

Verkehrliche Überlegungen um den Hannovermarkt



Der Hannovermarkt zieht viele Menschen an. V.a. Freitag nachmittags und Samstag vormittags kommen viele Menschen auch mit dem Privat-Kfz zum Markt. Durch die Kfz-Verkehrsmengen im engen Wohngebiet zwischen Jägerstraße, Wallensteinstraße und Klosterneuburger Straße, den Parkplatzsuchverkehr und die mangelhafte Parkdisziplin kommt es zu einer massiven Beeinträchtigung der AnrainerInnen und MarktbesucherInnen in Form von Lärm und Abgasen, sowie zu einer Gefährdung aller Nicht-Motorisierten. Gleichzeitig kommt es zu einer Flächenkonkurrenz zwischen parkenden AnrainerInnen, liefernden bzw. parkenden MarktstandlerInnen und motorisiert anreisenden MarktbesucherInnen.

Im Rahmen der vorliegenden Studie werden – aufbauend auf einer Analyse der Rahmenbedingungen (Kapitel 1) und des Bestands (Kapitel 2) – Überlegungen zur Reorganisation des Verkehrs bzw. des öffentlichen Raums im Untersuchungsgebiet angestellt (Kapitel 3), die diese Probleme entschärfen und die Lebensqualität im Grätzl wiederherstellen sollen. Abgerundet wird die Studie von einer Fotodokumentation (Kapitel 4).

| | |
|--|----------|
| 1. Rahmenbedingungen..... | 2 |
| Bevölkerungsentwicklung..... | 2 |
| Pkw- u. Kombibestandsveränderung | 2 |
| EinwohnerInnen und Pkw bzw. Kombi..... | 2 |
| Motorisierungsgrad | 2 |
| Parkpickerl-Statistik | 2 |
| Parkpickerlquote..... | 2 |
| Marktordnung Hannovermarkt | 3 |
| Petition „Mobilitätswende Brigittenau“ | 3 |
| Parteilpolitische Initiativen im Bezirk..... | 3 |
| 2. Bestandsanalyse..... | 4 |
| Straßenhierarchie | 4 |
| Stellplatzorganisation | 4 |
| ÖV-Erschließung | 4 |
| Hauptradnetz der Stadt Wien | 5 |
| Radinfrastruktur | 5 |
| Radabstellanlagen | 5 |
| Gehsteigbreiten | 6 |
| Verkehrsunfallkarte | 6 |
| Grünraum | 6 |
| 3. Lösungsvorschläge..... | 7 |
| Fazit Bestandsanalyse..... | 7 |
| Datenbedarf..... | 7 |
| Optionen..... | 7 |
| Maßnahmenvorschläge | 7 |
| 4. Fotodokumentation..... | 9 |
| Kfz-Verkehr | 9 |
| Radverkehr..... | 14 |
| FußgängerInnenverkehr | 16 |

1. Rahmenbedingungen

Bevölkerungsentwicklung

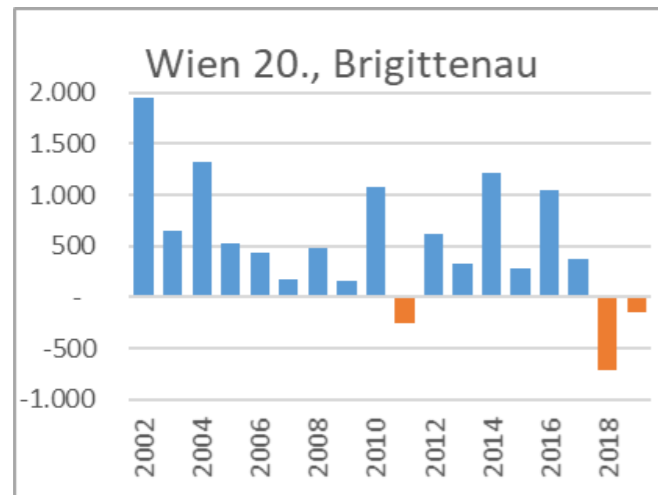


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung seit 2002 ¹

EinwohnerInnen und Pkw bzw. Kombi

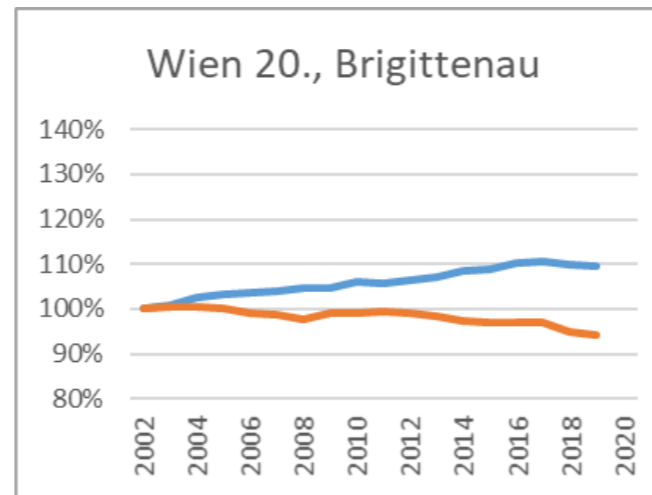


Abbildung 3: Index von Bevölkerung (blau) und Pkw/Kombi (orange) seit 2002 ³

Parkpickerl-Statistik

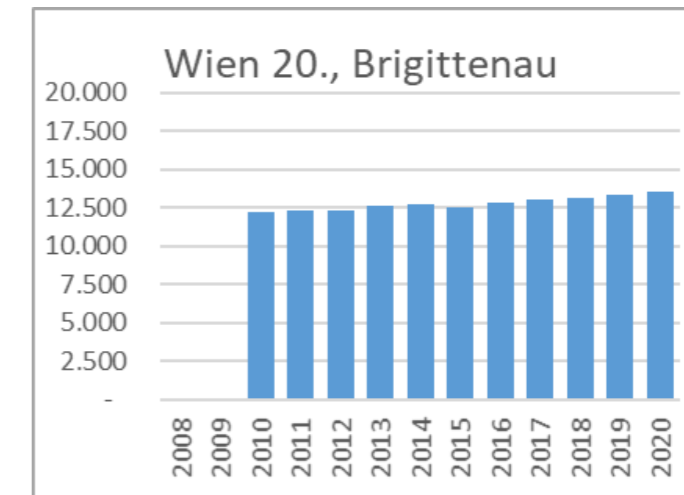


Abbildung 5: Anzahl gültiger Parkpickerl seit 2008 ⁶

Pkw- u. Kombibestandsveränderung

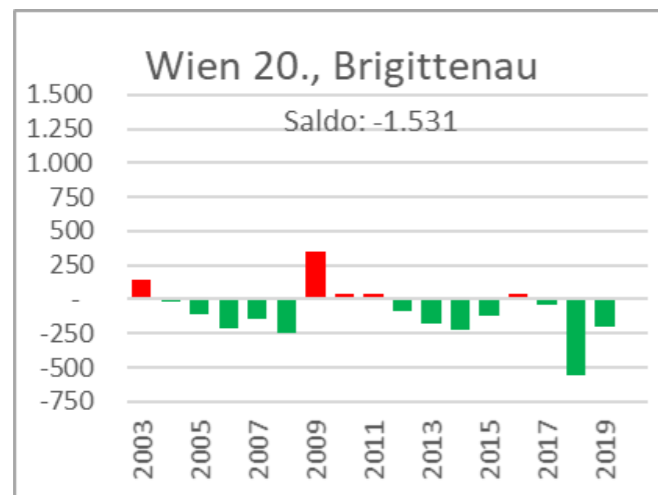


Abbildung 2: Pkw- u. Kombibestandsveränderung seit 2002 ²

Motorisierungsgrad

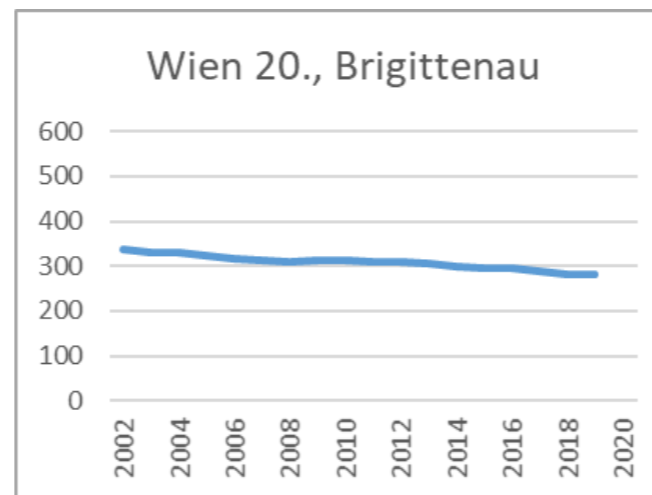


Abbildung 4: Motorisierungsgrad am Alsergrund seit 2002 ⁴

Parkpickerlquote

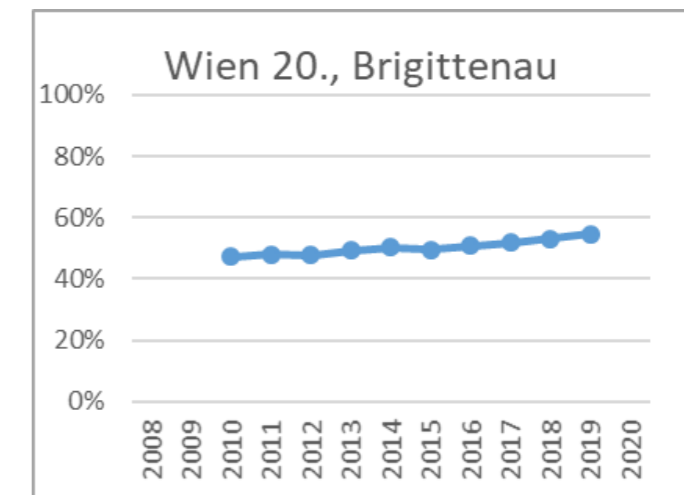


Abbildung 6: Anteil Parkpickerl an zugelassenen Pkw seit 2002 ⁷

Der Pkw-Bestand im Bezirk hat seit 2002 um über 1.500 Fahrzeuge abgenommen, während die EinwohnerInnenzahl im gleichen Zeitraum um über 9.500 zugenommen hat. Die Pkw-Bestandabnahme entspricht ceteris paribus einer Längsparkspur von knapp 7,5 km Länge, die seit 2002 frei geworden ist. Da dieser Effekt nicht eingetreten ist, ist anzunehmen, dass die Auslastung der privaten Garagenplätze abgenommen hat.

Die Stadt Wien gibt als eines der Klima- und Energieziele im Bereich Mobilität und Verkehr an, den Motorisierungsgrad bei privaten Pkw bis 2030 auf 250 Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen zu reduzieren⁵. Aktuell liegt der Motorisierungsgrad (Pkw) in Wien bei knapp unter 400, in der Brigittenau bei 283, und damit am dritt niedrigsten in ganz Wien (hinter Rudolfsheim-Fünfhaus und Margareten).

Der Bestand der gültigen Parkpickerl im Bezirk beträgt ca. 13.500, d.h. knapp 55 % der im Bezirk zugelassenen Pkw verfügen über ein Parkpickerl, Tendenz steigend. D.h. immer mehr Menschen stellen ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum ab.

¹ Basierend auf Statistik Austria (2020)

² Basierend auf Statistik Austria (2020)

³ Basierend auf Statistik Austria (2020)

⁴ Basierend auf Statistik Austria (2020)

⁵ Urban Innovation Vienna; 2019; Wiens Klima- und Energieziele für 2030 & 2050

⁶ Basierend auf Statistik Austria (2020)

⁷ Basierend auf Statistik Austria (2020)

Marktordnung Hannovermarkt

In der Marktordnung 2018⁸ sind detailliert das Marktgebiet, die definierten Marktplätze für vorrangige Zuweisungen, die Marktzeiten und Marktgegenstände definiert.



Abbildung 7: Marktgebiet Hannovermarkt⁸

- Marktzeiten**
3. An Markttagen
 - 3.1. für das Anbieten von Waren und Dienstleistungen
 - 3.1.1. werktags von Montag bis Freitag von 6.00 bis 21.00 Uhr
 - 3.1.2. werktags am Samstag von 6.00 bis 18.00 Uhr
 - 3.1.3. an den letzten vier Samstagen vor dem 24. Dezember bis 19.00 Uhr
 - 3.2. für das Anbieten von Lebensmitteln aller Art in Zusammenhang mit der Ausübung des Nebenrechtes im Sinne der §§ 150 Abs. 1, Abs. 4 und Abs. 11 und 154 Abs. 1 Gewerbeordnung 1994
 - 3.2.1. werktags von Montag bis Freitag von 6.00 bis 22.00 Uhr
 - 3.2.2. werktags am Samstag von 6.00 bis 18.00 Uhr
 - 3.3. für die Verabreichung von Speisen und den Ausschank von Getränken nach § 111 Gewerbeordnung 1994
 - 3.3.1. werktags von Montag bis Samstag von 6.00 bis 22.00 Uhr
 - 3.4. für die kariert markierte unverbauten Marktfläche
 - 3.4.1. werktags von Montag bis Donnerstag von 6.00 bis 19.30 Uhr
 - 3.4.2. werktags von Freitag und Samstag von 6.00 bis 17.00 Uhr
 - 3.5. für den 8. Dezember wird die Marktzeit von 10.00 bis 18.00 Uhr festgesetzt.

Abbildung 8: Marktzeiten Hannovermarkt⁸

Petition „Mobilitätswende Brigittenau“

Im Rahmen einer Petition forderte die BürgerInnen-Initiative "Die 20erinnen" eine Verkehrsberuhigung rund um den Hannovermarkt, konkret

- eine Begegnungszone rund um den Hannovermarkt
- eine attraktive Gestaltung des Straßenraums für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen, speziell für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, insbesondere Kinder, Senior*innen und Menschen mit Behinderung
- mehr Sicherheit durch Entschleunigung insbesondere auf der Wallensteinstraße und Jägerstraße aber auch in den Nebenstraßen (Tempolimits, mehr Polizeikontrollen)
- mehr Bäume und Anti-Hitze-Maßnahmen (Sommerhitze, Klimawandel)
- transparente Informationen und Einbeziehung der Bürger*innen

Die Petition wurde am 3. Juni 2020 im Petitionsausschuss behandelt und abgeschlossen. Im Rahmen der dazu eingeholten Stellungnahmen⁹ verwies die Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung auf die Zuständigkeit des Bezirks, äußerte aber Zweifel ob der Umsetzungswilligkeit.

Bei der Magistratsabteilung 46 für Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten wurden in der Vergangenheit mehrfach Anliegen, Beschwerden und Wünsche aus der Brigittenauer Bevölkerung eingebracht, die jedoch nach Austausch mit dem Bezirk nicht weiter verfolgt oder aufgegriffen wurden. Aus diesem Grund blieb eine weitere Planung bzw. Umsetzung etwaiger Vorhaben aus.

Die in der Petition geforderten Umgestaltungsmaßnahmen (u.a. eine Begegnungszone rund um den Hannovermarkt) des Gesamtbereichs Klosterneuburger Straße / Wallensteinstraße / Jägerstraße / Gerhardusgasse bzw. der nördlicher gelegenen Pappenheimgasse werden aufgrund dieser Erfahrungen in der Realisierung vom jetzigen Standpunkt aus als schwierig erachtet. Kleinräumige Maßnahmen wie punktuelle Fahrbahnanhebungen und Umgestaltungen einzelner Kreuzungsplateaus zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erscheinen hingegen realistischer. Diese Einschätzung kann jedoch jederzeit widerlegt werden, sofern von Seiten der Bezirksvorstehung der Wunsch zu etwaigen Vorhaben geäußert wird. Sollte dies der Fall sein, bedarf es eines Planungsauftrags des Bezirks an die entsprechenden Dienststellen der Geschäftsgruppe.

Abbildung 9: Aus der Stellungnahme der Verkehrsstadträtin⁹

Der Bezirksvorsteher hingegen konstatiert in seiner Stellungnahme⁹ „eine hervorragende Verkehrspolitik des Bezirks seit vielen Jahren“ und betont, dass Geschwindigkeitsübertretungen rund um den Hannovermarkt äußerst selten vorkämen, von der Polizei streng überwacht würden, und die Polizeipräsenz v.a. Freitag nachmittags und Samstag vormittags erhöht worden sei. Selbstverständlich werde auch über Maßnahmen „im Sinne des Klimaschutzes, Öffnung von versiegelten Flächen, zur Kühlung an heißen Tagen oder zur Bepflanzung mit Bäumen“ nachgedacht.

Parteilpolitische Initiativen im Bezirk

Von den Brigittenauer Grünen gab es in den vergangenen Jahren einige Anträge auf Verbesserung der Verkehrssituation rund um den Hannovermarkt, u.a. bzgl. Tempo 30, Einbahnöffnungen für den Radverkehr, verkehrsarme Zonen, verkehrsberuhigte Othmargasse und einer Begegnungszone rund um den Markt, die der Bezirksentwicklungs- und Verkehrskommission zugewiesen wurden. Der Lokalausweis zeigt jedoch, dass nach wie vor akuter Handlungsbedarf besteht.

Die Bezirksvorstehung scheint sich der Verkehrsproblematik rund um den Hannovermarkt zumindest teilweise bewusst zu sein. So wurden im der Othmargasse unlängst Hinweistafeln angebracht, die auf das Hupverbot und das Verbot des Parkens in zweiter Spur hinweisen sollen¹⁰. Die Wirksamkeit der Maßnahme solle evaluiert werden.



Abbildung 10: Hinweistafeln in der Othmargasse

Als Reaktion auf die Grünen Anträge bzw. auf die Petition und aufgrund der Möglichkeit, im Rahmen der Aktion „Coole Straßen“¹¹ Mittel aus dem Zentralbudget für lokale Verkehrsmaßnahmen zu bekommen, durften die AnrainerInnen der Othmargasse im Sommer online darüber abstimmen, ob die Othmargasse eine Wohnstraße werden sollte, wobei der Zeitpunkt und die Schilderung möglicher negativer Auswirkungen im Begleitbrief für Kritik sorgte¹².

⁸ https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Gemeinderecht/GEMRE_WI_90101_W100_240_2018/GEMRE_WI_90101_W100_240_2018.pdf

⁹ <https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=ba08e4a33b774fb195339f8bc4db5bfb>

¹⁰ <https://www.heute.at/s/hupverbot-ignoriert-bezirkschef-mietet-verkehrstafel-100095199>

¹¹ <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coolstrasse.html>

¹² <https://www.heute.at/s/buergerbefragung-im-sommer-veraergert-anrainerinitiative-100094303>

2. Bestandsanalyse

Straßenhierarchie

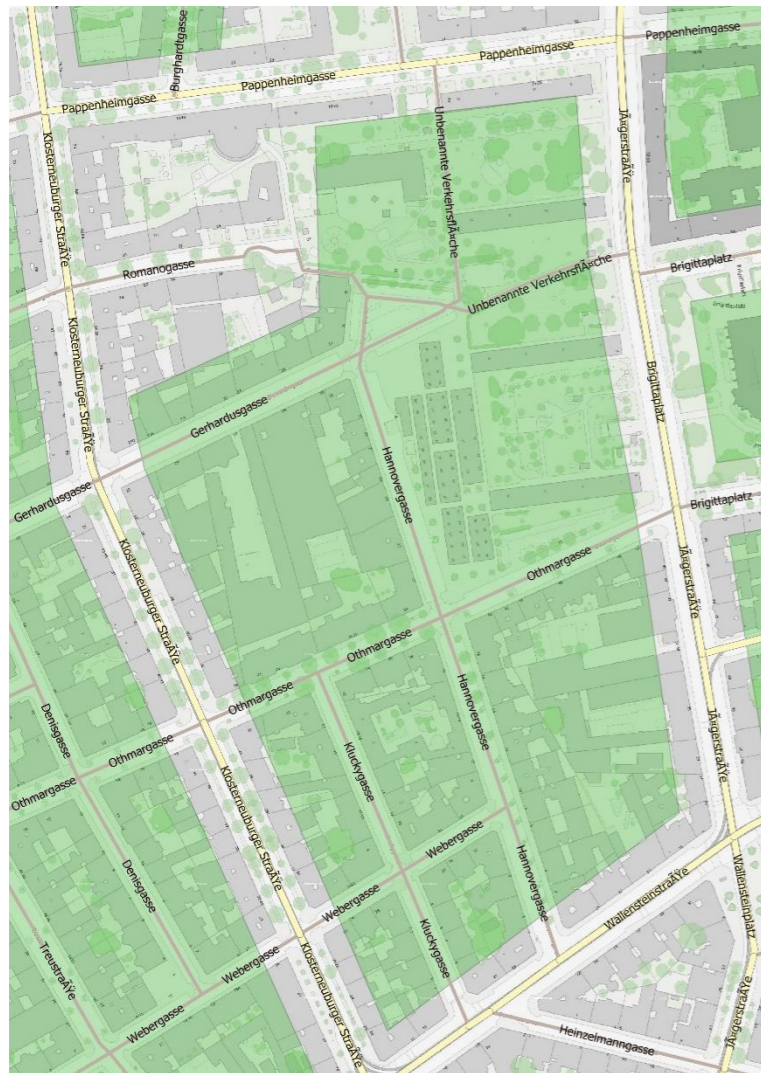


Abbildung 11: Straßenhierarchie – Hauptstraßen (gelb) und Nebenstraßen (grau), Tempo 30-Zone (grün)¹³

Das Untersuchungsgebiet wird durch die Hauptstraßen Jägerstraße, Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße und Pappenheimgasse umrandet, auf denen Tempo 50 gilt. Im unterrangigen Straßennetz gilt flächendeckend Tempo 30, mit Ausnahme der Wohnstraße Romanogasse.

Stellplatzorganisation



Abbildung 12: Stellplatzorganisation - Parkpickerlbereich (gelb), Einkaufsstraßen (weiß), Parkplätze (blau), Ladezonen (rot), Parkgarage (P)¹³

Im Untersuchungsgebiet sind durchgängig beidseitig Parkspuren vorhanden, oft ist davon eine Schrägparkspur. Flächendeckend gilt das Parkpickerl für den 20. Bezirk (d.h. gebührenpflichtige Kurzparkzone Mo-Fr 9-22 Uhr ausg. AnrainerInnen mit Parkpickerl), wovon die Geschäftsstraßen Klosterneuburger Straße und Wallensteinstraße ausgenommen sind (maximale Parkdauer 1,5 Stunden)¹⁴. Im Bereich des Hannovermarktes gibt es einige Ladezonen für die MarktstandlerInnen. In unter einer Minute Fußwegentfernung vom Markt ist die Garage Brigittaplatz mit 370 Parkplätzen situiert¹⁵. Im Untersuchungsgebiet gibt es keine AnwohnerInnenparkplätze.

ÖV-Erschließung



Abbildung 13: ÖV-Linien und -Haltestellen¹³

Das Untersuchungsgebiet ist bestens öffentlich angebunden: innerhalb von 5 Gehminuten sind die Haltestellen Jägerstraße (U6), Klosterneuburger Straße / Wallensteinstraße (5, 31, 33), Wallensteinplatz (5, 33, 5B), Brigittaplatz (33, 5B) und Gerhardusgasse (33) fußläufig erreichbar.

¹³ Quelle: Stadt Wien - [ViennaGIS](https://vienna.gis.at/)

¹⁴ <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/>

¹⁵ <http://bestinparking.at/garage/wien/brigittaplatz>

Hauptradnetz der Stadt Wien

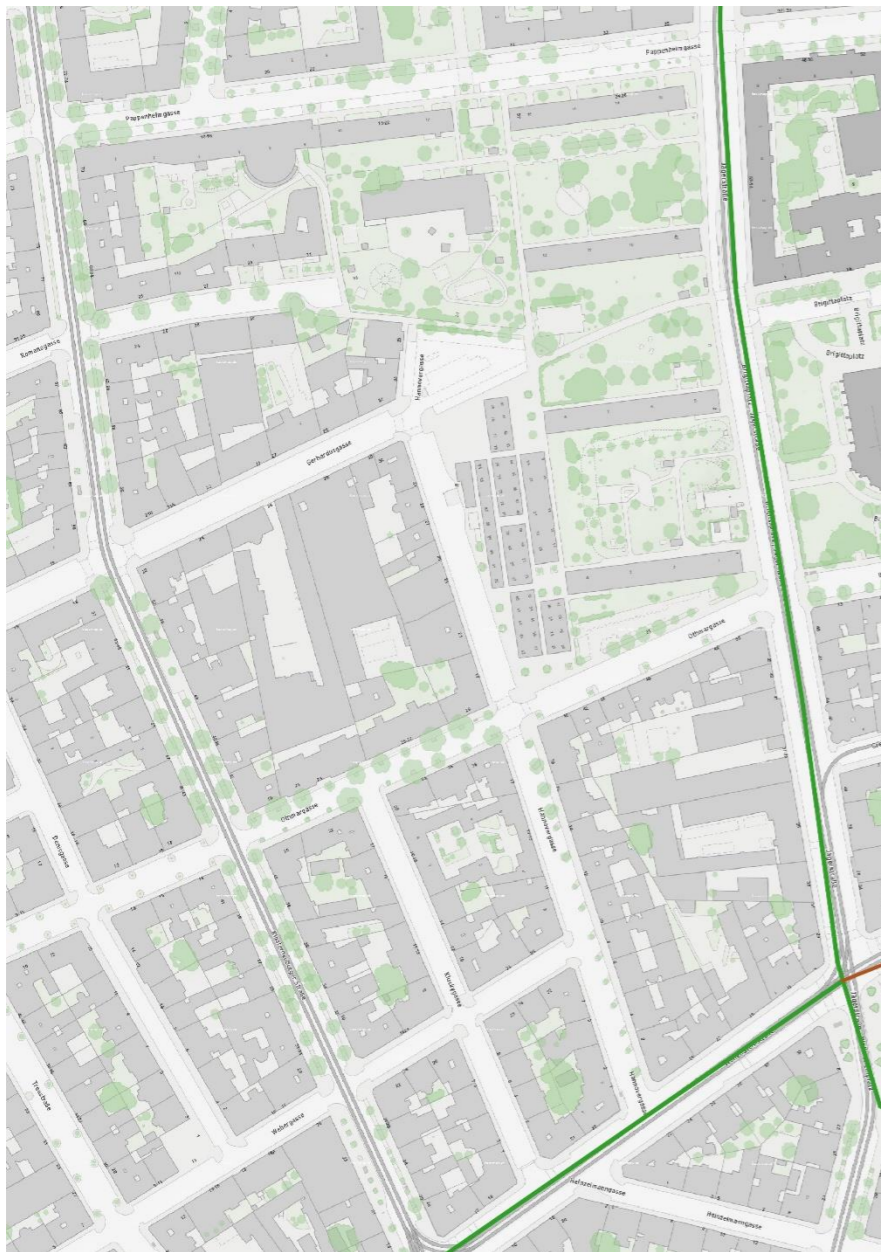


Abbildung 14: Hauptradnetz - Bestand (blau), Lücken (grün/braun)¹³

Die Wallensteinstraße und Jägerstraßen wären wichtige Streckenabschnitte des Wiener Hauptradverkehrsnetzes¹⁶, um tatsächlich ein zusammenhängendes sicheres und attraktives Radnetz zu schaffen. In beiden Straßenzügen gibt es jedoch noch keinerlei Radinfrastruktur. Ein Radweg in der Wallensteinstraße ist kürzlich sogar als eines der wichtigsten Radverkehrsprojekte in Wien identifiziert worden¹⁷.

Radinfrastruktur



Abbildung 15: Radinfrastruktur – geöffnete Einbahnen (türkis), verkehrsberuhigter Bereich (blau)¹³

Abgesehen von den fehlenden Verbindungen im Hauptradnetz sind die Einbahnen Kluckygasse (trotz kürzlicher Sanierung) und Webergasse ausreichender Fahrbahnbreite nicht für den Radverkehr geöffnet. Der Radstreifen gegen die Einbahn in den geöffneten Einbahnen Gerhardusgasse und Hannovergasse wird oft von in zweiter Spur haltenden Kfz verstellt, sodass Radfahrende in den Gegenverkehr ausweichen müssen.

Radabstellanlagen



Abbildung 16: Distanz zur nächsten Radabstellanlage – unter 45 m (grün), 45-60 m (blau), 60-70 m (braun), über 70 m (orange)¹⁸

Die Abdeckung mit Radabstellanlagen offenbart Lücken im Bereich der Kreuzungen Kluckygasse # Webergasse, Kluckygasse # Othmargasse und Othmargasse # Jägerstraße. Der Lokalausgleich hat darüber hinaus auch deutliche Kapazitätsengpässe der existierenden Radabstellanlagen an den Kreuzungen Hannovergasse # Othmargasse und Hannovergasse # Gerhardusgasse gezeigt.

¹⁶

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetz.html>

¹⁷

<https://www.fahrradwien.at/2020/09/22/tu-studie-diese-radwege-in-wien-haben-hohes-potenzial/>

¹⁸

<https://www.radlobby.at/wien/radparken-distanzen-zum-naechsten-radbuegel>

Gehsteigbreiten

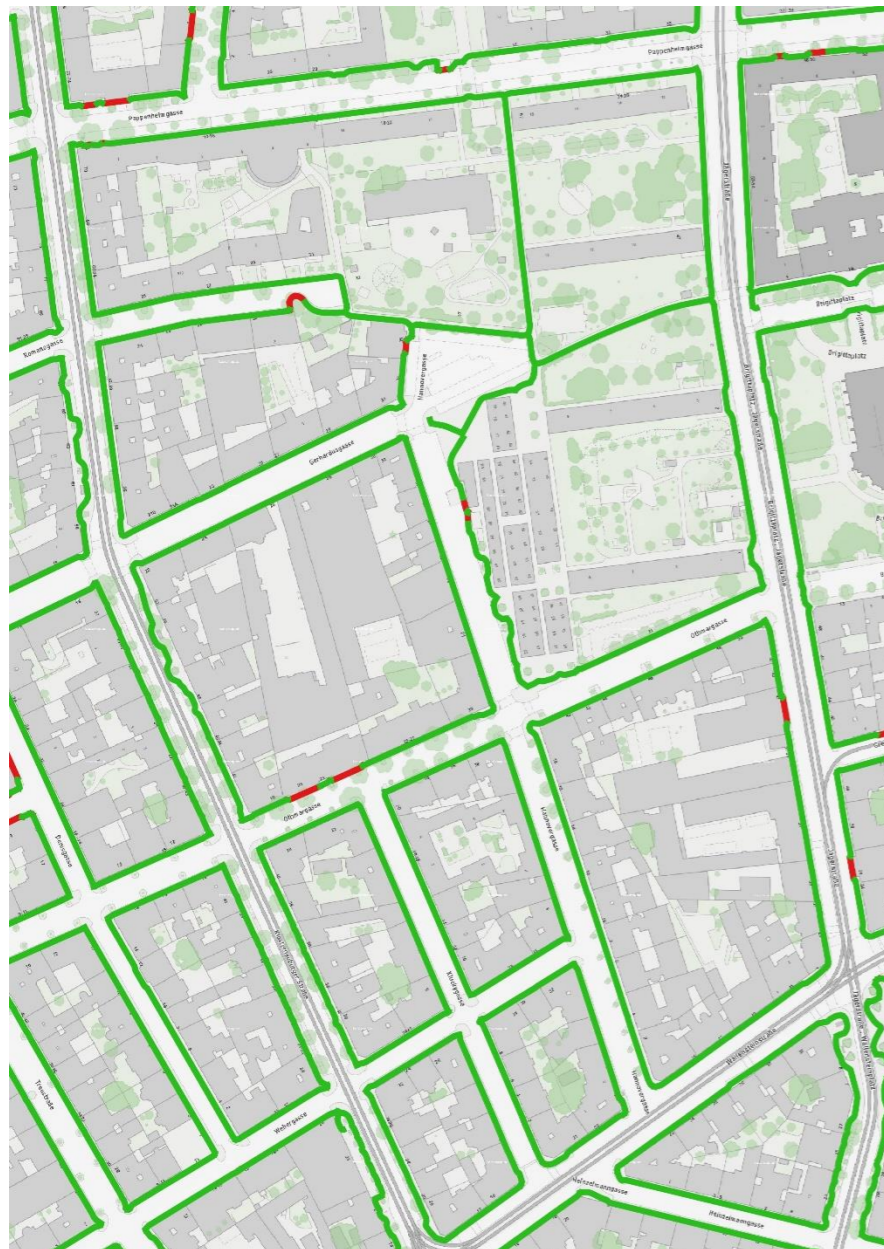


Abbildung 17: Gehsteigbreiten – unter 2 m (rot), über 2 m (grün)¹³

Die Gehsteigbreiten im Untersuchungsgebiet scheinen auf den ersten Blick ausreichend dimensioniert zu sein. Beim Lokalaugenschein hat sich allerdings an einigen Stellen gezeigt, dass die nutzbare Gehsteigbreite v.a. durch schrägparkende Lieferwägen deutlich eingeschränkt wird.

Verkehrsunfallkarte

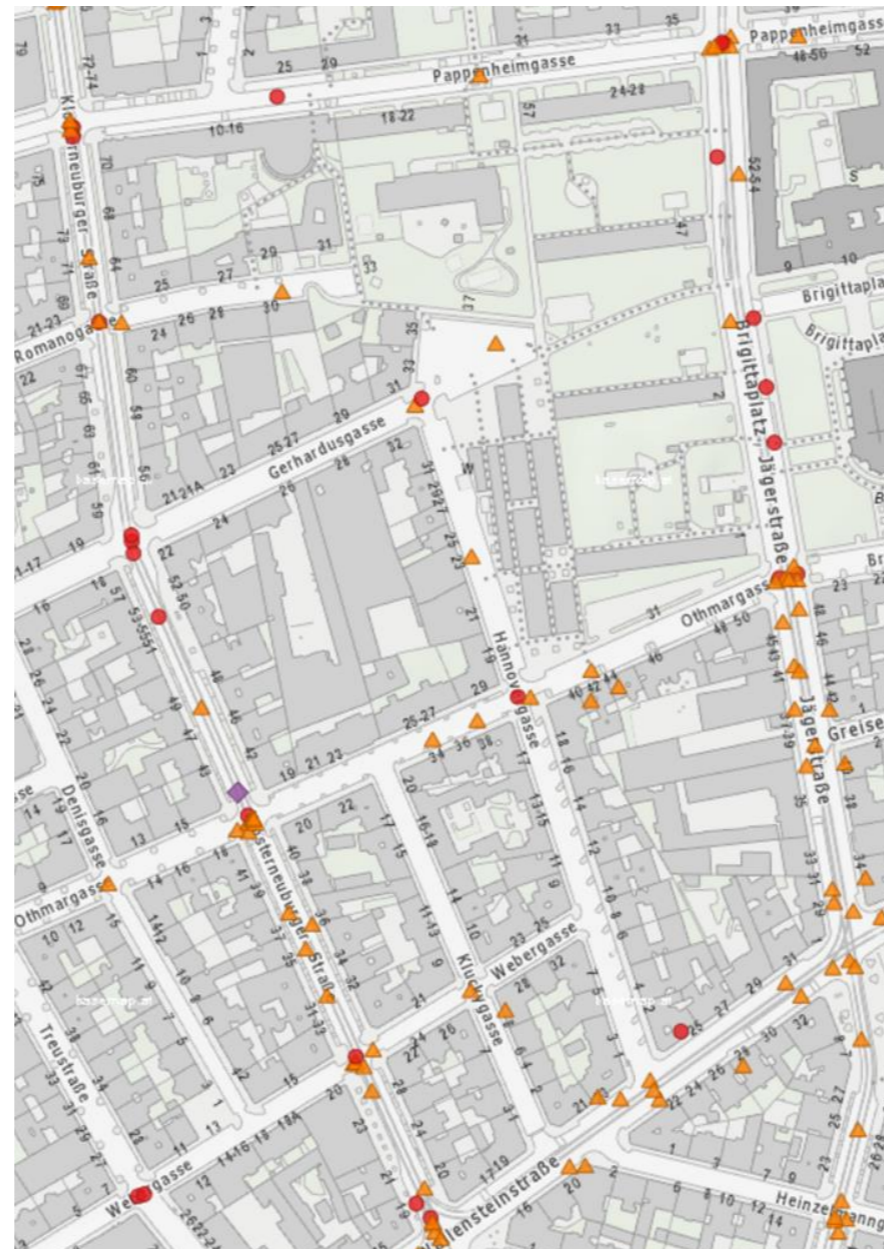


Abbildung 18: Karte der Verkehrsunfälle mit Personenschaden 2013-2019 – nur Kfz-Beteiligung (rot), nur Motorrad-Beteiligung (violett), gemischte oder sonstige Beteiligung (orange)¹⁹

Die Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria¹⁹ zeigt, dass sich die Unfälle mit Personenschaden vor allem im hochrangigen Straßennetz (Tempo 50) ereignen, und dort v.a. an den Kreuzungspunkten. Im Untersuchungsgebiet passieren die meisten Unfälle mit Personenschaden auf und um die Kreuzung Othmargasse # Hannovergasse.

Grünraum

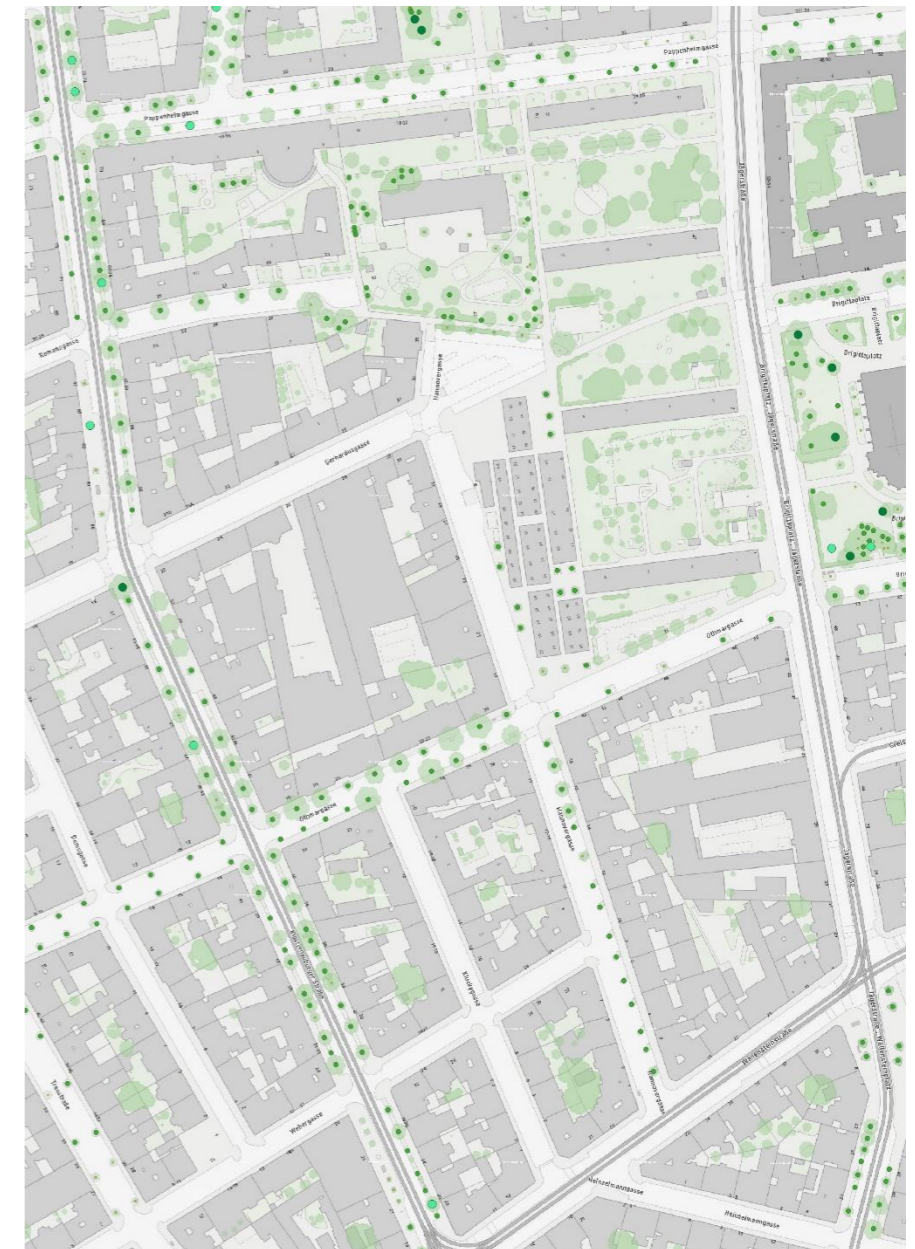


Abbildung 19: Bäume¹³

Die Darstellung der Bäume im Untersuchungsgebiet offenbart Lücken im Bereich Gerhardusgasse und nördliche Hannovergasse, sowie in der gerade ohne Baum- oder Grünpflanzungen komplett sanierten Kluckygasse²⁰ und der Webergasse.

¹⁹ <https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>

²⁰ https://www.meinbezirk.at/brigittebau/c-lokales/baumpaten-fuer-die-kluckygasse-gesucht_a4174896

3. Lösungsvorschläge

Fazit Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse der vorliegenden Daten und Karten sowie ein Lokalausgangsbild am 5. September 2020 ergaben folgendes Bild:

- Der motorisierte Anreiseverkehr zum Hannovermarkt verursacht ein Verkehrschaos in den anliegenden Straßenzügen (Gerhardusgasse, Hannovergasse, Othmargasse).
- Besonders der Parkplatzsuchverkehr vervielfacht das lokale Kfz-Verkehrsaufkommen (inkl. Lärm- und Abgasemissionen).
- Es gibt kaum Parkplätze für die motorisierten Besucher, da die Stellplätze fast alle von AnrainerInnen bzw. MarktstandlerInnen (Lieferwägen) dauerhaft besetzt sind.
- Halten und Parken in zweiter Spur ist an der Tagesordnung und wird kaum geahndet und führt zu Gefährdungen von FußgängerInnen und RadfahrerInnen durch mangelnde Sichtbeziehungen.
- Selbst mehrmalige Polizeipräsenz während des Lokalausgangs schafft nur eine lokal und zeitlich äußerst begrenzte Verbesserung der Situation.
- Die Kreuzungsgestaltung im und um das Untersuchungsgebiet gewährt FußgängerInnen nicht den bestmöglichen Schutz.
- SchrägparkerInnen behindern durch den Überhang den FußgängerInnenverkehr auf den Gehsteigen.
- Radabstellanlagen für MarktbesucherInnen fehlen.

Datenbedarf

- Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum
- Stellplatzanzahl und -auslastung in privaten Garagen
- Stellplatzauslastung in der Garage Brigittaplatz
- Modal Split der MarktbesucherInnen
- Verkehrszählung (Kordonzählung) Othmargasse, Hannovergasse, Gerhardusgasse,
- Logistikkonzept (für nach Ende der Sanierung des Marktes angekündigt²¹)

Optionen

Die Hauptproblematik liegt in der Verfügbarkeit von Parkplätzen im Untersuchungsgebiet (v.a. Gerhardusgasse, Hannovergasse, Othmargasse) bzw. der einfachen Zufahrtsmöglichkeit beim Parkplatzsuchverkehr. Die Lösungsvorschläge lassen sich nach Maßnahmen im ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr unterscheiden. Beim ruhenden Verkehr gibt es 2 mögliche Herangehensweisen:

1. Schaffung von Parkraum für BesucherInnen mit Privat-Pkw
2. Reduzierung von Parkraum für BesucherInnen mit Privat-Pkw

Ad 1. Durch Einschränkung der Parkmöglichkeit für AnrainerInnen während der Marktzeiten kann Parkraum für BesucherInnen geschaffen werden, z.B. durch Verordnung als bzw. ähnlich einer Geschäftsstraße (Kurzparkzone auch für AnrainerInnen, wie z.B. in der Klosterneuburger Straße / Wallensteinstraße). Das schafft legale Parkmöglichkeiten für BesucherInnen, induziert aber weiteren Kfz-BesucherInnenverkehr. Diese Option wird nicht empfohlen!

Ad 2. Durch Verknappung (im Idealfall: Entfall) der Parkmöglichkeiten für BesucherInnen wird dem Parkplatzsuchverkehr die Grundlage entzogen. Das kann z.B. durch flächendeckendes AnrainerInnenparken rund um den Markt (sofern gesetzlich gedeckt) bzw. durch Entfall der öffentlichen Stellplätze rund um den Markt erreicht werden. Für MarktbesucherInnen steht immerhin die Garage Brigittaplatz um 2 Euro / Stunde in 1 Minute Fußentfernung zur Verfügung. So lange auch nur die Möglichkeit besteht, im öffentlichen Raum im Untersuchungsgebiet einen Parkplatz zu finden, werden die MarktbesucherInnen mit Kfz in das Gebiet einfahren und suchen.

Maßnahmen im Fließverkehr können gesetzt werden, um den Parkplatzsuchverkehr unattraktiv zu machen bzw. auch um bekannte Schleichwege durch das Untersuchungsgebiet zu unterbinden. Dabei muss die Zufahrt zum Markt für MarktstandlerInnen sowie für AnrainerInnen zu den bestehenden Garagenplätzen gewährleistet bleiben. Die Durchfahrt für Kfz kann hingegen unterbunden werden (z.B. durch Sackgassen). Bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) sind gegenüber reinen verkehrsorganisatorischen (z.B. Wohnstraße) zu bevorzugen, da letztere ohne dauerhafte Kontrolle fast wirkungslos sind.

Bei allen vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben die Ladezonen für MarktstandlerInnen wie im Bestand erhalten, lediglich die Zufahrtsmöglichkeit kann sich ändern.

Maßnahmenvorschläge

Konkret werden folgende Maßnahmen empfohlen, wobei die Wirksamkeit chronologisch zunimmt.

- Verordnung von AnrainerInnenparken am Dreiecksplatz. (Wirkungslos ohne permanente Kontrolle.)
- Entfall der Parkplätze am Dreiecksplatz. Diese induzieren nur Parkplatzsuchverkehr, obwohl fast keine Fluktuation stattfindet. Stattdessen könnte hier der Markt erweitert werden (z.B. Biomarkt) oder (gekühlte) Lagerräume²¹ für die MarktstandlerInnen geschaffen werden.
- Sackgasse (ausg. MarktstandlerInnen) und Zweirichtungsverkehr Gerhardusgasse. Sackgasse Hannovergasse und Zweirichtungsverkehr (Zufahrt zu Onr. 21 und 27; Entfall der öffentlichen Stellplätze ausg. Ladezonen). Wendehammer jeweils kurz vor dem Dreiecksplatz.
- Fußgängerzone Othmargasse zwischen Jägerstraße und Hannovergasse (ausg. Zufahrt zu Privatstellplätzen bzw. Ladezonen)
- Fußgängerzone Othmargasse zwischen Kluckygasse und Hannovergasse.
- Fußgängerzone Hannovergasse zwischen Othmargasse und Onr. 27 (ausg. Zufahrt zu Privatstellplätzen bzw. Ladezonen)

Sämtliche Fußgängerzonen können auch als Begegnungszonen ausgeführt werden, allerdings sinkt dann die Wirksamkeit durch die legale Durchfahrbarkeit drastisch. Zufahrt ist auch in Fußgängerzonen möglich.

²¹ https://www.meinbezirk.at/brigittenau/c-lokales/aufregung-um-den-brigittener-hannovermarkt_a3624687

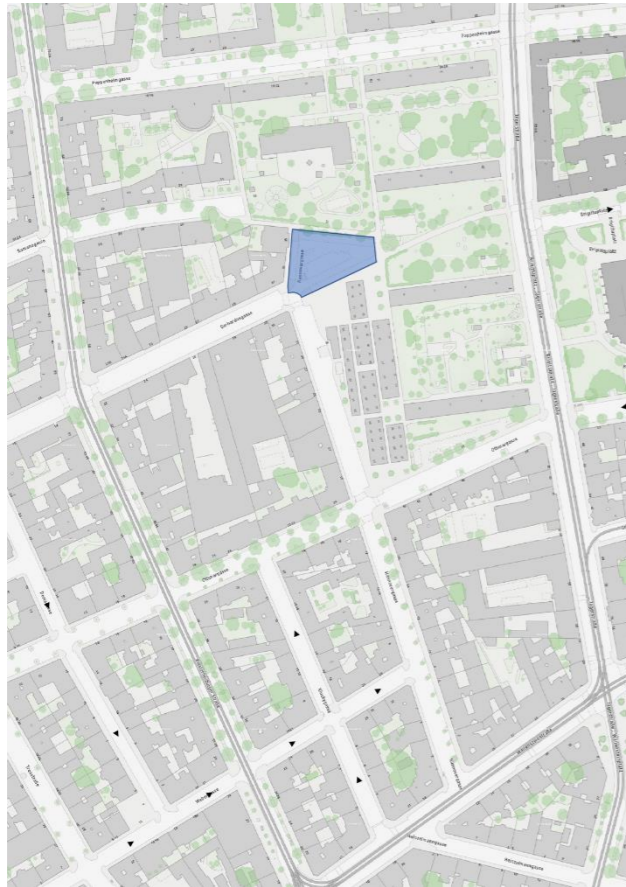


Abbildung 20: Entfall Parkplatz Dreiecksplatz



Abbildung 22: Fußgängerzone östliche Othmargasse

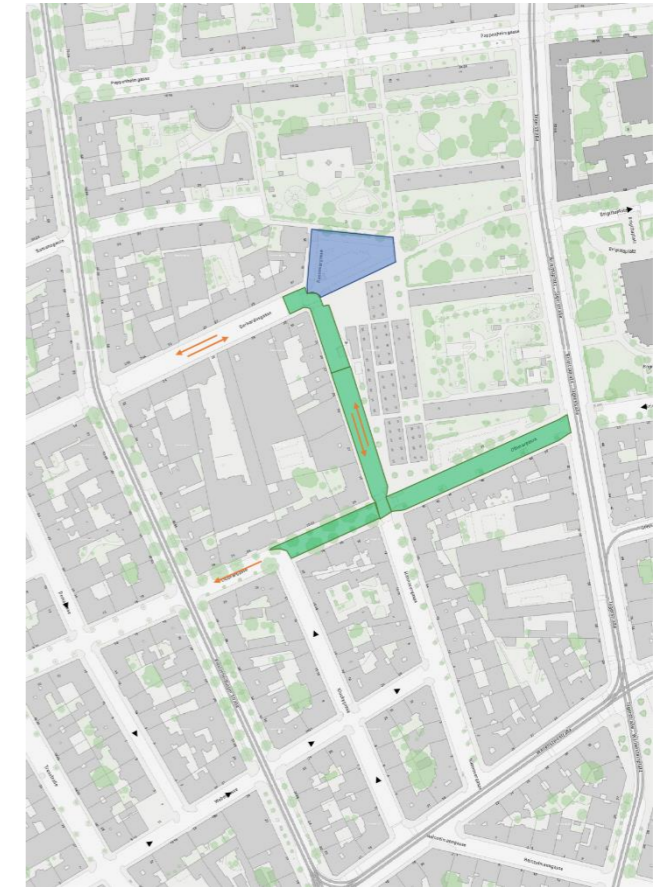


Abbildung 24: Fußgängerzone nördliche Hannovergasse

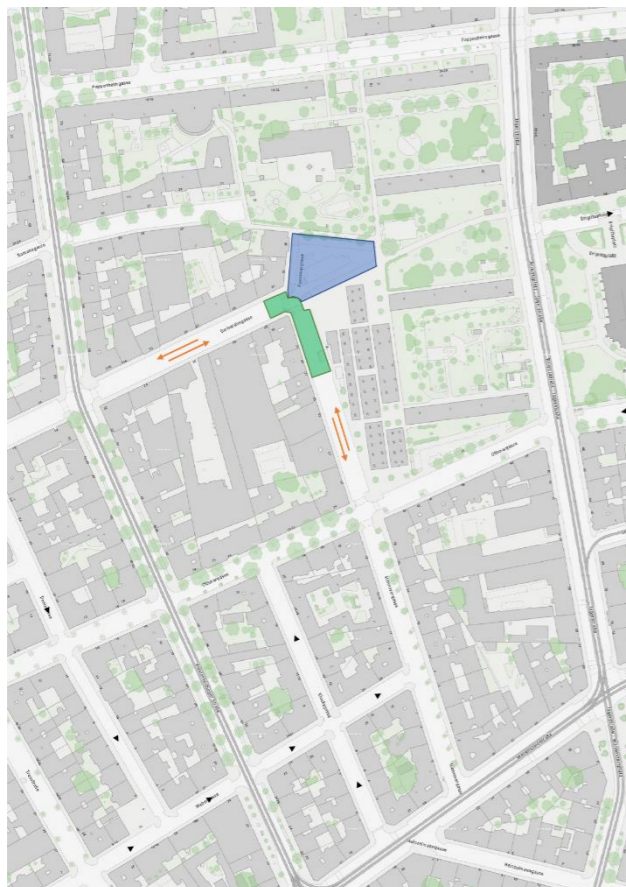


Abbildung 21: Sackgassen Gerhardusgasse und Hannovergasse



Abbildung 23: Fußgängerzone zentrale Othmargasse

Wirkungen

- Kfz-Durchzugsverkehr wird unterbunden, Erreichbarkeit des Marktes zu Fuß und mit dem Rad dadurch attraktiver
- Verlagerung der Kurz- bzw. DauerparkerInnen in die Garage Brigittaplatz
- Zufahrt zum Markt für MarktstandlerInnen bleibt über Gerhardusgasse bzw. Hannovergasse gewährleistet, Abfahrt über Hannovergasse
- Zu- und Abfahrt der AnrainerInnen zur Gerhardusgasse von der Klosterneuburger Straße aus
- Zu- und Abfahrt der AnrainerInnen zur Hannovergasse von der Wallensteinstraße aus
- Platz für alternative Nutzungen des öffentlichen Raums wird geschaffen: Grätzlzentrum, Markterweiterung, Schanigärten, Grünraum, Brunnen, FußgängerInnenflächen, Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten, etc.

4. Fotodokumentation

Die Fotodokumentation gliedert sich in 3 Teile. Der erste zeigt die chaotischen Zustände im Kfz-Verkehr (Verkehrsaufkommen, illegales Halten und Parken in zweiter Spur) in der Gerhardusgasse, am Dreiecksplatz, in der Hannover- und Othmargasse. Im zweiten Teil sind Behinderungen und Gefahrensituationen für den FußgängerInnenverkehr durch fehlende Gehsteigvorziehungen, Zebrastreifen, Sichtbeziehungen, etc. dokumentiert. Der dritte Teil behandelt die mangelhafte Radinfrastruktur (Behinderungen im Fließverkehr, fehlende Radabstellanlagen).

Kfz-Verkehr



Abbildung 25: Gerhardusgasse – Halten in zweiter Spur



Abbildung 26: Gerhardusgasse – Parken in zweiter Spur



Abbildung 27: Gerhardusgasse – Kolonnenverkehr im Wohngebiet



Abbildung 29: Dreiecksplatz – Halten auf der Fahrbahn

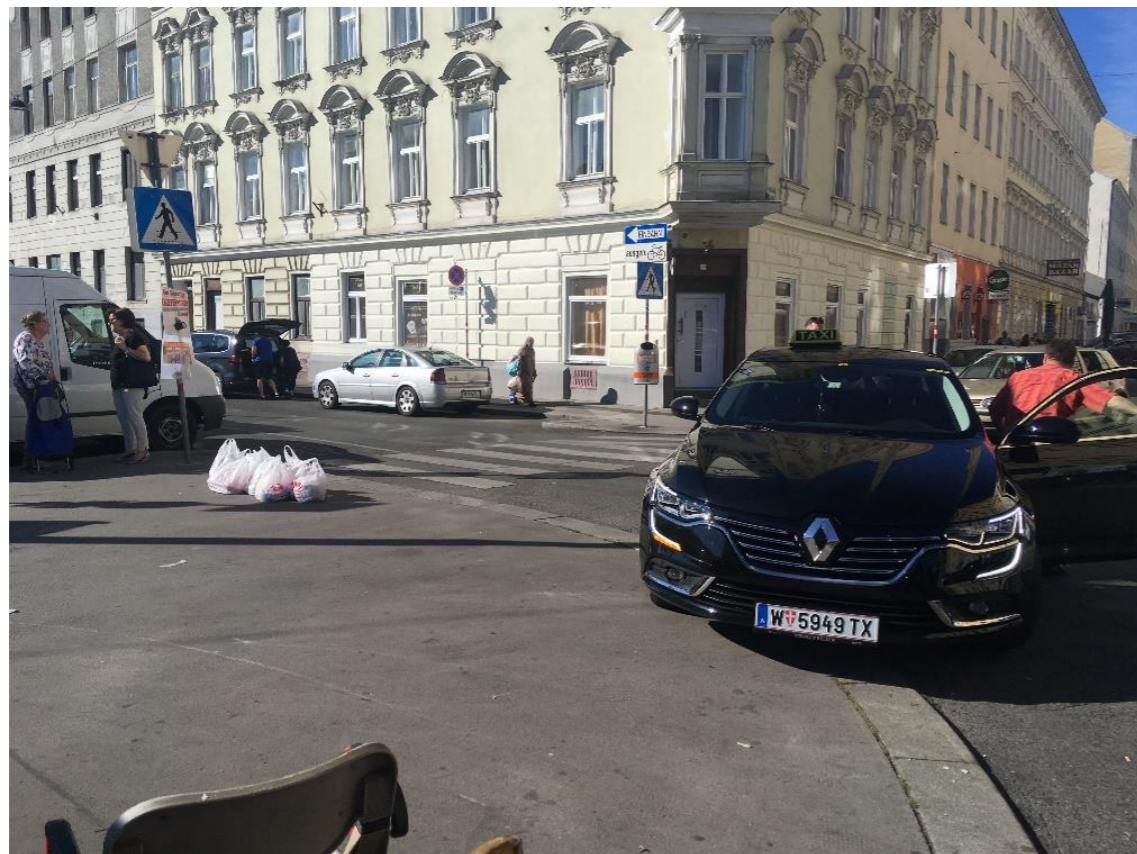


Abbildung 28: Hannovergasse # Gerhardusgasse – Halten im Kreuzungsbereich



Abbildung 30: Dreiecksplatz – Halten in zweiter Spur



Abbildung 31: Dreiecksplatz – illegales Parken



Abbildung 33: Dreiecksplatz – Parken in zweiter Spur



Abbildung 32: Dreiecksplatz – Halten auf der Fahrbahn, Parkplatzsuchverkehr



Abbildung 34: Dreiecksplatz – Auch Polizeipräsenz hilft nur kurz



Abbildung 35: Hannovergasse – Parken am Radstreifen gegen die Einbahn



Abbildung 37: Othmargasse # Hannovergasse – Halten in zweiter Spur am Schutzweg



Abbildung 36: Hannovergasse – Parken vor einer Hauseinfahrt



Abbildung 38: Hannovergasse – Halten/Parken in zweiter Spur



Abbildung 39: Othmargasse – Halten in zweiter Spur



Abbildung 41: Garage Brigittaplatz mit 370 Stellplätzen



Abbildung 40: Othmargasse – Halten in zweiter Spur



Abbildung 42: Garage Brigittaplatz, 2 EUR pro Stunde

Radverkehr



Abbildung 43: Hannovergasse – Behinderung des Radverkehrs durch überlange Lieferwägen



Abbildung 45: Othmargasse – Mangel an sicheren Radabstellbügeln



Abbildung 44: Hannovergasse – Behinderung des Radverkehrs durch illegale Parker



Abbildung 46: Othmargasse – Mangel an sicheren Radabstellbügeln



Abbildung 47: Hannovermarkt – akuter Mangel an Radbügeln



Abbildung 49: Hannovermarkt – akuter Mangel an Radbügeln



Abbildung 48: Hannovermarkt – akuter Mangel an Radbügeln



Abbildung 50: Hannovermarkt – akuter Mangel an Radbügeln

FußgängerInnenverkehr



Abbildung 51: Othmargasse – mangelhafte Gehsteigbreite



Abbildung 53: Othmargasse # Hannovergasse – mangelhafte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abbildung 52: Gerhardusgasse – unverhältnismäßige Flächenaufteilung



Abbildung 54: Hannovergasse – Sichtbehinderung durch illegal abgestellte Fahrzeuge



Abbildung 55: Othmargasse # Jägerstraße – ungeschützte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abbildung 57: Othmargasse # Klosterneuburger Straße – mangelhafte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abbildung 56: Jägerstraße – mangelhafte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abbildung 58: Othmargasse # Klosterneuburger Straße – mangelhafte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen



Abbildung 59: Kluckygasse – fehlende Begrünung und Entsiegelung



Abbildung 60: Webergasse – Vorplatz des Kindergartens aus Kindersicht