Bachelorarbeit

Altes Univiertel – neues Verkehrskonzept

Andreas Fritz Köninger

Datum: 08.04.2016

Kurzfassung

Die Bachelorarbeit befasst sich mit der Erstellung eines neuen Verkehrssystems für das „Alte Universitätsviertel“ im ersten Wiener Gemeindebezirk. Die größten verkehrstechnischen Probleme werden durch zu schnell fahrende KFZ, den Lieferverkehr und den nächtlichen Taxiverkehr verursacht. Zur Ausarbeitung eines neuen Verkehrskonzepts wurden Untersuchungsergebnisse der Bürgerinitiative als auch eigene Untersuchungsergebnisse herangezogen. Eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation wird sich demnach nur dann einstellen, wenn das Niveau der Verkehrsflächen angeglichen wird, die Parkplätze aus dem Viertel entfernt werden und die Geschwindigkeit der KFZ durch bauliche Maßnahmen gedrosselt wird.

1 Projektbeschreibung

Die Bachelorarbeit beschäftigt sich mit der Ausarbeitung eines neuen Verkehrskonzeptes für das alte Universitätsviertel im 1. Wiener Gemeindebezirk. Dies soll auf Ansuchen der überparteilichen Bürgerinitiative „Altes Universitätsviertel“ geschehen, die sich seit dem Jahr 2009 für eine verkehrstechnische Verbesserung einsetzt. Die Bürgerinitiative hat sich unter der organschaftlichen Vertretung von Herrn DDipl.-Ing. Dietmar Maicz, Frau Dr. Eva Groyer, Frau Mag. Ingrid Wopmann und Herrn Mag. Dr. Paul Jankowitsch formiert.

Das Universitätsviertel befindet sich zwischen Rotenturmstraße und Postgasse einerseits sowie zwischen Wollzeile und Fleischmarkt andererseits. Das Viertel kann vor allem durch sein kulturhistorisches Potenzial punkten, es beherbergt unter anderem namensgebend die Alte Universität. Der aus mehreren Gebäuden bestehende Komplex wurde zwischen 1623 - 1627 errichtet, bis in die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Universität Wien untergebracht. Heute befindet sich dort unter anderem die Österreichische Akademie der Wissenschaften. Auch zu finden sind das Lugeck sowie das auf dem Platz stehende Gutenberg Denkmal.

2 Situationsanalyse

Die Bürgerinitiative „Altes Universitätsviertel“ hat sich 2009 nach der zunehmenden Verschlechterung der Bewohnbarkeit des Viertels zusammengeschlossen, um für die Interessen der Bewohner einzutreten; Ziel ist die Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität im Viertel. Dabei

stehen die Sicherstellung der Bewohnbarkeit, die Erhaltung des kulturhistorischen Potenzials sowie Überlegungen zur Verkehrsorganisation im Fokus.

Kritikpunkte zur Verkehrssituation sind vor allem der nächtliche Taxiverkehr, Verkehrsaufkommen durch vergebens nach einem Parkplatz suchende Fahrzeuge, die oft zu hohe Fahrgeschwindigkeit sowie der Lieferverkehr. In den folgenden Unterpunkten werden diese gröbsten Missstände aus Sicht der Bürgerinitiative und eigener Analyse dargelegt und in weiterer Folge bearbeitet. Im Vorfeld der Arbeit hat es dazu ein Gespräch mit einem der Initiatoren gegeben, um die wichtigsten Probleme zu besprechen.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass diese Arbeit im öffentlichen Interesse unter Berücksichtigung der Interessenslagen von Anwohnern und Geschäftsleuten ausgearbeitet wird. Gegenstand dieser Arbeit ist die Erstellung eines neuen Verkehrskonzeptes im öffentlichen Raum; öffentliche Interessen müssen daher vor Einzelinteressen im Vordergrund stehen.

2.1 Wohnstraße

Die Bürgerinitiative konnte bei der verkehrstechnischen Gestaltung schon Erfolge verbuchen, seit 2014 ist das Viertel verkehrstechnisch als Wohnstraße gewidmet. In einer Abstimmung unter den Bewohnern und Geschäftstreibenden hat man sich für einen Erhalt der Wohnstraße und somit gegen eine Fußgängerzone entschieden, die von der Bezirksvertretung und Unternehmern favorisiert worden war. Gründe dafür waren die Erhaltung der Befahrbarkeit des Viertels (z.B. Beladen des Autos für Urlaube), zudem erlaubt eine Wohnstraße nur die Zu- und Abfahrt (jedoch nicht das Durchfahren einer Wohnstraße), das Fahren in Schrittgeschwindigkeit, das Gehen und Spielen auf der Straße, das Radfahren auch nebeneinander und gegen die Einbahn sowie das Parken beschränkt auf markierte Parkplätzen.

Man wünscht sich darüber hinaus konkret eine bessere Beschilderung und Kennzeichnung der Verkehrssituation, wie ein Sackgassenschild (seitens der Zufahrt Bäckerstraße), was vom Magistrat aber bereits als nicht rechtens abgelehnt wurde. Zudem solle darauf hingewiesen werden, dass das Viertel nicht durchfahren werden darf.

2.2 Parkplätze

Ein weiterer Wunsch der Bürgerinitiative war die Schaffung von Anrainerparkplätzen, welche mittlerweile umgesetzt wurden, allerdings nicht zur Zufriedenheit der Initiatoren. Diese beklagen, dass die Interessen der Gastronomie zu sehr miteinbezogen wurden (es wurden zu wenige Parkplätze geschaffen); die Forderungen wurden auch nur zum Teil umgesetzt, ein Teil der 70 Parkplätze blieb auch für Nicht-Anrainer zur Verfügung. Speziell ortsunkundige Fahrer würden hier – weil Nicht-Anrainer weiterhin parken dürfen - oft vergebens nach einem der wenigen freien Parkplätze suchen.

2.3 Lieferverkehr

Große Kritikpunkte sind der teils schnell fahrende Lieferverkehr sowie die Tatsache, dass man Lieferzonen auf Kosten von Parkplätzen innerhalb des Viertels geschaffen hat. Hier wünscht man sich, dass das Befahren mit größeren LKWs nicht mehr gestattet ist; dass Lieferzonen außerhalb des Viertels geschaffen werden und die Belieferungen dann mittels elektrisch betriebener Hubwagen durchgeführt werden. Zudem wird laut der Initiative auch außerhalb der gekennzeichneten Ladezonen entladen, was speziell in Stoßzeiten zu Verkehrsproblemen führt.

2.4 Nächtlicher Taxiverkehr

Ein großer Kritikpunkt bezieht sich auf den nächtlichen Taxiverkehr, welcher speziell durch vorhandene Nachtlokale ausgelöst wird. Hierbei wurde schon „Erfolge“ bewirkt; das „Elysium“ ist geschlossen worden. Der Taxiverkehr hat hier seine Spitzen zwischen 03:00 und 06:00 Uhr in der Früh, somit in einer Zeit, für die bei den Anwohnern die Einhaltung der Nachtruhe gewünscht

wird. Zudem wird kritisiert, dass die Taxis bereits auf die Gäste warten und gar nicht erst zum Lokal gerufen werden. Dies wurde bereits durch die Initiative thematisiert und konnte dazu schon eine Verbesserung der Situation bewirkt werden. Hier wird seitens der Initiative der Wunsch nach einem Nachtfahrverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr verfolgt, ausgenommen davon sollen nur Anrainer sowie Personen mit besonderen Bedürfnissen sein.

2.5 Geschwindigkeit

Laut Informationen der Initiative hält sich nur ein Bruchteil der Verkehrsteilnehmer an die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Wohnstraße; Geschwindigkeitsmessungen bestätigen das. Dies führt bei den vorherrschenden kleinen/schmalen Gassen (teils nicht vorhandene oder aufgrund der geringen Breite nicht nutzbare Gehsteige) zu massiven Problemen zwischen Fußgängern und Autofahrern, sowie zu einem erhöhten Lärmpegel.

Dem „Rasen“ will man mit Pflanztrögen auf wechselnder Fahrbahnseite und Bodenschwellen entgegenwirken. Besonders in der Sonnfelsstraße wäre dies wichtig, da sich in dem Bereich ein Kindergarten befindet. Es gibt auch Überlegungen seitens der Initiative, eine Art „Section Control“ mit Kennzeichenerkennung zu installieren, um das Durchfahren bzw. ein zu schnelles Durchfahren zu erfassen und gegebenenfalls auch zu ahnden.

2.6 Eindruck

Trotz des von einem hohen historischen Wert geprägten Gebietes dominiert nach einem ersten Eindruck der KFZ-Verkehr. Auffallend sind die engen Gassen, die Fußgänger teils dazu zwingen, auf der Fahrbahn (Schönlaterngasse) zu gehen. Das gestalterische Potenzial des Viertels wird hier kaum genutzt, besonders am Dr.-Ignaz-Seipel-Platz wird dies deutlich: Der Platz ist – obwohl von geschichtsträchtigen Bauten umrandet – von parkenden Autos geprägt. Am Lugeck dominieren Schanigärten das Bild, nicht gerade in einer zeitgemäßen Optik. Die Bäckerstraße wirkt wie ein Tunnel, der nur schnell durchfahren werden muss; gerade hier ist praktisch jedem Gebäude eine geschichtliche Rolle zuzuordnen. Die Sonnfelsgasse wird wiederum von den parkenden Autos dominiert. Damit ergibt sich ein Gesamtbild eines historisch und architektonisch wunderschönen, jedoch durch den KFZ-Verkehr dominierten, geradezu „erdrückten“ Viertels.

3 Datenerhebung und Methodik

Um einen besseren Überblick über die objektive verkehrstechnische Situation im Alten Universitätsviertel zu erhalten, wurde am 13. Oktober 2015 eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dafür wurden die Kennzeichen (aus datenschutzrechtlichen Gründen nur die letzten 3 Ziffern/Buchstaben) notiert und unterteilt in Fünf-Minuten Blöcke aufgezeichnet. Zudem wurde eine Unterscheidung zwischen PKW, LKW und Bus (bereits verboten im ersten Bezirk) getroffen.

Die Verkehrszählung wurde von 7:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt, um ein möglichst breites Situationsspektrum abzudecken und um Rückschlüsse auf das Fahrverhalten im Viertel treffen zu können. Um alle möglichen Ein- und Ausfahren zu erfassen, wurde die Untersuchung an drei Stellen durchgeführt, den beiden Zufahrten auf Höhe Köllnerhofgasse 3 und Schönlaterngasse 5 sowie bei der Zu- und Abfahrt Bäckerstraße 20 (siehe **Abb. 11** im Anhang).

An den drei Zählstellen wurden auf Basis der Uhrzeiterfassung der Fahrzeuge Tagesganglinien erstellt, um diese auf Auffälligkeiten und Tagesspitzen zu überprüfen. Dabei konnte auch ein Vergleich mit einer Tagesganglinie aus dem Vorjahr unternommen werden. Um die Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge zu ermitteln, wurden die einfahrenden Fahrzeuge den ausfahrenden Fahrzeugen gegenübergestellt und wurde aufgrund der Kennzeichen der Versuch unternommen “Paarungen“ zu finden. Für Kennzeichen die gepaart werden konnten, ist auf Grundlage der Zu- und Abfahrtszeiten eine Verweildauer im Viertel errechnet worden, die für die weitere Beurteilung des Fahrverhaltens der Verkehrsteilnehmer von besonderer Bedeutung ist.

3.1 Vorhandene Daten

Zusätzlich zur Messung vom 13. Oktober 2015 konnten Daten einer Geschwindigkeitsmessung vom Oktober 2014 herangezogen werden. Die zweiwöchige Messung in der Bäckerstraße 18 liefert sowohl Daten zur Geschwindigkeitsverteilung, als auch eine Staffelung der Kraftfahrzeuge nach Stunden. Diese können wiederum zu einer Tagesganglinie (siehe **Abb. 5**) verarbeitet werden.

4 Ergebnisse

Bei der Verkehrszählung konnten 632 einfahrende Kraftfahrzeuge (32 davon LKW) und 617 ausfahrende (davon 33 LKW) Kraftfahrzeuge erfasst werden. Nach Paarung der Kennzeichen konnten insgesamt 740 Fahrzeuge identifiziert werden, wobei für 517 Fahrzeuge Zu- und Abfahrtszeit dokumentiert werden konnten. Bei 99 Fahrzeugen konnte keine Zufahrtszeit und bei 124 Fahrzeugen konnte keine Abfahrtszeit erfasst werden.

Vorderhand könnte vermutet werden, dass die nur einfahrenden bzw. die nur ausfahrenden Fahrzeuge auf Messfehler zurückgehen würden. Im Rahmen einer Schätzung ist davon auszugehen, dass sich zumindest 25% der nicht erfassbaren Gegenbewegungen mit Zufahrten bzw. Abfahrten außerhalb des Zeitspektrums der Zählung (vor 7:00 bzw. nach 19:00 Uhr) erklären lassen und deshalb keine Aufzeichnungsdaten zur Verfügung stehen.

Auffallend ist, dass je 10 LKW nur einseitig (nur als Zufahrende oder nur als Abfahrende) in den Daten aufscheinen. Durch Beobachtungen konnte festgestellt werden, dass speziell der Lieferverkehr das Viertel rechtswidrig über den Fuß- und Radweg zwischen Lugeck und Rotenturmstraße nutzt. Hier ist anzunehmen, dass nicht nur LKWs diese Möglichkeit nutzen, sondern auch Fahrer von großen Kastenwägen und wohl auch Personenkraftwagenlenker. Weiters kann in das Viertel rechtswidrig auch über die Essiggasse in Richtung Wollzeile zugefahren bzw. davon abgefahren werden.

Es ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Prozentsatz der erhobenen nur Zufahrenden bzw. nur Abfahrenden auf Messfehler zurückgeht (z.B. Verschreiben beim Kennzeichen, insb. durch ein zu schnelles Vorbeifahren von Autos). Einer ersten Abschätzung nach, belaufen sind die illegal ein- und ausfahrenden Fahrzeuge auf je ca. 100 Fahrzeuge.

4.1 Tagesganglinien

Auf Grundlage der zeitlichen Verteilung der Fahrzeuge an den Zählstellen konnten Tagesganglinien ausgearbeitet werden. Tagesganglinien der Zufahrten werden jeweils hellblau dargestellt, jene der Ausfahrten sind dunkelblau dargestellt, siehe **Abb.1** bis **Abb.4**. **Abb.5** stellt die Tagesganglinie einer im Oktober 2014 für einen Zeitraum von insg. 14 Tagen dauernden Untersuchung dar.

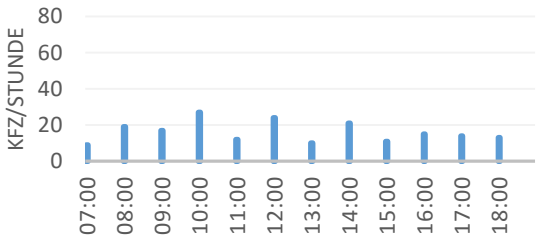

Abb. 1 TGL Einfahrt Köllnerhofgasse (192 KFZ)

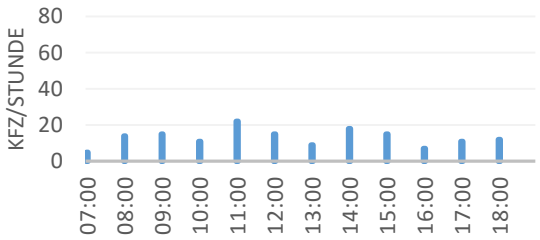

Abb. 2 TGL Einfahrt Schönlaterngasse (154 KFZ)

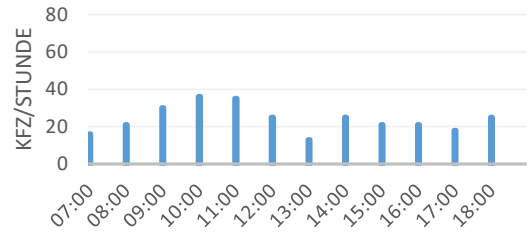

Abb. 3 TGL Einfahrt Bäckerstraße (286 KFZ)

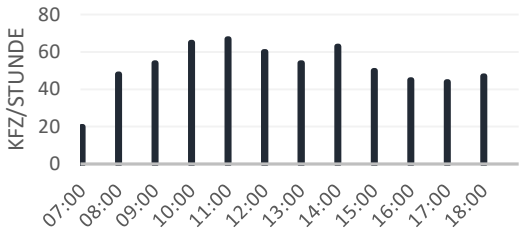

Abb. 4 Ausfahrt TGL-Bäckerstraße (617 KFZ)

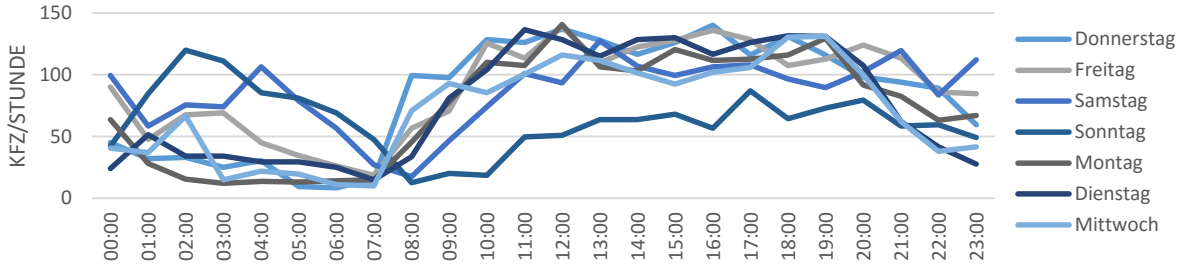

Abb. 5 TGL Bäckerstraße 18, Oktober 2014

Gut zu erkennen sind die im Zeitraum von 07:00 und 19:00 Uhr annähernd gleichen Tagesganglinien bei den Messungen im Oktober 2014 sowie vom 13. Oktober 2015, diese beiden Tage stellen den gleichen Dienstag im Oktober dar. Die wesentlichen Spitzen im Tagesverkauf stimmen überein. Ein wesentlicher Unterschied ist allerdings in Bezug auf die absoluten Zahlen der Fahrzeuge zu erkennen. Am Dienstag den 14. Oktober 2014 waren 1245 Fahrzeuge im Versuchszeitraum unterwegs, am Dienstag den 13. Oktober 2015 waren es nur noch 740 Fahrzeuge. Dies entspricht einem Rückgang von 40,50% des Verkehrsaufkommens. Nachdem die Verkehrsuntersuchung nur an einem Tag stattfanden, können nur bedingt Rückschlüsse auf die Entwicklung des durchschnittlichen Verkehrsaufkommen getroffen werden. Naheliegend ist aber dennoch, dass sich die Verkehrssituation durch gezielte Maßnahmen, wie neu geschaffene Anrainerparkplätze, verändert hat. Seit Herbst 2014 werden im 1. Wiener Gemeindebezirk suksessive 20% aller Stellplätz für Anrainer reserviert. Diese Maßnahme erhöht für Anrainer die Chance, einen Parkplatz zu finden. Zum anderen macht es das Parken für Autofahrern, die keinen Parkkleber für den 1. Wiener Gemeindebezirk haben, unattraktiver und verringert so den Verkehr.

Ein besonders interessantes Ergebnis zeigt die Tagesganglinie der Geschwindigkeitsmessung (Bäckerstraße 18) vom Oktober 2014 für die Wochenendtage. Hier ist der rasante Anstieg des nächtlichen Verkehrs am Samstag und am Sonntag zu beobachten. Diese Steigerung ist naheliegend auf die Nachtlokale im Viertel und den damit einhergehenden Taxiverkehr zurückzuführen. Es liegen zwar keine genaueren Daten wie Kennzeichenerfassungen (Endung des Kennzeichens eines Taxis auf TX) vor, es ist aber davon auszugehen, dass ein Großteil des nächtlichen Verkehrs durch Taxis entsteht. Dies stimmt auch mit den Angaben der Bürgerinitiative überein.

4.2 Aufenthaltsdauer

Auf Grundlage der erhobenen Teil-Kennzeichen und den damit möglichen Fahrzeugidentifizierungen konnten über die Zu- und Abfahrtszeiten Verweildauern im Viertel errechnet werden. Für diese Auswertung wurden jene Fahrzeuge herangezogen, welche eindeutig durch eine Zu- und eine Abfahrtszeit identifiziert und somit gepaart werden konnten. Fahrzeuge, die nur einmal erfasst wurden, blieben ausgeklammert. Die Verteilung (**Abb. 6**) macht deutlich, dass sich der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer nicht lange in dem Viertel aufhält. Sie Summenhäufigkeit zeigt, dass sich mehr als 80% der Fahrzeuge weniger als eine Stunde im Viertel aufhalten.

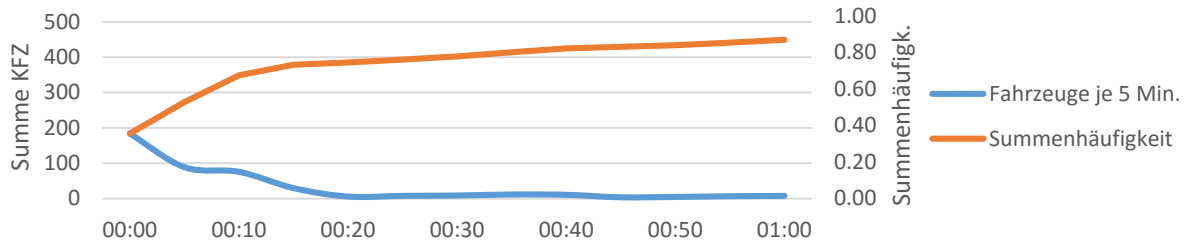

Abb. 6 Fahrzeugverweildauer im Untersuchungsgebiet

Um Rückschlüsse auf die Tätigkeit bzw. den Grund des Einfahrens ins Viertel ableiten/annähern zu können, wurden die Verkehrsteilnehmer auf folgende Zeitblöcke unterteilt; dies liefert dann Hinweise auf die „Verursachung" des Verkehrsaufkommens (Grund des Befahrens) wie in der Tabelle angegeben.

Tab. 1 Verweildauer aufgeschlüsselt nach vermutetem Grund des Befahrens des Viertels

Zeit im Viertel	Verkehr durch	Anzahl KFZ	Anteil
0-5 Minuten	Durchfahren des Viertels, Parkplatzsuche, Taxi	273	52.80%
10-55 Minuten	Kurzparken, Lieferverkehr	168	32.50%
1-3 Stunden	Arbeitsverkehr, mittellanges Parken	58	11.22%
3-12 Stunden	Dauerparken, Anrainer	18	3.48%
Summe:		**517**	**100.00%**

Gut erkennbar ist, dass sich der Großteil der KFZ unter einer Stunde im Viertel aufhält; 52.80% der Zufahrenden verlassen sogar unmittelbar nach dem Zufahren wieder das Viertel. Dies lässt darauf schließen, dass das Untersuchungsgebiet von gut der Hälfte der Verkehrsteilnehmer nur durchfahren wird, entweder um das Viertel zu queren oder um es nach einer erfolglosen Parkplatzsuche wieder zu verlassen.

Von den 273 KFZ dieser Gruppe waren (nur) 49 Fahrzeuge Taxis (daher kein großer Anteil der Taxis an dieser Gruppe). Anders sieht diese Thematik in den Nächten an Wochenenden aus (siehe Beschreibung unter Punkt **4.1**).

4.3 Parkplätze

Der Umfang der vorhandenen Parkplätze ist wie folgt erhoben worden, siehe **Tab. 2** im Anhang. Von den insg. 70 Parkplätzen befinden sich jene in der Köllnerhofgasse und in der Sonnfelsgasse außerhalb des Untersuchungsgebietes der Verkehrszählung. Im konkreten Untersuchungsgebiet stehen daher insgesamt 53 Parkplätze plus 1 Ladezone zur Verfügung.

Zu beachten ist, dass zur Schanigarten-Saison (1. März bis 15. November) ein Teil der Parkplätze nicht zum Parken zur Verfügung steht. Für die Verkehrsuntersuchung waren dies im Untersuchungsgebiet insgesamt 10 Parkplätze (3x Seipelplatz, 7x Lugeck), die tatsächlich nicht zur Verfügung standen und in den Zahlen der Tabelle 2 daher nicht enthalten sind.

4.4 Fahrzeuge im Gebiet

Die Verkehrszählung liefert auch Befunde zur Parkplatzauslastung: Basierend auf der Untersuchung ergeben die Fahrzeugzufahrten und die gezählten Abfahrten die tagesbezogene Auslastungsverteilung siehe **Abb. 7**. Dies deckt sich auch mi der Tagesganglinie jener Fahrzeuge, die im 0 und 5 Minuten Block erfasst wurden (siehe **Abb. 8**). Gut erkennbar ist, dass die Parkplatzauslastung sowie die Tagesganglinie speziell im Zeitraum von 10:00 bis 13:00 Uhr das Maximum erreichen. Dies bestätigt die These, demnach ein Großteil des Verkehrs durch parkplatzsuchende Fahrzeuge verursacht wird.

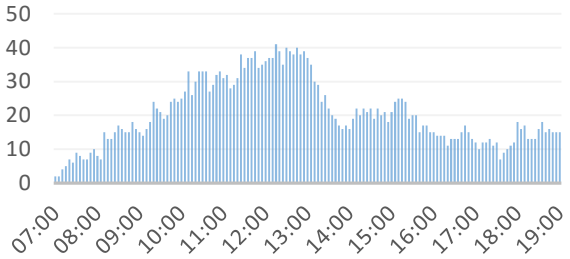

Abb. 7 Berechnete Anzahl der Fahrzeuge im Gebiet

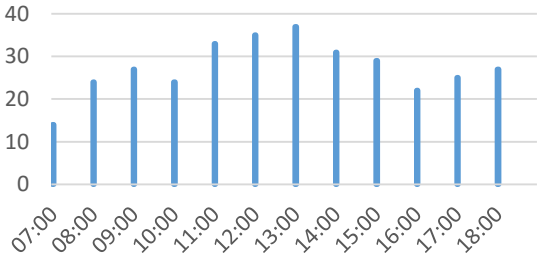

Abb. 8 TGL Fahrzeuge 0 – 5 Minuten im Gebiet

5 Handlungsempfehlungen

Auf Basis der ausgewerteten Daten sind Rückschlüsse auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer ableitbar, welche wiederum die Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssituation maßgeblich beeinflussen. Im Einzelnen werden die Beibehaltung der Wohnstraße, die Schaffung einer Begegnungszone sowie die Einrichtung einer Fußgängerzone diskutiert. Auf dieser Basis werden dann Empfehlungen für die Neugestaltung des Verkehrskonzeptes getroffen.

Anzumerken ist, dass es unter den Bewohnern und den hier ansässigen Unternehmen des Viertels bereits im Jahr 2014 eine Befragung (siehe **Abb. 9**) zur verkehrstechnischen Gestaltung gab. Dabei konnten die Bewohner und Unternehmer mittels Stimmzettel jeweils eine Wohnstraße, eine Fußgängerzone oder ein Nachtfahrverbot befürworten oder ablehnen. Als Rahmenbedingung war vorgegeben, dass nur einer der drei Stimmzettel ausgefüllt werden durfte. Allein die damit ausgelöste Verwirrung führte zu einigen ungültigen Stimmen. Die Rücklaufquote lag bei ca. 58%, wobei ca. jede vierte Stimme – wohl auch wegen des unglücklich gewählten Befragungsmodus - als ungültig gewertet werden musste. Bewohner tendierten eher zu einer Wohnstraße, Unternehmer zu einer Fußgängerzone. Insgesamt wurde gegen eine Fußgängerzone und für den Erhalt/die Verbesserung der Wohnstraße gestimmt.

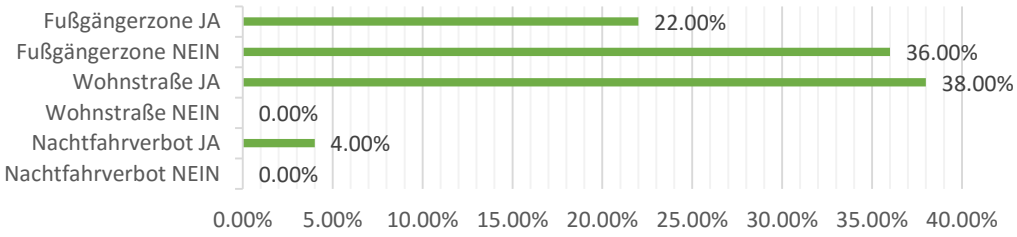

Abb. 9 Ergebnis der Bürgerbefragung im Februar 2014 (Rücklaufquote 58%)

Der Ausgang der Befragung ist zweifellos durch die Art der Fragestellung und den Befragungsmodus beeinflusst worden. Sicherlich auch dadurch, dass die Mehrheit der Befragten auf Anwohner entfällt und dass überdies mögliche Varianten (wie eine Begegnungszone) von vorneherein ausgeschlossen bzw. mit einem negativen Image versehen wurden (siehe „Stenzel-Ballermann-FUZO“)[1].

Als Beispiel für einen positiven Bürgerbeteiligungsprozess ist an dieser Stelle die Mariahilfer Straße zu erwähnen. Bei der Mariahilferstraße hat man von Beginn der Planungsphase an mit den Bürgern kommuniziert, ist auf deren Wünsche eingegangen und hat Verkehrsexperten herangezogen. Erste Ergebnisse und Visualisierungen wurden im Oktober 2012 präsentiert. In weiterer Folge wurden die Bewohner des 6. und 7. Bezirks zu der Umgestaltung befragt und auf Basis des Ergebnisses (siehe **Abb. 10** im Anhang) hat im Mai 2015 der Umbau begonnen.

In der zeitlichen Abfolge ist erkennbar, dass die Akzeptanz für die Neugestaltung der Mariahilferstraße laufend zugenommen hat. Waren es im Jänner 2014 erst 46 Prozent, somit eine Minderheit, die sich für eine Neugestaltung aussprach, sind es im August 2015 nach Abschluss der letzten Bauarbeiten dann 71 Prozent Befragten (somit eine überwältigende Mehrheit der Wienerinnen

[1] http://www.altesuniviertel.at/ „Ergebnis FUZO – Die Vernunft hat gesiegt“, 25.02.200

und Wiener[2]), die sich positiv äußerten. Bei der Altersgruppe bis 34 Jahren findet die Neugestaltung sogar einen Zuspruch von 86 Prozent.

5.1 Rechtlicher Rahmen

Beschrieben werden hier die rechtlichen Rahmenbedingungen einer Wohnstraße, einer Fußgängerzone und einer Begegnungszone:

In einer *Wohnstraße* ist der Fahrzeugverkehr verboten, ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und das Befahren durch die Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.[3] Diese Rahmenbedingungen entsprechen weitgehend den Wünschen der Bürgerinitiative.

Die *Fußgängerzone* ist die restriktivste Option, um eine Verkehrsberuhigung herbeiführen. In einer Fußgängerzone ist jeglicher Fahrzeugverkehr verboten.[4] Ausnahmen können jedoch vorgesehen werden, die sich beispielsweise auf den Lieferverkehr oder das Radfahren beziehen. Fußgängerzonen sind vor allem dann sinnvoll, wenn die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer Fußgänger sind.

Die *Begegnungszone* ist eine neuere Methode der Verkehrsberuhigung. Sie vereint die Vorzüge einer Wohnstraße mit jenen einer Fußgängerzone. In eine Begegnungszone nutzen Fußgänger, Rad- und Autofahrer Plätze und Straßenabschnitte auf Basis gegenseitiger Rücksichtnahme. Untersuchungen haben gezeigt, dass die dafür notwendige erhöhte Aufmerksamkeit die Verkehrssicherheit insgesamt steigert.[5] Speziell Straßen mit geringer Breite sowie Straßenzüge mit vielfältiger Nutzung der Erdgeschoßzonen, etwa durch Geschäfte oder Schanigärten, eignen sich gut für die Umsetzung. Das regt zum Flanieren und flächenhaften Queren an. Grünräume, die zum Verweilen und Hinsetzen einladen, wirken verstärkend.

5.2 Parkplätze

Anhand der erhobenen Daten ist zu erkennen, dass ein Großteil des Verkehrs durch parkplatzsuchende Fahrzeuge verursacht wird. Die Bürgerinitiative wünscht sich zur Lösung dieses Problems eine flächendeckende Ausstattung der ***Wohnstraße*** mit Anrainerparkplätzen, was rechtlich aber gar nicht durchsetzbar ist. Die Stadt Wien sieht für besonders überlastete Gebiete eine maximale Quote von 20 Prozent Anrainerparkplätzen[6] vor. Die Bezirksvertretung hat bereits Anfang 2014 beschlossen, dass auf dem gesamten Gebiet des ersten Bezirks Anrainerparkplätze errichtet werden sollen und dies auch umgesetzt. Das Untersuchungsgebiet erhielt als eines der ersten solche Parkplätze; derzeit sind dort 35 Prozent der Plätze reserviert[7].

Das Untersuchungsgebiet ist nach Sicht des Verfassers von sämtlichen Parkplätzen (ausgenommen Behindertenparkplätzen) zu befreien. Um in der ersten Umstellungsphase die Verkehrsteilnehmer auf die neue Parkplatzsituation aufmerksam zu machen, sind Hinweistafeln aufzustellen. Aufgrund der dann nicht mehr vorhandenen Parkplätze wäre jedes Zufahren und das Durchfahren im Rahmen der bestehenden *Wohnstraße* durch Parkplatzsuchende Fahrzeuge (die das Viertel gezwungenermaßen durchfahren müssten) rechtswidrig (erlaubt ist nur das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens[8]). Ordnungsorgane hätten dann die Möglichkeit, jedes Fehlverhalten zu erkennen und zu ahnden. Dies würde das Problem der Parkplatz suchenden Fahrzeuge schnell lösen und die Verkehrssituation rasch entlasten.

---

[2] Evaluierung der Verkehrsberuhigung und des Umbaus der Inneren Mariahilfer Straße - zentrale Ergebnisse, Christoph Hofinger, Evelyn Hacker und Bernhard Hoser (SORA), September 2015

[3] § 76b StVO Wohnstraße Abs. 1 (Stand 1.August 2015)

[4] § 76a StVO Fußgängerzone Abs. 1 (Stand 1.August 2015)

[5] VCÖ factsheet, Begegnungszonen erhöhen Lebensqualität im Ort, April 2014

[6] https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/anrainerparken/

[7] wien.orf.at „Innenstadt erhält Bewohnerparkplätze“ vom 25.Februar 2014

[8] § 76b StVO Wohnstraße Abs. 1 (Stand 1.August 2015)

Innerhalb des Viertels befindet sich auch der sog. Heiligenkreuzerhof mit dort vorhandenen privaten Parkplätzen. Bei der gegebenen „Wohnstraße“ sind Zu- und Abfahrten die diesen privaten Parkplätzen uneingeschränkt zulässig.

Bei Einrichtung einer ***Fußgängerzone*** muss die Erreichbarkeit der sich hier befindenden Stellplätze weiterhin gewährleistet werden. Möglich ist dies durch Realisierung einer Kombination aus *Begegnungszone* und *Fußgängerzone*. Erschließbar sind die Plätze über Zufahrten von der Köllnerhofgasse und auch von der Schönlaterngasse, ein Verlassen kann aber nur über die Köllnerhofgasse erfolgen. Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass nur eine geringe Anzahl an Fahrzeugen beim Verlassen des Heiligenkreuzerhof das Viertel durchfährt, der Großteil verlässt das Viertel über den angrenzenden Fleischmarkt, diese Fahrzeuge haben daher kaum Einfluss auf den Verkehr im Viertel. Problematisch wirkt sich der Wegfall aller Parkplätze in einer *Fußgängerzone* auf Verkehrsteilnehmer aus, die auf einen Behindertenparkplatz angewiesen sind. Hier sind Behindertenparkplätze an den Zufahrten zu situieren, um die Verlängerung der neuen Wege möglichst gering zu halten. Am Lugeck befinden sich zudem zwei Parkplätz des chilenischen Konsulats. Jene Parkplätze sind auf die nahegelegene Rotenturmstraße zu verlegen.

In einer ***Begegnungszone*** ist rein rechtlich gesehen das Parken erlaubt, allerdings nur auf dafür gekennzeichneten Flächen. Zu viele Parkplätze verringern die positive Wirkung der Verkehrsberuhigung, machen die Begegnungszone unattraktiv und erschweren das flächige Queren. Außerdem beeinträchtigen abgestellte Fahrzeuge die Sichtverhältnisse.[9] Auf reguläre Parkplätze sollte deshalb verzichtet werden, Behindertenparkplätze müssen weiter vorhanden sein und dürfen auch innerhalb der *Begegnungszone* umgesetzt werden.

Von einem kompletten Parkplatzentfall würden die Unternehmer im Viertel profitieren. Man erreicht damit eine uneingeschränkte Sicht auf die Schaufenster, auf Schanigärten oder kleine Verkaufsstände im Freien; dies würde sich positiv auf das Erscheinungsbild des Viertels auswirken.

5.3 Taxiverkehr

Das Fahren eines Taxis in einer *Wohnstraße* ist nur dann rechtens bzw. zulässig, wenn es konkret gerufen bzw. bestellt wird. Fährt ein Taxifahrer ohne eine Bestellung in das Viertel, ist das rechtswidrig. In einer *Fußgängerzone* ist das Fahren eines Taxis grundsätzlich untersagt. In einer *Begegnungszone* ist das Fahren eine Taxis sowohl mit als auch ohne Bestellung zulässig.

Tagsüber stellt der Taxiverkehr kein großes Problem dar, speziell an Samstagen und Sonntagen verursacht er in der Nacht aber erhebliche Lärmprobleme, denen man mit einem Nachtfahrverbot entgegenwirken will. Möglich ist das in einer *Wohnstraße* und auch in einer *Begegnungszone*, z.B. zwischen 22:00 und 06:00 Uhr. Tatbestand für die Verordnung eines Nachtfahrverbotes ist die Lärmbelästigung. Anrainer und Fahrzeuglenker mit einer Behinderung davon auszunehmen, ist rechtlich nicht durchsetzbar, da nicht davon auszugehen ist, dass Fahrzeuge von Anrainern keinen Lärm verursachen. Weiters ist schwer herauszufinden, welche Verkehrsteilnehmer Anrainer sind. Laut Anfrage bei der MA46 (Verkehrsorganisation und Technische Verkehrsangelegenheiten) ist ein Nachfahrverbot allerdings nur dann zulässig, wenn dies auch objektiv begründet werden kann. Ob eine Verkehrsspitze von 120 Fahrzeugen je Stunde objektiv ausreichend ist für ein Verbot, hat das Magistrat zu entscheiden. Die Behörde hat zudem die Verhältnismäßigkeit zu prüfen, da es sich um ein sehr restriktives Instrument handelt.

5.4 Lieferverkehr

In Bezug auf den Lieferverkehr fordert die Bürgerinitiative, die Ladetätigkeiten außerhalb des Viertels in Verbindung mit Elektrohubwagen durchzuführen. Die Bürgerinitiative setzt sich allerdings selbst für eine Fußgängerzone in der Rotenturmstraße ein, die Forderungen sind somit widersprüchlich bzw. gar nicht zu erfüllen und würden überdies die Problemfelder nur in andere Gebiete verlagern.

[9] VCÖ factsheet, Begegnungszonen erhöhen Lebensqualität im Ort, April 2014

Bei Beibehaltung der *Wohnstraße* kann der aus dem Parkplatzentfall gewonnene Platz dann wesentlich effizienter genutzt werden: Großräumige Lieferzonen könnten geschaffen werden, um dem Problem des Falschparkens des Lieferverkehrs speziell in den Spitzenzeiten entgegenzuwirken. Die Ladetätigkeiten konzentrieren sich dabei auf das Lugeck (aufgrund der dort ansässigen Gastronomie) und den Bereich des Dr.-Ignaz-Seipel-Platzes. Wie bereits von der Bürgerinitiative angesprochen bzw. gefordert, wäre eine weitere Ladezone für die häufig für große Veranstaltungen genutzte Aula der Wissenschaften sinnvoll. Umsetzen könnte man eine solche einerseits, indem man den Platz zwischen dem Durchgang Postgasse/Dr.-Ignaz-Seipel-Platz nutzt und für eine Lieferzone das Pflanzbeet entfernt. Beobachtungen haben gezeigt, dass dieser Durchgang wenig genutzt wird („unsichere" Atmosphäre), die Fußgänger spazieren eher auf der Bäckerstraße. Der Durchgang ist hier wieder attraktiver zu gestalten. Weiters könnte eine neue Lieferzone im Bereich des Wohnhauses Bäckerstraße 18 in Betracht gezogen werden, die sich an den jetzigen Parkplätzen orientiert.

Ladetätigkeiten müssen auch bei Einrichtung einer *Fußgängerzone* erlaubt sein. Hier hat die Behörde Zeiträume, in denen Ladetätigkeiten stattfinden dürfen, festzulegen, um einen strukturierten Lieferverkehr zu gewährleisten. Z.B. könnte dieser Zeitraum von 10:00 bis 13:00 Uhr angesetzt werden und würde sich damit die negativen Auswirkungen für Anrainer minimieren. Zudem ist es sinnvoll, die Plätze für Ladetätigkeiten mit Bodenmarkierungen zu versehen.

Der Lieferverkehr in einer *Begegnungszone* kann analog den Lösungen in einer Fußgängerzone reglementiert werden: Ladetätigkeiten dürfen nur an dafür vorgesehenen markierten Flächen durchgeführt werden. Eine zeitliche Beschränkung ist in einer Begegnungszone jedoch rechtlich nicht möglich. Beobachtungen haben ohnedies gezeigt, dass sich die Lieferzeiten auf den Zeitraum von 09:00 bis 13:00 Uhr konzentrieren.

5.5 Begrünung

Losgelöst vom umgesetzten rechtlichen Verkehrskonzept (Wohnstraße, Fußgängerzone, Begegnungszone) erscheinen folgendes Maßnahmen zielführend:

Am Dr.-Ignaz-Seipel-Platz wäre es sinnvoll eine Fußgängerzone zu schaffen. Eine Grünzone nach dem Vorbild des Piaristenplatzes in 8. Wiener Gemeindebezirk könnte hergestellt werden. Parkbänke, Bäume und kleine Blumenbeete würden den Platz sowie die geschichtsträchtigen Gebäude auf dem Platz wesentlich aufwerten und zum Verweilen auf dem Platz einladen. Ein Wasserspiel in der Mitte des Dr.-Ignaz-Seipel-Platzes kann das Gesamtbild komplettieren. Da das Viertel im Osten über die Schönlaterngasse und die Bäckerstraße erschlossen werden kann, würde hier eine solche Umgestaltung zur Folge haben, dass auf eine Zufahrt über die Bäckerstraße verzichtet werden kann. Man würde so auch das Parkplatzkreisen im Viertel verhindern.

Ähnliche gestalterische Maßnahmen könnten für den Platz vor dem Archiv der Universität Wien getroffen werden, welcher sich derzeit in einer sehr unorganisierten Weise präsentiert.

Für das Lugeck schlägt die Bürgerinitiative eine eingefasste Grünfläche oder ein Blumenbeet mit Sitzbänken vor. Hier befindet sich im Sommer jedoch der Schanigarten des Lokals „Lugeck". Eine solche Lösung würde daher bedeuten, dass das Lokal „Lugeck / Figlmüller Wien" im Sommer über keinen Schanigarten mehr verfügt. Durch den Entfall der Parkplätze am Lugeck würde jedoch ein weitaus größerer Freiraum entstehen, der sowohl eine Begrünung als auch eine Nutzung als Schanigarten erlauben würde. Der Verfasser vertritt den Standpunkt, dass Schanigärten auch im Stadtbild des 1. Bezirkes und auch des konkreten Viertels jedenfalls zu erhalten sind. Argumente, wie die Störung der Nachtruhe, stehen dem nicht entgegen, weil für Schanigärten ohnedies Nutzungseinschränkungen (Verbot in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr), bestehen.

Für den Fuß- und Radweg zwischen Lugeck und Rotenturmstraße ist aufgrund des historischen Potenzials eine Sichtachse herzustellen. Zur Gestaltung könnten hier Bäume gepflanzt werden, die gleichzeig als Begrenzung für den „neuen" Schanigarten dienen. Zusätzlich ist im Bereich der Rotenturmstraße eine dauerhafte Durchfahrtssperre mittels Straßenpoller herzustellen.

Eine Redimensionierung des nach Sicht des Verfassers nicht mehr zeitgemäßen Schanigartens des Lokals „Zanoni & Zanoni" ist in diesem Zusammenhang zu empfehlen. An den redimensionierten Schanigarten angrenzend könnte ein längliches Blumenbeet (eingefasst und auch mit Bäumen bepflanzt) errichtet werden. Von einer Ladezone ist in dem Bereich abzuraten, da dieser Platz bereits in den Morgenstunden von Touristengruppen in Anspruch genommen wird.

5.6 Geschwindigkeit

Ein an der Ist-Situation (rechtlich Wohnstraße) stark kritisierter Punkt ist die oft zu hohe Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer. Speziell die Bäckerstraße ist davon betroffen, hier wirkt die geradlinige Ausfahrt wie ein Tunnel und verleitet Fahrzeuglenker zu einer überhöhten Geschwindigkeit. Rechtlich darf die Geschwindigkeit in einer *Wohnstraße* laut Straßenverkehrsordnung die Schrittgeschwindigkeit nicht überschreiten[10], in einer *Begegnungszone* ist die Geschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt,[11] in der Fußgängerzone ist Fahren grundsätzlich untersagt.

In der Praxis werden die Geschwindigkeitsvorgaben in Wohnstraßen – auch in der konkreten Örtlichkeiten - kaum eingehalten. Verkehrspolitisch wird die Wohnstraße zwar oftmals zur Geschwindigkeitsregelung eingesetzt, die Straßen erfüllen jedoch oft nicht die Rahmenbedingungen für eine solche: Für einen Verkehrsteilnehmer, der das Viertel einmal befahren hat, ist schwer zu erkennen, dass er sich einer solchen befindet. Außer den neuen Piktogrammen auf der Fahrbahn gibt es kaum äußere Anzeichen (wie z.B. auf der Straße spielende Kinder oder spazierende Fußgänger) die darauf hinweisen. Es gibt außer den sehr schmalen Gehsteigen kaum Anreize für einen Fußgänger, die Straße zu betreten. Absurderweise sind diese Gehsteigkanten auch dort zu finden, wo die Gehsteigbreite geringer als 0,50m ist. Hier ist bei Aufrechterhaltung der *Wohnstraße* wie auch bei Umsetzung einer *Begegnungszone* zu empfehlen, die Geschwindigkeit des Verkehrs durch wechselseitig aufgestellte Blumentröge sowie Schwellen und vergleichbare horizontale bauliche Maßnahmen zu reduzieren.

Zusätzlich kann auch eine Einbahndrehung in Betracht gezogen werden, um die Tunnelwirkung der Bäckerstraße beim Abfahren (diese verleitet zu überhöhten Geschwindigkeiten) zu mindern. Auch hier wirken sich eine weitere Begrünung (etwa durch wechselseitig an den Fahrbahnseiten angeordnete Pflanztröge), Wasserspiele und ähnliches verstärkt positiv aus.

5.7 Niveau der Verkehrsflächen

Ein wichtiges Ziel des neuen Verkehrskonzeptes muss die Aufhebung der Trennwirkung der Straße sein. Dafür ist eine Angleichung aller Niveauebenen auf ein einheitliches Niveau eine Voraussetzung. Bestes Beispiel dafür sind die Erfahrungen in der Zeit der Probephase in der Mariahilfer Straße. Während der Probephase wurden die Verkehrsregeln einer Begegnungszone, jedoch ohne baulichen Maßnahmen umgesetzt. Fußgänger fühlten sich auf der für Autos vorgesehenen Fahrfläche unsicher, die Fahrflächen blieben weitgehend ungenutzt. Nach der Umbauphase fühlen sich Fußgänger auf der einheitlichen Verkehrsfläche offensichtlich sicherer, die neue Verkehrssituation wird von allen Verkehrsteilnehmern, insb. auch von den Fußgängern angenommen. Im Gegensatz zur Mariahilfer Straße ist hier jedoch zu empfehlen, die gesamte Verkehrsfläche mit einer Pflasterung auszuführen. Lenker von KFZ müssen so noch achtsamer fahren, da sie sich nicht auf eine Fahrbahn berufen können und eine Mindestabstand zu Gegenständen auf der Verkehrsfläche halten müssen. Eine einheitliche Pflasterung wertet die Optik des Viertel wesentlich auf und verleitet in Kombination mit konsumfreien und konsumverpflichtenden Flächen zum Verweilen und Flanieren im Viertel. Konsumfreie Zonen können mit Bänken, Grünflachen sowie Spielmöglichkeiten für Kinder gestaltet werden. Kleine Brunnen würden im Sommer für Abkühlung sorgen. Eine Abgrenzung zwischen reiner Fußgängerzone (Dr.-Ignaz-Seipel-Platz) und Fahrbahn könnte durch eine Trennlinie und Beschilderungen ausgeführt werden.

Vonseiten der Bürgerinitiative gibt es zu solchen Lösungen die Befürchtung, dass es den Ordnungsorganen ohne Gehsteigkanten nicht mehr möglich ist, haltende Autos zu strafen. Nachdem in der Begegnungszone außerhalb markierter Plätze ein generelles Halte- und Parkverbot gilt, sind diese Befürchtungen haltlos; bei Realisierung einer Wohnstraße mit Entfernung aller Parkplätze (siehe oben) können sich ebenfalls keine solche Probleme ergeben. Gleiches gilt für die Befürchtung der MA46, wonach sich der Ladetätigkeiten dann auf dem „Gehsteig“ erfolgen. Nach Auffassung des Autors ist diese Befürchtung unbegründet, da man dem Problem mit gekennzeichneten Ladezonen, die sich an den jetzigen Parkplätzen und Gehsteigkanten orientieren, entgegnet.

[10] § 76b StVO Wohnstraße Abs. 3 (Stand 1.August 2015)
[11] § 76c StVO Begegnungszone Abs. 3 (Stand 1.August 2015)

Dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis von Blinden und Menschen mit Sehbehinderungen muss durch ein Blinden-Leitsystem mit Möglichkeiten zum Queren Rechnung getragen werden.

5.8 Radverkehr

Auch aus den Aussagen der Bürgerinitiative ist erkennbar, dass es sehr großes Potenzial für den Radverkehr gibt; dieser ist auch nach Sicht des Verfassers zu fördern und ist die *Fußgängerzone* für den Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit (max. 10km/h) freizugeben. In *Wohnstraßen* und *Begegnungszonen* ist der Fahrradverkehr sowieso zulässig. Trotz der anfänglichen Probleme funktionieren Fußgängerzonen mit erlaubten Fahrradverkehr meist ohne größere Probleme (siehe Mariahilferstraße). Um den reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, ist ein rücksichtsvoller Umgang zwischen Fußgängern und Radfahrern vorauszusetzen, dies wirkt sich langfristig positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

6 Fazit

Die Erörterungen der unter Punkt **5** bearbeiteten Handlungsempfehlungen zur Ausarbeitungen eines Verkehrskonzeptes mit Blickrichtung einer Verkehrsberuhigung erlauben nach Sicht des Verfassers klare Empfehlungen für ein neues Verkehrskonzept.

- Als rechtlicher Rahmen der Verkehrsberuhigung ist eine Fußgängerzone weniger zu empfehlen. Zum einen ist der Fußgängerandrang zu gering, zu anderen sind die damit verbundenen Einschränkungen zu massiv und auch die typischen Einkaufsmöglichkeiten fehlen im Viertel. Gegenbeispiel wäre an dieser Stelle der Judenplatz, der trotz des geringen Besucherandrangs und der dort ansässigen Gastronomie ein gutes Beispiel für eine FUZO wäre. Die Befassung mit der Thematik legt nahe, dass entweder eine Wohnstraße oder eine Begegnungszone empfohlen werden kann, wobei gegenüber dem IST-Zustand – losgelöst vom rechtlichen Rahmen – wesentliche Begleitmaßnahmen gesetzt werden müssen.
- Essenzieller Punkt eines neuen Verkehrskonzeptes, insb. auch einer Verkehrsberuhigung, wie sie insb. auch von der Bürgerinitiative angestrebt wird, ist die *Entfernung aller Parkplätze*: Parkplätze sind im Viertel objektiv eine der treibenden Kräfte für den Verkehr (siehe Untersuchungsergebnisse und die Ausführungen dazu oben), kosten wertvollen Platz und mindern auch die Verkehrssicherheit. Die Anzahl der tatsächlich verfügbaren bzw. möglichen Parkplätze ist so begrenzt, dass die Vorteile einer kompletten Entfernung aller Parkplätze die Nachteile für die Anwohner (Entfall der Anwohnerparkplätze) überwiegen sollten. Anrainen können auf umliegende Parkplätze außerhalb des Viertels oder nahegelegene Tiefgaragen ausweichen.
- Der neu gewonnene Freiraum ist für die *Schaffung von Grünzonen* zu nutzen: Sie erhöhen die Lebensqualität im Viertel, animieren zum Verweilen auf den historischen Plätzen und Straßenzügen und wirken sich - richtig eingesetzt - positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
- Zur Bekämpfung des nächtlichen Taxiverkehrs ist ein *Nachtfahrverbot* in Erwägung zu ziehen, wenn dieses auch mit Einschränkungen für die Bewohner des Viertels verbunden ist
- *Ladezonen* sind an dafür geeigneten Stellen herzustellen: Sie ordnen Ladetätigkeiten im Viertel, verringern das Falschparken, vermeiden gefährliche Verkehrssituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern und können auch von den Anrainern für Ladetätigkeiten verwendet werden; großzügige Ladezonen werden erst durch den Entfall der Parkplätze möglich.
- Eine *Angleichung der Niveauebenen* auf ein einheitliches Niveau ist zu empfehlen und auch Voraussetzung für das empfohlene Verkehrskonzept. Alle Barrierewirkungen sind zu beseitigen; dies verleitet Fußgänger zum Flanieren auf der Straße, erfordert mehr Aufmerksamkeit bei den anderen Verkehrsteilnehmern und verringert damit die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und auch des Radfahrverkehrs.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten – losgelöst von den rechtlichen Vorgaben – eine tatsächliche *Reduktion der Geschwindigkeit* bewirken. Das gibt Fußgängern ein Gefühl der Sicherheit, lädt zur Benutzung der gesamten Verkehrsfläche ein und kann durch bauliche Maßnahmen zusätzlich unterstützt werden.

Anhang

Abb. 11 Übersichtsplan Altes Universitätsviertel

Tab. 2 Parkplätze im Alten Universitätsviertel

Straße	Regulär	Anrainer	Behinderten	Diplomaten	Ladezone
Bäckerstraße	3	8	1	0	0
Seipelplatz	11	3	1	0	0
Sonnfelsgasse	0	9	0	0	0
Lugeck	10	5	0	2	1
Köllnerhofgasse	5	0	0	0	0
Postgasse	11	0	1	0	0
Summe:	**40**	**25**	**3**	**2**	**1**
Anteil in %:	**56.34%**	**35.21%**	**4.23%**	**2.82%**	**1.41%**
Gesamtsumme:			**71**		
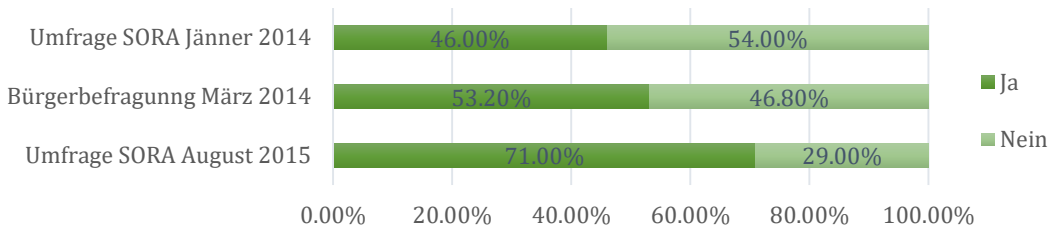
Abb. 10 Ergebnisse der Umfragen des SORA-Instituts sowie der Bürgerbefragung