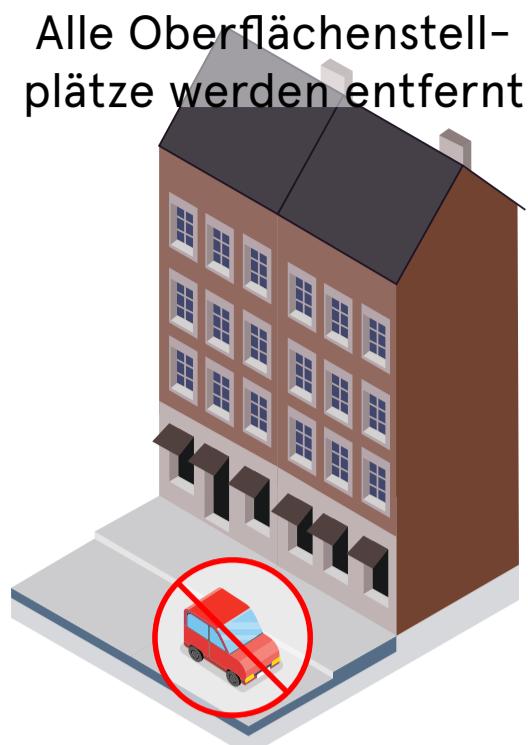
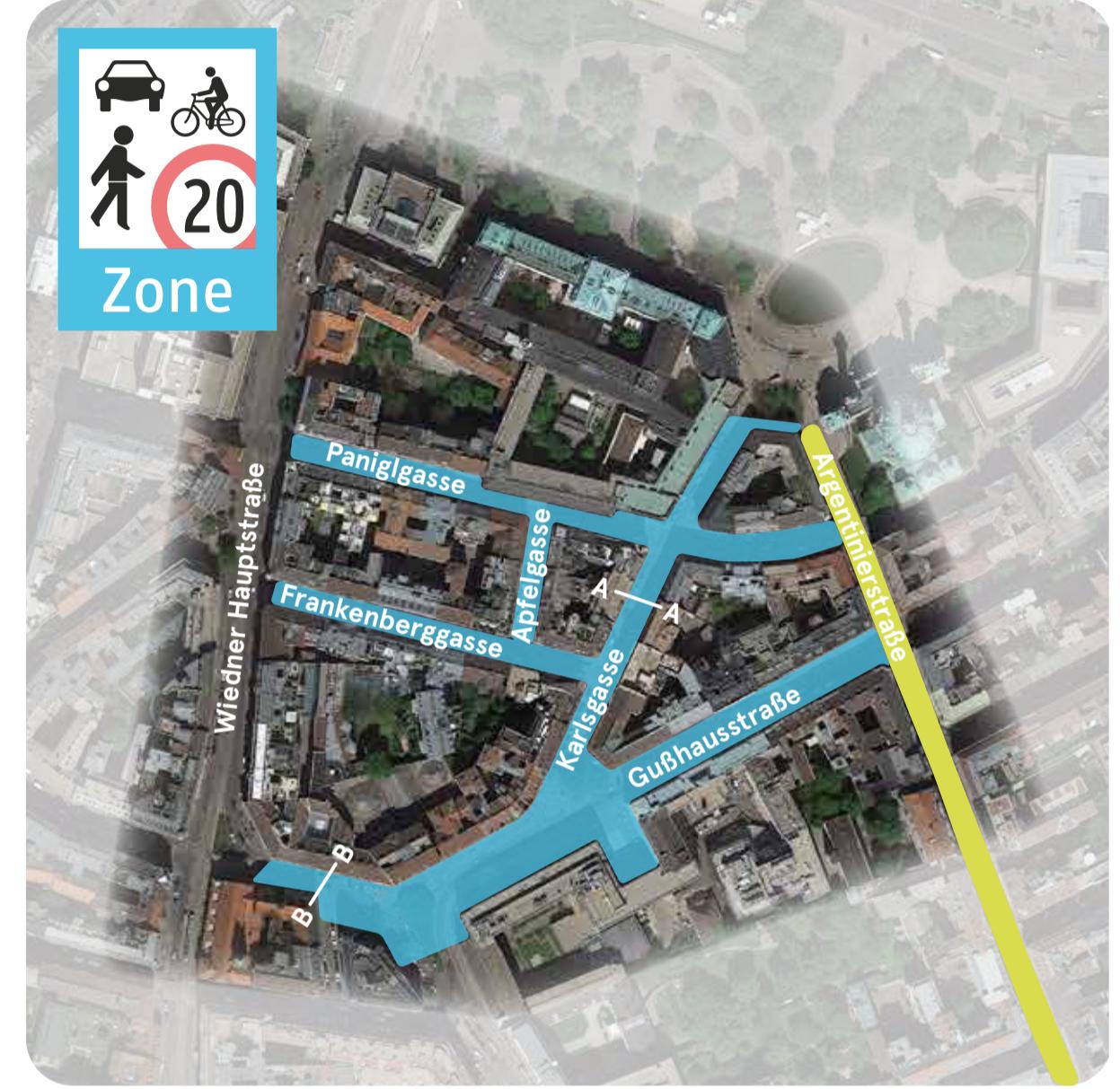


Verkehrskonzept

Die vier Bausteine des Verkehrskonzept



Das Karlsgassenviertel wird zur Begegnungszone

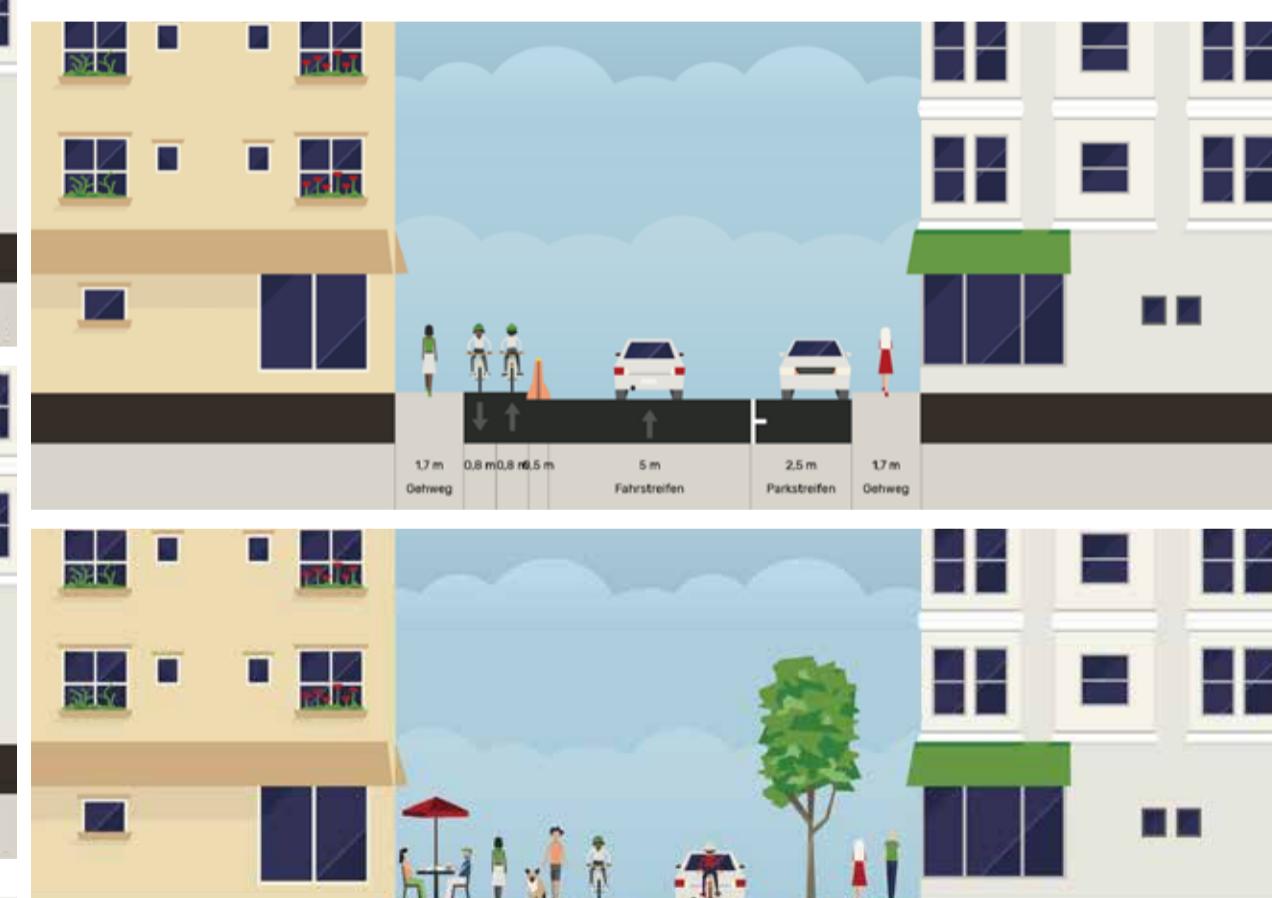


Das Verkehrskonzept für das Karlsgassenviertel sieht die Umgestaltung ebendieser in eine Begegnungszone vor. Dadurch wird der MIV stark reduziert, der Wirtschaftsverkehr und die Ladetätigkeiten bleiben dennoch weiter möglich. Der Fußgängerinnenverkehr wird somit auf baulicher bevorzugt und auf rechtlicher Ebene dem MIV gleichgestellt.

Die Umgestaltung der Karlsgasse: Schnitt A-A



Schnitt B-B Favoritenstraße



Die Favoritenstraße – im Abschnitt zwischen Paulanergasse und Wiedner Hauptstraße – ist der MIV etwa die Hälfte des Straßenraumes, ebenfalls Teil der Begegnungszone. Der kurze Gehsteig und der Zweirichtungsradweg Abschnitt ist ein wichtiger Verbindungstraum sind viel zu schmal. Um das Karlsgassenviertel zwischen Karlsgasse und Freihausviertel, Eitel zu öffnen und für die aktive Mobilität zu nördlich führt ein Radweg Richtung Wienzeile, attraktiveren, ist dieser Abschnitt Teil der Beiderseits erzeugt die Straßenbahnhäusern gegendzone, und bietet daher dem Fuß- und Paulanergasse Fußverkehr.

Bäume...
werden in regelmäßigen Abständen zur Begrünung und zur Kühlung im gesamten Viertel errichtet.

Breiter Gehsteig...
wird errichtet um FußgängerInnen genügend Platz zum fianiieren und spazieren zu bieten.

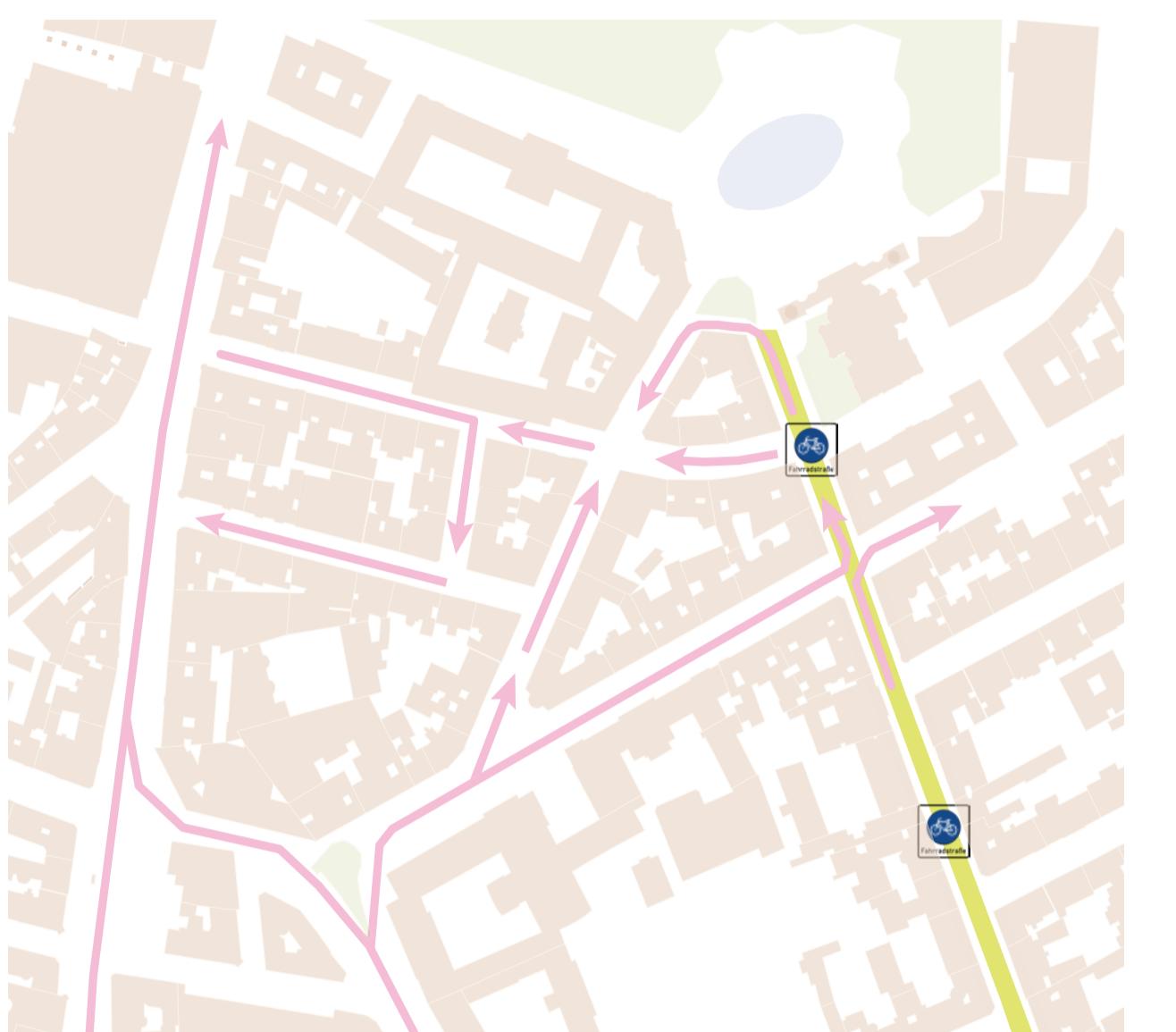
Sitzmöglichkeiten...
werden in regelmäßigen Abständen errichtet, um den Menschen eine Verweil- und Aufenthaltsfläche zu bieten.

Hochwertiger Bodenbelag...
wird in Form von hochwertigen Pflastersteinen verlegt, welche sich weniger aufheizen als herkömmlicher Asphalt.

Ermöglichungsflächen...
werden für die Menschen im Viertel errichtet. Die Nutzung dieser markierten Flächen im Straßenraum sind nicht vorab determiniert. Diese können je nach Jahres- oder Tageszeit unterschiedlich von den AnrainerInnen oder den dort Arbeitenden bzw. Studierenden flexibel genutzt und bespielt werden.

Neue Einbahnregelung und temporäre Straßensperren

Die Neugestaltung der Karlsgasse und der anliegenden Gassen wird zeitlich flexibel und teilweise temporär. Neben den Maßnahmen der Implementierung einer Begegnungszone und einhergehende Tempo 20 Zone, Neudefinition der Einbahnregelungen sowie Diagonalsperren, werden folgende Stufen der Einfahrtssperre eingeführt, um die Verkehrsberuhigung zu maximieren.



Stufe 1: Normalzustand

- Neudefinierung der Einbahnregelungen
- Minimierung von Schleichverkehr
- Fernhaltung von Durchgangsverkehr



Stufe 2: Karlgassensperre

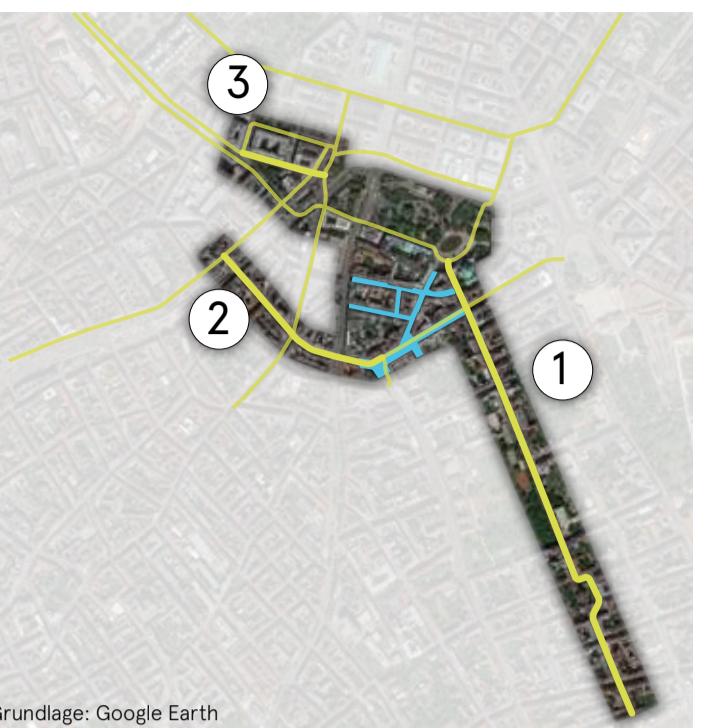
- Die Karlsgasse wird temporär gesperrt (z.B.: Wochenende, Feste, Veranstaltungen)
- Der gesperrte Raum wird zum Veranstaltungsort



Stufe 3: Komplettsperrung

- Steigerung der 2. Stufe
- Weitläufiger autofreier Raum (mit Ausnahmen von AnrainerInne, etc ...)
- Kann für vielfältige Events genutzt werden

Die Argentinierstraße wird zur Fahrradstraße



Grundlage: Google Earth

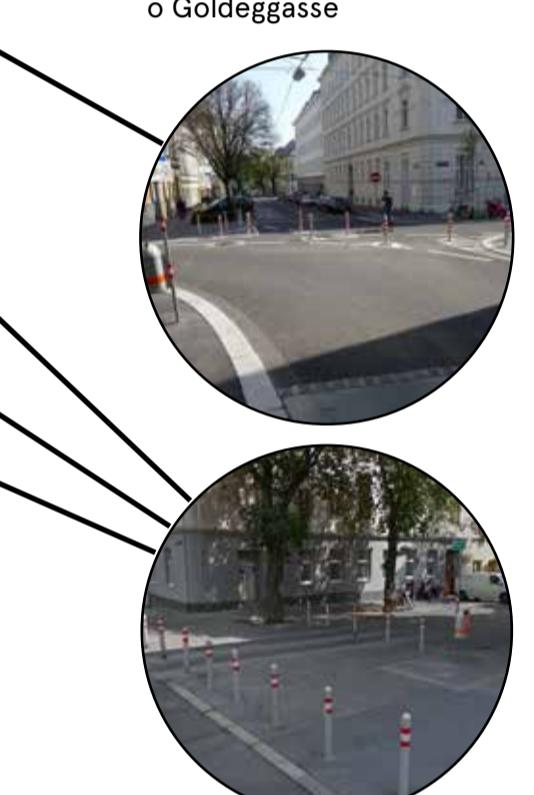
Lösungsvorschlag

Eine Verbesserung der Infrastruktur muss folgen. Die Argentinierstraße wird in eine Fahrradstraße umgewandelt. Der Radfahrstreifen in der Schleifmühlgasse wird durch einen baulich getrennten ersetzt Radweg. Am Getreidemarkt wird ein Radweg Richtung Westen zwischen Operngasse und Gauermanngasse errichtet.

KFZ-Sperren

Entlang der Argentinierstraße werden an vier Kreuzungen Sperren für den KFZ-Verkehr geplant, um den Durchzugsverkehr zu verhindern. Dadurch wird die Argentinierstraße verkehrsberuhigt und attraktiver für den Radverkehr. An folgenden Kreuzungen mit der Argentinierstraße werden Sperren geplant:

- Diagonalsperre
 - o Kreuzung Gußhausstraße
 - o Durchfahrtssperre
 - o Kreuzung Wohlbengasse
 - o Theresianumgasse
 - o Golleggasse



Grundlage: OpenStreetMap

Quelle: Google Street View

Lösungsvorschlag

Entlang der Schleifmühlgasse wird ein befestigter und baulich getrennter Radweg entstehen. Dieser löst die größten Probleme des geringen Platzes als auch des unebenen Untergrunds. Dadurch entsteht für die von Osten kommenden FahrradfahrerInnen eine Abkürzung, und der Weg zu den Gebäuden der TU Wien (zum Elektrotechnischen Institut, Erzherz-Johann-Platz, Karlsgasse 11&13) wird attraktiver.

1

Problemstellung

Die Argentinierstraße besitzt einen Zweirichtungsradweg, jedoch ist dieser zu schmal für das aktuelle Verkehrsaukommen durch Fahrräder.

2. Die Schleifmühlgasse stellt die Verlängerung der Gußhausstraße und die Verbindung zwischen Argentinierstraße und Linker Wienzeile dar. Jedoch ist einerseits der Bodenbelag, auch die Radinfrastruktur ungünstig.
3. Am Getreidemarkt befindet sich nur in eine Richtung ein festiger Radweg (Richtung Karlsplatz). Um vom Karlsplatz kommend den Radweg auf der Zweierlinie nehmen zu wollen, muss man einen Umweg über Ampelkreuzungen nehmen.

Problemstellung
Die Argentinierstraße ist

- Eine wichtige Nord-Süd Verbindung innerhalb Wiens
- Teil des Euro Velo 9 Ostsee-Adria-Route
- Eine wichtige Verbindung zum Karlsplatz sowie zur technischen Universität

Durch die Parallelstraßen Favoritenstraße und Prinz-Eugen-Straße hat die Argentinierstraße für den MIV nur eine schwache Bedeutung

Der Zweirichtungsradweg entlang der Argentinierstraße ist zu schmal, grenzt an einem Gehsteig, welcher zusätzlich die selbsterstellte Mindestbreite von zwei Metern unterschreitet

Lösungsvorschlag

Die Argentinierstraße wird zur Fahrradstraße, da sie folgende Kriterien erfüllt:

- Hohes Radfahraufkommen
- Keine Durchfahrt für den KFZ-Verkehr durch (Diagonal) Sperren
- Strategische Funktion im Radverkehrsnetz
- Eine Mindestbreite von vier Metern aufweist

2

Problemstellung

Die Schleifmühlgasse stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Radweg an der linken Wienzeile und dem Elektrotechnischen Institut dar. Diese ist aber alles andere als fahrradfreundlich.

Problemstellung
Die Schleifmühlgasse stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Radweg an der linken Wienzeile und dem Elektrotechnischen Institut dar. Diese ist aber alles andere als fahrradfreundlich.

Lösungsvorschlag
Entlang der Schleifmühlgasse wird ein befestigter und baulich getrennter Radweg entstehen. Dieser löst die größten Probleme des geringen Platzes als auch des unebenen Untergrunds. Dadurch entsteht für die von Osten kommenden FahrradfahrerInnen eine Abkürzung, und der Weg zu den Gebäuden der TU Wien (zum Elektrotechnischen Institut, Erzherz-Johann-Platz, Karlsgasse 11&13) wird attraktiver.

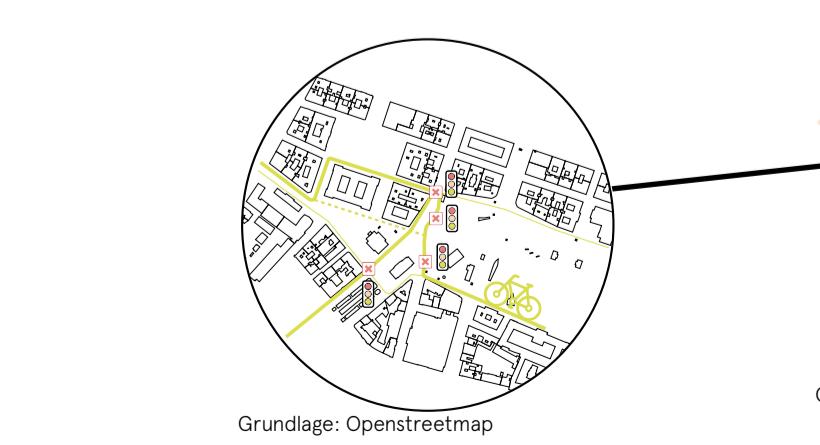
3

Problemstellung

Vom Westen kommend ist die Technische Universität gut erreichbar. Diese Strecke funktioniert leider nur in eine Richtung. Will man wieder zurückfahren Richtung Westen über den Getreidemarkt oder die linke Wienzeile, muss man einen Umweg über die Operngasse und den Schillerplatz nehmen.

Problemstellung
Vom Westen kommend ist die Technische Universität gut erreichbar. Diese Strecke funktioniert leider nur in eine Richtung. Will man wieder zurückfahren Richtung Westen über den Getreidemarkt oder die linke Wienzeile, muss man einen Umweg über die Operngasse und den Schillerplatz nehmen.

Lösungsvorschlag
Ein baulich getrennter Radweg wird entlang des Getreidemarktes zwischen Operngasse und Gauermanngasse gebaut, um die Anzahl der zu kreuzenden Straßen und dagehend die Wartezeit an Ampeln für Fahrradfahrende zu minimieren und den Radweg dadurch zu aktivieren.



Grundlage: OpenStreetMap

Grundlage: Google Street View

Grundlage: Google Street View