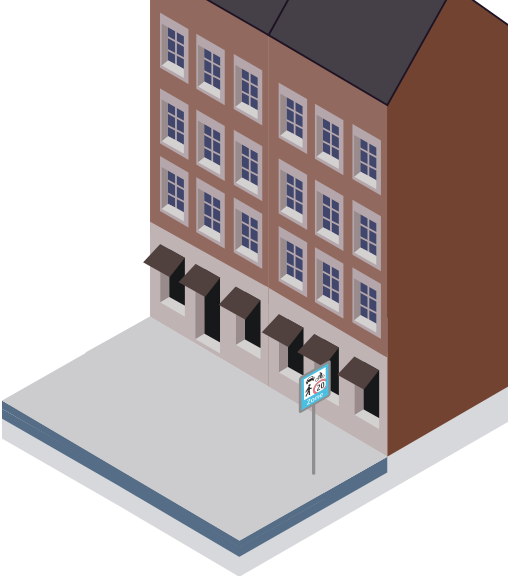
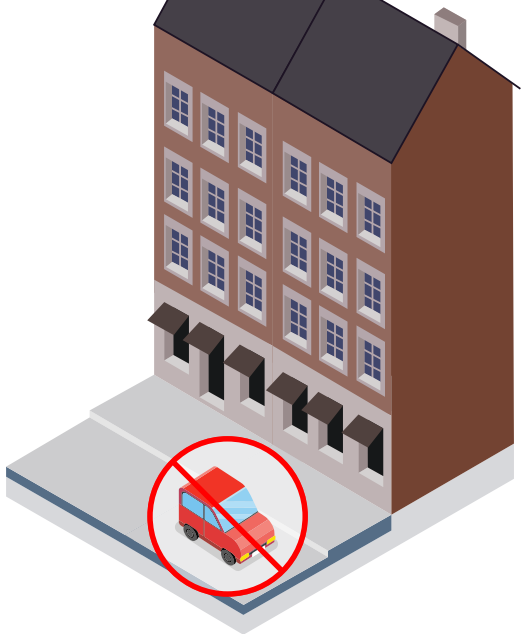


Die vier Bausteine des Verkehrskonzept

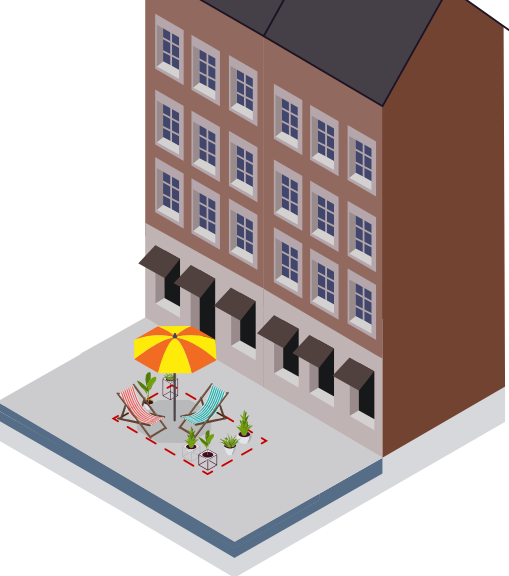
Das Karlsgassenviertel wird zur Begegnungszone



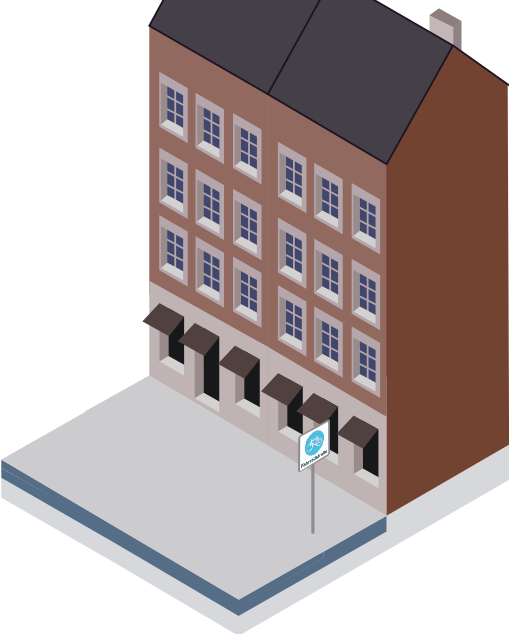
Alle Oberflächenstellplätze werden entfernt



Ermöglichungsflächen bieten neue Nutzungsvielfalt



Die Argentinierstraße wird zur Fahrradstraße

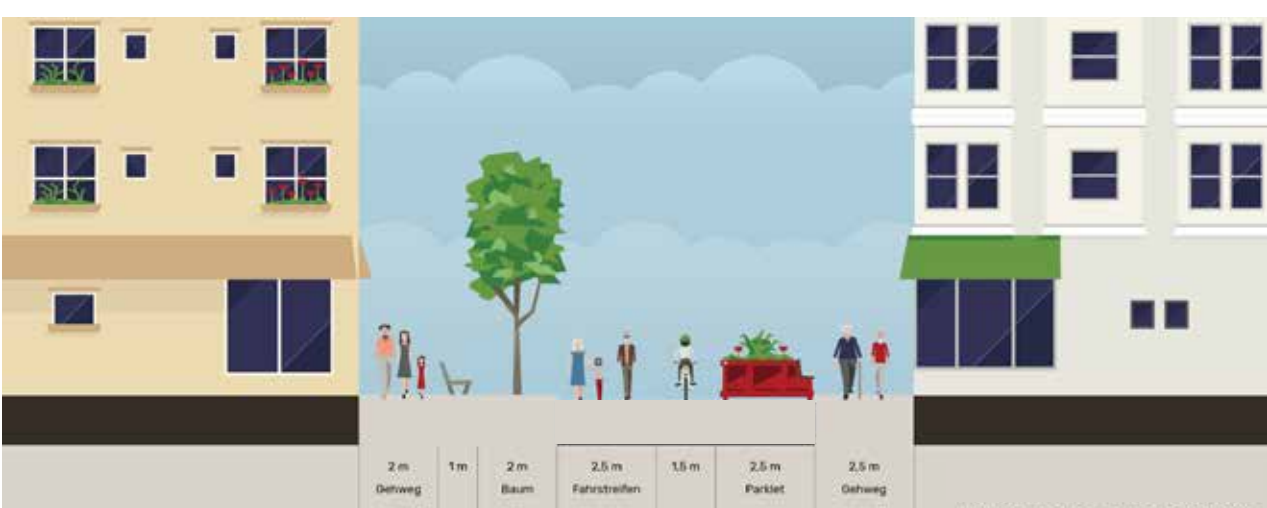
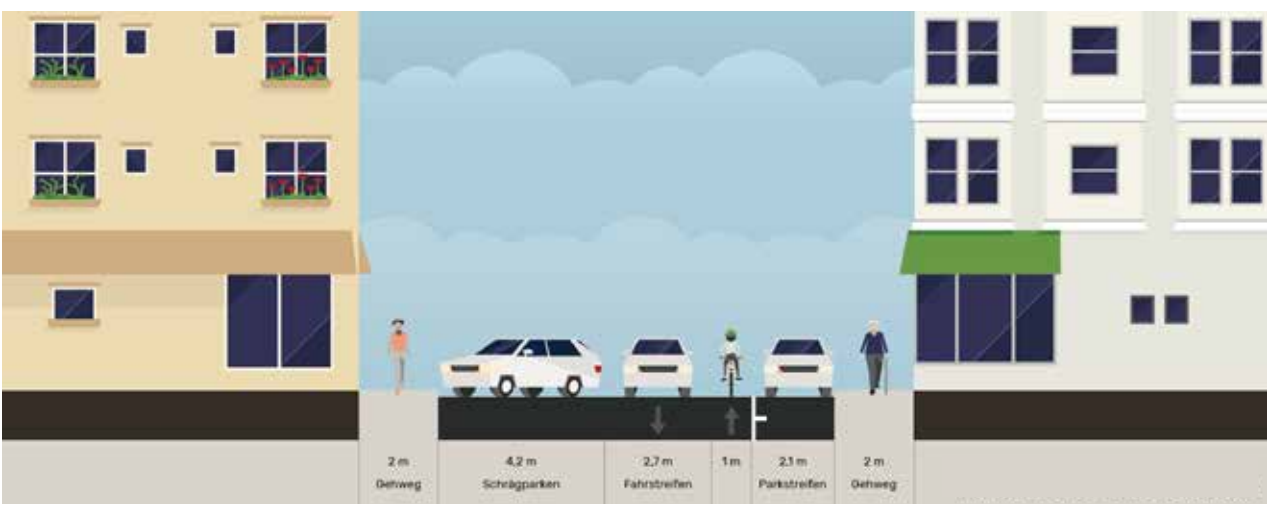


Das Karlsgassenviertel wird zur Begegnungszone



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



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

**Breiter Gehsteig...** wird errichtet um FußgängerInnen genügend Platz zum flanieren 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 verwendet, welche sich weniger aufheizen als herkömmlicher Asphalt.

Stellplätze werden zu Ermöglichungsflächen

**Ermöglichungsflächen in der Karlsgasse und Umgebung**  
Bieten die Möglichkeit um verschiedene Tätigkeiten und Nutzungen zu realisieren



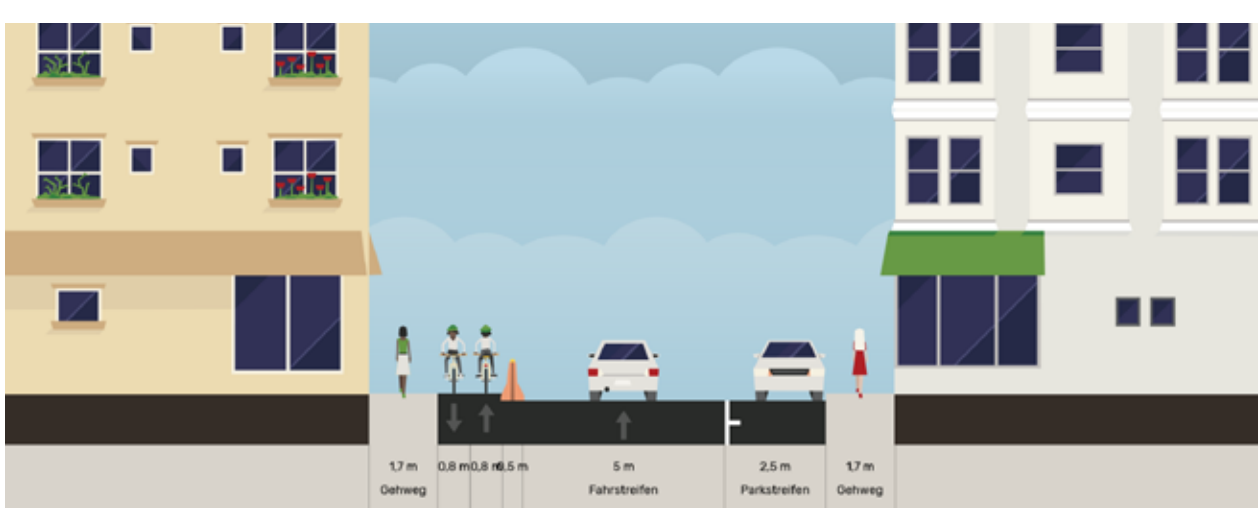
Die Ermöglichungsflächen stellen einen zentralen Punkt für alle Mobilitätsformen dar, da sie sich durch ihre multifunktionalen Nutzungen auszeichnen:  
**Bottom Up Prozesse:** Die Ermöglichungsflächen können von BewohnerInnen bzw. von in der Karlsgasse arbeitstätigen/studierenden Menschen angeeignet werden. Ihre Nutzung bleibt zu jedem Zeitpunkt offen.  
**Ersatz für wegfallende Oberflächenstellplätze:** Die Oberflächenstellplätze werden in

**Halteflächen und Kurzparkzone**



Ermöglichungsflächen umgewandelt. Stellplätze für Ladetätigkeiten und Wirtschaftsverkehr sind unumgänglich daher sind die Ermöglichungsflächen auch für ebendiese zugänglich. Ladetätigkeiten sowie das kurze Parken (unter 1 Stunde) ist auf diesen Ermöglichungsflächen erlaubt.  
**Neue Mobilität:** Standorte für E-Ladestationen können realisiert werden, um den Shared-Mobility Raum zu geben.

Schnitt B-B Favoritenstraße



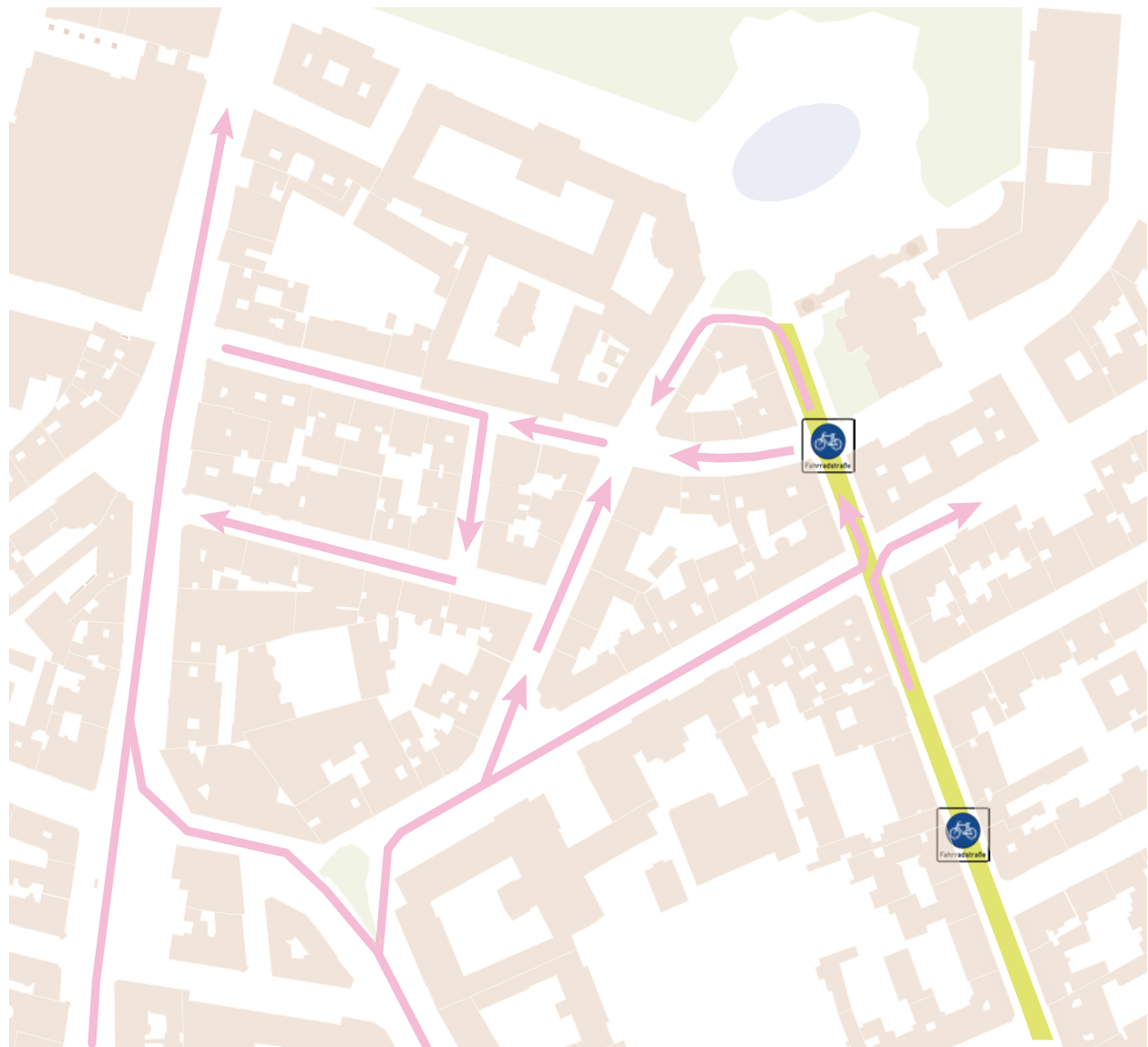
Die Favoritenstraße – im Abschnitt zwischen Paulanergasse und Wiedner Hauptstraße – ist ebenfalls Teil der Begegnungszone. Der kurze Abschnitt ist ein wichtiger Verbindungsraum zwischen Karlsgasse und Freihausviertel. Einerseits führt ein Radweg Richtung Wienzeile, andererseits erzeugt die Straßenbahnstation Paulanergasse Fußverkehr.

Wie in der oberen Abbildung ersichtlich, besetzt der MIV etwa die Hälfte des Straßenraumes. Der Gehsteig und der Zweirichtungsradweg sind viel zu schmal. Um das Karlsgassenviertel zu öffnen und für die aktive Mobilität zu attraktivieren, ist dieser Abschnitt Teil der Begegnungszone, und bietet daher dem Fuß- und Fahrradverkehr deutlich mehr Platz.

**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.

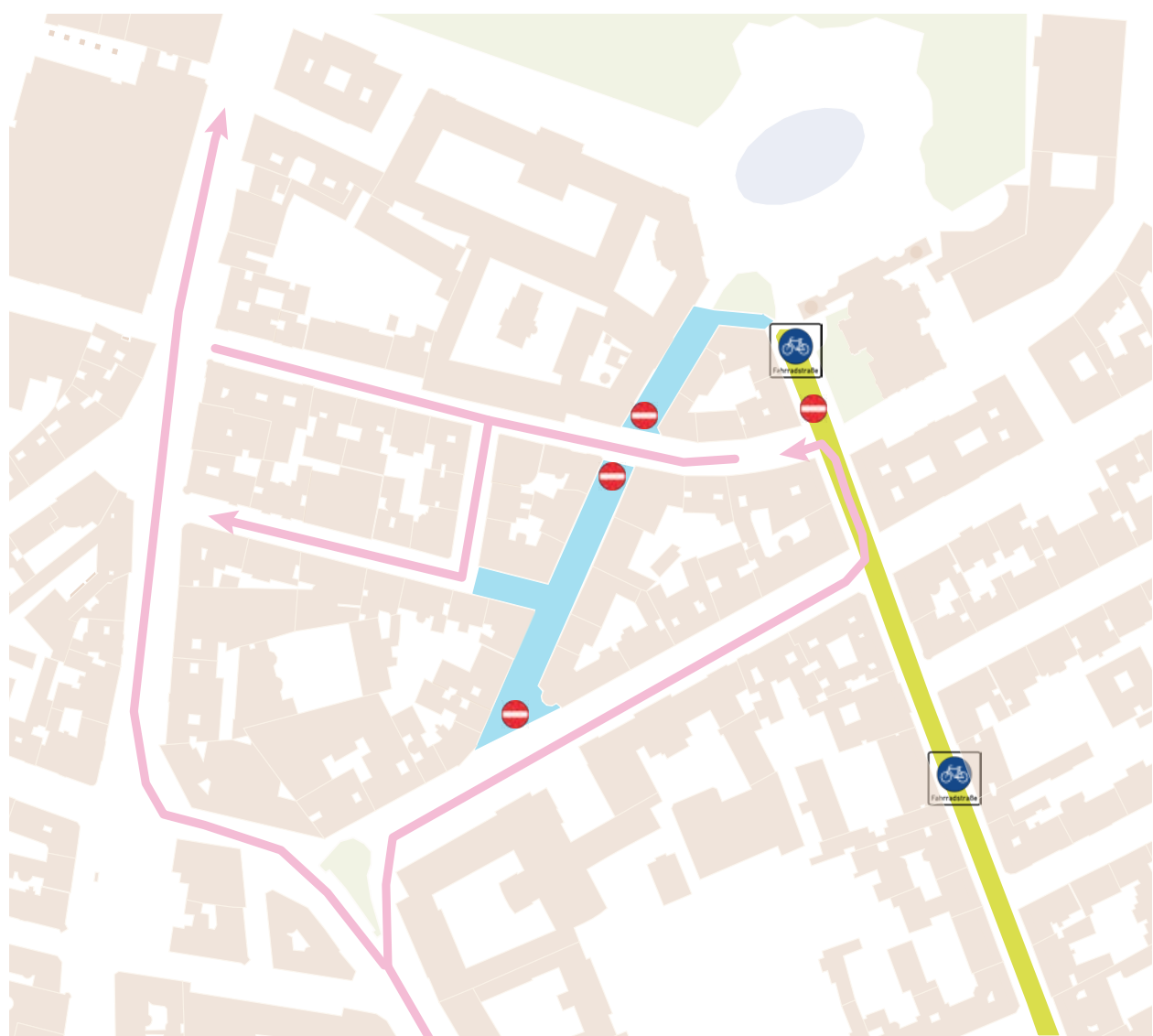
Neue Einbahnregelung und temporäre Straßensperren

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, Neudefinierung 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: Karlsgassensperre

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



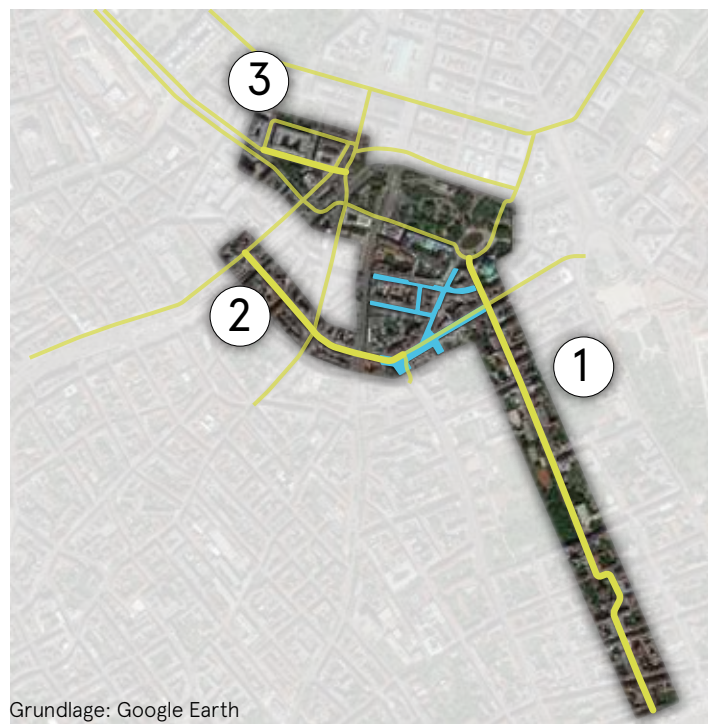
Stufe 3: Komplettsperre

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

Die Argentinierstraße wird zur Fahrradstraße

Problemstellung

1. Die Argentinierstraße besitzt einen Zweirichtungsradweg, jedoch ist dieser zu schmal für das aktuelle Verkehrsaufkommen durch Fahrräder.
2. Die Schleifmühlgasse stellt die Verlängerung der Gußhausstraße und die Verbindung zwischen Argentinierstraße und Linker Wienzeile dar. Jedoch ist einerseits der Bodenbelag, als auch die Radinfrastruktur ungenügend.
3. Am Getreidemarkt befindet sich nur in eine Richtung ein befestigter Radweg (Richtung Karlsplatz). Um vom Karlsplatz kommend den Radweg auf der Zweierlinie nehmen zu wollen, muss man einen Umweg über Ampelkreuzungen nehmen.



Lösungsvorschlag

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

1

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 selbsternannte 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.

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, Erzerzog-Johann-Platz, Karlsplatz 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.

Lösungsvorschlag

Ein baulich getrennter Radweg wird entlang des Getreidemarktes zwischen Operngasse und Gauerannergasse errichtet. Dieser stellt die durchgehenden Befahrbarkeit mit dem Fahrrad am Getreidemarkt in beide Richtungen sicher. Überdies hinaus wird der neu errichtete Radweg auch direkt mit dem Radweg Operngasse verbunden, um die Anzahl der zu kreuzenden Straßen und dahergehend die Wartezeit an Ampeln für Fahrradfahrer zu minimieren und den Radweg dadurch zu attraktivieren.

