FORSCHUNGSBEREICH FÜR VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSTECHNIK

Äußere Mariahilfer Straße – NEU

TU Wien / Institut für Verkehrswissenschaften / Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Dipl.-Ing. Dr.techn. Harald Frey / Dipl.-Ing. Benjamin Tschugg
Februar 2022

1. Ausgangslage ... 1
1.1. Fuß- und Radverkehr ... 1
1.2. Öffentlicher Verkehr ... 2
1.3. Motorisierter Individualverkehr ... 2
1.4. Baumpflanzungen ... 3
1.5. Fotodokumentation ... 4
1.6. Mängelanalyse ... 7
2. Konzept ... 8
2.1. Variante A ... 9
2.2. Variante B ... 9
2.3. Variante C ... 10
2.4. Variante D ... 10
2.5. Regelquerschnitte ... 11
3. Maßnahmen ... 13
3.1. Verkehrsorganisation ... 13
3.2. Öffentlicher Verkehr ... 13
3.3. Fuß- und Radverkehr ... 13
3.4. Begrünung ... 14
3.5. Aufenthaltsqualität ... 14
4. Plandarstellungen ... 15

1. Ausgangslage

1.1. Fuß- und Radverkehr

Radverkehrsanlagen im Bestand

Abbildung 1 zeigt die Radverkehrsanlagen im Bestand. Entlang der äußeren Mariahilfer Straße gibt es im Abschnitt Anschützgasse bis Mariahilfer Gürtel beidseitige Mehrzweckstreifen und im Abschnitt Schloßallee bis Anschützgasse beidseitige Radfahrstreifen. Die Radverkehrsanlagen sind jedoch häufig unterbrochen – beispielsweise bei Engstellen im Straßenquerschnitt oder in Abschnitten mit zusätzlichen Kfz-Abbiegestreifen – und können nicht durchgehend befahren werden.

Vorhandene Radabstellanlagen

Abbildung 2 zeigt die Radabstellanlagen im Bestand. Die Anzahl der Radabstellanlagen entlang der äußeren Mariahilfer Straße ist generell gering. Im Abschnitt zwischen Grenzgasse und Sperrgasse sind beispielsweise über 300 m keine Radbügel vorhanden. Vor allem in Geschäftsstraßen wären Radabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Geschäftseingängen erforderlich (siehe Abbildung 41).

Gehsteigbreiten im Bestand

Abbildung 3 zeigt die Gehsteigbreiten im Bestand (Jahr 2017). Entlang der äußeren Mariahilfer Straße sind die Gehsteigbreiten im Abschnitt Clementinengasse bis Gürtel durchgehend über 3,0 m breit, westlich der Clementinengasse bis zur Winckelmannstraße meist 2,0 bis 3,0 m bzw. abschnittsweise über 3,0 m. Für eine Geschäftsstraße (Warenausräumungen) mit Lokalen (Schanigärten) sind diese Gehsteigbreiten häufig nicht ausreichend.

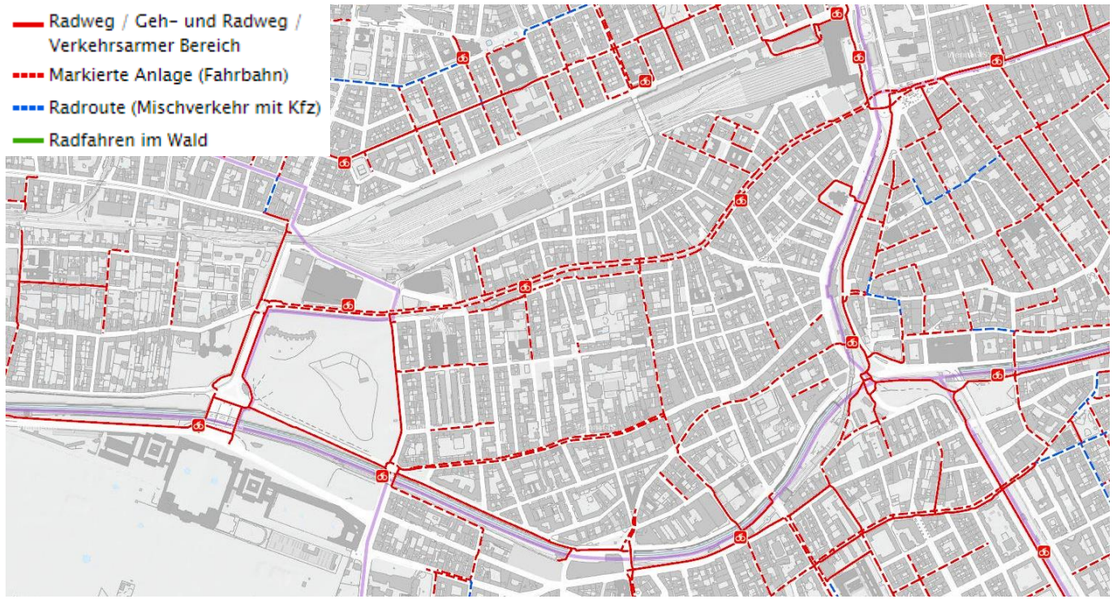


Abbildung 1: Radverkehrsanlagen und Citybike-Stationen [1]

Abbildung 2: Radabstellanlagen im Bestand [2]

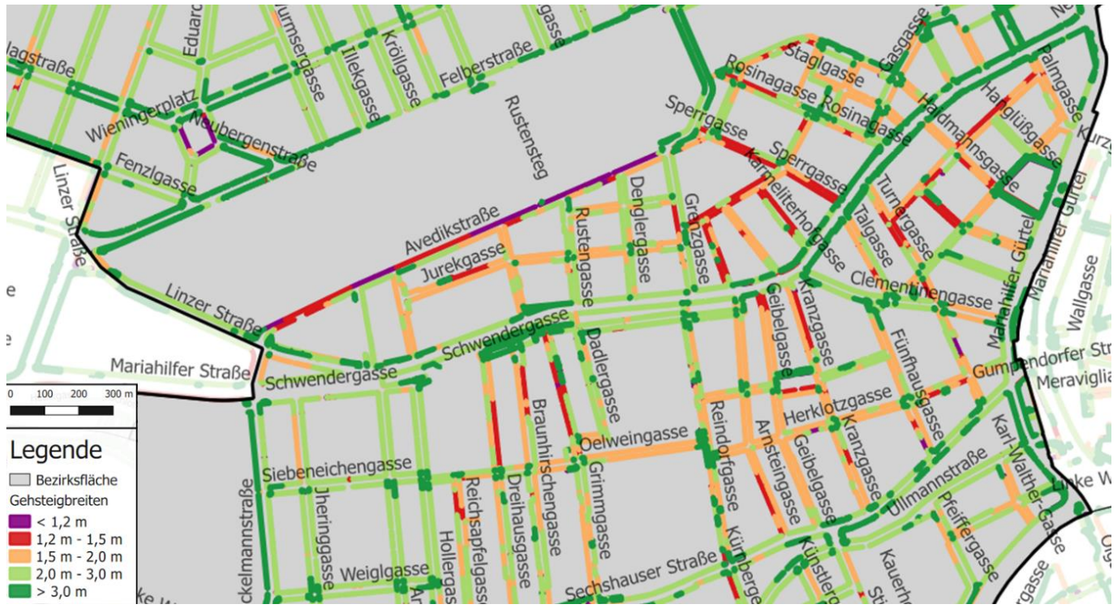


Abbildung 3: Gehsteigbreiten im Bestand [3]

[1] Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021
[2] Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021
[3] FVV, TU Wien; 2017; online (https://www.fvv.tuwien.ac.at/institut/kompetenzfelder/fussgeher/); Abruf August 2021

1.2. Öffentlicher Verkehr

ÖV-Netz im Bereich der äußeren Mariahilfer Straße

Abbildung 4 zeigt das ÖV-Netz im Bestand. Entlang der gesamten äußeren Mariahilfer Straße verkehren die Straßenbahnlinien 52 (Westbahnhof bis Hütteldorf, Bujattigasse) und 60 (Westbahnhof bis Rodaun) auf einem eigenen Gleiskörper. Im Abschnitt Grenzgasse bis Geibelgasse bzw. Arnsteingasse verkehrt die Buslinie 12A (Schmelz, Gablenzgasse bis Eichenstraße). Die Haltestellen der Straßenbahn-Linien sind – mit Ausnahme der Winckelmannstraße stadteinwärts und der Station Westbahnhof, Gerstnerstraße stadtauswärts – als Haltestelleninseln ausgeführt.

Intervalle von 52, 60 und 12A

Die Straßenbahnlinie 52 verkehrt in der Hauptverkehrszeit im drei bis sechs Minuten Takt, die Linie 60 im sechs bis sieben Minuten Takt. Die Buslinie 12A verkehrt im zehn Minuten Takt.

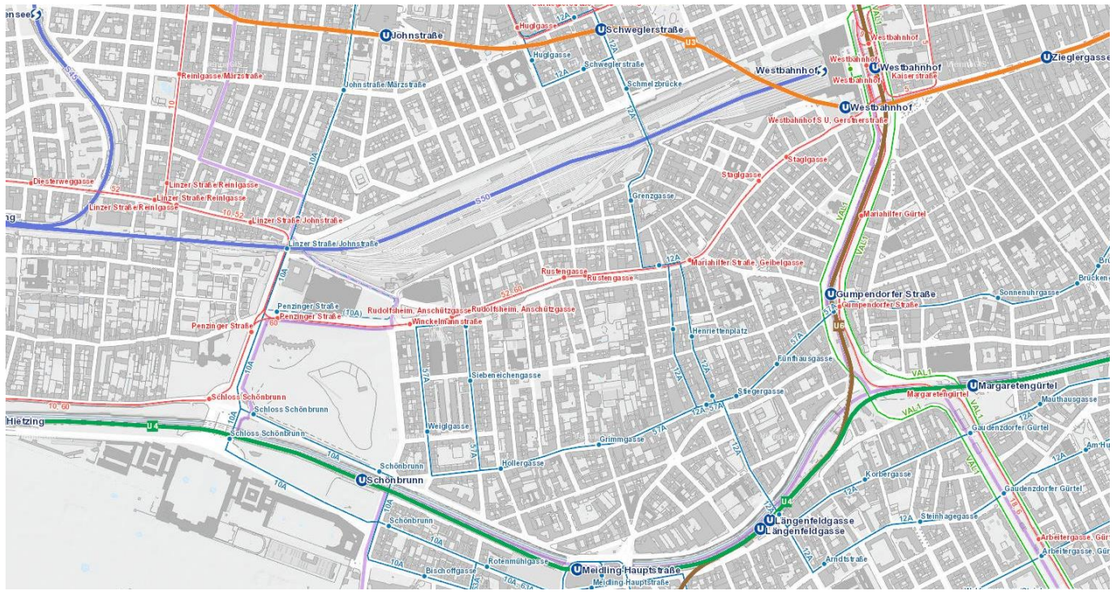


Abbildung 4: ÖV-Netz im Bestand [4]

1.3. Motorisierter Individualverkehr

Durchzugsstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche

Die Durchzugsstraßen für den Kfz-Verkehr in West-Ost Richtung im südlichen fünfzehnten Bezirk sind die Felberstraße, die Avedikstraße, die äußere Mariahilfer Straße, die Sechshauser Straße sowie die Linke Wienzeile stadtauswärts bzw. die Schönbrunner Straße stadteinwärts. In Nord-Süd Richtung sind die Schloßallee, die Winckelmannstraße sowie der Gürtel die zentralen Verbindungen für den Kfz-Verkehr. In nahezu allen sonstigen Straßenabschnitten – mit Ausnahme der Grenzgasse und der Stiegergasse, welche von der Buslinie 12A befahren werden – gilt Tempo 30 (siehe Abbildung 5).

Verkehrsaufkommen

Der DTV entlang der äußeren Mariahilfer Straße wurde bei der Wiener Straßenverkehrszählung 2015 nicht erhoben, Zählungen für umliegende Straßenabschnitte sind in Tabelle 1 ersichtlich.

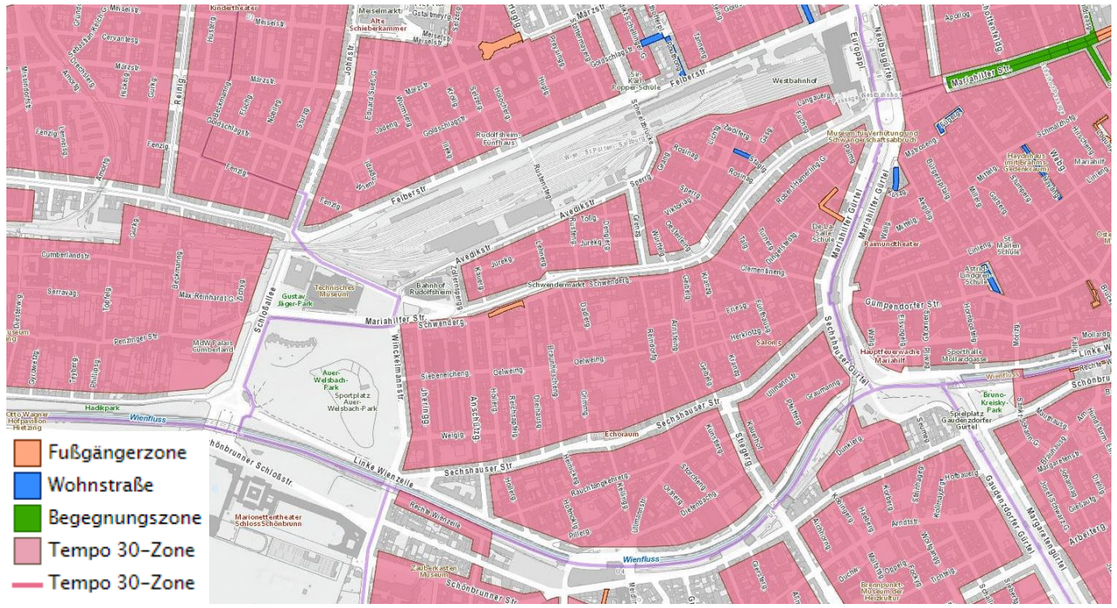


Abbildung 5: Durchzugsstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche [5]

Zählstelle	JDTV (Kfz/24h Mo-So)	JDTVw (Kfz/24h Mo-Fr)
Felberstraße bei Tannengasse	Stadtauswärts: 9.736 Stadteinwärts: 9.298 Gesamt: 19.034	Stadtauswärts: 10.251 Stadteinwärts: 10.326 Gesamt: 20.577
Schmelzbrücke (Schweglerstraße)	Stadtauswärts: 10.641 Stadteinwärts: 8.414 Gesamt: 19.055	Stadtauswärts: 11.215 Stadteinwärts: 8.994 Gesamt: 20.209
Linzer Straße unter Westbahn	Stadtauswärts: 9.005 Stadteinwärts: 8.339 Gesamt: 17.344	Stadtauswärts: 9.590 Stadteinwärts: 8.871 Gesamt: 18.461

Tabelle 1: Straßenverkehrszählungen, Jahr 2015 [6]

[4] Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021
[5] Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021
[6] Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH; Straßenverkehrszählung Wien 2015

Verkehrslichtsignalanlagen

Abbildung 6 zeigt die bestehenden Verkehrslichtsignalanlagen.

Abbildung 6: Verkehrslichtsignalanlagen [7]

Parkgaragen

Abbildung 7 die Parkgaragen im Umfeld der äußeren Mariahilfer Straße.

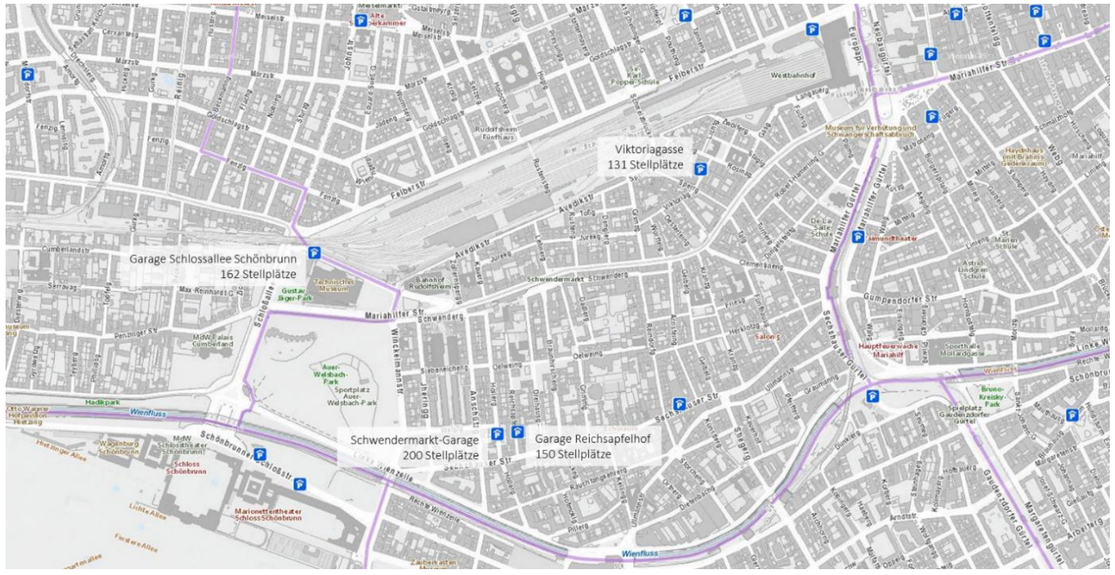


Abbildung 7: Parkgaragen (inkl. Kapazitäten) [8]

1.4. Baumpflanzungen

Im Bestand gibt es entlang der äußeren Mariahilfer Straße im beidseitig bebauten Abschnitt zwischen der Anschützgasse und dem Mariahilfer Gürtel (knapp 1.400 m) insgesamt 48 Baumpflanzungen (siehe Abbildung 8). Davon stehen 13 Bäume im Abschnitt Kauergasse bis Lehnergasse und 35 Bäume zwischen Clementinengasse und Palmgasse. In den Abschnitten zwischen Anschützgasse und Kauergasse, zwischen Lehnergasse und Clementinengasse und zwischen Palmgasse und Mariahilfer Gürtel gibt es keine Straßenbäume. Die Abschnitte westlich der Anschützgasse, vor allem beim Auer-Welsbach-Park, sind ausreichend begrünt.

Abbildung 8: Grünflächen und Baumpflanzungen im Bestand [9]

[7] Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021

[8] Kartengrundlage: Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021 / Kapazitäten: online (https://www.parken.at/)

[9] Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021

1.5. Fotodokumentation

Abbildung 9: Westlich Kreuzung Mariahilfer Str. / Winkelmannstr. (Ri. Westen)

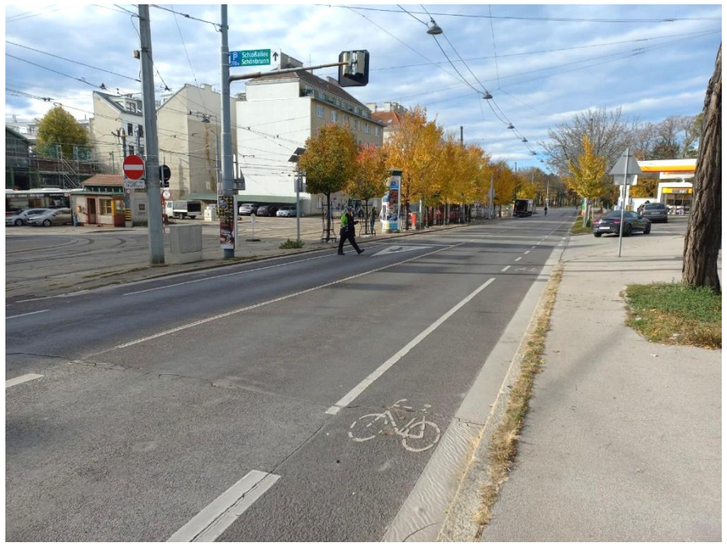


Abbildung 11: Westlich Kreuzung Mariahilfer Str. / Linzer Str. (Ri. Westen)

Abbildung 13: Straßenbahn-Haltestelle Anschützgasse (Ri. Westen)

Abbildung 10: Kreuzung Mariahilfer Str. / Winkelmannstr.

Abbildung 12: Kreuzung Mariahilfer Str. / Linzer Str.

Abbildung 14: Mariahilfer Straße, Höhe Schwendermarkt (Ri. Westen)

Abbildung 15: Kreuzung Mariahilfer Str. / Denglergasse (Ri. Osten)

Abbildung 17: Mariahilfer Straße, Höhe Reindorfgasse

Abbildung 19: Westlich Kreuzung Mariahilfer Str. / Arnsteingasse (Ri. Westen)

Abbildung 16: Mariahilfer Straße, Höhe Reindorfgasse (Ri. Süden)

Abbildung 18: Mariahilfer Straße, Höhe Arnsteingasse (Ri. Westen)

Abbildung 20: Kreuzung Mariahilfer Str. / Oesterleingasse (Ri. Westen)

Abbildung 21: Westlich Kreuzung Mariahilfer Str. / Clementinengasse (Ri. Westen)

Abbildung 23: Westlich Kreuzung Mariahilfer Str. / Sperrgasse (Ri. Westen)

Abbildung 25: Mariahilfer Straße, Höhe IKEA (Ri. Westen)

Abbildung 22: Mariahilfer Str. / Höhe Clementinengasse (Ri. Westen)

Abbildung 24: Straßenbahn-Haltestelle Staglgasse

Abbildung 26: Straßenbahn-Haltestelle Westbahnhof/Gerstnerstraße

1.6. Mängelanalyse

Ungerechte Flächenaufteilung

Dem motorisierten Verkehr stehen entlang der äußeren Mariahilfer Straße neben den zwei Fahrstreifen nahezu durchgehend beidseitige Parkstreifen zur Verfügung. Die Straßenbahn verkehrt in Mittellage auf einem eigenen Gleiskörper. Für RadfahrerInnen gibt es Mehrzweckstreifen und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Die Gehsteigbreiten sind für eine Geschäftsstraße mit vielen Geschäften, Lokalen, Schanigärten, etc. – nicht ausreichend. Beispielsweise im Abschnitt Würffelgasse bis Sperrgasse ist der nördliche Gehsteig (teilweise höhenversetzt) unter anderem mit Blick auf Barrierefreiheit umzugestalten. Aufenthaltsflächen, Sitzgelegenheiten sind kaum/nicht vorhanden. Die derzeit ungerechte Flächenaufteilung – siehe Abbildung 14, Abbildung 15 oder Abbildung 18 – ist zugunsten der nichtmotorisierten Mobilitätsformen zu optimieren.

Unzureichende, nicht durchgängige Radverkehrsinfrastruktur

Die Radverkehrsinfrastruktur entlang der im Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien ersichtlichen äußeren Mariahilfer Straße (siehe Abbildung 40) ist unzureichend. Im östlichen Abschnitt bis zur Anschützgasse gibt es nicht durchgängige Mehrzweckstreifen (siehe Abbildung 19 bzw. Abbildung 22) und ab der Anschützgasse bis zur Schlossallee nicht durchgängige Fahrradstreifen (siehe Abbildung 9). Die ebenfalls im Hauptradverkehrsnetz ersichtliche Verbindung von der Reindorfgasse über die Grenzgasse zur Schmelzbrücke ist gar nicht vorhanden.

Schlechte Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen

Die Straßenbahn-Haltestellen entlang der äußeren Mariahilfer Straße sind nahezu ausschließlich als Haltestelleninseln ausgeführt. Die Haltestellen in der Rustengasse, Geibelgasse oder Staglgasse sind über VLSA-geregelte Schutzwege erreichbar, wodurch der Zu- und Abgang zur Haltestelle verzögert wird (siehe Abbildung 24).

Kaum Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen

Durch den selbständigen Gleiskörper der Straßenbahn und die zusätzlichen Kfz-Fahr- sowie Parkstreifen ergeben sich für FußgängerInnen weite Querungsdistanzen. Vor allem für Kinder, SeniorInnen oder mobilitätseingeschränkte Personen ist die Querung der Straße nur schwer bzw. nicht möglich. Diese sind auf VLSA-geregelte Schutzwege angewiesen.

Fehlende Aufenthaltsflächen und Plätze

Entlang der äußeren Mariahilfer Straße gibt es keine Aufenthaltsflächen und kaum Sitzgelegenheiten. Selbst Abschnitte, welche sich für Platzgestaltungen eignen würden – beispielsweise am Schwendermarkt (siehe Abbildung 14) – sind unattraktiv gestaltet und laden nicht zum Verweilen ein.

Fehlende Begrünung

Im Abschnitt zwischen Anschützgasse und Clementinengasse (über 700 m) sind nur 13 Baumpflanzungen und kaum Grünflächen vorhanden (siehe Abbildung 8). Östlich der Clementinengasse in Richtung Gürtel sind regelmäßige Baumpflanzungen auf beiden Seiten vorhanden, die Abstände zwischen diesen sind jedoch weit, es gibt keine durchgehende Beschattung.

2. Konzept

Die äußere Mariahilfer Straße ist derzeit eine der zentralen Verbindungen im Straßennetz in West-Ost Richtung. Mit der Felberstraße und der Avedikstraße nördlich sowie der Sechshauser Straße bzw. der linken Wienzeile und der Schönbrunner Straße südlich gibt es mehrere parallel geführte Durchzugsstraßen (siehe Abbildung 27).

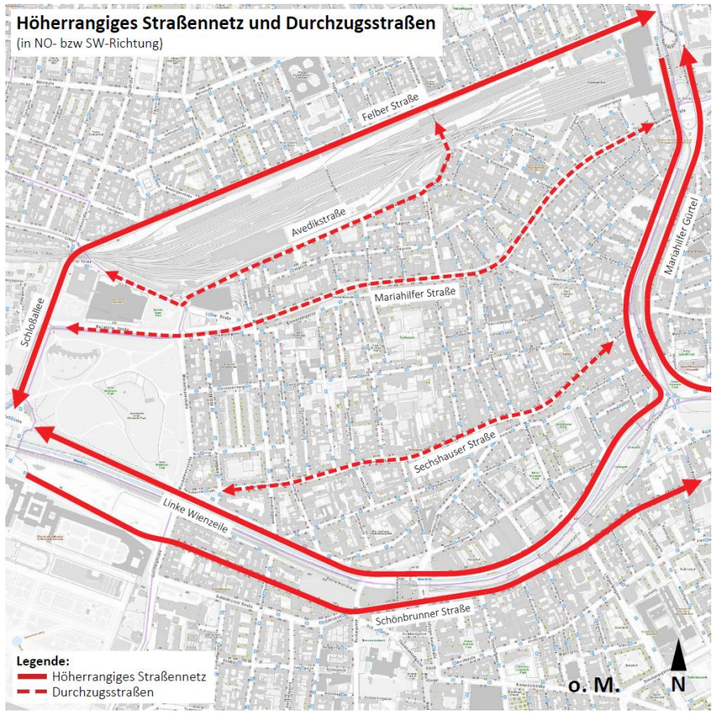


Abbildung 27: Höherrangiges Straßennetz und Durchzugsstraßen im Bestand [10]

Für die äußere Mariahilfer Straße – in welcher eine Vielzahl an Geschäften, Lokalen, etc. angesiedelt sind – wird eine Verkehrsberuhigung und eine Umgestaltung in eine fuß- und radverkehrsfreundliche Geschäftsstraße mit hohem Grünflächenanteil und hoher Aufenthaltsqualität vorgeschlagen. Im Vordergrund steht die Gestaltung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Straßenraums, eine Flächenumverteilung zugunsten nachhaltiger Mobilität und eine Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs.

Gegenüberstellung der Varianten

Es wurden vier Varianten für eine neue Verkehrsführung entlang der äußeren Mariahilfer Straße untersucht. In den Varianten A, B und C wird die Straßenbahn zwischen Anschützgasse und Mariahilfer Gürtel im Mischverkehr geführt, wodurch mehr Flächen für den Fuß- bzw. Radverkehr, Begrünung und Aufenthaltsfunktionen vorhanden wären. In Variante D verkehrt die Straßenbahn – wie im Bestand – auf einem selbständigen Gleiskörper. Eine Reduktion des Kfz-Verkehrs entlang der äußeren Mariahilfer Straße soll je nach Variante mithilfe von Pförtneranlagen bzw. durch Unterbrechung des Kfz-Durchgangsverkehrs erfolgen. Für den Durchgangsverkehr sind Alternativrouten sowohl nördlich als auch südlich der Mariahilfer Straße gegeben (siehe Abbildung 27). Tabelle 2 stellt die zentralen Unterschiede der vier untersuchten Varianten gegenüber.

<table>
<tr><th>Var. A</th><th>Var. B</th><th>Var. C</th><th>Var. D</th></tr>
<tr><td colspan="3">Kfz-Verkehr und Straßenbahn großteils im Mischverkehr (zwischen Anschützgasse und Mariahilfer Gürtel)</td><td>durchgehend selbständiger Gleiskörper</td></tr>
<tr><td colspan="3">Pförtneranlagen Anschützgasse und Mariahilfer Gürtel</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Gegenverkehr (ausgen. westlich Anschützgasse)</td><td>Gegenverkehr (ausgen. westlich Anschützgasse und östlich Palmgasse)</td><td colspan="2">Einbahnführung nahezu durchgehend (ausgenommen Grenz- bis Arnsteingasse)</td></tr>
<tr><td>-</td><td>Kfz-Ableitung bei Palmgasse (Ri. Stadteinwärts)</td><td colspan="2">Unterbrechung Kfz-Durchgangsverkehr (Ableitung entlang der 12A-Route)</td></tr>
</table>

Tabelle 2: Varianten A bis D

Zentrale Vor- bzw. Nachteile der Varianten A, B und C

+ deutliche Reduktion der Fahrbahn im Querschnitt (im Vergleich zum Bestand und zu Variante D)
+ Flächenverteilung zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen möglich
+ zusätzliche Flächen für Begrünung und Aufenthaltsfunktionen
+ Querungen für FußgängerInnen aufgrund des stark reduzierten Fahrbahn-Querschnitts leichter möglich

- Straßenbahn verkehrt zwischen Anschützgasse und Palmgasse im Mischverkehr (Verzögerungen durch Kfz-Verkehr)

Zentrale Vor- bzw. Nachteile der Variante D

+ Straßenbahn verkehrt durchgehend auf selbständigem Gleiskörper, siehe Bestand (keine/kaum Behinderungen durch den Kfz-Verkehr)

- kaum Flächengewinn für Begrünung und Aufenthaltsfunktionen im Vergleich zum Bestand
- Führung des Radverkehrs schwierig
- Baumpflanzungen aufgrund des zu geringen Abstands zu den Gebäudefassaden im Detail zu prüfen

Fazit

Generell wird der Kfz-Durchgangsverkehr entlang der Mariahilfer Straße in Variante C (Ableitung entlang der 12A-Routen) am stärksten reduziert. Auch in Variante B kommt es durch die Pförtneranlagen sowie die Ableitung über die Palmgasse (östlich) bzw. die Einbahn im Abschnitt Winckelmannstraße bis Anschützgasse (westlich) zu einer Reduktion des Durchgangsverkehrs. Die Ableitung des Kfz-Verkehrs über die Palmgasse in Variante B wird nach einer ersten Einschätzung nur zu einer geringen Erhöhung des Verkehrs in dieser Nebengasse führen, da die Palmgasse keine direkte Verbindung im übergeordneten Straßennetz übernehmen würde.

Für Variante C (und auch D) stellt sich die zentrale Frage, wie mit dem Lieferverkehr zukünftig umgegangen wird, da Ladezonen nur mehr jeweils auf einer Straßenseite möglich wären. Eine mögliche Adaptierung (Variante C.2), in welcher die äußere Mariahilfer Straße vom Lieferverkehr weiterhin in beide Richtungen befahren werden kann, ist zu prüfen.

Nicht empfohlen wird Variante A, da im Abschnitt Palmgasse bis Mariahilfer Gürtel bei Kfz-Fahrstreifen in beide Richtungen zu wenig Platz für die Gestaltung einer attraktiven Begegnungszone mit Begrünung und Sitzmöglichkeiten vorhanden wäre. Zudem ist ein Kfz-Rückstau stadteinwärts von der VLSA beim Mariahilfer Gürtel in die Begegnungszone zu vermeiden.

Variante D wird ebenfalls nicht empfohlen, da bei dieser – im Vergleich zum Bestand sowie zu den Varianten A bis C – kaum zusätzliche Flächen für Aufenthaltsfunktionen oder Begrünung gewonnen werden. Zudem ist bei dieser Variante die Unterbringung angemessener Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie von zusätzlichen Grünflächen teilweise nicht möglich, beispielsweise im Abschnitt Grenzgasse bis Arnsteingasse. Zudem würde der Abstand der Baumachsen zur Fassadenfront bei Variante D abschnittsweise deutlich unter den vorgeschriebenen 4,5 m liegen würde (siehe Abbildung 35). Dieses Maß wird im Projektierungshandbuch der Stadt Wien als unbedingt einzuhaltende Vorgabe angegeben.

Zusammengefasst wird Variante B für eine Umsetzung empfohlen. Für diese Variante wurden auch die Pläne in Kapitel 4 erstellt.

[10] Kartengrundlage: Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021

2.1. Variante A

Abbildung 28: Konzept, Variante A [11]

2.2. Variante B

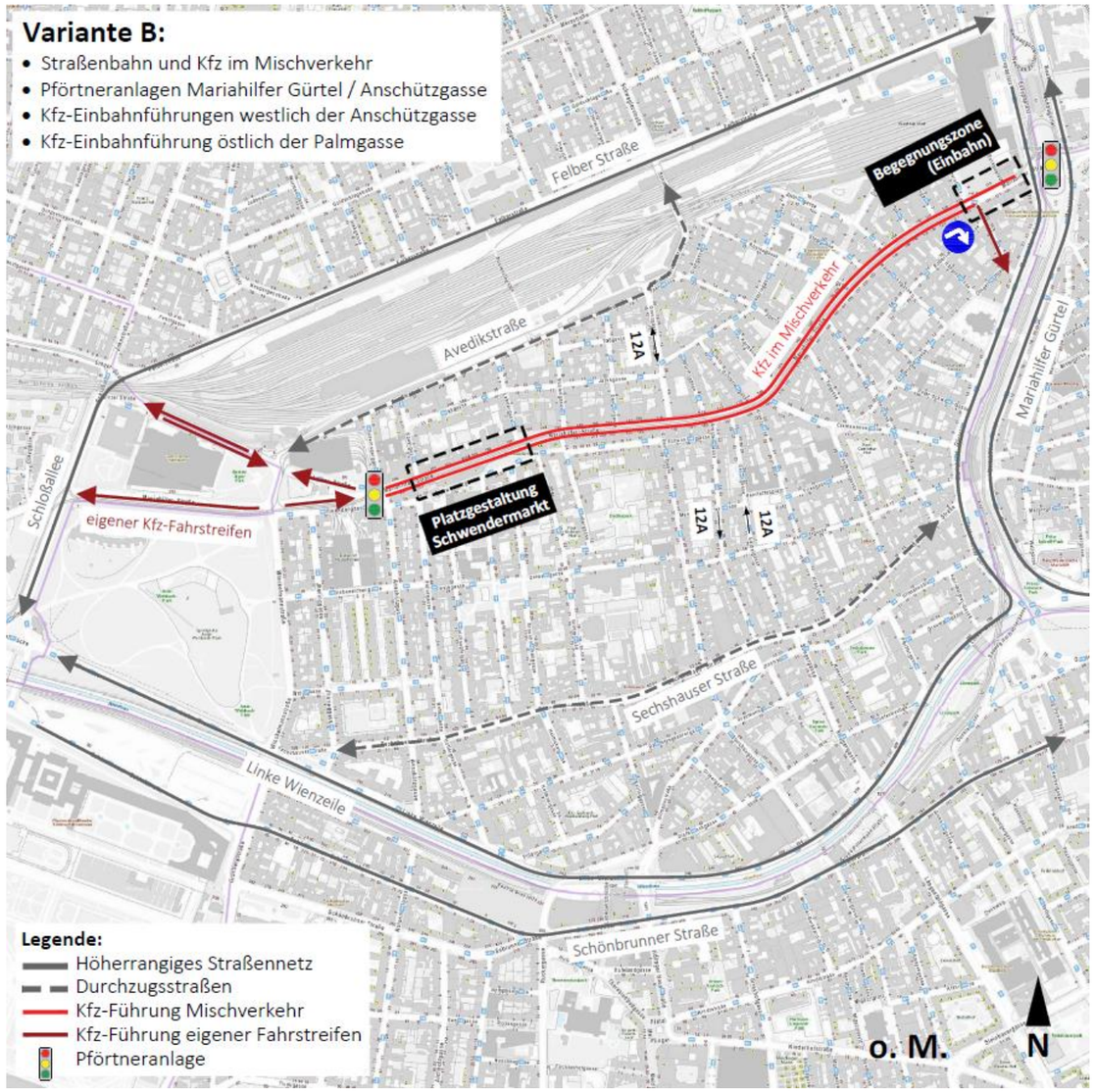


Abbildung 29: Konzept, Variante B [12]

[11] Kartengrundlage: Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021

[12] Kartengrundlage: Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021

2.3. Variante C

Abbildung 30: Konzept, Variante C [13]

2.4. Variante D

Abbildung 31: Konzept, Variante D [14]

[13] Kartengrundlage: Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021

[14] Kartengrundlage: Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021

2.5. Regelquerschnitte

Bestandsquerschnitt Mariahilfer Straße 184 / 209

Abbildung 32: Bestandsquerschnitt Mariahilfer Straße 184 / 209 (Blickrichtung Osten) [15]

Regelquerschnitt 1: Variante A und B

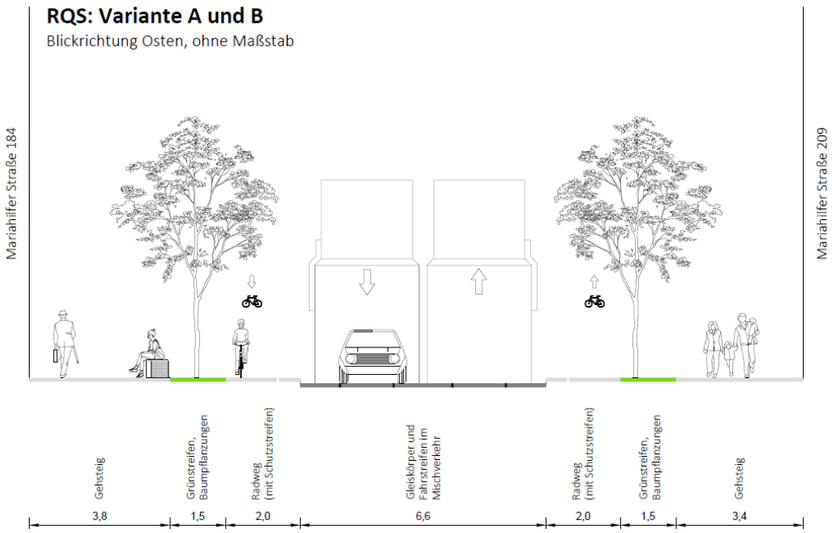


Abbildung 33: RQS 1, Variante A und B

Regelquerschnitt 1: Variante C

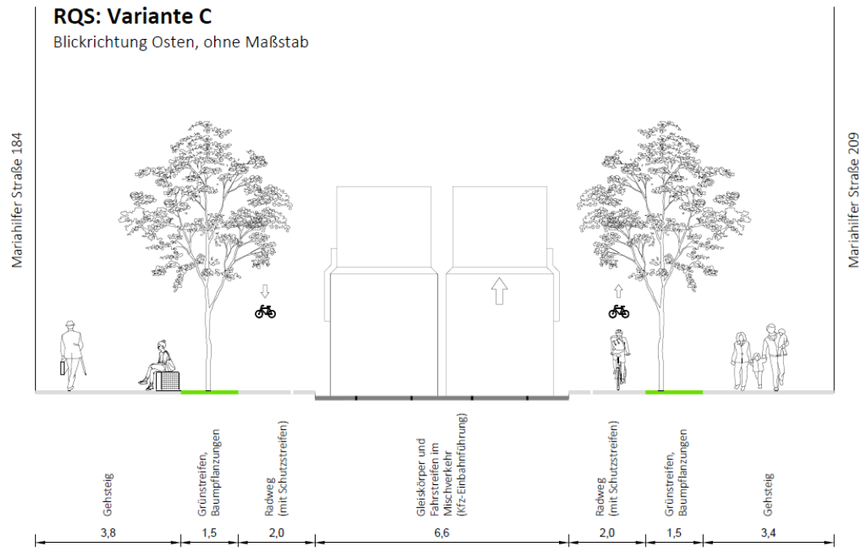


Abbildung 34: RQS 1, Variante C

Regelquerschnitt 1: Variante D

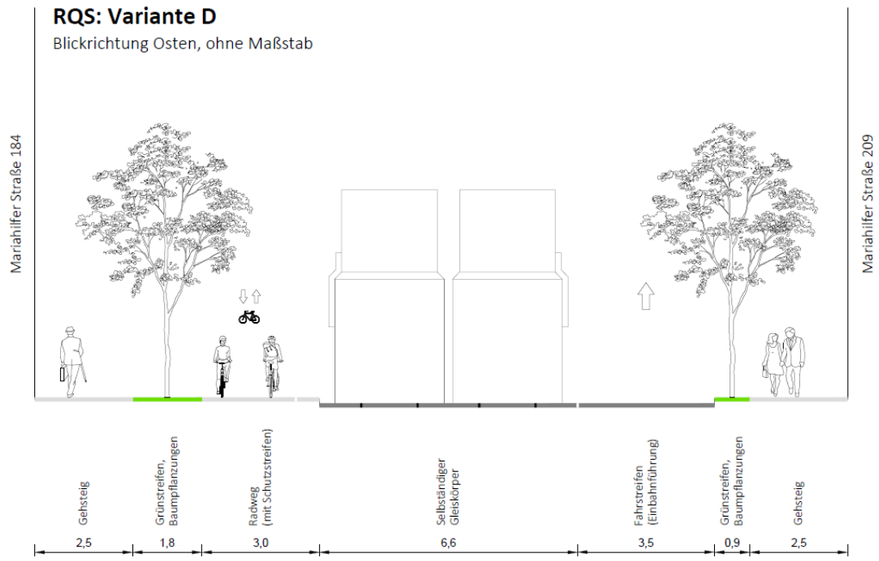


Abbildung 35: RQS 1, Variante D

[15] Google Maps; (online); Abruf August 2021

Bestandsquerschnitt Mariahilfer Straße 154 / 159

Abbildung 36: Bestandsquerschnitt Mariahilfer Straße 154 / 159 (Blickrichtung Osten) [16]

Regelquerschnitt 2: Variante A und B

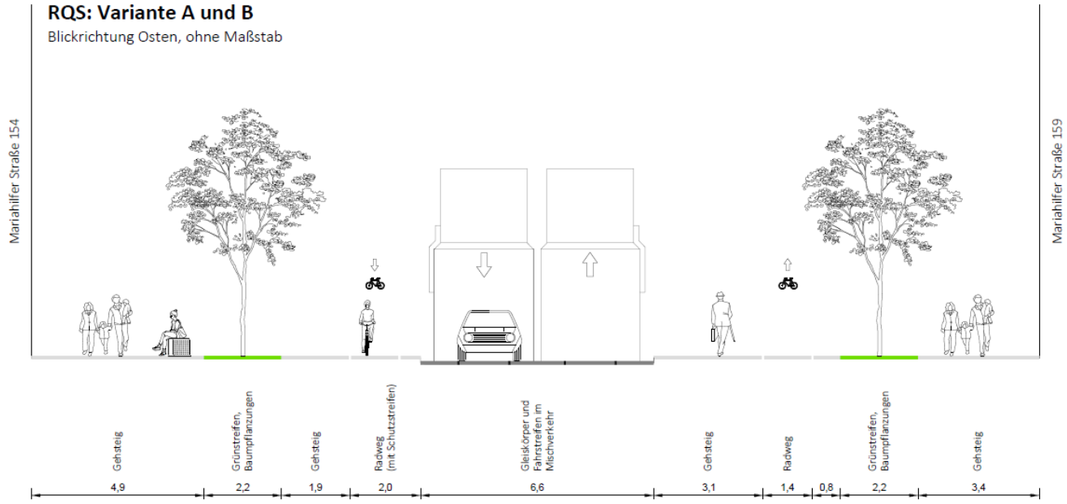


Abbildung 37: RQS 2, Variante A und B

Regelquerschnitt 2: Variante C

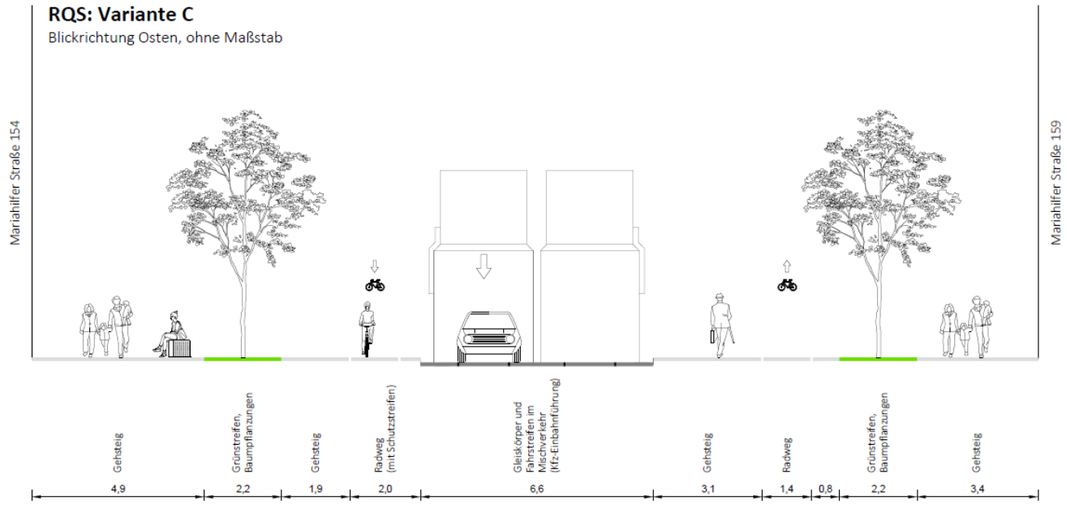


Abbildung 38: RQS 2, Variante C

Regelquerschnitt 2: Variante D

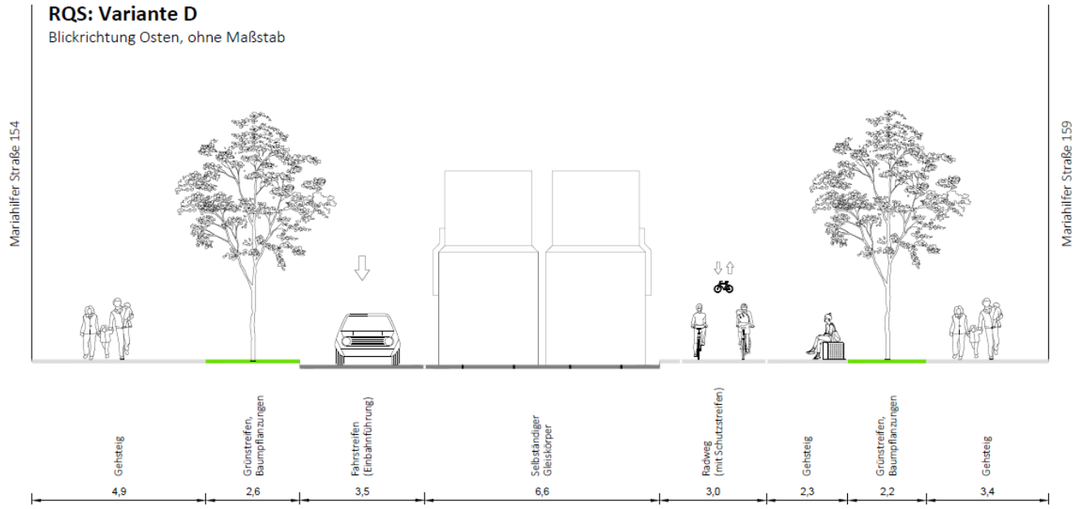


Abbildung 39: RQS 2, Variante D

[16] Google Maps; (online); Abruf Dezember 2021

3. Maßnahmen

3.1. Verkehrsorganisation

Begegnungszone Palmgasse – Mariahilfer Gürtel

Vor dem neu errichteten IKEA wird für den Abschnitt zwischen Mariahilfer Gürtel und Palmgasse die Einrichtung einer Begegnungszone vorgeschlagen. In den Variante B, C und D wird der motorisierte Verkehr in diesem Abschnitt als Einbahn (stadtauswärts) geführt. Stadteinwärts wird der Kfz-Verkehr über die Palmgasse auf den Mariahilfer Gürtel (Variante B) bzw. schon über die Arnsteingasse (Variante C und D) abgeleitet. In Variante A kann der Abschnitt – wie im Bestand – in beide Richtungen befahren werden. Straßenbahnen und RadfahrerInnen können die Begegnungszone in allen Varianten weiterhin in beide Richtungen durchfahren. Der Straßenraum ist mit Ausnahme der Straßenbahn-Haltestellen (erforderlicher Höhenunterschied zum barrierefreien Einsteigen) niveaugleich auszuführen. Die Begegnungszone ist als Pflasterfläche zu gestalten, ähnlich der inneren Mariahilfer Straße. Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten sollen zu einer zusätzlichen Attraktivierung des IKEA-Vorplatzes beitragen.

Einbahnführung Winckelmannstraße – Schloßallee

Im Abschnitt Winckelmannstraße bis Schloßallee wird eine Einbahnführung entlang der äußeren Mariahilfer Straße in Richtung Westen vorgeschlagen. Durch die Reduktion eines Fahrstreifens kann ein baulich getrennter Zweirichtungsradweg – entlang des im Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien ersichtlichen Abschnitts (siehe Abbildung 40) – ergänzt werden. Von der Schloßallee in Richtung Osten ist zukünftig die nördlich verlaufende Linzer Straße zu nutzen.

Einbahnführung Winckelmannstraße – Anschützgasse

Im Abschnitt Winckelmannstraße bis Anschützgasse ist der Kfz-Verkehr zukünftig ebenfalls als Einbahn in Richtung Osten zu führen. Dies ermöglicht die Umsetzung zweier baulich getrennter Einrichtungsradwege. Der Kfz-Verkehr stadtauswärts ist über die Linzer Straße zu führen.

Einbahnumdrehung Clementinengasse, Abschnitt Turnergasse – Gürtel

Im Abschnitt zwischen Turnergasse und Mariahilfer Gürtel ist die Einbahnführung umzudrehen, um eine weitere Verkehrsberuhigung in dieser Nebengasse zu bewirken. Mit dieser Maßnahme ist möglichem Mehrverkehr durch die neue Verkehrsführung entlang der Mariahilfer Straße entgegenzuwirken.

3.2. Öffentlicher Verkehr

Pförtneranlagen bei der Anschützgasse und beim Mariahilfer Gürtel

Bezugnehmend auf eine vorliegende Studie zur Umgestaltung der äußeren Mariahilfer Straße werden Pförtneranlagen für den Kfz-Verkehr im Westen bei der Kreuzung mit der Anschützgasse und im Osten beim Gürtel vorgesehen.

Neuaufteilung der ÖV-Haltestellen

Die Straßenbahn-Haltestellen Rustengasse und Geibelgasse werden zusammengefasst und stattdessen wird eine Haltestelle westlich der Grenzgasse angeordnet. Dadurch ergibt sich von der neuen Haltestelle Grenzgasse bis zu den bestehenden Haltestellen Anschützgasse (westlich) bzw. Staglgasse (östlich) eine Distanz von jeweils ca. 500 m. Die Haltestelle Anschützgasse bleibt bestehen, dort ist ein Umsteigen auf die Buslinie 57A möglich. Die Haltestelle Staglgasse in Richtung stadtauswärts wird etwas nach Westen (zwischen Staglgasse und Zwölfergasse) verschoben, wodurch nur mehr eine VLSA bei dieser Haltestelle erforderlich ist.

Optimierung Knotenpunkt Straßenbahn (52, 60) und Bus (12A)

Die Bushaltestellen der Linie 12A werden in die Grenzgasse verlegt, um entlang der Mariahilfer Straße die verkehrenden Straßenbahnen möglichst nicht zu behindern. Durch die neue Lage der Bushaltestellen in der Grenzgasse und der Straßenbahn-Linien westlich der Grenzgasse werden die Umsteigerelationen an diesem Knotenpunkt verkürzt.

Umsetzung von Randhaltestellen

Anstatt der schlecht zugänglichen Haltestelleninseln sind Randhaltestellen umzusetzen. Der Radverkehr ist im Haltestellenbereich – ähnlich der Haltestelle Yppengasse entlang der Ottakringer Straße – zwischen Fahrbahn und Wartefläche zu führen. Vor der Haltestelle sind Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit der RadfahrerInnen zu setzen.

3.3. Fuß- und Radverkehr

Durchgehende, baulich getrennte Radwege

Die äußere Mariahilfer Straße ist im Wiener Hauptradverkehrsnetz (Stand Juli 2021) als zentrale Verbindung ersichtlich (siehe Abbildung 40). Aktuell sind die RV-Anlagen weder durchgängig, werden durchgehend auf der Fahrbahn geführt und entsprechen nicht den Anforderungen zeitgemäßer Radverkehrsinfrastruktur. Im Zuge der Umgestaltung sind – statt der derzeit vorhandenen Mehrzweck- bzw. Fahrradstreifen – durchgehende und baulich getrennte Ein- bzw. Zweirichtungsradwege vorzusehen.

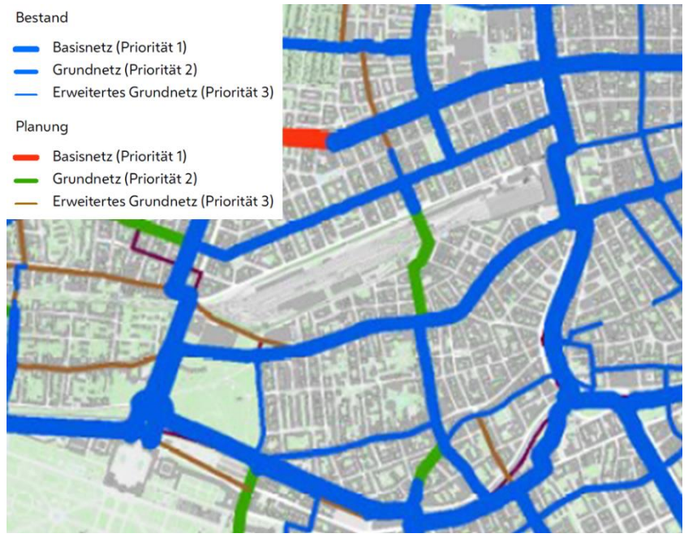


Abbildung 40: Ausschnitt aus dem Wiener Hauptradverkehrsnetz [17]

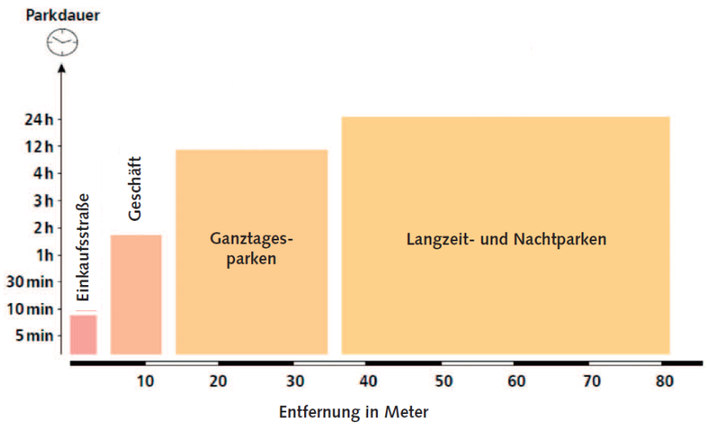
Weiterführung Radverkehrsinfrastruktur Grenzgasse

Ebenfalls im Wiener Hauptradverkehrsnetz ersichtlich ist eine Verbindung entlang der Grenzgasse bzw. über die Schmelzbrücke bis zur Schweglergasse. In diesem Abschnitt ist im Bestand keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden (siehe Abbildung 1). Im Zuge der Umgestaltung der Mariahilfer Straße ist die Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen. Aufgrund der knappen Flächenverfügbarkeit (12A Haltestellen) wird empfohlen, aufwärts (in Richtung Norden) einen Einrichtungsradweg zu ergänzen. Richtung Süden (abwärts) ist der Radverkehr im Mischverkehr zu führen.

[17] Stadt Wien, MA18; 2021; Hauptradverkehrsnetz Wien

Ergänzung von Radabstellanlagen

Entlang des gesamten Straßenabschnitts sind Radabstellanlagen zu ergänzen. Bei Geschäftsstraßen ist generell darauf zu achten, dass Radabstellanlagen möglichst nahe der Eingänge der Geschäfte vorhanden sind (siehe Abbildung 41).



(Celis, P., Bølling-Ladegaard, E. (2008): Bicycle Parking Manual. Ed. by the Danish Cycling Federation, Copenhagen)

Abbildung 41: maximal akzeptierte Entfernungen von Radabstellanlagen [18]

Schaffung regelmäßiger Querungsmöglichkeiten

Ein weiteres zentrales Ziel im Zuge der Umgestaltung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten. Aktuell stellt der gesamte Straßenabschnitt mit selbständigen Gleiskörpern, zwei Kfz-Fahrstreifen und häufig beidseitigen Parkstreifen eine große Barriere dar. Durch die Führung der Straßenbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr (Variante A, B, C) reduzieren sich die Querungsweiten deutlich. Zwischen der Kfz-Fahrbahn und den Radwegen sind in regelmäßigen Abständen Aufstellflächen für FußgängerInnen vorzusehen.

Fahrbahnanhebungen und Gehsteigvorziehungen

Generell sind Fahrbahnanhebungen in den Querstraßen ohne Busverkehr zu ergänzen sowie Gehsteigvorziehungen zum sicheren Queren der Fahrbahn vorzusehen.

3.4. Begrünung

Ergänzung von Baumpflanzungen nach dem Schwammstadt-Prinzip

Im beidseitig bebauten Abschnitt zwischen Anschützgasse und Gürtel sind Bäume zu ergänzen – mit dem Ziel, eine durchgehende Baumkrone zur Beschattung des Straßenraumes zu schaffen. Als gutes Beispiel kann der Abschnitt Stumper- bis Webgasse entlang der inneren Mariahilfer Straße herangezogen werden (siehe Abbildung 42). In diesem 160 m langen Abschnitt stehen 30 Bäume (beidseitig im Abstand von jeweils ca. 10,5 m). Legt man dies auf die äußere Mariahilfer Straße um, wären entlang des ca. 1.400 m langen Abschnitts zwischen Anschützgasse und Gürtel insgesamt ca. 270 Bäume erforderlich. Aktuell sind 48 Bäume vorhanden.

Abbildung 42: Baumpflanzungen zwischen Stumpergasse und Webgasse [19]

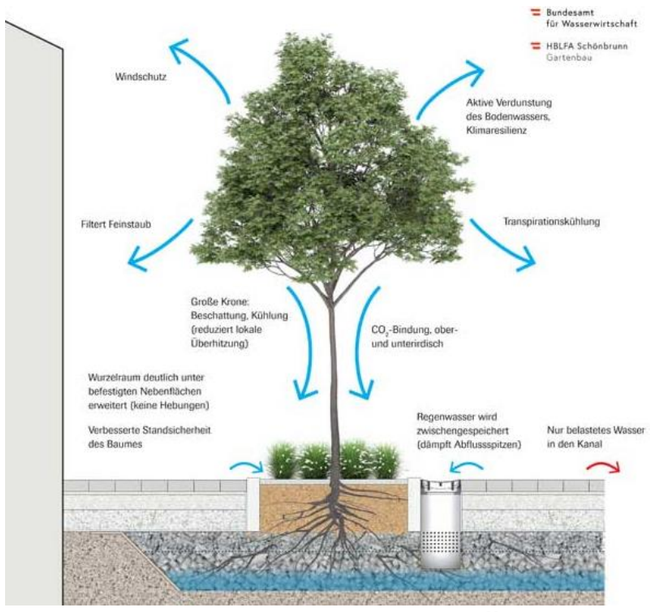


Abbildung 43: Schwammstadt-Prinzip [20]

3.5. Aufenthaltsqualität

Platzgestaltung beim Schwendermarkt

Im Bereich des Schwendermarktes wird eine Attraktivierung des Straßenraumes vorgeschlagen. Durch eine leichte Verlegung und einen schleichenden Verschwenk der Gleisanlagen in Richtung Norden (siehe Plandarstellungen) wird im südlichen Bereich Fläche gewonnen. Dieser ist für zusätzliche Grünflächen, Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten, etc. zu nutzen. Die Oberfläche ist als Pflasterfläche auszuführen. Im Zuge der Umgestaltung ist eine Integration des südlich, höhenversetzt gelegenen Schwendermarktes anzustreben, um einen von der Mariahilfer Straße leicht zugänglichen Platz herzustellen.

Gestaltung öffentlicher Räume mit Aufenthaltsqualität

Öffentliche Räume sind grundsätzlich verstärkt nach den Bedürfnissen der BewohnerInnen (Freizeit- und Erholungsangebote, etc.) auszurichten. Bei der Umgestaltung der äußeren Mariahilfer Straße sind qualitativ hochwertige Räume zu schaffen und die in Abbildung 44 ersichtlichen Qualitätsmerkmale zu berücksichtigen. Vor allem die Abschnitte vor dem IKEA bzw. beim Schwendermarkt bieten für sich für die Schaffung von Aufenthaltsbereichen an. Zusätzlich ist die Schließung an die Mariahilfer Straße anschließender Querstraßen für den Kfz-Verkehr im Detail zu prüfen, um in diesen beispielsweise Pocket-Parks unterzubringen.

Abbildung 44: Qualitätsmerkmale einladender Straßen und Plätze [21]

[18] Land Salzburg; 2013; Leitfaden Fahrradparken
[19] Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021

[20] 3:0 Landschaftsarchitektur; online (https://www.wien.gv.at/umwelt/cooleswien/schwammstadt.html); Abruf Februar 2021

[21] Umweltbundesamt Deutschland; 2017; Straßen und Plätze neu denken

4. Plandarstellungen

Anmerkungen zu den Plandarstellungen

- Die Pläne wurden für Variante B erstellt.
- Die Einrichtungsradwege (in den Plänen mit 1,4 m Breite und 0,6 m Schutzstreifen zur Fahrbahn) können im Zuge einer detaillierten Ausarbeitung abschnittsweise verbreitert werden.
- Ausschließlich im Abschnitt Anschütz- bis Denglergasse sind die Gleisanlagen zu verschwenken, um beim Schwendermarkt die Flächen für Fuß- bzw. Radverkehrsinfrastruktur, Begrünung und Aufenthaltsfunktionen zu erweitern.
- Schleppkurvenprüfungen wurden nicht durchgeführt.

Planausschnitte

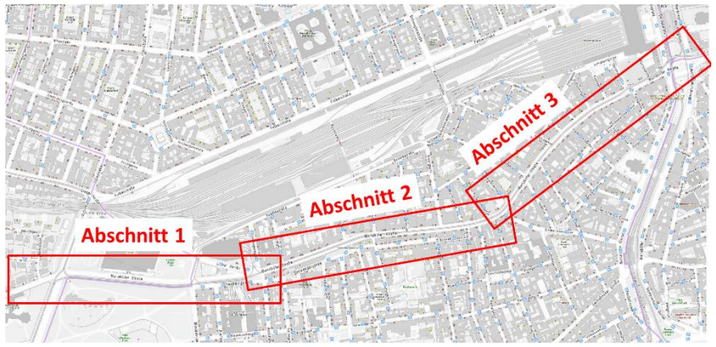


Abbildung 45: Plandarstellungen, Abschnitte [22]

[22] Kartengrundlage: Stadt Wien; Stadtplan (online); Abruf August 2021 / Kapazitäten: online (https://www.parken.at/)