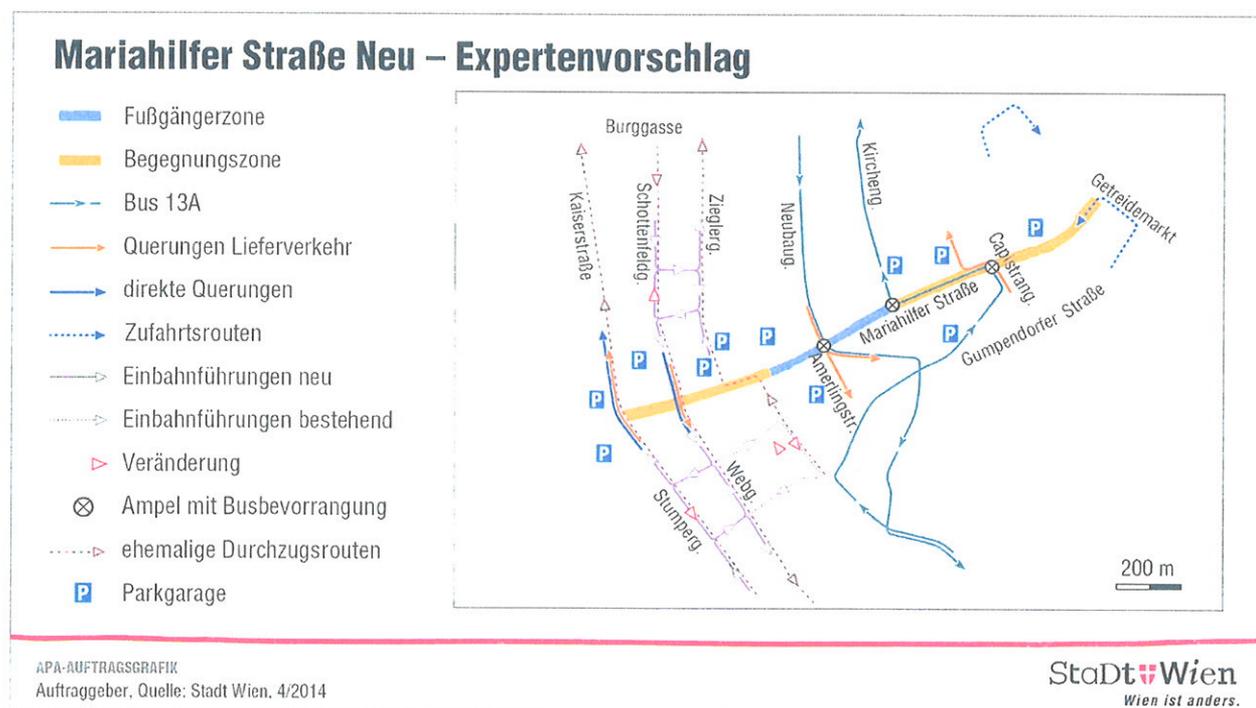


TOP 3.4.5 Umbau Mariahilfer Straße

Die BürgerInnen-Umfrage im Februar 2014 ergab ein Ja für die Verkehrsberuhigung in der Mariahilfer Straße mit zusätzlichen Querungen für den Individualverkehr sowie Beibehaltung des Radfahrens in der FußgängerInnenzone. Die Bauarbeiten haben mit 19. Mai 2014 begonnen.

Zusätzliche Querungen

Zur bereits bestehenden Querung vom 6. in den 7. Bezirk Stumpergasse/Kaiserstraße wird nun vom 7. in den 6. Bezirk die Schottenfeldgasse und Webgasse nach der ersten Bauphase im Juni geöffnet. Außerdem wurden Einbahnführungen neu geregelt. So sind Querungen möglich, zusätzlicher Verkehr wird aber verhindert. Darüber hinaus gibt es zwei zusätzliche Querungen für den Lieferverkehr. Zu den Lieferzeiten ist die Querung der Fußgängerzone für den Lieferverkehr von der Neubaugasse in die Amerlingstraße bzw. in die Schadekgasse möglich. Ganztägig befahrbar ist hingegen die Liefer-Querung vom 6. in den 7. Bezirk. Hier kann man von der Capistrangasse kommend ein kleines Stück die Begegnungszone entlangfahren und dann in die Stiftgasse abbiegen.

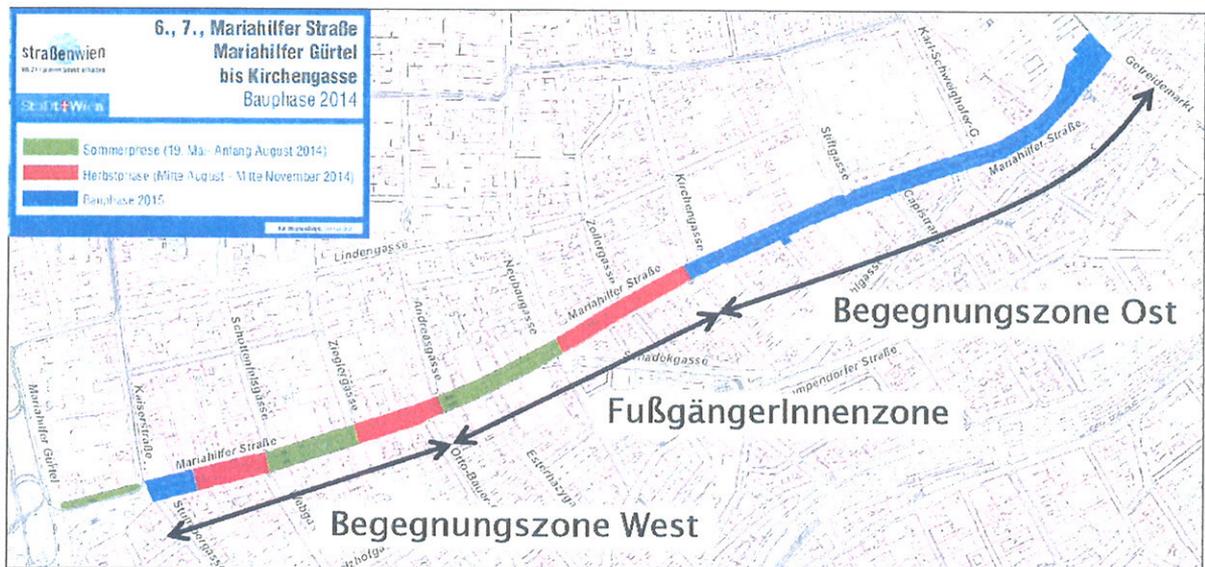


Baubabschnitte:

Bis zum Spätherbst sollen heuer die Fußgängerzone zwischen Kirchengasse und Andreasgasse sowie die Begegnungszone zwischen Andreasgasse und Kaiserstraße umgestaltet werden. Die Bauarbeiten finden von 19. Mai 2014 bis 14. November 2014 statt und werden abschnittsweise durchgeführt, wobei jeweils zwischen Straßenabschnitten mit Baumaßnahmen arbeitsfreie Bereiche verbleiben, auf welchen eine Zufahrt möglich ist. Die Abschnitte, auf denen gerade gearbeitet wird, werden auf Baudauer für den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr gesperrt. Für FußgängerInnen bleibt die Mariahilfer Straße durchgängig begehbar. Die Autobuslinien 13A und N71 werden im Baujahr 2014 wie bisher geführt.

Bereich Bildung, Kultur, Konsumenten, Wien – Aschauer-Nagl

Die innere Begegnungszone (Kirchengasse bis Zweierlinie) sowie das letzte Stück bei der Stumpergasse/Kaiserstraße folgen erst im kommenden Jahr. Die Fertigstellung der Umgestaltung ist bis Ende Juli 2015 geplant.



Ausgestaltung

Die gesamte Mariahilfer Straße wird niveaugleich ausgestaltet, Schanigärten rücken mehr in Richtung ehemaliger Fahrbahn, zahlreiche zusätzliche Sitzgelegenheiten werden geschaffen. In den beiden zentralen Abschnitten der 432m langen Fußgängerzone Kirchengasse bis Neubaugasse und Neubaugasse bis Andreasgasse verbleibt in der Mitte eine 6,5m breite Verkehrsfläche für die Führung des Lieferverkehrs als Einbahn in Fahrtrichtung Zweierlinie. In den Begegnungszonen verbleibt in Fahrtrichtung von Getreidemarkt bis Kirchengasse sowie von Kaiserstraße bis und in Fahrtrichtung Zieglergasse eine 6,5m breite Einbahn (Radfahren gegen die Einbahn gestattet). Im Abschnitt Andreasgasse bis Zieglergasse, welcher in beiden Richtungen befahrbar ist, wird eine 7,50 m breite Fahrfläche hergestellt. Die Fahrflächen werden seitlichen, fahrbahneben mit gepflasterten Begrenzungstreifen begrenzt. In den Begegnungszonen werden entsprechend dem derzeitigen Bestand örtlich Ladezonen, Behindertenstellplätze und Taxistandplätze kundgemacht.



Einschätzung AK

Die zusätzlichen Querungen erleichtern für die AnrainerInnen das Queren der Bezirksgrenze bzw. das Zufahren zum Wohngebiet. Durch die Neuordnung der Einbahnen werden die negativen Verkehrswirkungen in den angrenzenden Bezirksteilen vermieden, die Bündelung des Verkehrs auf den

umliegenden Hauptverkehrsrouten wird erreicht. Nachholbedarf besteht allerdings nach wie vor in der Gumpendorferstraße hinsichtlich der Einhaltung der 30er Zone.

Die über die Bauphasen durchgängige Begehbarkeit für FußgängerInnen sowie die Aufrechterhaltung des ÖVs im Jahr 2014 wird seitens der AK ausdrücklich begrüßt. Für den Radverkehr, der seit der verkehrlichen Neuorganisation auf der Mariahilfer Straße massiv gestiegen ist, sind nicht nur für die Bauphasen sondern für die Zukunft Alternativrouten wie zB über die Lindengasse weiter zu attraktivieren.

Entgegen den Forderungen der AK, die Buslinie 13a im Gegenverkehr durch die Neubaugasse zu führen, verbleibt die Linienführung auf der neuen Route. Dies bedeutet einen Qualitätsverlust für die Fahrgäste. Die Führung des Busses durch die Begegnungszone wird darüber hinaus als kritisch gesehen.

Durch die Umgestaltung, die Anbringung neuer Sitzgelegenheiten und Schaffung von nicht kommerziellen Aufenthaltsräumen wird die Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen sowie für Beschäftigte deutlich erhöht. Der Bereich für etwaige Schanigärten rückt mehr in die Mitte der Straße und wird somit aus dem unmittelbaren FußgängerInnenbereich vor den Geschäften entfernt. Eine konfliktfreie Führung des fußläufigen Einkaufsverkehrs entlang der Auslagen scheint gewährleistet. Die Beibehaltung einer ‚Fahrbahn‘ in der Fußgängerzone ist für den Zubringer- und Lieferverkehr nicht notwendig und für die im Vordergrund stehende Nutzung als Fußgängerzone kontraproduktiv. Die jetzt projektierte lineare Anordnung der Fahrbahn in Straßenmitte wird deshalb seitens der AK problematisch gesehen. Die Vorsorge von Fahrbahnverschwenkungen sowie die Situierung von Sitzgelegenheiten im Bereich der ehemaligen Fahrbahn, wie bei anderen Wiener Beispielen auch (Graben, Kärntnerstraße,...), würde die Attraktivität der künftigen Fußgängerzonen erhöhen.