

Mobilität und Verkehr

Der Straßenraum im Supergrätzl

Mobilität soll sich im Supergrätzl vermehrt zu Fuß oder am Rad abspielen, und zwar in einer sogenannten Stadt der kurzen Wege oder der 15-Minuten-Stadt. Das Supergrätzl geht einher mit dem internationalen Trend den Straßenraum als einen wertvollen öffentlichen Raum für aktive Mobilität und nichtverkehrliche Nutzungen neu zu organisieren.

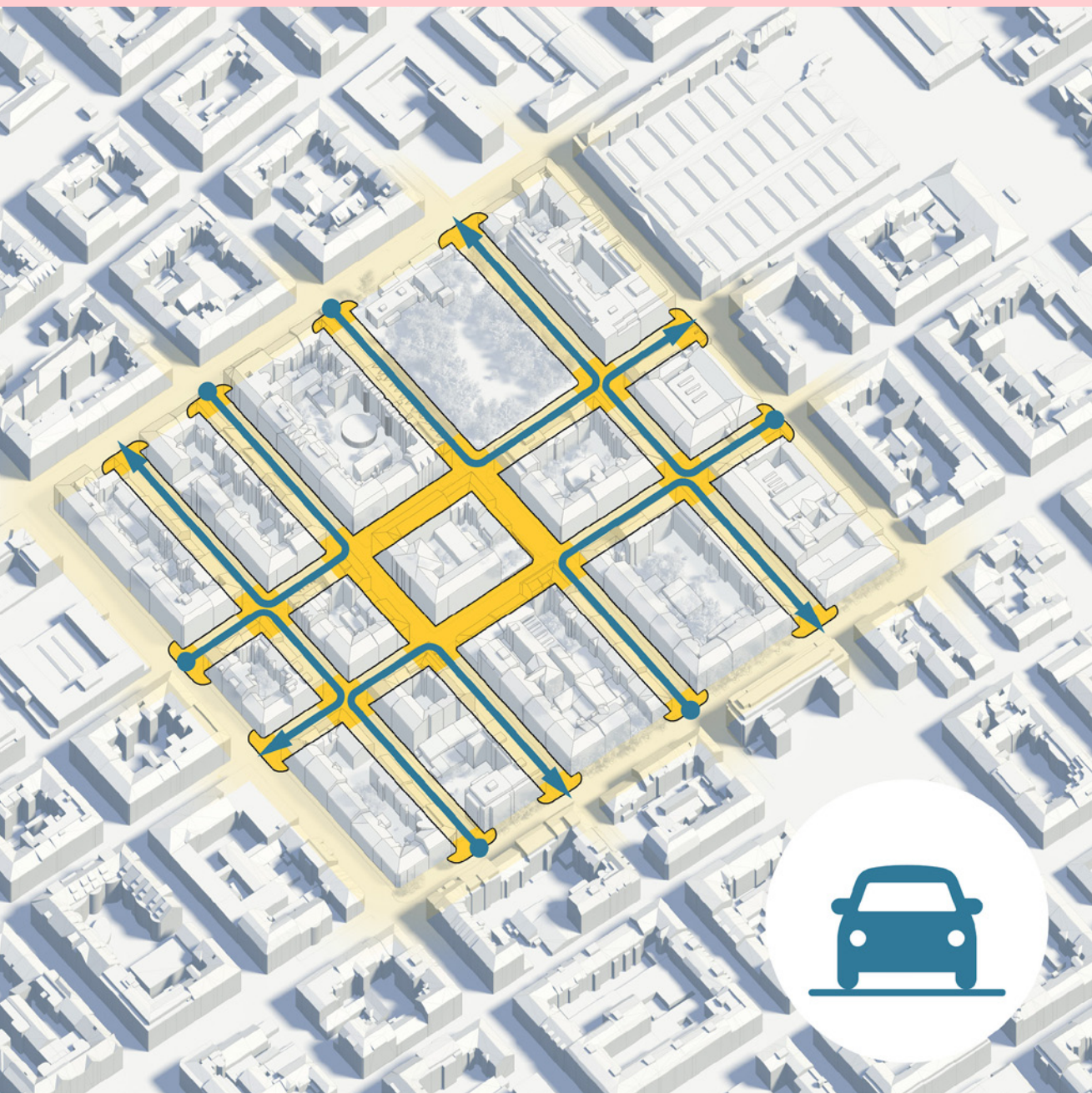
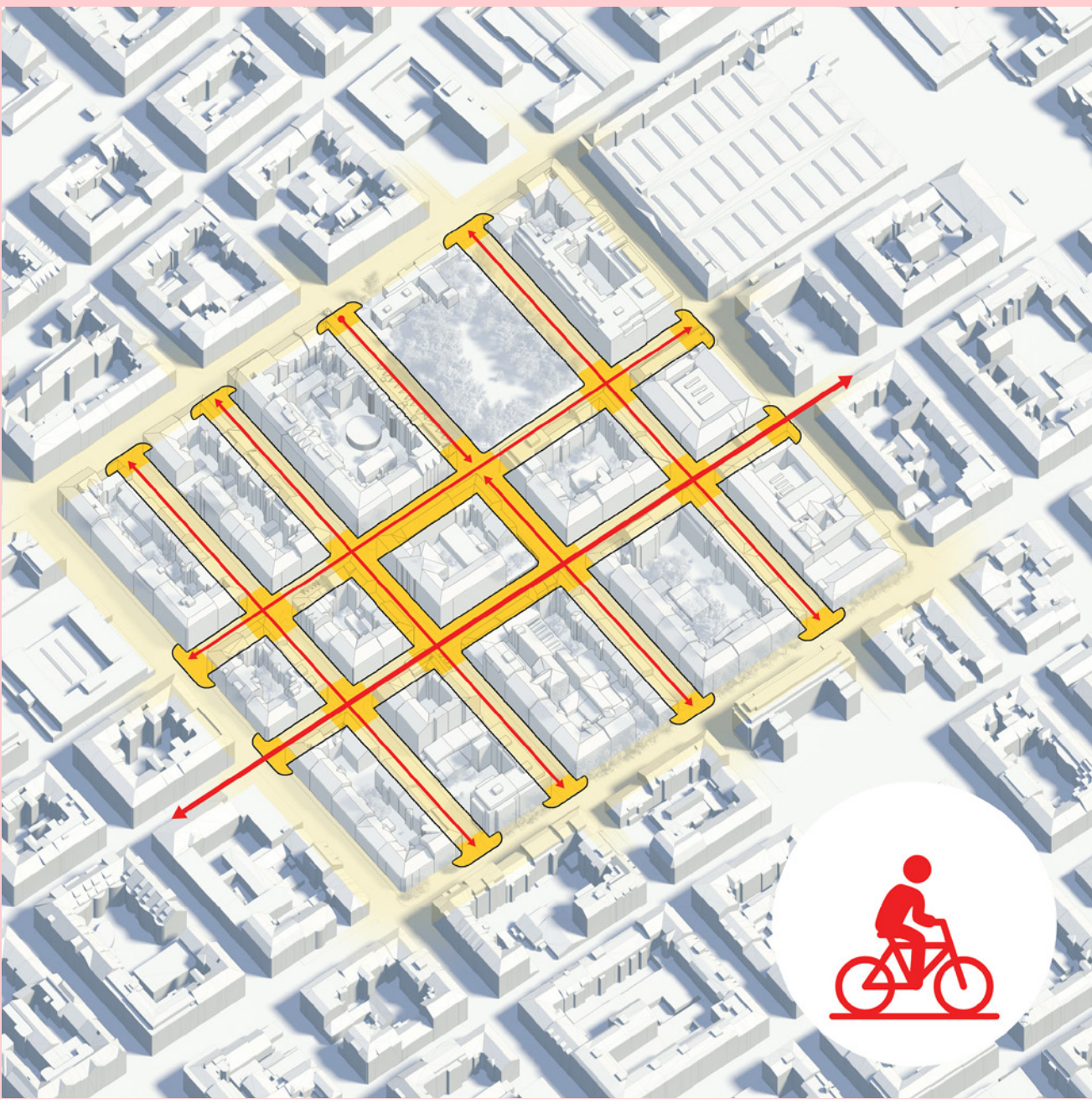
Eine Mischung aus in Wien bereits bewährten Maßnahmen macht das Gehen und das Radfahren angenehmer für die Bewohner*innen. An den

Außenkanten des Supergrätzls besteht eine zu Fuß gut erreichbare Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Die Mobilität im Umweltverbund wird so noch leichter möglich.

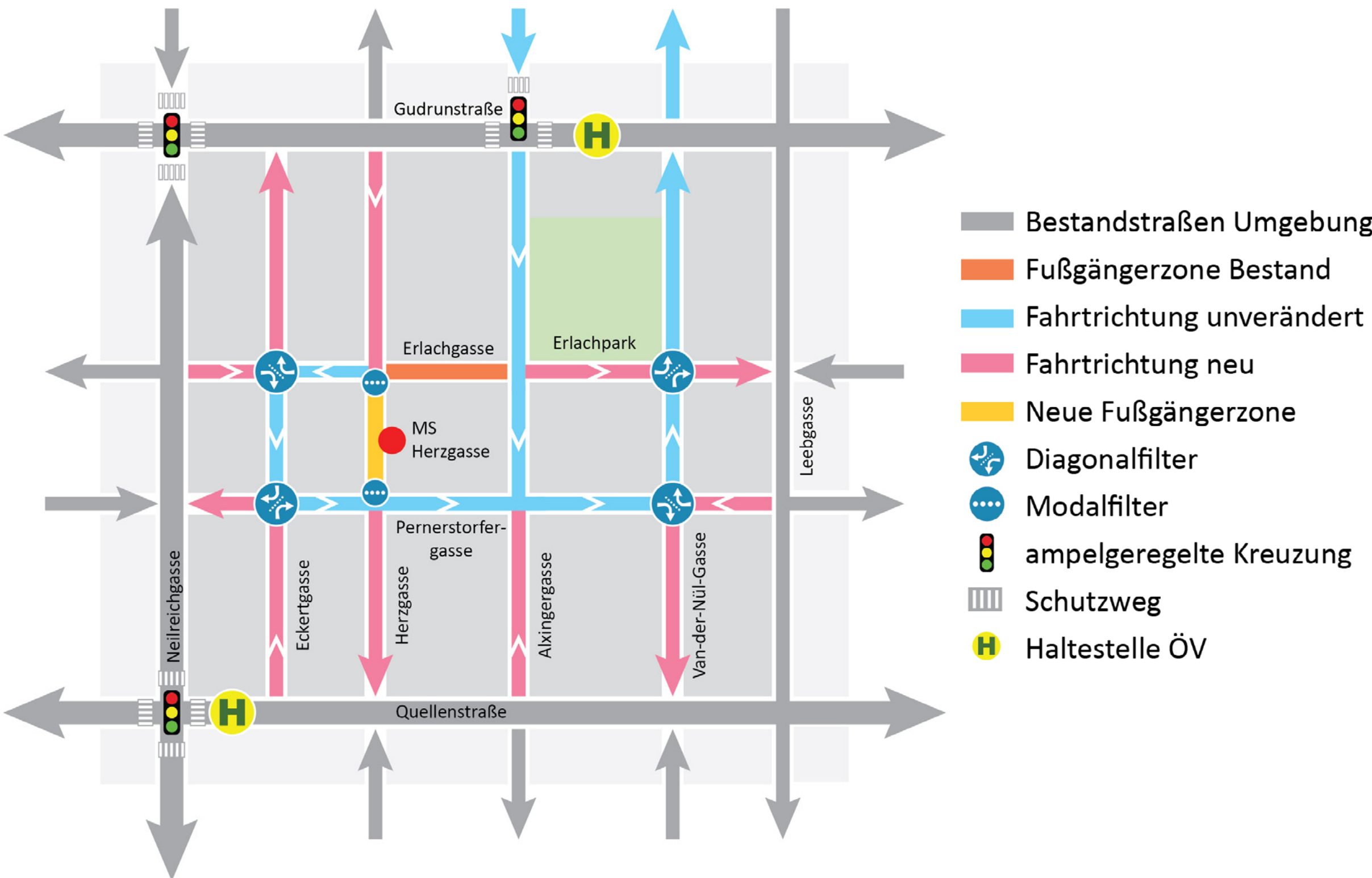
Alle, die im Supergrätzl auf das Auto angewiesen sind, können nach wie vor zu- und abfahren. Hauseingänge und Garageneinfahrten bleiben für Bewohner*innen und Besucher*innen sowie für Service- und Einsatzfahrzeuge weiterhin erreichbar. Bestehende Ladezonen und Stellplätze für Menschen

mit Behinderung bleiben erhalten.

Die neuen Nutzungen auf den Straßen im Supergrätzl lassen die Nachbarschaft zusammenwachsen. Mehr Raum entsteht für vielfältige neue Nutzungen – zum Verweilen, als Treffpunkte, zum Spielen und für Begrünungsmaßnahmen. So bekommen die Straßen im Supergrätzl eine zusätzliche Bedeutung als Freiraum im Wohnumfeld und ermöglichen die Umsetzung von Maßnahmen zur Klimaanpassung.



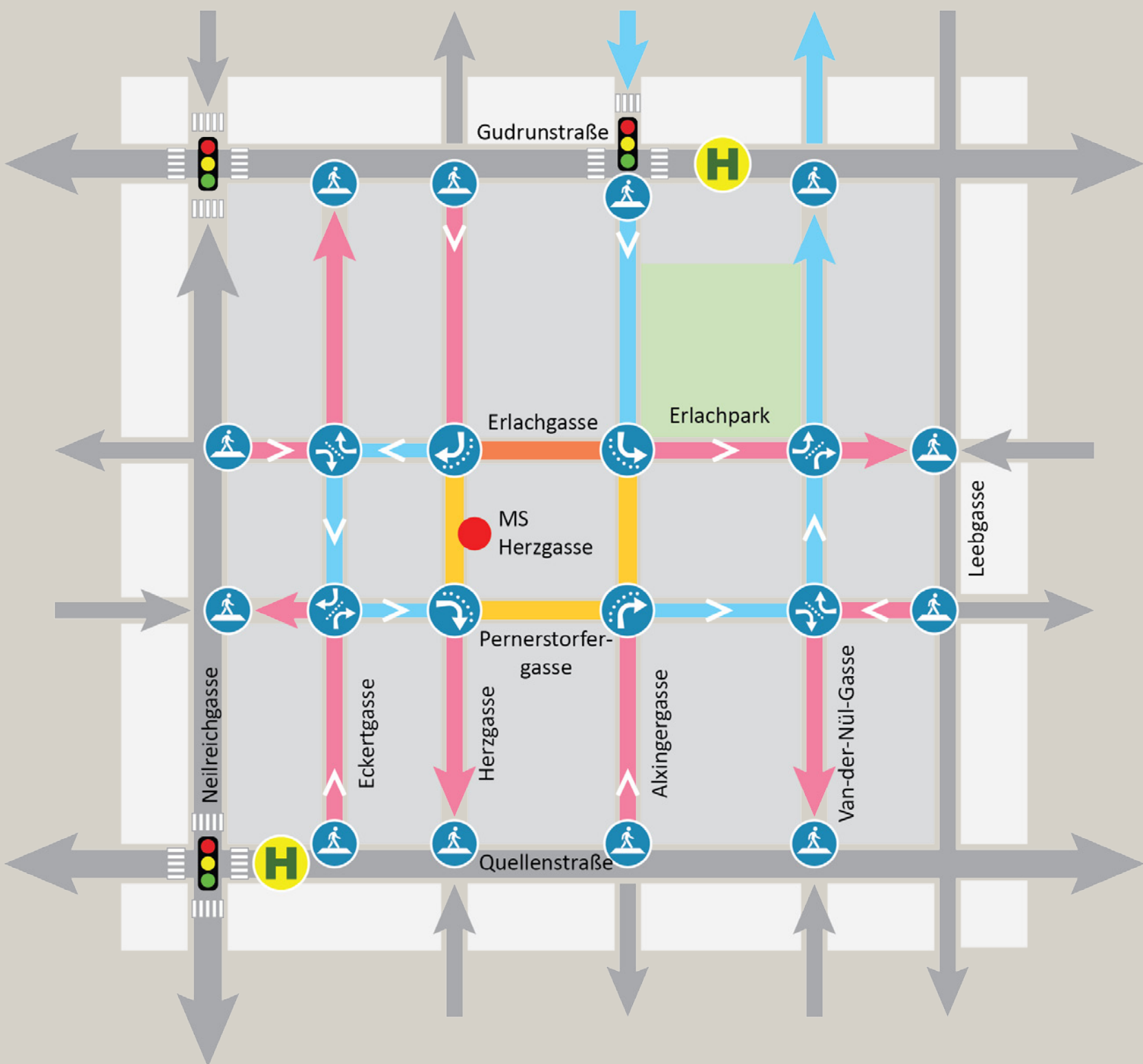
Die neue Verkehrsorganisation: In der Pilotphase



Zu Beginn der Supergrätzl-Pilotphase wird eine neue Verkehrsorganisation im gesamten Projektgebiet eingerichtet. Eine neue Fußgängerzone wird verordnet, Einbahnen umgedreht und Diagonalfilter umgesetzt. So wird der Durchzugsverkehr fast vollständig unterbunden. Räume für neue Nutzungen im Straßenraum entstehen.

Bei dem eintägigen Supergrätzl-Straßenfest im September 2022 wird die zukünftige Fußgängerzone in der Pernerstorfergasse und der Alxingergasse für den KFZ-Verkehr gesperrt und für neue Nutzungen und aktive Mobilität geöffnet. Damit wird für einen Tag die gesamte zukünftige Verkehrsorganisation erprobt.

... nach der baulichen Umsetzung



Nach der Pilotphase erfolgt die bauliche Umsetzung der Maßnahmen für Verkehr, Freiraum und Klimaanpassung. Jetzt wird dort umgebaut, wo während der Pilotphase die farblichen Bodenmarkierungen eine Veränderung angezeigt haben.

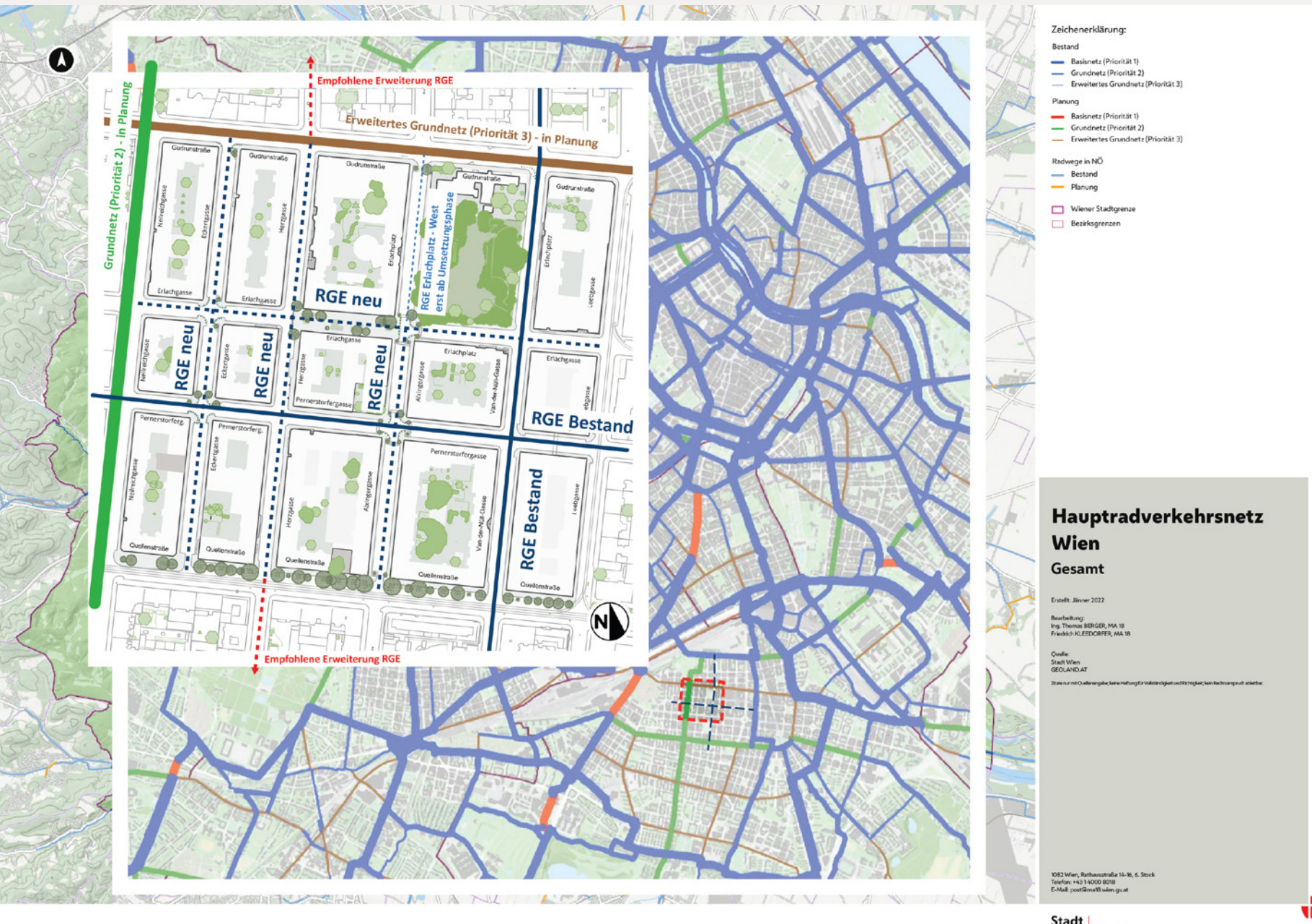
In dieser Umsetzung des Supergrätzls entsteht im Zentrum des Gebietes eine ringförmige Fußgängerzone im Bereich Erlachgasse, Herzgasse, Pernerstorfergasse und Alxingergasse.

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Im Supergrätzl kommen mehrere Maßnahmen zur Anwendung, die sowohl den Fußverkehr als auch die Barrierefreiheit im Grätzl fördern.

Die Kreuzungsbereiche im Supergrätzl werden durchwegs mit Gehsteigvorziehungen ausgeführt, die Gehsteigkanten dabei abgesenkt und die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen optimiert.

Bereits für die Supergrätzl-Pilotphase werden die Gehrelationen an Straßenkreuzungen von Hindernissen freigehalten und die Sichtbeziehungen mittels Bodenmarkierungen (Sperrflächen) verbessert.



Das Supergrätzl im Hauptradverkehrsnetz

Im Supergrätzl ist auf fast allen Straßen schon in der Pilotphase das Radfahren gegen die Einbahn möglich. So wird das Supergrätzl als „fahrradfreundliche Insel“ zu einer angenehmen Ausweichroute zu den vielbefahrenen Straßen am Rand des Gebietes. Für die Zukunft ist das Supergrätzl ein Ausgangspunkt für weitere Verbesserungen für den Radverkehr.

*Während der Supergrätzl-Pilotphase kann der Straßenabschnitt am Erlachpark West aufgrund der Ampel an der Kreuzung Gudrunstraße / Alxingergasse noch nicht mit Radfahren gegen die Einbahn verordnet werden.