Knollconsult
Unternehmensgruppe

Masterplan Gehen
Bezirk Ottakring

Stand: Februar 2022

KNOLLCONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH

Wien, Krems, Eisenstadt, Gratkorn
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Masterplan Gehen Bezirk Ottakring

Auftraggeber

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Auftragnehmer

Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH
Obere Donaustraße 59
1020 Wien
AUSTRIA
+43 1 2166091
office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Bearbeitung

DI Thomas Knoll
DI Ursula Aichhorn
Florian Woller MA

Stand Februar 2022

Inhalt

1 Einleitung 5

1.1 Der Nutzen des Zu-Fuß-Gehen 5

1.2 Das Planungsinstrument Masterplan Gehen 7

2 Ziele der Stadt Wien 9

3 Bearbeitungsmethode 12

3.1.1 Eingangsdaten 12

3.1.2 Bearbeitungsschritte 12

3.1.3 Analyseschritte 12

4 Bezirks-Steckbrief 14

4.1 Flächennutzung 14

4.2 Modal Split 15

4.3 Bevölkerungsstruktur 16

5 Bestandsanalyse 17

5.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen 17

5.1.1 Grün- und Freiräume 17

5.1.2 Grünausstattung im Straßenraum 17

5.2 Wegenetz 17

5.2.1 Typisierung des Wegenetzes 17

5.2.2 Eigenschaften des Fußwegenetzes 18

5.3 POI und Kommunikationsorte 19

5.4 Konfliktstellen des Fußwegenetzes 19

6 Planungsprämissen und Handlungsfelder 20

6.1 Planungsprämissen, die für alle Handlungsfelder gelten 20

6.2 Stadt der kurzen Wege ➲ engmaschiges lokales Fußwegenetz 20

6.3 Grün- und Freiraumverbindungen gemäß Leitbild Grünräume Wien ➲ grüne Hauptverkehrsachsen für den Fuß- und Radverkehr 21

6.4 Gesundes Stadtklima und hohe Lebensqualität ➲ Grüne Infrastruktur und Intermodalität 22

6.5 Urbanität und Multifunktionalität ➲ lebendige Geschäftsstraßen und attraktive lokale Zentren 23

6.6 Gesundheit von Kindern und Jugendlichen ➲ mehr Platz für Spiel, Bewegung und Begegnung 23

6.7 Sicherheit / Inklusion / Kommunikation ➲ Fußwege als Verbindung zu Begegnungsorten 24

6.8 Identität von Stadtquartieren ➲ Stärkung des Grätzelcharakters, bezirksspezifische Projekte, Einbindung der Bevölkerung 25

7 Leitbild und Maßnahmenkonzept für das Zu-Fuß-Gehen im Bezirk Ottakring 26

7.1 Aufwertung und Ergänzung der ostwest-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes 26

7.2 Aufwertung und Ergänzung der nordsüd-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes 27

7.3 „Links“ zu POI in den Nachbarbezirken 28

7.4 Qualitätsverbesserung des lokalen Fußwegenetzes im gründerzeitlich geprägten östlichen Bezirksteil 29

7.5 Begrünung von Nebenstraßen zur Erhöhung des Gehkomforts 30

7.6 Sichere Bewegungs- & Spielräume für Kinder 31

7.7 Sichere Schulumfelder 31

7.8 Verbindung von Schulstandorten im Umfeld der Herbststraße 32

7.9 Bezirksquerende Nord-Süd-Verbindungen 33

7.10 Attraktivierung von Geschäftsstraßen und Verringerung der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen 34

7.11 „Green Links“ – Anbindungen an Erholungsräume und Sportplätze im westlichen Teil von Ottakring 35

7.12 Öffnung und Mehrfachnutzung von nicht-öffentlichen Flächen 35

7.13 „Entree Wienerwald“ zwischen innerem und äußerem Ottakring 36

7.14 Nord-Süd-Verbindung zwischen Sandleitenhof und Breitenseer Straße 37

7.15 Nord-Süd-Verbindung zwischen Sandleitenhof und Friedhof Ottakring 37

7.16 Qualitätsverbesserung des lokalen Fußwegenetzes im locker bebauten westlichen Bezirksteil 38

7.17 Spazierwegenetz Umfeld Pensionistenheim Liebhartstal 39

7.18 Spazierwege Umfeld Schloss Wilhelminenberg und zu weiteren Ausflugszielen 39

7.19 Durchlässigkeit Friedhof Ottakring 40

8 Themenkarten 41

8.1 Leitbild 41

8.2 Grundlagen 41

8.2.1 Grün- und Freiräume 41

8.2.2 Grünausstattung im Straßenraum 41

8.2.3 Typisierung des Wegenetzes 41

8.2.4 Eigenschaften des Fußwegenetzes 41

8.2.5 Themenkarte POI und Kommunikationsorte 41

8.2.6 Themenkarte Konfliktstellen des Fußwegenetzes 41

1 Einleitung

Gehen ist eines der ersten Dinge, die man als Kind lernt und eines der letzten Dinge, die man im Alter aufgeben möchte. Es ist damit die ursprünglichste aller Fortbewegungsart.[1] Der überwiegende Anteil an zurückgelegten Wegen in Wien kommt nicht ohne das Zu-Fuß-Gehen aus. Wege, die kürzer als 500 m sind, werden fast ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Bei Wegen zwischen 500 m und einem Kilometer bevorzugen immer noch knapp 80 % das Gehen gegenüber anderen Fortbewegungsarten. Immerhin ein Viertel aller Wege fallen in diese beiden Kategorien. Auch bei längeren Wegen ist das Zu-Fuß-Gehen unabdingbar, wenngleich die Zahlen diesem Umstand nicht ganz gerecht werden. Denn die meisten Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln, einem Auto oder Fahrrad zurückgelegt werden, beginnen oder enden mit einem mehr oder weniger langen Fußweg. Bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder wenn man sich intermodal fortbewegt, kommt es außerdem oftmals zu Umstiegen, die in der Regel ebenso fußläufig zurückgelegt werden. Erst durch die Erfassung dieser Teiletappen wird deutlich, welchen Wert das Zu-Fuß-Gehen als eigenständige Fortbewegungsart hat. Der Anteil der Fußwege an allen in Wien zurückgelegten Teiletappen liegt bei über 50% und ist somit doppelt so hoch als bei der gängigen Berechnungsmethode des sogenannten Modal Splits.[2]

1.1 Der Nutzen des Zu-Fuß-Gehen

- Gesundheit

Bewegung fördert nachweislich die Allgemeingesundheit. Auch die aktive Mobilität, also das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, leisten in diesem Zusammenhang einen Beitrag und unterstützen die Vorbeugung von vielen Krankheiten wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Depressionen, Rücken- oder Gelenksbeschwerden. Von einer gesünderen Bevölkerung kann in der Folge auch das Gesundheitssystem selbst durch eine verminderte Anzahl an notwendigen Behandlungen profitieren.[3] Mit der aktiven Mobilität geht auch ein verringerter Ausstoß von Luftschadstoffen und Feinstaub einher, was wiederum der Gesundheit guttut. Dieser Effekt kann durch Begrünungen im Straßenraum, die die Luft zusätzlich kühlen und filtern, sogar noch verstärkt werden.[4]

- Urbanität

Menschen spielen in der Belebung des Stadtraums eine zentrale Rolle. Das Gehen ermöglicht wie keine andere Fortbewegungsart spontane Entscheidungen und soziale Interaktionen. Durch Fußgänger:innen können Straßenräume bzw. öffentliche Grün- und Freiräume zum Wohnzimmer der Stadt werden. Das kommt nicht nur den Menschen selbst in Form der wahrgenommenen Urbanität zugute, sondern auch der lokalen Wirtschaft in Form von Laufkundschaft. Die durch Fußgänger:innen erreichte Urbanität macht die Stadt, ihre Stadtteile und ihre Quartiere, für die Bewohner:innen aber auch für Besucher:innen, interessanter und attraktiver.

- Ressourcen & Umwelt

Zu-Fuß-Gehen ist die ressourcen- und umweltschonendste Fortbewegungsart. Wichtigster Aspekt diesbezüglich ist der für die Bewegung anfallende Energieaufwand. Während bei anderen Fortbewegungsarten fossile Brennstoffe, elektrische Energie und/oder aufwändig produzierte Hilfsmittel zum Einsatz kommen, braucht es für das Zu-Fuß-Gehen lediglich die körpereigene Energie, sowie alltägliche Ausstattung wie Kleidung und Schuhe.[5] Folgen

[1] klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 15)

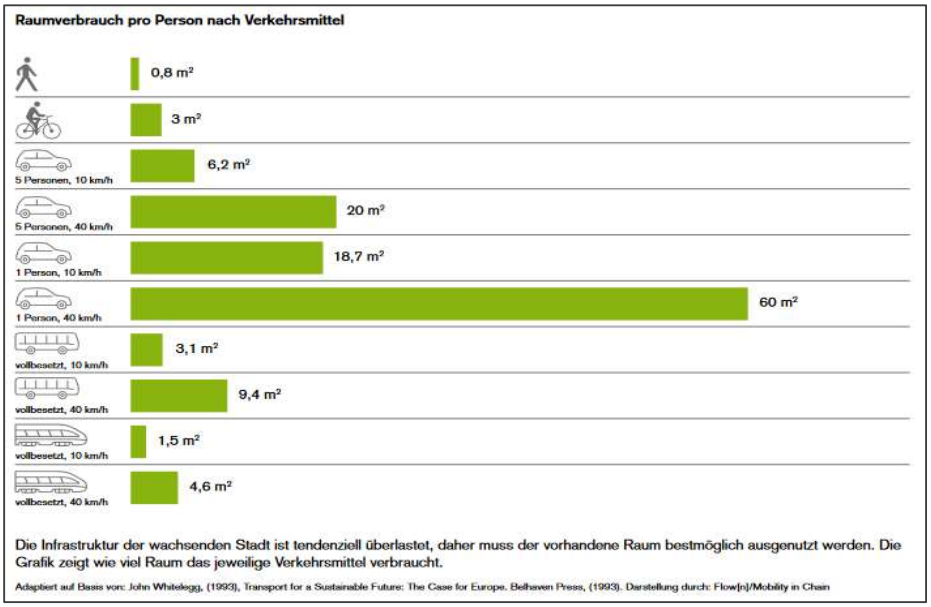
[2] Stadt Wien (2021): Aktive Mobilität in Wien bzw. klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 9)

[3] Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (S. 20)

[4] Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 38)

[5] Stadt Wien (2004): Gehen in Wien (S. 6)

dieses Umstands sind ein entsprechend kleiner ökologischer Fußabdruck sowie ein entsprechend geringer Ausstoß von Luftschadstoffen wie CO_2. Darüber hinaus entsteht beim Zu-Fuß-Gehen kaum Feinstaub oder Lärm. Zu guter Letzt schützt das Zu-Fuß-Gehen außerdem den Boden, der besonders in Städten ein kostbares Gut ist. Denn das Gehen nimmt im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten nur einen Bruchteil der Fläche in Anspruch.



6

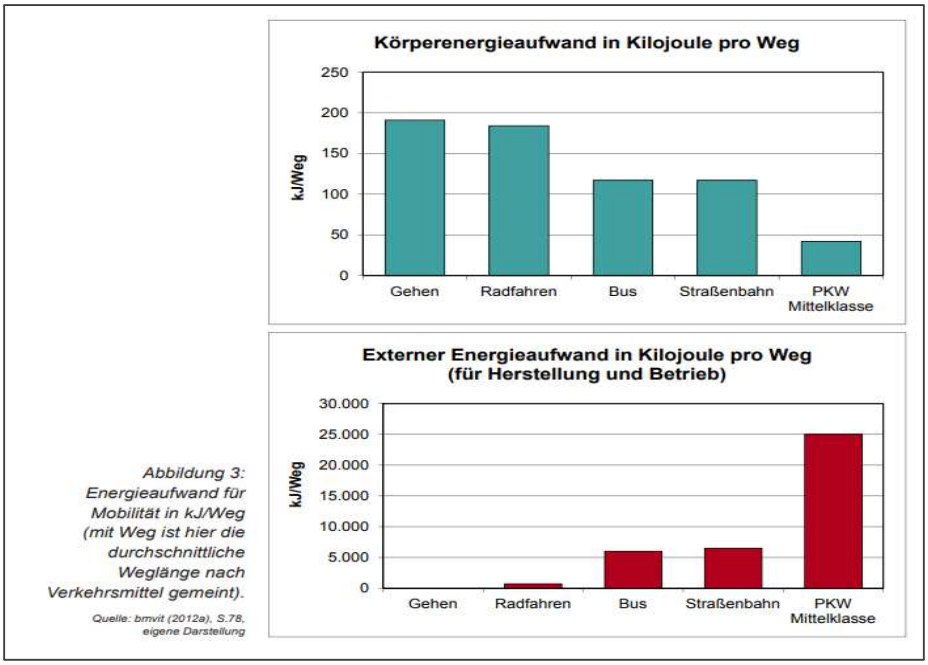


Abbildung 3: Energieaufwand für Mobilität in kJ/Weg (mit Weg ist hier die durchschnittliche Weglänge nach Verkehrsmittel gemeint).

Quelle: bmvit (2012a), S.78, eigene Darstellung

7

[6] Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel (Quelle: STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität, S. 48)

[7] Energieaufwand in Kilojoule pro Weg (Quelle: Masterplan Gehen, Strategie zur Förderung des Fußgänger:innernverkehrs in Österreich, Verf.: bmvit, Wien 2015, S. 12

- Inklusion

Die Förderung des Zu-Fuß-Gehens umfasst durch die Zugänglichkeit dieser Fortbewegungsart auch eine soziale Komponente. Zu-Fuß-Gehen ist fast allen Menschen von Natur aus möglich und trägt zu einer faireren Gesellschaft bei.[8] Der Schaffung von hochwertiger Infrastruktur für Fußgänger:innen kommt speziell jenen Menschen, die zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse aus unterschiedlichen Gründen keine Wahlfreiheit haben, zugute. Kinder, ältere Personen oder Menschen, die in ihren Sinnen oder ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, sind oftmals auf den öffentlichen Verkehr bzw. das Zu-Fuß-Gehen, und somit auch auf eine entsprechende Infrastruktur, angewiesen. Der Umstand, dass im Jahr 2040 im Vergleich zu 2018 knapp 125.000 mehr Personen, die 65 Jahre oder älter sind, in Wien leben werden, trägt zur Bedeutung dieses Arguments für eine fußverkehrsfreundliche Stadt bei.[9]

Sozial benachteiligte Personen profitieren aufgrund der mit dem Zu-Fuß-Gehen verbundenen Kosteneinsparungen, vor allem im Vergleich zum Autofahren, ebenso von der Förderung des Fußverkehrs.

- Sicherheit

Ein hoher Anteil des Fußgänger:innenverkehrs am Gesamtverkehr trägt zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum bei. Das gilt sowohl für die Verkehrssicherheit als auch für die Sicherheit vor kriminellen Übergriffen. Einerseits ist die Rücksichtnahme seitens der Fahrzeuglenker:innen höher, wenn viele Menschen als Fußgänger:innen im Straßenraum unterwegs sind. Andererseits beugt ein belebter Straßenraum dem Entstehen von Angsträumen und einer damit einhergehenden Angst vor kriminellen Übergriffen vor. In beiden Fällen spielen auch infrastrukturelle Maßnahmen eine bedeutende Rolle zur Steigerung des Sicherheitsgefühls. Neben der Sicherheit wird durch einen hohen Anteil des Fußgänger:innenverkehrs auch die Akzeptanz von Fußgänger:innen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer:innen gesteigert, was zu mehr Fußverkehr und damit wiederum zu mehr Sicherheit im öffentlichen Raum führen kann.[10]

1.2 Das Planungsinstrument Masterplan Gehen

Der Masterplan Gehen dient der Förderung des Fußverkehrs als eigenständige Fortbewegungsart. Dies soll mit Informationen, Daten und Fakten über den Ist-Zustand des Zu-Fuß-Gehens in Wien und Argumenten, warum das Zu-Fuß-Gehen vor allem in urbanen Räumen eine anstrebenswerte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln ist, gelingen.

Es werden Ziele und Handlungsfelder formuliert, die für die gesamte Stadt Gültigkeit haben. Diese sind aus übergeordneten Strategien wie dem Stadtentwicklungsplan 2025 Stadt Wien (STEP 2025) und dessen Fachkonzepten oder der Smart City Wien Rahmenstrategie, aber auch von den Bedürfnissen seitens unterschiedlicher Nutzer:innengruppen abgeleitet.

Auf Bezirksebene soll im Detail sichtbar werden, wie die übergeordneten Ziele und Handlungsfelder umgesetzt werden können. Dazu wird das bestehende Fußverkehrsnetz analysiert, Konflikte und Potenziale identifiziert und lokalisiert. Darauf aufbauend wird ein Leitbild mit fachlichen Maßnahmenvorschlägen, die zu einer Verbesserung der Fußverkehrssituation im Bezirk beitragen können, erstellt.

Der Masterplan Gehen soll dadurch speziell auch den Bezirken und ihren Entscheidungsträger:innen als Anregung, Inspiration oder fachlich begründete Argumentationsgrundlage dienen und eine Brücke zwischen gesamtstädtischen Strategien und der Umsetzungsebene schlagen.

[8] klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 15)

[9] Stadt Wien (2018): Bevölkerungsprognose – Statistiken

[10] klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 16)

Der Masterplan Gehen soll als ein Baustein des Planungssystems der Stadt Wien fungieren und als eine fachliche Grundlage mit anderen Planungen der Stadt Wien verknüpft werden.

- Aktionsprogramm klimaaktiv mobil

Beim Programm klimaaktiv mobil wird 2021 ein besonderer Fokus auf den Fußverkehr gelegt. Die Forcierung der aktiven Mobilität, und damit des Fußverkehrs ist ein wichtiger Hebel, um Mobilität in Österreich nachhaltiger zu gestalten und die Klima- und Energieziele zu erreichen. klimaaktiv mobil ist ein Programm des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung.[11]

- Welche Maßnahmen werden gefördert?

Der Fußverkehr ist ein zentraler Bestandteil des Programms klimaaktiv mobil und wird, wie im Jahresprogramm 2021 festgelegt, auch entsprechend gefördert. Im Fokus stehen Investitionen, die zu einer fußverkehrsfreundlichen Stadtgestaltung, zur Vermeidung von Umwegen, zur Erhöhung der Durchlässigkeit, sowie zur Etablierung einer Stadt der kurzen Wege beitragen. Gefördert werden insbesondere bauliche, raum- und siedlungsplanerische, sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen. Durch die Kombination verschiedener Maßnahmen kann ein maximaler Fördersatz von 50% erreicht werden.[12]

Alle Details zu den Förderbedingungen sind im Leitfaden des Aktionsprogramms klimaaktiv mobil – Radverkehr und Mobilitätsmanagement (Jahresprogramm 2021) zu finden.

[11] klimaaktiv (2021): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil - Radverkehr und Mobilitätsmanagement

[12] Klimaaktiv (2021): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil - Radverkehr und Mobilitätsmanagement (S. 9-11)

2 Ziele der Stadt Wien

Ziele gemäß Stadtentwicklungsplan 2025 Stadt Wien (STEP 2025) und der zugehörigen Fachkonzepte

Die Stadt Wien nimmt in unterschiedlichen strategischen Dokumenten sowohl direkt als auch indirekt Bezug auf das Zu-Fuß-Gehen. Die formulierten Strategien und Ziele sind Grundlage für den Masterplan Gehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit folgt eine Analyse der für den Fußverkehr relevanten Festlegungen aus dem STEP 2025, dessen Fachkonzepten zu den Themen Grün- und Freiraum, Mobilität, öffentlicher Raum und Mittelpunkte des städtischen Lebens sowie der Smart City Wien Rahmenstrategie.

Das unmittelbar relevanteste Ziel für das Zu-Fuß-Gehen des STEP 2025 ist die **„Entwicklung und Umsetzung eines dichten Wiener Fußwegenetzes“**[13], das eine komfortable und sichere fußläufige Mobilität ermöglicht. Das soll durch breite Gehsteige, durch Begrünungs- und Beschattungsmaßnahmen, durch die Schaffung von attraktiven Verweilmöglichkeiten, durch fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen und durch eine gute Vernetzung erreicht werden. Mit diesem Ziel einher geht die generelle Bevorrangung des Umweltverbundes bzw. der aktiven Mobilität. In diesem Zusammenhang sehen die strategischen Ziele der Stadt Wien vor, dass dem Umweltverbund mehr Platz eingeräumt wird, um den **Straßenraum in Zukunft fairer zu verteilen**. Das bedeutet, dass die prioritäre Stellung des Umweltverbundes auch in der Straßengestaltung erkennbar sein soll und der Flächenanteil von umweltfreundlichen und platzsparenden Verkehrsmitteln an dafür geeigneten Standorten zulasten des motorisierten Individualverkehrs gesteigert werden soll.[14]

Durch Maßnahmen, wie der Ausweisung von **Begegnungs-, Fußgänger:innen- und Tempo 30-Zonen** sowie der **Schaffung neuer Durchgänge** und direkter **quartiersübergreifender Achsen für den Fußverkehr** sollen im Jahr 2025 80 % der Wege mit dem Umweltverbund und nur mehr 20 % der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.[15] Ein bedeutendes Mittel zur Erreichung dieses Ziels ist die **Intermodalität**, also wenn zur Bewältigung einer Wegekette mehr als ein Fortbewegungsmittel genutzt wird. Die intermodale Mobilität wird beispielsweise von barrierefreien Umsteigeknotenpunkten, von witterungsgeschützten Wartebereichen sowie von der Verfügbarkeit anderer Fortbewegungsmittel wie Sharing-Angeboten begünstigt.[16]

> *„Die Stadt Wien bekennt sich zu einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs als Umweltverbund.“*[17]
>
> *„Die Attraktivierung von Umsteigemöglichkeiten zwischen Fuß-, (Leih-)Rad-, Elektromobilität, Car-Sharing-Mobilität, (Elektro-)Taxi und öffentlichem Verkehr ist entscheidende Voraussetzung dafür, den Anteil des Umweltverbundes an den gesamten Wegen in der Stadt zu steigern.“*[18]

Ein weiteres für den Fußverkehr relevantes und in den strategischen Dokumenten wiederkehrendes Themenfeld ist jenes der **Urbanität**. Unter diesem Konzept können einige Aspekte zusammengefasst werden, die eng miteinander verflochten sind und sich gegenseitig bedingen. Kompakte Siedlungsformen und die dadurch erreichte urbane Dichte

[13] Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 108)

[14] Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 110)

[15] Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 106)

[16] Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 107) bzw. Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (S. 68)

[17] Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (S. 9)

[18] Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 103)

ist ein Grundstein für die von Wien anvisierte „**Stadt der kurzen Wege**“**.** In dieser soll es nicht nur eine „flächendeckende und fußläufig zu erreichende Nahversorgung“, sondern auch ein feinmaschiges **Grün- und Freiraumnetz** geben, das für alle Bewohner:innen Wiens vom Wohnort innerhalb von 250 Metern erreichbar ist.[19] Eine Stadt der kurzen Wege soll auch in eine **polyzentrale Stadtstruktur** eingebettet werden, sodass möglichst viele Menschen von diesen Vorteilen profitieren können.

Damit in der „Stadt der kurzen Wege“ auch ein Gefühl der Urbanität vermittelt wird, braucht es **lebendige Erdgeschoßzonen**, die sich über ihre Angebots- und Nutzungsvielfalt definieren, und Menschen, die den öffentlichen Raum beleben und die Angebote nutzen.[20] Da verkehrsberuhigte Zonen die Nutzung des Straßenraums für Menschen ermöglichen, leisten diese auch einen Beitrag zur Urbanität. Gleichzeitig fördern urbane Zentren aufgrund der kurzen Wege und der Verfügbarkeit vielfältiger Angebote wiederum die aktive Mobilität – also das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren. Die Urbanität dient also der aktiven Mobilität und umgekehrt. Darüber hinaus profitiert von der Urbanität und der damit verbundenen Frequenz an Fußgänger:innen außerdem die lokale Wirtschaft.

> *„Die Stadt der kurzen Wege als Leitbild der Stadtentwicklung wird durch […] grüne Infrastrukturachsen unterstützt, welche der nicht-motorisierten Bewegung in der Stadt Raum und Möglichkeit bietet.“*[21]

> *„Der öffentliche Raum soll Alltagsbewegung fördern, Kommunikation und Begegnung unterstützen, Verweilen und Aufenthalt ermöglichen“*[22]

> *„Zentren sollen zu Fuß und mit dem Rad gut erreich- und nutzbar sein. Nötig sind daher attraktiv gestaltete, breite Fußwege und gut ausgebaute Radwege. So sind Wege ins Zentrum und im Zentrum angenehm und sicher.“*[23]

Die Ziele, die sich mit der **Nachhaltigkeit und dem Stadtklima** beschäftigen, gehen mit jenen zur Urbanität und jenen zur Forcierung des Umweltverbunds Hand in Hand. Hierbei geht es unter anderem um die Reduktion der Treibhausgasemissionen, die Senkung des Energieverbrauchs, die Schaffung von Grünschneisen, einen sinkenden Motorisierungsgrad oder die Reduktion der Lärm- und Hitzebelastung.[24] All diese Ziele werden durch die bereits genannten Maßnahmen aus den anderen Zielbereichen unterstützt. Weitere Handlungsfelder, die zur Zielerreichung im Bereich der Nachhaltigkeit und des Stadtklimas beitragen können, sind beispielsweise die langfristige Sicherung und der Ausbau des Grünraumnetzes oder die Verwendung von Begrünungselementen zur Kühlung der Stadt.

> *„Bessere Verbindungen für den Fußgänger:innen- und Radverkehr erhöhen den Anteil des Umweltverbundes im Modal Split. Dies trägt zudem zur Treibhausgasreduktion und zur Senkung des Energieverbrauchs bei.“*[25]

Letztendlich geht es der Stadt Wien bei der Erreichung dieser Ziele gleichzeitig um **soziale Inklusion, Barrierefreiheit und Fairness**. So soll in der Gestaltung von öffentlichen Räumen, ob Grün- oder Freiräume oder der Straßenraum, auf alle Nutzer:innen und insbesondere auf vulnerable Personengruppen Bedacht genommen werden. Ob ein öffentlicher Raum diese Anforderung erfüllt und nutzer:innengerecht, adäquat und qualitätsvoll gestaltet ist, ist laut den Fachkonzepten des STEP 2025 nicht nur von der

[19] Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 54 bzw. S. 118)

[20] Stadt Wien (2020): STEP 2025 – Fachkonzept Mittelpunkte des Städtischen Lebens – Polyzentrales Wien (S. 19)

[21] Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 15)

[22] Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 49)

[23] Stadt Wien (2020): STEP 2025 – Fachkonzept Mittelpunkte des Städtischen Lebens – Polyzentrales Wien (S. 18)

[24] Stadt Wien (2019): Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050 (S. 132ff) bzw. Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 119)

[25] Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 25)

Verfügbarkeit von ausreichend Platz, im Falle des Fußverkehrs gemessen an der **Gehsteigbreite**, sondern auch von **attraktiven Verweilmöglichkeiten** und Sicherheitsaspekten, beispielsweise auf **Schulvorplätzen**, abhängig.

> *„Dabei geht es […] um öffentliche Räume, die für alle gleichermaßen funktionieren und unterschiedlichen Ansprüchen des Zusammenlebens gerecht werden.*“[26]
>
> *„Insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie für ältere Menschen ist die Bewegungsfreiheit in der Stadt (wieder-)herzustellen.“*[27]

Die Strategien und Ziele der Stadt Wien sind eng miteinander verflochten und zeichnen eine Vision für die zukünftige Entwicklung der Stadt. Als ein Instrument, das eine Brücke zwischen Strategie und Umsetzung schlagen will, nimmt sich der Masterplan Gehen den strategischen Überlegungen der Stadt Wien an und versucht diese mit den nachfolgenden Zielen, Handlungsfeldern und Projekten in die Realität zu übersetzen.

[26] Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 23)

[27] Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 29)

3 Bearbeitungsmethode

3.1.1 Eingangsdaten

- Geodaten: data.gv.at
- Geodaten der Abt. MA 18 (Leitbild Grünräume)
- Intermodales Verkehrsreferenzsystem Österreich (GIP.at)
- wien.gv.at/stadtplan
- street.view
- Inputs des betrachteten Bezirks

Hinweise zu den Daten:

Es wurde jeweils der aktuellste Stand der verfügbaren Geodaten herangezogen. Diese entsprechen nicht immer der tatsächlichen Bestandssituation. Beispielsweise ist der Stand der dargestellten Schutzwege mittlerweile durch neu hinzugekommene Schutzwege während der letzten Monate nicht mehr ganz aktuell. Wo bekannt, wurden diese nachdigitalisiert.

Die Gehsteigbreiten des Geodatensatzes beruhen auf der baulichen Breite der Gehsteige; tatsächlich sind mehrere Gehsteige zum Teil als Kfz-Stellplätze markiert. Dies ist in dem Geodatensatz nicht berücksichtigt. Aufgrund des hohen Bearbeitungsaufwandes konnte diesbezüglich keine flächendeckende Erhebung durchgeführt werden.

3.1.2 Bearbeitungsschritte

- Identifizierung von übergeordneten Zielen der Stadt Wien (STEP 2025 und zugehörige Fachkonzepte) als Basis für eine zielorientierte Bearbeitung des Masterplans Gehen
- Definition von Planungsprämissen und von Handlungsfeldern in Ableitung der Ziele und Strategien der Stadt Wien
- Davon abgeleitet Definition von Grundanforderungen für das Fußwegenetz
- Ermittlung von Gebieten mit Grünraumdefiziten: daraus leitet sich ein höherer Bedarf der Inanspruchnahme von öffentlichen Straßen für Freizeit- und Erholungszwecke ab
- Identifizierung von sensiblen Bereichen (bspw. Schulumfelder): daraus leitet sich eine höhere Dringlichkeit der Maßnahmenumsetzung ab
- Identifizierung von Konflikten und Problemstellen im Fußwegenetz (bspw. zu schmale Gehsteige, Unfallpunkte, fehlende Querungshilfen)
- Identifizierung von bezirksspezifischen Potenzialen und Qualitäten
- Erarbeitung eines Leitbildes aufbauend auf der fachlichen Analyse und Einarbeitung von Inputs seitens des betrachteten Bezirks
- Erarbeitung eines Entwurfs zu Leitprojekten und von Maßnahmenvorschlägen
- Abstimmung des Entwurfs mit dem Bezirk

3.1.3 Analyseschritte

3.1.3.1 Ermittlung POI und relevante raumstrukturelle Gegebenheiten

- Ermittlung von relevanten POI in Anlehnung an das „Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen“, Hrsg: BMK, Wien, Dezember 2021
- Typisierung des Fußwegenetzes

3.1.3.2 Ermittlung von Konfliktstellen des Fußwegenetzes

- Gefahrenstellen lt. Schulwegpläne: Eingangsdaten MA 18
- Unfallhäufungspunkte: Eingangsdaten MA 18
- Lücken im Wegenetz (Barrieren durch langgestreckte Baublöcke ohne Querungsmöglichkeit):
- Zu gering dimensionierte Gehsteigbreiten (< 1,2 m in Nebenstraßen, < 2 m in Hauptverkehrsstraßen und Grün- und Freiraumachsen, < 3 m in Geschäftsstraßen)
- Straßenabschnitte außerhalb von Querungshilfen (> 50 m) in Geschäftsstraßen und Hauptstraßen: GIS-technische Verschneidung
- Fehlende / problematische Querungsmöglichkeiten: basierend auf Orthophoto der Stadt Wien und Google Streetview
- Mangelhafte Grünausstattung von Grün- und Freiraumverbindungen (Anzahl an Bäumen im Umfeld von Baublöcken): GIS-technische Verschneidung basierend auf dem Baumkataster der Stadt Wien

3.1.3.3 Ermittlung von sensiblen Bereichen

Grundlage für die Priorisierung von Maßnahmen

- Gebiete mit Grünraumdefiziten:

Gebiete außerhalb des Einzugsbereichs von öffentlichen Grünräumen (5.000+ m²)

  - 1.000 m-Puffer bei Grünräumen mit überregionaler Bedeutung
  - 500 m-Puffer bei Grünräumen mit regionaler Bedeutung
  - 250 m-Puffer bei Grünräumen mit lokaler Bedeutung

- Umfeld von Schulen:

150 m-Puffer um Standorte

- Umfeld von Pensionistenheimen:

300 m-Puffer um Standorte

- Zentrale Orte:
  - Konzentration von mehreren POI wie Grätzelzentren
  - Hohe Fußgänger:innenfrequenzen wie Kreuzungsbereiche, Verkehrsknotenpunkte
  - Zonale Abgrenzung des Bereiches mit Maßnahmenerfordernis

3.1.3.4 Ermittlung des vorrangigen Handlungsbedarfs als Hinweise zur Priorisierung von Maßnahmen

- Verschneidung von Konfliktstellen des Fußwegenetzes mit sensiblen Bereichen
- Verschneidung von Konfliktstellen des Fußwegenetzes mit Grün- und Freiraumachsen
- Verschneidung von Konfliktstellen des Fußwegenetzes mit Geschäftsstraßen

4 Bezirks-Steckbrief

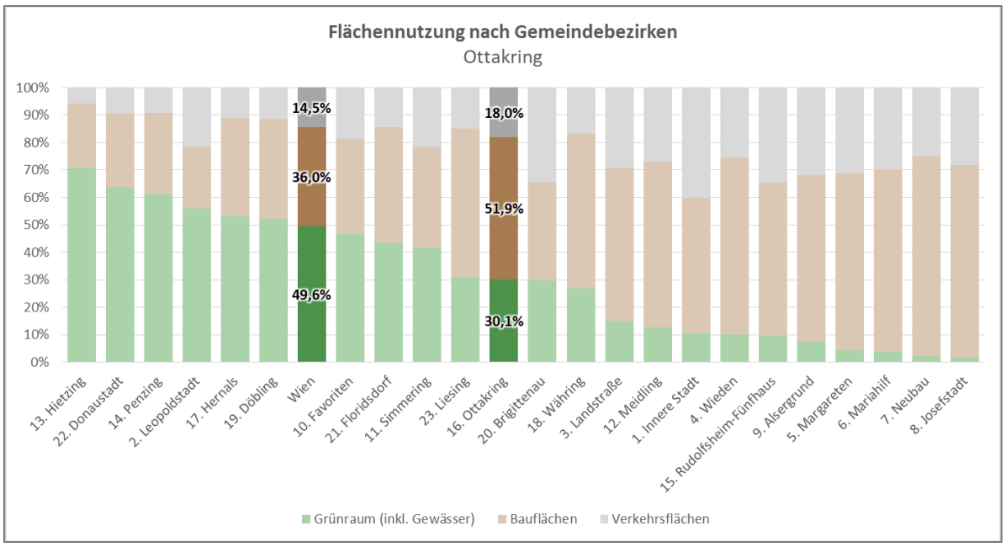
Überblick von Kenngrößen basierend auf den statistischen Daten der Stadt Wien

4.1 Flächennutzung

Ottakring liegt hinsichtlich des Grünraumanteils mit rd. 30 % deutlich unter dem Wiener Durchschnitt. Fast 50 % des gesamten Wiener Stadtgebietes stellten Grünraumflächen dar. Mehr als die Hälfte der Bezirksfläche Ottakring entfällt auf Bauflächen, der Wiener Durchschnitt beträgt 36 %. Mit 18 % Anteil an Verkehrsflächen liegt Ottakring über dem Wiener Durchschnitt von 14,5 %.

Ottakring ist strukturräumlich in zwei Teile gegliedert. Im Osten liegt das gründerzeitlich geprägte Stadtgebiet mit einer hohen Bebauungsdichte, im Westen das locker bebaute und durchgrünte Stadtgebiet mit Anteilen des Großgrünraumes Wienerwald.

Durch den niedrigeren Grünraumanteil im gründerzeitlich geprägten Gebiet sind die gute fußläufige Erreichbarkeit der Grünräume im westlichen Gebiet sowie eine qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur von besonderer Bedeutung.



28

[28] eigene Darstellung basierend auf Stadt Wien (2018): Realnutzungskartierung 2018

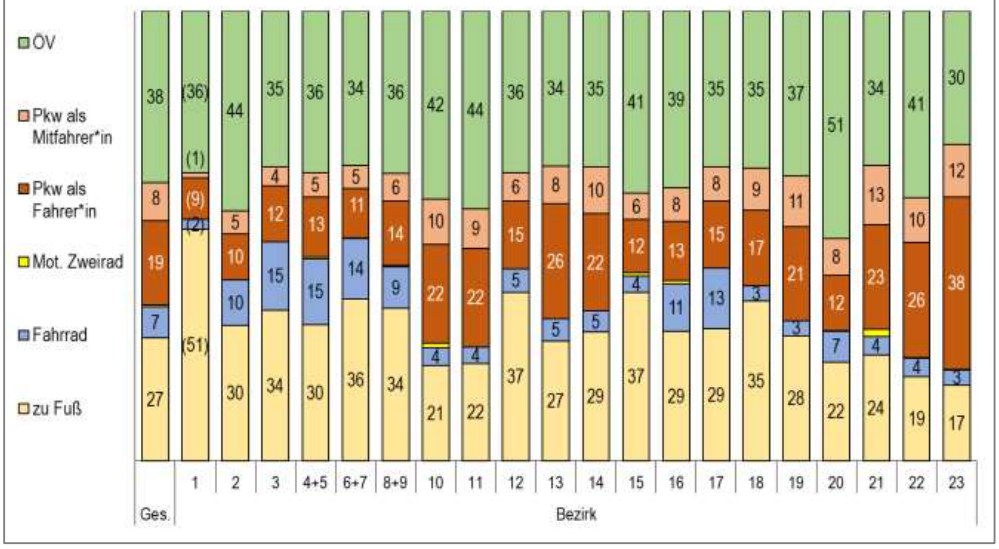
4.2 Modal Split

Der Anteil des Zu-Fuß-Gehens, des Radfahrens und des öffentlichen Verkehrs lagen im Zeitraum von 2015 bis 2019 bei den Bewohner:innen Ottakrings knapp über dem Wiener Durchschnitt. Etwa 40 % der Wege wurden mit dem ÖV, 11 % mit dem Fahrrad und 29 % zu Fuß zurückgelegt. Rund ein Fünftel der Wege wurden mit dem Auto zurückgelegt, der Wiener Durchschnitt weist einen Anteil von 27 % auf.

Interessant ist, dass der Nachbarbezirk Rudolfsheim-Fünfhaus mit einem Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege von 37 % deutlich über Ottakring liegt. Hernals hingegen weist wie Ottakring einen Anteil von 29 % auf.

Als Zubringer für öffentliche Verkehrsmittel spielt die Fußverkehrsinfrastruktur eine wichtige Rolle, die Intermodalität und damit auch den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split weiter zu steigern.

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten
1. Bezirk: geringe Fallzahlen (n=259 Wege) – Abb. bezieht sich auf 2015-2019

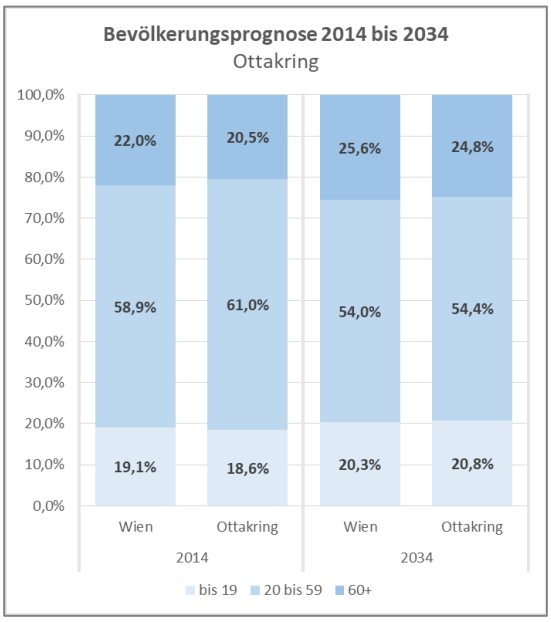


[29]

[29] Stadt Wien (2021): Aktive Mobilität in Wien (S. 40)

4.3 Bevölkerungsstruktur

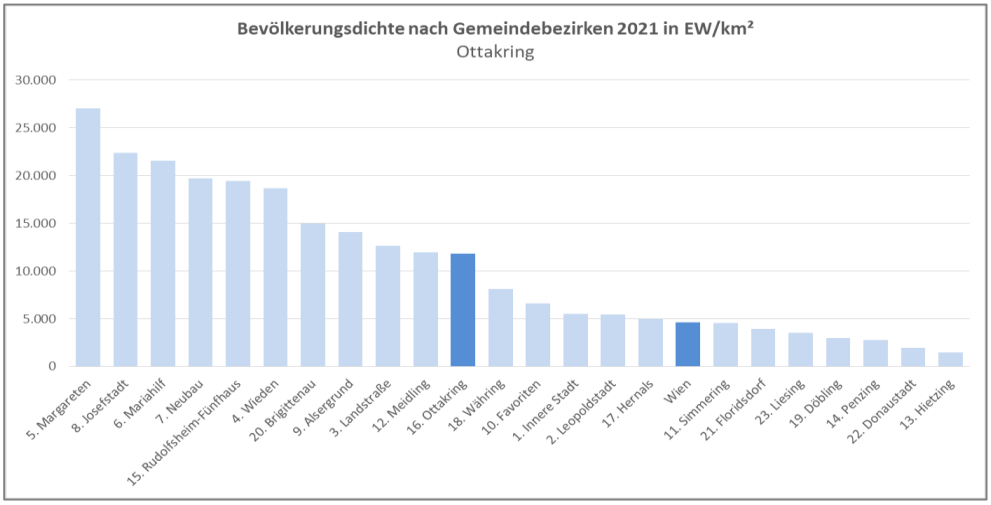
Kinder und ältere Personen profitieren, wie in Kapitel 1.1 bereits erläutert, überdurchschnittlich von Maßnahmen für eine fußverkehrsfreundliche Stadt. Diese beiden Bevölkerungsgruppen sind in ihrer Mobilität oftmals auf das Zu-Fuß-Gehen bzw. den öffentlichen Verkehr angewiesen. Aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungsanstiegs sowohl bei jungen als auch bei älteren Menschen ist Zu-Fuß-Gehen ein Thema für die Zukunft. Das trifft auch auf Ottakring zu. Während im Jahr 2014 noch überdurchschnittlich viele Bewohner:innen Ottakrings zwischen 20 und 59 Jahre alt waren, nähert sich Ottakring in den nächsten Jahren dem Wiener Durchschnitt. Der Bevölkerungsprognose zufolge steigt der Anteil der jungen Personen in Ottakring von 2014 bis 2034 um 2%. Bei den älteren Personen wird im selben Zeitraum sogar mit einem Anstieg um 4% gerechnet.



30

Eine weitere wichtige Kennzahl in diesem Zusammenhang ist die Bevölkerungsdichte. Wien wächst und mehr Menschen benötigen mehr Platz - sei es im Wohnbau, bezüglich Naherholungsräumen oder im öffentlichen Straßenraum.

Ottakring weist eine überdurchschnittlich hohe Bevölkerungsdichte auf, wobei es innerhalb des Bezirks beträchtliche Unterschiede gibt. Die gründerzeitlichen Viertel zwischen Gürtel und der zentral gelegenen Bahntrasse weisen eine hohe Bevölkerungsdichte auf. Der westliche Teil des Bezirks ist vergleichsweise dünn besiedelt und weist großflächige Grünräume auf, die ein wichtiges Ziel für Fußgänger:innen sind.



31

[30] eigene Darstellung basierend auf Stadt Wien (2014): Bevölkerungsprognose 2014 bis 2034

[31] eigene Darstellung basierend auf Stadt Wien (2021): Statistisches Jahrbuch 2021

5 Bestandsanalyse

In Anlehnung an das „Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen“, Hrsg: Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Wien, Dezember 2021

5.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

5.1.1 Grün- und Freiräume

(siehe Themenkarte Grün- und Freiräume)

Grün- und Freiräume dienen sozialen und ökologischen Funktionen. Sie bieten Platz zum Verweilen und Ausruhen, für soziale Interaktionen und haben einen positiven Effekt auf das Mikroklima. Im Westen Ottakrings befindet sich der Wienerwald, der Besucher:innen aus Ottakring und der gesamten Stadt anzieht.

Hinsichtlich der lokalen Grünraumversorgung gibt es speziell im gründerzeitlichen Bezirksteil unterversorgte Bereiche. Hier stellen der Kongresspark, der Karl-Kantner-Park oder der Huberpark wichtige stadtteilbezogene Freiräume von über 5.000 m² dar. Darüber hinaus gibt es einige Parks in benachbarten Bezirken, deren Einzugsbereiche in den Bezirk Ottakring hineinreichen.

Auch private oder teil-öffentliche Grünräume, wie grüne Innenhöfe oder ein eigener Garten, tragen zur Grünraumversorgung der Bewohner:innen bei. Im Bereich der Kleingarten- und Einfamilienhaussiedlungen fällt die Lage außerhalb des nahen Einzugsbereichs von öffentlichen Grünräumen daher weniger ins Gewicht als in den in dicht bebauten Gründerzeitgebieten.

5.1.2 Grünausstattung im Straßenraum

(siehe Themenkarte Grünausstattung im Straßenraum)

Der Straßenraum soll, speziell in Gebieten mit einem Defizit an Grün- und Freiräumen, durch eine hochwertige Grüngestaltung, als sicherer Bewegungsraum und als Begegnungs- und Kommunikationsraum vielseitige Funktionen erfüllen, die das Wohnumfeld aufwerten und somit das Zu-Fuß-Gehen unterstützen. Die Koppstraße und die Hasnerstraße, die in einem Bereich liegen, wo keine größeren Grünräume zu finden sind, weisen dafür einen dichten Bestand an Straßenbäumen auf. Im nordöstlichen Bezirksteil zwischen Bahntrasse und Thaliastraße hingegen gibt es im Umfeld der meisten Baublöcke weniger als 10 Straßenbäume.

Auch im westlichen Teil Ottakrings gibt es eine Vielzahl an Baublöcken, deren umliegende Straßenräume nur eine geringe Zahl an Bäumen aufweist. Dies wird jedoch durch wohnungsbezogene bzw. private Freiflächen sowie der Nähe zum Wienerwald ausgeglichen.

Hinweis: Die Inhalte der Themenkarte Grünausstattung im Straßenraum basieren auf dem Baumkataster der Stadt Wien, der nur die Bäume auf öffentlichen Flächen umfasst.

5.2 Wegenetz

5.2.1 Typisierung des Wegenetzes

(siehe Themenkarte Typisierung des Wegenetzes)

Hinsichtlich des Wegenetzes gibt es seitens der Stadt Wien einige Grundlagen sowie Festlegungen, die auch Entwicklungsabsichten erkennen lassen. In Ergänzung zum **lokalen**

flächendeckenden Fußwegenetz – das sind die Fußwegverbindungen lt. GIP[32] – gibt es den Typus **Geschäftsstraßen** lt. Stadtstrukturplan[33] und das **Freiraumnetz** lt. dem Leitbild Grünräume[34].

Die Geschäftsstraßen Ottakrings, also Straßen mit belebten Erdgeschoßzonen, liegen im östlichen Bezirksteil und verlaufen in der Regel abseits des Freiraumnetzes. Allerdings fällt auf, dass viele Geschäftsstraßen dort ineinander münden, wo die Freiraumachsen in den Wienerwald beginnen. Dieser Umstand macht den Bereich um Karl-Kantner-Park und 10er Marie zu einem zentralen Ort für den Fußverkehr. In diesem Bereich startet darüber hinaus ein in den Wienerwald führender Stadtwanderweg.

Während der Stadtstrukturplan den Status Quo der Stadtstruktur darstellt, wirft das Leitbild Grünräume auch einen Blick in die Zukunft. So umfasst das darin enthaltene Freiraumnetz, das der Erschließung von Großgrünräumen dient und für alle Bewohner:innen Wiens in 250 m erreichbar sein soll, sowohl bestehende als auch auszubauende Abschnitte.

Die ostwest-gerichteten Achsen des Freiraumnetzes münden in die zentrale nordsüd-gerichtete Freiraumachse entlang der S-Bahntrasse. Im dicht bebauten gründerzeitlichen Bereich östlich der Bahntrasse ist das Freiraumnetz im Vergleich zum westlichen Bezirksteil engmaschiger strukturiert. Die Anbindung des Wienerwalds erfolgt in erster Linie über die Achsen Gallitzinstraße sowie Wilheminenstraße-Paulinensteig-Sprengersteig. Zusätzlich gibt es einige nordsüd-gerichtete Verbindungen in die benachbarten Bezirke.

5.2.2 Eigenschaften des Fußwegenetzes

(siehe Themenkarte Eigenschaften des Fußwegenetzes)

Die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens wird stark von der Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur beeinflusst. Eine bedeutende Rolle spielen hierbei die **Gehsteigbreiten**. In Ottakring sind nur wenige Gehsteigabschnitte zu finden, die unter 1,2 m breit sind. Im gründerzeitlichen Bezirksteil betrifft dies das Umfeld um den Leon-Askin-Park und die Ottakringer Brauerei.

Im dünner besiedelten westlichen Bezirksteil gibt es vermehrt unterdimensionierte Gehsteige. Diese Bereiche weisen allerdings sowohl eine niedrigere Fußgänger:innenfrequenz als auch ein niedrigeres Verkehrsaufkommen auf.

In sensiblen Bereichen und auf Straßen mit einer hohen Fußgänger:innenfrequenz, bspw. im Umfeld von Schulen oder in Geschäftsstraßen, kommt der Gehsteigbreite eine noch größere Bedeutung zu. Gerade in diesen Bereichen ist es wichtig, dass es an bedarfsgerechten Stellen sichere Querungsmöglichkeiten gibt. Verkehrsberuhigte Bereiche, wie Fußgänger:innen-, Begegnungs-, Tempo 30-Zonen oder Wohnstraßen tragen ebenso zur Sicherheit von Fußgänger:innen bei. Während Tempo 30-Zonen in Ottakring mit Ausnahme einiger Hauptverkehrsachsen beinahe flächendeckend zu finden sind, stellen Wohnstraßen und Fußgänger:innenzonen Ausnahmen dar. Allerdings kann es aufgrund der geradlinigen Fahrbahnverläufe auch in Tempo 30-Zonen zu überhöhten Fahrgeschwindigkeiten kommen, insbesondere ohne bauliche Begleitmaßnahmen mit Bremswirkung. Begegnungszonen gibt es in Ottakring zwar noch keine, aber mit der Umgestaltung der Thaliastraße zwischen Gürtel und Feßtgasse sind kürzlich eine Reihe von Maßnahmen gesetzt worden, die zur Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens beitragen.

Hinsichtlich der Eigenschaften des Fußwegenetzes sei abschließend angemerkt, dass es vereinzelt Gehsteige gibt, die zwar eine bauliche Breite von über 2 m vorweisen, jedoch aufgrund der Mitnutzung als Parkstreifen für Kfz Fußgänger:innen nicht vollständig zur Verfügung stehen. Diese Situationen sind aufgrund des fehlenden Datensatzes nicht in den Themenkarten dargestellt.

[32] Intermodales Verkehrsreferenzsystem Österreich

[33] Stadt Wien (2021): Stadtstrukturplan Wien

[34] Stadt Wien (2020): Leitbild Grünräume Wien

5.3 POI und Kommunikationsorte

(siehe Themenkarte POI und Kommunikationsorte)

Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Geschäftsstraßen, Nahversorgungseinrichtungen, Spielplätze und Sportstätten, Plätze und Parks sind Beispiele für wichtige Ziele bzw. für Points-of-Interests (POI). Da diese Orte Fußgänger:innen anziehen und folglich Frequenz erzeugen, ist eine ausreichend dimensionierte und qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur in Bereichen, wo sich POI häufen, von besonderer Bedeutung.

In Ottakring sind solche Häufungen speziell im Umfeld der Thaliastraße und der Ottakringer Straße zu finden. Die hohe Konzentration an POI zieht sich bis zum Karl-Kantner-Park, in dessen Umfeld bspw. das Pensionistenheim Liebhartstal, der Traditionsheurige 10er Marie, das Gasthaus Grünspan mit einem großen begrünten Gastgarten, der Friedhof sowie das Trainingszentrum des Wiener Sportclubs zu finden sind.

Schulstandorte liegen vermehrt südlich der Thaliastraße im Bereich der Herbststraße sowie südlich des Kongressparks. Der Umstand, dass Schüler:innen besonders auf das Zu-Fuß-Gehen angewiesen sind, verleiht der Bedeutung einer guten Fußverkehrsinfrastruktur in diesen Bereichen zusätzliches Gewicht.

5.4 Konfliktstellen des Fußwegenetzes

(siehe Themenkarte Konfliktstellen des Fußwegenetzes)

Bei den Konfliktstellen des Fußwegenetzes wurden fehlende Durchgänge, fehlende oder mangelhafte Querungsmöglichkeiten, zu schmale Gehsteige und Unfallhäufungspunkte erfasst. Die Bedeutung einzelner Konfliktstellen hängt dabei auch von der Funktion der Straße und der Fußgänger:innenfrequenz ab.

Hinsichtlich der Unfälle mit Fußgänger:innenbeteiligung ist in Ottakring eine deutliche Häufung in der Thaliastraße und der Wattgasse festzustellen, wobei anzumerken ist, dass im Beobachtungszeitraum[35] die Thaliastraße noch nicht umgestaltet war. Zudem wurden entlang der Hauptverkehrsachsen Sandleitengasse und Maroltingergasse sowie am Gürtel einige Unfälle verzeichnet. Die Unfallpunkte zeigen, dass Unfälle sowohl auf Schutzwegen als auch in Bereichen, wo Querungsmöglichkeiten fehlen, passieren. Trotzdem braucht es gerade in Geschäftsstraßen, in denen Fußgänger:innen häufig die Straßenseite wechseln, sichere Querungsmöglichkeiten in kurzen Intervallen, um die Sicherheit für Fußgänger:innen zu erhöhen.

Hinsichtlich geringer Gehsteigbreiten bestehen in Ottakring nur vereinzelt Konfliktstellen. Dies ist beispielsweise in der Freiraumachse Grundsteingasse oder in der Geschäftsstraße Neulerchenfelder Straße der Fall. Auch im westlichen Bezirksteil gibt es mehrere Konfliktstellen aufgrund geringer Gehsteigbreiten. Allerdings ist hier, wie bereits erläutert, von niedrigeren Frequenzen auszugehen.

Hochsensibel sind außerdem Kreuzungsbereiche auf Schulwegen. Es gilt besonders Bedacht auf die jüngsten Verkehrsteilnehmer:innen zu nehmen und die Gefahrenstellen laut Schulwegplänen[36] zu entschärfen. Jene Kreuzungen, wo sich Gefahrenstellen und Unfallhäufungspunkte überschneiden, verdienen besondere Aufmerksamkeit. Solche Überschneidungen sind beispielsweise an den Kreuzungen Thaliastraße-Brüßlgasse, Koppstraße-Liebhartsgasse oder Thaliastraße-Lorenz-Mandl-Gasse zu finden.

[35] 01.01.2018 bis 31.12.2020

[36] Stadt Wien (ab 2002): Schulwegpläne

6 Planungsprämissen und Handlungsfelder

In Ableitung der Ziele und Strategien der Stadt Wien >> Kapitel 2

6.1 Planungsprämissen, die für alle Handlungsfelder gelten

- ⇨ Erstellung des Leitbildes in Ableitung der Ziele gemäß Fachkonzepten des STEP 2025 (Fachkonzept Grün- und Freiraum, Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens, Fachkonzept öffentlicher Raum, etc.)
- ⇨ Planungsgerechtigkeit (flächendeckende Bearbeitung, Berücksichtigung der Bedürfnisse von unterschiedlichen Nutzer:innenansprüchen)
- ⇨ Bezirksidentität (Identifizierung von sensiblen Bereichen, Stärkung von bezirksspezifischen Potenzialen, Einbindung von Projektideen des Bezirks)
- ⇨ Bezirksübergreifende Betrachtung (Bezüge zu umliegenden Bezirken)
- ⇨ Nutzung des Instruments in Kombination mit anderen Planungen (bspw. Umsetzung von Maßnahmen im Zuge von Widmungsverfahren der MA 21)
- ⇨ Synergien der Handlungsfelder (Effizienz von Maßnahmen, Mehrfachnutzen von Maßnahmen)
- ⇨ Niederschwellige Maßnahmen (vom Bezirk möglichst in Eigenregie umsetzbar, kostengünstige Maßnahmen mit hoher Wirkung)

6.2 Stadt der kurzen Wege ➲ engmaschiges lokales Fußwegenetz

Bezug	• FK Grün- und Freiraum • FK Öffentlicher Raum • Aktionsplan Gründerzeit: Strategien zur Aufwertung des (öffentlichen) Freiraums
Ziele	• Flächendeckender Qualitätsstandard für das lokale bzw. bezirksinterne Fußwegenetz • Hohe Vernetzungsqualität mit Alltagszielen und Freizeitzielen (Bildungseinrichtungen / ÖV-Haltestellen / Parkanlagen / Spielplätze / öffentliche Gebäude / Sport- und Freizeiteinrichtungen etc.) • Hohe Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur durch durchgängige normgerechte Breiten der Gehwege für den Begegnungsfall eine Person mit Fußgänger:in mit Rollstuhl / Kinderwagen / Person mit Kleinkind • Engmaschiges Fußwegenetz durch Minimierung von Umwegen und Schließen von Lücken des Fußwegenetzes
Grundanforderungen:	Qualitätsstandard: • Insbesondere in den Bezirksteilen mit einem höheren Kfz-Verkehrsaufkommen Herstellung einer durchgängigen Gehwegbreite von mindestens 2 m • Sukzessive Schaffung von Verweilorten im Vorfeld von Geschäftslokalen, Gaststätten, Apotheken oder in

	Gebäudenischen, die Zwischenstationen im linearen Fußwegenetz darstellen • Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse von in der Mobilität eingeschränkten Personen / älteren Personen / Kindern • Beseitigung von Gefahrenstellen insbesondere in Bereichen mit einer Häufung von Unfällen • Gehsteigabsenkungen in Querungs- und Kreuzungsbereichen • Baumpflanzungen, wo dies aufgrund der Straßenquerschnitte und den technischen Gegebenheiten möglich ist >> siehe dazu Kap. 6.4 • Rückbau von flächenintensiven Kreuzungen durch Gehsteigvorziehungen, Kreuzungsplateaus und sofern technisch umsetzbar in Kombination mit Baumpflanzungen • Bedarfsgerechte und sichere Querungsmöglichkeiten insbesondere von Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen • Erforderlichenfalls bauliche und organisatorischen Maßnahmen mit Bremswirkung für den Kfz-Verkehr bspw. durch Shared Space (gemeinsame Nutzung der öffentlichen Straße von allen Verkehrsteilnehmer:innen, Ausführung als Mischverkehrsfläche), Kreuzungsplateaus, in ausgewählten Straßenabschnitten Ausweisung als Fußgänger:innenzone, Begegnungszone oder Wohnstraße • Reduktion der Stellplatzmarkierungen auf Gehsteigen in jenen Abschnitten, wo es dadurch zu Einschränkungen für den Fußverkehr kommt • Freihalten der Gehsteige von Stadtmöblierung mit Barrierewirkung • Verlagerung von Müllcontainern auf Stellplatzflächen (speziell in jenen Bereichen, wo es aufgrund der Müllcontainer zu Einschränkungen für den Fußverkehr kommt) • Vermeidung von Angsträumen (gute Sichtverbindungen, Einsehbarkeit, Beleuchtung und Belichtung) • Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen • Abstimmung der Maßnahmen mit Anforderungen des Radverkehrs

6.3 Grün- und Freiraumverbindungen gemäß Leitbild Grünräume Wien ➲ grüne Hauptverkehrsachsen für den Fuß- und Radverkehr

Bezug	• Leitbild Grünräume Wien • FK Grün- und Freiraum • FK Öffentlicher Raum
Ziele	• Bezirksübergreifende Vernetzung der Wiener Grün- und Freiräume • Robustes Netz an durchgängig begrünten Stadtwegen für den Fuß- und Radverkehr • Stärkung der Verbindungsfunktion zwischen Wohngebieten und den Parkanlagen bzw. den Naherholungsgebieten

Grundanforderungen	Qualitätsstandard für das „Lokale Fußwegenetz“ + zusätzliche Assets: • Leichtigkeit und Flüssigkeit dieser Hauptachsen analog des Anspruchs eines störungsfreien Kfz-Fließverkehrs in Hauptverkehrsstraßen • Sichtbarmachen der Funktion als übergeordnete Grün- und Freiraumverbindung durch eine vielseitige Ausstattung mit Grünelementen und möglichst durchgehenden Baumreihen • Substitut für Baum: 1 Parklet anstelle von 1-2 Stellplätzen • Wegbegleitende Verweilorte und Sitzgelegenheiten • „Andocken“ an das Grün- und Freiraumnetz in den Nachbarbezirken (bezirksverbindende Achsen) durch hochwertige Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr • Entsiegelung von Stellplatzflächen • Abstimmung der Maßnahmen mit den Anforderungen für den Radverkehr

6.4 Gesundes Stadtklima und hohe Lebensqualität ➲ Grüne Infrastruktur und Intermodalität

Bezug	• FK Grün- und Freiraum • FK Mobilität
Ziele	• Stärkung der grünen Infrastruktur in öffentlichen Straßenräumen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen • Verbesserung der Wohnumfeldqualität in Gebieten mit Grünraumdefiziten / im Umfeld von hoch verdichteten Baublöcken ohne begrünte Innenhöfe: Straßen als attraktive Grünverbindungen zu Parkanlagen und Naherholungsräumen • Erhöhung der Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes
Grundanforderungen	• Verbesserung des Mikroklimas durch Begrünung von Straßenräumen – Ergänzende Baumpflanzungen anstelle von Parkplätzen, auf Sperrflächen, in Gebäudenischen, in Kreuzungsbereichen auf Gehsteigvorziehungen – Nach Möglichkeit Anwendung des Schwammstadtprinzips zur Verbesserung des Lebensraums der Bäume sowie des Regenwassermanagements • Entsiegelung von Flächen, die nicht häufig zum Gehen genutzt werden (bspw. Parkplätze) • Gute und sichere Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität von ÖV-Haltestellen – konfliktfreie Zugangswege zu den Haltestellen – ausreichend große Wartebereiche – Witterungsschutz – Sitzgelegenheiten – Platz für Radabstellanlage – Informationseinrichtungen

6.5 Urbanität und Multifunktionalität ➲ lebendige Geschäftsstraßen und attraktive lokale Zentren

Bezug	• FK Mittelpunkte des städtischen Lebens
Ziele	• Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen in Einkaufsstraßen • Impulse zur Belebung von Erdgeschoßzonen • Hohe Aufenthaltsqualität von Grätzelzentren / Interaktionsräumen
Grundanforderungen:	• Flanierqualität in den Geschäftsstraßen: Mindestbreite der Gehwege von 3 m (sofern in engen Straßenquerschnitten mit Straßenbahnen umsetzbar) • Konsumfreie Aufenthaltsbereiche: Platz für Mikrofreiräume, Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen • Bedarfsgerechte und sichere Querungsmöglichkeiten in dichten Intervallen (häufiger Wechsel zwischen den Straßenseiten) • Verkehrsberuhigung von Bereichen mit hoher Fußgänger:innenfrequenz: Rückbau von überdimensionierten Fahrbahnflächen, Reduktion von Stellplatzflächen, Gestaltung von attraktiven Aufenthaltsbereichen, Baumpflanzungen; ggf. Ausweisung als Begegnungszone

6.6 Gesundheit von Kindern und Jugendlichen ➲ mehr Platz für Spiel, Bewegung und Begegnung

Bezug	• FK öffentlicher Raum • FK Grün- und Freiraum
Ziele	• Spiel- und Freiräume im Wohnumfeld • Sicheres Umfeld von Schulen, Kindergärten, Spielplätzen • Einbeziehung der Kinder und Jugendlichen bei der Projektplanung
Grundanforderungen:	• Schulumfeld – Temporäre Zufahrtsbeschränkung vor Schulen („Schulstraßen“) – Maßnahmen der Verkehrsberuhigung im Schulumfeld (Shared Space, Fahrbahnversatz, sonstige verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen) – Sichere und bedarfsgerechte Querungshilfen (Vermeidung Umwege und Vermeidung „wilde“ Querungen ohne ausreichende Sichtverhältnisse) – Elternhaltestellen im nahen Umfeld in Kombination mit sicheren Gehverbindungen – Große Aufenthalts- und Bewegungsfläche im Bereich des Schuleingangs – Abstimmung mit bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit seitens MA 28 / MA 46

	• Umfeld von Kindergärten – Geringerer Handlungsbedarf, da die Kinder i.d.R. von Erwachsenen hingebracht und abgeholt werden • Umfeld von Spielplätzen und Parkanlagen: – Shared Space angrenzend an Parks zur Vergrößerung eines sicheren Bewegungsraums – Verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Wohnstraße, temporäre Straßensperren, etc.) – Sichere und bedarfsgerechte Querungshilfen • Öffnung von Schulsportplätzen auch für die Freizeitnutzung

6.7 Sicherheit / Inklusion / Kommunikation ➲ Fußwege als Verbindung zu Begegnungsorten

Bezug	• FK öffentlicher Raum • FK Mittelpunkte des städtischen Lebens
Ziele	• Verbesserung der sozialräumlichen Funktion von Straßenräumen als Ort der Begegnung (erhöhter Bedarf durch Homeoffice, Vermeidung der Isolation von älteren oder von mobilitätseingeschränkten Personen, mehr Bewegungsräume für Kinder) • Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls durch lebendige Straßen bzw. hohe Fußgänger:innenfrequenz
Grundanforderungen:	• Sichere Fußwege zu Kommunikationsorten und Begegnungsorten wie Parkanlagen, Spielplätze, Kirchen, Kultureinrichtungen, Gaststätten, etc. • Sichere Fußwege mit Fokus auf Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen und älteren Personen (breitere Gehsteige, Sitzgelegenheiten, Beseitigung von Barrieren, Bäume und Grüngestaltungselemente, Gehsteigvorziehungen in Kreuzungsbereichen, Wegleitsystem zur besseren Orientierung, öffentliche WC-Anlagen) • Verknüpfung des Fußwegenetzes mit POI in den angrenzenden Bezirken durch bedarfsgerechte und sichere Querungshilfen

6.8 Identität von Stadtquartieren ➲ Stärkung des Grätzelcharakters, bezirksspezifische Projekte, Einbindung der Bevölkerung

Bezug	• FK Mittelpunkte des städtischen Lebens
Ziele	• Attraktive Straßenräume für den Fußverkehr als Baustein – zur Stärkung des Bezugs der Wohnbevölkerung zum Grätzel – für die Erlebbarmachung von bezirksspezifischen Besonderheiten – für ein hochwertiges Wohnumfeld insbesondere in dicht verbauten Gebieten ohne private Grün- und Freiräume
Grundanforderungen:	• Nutzung von Synergien an den Schnittstellen zu den angrenzenden Bezirken durch gemeinsame, bezirksübergreifende Projektentwicklungen (bspw. sichere Querungen von Hauptverkehrsstraßen an den Bezirksgrenzen, Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen von Geschäftsstraßen) • Leitsystem Fußwegenetz: Ausstattung mit spezifischen Gestaltungselementen, Informationseinrichtungen über POI für eine bessere Orientierung in Aufenthaltsbereichen wie ÖV-Haltestellen, Supermärkten, sonstige Orte mit höherer Fußgänger:innenfrequenz • Einbindung der Bevölkerung, von Schulen, von sonstigen Betroffenen bei der konkreten Planung von Projekten (bspw. Definition der Route von Grätzelwegen / Gestaltungsideen für spezifische Themenwege) • Zusammenarbeit mit Initiativen zur Stärkung von Zentren und Grätzeln (Lokale Agenda 21, Gebietsbetreuung, Wirtschaftsagentur Wien, Wiener Einkaufsstraßen Management, Kreative Räume Wien, etc.) • Ideensammlung von Projekten, die das Zu-Fuß-Gehen unterstützen

7 Leitbild und Maßnahmenkonzept für das Zu-Fuß-Gehen im Bezirk Ottakring

Aufbauend auf der Bestandsanalyse >> Kapitel 5 mit Themenkarten im Anhang

Aufbauend auf den Planungsprämissen und Handlungsfeldern >> Kapitel 6

(siehe Themenkarte Leitbild)

Das Leitbild beruht auf der raumordnungs- und landschaftsfachlichen Analyse des gesamten Bezirks. Die Leitprojekte sind in drei Teile gegliedert:

- Teil 1 umfasst den gesamten Bezirk Ottakring (Leitprojekte 1 bis 3),
- Teil 2 den gründerzeitlich geprägten östlichen Bezirksteil (Leitprojekte 4 bis 12),
- Teil 3 den locker bebauten westlichen Bezirksteil (Leitprojekte 13 – 20).

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmenvorschläge sind als fachliche Hinweise und Impulse für eine weiterführende Projektplanung zu verstehen. Es handelt sich hierbei um eine beispielhafte Aufzählung von konkreten Maßnahmenvorschlägen, da aufgrund der Größe des Bezirks keine flächendeckende Ausarbeitung von konkreten Maßnahmenvorschläge erfolgen konnte.

7.1 Aufwertung und Ergänzung der ostwest-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes

Ausgangslage:

Grün- und Freiraumverbindungen lt. Leitbild Grünräume der Stadt Wien:

- Zentrale durchgängige Verbindung Innenstadt mit Wienerwald: Grundsteingasse – Ottakringer Straße – Gallitzingstraße – Wienerwald mit Abzweiger Wilhelminenstraße ab Ende Ottakringer Straße
- Hasnerstraße, Degengasse, Seeböckgasse, Paletzgasse
- Steinbruchstraße – Flötzersteig

Ziele und Grundanforderungen für Grün- und Freiraumverbindungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.3

Maßnahmenvorschläge:

- Aufwertung von Querungen von Hauptverkehrsstraßen:
  - Paletzgasse # Wattgasse
  - Seeböckgasse # Wattgasse
  - Ottakringer Straße # Wattgasse
  - Ottakringer Straße # Speckbachergasse
  - Ottakringer Straße # Weinheimergasse (S-Bahntrasse) in Abstimmung mit der aktuellen Umgestaltung des Radweges
  - Thaliastraße: hier wird davon ausgegangen, dass die Unfallpunkte im Zuge der Neugestaltung entschärft werden
- Lückenschluss des Grün- und Freiraumnetzes:
  - Schellhammergasse – Yppenplatz (Verknüpfung mit der Grün- und Freiraumverbindung Laudongasse im 8. Bezirk)
  - Grundsteingasse zwischen Haberlgasse und Adele-Jelinek-Park

- Reduktion von Fahrbahnflächen in Kreuzungsbereichen
  - Ottakringer Straße # Sandleitengasse
  - Leon-Askin-Park als Bindeglied zwischen Gürtel und Johann-Nepomuk-Berger-Platz
  - Gallitzinstraße # Liebhartstalstraße
  - Gallitzinstraße # Erdbrustgasse
  - Verkehrsknoten Gallitzinstraße # Ottakringer Straße # Johann-Staud-Straße
  - Wilhelminenstraße # Paulinensteig
  - Paulinensteig # Kempfengerngasse
  - Johann-Staud-Straße # Hertlgasse
- Prüfung der Notwendigkeit von Maßnahmen für den Fußverkehr abhängig vom Verkehrsaufkommen:
  - Grundsteingasse und Abelegasse im gründerzeitlich geprägten Stadtgebiet: schmaler Straßenraum >> Verweilorte in regelmäßigen Intervallen im Kombination mit Grünelementen anstelle von 1-2 Stellplätzen
  - Paulinensteig: das Nebeneinandergehen von mehreren Personen ist nur auf der Fahrbahn möglich; je nach Kfz-Verkehrsaufkommen wären Maßnahmen zur Minimierung des Konfliktpotenzials mit dem Fußverkehr zu setzen
  - Sprengersteig (kein baulich getrennter Gehsteig): siehe Paulinensteig

7.2 Aufwertung und Ergänzung der nordsüd-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes

Ausgangslage:

Grün- und Freiraumverbindungen lt. Leitbild Grünräume der Stadt Wien:

- Haberlgasse, Eisnergasse – Brüßlgasse (Anbindung an die Schmelz) im Gründerzeitgebiet östlich der S-Bahntrasse
- Zentrale durchgängige Verbindung entlang der S-Bahntrasse

Aufgelockertes Gebiet westlich der S-Bahntrasse:

- Sportplatz Jenschikweg – Heiderichstraße – Fuchsenlochweg – Kempfengernweg bis Paulinensteig
- Östlich Friedhof Ottakring: Klinik Ottakring – Querung Flötzersteig – Anton-Geiger-Weg (Kleingartengebiet)
- Westlich Friedhof Ottakring: Rolandweg – Demuthgasse – Ameisbachzeile

Ziele und Grundanforderungen für Grün- und Freiraumverbindungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.3

Maßnahmenvorschläge:

- Lückenschluss westlich Schloss Wilhelminenberg (Savoyenstraße: sehr enge Gehsteige insbesondere im Bereich von Bushaltestellen) bis zu den Steinhofgründen
  - Bushaltestelle Savoyengasse: Verbreiterung des Wartebereichs, Errichtung von Wartehäuschen, Sitzbänke
- Lückenschluss von der Savoyenstraße zur Franz-Glaser-Gasse in Hernals
  - Verkehrsberuhigung im Kreuzungsbereich Wilhelminenstraße: Niveauanhebung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau, Vergrößerung der ÖV-Haltestelle

Predigtstuhl, Gestaltung eines Verweilortes am Grünspitz vis a vis der ÖV-Haltestellte

- Lückenschluss der Nord-Süd-Verbindung zwischen Paulinensteig und Gallitzinstraße
- Verbesserung der Durchwegung der Klinik Ottakring
- Sichere und barrierefreie Querung des Flötzersteigs im Einmündungsbereich Waidäckergasse und Steinbruchstraße
- Herstellung von angemessenen Gehsteigbreiten bspw.
  - Waidäckergasse: Verlegung der Müllcontainer vom gekennzeichneten Gehstreifen auf den Parkstreifen
  - Weinheimergasse: zwischen Thaliastraße und Ottakringer Straße bereits als Shared Space gestaltet; Prüfung der Fortsetzung der Gestaltung nördlich der Ottakringer Straße inkl. einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit bspw. im Bereich der Arnethgasse

7.3 „Links“ zu POI in den Nachbarbezirken

Ausgangslage:

„Links“ sind als Verknüpfungen des Fußwegenetzes mit wichtigen Zielen in den angrenzenden Bezirken zu verstehen.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2 und Kap. 6.3

Maßnahmenvorschläge:

Gründerzeitlich strukturierte Bezirksteil:

- Anbindung des Yppenplatzes und des Brunnenmarktes an den 8. Bezirk
  - Schaffung der Freiraumachse Schellhammergasse-Laudongasse inkl. einer sicheren Gürtelquerung
- Anbindung an die POI in Rudolfsheim-Fünfhaus (Schmelz, Wiener Stadthalle, Vogelweidpark)
  - Gestalterische Aufwertung der Querungshilfen über die Gablenzgasse (bspw. Neumayrgasse, Possingergasse, Fröbelgasse)
- Anbindung an POI in Hernals (künftige U5-Station, Postsportzentrum, Sportplatz des Wiener Sportclubs)
  - Sicherstellung attraktiver und sicherer Fußwegerelationen an Bezirksübergängen (bspw. Heigerleinstraße, Wattgasse, Sandleitengasse, Wichtelgasse, Baldiagasse)
- Anbindungen in den 7. Bezirk
  - Querungshilfe zwischen Herbststraße und innerem Lerchenfelder Gürtel

Locker bebauter Bezirksteil:

- Anbindung an das Naherholungsgebiet und an Schutzhäuser / Restaurants im Rosental
  - Bauliche Geschwindigkeitsbremse für Kfz-Verkehr im Kreuzungsbereich Johann-Staud-Straße # Savoyenstraße # Heschweg (Gruppenwache Steinhof Feuerwehr)

Nachfolgend werden die Leitprojekte für den östlich gelegenen gründerzeitlich strukturierten Bezirksteil aufgelistet.

7.4 Qualitätsverbesserung des lokalen Fußwegenetzes im gründerzeitlich geprägten östlichen Bezirksteil

Ausgangslage:

- Häufung von Unfällen: Sandleitengasse, Maroltingergasse, Wattgasse, Lerchenfelder Gürtel, Seeböckgasse, Umfeld Kongresspark
- Überhöhte Kfz-Fahrgeschwindigkeiten in einigen Hauptverkehrsstraßen
- Geschwindigkeitsüberschreitungen in Tempo 30- und Tempo 50-Zonen aufgrund langer geradliniger Fahrbahnen

Das lokale Fußwegenetz bezeichnet die Wegeverbindungen in Ergänzung zu den Hauptverbindungen (Grün- und Freiraumverbindungen lt. Leitbild Grünräume, Geschäftsstraßen, Hauptstraßen). Das lokale Fußwegenetz ist die Basis eines „Bezirks der kurzen Wege“ und ist umso robuster, je besser die Grundanforderungen bzw. Mindestqualitäten flächendeckend umgesetzt sind. Diese Mindestanforderungen sind in den Planungsprämissen definiert.

Die Nebenstraßen im gründerzeitlich geprägten Bezirksteil sind mit wenigen Ausnahmen zumindest 15 m breit. Diese Straßenraumbreite bietet ausreichend Platz für einen Mix an verschiedenen Maßnahmen zur Aufwertung der Fußwegeverbindungen. Der Stadtteil im Umfeld der Ottakringer Brauerei weist eine Vielzahl an Gehsteigen unter 2 m Breite auf. In den übrigen Gebieten herrschen Gehsteigbreiten von über 2 m vor. Die meist langgestreckten Baublöcke (in manchen Gebieten über 100 m Länge), die Dominanz von Kfz-gewidmeten Verkehrsflächen und der Mangel an Grüngestaltungselementen stellen keinen hohen Anreiz für das Zu-Fuß-Gehen dar.

Der geradlinige Verlauf der Fahrbahnen begünstigt überhöhte Fahrgeschwindigkeiten und stellt in den Querungsbereichen ein Gefahrenpotenzial dar. Querungshilfen in Form von Schutzwegen sind insbesondere nördlich der Wilhelminenstraße nur vereinzelt vorhanden.

Hinweis: Die im Leitbild **hellgrün dargestellten Fußwege** definieren Fußwegrelationen, die wichtige POI miteinander verbinden. Das flächendeckende Fußwegenetz ist in der Themenkarte „Typisierung des Fußwegenetzes“ dargestellt. Die Darstellung der hellgrünen Verbindungen ist als Hinweis für eine mögliche Priorisierung von Maßnahmen auf wichtigen Fußwegverbindungen gedacht.

Ziele und Grundanforderungen für das lokale Fußwegenetz siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2

Maßnahmenvorschläge:

- Die Gehwegbreite soll durchgängig mindestens 2 m betragen.
- Aufwertung von Kommunikationsorten durch Schaffung von Verweilorten im Fußwegenetz
  - In Ottakring gibt es eine Vielzahl an Geschäftslokalen, Gastronomiebetrieben, Dienstleistungsbetriebe, die wichtige Begegnungs- und Kommunikationsorte darstellen. Insbesondere bei Lage im Bereich eine Kreuzung können Maßnahmensynergien genutzt werden: Kreuzungsplateaus, die in die

zulaufenden Straßen gestreckt werden, schaffen Platz bspw. für Schanigärten und bremsen gleichzeitig den Kfz-Verkehr.

- Auswahl an möglichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs:
  - Fahrbahnverschwenk durch versetzte Anordnung von Stellplatzflächen
  - Shared Space in Abschnitten mit hoher Fußgänger:innenfrequenz
  - Gehsteigvorziehungen in Kombination mit Baumpflanzungen für eine optische Bremswirkung
  - Verordnung als Wohnstraße oder in belebteren Straßenabschnitten als Begegnungszone
- Erhöhung der Verkehrssicherheit in Querungsbereichen der Hauptverkehrsstraßen
  - Gehsteigvorziehungen
  - Kreuzungsplateaus
  - Beseitigung / Verlegung von Straßenmöblierung, die Sichtbarrieren darstellen
- Priorisierung von Maßnahmen in Bereichen mit einer Häufung von Konflikten zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr
- Baumpflanzungen: siehe Leitprojekt „Begrünung von Nebenstraßen“
  -

7.5 Begrünung von Nebenstraßen zur Erhöhung des Gehkomforts

Ausgangslage:

Auffallend ist, dass zahlreiche vor allem nordsüd-gerichtete Nebenstraßen keinen Baumbestand aufweisen. Mit durchschnittlich rd. 15 m Straßenbreite ist der Straßenraum ausreichend breit für spezifische Baumarten.

Begrünte Straßenräume sind ein wesentlicher Faktor für die Aufenthaltsqualität von Straßenräumen und erhöhen den Anreiz für das Zu-Fuß-Gehen. Darüber hinaus lockern Bäume das strenge Straßenraster auf. Durch ihre Raumwirkung reduzieren Bäume die Dominanz von Kfz-geprägten Straßenräumen und werten die Fußwege auf.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.4

Maßnahmenvorschläge:

- Angestrebt werden sollten mehrere Baumplanzungen je Baublocklänge, teilweise in Kombination mit der Gestaltung als Verweilort (Sitzgelegenheiten). Diese Maßnahme ist insbesondere für ältere oder in der Mobilität eingeschränkte Personen wichtig.
- Bsp. Seitenberggasse Abschnitt zwischen Seeböckgasse und Wilhelminenstraße, eine der ganz wenigen begrünten Nebenstraßen. Allerdings fehlen hier Verweilorte.
- Engere Straßenräume (unter 15 m): punktuelle Baumpflanzungen in Kreuzungsbereichen, Substitute: Parklets, Grüninseln mit klimaresistenten Gräsern, Blühsträuchern u.dgl., welche die freie Sicht nicht beeinträchtigen
- Ausweisung von Wohnstraßen in ausgewählten Straßen – beispielsweise im Umfeld von Parkanlagen oder Plätzen >> siehe Leitprojekt „sichere Bewegungs- und Spielräume für Kinder“

7.6 Sichere Bewegungs- & Spielräume für Kinder

Ausgangslage:

Kinder benötigen viel Bewegungsraum. Die Parkanlagen sind oftmals zu klein oder unterliegen Nutzungskonflikten mit anderen Parkbenutzer:innen. Angelagerte Straßenräume können diesbezüglich eine ergänzende Funktion erfüllen, wenn sie verkehrsberuhigt sind. Ein Erfordernis besteht insbesondere in gründerzeitlich geprägten Gebieten mit einem Defizit an großen Parkanlagen im nahen Wohnumfeld. Das sind vor allem die

- Gebiete beiderseits der Thaliastraße,
- Gebiete beiderseits der S-Bahntrasse

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.6

Maßnahmenvorschläge:

- Verkehrsberuhigung der Umfeldbereiche folgender kleinerer Parkanlagen:
  - Stöberplatz
  - Mildeplatz
  - Stillfriedplatz
  - Leon-Askin-Park
  - Ludo-Hartmann-Platz
  - Musilplatz

7.7 Sichere Schulumfelder

Ausgangslage:

Die Schulstandorte in Ottakring konzentrieren sich auf den gründerzeitlich strukturierten Teil des Bezirks. Die Wegeverbindungen zu den Schulen sind nicht überall verkehrssicher, damit verbunden ist ein Kfz-Bring- und Holverkehr, der wiederrum das Gefahrenpotenzial für den Fußverkehr vergrößert. Voraussetzung zur Beseitigung dieses Konfliktes sind verkehrssichere Schulwege, sodass die Kinder gefahrlos zu Fuß bzw. mit dem ÖV unterwegs sein können.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.6

Maßnahmenvorschläge:

- Priorisierung von Maßnahmen in Bereichen, wo sich mehrere Schulstandorte befinden:
  - Schulstandortzone südlich Kongresspark
  - Schulstandortzone zwischen Thaliastraße und Wernhardtstraße
  - Schulstandortzone zwischen Ottakringer Straße, Pfenninggeldgasse und der U-Bahn-Station Ottakring; insb. Querungssicherung Ottakringer Straße zur VS Grubergasse (bislang durch einen Schülerlotsen gesichert)
  - Schulstandortzone zwischen Gablenzgasse, Kreitnergasse und Schuhmeierplatz
  - Schulstandortzone zwischen Vogelweidpark, Habichergasse und Koppstraße
  - Schulstandortzone zwischen Thaliastraße und Huberpark

7.8 Verbindung von Schulstandorten im Umfeld der Herbststraße

Ausgangslage:

Im Umfeld der Herbststraße und im Umkreis der U- und S-Bahnstation Ottakring befinden sich besonders viele Schulen.
Angestrebt wird eine attraktive bezirksinterne Route, welche die Schulstandorte zwischen Vogelweidpark in Nähe der U-Bahnstation Burggasse und der U- bzw. S-Bahnstation Ottakring miteinander verbindet.
Diese Route soll verkehrssicher gemacht werden mit Fokus auf die Erfordernisse insbesondere auch von jüngeren Kindern.
Die Straße ist mit ca. 1,8 km sehr langgestreckt, die Fahrbahn geradlinig, es gibt keine Radverkehrsanlage, der Baumbestand beschränkt sich im Wesentlichen auf die äußeren Straßenabschnitte. Die Herbststraße ist ca. 20 m breit und weist kein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen auf. Das Gestaltungspotenzial ist daher groß, zumal nur in einem kurzen Abschnitt eine Straßenbahntrasse verläuft.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.6

Maßnahmenvorschläge:

- Durchgängig Baumpflanzungen zwischen den Stellplätzen
- Zwischenstationen in Form von Verweilorten (durch Gehsteigvorziehungen, anstelle Sperrflächen, in Gebäudenischen, anstelle von 1-2 Stellplätzen)
- Fahrbahnverschwenk durch wechselseitige Anordnung von Schräg- bzw. Senkrechtstellplätzen und Längsstellplätzen
- „Baumkarrees“ Herbststraße in den Kreuzungen mit den querenden nordsüd-gerichteten Straßen; in Kombination mit Gehsteigvorziehungen bzw. Kreuzungsplateaus
- Querungshilfe Pfenninggeldgasse: wegverkürzende Anbindung durch die Gemeindebauanlage Novyhof zur U- bzw. S-Bahnstation Ottakring
- Darüber hinaus Herstellung einer durchgängigen sicheren Radverkehrsanlage
- Ideensammlung der Ausgestaltung dieser Route gemeinsam mit den Schüler:innen, der Wohnbevölkerung, etc.

Beispielhafte Gestaltungsvorschläge:

- VS Marie-Jahoda-Schule Herbststraße ON 86 und VS / MS Brüßlgasse ON 18 im selben Baublock
  - Verkehrsberuhigung der Herbststraße zwischen Kreitnergasse (Kirche zum Hl. Geist) und Klausgasse
  - Baumpflanzungen im Kreuzungsbereich Herbststraße # Kreitnergasse (Torsituation zur deutlichen Markierung eines verkehrsberuhigten Bereiches)
  - Baumpflanzungen im Wechsel der Längs- und Schräg-bzw. Senkrechtstellplatzflächen, Entsiegelung von Stellplatzflächen (siehe bereits umgestaltete Brüßlgasse)
  - ggf. Shared Space: temporäre Straßensperren, Aktion Gehsteigbemalung, Aktion Grätzelfest im Sommer u.dgl.
- HBLA für Mode und künstlerische Gestaltung, Herbststraße ON 104:
  - Gehsteigvorziehung zwischen den beiden Bäumen vor dem Eingangsbereich
  - Platzgestaltung der Gebäudenische der Wohnhausanlage ON 93-97 mit Baumpflanzung, sodass eine optische Torsituation entsteht

7.9 Bezirksquerende Nord-Süd-Verbindungen

Ausgangslage:

In Ergänzung zu den nordsüd-gerichteten Grün- und Freiraumachsen erstrecken sich mehrere dazwischen liegende Fußwegerelationen, die wichtige POI miteinander verbinden. Diese sind im Leitbild **hellgrün dargestellt.** Das Gestaltungspotenzial dieser Straßen ist groß, da sie recht breit sind und keine Straßenbahntrassen beinhalten.

Hinweis: Das flächendeckende lokale Fußwegenetz ist in der Themenkarte „Typisierung des Fußwegenetzes“ dargestellt. Die in Kap. 6.2 definierten Planungsprämissen beinhalten die Grundanforderungen für das gesamte lokale Fußwegenetz. Die hellgrün dargestellten Hauptverbindungen des lokalen Fußwegenetzes sind Hinweise für eine mögliche Priorisierung von Maßnahmen von wichtigen Fußwegverbindungen.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2

Maßnahmenvorschläge:

- Baumpflanzungen
  - Lienfeldergasse: Bäume zwischen den Stellplätzen und in Kreuzungsbereichen (siehe bspw. Linfeldergasse # Seeböckgasse)
  - Wattgasse – Possingergasse: hier erfolgten abschnittsweise in den vergangenen Jahren Baumpflanzungen >> Ergänzung von Baumpflanzungen bspw. entlang der östlichen Seite der Possingergasse zwischen den Stellplätzen, sodass eine Allee gebildet wird
  - Feßtgasse und Panikengasse
  - Brunnengasse – Hofferplatz – Neumayrgasse: an den Stellen im Wechsel zwischen Schrägstellplätzen und Längsstellplätzen
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
  - Siehe dazu Leitprojekt „Verbindung von Schulstandorten im Umfeld der Herbststraße“
- Aufwertung von Kommunikationsorten
  - In Kombination mit Baumstandorten im Bereich von Geschäftslokalen, im Vorfeld von Hauseingängen als Verweilort insbesondere für ältere Personen
- Verbreiterung von Gehwegen
  - Die Gehsteigbreite beträgt großteils über 2 m. Es gibt jedoch Abschnitte, wo Stellplätze den tatsächlichen Gehbereich einschränken wie bspw. in der Brunnengasse zwischen Koppstraße und Menzelgasse oder in der Panikengasse zwischen Herbststraße und Gablenzgasse. Für diese Abschnitte soll eine Neuordnung der Stellplätze erfolgen.
- Sichere Kreuzungsbereiche
  - Die Straßen sind geradlinig und relativ breit. Kreuzungsbereiche sind Orte mit einer höheren Fußgänger:innenfrequenz und brauchen daher mehr Platz für den Fußverkehr in Form von Gehsteigvorziehungen oder Kreuzungsplateaus in Kombination mit Baumpflanzungen.

7.10 Attraktivierung von Geschäftsstraßen und Verringerung der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen

Ausgangslage:

- Geschäftsstraßen:
  - Östlicher Abschnitt der Ottakringer Straße und die Neulerchenfelder Straße wurden bereits umgestaltet
  - Westlicher Abschnitt der Ottakringer Straße ab der Brauerei wurde nicht neugestaltet: hier besteht aufgrund des breiten Straßenquerschnitts viel Gestaltungspotenzial
  - Thaliastraße wurde bereits zum Teil umgestaltet
  - Nördlicher Abschnitt Wattgasse ist durch Bäume begrünt, jedoch gibt es keine Verweilorte
  - Westlicher Abschnitt Wilhelminenstraße: keine Bäume
- Hauptverkehrsstraßen:
  - Sandleitengasse – Maroltingergasse
  - Huttengasse entlang der S-Bahntrasse
  - Wattgasse – Possingergasse
  - Panikengasse
  - Östlicher Abschnitt Wilhelminenstraße
  - Koppstraße (wurde neugestaltet)
  - Gablenzgasse

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.5 und 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- Geschäftsstraßen
  - → Möglichst breite Geh- und Aufenthaltsbereiche insbesondere in Abschnitten mit einer hohen Dichte an Geschäftslokalen
  - → Ottakringer Straße: gehsteigbegleitende Baumpflanzungen zwischen den Stellplätzen; Entsiegelung von Stellplatzflächen; Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten im Bereich der Ottakringer Brauerei und in Zonen mit hoher Fußgänger:innenfrequenz
  - → Wilhelminenstraße: Baumpflanzungen und attraktive Aufenthaltsbereiche im westlichen Abschnitt
  - → Ergänzende Querungshilfen in Bereichen mit hohen Fußgänger:innenrelationen bzw. bei Unfallhäufungspunkten; Shared Space bzw. Niveauanpassung zwischen Gehsteig und Fahrbahn (bspw. entsprechend der umgestalteten Thaliastraße)
  - → Prüfung der Ausweisung von ausgewählten Straßenabschnitten als Begegnungszone
- Hauptverkehrsstraßen
  - → Gehsteigvorziehungen in Kreuzungsbereichen, ggf. in Kombination mit Baumpflanzungen
  - → Ergänzende Querungshilfen in Bereichen mit hohen Fußgänger:innenrelationen
  - → Die Gablenzgasse bildet eine Barriere zwischen dem 16. und 15. Bezirk. Die Straße ist dominiert vom Durchzugsverkehr. Die geringe Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr wird durch den Mangel an Bäumen und Verweiilorten unterstrichen. Funktionale Bezüge zwischen den beiden Bezirken bestehen in zur Universität Wien USZI und dem Sportplatz Schmelz und in Gürtelnähe zum Vogelweidpark und Märzpark, der Wiener Stadthalle und dem Einkaufszentrum.

Diese funktionalen Bezüge bzw. die Querungsbereiche sollten durch Baumpflanzungen deutlich markiert werden. Gesicherte Querungen sind in Form von Schutzwegen vorhanden.

7.11 „Green Links" – Anbindungen an Erholungsräume und Sportplätze im westlichen Teil von Ottakring

Ausgangslage:

Die Anbindungen der dicht bebauten Wohngebiete von Ottakring mit den Erholungsräumen und Sportplätzen im westlichen Gebiet von Ottakring ist wichtig für die Lebensqualität der Bevölkerung. Die nordsüd-gerichteten hochrangigen Hauptverkehrsstraßen und die S-Bahntrasse bilden Barrieren im Wegenetz. Die Erreichbarkeitsqualität soll durch sichere und attraktive Querungen dieser Verkehrstraßen verbessert werden.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.7

Maßnahmenvorschläge:

- Anbindung an den Kongresspark
  - Attraktivierung Unterquerung der S-Bahntrasse zwischen Paletzgasse und Liebknechtgasse durch Reduktion der Kfz-Stellplätze für eine Verbreiterung der Gehsteige und für bessere Sichtbeziehungen
- Anbindung an den Karl-Kantner-Park, Friedhof Ottakring und das Trainingszentrum des Wiener Sportclubs
  - Attraktivierung Kreuzung Ottakringer Straße # Sandleitengasse durch Gehsteigvorziehungen und Baumpflanzungen
- Verknüpfung Fahrradstraße Hasnerstraße mit dem Friedhof Ottakring
  - Attraktivierung Unterquerung der S-Bahntrasse durch Reduktion der Kfz-Stellplätze, Verbreitung der Fuß- und Radwege sowie durch Beleuchtung
  - Querungshilfe Maroltingergasse

7.12 Öffnung und Mehrfachnutzung von nicht-öffentlichen Flächen

Ausgangslage:

Eine Öffnung und Mehrfachnutzung von nicht-öffentlichen Bereichen dient der Qualitätsverbesserung des Fußwegenetzes. Durch im Fußwegenetz eingebettete Stationen in Form von Aufenthaltsbereichen, von Schulsportflächen oder der Zugänglichkeit von Grünflächen soll der Anreiz, den Straßenraum auch für Freizeitzwecke zu nutzen, erhöht werden.

Im gründerzeitlichen Ottakring gibt es mehrere begrünte Innenhöfe, die als grüne Oasen als Zwischenstation einen Anreiz für das Zu-Fuß-Gehen in der Freizeit dienen können. Voraussetzung dafür ist eine Öffnung dieser Innenhöfe für die Öffentlichkeit, entweder zum Verweilen oder als Passage.

Eine Umsetzung scheint schwierig, wenn sich diese Innenhöfe im Privatbesitz befinden und womöglich auf mehrere Grundbesitzer aufgeteilt sind. Jedoch soll der Masterplans Gehen Hinweise für das Gestaltungspotenzial liefern, das sich möglicherweise längerfristig umsetzen lässt. Es besteht auch die Möglichkeit von temporären Öffnungen bspw. im Rahmen von geführten Innenhofspaziergängen.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.8

- Beispiele:
  - Nördlich der Wilhelminenstraße gibt es mehrere Wohnblöcke mit begrünten Innenhöfen, dafür ist der Anteil an Gemeindebauten im Vergleich zu dem südlichen Bezirksteil eher gering, die eher zugänglich sind als die Innenhöfe der gründerzeitlichen Baublöcke.
  - Schulsportplätze & Schulhöfe wie bspw. der Schulvorplatz HTL Wien West an der Thaliastraße mit einem Potenzial für eine Mehrfachnutzung

Nachfolgend werden die Leitprojekte für den westlich gelegenen locker bebauten Bezirksteil aufgelistet.

7.13 „Entree Wienerwald“ zwischen innerem und äußerem Ottakring

Ausgangslage:

Im Umfeld des Karl-Kantner-Parks konzentrieren sich eine Vielzahl an POI wie Plachutta Grünspan, Pensionistenheim Liebhartstal, Sportplatz, Geschäftslokale, Wohnhausanlagen, Friedhof Ottakring, Heuriger 10er Marie und bilden gemeinsam ein lokales Bezirkszentrum an der Schnittstelle zwischen dem gründerzeitlich geprägten Bezirksteil von Ottakring und dem locker bebauten Bezirksteil im Westen. Zielsetzung ist die Attraktivierung der vielfältigen Fußwegrelationen. Die Anbindung an die Klinik Ottakring und zur S-/U-Bahnstation Ottakring sollen durch attraktive fußläufige Verbindungen gestärkt werden.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.7 und Kap. 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- Rückbau von Fahrbahnflächen im Bereich des Straßenspitzes im Kreuzungsbereich Thaliastraße # Ottakringer Straße # Gallitzinstraße
- Begrünung des Parkplatzes zwischen Karl-Kantner-Park und den nördlich gelegenen Tennisplätzen
- Gestaltung der an den Karl-Kantner-Park anschließenden Straßen (insb. Erdbrustgasse, Thaliastraße) als Übergangsbereich in den Park; bspw. durch shared space
- Attraktivierung Kreuzungsbereich Sandleitengasse # Ottakringer Straße zur Anbindung an Heuriger 10er Marie

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen an der Kreuzung Thaliastraße # Montleartstraße
- Prüfung einer Durchwegung des Karl-Kysela-Hofs als Anbindung an die durch die Klinik Ottakring führende Freiraumachse
- Aufwertung der Fußwegverbindung zur U-Bahnstation Ottakring entlang der Thaliastraße; bspw. durch die Verbreiterung der Gehsteige (Stellplätze verschmälern derzeit abschnittsweise den Gehbereich – bspw. in der Montleartstraße), Kreuzungsplateaus, Maßnahmen zur Reduktion der Fließgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

7.14 Nord-Süd-Verbindung zwischen Sandleitenhof und Breitenseer Straße

Ausgangslage:

Im mit Fußverkehrsinfrastruktur unterversorgten Gebiet westlich der S-Bahntrasse soll eine attraktive nordsüd-gerichtete Route geschaffen werden:
Matteottiplatz – Rosa-Luxemburg-Gasse – Nietzscheplatz – Dr.-Adolf-Schärf-Hof – Roterdstraße – Fußweg Degengasse – Montleartstraße

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2

Maßnahmenvorschläge:

- Erhöhung der Erlebnisqualität und Sichtbarmachung dieser Route:
  - Grüngestaltungselemente in Kombination mit baulichen Maßnahmen bzw. der Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen, um eine Bremswirkung des Kfz-Verkehrs zu erzielen
  - Zwischenstationen in Form von wegbegleitenden Mikrofreiräumen mit Verweilmöglichkeiten
  - Ergänzende Baumpflanzungen an geeigneten Standorten wie z.B. Kreuzungen auf Gehsteigvorziehungen, in Straßennischen, in breiteren Straßenräumen
  - Möglichst durchgängige Mindestbreite der Gehsteige von 2 m

7.15 Nord-Süd-Verbindung zwischen Sandleitenhof und Friedhof Ottakring

Ausgangslage:

Die vorgeschlagenen Routen dienen der Versorgung des westlichen Bezirksteils mit attraktiven Fußverkehrsverbindungen und stellen einen Lückenschluss zwischen dem Sandleitenhof und POI im Umfeld des Karl-Kantner-Parks dar.

- Vorgeschlagene Route zum östlichen Friedhofseingang: Pollitzergasse – Lewinskygasse – Lückenschluss zur Kollburggasse - Hofzinsergasse
- Vorgeschlagene Route zur Funkengerngasse: Pollitzergasse – Lewinskygasse – Lückenschluss zur Starkenburggasse – Erdbrustgasse

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2

Maßnahmenvorschläge:

- Sicherstellung einer barrierefreien Durchwegung von der Pollitzergasse zur Lewinskygasse (Siedlung Pollitzergasse)
- Querungshilfe Baumeistergasse # Lewinskygasse
- Umsetzung der im Flächenwidmungsplan ausgewiesenen Verbindungen Lewinskygasse-Wilheminenstraße (über Rohrergasse) und Lewinskygasse-Starkenburggasse
- Prüfung der Notwendigkeit von komfortablen Gehwegen durch eine Neuordnung der Stellplätze in der Starkenburggasse und der Erdbrustgasse
- Reduktion der Fahrbahnfläche an der Kreuzung Erdbrustgasse # Gallitzinstraße durch Gehsteigvorziehungen in Kombination mit einer Querungshilfe
- Herstellung von Verweilorten in der Kollburggasse in Kombination mit den vorhandenen Grünstreifen
- Weitere Zwischenstationen in Form von wegbegleitenden Mikrofreiräumen mit Verweilmöglichkeiten

7.16 Qualitätsverbesserung des lokalen Fußwegenetzes im locker bebauten westlichen Bezirksteil

Ausgangslage:

Im locker bebauten Gebiet von Ottakring besteht aufgrund des geringeren Kfz-Verkehrs und des geringeren Nutzungsdrucks von öffentlichen Straßenräumen ein geringeres Konfliktpotenzial.
Der Fokus wird daher eher auf die Qualitätsverbesserung des Fußwegenetzes für die Erholungsnutzung bzw. die Verbesserung der Erreichbarkeit der Erholungsräume liegen.

Hinweis: Die im Leitbild **hellgrün dargestellten Fußwege** definieren Fußwegrelationen, die wichtige POI miteinander verbinden. Das flächendeckende Fußwegenetz ist in der Themenkarte „Typisierung des Fußwegenetzes“ dargestellt. Die in Kap. 6.2 definierten Planungsprämissen beinhalten die Grundanforderungen für das gesamte Fußwegenetz. Die Darstellung der hellgrünen Verbindungen sind Hinweise für eine mögliche Priorisierung von Maßnahmen auf wichtigen Fußwegverbindungen.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2

Maßnahmenvorschläge:

- Verbesserung der Wegequalität von Hauptverkehrsstraßen, die in den Wienerwald führen: Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten
- Verbreiterung von Gehsteigen insbesondere bei Bushaltestellen (mehrere Konfliktpunkte aufgrund sehr schmaler Gehsteige bei Bushaltestellen)
- Beseitigung von Barrieren und Gefahrenstellen – Fokus auf Kinder und ältere Personen

7.17 Spazierwegenetz Umfeld Pensionistenheim Liebhartstal

Ausgangslage:

Zielsetzung ist ein seniorengerechtes Spazierwegenetz im nahen Umfeld des Pensionistenheimes Haus Liebhartstal.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.7

Maßnahmenvorschläge:

- Anforderungen: Barrierefreiheit, Sitzgelegenheiten, Informationstafeln, niveaufreie Querungen von Fahrbahnen
  - Anbindungen an Friedhof Ottakring, Karl-Kantner-Park und Tennisanlage
  - Anbindung an Heuriger 10er Marie, an Bäckerei, an Eissalon
  - Anbindung an Kongresspark bzw. -bad
  - Anbindung an das Spazierwegenetz des Wienerwaldes
- Siehe auch Leitprojekt „Entree Wienerwald“

7.18 Spazierwege Umfeld Schloss Wilhelminenberg und zu weiteren Ausflugszielen

Ausgangslage:

Der Erholungs- und Landschaftsraum des Wienerwaldes ist von besonderer Bedeutung für die Lebensqualität insbesondere für die dicht besiedelten Stadtgebiete von Ottakring. Eine gute Erreichbarkeit des Erholungsraumes sowie ein möglichst dichtes Spazier- und Wanderwegenetz sind wichtige Voraussetzungen zur Sicherung der Naherholungsqualität. Beliebte Ausflugsziele sind unter anderem:

- Schloss Wilhelminenberg
- Gallitzinberg
- Kuffner-Sternwarte
- Kreuzeichenwiese
- Steinbruchwiese

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Wanderwegenetzes im Wienerwald:
  - Radabstellplätze am Ende von Sackgassen, sowie am Beginn von Wanderwegen (z.B. Paulinensteig, Sprengersteig)
- Lückenschluss zwischen Gallitzinstraße und Paulinensteig:
  - Siehe Leitprojekt „Aufwertung und Ergänzung von nordsüd-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes“
- Verkehrssicherheit in den Kreuzungsbereichen:
  - Rückbau von zum Teil flächenintensiven Fahrbahnen in Kreuzungsbereichen (z.B. Paulinensteig # Sprengersteig) >> siehe dazu auch Leitprojekt „Aufwertung und Ergänzung von ostwest-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes“

7.19 Durchlässigkeit Friedhof Ottakring

Ausgangslage:

Der Friedhof Ottakring bildet einen großflächigen extensiven Erholungsraum in der Zone zwischen dem dicht verbauten Bezirksteil und dem locker bebauten Gebiet von Ottakring. Friedhöfe gewinnen zunehmend an Bedeutung als Naherholungsraum für Spaziergänger:innen und Sportler:innen. Zielsetzung ist eine Integration des Friedhofsareals in das lokale Fußwegenetz und Anbindung an das Freiraumnetz in Richtung Flötzersteig.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2und Kap. 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- Aufwertung der nord-süd-gerichteten Querungsachse:
  - barrierefreier Zugang im Norden (derzeit eine Treppe)
  - bauliche Tempobremse des Kfz-Verkehrs im Zugangsbereich im Süden (Johann-Staud-Straße)
- Ermöglichung einer ost-west-gerichteten Querungsachse:
  - Festlegung eines Durchgangs durch die Wohnhausanlage am Rolandweg im Bebauungsplan und Errichtung eines Zugangs zum Friedhof
- Prüfung der Möglichkeit einer Mitnahme von Hunden in den Friedhof

8 Themenkarten

8.1 Leitbild

8.2 Grundlagen

8.2.1 Grün- und Freiräume

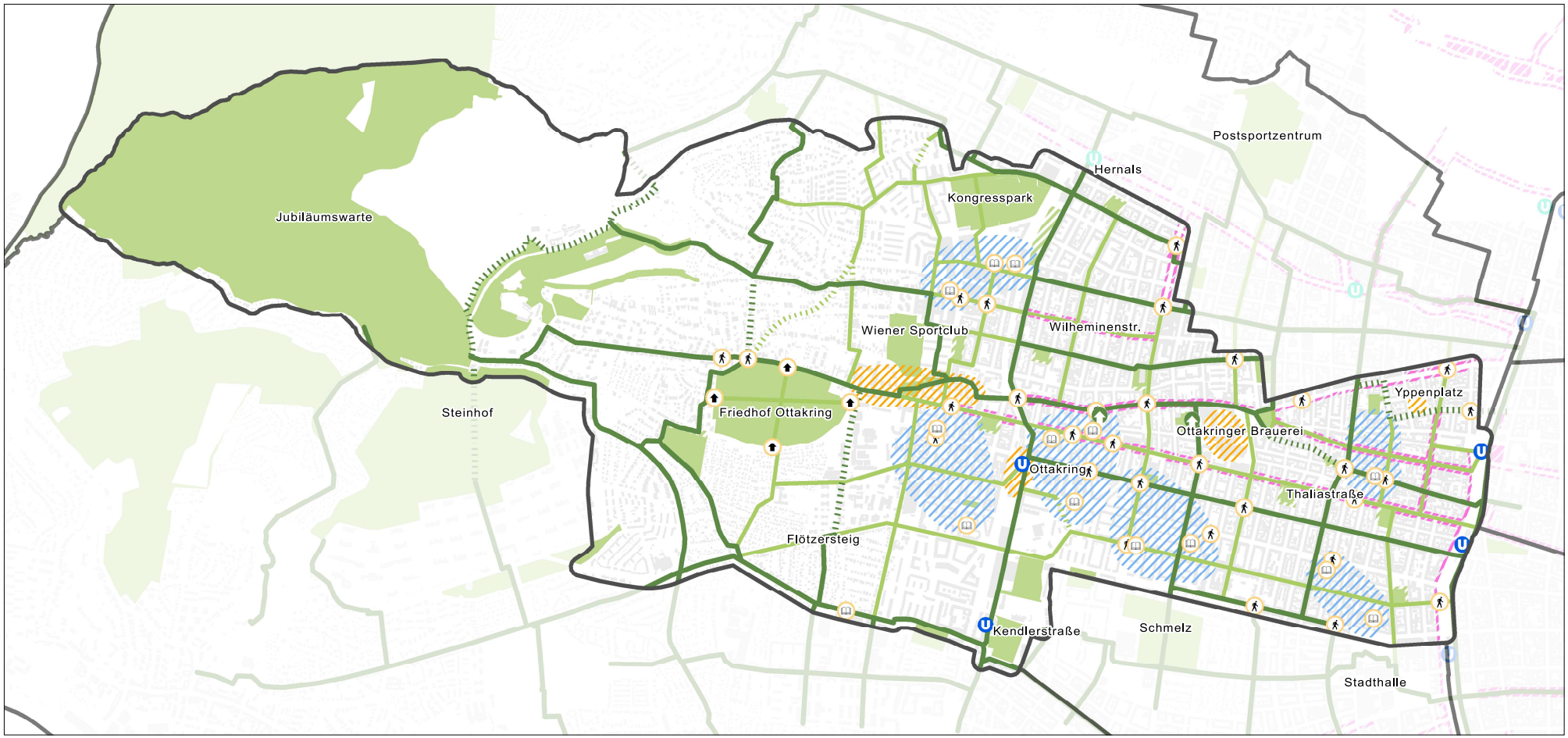
8.2.2 Grünausstattung im Straßenraum

8.2.3 Typisierung des Wegenetzes

8.2.4 Eigenschaften des Fußwegenetzes

8.2.5 Themenkarte POI und Kommunikationsorte

8.2.6 Themenkarte Konfliktstellen des Fußwegenetzes



Legende

Bezirksgrenze (um 40 m nach außen versetzt)

Wegenetz

- Freiraumnetz (lt. dem Leitbild Grünräume)
- Potenzial zur Erweiterung/Verbesserung des Freiraumnetzes
- wichtige Fußwegerelationen
- Lückenschluss Fußwegerelationen

punktuelle Potenziale

- Durchgänge schaffen/aufwerten
- Querungen schaffen/aufwerten
- Schulvorplätze mit Gestaltungspotenzial
- Zugänge schaffen/aufwerten

flächige Strukturen

- bestehende Grün- & Freiräume
- Erweiterungs- und Gestaltungspotenzial im Umfeld von bestehenden Grün- und Freiräumen
- Bezirkszentren
- sensible Bereiche (in Schulnähe)
- Geschäftsstraßen

U-Bahn-Stationen

- bestehende U-Bahn-Stationen
- künftige U-Bahn-Stationen

Daten von Open Data Österreich (data.gv.at)

Leitbild

Masterplan Gehen Ottakring

Auftraggeber
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Planverfasser
KNOLL CONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH
1020 Wien, Obere Donaustraße 59
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

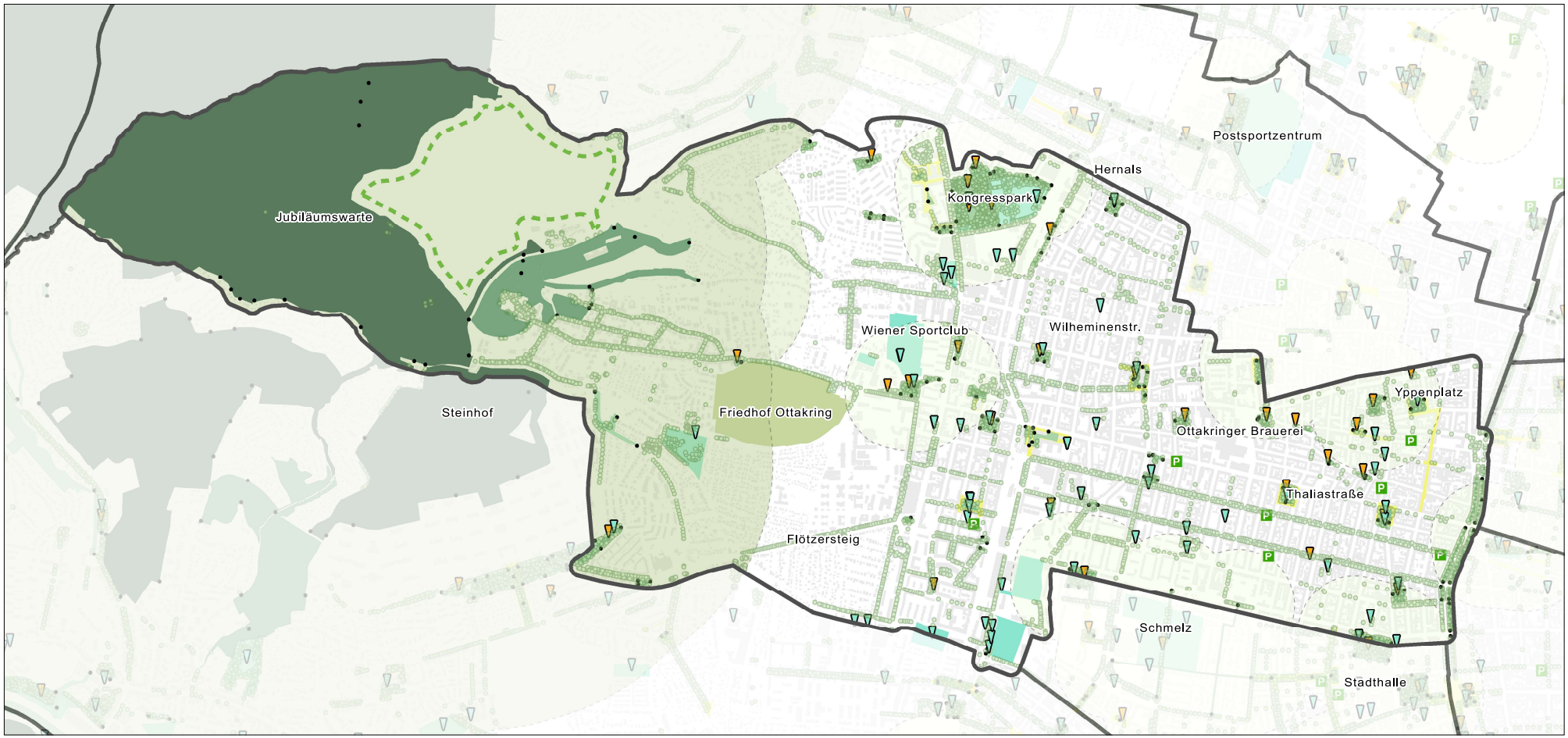
Planstand
17.02.2022

Bearbeitung
Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab
1:12.500
0 125 250 500 750 Meter

N

K:\Projekte\22_19_MA18_MasterplanGehen\03_Geodaten\02_MXD\1160_leitbild_17.02.2022.mxd



Legende

Bezirksgrenze (um 40 m nach außen versetzt)

öffentliche Grünräume

- öffentliche Grünräume mit überregionaler Bedeutung
- öffentliche Grünräume mit regionaler Bedeutung
- öffentliche Grünräume mit lokaler Bedeutung
- Zugänge zu öffentlichen Grünräumen

Einzugsbereiche von öffentlichen Grünräumen (mit 5.000+ m²)

- 1.000 m bei Grünräumen von überregionaler Bedeutung
- 500 m bei Grünräumen von regionaler Bedeutung
- 250 m bei Grünräumen von lokaler Bedeutung

sonstige Grün- und Freiräume

- Friedhöfe
- Forschungsgehege (VetMedUni)
- Sportflächen
- Plätze (lt. Stadtstrukturplan)

punktuelle Strukturen

- P Parklets
- Sportstätten
- Spielplätze
- Baumkataster

Der Baumkataster der Stadt Wien umfasst nur jene Bäume,die sich auf öffentlichen Flächen befinden.

Daten von Open Data Österreich (data.gv.at)

Grün- und Freiräume

Masterplan Gehen Ottakring

Auftraggeber
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Planverfasser
KNOLL CONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH
1020 Wien, Obere Donaustraße 59
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Planstand
17.02.2022

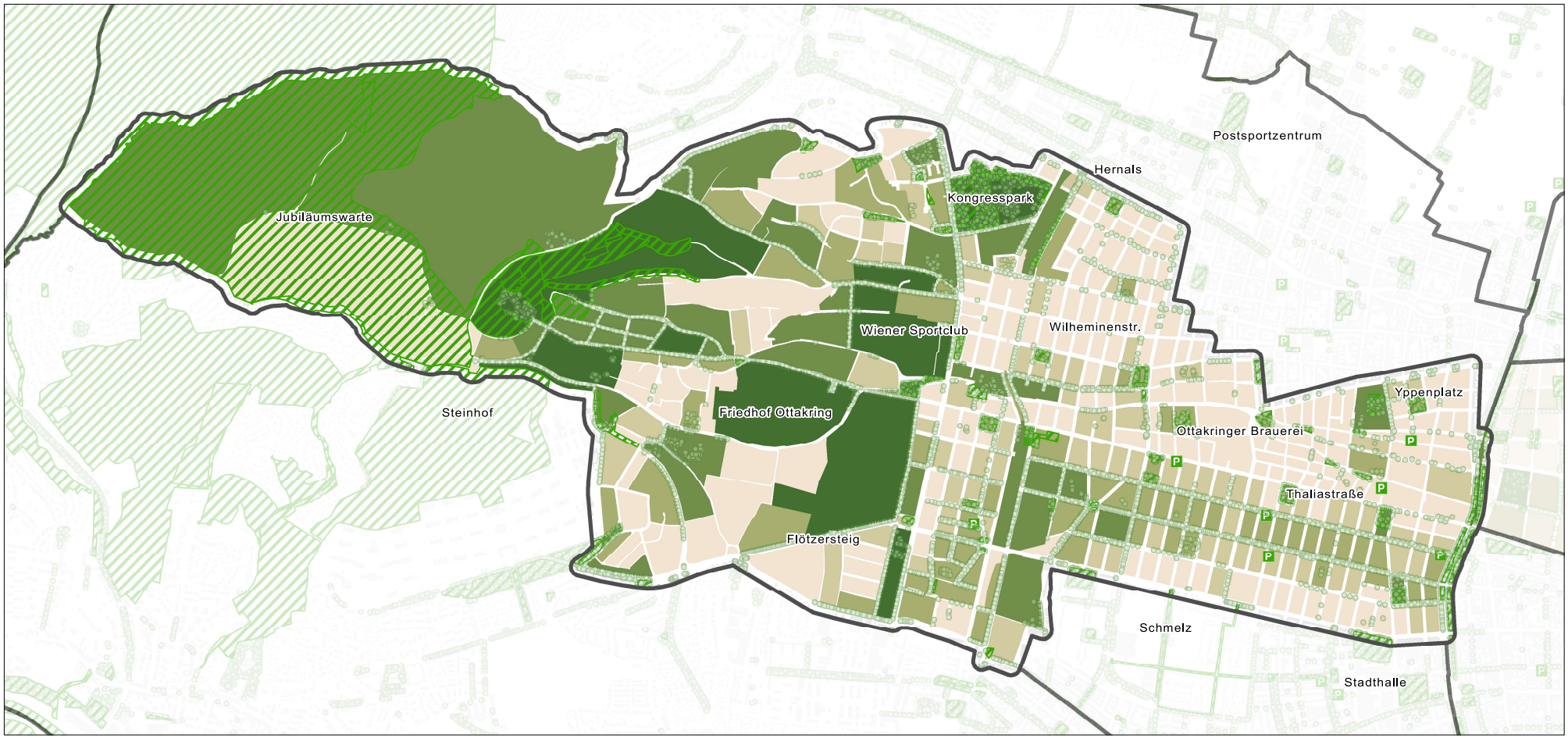
Bearbeitung
Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab
1:12.500

0 125 250 500 750 Meter

N

K:\Projekte\22_19_MA18_MasterplanGehen\03_Geodaten\02_MXD\1160_tk_gruenundfreiraeume_17.02.2022.mxd



Legende

Bezirksgrenze (um 40 m nach außen versetzt)

Anzahl der Bäume im Umfeld eines Baublocks (15-m-Radius)

- 0 - 10
- 11 - 20
- 21 - 50
- 51 - 100
- mehr als 101

öffentliche Grünräume

P Parklets

Baumkataster

Der Baumkataster der Stadt Wien umfasst nur jene Bäume,die sich auf öffentlichen Flächen befinden.

Daten von Open Data Österreich (data.gv.at)

Grünausstattung im Straßenraum

Masterplan Gehen Ottakring

Auftraggeber
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Planverfasser
KNOLL CONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH
1020 Wien, Obere Donaustraße 59
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Planstand
17.02.2022

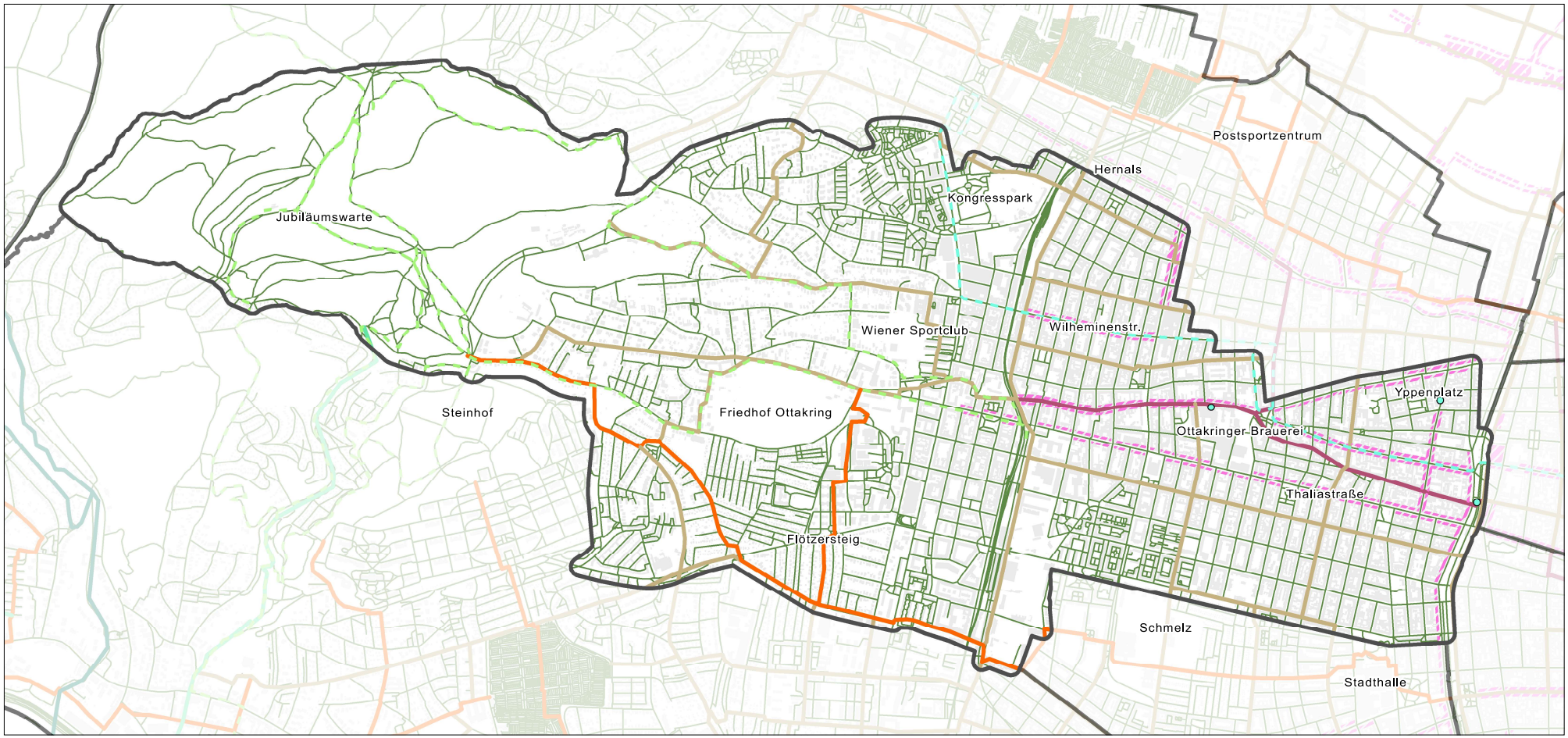
Bearbeitung
Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab
1:12.500

0 125 250 500 750 Meter

N

K:\Projekte\22_19_MA18_MasterplanGehen\03_Geodaten\02_MXD\1160_lk_gruenausstattungimstrassenraum_17.02.2022.mxd



Legende

- Bezirksgrenze (um 40 m nach außen versetzt)

Freiraumnetz (lt. Leitbild Grünräume)

- Grünkorridor
- Grünzug
- Grünachse
- belebte Straßenräume / Fußgänger:innenzonen
- Straßenraum mit angelagerten Grünflächen
- begrünte Straßenräume
- Geschäftsstraßen
- Fußwegeverbindungen (lt. intermodalem Verkehrsreferenzsystem/GIP)

Stadtwanderwege & Stadtspaziergänge (lt. Stadtplan Wien)

- Stadtwanderwege
- Stadtspaziergänge
- Ziele der Stadtspaziergänge

Daten von Open Data Österreich (data.gv.at)

Typisierung des Wegenetzes

Masterplan Gehen Ottakring

Auftraggeber
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Planverfasser
KNOLL CONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH
1020 Wien, Obere Donaustraße 59
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Planstand
17.02.2022

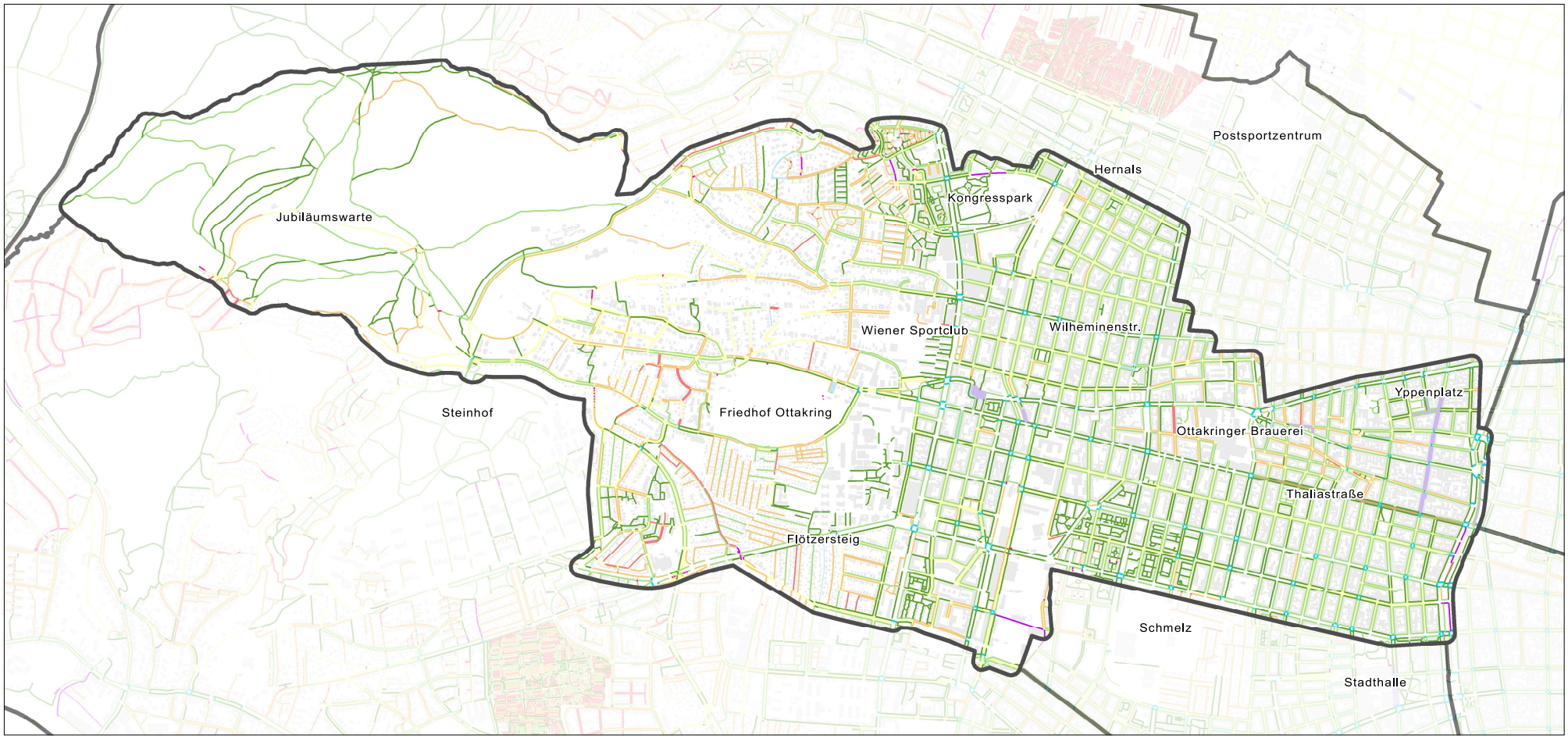
Bearbeitung
Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab
1:12.500

0 125 250 500 750 Meter

N

K:\Projekte\22_19_MA18_MasterplanGehen\03_Geodaten\02_MXD\1160_lk_typisierungdeswegenetzes_17.02.2022.mxd



Legende

Bezirksgrenze (um 40 m nach außen versetzt)

verkehrsberuhigte Bereiche

- Fußgänger:innenzonen
- Begegnungszonen
- Wohnstraßen
- Thaliastraße NEU
- Tempo-30-Zonen

Gehsteigbreiten

- 0,4 - 1,2 m
- 1,2 - 2,0 m
- 2,0 - 3,0 m
- mehr als 3,0 m
- Stiegen

Querungen

- Schutzwege (Zebrastreifen)

Geh- & Radwege

- 1,1 - 2,0 m
- 2,0 - 3,0 m
- mehr als 3,0 m

Datenstand (Gehsteigbreiten, Querungen, Geh- & Radwege): 10/2021; vorbehaltlich etwaiger Umbauten, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in das intermodale Verkehrsreferenzsystem Österreich (GIP.at) eingetragen waren

Daten von Open Data Österreich (data.gv.at)

Eigenschaften des Fußwegenetzes

Masterplan Gehen Ottakring

Auftraggeber
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Planverfasser
KNOLL CONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH
1020 Wien, Obere Donaustraße 59
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Planstand
17.02.2022

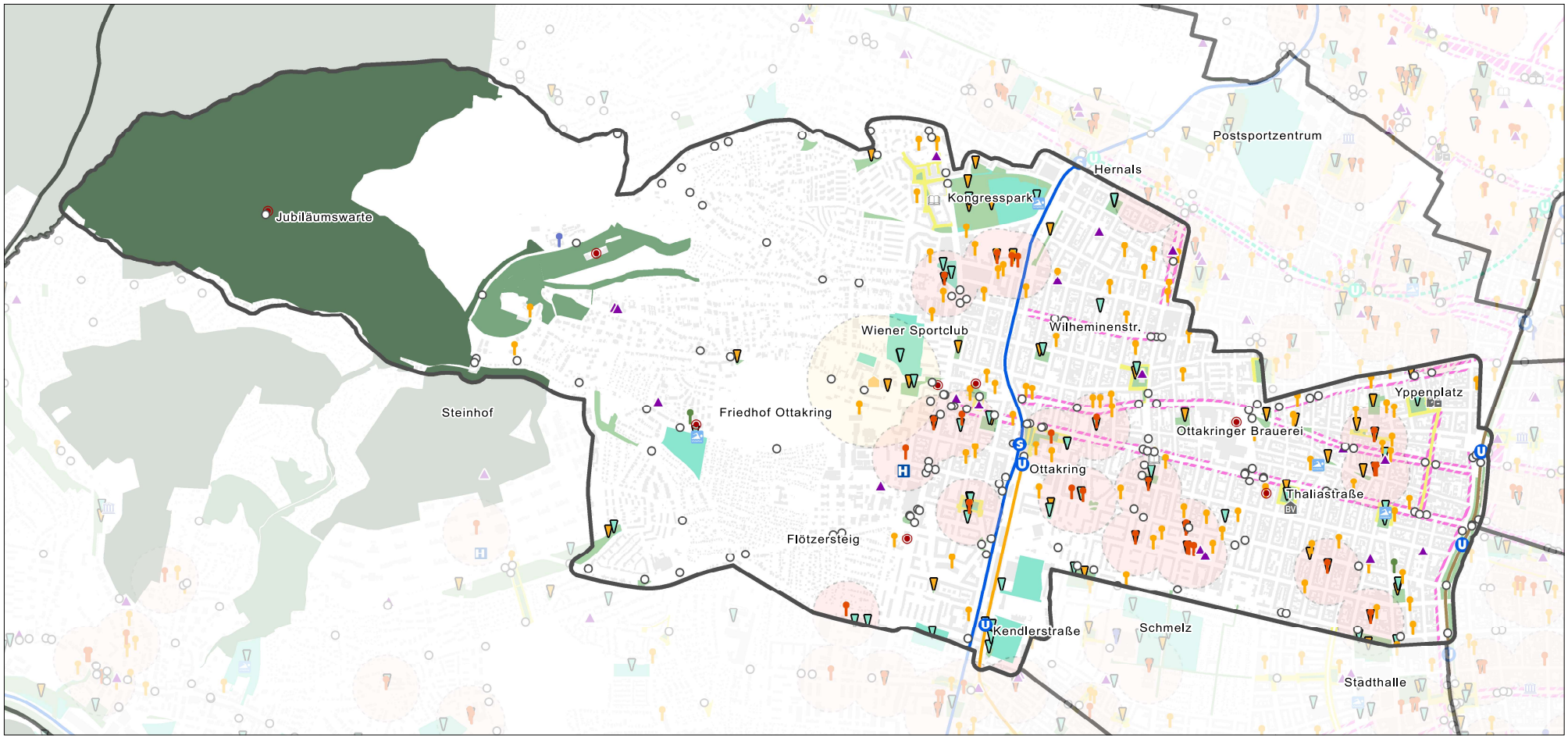
Bearbeitung
Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab
1:12.500

N

0 125 250 500 750 Meter

K:\Projekte\22_19_MA18_MasterplanGehen\03_Geodaten\02_MXD\1160_fk_eigenschaftendesfusswegenetzes_17.02.2022.mxd



Legende

Bezirksgrenze (um 40 m nach außen versetzt)

Bildungseinrichtungen

- Schulen
- Kindergärten
- Universitäten
- Volkshochschulen
- Büchereien

sensible Bereiche

- Schulumfeld (150-m-Radius)
- Umfeld von Pensionistenhäusern (300-m-Radius)

Points-of-Interest

- Bezirksvorstehung
- Pensionistenhäuser
- Krankenhäuser
- Märkte
- Schwimmbäder
- Museen
- Kultureinrichtungen & Sehenswürdigkeiten
- religiöse Einrichtungen
- Sportstätten
- Spielplätze

öffentlicher Verkehr

- U3
- U6
- S-Bahn
- U-Bahn-Stationen
- S-Bahn-Stationen
- Bus- & Straßenbahnstationen
- künftige U5
- künftige U5-Stationen

Grün- und Freiräume

- öffentliche Grünräume mit überregionaler Bedeutung
- öffentliche Grünräume mit regionaler Bedeutung
- öffentliche Grünräume mit lokaler Bedeutung
- Sportflächen
- Geschäftsstraßen
- Plätze (lt. Stadtstrukturplan)

Daten von Open Data Österreich (data.gv.at)

POI und Kommunikationsorte

Masterplan Gehen Ottakring

Auftraggeber
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Planverfasser
KNOLL CONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH
1020 Wien, Obere Donaustraße 59
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Planstand
17.02.2022

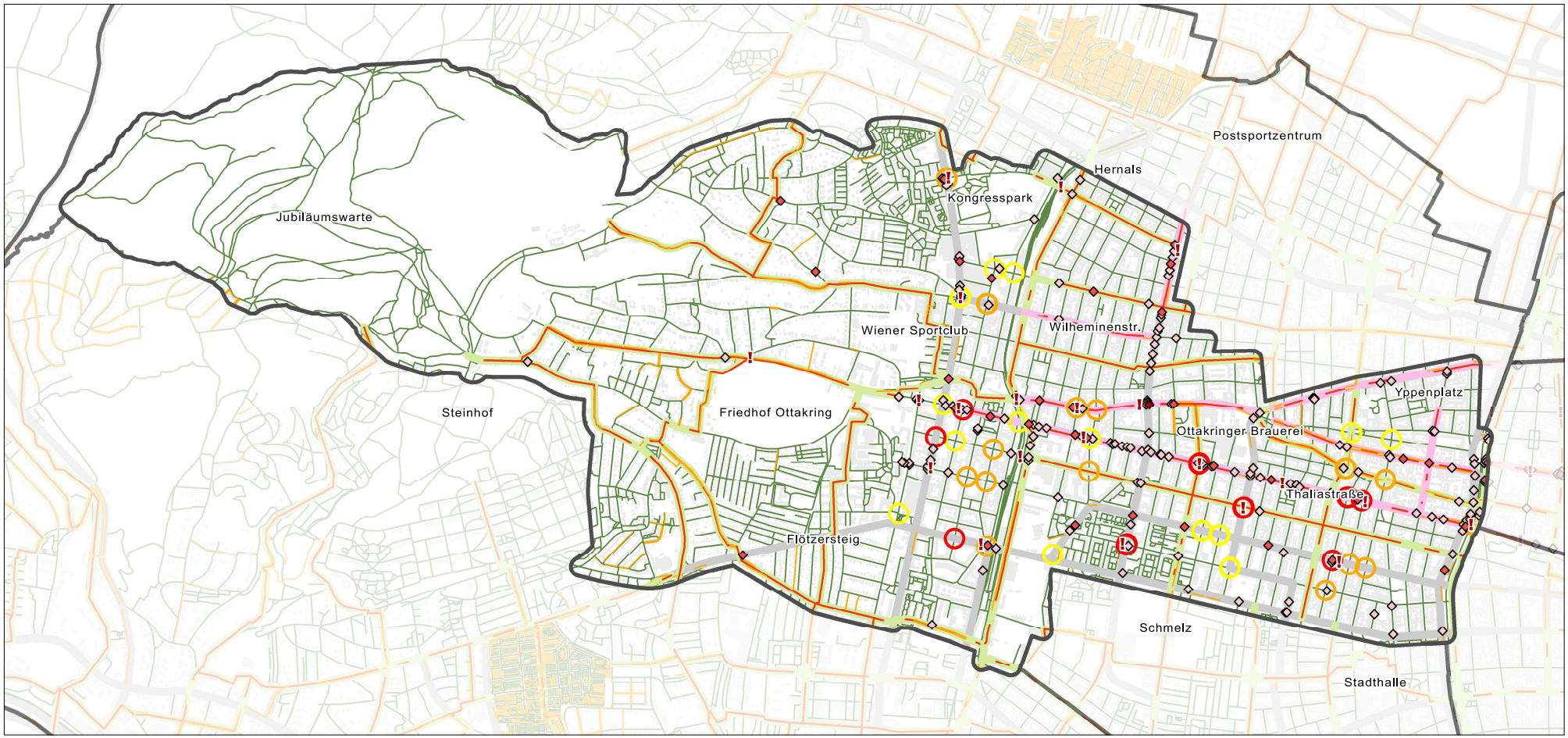
Bearbeitung
Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab
1:12.500

0 125 250 500 750 Meter

N

K:\Projekte\22_19_MA18_MasterplanGehen\03_Geodaten\02_MXD\1160_fk_poiundkommunikationsorte_15.02.2022.mxd



Legende

Bezirksgrenze (um 40 m nach außen versetzt)

Straßentypen

- Hauptverkehrsachsen
- Freiraumnetz (lt. Leitbild Grünräume)
- Geschäftsstraßen
- Fußwegeverbindungen (lt. intermodalem Verkehrsreferenzsystem/GIP)

gering dimensionierte Gehsteige

- < 3 m in Geschäftsstraßen
- < 2 m in Hauptverkehrsstraßen & im Freiraumnetz
- < 1,2 m in Nebenstraßen

Querungen

- 50+ m zum nächsten Schutzweg (Geschäftsstraßen & Freiraumnetz)
- ! fehlende & problematische Querungen

Unfälle mit Personenschaden mit FG-Beteiligung

- Unfälle mit leicht verletzten FG [157]
- Unfälle mit schwer verletzten FG [38]
- Unfälle mit tödlich verletzten FG [1]

Beobachtungszeitraum: 01.01.2018 bis 31.12.2020

Gefahrenstellen (lt. Schulwegplänen)

- Vorsicht
- erhöhte Vorsicht
- Gefahr

Daten von Open Data Österreich (data.gv.at)

Konfliktstellen des Fußwegenetzes

Masterplan Gehen Ottakring

Auftraggeber
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Planverfasser
KNOLL CONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH
1020 Wien, Obere Donaustraße 59
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Planstand
17.02.2022

Bearbeitung
Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab
1:12.500
0 125 250 500 750 Meter

N

K:\Projekte\22_19_MA18_MasterplanGehen\03_Geodaten\02_MXD\1160_tk_konfliktstellendesfusswegenetzes_17.02.2022.mxd