



Masterplan Gehen Bezirk Josefstadt

Stand: Februar 2022



KNOLLCONSULT
UMWELTPLANUNG ZT GmbH

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

Masterplan Gehen Bezirk Josefstadt

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	Bezirkssteckbrief	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	18
5.2.1	Typisierung des Wegenetzes	18
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 Grätzlcharakters, bezirksspezifische Projekte, Einbindung der Bevölkerung	24
7	Leitbild Gehen im Bezirk Josefstadt	26
7.1	Aufwertung und Ergänzung von ostwest-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes.....	26
7.2	Aufwertung und Ergänzung von nordsüd-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes.....	28
7.3	Qualitätsverbesserung des lokalen Fußwegenetzes	29
7.4	Sichere Schulumfelder	30
7.5	Josef-Matthias-Hauer-Platz (Café Hummel)	31
7.6	Bezirksroute 1: U5 Rathaus – Piaristenkirche – Café Hummel.....	32
7.7	Bezirksroute 2: Parkhopping Florianigasse	33
7.8	Bezirksroute 3: Entree Alerspitz zum Café Hummel sowie Alerspitz zur Neubaugasse.....	33
7.9	Bezirksroute 4: Laufrunde Josefstadt	35
7.10	Geschäftsstraße Josefstädter Straße	35
7.11	Geschäftsstraße Lerchenfelder Straße	36
7.12	Verbindungen zu den angrenzenden Bezirken	38
7.13	Transformation Plätze in Parks	39
7.14	Passagen durch begrünte Innenhöfe	40
7.15	Flanieren im Biedermeierviertel	40
7.16	„Supergrätzl“ Josefstadt	41
8	Themenkarten	42
8.1	Leitbild	42
8.2	Grundlagen.....	42
8.2.1	Grün- und Freiräume	42
8.2.2	Grünausstattung im Straßenraum	42
8.2.3	Typisierung des Wegenetzes	42
8.2.4	Eigenschaften des Fußwegenetzes	42
8.2.5	POI und Kommunikationsorte.....	42
8.2.6	Konfliktstellen des Fußwegenetzes	42

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-Gehens

- 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)

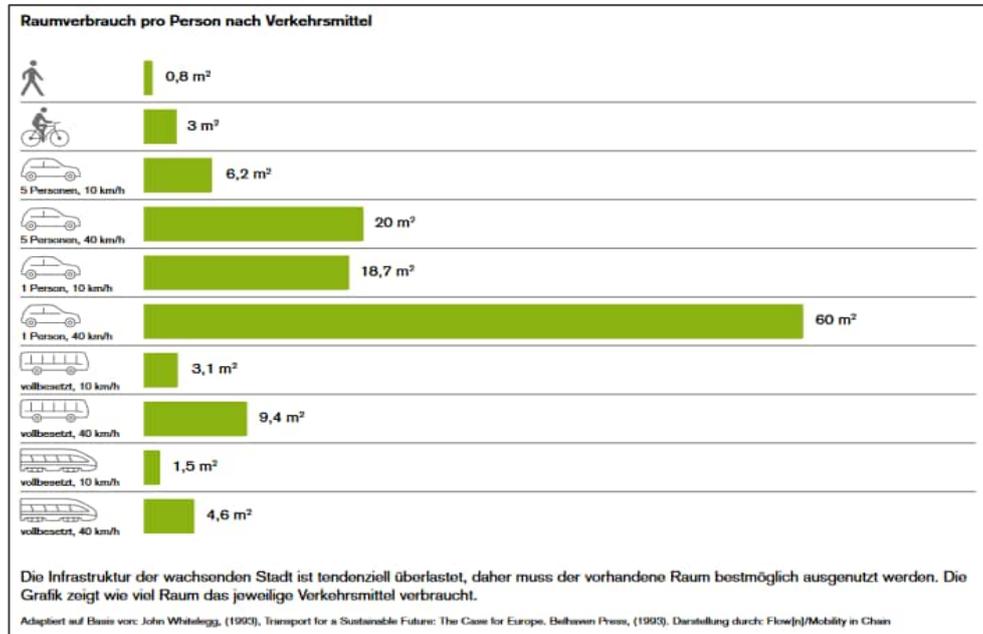
² Stadt Wien (2021): Aktive Mobilität in Wien bzw. klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 9)

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

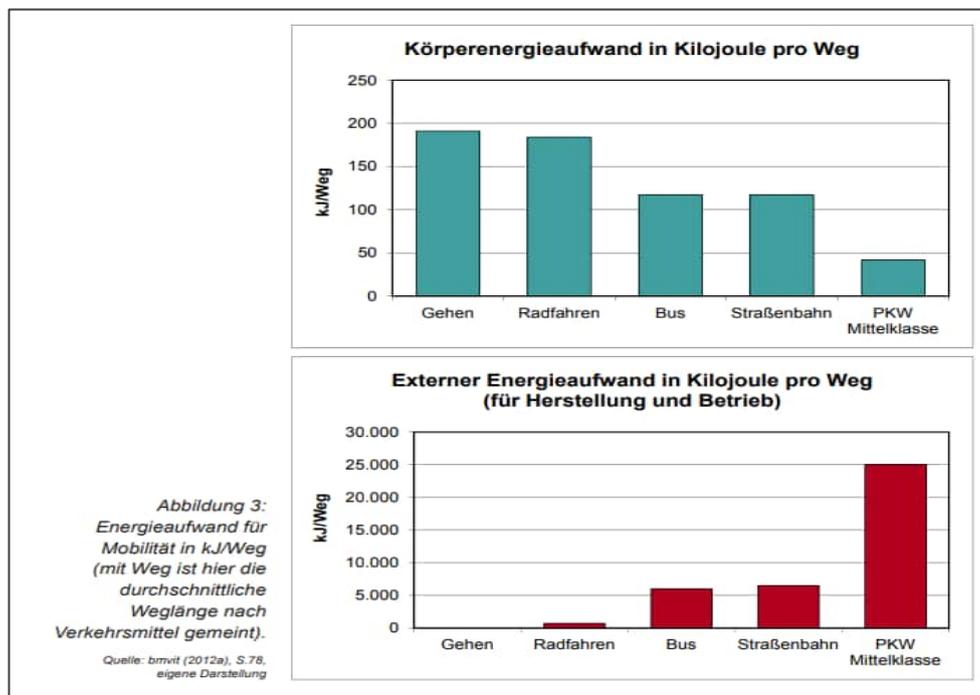
⁴ Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 38)

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 CO₂. 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



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:innenverkehrs 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 Wegeketten 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 Grünschnitten, 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 qualitativ 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 Grätzelnzentren
- 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

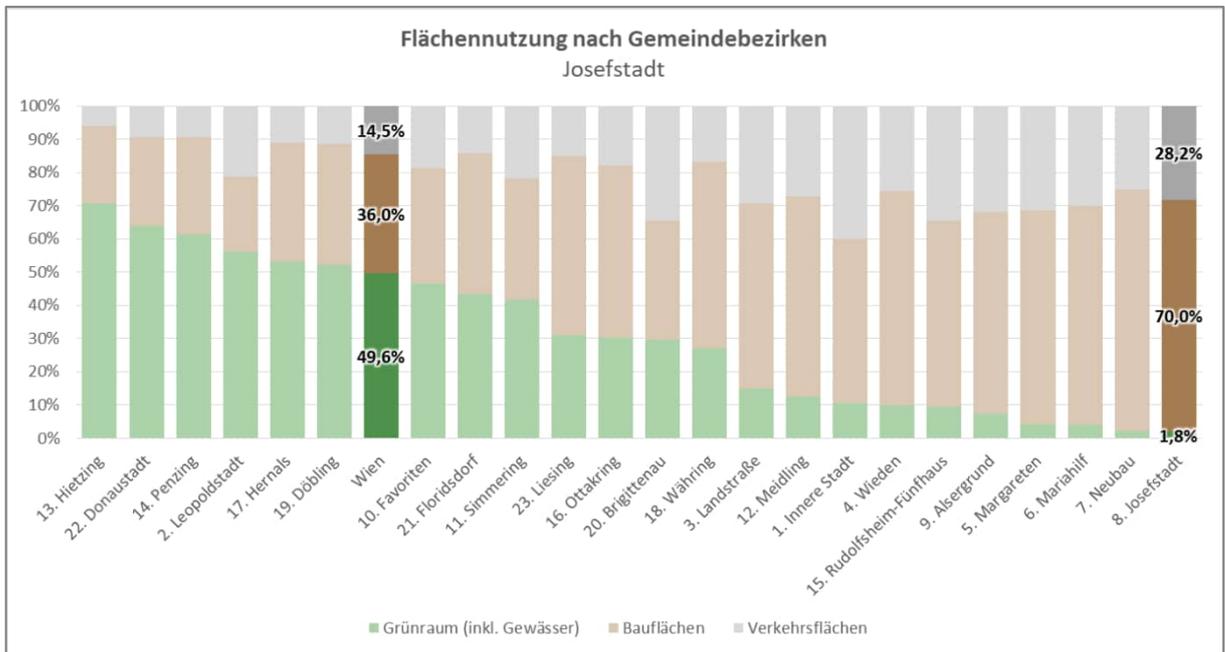
4 Bezirkssteckbrief

Überblick von Kenngrößen basierend auf den statistischen Daten der Stadt Wien

4.1 Flächennutzung

Die Josefstadt weist einen Grünraumanteil von unter 2 % auf und hat damit den niedrigsten Grünraumanteil Wiens. Das liegt an der dichten gründerzeitlichen Bebauung: mit einem Anteil der Bauflächen von 70 % liegt die Josefstadt deutlich über dem Wiener Durchschnitt von 36 %. Der Flächenanteil der Verkehrsflächen liegt mit über 28 % ebenfalls deutlich über dem Wiener Durchschnitt mit 14,5 % Anteil.

Der Umstand, dass den Bewohner:innen im Bezirk selbst kaum Grünflächen zur Verfügung stehen, verleiht der fußläufigen Erreichbarkeit von Grünräumen in benachbarten Bezirken eine besondere Bedeutung. Darüber hinaus stellt sich speziell in der Josefstadt die Frage der gerechten Verteilung des Verkehrsraumes auf alle Nutzer:innengruppen.

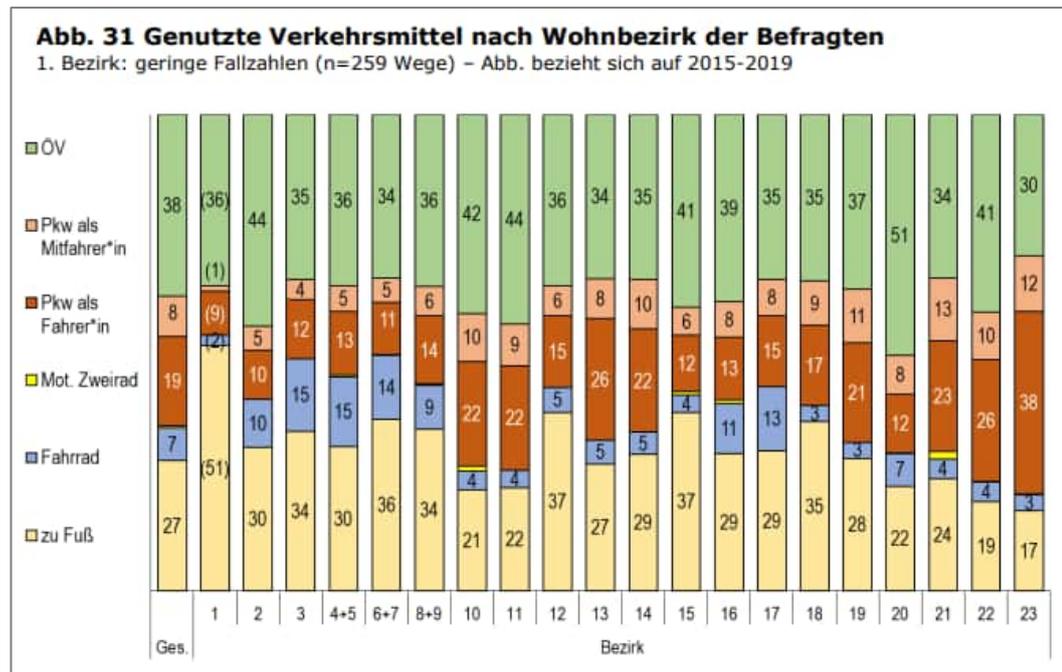


28

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

4.2 Modal Split

Die Josefstadt geht – gemeinsam mit dem 9. Bezirk - hinsichtlich des Modal Splits mit gutem Beispiel voran. Rund ein Drittel der Wege wurden zwischen 2015 und 2019 zu Fuß zurückgelegt. Abgesehen vom 1. Bezirk weisen lediglich der 12. und der 15. Bezirk mit je 37 % der zurückgelegten Wege zu Fuß einen höheren Anteil auf. Bezüglich der zurückgelegten Wege mit dem ÖV oder mit dem Fahrrad liegt die Josefstadt etwa im Wiener Durchschnitt. Der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege liegt bei genau einem Fünftel. Dieser Anteil liegt höher als bei den übrigen Bezirken innerhalb des Gürtels.

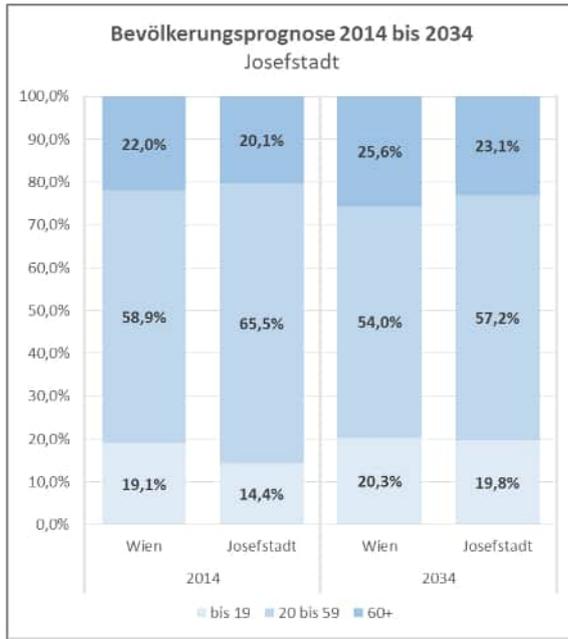


29

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

4.3 Bevölkerungsstruktur

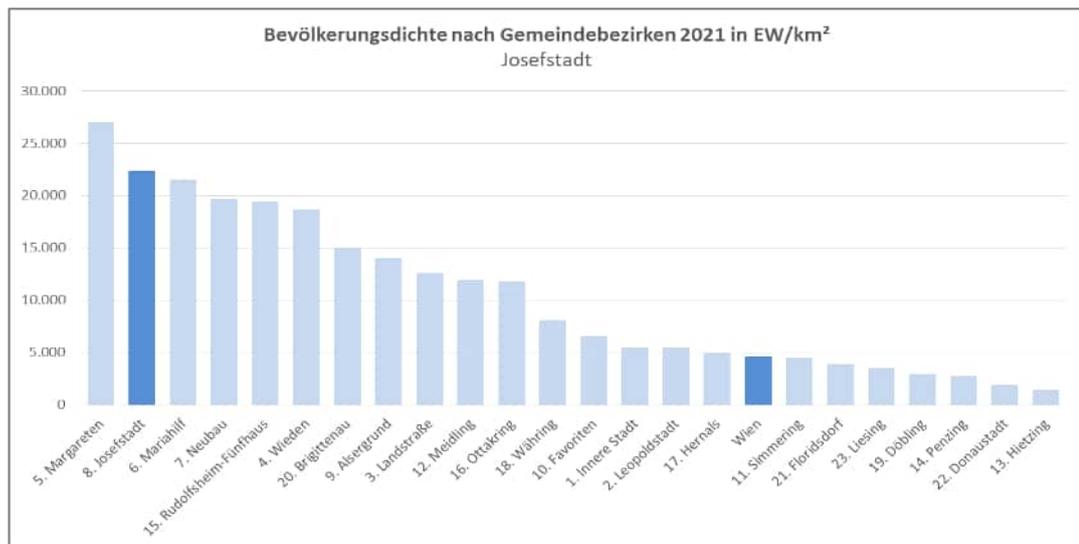
Kinder und ältere Personen profitieren, wie in Kapitel 1.1 bereits erläutert, überdurchschnittlich von Maßnahmen für eine fußverkehrsfreundliche Stadt. Diese beiden Bevölkerungsgruppen sind in ihrer Mobilität oftmals auf das Zu-Fuß-Gehen bzw. den öffentlichen Verkehr angewiesen. Aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungsanstiegs sowohl bei jungen als auch bei älteren Menschen ist Zu-Fuß-Gehen ein Thema für die Zukunft. Während im Jahr 2014 noch überdurchschnittlich viele Bewohner:innen der Josefstadt zwischen 20 und 59 Jahre alt waren, nähert sich der Bezirk in den nächsten Jahren dem Wiener Durchschnitt. Der Bevölkerungsprognose zufolge steigt der Anteil der älteren Personen in der Josefstadt von 2014 bis 2034 um 3%. Bei jungen Personen wird im selben Zeitraum sogar mit einem Anstieg um 5% gerechnet.



Eine weitere wichtige Kennzahl in diesem Zusammenhang ist die Bevölkerungsdichte. Wien wächst und mehr Menschen benötigen mehr Platz - sei es im Wohnbau, in Parks oder auf den Verkehrsflächen.

Die Straßenräume sind meist eng und insbesondere im gründerzeitlich geprägten Bezirksteil ist die Bevölkerungsdichte hoch. Lediglich Margareten weist eine noch höhere Bevölkerungsdichte als die Josefstadt auf. Aufgrund der überschaubaren Größe des Bezirks und dem Mangel an größeren Erholungsräumen kommt der Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu.

30



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. Aufgrund der dichten Bebauung sind solche Ausgleichsräume in der Josefstadt nur spärlich zu finden. Größere Grünräume mit einer Fläche von mehr als 5.000 m² gibt es in der Josefstadt lediglich zwei: den Schönbornpark und den Hamerlingpark. Teile des achten Bezirks liegen in den Einzugsbereichen vom Rathauspark, Weghuberpark, Josef-Strauß-Park sowie vom alten AKH. Eine Unterversorgung an öffentlichen Grünräumen ist im nordwestlichen Teil des Bezirks sowie im südlichen Bereich zwischen Piaristengasse und Lerchengasse festzustellen.

Auch private oder teil-öffentliche Grünräume tragen zur Grünraumversorgung der Bewohner:innen bei. In den genannten unterversorgten Bereichen hält sich jedoch auch die Anzahl an grünen Innenhöfen in Grenzen. Hinsichtlich überregional bedeutender Grünräume, die es im näheren Umfeld der Josefstadt nicht gibt, gilt es eine gute Anbindung mit Radwegen sowie öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Der Zubringer zum ÖV sind die Fußwege.

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. Im direkten Umfeld der überwiegenden Zahl an Baublöcken in der Josefstadt gibt es weniger als 10 Bäume. Begrünte Straßenräume, bspw. zu finden in der Laudongasse, in Straßenabschnitten der Blindengasse, Pfeilgasse, Albertgasse oder Feldgasse stellen Ausnahmen dar. Das liegt zum Teil zweifelsohne auch an den engen Straßenräumen.

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. GIP³² – gibt es den Typus **Geschäftsstraßen** lt. Stadtstrukturplan³³ und das **Freiraumnetz** lt. dem Leitbild Grünräume³⁴.

In der Josefstadt sind drei Straßen als Geschäftsstraßen definiert: die Alser Straße am nördlichen Bezirksrand samt nördlichem Abschnitt der Lange Gasse, die zentral gelegene Josefstädter Straße sowie die Lerchenfelder Straße am südlichen Bezirksrand.

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.

Fünf Achsen des Freiraumnetzes führen durch die Josefstadt. Die Nordsüd-Verbindungen verlaufen in der Langen Gasse, in der Albertgasse und entlang des Gürtels. In Ostwest-Richtung verbindet die Laudongasse die Freiraumachsen Lange Gasse und Albertgasse. Außerdem verläuft eine weitere Freiraumverbindung entlang der Achse Josefgasse-Zeltgasse-Pfeilgasse. In der Josefstädter Straße, sowie im südlichen Teil der Langen Gasse verlaufen außerdem Routen der Wiener Stadtpaziergänge.

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 der Josefstadt gibt es keine Gehsteigbreiten unter 1,2 m. Jedoch gibt es viele Gehsteigabschnitte, die weniger als 2 m breit sind. Dies ist vor allem in Nebenstraßen, bspw. im Bereich des Biedermeier Viertels oder zwischen der Josefstädter Straße und der Lerchenfelder Straße, der Fall. Darüber hinaus sei angemerkt, dass es einige 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 in den Themenkarten nicht abgebildet, weil es dazu keine Geodaten gibt.

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 der Josefstadt beinahe flächendeckend zu finden sind, ist bei Wohnstraßen und Begegnungszonen eine Konzentration im südöstlichen Teil des Bezirks festzustellen. Allerdings kann es auch in diesen Straßen zu überhöhten Fahrgeschwindigkeiten kommen, insbesondere bei geradlinigen Fahrbahnverläufen ohne optische oder bauliche Maßnahmen mit Bremswirkung.

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 Alltagsziele und 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 der Josefstadt sind solche Häufungen speziell im Umfeld der Josefstädter Straße sowie im Bereich der nördlichen Bezirksgrenze zu finden.

Im Umfeld der Josefstädter Straße befinden sich darüber hinaus noch vermehrt Schulstandorte. 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:innenbeteiligung³⁵ ist in der Josefstadt eine deutliche Häufung in den Geschäftsstraßen sowie dem Lerchenfelder Gürtel festzustellen. Weitere Unfälle wurden zudem entlang der Hauptverkehrsachse Landesgerichtsstraße verzeichnet. Die Unfallpunkte zeigen, dass Unfälle sowohl auf Schutzwegen als auch in Bereichen, wo Querungsmöglichkeiten fehlen, passieren. Trotzdem braucht es gerade in Geschäftsstraßen wie bspw. der Josefstädter Straße, in denen Fußgänger:innen häufig die Straßenseite wechseln, Querungsmöglichkeiten in kurzen Intervallen, um die Sicherheit für Fußgänger:innen zu erhöhen. Auch hinsichtlich zu geringer Gehsteigbreiten gibt es in der Josefstädter Straße abschnittsweise Konfliktstellen.

Hochsensibel sind außerdem Kreuzungsbereiche auf Schulwegen. Es gilt besonders Bedacht auf die jüngsten Verkehrsteilnehmer:innen zu nehmen und die Gefahrenstellen lt. Schulwegplänen³⁶ zu entschärfen.

Im lokalen Fußwegenetz abseits der Haupttrouten gibt es einige Barrieren, deren Beseitigung die Durchlässigkeit des Gebietes erhöhen und eine Verbesserung des Komforts für Fußgänger:innen bedeuten würde. Bei den planlich gekennzeichneten Punkten handelt es sich sowohl um bauliche Barrieren als auch um Durchgänge, die es zwar bereits gibt, die jedoch nicht angemessen ausgeschildert oder die nicht öffentlich zugänglich sind.

³⁵ Beobachtungszeitraum: 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	<ul style="list-style-type: none"> • FK Grün- und Freiraum • FK Öffentlicher Raum • Aktionsplan Gründerzeit: Strategien zur Aufwertung des (öffentlichen) Freiraums
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • 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:	<p>Qualitätsstandard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

	<p>Gebäudenischen, die Zwischenstationen im linearen Fußwegenetz darstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Leitbild Grünräume Wien • FK Grün- und Freiraum • FK Öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Qualitätsstandard für das „Lokale Fußwegenetz“ + zusätzliche Assets:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • FK Grün- und Freiraum • FK Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Mikroklimas durch Begrünung von Straßenräumen <ul style="list-style-type: none"> – Ergänzende Baumpflanzungen anstelle von Parkplätzen, auf Sperrflächen, in Gebäudenischen, in Kreuzungsbereichen auf Gehsteigvorziehungen • Entsiegelung von Flächen, die nicht häufig zum Gehen genutzt werden (bspw. Parkplätze) • Gute und sichere Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität von ÖV-Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> • FK Mittelpunkte des städtischen Lebens
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen in Einkaufsstraßen • Impulse zur Belebung von Erdgeschoßzonen • Hohe Aufenthaltsqualität von Grätzelzentren / Interaktionsräumen
Grundanforderungen:	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • FK öffentlicher Raum • FK Grün- und Freiraum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Spiel- und Freiräume im Wohnumfeld • Sicheres Umfeld von Schulen, Kindergärten, Spielplätzen • Einbeziehung der Kinder und Jugendlichen bei der Projektplanung
Grundanforderungen:	<ul style="list-style-type: none"> • Schulumfeld <ul style="list-style-type: none"> – 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

	<ul style="list-style-type: none"> • Umfeld von Kindergärten <ul style="list-style-type: none"> – Geringerer Handlungsbedarf, da die Kinder i.d.R. von Erwachsenen hingebacht und abgeholt werden • Umfeld von Spielplätzen und Parkanlagen: <ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> • FK öffentlicher Raum • FK Mittelpunkte des städtischen Lebens
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • 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:	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • FK Mittelpunkte des städtischen Lebens
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Straßenräume für den Fußverkehr als Baustein <ul style="list-style-type: none"> – zur Stärkung des Bezugs der Wohnbevölkerung zum Grätzel – für die Erlebarmachung von bezirksspezifischen Besonderheiten

	<p>– für ein hochwertiges Wohnumfeld insbesondere in dicht verbauten Gebieten ohne private Grün- und Freiräume</p>
<p>Grundanforderungen:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Gehen im Bezirk Josefstadt

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

Aufbauend auf den Planungsprämissen und Handlungsfeldern >> Kapitel 6

Aufbauend auf den Inputs seitens des Bezirks

(siehe Themenkarte Leitbild)

Das Leitbild beruht zum einen auf der raumordnungs- und landschaftsfachlichen Analyse des gesamten Bezirks. Zum anderen sind folgende vom Bezirk Josefstadt übermittelten Dokumente berücksichtigt:

- Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Situation des öffentlichen Raumes in der Josefstadt,
- Vision Zu Fuß 2034 – Gehkultur in der Josefstadt
- Projekte Masterplan Gehen bzw. Aktionsprogramm des Bundes „Klimaaktiv mobil“ – Förderung für Fußverkehr

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmevorschläge sind als fachliche Hinweise und Impulse für eine weiterführende Projektplanung zu verstehen.

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

Ausgangslage:

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

- Laudongasse zwischen Lange Gasse und Albertgasse
- Pfeilgasse-Zeltgasse-Josefgasse

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

Maßnahmevorschläge:

Laudongasse:

- ➔ Anbindung der Laudongasse an den Brunnenmarkt / Yppenplatz: Querungshilfe des Hernalser Gürtels; derzeit ist an dieser Kreuzung kein Schutzweg eingerichtet. Der nächstliegende Schutzweg befindet sich am ca. 120 m entfernt liegenden Uhlplatz.
- ➔ Shared Space zwischen Bernhardhof und Säulenhof im Kreuzungsbereich mit Skodagasse (zwischen ON 38 und 43) mit gleichzeitiger Schaffung eines Verweilorts
- ➔ Wegbegleitende Verweilorte und Sitzgelegenheiten, bspw. in den Übergängen zwischen Schrägparkern und Längsparkern unter Inanspruchnahme eines Längsstellplatzes (bspw. Laudongasse 6)
- ➔ Verlängerung der Grün- und Freiraumachse Richtung Osten bis zur Schlüsselgasse: Baumpflanzungen im Abschnitt zwischen Schlüsselgasse und Lange Gasse

- ➔ „Entree“ der Grün- und Freiraumachse an der Schlüsselgasse durch eine Platzgestaltung: Shared Space mit Baumpflanzungen bspw. vor dem GH „Zur Böhmischen Kuchl“

Pfeilgasse-Zeltgasse-Josefgasse:

- Josefgasse
 - ➔ Shared Space im Abschnitt zwischen Landesgerichtsstraße und Hotel Josefhof
 - ➔ Verweilort beim „Vienna's English Theatre“ am Standort des bestehenden Baumes (Josefgasse ON 12)
- Aufwertung der Zeltgasse im Bereich der beiden Durchgänge ON 2 und 4:
 - ➔ Weiterführung der Oberflächengestaltung des Hugo-Bettauer-Platzes (Begegnungszone Lange Gasse) bis zur Kreuzung Piaristengasse
 - ➔ Baumpflanzungen und gestaltete Verweilorte mit Sitzgelegenheiten zwischen den beiden Hausdurchgängen Zeltgasse
 - ➔ Entsiegelung der Garagenzufahrt
 - ➔ Prüfung der Möglichkeit einer Öffnung des Innenhofes nördlich der beiden Durchgänge
- Wegbegleitende Verweilorte mit Sitzgelegenheiten
 - ➔ Aufwertung von bestehenden Baumstandorten als Verweilort, bspw. beim Gebäuderücksprung Zeltgasse ON 6
 - ➔ Baumpflanzungen in breiteren Straßenabschnitten; bspw. Zeltgasse zwischen ON 12 und 14
 - ➔ Baumpflanzung in Kreuzungsbereichen mit mehr Platz; bspw. Pfeilgasse # Strozzigasse
 - ➔ „Karree“ Pfeilpark (siehe Leitprojekt „Transformation Plätze in Parks“)
 - ➔ Verweilort Gebäudenische Pfeilgasse ON 10-12 mit Baumbestand in Grünfläche mit Brunnen: Gestaltung als Minipark mit Sitzgelegenheiten, Vergrößerung der Platzfläche durch Inanspruchnahme von 1-2 Längsstellplätzen
 - ➔ Verweilort Gebäudenische im Eingangsbereich der Wohnhausanlage Pfeilgasse 7 mit zwei bestehenden Bäumen
 - ➔ Sicherung der Fußwege und Querungsrelationen sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität rund um den Tigerpark, zwischen Lerchengasse und Tigergasse sowie auf der Pfeilgasse westlich der Tigergasse
 - ➔ Abschnitt Albertgasse südlich der Pfeilgasse: Entfernung der Stellplatzmarkierungen auf den Gehsteigen, sollten diese den Fußverkehr einschränken
 - ➔ Verkehrsberuhigung und Vorplatzgestaltung vor der Volksschule und der Mittelschule Pfeilgasse ON 42 und Integration in eine neue Begegnungszone Pfeilgasse zwischen Blindengasse und Stolzenthalergasse (siehe auch Leitprojekt „Sichere Gestaltung des Schulumfelds“)
 - ➔ Querungshilfe Pfeilgasse # Blindengasse
 - ➔ Verweilorte an ausgewählten Baumstandorten durch Ergänzung von Sitzgelegenheiten
 - ➔ „Entree“ Grün- und Freiraumachse am westlichen Beginn der Pfeilgasse: Shared Space aufgrund des sehr schmalen Straßenquerschnitts und Parklet anstelle eines Längsstellplatzes

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

Ausgangslage:

Grün- und Freiraumverbindungen lt. Leitbild Grünräume:

- Lange Gasse zwischen Alser Straße und Lerchenfelder Straße (Stationen Volkskundemuseum/Schönbornpark, VS Lange Gasse, Bäckermuseum, Viennas English Theatre)
- Albertgasse
- Hernalser Gürtel

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

Maßnahmenvorschläge:

- Lange Gasse
 - ➔ „Entree“ der Grün- und Freiraumachse am nördlichen Beginn (Einmündung von der Alser Straße) durch Baumpflanzung oder Parklet mit Verweilort, bspw. neben Schutzweg bei der Erste Bank
 - ➔ Ergänzende Baumpflanzungen; bspw. im Kreuzungsbereich Lange Gasse # Laudongasse in Kombination mit Verweilmöglichkeiten
 - ➔ Verweilorte in Gebäudenischen; bspw. ON 32 und schräg vis-à-vis ON 39
 - ➔ Untergliederung der lang gestreckten Fahrbahn durch mehrere Shared Space-Flächen im Vorfeld von Gaststätten und sonstigen Kommunikationsorten; ähnlich ON 53 (KOBV)
 - ➔ Gehsteigverbreiterung beim Biomarkt Ecke Josefstädter Straße (Gehsteigbreite durch Abfallcontainer eingeschränkt)
 - ➔ Prüfung einer Verlängerung der Begegnungszone Lange Gasse in beide Richtungen
 - ➔ Ausgestaltung der Schulvorplätze BAfEP 8 in der Lange Gasse ON 47 und VS Lange Gasse ON 36; vorgeschlagen wird eine Verbreiterung des Aufenthaltsbereiches durch Shared Space, der gleichzeitig auch eine bauliche Bremse für den Kfz-Verkehr bewirken soll; siehe auch Leitprojekt „Sichere Gestaltung des Schulumfeldes“
- Albertgasse
 - ➔ Shared Space im Bereich Albertpark, siehe Leitprojekt „Transformation Plätze in Parks“
 - ➔ Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten bei Baumstandorten, wie bspw. beim Gasthaus „Die Wäscherei“ an der Kreuzung Laudongasse
 - ➔ Kreuzung Albertgasse # Florianigasse: Platzgestaltung durch Niveauanhebung der einmündenden Straßen auf Gehsteigniveau
 - ➔ Ergänzung der Baumstandorte im südlichsten Abschnitt der Albertgasse durch Sitzgelegenheiten bei gleichzeitiger Gehsteigvorziehung in belebten Abschnitten wie im Umfeld des Café Hummel
- Hernalser Gürtel: siehe Leitprojekt „Verbindungen zu den angrenzenden Bezirken“

7.3 Qualitätsverbesserung des lokalen Fußwegenetzes

Ausgangslage:

Das lokale Fußwegenetz bezeichnet die Wegeverbindungen in Ergänzung zu den Hauptverbindungen (Grün- und Freiraumverbindungen lt. Leitbild Grünräume, Geschäftsstraßen, Hauptstraßen) und den vorgeschlagenen Bezirksrouten (siehe Leitprojekte „Bezirksrouten“). 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.

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 siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2

Maßnahmenvorschläge:

- Baumpflanzungen
 - ➔ Bennogasse und Stolzenthalergasse: sehr schmaler Straßenraum, daher als Substitut Parklets anstelle von 1-2 Stellplätzen (1 Verweilplatz je Baublocklänge)
 - ➔ Blindengasse im Abschnitt zwischen der Josefstädter Straße und Lerchenfelder Straße
 - ➔ Breitenfelder Gasse zwischen Gymnasium Feldgasse 6-8 und Albertplatz
 - ➔ Krotenthaller- und Schönborngasse
 - ➔ Lederergasse und Strozzigasse
 - ➔ Piaristengasse zwischen Josefstädter Straße und Florianigasse (im Zuge des geplanten Umbaus)
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion in Straßen mit geradlinigen Fahrbahnverläufen
 - ➔ Fahrbahnverschwenk durch wechselseitige Anordnung von Parkplätzen
 - ➔ Gliederung durch Shared Space-Abschnitte in Bereichen mit höherer Fußgänger:innenfrequenz
 - ➔ Abstimmung mit den Erfordernissen des Radverkehrs
- Aufwertung von Kommunikationsorten / Schaffung von Aufenthaltsorten im Fußwegenetz
 - ➔ Blindengasse # Einmündung Florianigasse: Potenzial für Shared Space im Abschnitt des Uhlplatzes
 - ➔ Breitenfelder Gasse: Vergrößerung der Grünfläche in der Gebäudenische ON 6-8 und Ergänzung durch Sitzgelegenheiten
 - ➔ Breitenfelder Gasse: Verkehrsberuhigung im Umfeld des Bennoplatzes (siehe Leitprojekt „Transformation Plätze in Parks“)
 - ➔ Schlüsselgasse # Alser Straße: funktionale und gestalterische Erweiterung des Kirchenvorplatzes der Pfarrkirche Alser Vorstadt durch Niveauehebung der Fahrbahn Schlüsselgasse im Einmündungsbereich
 - ➔ Wickenburggasse # Alserstraße: Shared Space bis zum Landesgericht; Engstelle bei ON 24, Standort eines Gastgartens; gesamtheitliche Gestaltung im Zusammenhang mit dem Kirchenvorplatz der Pfarrkirche Alser Vorstadt (siehe oben)

- Verbreiterung von Gehwegen
 - ➔ Eine Mindestgehsteigbreite von 2 m wird aktuell unter anderem in den folgenden Straßen unterschritten: Bennogasse, Stolzenthalergasse, Tigergasse, Lerchengasse, Trautsongasse, Fuhrmannngasse, Kochgasse, etc. Die Gehsteigbreite soll durchgängig mindestens 2 m betragen. Im Vorfeld von Geschäftslokalen, Gaststätten, Apotheken oder in Gebäudenischen sollen Verweilorte geschaffen werden, die Zwischenstationen im linearen Wegenetz darstellen. Diese Maßnahmen sollen insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen oder älteren Personen eine Unterstützung für das Zu-Fuß-Gehen bieten.
 - ➔ Buchfeldgasse: Straßenquerschnitt lediglich rd. 8 m > Ausführung als Shared Space, da die Bordsteinkanten der sehr schmalen Gehsteige für mobilitätseingeschränkte Personen eine Unfallgefahr darstellen
- Herstellung von sicheren Kreuzungsbereichen
 - ➔ Bennogasse # Alser Straße
 - ➔ Breitenfelder Gasse # Feldgasse: Gehsteigvorziehung in Kombination mit Baumpflanzung (bspw. Blindengasse # Alser Straße)
- Zusatzschilder „Durchfahrt verboten - Schrittgeschwindigkeit“ für alle Wohnstraßen im Bezirk

7.4 Sichere Schulumfelder

Ausgangslage:

Aufgrund der überwiegend eher engen Straßen soll der Kfz-Bring- und Holverkehr reduziert werden. Voraussetzung 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:

- Temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulbeginn (nach Möglichkeit auch nachmittags oder permanent; nach Vorbild der „Schulstraßen“)
- Schaffung oder Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen im direkten Schulumfeld durch Shared Space zur Vergrößerung des Bewegungsraumes
- Vorschläge seitens *Lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ Josefstadt, Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Situation des öffentlichen Raums in der Josefstadt, Wien, Februar 2011*
 - ➔ BGRG Albertgasse ON 18-22
 - ➔ Haupt- und Volksschule Pfeilgasse ON 42
 - ➔ Misisches Zentrum Wien, Zeltgasse ON 7
- Weitere Vorschläge:
 - ➔ Musik- und Singschule Laudongasse ON 20 # Skodagasse
 - ➔ Vienna Business School Schönborngasse 3-5
 - ➔ Vienna Business School Hamerlingplatz # Kupkagasse
 - ➔ VS Lange Gasse ON 36 einschließlich Bäckermuseum
- Priorisierung von Maßnahmen in Bereichen mit einer Häufung von Unfallpunkten:
 - ➔ Schulstandort MS Pfeilgasse ON 42a und VS Pfeilgasse ON 42b.
 - ➔ Gymnasium Feldgasse ON 6-8
- Bürgerinformation Schulvorplatz Pfeilgasse im Rahmen des geplanten Beteiligungsprojektes 2022

7.5 Josef-Matthias-Hauer-Platz (Café Hummel)

Ausgangslage:

Der Josef-Matthias-Hauer-Platz ist ein wichtiger zentraler Ort in der Josefstadt in Nähe des Hamerlingparks und der Geschäftsstraße Josefstädter Straße. Dieser Bereich bildet einen Verkehrsknotenpunkt mit zahlreichen Fußwegerelationen. Aufgrund des Aufeinandertreffens von Straßenbahn, Kfz-Verkehr und Radverkehr bestehen Konflikte mit dem Fußverkehr. Das belegt die in den Daten vorzufindende Häufung an Unfällen mit Fußgänger:innenbeteiligung. Das Ziel ist eine Aufwertung des Platzes als attraktiver Kommunikationsort und als sicherer Bewegungsraum für den Fußverkehr.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.5 und Kap. 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- ➔ Ausarbeitung eines gesamtheitlichen Gestaltungskonzeptes als Grundlage für die Verbesserung der Verkehrsbedingungen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen
- ➔ Begegnungszone Josef-Matthias-Hauer-Platz mit neuen Sitzgelegenheiten und Beschattungselementen
- ➔ Funktionale und gestalterische Anbindung des Platzes an die Josefstädter Straße und den Hamerlingpark (in Richtung Skodagasse)
- ➔ Einbeziehung auch des nahe gelegenen Schulvorplatzes Kupkagasse; siehe auch Leitprojekt „Geschäftsstraße Josefstädter Straße“ und Leitprojekt „Sichere Gestaltung des Schulumfeldes“
- ➔ Konkrete Gestaltungsvorschläge für eine Umgestaltung siehe *Lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ Josefstadt, Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Situation des öffentlichen Raums in der Josefstadt, Wien, Februar 2011*
- ➔ Einreichung des Beteiligungsprojektes Josef-Matthias-Hauer-Platz im Jahr 2022

7.6 **Bezirksroute 1: U5 Rathaus – Piaristenkirche – Café Hummel**

Ausgangslage:

Diese ostwest-gerichtete Bezirksroute stellt eine alternative Alltags- und Freizeitroute parallel der belebten Josefstädter Straße dar. Die Route verbindet mehrere attraktive POI wie Cafés, Gasthäuser, das Bäckermuseum, den Treffpunkt Jodok-Fink-Platz und den Hamerlingpark. Außerdem liegen entlang dieser Route mehrere Schulen.

Routenvorschlag: U5 Rathaus – Schmidgasse – Jodok-Fink-Platz (Piaristenkirche Maria Treu) – Hamerlingpark – Café Hummel

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

Maßnahmenvorschläge:

- ➔ Schmidgasse zwischen Friedrich-Schmidt-Platz und Lenaugasse sowie der Abschnitt zwischen Buchfeldgasse und Lange Gasse: Anbindung an die U-Bahn-Station Rathaus. Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts Ausgestaltung der Straße als Shared Space, sodass für den Fußverkehr ausreichend Platz ist.
- ➔ Informationshinweise über bestehenden Durchgang nördlich der Piaristenkirche
- ➔ Shared Space im Umfeld des Piaristengymnasiums in der Lederergasse (zwischen Durchgang Jodok-Fink-Platz zur Löwenburggasse)
- ➔ Öffnung der Schulsportfläche an der Lederergasse für die Freizeitnutzung (südlich führt der öffentliche Durchgang zwischen Jodok-Fink-Platz und Lederergasse vorbei) >> siehe auch Leitprojekt „Passagen durch Innenhöfe“
- ➔ Öffnung Baublock zwischen Fuhrmannngasse und Schönborngasse (öDG im Bebauungsplan ausgewiesen, aber nicht umgesetzt)
- ➔ Shared Space Klesheimgasse. Diese Maßnahme dient gleichzeitig als Bewegungsraum für Kinder in Ergänzung zum Hamerlingplatz

7.7 **Bezirksroute 2: Parkhopping Florianigasse**

Ausgangslage:

Diese ostwest-gerichtete Bezirksroute verbindet mehrere Parks miteinander und eignet sich besonders als Freizeitroute für die gesamte Familie.

Routenvorschlag: Schönbornpark – Schlesingerplatz – Bennoplatz – Uhlplatz

- Schönbornpark (größter Park im Bezirk mit österr. Museum für Volkskunde im Palais Schönborn, Café Hildebrandt)
- Breitenfelder Pfarrkirche
- mehrere Schanigärten entlang der Florianigasse

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2, Kap. 6.4 und Kap. 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- ➔ Errichtung von Aufenthaltsbereichen durch Gehsteigvorziehungen als Zwischenstationen (Parklets, Sitzgelegenheiten)
- ➔ Verbesserung der Bedingungen für die zahlreichen Fußwegrelationen im Kreuzungsbereich Florianigasse # Skodagasse # Feldgasse: Niveauanhebung der Fahrbahn im Einmündungsbereich Skodagasse, Baumpflanzungen
- ➔ Verbesserung der Bedingungen für die zahlreichen Fußwegrelationen im Kreuzungsbereich Florianigasse # Albertgasse
- ➔ Baumpflanzungen zwischen Albertgasse und Bennogasse
- ➔ Baumpflanzungen in der Florianigasse östlich der Skodagasse (umgesetztes Beispiel siehe Florianigasse ON 38)
- ➔ Vorfeldzonen der Parkanlagen Schönbornpark und Schlesingerplatz: Shared Space
- ➔ Kreuzung Florianigasse # Buchfeldgasse: Platz für Mikrofreiräume aufgrund Sperrflächen auf der Fahrbahn
- ➔ Ausweisung als Begegnungszone in der Florianigasse im Bereich zwischen Lederergasse und Skodagasse

7.8 **Bezirksroute 3: Entree Alerspitz zum Café Hummel sowie Alerspitz zur Neubaugasse**

Ausgangslage:

Diese beiden nordsüd-gerichtete Routen verbinden das „Entree“ Alerspitz mit wichtigen Stationen im 8. Bezirk.

Route 3a führt direkt zum lokalen Bezirkszentrum im Bereich des Café Hummel mit Zwischenstation beim Studentenheim. Hier treffen Laudongasse, Skodagasse und Florianigasse aufeinander. Dieser Bereich bildet somit einen wichtigen Verkehrsknoten für den Fuß- und Radverkehr und soll als ein attraktiver Treffpunkt aufgewertet werden. Routenvorschlag 3a: Alerspitz - Skodagasse – Hamerlingpark – Josefstädter Straße – Anbindung an die Grün- und Freiraumachse Albertgasse.

Die Route 3b startet ebenfalls beim Alerspitz. In der Kochgasse befinden sich zahlreiche Gaststätten, kleinere Geschäfte und Gewerbebetriebe, im südlichen

Abschnitt auch einige leerstehende Geschäftslokale. In der Lederergasse und Strozzigasse befinden sich ebenfalls Geschäftslokale und Gaststätten. Der Straßenraum dieser Straßen ist durch den geradlinigen Fahrbahnverlauf und geringer Aufenthaltsqualität für den Fußgänger:innenverkehr geprägt. Dabei befinden sich hier neben Geschäftslokalen auch mehrere sehenswerte historische Gebäudeensembles. Routenvorschlag 3b: Alerspitz – Kochgasse – Lederergasse – Strozzigasse – Anbindung an die Neubaugasse im 7. Bezirk

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.2 und Kap. 6.4

Maßnahmenvorschläge:

Route 3a:

- Baumpflanzungen im Entreebereich Alerspitz
- Skodagasse bis Laudongasse: Ausweisung als Begegnungszone
- Baumpflanzungen Skodagasse zwischen Daungasse und Laudongasse; diese könnten mit der Herstellung von barrierefreien Kreuzungsbereichen (Niveauanhebung Fahrbahn auf Gehsteigniveau) kombiniert werden, bspw.:
 - ➔ Skodagasse # Lederergasse: Standort mehrerer POI (Gaststätte, Bäckerei, Geschäftslokale)
 - ➔ Skodagasse # Daungasse
 - ➔ Skodagasse # Laudongasse (Standort Studentenheim)
- Verbesserung der Bedingungen für die zahlreichen Fußwegrelationen im Kreuzungsbereich Florianigasse # Skodagasse # Feldgasse: Niveauanhebung der Fahrbahn im Einmündungsbereich Skodagasse, Baumpflanzungen (siehe auch Bezirksroute 2, hier treffen die beiden Routen aufeinander)

Route 3b:

- Kochgasse und Piaristengasse: derzeit schmale Gehsteige, keine Grünelemente, beidseitig Stellplätze. Maßnahmen siehe Bezirksachsen 1 und 2
- Barrierefreie Kreuzungsbereiche (Niveauanhebung Fahrbahn auf Gehsteigniveau) bspw.:
 - ➔ Kochgasse # Haspingergasse
 - ➔ Kochgasse # Mülkergasse
 - ➔ Kochgasse # Florianigasse
 - ➔ Gehsteigvorziehung Lederergasse # Florianigasse
 - ➔ Gehsteigverbreiterung mit Baumpflanzungen vor Strozzigasse ON 44
 - ➔ Strozzigasse # Zeltgasse
- Parklets anstelle 1-2 Stellplätzen (Platz für Bäume aufgrund des engen Straßenraumes nur bei zurückgesetzten Gebäuden wie bspw. Kochgasse ON 25 vorhanden)
- Witterungsschutz an der Bushaltestelle 13A Laudongasse (wenig Platz)
- Shared Space im Umfeld des Piaristengymnasiums (im Bereich des Durchgangs zum Jodok-Fink-Platz >> siehe Bezirksroute 1)
- Shared Space im Bereich des historischen Gebäudeensembles zwischen Strozzigasse ON 36 und 40
- Erweiterung der vorgelagerten Grünfläche der Wohnhausanlage Strozzigasse ON 14-16 und Gestaltung als Aufenthaltsbereich (Standort Nahversorger und mehrere Geschäftslokale)

7.9 Bezirksroute 4: Laufrunde Josefstadt

Ausgangslage:

Fit durch das Zu-Fuß-Gehen, sportlich durch das Laufen - eine Laufrunde in der Josefstadt, integrierbar in den Alltag. Voraussetzung dafür ist eine geeignete Route im nahen Wohnumfeld. Diese Route sollte möglichst wenig durch Ampeln, Hauptverkehrsstraßen und sonstige Barrieren unterbrochen sein und es sollte ausreichend Platz sein, um Konflikte mit dem Fußgänger:innenverkehr zu vermeiden.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- Folgende Route eignet sich als Laufrunde, da diese keine Unterbrechungen durch Ampeln aufweist und durch den gesamten Bezirk führt. Diese Route ist mit Nachbarbezirken kombinierbar (bspw. Altes AKH, Ring).
 - Schlesingerplatz - Volkskundemuseum - Schönbornpark - Piaristenkirche - Lenaugasse - BeZo Lange Gasse - Tigerpark - Schulvorplatz Pfeilgasse - Bennoplatz - Albertplatz - Hamerlingpark – Schlesingerplatz
 - Freihalten der Laufroute von Barrieren wie Stadtmöblierung, Müllcontainer oder Stellplätzen auf den Gehsteigen
 - Beschilderung der Route mit Hinweisen zur Verknüpfung in die angrenzenden Bezirke
 - Ggf. Markierung der Route durch farbliche Gestaltung der Oberfläche

7.10 Geschäftsstraße Josefstädter Straße

Ausgangslage:

Die Geschäftsstraße Josefstädter Straße ist durch einen geradlinigen, relativ engen Straßenraumquerschnitt gekennzeichnet. Durch die Straßenbahnlinie 2 ist der Platz für den Fuß- und Radverkehr beschränkt. Die Gehsteigbreiten liegen abschnittsweise unter 3 m und es gibt keine Bäume sowie kaum Aufenthaltsbereiche im Straßenraum. Der Anspruch ist, dass die Geschäftsstraßen zum Flanieren einladen. Dazu bedarf es ausreichend Platz für den Fußverkehr, Verweilorte und eine attraktive Gestaltung. Dies ist nur unter Inanspruchnahme von Stellplatzflächen des Kfz-Verkehrs umsetzbar.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.5

Maßnahmenvorschläge:

- Zumindest 1 Aufenthaltsbereich je Baublocklänge – Beispiel: Parklet Josefstädter Straße ON 40 unter Inanspruchnahme eines Längsstellplatzes
- Untergliederung des lang gestreckten Straßenraumes der Josefstädter Straße durch Schaffung von attraktiven Plätzen bzw. Aufenthaltsbereichen im Umfeld von Kreuzungsbereichen zur Stärkung der Flanierqualität.
- Gestaltungsvorschläge (vorbehaltlich der technischen Umsetzbarkeit):
 - „Entree“ in die Josefstadt in der Landesgerichtstraße # Josefstädter Straße: Im Zuge des U-Bahnbaus U2/U5 im Bereich Rathaus soll ein neuer Vorplatz entstehen mit großzügiger Begrünung und besseren Wegen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen; Platzgestaltung im Umfeld des Café Eiles;

Vergrößerung der inselförmigen Platzfläche durch Einbindung der Auersperggasse in die Platzfläche

- ➔ Josefstädter Straße # Lange Gasse: Vergrößerung des Fußgängerbereiches im Einmündungsbereich der Lange Gasse von Norden kommend - siehe Leitprojekt „Aufwertung und Ergänzung der nordsüd-gerichteten Hauptachsen des Grün- und Freiraumnetzes“
- ➔ Standort „Theater in der Josefstadt“: attraktive Gestaltung des Vorfeldbereiches durch ergänzende Sitzgelegenheiten, Oberflächengestaltung, Vergrößerung des Vorplatzes unter Einbeziehung des Eingangsbereiches des nebenliegenden „Theaterhotel Wien“
- ➔ Josefstädter Straße # Piaristengasse: Vergrößerung des Aufenthaltsbereiches durch Gehsteigverbreiterung vor der Löwenapotheke auf der Gebäudeseite Piaristengasse und des Blumenmarktes Gebäudeseite Josefstädter Straße
- ➔ Josefstädter Straße # Lederergasse: Witterungsschutz Straßenbahnhaltstelle; Verbreiterung Gehsteig auf der gegenüberliegenden Seite (allerdings sind die Stellplatzflächen gepflastert)
- ➔ Josefstädter Straße # Schönborngasse: Markierung des Zugangs zum Hamerlingpark durch Grüngestaltungselemente und Oberflächengestaltung des Einmündungsbereiches der Schönborngasse
- ➔ Seitengasse Kupkagasse: großes Potenzial als attraktiver Schulvorplatz und Eingang in den Hamerlingpark durch die Niveauanpassung zwischen Fahrbahn und Gehsteig, neue Aufenthaltsbereiche, Sitzgelegenheiten und Grünelemente
- ➔ Josefstädter Straße beiderseits des Josef-Matthias-Platzes: gestalterische Hervorhebung des Umfeldbereiches des lokalen Bezirkszentrums (Umfeld Café Hummel) durch eine spezifische Gestaltung der Josefstädter Straße
- ➔ Josefstädter Straße # Lerchengasse: Gehsteigvorziehungen
- ➔ Josefstädter Straße # Tigergasse: Gehsteigvorziehungen in Kombination einer Vergrößerung der Gehbereiche in der Josefstädter Straße
- ➔ Josef-Matthias-Hauer-Platz: Neugestaltung des Platzes zur Verbesserung der Fußgänger:innenkomforts und zur Entschärfung als Unfallhäufungspunkt (siehe „Leitprojekt Josef-Matthias-Hauer-Platz“)
- Sichere Querungen in den Einmündungsbereichen Bennogasse, Albertgasse, zwischen Lerchengasse und Tigergasse, Schönborngasse, westlich Fuhrmann-gasse, Piaristengasse, Lange Gasse
- Prüfung Umsetzbarkeit einer Begegnungszone in ausgewählten Abschnitten der Josefstädter Straße

7.11 Geschäftsstraße Lerchenfelder Straße

Ausgangslage:

Die Lerchenfelder Straße stellt mit ihren zahlreichen Restaurants, Geschäften, sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein wichtiges Ziel für Fußgänger:innen aus der Josefstadt und des angrenzenden siebten Bezirks dar. Wie auch in der Josefstädter Straße, ist der Raum für den Fuß- und Radverkehr in der Lerchenfelder Straße aufgrund der Straßenbahngleise eingeschränkt. Abschnittsweise finden sich deshalb Gehsteige, die für eine Geschäftsstraße zu schmal dimensioniert sind. Trotzdem findet sich im Abschnitt zwischen Lerchengasse und Blindengasse ein umfassender Baumbestand.

Da die Lerchenfelder Straße die Schnittstelle zum benachbarten 7. Bezirk bildet, sind die Maßnahmen mit den Ansprüchen des Nachbarbezirks abzustimmen, idealerweise im

Rahmen der Fortführung des bereits angelaufenen Prozesses zur Umgestaltung der Lerchenfelder Straße.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.5

Maßnahmenvorschläge:

- Mindestens 1 Aufenthaltsbereich je Baublocklänge unter Inanspruchnahme eines Längsstellplatzes
- Untergliederung des lang gestreckten Straßenraumes durch Schaffung von attraktiven Plätzen bzw. Aufenthaltsbereichen im Umfeld von Kreuzungsbereichen zur Stärkung der Flanierqualität.
- Schaffung von zusätzlichen Querungen zur Anbindung an POI im 7. Bezirk; bspw.
 - ➔ zwischen Stolzenthalergasse und Enzingergasse zur Anbindung an den Josef-Strauß-Park und zum Lerchenfelder Bauernmarkt
 - ➔ im Bereich Lerchenfelder Straße # Lerchengasse zur Anbindung an die Zieglergasse
 - ➔ Lerchenfelder Straße # Lange Gasse zur Anbindung zum „freiwilligen Durchgang“ ON 13 (Teil des Freiraumnetzes)
- Prüfung Umsetzbarkeit einer Begegnungszone in ausgewählten Abschnitten der Lerchenfelder Straße
- Einreichung des Beteiligungsprojektes Lerchenfelder Straße im Jahr 2022
- Gestaltungsvorschläge (vorbehaltlich der technischen Umsetzbarkeit):
 - ➔ Gemeinsames „Entree“ in die Josefstadt und den 7. Bezirk: Gehsteigverbreiterung gegenüber dem Weghuberpark im Bereich des Straßenbahnhaltestelle auf der nördlichen Straßenseite der Lerchenfelder Straße >> Gehsteigvorziehung in der Länge des Haltestellenbereichs
 - ➔ Baumpflanzungen insbesondere im Abschnitt zwischen Lerchengasse und Palais Auersperg in Kombination mit Verweilorten bzw. Sitzgelegenheiten unter Inanspruchnahme von Flächen des ruhenden Verkehrs
 - ➔ Abschnittsweise Verbreiterung der Gehsteige unter Inanspruchnahme von bspw. 2 oder 3 Längsstellplätzen sowie Vergrößerung der Gehbereiche in den Kreuzungsbereichen
 - ➔ Lerchenfelder Straße # Lange Gasse: Markierung des Beginns der Grün- und Freiraumachse Richtung Norden durch Grüngestaltungselemente und Oberflächengestaltung des Einmündungsbereiches; Verbreiterung der Gehsteige (siehe Einmündungsbereich Neudeggasse)
 - ➔ Lerchenfelder Straße # Neudeggasse: Verbreiterung Gehsteige beiderseits der Straßeneinmündung Neudeggasse und gegenüberliegende Straßenseite der Lerchenfelder Straße
 - ➔ Lerchenfelder Straße # Piaristengasse: Verbreiterung Gehsteige beiderseits der Straßeneinmündung Piaristengasse anstelle von je 1-2 Längsstellplätzen
 - ➔ Sofern technisch umsetzbar, Baumpflanzungen an beiden ÖV-Haltestellen Strozzigasse, sodass gemeinsam mit den bestehenden Bäumen auf der gegenüberliegenden Seite jeweils ein „Baumkarree“ gebildet wird
 - ➔ Lerchenfelder Straße # Strozzigasse: Gehsteigvorziehungen um die ON 42 (Gummistiefelhaus)
 - ➔ Sichere Quermöglichkeit in Richtung 7. Bezirk Höhe Myrthengasse
 - ➔ Verbreiterung Gehsteig gegenüber der ÖV-Haltestelle
 - ➔ Lerchenfelder Straße # Tigergasse: Gehsteigvorziehungen Einmündungsbereich der Tigergasse
 - ➔ Lerchenfelder Straße # Albertgasse beim Lerchenfelder Bauernmarkt: Markierung des Beginns der Grün- und Freiraumachse Richtung Norden durch

Grüngestaltungselemente und Oberflächengestaltung des Einmündungsbereiches; Verbreiterung der Gehsteige (siehe Einmündungsbereich Neudeggergasse); Verbreiterung des nordseitig gelegenen Gehsteiges vis a vis der Kirche Altlerchenfeld

- ➔ Sichere Querungshilfe Höhe Mentergasse bzw. Enzingergasse zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Lerchenfelder Bauernmarktes und des Josef-Strauß-Parks
- ➔ Lerchenfelder Straße # Stolzenthalergasse: Verbreiterung Gehsteig oder Parklet zwischen den beiden Bäumen ON 115
- ➔ In Nähe des Gürtels: Bildung einer grünen Torsituation in den 8. und 7. Bezirk von Westen kommend, bspw. in Form einer Baumpflanzung vis a vis des Baumes (ON 139 gegenüber dem Beginn des Linksabbiegestreifens)

7.12 Verbindungen zu den angrenzenden Bezirken

Ausgangslage:

Entlang der nördlichen und südlichen Bezirksgrenze erstrecken sich die Geschäftsstraßen Alser Straße und Lerchenfelder Straße. Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr können daher nur in Abstimmung mit den Nachbarbezirken erfolgen. Jedenfalls sollen sichere Querungen zur Anbindung an wichtige nahe gelegene POI in den Nachbarbezirken erfolgen.

Die Landesgerichtsstraße und Auerspergstraße werden im Zuge der U-Bahn-Planung umgestaltet, daher werden im Rahmen des Masterplans Gehen keine Maßnahmen vorgeschlagen (mit Ausnahme des Entreebereiches am Beginn der Josefstädter Straße >> siehe Leitprojekt „Geschäftsstraße Josefstädter Straße“).

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.7

Maßnahmenvorschläge:

- Geschäftsstraße Alser Straße:
 - ➔ Querungshilfe zum Alten AKH und zum Ostarrichipark im 9. Bezirk; umgekehrt Querungshilfe zur Pfarrkirche Alser Vorstadt
 - ➔ Ergänzende Querungshilfe beim Alserspitz für die Fußwegrelationen Richtung Norden
 - ➔ Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen
 - ➔ Attraktivierung der Alser Straße im Bereich Lange Gasse bis Wickenburggasse durch Promenaden-Charakter inkl. Begrünung/Baumpflanzungen, Verweilplätzen, Aufenthaltsorten
 - ➔ Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit der Alser Straße im Zuge des U-Bahnbaus (im Bereich Wickenburggasse, altes AKH, Ostarrichi-Park)
- Geschäftsstraße Lerchenfelder Straße Richtung 7. Bezirk
 - ➔ Querungshilfe Grün- und Freiraumachse Lange Gasse
 - ➔ Querungshilfe Höhe Myrthengasse
 - ➔ Querungshilfe Lerchengasse zur Anbindung an die Zieglergasse
 - ➔ Querungshilfe Höhe Mentergasse bzw. Enzingergasse zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Lerchenfelder Bauernmarktes und des Josef-Strauß-Parks
 - ➔ siehe auch Leitprojekt „Geschäftsstraße Lerchenfelder Straße“

- Hernalser Gürtel:
 - ➔ Entschärfung der Unfallhäufungspunkte im Umfeld der U-Bahnstation Josefstädter Straße, der Alser Straße und Sanettystraße, Lerchenfelder Straße
- Fußgänger:innen-Check im Bereich der vom U-Bahnbau hauptbetroffenen Grätzel Alser Straße, Landesgerichtsstraße, um auch weiterhin ein gutes Queren für Fußgänger:innen auch während der Bauzeit zu ermöglichen.

7.13 Transformation Plätze in Parks

Ausgangslage:

In der Josefstadt gibt es zwei begrünte Plätze – den Bennoplatz und den Albertplatz – die durch Straßen in vier Teilflächen untergliedert sind. Zusätzlich sind die Randflächen ebenfalls dem Kfz-Verkehr gewidmet. Die Nutzbarkeit dieser Plätze ist daher für Fußgänger:innen, insbesondere Kinder und Jugendliche, eingeschränkt.

In der Pfeilgasse befindet sich ein durch zurückgesetzte Gebäude gebildeter Platzraum in Form eines schief liegenden Quadrats, der durch die Pfeilgasse durchschnitten wird. Dieser Ort ist Standort des Studentenwohnheimes mit einer entsprechend hohen Frequenz an Menschen. Dieser Platzraum bietet viel Potenzial als attraktiver Treffpunkt.

Zielsetzung ist eine Verbesserung der Aufenthaltsfunktion dieser genannten Platzräume und die Steigerung ihres Wertes als Kommunikationsort, um einen zusätzlichen Anreiz für das Zu-Fuß-Gehen in dicht bebauten Stadtgebieten zu schaffen. Außerdem sollen die genannten Plätze als sicherer Bewegungsraum für Kinder dienen.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.6

Maßnahmenvorschläge:

- Bennoplatz >> Bennopark:
 - ➔ Baumpflanzungen Florianigasse und Bennogasse
 - ➔ Shared Space der Straßenflächen zwischen den vier Grünflächen und der umrahmenden Straßenflächen
- Albertplatz >> Alberpark:
 - ➔ Baumpflanzungen Breitenfelder Gasse und Albertgasse
 - ➔ Shared Space der Straßenflächen zwischen den vier Grünflächen und der umrahmenden Straßenflächen mit der Möglichkeit zur Überprüfung der Errichtung einer Tiefgarage zur Entlastung des öffentlichen Raums und einfacherer Gestaltung für den Fußverkehr
 - ➔ Weiterentwicklung des Albertplatzes in eine Begegnungszone und Fortsetzung in Richtung Breitenfelder Gasse
- Pfeilplatz >> „Karree“ Pfeilpark
 - ➔ Gestalterisches Gesamtkonzept der quadratischen Fläche
 - ➔ Shared Space der gesamten Fläche
 - ➔ Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten unter den Bäumen
 - ➔ Reduzierung der Kfz-Stellplatzflächen
 - ➔ Entsiegelung von Oberflächen
 - ➔ Möglicher Standort für Grätzelfeste, als Veranstaltungsort
 - ➔ konkrete Gestaltungsvorschläge für eine Umgestaltung siehe *Lokale Agenda 21 Gruppe „öffentlicher Raum“ Josefstadt, Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Situation des öffentlichen Raums in der Josefstadt, Wien, Februar 2011*

7.14 Passagen durch begrünte Innenhöfe

Ausgangslage:

In der Josefstadt 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.

Der Innenhof der BVAEB im Kreuzungsbereich Josefstädter Straße # Blindengasse ist jedoch ein Beispiel, wo eine solche Öffnung in der Josefstadt umgesetzt werden konnte.

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

Maßnahmenvorschläge:

- Palais Auersperg
 - ➔ Ausweisung des Durchganges im Bebauungsplan als qualitätssichernde Maßnahme im Falle einer Widmungsänderung des Areal
- Weitere begrünte Innenhöfe mit Potential einer Teilöffnung bzw. temporären Öffnung:
 - ➔ Zwei Baublöcke zwischen Schlüsselgasse und Kochgasse (Innenhof Pfarrkirche Alser Vorstadt, Innenhof bei Hotel Pension Baronesse): keine Festlegung als Durchgang im Bebauungsplan
 - ➔ Baublock zwischen Feldgasse und Skodagasse: keine Festlegung als Durchgang im Bebauungsplan
 - ➔ Baublock nördlich Zeltgasse 2 und 4: keine Festlegung als Durchgang im Bebauungsplan
 - ➔ Baublock westlich Strozzigasse, südlich Josefstädter Straße: zu dieser Grünfläche gibt es einen öffentlichen Durchgang in der Strozzigasse. Anzustreben wäre eine ergänzende Anbindung vom „Karreepark“ Pfeilgasse
 - ➔ Öffnung der Schulsportfläche an der Lederergasse für die Freizeitnutzung (südlich führt ein öffentlicher Durchgang zum Jodok-Fink-Platz vorbei).

7.15 Flanieren im Biedermeieviertel

Ausgangslage:

- Attraktive Fußwege als Anreiz für das Zu-Fuß-Gehen in der Freizeit und für die BesucherInnen der Stadt Wien
- Zahlreiche kulturelle POI in diesem Gebiet:
 - Lenaugasse: die gesamte Gasse gilt als Beispiel für vormärzliche Architektur und steht unter Ensembleschutz
 - Schmidgasse: Bezirksmuseum
 - Schlüsselgasse: „Le Petit – Das kleinste Theater der Welt“ (19 Sitzplätze)
 - Lenaugasse: „Kabarett Niedermaier“
 - Neudeggergasse: „Theatro Kosilo – Die kleinste Bühne Wiens“ (5 m²)
 - „Theater in der Josefstadt“

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- Shared Space in engen Straßenräumen
 - ➔ Schmidgasse im Abschnitt zwischen Buchfeldgasse und Landesgerichtsstraße zur Verbesserung der Fußwegrelation zum Rathaus/zur künftigen U-Bahn-Station; sowie im Abschnitt zwischen ON 16 und Lange Gasse (siehe auch Leitprojekt „Bezirksroute 1“)
 - ➔ Kreuzungsgestaltung Schmidgasse # Buchfeldgasse mit Ergänzung von Grünflächen (bspw. anstelle der Sperrflächen)
 - ➔ Buchfeldgasse (Straßenquerschnitt von ca. 8 m)
 - ➔ Tulpengasse: sehr schmale Gehsteige, derzeit beidseitig Längsparker, gepflasterte Fahrbahn und Stellplätze: Shared Space wäre daher aufwändig; daher könnte eine Ausweisung als Wohnstraße in Kombination mit einer Reduktion von Stellplatzflächen angedacht werden
- Informationstafeln im Bereich der Plätze

7.16 „Supergrätzel“ Josefstadt

Ausgangslage:

Verkehrsberuhigung im Grätzel zwischen Alser Straße – Skodagasse – Florianigasse – Albertgasse – Josefstädter Straße – Hernalser Gürtel.

Es handelt sich hierbei um einen Bereich, dessen nordwestlicher Teilbereich lt. Grundlagenanalyse aufgrund des Grünraumdefizites als sensibler Bereich kenntlich gemacht ist.

Ziele und Grundanforderungen siehe Planungsprämissen, Kap. 6.1 bis 6.8

Maßnahmenvorschläge:

- ➔ Schaffung von Begegnungszonen im bezeichneten Grätzel
- ➔ Verhinderung der Querung des Albertplatzes mit Kfz (weder N-S noch W-O) und Schaffung attraktiver Aufenthaltsflächen
- ➔ Verhinderung der Querung des Bennoplatzes mit Kfz (weder N-S noch W-O) und Schaffung attraktiver Aufenthaltsflächen
- ➔ Verhinderung oder Reduktion des Durchzugsverkehrs vor dem Gymnasium Feldgasse zugunsten besserer Geh- und Radrelationen
- ➔ Verhinderung oder Reduktion des Durchzugsverkehrs in der Laudongasse zwischen Gürtel und Skodagasse zugunsten besserer Geh- und Radrelationen
- ➔ Schaffung einer sicheren Geh- und Radrelation zwischen Albertplatz und Bennoplatz
- ➔ Schaffung einer sicheren Geh- und Radrelation zwischen Gymnasium Feldgasse und Albertplatz
- ➔ Einreichung des Beteiligungsprojektes Supergrätzel im Jahr 2022

(Hinweis: diese Maßnahmen finden sich auch in Form der vorgenannten Leitprojekte. Das Super-Grätzel kann somit den Rahmen für eine gesamtheitliche Umsetzung der Maßnahmen für eine zusammenhängende Zone bilden).

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*

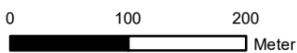
8.2.4 *Eigenschaften des Fußwegenetzes*

8.2.5 *POI und Kommunikationsorte*

8.2.6 *Konfliktstellen des Fußwegenetzes*

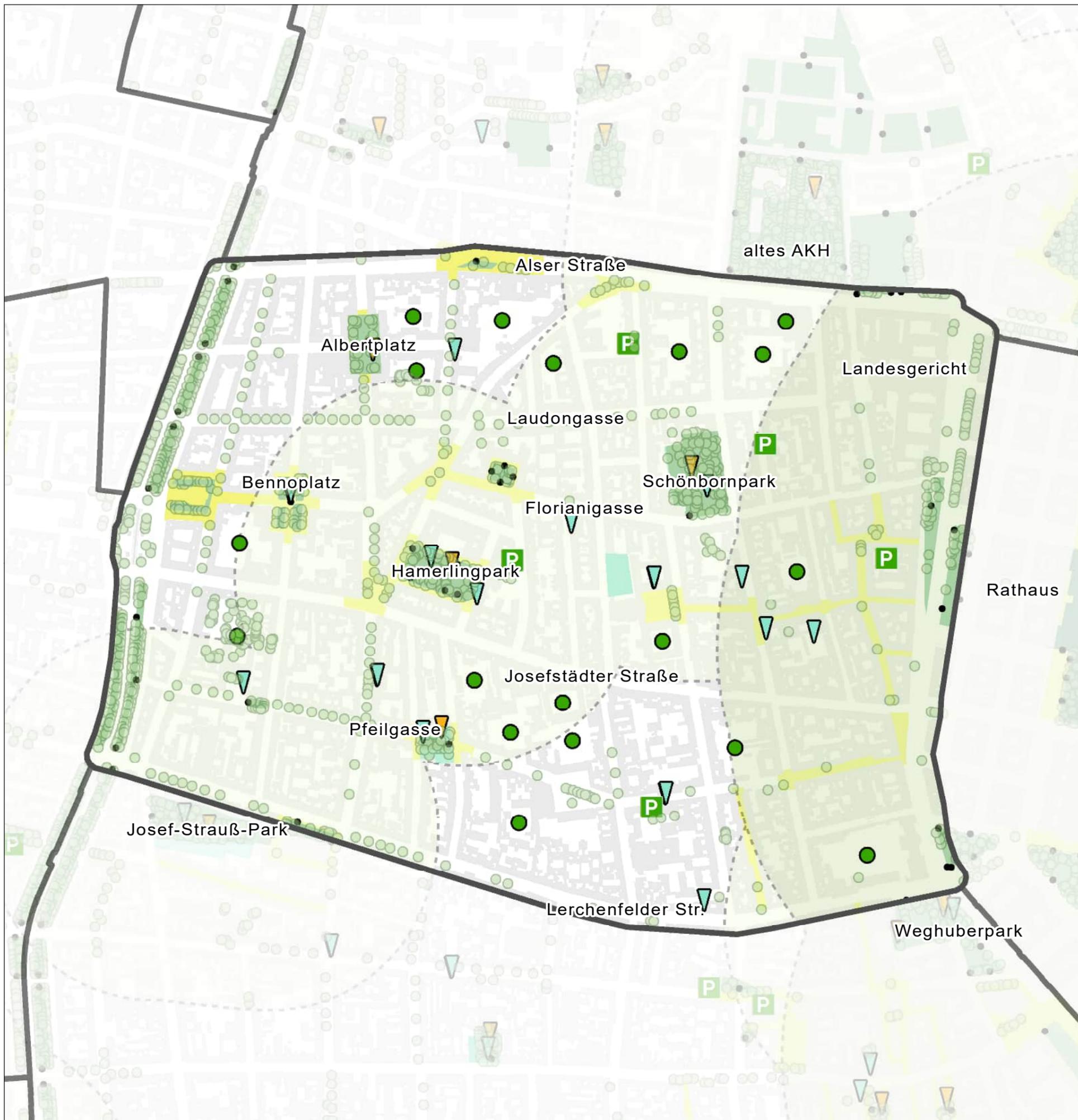


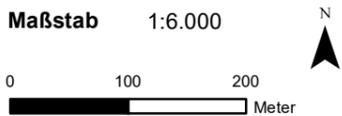
Daten von Open Data Österreich (data.gv.at)

Leitbild		
Masterplan Gehen Josefstadt		
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 22.02.2022	Bearbeitung Ursula Aichhorn Florian Woller	Maßstab 1:6.000 

Legende

-  Bezirksgrenze (um 20 m nach außen versetzt)
- Wegenetz**
-  Freiraumnetz (lt. dem Leitbild Grünräume)
-  Erweiterungspotenzial des Freiraumnetzes
-  wichtige Fußwegerelationen
-  Bezirksrouten
-  Laufroute
- punktuelle Potenziale**
-  Durchgänge schaffen/aufwerten
-  Querungen schaffen/aufwerten
-  Schulvorplätze mit Gestaltungspotenzial
- flächige Strukturen**
-  bestehende Grün- & Freiräume
-  Erweiterungspotenzial bei bestehenden Grün- und Freiräumen
-  Transformation Platz in Park
-  (begrünte) Innenhöfe und Räume mit Potenzial für eine Teilöffnung
-  Bezirksentrees mit Gestaltungspotenzial
-  Bezirkszentren und Platzräume mit Gestaltungspotenzial
-  charakteristisches Biedermeieviertel
-  verkehrsberuhigtes Supergrätzel
-  Geschäftsstraßen



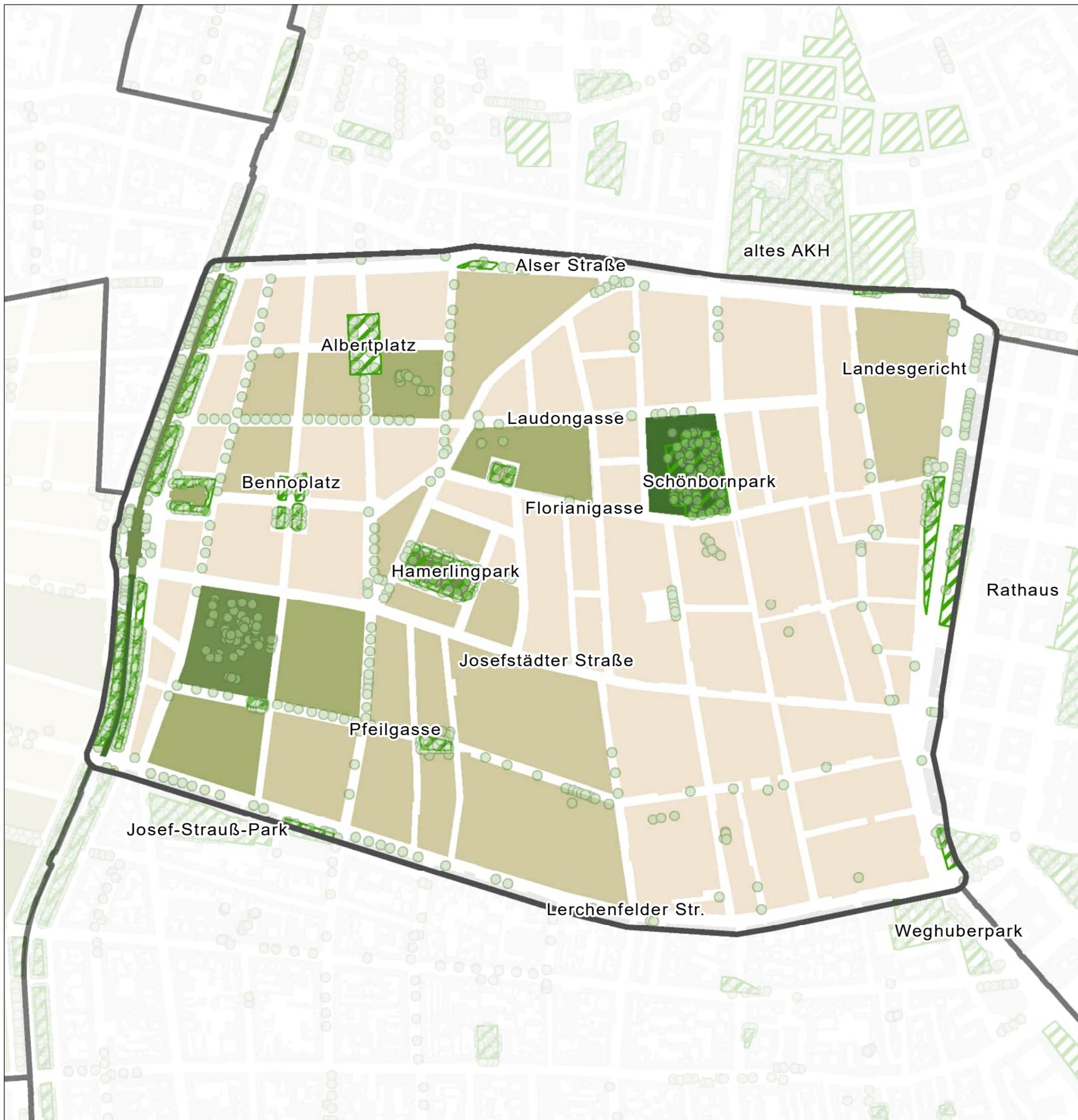
Grün- und Freiräume		
Masterplan Gehen Josefstadt		
Auftraggeber MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung Rathausstraße 14-16 1010 Wien	Planverfasser  KNOLL CONSULT UMWELTPLANUNG ZT GmbH 1020 Wien, Obere Donaustraße 59 +43 1 2166091 office@knollconsult.at www.knollconsult.at	Planstand 17.02.2022
Bearbeitung Ursula Aichhorn Florian Woller	Maßstab 1:6.000	

Legende

- Bezirksgrenze (um 20 m nach außen versetzt)
- öffentliche Grünräume**
 - öffentliche Grünräume mit regionaler Bedeutung
 - öffentliche Grünräume mit lokaler Bedeutung
 - Zugänge zu öffentlichen Grünräumen
- Einzugsbereiche von öffentlichen Grünräumen (mit 5.000+ m²)**
 - 500 m bei Grünräumen von regionaler Bedeutung
 - 250 m bei Grünräumen von lokaler Bedeutung
- sonstige Grün- und Freiräume**
 - Sportflächen
 - Plätze (lt. Stadtstrukturplan)
- punktuellen Strukturen**
 - nicht-temporäre Parklets
 - (nicht-öffentliche) grüne Innenhöfe
 - 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)



Grünausstattung im Straßenraum

Masterplan Gehen Josefstadt

Auftraggeber

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

Planverfasser

KNOLL K N O L L C O N S U L T
U M W E L T P L A N U N G Z T G m b H
1020 Wien, Obere Donaustraße 59
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at
www.knollconsult.at

Planstand

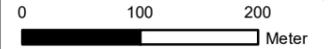
17.02.2022

Bearbeitung

Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab

1:6.000



Legende

Bezirksgrenze (um 20 m nach außen versetzt)

öffentliche Grünräume

Baumkataster

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

0 - 10

11 - 20

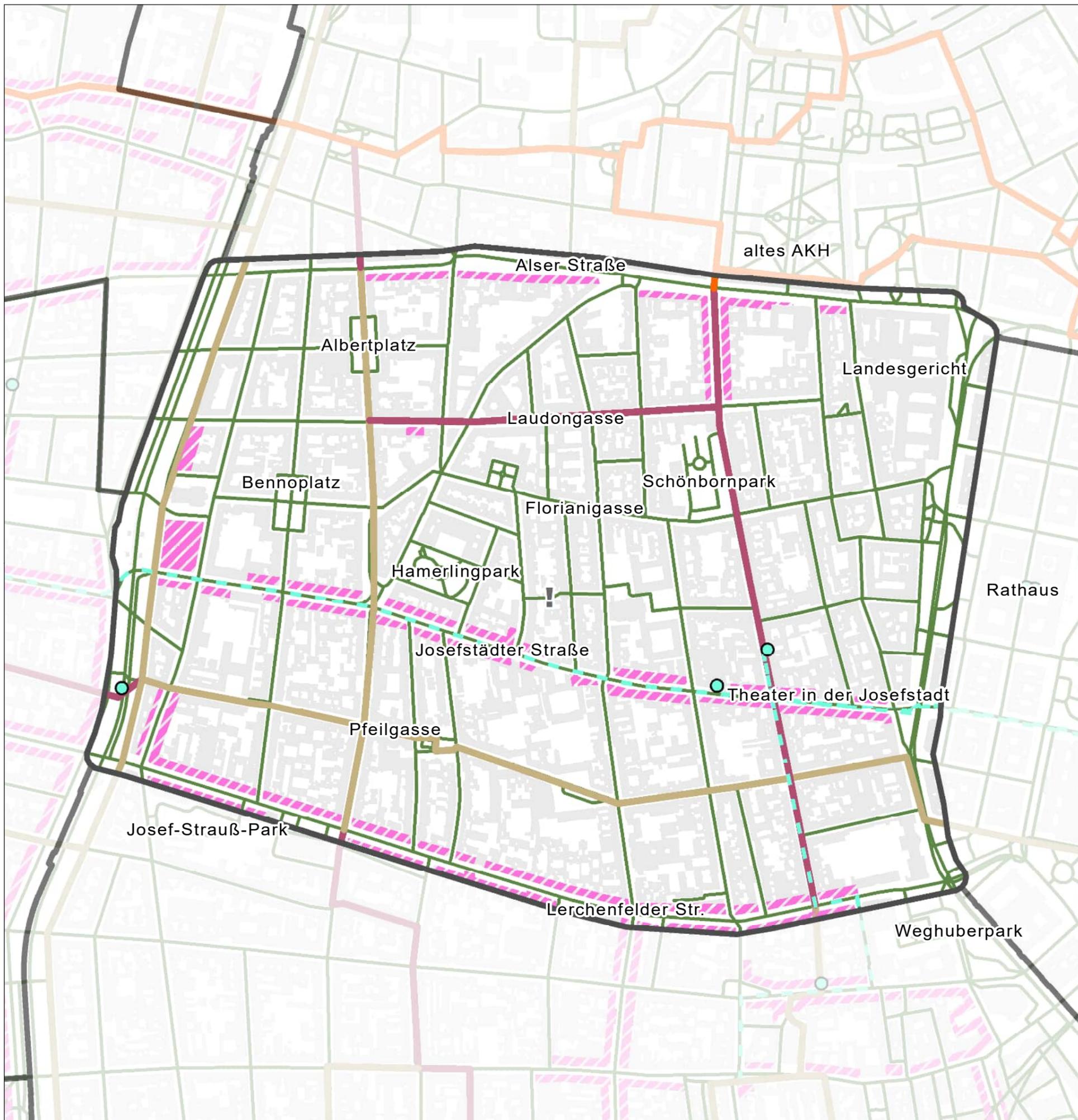
21 - 50

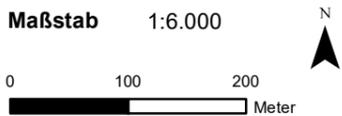
51 - 100

mehr als 101

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

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



Typisierung des Wegenetzes		
Masterplan Gehen Josefstadt		
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 1:6.000	

Legende

- Bezirksgrenze (um 20 m nach außen versetzt)
- Fußwegeverbindungen (lt. intermodalem Verkehrsreferenzsystem/GIP)
- gewidmete, aber nicht umgesetzte Durchgänge
- Geschäftsstraßen

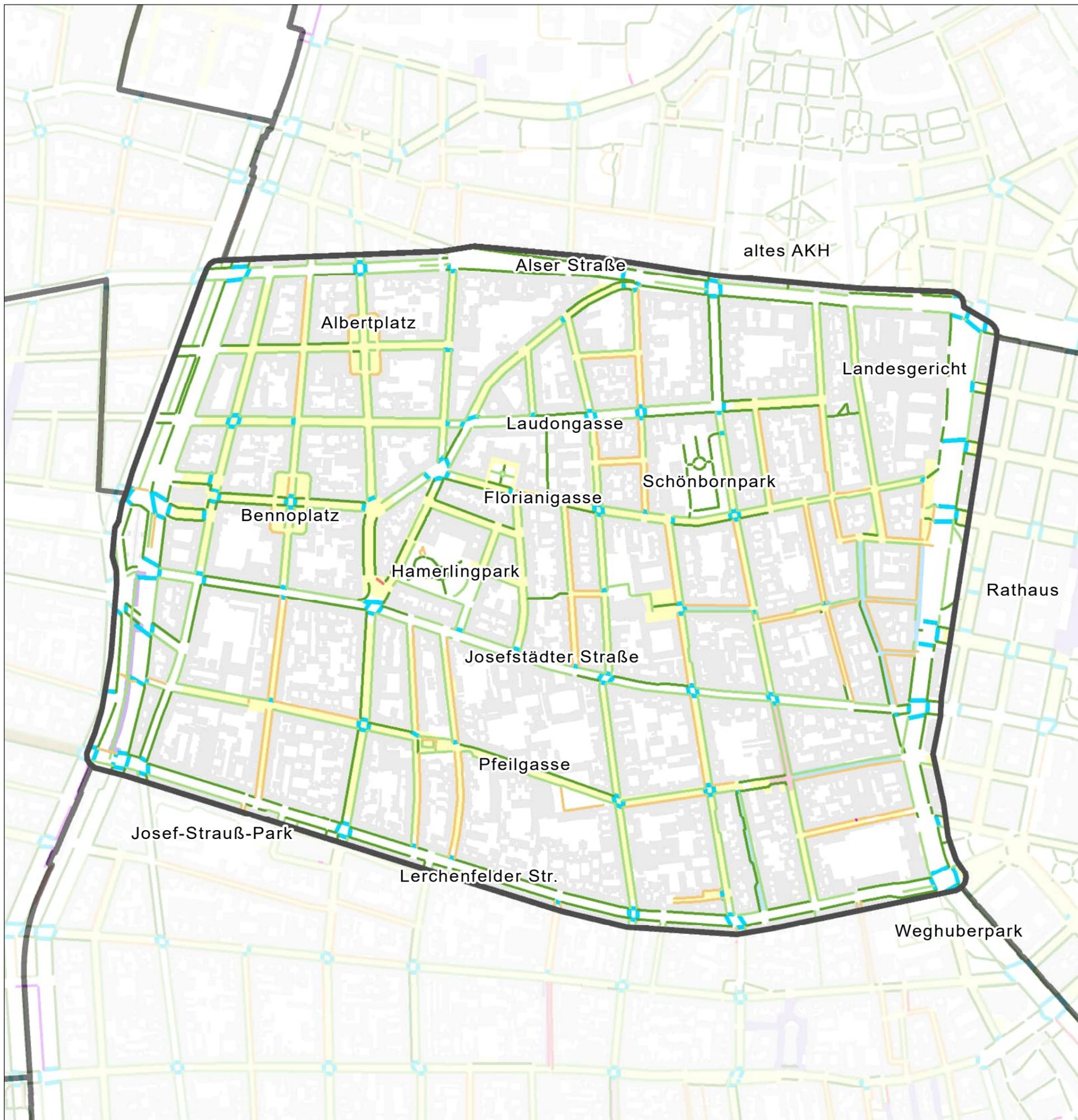
Freiraumnetz (lt. Leitbild Grünräume)

- belebte Straßenräume / Fußgänger:innenzonen
- Straßenraum mit angelagerten Grünflächen
- begrünte Straßenräume

Stadtspaziergänge (lt. Stadtplan Wien)

- Stadtspaziergänge
- Ziele der Stadtspaziergänge

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



Eigenschaften des Fußwegenetzes

Masterplan Gehen Josefstadt

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

22.02.2022

Bearbeitung

Ursula Aichhorn
Florian Woller

Maßstab

1:6.000



Legende

 Bezirksgrenze (um 20 m nach außen versetzt)

verkehrsberuhigte Bereiche

 Fußgänger:innenzonen

 Begegnungszonen

 Wohnstraßen

 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

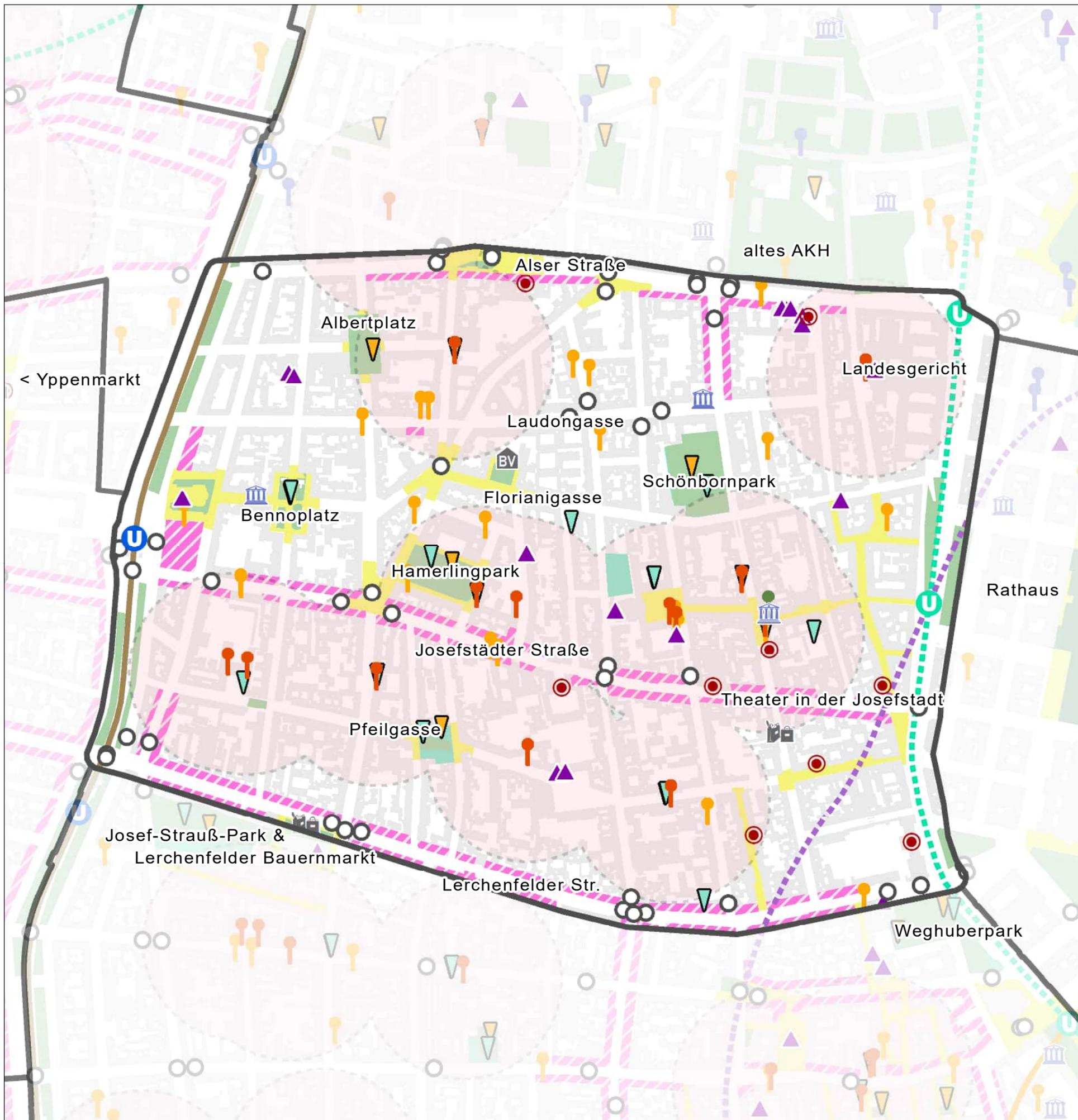
 Schutzwege (Zebrastrifen)

kombinierte Geh- & Radwege

 mehr als 3,0 m

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

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



POI und Kommunikationsorte

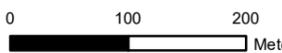
Masterplan Gehen Josefstadt

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

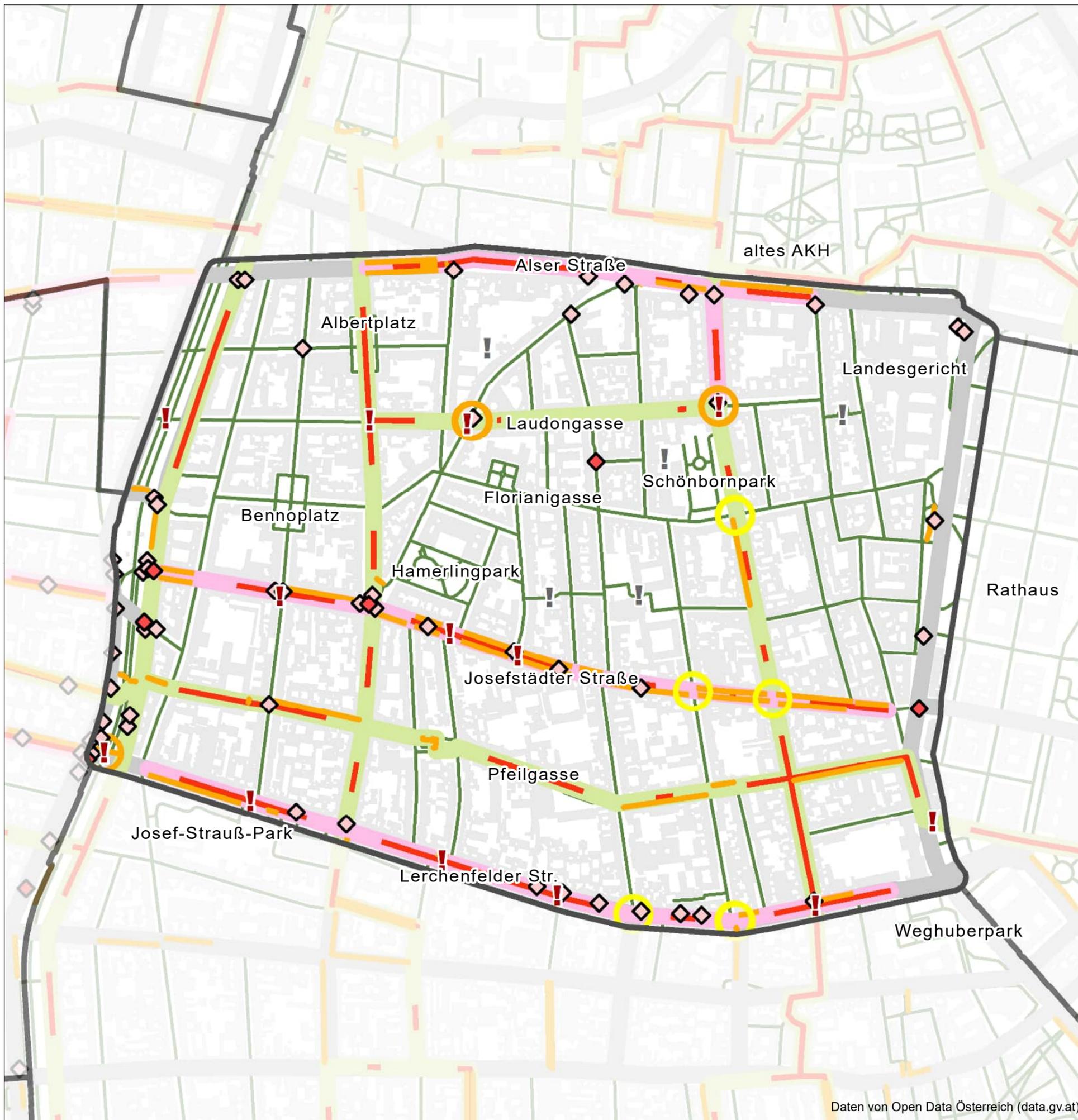
Bearbeitung
 Ursula Aichhorn
 Florian Woller

Maßstab 1:6.000

 0 100 200 Meter

Legende

-  Bezirksgrenze (um 20 m nach außen versetzt)
- öffentlicher Verkehr**
 -  U3
 -  U6
 -  bestehende U-Bahn-Stationen
 -  Bus- & Straßenbahnstationen
 -  U2-Ausbau
 -  U5-Ausbau
 -  künftige U2-Stationen
 -  künftige U5-Stationen
- Bildungseinrichtungen**
 -  Schulen
 -  Kindergärten
 -  Universitäten
 -  Volkshochschulen
 -  Schulumfeld (150-m-Radius)
- Points-of-Interest**
 -  Bezirksvorstehung
 -  Märkte
 -  Museen
 -  Kultureinrichtungen & Sehenswürdigkeiten
 -  religiöse Einrichtungen
 -  Sportstätten
 -  Spielplätze
- Grün- und Freiräume**
 -  öffentliche Grünräume mit regionaler Bedeutung
 -  öffentliche Grünräume mit lokaler Bedeutung
 -  Sportflächen
 -  Geschäftsstraßen
 -  Plätze (lt. Stadtstrukturplan)

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



Konfliktstellen des Fußwegenetzes

Masterplan Gehen Josefstadt

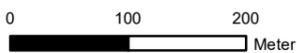
Auftraggeber
 MA 18 - Stadtentwicklung und
 Stadtplanung
 Rathausstraße 14-16
 1010 Wien

Planverfasser

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

Planstand
 22.02.2022

Bearbeitung
 Ursula Aichhorn
 Florian Woller

Maßstab 1:6.000

 0 100 200 Meter

Legende

 Bezirksgrenze (um 20 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 & Barrieren

-  50+ m zum nächsten Schutzweg (Geschäftsstraßen & Freiraumnetz)
-  fehlende & problematische Querungen
-  (bauliche) Barrieren im Fußwegenetz

Gefahrenstellen laut Schulwegplänen

-  Vorsicht
-  erhöhte Vorsicht
-  Gefahr

Unfälle mit Personenschaden mit FG-Beteiligung

-  Unfälle mit leicht verletzten FG [44]
-  Unfälle mit schwer verletzten FG [5]
-  Unfälle mit tödlich verletzten FG [0]

Beobachtungszeitraum: 01.01.2018 bis 31.12.2020