



Wien Meidling

Masterplan Gehen



Wien, 20.März 2023

TRAFFIX® **TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH**
A-1120 Wien, Zeleborgasse 5/4
T: +43 (0) 1 - 586 41 81 | F: DW 10
terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

Bezirksvertretung Meidling

Wien Meidling

Masterplan Gehen

Auftraggeber:

Bezirksvorsteherung Meidling
vertreten durch: Bezirksvorsteher Ing. Wilfried Zankl
1120 Wien, Schönbrunner Straße 259

Auftragnehmer:

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
1120 Wien, Zeleborgasse 5
Tel.: +43 1 586 41 81, Fax: +43 1 586 41 81-10
E-Mail: terminal@traffix.co.at

Bearbeitungsteam:

Sarah Fanninger, Dipl.-Ing. (Projektleitung)
Viktoria Haag
Andreas Käfer, Dipl.-Ing. (Projektkoordinierung)

Wien, 20.März 2023

GZ: 1767B MPG12 Qualitäten Maßnahmen E1 230320

INHALTSVERZEICHNIS

1	ZIELE UND AUFGABENSTELLUNG	2
2	BESTANDS- UND DEFIZITANALYSE	2
3	ÜBERGEORDNETE ZIELE	2
4	LEITBILD	3
4.1	Grundlagen für Zielsetzungen	3
4.2	Zielsetzungen	4
4.3	Handlungsfelder	4
5	QUALITÄTENKATALOG	5
6	MASSNAHMENKATALOG	7
6.1	Einkaufsstraßen und Grätzlzentren	7
6.2	Straßenräume und Plätze	10
6.3	Gehsteigkomfort	13
6.4	Querungen	15
6.5	Schulumfeld	18
6.6	Wohnstraßen	19
6.7	Kommunikation	21
6.8	Verkehrsberuhigung	22
7	GRUNDLAGEN UND VERWENDETE UNTERLAGEN	24

1 ZIELE UND AUFGABENSTELLUNG

Im April 2021 wurde eine Förderschiene von klima**aktiv** mobil eingerichtet. Als Grundlage dazu ist die Ausarbeitung eines Masterplans Gehen erforderlich. Für den Masterplan gilt ein langfristiger Planungshorizont. Der Masterplan Gehen dient zudem als Leitlinie für die Umsetzung zukünftiger einzelner Maßnahmen.

2 BESTANDS- UND DEFIZITANALYSE

Dem Masterplan Gehen liegt eine ausführliche Recherche über den Bezirk zu Grunde (Quellen /1/ bis /9/). Die entsprechenden Karten und verwendeten Ausschnitte sind in der Präsentation vom 26.09.22 zu finden.

Zudem wurde ein Plan zur Bestandsanalyse erstellt, in der die wichtigsten Ziele innerhalb des Bezirks verortet sind (sh. Plan 1.0). Der Plan 1.1 zur Defizitanalyse beinhaltet Unfallhäufungsstellen, Parken auf Gehsteigen sowie problematische Kreuzungen.

3 ÜBERGEORDNETE ZIELE

Nachfolgend ist eine Auswahl der übergeordneten Ziele der Smart Klima City Strategie Wien abgebildet /9/.



Ausgewählte Ziele der Smart Klima City Strategie Wien /9/

4 LEITBILD

4.1 Grundlagen für Zielsetzungen

Für die Zielsetzungen wurden die grundlegenden wien- bzw. bezirksspezifischen Daten herangezogen /10/. Meidling hat im Vergleich zu den anderen Bezirken den zweithöchsten Anteil an Fußverkehr. Zudem gehen fast alle Wiener*innen (97 %) für eine Entfernung, die geringer ist als 500 m, zu Fuß. Für einen Weg, der 1-2 km aufweist, gehen jedoch nur noch rund ein Drittel zu Fuß.

- Fußwegeanteil in Meidling (2015-2019) = 37,5 %
- Verkehrsmittelwahl nach Entfernungen
 - bis 500 m = 97 % zu Fuß
 - 500 - 1 km = 79 % zu Fuß / 5 % Rad
 - 1 km - 2 km = 36 % zu Fuß / 13 % Rad
 - 2 km - 3 km = 10 % zu Fuß / 10 % Rad

- Verkehrsmittelwahl nach Wegdauer
 - bis 10 min = 57 % zu Fuß / 8 % Rad
 - 10 - 20 min = 23 % zu Fuß / 10 % Rad
- Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppe mit dem höchsten Anteil an Fußgänger*innen
 - Kinder unter 15 Jahre: 38 % zu Fuß
 - Senior*innen ab 75 Jahren: 35 % zu Fuß

4.2 Zielsetzungen

- Gesundheit der Bevölkerung stärken
 - Erhöhung des Fußwegeanteils (Erhöhung auf 40 % bis 2030)
- Fußverkehrsinfrastruktur verbessern
 - Straßenraum fair teilen
 - Vergrößerung der Flächen für nichtmotorisierten Verkehr
 - Straßenraum attraktivieren
 - Barrierefreiheit gewährleisten
- Nutzungsdurchmischung im Sinne der „15-Minuten-Stadt“ erhöhen
 - Belebung der Einkaufsstraßen
 - Grätzkultur stärken
 - Einkaufsmöglichkeiten in engem Maschennetz gewährleisten
 - Vermeidung von Pkw-Fahrten für kurze Wege
- Verkehrssicherheit erhöhen
 - Reduktion der Personenschadensunfälle mit Beteiligung von Fußgeher*innen
 - „Vision Zero“ für Meidling (keine Verkehrstote)
 - Verringerung der Umweltbelastung

4.3 Handlungsfelder

Zur Konkretisierung der Zielsetzungen werden Handlungsfelder definiert, anhand derer die Maßnahmenvorschläge abgeleitet werden.

- Einkaufsstraßen und Grätzzentren
- Straßenräume und Plätze
- Gehsteigkomfort
- Querungen
- Schulumfeld

- Wohnstraßen
- Kommunikation
- Verkehrsberuhigung

5 QUALITÄTENKATALOG

Im Qualitätenkatalog werden die Anforderungen an ein hochwertiges Fußwegenetz definiert. Die bestehenden Fußwege sollen in Zukunft kontinuierlich so ausgebaut werden, dass das Fußwegenetz diesen Anforderungen entspricht. Für die Erstellung wurden verschiedene Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau herangezogen /11/-/14/ sowie die Fachkonzepte Mobilität /15/ und Öffentlicher Raum /16/.

- Fußwegenetz
 - Maschenweite von rund 100 m
 - Kurze, direkte Wege bzw. keine Umwege
 - durchgängiges Fußwegenetz
 - viele Querungsmöglichkeiten, insbesondere bei hoher Fußgänger*innenfrequenz sowie bei hohem Anteil an mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen, Kindern und älteren Menschen
 - Sicherheit bei Unfallhäufungsstellen erhöhen
- Gehwege
 - Gehsteigbreite min. 2 - 2,5 m
 - keine Hindernisse / Masten in Gehlinie (Müllcontainer sind in Parkstreifen zu versetzen)
 - Lichte Höhe min. 2,2 m
 - hochwertige Gehsteigoberfläche
- Straßengestaltung
 - belebte Erdgeschoßzonen
 - Zahlreiche Baumpflanzungen (schattenspendende, großkronige Bäume)
 - straßenbegleitendes Grün (Grünpufferzone mit Büschen und Bäumen um Emissionen zu reduzieren)
 - angenehmes Mikroklima
 - attraktive Platzgestaltungen
 - hohe Umfeldqualität im Sinne eines attraktiven und gesunden Straßenraums (Verkehrsemissionen reduzieren)

- Scooter stehen auf ausgewiesenen Flächen
- Wegweisung
 - Beschilderung wichtiger Ziele und Durchgänge
- Kreuzungen
 - fußgänger*innenfreundliche VLSA Schaltung (kurze Wartezeiten und lange Grünzeit für Fußgänger*innen)
 - reduzierte Dichte der Regelungen (Verkehrszeichen, Ampel und Bodenmarkierungen)
 - minimale Querungslängen durch Gehsteigvorziehung und Mittelinseln
 - adäquat große Aufstellfläche (entsprechend der Fußgänger*innenfrequenz)
 - geradlinige Schutzwege
 - Sichtweiten für Kinder und Erwachsene sind gewährleistet
 - Pkw-Fahrer*innen haben eine erhöhte Aufmerksamkeit im Kreuzungsbereich um die Verkehrssicherheit zu erhöhen
 - Kreuzungen sind mit akustischen und taktilen Hilfssignalen sowie taktilen Bodeninformationen ausgestattet
- Mobiliar
 - attraktive Sitzgelegenheiten in einem Abstand von ca. 200-300 m an die räumliche Umgebung angepasst /17/
 - anderes Mobiliar, wie z.B. Trinkbrunnen, WC Anlagen usw. stehen in ausreichendem Maße zur Verfügung
 - begeitende / ausreichende Spielmöglichkeiten für Kinder
- Barrierefreiheit
 - barrierefreie Gehwege
 - rutschfeste und ebene Oberflächen
 - Rampen/Lifte neben Stiegenanlagen
 - durchgängige visuelle, taktile und akustische Leitsysteme
 - abgesenkte Gehsteigkanten bei Quermöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung
 - hierarchische Straßen- und Wegenetze
 - entsprechende Gestaltung je Straßen- und Wegehierarchie
 - reduzierte Geschwindigkeiten
 - Fahrverbote, teilweise zeitlich begrenzt
- Bewusstseinsbildung
 - Bürger*innen sind informiert über aktuelle Projekte
 - Bürger*innen können mitreden und mitgestalten

- Bürger*innen können eigene Vorschläge einbringen
- unterschiedliche Nutzer*innengruppen werden in die Projekte miteinbezogen
- Soft facts
 - Wohlfühl-Charakter / Erscheinungsbild
 - subjektives Sicherheitsgefühl ist vorhanden
 - hohes Sicherheitsgefühl, insbesondere nachts
 - geringe Lärmbelastung
 - gesenkte wahrgenommene Temperatur (während Hitzetagen)

6 MASSNAHMENKATALOG

Die Maßnahmen sind im Plan 2.1 verortet. Zusätzlich ist im Plan das Freiraumnetz, in dem Grün- und Freiräume vernetzt wurden, abgebildet. Das Freiraumnetz /27/ bündelt die wichtigsten Wege für Fußgänger*innen und wird deshalb in weiterer Folge als Soll-Fußwegenetz betrachtet. Mögliche Erweiterungen von einzelnen Straßenzügen, die zur Verbesserung des Fußwegenetzes beitragen sind ebenso in dem Plan 2.1 dargestellt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen befinden sich entlang des Freiraumnetzes bzw. in Grätzlzentren.

Die Maßnahmen sind nach Handlungsfeldern gegliedert. Jedes Handlungsfeld wird gegliedert in einen erläuternden Einleitungstext, allgemeine Maßnahmen sowie konkrete Maßnahmen für den Bezirk Meidling.

6.1 Einkaufsstrassen und Grätzlzentren

Das Grätzl stärken und lokale Einkaufsmöglichkeiten zu gewährleisten ist ein wichtiger Bestandteil zur Realisierung einer 15-Minuten-Stadt. In einem Grätzl sollten alle Orte für das alltägliche Leben in 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein. Dazu zählen Einkaufsmöglichkeiten, Bildungstätten, Arbeitsplätze, Arztpraxen und Freizeitaktivitäten.

Die im Plan 2.1 verorteten Grätzl sind wichtige Zentren, die 3 oder mehrere Nutzungen in unmittelbarer Umgebung vereinen. Grundlage für die Identifikation der Grätzl bildet der Plan 2.0, indem alle Zentren unterschiedlicher Nutzungen dargestellt sind.

Folgende generelle Maßnahmen werden hierfür empfohlen:

- Nutzungsdurchmischung: Im Zuge der Widmung Wohngebiet mit Geschäften, Betrieben und Freizeiteinrichtungen durchmischen.
- Grätzlzentren und Umgebung attraktivieren
- Veranstaltungen in Grätzlzentren organisieren
- Ausbau der Zentrenfunktion
- keine neuen Einkaufszentren mit schlechter öffentlicher Anbindung neu widmen
- öffentliche Durchgänge bzw. Fußwege im Bebauungsplan widmen
- bestehende Wohngebiete mit geringer bis mittlerer Dichte nachverdichten
- Leerstandsmanagement
- neue Wohngebiete mit Nutzungsdurchmischung planen
- temporäre Öffnung von Straßen(-abschnitten) für Fußgänger*innen z.B. am Wochenende

Meidlinger Hauptstraße

Die Meidlinger Hauptstraße ist eine wichtige Einkaufsstraße und öffentlicher Freiraum für die Bevölkerung. Auf Grundlage einer Sozialraumanalyse wurde 2010 ein Wettbewerb ausgeschrieben. Anschließend wurde zwischen 2014 und 2017 abschnittsweise die Umgestaltung realisiert /18/.

Ein Bedarf zur Umgestaltung ist zurzeit nicht ersichtlich. Es wird jedoch eine Evaluierung in spätestens 5 Jahren empfohlen, um die Qualität aufrechtzuerhalten.

Weitere Empfehlungen für Grätzlzentren:

- Hetzendorfer Straße (Hetzendorf S-Bahn-Station bis Strohberggasse):
 - Fahrbahn verschmälern durch Versetzen der Gehsteigkante parallel zu Gleisachse,

- Baumscheiben berücksichtigen,
- direkte Querung von Strohberggasse bis Kaulbachstraße ermöglichen (Gehsteigvorziehung verlängern)
- Sitzgelegenheiten vor Schule integrieren
- Stellplatz vor Hetzendorfer Straße 56 entfernen um Gehlinie zu begradigen
- Verkehrsberuhigung durch z.B. Durchfahrtsbeschränkung (sh. 6.8 Verkehrsberuhigung)
- Hufelandgasse: wichtige Verbindung zwischen Kometgründen und Meidlinger Hauptstraße
 - Attraktivierung durch Stellplatzreduktion,
 - (teilweise) Fahrverbot,
 - zusätzliche Begrünung und Aufstellung Mobiliar
- Längenfeldgasse (Arndstraße bis Steinbauergasse):
 - westlicher Schrägparkstreifen in Längsparkstreifen umorganisieren, um Gehsteig zu verbreitern (im Bestand baulich als Längsparkstreifen ausgeführt, Schrägparker durch Bodenmarkierung gekennzeichnet),
 - zusätzliche Quermöglichkeit zwischen Arndtstraße und Steinbauergasse (z.B. in Verlängerung der Klährgasse) durch Verschmälerung der Fahrbahn und Befestigung des Grünstreifens für Aufstellfläche



Kreuzung Hetzendorfer Straße # Eglseegasse



Hufelandgasse



Längenfeldgasse ON 16



Kreuzung Längenfeldgasse # Klährgasse

6.2 Straßenräume und Plätze

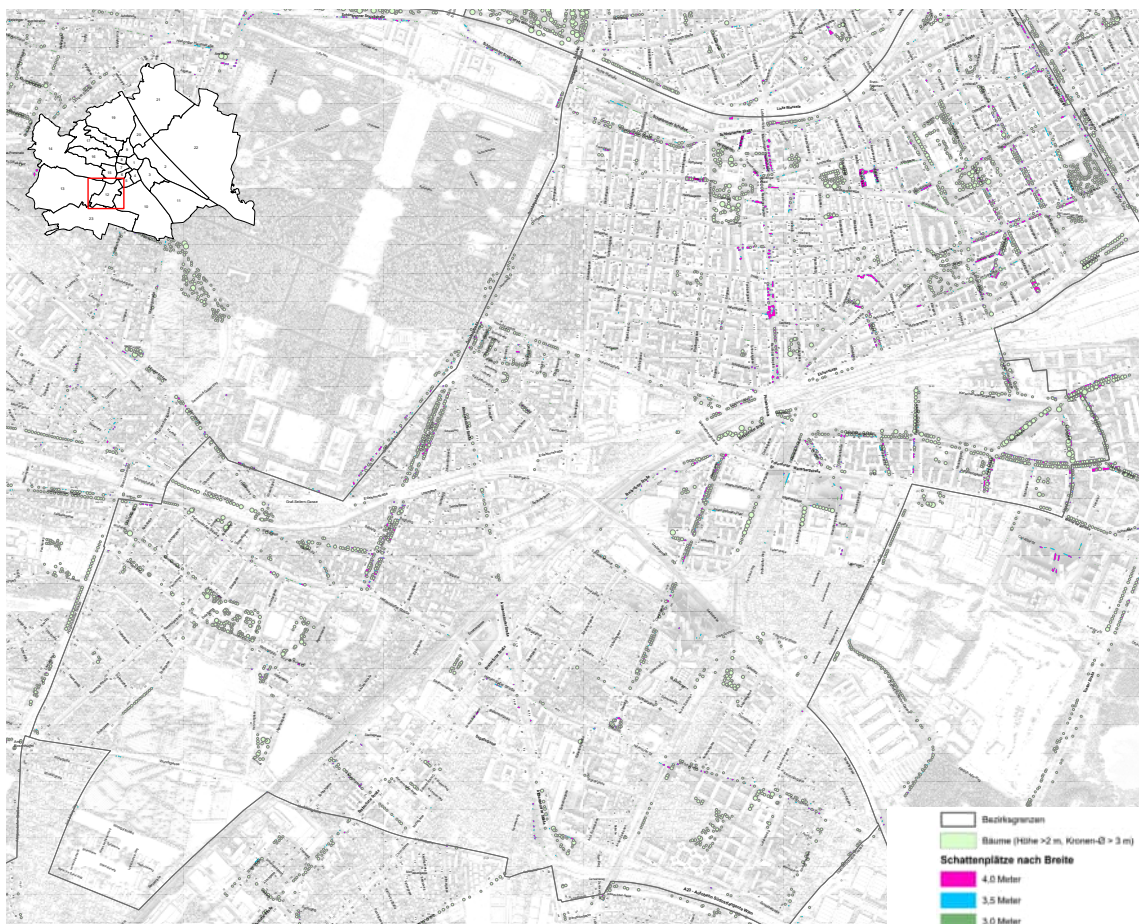
Straßenräume und Plätze, die ansprechend gestaltet sind, laden Fußgänger*innen zum Gehen und Verweilen ein. Attraktive Straßenräume können gem. RVS 03.04.11 die Bereitschaft einen Fußweg von 300 m zurückzulegen von 30 % auf rund 70 % steigern bzw. die Länge des Weges von 300 m auf ca. 500 m erhöhen /12/. Das heißt die Fußgänger*innenfrequenz nimmt zu und die Fußwege werden länger.

Folgende generelle Maßnahmen werden hierfür empfohlen:

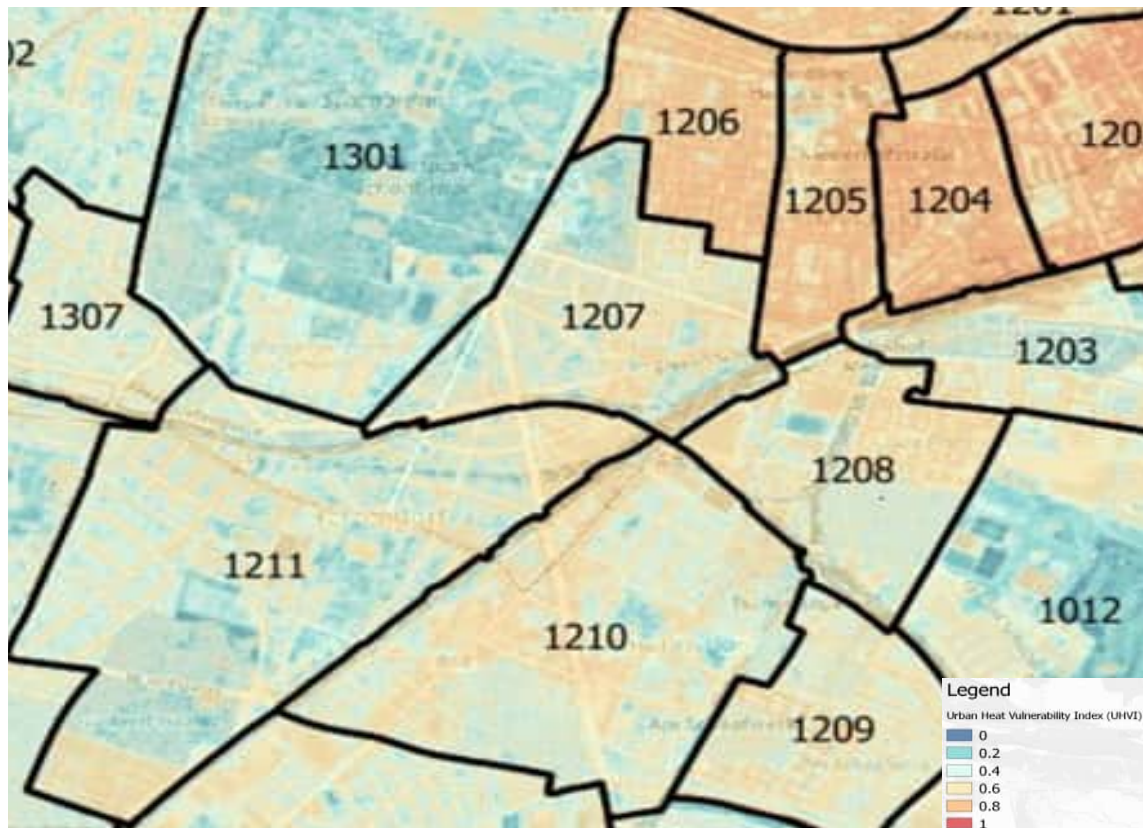
- Begrünung (z.B. Bäume, straßenbegleitendes Grün, begrünter Fahrgastunterstand)
- Mobiliar
- Wasserelemente
- Verkehrsberuhigung (sh. Handlungsfeld 6.8)
- straßenbegleitendes Spiel (Ideen dazu in /17/)
- Oberflächenbelag z.B. Pflastersteine
- Mikrofreiräume schaffen /16/
- Beleuchtung
- ausgewiesene Plätze für Scooter und Fahrräder schaffen

Folgende Straßenzüge werden hierfür empfohlen:

- Defreggerstraße (Rosenhügelstraße bis Atzgersdorfer Straße): Grünstreifen mit begleitendem Spiel und Sitzgelegenheiten ausstatten
- Rosenhügelstraße (Hermann-Broch-Gasse bis Schurzgasse): Schrägparker in Längsparker umorganisieren, um Reinragen der Pkw in Gehsteige zu verhindern
- Begrünung von Fahrgastunterständen von Bus- und Straßenbahnhaltestellen (z.B. Theergasse, Steinhagegasse, Breitenfurter Straße/ Altmannsdorfer Straße, Bahnhof Meidling und Wienerbergbrücke)
- Intensive Begrünung der Straßenräume, insbesondere im nördlichen Bereich von Meidling, forcieren. Sichtbar ist die fehlende Begrünung nachfolgend in der Schattenkarte /20/ sowie in der Hitzekarte /21/



Schattenkarte MA18 /20/



Hitzekarte - ecoten urban comfort (2019): Urban Heat Vulnerability Map of Vienna /21/



Rosenhügelgasse (ON 35a)



Defreggerstraße

6.3 Gehsteigkomfort

Gehsteige und Fußwege müssen gewissen Anforderungen entsprechen, um für alle Nutzer*innengruppen nutzbar zu sein. Gehsteige sind mit einer Breite von 2,5 m auszuführen. Die Breite bezieht sich auf eine kindergerechte Gestaltung /13/, sodass auch Eltern mit Kinderwägen leicht überholt werden können. Gehsteigbreiten sind außerdem an die Fußgänger*innenfrequenz anzupassen. Zudem ist darauf zu achten, dass sich keine Hindernisse (Masten, Müllcontainer usw.) innerhalb der Gehlinie befinden. Gehwege sind barrierefrei auszuführen.

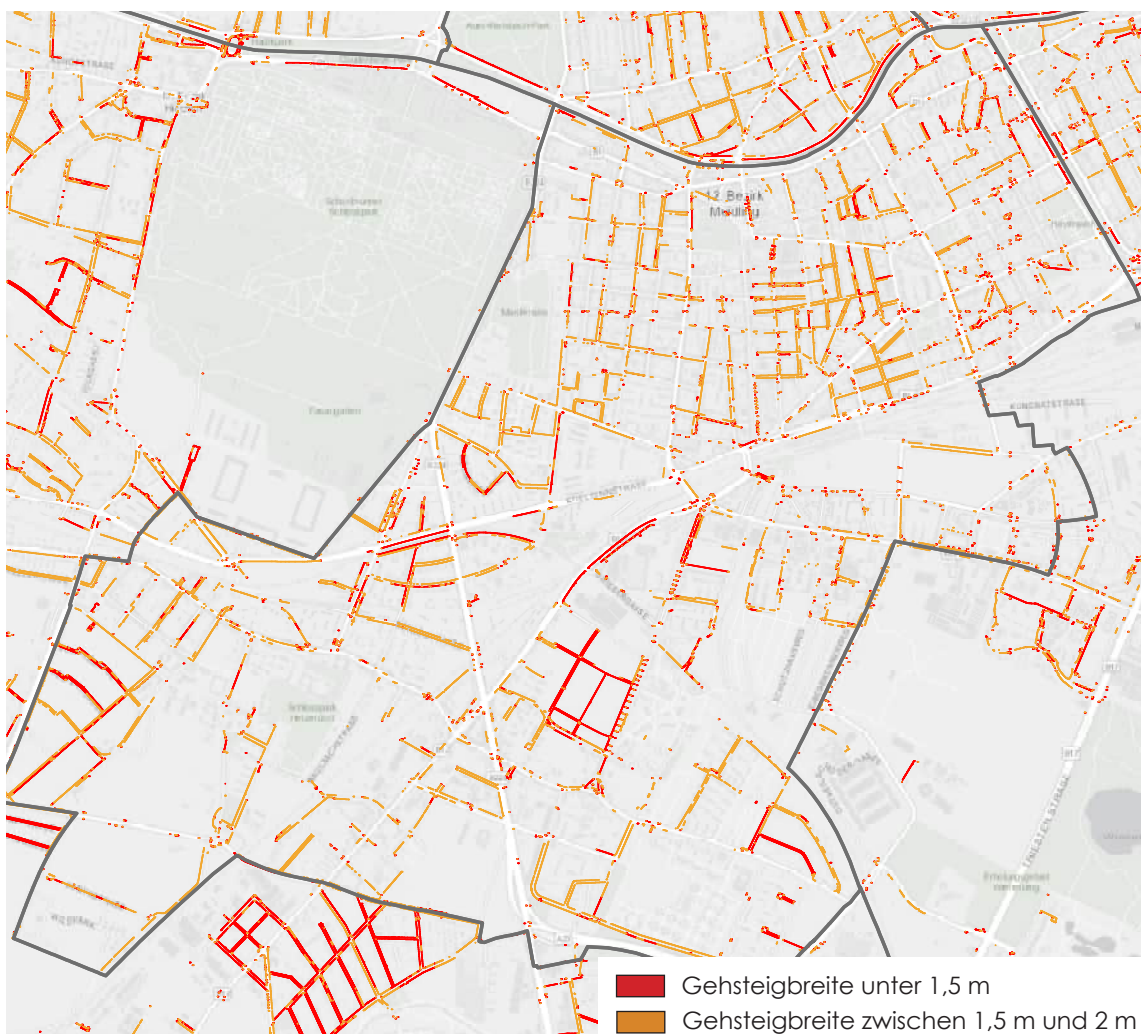
Folgende generelle Maßnahmen werden hierfür empfohlen:

- Gehsteigverbreiterung
- Hindernisse aus Gehlinie versetzen
 - Müllcontainer sind vom Gehsteig in Parkstreifen zu versetzen (z.B. Tivoligasse ggü. ON 15)
 - Masten sind vorzugsweise an der Hauswand zu positionieren
- Neben Stiegenanlagen sind Lifte / Rampen zu errichten
- Einzelne Stufen sind durch Rampen zu ersetzen
- öffentliche Durchgänge sind barrierefrei auszuführen (z.B. Gaßmanngasse 1-19 bis Schönbrunner Allee 26)

Folgende Straßenzüge werden hierfür empfohlen:

- bezirksübergreifend: Gehsteigverbreiterung von zu schmalen Gehsteigen /19/ (sh. nachfolgende Abbildung)
- bezirksübergreifend: Gehsteigverbreiterungen durch Entfernen von Parken am Gehsteig (sh. Plan 1.2)
 - beispielhafte Straßenzüge:
 - Siebertgasse (Herthergasse bis Arndtstraße): Parken am Gehsteig entfernen dadurch Verbreiterung des zu schmalen Gehsteigs zwischen Arndtstraße und Steinbauergasse
 - Koppenreitergasse (ON7 bis Ruckergasse)
 - Schwenkgasse (Hohenbergstraße bis Tivoligasse)

- Tivoligasse (Rothenmühlgasse und Bischoffgasse)
- Eibesbrunnergasse (am Schöpfwerk bis Kreuzingergasse): Verbreiterung des östlichen Gehsteiges
- Eibesbrunnergasse (Tscherttegasse): Zugang zu Stiegenanlage befestigen
- Kreuzung Hoffmeistergasse # Eichenstraße: Mast ist aus der Gehlinie zu versetzen, Gehsteigvorziehung wird empfohlen
- Hoffingergasse (ggü. ON 30): Mast aus Gehlinie zu versetzen
- Korbergasse (Höhe ON 10-12): Längsparkstreifen entfernen um erforderliche Gehsteigbreite zu gewährleisten
- Steinhagegasse (Höhe ON 13): Fahrbahn verschmälern, östlichen Gehsteig verbreitern um erforderliche Gehsteigbreite zu gewährleisten





Kreuzung Hoffmeistergasse # Eichengasse



Korbergasse



Steinhagegasse



Hoffmeistergasse (ggü. ON 30)

6.4 Querungen

In Bereichen mit hohem Anteil an querenden Fußgänger*innen sind Querungsmöglichkeiten anzubieten. Diese sind so auszuführen, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Folgende generelle Maßnahmen werden hierfür empfohlen:

- VLSA-Anlage an stark befahrenen Straßen
 - Wartezeiten für Fußgänger*innen minimieren
 - Gehzeiten maximieren
- signalgeregelte Kreuzungen in nicht-signalgeregelte Kreuzungen umorganisieren (in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen)
- Querungshilfen
 - Schutzstreifen
 - Mittelinsel (teilweise im Zuge einer VLSA oder eines Schutzstreifens)
 - Gehsteigvorziehungen
 - Fahrbahnanhebung
 - Plateauanhebung
 - Gehsteigdurchziehung
- Aufstell- und Warteflächen vergrößern
- Gehsteigkanten absenken an Straßenquerungen
- Sichtweiten prüfen
- farbige Bodenmarkierungen
- visuelle, akustische und taktile Leitsysteme
- Brückenkonstruktionen und Unterführungen

Folgende Straßenzüge werden hierfür empfohlen:

- Franz-Reinelt-Steg: Der Verbindungssteg für Fuß- und Radverkehr zwischen Schedifkaplatz und Haidackergasse ist stark frequentiert, eine Verbreiterung wird deshalb empfohlen.
- Korbergasse (Höhe ON 4-6): in Verlängerung des gewidmeten Fußweges eine Gehsteigvorziehung, um das Queren in den Park zu erleichtern, Parkeingang neben die neue Querung verschieben
- MeidlLine: Eine direkte, erhöhte Verbindung zwischen Hohenbergstraße und Schedifkaplatz / Bahnhof Meidling, die attraktiv gestaltet ist und zum Verweilen einlädt.
- Kreuzung Malfattigasse # Flurschützgasse: Gehsteigvorziehungen im Kreuzungsbereich
- Kreuzung Malfattigasse # Steinbauergasse: zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger*innen schaffen

- Kreuzung Niederhofstraße # Mandlgasse: Querungsmöglichkeit schaffen (z.B. mit Mittelinsel) (sh. 6.8 Verkehrsberuhigung)
- Kreuzung Oswaldgasse # Hoffingergasse: Verbindung zwischen Mittelinsel in Oswaldgasse und Khleslplatz stärken, Gehsteigvorziehungen im Kreuzungsbereich, Mittelinsel verlängern, evtl. Ausführung als Kreuzungsplateau
- Schönbrunner Allee: neue Querung in Verlängerung des Geh- und Radwegs zwischen ON 62/60 und ON 45/43 (nördlich der Schlöglgasse)
- Kreuzung Unter-Meidlinger-Straße # Eibesbrunnergasse: Bedarf an Schutzwegen von Richtung Süd/Nord prüfen bzw. mögliche Ausführung als Kreuzungsplateau



Korbergasse



Kreuzung Oswaldgasse # Hoffingergasse



MeidLine (Quelle MA21)



Kreuzung Mandlgasse # Niederhofstraße

6.5 Schulumfeld

Bereiche, in denen sich vermehrt Kinder aufhalten, wie Schulen, Kindergärten, Betreuungseinrichtungen sowie Parks und Sportplätze müssen eine besonders hohe Verkehrssicherheit aufweisen. Vor solchen Einrichtungen sind besonders breite Gehsteige, sowie sichere Querungsmöglichkeiten auszuführen. Zur Erhöhung der Sicherheit ist das Verkehrsaufkommen zum einen in dem angrenzenden Straßenzug, sowie in mehreren umliegende Straßen zu reduzieren /22/. Temporäre Fahrverbote im Sinne der Schulstraßen sind zu verordnen /23/.

Folgende generelle Maßnahmen werden hierfür empfohlen:

- Gehsteigverbreiterung
- Gehsteigvorziehung
- Querungshilfen (sh. 6.4 Querungen)
- Verkehrsaufkommen reduzieren (sh. 6.8 Verkehrsberuhigung)
- Fahrverbote (Fußgängerzone, Begegnungszone, Wohnstraße usw.)
- temporäre Fahrverbote (Schulstraßen)
- Sportplätze von Schulen außerhalb der Schulzeiten für die Nachbarschaft öffnen
- schulisches Mobilitätsmanagement
- Kindergarten Mobilitätsbox /24/
- Mobilitätsprogramm „Die Stadt&Du“ /25/
- Mobilitätsbildungsprogramm „Deine Stadt, Dein Weg“ /26/
- Verkehrssicherheitstrainings und Radtrainings für Schüler*innen
- Mitarbeit von Schüler*innen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums vor der Schule

Folgende Straßenzüge werden hierfür empfohlen:

- An den Eisteichen (Hoffingergasse bis Hetzendorfer Straße): Im Zuge der neuen Schule ist eine fußgängerfreundliche Gestaltung des Eingangsbereiches bzw. des Straßenabschnittes erforderlich. Auch eine Verkehrsberuhigung in der unmittelbaren Umgebung wird empfohlen. Im Zuge dessen kann ebenso der Khleslplatz durch Begrünung und zusätzliche Sitzgelegenheiten aufgewertet werden.

- Rosasgasse (Aichholzgasse bis Ehrenfelsgasse): fußgänger*innenfreundliche Umgestaltung der Rosasgasse
- Rothenburgstraße (sh. 6.6 Wohnstraßen)
- Rohrwassergasse (Marshallplatz): Verordnung einer Schulstraße prüfen, evtl. fußgängerfreundliche Umgestaltung
- Kreuzung Schönbrunner Straße # Bischoffgasse: zweite Mittelinsel auf Höhe der Bushaltestelle Bischoffgasse, um Überholen des Busses im Haltestellenbereich zu verhindern



Rosasgasse (Aichholzgasse bis Ehrenfelsgasse)



Kreuzung Schönbrunner Straße # Bischoffgasse

6.6 Wohnstraßen

Wohnstraßen sind ausgewiesene Straßen in denen Fußgänger*innen bevorzugt werden. Kfz dürfen nur in Schrittgeschwindigkeit zum Zwecke des Zu- und Abfahrens in die Wohnstraße einfahren /23/. Die Straßen sind aber oft nicht als solche erkennbar. Eine Aufwertung der Gestaltung bestehender Wohnstraßen und das Ausweisen von neuen Wohnstraßen ist erforderlich.

Folgende generelle Maßnahmen werden hierfür empfohlen:

- Straßenräume attraktivieren (sh. 6.2 Straßenräume und Plätze): Begrünung, Pflastersteine, Mobiliar usw.

- Reduzierung der Stellplätze
- Verkehrsberuhigung (sh. 6.8)
- Gehsteigdurchziehung im Einfahrtsbereich
- farbige Bodenmarkierungen
- Informationskampagne zu Rechten und Pflichten in Wohnstraßen
- Straßenfeste

Folgende Straßenzüge werden hierfür empfohlen:

- Kollmayergasse: Gehsteigdurchziehung an Kreuzung mit Arndtstraße, Gehsteigparker an der südöstlichen Seite entfernen, um Gehsteig zu verbreitern
- Mandlgasse: Begrünung im Abschnitt Kirchbaumgasse und Niederhofstraße, Querung über Niederhofstraße (sh. 6.4 Querungen)
- Reschgasse (Mandlgasse bis Rosaliagasse): Umgestaltung in Fußgängerzone
- Rothenburgstraße: Gehsteigdurchziehung, Fahrbahnversmälnerung unter Berücksichtigung der Feuerwehrezufahrt, Beschilderung aktualisieren



Kreuzung Rothenburgstraße # Hetzendorferstraße



Reschgasse



Kollmayergasse



Kollmayergasse

6.7 Kommunikation

Um das Bewusstsein in der Bevölkerung für umweltschonendes Mobilitätsverhalten zu fördern, gibt es sanfte Maßnahmen. Zudem werden Beschilderungen von wichtigen Orten / Durchwegen empfohlen, um für Fußgänger*innen unnötige Umwege zu verhindern.

Folgende generelle Maßnahmen werden hierfür empfohlen:

- Grätzl und Nachbarschaft stärken, um Wege zu verkürzen und sich zu vernetzen
z.B. FragNebenan, imGrätzl, Nachbarschaftszentren, Grätzlfeste,...
- Veranstaltungen z.B. Geh-Café, Wiener Spielstraße,...
- Public Awareness z.B. Schritt-Zähler-App, Bezirks-Grätzl-Rallye,...
- betriebliches Mobilitätsmanagement
- Informationskampagne z.B. Fußwegekarte,...
- Bürger*inneninitiativen z.B. Aktionsprogramm Grätzloase,...
- Leitsystem / Wegweisung
 - z.B. Beschilderung von wichtigen Grätzlzentren, öffentlichen Durchwegen, Sanitäreinrichtungen usw.

Folgende Straßenzüge werden hierfür empfohlen:

- Informationsstele für Kabelwerk
- Wegweisung öffentlicher Durchgang Meidlinger Hauptstraße ON65 bis Vivenotgasse
- Wegweisung Bahnhof Meidling, Eingang Eichenstraße:
 - Kerschensteinergerasse (Höhe ON 34)
 - Bus- und Straßenbahnstation Dörfelstraße
- Wegweisung für die Verbindung Euro Plaza bis Bahnhof Meidling (Berücksichtigung der Bus- und Straßenbahnhaltestellen)

6.8 Verkehrsberuhigung

Durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird das Verkehrsaufkommen und die Fahrgeschwindigkeit reduziert, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird und die Umweltbelastungen verringert werden. Unterscheiden kann man dabei in flächenhafte Verkehrsberuhigung und in Einzelmaßnahmen. Durch Einzelmaßnahmen in einem Abstand von 40 m bis 70 m kann ein geringeres Geschwindigkeitsniveau gehalten werden, wodurch die Emissionen minimiert werden können /28/.

Folgende generelle Maßnahmen werden hierfür empfohlen:

- flächenhafte Maßnahmen:
 - Hierarchie im Straßennetz inkl. entsprechende Straßengestaltung
 - Geschwindigkeitsreduktion
 - Einfahrts-/Durchfahrtsbeschränkungen
 - Reduzierung der Stellplätze
 - Änderung der Vorrangregelung: Rechts-vor-links-Regelung
- Einzelmaßnahme
 - Fahrbahnverengung
 - Straßenverschwenkung
 - Fahrbahnanhebung
 - Plateauanhebung
 - Verringerung von Abbiegeradien, um geringere Kurvengeschwindigkeiten

zu erzielen

- Busschleuse

Folgende Straßenzüge werden hierfür empfohlen:

- Schwenkgasse (Pohlgasse bis Tivoligasse): Verschmälerung der Fahrbahn durch Gehsteigparken auf Fahrbahn versetzen
- Hetzendorfer Straße (An den Eisteichen bis Altmansdorfer Straße): bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung mit Einzelmaßnahmen durchsetzen
 - Abschnitt An den Eisteichen bis Khlesplatz (Schulweg): Parken auf Gehsteig unterbinden, stattdessen Begrünung
 - Haltestelle „Rothenburgstraße“ in Busschleuse umgestalten
- Niederhofstraße (Ignazgasse bis Aßmayergasse): Fahrbahnverschmälerung, Gehsteigvorziehung mit Kreuzung Bendtgasse, Fahrbahnverschwenk durch Mittelinsel bei Mandlgasse (sh. 6.4 Querungen)



Schwenkgasse (Pohlgasse bis Tivoligasse)



Hetzendorferstraße (An den Eisteichen bis Khlesplatz)



Hetzendorfer Straße (Haltestelle Rothenburgstraße)



Niederhofstraße (Ignazgasse bis Aßmayergasse)

7 GRUNDLAGEN UND VERWENDETE UNTERLAGEN

- /1/ MA23 (2020): Meidling in Zahlen
<https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-12.pdf>
- /2/ MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (2018): Bevölkerung April 2020:
Einwohnerdichte
- /3/ MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (2018): Bevölkerung 2015 und 2020:
Entwicklung der Bevölkerung
- /4/ MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (2018): Realnutzungskartierung
- /5/ ecoten urban comfort (2019): Urban Heat Vulnerability Map of Vienna

- /6/ MA18 (2019): Fachkonzept Mittelpunkt des städtischen Lebens
- /7/ Statistik Austria (2018-2020): Unfallstatistik
- /8/ Stadt Wien (2009): Gender Mainstreaming Netzdefizite
- /9/ MA 18 und UIV (2022): Smart City Strategie Wien. Der Weg zur Klimamusterstadt
- /10/ MA18 (2021): Aktive Mobilität in Wien
- /11/ Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2015):
RVS 03.02.12 - Fußgängerverkehr
- /12/ Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2011):
RVS 03.04.11 - Gestaltung öffentliche Räume im Siedlungsgebiet
- /13/ Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2016):
RVS 03.04.13 - Kinderfreundliche Mobilität
- /14/ Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2010):
RVS 02.02.36 - Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum
- /15/ MA 18 (2015): Step 2025, Fachkonzepte Mobilität
- /16/ MA18 (2019): Step 2025, Fachkonzept öffentlicher Raum
- /17/ Stadt Wien - MA19 (2021): Sitzfibel
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf>
- /18/ Stadt Wien (2022): FußgängerInnen-Zone Meidlinger Hauptstraße -
Neugestaltung; <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oefentlich-er-raum/strassen-plaetze/fuzo-meidlingerhauptstrasse.html> (abgerufen

am 30.11.2022

- /19/ im-plan-tat Raumplanungs GmbH (2022): Gehsteigbreiten Wien , im Auftrag der MA18
- /20/ Stadt Wien(2022): Schattenplätze
- /21/ ecoten urban comfort (2019): Urban Heat Vulnerability Map of Vienna
- /22/ Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2016): RVS 03.04.14 - Gestaltung des Schulumfeldes
- /23/ BGBl. Nr. 159/1960 i.d.F. BGBl. Nr. 122/2022 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960)
- /24/ Mobilitätsagentur Wien GmbH (2022): Mobilitätsbox für Kindergartenkinder <https://www.wienzufuss.at/mobilitaetsbox-fuer-kinder/>
- /25/ Mobilitätsagentur Wien GmbH (2022): Die Stadt und Du <https://www.diestadtunddu.at/>
- /26/ Mobilitätsagentur Wien GmbH (2023): Deine Stadt, dein Weg: <https://www.deinestadtdeinweg.at/>
- /27/ MA18 (2015): Freiraumnetz Wien, im Zuge des Fachkonzept Grün- und Freiraum <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzept/gruen-freiraum/pdf/freiraumnetz-wien.pdf>
- /28/ Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2016): RVS 04.02.13 - Verkehrsberuhigung