

Masterplan Gehen Favoriten

Fußverkehrskonzept für den 10. Wiener Gemeindebezirk



Bericht

Wien, Jänner 2023

Erstellt im Auftrag von:
Bezirksvorstellung Wien Favoriten
Keplerplatz 5
1100 Wien
via
Magistratsabteilung 18
Rathausstraße 14-16
1082 Wien



Bezirksvorstellung
Favoriten



Stadtentwicklung
und Stadtplanung

komobile
komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Masterplan Gehen Favoriten

Fußverkehrskonzept für den 10. Wiener Gemeindebezirk

Erstellt im Auftrag von

Bezirksvorsteherung Wien Favoriten

Keplerplatz 5

1100 Wien

via

Stadt Wien

Magistratsabteilung 18

Referat Mobilitätsstrategien

Rathausstraße 14-16

1082 Wien

post@ma18.wien.gv.at

Bearbeitung durch

komobile GmbH

Schottenfeldgasse 51/17

1100 Wien

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Olivia Kantner

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Magdalena Gössinger

Thomas Hirsch



Bezirksvorsteherung
Favoriten



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

komobile
komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Untersuchungsgebiet Favoriten	2
2	Zielsetzungen	4
2.1	Zielsetzungen der Stadt Wien	4
2.2	Zielsetzungen Fußverkehr Favoriten	5
2.3	Qualitätskriterien	6
2.4	Benutzer:innengruppen und Inklusion	7
3	Bestandsanalyse	8
3.1	Flächenverteilung	8
3.2	Fußverkehr in Zahlen	8
3.3	Öffentlicher Verkehr	10
3.4	Verkehrsberuhigte Zonen	11
3.5	Grünraum und Freiraum	13
3.6	Hitzeanalyse	13
3.7	Motorisierter Individualverkehr	14
3.8	Verkehrsunfälle	14
3.9	Konzepte und Akteur:innen in Favoriten	16
4	Defizitanalyse	18
4.1	Flächenbedarf – Gehsteigbreiten	18
4.2	Barrieren	18
4.3	Gefahrenstellen am Schulweg	18
4.4	Aufenthaltsqualität und Begrünung	19
4.5	Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden	19
5	Zielnetz	21
6	Handlungsfelder	22
6.1	Handlungsfeld 1 Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs	22
6.2	Handlungsfeld 2 Abbau von Barrieren und Lückenschlüsse	28
6.3	Handlungsfeld 3 Steigerung der Aufenthaltsqualität	33
6.4	Handlungsfeld 4 Fußgeherfreundliche Siedlungsentwicklung	37
6.5	Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Fairness	40
6.6	Handlungsfeld 6 Kommunikation	42
6.7	Straßenindex	45
	Abbildungsverzeichnis	48
	Literaturverzeichnis	49
	Anhang	50

Abkürzungsverzeichnis

AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BV	Bezirksvertretung
FG	Fußgänger:innen
Kfz	Kraftfahrzeug
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mittelschule
MZK	Mehrzweckkarte
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
SEK	Stadtteilentwicklungskonzept
v	Geschwindigkeit
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VS	Volksschule
VZ	Verkehrszeichen
WWW	World Wide Web

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Das Zu-Fuß-Gehen und eine qualitativ hochwertige Gestaltung des Straßenraums nehmen sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der Mobilitätsplanung an Bedeutung zu. Eine fußgängerfreundliche Umgebung und direkte Wegeführungen sind essenziell, damit Wege als attraktiv und sicher empfunden werden und der Anteil der Wege am Fußverkehr steigt.

Um gezielt die Situation im Fußverkehr im 10. Wiener Bezirk zu verbessern, wird ein „Masterplan Gehen Favoriten“ gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen Masterplan Gehens des BMK¹ erstellt. Im Rahmen des klima**aktiv** Förderungsprogramms werden Investitionen für eine fußgeherfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums sowie bauliche, raum- und siedlungsplanerische sowie bewusstseinsbildende Aktivitäten, die zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen, gefördert. Als Voraussetzung für den Erhalt der Förderung muss ein lokaler Masterplan Gehen für den Bezirk, welcher im Bezirksparlament angenommen wurde, vorliegen.

Der Masterplan Gehen Favoriten wurde in enger Abstimmung mit der Bezirksvorstehung Favoriten, der MA 18 der Stadt Wien und der Mobilitätsagentur Wien erarbeitet.

¹ BMK (2022): Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen

1.2 Untersuchungsgebiet Favoriten

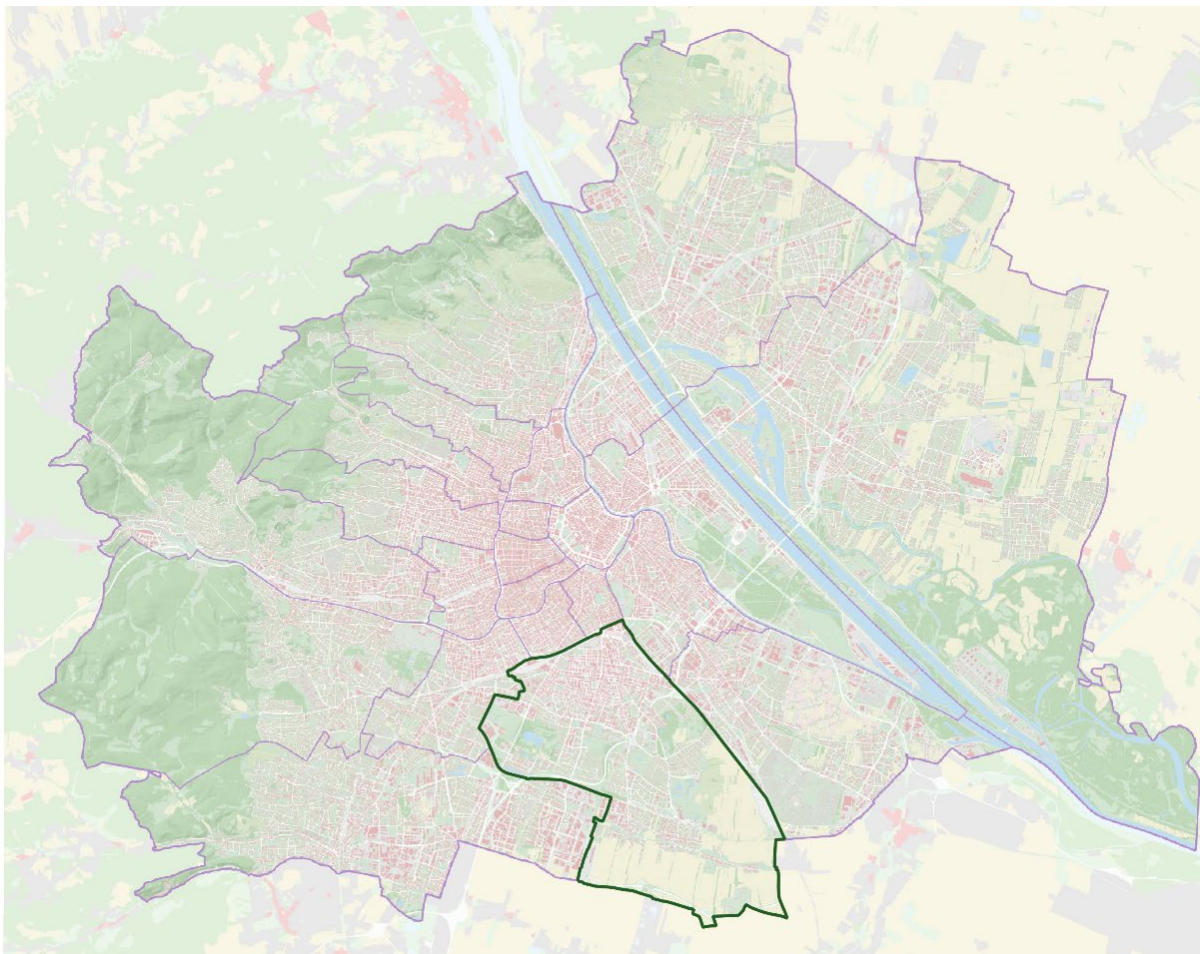
Der 10. Wiener Gemeindebezirk ist mit einem Anteil von etwa 10% der Wohnbevölkerung der bevölkerungsreichste Bezirk Wiens und umfasst sowohl dicht besiedelte Gebiete zwischen dem Hauptbahnhof und Reumannplatz als auch zahlreiche Grünflächen im Süden.

Im Zuge der Errichtung des damaligen Südbahnhofs Ende des 19. Jahrhunderts hat sich der 10. Bezirk als Arbeiter:innenbezirk entwickelt. Noch heute findet man die typisch gerasterte Struktur des Wiener Blocks. Lange, geradlinige Straßenzüge sind charakteristisch für den innenstadtnahen Teil des Bezirks südlich des Hauptbahnhofs.

Die süd-östlichen Gebiete werden landwirtschaftlich genutzt. Die ehemaligen Dörfer Oberlaa, Unterlaa und Rothneusiedl wurden in die Stadt Wien eingegliedert. Rund um den Oberlaaer Platz und entlang des Liesingsbachs findet man typische dörfliche Strukturen.

Im Süd-Westen wechseln sich Einfamilienhausgebiete mit Wohnsiedlungen, Kleingartensiedlungen und Wohnprojekten ab.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 10. Bezirk, Wien



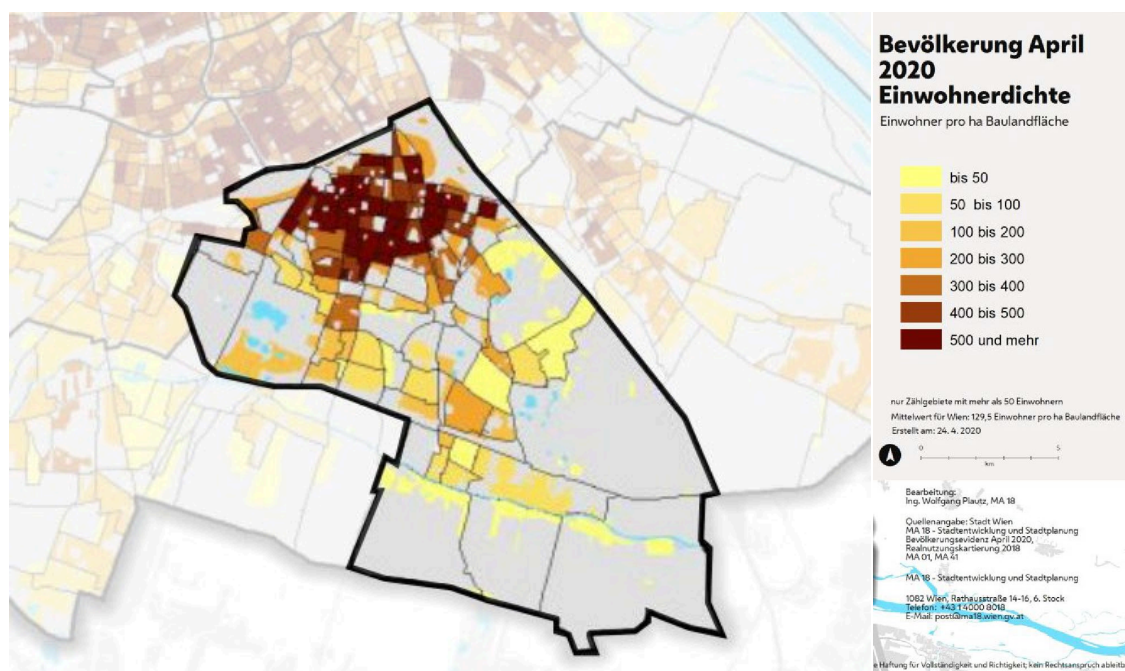
Quelle: MZK Stadt Wien, Darstellung komobile

Bevölkerung

Mit Anfang 2022 lag die Anzahl der Bewohner:innen in Favoriten bei über 212.000 Personen, was rund 11% der Gesamtbevölkerung Wiens ausmacht und die Größe von Linz erreicht. In den letzten 10 Jahren verzeichnete der Bezirk ein Wachstum von 1,9%.² Bis 2038 werden an die 230.000 Einwohner:innen prognostiziert. Das Durchschnittsalter beträgt 39 Jahre und der Anteil der Kinder unter 15 Jahre liegt über dem Wiener Durchschnitt.³

Die Bevölkerungsdichte beträgt 6.670 Personen/km² (Durchschnitt Wien ca. 4.656 Personen/km²), wobei sich die dichten Wohngebiete, mit mehr als 500 Einwohner:innen pro ha Bauland in Innerfavoriten befinden.⁴

Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Favoriten



Quelle: Stadt Wien, MA 18

² Land Wien, Statistik (2022): Favoriten in Zahlen 2022

³ Stadt Wien, MA23 (2018): Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien 2018

⁴ Stadt Wien, MA 18 (2020): Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte

2 Zielsetzungen

Die Bedeutung des Fußverkehrs wurde in der Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte stark unterschätzt bzw. vernachlässigt. In der Praxis beginnt und endet jeder Weg zu Fuß, unabhängig davon, ob man weiter mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Kfz oder dem Fahrrad unterwegs ist. Es gibt auch reine Fußwege, vor allem im dicht bebauten Gebiet werden viele Nicht-Freizeitwege für Einkaufen, Besorgungen, Schulweg, etc., zu Fuß zurückgelegt. Bedeutend ist auch der Anteil der Fußwege am Freizeitverkehr zum Flanieren, Erholen oder Spaß an der Bewegung. Der Anteil der Fuß-Etappen an den Gesamtwegen ist demnach nicht unerheblich.

2.1 Zielsetzungen der Stadt Wien

Übergeordneten Zielsetzungen zur Förderung des Fußgängerverkehrs sind in Strategien und Programmen, welche durch die Stadt Wien oder den Bund beschlossen wurden, festgehalten. Dazu zählen (Stand 30.11.22):

- ▶ Smart Klima City Strategie (2022)⁵
Ziel: Wien soll eine 15-Minuten Stadt werden.
- ▶ Leitbild Grünräume Wien (2020)⁶
Ziel: Das Freiraumnetz ist für alle in 250 m erreichbar.
- ▶ Wiener Klimafahrplan (2022)⁷
Ziele: Der Anteil der in Wien im erweiterten Umweltverbund zurückgelegten Wege steigt bis 2030 auf 85 % und auf deutlich über 85 % bis 2050. Mobilitätsgarantie: In Wien kann man auch ohne einen Pkw zu besitzen mobil sein.
- ▶ Gesundheitsziele Wien 2025⁸
- ▶ Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien (2014)⁹
- ▶ Masterplan Gehen des BMK (Vorabversion, Oktober 2022)¹⁰
- ▶ Österreichische Jugendstrategie (2020)¹¹
- ▶ STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität¹²

⁵ <https://www.wien.gv.at/spezial/smartklimacitystrategie/>

⁶ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/leitbild-gruenraeume.html>

⁷ <https://www.wien.gv.at/spezial/klimafahrplan/>

⁸ <https://gesundheitsziele.wien.gv.at/ziele/>

⁹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/strategiepapier.html>

¹⁰ https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html

¹¹ <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/agenda/jugend/oesterreichische-jugendstrategie/jugendziele.html>

¹² <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/mobilitaet/ueberblick.html>

2.2 Zielsetzungen Fußverkehr Favoriten

Für den 10. Bezirk werden folgende spezifischen Handlungsfelder und Maßnahmen definiert, die im Kapitel 6 detailliert beschrieben werden:

Handlungsfeld 1 Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs

- Maßnahmen 1 Gehsteigbreiten Innerfavoriten
- Maßnahmen 2 Freihaltung des Gehsteigs
- Maßnahmen 3 Engstellen beseitigen
- Maßnahmen 4 Querungen
- Maßnahmen 5 Aufwertung Nebenfahrbahnen
- Maßnahmen 6 Verkehrsberuhigung vor Schulen

Handlungsfeld 2 Abbau von Barrieren und Lückenschlüsse

- Maßnahmen 7 Querungen ermöglichen
- Maßnahmen 8 Verbindungen zu Nachbarbezirken über Barrieren
- Maßnahmen 9 Verbindungen zwischen Unter- und Überführungen
- Maßnahmen 10 Sichtbarmachung von Durchwegungen
- Maßnahmen 11 Fußverbindung - Lückenschluss
- Maßnahmen 12 Aufwertung „Desire Lines“ (Trampelwege)

Handlungsfeld 3 Steigerung der Aufenthaltsqualität

- Maßnahmen 13 Attraktivierung monotoner Straßenzüge
- Maßnahmen 14 Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten
- Maßnahmen 15 Begrünungen und Beschattungen
- Maßnahmen 16 Oberflächen
- Maßnahmen 17 Aufwertung Verteilerkreis
- Maßnahmen 18 Inklusion im öffentlichen Raum

Handlungsfeld 4 Fußgeherfreundliche Siedlungsentwicklungen

- Maßnahmen 19 Parkraumordnung
- Maßnahmen 20 Vernetzung der Grün- und Naherholungsgebiete
- Maßnahmen 21 Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen und Querungen
- Maßnahmen 22 15-Minuten Stadt und Verbesserung der Erreichbarkeiten
- Maßnahmen 23 Impulsgeber Stadtentwicklungsgebiete
- Maßnahmen 24 Impulsgeber U-Bahn Verlängerungen

Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Fairness

- Maßnahmen 25 Gefahrenstellen entschärfen
- Maßnahmen 26 Schulwege zu Fuß bewältigen
- Maßnahmen 27 Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer:innen im öffentlichen Raum
- Maßnahmen 28 Illegales Parken am Gehsteig
- Maßnahmen 29 Barrierefreiheit bei Baustellen

Handlungsfeld 6 Kommunikation

- Maßnahmen 30 Gesundheit und Nachhaltigkeit
- Maßnahmen 31 Inklusion und Barrierefreiheit
- Maßnahmen 32 Fußwege-Leitsystem
- Maßnahmen 33 Wohnstraßenfest, Straßenfest
- Maßnahmen 34 Sicherheit im öffentlichen Raum
- Maßnahmen 35 Sauberkeit im öffentlichen Raum
- Maßnahmen 36 Dokumentation und Evaluierung

2.3 Qualitätskriterien

Straßenräume sind öffentliche Räume, welche eine Vielzahl an Ansprüchen erfüllen müssen. Besonders Menschen, die zu Fuß gehen, können ihr Umfeld direkt wahrnehmen und sind empfindlich auf positive und negative Einflüsse.

Zu den Qualitätsmerkmalen des Fußverkehrs gehören:

- ▶ Bereitstellung einer hochwertigen Infrastruktur für alle Personen zu Fuß
 - Ausreichend breite Gehsteige und Gehwege
 - Oberfläche in einem guten Zustand, Instandsetzung, Schneeräumung im Winter
 - Umwegfreie, direkte leicht lesbare Wegeführungen
- ▶ Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
 - Schutz vor Emissionen wie Lärm, Abgase, Staub
 - Witterungsschutz bei Sonne und Wind
- ▶ Platz im öffentlichen Raum zum Aufhalten und Begegnen in ansprechender Umgebung
 - Abwechslungsreiche Umgebung, keine monotonen Straßenzüge
 - Freiflächen, Geschäftszonen, belebte Erdgeschoßzonen
 - Begrünungen
 - Verweil- und Ausruhemöglichkeiten, Trinkbrunnen
- ▶ Sicherheit
 - Verkehrssicherheit, Verhinderung von Gefahren durch den motorisierten Verkehr und Zweiradverkehr, Vermeidung von Unfällen und Risiken
 - Kein Unsicherheitsgefühl durch dunkle oder schlecht einsehbare Bereiche, Kriminalität oder Gewalt

StVO Novelle

Im Zuge der Novelle der 33. StVO im Oktober 2022 wurden Verbesserungen für den Fußverkehr in das Gesetz aufgenommen. Die Änderungen, die es zu berücksichtigen gilt, umfassen das Freihalten vom Gehsteig, die Nutzung von Schutzwegen, fußgeherfreundliche Ampelschaltungen oder Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen.

- ▶ 1,5 m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein
- ▶ Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- ▶ Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- ▶ Anbringung von Verkehrsschildern am Gehsteigrand möglich (kein Abstand mehr nötig)
- ▶ Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- ▶ Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- ▶ Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar
- ▶ Kein „Fahrbahn in angemessener Eile queren“
- ▶ Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m entfällt
- ▶ Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren

2.4 Benutzer:innengruppen und Inklusion

Als vulnerable Personengruppe im Straßenverkehr (Vulnerable Road User) werden nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger:innen (sowie Radfahrer:innen, Motorradfahrer:innen) und Kinder sowie Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung definiert.¹³

Bei der Betrachtung des Fußverkehrs muss von einer differenzierten Zielgruppe ausgegangen werden. Diese unterscheidet sich nach:

- ▶ Altersstufen
 - Kinder: können Verkehrssituation nicht einschätzen, unberechenbar, geringe Körpergröße
 - Jugendliche: spontan, oftmals abgelenkt
 - Senior:innen: evtl. motorisch eingeschränkt, langsam, sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf für z.B. Querungen
- ▶ Personen mit Mobilitätseinschränkungen: größerer Platzbedarf, besondere Bedürfnisse bzgl. Oberflächenbeschaffenheit
- ▶ Personen mit Sinneseinschränkungen (sehen oder hören): akustische und taktile Führungshilfen notwendig
- ▶ Menschen mit Gehhilfen o.ä.
- ▶ ob Einzelpersonen oder Gruppen bzw. Erwachsene mit Kindern unterwegs sind
- ▶ ob Gepäck oder Taschen mitgenommen werden
- ▶ ob ein fahrzeugähnliches Gefährt wie Roller benützt wird

Weiters gibt es belebtere Gegenden mit einer höheren Fußgängerfrequenz und Straßen, wo weniger Personen zu Fuß unterwegs sind.

Diese Einflussfaktoren sind bei der Planung hinsichtlich des Platzbedarfs und den Hilfsmitteln wie akustische oder taktile Einrichtungen zu berücksichtigen.

¹³ European Commission Mobility and Transport: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-vulnerable-road-users_en

3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse, welche auf Basis von Begehungen, Recherchen sowie im Dialog mit der Bezirksvertretung erstellt wurde, dient als Grundlage zur Ermittlung von Schwachstellen. Die wesentlichen Quellen und Ziele für den Fußverkehr im Bezirk sowie das vorhandene IST-Fußwegenetz werden im Plan Nr°01 Bestandsanalyse dargestellt (siehe Anhang).

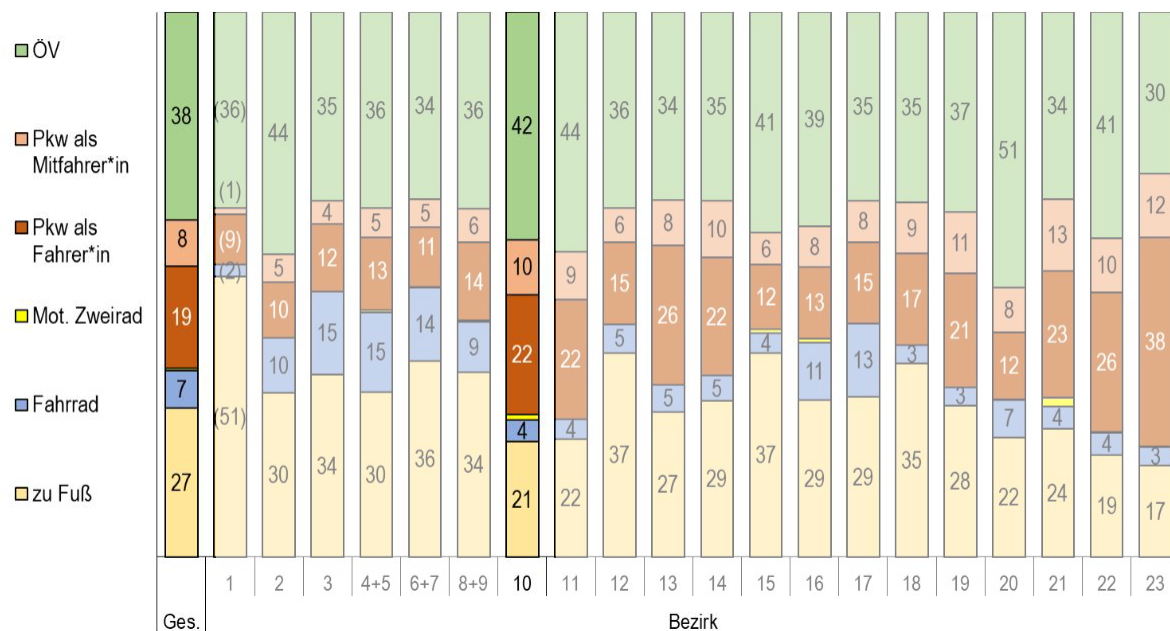
3.1 Flächenverteilung

Favoriten hat nicht nur die meisten Einwohner:innen, er zählt auch zu den Bezirken mit der größten Fläche. Die Gesamtfläche des Bezirks beträgt 32km², diese teilt sich in 19% Verkehrsflächen, 35% Bauland und 46% Grünland und Gewässer auf.¹⁴

3.2 Fußverkehr in Zahlen

Die Ergebnisse einer Befragung über die genutzten Verkehrsmittel nach Wohnbezirken in Wien (2015 bis 2019) zeigt, dass Favoriten zu den Bezirken mit dem geringsten Anteil (21%) an Zu-Fuß-Gehenden Bewohner:innen zählt und unter dem Wiener Durchschnitt (27%) liegt. Allerdings unterscheidet sich der Fußwegeanteil je nach Siedlungsdichte und ist in den inneren Bezirksteilen höher als in den äußeren. Vergleichsweise wird der öffentliche Verkehr überdurchschnittlich genutzt (42%).

Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015-2019



Quelle: Stadt Wien, MA 18

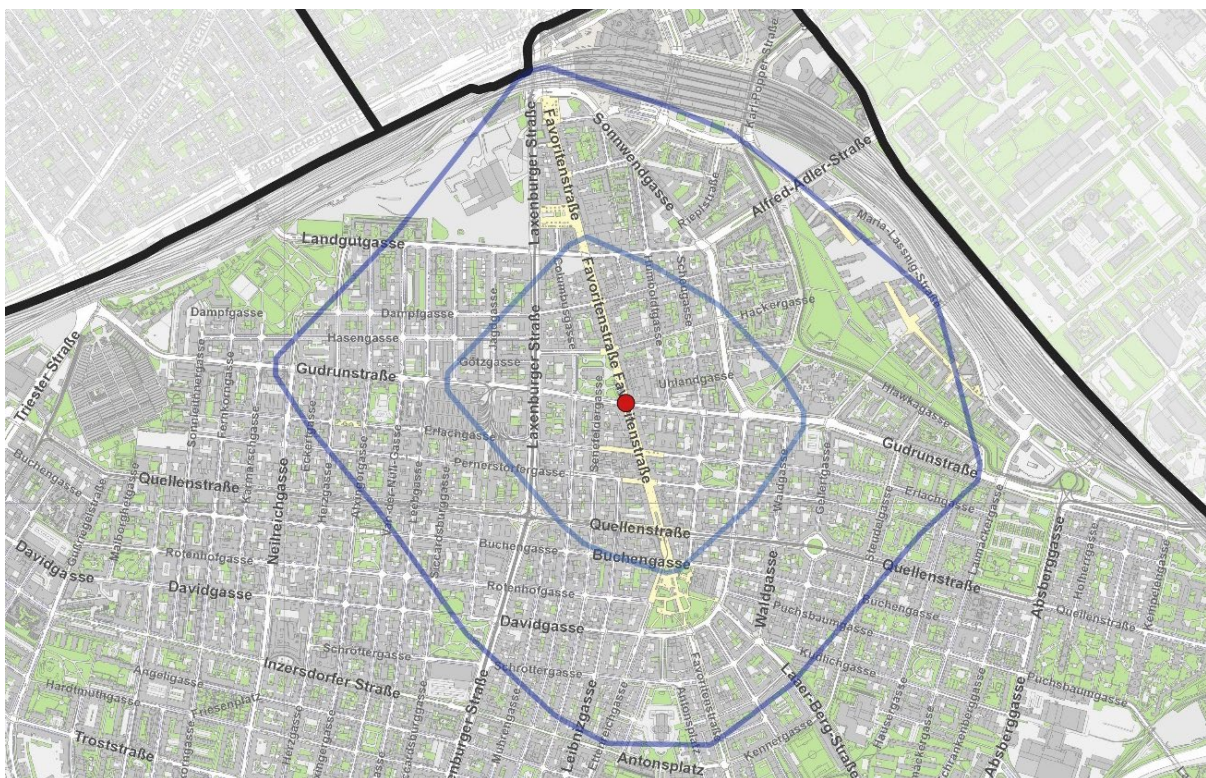
¹⁴ Stadt Wien (2022): Favoriten in Zahlen 2022

Wegdistanzen

Ein wesentlicher begrenzender Faktor beim zu-Fuß-gehen ist die zu überwindende Distanz. Die durchschnittliche Länge eines reinen Fußwegs in Wien beträgt gemäß der Studie „Zu Fuß Gehen in Wien“ der Stadt Wien 800 m.¹⁵ Diese Distanz ist mit durchschnittlicher Geh-Geschwindigkeit in weniger als 10 Minuten zu bewältigen.

Auf der Karte in Abbildung 4 ist dargestellt, dass man vom Keplerplatz zum Reumannplatz oder Columbusplatz zu Fuß 5 Minuten braucht. In 10 Minuten sind z.B. der Hauptbahnhof oder das Sonnwendviertel erreichbar.

Abbildung 4 Wegedistanzen für den Fußverkehr, innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min



Quelle: FMZK der Stadt Wien, Darstellung komobile

¹⁵ Stad Wien, MA 18 (2015): <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008453.html>

3.3 Öffentlicher Verkehr

Der Hauptbahnhof Wien, als zentraler Bahnknotenpunkt der Hauptstadt, befindet sich im 10. Bezirk. Hier ist die Drehscheibe von allen Fernzügen sowie Regionalzügen und Schnellbahnen und eine Verknüpfung zum Busbahnhof auf der Seite des 4. Bezirks.

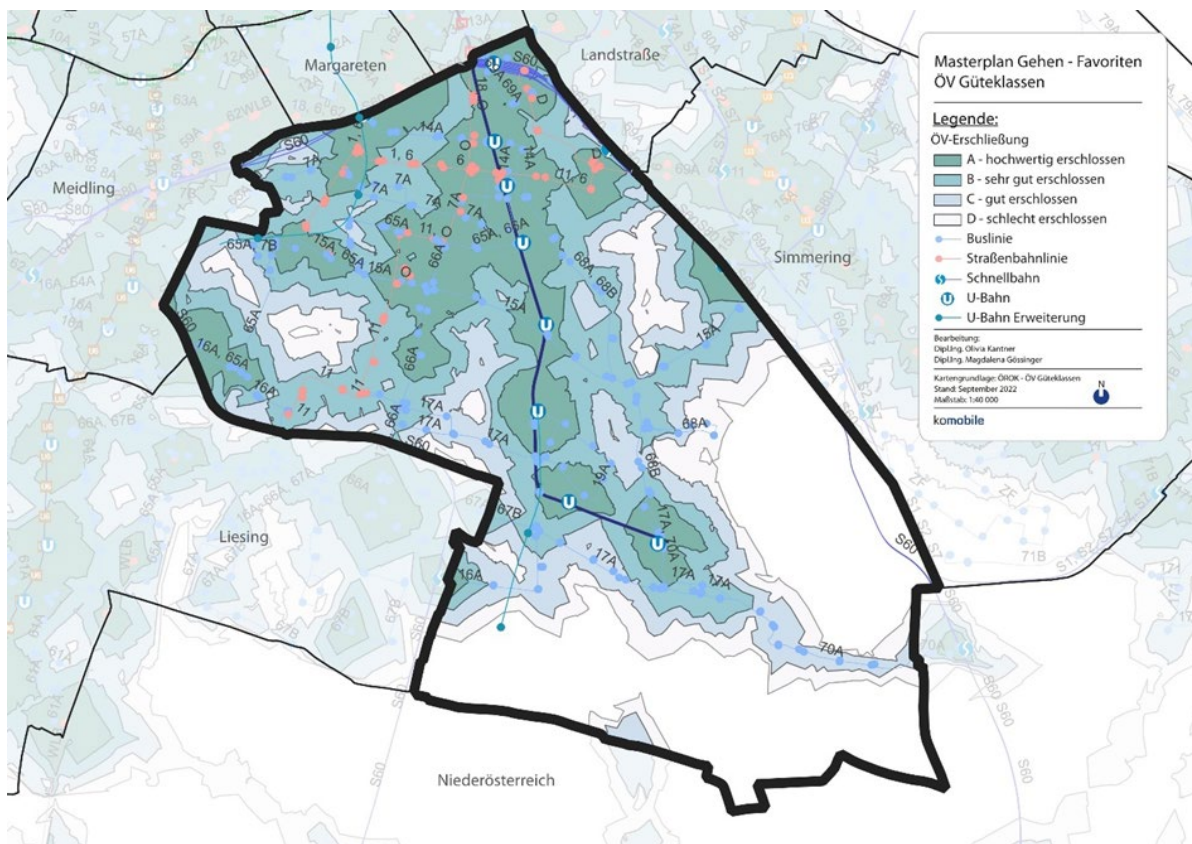
Die Schnellbahnstationen Wien Hauptbahnhof, Wien Matzleinsdorfer Platz, Wien Grillgasse befinden sich im 10. Bezirk; die Haltestellen Wien Zentralfriedhof, Wien Blumental, und Meidling befinden sich an der Bezirksgrenze.

Als wichtiger öffentlicher Zubringer innerhalb des Bezirks dient die U1 mit ihren Stationen Südtiroler Platz – Hauptbahnhof, Keplerplatz, Reumannplatz, Troststraße, Altes Landgut, Alaudagasse, Neulaa und Oberlaa. Weiters ergänzen Straßenbahnlinien und Busse das Angebot.

Die Nähe zu den U6-Stationen Meidling und Tscherttegasse ist für den Fußverkehr bzw. den öffentlichen Verkehr relevant.

Ab dem Jahr 2028 soll die verlängerte Linie U2 die Endstelle beim Matzleinsdorfer Platz haben. Die Verlängerung der U2 bis zum Wienerberg inkl. der Haltestelle Gußriegelstraße befindet sich in Planung. Die Erweiterung der U1 nach Rothneusiedl im Süden befindet sich derzeit in Diskussion.

Abbildung 5 ÖV-Güteklassen



Quelle: ÖROK 2021, Darstellung komobile

3.4 Verkehrsberuhigte Zonen

In Favoriten befinden sich teilweise großflächige öffentliche oder halböffentliche Bereiche, die vom MIV verkehrsberuhigt sind. Viele Wohnsiedlungen, die Kleingartensiedlungen oder der Bildungscampus schließen motorisierten Verkehr gänzlich aus.

Abbildung 6 Verkehrsberuhigte Zonen in Favoriten



Quelle: komobile

Fußgängerzonen

In Favoriten gibt es vier Fußgängerzonen. Die rund 1,3 km lange Fußgängerzone entlang der Favoritenstraße wurde schon in den 70er Jahren realisiert und zählt immer noch zu einem der längsten verkehrsberuhigten Bereiche in Wien. Sie gehört zu den wichtigsten Einkaufsstraßen im südlichen Teil Wiens und weist eine sehr hohe Fußgängerfrequenz auf (über 10.000 Passant:innen pro Tag)¹⁶. Erreichbar ist sie über drei U-Bahnstationen und den Hauptbahnhof. Durch den Stadtteil „Sonwendviertel Nord-Ost“ zieht sich die Fußgängerzone Bloch-Bauer-Promenade mit mehr als 500 m, die das Wohnen und Einkaufen im Viertel fußgängerfreundlich gestaltet. Weitere ausgewiesene Fußgängerzonen befinden sich in der Erlachgasse (Pilotprojekt „Supergrätzl“) und im „Böhmischen Prater“ im Laaer Wald.

Wohnstraßen

Die vier ausgewiesene Wohnstraßen in Favoriten befinden sich in den historischen Strukturen des Bezirks in der Pernerstorfergasse zwischen Laxenburger Straße und Siccardsburggasse sowie in der Nähe des Hauptbahnhofes in der Johannitergasse. Weiters in der Hentzigasse und in der Hertha-Firnberg-Straße im Stadtteil Wienerberg City.

Supergrätzl

Im Zentrum des dicht bebauten Gebiets, zwischen Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse startete 2022 ein Pilotprojekt, um innerhalb eines Grätzls den Verkehr zu beruhigen und die Aufenthaltsqualität zu steigern. In mehreren Entwicklungsschritten und Ausbaustufen sollen folgende Ziele erreicht werden:

- ▶ Verbesserung und Erhalt der Lebensqualität in dicht besiedelten Stadtgebieten
- ▶ Schaffung verkehrsberuhigter öffentlicher Räume
- ▶ Verbesserung der Bedingungen für das Gehen und Radfahren
- ▶ Reduktion urbaner Hitzeinseln und Umsetzung von Maßnahmen für die Anpassung an den Klimawandel
- ▶ Entsiegelung der Oberflächen

Ausgehend von der Fußgängerzone Erlachgasse und dem Erlachplatz wurde ein Verkehrs- und Freiraumkonzept mit Maßnahmen im öffentlichen Raum erarbeitet. Der Durchzugsverkehr soll durch Neuorganisation von Einbahnen oder Diagonalfilter an Kreuzungen in diesem Bereich unterbunden werden.

¹⁶ Stadt Wien (2020): Passant:innenzählungen in Geschäftsstraßen,
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/soziologie-oekonomie/passantinnenzaehlung/index.html>

3.5 Grünraum und Freiraum

In Favoriten befinden sich mehrere Naherholungsgebiete und großflächige Parks. Knapp 46% der Fläche des Bezirks sind Grünland und Gewässer (2018: 50%).¹⁷ Zu den wichtigsten zählen:

- ▶ Erholungsgebiet Wienerberg
- ▶ Heubergstätten
- ▶ Kurpark Oberlaa
- ▶ Volkspark Laaer Berg
- ▶ Helmut-Zilk-Park
- ▶ Laaer Berg-Liesingtal
- ▶ Parkanlage Löwygrube

Über den Bereich Innerfavoriten verteilen sich Grün- und Freiräume in der Größe eines Blocks in regelmäßigen Abständen (z.B. Waldmüllerpark, Martin-Luther-King-Park, Laubepark, Fortunapark, Antonspark, Wielandpark, Puchsbaumpark, Alfred-Böhm-Park, etc.).

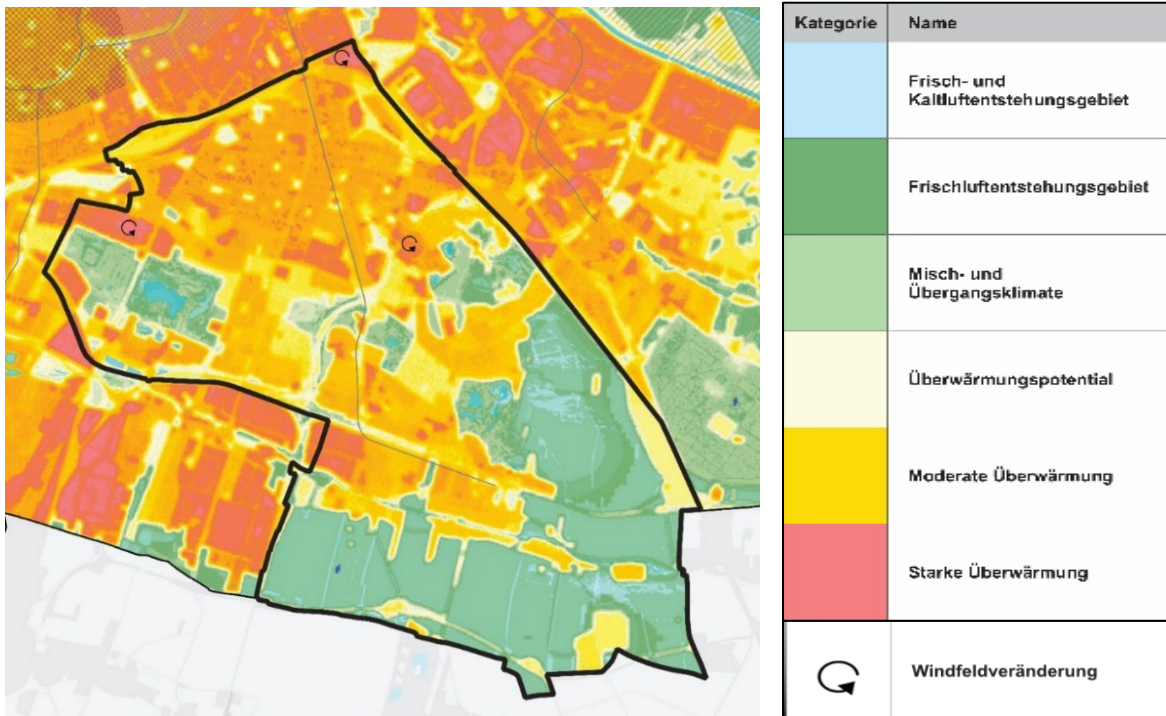
Wanderwege

Durch den 10. Bezirk verlaufen die Wanderwege 7 und 12 sowie der Rundumadumweg, die auch eine Verbindung von Liesing nach Simmering und vom städtischen Gebiet in die Naherholungsgebiete darstellen.

3.6 Hitzeanalyse

In den dicht besiedelten Gebieten sowie in den Industriezonen kommt es verstärkt zu Überhitzung.

Abbildung 7 Klimaanalysekarte Wien, Ausschnitt Favoriten



Quelle: Stadt Wien, MA 18 (2020)

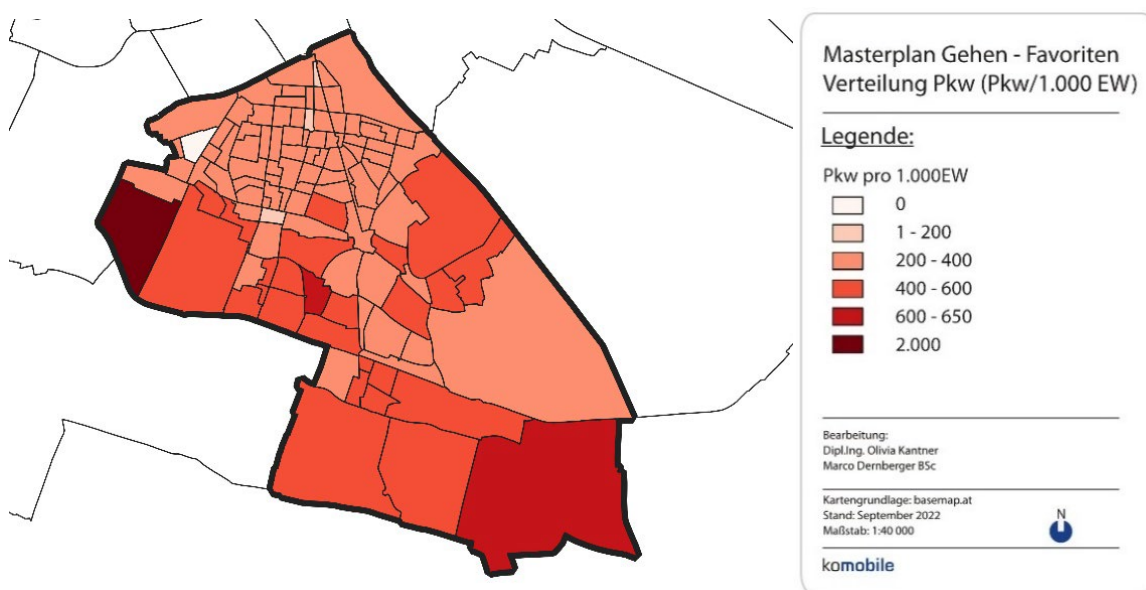
¹⁷ Stadt Wien (2022): Favoriten in Zahlen 2022

3.7 Motorisierter Individualverkehr

Für den MIV und für die Verkehrsorganisation im Bezirk von großer Bedeutung ist der Verteilerkreis Favoriten. Der zentral gelegene Knotenpunkt dient als Verbindung zwischen A23 (Südosttangente) und Zentrum. Zudem gibt es zahlreiche hochrangige Straßen, wie die A23, die Laxenburger Straße, Triester Straße oder die Raxstraße.

Die Pkw-Dichte beträgt in Favoriten 340 Autos je 1000 Einwohner:innen, was unter dem Wiener Durchschnitt (380 Pkw/1.000 EW) liegt.¹⁸ Die Anzahl der Pkw pro Einwohner:in ist zentrumsnahe niedriger als in den weiter stadtauswärts liegenden Bezirksteilen.

Abbildung 8 Verteilung der Pkw pro 1.000 EW



Quelle: Stadt Wien, MA 18, 2021, Darstellung komobile

3.8 Verkehrsunfälle

Zwischen 2018 und 2020¹⁹ kam es zu drei Unfällen mit tödlich verletzten Fußgänger:innen im Bezirk. Einer in der Dieselgasse/Leebgasse, ein weiterer am Verteilerkreis Favoriten und ein weiterer bei der Kreuzung Otto-Probst-Straße/Friedrich-Adler-Weg. Positiv hervorzuheben ist, dass es 2021 keinen tödlichen Unfall mit Fußgänger:innen gab.

Unfälle mit schwerverletzten Personen gab es in diesen Jahren vermehrt entlang der Triester Straße (zwischen Windtenstraße und Inzersdorfer Straße), entlang der Neilreichgasse (Kreuzungsbereich Quellenstraße, Kreuzungsbereich Inzersdorfer Straße, Kreuzungsbereich Troststraße) oder

¹⁸ Stadt Wien (2022): Favoriten in Zahlen 2022

¹⁹ Stadt Wien, Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2022): Abfragezeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2020

Quellenstraße in den Kreuzungsbereichen mit der Laxenburger Straße, Siccardsburggasse sowie Herndlgasse und Absberggasse.

Eine generelle Häufung von Unfällen mit Personenschaden im Fußverkehr waren unter anderem an folgenden Kreuzungen zu registrieren:

- ▶ Davidgasse/ Laxenburger Straße
- ▶ Davidgasse/ Reumannplatz
- ▶ Grenzackerstraße/ Daumegasse
- ▶ Neilreichgasse/Troststraße
- ▶ Sonnwendgasse/Alfred-Adler-Straße

Auch lange Straßenzüge mit hohem Verkehrsaufkommen und wenigen Querungshilfen in großen Abständen weisen eine hohe Anzahl an Unfällen mit Fußgänger:innenbeteiligung auf.

- ▶ Gudrunstraße
- ▶ Laxenburger Straße
- ▶ Neilreichgasse
- ▶ Quellenstraße
- ▶ Raxstraße
- ▶ Triester Straße
- ▶ Troststraße

Abbildung 9 Gefahrensituation Querungen, z.B. Laaer-Berg-Straße und Laxenburger Straße



Quelle: komobile

3.9 Konzepte und Akteur:innen in Favoriten

SEK Stadtteilentwicklungskonzept Südraum Favoriten (2021)

Für den Südraum Favoriten wurde gemeinsam mit der Bevölkerung in einem Beteiligungsverfahren im Herbst 2021 ein Stadtteilentwicklungskonzept erstellt²⁰:

Folgende Schwerpunkte wurden erarbeitet:

- ▶ Grünräume sichern und vernetzen
- ▶ Die Dörfer des Liesingtals bewahren
- ▶ Positive Effekte für bestehende Quartiere schaffen
- ▶ Neue Entwicklungsgebiete bündeln

Stadterneuerungsprogramm WieNeu+ Innerfavoriten

Unter dem Stadterneuerungsprogramm²¹ sollen Bewohner:innen über innovative Projekte in die Umgestaltung des öffentlichen Raumes in Innerfavoriten einbezogen werden.²² Das Zielgebiet betrifft die Straßenzüge innerhalb Landgutgasse, Laxenburger Straße, Inzersdorfer Straße und Triester Straße.

Der Quellenplatz liegt im Projektgebiet von WieNeu+ und derzeit laufen Überlegungen den Platz, welcher auch einen zentralen Verkehrsknotenpunkt darstellt, attraktiver zu gestalten. Auch an der Laxenburger Straße sind Verbesserungsmaßnahmen vorgesehen.

Grätzlinitiativen

Im 10. Bezirk gibt es Unterstützung durch die Gebietsbetreuung und die Agenda 21.

- ▶ Gebietsbetreuung Favoriten (u.a. Stadtteilmanagement Sonnwendviertel, Neues Landgut)
- ▶ Agenda 21 (u.a. Grüne Meile Puchsbaumgasse, Mädchen für Favoriten, Mach dein Grätzl Grüner)
- ▶ Begrünungskonzepte

Bildungsgrätzl Triesterviertel

Die Zusammenarbeit von Volksschulen, Mittelschulen, Musikschule Favoriten bis zu Berufs- und Weiterbildung arbeiten gemeinsam an verschiedenen Schwerpunkten, wie Mobilität, Informationsaustausch, Kooperationen, Feste, etc. Es wurden auch Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die die Verbesserung von Aufenthaltsbereichen vor Schulen, die Aufwertung des Straßenraums und die Verbesserung von Querungen beinhalten. Im Zuge dessen wurde ein

²⁰ Stadt Wien, Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest (2021)

²¹ WieNeu+ (2021): Projektgebiet Innerfavoriten: <https://wieneuplus.wien.gv.at/innerfavoriten>

²² Gebietsbetreuung Stadterneuerung: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/quellenplatz-neu/>

Bildungsgrätzlplan ausgearbeitet, der zur Orientierung im Grätzl dient und Gefahrenstellen aufzeigt.²³

- ▶ Umgestaltung Vorplatz Musikschule Stockholmer Platz

²³ Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/bildung/schulen/bildungsgraetzl/triesterviertel.html> bzw. <https://www.wien.gv.at/bildung/schulen/bildungsgraetzl/mobilitaet-triesterviertel.html>

4 Defizitanalyse

In dem Arbeitsschritt werden ausgewählte Problembereiche, welche eine große Bedeutung für den Fußverkehr haben z.B. lokale Bezirkszentren, Schulen und Kindergärten, vertieft untersucht und die Mängel näher beleuchtet. Dabei kann es sich unter anderem um Infrastruktur, z.B. nicht ausreichend breite Gehsteige, punktuelle oder lineare Barrieren oder fehlende Aufenthaltsqualität handeln. Verortet sind diese Schwachstellen im Plan Nr°02 Defizitanalyse (siehe Anhang).

4.1 Flächenbedarf – Gehsteigbreiten

Eine ausreichend breite Bewegungsfläche ist essenziell, damit Fußgänger:innen sich ungehindert bewegen und einander passieren können. Gemäß den gültigen Planungsrichtlinien beträgt die Regelbreite eines Gehsteiges mind. 2 m, abhängig von der Frequenz und der angrenzenden Nutzung. An punktuellen Engstellen, wie z.B. Einbauten, darf eine Breite von 1,5 m nicht unterschritten werden.

Durch eine GIS-Analyse wurden alle Gehsteigbreiten von weniger als 2 m ermittelt und im Bestandsplan hervorgehoben. Nicht ausreichend breite Gehsteige gibt es vor allem im dichtverbauten Innerfavoriten, wo eine hohe Anzahl an Kfz-Stellplätzen vorhanden ist.

4.2 Barrieren

Barrieren stellen für den Fußverkehr Hindernisse dar, die nur schwer oder mit Umwegen überwunden werden können. Allgemein können folgende Arten von Barrieren unterschieden werden:

- ▶ punktförmig z.B. fehlende Querungshilfen oder VLSA mit langen Wartezeiten, Verstellen von Gehsteigen durch Hindernisse
- ▶ linienförmig z.B. stark befahrene Hauptverkehrsstraßen, Gleistrassen
- ▶ flächenförmig z.B. größere undurchlässige Gebiete
- ▶ topographisch z.B. in Form von Steigungen oder Stiegen
- ▶ temporär z.B. Baustellen, falsch abgestellte Fahrzeuge, mangelnde Schneeräumung

4.3 Gefahrenstellen am Schulweg

In Favoriten gibt es verhältnismäßig eine große Anzahl an Kindern und Jugendlichen und auch die Dichte an Kindergärten und Spielplätzen ist hoch. Gerade diese Zielgruppe und deren Begleiter:innen sind oft zu Fuß unterwegs und sollten in der Fußverkehrsplanung aufgrund ihres besonderen Schutzbedürfnisses berücksichtigt werden.

Die Schulwegpläne der Stadt Wien²⁴ werden von der MA 46 und der AUVA ausgearbeitet und sollen den Kindern einen gefahrlosen Weg in die Schule ermöglichen. Diese Pläne wurden für 28 Schulen in Favoriten erstellt und sind online einsehbar. Darin sind Gefahrenstellen bzw. kritischen Bereiche,

²⁴ Schulwegpläne 10.Bezirk: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk10>

wo erhöhte Vorsicht für die Schulkinder geboten ist, eingetragen. Die dort mit „Gefahr“ gekennzeichneten Stellen sind im Plan Nr°02 Defizitanalyse hervorgehoben.

4.4 Aufenthaltsqualität und Begrünung

Zu einem angenehmen Umfeld beim Gehen leisten die Begrünung, Verweilplätze und eine abwechslungsreiche Straßenraumgestaltung einen wesentlichen Beitrag. Folgende Faktoren können sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirken:

- ▶ **Monotone Straßenräume**

Monotone Straßenräume bieten Fußgänger:innen wenig Abwechslung und lassen die Wege eintönig und langweilig erscheinen. Um dem Fußverkehr ein angenehmes Umfeld zu bieten, können vielfältige Nutzungen und Gestaltungsmaßnahmen für Abwechslung sorgen.

- ▶ **Fehlende Begrünung**

Besonders im urbanen Innerfavoriten gibt es Straßenzüge mit wenig bis keiner Begrünung und es kann zu hohen Temperaturen kommen. Schattige Gehbereiche und Verweilorte machen die Wege für Zu-Fuß-Gehende angenehmer.

- ▶ **Negative Umwelteinflüsse**

Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen schränken nicht nur die Quermöglichkeiten stark ein, auch die negativen Effekte aufgrund von Lärm, Luftverschmutzung und Feinstaub sind eine gesundheitliche Belastung für die Fußgänger:innen, Nutzer:innen und Bewohner:innen. Bei der Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur sollte auf ausreichenden Abstand zu stark belasteten Straßen geachtet werden.

- ▶ **Linienführung und Hindernisse**

Eine klare, direkte Linienführung erleichtert das Auffinden von Routen. Ständiges Ausweichen vor Hindernissen und Barrieren, wie Masten oder Recycling-Containern, kann das Zu-Fuß-Gehen unangenehm erscheinen lassen.

4.5 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Im dicht bebauten städtischen Gebiet stoßen viele Nutzungen auf engem Raum aneinander. Die Zu-Fuß-Gehenden sind die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer:innen.

- ▶ **Kfz ragen in den Gehsteig**

Durch das Reinragen von Fahrzeugteilen werden tatsächliche Gehsteigbreiten reduziert und die Bewegungsfreiheit von Zu-Fuß-Gehenden eingeschränkt.

- ▶ **Lieferverkehr**

Der Lieferverkehr steht oft unter zeitlichem Druck und so kommt es zum Falschparken am Gehsteig. Dadurch kommt es zu Einschränkungen und zu Behinderungen sowohl in Längsrichtung als auch beim Queren.

► Mischverkehr und fehlende Infrastruktur

Dort, wo wenig Verkehrsraum für die aktive Mobilität vorhanden oder wo Mischverkehr erlaubt ist (Fußgängerzonen, gemischte Geh- und Radwege, Kreuzungsbereiche mit nicht ausreichenden Aufstellflächen, etc.) kann es zu Konflikten zwischen Fußgänger:innen und anderen Verkehrsteilnehmer:innen kommen. Aufgrund des Platzmangels kommt es zur Konkurrenz zwischen den unterschiedlichen Nutzer:innen.

► E-Scooter auf Gehsteigen

E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Dennoch wird oft auf den Gehweg ausgewichen oder die Scooter im Seitenbereich abgestellt, was ein Hindernis für den Fußverkehr darstellt.

Abbildung 10 Kfz ragen auf Gehsteig, z.B. Laimäckergasse, Lieferverkehr im Gehbereich, Favoritenstraße



Quelle: komobile

5 Zielnetz

Auf Basis der Bestandsanalyse wird ein SOLL-Wegenetz für den Fußverkehr, welches wichtige Quellen und Ziele unter Berücksichtigung von direkten Wegeverbindungen, Vernetzungen in die Nachbarbezirke und Siedlungserweiterungen, entworfen und im Plan Nr°03 Zielnetz dargestellt (siehe Anhang).

Ausgehend von der Fußgänger:innen-Hauptachse entlang der Favoritenstraße, die den nördlichsten Bereich des Bezirks mit dem zentralen Verteilerkreis verbindet, spannt sich ein Netz auf, das folgende POI verbindet.

- ▶ Lokale Zentren: dichtes Wohngebiet, ÖV-Haltestellen, Einkaufen, Kunst und Kultur, medizinisches Angebot, u.dgl.
- ▶ Freiraum: Erholungsgebiete, Grünräume, Parkanlagen
- ▶ Bildungsstandort: FH, Bildungscampus, Schulstandort mit mindestens zwei Schulen
- ▶ Freizeit und Sportstätten: Therme und öffentliche Schwimmbäder, öffentliche Sportplätze, Sportarena, Kino
- ▶ Siedlungserweiterungen

Hauptwegenetz

- ▶ Die Favoritenstraße als Fußgängerzone, zentrale Einkaufsstraße und einigen Knotenpunkten für den öffentlichen Verkehr bildet die wichtigste fußläufige Verbindung durch den Bezirk.
- ▶ Die Vernetzung der flächenmäßig größten Grünräume (Heuberggstätten, Volkspark Laaer Berg, Löwygrube, Kurpark Oberlaa, Liesingbach) im Bezirk soll das vorhandene Potential der Naherholung innerhalb des Bezirkes unterstreichen und ein zusammenhängendes Freiraumnetz bilden.
- ▶ Die sehr hohe Anzahl an Schulen und Bildungsstandorte in Favoriten gibt Anlass für den Ausbau einer sicheren aktiven Mobilität. Schulwegen und Schulstandorten entlang der Achsen soll eine fußverkehrsfreundliche Planungsprämisse zugeschrieben werden.

Anschluss der Stadtentwicklungsgebiete an das bestehende Fußwegenetz

Berücksichtigt wurden auch Planungen und Entwicklungsgebiete, damit zukünftige ÖV-Haltestellen, Wohngebiete und Arbeitsplätze fußläufig gut angebunden werden. Dabei wurden neue Strukturen und die Einbindung in bestehende Strukturen bedacht.

Freiraumnetz

Das Hauptwegenetz wird durch die von der Stadt Wien definierten Wanderwege und dem Freiraumnetz (Leitbild Grünräume Wien) ergänzt. Die Grün- Freiraumversorgung soll so angelegt werden, dass in einem Einzugsbereich von 250 m 3,5 m² Grün- und Freiräume pro Person zur Verfügung stehen.

6 Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen eines attraktiven Fußwegenetzes zu erreichen, werden auf Basis der Zielsetzungen, Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenvorschläge unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und geplanten Entwicklungen ausgearbeitet. Zu den Maßnahmen sind Straßenzüge oder Standorte als Beispiele aufgelistet, bei denen während der Bestandsanalyse entsprechend Handlungsbedarf identifiziert wurde.

Die Kategorien beziehen sich auf bauliche Vorschläge und Maßnahmen zur Raum- und Siedlungsentwicklung sowie Bewusstseinsbildung.

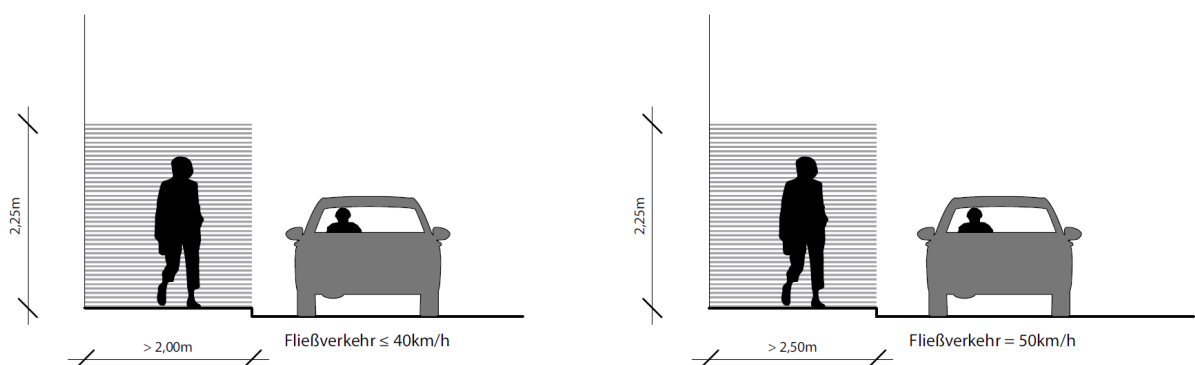
Die baulichen Maßnahmenvorschläge konzentrieren sich verstärkt auf den Stadtteil Innerfavoriten, da hier aufgrund der höheren Dichte an Wohnbevölkerung ein erhöhter Handlungsbedarf besteht, wohingegen sich die Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung verstärkt auf die Stadterweiterungsgebiete zur Sicherstellung der Erreichbarkeit beziehen.

6.1 Handlungsfeld 1 Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs

Breitenbedarf im Straßenraum

Bei der Ermittlung des Flächenbedarfs für den Fußverkehr ist zusätzlich zum dynamischen Raumbedarf auch das bequeme Nebeneinander Gehen oder Begegnen zu berücksichtigen. Weiters ist die Umgebung miteinzubeziehen; bei einer angrenzenden seitlichen Nutzung beispielsweise durch ÖV-Haltestellen oder Geschäfte, bei angrenzenden Kfz-Stellplätzen oder parallelen Fahrbahnen mit einer zulässigen Geschwindigkeit ab größer 40 km/h ist ein Breitenzuschlag vorzusehen.

Abbildung 11 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn



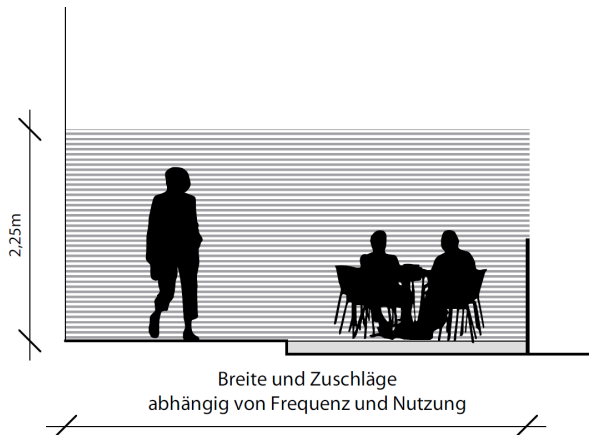
Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

Auch müssen, entsprechend der Frequenz, entweder dauerhaft (z.B. Fußgängerzonen) oder punktuell zu Stoßzeiten (z.B. Schulen, Veranstaltungen) zusätzliche Breiten berücksichtigt werden.

Bestimmung der Wegbreiten, abhängig von:

- ▶ Dynamischer Raumbedarf der Fußgänger:innen
- ▶ Fußgängeraufkommen (Anzahl der Personen)
- ▶ Angrenzende Nutzung

Abbildung 12 Raumbedarf Abhängig von Frequenz und Nutzung



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

Anmerkung zur Förderfähigkeit von Projekten gemäß dem klimaaktiv Aktionsprogramm

Im „Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil“ wird hinsichtlich Förderfähigkeit von baulichen Maßnahmen folgendes angemerkt:

- ▶ Gehsteigverbreiterung über die in der RVS 03.02.12 festgelegten Regelbreite der Gehsteige und Gehwege über 2 m hinaus.

Maßnahmen 1. Gehsteigbreiten Innerfavoriten

In dem dicht besiedelten Gebiet von Innerfavoriten befinden sicher mehrere Straßenzüge mit Gehsteigbreiten unter 2 m. Vor allem bei angrenzenden oder intensiven Nutzungen, wie Handel, Haltestellen wird eine breitere Fläche für Zu-Fuß-Gehende empfohlen. Um eine sinnvolle Neuorganisation des Straßenraums zum Vorteil des Fußverkehrs zu gestalten, sollten Gehsteigbreiten von mindestens 2,5 m angedacht werden.

Unter anderem weisen folgende Straßenzüge, teilweise abschnittsweise, in Innerfavoriten Gehsteigbreiten unter 2 m auf:

- ▶ Erlachgasse
- ▶ Hasengasse, Götzgasse
- ▶ Columbusgasse
- ▶ Keplergasse, Raaber-Bahn-Gasse
- ▶ entlang der Davidgasse
- ▶ Grätzl rundum den Paltramplatz (Leebgasse, Harthmuthgasse)
- ▶ Stockholmer Platz

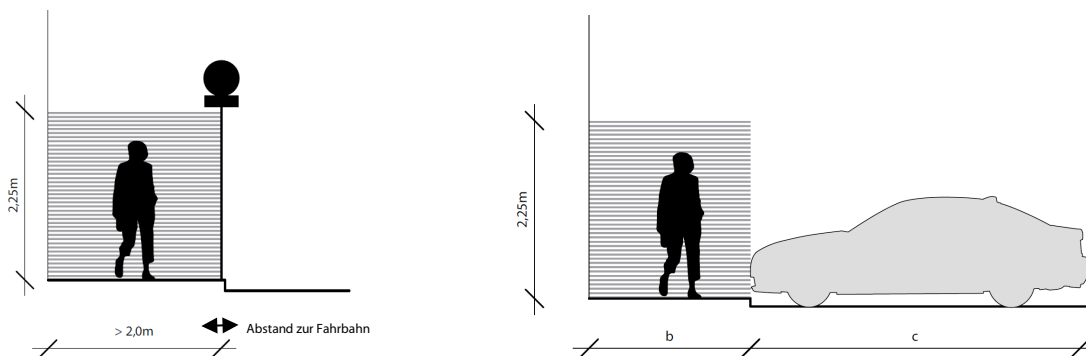
Maßnahmen 2. Freihaltung des Gehsteigs

Der Gehsteig wird oftmals als „Restfläche“ verwendet und zum Abstellen von Dingen, die nicht primär für den Fußverkehr bestimmt sind, benutzt. Dadurch kommt es zur Reduktion der lichten Durchzugsbreite und zu Hindernissen entlang der Gehlinie. Zu den Hindernissen zählen Recyclingcontainer, E-Böcke, Beleuchtungsmaste, Postdepotkästen, etc.

Die Unterordnung des Fußverkehrs gegenüber dem privaten MIV führte in der Vergangenheit dazu, dass Kfz-Stellplätze teilweise am Gehsteig markiert wurden, um die Fahrfläche nicht einzuschränken. Auch der Überhang der Fahrzeuge durfte bisher in den Gehsteig hineinragen.

Durch die bisherige Planungsvorgabe, dass Verkehrszeichen von der Fahrbahn abgerückt errichtet werden müssen, kam es zu Hindernissen entlang von Gehlinien. Gemäß der Novelle der StVO dürfen Verkehrszeichen direkt am Fahrbahnrand situiert werden und Fahrzeugteile nicht mehr in den Gehsteig hineinragen.

Abbildung 13 Aufstellung Verkehrszeichen am Fahrbahnrand; Kfz dürfen nicht in den Gehbereich hineinragen



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

- ▶ Der Gehsteigbereich muss bei punktuellen Einschränkungen auf einer Breite von mindestens 1,5 m freigehalten werden. Dies gilt für alle Hindernisse; z.B. Müllcontainer.
- ▶ Verkehrszeichen dürfen am Gehsteigrand aufgestellt werden,
- ▶ Fahrzeugteile dürfen nicht mehr auf Gehsteige hineinragen.

Abbildung 14 Schmalen Gehsteig mit Hindernis, z.B. Laaer-Berg-Straße, Humboldtplatz, Pichelmayergasse



Quelle: komobile

- ▶ z.B. Müllcontainer Absberggasse/Ferdinand-Löwe-Straße
- ▶ z.B. Müllcontainer Sahulkastraße

Abbildung 15 Müllcontainer schränkt Weg und Sicht ein, z.B. Sahulkastraße, Absberggasse



Quelle: komobile

Maßnahmen 3. Engstellen beseitigen

Der zur Verfügung gestellte Platz im öffentlichen Straßenraum ist begrenzt und besonders an Stellen, wo viele Nutzungen mit hoher Frequenz zusammentreffen, kommt es aufgrund zu Engstellen und Konflikten. Um ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer:innen zu fördern, muss genügend Raum zur Verfügung stehen.

Vor allem im Kreuzungsbereich, in schmalen Straßenquerschnitten oder bei frequentierten ÖV-Haltestellen kann es zu Engstellen kommen und diese sollten entschärft werden.

- ▶ Ausreichend große Aufstellflächen in Kreuzungsbereichen (und ausreichend Zeit zum Queren)
- ▶ Ausreichend große Warteflächen bei ÖV-Haltestellen
- ▶ Verbreiterung der Gehsteige oder Gehsteigvorziehungen insbesondere bei Nutzungen mit stoßweiser Auslastung
- ▶ Gemischte Geh- und Radwege nur in Ausnahmefällen

Beispiele für Kreuzungsbereiche, die einer Umgestaltung unterzogen werden könnten:

- ▶ Angeligasse/Laxenburger Straße
- ▶ Fernkorngasse/Inzersdorfer Straße
- ▶ Uhligstraße
- ▶ Saligergasse (ONr. 4)
- ▶ Stockholmer Platz
- ▶ Triester Straße bzw. Gödelgasse

Maßnahmen 4. Querungen

Zur Verstärkung eines dichten Fußwegenetzes ist es notwendig, Querungsmöglichkeiten entlang des Wunschliniennetzes anzuordnen. Da ein Großteil der Fußgängerunfälle an Kreuzungen passieren, ist es wichtig auf die Verkehrssicherheit und ausreichende Sichtbeziehungen zu achten. Die Querungslängen über die Fahrbahn sind möglichst kurz zu halten und die Querungsstellen sind nahe der Kreuzung anzuordnen. Zur Verdeutlichung der Gehlinie und Entschleunigung des MIV können niveaugleiche Querungsmöglichkeiten durch Gehsteigdurchziehungen über (untergeordnete) Straßen oder Fahrbahnanhebungen an Kreuzungsplateaus errichtet werden.

- ▶ Gehsteigvorziehungen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und Verkürzung der Querungslänge
- ▶ Niveaugleiche Querungsmöglichkeiten durch Gehsteigdurchziehungen und niveaufreie Kreuzungsplateaus
- ▶ Querungen über alle Kreuzungsrelationen, um Umwege zu vermeiden
- ▶ Querungsmöglichkeiten an den Wunschlinien
- ▶ Ausreichend große Aufstellflächen

Abbildung 16 Stark frequentierter Schutzweg; Quellenstraße/Absberggasse



Quelle: komobile

Maßnahmen 5. Aufwertung Nebenfahrbahnen

Nebenfahrbahnen dienen dem ruhenden Verkehr, das heißt dem Abstellen von Kfz, und dürfen nicht zum Durchfahren benutzt werden. In Bereichen kann eine Umverteilung der Abstellflächen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität überlegt werden.

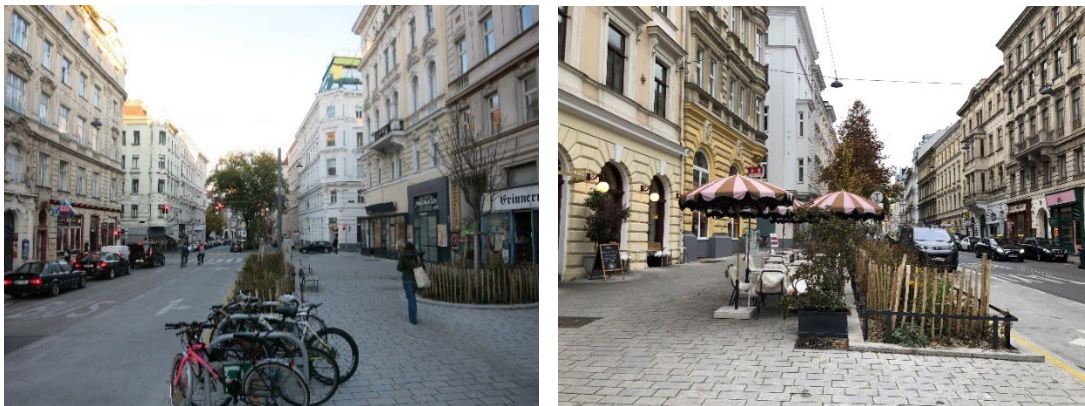
Beispiele für Nebenfahrbahnen sind:

- ▶ Laxenburger Straße (zw. Salvatorianerplatz und Grenzackerstraße)
- ▶ Laxenburger Straße (zw. Grenzackerstraße und Per-Albin-Handson-Straße)
- ▶ Absberggasse (zw. Waltenhofengasse und Ferdinand-Löwe-Straße)
- ▶ Triester Straße / Gödelgasse

Um den Verkehrsraum von Straßen mit Nebenfahrbahnen und hohem MIV-Aufkommen für Zu-Fuß-Gehende attraktiver zu gestalten, kann die Nebenfahrbahn nach Möglichkeit für den Fußverkehr aufgewertet werden.

- ▶ Auflösung der Parkspur und Umgestaltung zu Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr
- ▶ Aufwertung des Eingangsbereiches der Kleingartensiedlung Reifental und des neuen Wohnbaus (Höhe Laxenburger Straße 151)
- ▶ Aufenthaltsqualität bei Bushaltestellen erhöhen (z.B. Aufdoppelung der Straße)
- ▶ „Durchzugsverkehr“ des MIVs unterbinden: Verschwenke, Gehsteigvorziehungen, Sitzgelegenheiten, Fahrbahnanhebung, etc.

Abbildung 17 Beispiel Umgestaltung Nebenfahrbahn zu Aufenthaltsfläche, Burggasse 1070



Quelle: komobile

Maßnahmen 6. Verkehrsberuhigung vor Schulen

Vor vielen Schulen im Bezirk gibt es bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Jagdgasse, Ettenreichgasse, Hlawkagasse, Herzgasse, Bildungscampus Neues Landgut). Wenn nicht schon vorhanden, sollen verkehrsberuhigte Straßenzüge oder Gehsteigverbreiterungen oder eine Platzgestaltung mit Sitzgelegenheiten vor dem Eingang gestaltet werden, um den Kindern eine Aufenthaltsmöglichkeit und einen Treffpunkt zur Verfügung zu stellen.

- ▶ z.B. Musikschule Stockholmer Platz

Abbildung 18 Beispiel Aufwertung Schulvorplatz Schulgasse, 1180 Wien



Quelle: ZwoPK

6.2 Handlungsfeld 2 Abbau von Barrieren und Lückenschlüsse

Maßnahmen 7. Querungen ermöglichen

Der Bezirk wird durch viele Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, die bei Querungsbedarf der Fußgänger:innen als große Barriere wirken können, durchzogen. Diese Straßenzüge, welche u.a. auch Hauptstraßen B oder höher sind und in einer anderen Zuständigkeit liegen, weisen teilweise große Querschnittsbreiten und mehrere Fahrstreifen, die es für den Fußverkehr zu bewältigen gibt, auf. Zusätzlich sind die Querungsabstände zwischen den geregelten Kreuzungen abschnittsweise sehr groß, so dass Fußgeher:innen, um Umwege zu vermeiden, auf freier Strecke queren. Beispiele dafür sind unter anderem folgende Straßenzüge.

- ▶ Triester Straße (Breite 28-33 m)
- ▶ Gudrunstraße (Breite 18 m)
- ▶ Laxenburger Straße (Breite 30 m)
- ▶ Quellenstraße (Breite 22 m)
- ▶ Raxstraße (Breite: 25 m) bzw. Grenzackerstraße (Breite bis zu 40 m)
- ▶ Laaer-Berg-Straße (Breite 20 bis zu 30 m)
- ▶ Himberger Straße (Breite 21 m)
- ▶ Gürtel (Breite 36 m)
- ▶ A23 Südosttangente (Querung nur mit Überführung möglich)

Nach Möglichkeit sollen zusätzliche Querungshilfen errichtet werden. Dabei kann es sich beispielsweise um

- ▶ zusätzliche ampelgeregelte Querungsstellen
- ▶ Mittelinseln zur Querung der Fahrbahn in zwei Etappen
- ▶ Gehsteigvorziehungen zur Kürzung der Querungslänge

handeln.

Abbildung 19 Fehlende Querungshilfen, Laxenburger Straße, A23



Quelle: komobile

Maßnahmen 8. Verbindungen zu Nachbarbezirken über Barrieren

Favoriten wird von der Südbahn und dem Gürtel im nördlichen Teil begrenzt. Im Osten ist es die Ostbahn, die eine trennende Wirkung Richtung Simmering und Landstraße darstellt. Im südlichen Bereich verläuft die Donauländebahn, die das nördliche Favoriten vom südlichen Oberlaa trennt. Die vorhandenen Unter- oder Überführungen, die als Verbindungen zu den angrenzenden Bezirken fungieren, sind oft wenig attraktiv für den Fußverkehr.

Folgende bestehenden und geplanten Übergänge und Unterführungen sind im Zielnetzplan entlang dieser Linien dargestellt:

- ▶ Südstrecke
- ▶ Hauptbahnhof, Autoreisezuganlage
- ▶ ÖBB Gelände Matzleinsdorferplatz
- ▶ Ostbahn
- ▶ Zentralverschiebebahn Kledering
- ▶ Donauländebahn
- ▶ Pottendorfer Linie

In den vergangenen Jahren wurden beim Sonnwendviertel bereits Querungen über die Südbahnstrecke errichtet; z.B. Kurt-Heller-Steg und Südbahnhofbrücke.

Abbildung 20 Querungen über die Südbahn



Quelle: komobile

- ▶ Attraktivierung von vorhandenen Unterführungen
- ▶ Attraktivierung von vorhandenen Überführungen und Optimierung der Wegeführungen (Stadtwanderweg über Brücke Gadnergasse)

Aktuell ist die einzige Brücke zur Querung der Ostbahntrasse für den Fußverkehr zur Verbindung von Favoriten mit Simmering nicht barrierefrei und nur mit Umwegen über einen kaum auffindbaren, unattraktiven, schmalen Schleichweg zu erreichen.

- ▶ z.B. Neuerrichtung oder Sanierung Geierecksteg

Abbildung 21 Zugang und Übergang der Ost-Bahntrasse Geierecksteg



Quelle: komobile

Maßnahmen 9. Verbindungen zwischen Unter- und Überführungen

Die Verbindung entlang der Bezirksgrenze und den Bahntrassen und vor allem der Lückenschluss zwischen den Übergängen und Unterführungen sollen eine direkte Verbindung ohne Umwege garantieren.

- ▶ z.B. Fußläufig attraktive Verbindung zwischen Matzleinsdorfer Platz (zukünftige U2) und Hauptbahnhof (U1, Schnellbahn) (Neues Landgut)
- ▶ z.B. An der Ostbahn, Hauptbahnhof - Sonnwendviertel – Gudrunstraße – Kempelenpark - Böhmischer Prater (Parklink)
- ▶ z.B. Bahnlande im Süden

Maßnahmen 10. Sichtbarmachung von Durchwegungen

Großflächige Wohnhausanlagen und Kleingartensiedlungen in Favoriten können flächendeckende Barrieren darstellen für Personen, die nicht wissen, ob diese Durchwegung öffentlich, halböffentlich oder privat ist. Durch Kennzeichnung und Beschriftung von Durchgängen können verkehrsberuhigte, kurze Verbindungen ins Bewusstsein der Fußgänger:innen gerufen werden. Zusätzlich können die Wegedistanzen (in Minuten) angegeben werden.

Verkehrszeichen, wie z.B. „Sackgasse“ galten bis jetzt nur für Kfz. Ist es möglich den Weg zu Fuß fortzusetzen, soll der Hinweis auf Durchwegung für Fuß- (und Radverkehr) auf dem Schild vermerkt werden. So können Umwege für Zu-Fuß-Gehende vermieden werden (siehe 33. StVO-Novelle Radverkehr und Fußverkehr 2022). Beispiele für Wohnsiedlungen, die verkehrsberuhigte Verbindungen zulassen:

- ▶ Per-Albin-Hansson Siedlung
- ▶ Siedlung um den Alfred-Böhm-Park
- ▶ Sonnwendviertel
- ▶ Wienerberg City
- ▶ Wohnbau Karl Wrba Hof bzw. Kornauthgasse

- ▶ Wohnbauten entlang der Braunspergengasse bzw. Quaringasse
- ▶ Wohnbauten Monte Laa
- ▶ Wohnsiedlung Biotop City
- ▶ Wohnsiedlung entlang Laimäckergasse bzw. Schrankenberggasse
- ▶ Wohnsiedlung um den Anningerweg
- ▶ Wohnsiedlung um den Holeyplatz
- ▶ Wohnsiedlung um den Seehund Park/Gußriegelstraße

Maßnahmen 11. Fußverbindung - Lückenschluss

Die Erreichbarkeit und die Vernetzung der im Plan Nr°03 dargestellten Ziel- und Quellgebiete hat hohe Priorität, um Umwege zu vermeiden. Bei fehlenden Verbindungen sollten Lückenschlüsse hergestellt werden.

- ▶ z.B. Fußverbindung Ferdinand-Löwe-Straße/Löwygrube (Parkplatz Ankerbrotfabrik)
- ▶ z.B. Uhligstraße zur Oberlaaer Straße

Der Gehsteig entlang der Absbergergasse endet in dem Parkplatz der Ferdinand-Löwe-Straße. Der anschließende Geh- und Radweg ist eine verkehrsberuhigte und wichtige Verbindung zur Löwygrube. Eine Verbesserung der Situation soll die Verbindung von Innenstadt und Grünraum aufwerten.

Abbildung 22 Unattraktive Situation: Gehverbindung über Parkplatz, Ferdinand-Löwe-Straße



Quelle: komobile

Maßnahmen 12. Aufwertung „Desire Lines“ (Trampelwege)

Trampelwege oder auch sogenannte „Desire Lines“ (aus dem englischen „desire“: Wunsch, Verlangen, Begehren) zeigen den Bedarf einer Fußverbindung oder Abkürzung auf. Diese offensichtliche Nutzung soll durch Asphaltierung, Beleuchtung, Beschattung und Begrünung zu einer attraktiveren Gehverbindung ausgebaut werden.

- ▶ z.B. Trampelweg entlang der Südosttangente zwischen Steg Absberggasse und Absbergbrücke/Laaer-Berg-Straße

- ▶ z.B. Trampelweg entlang der Südosttangente zwischen Waltenhofengasse und Puchsbaumgasse

Abbildung 23 „Desire Lines“ entlang Tangente (privat)



Quelle: komobile

Nicht nur fehlende Gehverbindungen lassen sich so erkennen, auch Abkürzungen und kurze Wege lassen sich leicht ermitteln.

- ▶ z.B. Kurzer Weg von Saligergasse zur Favoritenstraße

Abbildung 24 Abkürzung Saligergasse



Quelle: komobile

6.3 Handlungsfeld 3 Steigerung der Aufenthaltsqualität

Eine angenehme, abwechslungsreiche Umgebung mit hoher Aufenthaltsqualität trägt viel dazu bei, dass Menschen gerne zu Fuß gehen.

Maßnahmen 13. Attraktivierung monotoner Straßenzüge

Ein abwechslungsreicher Straßenraum wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität aus. Die Motivation zu Fuß zu gehen steigt, wenn es Abwechslung entlang des Fußweges gibt. Viele Straßenzüge sind geprägt von geradlinigen Gehsteigen und Fahrbahnen, Stellplätzen und wenig Rastmöglichkeiten. Die Auflockerung von linearen Fußwegen und Bildung von Mikrofreiräumen durch beispielsweise Platzgestaltung und Begrünungen bieten die Möglichkeit den Straßenraum vielfältig zu gestalten und zu nutzen.

Abbildung 25 Monotoner Straßenraum, z.B. Columbusgasse, Buchengasse



Quelle: komobile

Unter anderem wurden folgende Straßenzüge als eintönig ausfindig gemacht.

- ▶ Angeligasse
- ▶ Davidgasse
- ▶ Humboldtgasse
- ▶ Rotenhofgasse
- ▶ Zur Spinnerin
- ▶ Pernersdorfergasse (Supergrätzl)
- ▶ Braunsberggasse
- ▶ Erlachgasse
- ▶ Knöllgasse
- ▶ Schröttergasse
- ▶ Columbusgasse
- ▶ Erlachgasse (Supergrätzl)
- ▶ Buchengasse
- ▶ Fernkorngasse
- ▶ Muhrengasse
- ▶ Sonnenleithnergasse
- ▶ Herzgasse (Supergrätzl)
- ▶ Eckertgasse (Supergrätzl)

Maßnahmen 14. Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten

Regelmäßige Sitzgelegenheiten, Rastmöglichkeiten, Spiel- und Erfrischungsplätze sowie Begrünung und konsumfreie Schattenplätze steigern das Wohlbefinden im öffentlichen Straßenraum²⁵. Die Empfehlung für eine Distanz zwischen den Sitzgelegenheiten beträgt, laut einem Richtwert für mobilitätseingeschränkte Personen, 200 m. Besonders bei sozialen Einrichtungen, wie Pensionistenheimen, in der Nähe von Apotheken und dem Krankenhaus soll überprüft werden, ob ausreichend Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum vorhanden sind (siehe auch Maßnahmen 18).

Parklets oder Grätzloasen, die durch Initiativen, Einzelpersonen oder Gruppen errichtet werden können, bieten eine sinnvolle Ergänzung zur städtischen Möblierung. Bewohner:innen oder Initiativen können dadurch motiviert werden, ihre Umgebung selbst zu gestalten²⁶.

- ▶ z.B. Angeligasse
- ▶ z.B. Stockholmer Platz
- ▶ z.B. Straßenzüge im Supergrätzl Favoriten

Maßnahmen 15. Begrünungen und Beschattungen

Durch den hohen Anteil an versiegelter Fläche im innerstädtischen Bereich kommt es zu Hitzeinseln, die den Aufenthalt im Sommer, gerade für den Fußverkehr und für vulnerable Gruppen, unattraktiv machen.

In größeren Gebieten ohne Frei- und Grünraum kann es zukünftig zu einer hohen Überhitzung kommen (aus der Abbildung Kapitel 3.6 Hitzeanalyse):

- ▶ Ankerbrotfabrik
- ▶ Fachmarktzentrum Triester Straße (Obi)
- ▶ Hauptbahnhof
- ▶ Klinik Favoriten
- ▶ Wienerberg City
- ▶ Betriebsgebiet Oberlaaer Straße
- ▶ Favoritner Gewerbering
- ▶ Hightech Campus
- ▶ Monta Laa / Autohändler

Mit der Aufwertung der monotonen Straßenzüge mit Sitzgelegenheiten und mehr Platz im Seitenbereich soll auch eine Begrünung und die Pflanzung von Bäumen erfolgen. Ein einzelner Baum reicht nicht aus, um das Stadtklima zu verbessern, sinnvoll ist das Aufstellen einer Baumreihe mit Kronenschluss, um so einen großzügigen Schatten bilden. Weiters können versiegelte Flächen aufgebrochen und durch wassergebundene Decken ersetzt werden.

- ▶ z.B. Straßenzüge im Supergrätzl Favoriten

Weiters gilt es bei der Standortauswahl der Bäume Sichtbeziehungen im Verkehrsraum nicht einzuschränken und die Licht- und Verkehrsräume der angrenzenden Nutzung nicht zu reduzieren.

²⁵ Stadt Wien, MA 19 (2021): Sitzfibel

²⁶ Grätzloase: <https://graetzloase.at/de/parklets>

Abbildung 26 Begrünungen Columbusplatz



Quelle: komobile

Maßnahmen 16. Oberflächen

Um das Stadtklima zu verbessern und die Hitzeentwicklung an heißen Tagen zu reduzieren, können versiegelte Flächen aufgebrochen und durch wassergebundene Decken, Grün- oder Wasserflächen ersetzt werden. Die Verlegung von hellen Pflastersteinen mit offenen Fugen ist – nach Erfordernis der Tragfähigkeiten - gegenüber Asphaltdecken zu bevorzugen.

- ▶ Entsiegelung
- ▶ Schaffung von Grünflächen, Wasserflächen oder wassergebundenen Oberflächen
- ▶ Verlegung von hellen Pflastersteinen mit offenen Fugen

Um ein barrierefreies vorankommen gewährleisten zu können muss auch im Winter geräumt und gestreut werden. Es ist darauf zu achten abgenutzte und schwer erkennliche Bodenmarkierungen regelmäßig zu erneuern.

- ▶ Ebener Oberflächenbelag
- ▶ Entfernung von Stolperfallen
- ▶ Schneeräumung im Winter
- ▶ Regelmäßige Instandhaltung
- ▶ Anbringung eines taktilen Leitsystems, wo notwendig

Maßnahmen 17. Aufwertung Verteilerkreis

Im Mittelpunkt des Bezirks befindet sich der Verteilerkreis Favoriten mit der U-Bahnhaltestelle „Altes Landgut“. Dieser zentrale Knotenpunkt zum FH Campus, dem Laaerbergbad, dem Volkspark Laaer Berg, der Heubergstätten, dem Gewerbering Favoriten, der Generali Arena und weiteren Kleingärten sowie Wohnsiedlungen bietet wenig Schatten oder Aufenthaltsmöglichkeiten und keine klar erkennbaren durchgehenden Gehverbindungen und Schutzwege. Die Wartezeiten durch die Ampelschaltungen sind lange und nicht aufeinander abgestimmt, so dass die Fußgeher:innen zwischen den Fahrbahnen warten müssen. Mögliche Umsetzungsmaßnahmen beinhalten (siehe SEK Stadtteilentwicklungskonzept Südraum Favoriten 2021 „Teilraum 20“):

- ▶ Geradlinige, leicht erkennbare Wegeführungen mit kurzen Wartezeiten an den Ampeln
- ▶ Aufwertung des öffentlichen Raumes und Attraktivierung mit Sitzgelegenheiten und Beschattungen
- ▶ attraktive Zwischennutzungen

Abbildung 27 Unattraktiver Fußverkehr am Verteilerkreis Favoriten



Quelle: komobile

Die Restflächen am Platz werden als Parkplatz oder Depot mit Containern benutzt. Im Jahre 2019 gab es eine Kunstinstallation zur Zwischennutzung („out there“ Visuelle Experimente zu Ort, Landschaft und Imagination).

Abbildung 28 Kunst im öffentlichen Raum als Zwischennutzung, Verteilerkreis



Quelle: Laussegger/Lahtinen

Maßnahmen 18. Inklusion im öffentlichen Raum

Vor allem die unmittelbare Umgebung von Kindergärten, Schulen, Pensionist:innenheimen, sozialen Einrichtungen, Betreuungseinrichtungen, Kliniken, Ärztezentren, Apotheken, öffentlichen Verkehrsmitteln, etc. ist ein wichtiger Aufenthaltsbereich für vulnerable Gruppen. Dies bedarf die Rücksichtnahme auf Bedürfnisse von älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen,

blinden und sehingeschränkten Personen, Kindern, etc. Ihnen soll die Möglichkeit geboten werden sich ohne Barrieren entlang von störungsfreien Wegen und mit ausreichenden Ruhemöglichkeiten durch den öffentlichen Raum zu bewegen.

- ▶ Störungsfreie Wege ohne Hindernisse
- ▶ Ausreichende Ausruhemöglichkeiten
- ▶ Akustische und taktile Hilfsmittel (Akustische Ampeln, taktile Leitsysteme)

Das Areal der Klinik Favoriten ist aktuell nicht öffentlich durchlässig und entlang der Triester Straße abgesperrt. Der Eingang befindet sich in der Kundratstraße 4. Das Krankenhaus wird bis 2033 umgebaut. Eine öffentliche Durchwegung würde Umwege für die Nutzer:innen sparen und sollte angedacht werden.²⁷

- ▶ Umbau Klinik Favoriten (2022-2033)

6.4 Handlungsfeld 4 Fußgeherfreundliche Siedlungsentwicklung

Zukünftige Siedlungsentwicklungen haben ein großes Potential für den Ausbau des Fußverkehrs. Die fußläufige Anbindung an das Öffentliche Verkehrsnetz ist ein wichtiger Faktor, um die aktive Mobilität in einem entstehenden Wohngebiet zu fördern. Aber auch im Bestand gibt es Handlungsfelder, die eine fußgefreundliche Entwicklung fördern können.

Maßnahmen 19. Parkraumordnung

Der Gehsteig wird abschnittsweise oftmals zweckentfremdet zum Abstellen von Kfz als Stellplatz genutzt. Dadurch wird die tatsächliche Gehsteigbreite verringert, stellenweise auf unter 2 m, und der dem Fußverkehr zur Verfügung stehende Raum eingeschränkt.

Die Anpassung der Organisation des Parkraums durch Änderung der Schrägparkordnung in eine Längsparkordnung oder die Verlegung der Stellplätze vom Gehsteig auf die Fahrbahn gibt dem Fußverkehr mehr Raum.

Es wird empfohlen, eine Parkraumstudie zur Erhebung und Auslastung der Stellplätze durchzuführen, um potentiellen Straßenraum für den Fußverkehr zu erheben. In diesem Zuge kann auch die Auslastung von Garagenplätzen überprüft werden.

- ▶ Verlegung von Kfz-Stellplätzen vom Gehsteig auf die Fahrbahn
- ▶ Änderung der Stellplatzordnung zu Gunsten von Platz für den Fußverkehr; z.B. Schrägparkordnung in Längsparkordnung
- ▶ Erhebung der vorhandenen Kfz-Stellplätze und Stellplatzauslastung, Umverteilung des Raumes der passiven Mobilität zu Gunsten des Fußverkehrs

In u.a. folgenden Straßenabschnitten sind Kfz-Stellplätze am Gehsteig markiert:

²⁷ Gesundheitsverbund, Stadt Wien (2022): <https://bauprojekte.gesundheitsverbund.at/projekt/klinik-favoriten/>

- ▶ Brunnweg
- ▶ Graffgasse
- ▶ Leebgasse
- ▶ Dieselgasse
- ▶ Gußriegelstraße
- ▶ Sahulkastraße
- ▶ Erlachgasse
- ▶ Landgutgasse
- ▶ Laimäckergasse

Abbildung 29 Parken auf Gehsteig, z.B. Landgutgasse, Laimäckergasse



Quelle: komobile

Maßnahmen 20. Vernetzung der Grün- und Naherholungsgebiete

Die Vernetzung der großzügigen Grünräume im Bezirk (Wienerberg, Löwygrube, Kurpark Oberlaa, Volkspark Laaer Berg) kann eine sinnvolle Erweiterung des Freizeit-Fußverkehrs und der bestehenden ÖV-Erschließung sein (siehe auch Leitbild Grünraum Wien 2020, Stadt Wien).

- ▶ z.B. Parklink (An der Ostbahn)

Eine wichtige Frei- und Grünraumachse an der östlichen Grenze des Bezirks bildet die Vernetzung des Sonnwendviertels über das Entwicklungsgebiets Am Kempelenpark mit An der Ostbahn. Eine Widmung als „Öffentlicher Durchgang“ soll den Anschluss des Geiereckstegs an die Achse ermöglichen.

Maßnahmen 21. Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen und Querungen

Lange Wartezeiten an ampelgeregelten Kreuzungen sind unattraktiv für Zu-Fuß-Gehende, können zu illegalem Queren führen und die Verkehrssicherheit verringern. Die Anpassung von Freigabezeiten von VLSA auf bis zu weniger als 20 Sekunden verhindert die Rotlichtmissachtung.

Die Freigabezeiten sollen ausreichend lange sein, um die Fahrbahn in durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit zu queren.

An ampelgeregelten Kreuzungen sollen über alle Relationen Schutzwege gekennzeichnet werden, um Umwege zu vermeiden.

- ▶ Wartezeiten auf Grünphase < 20 Sekunden
- ▶ Ausreichende Freigabezeiten zum Queren
- ▶ Querungsmöglichkeit über alle Relationen
- ▶ Kürzung der Querungslänge z.B. durch Gehsteigvorziehungen

- ▶ z.B. Qualitative Verbesserung VLSA #Knöllgasse/Quellenstraße, Ausstattung mit akustischen und taktilen Signalen

Maßnahmen 22. 15-Minuten Stadt und Verbesserung der Erreichbarkeiten

Ziel der Stadt Wien ist es, dass alle Grundfunktionen in einem Umkreis von 15 Minuten erreichbar sein sollen. Die Entfernungen zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs sollen fußläufig in diesem Umkreis liegen. Auch ÖV-Haltestellen sollen in kurzer Distanz zur Verfügung stehen.

- ▶ Kurze Wege zu den ÖV-Haltestellen
- ▶ Einrichtungen des täglichen Bedarfs fußläufig erreichbar

Bei der Entwicklung von neuen Stadtteilen ist zu berücksichtigen, dass die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in einer fußläufigen Distanz erreichbar sind (z.B. Am Kempelenpark oder Wiener Berg City).

Maßnahmen 23. Impulsgeber Stadtentwicklungsgebiete

- ▶ Stadtentwicklungsgebiet „Neues Landgut“ (in Umsetzung)

Ein Wohngebiet mit rund 1.500 Wohneinheiten und ein „Bildungscampus Innerfavoriten“ verdichten die Gegend im nördlichen Favoriten. Die unmittelbare Nähe zum Öffentlichen Verkehr und zur Einkaufsstraße Favoritenstraße macht diesen Standort sehr attraktiv für kurze Wege. Eine geplante West-Ost Verbindung im Norden des Areals ist eine ausschlaggebende Achse, um den Hauptbahnhof mit dem Matzleinsdorfer Platz zu verbinden. Im Zuge dieses Umbaus wird auch die Laxenburger Straße umgestaltet. Großzügige Gehwege, Radwege und Baumpflanzungen sind für diesen Straßenzug vorgesehen.

- ▶ Stadtentwicklungsgebiet Am Kempelenpark

Die Verbindung zu den angrenzenden Gebieten, welche durch Barrieren (Gleistrasse Ostbahn, Autobahn A23, Gudrunstraße) abgeschottet sind, sowie die attraktive fußläufige Anbindung an den Öffentlichen Verkehr in einem Umkreis von 15 Minuten stellen ein wichtiges Handlungsfeld dar, um das Gebiet fußläufig zu erschließen und zu attraktiveren.

Die Priorisierung des Fußverkehrs und die Integration in ein attraktives, dichtes Fußwegenetz sollen in zukünftigen Planungen berücksichtigt werden:²⁸

- ▶ Stadtentwicklungsgebiet Viola Park II (in Umsetzung)
- ▶ Stadtentwicklungsgebiet Kurbadstraße/An der Kuhtrift (Widmungsverfahren)
- ▶ Stadtentwicklungsgebiet Oberlaa (Widmungsverfahren)
- ▶ Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl (Konzepterstellung)
- ▶ Stadtentwicklungsgebiet Matzleinsdorfer Platz-Süd (Konzepterstellung)

²⁸ Stadtplanung Wien, Vorhaben und Projekte: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/vorhaben-und-projekte?view=map>

Schutz der alten Ortskerne

Besonders im südlichen Favoriten in Oberlaa, Unterlaa und Rothneusiedl gibt es noch dörfliche Strukturen mit einem eigenen Charakter. Bei der Neugestaltung von öffentlichen Räumen soll insbesondere auch auf fußläufige Verbindungen und den Erhalt der historischen Struktur geachtet werden.

Maßnahmen 24. Impulsgeber U-Bahn Verlängerungen

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiger Zubringer und somit Impulsgeber für den Fußverkehr in weniger gut erschlossenen Vierteln. Der Einzugsbereichsradius von U-Bahnen liegt bei 500 m. Der Anschluss an ein engmaschiges, lückenloses Wegenetz ist dabei von großer Bedeutung. Aufenthaltsflächen, begrünte und attraktive Wegeverbindungen zwischen den Haltestellen haben hohe Priorität, damit sich Fuß- und Öffentlicher Verkehr gut ergänzen können.

- ▶ U2-Verlängerung Matzleinsdorfer Platz (Fertigstellung 2028)
- ▶ U2-Verlängerung Gußriegelstraße, Wienerberg (in Planung)
- ▶ U1-Verlängerung Rothneusiedl (in Planung)
- ▶ Linie 15: Wienerbergtangente (Altes Landgut – Meidling) (ab 2030)

6.5 Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Fairness

Verkehrssicherheit für alle

Die Reduktion der Anzahl der Verkehrsunfälle im Bezirk soll eine hohe Priorität für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden haben. Das Zusammenspiel und die Rücksichtnahme aller Nutzer:innen im öffentlichen Raum soll durch Bewusstseinsbildung gestärkt werden.

Maßnahmen 25. Gefahrenstellen entschärfen

Schulwege sollten generell eine sichere Möglichkeit für die aktive Mobilität von Kindern bieten. Die aus den Schulwegplänen als „Gefahr“ definierten Kreuzungen sind im Plan Nr°2 Defizitanalyse vermerkt und sollten auf ihre Querbarkeit überprüft und verkehrssicherer gestaltet werden:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| ▶ Zur Spinnerin/Troststraße | ▶ Triester Straße/Windtenstraße |
| ▶ Gußriegelstraße/Graffgasse | ▶ Troststraße/Fernkorngasse |
| ▶ Neilreichgasse/Migerkastraße | ▶ Neilreichgasse/Hardtmuthgasse |
| ▶ Inzersdorferstraße/Herzgasse | ▶ Quellenstraße/Sonnleithnergasse |
| ▶ Quellenstraße/Laimäckergasse | ▶ Gudrunstraße/Columbusgasse |
| ▶ Steudlgasse/Kudlichgasse | |

Maßnahmen 26. Schulwege zu Fuß bewältigen

Die Kinder sind die Zu-Fuß-Gehenden von morgen. Ein routinierter, eigenständiger Schulweg kann schon früh dazu beitragen, das Selbstvertrauen und die Selbstständigkeit der Kinder zu stärken. Der

alltägliche, aktive Schulweg zu Fuß gilt als sinnvolle Alternative zum Elterntaxi und reduziert die Konfliktsituationen vor dem Schuleingang.

- ▶ Pedibus-Routen etablieren
- ▶ Workshops im Zuge einer „Mobilitätswoche“
- ▶ Schulprogramme
- ▶ Kinder- und Jugendmobilität z.B. „Bildungsgrätzl Triesterviertel“

Als positiver Impulsgeber für die Vernetzung und Verbindung unterschiedlicher Schulstandorte fungiert das „Bildungsgrätzl Triesterviertel“. Es wurde ein Plan angefertigt und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Schulweg und vor der Schule erarbeitet²⁹.

Maßnahmen 27. Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer:innen im öffentlichen Raum

Die Aktivierung und der Austausch mit Entscheidungsträger:innen, Anwohner:innen, Geschäftstreibenden und allen im öffentlichen Raum Beteiligten können Anreize schaffen, um den Aufenthalt im Straßenraum attraktiver werden zu lassen.

- ▶ Bewusstsein innerhalb der Bezirksvertretung für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Workshops und Wissensaustausch schärfen.
- ▶ Bewusstsein der Wohnbevölkerung für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Workshops und Gespräche schärfen.
- ▶ Bewusstsein der Geschäftstreibenden für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Kooperationen schärfen

Maßnahmen 28. Illegales Parken am Gehsteig

Das illegale, temporäre Abstellen von Kfz im Bereich eines Gehsteiges oder Kreuzung führt zur Reduzierung der verfügbaren Breite und damit zur Verringerung der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit von Zu-Fuß-Gehenden. Zudem kann es durch das Falschparken zu Sichtbehinderungen und damit zur Reduktion der Verkehrssicherheit kommen (z.B. Kreuzung Quellenstraße/Karmarschgasse).

Lieferverkehr in der Stadt, vor allem in Einkaufsstraßen und Gebieten mit viel Handel, ist unumgänglich. Das Abstellen der Fahrzeuge sollte jedoch nur in den dafür vorgesehenen Zonen stattfinden. Lieferfahrzeuge werden oft im Seitenbereich und Gehsteig abgestellt, was zu (kurzfristigen) Einschränkungen der zu Verfügung stehenden Breiten für den Fußverkehr führt.

- ▶ Angebot an befristeten Abstellmöglichkeiten – Lieferzonen - für den Lieferverkehr einrichten
- ▶ Flächendeckende Kontrollen in Bereichen, wo hoher Anteil an Lieferverkehr mit Falschparken einhergeht

²⁹ <https://www.wien.gv.at/bildung/schulen/bildungsgraetzl/mobilitaet-triesterviertel.html>

- ▶ Um die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr und vulnerablen Gruppen zu fördern, kann eine Kampagne zur Bewusstseinsbildung unterstützend wirken.

Maßnahmen 29. Barrierefreiheit bei Baustellen

In Favoriten werden täglich diverse kleine und größere Baumaßnahmen umgesetzt, wie z.B. die Sanierung oder der Neubau von Gebäuden, wodurch es zu zahlreichen Baustellen kommt, die die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums beeinträchtigen können. Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten oder blinden Personen müssen bei solchen Vorhaben beachtet und befriedigt werden, um deren Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

- ▶ Barrierefreiheit bei Baustellen sicherstellen
- ▶ Einhaltung der vorgeschriebenen Durchgangsbreiten
- ▶ Absperrungen, Beschilderung zum nächsten barrierefreien Übergang
- ▶ Taktile Tastleisten für Umwege

6.6 Handlungsfeld 6 Kommunikation

Der Wissens- und Informationsaustausch nach außen stellt eine wichtige Aufgabe der Verantwortlichen dar.

Maßnahmen 30. Gesundheit und Nachhaltigkeit

Die Förderung für das Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer:innen der positiven gesundheitlichen und nachhaltigen Aspekte des Zu-Fuß-Gehens kann viele Auswirkungen haben. Nicht nur das individuelle Wohlbefinden durch die aktive Mobilität, auch die Auswirkungen auf die Lärm- und Feinstaubbelastung in der Stadt durch geringeren MIV kann der Allgemeinheit zugutekommen. Die Förderung des Fußverkehrs kann dazu führen, die Anschaffung von privaten PKW und so auf Dauer die Anmeldung von PKW pro Zählsprengel zu reduzieren (siehe Karte Abbildung 8 Verteilung der Pkw pro 1.000 EW).

Maßnahmen 31. Inklusion und Barrierefreiheit

Das Bewusstsein aller Personen, die Tätigkeiten im öffentlichen Raum ausführen, zur Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen, schärfen kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Straßenraum für alle barrierefrei zu ermöglichen, in dem alle daran denken temporäre Hindernisse zu reduzieren (z.B. Baustellenschilder, Werbeständer, Parken am Gehsteig, Scooter, etc.).

Maßnahmen 32. Fußwege-Leitsystem

Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmenden stellt der Fußweg eine zeitaufwendige Alternative zum individuellen und öffentlichen Verkehr dar. Das Umdenken für eine Stadt voller kurzer Wege und Distanzen kann durch das Sichtbarmachen von Fußverkehrslinien gefördert werden. Dabei hat es sich als zweckmäßig erwiesen die Entfernungen in Minuten und nicht in Meter anzugeben.

- ▶ Stehlen mit Rädern und Wegweiser mit Distanzen in Minutenangaben zu lokalen Zentren und Knotenpunkten³⁰
- ▶ Kennzeichnung von (verkehrsberuhigten) Durchwegungen, z.B. Siedlungsgebiete (siehe auch Maßnahmen 10)

Maßnahmen 33. Wohnstraßenfest, Straßenfest

Das temporäre Öffnen von Straßenzügen für den Fußverkehr und das Erlassen von zeitlichen Fahrverboten kann ein Zeichen für alternative Nutzungen des Straßenraums fernab des MIV setzen. Neue Nutzer:innengruppen können sich so einbringen und Gehör in der Nachbarschaft und darüber hinaus finden (z.B. Jugendzentrum, Schulen, Senior:innen, Künstler:innen, Musik- oder Sportgruppen). Als positiver Ansatz gilt der wienweite „Tag der Wohnstraße“, der im Oktober von der Gebietsbetreuung WieNeu+ unter #Wohnstraßenleben in der Pernerstorfergasse veranstaltet wurde³¹.

Maßnahmen 34. Sicherheit im öffentlichen Raum

Sicherheit im öffentlichen Raum, nicht nur auf den Verkehr bezogen, spielt eine wichtige Rolle bei der Attraktivität und Nutzung für Fußgänger:innen, vor allem bei Mädchen und Frauen. Das Gefühl der Unsicherheit darf in der Stadt kein Grund für eine eingeschränkte Bewegungsfreiheit sein.

- ▶ Rund um U-Bahnstationen und öffentlichen Freiflächen oder Parks soll bei einer Umgestaltung auf mögliche Angsträume geachtet werden. Ausreichende Beleuchtung und Einsichten durch z.B. Spiegel oder durch niedrige Bepflanzung können die Qualität eines Aufenthaltsraumes steigern.

Maßnahmen 35. Sauberkeit im öffentlichen Raum

Saubere Straßenzüge, durch das Entfernen von Hundekot und Müllablagerungen, können viel zur Aufenthaltsqualität im Straßenraum beitragen. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger:innen kann durch die Entfernung von Vandalismusschäden und Verunreinigungen im öffentlichen und halböffentlichen Raum erhöht werden. Zahlreiche und saubere Sanitäranlagen ermöglichen Personengruppen, wie Frauen, Mädchen, Personen mit Kindern sowie Senior:innen einen längeren und sicheren Aufenthalt im öffentlichen Raum.

Maßnahmen 36. Dokumentation und Evaluierung

Eine Dokumentation und die Evaluierung der erfolgten Umsetzungen, vor allem bei bewusstseinsbildenden Aktionen, sollen als eine Übersicht und zur Kommunikation an die Öffentlichkeit dienen. Durch ein regelmäßiges Monitoring kann der Fortschritt zur Erreichung der Zielsetzung eines fußverkehrsfreundlichen Favoriten überprüft werden. Mit den Fachdienststellen sollen Indikatoren und Definitionen zur Zielerreichung festgesetzt werden.

³⁰ Stadt Wien – Architektur und Stadtgestaltung, ARGE Gruber/Jauschneg (2018)

³¹ Tag der Wohnstraße: <https://www.spaceandplace.at/tag-der-wohnstrasse-3>

Die Auswahl der Indikatoren kann sich auf die unterschiedlichen Anforderungen an das zu-Fuß-Gehen wie ein hochwertiger (Straßen-) Raum, Umwelt und Gesundheit, aber auch Verkehrssicherheit oder Fairness beziehen.

- ▶ Bewertung baulicher Umsetzung und Abbau von Barrieren
 - Wieviel m² neue Fußverkehrsinfrastruktur wurde geschaffen?
 - Wieviel begrünte Elemente wurden angelegt?
- ▶ Fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung
 - Sind wichtige Ziele fußläufig erreichbar?
 - Wieviel Kinder einer Volksschule absolvieren den täglichen Weg zu Fuß?
- ▶ Bewusstseinsbildung und Kommunikation
 - Anzahl der Kampagnen zur Sensibilisierung und wieviel Zielgruppen wurde damit erreicht?
- ▶ Bereitgestellte finanzielle Mittel
 - Wieviel wurde für Planung und Umsetzung bereitgestellt?
 - Anzahl der Personalstellen
- ▶ Quantitative Darstellung
 - Modal-Split
 - Fußverkehrszählungen
 - Reduzierung der Unfälle im Fußverkehr

6.7 Straßenindex

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahmen
Absbergergasse	1	Aufwertung Nebenfahrbahnen
An der Ostbahn	2	Verbindung Unter- und Überführung
Angeligasse	1 3 3	Platz für den Fußverkehr Attraktivierung monotoner Straßenzüge Sitzgelegenheiten
Böhmischer Prater (Parklink)	2	Verbindung Unter- und Überführung
Braunsbergergasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Brunnweg	4	Parkraumordnung
Buchengasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Columbusgasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
Davidgasse	1 3	Freihaltung des Gehsteigs Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Dieselgasse	4	Parkraumordnung
Eckertgasse	3 3 3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Sitzgelegenheiten Begrünung und Beschattung
Erlachgasse	1 3 3 3 4	Freihaltung des Gehsteigs Attraktivierung monotoner Straßenzüge Sitzgelegenheiten Begrünung und Beschattung Parkraumordnung
Ferdinand-Löwe-Straße	2	Fußverbindung - Lückenschluss
Fernkorngasse	1 3	Platz für den Fußverkehr Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Gödelgasse	1 1	Platz für den Fußverkehr Aufwertung Nebenfahrbahnen
Götzgasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
Graffgasse	4	Parkraumordnung
Grenzackerstraße	2	Querungen ermöglichen
Gudrunstraße	2 2	Querungen ermöglichen Verbindung Unter- und Überführung
Gürtel	2	Querungen ermöglichen
Gußriegelstraße	4	Parkraumordnung
Hasengasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
Herzgasse	3 3 3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Sitzgelegenheiten Begrünung und Beschattung
Himberger Straße	2	Querungen ermöglichen
Humboldgasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Kempelenpark	4	Erreichbarkeiten
Keplergasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
Knöllgasse	1 3	Verkehrsberuhigung vor Schulen Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Laaer-Berg-Straße	2	Querungen ermöglichen
Landgutgasse	4	Parkraumordnung
Laxenburger Straße	2 4	Querungen ermöglichen Impulsgeber Siedlungsentwicklung
Leebgasse	4	Parkraumordnung
Matzleinsdorfer Platz	2 2	Verbindungen zu Nachbarbezirken Verbindung Unter- und Überführung
Muhrengasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Paltramplatz (Leebgasse, Harthmuthgasse)	1	Freihaltung des Gehsteigs

Pernerstorfergasse	3 3 3 6	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Sitzgelegenheiten Begrünung und Beschattung Wohnstraßen, Straßenfest
Quellenstraße	2	Querungen ermöglichen
Raaber-Bahn-Gasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
Raxstraße	2	Querungen ermöglichen
Rotenhofgasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Sahulkastraße	4	Parkraumordnung
Saligergasse	1 2	Platz für den Fußverkehr Aufwertung „Desire Lines“
Schröttergasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Sonnenleithnergasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Sonnwendviertel	2	Verbindung Unter- und Überführung
Stockholmer Platz	1 1 1 3	Gehsteigbreiten Platz für den Fußverkehr Verkehrsberuhigung vor Schulen Sitzgelegenheiten
Südosttangente	2	Querungen ermöglichen
Triester Straße	1 1 2	Platz für den Fußverkehr Aufwertung der Nebenfahrbahn Querungen ermöglichen
Uhligstraße	1 2	Platz für den Fußverkehr Lückenschluss
Zentralverschiebebahn Kledering	2	Verbindungen zu Nachbarbezirken
Zur Spinnerin	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge

Standort	Handlungsfeld	Maßnahmen
Alfred-Böhm-Park (Wohnbau)	2	Durchwegung
Ankerbrotfabrik	3	Begrünung und Beschattung
Anningerweg (Wohnbau)	2	Durchwegungen
Bahnlände im Süden	2	Verbindungen Unter- und Überführung
Betriebsgebiet Oberlaaer Straße	3	Begrünung und Beschattung
Biotop City (Wohnbau)	2	Durchwegung
Braunspergengasse bzw. Quaringasse (Wohnbau)	2	Durchwegung
Donauländebahn	2	Verbindungen zu Nachbarbezirken
Fachmarktzentrum Triester Straße (Obi)	3	Begrünung und Beschattung
Favoritner Gewerbering	3	Begrünung und Beschattung
Hauptbahnhof	2 2 3	Verbindung zu Nachbarbezirke Verbindung Unter- und Überführung Begrünung und Beschattung
Hightech Campus	3	Begrünung und Beschattung
Holeyplatz (Wohnbau)	2	Durchwegung
Karl Wrba Hof bzw. Kornauthgasse	2	Durchwegung
Klinik Favoriten	3	Begrünung und Beschattung
Laimäckergasse bzw. Schrankenberggasse (Wohnbau)	2	Durchwegung
Laxenburger Straße	1	Aufwertung Nebenfahrbahn
Monta Laa	2 3	Durchwegung Begrünung und Beschattung
Ostbahn	2	Verbindung zu Nachbarbezirke

Supergrätzl Favoriten	2 2 3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Sitzgelegenheiten Begrünung und Beschattung
Per-Albin-Hansson Siedlung	2	Durchwegung
Pottendorfer Linie	2	Verbindung zu Nachbarbezirke
Seehund Park/ Gußriegelstraße (Wohnbau)	2	Durchwegung
Sonnwendviertel	2 2	Durchwegung Aufwertung „Desire Lines“
Südosttangente	2	Aufwertung „Desire Lines“
Südstrecke	2	Verbindung zu Nachbarbezirke
Verteilerkreis	3	Aufwertung Verteilerkreis
Wienerberg City	2 3	Durchwegung Begrünung und Beschattung

Kreuzungen	Handlungsfeld	Maßnahmen
Gudrunstraße/Columbusgasse	5	Gefahrenstellen entschärfen
Gußriegelstraße/Graffgasse	5	Gefahrenstellen entschärfen
Inzersdorferstraße/Herzgasse	5	Gefahrenstellen entschärfen
Neilreichgasse/Hardtmuthgasse	5	Gefahrenstellen entschärfen
Neilreichgasse/Migerkastraße	5	Gefahrenstellen entschärfen
Quellenstraße/Laimäckergasse	5	Gefahrenstellen entschärfen
Quellenstraße/Sonnleithnergasse	5	Gefahrenstellen entschärfen
Steudlgasse/Kudlichgasse	5	Gefahrenstellen entschärfen
Triester Straße/Windtenstraße	5	Gefahrenstellen entschärfen
Troststraße/Fernkorngasse	5	Gefahrenstellen entschärfen
Zur Spinnerin/Troststraße	5	Gefahrenstellen entschärfen
Knöllgasse/Quellenstraße	4	Fußverkehrsfreundliche Querungen

Entwicklungsgebiete	Handlungsfeld	Maßnahmen
Am Kempelenpark	4	Erreichbarkeiten
Gußriegelstraße, Wienerberg U2-Verlängerung	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Kurbadstraße/An der Kuhtrift	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Matzleinsdorfer Platz U2-Verlängerung	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Matzleinsdorfer Platz-Süd	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Oberlaa	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Parklink (An der Ostbahn)	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Rothneusiedl	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Viola Park II	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Wiener Berg City	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
Wienerbergtangente – Linie 15	4	Impulsgeber Stadtentwicklung

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 10.Bezirk, Wien	2
Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Favoriten	3
Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015-2019	8
Abbildung 4 Wegedistanzen für den Fußverkehr, innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min	9
Abbildung 5 ÖV-Güteklassen	10
Abbildung 6 Verkehrsberuhigte Zonen in Favoriten	11
Abbildung 7 Klimaanalysekarte Wien, Ausschnitt Favoriten	13
Abbildung 8 Verteilung der Pkw pro 1.000 EW	14
Abbildung 9 Gefahrensituation Querungen, z.B. Laaer-Berg-Straße und Laxenburger Straße	15
Abbildung 10 Kfz ragen auf Gehsteig, z.B. Laimäckergasse, Lieferverkehr im Gehbereich, Favoritenstraße	20
Abbildung 11 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn	22
Abbildung 12 Raumbedarf Abhängig von Frequenz und Nutzung	23
Abbildung 13 Aufstellung Verkehrszeichen am Fahrbahnrand; Kfz dürfen nicht in den Gehbereich hineinragen	24
Abbildung 14 Schmalen Gehsteig mit Hindernis, z.B. Laaer-Berg-Straße, Humboldtplatz, Pichelmayergasse	24
Abbildung 15 Müllcontainer schränkt Weg und Sicht ein, z.B. Sahulkastraße, Absberggasse	25
Abbildung 16 Stark frequentierter Schutzweg; Quellenstraße/Absberggasse	26
Abbildung 17 Beispiel Umgestaltung Nebenfahrbahn zu Aufenthaltsfläche, Burggasse 1070.....	27
Abbildung 18 Beispiel Aufwertung Schulvorplatz Schulgasse, 1180 Wien	27
Abbildung 19 Fehlende Querungshilfen, Laxenburger Straße, A23	28
Abbildung 20 Querungen über die Südbahn	29
Abbildung 21 Zugang und Übergang der Ost-Bahntrasse Geierecksteg.....	30
Abbildung 22 Unattraktive Situation: Gehverbindung über Parkplatz, Ferdinand-Löwe-Straße.....	31
Abbildung 23 „Desire Lines“ entlang Tangente (privat)	32
Abbildung 24 Abkürzung Saligergasse.....	32
Abbildung 25 Monotoner Straßenraum, z.B. Columbusgasse, Buchengasse	33
Abbildung 26 Begrünungen Columbusplatz.....	35
Abbildung 27 Unattraktiver Fußverkehr am Verteilerkreis Favoriten.....	36
Abbildung 28 Kunst im öffentlichen Raum als Zwischennutzung, Verteilerkreis	36
Abbildung 29 Parken auf Gehsteig, z.B. Landgutgasse, Laimäckergasse	38

Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (2022): Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzept oder lokalen Masterplans Gehen

ÖROK (2021): ÖV-Güteklassen: <https://www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen>

Stadt Wien (2015): STEP 2025, Fachkonzept Mobilität

Stadt Wien (2020): Grünräume Wien:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruenfreiraum/leitbild-gruenraeume.html>

Stadt Wien, MA 18 (2020): Stadtklimaanalyse, Stadtklimakarte Wien:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf>

Stadt Wien, MA 19 (2021): Sitzfibel:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf>

Stadt Wien, MA 19, ARGE Gruber/Jauschneg (2018): Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems:
https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/2018_Abschlussbericht_Stelenevaluierung_MA19.pdf

Stadt Wien, Magistrat für Wirtschaft, Arbeit und Statistik MA23 (2018): Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien:
[https://www.digital.wienbibliothek.at/download/pdf/2948288?name=Zusammenfassung, Seite 110 ff.](https://www.digital.wienbibliothek.at/download/pdf/2948288?name=Zusammenfassung,Seite%20110%20ff.)

Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung MA18 (2020):
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>

Stadt Wien, Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest (2021):
<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/suedraum-favoriten-stadtteil-entwicklungskonzept>

Stadt Wien, Stadtteilplanung und Flächenwidmung MA21 A (2021): Stadtteilentwicklungskonzept Südraum Favoriten

Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung MA 18 (2021): Aktive Mobilität in Wien
[https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595, Seite 40](https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595,Seite%2040)

Anhang

Planverzeichnis

Plan Nr°	Name	Stand
01	Bestandsplan	August 2022
02	Defizitanalyse	September 2022
03	Zielnetz	Dezember 2022

