

# Masterplan Gehen Döbling

*Fußverkehrskonzept für den 19. Wiener Gemeindebezirk*



## Bericht

Wien, Februar 2023

Erstellt im Auftrag von:

**Bezirksvorstellung Wien Döbling**

via

**Magistratsabteilung 18**

Rathausstraße 14-16

1082 Wien



Bezirksvorstellung  
Döbling



**Stadt  
Wien**

Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

**komobile**

komobile GmbH  
Büro für Verkehrsplanung

# Masterplan Gehen Döbling

Fußverkehrskonzept für den 19. Wiener Gemeindebezirk

## Erstellt im Auftrag von



Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

Bezirksvorstellung Wien Döbling

via

Magistratsabteilung 18

Referat Mobilitätsstrategien

Rathausstraße 14-16

1082 Wien

post@ma18.wien.gv.at

## Bearbeitung

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Olivia Kantner

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Magdalena Gössinger

Thomas Hirsch



Bezirksvorstellung  
Döbling



Stadt  
Wien

Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

**komobile**

komobile GmbH  
Büro für Verkehrsplanung

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Untersuchungsgebiet Döbling	1
1.3	Bevölkerung	3
<b>2</b>	<b>Zielsetzungen</b>	<b>4</b>
2.1	Zielsetzungen der Stadt Wien	4
2.2	Zielsetzungen Fußverkehr Döbling	5
2.3	Qualitätskriterien	6
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>8</b>
3.1	Flächenverteilung	8
3.2	Fußverkehr in Zahlen	8
3.3	Öffentlicher Verkehr	10
3.4	Verkehrsberuhigte Bereiche	11
3.5	Grünraum und Freiraum	12
3.6	Freizeit und Kultur	13
3.7	Hitzeanalyse	13
3.8	Verkehrsunfälle	14
3.9	Akteur:innen in Döbling	15
<b>4</b>	<b>Defizitanalyse</b>	<b>16</b>
4.1	Flächenbedarf – Gehsteigbreiten	16
4.2	Barrieren	16
4.3	Gefahrenstellen am Schulweg	17
4.4	Aufenthaltsqualität und Begrünung	17
4.5	Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden	18
<b>5</b>	<b>Zielnetz</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Handlungsfelder</b>	<b>20</b>
6.1	Handlungsfeld 1 Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs	20
6.2	Handlungsfeld 2 Abbau von Barrieren und Lückenschlüssen	28
6.3	Handlungsfeld 3 Steigerung der Aufenthaltsqualität	31

6.4	Handlungsfeld 4 Fußgeherfreundliche Siedlungsentwicklung	41
6.5	Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Fairness	47
6.6	Straßenindex	53
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>58</b>
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>60</b>
	<b>Anhang</b>	<b>61</b>

## Abkürzungsverzeichnis

AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BV	Bezirksvertretung
Epk	Erholungsgebiet Parkanlage
FG	Fußgänger:innen
Kfz	Kraftfahrzeug
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mittelschule
MZK	Mehrzweckkarte
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
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 das zu Fuß gehen als attraktiv und sicher empfunden wird und der Anteil der Wege am Fußverkehr steigt.

Um gezielt die Situation im Fußverkehr im 19. Wiener Bezirk zu verbessern, wird ein „Masterplan Gehen Döbling“ gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen Masterplan Gehens des BMK erstellt.<sup>1</sup> Im Rahmen des klima**aktiv** Förderungsprogramms werden Investitionen für eine fußgeherfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums, 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 Döbling wurde in enger Abstimmung mit der Bezirksvorstehung Döbling, der Dienststelle der Stadt Wien, MA 18 und der Mobilitätsagentur Wien erarbeitet.

## 1.2 Untersuchungsgebiet Döbling

Der 19. Bezirk ist sehr vielfältig, er umfasst sowohl dichtere Wohngebiete als auch lokale Ortszentren und hat einen hohen Grünraumanteil. Ungefähr ein Viertel des Gebiets sind mit Waldfläche des Wienerwalds bedeckt. Im Nordwesten an der Grenze zu Niederösterreich liegen die Hausberge Hermannskogel, Kahlenberg und Leopoldsberg, aber auch in den verbauten Gegenden gibt es Erhebungen wie die Hohe Warte oder den Hackenberg. Einen weiteren beträchtlichen Anteil an Fläche hat die landwirtschaftliche Nutzung mit dem Weinbau, besonders in Grinzing, Nußdorf, Sievering und Neustift am Walde.

Die ehemaligen Wiener Vororte Nußdorf, Grinzing, Sievering, Oberdöbling, Unterdöbling, Heiligenstadt, Josefsdorf und Kahlenbergerdorf wurden 1892 zu Wien eingemeindet. Die Bezirksteile Salmansdorf und Neustift am Walde gehörten ehemals zu Währing und kamen später dazu.

Der Bezirk Döbling wird an seiner östlichen Seite durch den Flusslauf der Donau und ab der Höhe Nußdorf durch den Donaukanal begrenzt. Zudem entspringen einige Bäche an den Hängen, wovon jedoch die meisten unterirdisch verlaufen. Ein länger offen verlaufender Bachlauf ist der Schreiberbach entlang der Wildgrube und des Beethovengangs.

Der Großteil des bebauten Gebiets dient Wohnnutzungen, und nur ein sehr geringer Anteil entfällt auf Gewerbegebiete. In Döbling ist auch der längste Gemeindebau Wiens mit dem Karl-Marx-Hof

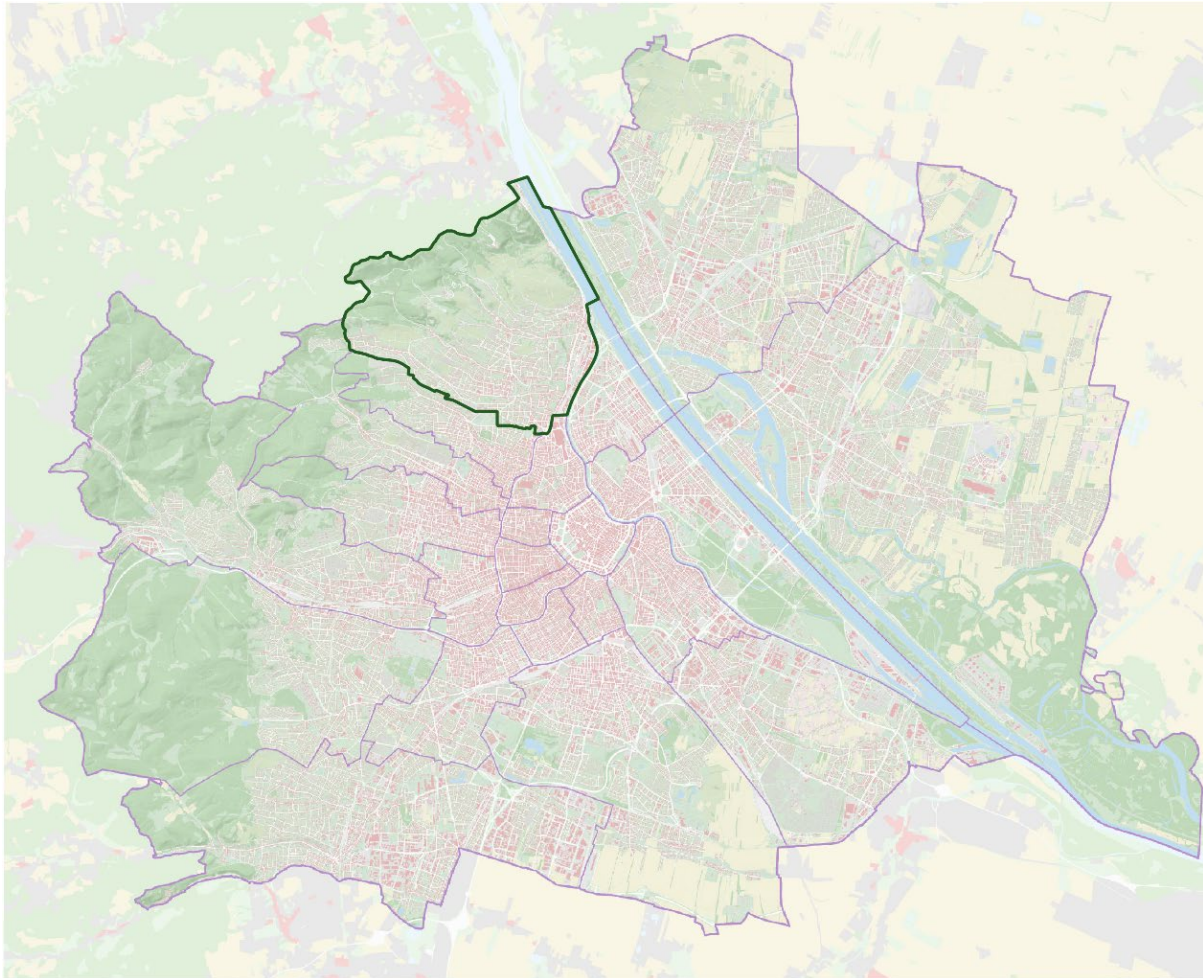
---

<sup>1</sup> BMK 2022: Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen

angesiedelt. Entlang des Donaukanals erstreckt sich von der Spittelau bis zur Grinzinger Straße das Betriebsgebiet Heiligenstadt. Für das in dieser Zone gelegene Stadtquartier Muthgasse wurde 2014 ein städtebaulicher Rahmenplan beschlossen, der die Aufwertung des Areals zu einem attraktiven gemischt genutzten Stadtteil zum Ziel hat.

Im Vergleich zu den restlichen Bezirken Wiens weist der 19. Bezirk ein höheres Durchschnittsalter auf mit dem größten Durchschnittseinkommen pro Kopf in Wien.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 19. Bezirk, Wien



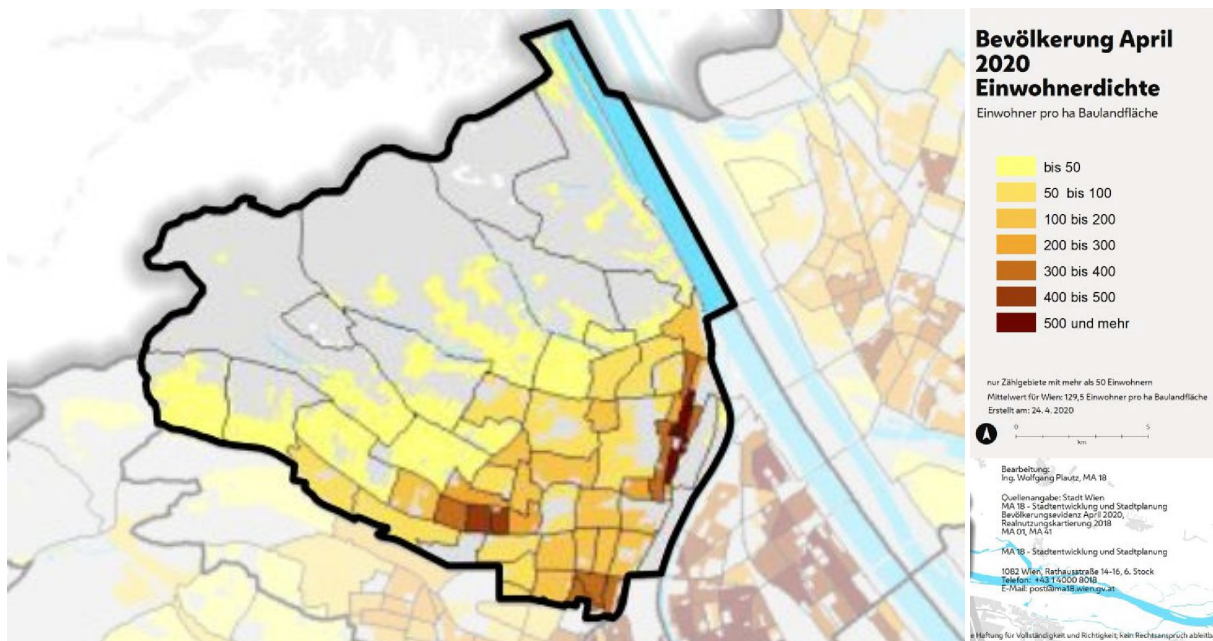
Quelle: MZK Stadt Wien, Darstellung komobile

### 1.3 Bevölkerung

Der Bezirk umfasst eine Fläche von ca. 25 km<sup>2</sup>. Er hat ca. 73.900 Einwohner:innen und eine Dichte von 3.000 EW/km<sup>2</sup> (Vergleich Durchschnitt Wien 4.700 EW/km<sup>2</sup>).<sup>2</sup> Das dichteste Gebiet in Döbling bildet der Karl-Marx-Hof in Heiligenstadt, auch das Viertel um den Sonnbergplatz in Sievering und rund um die Billrothstraße/Döblinger Hauptstraße weisen eine höhere Dichte auf. Der restliche Bezirk ist dünn besiedelt.

Für 2038 wird ein durchschnittliches Bevölkerungswachstum auf 79.973 Personen prognostiziert.<sup>3</sup>

Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Döbling



Quelle: Stadt Wien (2020)<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Land Wien (2022): Döbling in Zahlen

<sup>3</sup> Stadt Wien, MA23 (2018): Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien 2018, Seite 126-127

<sup>4</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>



## 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

Übergeordnete Zielsetzungen zur Förderung des Fußgängerverkehrs sind in Strategien und Programmen, welche durch die Stadt Wien oder den Bund beschlossen wurden, festgehalten. Dazu zählen (Stand 31.01.23):

- ▶ Smart Klima City Strategie (2022)<sup>5</sup>  
Ziel: Wien soll eine 15-Minuten Stadt werden.
- ▶ Leitbild Grünräume Wien (2020)<sup>6</sup>  
Ziel: Das Freiraumnetz ist für alle in 250 m erreichbar.
- ▶ Wiener Klimafahrplan (2022)<sup>7</sup>  
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 2025<sup>8</sup>
- ▶ Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien (2014)<sup>9</sup>
- ▶ Masterplan Gehen des BMK (Vorabversion, Oktober 2022)<sup>10</sup>
- ▶ Österreichische Jugendstrategie (2020)<sup>11</sup>
- ▶ STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität<sup>12</sup>

---

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

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

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

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

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

<sup>10</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss\\_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html)

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

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

- ▶ STEP 2025 - Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien<sup>13</sup>
- ▶ Urban Heat Island Strategieplan 2015 (UHI STRAT)<sup>14</sup>

## **2.2 Zielsetzungen Fußverkehr Döbling**

Auf Grundlage einer Bestandserhebung und einer Defizitanalyse werden für den 19. Bezirk folgende spezifischen Handlungsfelder definiert:

- ▶ Handlungsfeld 1: Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs
- ▶ Handlungsfeld 2: Abbau von Barrieren und Lückenschlüsse
- ▶ Handlungsfeld 3: Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ▶ Handlungsfeld 4: Fußgeherfreundliche Siedlungsentwicklungen
- ▶ Handlungsfeld 5: Bewusstseinsbildung und Fairness

---

<sup>13</sup><https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/polyzentrales-wien/index.html>

<sup>14</sup> <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/uhi-strategieplan.html>

## 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 reagieren empfindlich auf positive und negative Einflüsse.

Zu den Qualitätsmerkmalen 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 mit 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.

- ▶ 1,5m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein
- ▶ Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- ▶ Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- ▶ Verkehrsschilder dürfen am Gehsteigrand aufgestellt werden (Kein Abstand vorgeschrieben)
- ▶ 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 25m 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.<sup>15</sup>

Aus Mobilitätserhebungen geht hervor, dass mehr Frauen als Männer sich aktiv zu Fuß fortbewegen. Außerdem erledigen diese vermehrt Versorgungswege mit komplexeren Wegeketten, in denen Bring- und Holdienste sowie Einkaufstätigkeiten durchgeführt werden. Auch der Anteil an älteren Personen, die sich zu Fuß fortbewegen, ist höher. Frauen, Kinder und ältere Menschen sind somit die Hauptnutzungsgruppe im Fußverkehr.

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.

---

<sup>15</sup> 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](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-vulnerable-road-users_en)

### 3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse, die auf Basis von Begehungen, Recherchen und im Dialog mit der Bezirksvertretung erstellt wurde, dient als Grundlage zur Ermittlung von verkehrstechnischen 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

Mehr als die Hälfte der Fläche des Bezirks ist Grünland, 36% wird für Bauland genutzt. Die besiedelten Wohngebiete konzentrieren sich im südlichen, flacheren Bezirksteil in Richtung Stadtmitte und entlang der Donau. Im Nordwesten entlang der Berge und Hügeln sind die Weinbaugebiete und nördlich davon schließt der Wienerwald an.<sup>16</sup> Von der Topographie her ist der 19. Bezirk als hügelig bis bergig zu bezeichnen. Die höchsten Erhebungen sind entlang des Wienerwaldes, der höchste Berg ist der Hermannskogel mit 542 m (Seehöhe Wien ca. 190 m).

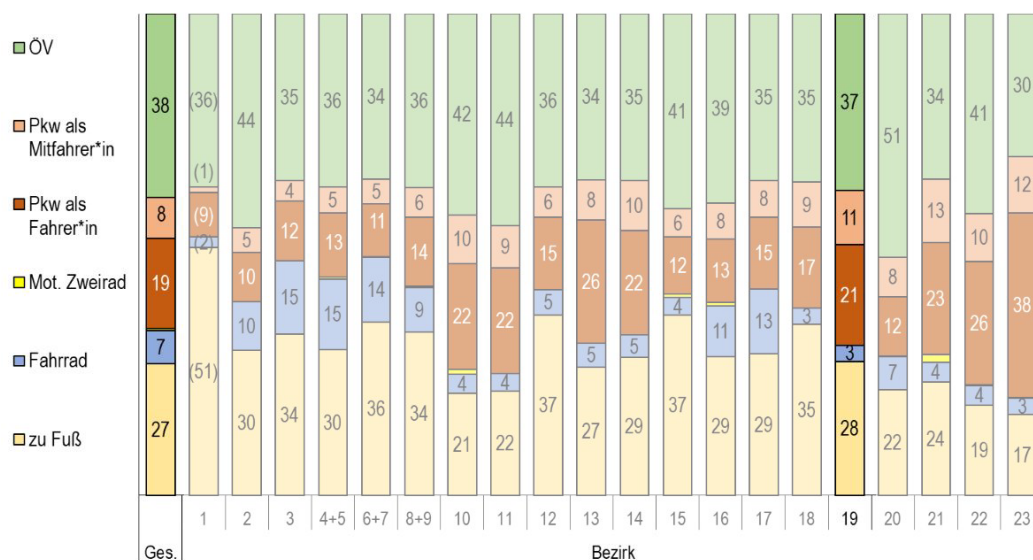
#### 3.2 Fußverkehr in Zahlen

Im Folgenden ist die Verkehrsmittelwahl gemäß einer Befragung nach Wohnbezirken dargestellt. Im 19. Bezirk werden mehr als ein Viertel aller Wege (28 %) durch die Wohnbevölkerung zu Fuß zurückgelegt. Im Vergleich zu Gesamt-Wien sind die Anteile an der Verkehrsmittelwahl annähernd gleich, nur der Anteil des Radverkehrs ist signifikant niedriger.

Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015-2019

**Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten**

1. Bezirk: geringe Fallzahlen (n=259 Wege) – Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Quelle: Stadt Wien, MA 18 (2021)

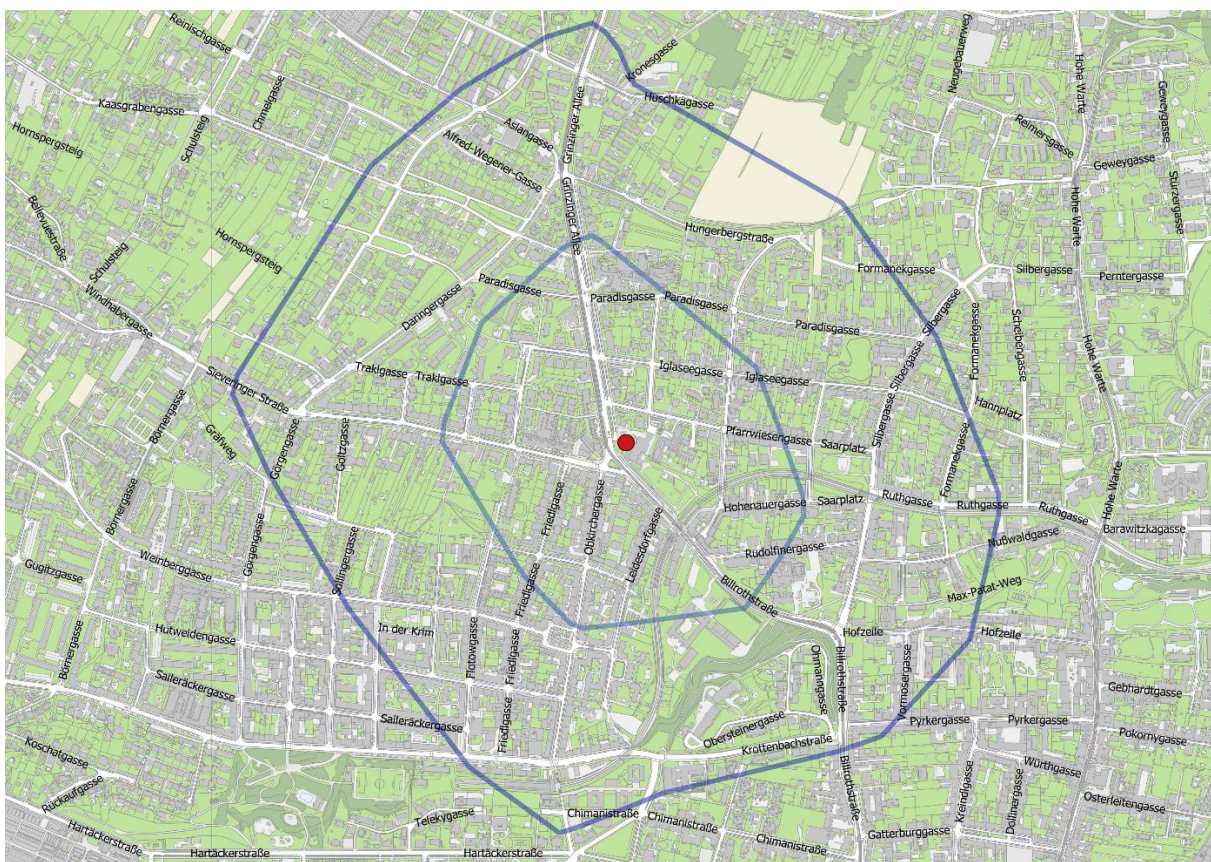
<sup>16</sup> Land Wien (2022): Döbling in Zahlen

Döbling weist mit 42 registrierten Pkw pro 100 Personen einen hohen Motorisierungsgrad auf (Wiener Durchschnitt 38 Pkw pro 100 Personen).<sup>17</sup>

## Wegedistanzen

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 (MA 18) 800 m.<sup>18</sup> Diese Distanz ist mit durchschnittlicher Geh-Geschwindigkeit in weniger als 10 Minuten zu bewältigen. Folgende Abbildung zeigt, welche Entfernungen innerhalb von 10 Minuten innerhalb des Bezirks zurückgelegt werden können.

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



Quelle: FMZK der Stadt Wien, Darstellung komobile

<sup>17</sup> Land Wien (2022): Döbling in Zahlen

<sup>18</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008453.html>

### 3.3 Öffentlicher Verkehr

Der Fußverkehr ist ein wichtiger Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Im 19. Bezirk gibt es eine U-Bahnlinie und zwei Schnellbahnlinien, welche den höherrangigen öffentlichen Verkehr bedienen. Zusätzlich gibt es noch drei Straßenbahnlinien und einige Buslinien, welche das Streckennetz verdichten.

#### Schnellbahn

- ▶ S 40 (Franz-Josefs-Bhf. - Tulln): Nußdorf
- ▶ S 45 (Hütteldorf – Heiligenstadt): Heiligenstadt, Oberdöbling, Krottenbachstraße

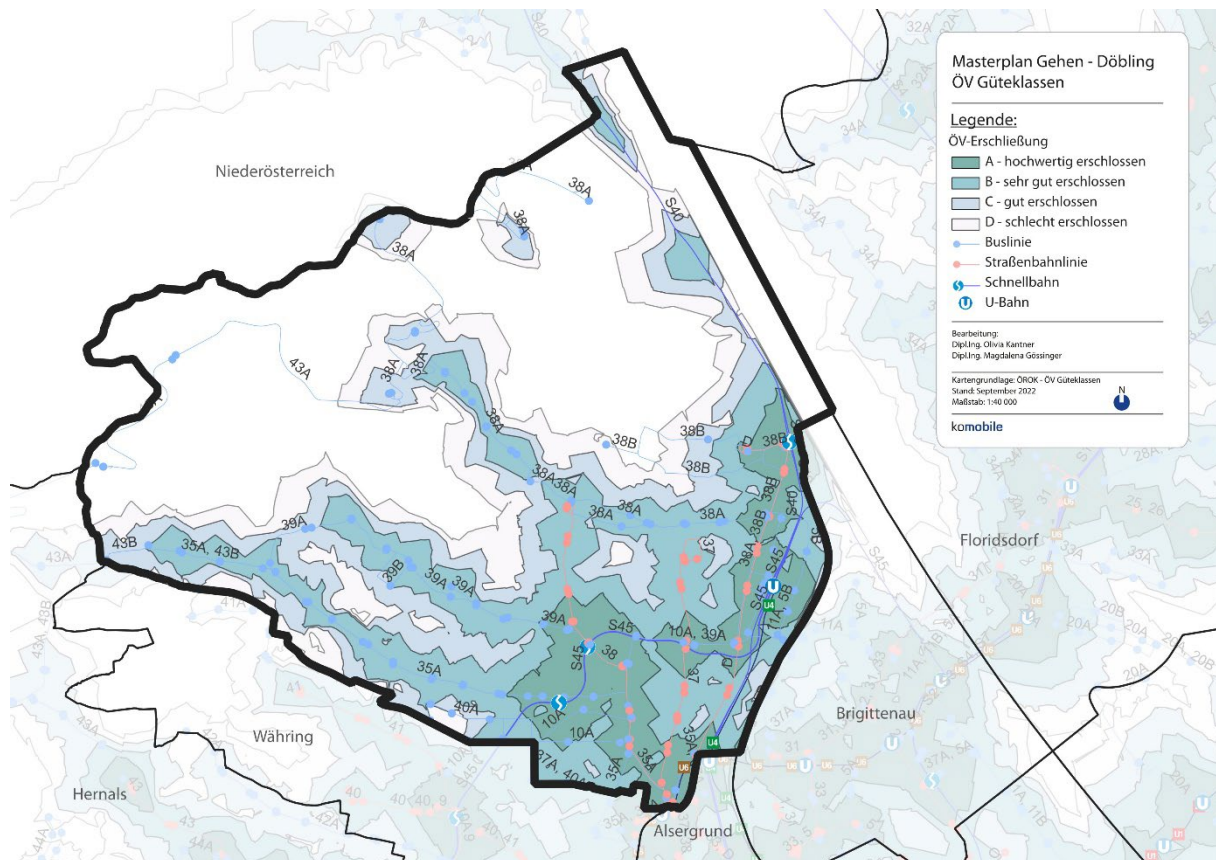
#### U-Bahn

- ▶ U 4 (Hütteldorf – Heiligenstadt): Heiligenstadt

Die U-Bahn Linie U4 ist die älteste U-Bahn Wiens, sie verläuft teilweise auf der Trasse der alten Stadtbahn. Sie endet beim Bahnhof Heiligenstadt, wo Verknüpfungen zu den Schnellbahnen S 40 und S 45 bestehen. Die S 45 – sogenannte „Vorortelinie“ – ist eine wichtige tangentielle Verbindung, welche auch die Bezirksteile Oberdöbling und Krottenbachstraße erschließt. Die S 40 beginnt in Spittelau und hat Haltepunkte in Heiligenstadt und Nußdorf.

Damit der öffentliche Verkehr benutzt wird, ist die fußläufige Erreichbarkeit zusätzlich zu ansprechenden Betriebszeiten und Intervallen entscheidend. Auf der folgenden Abbildung ist die Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs anhand der ÖV-Güteklassen dargestellt. Nur entlang der U-Bahn und der S-Bahn gibt es eine sehr gute Erschließung. In den peripheren Gebieten ist die Qualität des öffentlichen Verkehrs deutlich schlechter.

Abbildung 5 ÖV-Güteklassen



Quelle: ÖROK 2021, Darstellung komobile

### 3.4 Verkehrsberuhigte Bereiche

Folgende verkehrsberuhigte Bereiche gibt es in Döbling.

#### Wohnstraße

- ▶ Rudolfinergasse
- ▶ Nußwaldgasse
- ▶ Pantzergasse zwischen Sommergasse und Guneschgasse
- ▶ Zahnradbahnstraße, Nebenstraße vor altem Bahnhofgebäude, ca. 70m

#### Begegnungszone

- ▶ Probusgasse: Beethovenmuseum
- ▶ Stadtquartier Muthgasse: Der Rahmenplan sieht entlang der Bahntrasse einen „Straßenfreiraum mit Erholungsfunktion und teilweise parkartiger Ausgestaltung vor“. Eine Festsetzung als Begegnungszone soll im Zuge von zukünftigen Planungen geprüft werden.

#### Fußgängerzone

Es befindet sich noch keine ausgewiesene Fußgängerzone im 19. Bezirk.



Es gibt einige verkehrsberuhigte Bereiche, die nur für den Fußverkehr vorgesehen oder für den Fuß- und Radverkehr geöffnet sind, und sich aufgrund der Bebauungsstruktur oder Topographie entwickelt haben. Unter anderem:

- ▶ Börnergasse (Abschnitt)
- ▶ Fuß- und Radweg Görgengasse
- ▶ Gräfweg
- ▶ Geh- und Radweg Ernst-Karl-Winter Weg
- ▶ Siolygasse (Abschnitt)
- ▶ Klierigasse (Abschnitt)
- ▶ Karl-Decker-Weg

Abbildung 6 Verkehrsberuhigte Gehverbindungen, z.B. Geh- und Radweg Görgengasse, Siedlungsgebiet Hintergärtengasse



Quelle: komobile

### 3.5 Grünraum und Freiraum

Abgesehen von den großen Waldgebieten des Wienerwalds und den Weinbaugebieten gibt es noch zahlreiche große und auch kleine Parkanlagen (57 insgesamt). Einige davon sind an Hanglagen und dadurch recht steil z.B. Wertheimsteinpark, Hugo-Wolf-Park.

Im Bereich der Muthgasse 25 gibt es eine als Parkanlage (EpK) gewidmete Fläche, die jedoch noch nicht als Park ausgestaltet wurden.

#### Freiflächen und große Parkanlagen

- |                      |                       |                                |
|----------------------|-----------------------|--------------------------------|
| ▶ Beethovenpark      | ▶ Franz-Mayer-Park    | ▶ Heiligenstädter Park         |
| ▶ Hugo-Wolf-Park     | ▶ Karl-Fellinger-Park | ▶ Olympiapark                  |
| ▶ Ottingerwiese      | ▶ Wertheimsteinpark   | ▶ Parkanlage Börnergasse       |
| ▶ Raimund-Zoder-Park | ▶ Rothschildgarten    | ▶ Parkanlage 12.-Februar-Platz |
| ▶ Weinbaugebiete     | ▶ Wienerwald          |                                |

## **Wanderwege**

Die Stadtwanderwege verlaufen entlang der Höhenzüge des Wienerwalds, vom Nußberg über das Kahlenbergerdorf, den Kahlenberg über den Cobenzl hin nach Sievering. Auch der Rundumadumweg ist entlang der Bezirksgrenze im Wienerwald gelegen. Entlang der Donau und des Donaukanals verlaufen Freizeitwege, welche zur Erholung genutzt werden.

- ▶ Stadtwanderweg 1 und 1a
- ▶ Stadtwanderweg 2
- ▶ Rundumadumweg
- ▶ Promenade entlang Donau
- ▶ Freizeitweg entlang Donaukanal

## **3.6 Freizeit und Kultur**

Im 19. Bezirk gibt es einige größere und auch kleinere Sport- und Kulturstätten. Insbesondere ist der 19. Bezirk für seine Weinbaugebiete und die Heurigen weltweit bekannt. An der Donau befindet sich eine Schiffsanlegestelle für Kreuzfahrtschiffe.

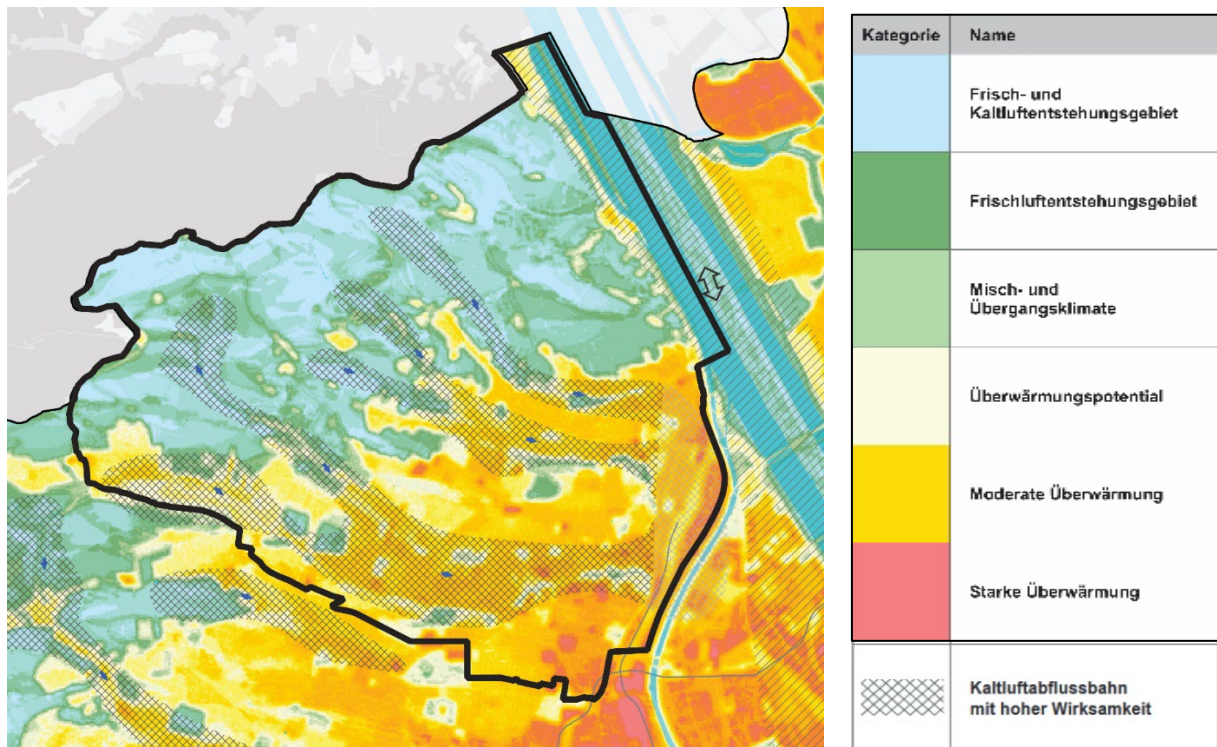
### **Freizeit und Kultureinrichtungen (Auswahl)**

- ▶ Döblinger Bad
- ▶ Krapfenwaldlbad
- ▶ Sportplatz Hohe Warte
- ▶ Familien-Bad im Hugo-Wolf-Park
- ▶ Wienerwald Erholungsgebiete z.B. Cobenzl, Kahlenberg, Nußberg, Donauufer etc.
- ▶ Heurigenorte
- ▶ Beethoven Museum
- ▶ Bezirksmuseum
- ▶ Museum im Karl-Marx-Hof
- ▶ Schiffsanlegestelle Nußdorf

## **3.7 Hitzeanalyse**

Durch die Nähe zum Wienerwald und die großen Freiraumflächen wird im 19. Bezirk eine weniger starke Überhitzung prognostiziert als in den innerstädtischen Bezirken. Für die bebauten Bereiche weißt die Stadtklimaanalyse in großen Teilen eine moderate Überwärmung aus. Im Betriebsgebiet Heiligenstadt (inklusive dem Stadtquartier Muthgasse) und in Teilen des dichter bebauten, südlichen Bereichs des Bezirks ist (ohne zusätzliche Maßnahmen) mit starker Überwärmung zu rechnen. Andererseits profitieren Teile des Bezirks von den nächtlichen Kaltluftströmen aus dem Wienerwald.

Abbildung 7 Hitzekarte Wien



Quelle: Stadt Wien (2020)<sup>19</sup>

### 3.8 Verkehrsunfälle

Im Jahr 2021 gab es insgesamt 254 bei Verkehrsunfällen verletzte Personen, davon waren 3 Kinder auf dem Schulweg, in Döbling.<sup>20</sup>

In den vergangenen Jahren gab es an folgenden Straßenabschnitten mehrere Unfälle mit Personenschaden zwischen Fußgänger:innen und Pkw:<sup>21</sup>

- ▶ Muthgasse / Gunoldstraße
- ▶ Schegargasse / Billrothstraße
- ▶ Billrothstraße nahe der Peter-Jordan-Straße
- ▶ Obkirchergasse / Karl-Mark-Gasse
- ▶ Nußdorfer Platz

<sup>19</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf>

<sup>20</sup> Stadt Wien <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/unfaelle/>

<sup>21</sup> Statistik Austria <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/>

### 3.9 Akteur:innen in Döbling

Eine Einbindung der Akteur:innen vor Ort kann viel zu einer gelungenen Umsetzung der Fußverkehrsstrategie beitragen. Folgende Akteur:innen sind in Döbling aktiv.

#### **Einkaufsstraßen**

- ▶ IG Kaufleute Döblinger Hauptstraße (samstags rund 4.000 Passant:innen)
- ▶ Obkirchergasse (samstags rund 3.000 Passant:innen)<sup>22</sup>
- ▶ Heiligenstädter Straße
- ▶ Einkaufsgebiet Nußdorf

#### **Tourismusverein Döbling**

Verein zur Förderung des Döblinger Tourismus und Erhaltung der Weinbaukultur.

- ▶ z.B. Buschenschank und Heurigenkalender<sup>23</sup>
- ▶ Weinbauvereine und Obleute

#### **Zielgebiet Stadtentwicklung Muthgasse**

Im Umfeld der Muthgasse entsteht ein gemischt genutztes Stadtquartier. Dazu wurde ein eigenes Zielgebietsmanagement mit einer Programmkoordinatorin eingesetzt.

- ▶ Zielgebietskoordinatorin Muthgasse (Stadt Wien, MA 21)

#### **Vienna Business District Nord**

- ▶ Stadtteilmanagement für Betriebsansiedelungen - in Vorbereitung (Stadt Wien, MA 25)

---

<sup>22</sup> Stadt Wien, Wirtschaftskammer Wien (2016): Passantenzählung 2016 mit Entwicklung der Passantenzahlen in Wiener Geschäftsstraßen: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008496.pdf>

<sup>23</sup> Tourismusverein Döbling (2022): <http://tourismusdoebbling.at/>

## 4 Defizitanalyse

In dem Arbeitsschritt werden ausgewählte Problembereiche dargestellt. Dabei kann es sich unter anderem um bauliche Mängel wie nicht ausreichend breite Gehsteige, Gefahrenstellen, punktuelle oder lineare Barrieren, fehlende Aufenthaltsqualität handeln. Verortet sind die 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. Aufbauten, 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 Defizitplan markiert.

### 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:

- ▶ linienförmig z.B. Hauptverkehrsstraßen, Bahntrassen
- ▶ flächenförmig z.B. größere undurchlässige Gebiete
- ▶ topographisch z.B. in Form von Steigungen oder Stiegen; Flussläufen wie Donau und Donaukanal
- ▶ punktförmig z.B. fehlende Querungshilfen oder VLSA mit langen Wartezeiten, Verstellen von Gehsteigen durch Hindernisse
- ▶ temporär z.B. Baustellen, falsch abgestellte Fahrzeuge, mangelnde Schneeräumung

Abbildung 8 Fußverbindung über Treppen, z.B. Weimarer Straße und Krottenbachstraße; Leidesdorfasse



Quelle: komobile

### 4.3 Gefahrenstellen am Schulweg

Die Schulwegpläne der Stadt Wien<sup>24</sup> werden von der MA 46 und der AUVA ausgearbeitet und sollen die Kinder auf gefährliche Stellen aufmerksam machen. Für 11 Schulen in Döbling wurden diese Pläne erstellt. Darin sind Gefahrenstellen bzw. kritische Bereiche, wo erhöhte Vorsicht für die Schulkinder geboten ist, eingetragen. Die dort mit „Gefahr“ gekennzeichneten Stellen sind im Plan Nr°02 Defizitanalyse hervorgehoben.

Eine Evaluierung dieser Schulwegpläne für alle Schulen im Umfeld des Stadtquartiers Muthgasse wäre zweckmäßig, um auf die im städtebaulichen Rahmenplan vorgesehene Integration von Wohnnutzung zu reagieren.

### 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 Döbling im Süden, in einigen Seitengassen der Döblinger Hauptstraße, in den dichten Wohnbereichen in Sievering (z.B. Budinskygasse) sowie im Stadtquartier Muthgasse 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 Querungsmöglichkeiten 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.

---

<sup>24</sup> Schulwegpläne 19.Bezirk: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk19>

Im historischen Bestand an den Abhängen des Wienerwalds stellt die barrierefreie Gestaltung der Wegführung immer wieder eine besondere Herausforderung dar und erfordert dabei oft individuelle, kreative Lösungen.

## **4.5 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden**

Im dichtbebauten urbanen Gebiet und den schmalen Gassen mit teilweise noch charakteristisch dörflichen Strukturen stoßen viele Nutzungen auf engem Raum aneinander. Fußgänger:innen stellen die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden dar und das Konfliktpotential ist groß.

- ▶ Mischverkehr und fehlende Infrastruktur

Dort, wo wenig öffentlicher Raum für die aktive Mobilität vorhanden oder Mischverkehr erlaubt ist, kann es aufgrund des Platzmangels zu Konflikten zwischen Fußgänger:innen und anderen Verkehrsteilnehmer:innen kommen; z.B. gemischte Geh- und Radwege, Kreuzungsbereiche mit nicht ausreichend großen Aufstellflächen.

- ▶ Überhang Kfz auf den Gehsteig

Durch das Hineinragen von Kfz-Fahrzeugteilen auf den Gehsteig 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.

- ▶ E-Scooter auf Gehsteigen

E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Dennoch weichen Scooter-Fahrer:innen oft auf den Gehsteig aus oder die Scooter werden am Gehsteig abgestellt, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr und Hindernissen führt. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Scooter-Fahrer:innen die gültigen Regeln kennen. Eine zielgerichtete Kampagne könnte hier Abhilfe schaffen.

## 5 Zielnetz

Auf Basis der Bestandsanalyse wird ein Wunschliniennetz für den Fußverkehr, welches wichtige Quellen und Ziele wie lokale Zentren, historische Ortskerne, Schulwege und öffentliche Umsteigeknoten sowie Freizeitwege und Wanderausgangspunkte unter Berücksichtigung von direkten Wegeverbindungen, entworfen und planlich dargestellt. Abgebildet ist das Zielnetz im Plan Nr°03 Zielnetz (siehe Anhang).

Hervorgehoben werden

- ▶ Lokale Zentren: dichtes Wohngebiet, ÖV-Haltestellen, Einkaufsstraßen, Kunst und Kultur, medizinisches Angebot, u.dgl.
- ▶ Freiraum: Erholungsgebiete, Grünräume, Parkanlagen
- ▶ Bildungsstandort: Schulstandort mit mindestens zwei Schulen, Universitäten
- ▶ Freizeit und Sportstätten: Öffentliche Schwimmbäder, öffentliche Sportplätze, Wanderausgangspunkte
- ▶ Entwicklungsgebiete: z.B. Stadtquartier Muthgasse

### Hauptwegenetz

Das Zielnetz verbindet die wichtigen Fußgängerrouen entlang des Bezirks miteinander und berücksichtigt sowohl bestehende Verbindungen als auch geplante zukünftige Entwicklungen. Es umfasst wichtige stark begangene Wege als auch attraktive Abkürzungen und Durchgänge, und wird durch verkehrsberuhigte Netzschlüsse erweitert. Schulen sind in das Netz integriert.

### Freiraumnetz

Das Hauptwegenetz wird durch die von der Stadt Wien definierten Wanderwege und das Freiraumnetz (Leitbild Grünraume Wien) ergänzt. Das Freiraumnetz verbindet Parks und Erholungsgebiete. Es soll möglich sein, dass alle Anwohner:innen das Grünraumnetz in ca. 250 m erreichen können.



## 6 Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen eines attraktiven Fußwegenetzes zu erreichen, werden auf Basis der Zielsetzungen konkrete Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und geplanten Entwicklungen ausgearbeitet.

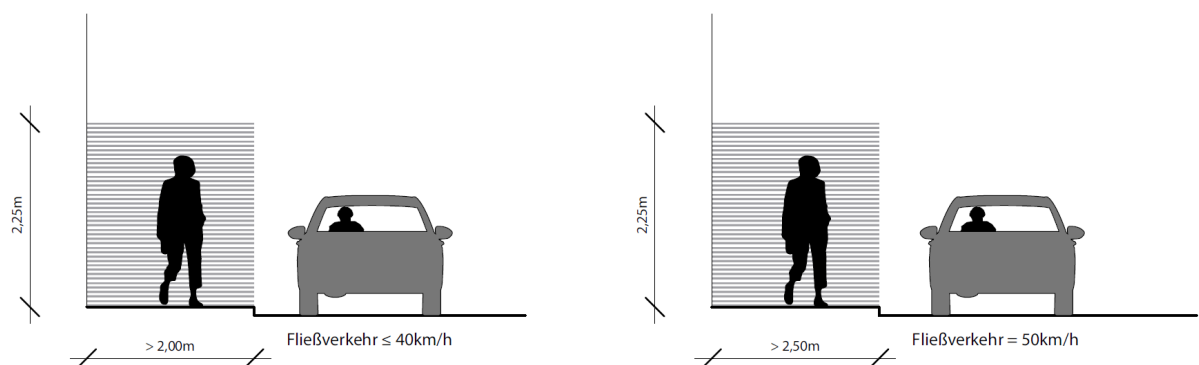
Die Kategorien beziehen sich auf Vorschläge baulicher Maßnahmen und Maßnahmen zur Raum- und Siedlungsentwicklung sowie Bewusstseinsbildung. Insbesondere sollen die typischen Strukturen mit den historischen Ortskernen bewahrt werden, eine Vernetzung untereinander verbessert und Barrieren abgebaut werden. Die peripheren Gebiete in der Hanglage sollen fußläufig besser an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden. Konkrete Maßnahmen konzentrieren sich verstärkt auf Bereiche mit höheren Wohndichten und geringeren Anzahl an Grün- und Freiräumen ein höherer Handlungsbedarf besteht.

### 6.1 Handlungsfeld 1 Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs

#### Breitenbedarf

Gemäß den gültigen Planungsrichtlinien beträgt die Breite eines Gehsteiges mind. 2 m. Bei der Ermittlung der notwendigen Breite ist zusätzlich zur Mindestbreite auch die Anzahl der Passant:innen und das bequeme nebeneinander Gehen oder Begegnen zu berücksichtigen. Weiters ist die Umgebung miteinzubeziehen; bei einer seitlichen angrenzenden Nutzung beispielsweise durch ÖV-Haltestellen oder Geschäften, bei angrenzenden Kfz-Stellplätzen oder parallelen Fahrbahnen mit einer zulässigen Geschwindigkeit ab größer 40 km/h ist ein Breitenzuschlag vorzusehen.

Abbildung 9 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

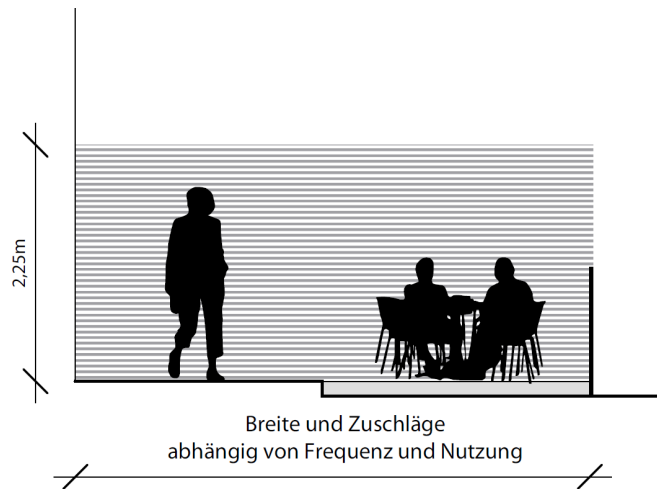
Auch sollten entsprechend der Frequenz, entweder dauerhaft z.B. bei Einkaufsstraßen oder punktuell zu Stoßzeiten, z.B. Schulen, Veranstaltungen, zusätzliche Breiten berücksichtigt werden.

Bestimmung der Wegbreiten, abhängig von:

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

► Angrenzende Nutzung

Abbildung 10 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 Anpassung Gehsteigbreiten**

---

Entlang mehrerer Straßenzüge gibt es Gehsteigbreiten unter 2 m. Vor allem bei angrenzenden oder intensiven Nutzungen, wie Handel oder Haltestellen sollte ausreichend Fläche für den Fußverkehr zur Verfügung stehen. Um eine sinnvolle Neuorganisation des Straßenraums zum Vorteil des Fußverkehrs zu gestalten, sollten Gehsteigbreiten von mindestens 2,5 m angedacht werden.

Straßenzüge, die abschnittsweise beidseitig Gehsteigbreiten von unter 2 m aufweisen:

- In den Seitengassen der Döblinger Hauptstraße: u.a. Pokornygasse, Pyrkerstraße, Hofzeile
- Oberdöbling; u.a. Hofzeile, Lannerstraße, Weimarer Straße, Vegagasse, Blaasstraße, Reithlegasse, Felix-Mottl-Straße, Gustav-Tschermak-Gasse
- Unterdöbling; u.a. Formanekgasse, Iglaseegasse, Scheibengasse, Silbergasse
- Sievering; u.a. Abschnitte der Sievinger Straße, Kaasgrabengasse, Brechergasse, Friedlgasse, Budinskygasse, Rodlergasse
- Grinzing; u.a. Himmelstraße, Cobenzlgasse, Schreiberweg, Grinzing Steig, Straßergasse
- Nußdorf und angrenzende Straßenzüge; u.a. Kahlenberger Straße, Hackhofergasse, Eroicagasse, Eisenbahnstraße, Amalergasse, Hammerschmidtgasse, Springsiedelgasse
- Stadtquartier Muthgasse: Abschnittsweise sind die Gehsteige diverser Straßen im Stadtquartier unter 2m breit. Aufgrund der besonderen Bedeutung als urbane Achse für das

gesamte Stadtquartier sollten die Gehsteige der Muthgasse mindestens auf 2,5-3,0 m verbreitert werden.

Abbildung 11 Geringe Gehsteigbreiten, z.B. Nußdorf, Kahlenberger Straße



Quelle: komobile

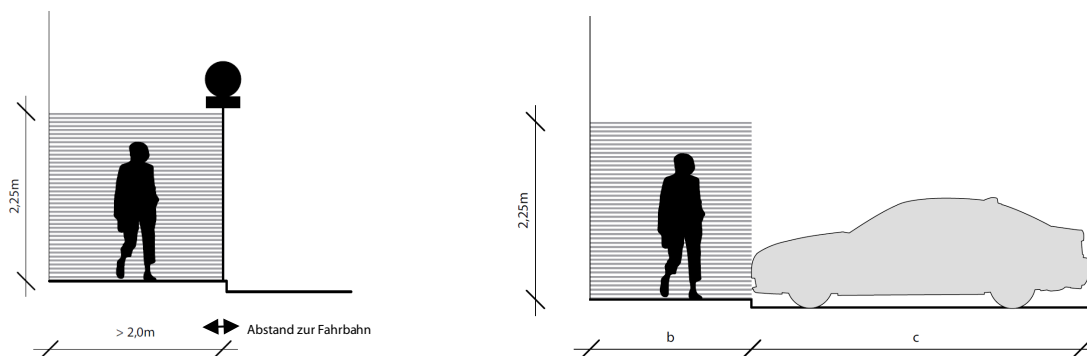
## Maßnahmen Freihaltung des Gehsteigs

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 Durchgangsbreite (begehbaren Fläche) und zu Hindernissen entlang der Gehlinie.

Zu den Hindernissen zählen Recyclingcontainer, Werbetafeln, parkende Pkws, Beleuchtungsmaste, Oberleitungsmaste, die nicht mehr benötigt werden, etc. Die Unterordnung des Fußverkehrs gegenüber dem MIV führte in der Vergangenheit dazu, dass 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 neuen StVO dürfen Verkehrszeichen direkt am Fahrbahnrand situiert werden, wodurch der Gehsteigbereich frei bleibt.

Abbildung 12 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.  
Bsp.: Oberleitungsmast am Gehsteig vor ON 111 Sievinger Straße
- ▶ Verkehrszeichen dürfen direkt am Gehsteigrand aufgestellt werden,
- ▶ Fahrzeugteile dürfen nicht mehr auf Gehsteige hineinragen.

## **Maßnahmen Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs anheben**

---

Um die Umfeldqualität der Anrainer:innen und Nutzer:innen zu verbessern, können Straßen und Gassen in andere Straßenkategorien, welche den Fußverkehr fördern, umgewandelt werden. Konkret kann dies durch Änderung in beispielsweise Wohnstraßen, Fußgängerzonen oder Begegnungszonen erfolgen. Im 19. Bezirk gibt es derzeit keine ausgewiesene Fußgängerzone.

Eine kostengünstige Möglichkeit ist die Ausweisung mit einem (abschnittswisen) Fahrverbot (ausgenommen Radverkehr), wodurch Fußgänger:innen die Fahrbahn legal benützen können. Außerdem können ganze Fahrspuren und Nebenfahrbahnen oder Kfz-Parkspuren in Gehsteige und Aufenthaltsbereiche umgewandelt werden.

- ▶ Umgestaltung von Straßen in Fußgängerzonen; z.B. Sonnbergplatz
- ▶ Umgestaltung von Straßen in Wohnstraßen oder deren Aufwertung; z.B. Nußwaldgasse
- ▶ Umgestaltung von Straßen in Begegnungszonen oder deren Aufwertung; z.B. Nußdorfer Platz, Probusgasse
- ▶ Auflassung Nebenfahrbahn; z.B. Heiligenstädter Straße, Grinzinger Allee
- ▶ Prüfung, ob Parkspuren in der Anzahl benötigt werden, Bsp. Döblinger Hauptstraße, Umwandlung in attraktiven Seitenbereich oder Gehsteig
- ▶ Überbreite Fahrspuren verschmälern; z.B. Heiligenstädter Straße, Muthgasse
- ▶ Linksabbieger entfernen, z.B. Michael-Neumann-Gasse
  
- ▶ Muthgasse

In der Muthgasse ist vorgesehen, die Fahrbahn zu verschmälern und dafür die Gehsteige zu verbreitern und auch Multifunktionsstreifen (Grün, Aufenthaltsflächen, Ladezonen) zu integrieren.

- ▶ Himmelstraße/Cobenzlgasse

Die Gehsteigbreiten in der Himmelstraße sind sehr gering, vor allem in Hinsicht der hohen Frequenz an Fußgeher:innen zwischen der Straßenbahnstation Grinzing und den Weinbergen, Heurigen und dem Naherholungsgebiet. Die Einbahn in der parallelgeführten Cobenzlgasse wäre eine alternative Route für Zu-Fuß-Gehende, wenn man das Betreten der Fahrbahn für den Fußverkehr erlaubt und attraktiver gestaltet (z.B. Begegnungszone). Die Dreiecksinsel an der Gabelung der beiden Straßen bietet wenig Aufenthaltsqualität. Es gibt Pläne des Bezirks diesen Bereich attraktiver zu gestalten.

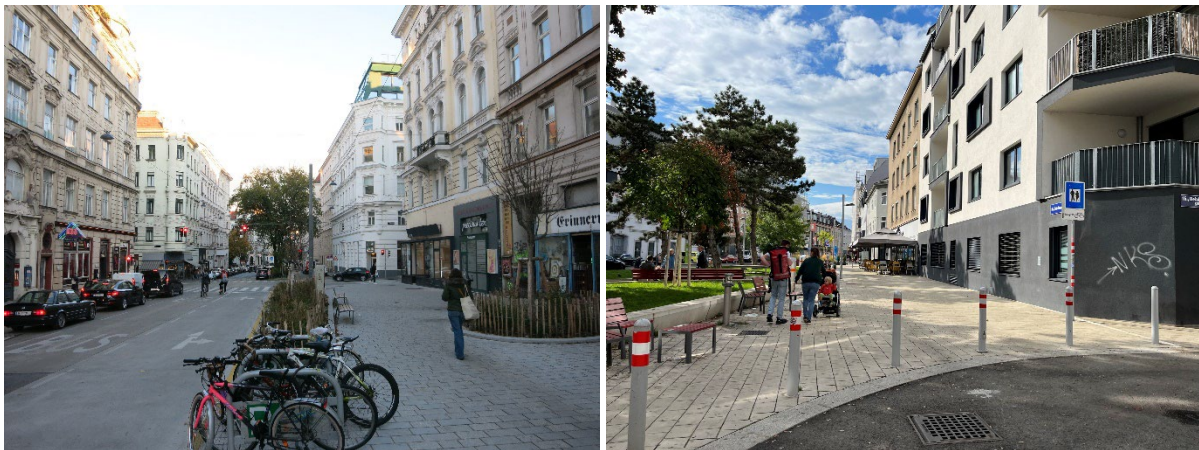
► Gatterburggasse

Die Integration des begrünten Freiraumes, der mittwochs als Wochenmarkt genutzt wird, sowie die Umgestaltung des Parkplatzes zu einem attraktiven Aufenthaltsbereich können eine Ruhezone zwischen den zwei stark befahrenen Hauptverkehrsachsen Billrothstraße und Döblinger Hauptstraße schaffen. Die umliegenden Kindergärten, VHS und Sozialeinrichtungen können davon ebenso profitieren.

### **Aufwertung Nebenfahrbahnen**

Nebenfahrbahnen dienen dem ruhenden Verkehr, das heißt dem Abstellen von Kfz, und dürfen nicht zum Durchfahren genutzt werden. Um den Verkehrsraum von Straßen mit Nebenfahrbahn und hohem MIV-Aufkommen für Zu-Fuß-Gehende attraktiver zu gestalten, kann die Nebenfahrbahn nach Möglichkeit für den Fußverkehr aufgewertet werden. Dafür eignet sich das Instrument der Fußgängerzone oder die Umgestaltung zu einem Platz.

Abbildung 13 Beispiel Umgestaltung Nebenfahrbahn zu Aufenthaltsfläche, z.B. Burggasse, Friedmanngasse



Quelle: komobile

► Grinzinger Allee

Die Grinzinger Allee zwischen Sieveringer Straße und Hungerbergstraße weist in diesem Bereich eine Nebenfahrbahn auf und hat einen Straßenquerschnitt von ca. 35 m. Der Seitenbereich wird als Parkplatz vom MIV genutzt. Hier könnte eine Aufwertung erfolgen, insbesondere vor dem Pensionist:innenheim und dem Kindergarten.

► Heiligenstädter Straße

Die Nebenfahrbahn entlang des Karl-Marx-Hofes, abschnittsweise beidseitig, wird aktuell als Parkstreifen genutzt. Die vielen Bestandsbäume und die dichte Wohnbebauung bieten Potential für schattige Verweilräume und Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr.

## Verkehrsberuhigung vor Schulen

Vor einigen Schulen (z.B. VS-Pantzergasse in der Wohnstraße) im Bezirk gibt es bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. 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.

Folgende Schulvorplätze könnten aufgewertet werden:

- ▶ VS Grinzinger Straße (Grinzinger Straße 88): Fahrbahnschwellen, Entfall von Kfz-Stellplätzen zugunsten einer Gehsteigverbreiterung bzw. eines Schulvorplatzes
- ▶ Billrothgymnasium (Billrothstraße 26-30)
- ▶ Döblinger Gymnasium (Gymnasiumstraße 83)
- ▶ Mittelschule Pyrkergrasse
- ▶ VS Oskar-Spiel-Gasse; z.B. Wohnstraße
- ▶ Schulen in der Hofzeile und Döblinger Hauptstraße
- ▶ VS Flotowgasse; z.B. Verlegung Recycling Container
- ▶ VS Pantzergasse; z.B. Aufwertung Wohnstraße

Abbildung 14 Schuleingang Döblinger Gymnasium, Gymnasiumstraße und Volksschule und Hort Wohnstraße Pantzergasse



Quelle: komobile

## Maßnahmen Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum

---

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

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

stoßweisen Auslastung vor Gebäuden soll genügend Fläche für den Fußverkehr und zum Aufhalten zur Verfügung stehen.

Ausgewählte Haltestellen mit erhöhtem Handlungsbedarf sind unter anderem:

- ▶ Straßenbahn-Station „Barawitzkagasse“ auf der Hohe Warte: Wartehaus auf schmalem Gehsteig
- ▶ Autobus-Haltestelle Ruthgasse vom Westen kommend, oder über Umweg zugänglich
- ▶ Autobus-Haltestelle Boschstraße/Halteraugasse: geringe Gehsteigbreiten und Recycling-Container
- ▶ Autobus-Haltestelle Grinzing: geringe Gehsteigbreiten

## **Maßnahmen Querungshilfen**

---

Besonders an stärker befahrenen Straßen oder bei wichtigen Zielen wie ÖV-Haltestellen sollen in Abständen von höchstens 200 m Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen angeboten werden, um Umwege für den Fußverkehr oder ungesichertes Queren zu vermeiden. Ausgetretene Trampelpfade zeigen die Wunschlinien der Fußgänger:innen auf. Querungshilfen können in Form von Schutzwegen oder Mittelinseln, zum Ermöglichen des Querens in zwei Etappen, oder auch fußgeherfreundlichen VLSA angeboten werden. Gehsteigvorziehungen, sogenannte „Ohrwaschel“, sorgen für erweiterte Sichtbeziehungen und eine Verkürzung der Querungslänge und erhöhen somit die Verkehrssicherheit. Eine Verkürzung der Querungslänge kann weiters durch Verschmälerung der Fahrbahnen oder Errichtung von Mittelinseln erfolgen. An Querungen über Nebengassen sollen durchgezogene Gehsteige (Straße wird auf Gehsteigniveau angehoben) errichtet werden. Kreuzungsplateaus können angehoben werden, um ein niveaufreies Queren zu ermöglichen. An Kreuzungen sollen Schutzwege über alle möglichen zu querenden Relationen gekennzeichnet werden, um direkte Querverbindungen sicherzustellen. Vor den Schutzwegen soll eine ausreichend große Aufstellfläche sein, die anschließenden Schutzwege sollen ausreichend breit sein, angepasst an die Frequenz.

- ▶ Querungshilfen in Form von Schutzwegen und fußgeherfreundlichen VLSA
- ▶ Fahrbahnteiler zum Queren auf zwei Etappen (Mittelinseln)
- ▶ Gehsteigvorziehungen
- ▶ Niveaugleiche Querungsmöglichkeiten durch Gehsteigdurchziehungen und niveaufreie Kreuzungsplateaus
- ▶ Verkürzung der Querungslänge, z.B. Verschmälerung oder Auflassung von Fahrstreifen
- ▶ Schutzwege über alle Relationen

An folgenden Straßen gibt es beispielsweise keine Querungshilfen oder nur in großen Abständen:

- ▶ Billrothstraße
- ▶ Budinskygasse
- ▶ Döblinger Gürtel

- ▶ Felix-Mottl-Straße
- ▶ Gugitzgasse
- ▶ Gustav-Tschermak-Gasse
- ▶ Gymnasiumstraße
- ▶ Heiligenstädter Straße
- ▶ Himmelstraße – Cobenzlgasse
- ▶ Kahlenberger Straße
- ▶ Krottenbachstraße (u.a. Kreuzung zur Obkirchgasse)
- ▶ Muthgasse (nördlicher Abschnitt)
- ▶ Rodlergasse (zwischen Hutweidengasse und Saileräckergasse)
- ▶ Springsiedelgasse
- ▶ Wiener Vororte Straße: Gunoldstraße - Barawitzkagasse - Ruthgasse – Silbergasse – Krottenbachstraße – Cottagegasse – Peter-Jordan-Straße

Abbildung 15 Fahrbahnteiler zur Erleichterung der Querung für den Fußverkehr, z.B. Heiligenstädter Straße, Gymnasiumstraße



Quelle: komobile

An der Kreuzung Hans-Richter-Gasse/Hartäckerstraße/Blaasstraße/Marianne-Schönauer-Gasse wurden bereits Maßnahmen zur Errichtung von Querungshilfen getroffen. Ähnlich kann auch die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr an folgender Kreuzung angehoben werden:

- ▶ Cottagegasse/Chimanistraße/Hartäckerstraße



## 6.2 Handlungsfeld 2 Abbau von Barrieren und Lückenschlüssen

### Maßnahmen Verbindungen über Barrieren

---

Um Umwege für den Fußverkehr zu vermeiden, sollen möglichst direkte Wegeführungen angeboten werden. Im 19. Bezirk stellen insbesondere die Bahntrassen und die Bundesstraßen mit autobahnähnlichem Charakter massive Barrieren dar. Wo es Unter- bzw. Überführungen gibt, sollen diese möglichst hell und der Gehweg mit Abstand zum MIV gestaltet werden.

Die Zugänglichkeit zur Donau und zum Donaukanal sind nur punktuell über Unter- oder Überführungen der Franz-Josefs-Bahn oder Überführungen bzw. Stege über die Nußdorfer Lände möglich.

Der 20. Bezirk kann zu Fuß über die Schemerlbrücke, den Nußdorfer Steg und den Döblinger Steg erreicht werden.

Barrieren:

- ▶ Franz-Josefs-Bahn mit den Bahnhöfen Heiligenstadt und Nußdorf
- ▶ U6 Trasse
- ▶ S 45 Trasse
- ▶ Aufgelassene Trasse der alten Stadtbahn
- ▶ Klosterneuburger Hochstraße (B14)
- ▶ Nußdorfer Lände (B227)

Abbau der Barrieren durch:

- ▶ Schaffung von mehreren Zugangsmöglichkeiten zum Donaukanal
- ▶ Fußläufige Anbindung des Entwicklungsgebiets Muthgasse an den Bhf. Heiligenstadt, Donaukanal, Freiräumen wie Wertheimsteinpark
- ▶ Verbesserung der Durchwegung im Stadtquartier Muthgasse
- ▶ Verbesserung der barrierefreien Wegeführung bei Niveausprüngen (Grüne Achse, Donaukanal, etc.)

### Unter- und Überführungen

Unterführungen sind oftmals unattraktiv für den Fußverkehr und dies wirkt sich auf das subjektive Sicherheitsgefühl von Zu-Fuß-Gehenden aus. Eine ausreichende Beleuchtung, die Abschirmung von negativen Einflüssen durch den MIV und ausreichende Gehsteigbreiten, um anderen Personen ausweichen zu können, sind bei der Gestaltung von Bedeutung. Bei Überführungen fehlt oft eine barrierefreie Alternative.

Attraktivierung von:

- ▶ Unterführung Mooslackengasse zwischen Boschstraße und Muthgasse
- ▶ Überführung Rampengasse (Franz-Ippisch-Steg) Richtung Döblinger Steg nur über Stufen erreichbar
- ▶ Skywalk Spittelau: Konflikte mit dem Radverkehr

- ▶ Gunoldstraße zwischen Heiligenstädter Straße und Muthgasse/Donaukanal/Brigittenau: Unterführung entlang 5-spuriger Zubringerstraße, hohe Lärmbelastung trotz Sanierung
- ▶ FG-Unterführung Nußdorf Richtung Donau
- ▶ Unterführung Sickenberggasse Richtung Nußdorfer Lände
- ▶ Unterführung Heiligenstadt Bahnhof
- ▶ Steg beim Autohaus Heiligenstädter Straße öffentlich zugänglich machen
- ▶ Unterführung Döblinger Gürtel/Nußdorfer Straße von viel MIV geprägt

Der städtebaulichen Rahmenplan Stadtquartier Muthgasse beinhaltet folgende Verbindungen:

- ▶ Steg zum bzw. über den Donaukanal auf Höhe der Mooslackengasse
- ▶ Brücke über Gunoldstraße zur Anbindung des südlichen Areals an die „grüne Achse“
- ▶ Zusätzlicher südlicher U4-Zugang mit Querung der ÖBB-Trasse (ca. Höhe Muthgasse 7/ Felix-Braun-Gasse)
- ▶ Anbindung Areal Gunoldstraße Süd an das „Gleisdreieck“
- ▶ Ehemalige Stadtbahnbögen: Nutzung als Mobilitätsachse mit Anbindung an das Umfeld

Abbildung 16 Unterführung, z.B. Nußdorf und Mooslackengasse



Quelle: komobile

## Maßnahmen Durchwegungen und Lückenschlüsse

---

### Sichtbarmachung von Durchwegungen

Durch öffentliche oder halböffentliche Durchwegungen können Umwege vermieden und Erreichbarkeiten für den Fußverkehr verbessert werden. In Döbling gibt es bereits ein relativ gutes Fußwegenetz durch Siedlungsgebiete, Parks oder Gemeindebauten, die verkehrsberuhigt, aber nicht allseits bekannt sind. 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. Durch eine Öffnung von Wegen für den Fuß- und Radverkehr, wie z.B. von der Krottenbachstraße zur Leidesdorfgasse können Umwege erspart werden, und dies wirkt sich positiv auf den Fußverkehr aus.

Auf dem Verkehrszeichen „Sackgasse“ kann ein Zusatzschild angebracht werden, dass es möglich ist den Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzusetzen (siehe 33. StVO-Novelle Radverkehr und Fußverkehr 2022).

Beispiele von für den Fußverkehr geöffnete Straßen:

- ▶ Borkowskigasse nur für Fußverkehr offen (Kfz-Einfahrt nur für Berechtigte)
- ▶ Wenkebachgasse (Fahrverbot in Siedlungsgebiet; Gehweg)
- ▶ Willi-Forst-Weg (gekennzeichnet als „Privatstrasse“, „Kein Durchgang“, im Flächenwidmungsplan als Verkehrsfläche bzw. öffentlicher Durchgang ausgewiesen)
- ▶ Blanche-Aubry-Weg bzw. Siolygasse (mit „Weg zur Hackenberggasse“ gekennzeichnet)
- ▶ Aslangasse
- ▶ Börnergasse (Sackgasse ausgenommen Radverkehr)

Abbildung 17 Durchwegung für Fußverkehr, z.B. zwischen Schätzgasse, Kahlenberger Straße und Hammerschmidtgasse und Hackhofergasse und Nußdorfer Platz



Quelle: komobile

### **Barrierefreie Lückenschlüsse**

Ein dichtes Fußwegenetz und die Vernetzung sind wesentliche Elemente, um das Zu-Fuß-Gehen attraktiv zu machen. Durch die Topographie in Döbling gibt es stellenweise Fußverbindungen, welche aber aufgrund der Steigungen, Barrieren oder Stiegen nicht für alle zugänglich sind.

Nach Möglichkeit sollen barrierefreie Lückenschlüsse hergestellt werden.

- ▶ Wertheimsteinpark
- ▶ Pokornkygasse
- ▶ Franz-Ippisch-Steg
- ▶ Stiege zw. Weimarer Straße und Krottenbachstraße
- ▶ Stadtquartier Muthgasse: Anbindung „Grüne Achse“ an die Grinzinger Straße/Muthgasse
- ▶ Stadtquartier Muthgasse: Anbindung zukünftiger Park (Höhe Muthgasse 25) an die Muthgasse
- ▶ Stadtquartier Muthgasse: Anbindung Stadtquartier an den Donaukanal (Höhe Mooslackengasse)

## Maßnahmen Aufwertung „Desire Lines“

---

Trampelwege oder auch sogenannte „Desire Lines“ (aus dem englischen „desire“: Wunsch) zeigen den Bedarf einer Fußverbindung oder Abkürzung auf. Diese offensichtlich benötigten Wegeverbindungen sollen durch Ausbau inkl. Beleuchtung zu einer adäquaten Gehverbindung ausgebaut werden.

Die tatsächlich zurückgelegten Wege können mittels Gehlinien-Erhebung erfasst werden und bilden eine Grundlage für zukünftig notwendigen Querungsmöglichkeiten. So sind z.B. Schutzwege, Mittelinseln oder Gehsteigabsenkungen nach Möglichkeit dort anzubringen, wo Querungsbedarf besteht. Absperrgitter zur Verhinderung des Betretens der Fahrbahn sollen, nach Erfordernis, entfernt werden.

- ▶ Trampelpfad entlang U-Bahntrasse Döblinger Gürtel
- ▶ Abkürzung über die Krottenbachstraße zum Karl-Fellinger-Park
- ▶ Abkürzungen über Grünstreifen, z.B. Heiligenstädter Straße, Grinzinger Straße

Abbildung 18 Abkürzung von der Krottenbachstraße zum Karl-Fellinger-Park, Heiligenstädter Straße



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. Dazu leisten Begrünungen, Rastmöglichkeiten und einladende Aufenthaltsbereiche sowie gegliederte, abwechslungsreiche Fassaden oder Attraktionen im Straßenraum einen wichtigen Beitrag.

### Maßnahmen 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.

Unter anderem folgende Straßenzüge wurden als eintönig eingestuft:

- |  |   |                                     |
|--|---|-------------------------------------|
| ▶ Biedergasse  | ▶ Budinskygasse                               | ▶ Würthgasse                        |
| ▶ Franz-Klein-Gasse  | ▶ Hofzeile                                    | ▶ Hutweidengasse                    |
| ▶ Kreindlgasse   | ▶ Lißbauergasse                               | ▶ Osterleitengasse                  |
| ▶ Pokornygasse   | ▶ Pyrkergrasse<br>(westlicher Bereich)        | ▶ Rathstraße –<br>Neustift am Walde |
| ▶ Rodlergasse  | ▶ Sauerbruggasse                              | ▶ Schegargasse                      |
| ▶ Solingergasse  | ▶ Sommergasse                                 | ▶ Holzgasse                         |
| ▶ Nußdorfer Lände  | ▶ Flotowgasse                                 | ▶ Muthgasse                         |
| ▶ Heiligenstädter Lände  | ▶ Heiligenstädter<br>Straße zw.               | ▶ Michael-Neumann-<br>Gasse         |
| ▶ Mooslackengasse  | ▶ Liechtenwerder Platz<br>und Barawitzkagasse | ▶ Adolf-<br>Raupenstrauch-<br>Gasse |
| ▶ Gunoldstraße   |   |                                     |
| ▶ Heiligenstädter Straße zw.<br>Grinzinger Straße und<br>Nußdorf | ▶ Gugitzgasse                                 |                                     |

Abbildung 19 Lineare Straßenzüge und fehlende Mikrofreiräume, z.B. Sauerburgasse



Quelle: komobile

## Maßnahmen Begrünung und Beschattung

---

Eine Überhitzung in den heißen Monaten wird vor allem im südlichen Teil von Oberdöbling rund um die Billrothstraße und Döblinger Hauptstraße und östlich entlang der Muthgasse vorausgesagt (siehe Abbildung 7 Hitzekarte Wien).

Ein einzelner Baum reicht nicht aus, um das Stadtklima zu verbessern. Effizienter ist das Pflanzen einer Baumreihe mit Kronenschluss, um so einen großzügigen Schatten zu bilden. Für potentielle Baumstandorte müssen die Einbauten (Kanal, Wasser, Gas, Fernwärme, etc.) berücksichtigt werden,

zusätzlich gibt es Vorgaben seitens der Dienststellen der Stadt Wien zu den Abständen zwischen den Bäumen und zu benachbarten Nutzungen wie Hausfassaden.

- ▶ Erhöhung des Grünanteils durch Pflanzung von Bäumen, Sträuchern, Grünflächen
- ▶ Beschattung durch begrünte Pergolas, o.ä.
- ▶ Vernetzung der Freiräume
- ▶ Schaffung von Mikro-Freiräumen

Unter anderem in folgenden Straßenzügen ist wenig bis kein Grün vorhanden:

- |   |                                       |                         |
|---|---------------------------------------|-------------------------|
| ▶ Armbrustergasse   | ▶ Billrothstraße<br>(abschnittsweise) | ▶ Budinskygasse         |
| ▶ Flotowgasse   | ▶ Goltzgasse                          | ▶ Görgengasse           |
| ▶ Greinergasse  | ▶ Zehenthofgasse                      | ▶ Hofzeile              |
| ▶ Hutweidengasse  | ▶ Kahlenberger Straße                 | ▶ Pyrker-gasse          |
| ▶ Osterleitengasse  | ▶ Pokornygasse                        | ▶ Sollingergasse        |
| ▶ Rodlergasse   | ▶ Rudolf-Kassner-Gasse                | ▶ Muthgasse             |
| ▶ Sommergasse   | ▶ Weinberggasse                       | ▶ Holzgasse             |
| ▶ Gunoldstraße  | ▶ Michael-Neumann-Gasse               | ▶ Heiligenstädter Lände |
| ▶ Adolf-Raupenstrauch-<br>Gasse                                     | ▶ Nußdorfer Lände                     | ▶ Mooslackengasse       |
| ▶ Heiligenstädter Straße<br>(nördlicher und<br>südlicher Abschnitt) | ▶ Langacker-gasse<br>(westlich)       | ▶ In der Krim           |

## Maßnahmen Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten

---

Regelmäßige Sitzgelegenheiten, Rastmöglichkeiten, Spiel- und Erfrischungsplätze sowie Begrünung und konsumfreie Schattenplätze steigern das Wohlbefinden im öffentlichen Straßenraum<sup>25</sup>. Die Empfehlung für eine Distanz zwischen den Sitzgelegenheiten beträgt, laut einem Richtwert für mobilitätseingeschränkte Personen, 200 m. Die bereits bestehenden Grünräume und kleinen Parks, die langen Straßenzüge mit den teilweise sehr alten Bäumen im Bezirk bieten viel Schattenraum für die Einrichtung von konsumfreien Verweilplätzen.

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 gestalten<sup>26</sup>.

Bei der Gestaltung von Freiräumen soll der (historische) Charakter von Döbling durch abwechslungsreiches Design gewahrt und eine spezielle Individualität bewahrt werden.

---

<sup>25</sup> Stadt Wien, MA 19 (2021): Sitzfibel

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

Unter anderem in folgenden Straßenzügen können Sitzmöglichkeiten unter Bäumen ergänzt werden:

- ▶ Grinzinger Allee
- ▶ Heiligenstädter Straße (mittlerer Abschnitt, östliche Seite)
- ▶ Ruthgasse (unter Bäumen)

Abbildung 20 (konsumfreie) Sitzmöglichkeit im Schatten, z.B. Obkirchergasse



Quelle: komobile

## Maßnahmen Attraktivierung Plätze

---

Eine attraktive Gestaltung von Plätzen ist ein wesentliches Element zur Anhebung der Aufenthaltsqualität und Erweiterung des öffentlichen Straßenraums. Sowohl größere Plätze als auch kleine Bereiche bieten ein großes Potential für Verweilräume für den Fußverkehr. Im Folgenden sind Beispiele für eine Aufwertung von Plätzen dargestellt.

### Nußdorfer Platz

Aufgrund der derzeitigen Gestaltung bietet der Nußdorfer Platz wenig Aufenthaltsqualität und der Platzcharakter kommt nicht zur Geltung. Der Platz hat großes Potential als Start- und Endpunkt für Wanderungen Richtung Nußdorf und dem Wienerwald sowie der Donaupromenade. Er ist zudem „Entree“ für die Tourist:innen, welche von der Schiffsanlegestelle kommen.

Durch Aufhebung der Einbahnregelung und Zusammenlegung der Fahrbahnen auf der südlichen Seite, könnte der nördliche Platzbereich bis zur Einfahrt zum Lebensmittelhändler verkehrsberuhigt und z.B. als Fußgängerzone oder Begegnungszone ausgewiesen werden.

Durch folgende Maßnahmen könnte der Platz umgestaltet werden:

- ▶ Reduzierung der Stellplätze und Umgestaltung zu einem öffentlichen Freiraum mit mehr Begrünung
- ▶ Änderung der Einbahnregelung und Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen
- ▶ Direkte Wegeführung zur Schnellbahn und Unterführung (Verlängerung der Gehlinie durch Verlegung des geregelten Übergangs)
- ▶ Attraktivierung Unterführung zur Donau

Abbildung 21 Nußdorfer Platz, Stellplätze



Quelle: komobile

### **Nußdorfer Markt**

Dieses relativ kleine Marktgebiet entlang der Heiligenstädter Straße, zwischen Sickenberggasse und Bachofengasse beherbergt mehrere Verkaufsstände und offeriert ein Gastronomieangebot. Er ist Montag bis Samstag geöffnet.

Eine Umgestaltung mit zusätzlicher Bepflanzung und Integration der umliegenden Straßen in den Platz könnten diesen Markt als Grätzltreffpunkt aufwerten.

- ▶ Entfernung der Müllcontainer auf der Seite zur Heiligenstädter Straße
- ▶ Weitere Grünflächen und Begrünung
- ▶ Platz für konsumfreie Sitzmöglichkeiten
- ▶ Integration der östlichen Heiligenstädter Straße (zwischen Markt und Hofer) ins Platzgebiet durch einen verkehrsberuhigten Straßenabschnitt (inkl. Ladezonen und Kurzparkzone)

### **Sonnbergplatz**

Der für Gastronomie und Handel genutzte Platz im Zentrum der Obkirchergasse ist ein hochfrequentierter Aufenthaltsraum und Anziehungspunkt im Bezirk. Dennoch wird er aktuell vom MIV dominiert und bietet wenig Grünraum. Auch in den umliegenden Straßen wie der Obkirchergasse und der Karl-Mark-Gasse herrscht reges Treiben.

Durch eine Reduktion sowohl des fahrenden als auch des ruhenden MIV, könnte der Platz an Attraktivität gewinnen. Dies könnte durch Umgestaltung der anliegenden Straßen in Fußgängerzonen oder Begegnungszonen unter Berücksichtigung von temporären Ladezonen für den Lieferverkehr erfolgen.

- ▶ Einrichtung Begegnungszone oder Fußgängerzone
- ▶ Potential zur Erweiterung in die umgebenden Gassen und den Park vor dem Karl-Mark-Hof
- ▶ Entfernung der Kfz-Stellplätze am Gehsteig in der Karl-Mark-Gasse
- ▶ Attraktive Fußverbindung über Weinberggasse herstellen



Abbildung 22 Sonnbergplatz und Umgebung



Quelle: komobile

### In der Krim - Krimpark

Der Krimpark liegt in einem der dichtesten Wohnviertel des 19. Bezirks. Die verkehrsberuhigte Platzerweiterung in der Budinskygasse verbindet den Park mit der Kirche (Pater-Zeining-Platz). Der Baumbestand im Krimpark und in der anschließenden Scherpergasse ist teilweise 100 Jahre alt und bietet viele schattige Aufenthaltsflächen. Eine Mittelschule befindet sich direkt am Park (In der Krim). Der Vorplatz der Mittelschule könnte durch Ausdehnung des verkehrsberuhigten Bereichs erweitert werden.

- ▶ Verkehrsberuhigung vor Mittelschule Krim
- ▶ Verlegung der Kfz-Stellplätze vom Gehsteig
- ▶ Attraktive Fußverbindung zum Sonnbergpark über Weinbergasse herstellen

### Kreilplatz

Der Platz liegt direkt neben dem Einkaufszentrum Q19 und bietet wenig Verweilmöglichkeiten an.

- ▶ Entsiegelung für Grünflächen, sowie Beschattung durch Bäume
- ▶ Sitzmöglichkeiten am Platz und bei der Bus-Haltestelle
- ▶ Entfernung Parken am Gehsteig

Abbildung 23 Kreilplatz, unattraktiver Aufenthaltsraum



Quelle: komobile

### **Maria-Schaumayer-Platz**

Als Maria-Schaumayer-Platz wird das Gründreieck an der Schnittstelle zwischen der Billrothstraße und Obkirchergasse bezeichnet, welches als Fahrbahnteiler fungiert. Um den Platz herrschen aufgrund der vielen Nutzungen (z.B. die Bezirksvorstehung Döbling, Einkaufsmöglichkeiten und Bank oder Bushaltestelle) ein hohes Fußgänger:innenaufkommen und Verkehrsaufkommen durch den MIV.

Die begrünte Fläche des Maria-Schaumayer-Platzes ist rundherum eingezäunt und kann daher nicht betreten werden. Rundherum gibt es keinen Gehsteig, jedoch an zwei Seiten eine Längsparkspur. Eine Querung des Platzes an dieser Stelle ist nicht vorgesehen und wird durch Absperrgitter verhindert. Die nächste Querungsmöglichkeit über die Achse Billrothstraße – Grinzinger Allee ist ca. 55 m entfernt. Erst nach Verkehrsberuhigungsmaßnahmen könnte eine Umgestaltung und Aufwertung des Platzes mit einer Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr erfolgen.

### **Pfarrplatz**

Der Pfarrplatz mit der Pfarrkirche, dem Beethovenhaus und den Traditionsheurigen ist ein wichtiger geschichtsträchtiger Ortsteil von Grinzing. In der angrenzenden Probusgasse ist bereits eine Begegnungszone eingerichtet. Der Platz wird von Kfz-Stellplätzen dominiert. In den angrenzenden Gassen Probusgasse und Nestelbachgasse erfolgt das Parken am Gehsteig, wodurch die Gehsteigbreite stark eingeschränkt wird. Auch in der angrenzenden Erocagasse ist der Gehsteig sehr schmal bzw. auf einer Seite praktisch nicht vorhanden.

Durch Umgestaltung des Platzes und der angrenzenden Gasse in eine Begegnungszone könnte das Gehen auf der Fahrbahn legalisiert werden.

- ▶ Neuorganisation der Kfz-Stellplätze, um das historische Platzensemble besser zur Geltung zu bringen
- ▶ Einbeziehung der angrenzenden Gassen in eine mögliche Begegnungszone

Abbildung 24 Pfarrplatz



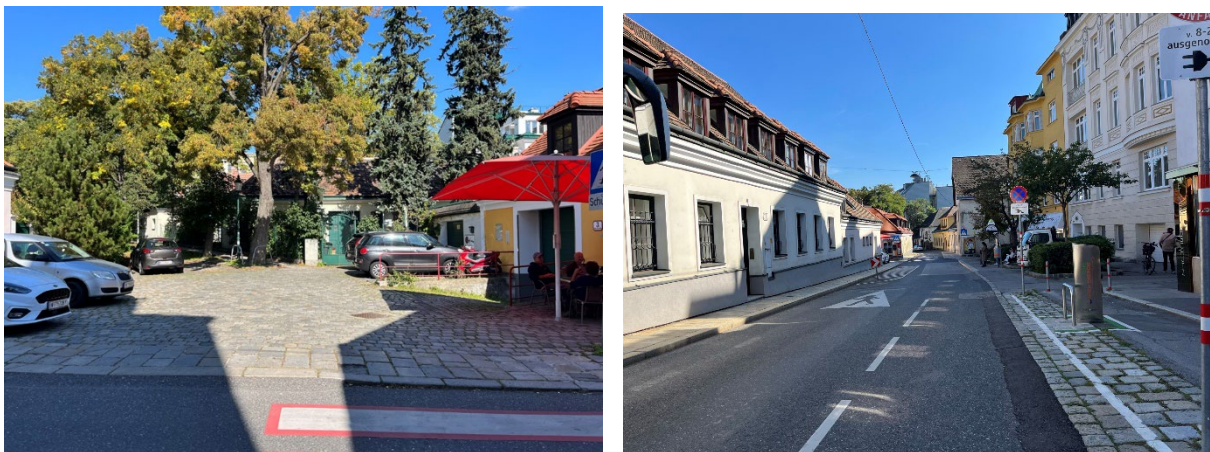
Quelle: komobile

### **Anton-Karas-Platz**

Der Anton-Karas-Platz ist eine Freifläche entlang der Sieveringer Straße. Es gibt einen kleinen Schanigarten vor dem Café, der Rest des Platzes wird zum Abstellen von Kfz benutzt. Hier befindet sich eine Haltestelle des 39A stadteinwärts. Der an den Platz anschließende Fußweg ist eine wichtige Verbindung für Schüler:innen zwischen der Schule und dem ÖV. Damit Kfz den Bus nicht während des Halts in der Station überholen, wurde eine Sperrfläche markiert und ein Sicherheitsbaken aufgestellt. Um die Verkehrssicherheit anzuheben, kann eine Kaphaltestelle (Haltestelle wird bis an den Rand der Fahrbahn vorgezogen) errichtet werden, um das verbotene Überholen des Busses zu verhindern.

- ▶ Attraktivierung des Platzes
- ▶ Errichtung einer Kaphaltestelle zur Anhebung der Verkehrssicherheit

Abbildung 25 Anton-Karas-Platz



Quelle: komobile

### **Attraktive Vorplätze bei ÖV-Haltestellen**

Um die Nutzung, den Zugang und die Wartezeit an den ÖV-Haltestellen für Zu-Fuß-Gehende angenehmer zu gestalten, ist es wichtig die Haltestellen zu einem attraktiven Aufenthaltsraum aufzuwerten. Beschattung, ausreichend bequeme Sitzgelegenheiten und ein Witterungsschutz sind dafür ausschlaggebend.

### **Maßnahmen 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

Abbildung 26 Stolperfalle Bodenbeschaffenheit



Quelle: komobile

- **Wiener Pflaster**

In Döbling findet man noch oft historische Pflasterung entlang von Gehsteigen oder Fahrbahnen.

Der robuste Bodenbelag des „Wiener Würfel“ kann, wenn er eine unregelmäßige Oberfläche aufweist, zur Stolperfalle werden und macht ein schnelles Vorankommen für Personen mit Mobilitätseinschränkung unmöglich. Große Fugenbreiten und Fugentiefen sind dabei besonders schwierig für mobilitätseingeschränkte Personen oder Rollstuhlfahrende zu bewältigen.

In der Freihofgasse findet man heute noch die „Geritzten“, den Wiener Pferdebelag aus 1900.

Im Falle der Pflasterung eines langen Straßenabschnitts kann unter gewissen Bedingungen die Kategorisierung zu einer Wohnstraße oder Begegnungszone den Passant:innen die Möglichkeit geben, auf die Fahrbahn auszuweichen.

Sollte es nicht möglich sein, den Baubestand zu verbessern oder zu erneuern, kann ein barrierefreier Streifen zur Überwindung der Pflastersteine errichtet werden (siehe Abbildung 27).

Abbildung 27 barrierefreier Streifen in Pflasterung, z.B. Fußgängerzone Alserbachstraße (Wien), Rapperswill (Schweiz)



Quelle: komobile

- **Moderne Pflastersteine**

Moderne Pflastersteine haben eine geringe Fugenbreite, eine ebene Oberfläche und sind aus hellem Granit, der sich nicht so leicht erhitzt wie dunkler Asphalt.

Die Dienststelle der Stadt Wien MA 28 hat die Qualität der Bodenbeschaffenheit von Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, nach bestimmten Kriterien untersuchen lassen. Große Fugenbreiten und Fugentiefen sind besonders schwierig für Rollstuhlfahrende zu bewältigen. Um eine barrierefreie Berollbarkeit zu garantieren, müssen bei Beton- sowie Naturwerksteinen mit geschnittener und sandgestrahlter beziehungsweise gestockter Oberfläche die normgemäßen Fugenbreiten eingehalten werden. Weitaus weniger geeignet sind Naturwerksteine mit gespaltener oder spaltrauer Oberfläche und Pflastermaterial mit kleinen Formaten.<sup>27</sup>

## **Maßnahmen 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 erfordert die Rücksichtnahme auf Bedürfnisse von älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen, blinden und sehingeschränkten Personen, Kindern, etc. Ihnen soll die Möglichkeit geboten werden

---

<sup>27</sup> Stadt Wien MA Straßenverwaltung und Straßenbau (2022): Bewertung der Berollbarkeit von Straßenbelägen in Wien

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)
- ▶ Kennzeichnung von Stolperstellen wie z.B. Stiegen

## 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 fußgeher:innenfreundliche Entwicklung fördern können.

### Maßnahmen Parkraummanagement

---

Potentieller Straßenraum für den Fußverkehr wird oftmals als Kfz-Stellplatz genutzt und verringert so die tatsächliche Gehsteigbreite, stellenweise auf unter 2 m. Abschnittsweise wird der gesamte Gehsteig als Pkw-Stellplatz genutzt und die Zu-Fuß-Gehenden auf die gegenüberliegende Straßenseite verwiesen (z.B. Leidesdorfgasse, Reimersgasse, Huleschgasse, Ruthgasse oder Weinzingergasse). Die Anpassung der Organisation des Parkraums und die Versetzung der Kfz-Stellplätze vom Gehsteig auf die Fahrbahn gibt dem Fußverkehr die Möglichkeit für ein barrierefreies vorankommen.

Es wird empfohlen, eine Parkraumstudie zur Erhebung und Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Raum und auf privaten Liegenschaften (inklusive Garagen) durchzuführen. In diesem Zuge kann auch das Potential von freien Garagenplätzen überprüft werden.

- ▶ Verlegung von Kfz-Stellplätzen vom Gehsteig auf die Fahrbahn
- ▶ Änderung der Stellplatzordnung zu Gunsten von Platz für den Fußverkehr, d.h. kein Hineinragen von Fahrzeugteilen auf den Gehsteig bzw. Änderung der Schräg- oder Senkrechtparkordnung in eine Längsparkordnung
- ▶ Erhebung der vorhandenen Kfz-Stellplätze und Stellplatzauslastung, ggf. Reduktion der Anzahl an Kfz-Stellplätzen zu Gunsten von Platz für den Fußverkehr

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

- |                   |                       |                     |
|-------------------|-----------------------|---------------------|
| ▶ Billrothstraße  | ▶ Budinskygasse       | ▶ Flotowgasse       |
| ▶ Freihofgasse    | ▶ Gebhardtgasse       | ▶ Geweygasse        |
| ▶ Görgengasse     | ▶ Hardtgasse          | ▶ Hintergärtengasse |
| ▶ Hutweidengasse  | ▶ Karl-Mark-Gasse     | ▶ Kreilplatz        |
| ▶ Leidesdorfgasse | ▶ Peter-Jordan-Straße | ▶ Pokornygasse      |
| ▶ Probusgasse     | ▶ Pyrkergrasse        | ▶ Reimersgasse      |
| ▶ Ruthgasse       | ▶ Sauerburggasse      | ▶ Silbergasse       |

- ▶ Strehlgasse
- ▶ Püchlgasse
- ▶ Krottenbachstraße
- ▶ Felix-Dahn-Straße
- ▶ Nestelbachgasse
- ▶ Weinzingergasse
- ▶ Huleschgasse
- ▶ Rathstraße
- ▶ Gatterburggasse
- ▶ Klabundgasse
- ▶ Fürfanggasse
- ▶ Philippovichgasse
- ▶ Grinzinger Allee

Abbildung 28 Reduzierung der Gehsteigbreiten durch Kfz-Stellplätze, z.B. Billrothstraße und Leidesdorfasse



Quelle: komobile

## Maßnahmen Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung 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 Wartezeiten an VLSA auf bis zu weniger als 20 Sekunden verhindert die Rotlichtmissachtung.

Die Freigabezeiten sollen zudem ausreichend lange sein, um die Fahrbahn in durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit zu queren. Das Wissen, dass während des „Grün-Blinkens“ die Fahrbahn noch betreten werden darf, soll verbreitert werden. Die Räumphase ist jene Zeit, die den Zu-Fuß-Gehenden bleibt, um die Kreuzung zu verlassen, auch wenn die Ampel schon Grün blinkt oder auf Rot umspringt. Autofahrende müssen beim Ein- und Abbiegen Fußgängerinnen und Fußgänger in Ruhe queren lassen.

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 oder Auflassung von Fahrstreifen

## Maßnahmen Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeiten

---

Damit die Alltagswege zu Fuß bewältigt werden, ist es essenziell, dass die Grundfunktionen des täglichen Lebens in einem fußläufigen Umkreis erreichbar sind. Dazu zählen Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kindergärten, Erholungsmöglichkeiten und Arbeitsplätze. Die höchsten Anteile an reinen Fußwegen in Wien weisen Kinder und alte Menschen auf, da viele Alltagsziele für sie zu Fuß erreichbar sind.<sup>28</sup>

Eine gute Erschließung mit dem ÖV ist ebenfalls ein wichtiger Faktor, da der Fußverkehr ein wichtiger Zubringer ist. Viele westlich liegende Wohngebiete sind nicht direkt an den ÖV oder Infrastruktur des täglichen Bedarfs fußläufig angeschlossen.

- ▶ Einrichtungen des täglichen Bedarfs fußläufig erreichbar (15-Minuten Stadt)
- ▶ Kurze Wege zu den ÖV-Haltestellen
- ▶ Angebot an ÖV auch in peripheren Lagen, evtl. Bedarfsverkehre

## Maßnahmen Vernetzung der Grün- und Freiräume

---

Die fußläufige Vernetzung des Grünraums im westlichen Teil des Bezirkes mit dem innerstädtischen Bereich sowie den Erholungsgebieten entlang der Donau und des Donaukanals und die Anbindung an den ÖV stellt eine Erweiterung des Freizeit-Fußverkehrs dar. Ebenso sollen bezirksübergreifende Grün- und Freiraumachsen in den 17. und 18. Bezirk sowie 20. und 9. Bezirk fußgeher:innenfreundlich ausgebaut werden.

Folgende Verbindungen könnten in das Freiraumnetz besser integriert werden:

- ▶ Anbindung Stadtquartier Muthgasse an und über den Donaukanal
- ▶ Verbindung Stadtquartier Muthgasse über Grinzinger Straße nach Westen und Süden (ehemalige Stadtbahntrasse, Gleisdreieck, Wertheimsteinpark, etc.)
- ▶ Wertheimsteinpark Richtung Max-Patat-Weg und Nußwaldgasse, Verbesserung der Querungen (Döblinger Hauptstraße und Silbergasse)
- ▶ Beethovengang – Zahnradbahnstraße - Schiffsanlegestelle Nußdorf

## Maßnahmen Impulsgeber

---

### Einkaufsstraßen

Einkaufsstraßen sind ein wesentlicher Impulsgeber für die lokale örtliche Struktur und von großer Bedeutung zur Belebung des Straßenraumes. Für die Geschäfte von wirtschaftlichem Stellenwert ist eine hohe Passant:innenfrequenz, diese korreliert mit den Umsätzen, wie Studien belegen.

Besonders wichtig in den Geschäftsstraßen ist ein positives Gesamterlebnis, das sich aus der Vielfalt am Geschäftsangebot und qualitativ hochwertigen Aufenthaltsmöglichkeiten zusammensetzt. Die Anreise mit dem privaten Pkw wird oft überschätzt, denn ein Großteil der Konsument:innen kommt

---

<sup>28</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/studie-2015/geschlecht-alter.html>



zu Fuß oder mit dem ÖV. Dementsprechend ist Wert auf eine hohe Qualität der Fußinfrastruktur zu legen. Die Parkplatznachfrage ist eher gering, und sollte vorwiegend Stellplätze für kurzzeitiges Parken ausweisen, und nicht für Dauerparker. Dem Lieferverkehr kommt eine große Bedeutung zu. Die Parkregelungen sollen die Rahmenbedingungen für Lieferzonen zeitlich und örtlich berücksichtigen, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen zu vermeiden.

In Döbling befinden sich zwei Einkaufsstraßen, Märkte, sowie temporäre Wochenmärkte:

- ▶ Döblinger Hauptstraße
- ▶ Obkirchergasse
- ▶ Weitere wichtige Einkaufsstraße: Heiligenstädter Straße
- ▶ Sonnbergmarkt
- ▶ Nußdorfer Markt
- ▶ Wochenmarkt Gatterburggasse

### **Stadtquartier Muthgasse**

Zukünftige Stadtentwicklungen 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 Wohn- und Arbeitsplatzviertel zu fördern.

Das zwischen dem Karl-Marx-Hof und dem Donaukanal gelegene Stadtquartier Muthgasse, in dem neben Wohnnutzungen auch einen hoher Anteil an gewerblichen Nutzungen vorhanden ist, befindet sich aktuell in einem Transformationsprozess. In den vergangenen Jahren wurden bereits Bürogebäude und Studierendenwohnheime neu gebaut - weitere Projekte befinden sich in Planung oder im Bau. Die Nähe zu einem hochwertigen ÖV-Netz und zu Naherholungsgebieten macht es zu einem attraktiven Stadtentwicklungsgebiet und interessant für den Ausbau des Fußverkehrs. Im STEK (Städtebaulichen Entwicklungskonzept, 2019) samt zugehörigem Mobilitätskonzept (2019) und Grün- und Freiraumkonzept (2020) sind die Rahmenbedingungen zu einer qualitätsvollen Stadtentwicklung festgehalten<sup>29</sup>:

- ▶ Barrierefreies, verkehrsberuhigtes dichtes Wegenetz innerhalb des Gebiets
- ▶ Leitprojekt Muthgasse und Holzgasse (Klimagerechte Anpassung, Verbreiterung Gehsteige, Errichtung Radweg)
- ▶ Ausbau Zugang zur U4-Station Heiligenstadt
- ▶ Verbesserung der Durchwegung
- ▶ Aufwertung aller öffentlichen Räume
- ▶ Anbindung an und über den Donaukanal
- ▶ Weitgehende Vermeidung von MIV und Stellplätzen im öffentlichen Raum
- ▶ Vermeidung und Verhinderung des Durchzugsverkehrs durch die Muthgasse

---

<sup>29</sup> Stadtplanung Wien (2022) <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/stadtquartier-muthgasse>

Bereits umgesetzt wurden die Umgestaltung des Leopold-Ungar-Platzes und die Sanierung der Heiligenstädter Brücke mit einem Abgang mittels Rampen zum Donaukanal sowie die Sanierung der Unterführung Gunoldstraße mit neuen Gehsteigen und einem Radweg. Zwei Mobilitätsstationen in der Muthgasse wurden bereits errichtet.

Eine weiter städtebauliche Idee ist die Belebung bzw. Nutzung als Fuß- und Radverbindung der stillgelegten Stadtbahntrasse von Spittelau nach Heiligenstadt.

- ▶ Belebung der stillgelegten Stadtbahntrasse zwischen Spittelau und Heiligenstadt, z.B. Nutzung als Fuß- und Radweg
- ▶ Anbindung an das Umfeld

### **Historische Ortskerne**

Die Baugeschichte Döblings hinterlässt in den Siedlungsgebieten Nußdorf und Heiligenstadt, Grinzing, Sievering und Neustift am Walde historische Strukturen mit erhaltenswertem Charakter. Die teilweise schmalen Gassen sind von Pflastersteinen geprägt und wurden ursprünglich für den Weg zu Fuß oder mit Pferdekutschen gebaut. Bei einer Umgestaltung des öffentlichen Raumes soll auf fußläufige Distanzen und den Erhalt historischer Strukturen geachtet werden.

Städtebaulich erhaltungswürdige Schutzzonen gibt es unter anderem:

- ▶ rund um Nußdorf
- ▶ entlang der Sieveringer Straße
- ▶ entlang der Himmelstraße
- ▶ Kahlenberger Straße
- ▶ Hohe Warte
- ▶ Karl-Marx-Hof
- ▶ östlich des Türkenschanzparcs

Für den Ortskern in Grinzing wurde ein Konzept unter der „Initiative Leitbild Grinzing“ (2008-2010) und für Neustift am Walde wurde mit Bürger:innen „Stadtplanung für erhaltenswerte Ortskerne“ (2015-2017) erarbeitet.

- **Nußdorf und Heiligenstadt**

Um die alten Ortskerne in Nußdorf und Heiligenstadt zu erhalten, läuft derzeit ein umfassender Planungsprozess in Dialog mit den Bürger:innen. Ziel ist der Schutz der historischen Bausubstanz und des einzigartigen Charakters der Gegend. Aktuell wird der Flächenwidmungsplan auf Grundlage vom Beteiligungsverfahren überarbeitet.<sup>30</sup> Eine Herausforderung für den Fußverkehr sind die teilweise sehr schmalen oder kaum vorhandenen Gehsteige und gepflasterten Aufenthaltsflächen.

---

<sup>30</sup> Stadtplanung Wien (2022): <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/heiligenstadt-nussdorf>

- **Kahlenberger Straße**

Im südlichen Abschnitt der Kahlenberger Straße (zwischen Heiligenstädter Straße und Armbrustergasse) befindet sich historische Pflasterung, die nach Einschätzung der MA 19 geschützt werden sollte.

- **Höhenstraße**

Die Höhenstraße zählt zu Wiens längsten Straßen und verbindet Neuwaldegg mit Döbling. Abschnitte der in den 1930er- Jahre errichteten Höhenstraße stehen unter Denkmalschutz. Das bedeutet, dass dort, wo historische Gebäude oder Ausblicke vorhanden sind, das Pflaster im Originalzustand erhalten werden muss.<sup>31</sup>

### **Mobilitätsstationen**

Das Angebot von Bike- und E-Carsharing soll dazu führen die aktive Mobilität zu steigern und gleichzeitig den Gebrauch eines privaten Kfz zu reduzieren. Ein flächendeckendes Angebot dieser Mobilitätsstationen und ein einfacher Gebrauch sind wichtig. Dichte Wohngebiete sollen auf kurzem Wege an das Mobilitätsangebot angeschlossen werden. Bei der Situierung der Mobilitätsstationen ist darauf zu achten, dass diese nicht im Gehsteigbereich entlang der Gehlinien platziert werden.

- ▶ WienMobil (7 Stationen in Döbling)

Abbildung 29 Mobilitätsstation Gymnasiumstraße; Stadtquartier Muthgasse, Leopold-Ungar-Platz



Quelle: komobile

### **Tourismus und Freizeit**

Für den Tourismus und die Freizeitaktivitäten im 19. Bezirk spielt der Fußverkehr eine bedeutende Rolle. Ein Spaziergang durch die historischen Stadtteile, die Stadtwanderwege, die Aussichtspunkte auf dem Kahlenberg oder Cobenzl, der Nußberg sowie Besuche bei einem Döblinger Heurigen stehen in jedem Reiseführer. Auch mehrere Museen, die u.a. dem Leben Beethovens gewidmet sind, sind Anziehungspunkte für Tourist:innen aus aller Welt.

---

<sup>31</sup> Stadt Wien, MA 28 (2020) Die Entwicklungen des Straßenbaus in Wien:  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3676806?originalFilename=true>

Vom Freizeitverkehr frequentierte Wegeverbindungen und Straßenzüge sollen für den Fußverkehr attraktiver und verkehrssicherer werden. Entlang dieser Wege kann mehr Platz für den Fußverkehr und weniger für Touristenbusse oder den privaten Pkw bereitgestellt werden. Ein Besuch der Attraktionen zu Fuß oder in Verbindung mit dem ÖV soll in Zukunft höhere Priorität bekommen.

- ▶ Anknüpfung Freizeit-Attraktionen an den ÖV
- ▶ Ausbau der Wanderwegeinfrastruktur: Instandsetzung von Verbindungsstiegen (z.B. Mitterbergstiege zwischen Wildgrubengasse und Kahlenberger Straße)
- ▶ Entschärfung der Konfliktsituation zwischen Bussen, Fußverkehr und Radverkehr entlang der Donaulände Nußdorf bzw. Hermann-Zottl Promenade

### **Bildungsstandort**

Döbling ist Bildungsstandort für mehrere Höherbildende Schulen und Hochschulen. Studierende sind eine Zielgruppe für die aktive Mobilität, den öffentlichen Verkehr sowie den öffentlichen Freiraum. Um die Bildungseinrichtungen gibt es Potential für belebte Freiräume und einen guten Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz.

- ▶ Universität für Bodenkultur, Peter-Jordan-Straße, Gregor-Mendel-Straße, Hasenauerstraße, Muthgasse 11, Muthgasse 18 und Muthgasse 107
- ▶ Modul, Standort Peter-Jordan-Straße und am Kahlenberg
- ▶ Gebäude der Wirtschaftsuniversität Wien, Heiligenstädter Straße 46, Gymnasiumstraße 50
- ▶ Gebäude der Universität Wien, Heiligenstädter Straße 46, Gymnasiumstraße 50

## **6.5 Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Fairness**

### **Maßnahmen Verkehrssicherheit für alle**

---

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

### **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 sogenannten „Elterntaxi“ und reduziert die Konfliktsituationen durch hohes Verkehrsaufkommen vor dem Schuleingang.

Es befinden sich insgesamt 12 Volksschulen (inkl. Privatschulen) und 4 Mittelschulen (inkl. Privatschulen) sowie 6 AHS (die größten sind die Billrothstraße 73 und Krottenbachstraße 11-13) im Bezirk. Es gibt 8 weitere Schulen und berufsbildende Schulen.

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 Mängel überprüft und verkehrssicherer gestaltet werden. Weiters

sollen die Pläne aktualisiert (z.B. Ausweitung des betrachteten Radius auf 1,5-2 km) und weitere erstellt werden.

Gemäß Schulwegplänen gibt es an folgenden Bereichen Gefahrenstellen:

- ▶ Sieveringer Straße/Schatzsteig: hohe Kfz-Geschwindigkeiten und Bushaltestelle
- ▶ Sieveringer Straße/ Börnergasse: hohe Kfz-Geschwindigkeiten und schlechte Sichtweiten
- ▶ Grinzinger Allee/An den langen Lüssen: schlechte Sichtweiten an Kreuzung
- ▶ Scherpegasse/Weinberggasse: schlechte Sichtweiten am Schutzweg
- ▶ Döblinger Hauptstraße 83: vor der Schule nicht direkt queren

Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit am Schulweg:

- ▶ Einrichtung temporär verkehrsberuhigter „Schulstraßen“
- ▶ Pedibus-Routen für Volksschulkinder etablieren
- ▶ Workshops im Zuge einer „Mobilitätswoche“
- ▶ Schulprogramme zum Thema Schulwegsicherheit
- ▶ Etablierung eines „Bildungsgrätzls“ mit der Thematik des sicheren Schulweges, Gefahrenstellenanalyse, etc. z.B. Unterdöbling und Oberdöbling (14 Schulstandorte)

## Maßnahmen Kommunikation

---

### Fairnesskampagnen

Eine Fairnesskampagne für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenraum kann dazu beitragen, dass das Bewusstsein für einen respektvollen Umgang der Benutzer:innen des öffentlichen Raums geschärft wird.

- ▶ 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
- ▶ Verkehrssicherheit auf dem Schulweg

### Inklusion und Barrierefreiheit

Das Bewusstsein aller, im öffentlichen Raum tätigen Personen zur Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen, kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Straßenraum barrierefrei zu gestalten und temporäre Hindernisse zu reduzieren (z.B. Baustellenschilder, Werbeständer, Parken am Gehsteig, Scooter, etc.).

- **Barrierefreiheit bei Baustellen**

In Döbling werden täglich diverse kleinere und größere Baumaßnahmen umgesetzt, wie bspw. die Sanierung oder der Neubau von Gebäuden, wodurch es zu zahlreichen Baustellen kommt, die die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums beeinträchtigen können. Dabei kann es zur temporären

Blockierung von Gehsteigen kommen. Die Baustelleinrichtung selbst unterliegt keiner Genehmigungspflicht, jedoch sind die im Folder „Sicherheit auf Wiens Baustellen“<sup>32</sup>, welcher von der Stadt Wien MA 46 herausgegeben wird, angeführten Standards einzuhalten, um die Sicherheit auf Baustellen zu gewährleisten und Gefahrenstellen zu vermeiden. Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten oder blinden Personen müssen bei solchen Vorhaben beachtet und befriedigt werden, um deren Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

- ▶ Barrierefreiheit bei Baustellen sicherstellen gemäß Leitfaden „Sicherheit auf Wiens Baustellen“
- ▶ Einhaltung der vorgeschriebenen Durchgangsbreiten
- ▶ Absperrungen, Beschilderung zum nächsten barrierefreien Übergang
- ▶ Taktile Tastleisten für Umwege

Abbildung 30 Fußwege wegen Baustellen eingeschränkt



Quelle: komobile

### **Gesundheit und Nachhaltigkeit**

Viele Menschen möchte gerne gesünder leben. Das Zu-Fuß-Gehen hat positive Effekte auf die physische und psychische Gesundheit. Dieser Aspekt kann durch Kommunikation verstärkt werden. Auch die Auswirkungen auf die Lärm- und Feinstaubbelastung in der Stadt durch einen geringeren MIV-Anteil kann der Allgemeinheit zugutekommen.

### **Kunst und Kultur im öffentlichen Raum**

Zur Attraktivierung und Belebung des öffentlichen Raumes können temporäre oder permanente künstlerische Projekte beitragen. Durch bezirksbezogene Installationen können die Identität und die Geschichte des Bezirks unterstrichen werden. Das können unter anderem Informationen zur Namensgebung der Plätze oder Straßen, Street Art, Statuen, aber auch Gedenktafeln sein.<sup>33</sup> Entwicklungsgebiete (z.B. Muthgasse) bieten Möglichkeiten zur Zwischennutzung.

---

<sup>32</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr/baustellen/sicherheit/>

<sup>33</sup> Kunst im öffentlichen Raum Wien: <https://www.koer.or.at/projekte/>

Außerdem kann Platz für Veranstaltungen im öffentlichen Raum angeboten werden, Bsp. Mädchenbühne Favoriten, Bühne im Donaupark.

Das temporäre Öffnen von Straßenzügen für Veranstaltungen wie Straßenfeste oder Wochenmärkte kann zur Belebung beitragen und Nutzer:innengruppen einladen, sich aktiv an der Gestaltung des öffentlichen Raums zu beteiligen. (z.B. Jugendzentrum, Schulen, Senior:innen, Künstler:innen, Musik- oder Sportgruppen).

- ▶ Angebot an Kunst im öffentlichen Raum
- ▶ Zwischennutzungen
- ▶ Platz für eigene Veranstaltungen z.B. Bühne
- ▶ Straßenfeste
- ▶ Wochenmärkte

### **Sport und Bewegung im öffentlichen Raum**

Im öffentlichen Raum kann ein Angebot an Fitnessmöglichkeiten und Sportanlagen aufgestellt werden. Bei der Gestaltung soll auf eine gendergerechte Stadtplanung geachtet werden, da aus Untersuchungen hervorgeht, dass sich das Spiel- und Sportangebot an den Bedürfnissen von männlichen Jugendlichen orientiert.

- ▶ Gendersensible Gestaltung von Parks und Sportplätzen

### **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Durch betriebliches Mobilitätsmanagement können die Mitarbeiter:innen zu einem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten angeregt werden.

- ▶ Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement z.B. bei neuen Betriebsansiedelungen

### **Maßnahmen Illegales Parken am Gehsteig**

---

Nicht nur das erlaubte Parken am Fußweg, auch das illegale, temporäre Abstellen von Kfz im Bereich eines Gehsteiges führt zur Reduzierung der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit von Zu-Fuß-Gehenden. Zudem kann es durch das Falschparken zu Sichtbehinderungen und damit zur Reduktion der Verkehrssicherheit kommen. Lieferverkehr in der Stadt, vor allem in Einkaufsstraßen und Gebieten mit 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.

- ▶ Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Kfz-Stellplätzen für den Lieferverkehr, zeitlich befristet
- ▶ Flächendeckende Kontrollen durch die Exekutive in Bereichen, wo hoher Anteil an Lieferverkehr und geringen Gehsteigbreiten vorhanden sind, sollen die Aufmerksamkeit der Pkw-Lenkenden auf diese Problematik richten.

## Maßnahmen Fußwege- Leitsystem

---

Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmenden stellt der Fußweg eine zeitaufwendige Alternative zum individuellen und öffentlichen Verkehr dar. Durch Sichtbarmachen von Wegeverbindungen mittels Plänen, Ausschilderung von Routen und wichtigen Zielen kann dem Fußverkehr mehr Bedeutung zukommen. Dabei hat es sich als zweckmäßig erwiesen die Entfernungen in Minuten und nicht in Metern anzugeben. In dem komplexen Wegesystem des 19. Bezirks ist es für jemanden, der ortsfremd ist, schwierig sich zu orientieren und kurze Wegeverbindungen abseits der großen Hauptverbindungsachsen zu finden.

Der Durchgang von der Heiligenstädter Straße 141 zum Heiligenstädter Park wurde bereits mit einem Hinweisschild gekennzeichnet und von den Nutzer:innen sehr positiv aufgenommen.<sup>34</sup>

- ▶ Stelen mit Radien und Wegweiser mit Distanzen in Minutenangaben zu lokalen Zentren und Knotenpunkten<sup>35</sup>
- ▶ Kennzeichnung von (verkehrsberuhigten) Durchwegungen
- ▶ Kennzeichnung von weiteren Stadtwanderwegen oder Spazierwegen von den dicht bebauten Gebieten bis hinaus in den Wienerwald und die Weinberge

## Maßnahmen Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum

---

### Sicherheit

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 subjektive Sicherheitsgefühl soll in der Stadt kein Hindernis für uneingeschränkte Bewegungsfreiheit sein.

- ▶ Rund um ÖV-Stationen und öffentliche Freiflächen oder Parks soll bei einer Umgestaltung auf Vermeidung von möglichen Angsträumen geachtet werden.
- ▶ Ausreichende Beleuchtung und das Zurückschneiden von Sträuchern können die Qualität eines Aufenthaltsraumes steigern.

### Sauberkeit im öffentlichen Raum

Saubere Straßenzüge, durch die Entfernung von Hundekot und Müllablagerungen sowie Vandalismusschäden, können viel zur Verschönerung des öffentlichen Raums beitragen. Zahlreiche und saubere Sanitäranlagen ermöglichen Personengruppen, wie Frauen, Mädchen, Personen mit Kindern sowie Senior:innen einen längeren und sicheren Aufenthalt im öffentlichen Raum.

## Maßnahmen Evaluierung und Monitoring

---

Eine Dokumentation und die Evaluierung der erfolgten Umsetzungen und bewusstseinsbildenden Aktionen, sollen den Erfolg der Fußverkehrsförderungen bewerten und zur Kommunikation an die

---

<sup>34</sup> <https://www.wienzufuss.at/2019/04/16/mehr-orientierung-fuer-fussgaengerinnen-in-doebling/>

<sup>35</sup> Stadt Wien – Architektur und Stadtgestaltung, ARGE Gruber/Jauschneq (2018)



Öffentlichkeit dienen. Durch ein regelmäßiges Monitoring kann der Fortschritt zur Erreichung der Zielsetzung eines fußverkehrsfreundlichen Döbling überprüft werden.

Mit den zuständigen Fachdienststellen sollen Indikatoren und Definitionen zur Zielerreichung festgesetzt werden. 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 m<sup>2</sup> 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
  - Gibt es eine Fußgeher:innenbeauftragte?
- ▶ Quantitative Darstellung
  - Modal-Split
  - Fußverkehrszählungen
  - Reduzierung der Verkehrsunfälle im Fußverkehr

## Einbindung Akteur:innen

---

Zur erfolgreichen Umsetzung des Masterplan Gehens sollen die Akteur:innen, die vor Ort tätig sind, aktiv in den Prozess eingebunden werden. Durch Kommunikation der angestrebten Ziele und einen gemeinsamen Austausch kann ein Erfahrungs- und Wissenstransfer erfolgen und Projekte gemeinsam umgesetzt werden. Dies bezieht sich auch auf die möglichen Fördermaßnahmen. Einreichen zur Förderung nach dem klima**aktiv** Aktionsprogramm „Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement“ können alle Betriebe, sonstige unternehmerisch tätige Organisationen sowie öffentliche Gebietskörperschaften, Vereine und konfessionelle Einrichtungen. Durch Einbindung weiterer Akteure kann sich der Basisfördersatz um 5 % erhöhen.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/kam-foerderung-gehen.html>

## 6.6 Straßenindex

<b>Straßenname</b>	<b>Handlungsfeld</b>	<b>Maßnahme</b>
<b>Amalergasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Armbrustergasse</b>	3	Begrünung und Beschattung
<b>Aslangasse</b>	2	Sichtbarmachung von Durchwegungen
<b>Barawitzkagasse</b>	1	Querungshilfen
<b>Biedergasse</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Billrothstraße</b>	1 3 4	Querungshilfen Begrünung und Beschattung Parkraummanagement
<b>Billrothstraße 26-30 (Billrothgymnasium)</b>	1	Verkehrsberuhigung vor Schulen
<b>Blaasstraße</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Blanche-Aubry-Weg bzw. Siolygasse</b>	2	Sichtbarmachung von Durchwegungen
<b>Borkowskigasse</b>	2	Sichtbarmachung von Durchwegungen
<b>Börnergasse</b>	2	Sichtbarmachung von Durchwegungen
<b>Brehergasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Budinskigasse</b>	1 1 3 3 4	Anpassung Gehsteigbreiten Querungshilfen Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung Parkraummanagement
<b>Cobenzlgasse</b>	1 1	Anpassung Gehsteigbreiten Querungshilfen
<b>Cottagegasse</b>	1	Querungshilfen
<b>Döblinger Gürtel</b>	1 2	Querungshilfen Aufwertung „Desire Lines“
<b>Döblinger Hauptstraße</b>	1 4	Straßenkategorie anheben Impulsgeber Einkaufsstraße
<b>Döblinger Hauptstraße (Schule)</b>	1	Verkehrsberuhigung vor Schulen
<b>Donaupromenade</b>	4	Entschärfung Konfliktsituation
<b>Eisenbahnstraße</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Eroicagasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Felix-Dahn-Straße</b>	4	Parkraummanagement
<b>Felix-Mottl-Straße</b>	1 1	Gehsteigverbreiterung Querungshilfen
<b>Flotowgasse</b>	3 3 4	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung Parkraummanagement
<b>Flotowgasse (Volksschule)</b>	1	Verkehrsberuhigung vor Schulen
<b>Formanekgasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Franz-Ippisch-Steg</b>	2	Barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Franz-Josefs-Bahn mit den Bahnhöfen Heiligenstadt und Nußdorf</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Franz-Klein-Gasse</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Freihofgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Friedlgasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Fürfangasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Gatterburggasse</b>	1 4 4	Straßenkategorie anheben Parkraummanagement Impulsgeber Einkaufsstraße
<b>Gebhardtgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Geweygasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Goltzgasse</b>	3	Begrünung und Beschattung
<b>Görgengasse</b>	3 4	Begrünung und Beschattung Parkraummanagement

<b>Greinergasse</b>	3	Begrünung und Beschattung
<b>Grinzinger Allee</b>	1 4	Aufwertung Nebenfahrbahn Parkraummanagement
<b>Grinzinger Steig</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Grinzinger Straße (Abkürzung)</b>	1 2	Straßenkategorie anheben Aufwertung „Desire Lines“
<b>Gugitzgasse</b>	1 1 3	Gehsteigverbreiterung Querungshilfen Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Gunoldstraße</b>	1	Querungshilfen
<b>Gustav-Tschermak-Gasse</b>	1 1	Anpassung Gehsteigbreiten Querungshilfen
<b>Gymnasiumstraße</b>	1	Querungshilfen
<b>Gymnasiumstraße 83 (Döblinger Gymnasium)</b>	1	Verkehrsberuhigung vor Schulen
<b>Hackhofergasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Hardtgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Heiligenstädter Straße</b>	1 1 1 2 3 3 4	Straßenkategorie anheben Aufwertung Nebenfahrbahn Querungshilfen Aufwertung „Desire Lines“ Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung Impulsgeber Einkaufsstraße
<b>Himmelstraße</b>	1 1	Anpassung Gehsteigbreiten Querungshilfen
<b>Himmelstraße/Cobenzlgasse</b>	1	Straßenkategorie anheben
<b>Hintergärtengasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Hofzeile</b>	1 3 3	Anpassung Gehsteigbreiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung
<b>Hofzeile (Schule)</b>	1	Verkehrsberuhigung vor Schulen
<b>Huleschgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Hutweidengasse</b>	3 3 4	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung Parkraummanagement
<b>Iglaseegasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Kaasgrabengasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Kahlenberger Straße</b>	1 1 3 4	Anpassung Gehsteigbreiten Querungshilfen Begrünung und Beschattung Historische Ortskerne
<b>Karl-Mark-Gasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Klabundgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Klosterneuburger Hochstraße (B14)</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Kreilplatz</b>	4	Parkraummanagement
<b>Kreindlgasse</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Krottenbachstraße</b>	1 2 4	Querungshilfen Aufwertung „Desire Lines“ Parkraummanagement
<b>Langackergasse (westlich)</b>	3	Begrünung und Beschattung
<b>Lannerstraße</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Leidesdorf-gasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Lißbauergasse</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Muthgasse</b>	4	Impulsgeber Stadtentwicklung
<b>Mitterbergstiege</b>	4	Impulsgeber Tourismus und Freizeit
<b>Nestelbachgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Nußdorfer Lände (B227)</b>	2	Verbindungen über Barrieren

<b>Nußwaldgasse</b>	1	Straßenkategorie anheben
<b>Obkirchergasse</b>	4	Impulsgeber Einkaufsstraße
<b>Oskar-Spiel-Gasse (Volksschule)</b>	1	Verkehrsberuhigung vor Schulen
<b>Osterleitengasse</b>	3 3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung
<b>Pantzergasse (Volksschule)</b>	1	Verkehrsberuhigung vor Schulen
<b>Peter-Jordan-Straße</b>	1 4	Querungshilfen Parkraummanagement
<b>Philippovichgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Pokornygasse</b>	1 2 3 3 4	Anpassung Gehsteigbreiten Barrierefreie Lückenschlüsse Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung Parkraummanagement
<b>Probusgasse</b>	1 4	Straßenkategorie anheben Parkraummanagement
<b>Püchlgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Pyrkergasse</b>	1 3 3 4	Anpassung Gehsteigbreiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung Parkraummanagement
<b>Pyrkergasse (Mittelschule)</b>	1	Verkehrsberuhigung vor Schulen
<b>Rathstraße</b>	3 4	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Parkraummanagement
<b>Reimersgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Reithlegasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Rodlergasse</b>	1 1 3 3	Anpassung Gehsteigbreiten Querungshilfen Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung
<b>Rudolf-Kassner-Gasse</b>	3	Begrünung und Beschattung
<b>Ruthgasse</b>	1 4	Querungshilfen Parkraummanagement
<b>S 45 Trasse</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Sauerburggasse</b>	3 4	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Parkraummanagement
<b>Schegargasse</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Scheibengasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Schreiberweg</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Sieveringer Straße</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Silbergasse</b>	1 1 4	Anpassung Gehsteigbreiten Querungshilfen Parkraummanagement
<b>Sollingergasse</b>	3 3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung
<b>Sommergasse</b>	3 3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung
<b>Sonnbergplatz</b>	4	Impulsgeber Einkaufsstraße
<b>Stadtbahn (aufgelassene Trasse)</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Straßergasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Strehlgasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>U6 Trasse</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Vegagasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Weimarer Straße</b>	1 2	Anpassung Gehsteigbreiten Barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Weinberggasse</b>	3	Begrünung und Beschattung

<b>Weinzingergasse</b>	4	Parkraummanagement
<b>Wenkebachgasse</b>	2	Sichtbarmachung von Durchwegungen
<b>Wertheimsteinpark</b>	2	Barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Willi-Forst-Weg</b>	2	Sichtbarmachung von Durchwegungen
<b>Würthgasse</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Zehenthofgasse</b>	3	Begrünung und Beschattung

<b>Plätze</b>	<b>Handlungsfeld</b>	<b>Maßnahme</b>
<b>Nußdorfer Platz</b>	1 3	Straßenkategorie anheben Attraktivierung von Plätzen
<b>Nußdorfer Markt</b>	3 4	Attraktivierung von Plätzen Impulsgeber Einkaufsstraße
<b>Sonnbergplatz</b>	1 3	Straßenkategorie anheben Attraktivierung von Plätzen
<b>Krimpark – In der Krim</b>	3	Attraktivierung von Plätzen
<b>Kreilplatz</b>	3	Attraktivierung von Plätzen
<b>Maria-Schaumayer-Platz</b>	3	Attraktivierung von Plätzen
<b>Pfarrplatz</b>	3	Attraktivierung von Plätzen
<b>Anton-Karas-Platz</b>	3	Attraktivierung von Plätzen
<b>Vorplätze bei ÖV-Stationen</b>	3	Attraktivierung von Plätzen

<b>Kreuzungen</b>	<b>Handlungsfeld</b>	<b>Maßnahme</b>
<b>Döblinger Hauptstraße 83</b>	5	Schulwege zu Fuß bewältigen
<b>Grinzinger Allee/An den langen Lüssen</b>	5	Schulwege zu Fuß bewältigen
<b>Scherpegasse/Weinberggasse</b>	5	Schulwege zu Fuß bewältigen
<b>Sieveringer Straße/ Börnergasse</b>	5	Schulwege zu Fuß bewältigen
<b>Sieveringer Straße/Schatzlstieg</b>	5	Schulwege zu Fuß bewältigen
<b>Cottagegasse/Chimanistraße/Hartäckerstraße</b>	1	Querungshilfen
<b>Hans-Richter-Gasse/Hartäckerstraße/ Blaasstraße/Marianne-Schönauer-Gasse</b>	1	Querungshilfen

<b>Über- und Unterführungen</b>	<b>Handlungsfeld</b>	<b>Maßnahme</b>
<b>Unterführung Mooslackengasse zwischen Boschstraße und Muthgasse</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Überführung Rampengasse (Franz-Ippisch- Steg) Richtung Döblinger Steg nur über Stufen erreichbar</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Skywalk Spittelau: Konflikte mit dem Radverkehr</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Gunoldstraße zwischen Heiligenstädter Straße und Muthgasse/Donaukanal/Brigittenau</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>FG-Unterführung Nußdorf Richtung Donau</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Unterführung Sickenberggasse Richtung Nußdorfer Lände</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Unterführung Heiligenstadt Bahnhof</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Steg beim Autohaus Heiligenstädter Straße öffentlich zugänglich machen</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Unterführung Döblinger Gürtel/Nußdorfer Straße von viel MIV geprägt</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Steg zum/über den Donaukanal Höhe Mooslackengasse</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Brücke über Gunoldstraße</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Südlicher U4-Zugang mit Querung ÖBB- Trasse (ca. Höhe Muthgasse 7/Felix-Braun- Gasse</b>	2	Verbindungen über Barrieren

<b>Gunoldgasse – Anbindung an das „Gleisdreieck“</b>	2	Verbindungen über Barrieren
<b>Stadtbahnbögen</b>	2	Verbindungen über Barrieren

<b>Stadtquartier Muthgasse</b>	<b>Handlungsfeld</b>	<b>Maßnahme</b>
<b>Adolf-Raupenstrauch-Gasse</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Begrünung und Beschattung
<b>Grinzinger Straße/ Muthgasse</b>	1	Anpassung Gehsteigbreiten
<b>Gunoldstraße</b>	1	Querungshilfen
	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Begrünung und Beschattung
	4	Impulsgeber
<b>Heiligenstädter Lände</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Begrünung und Beschattung
<b>Holzgasse</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Begrünung und Beschattung
<b>Michael-Neumann-Gasse</b>	1	Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs anheben
	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Begrünung und Beschattung
<b>Mooslackengasse</b>	2	Unter- und Überführungen
	2	Barrierefreie Lückenschlüsse
	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Begrünung und Beschattung
<b>Muthgasse</b>	1	Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs anheben
	1	Querungshilfen
	2	Verbindungen über Barrieren
	2	Unter- und Überführungen
	2	Barrierefreie Lückenschlüsse
	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Begrünung und Beschattung
	3	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
4	Impulsgeber	
<b>Muthgasse Anbindung an zukünft. Park</b>	2	Barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Nußdorfer Lände</b>	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Begrünung und Beschattung
<b>Quartiersplatz Areal Gunold Süd</b>	2	Unter- und Überführungen

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 19.Bezirk, Wien.....	2
Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Döbling.....	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.....	11
Abbildung 6 Verkehrsberuhigte Gehverbindungen, z.B. Geh- und Radweg Görgengasse, Siedlungsgebiet Hintergärtengasse.....	12
Abbildung 7 Hitzekarte Wien.....	14
Abbildung 8 Fußverbindung über Treppen, z.B. Weimarer Straße und Krottenbachstraße; Leidesdorfasse.....	16
Abbildung 9 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn... 20	
Abbildung 10 Raumbedarf Abhängig von Frequenz und Nutzung.....	21
Abbildung 11 Geringe Gehsteigbreiten, z.B. Nußdorf, Kahlenberger Straße.....	22
Abbildung 12 Aufstellung Verkehrszeichen am Fahrbahnrand; Kfz dürfen nicht in den Gehbereich hineinragen.....	22
Abbildung 13 Beispiel Umgestaltung Nebenfahrbahn zu Aufenthaltsfläche, z.B. Burggasse, Friedmannngasse.....	24
Abbildung 14 Schuleingang Döblinger Gymnasium, Gymnasiumstraße und Volksschule und Hort Wohnstraße Pantzergasse.....	25
Abbildung 15 Fahrbahnteiler zur Erleichterung der Querung für den Fußverkehr, z.B. Heiligenstädter Straße, Gymnasiumstraße .....	27
Abbildung 16 Unterführung, z.B. Nußdorf und Mooslackengasse .....	29
Abbildung 17 Durchwegung für Fußverkehr, z.B. zwischen Schätzgasse, Kahlenberger Straße und Hammerschmidtgasse und Hackhofergasse und Nußdorfer Platz .....	30
Abbildung 18 Abkürzung von der Krottenbachstraße zum Karl-Fellinger-Park, Heiligenstädter Straße .....	31
Abbildung 19 Lineare Straßenzüge und fehlende Mikrofreiräume, z.B. Sauerburggasse.....	32
Abbildung 20 (konsumfreie) Sitzmöglichkeit im Schatten, z.B. Obkirchergasse .....	34
Abbildung 21 Nußdorfer Platz, Stellplätze .....	35
Abbildung 22 Sonnbergplatz und Umgebung .....	36
Abbildung 23 Kreilplatz, unattraktiver Aufenthaltsraum .....	36

Abbildung 24 Pfarrplatz.....	37
Abbildung 25 Anton-Karas-Platz.....	38
Abbildung 26 Stolperfalle Bodenbeschaffenheit .....	39
Abbildung 27 barrierefreier Streifen in Pflasterung, z.B. Fußgängerzone Alserbachstraße (Wien), Rapperswill (Schweiz) .....	40
Abbildung 28 Reduzierung der Gehsteigbreiten durch Kfz-Stellplätze, z.B. Billrothstraße und Leidesdorfasse.....	42
Abbildung 29 Mobilitätsstation Gymnasiumstraße; Stadtquartier Muthgasse, Leopold-Ungar-Platz .....	46
Abbildung 30 Fußwege wegen Baustellen eingeschränkt .....	49



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

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](https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/2018_Abschlussbericht_Stelenevaluierung_MA19.pdf)

Stadt Wien, MA 18 (2021): Aktive Mobilität in Wien  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595>, Seite 40

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

## Anhang

### Planverzeichnis

<b>Plan Nr°</b>	<b>Name</b>	<b>Stand</b>
<b>01</b>	Bestandsplan	Dezember 2022
<b>02</b>	Defizitanalyse	Dezember 2022
<b>03</b>	Zielnetz und Maßnahmen	Dezember 2022





