



# Masterplan Gehen Bezirk Rudofsheim-Fünfhaus

---

Stand: Juni 2022



**KNOLLCONSULT**  
UMWELTPLANUNG ZT GmbH

**Wien, Krems, Eisenstadt, Gratkorn**  
+43 1 2166091 | [office@knollconsult.at](mailto:office@knollconsult.at)  
[www.knollconsult.at](http://www.knollconsult.at)

## Masterplan Gehen Bezirk Rudolfsheim-Fünfhaus

**Auftraggeber**      **Bezirksvorsteherung  
Rudolfsheim-Fünfhaus**  
Im Wege der MA 18 – Stadtentwicklung  
und Stadtplanung  
Rathausstraße 14-16  
1010 Wien

**Auftragnehmer**      **Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH**  
Obere Donaustraße 59  
1020 Wien  
AUSTRIA  
+43 1 2166091  
[office@knollconsult.at](mailto:office@knollconsult.at)  
[www.knollconsult.at](http://www.knollconsult.at)

**Bearbeitung**      DI Thomas Knoll  
DI Ursula Aichhorn  
Florian Woller, MA

**Stand**      Juni 2022

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1	Der Nutzen des Zu-Fuß-Gehen	5
1.2	Das Planungsinstrument Masterplan Gehen	7
<b>2</b>	<b>Ziele der Stadt Wien</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Bearbeitungsmethode</b>	<b>12</b>
3.1.1	Eingangsdaten	12
3.1.2	Bearbeitungsschritte	12
3.1.3	Analyseschritte	12
<b>4</b>	<b>Bezirkssteckbrief</b>	<b>14</b>
4.1	Flächennutzung	14
4.2	Modal Split	15
4.3	Bevölkerungsstruktur	16
<b>5</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>17</b>
5.1	Raumstrukturelle Rahmenbedingungen	17
5.1.1	Grün- und Freiräume	17
5.1.2	Grünausstattung im Straßenraum	17
5.2	Wegenetz	18
5.2.1	Typisierung des Wegenetzes	18
5.2.2	Eigenschaften des Fußwegenetzes	18
5.3	POI und Kommunikationsorte	19
5.4	Konfliktstellen des Fußwegenetzes	19
<b>6</b>	<b>Planungsprämissen und Handlungsfelder</b>	<b>21</b>
6.1	Planungsprämissen, die für alle Handlungsfelder gelten	21
6.2	Stadt der kurzen Wege ➔ engmaschiges lokales Fußwegenetz	21
6.3	Freiraumnetz gemäß Leitbild Grünräume Wien ➔ grüne Hauptverkehrsachsen für den Fuß- und Radverkehr	23
6.4	Gesundes Stadtklima und hohe Lebensqualität ➔ Grüne Infrastruktur und Intermodalität	23
6.5	Urbanität und Multifunktionalität ➔ lebendige Geschäftsstraßen und attraktive lokale Zentren	24
6.6	Gesundheit von Kindern und Jugendlichen ➔ mehr Platz für Spiel, Bewegung und Begegnung	24
6.7	Sicherheit / Inklusion / Kommunikation ➔ Fußwege als Verbindung zu Begegnungsorten	25

6.8	Identität von Stadtquartieren ➔ Stärkung des Grätzelcharakters, bezirksspezifische Projekte, Einbindung der Bevölkerung .....	26
<b>7</b>	<b>Leitbild Gehen für den Bezirk Rudolfsheim-Fünfhaus .....</b>	<b>27</b>
7.1	Aufwertung & Erweiterung des Freiraumnetzes (lt. MA18/Leitbild Grünräume)	27
7.2	Aufwertung der Fußverkehrsquerungen der Bahntrasse .....	29
7.3	Geschäftsstraßen (lt. MA19 / Stadtstrukturplan) .....	30
7.4	Fußverkehrsachse Goldschlagstraße .....	32
7.5	Begegnung in der Reindorf-gasse-Oelweingasse .....	33
7.6	Nibelungenviertel-Promenaden .....	34
7.7	Spazierroute „Parks“ .....	35
7.8	Spazierroute „Märkte“ .....	36
7.9	Fußgänger:innenfreundliche & sichere Schulumfelder .....	37
7.10	Verbindungen zu den Nachbarbezirken .....	38
7.11	Aufwertung der Umfeldbereiche von Plätzen und Parks .....	39
7.12	Flächendeckende Qualitätsstandards im lokalen Fußwegenetz .....	41
<b>8</b>	<b>Themenkarten .....</b>	<b>42</b>
8.1	Leitbild .....	42
8.2	Grundlagen .....	42
8.2.1	Grün- und Freiräume .....	42
8.2.2	Grünausstattung im Straßenraum .....	42
8.2.3	Typisierung des Wegenetzes .....	42
8.2.4	Eigenschaften des Fußwegenetzes .....	42
8.2.5	POI und Kommunikationsorte .....	42
8.2.6	Konfliktstellen des Fußwegenetzes .....	42
8.2.7	Schräg- und Senkrechtparkstreifen .....	42

# 1 Einleitung

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

## 1.1 Der Nutzen des Zu-Fuß-Gehens

- Gesundheit

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

- Urbanität

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

- Ressourcen & Umwelt

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

<sup>1</sup> klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 15)

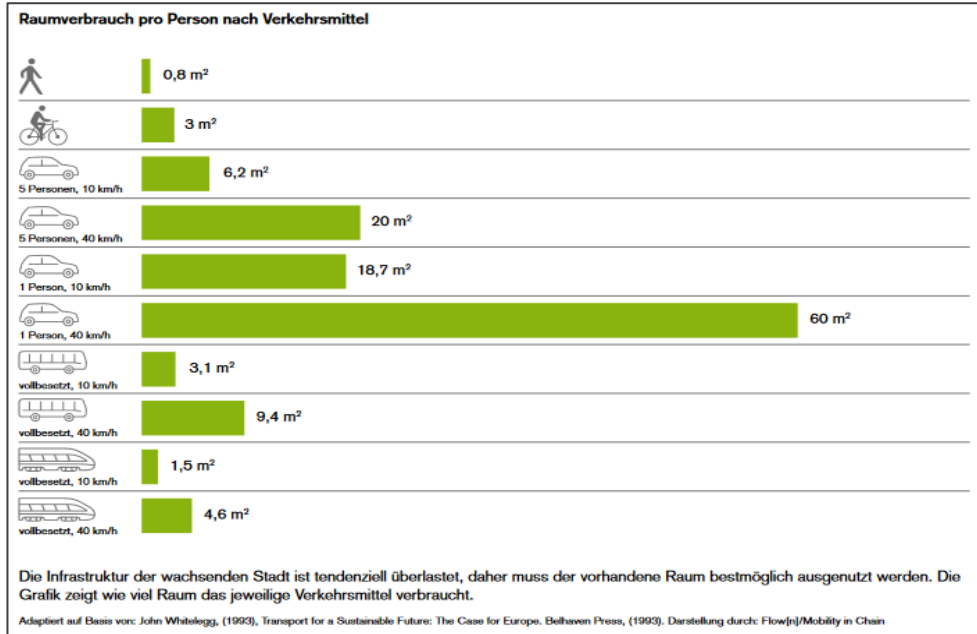
<sup>2</sup> Stadt Wien (2021): Aktive Mobilität in Wien bzw. klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 9)

<sup>3</sup> Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (S. 20)

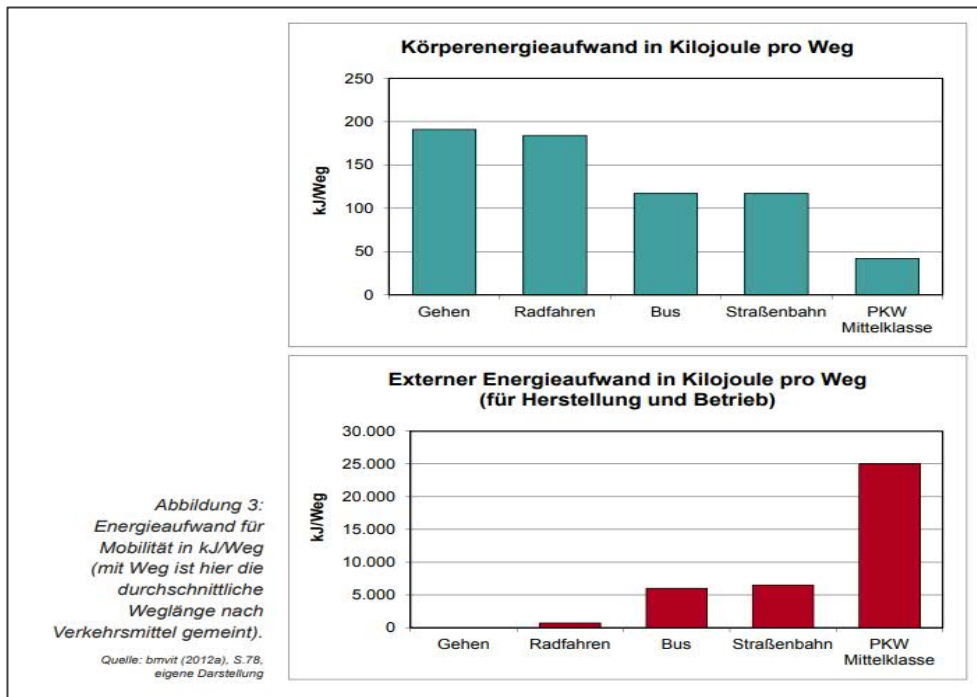
<sup>4</sup> Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 38)

<sup>5</sup> Stadt Wien (2004): Gehen in Wien (S. 6)

dieses Umstands sind ein entsprechend kleiner ökologischer Fußabdruck sowie ein entsprechend geringer Ausstoß von Luftschadstoffen wie CO<sub>2</sub>. Darüber hinaus entsteht beim Zu-Fuß-Gehen kaum Feinstaub oder Lärm. Zu guter Letzt schützt das Zu-Fuß-Gehen außerdem den Boden, der besonders in Städten ein kostbares Gut ist. Denn das Gehen nimmt im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten nur einen Bruchteil der Fläche in Anspruch.



6



7

<sup>6</sup> Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel (Quelle: STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität, S. 48)

<sup>7</sup> Energieaufwand in Kilojoule pro Weg (Quelle: Masterplan Gehen, Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich, Verf.: bmvit, Wien 2015, S. 12)

- Inklusion

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

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

- Sicherheit

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

## **1.2 Das Planungsinstrument Masterplan Gehen**

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

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

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

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

---

<sup>8</sup> klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 15)

<sup>9</sup> Stadt Wien (2018): Bevölkerungsprognose – Statistiken

<sup>10</sup> klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen - Strategie zur Förderung des Fußgänger:innenverkehrs in Österreich (S. 16)

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

- Aktionsprogramm klimaaktiv mobil

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

- Welche Maßnahmen werden gefördert?

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

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

---

<sup>11</sup> klimaaktiv (2021): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil - Radverkehr und Mobilitätsmanagement

<sup>12</sup> Klimaaktiv (2021): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil - Radverkehr und Mobilitätsmanagement (S. 9-11)



## 2 Ziele der Stadt Wien

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

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

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

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

*„Die Stadt Wien bekennt sich zu einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs als Umweltverbund.“<sup>17</sup>*

*„Die Attraktivierung von Umsteigemöglichkeiten zwischen Fuß-, (Leih-)Rad-, Elektromobilität, Car-Sharing-Mobilität, (Elektro-)Taxi und öffentlichem Verkehr ist entscheidende Voraussetzung dafür, den Anteil des Umweltverbundes an den gesamten Wegen in der Stadt zu steigern.“<sup>18</sup>*

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

<sup>13</sup> Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 108)

<sup>14</sup> Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 110)

<sup>15</sup> Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 106)

<sup>16</sup> Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 107) bzw. Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (S. 68)

<sup>17</sup> Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (S. 9)

<sup>18</sup> Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 103)

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

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

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

*„Der öffentliche Raum soll Alltagsbewegung fördern, Kommunikation und Begegnung unterstützen, Verweilen und Aufenthalt ermöglichen“<sup>22</sup>*

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

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

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

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

<sup>19</sup> Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 54 bzw. S. 118)

<sup>20</sup> Stadt Wien (2020): STEP 2025 – Fachkonzept Mittelpunkte des Städtischen Lebens – Polyzentrales Wien (S. 19)

<sup>21</sup> Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 15)

<sup>22</sup> Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 49)

<sup>23</sup> Stadt Wien (2020): STEP 2025 – Fachkonzept Mittelpunkte des Städtischen Lebens – Polyzentrales Wien (S. 18)

<sup>24</sup> Stadt Wien (2019): Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050 (S. 132ff) bzw. Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 119)

<sup>25</sup> Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 25)

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

*„Dabei geht es [...] um öffentliche Räume, die für alle gleichermaßen funktionieren und unterschiedlichen Ansprüchen des Zusammenlebens gerecht werden.“<sup>26</sup>*

*„Insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie für ältere Menschen ist die Bewegungsfreiheit in der Stadt (wieder-)herzustellen.“<sup>27</sup>*

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

---

<sup>26</sup> Stadt Wien (2014): STEP 2025 (S. 23)

<sup>27</sup> Stadt Wien (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum (S. 29)

## 3 Bearbeitungsmethode

### 3.1.1 Eingangsdaten

- Geodaten: data.gv.at
- Geodaten der MA 18 (Leitbild Grünräume)
- Geodaten der MA 19 (Stadtstrukturplan)
- Intermodales Verkehrsreferenzsystem Österreich (GIP.at)
- wien.gv.at/stadtplan
- Google Streetview
- Inputs des betrachteten Bezirks

Hinweise zu den Daten:

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

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

### 3.1.2 Bearbeitungsschritte

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

### 3.1.3 Analyseschritte

#### 3.1.3.1 Ermittlung POI und relevante raumstrukturelle Gegebenheiten

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

### **3.1.3.2 Ermittlung von Konfliktstellen des Fußwegenetzes**

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

### **3.1.3.3 Ermittlung von sensiblen Bereichen**

Grundlage für die Priorisierung von Maßnahmen

- Gebiete mit Grünraumdefiziten:

Gebiete außerhalb des Einzugsbereichs von öffentlichen Grünräumen (5.000+ m<sup>2</sup>)

- 1.000 m-Puffer bei Grünräumen mit überregionaler Bedeutung
- 500 m-Puffer bei Grünräumen mit regionaler Bedeutung
- 250 m-Puffer bei Grünräumen mit lokaler Bedeutung
- Umfeld von Schulen: 150 m-Puffer um Standorte
- Umfeld von Pensionistenheimen: 300 m-Puffer um Standorte
- Zentrale Orte:
  - Konzentration von mehreren POI wie Grätzkelzentren
  - Hohe Fußgänger:innenfrequenzen wie Kreuzungsbereiche, Verkehrsknotenpunkte
  - Zonale Abgrenzung des Bereiches mit Maßnahmenerfordernis

### **3.1.3.4 Ermittlung des vorrangigen Handlungsbedarfs als Hinweise zur Priorisierung von Maßnahmen**

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

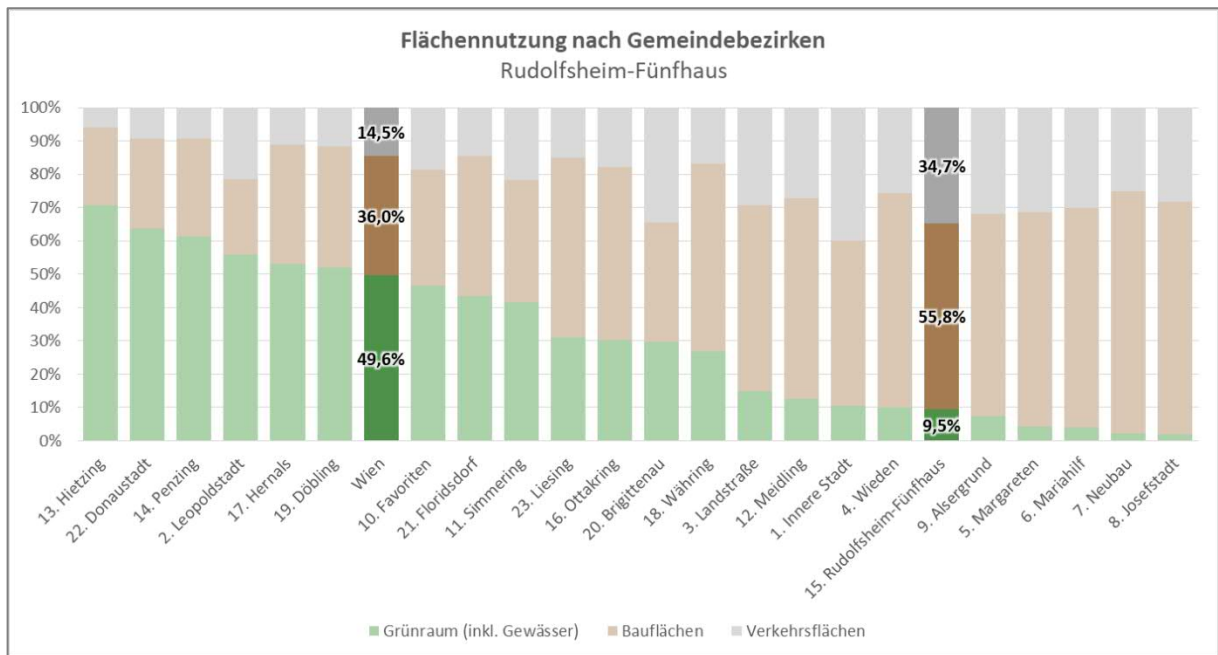
## 4 Bezirkssteckbrief

Überblick von Kenngrößen basierend auf den statistischen Daten der Stadt Wien

### 4.1 Flächennutzung

Rudolfsheim-Fünfhaus liegt hinsichtlich des Grünraumanteils deutlich unter dem Wiener Durchschnitt. Während Grünräume gesamtstädtisch gesehen fast 50 % der Flächen einnehmen, beläuft sich der Grünraumanteil im 15. Bezirk nur auf 9,5 %. Der Anteil an Verkehrsflächen mit etwa 35 % liegt deutlich über dem gesamtstädtischen Anteil von 14,5 %. Der Anteil an Bauflächen liegt mit knapp 56 % ebenfalls deutlich über dem gesamtstädtischen Anteil von 36 %.

Der Umstand, dass den Bewohner:innen im Bezirk selbst nur wenige Grünflächen zur Verfügung stehen, verleiht der fußläufigen Erreichbarkeit von jenen Grünräumen, die es im Bezirk gibt, sowie von Grünräumen in benachbarten Bezirken eine besondere Bedeutung. Ein Aspekt in diesem Zusammenhang ist auch die gerechte Verteilung der Straßenräume, um den Fußverkehrskomfort auf diesen Wegen zu erhöhen. Gleichzeitig kann der öffentliche Straßenraum durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität auch eine Erholungsfunktion im nahen Wohnumfeld darstellen, wobei Grünräume dadurch zweifelsohne nicht vollständig ersetzt werden können.

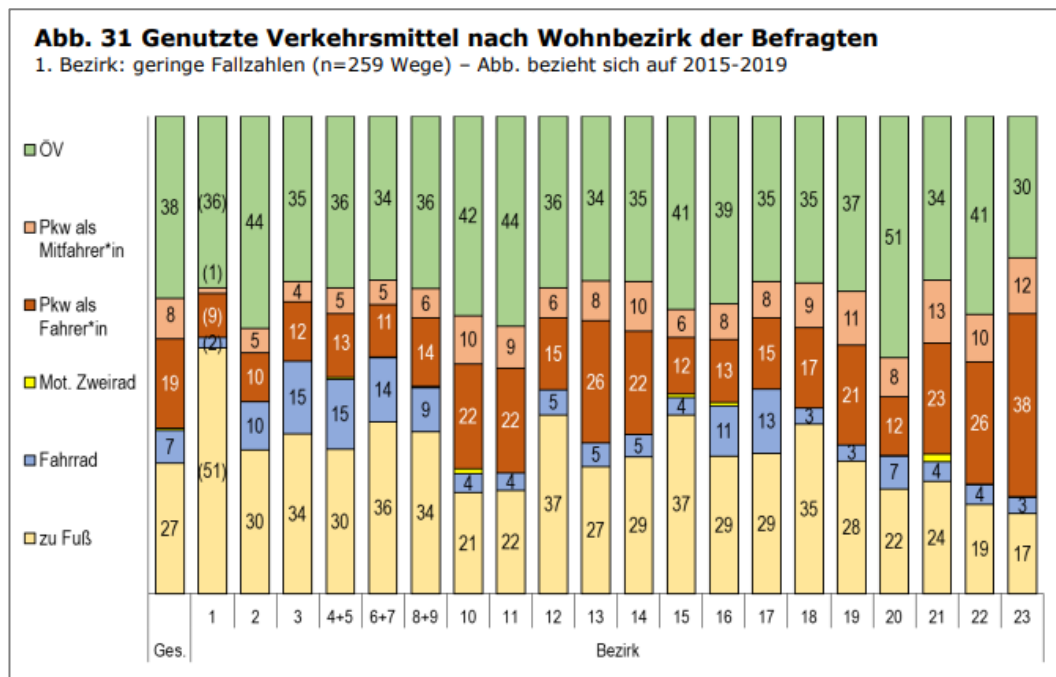


28

<sup>28</sup> eigene Darstellung basierend auf Stadt Wien (2018): Realnutzungskartierung 2018

## 4.2 Modal Split

Beim Anteil der Wege, die zwischen 2015 und 2019 zu Fuß zurückgelegt wurden, liegt Rudolfshheim-Fünfhaus mit 37 % über dem gesamtstädtischen Anteil von 27 %. Lediglich die Innere Stadt und Meidling können sich hinsichtlich des Fußverkehrsanteils mit dem 15. Bezirk messen. Nur der öffentliche Verkehr wird von den Bewohner:innen des Bezirks noch häufiger als Fortbewegungsart gewählt als das Zu-Fuß-Gehen. 41 % der Wege wurden im Beobachtungszeitraum mit dem ÖV zurückgelegt. Rechnet man den Radverkehrsanteil von 4 % noch dazu, ergibt sich zusammen mit dem Anteil an Fußgänger:innen ein Umweltverbundanteil von über 80 %. Um diesen Anteil zu sichern und sogar noch auszubauen, gilt es den umweltfreundlichen Fortbewegungsarten, allen voran dem Zu-Fuß-Gehen, im Straßenraum künftig auch den entsprechenden Platz einzuräumen.

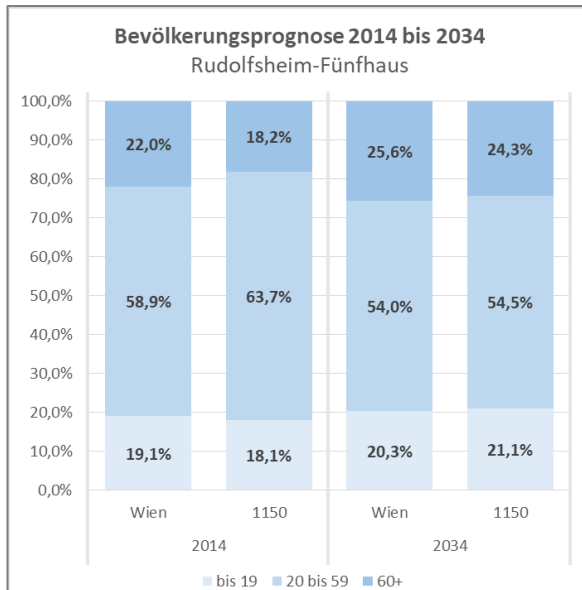


29

<sup>29</sup> Stadt Wien (2021): Aktive Mobilität in Wien (S. 40)

### 4.3 Bevölkerungsstruktur

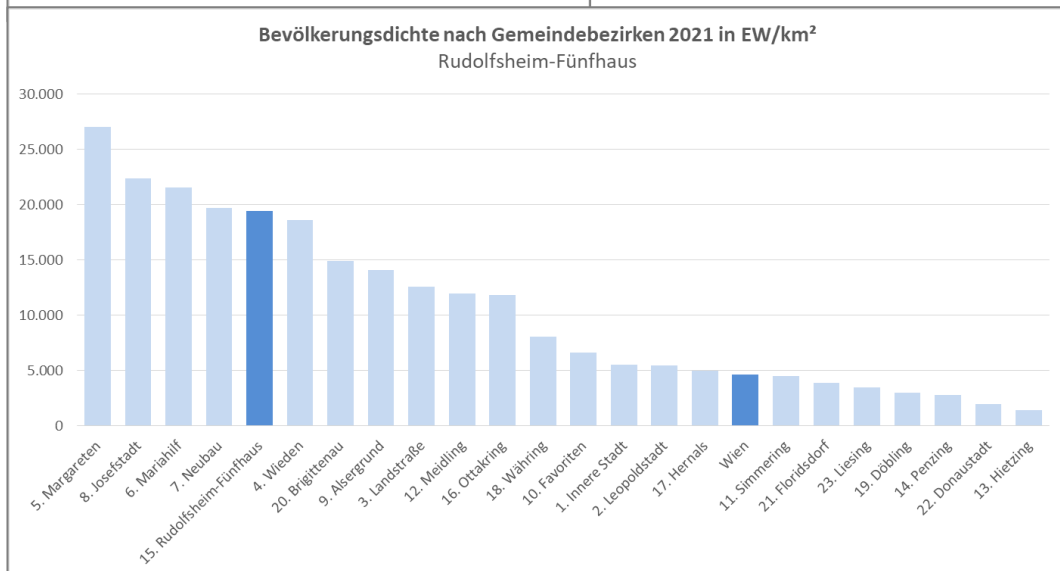
Kinder und ältere Personen profitieren, wie in Kapitel 1.1 bereits erläutert, überdurchschnittlich von Maßnahmen für eine fußverkehrsfriendlye Stadt. Diese beiden Bevölkerungsgruppen sind in ihrer Mobilität oftmals auf das Zu-Fuß-Gehen bzw. den öffentlichen Verkehr angewiesen. Aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungsanstiegs sowohl bei jungen als auch bei älteren Menschen ist Zu-Fuß-Gehen ein Thema für die Zukunft. Während im Jahr 2014 noch überdurchschnittlich viele Bewohner:innen des 15. Bezirks zwischen 20 und 59 Jahre alt waren, nähert sich der Bezirk in den nächsten Jahren dem Wiener Durchschnitt. Der Bevölkerungsprognose zufolge steigt der Anteil der jüngeren Personen von 2014 bis 2034 um 3 %. Bei älteren Personen wird im selben Zeitraum sogar mit einem Anstieg um 6 % gerechnet.



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

Hinsichtlich der Bevölkerungsdichte liegt Rudolfshheim-Fünfhaus im Bezirksvergleich, aufgrund der dichten Blockrandbebauung auf dem fünften Platz. Die Kombination aus dem Mangel an Grünräumen und der hohen Bevölkerungsdichte verleiht der Qualität und der Attraktivität des Straßenraums und der Fußverkehrsinfrastruktur eine besondere Bedeutung.

30



31

<sup>30</sup> eigene Darstellung basierend auf Stadt Wien (2014): Bevölkerungsprognose 2014 bis 2034

<sup>31</sup> eigene Darstellung basierend auf Stadt Wien (2021): Statistisches Jahrbuch 2021



## 5 Bestandsanalyse

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

### 5.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

#### 5.1.1 Grün- und Freiräume

(siehe Themenkarte Grün- und Freiräume)

Grün- und Freiräume dienen sozialen und ökologischen Funktionen. Sie bieten Platz zum Verweilen und Ausruhen, für soziale Interaktionen und haben einen positiven Effekt auf das Mikroklima. Eine besondere Stellung in der Grünraumversorgung des 15. Bezirks nimmt der Auer-Welsbach-Park als größter Grünraum des Bezirks ein, wobei dieser aufgrund seiner Lage nicht für alle Bewohner:innen des Bezirks gut erreichbar ist. In diesem Zusammenhang außerdem zu erwähnen ist der Schönbrunner Schlosspark im benachbarten 13. Bezirk.

Neben dem Auer-Welsbach-Park gibt es in Rudofsheim-Fünfhaus noch weitere Grünräume mit mehr als 5.000 m<sup>2</sup>, die der Bevölkerung Raum zur Erholung im Grünen bieten. Eine Unterversorgung an öffentlichen Grünräumen ist südlich der Bahntrasse im Gebiet zwischen Westbahnhof, Kranzgasse und Sechshauser Straße sowie im Umfeld des Sparkassaplatzes zu verzeichnen. Nördlich der Bahntrasse wird das Gebiet südlich der Gablenzgasse bzw. östlich des Rohrauerparks als unterversorgt gewertet, auch wenn die Kleingartenanlage „Zukunft“ in einem gewissen Ausmaß durch seine Durchwegung und den Grünraumachsen sowie der Sportplatz „Schmelz“ einen gewissen Ausgleich bieten.

Auch private oder teil-öffentliche Grünräume können einen wichtigen Beitrag zur Grünraumversorgung der Bewohner:innen leisten. Aufgrund fehlender Daten, können diese Grün- und Freiräume nicht umfassend analysiert werden. Jedoch ist davon auszugehen, dass derlei Freiräume aufgrund der dichten gründerzeitlichen Bebauungsstruktur im 15. Bezirk eine untergeordnete Rolle in der Grün- und Freiraumversorgung spielen.

#### 5.1.2 Grünausstattung im Straßenraum

(siehe Themenkarte Grünausstattung im Straßenraum)

Der Straßenraum kann, speziell in Gebieten mit einem Defizit an Grün- und Freiräumen, durch eine hochwertige Grüngestaltung als sicherer Bewegungs-, Begegnungs- und Kommunikationsraum vielseitige Funktionen erfüllen, die das Wohnumfeld aufwerten und somit das Zu-Fuß-Gehen unterstützen. Im direkten Umfeld der überwiegenden Zahl an Baublöcken in Rudofsheim-Fünfhaus gibt es weniger als 10 Bäume. Das ist mitunter auch auf die teilweise engen Straßenräume zurückzuführen. Straßenbäume sind deshalb speziell dort zu finden, in denen eine Begrünung aufgrund der Dimensionierung des Straßenraums einfacher möglich ist. Dazu gehören beispielsweise die Goldschlagstraße, die Schweglerstraße, die Hütteldorfer Straße, die Mariahilfer Straße oder die Straßenzüge im Nibelungenviertel. Auffällig bei der räumlichen Verteilung der Straßenbäume ist, dass die Ausstattung im Bereich nördlich der Bahntrasse deutlich besser ist als im südlichen Bezirksteil. Jene Bereiche, die bereits als Gebiete mit einem Mangel an Grünräumen identifiziert wurden, sind auch von einem Mangel an Grünausstattung im Straßenraum verstärkt betroffen.

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

## 5.2 Wegenetz

### 5.2.1 Typisierung des Wegenetzes

(siehe Themenkarte Typisierung des Wegenetzes)

Hinsichtlich des Wegenetzes gibt es seitens der Stadt Wien einige Grundlagen sowie Festlegungen, die auch Entwicklungsabsichten erkennen lassen. In Ergänzung zum lokalen flächendeckenden Fußwegenetz – also die Fußwegeverbindungen lt. GIP<sup>32</sup> – gibt es das Freiraumnetz lt. dem Leitbild Grünräume<sup>33</sup> und den Typus Geschäftsstraßen lt. Stadtstrukturplan<sup>34</sup>, der sich dadurch definiert, dass mehr als 50% der Sockelzone von Geschäften oder Dienstleistungsbetrieben genutzt werden.

Als Geschäftsstraßen sind im 15. Bezirk die Sechshauser Straße, die Mariahilfer Straße, der Abschnitt Märzstraße - Hütteldorfer Straße definiert. Das gilt auch für den Neubaugürtel. Diese Geschäftsstraßen entsprechen derzeit über weite Strecken nicht der Vorstellung von Einkaufsstraßen mit hohen Aufenthaltsqualitäten für den Fußverkehr. Die Frequenz an Fußgänger:innen ist in den Geschäftsstraßen dennoch vergleichsweise hoch und könnte bei entsprechender Gestaltung gesteigert werden mit positiven Impulswirkungen für den Betrieb der Geschäftslokale.

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

In Ost-West-Richtung verlaufen die Freiraumachsen im 15. Bezirk zwischen der U-Bahn-Station Gumpendorfer Straße und dem Auer-Welsbach-Park, entlang der Goldschlagstraße, sowie der Wienzeile und vom Urban-Loritz-Platz durch das Nibelungenviertel zum Sporckplatz. Darüber hinaus wird auch die Bahntrasse als Erschließungsachse für Großgrünräume gesehen und ist dementsprechend als Teil des Freiraumnetzes typisiert. In Nord-Süd-Richtung verläuft das Freiraumnetz aufgrund des unregelmäßigen Baublockrasters weniger geradlinig. Die Bahntrasse bildet eine Demarkationslinie mitten im 15. Bezirk und de facto bestehen keine barrierefreien Verbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Bezirksteil, die auch den Anforderungen für in der Mobilität eingeschränkte Personen gerecht werden.

### 5.2.2 Eigenschaften des Fußwegenetzes

(siehe Themenkarte Eigenschaften des Fußwegenetzes)

Die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens wird stark von der Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur beeinflusst. Eine bedeutende Rolle spielen hierbei die Gehsteigbreiten. In Rudolfsheim-Fünfhaus gibt es einige Gehsteige, die weniger als 2 m bzw. teilweise sogar weniger als 1,2 m breit sind. Hiervon besonders stark betroffen sind im südlichen Bezirksteil die Nebenstraßen der Mariahilfer Straße und der Sechshauser Straße, sowie im nördlichen Bezirksteil vereinzelt einige Gehsteige im Umfeld der Schmelz. Darüber gibt es mehrere Gehsteige, die zwar eine bauliche Breite von über 2 m vorweisen, jedoch aufgrund der Mitnutzung als Kfz-Parkstreifen Fußgänger:innen nicht vollständig zur Verfügung stehen. Diese Situationen sind aufgrund fehlender Daten in den Themenkarten nicht abgebildet. Abgebildet hingegen sind Schrägparker oder Senkrechtparker (siehe Themenkarte Schräg- und Senkrechtparkstreifen); diese können insbesondere entlang von schmälere Gehsteigen zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

<sup>32</sup> Intermodales Verkehrsreferenzsystem Österreich

<sup>33</sup> Stadt Wien - MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2020): Leitbild Grünräume Wien

<sup>34</sup> Stadt Wien - MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung (2021): Stadtstrukturplan Wien

Auf Straßen mit einer hohen Fußgänger:innenfrequenz und in sensiblen Bereichen bspw. im Umfeld von Schulen und Pensionistenheimen oder in Geschäftsstraßen kommt der Gehsteigbreite eine noch größere Bedeutung zu. Gerade in diesen Bereichen ist es wichtig, dass es an bedarfsgerechten Stellen sichere Querungsmöglichkeiten gibt. Verkehrsberuhigte Bereiche, wie Fußgänger:innen-, Begegnungs-, Tempo 30-Zonen, Schulstraßen oder Wohnstraßen tragen ebenso zur Sicherheit von Fußgänger:innen bei.

Tempo-30-Zonen sind in weiten Teilen des 15. Bezirks ausgewiesen, wobei auffällig ist, dass gerade die Geschäftsstraßen, in denen mit einem erhöhten Fußgänger:innenaufkommen zu rechnen ist, außerhalb dieser Zonen liegen. Dies mag daran liegen, dass diese Straßen eine bezirksübergreifende Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr darstellen. Diese Geschäftsstraßen sind bezüglich Straßenraumgliederung als Durchzugsstraße deutlich erkennbar – entsprechend gering ist ihre Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr.

Auch einige Wohnstraßen, die vermehrt im nördlichen Bezirksteil vorzufinden sind, sowie Fußgänger:innenzonen gibt es im 15. Bezirk. Begegnungszonen wurden in Rudolfsheim-Fünfhaus hingegen noch keine eingerichtet. Hinsichtlich der unterschiedlichen verkehrsberuhigten Bereiche sei angemerkt, dass es auch hier insbesondere bei geradlinigen Fahrbahnverläufen ohne optische oder bauliche Maßnahmen mit Bremswirkung zu überhöhten Kfz-Geschwindigkeiten kommen kann.

### **5.3 POI und Kommunikationsorte**

(siehe Themenkarte POI und Kommunikationsorte)

Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Spielplätze und Sportstätten, Geschäftsstraßen, Plätze und Parks sind Beispiele für wichtige Alltagsziele bzw. Points-of-Interests (POI). Da diese Orte Fußgänger:innen anziehen und folglich Frequenz erzeugen, ist eine ausreichend dimensionierte und qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur in Bereichen, wo sich POI häufen, von besonderer Bedeutung. (Hinweis: Die Nahversorgungseinrichtungen wie Lebensmittelmärkte, Apotheken, Arztpraxen sind in der Themenkarte aufgrund ihrer hohen Dichte nicht dargestellt.)

Diese Orte sind Kommunikationsorte des Alltagslebens – eine entsprechende Aufwertung durch Sitzgelegenheiten und Baumpflanzungen oder durch sonstige Grünelemente trägt dieser Funktion Rechnung. In Rudolfsheim-Fünfhaus sind solche Häufungen zwischen der Mariahilfer Straße und der Sechshauser Straße sowie im Umfeld der bzw. zwischen den U-Bahn-Stationen Schweglerstraße und Johnstraße zu finden. Auch die Schulstandorte des Bezirks finden sich vermehrt in diesen Bereichen. Weitere Schulstandorte gibt es außerdem noch südlich der Sechshauser Straße, sowie zwischen der Wiener Stadthalle und dem Westbahnhof. Der Umstand, dass Schüler:innen besonders auf das Zu-Fuß-Gehen angewiesen sind, verleiht der Bedeutung einer guten Fußverkehrsinfrastruktur in diesen Bereichen zusätzliches Gewicht.

### **5.4 Konfliktstellen des Fußwegenetzes**

(siehe Themenkarte Konfliktstellen des Fußwegenetzes)

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

Hinsichtlich der Unfälle mit Fußgänger:innenbeteiligung<sup>35</sup> ist in Rudolfsheim-Fünfhaus eine deutliche Häufung in Geschäftsstraßen, wo einerseits hohe Fußgänger:innenfrequenzen und andererseits hohe Fahrgeschwindigkeiten festzustellen sind, erkennbar. Eine weitere Gefahrenstelle für Fußgänger:innen stellt außerdem die Johnstraße dar. Die Unfallpunkte

---

<sup>35</sup> Beobachtungszeitraum: 01.01.2018 bis 31.12.2020

zeigen, dass Unfälle sowohl auf Schutzwegen als auch in Bereichen, wo Querungsmöglichkeiten fehlen, passieren.

Hochsensibel sind neben Geschäftsstraßen außerdem Kreuzungsbereiche auf Schulwegen. Es gilt besonders Bedacht auf die jüngsten Verkehrsteilnehmer:innen zu nehmen und die Gefahrenstellen lt. Schulwegplänen<sup>36</sup> zu entschärfen. Jene Kreuzungen, wo sich Gefahrenstellen und Unfallhäufungspunkte überschneiden, verdienen besondere Aufmerksamkeit. Solche Überschneidungen sind beispielsweise an den Kreuzungen Hütteldorfer Straße-Johnstraße, Märzstraße-Schweglerstraße, Mariahilfer Straße-Kranzgasse oder Sechshauser Straße-Stiebergasse zu finden.

Einige weitere Konfliktstellen stellen fehlende Querungsmöglichkeiten insbesondere im Freiraumnetz, sowie schmale Gehsteige in Hauptverkehrsachsen sowie Freiraumachsen im südlichen Bezirksteil dar.

---

<sup>36</sup> Stadt Wien (ab 2002): Schulwegpläne

## 6 Planungsprämissen und Handlungsfelder

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

### 6.1 Planungsprämissen, die für alle Handlungsfelder gelten

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

### 6.2 Stadt der kurzen Wege ➔ engmaschiges lokales Fußwegenetz

Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FK Grün- und Freiraum</li> <li>• FK Öffentlicher Raum</li> <li>• Aktionsplan Gründerzeit: Strategien zur Aufwertung des (öffentlichen) Freiraums</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächendeckender Qualitätsstandard für das lokale bzw. bezirksinterne Fußwegenetz</li> <li>• Anreize schaffen für das Zu-Fuß-Gehen</li> <li>• Hohe Vernetzungsqualität mit Alltagszielen und Freizeitzielen (Bildungseinrichtungen / ÖV-Haltestellen / Parkanlagen / Spielplätze / öffentliche Gebäude / Sport- und Freizeiteinrichtungen etc.)</li> <li>• Hohe Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur durch durchgängige normgerechte Breiten der Gehwege für den Begegnungsfall eine Person mit Fußgänger:in mit Rollstuhl / Kinderwagen / Person mit Kleinkind</li> <li>• Engmaschiges Fußwegenetz durch Minimierung von Umwegen und Schließen von Lücken des Fußwegenetzes</li> </ul>
Grundanforderungen:	<p>Qualitätsstandard:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insbesondere in den Bezirksteilen mit einem höheren Kfz-Verkehrsaufkommen Herstellung einer durchgängigen Gehwegbreite von mindestens 2 m</li> <li>• Sukzessive Schaffung von Verweilorten im Vorfeld von Geschäftslökalen, Gaststätten, Apotheken oder in</li> </ul>

	<p>Gebäudenischen, die Zwischenstationen im linearen Fußwegenetz darstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse von in der Mobilität eingeschränkten Personen / älteren Personen / Kindern</li> <li>• Beseitigung von Gefahrenstellen insbesondere in Bereichen mit einer Häufung von Unfällen</li> <li>• Gehsteigabsenkungen in Querungs- und Kreuzungsbereichen</li> <li>• Baumpflanzungen, wo dies aufgrund der Straßenquerschnitte und den technischen Gegebenheiten möglich ist &gt;&gt; siehe dazu Kap. 6.4</li> <li>• Rückbau von flächenintensiven Kreuzungen durch Gehsteigvorziehungen, Kreuzungsplateaus und sofern technisch umsetzbar in Kombination mit Baumpflanzungen</li> <li>• Bedarfsgerechte und sichere Querungsmöglichkeiten insbesondere von Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen</li> <li>• Erforderlichenfalls bauliche und organisatorische Maßnahmen mit Bremswirkung für den Kfz-Verkehr bspw. durch Kreuzungsplateaus, die Ausweisung von Fußgänger:innenzonen, Begegnungszonen, Schulstraßen oder Wohnstraßen, sowie die Schaffung von Shared Spaces (gemeinsame Nutzung des Straßenraums von allen Verkehrsteilnehmer:innen; Ausführung als Mischverkehrsfläche nach Vorbild der Pelzgasse unter Berücksichtigung der dort gesammelten Erkenntnisse, dass bspw. deutlicher erkennbar sein muss, wo Pkws parken dürfen und wo nicht)</li> <li>• Reduktion der Stellplatzmarkierungen auf Gehsteigen in jenen Abschnitten, wo es dadurch zu Einschränkungen für den Fußverkehr kommt</li> <li>• Freihalten der Gehsteige von Stadtmöblierung mit Barrierewirkung</li> <li>• Verlagerung von Müllcontainern auf Stellplatzflächen (speziell in jenen Bereichen, wo es aufgrund der Müllcontainer zu Einschränkungen für den Fußverkehr kommt)</li> <li>• Vermeidung von Angsträumen (gute Sichtverbindungen, Einsehbarkeit, Beleuchtung und Belichtung)</li> <li>• Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen</li> <li>• Abstimmung der Maßnahmen mit Anforderungen des Radverkehrs</li> </ul>
--	---

### 6.3 Freiraumnetz gemäß Leitbild Grünräume Wien → grüne Hauptverkehrsachsen für den Fuß- und Radverkehr

Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitbild Grünräume Wien</li> <li>• FK Grün- und Freiraum</li> <li>• FK Öffentlicher Raum</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezirksübergreifende Vernetzung der Wiener Grün- und Freiräume</li> <li>• Robustes Netz an durchgängig begrüntem Stadtwegen für den Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Stärkung der Verbindungsfunktion zwischen Wohngebieten und den Parkanlagen bzw. den Naherholungsgebieten</li> </ul>
Grundanforderungen	<p>Qualitätsstandard für das „Lokale Fußwegenetz“ + zusätzliche Assets:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leichtigkeit und Flüssigkeit dieser Hauptachsen analog des Anspruchs eines störungsfreien Kfz-Fließverkehrs in Hauptverkehrsstraßen</li> <li>• Sichtbarmachen der Funktion als übergeordnete Grün- und Freiraumverbindung durch eine vielseitige Ausstattung mit Grünelementen und möglichst durchgehenden Baumreihen</li> <li>• Substitut für Baum: 1 Parklet anstelle von 1-2 Stellplätzen</li> <li>• Wegbegleitende Verweilorte und Sitzgelegenheiten</li> <li>• „Andocken“ an das Grün- und Freiraumnetz in den Nachbarbezirken (bezirksverbindende Achsen) durch hochwertige Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Entsiegelung von Stellplatzflächen</li> <li>• Abstimmung der Maßnahmen mit den Anforderungen für den Radverkehr</li> </ul>

### 6.4 Gesundes Stadtklima und hohe Lebensqualität → Grüne Infrastruktur und Intermodalität

Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FK Grün- und Freiraum</li> <li>• FK Mobilität</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der grünen Infrastruktur in öffentlichen Straßenräumen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen</li> <li>• Verbesserung der Wohnumfeldqualität in Gebieten mit Grünraumdefiziten / im Umfeld von hoch verdichteten Baublöcken ohne begrünte Innenhöfe: Straßen als attraktive Grünverbindungen zu Parkanlagen und Naherholungsräumen</li> <li>• Erhöhung der Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes</li> </ul>
Grundanforderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung des Mikroklimas durch Begrünung von Straßenräumen</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ergänzende Baumpflanzungen anstelle von Parkplätzen, auf Sperrflächen, in Gebäudenischen bzw. bei zurückgesetzten Gebäuden, in Kreuzungsbereichen auf Gehsteigvorziehungen</li> <li>• Entsiegelung von Flächen, die nicht häufig zum Gehen genutzt werden (bspw. Parkplätze)</li> <li>• Gute und sichere Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität von ÖV-Haltestellen             <ul style="list-style-type: none"> <li>- konfliktfreie Zugangswege zu den Haltestellen</li> <li>- ausreichend große Wartebereiche</li> <li>- Witterungsschutz</li> <li>- Sitzgelegenheiten</li> <li>- Platz für Radabstellanlagen</li> <li>- Informationseinrichtungen</li> </ul> </li> </ul>
--	--

### 6.5 **Urbanität und Multifunktionalität ➔ lebendige Geschäftsstraßen und attraktive lokale Zentren**

Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FK Mittelpunkte des städtischen Lebens</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen in Einkaufsstraßen</li> <li>• Impulse zur Belebung von Erdgeschoßzonen</li> <li>• Hohe Aufenthaltsqualität von Grätzelzentren / Kommunikations- und Begegnungsorten</li> </ul>
Grundanforderungen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flanierqualität in den Geschäftsstraßen: Mindestbreite der Gehwege von 3 m (sofern in engen Straßenquerschnitten mit Straßenbahnen umsetzbar)</li> <li>• Konsumfreie Aufenthaltsbereiche: Platz für Mikrofreiräume, Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen, Trinkbrunnen</li> <li>• Bedarfsgerechte und sichere Querungsmöglichkeiten in dichten Intervallen (häufiger Wechsel zwischen den Straßenseiten)</li> <li>• Verkehrsberuhigung von Bereichen mit (potenziell) hoher Fußgänger:innenfrequenz: Rückbau von überdimensionierten Fahrbahnflächen, Reduktion von Stellplatzflächen, Gestaltung von attraktiven Aufenthaltsbereichen, Baumpflanzungen; ggf. Ausweisung als Begegnungszone</li> </ul>

### 6.6 **Gesundheit von Kindern und Jugendlichen ➔ mehr Platz für Spiel, Bewegung und Begegnung**

Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FK öffentlicher Raum</li> <li>• FK Grün- und Freiraum</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spiel- und Freiräume im Wohnumfeld</li> <li>• Sicheres Umfeld von Schulen, Kindergärten, Spielplätzen</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbeziehung der Kinder und Jugendlichen bei der Projektplanung</li> </ul>
Grundanforderungen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulumfeld             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Temporäre Zufahrtsbeschränkung vor Schulen („Schulstraßen“)</li> <li>– Maßnahmen der Verkehrsberuhigung im Schulumfeld (Shared Space, Fahrbahnversatz, sonstige verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen)</li> <li>– Sichere und bedarfsgerechte Querungshilfen (Vermeidung Umwege und Vermeidung „wilde“ Querungen ohne ausreichende Sichtverhältnisse)</li> <li>– Elternhaltestellen im nahen Umfeld in Kombination mit sicheren Gehverbindungen</li> <li>– Große Aufenthalts- und Bewegungsfläche im Bereich des Schuleingangs</li> <li>– Abstimmung mit bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit seitens MA 28 / MA 46</li> </ul> </li> <li>• Umfeld von Kindergärten             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Geringerer Handlungsbedarf, da die Kinder i.d.R. von Erwachsenen hingebbracht und abgeholt werden</li> </ul> </li> <li>• Umfeld von Spielplätzen und Parkanlagen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Shared Space angrenzend an Parks zur Vergrößerung eines sicheren Bewegungsraums</li> <li>– Verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Wohnstraße, temporäre Straßensperren, etc.)</li> <li>– Sichere und bedarfsgerechte Querungshilfen</li> </ul> </li> <li>• Öffnung von Schulsportplätzen auch für die Freizeitnutzung</li> </ul>

## 6.7 Sicherheit / Inklusion / Kommunikation ➔ Fußwege als Verbindung zu Begegnungsorten

Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FK öffentlicher Raum</li> <li>• FK Mittelpunkte des städtischen Lebens</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der sozialräumlichen Funktion von Straßenräumen als Ort der Begegnung (erhöhter Bedarf durch Homeoffice, Vermeidung der Isolation von älteren oder von mobilitätseingeschränkten Personen, mehr Bewegungsräume für Kinder)</li> <li>• Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls durch lebendige Straßen bzw. hohe Fußgänger:innenfrequenz</li> </ul>
Grundanforderungen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere Fußwege zu Kommunikationsorten und Begegnungsorten wie Parkanlagen, Spielplätze, ÖV-Haltestellen, Kultureinrichtungen, Gaststätten, Nahversorgungseinrichtungen etc.</li> <li>• Sichere Fußwege mit Fokus auf Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen und älteren Personen (breitere Gehsteige, Sitzgelegenheiten, Beseitigung von Barrieren, Bäume und</li> </ul>

	<p>Grüngestaltungselemente, Durchziehen des Gehsteigniveaus in Querungsbereichen von einmündenden Straßen, Wegleitsystem zur besseren Orientierung, öffentliche WC-Anlagen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung des Fußwegenetzes mit POI in den angrenzenden Bezirken durch bedarfsgerechte und sichere Querungshilfen</li> </ul>
--	---

### **6.8 Identität von Stadtquartieren → Stärkung des Grätzelcharakters, bezirksspezifische Projekte, Einbindung der Bevölkerung**

<b>Bezug</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FK Mittelpunkte des städtischen Lebens</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktive Straßenräume für den Fußverkehr als Baustein             <ul style="list-style-type: none"> <li>– zur Stärkung des Bezugs der Wohnbevölkerung zum Grätzel</li> <li>– für die Erlebarmachung von bezirksspezifischen Besonderheiten</li> <li>– für ein hochwertiges Wohnumfeld insbesondere in dicht verbauten Gebieten ohne private Grün- und Freiräume</li> </ul> </li> <li>• Schaffung von identitätsstiftenden Anziehungspunkten mit hohen Fußverkehrsqualitäten als Vorbild für andere Bereiche (bei gleichzeitiger Herstellung von flächendeckenden Qualitätsstandards im lokalen Fußwegenetz; siehe Kap. 6.2)</li> </ul>
<b>Grundanforderungen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung von Synergien an den Schnittstellen zu den angrenzenden Bezirken durch gemeinsame, bezirksübergreifende Projektentwicklungen (bspw. sichere Querungen von Hauptverkehrsstraßen an den Bezirksgrenzen, Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen von Geschäftsstraßen)</li> <li>• Leitsystem Fußwegenetz: Ausstattung mit spezifischen Gestaltungselementen, Informationseinrichtungen über POI für eine bessere Orientierung in Aufenthaltsbereichen wie ÖV-Haltestellen, Supermärkten, sonstige Orte mit höherer Fußgänger:innenfrequenz</li> <li>• Einbindung der Bevölkerung, von Schulen, von sonstigen Betroffenen bei der konkreten Planung von Projekten (bspw. Definition der Route von Grätzelwegen / Gestaltungsideen für spezifische Themenwege)</li> <li>• Zusammenarbeit mit Initiativen zur Stärkung von Zentren und Grätzeln (Lokale Agenda 21, Gebietsbetreuung, Wirtschaftsagentur Wien, Wiener Einkaufsstraßen Management, Kreative Räume Wien, etc.)</li> <li>• Ideensammlung von Projekten, die das Zu-Fuß-Gehen unterstützen</li> </ul>

## 7 Leitbild Gehen für den Bezirk Rudolfshheim-Fünfhaus

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

Aufbauend auf den Planungsprämissen und Handlungsfeldern >> Kapitel 6

Aufbauend auf den Inputs seitens des Bezirks

(siehe Leitbildkarte im Anhang)

Das Leitbild Gehen für den Bezirk Rudolfshheim-Fünfhaus (siehe Leitbildkarte im Anhang) beruht einerseits auf der raumordnungs- und landschaftsfachlichen Analyse des gesamten Bezirks und andererseits auf den Abstimmungsgesprächen mit Vertreter:innen des Bezirks.

Die nachfolgend dargestellten Leitprojekte bilden den übergeordneten Rahmen für konkrete Projekte. Die dargestellten Maßnahmen sind als Vorschläge für die weiterführende Projektplanung zu verstehen. Durch sie wird beispielhaft dargestellt, wie die Planungsprämissen und Handlungsfelder im bzw. durch den Bezirk in die Realität umgesetzt werden könnten. Der Detaillierungsgrad ist, der Natur eines Masterplans folgend, so gewählt, dass keine Aussagen über die Machbarkeit von einzelnen Projekten und Maßnahmen getroffen werden können und den handelnden Akteur:innen in der Ausgestaltung von Umsetzungsprojekten noch ausreichend Handlungsspielraum sowie Raum für Kreativität gelassen wird. Dadurch wird sichergestellt, dass in der Folge weitere lokale Expertisen in Projekte, die der Erreichung der formulierten Ziele dienen, einfließen können.

### 7.1 Aufwertung & Erweiterung des Freiraumnetzes (lt. MA18/Leitbild Grünräume)

#### Ausgangslage:

Das Leitbild Grünräume der Stadt Wien dient der Sicherung des hohen Grünraumanteils und definiert mit dem bezirksübergreifenden Freiraumnetz ein Wegesystem, das große Grünräume und Parks miteinander verknüpft und für alle Wienerinnen und Wiener im Umkreis von 250 Metern erreichbar sein soll. Entlang dieser Verbindungen kommt dem Fuß- und Radverkehr ein besonderer Stellenwert zu.

Im 15. Bezirk sind zwei ostwest-gerichtete Achsen als bezürksübergreifende „Grünachse“ definiert:

- Linke Wienzeile
- Bahntrasse ab der Schmelzbrücke Richtung Westen

Die übrigen Freiraumverbindungen sind dem Typus „urban geprägtes Netz“ zugeordnet.

- Urban-Loritz-Platz-Vogelweidpark-Kriemhildplatz-Kleinartengebiet Schmelz-Sporckplatz
- Schanzstraße
- Goldschlagstraße
- Herklotzgasse-Oelweingasse-Siebeneichengasse zum Auer-Welsbach-Park
- Haidmannsgasse-Rosinagasse-Schmelzbrücke
- (Innerer) Gürtel
- Markgraf-Rüdiger-Straße-Schmelzbrücke-Reindorf-gasse-Storchengasse

- Stutterheimstraße-Preysingergasse-Rustensteg-Dadlergasse-Dreihausgasse-Heinickegasse-Rauchfangkehrergasse
- Schmelz-Johnstraße-Schlossallee zum Schloss Schönbrunn
- Teilabschnitte in der Gablenzgasse, Meiselstraße, Possingergasse

**Ziele und Grundanforderungen** für das Freiraumnetz siehe Planungsprämissen, Kapitel 6.3

**Maßnahmenvorschläge:**

- Verbesserung der Orientierung entlang des Freiraumnetzes
  - Leitsystem für die Anbindung an Naherholungsflächen (z.B. Auer-Welsbach-Park, Schmelz, Märzpark, Westbahnhof, etc.) in Form von raumwirksamen Gestaltungselementen in regelmäßigen Abständen wie begrünte Verweilorte, Baumkarrees in Kreuzungsbereichen
- Stärkung der ostwest-gerichteten Hauptachse des Freiraumnetzes durch Aufwertung der Avedikstraße und der Felberstraße als wichtige Verbindungen vom nördlichen Bezirksteil in den Auer-Welsbach-Park und zum Schönbrunner Schlosspark einerseits sowie zum Westbahnhof andererseits
  - optische/bauliche Maßnahmen zur Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten
  - „Boulevard“ Felberstraße: aufgrund des breiten Straßenraumquerschnittes wären auch auf der nordseitigen Seite ergänzende Bäume anzudenken; Schaffung von wegbegleitenden Aufenthaltsbereichen (ggf. unter Einbeziehung der angelagerten Flächen entlang der Bahntrasse im Sinne einer „Aussichtsterrasse“ mit Blickrichtung Gloriette/Schloss Schönbrunn)
  - Avedikstraße: durchgehender Gehsteig mit einer Mindestbreite von 2 m; Schaffung von Verweilorten in den Kreuzungsbereichen und Gebäudenischen; Gliederung der Stellplatzstreifen durch Bäume oder durch Grüninseln; ggf. Fahrbahnverschwenk durch versetzte Parkstreifen
  - Berücksichtigung der Potenziale der Avedikstraße und der Felberstraße als hochwertige Freiraumverbindung bei der Stadtteilentwicklungsplanung für das Areal des Westbahnhofes.
- Schanzstraße
  - Öffnung des Grünstreifens mit den Baumstandorten für den Fußverkehr wie beim Akkonplatz; Variante: Verbreiterung des entlang des Grünstreifens verlaufenden Gehsteiges
- Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten entlang des Freiraumnetzes
  - Preysingergasse # Hütteldorfer Straße
  - Grimmigasse # Oelweingasse
  - Goldschlagstraße # Beckmannigasse
  - Goldschlagstraße # Wurmsergasse
  - Goldschlagstraße # Preysingergasse
  - Oelweingasse # Dreihausgasse
  - Weiglasse # Winckelmannigasse (Anbindung an den Auer-Welsbach-Park).
- Herstellung der Mindestgehsteigbreiten von 2 m im Freiraumnetz
  - Dreihausgasse
  - Oelweingasse
  - Herklotzgasse
  - Reindorfingasse
  - Dadlergasse
  - Rauchfangkehrergasse

- ➔ Haidmannsgasse
- ➔ Johnstraße (teilweise Kfz-Stellplätze auf Gehsteigen)
- ➔ etc.
- Begrünung der Straßenräume durch Baumpflanzungen und/oder Mikrogrünflächen, wo Baumpflanzungen nicht möglich sind
  - ➔ Östlicher Abschnitt der ostwest-gerichteten Hauptachse Auf der Schmelz im Bereich der Kleingartenanlage
  - ➔ Preysinggasse
  - ➔ Tannengasse
  - ➔ Rosinagasse–Haidmannsgasse
  - ➔ Grenzgasse
  - ➔ Rustengasse
  - ➔ Rauchfangkehrerstraße-Storchengasse
  - ➔ Holochgasse zwischen Goldschlagsraße und Rustensteig
  - ➔ Herklotzgasse-Oelweinggasse-Siebeneichengasse

## 7.2 Aufwertung der Fußverkehrsquerungen der Bahntrasse

### Ausgangslage:

Die vom Westbahnhof ausgehende Bahntrasse teilt den Bezirk durch ihre Barrierewirkung in einen nördlichen und einen südlichen Bezirksteil. Durch die niedrige Anzahl an Querungsmöglichkeiten sind Fußgänger:innen oftmals zu Umwegen gezwungen. Zu Fuß kann die Bahntrasse aktuell an lediglich vier Stellen gequert werden, wobei zwei dieser Querungen an den Bezirksrändern liegen. Diese vier Querungsmöglichkeiten sind für den Fußverkehr alles andere als attraktiv und für eingeschränkt mobile Fußgänger:innen kaum bewältigbar.

- Schmelzbrücke
- Rustensteig
- Gürtel (Grenze zum 7. Bezirk)
- Verkehrsknoten Johnstraße # Linzer Straße (Grenze zum 14. Bezirk)

Zur Stärkung der funktionalen Beziehungen innerhalb des Bezirks sowie zur Verbesserung der Erreichbarkeit von zentralen Orten wie bspw. Westbahnhof oder Auer-Welsbach-Park sind im Sinne der Stadt der kurzen Wege mehr Querungen für den Fuß- und Radverkehr erforderlich.

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.2 und 6.7

### Maßnahmenvorschläge:

- Rustensteig
  - ➔ Entreegestaltung beim nördlichen Zugang: attraktiver Aufenthaltsbereich und Sichtbarmachung des Übergangs (der Zugang ist derzeit durch vorgelagerte Parkplätze und Gehölzgruppe kaum sichtbar)
  - ➔ Herstellung der Barrierefreiheit beim südlichen Aufgang
  - ➔ Zwischenzeitlich: bessere Beleuchtung im Engstellenbereich / in der Unterführung zwischen dem Steg und der Avedikstraße

- Schmelzbrücke
  - ➔ Vergrößerung und Grüngestaltung der Gehsteigflächen auf der südseitigen Rampe und der Kreuzung Schmelzbrücke # Avedikstraße # Grenzgasse # Sperrgasse
- Schaffung zusätzlicher Querungen über die Bahntrasse
  - ➔ Die in der Leitbildkarte verorteten zusätzlichen Querungen sind beispielhaft zu verstehen. Eine mögliche Verortung für zusätzliche Querungen wurde nicht näher untersucht.
  - ➔ Im Zuge von städtebaulichen Entwicklungsplanungen für den Bereich des Westbahnhofs soll jedenfalls eine direkte Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Bezirksteil mitgedacht werden.

### 7.3 Geschäftsstraßen (lt. MA19 / Stadtstrukturplan)

#### Ausgangslage:

Im 15. Bezirk sind folgende Straßenräume als Geschäftsstraßen, also Bereiche in denen mehr als 50% der Sockelzone von Geschäften oder Dienstleistungsbetrieben genutzt werden, definiert:

- Sechshauser Straße
- Mariahilfer Straße
- Märzstraße - Hütteldorfer Straße
- Neubaugürtel

Die Geschäftsstraßen im 15. Bezirk haben eher den Charakter von Durchzugsstraßen, bedingt durch die geradlinige Linienführung, den abschnittsweise 4-spurigen Fahrbahnen und durch das weitgehende Fehlen von konsumfreien Verweilzonen. Auffallend ist die Vielzahl an provisorisch wirkenden Schanigärten auf Holz- oder Metallpodien, die auf Kfz-Stellplatzflächen aufgestellt sind. Zum Teil finden sich zwei direkt nebeneinanderliegende Schanigärten.

**Ziele und Grundanforderungen** für Geschäftsstraßen siehe Planungsprämissen, Kapitel 6.5

#### Maßnahmenvorschläge:

- Aufgrund der bezirksübergreifenden Verbindungsfunktion der Geschäftsstraßen im 15. Bezirk sind Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr grundsätzlich in ein übergeordnetes Verkehrs- und Mobilitätskonzept einzubinden. Jedoch können bereits ein paar wenige punktuelle Maßnahmen, konsequent angewendet über die gesamte Länge der Geschäftsstraße, bereits substantielle Verbesserungen bewirken. Beispielsweise erhöhen konsumfreie Verweilorte im Bereich von Baumstandorten, bedarfsgerechte sichere Querungshilfen und barrierefreie Straßenquerungen im Bereich von einmündenden Straßen die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit auch für in der Mobilität eingeschränkte Personen.
- Mariahilfer Straße: Der östliche Abschnitt der äußeren Mariahilfer Straße ist durch vergleichsweise breite und gepflasterte Gehbereiche sowie raumwirksamen Bäumen deutlich attraktiver als der westliche Abschnitt ab der Clementinengasse.

- ➔ Entree 15. Bezirk: Verknüpfung der inneren und äußeren Mariahilfer Straße (siehe Leitprojekt 7.10 Verbindungen zu den Nachbarbezirken)
- ➔ Sicherstellung der Barrierefreiheit speziell am nordseitigen Gehsteig
- ➔ Baumpflanzungen zwischen der Clementinengasse und dem Schwendermarkt
- ➔ Ergänzung von Baumstandorten mit Sitzgelegenheiten
- ➔ Nutzung von ungenutzten Straßenflächen bzw. Restflächen (Sperrflächen, Flächen zwischen Kfz-Stellplätzen und Fahrbahn) zur Verbreiterung von Gehsteigen oder für Mikrofreiräume
- ➔ Nutzung des Flächenpotenzials bei zurückgesetzten vorderen Baulinien für attraktive Aufenthaltsbereiche, bspw. westlich Einmündung Talgasse
- ➔ Schanigärten: anzudenken wäre eine gestalterische und funktionale Aufwertung der Standortflächen durch eine Gehsteigvorziehung. Im Falle dieser nicht mehr benötigt wird, kann diese Fläche als konsumfreie Aufenthaltsfläche genutzt werden.
- ➔ Querungshilfe Karmeliterhofgasse bzw. Clementinengasse (im Bereich der derzeit bestehenden Baulücke „Wild im West“)
- ➔ Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen im Verkehrsknotenbereich Winkelmannstraße # Linzer Straße, insbesondere zur Verbesserung der Anbindung an den Auer-Welsbach-Park. Dieser Bereich ist derzeit durch die zahlreichen Verkehrsrelationen des Kfz-Verkehrs und der Straßenbahnen sehr unübersichtlich
- ➔ Optische Markierung von querenden Freiraumverbindungen, bspw. Rustengasse - Dadlergasse: Gehsteigvorziehung beim BILLA in der Rustengasse, quer dazu niveaugleiche Gehsteige über die einmündenden Rustengasse und Dadlergasse, bessere funktionale und gestalterische Einbindung des Schwendermarktes
- Sechshauser Straße: Die Aufenthaltsqualität ist durch geradlinige Fahrbahnen, dem Mangel an Aufenthaltsbereichen und dem Fehlen von raumwirksamen Grünelementen gering. Abschnittsweise ist die Fahrbahn vierspurig. Es gibt mehrere Fahrbahnteiler, die den Charakter einer Durchzugsstraße zusätzlich unterstreichen.
  - ➔ Baumpflanzungen unter Inanspruchnahme von 1 – 2 Kfz-Stellplätzen in Kombination mit Sitzgelegenheiten, insbesondere in den Vorfeldbereichen von Geschäftslokalen, Nahversorgungseinrichtungen, Bushaltestellen (der Straßenraum ist mit ca. 18 m ab der Kranzgasse westwärts ausreichend breit – siehe Märzstraße, Meiselstraße, Goldschlagstraße).
  - ➔ Durchgängig Niveauanhebung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau in den Kreuzungsbereichen, wie bereits im Einmündungsbereich Fünfhausgasse umgesetzt
  - ➔ Platzgestaltung Kreuzungsbereich Stiegergasse: Verschmälerung der Fahrbahn durch Auflassung der Mittelinsel; dafür Vergrößerung der Vorfeldbereiche der Eckgebäude (Restaurant sowie Geschäftslokal) mit ergänzenden Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten; Variante: Vergrößerung der Mittelinsel und Bepflanzung mit Bäumen
  - ➔ Nutzung von zurückgesetzten Baulinien für Baumpflanzungen und Verweilorte anstelle ausschließlich für Senkrecht- bzw. Schrägparker (Bsp. ON 45, ON 51)
  - ➔ Gestalterische Aufwertung von Schanigärten und sonstigen Aufenthaltsbereichen wie ÖV-Haltestellen durch Begrünung

- Märzstraße: Insbesondere der östliche Abschnitt mit Lage der Straßenbahntrasse ist durch das Fehlen von Grüngestaltungselementen und der monotonen Straßenraumgliederung wenig einladend zum Flanieren für den Fußverkehr.
  - ➔ Gliederung der Stellplatzstreifen durch Gehsteigvorziehungen mit Mikrofreiräumen oder Bäumen, wo dies möglich ist
  - ➔ Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten im Bereich der U-Bahn-Aufgänge der Station Schweglerstraße (Stättermayergasse & Benedikt-Schellinger-Gasse).
  - ➔ Ergänzende Baumpflanzungen, bspw. zwischen Kröllgasse und Wurmsergasse
  - ➔ Weitere Maßnahmevorschläge siehe Mariahilfer Straße oder Sechshauser Straße
- Hütteldorfer Straße: Diese ist im Abschnitt zwischen der Stadthalle und der Johnstraße fast durchgehende durch raumprägende Baumreihen gekennzeichnet.
  - ➔ Ergänzung der Baumstandorte mit Sitzgelegenheiten
  - ➔ Aufgrund der engen Abstände zwischen den Bäumen östlich der Huglgasse können manche der dazwischen liegenden Stellplätze als Verweilzone gestaltet werden
  - ➔ Weitere Maßnahmen siehe Vorschläge für die vorher genannten Geschäftsstraßen.

## 7.4 Fußverkehrsachse Goldschlagstraße

### Ausgangslage:

Die Goldschlagstraße weist aufgrund ihres breiten Straßenraums, des niedrigen Verkehrsaufkommens und der vorhandenen Straßenbäume ein besonderes Potenzial als Fußverkehrsverbindung auf. Die Goldschlagstraße wird als Fahrradstraße geführt und fungiert, wie im Leitbild Grünräume der Stadt Wien festgelegt, auch als Freiraumachse.

Zur Erzielung von hochwertigen Qualitäten auch für den Fußverkehr bieten sich eine Reihe von Maßnahmen an, die nachfolgend beispielhaft dargestellt sind.

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.3, 6.4 und 6.7

### Maßnahmevorschläge:

- Entschärfung von Konfliktstellen zwischen Senkrechtparkern und Gehbereichen, bspw. im Abschnitt zwischen Löhrigasse und Pelzgasse
- Schaffung von Sitzgelegenheiten und Verweilorten in regelmäßige Abständen
  - ➔ bspw. in Form von Parklets unter Inanspruchnahme von 1-2 Kfz-Stellplätzen oder im Bereich von Baumstandorten
- Verbreiterung der Gehsteige durch die Neuordnung der Kfz-Stellplätze
  - ➔ Längsparkordnung statt Schrägparkordnung in Bereichen, wo Gehsteige nicht ausreichend breit sind bzw. Stellplätze nicht vollends ausgelastet sind
- Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Kreuzungen mit Querstraßen
- Ergänzende Baumpflanzungen und Begrünung des Straßenraumes:
  - ➔ Aufgrund des breiten Straßenquerschnitts (ca. 20 m) wäre im Sinne eines „Boulevards“ auch eine durchgehende zweireihige Baumallee anzudenken



- ➔ Alternativ dazu können die Parkplatzstreifen auch durch Grünflächen mit naturnaher Bepflanzung gegliedert werden. Durch die Kombination der Mikrofreiflächen mit Sitzgelegenheiten ergeben sich Verweilorte, die insbesondere für ältere Personen wichtig sind
- Aufwertung von Kreuzungen, bspw. Beingasse: Anhebung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau im Kreuzungsbereich, ergänzende Baumpflanzungen in der Beingasse („Baumkarree“)
- Nutzung des Potenzials für Mikrofreiräume beim Wechsel von Längsparkanordnung auf Schrägparkanordnung
- Gestaltung der Kreuzung mit Huglgasse östlich des Pflegeheims wie die Kreuzung mit Holohergasse westlich des Pflegeheims
- Platzgestaltung Umfeld Wohnhausanlage im Kreuzungsbereich Illegasse
- Fahrbahnverschwenkungen durch wechselseitige Anordnung von Stellplätzen zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

## 7.5 Begegnung in der Reindorf-gasse-Oelweingasse

### Ausgangslage:

Die Reindorf-gasse besitzt mit ihren niedrigen Gebäuden, der Dreifaltigkeitskirche und den gepflasterten Abschnitten einen außergewöhnlichen, beinahe dörflichen Charakter. Durch das traditionelle Reindorf-gassenfest hat sich das Grätzler über die Bezirksgrenzen hinweg Bekanntheit verschafft. Trotz des schmalen Straßenraums ist die Attraktivität für Fußgänger:innen bereits heute hoch. Diese Aufenthaltsqualität gilt es langfristig sicherzustellen und zu stärken im Sinne eines beispielgebenden Vorzeigeprojektes für andere Straßen des lokalen Fußwegenetzes.

Die Oelweingasse bzw. die Siebeneichengasse bilden die direkte Verbindung von der Reindorf-gasse zum Auer-Welsbach-Park. Diese Straßenverbindung ist wie auch die Reindorf-gasse selbst Teil des Freiraumnetzes. In der Oelweingasse findet sich eine Vielzahl von Zielen für den Fußverkehr. Dazu gehören ein Kindergarten, ein Pensionistenheim, der Brauhirschenpark, die Volksschule Reichsapfelgasse. Gleichzeitig sind die Gehsteige abschnittsweise unter 2 m breit, was dazu führt, dass Fußgänger:innen auf die Fahrbahn ausweichen. Es gilt, dem Fußverkehr in der Oelweingasse den benötigten Platz einzuräumen und den Bezug zur Reindorf-gasse zu stärken.

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.3, 6.5 und 6.8

### Maßnahmenvorschläge:

- Reindorf-gasse
  - ➔ Prüfung der Umwandlung in einen Shared Space oder eine Begegnungszone
  - ➔ Schaffung von weiteren konsumfreien Aufenthaltsbereichen (mit Sitzgelegenheiten und Begrünungselementen)
  - ➔ Prüfung der Schaffung eines öffentlichen Zugangs von der Reindorf-gasse in den Dadlerpark
- Oelweingasse
  - ➔ Prüfung der Umwandlung in einen Shared Space oder eine Begegnungszone, um dem Fußgänger:innen zwischen den zahlreichen Points-of-Interest mehr Platz einzuräumen

- Sicherstellung der Barrierefreiheit für die Bewohner:innen des Pflegeheimes
- Aufwertung des Durchgangs von der Oelweingasse in den Dadlerpark (bspw. durch bessere Beleuchtung)
- Schaffung von wegbegleitenden Aufenthaltsbereichen (mit Sitzgelegenheiten und Begrünungselementen)
- Stärkung des Bezugs zur Reindorfstraße (bspw. durch die Fortführung der Pflasterung vom Kirchplatz Reindorfstraße in die Oelweingasse)
- Siebeneichengasse:
  - Die Siebeneichengasse bildet den Lückenschluss zwischen der Oelweingasse und dem Auer-Welsbach-Park: konsequente Fortführung der Gestaltungstypologie von Freiraumverbindungen bis zum Auer-Welsbach-Park

## 7.6 Nibelungenviertel-Promenaden

### Ausgangslage:

In diesem Bereich des 15. Bezirks gibt es gute Voraussetzungen für attraktive Straßenräume. Darunter fallen die großzügige Dimensionierung der Straßenräume, bestehende Baumreihen und Begrünung sowie einige Aufenthaltsbereiche und Platzsituationen. Diese Gestaltungsqualitäten gilt es im Sinne einer Vorbildwirkung weiter zu forcieren. Der Fokus liegt dabei auf den folgenden Bereichen, die neben der Aufenthaltsfunktion auch wichtige Verbindungsfunktionen zwischen Gablenzstraße und Hütteldorfer Straße bzw. zwischen Stadthalle und Schmelz einnehmen.

- Markgraf-Rüdiger-Straße
- Burjanplatz
- Kriemhildplatz
- Friedensreich-Hundertwasser-Platz
- Guntherstraße

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.3, 6.5 und 6.8

### Maßnahmenvorschläge:

- Stärkung des Promenadencharakters (bspw. mittels einheitlicher Pflasterung und Niveauehebung der Fahrbahnen)
- Schaffung von zusätzlichen wegbegleitenden Elementen wie Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsorte, Sport- und Spielgelegenheiten
- Burjanplatz
  - Zusammenführung mit dem Kriemhildplatz durch eine gesamtheitliche Niveauehebung der Fahrbahn in Kombination mit einer Öffnung des Burjanplatzes zur Markgraf-Rüdiger-Straße
- Kriemhildplatz
  - Öffnung des mittigen Grünstreifen, sodass dieser als Gehweg und als Verweilort genutzt werden kann
- Anbindung an die Schmelz
  - Derzeit trennt die Guntherstraße den Kriemhild-Platz vom Friedensreich-Hundertwasser-Platz. Die Stutterheimstraße stellt ebenfalls eine Barriere dar: Optimierung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr unter besonderer Berücksichtigung von Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen

## 7.7 Spazierroute „Parks“

### Ausgangslage:

Rudolfshheim-Fünfhaus verfügt über einen niedrigen Grünraumanteil von unter 10 Prozent. Dementsprechend wichtig ist die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeitsqualität jener Parkanlagen, die es im Bezirk gibt. Um die Parks stärker miteinander zu verknüpfen, wird die folgende Spazierroute vorgeschlagen, die ein Freizeitangebot für alle Bewohner:innen des Bezirks darstellen und als solches sichtbar gemacht werden soll:

- Vogelweidpark
- Märzpark
- Reithofferpark
- Schmelzbrücke
- Dadlerpark
- Braunhirschenpark
- Auer-Welsbach-Park

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.2, 6.7 und 6.8

### Maßnahmenvorschläge:

- Sichtbarmachung der Spazierroute bspw. durch raumbildende Bäume, wegbegleitende begrünte Verweilplätze und ggf. einem Leitsystem
- Herstellung von sicheren Querungsmöglichkeiten entlang der Spazierroute
- Reithofferpark
  - ➔ Öffnung des Parks zu angrenzenden Straßenräumen (Shared Space: Reduktion von Stellplätzen, Niveauanhebung der Fahrbahn)
  - ➔ Entsprechende Verbesserungen im Umfeld des Reithofferparks sind seitens des Bezirks bereits geplant
- Schmelzbrücke
  - ➔ siehe Leitprojekt 7.2 Aufwertung der Fußverkehrsquerungen der Bahntrasse
- Dadlerpark
  - ➔ Prüfung der Schaffung eines öffentlichen Zugangs über die Reindorfgrasse
  - ➔ Niveauanhebung in der Dadlergasse zur Vergrößerung des Zugangbereiches
  - ➔ Aufwertung des Durchgangs vom Dadlerpark in die Oelweingasse
- Braunhirschenpark
  - ➔ Verknüpfung der beiden Parkhälften durch Niveauanhebung der Dreihausgasse
- Auer-Welsbach-Park
  - ➔ Fußgänger:innenfreundliche Ampelschaltung zur Querung der Winckelmannstraße

## 7.8 Spazierroute „Märkte“

### Ausgangslage:

Es gibt in Wien eine Vielzahl an Stadtwanderwegen und Stadtspaziergängen. Bislang führt keiner dieser Wege durch den 15. Bezirk. Um dies zu ändern, wird die folgende Spazierroute vorgeschlagen. Mit diesem Leitprojekt soll nicht nur ein weiteres Angebot für Wiener:innen und Besucher:innen geschaffen, sondern auch die Kooperation mit den benachbarten Bezirken gestärkt und die Fußwegeverbindungen an den Bezirksgrenzen verbessert werden. Diese Route verbindet folgende Märkte miteinander:

- Kutschkermarkt (18. Bezirk)
- Johann-Nepomuk-Vogl-Markt (18. Bezirk)
- Brunnenmarkt (16. Bezirk)
- Meiselmarkt (15. Bezirk)
- Schwendermarkt (15. Bezirk)
- Meidlinger Markt (12. Bezirk)

Neben den Märkten findet sich außerdem der Ab-Hof-Verkauf der Bioimkerei & Bienenschule der Stadtlandwirtschaft Wien entlang der Route (Camillo Sitte Gasse 1, 1150 Wien).

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.2, 6.7 und 6.8

### Maßnahmenvorschläge:

- Sichtbarmachung der Spazierroute bspw. durch raumbildende Bäume, wegbegleitende begrünte Verweilplätze und ggf. einem Leitsystem
- Herstellung von sicheren Querungsmöglichkeiten und Mindestgehsteigbreiten entlang der Spazierroute
- Meiselmarkt
  - ➔ Attraktivierung der Wurmsergasse für den Fußverkehr
  - ➔ Sicherstellung der Barrierefreiheit zwischen Wurmsergasse, Meiselmarkt und Leopold-Mistingger-Platz
- Schwendermarkt
  - ➔ Prüfung der Umgestaltung in eine Begegnungszone (zwischen Dadlergasse und Dreihausgasse)
  - ➔ Sicherstellung der Barrierefreiheit im Bereich des Schwendermarktes
- Holohergasse:
  - ➔ Baumpflanzungen im Abschnitt zwischen der Märzstraße und der Felbergasse

## 7.9 Fußgänger:innenfreundliche & sichere Schulumfelder

### Ausgangslage:

Schüler:innen sind in vielen Fällen auf öffentliche Verkehrsmittel und das Zu-Fuß-Gehen angewiesen. Deshalb ist es besonders wichtig, im Umfeld von Schulen sichere Fußwege und Querungsmöglichkeiten zu schaffen und Schulvorplätze ausreichend zu dimensionieren. Darüber hinaus brauchen Schüler:innen konsumfreie Aufenthaltsorte in der Nähe ihrer Schulen. Bei mehreren Schulstandorten in Rudolfsheim-Fünfhaus besteht hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Fußverkehrsinfrastruktur Verbesserungspotenzial.

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.6

### Maßnahmenvorschläge:

- Geplante bzw. bereits in Umsetzung befindliche Vorhaben
  - ➔ Reichsapfelgasse-Schwendergasse (VS & NMS): Schaffung eines Bildungsgrätzels inkl. Verkehrsberuhigung und Gestaltung des öffentlichen Raums durch Schüler:innen (Kinderparlament)
  - ➔ Friedrichsplatz (VS): Einrichtung einer Fußgänger:innenzone im Rahmen der Attraktivierung des IKEA-Umfeldes
- Schulstandorte für temporäre bzw. permanente Verkehrsberuhigung (nach Vorbild der Schulstraßen; ggf. in Kombination mit einer Fahrbahnanhebung auf Gehsteigniveau, Sitzgelegenheiten, Begrünungselementen, etc.)
  - ➔ Friesgasse (VS, AHS & Privatschule)
  - ➔ VS Ortnergasse
- Schulstandorte mit Bedarf für die Errichtung von sicheren und attraktiven Schulvorplätzen oder Aufenthaltsbereichen (mit Sitzgelegenheiten, Begrünungselementen, etc.)
  - ➔ Schulvorplatz vor der Inklusiven Schule Kröllgasse
  - ➔ Gemeinsamer Aufenthaltsbereich für die Schulstandorte Schweglerstraße & Benedikt-Schellinger-Gasse (VS, Polytechnische Schule & MS)
  - ➔ Sitzgelegenheiten und Begrünung vor der SEH Zinckgasse; kleiner Aufenthaltsbereich vor der benachbarten VS Goldschlagstraße bereits vorhanden
  - ➔ Diefenbachgymnasium: Schaffung von Aufenthaltsbereichen in der Diefenbachgasse oder Storchengasse
  - ➔ Schulvorplatz vor dem IRGW Rauchfangkehrergasse
  - ➔ Schaffung von zusätzlichen Aufenthaltsbereichen im Umfeld der Mittelschule Sechshaus
  - ➔ Siebeneichengasse: gemeinsamer Vorplatz für Kindergarten und Modeschule
  - ➔ Schulvorplatz vor der Berufsschule für Bürokaufleute in der Goldschlagstraße ON 113

## 7.10 Verbindungen zu den Nachbarbezirken

### Ausgangslage:

An der nördlichen, der südlichen und der östlichen Bezirksgrenze bestehen mit der Gablenzgasse, der Wienzeile und dem Gürtel deutliche Barrieren für den Fußverkehr. An der westlichen Bezirksgrenze, die weniger linear verläuft, gibt es einige Konfliktstellen in Form von Verkehrsknoten mit unübersichtlichen und somit nicht barrierefreien Verbindungen für den Fußverkehr. Um diese Barrieren aufzubrechen und damit die Angebote der benachbarten Bezirke für Bewohner:innen des 15. Bezirks besser zugänglich zu machen, gilt es sichere Bezirksübergänge für Fußgänger:innen zu schaffen. Bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen ist eine Kooperation mit dem jeweiligen Nachbarbezirk von großer Bedeutung.

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.2 und 6.7

### Maßnahmenvorschläge:

- nördliche Bezirksgrenze
  - ➔ Vergrößerung der den Fußgänger:innen zur Verfügung stehenden Flächen (Gehsteige, Wartebereiche bei Ampeln) im Umfeld wichtiger Ziele für den Fußverkehr (Gablenzgasse # Auf der Schmelz, Wiener Stadthalle, Lugner City)
  - ➔ Gablenzgasse # Haymerlegasse: Schaffung einer Quermöglichkeit zur besseren Erschließung des Durchgangs zur Hagengasse
- östliche Bezirksgrenze
  - ➔ Vergrößerung der den Fußgänger:innen zur Verfügung stehenden Flächen (Gehsteige, Wartebereiche bei Ampeln) in Bereichen mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen (Gablenzgasse # Lerchenfelder Gürtel, Westbahnhof/Europaplatz, im Umfeld der U-Bahn-Stationen)
  - ➔ Schaffung einer umwegfreien Quermöglichkeit für den Fußverkehr zwischen der inneren und äußeren Mariahilfer Straße
  - ➔ Stärkung des Bezugs der Sechshäuser Straße zur Gumpendorfer Straße
- südliche Bezirksgrenze
  - ➔ Vergrößerung der den Fußgänger:innen zur Verfügung stehenden Flächen (Gehsteige, Wartebereiche bei Ampeln) in Bereichen mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen
  - ➔ Fußgängerfreundlichere Anbindung an U-Bahnstation Meidling Hauptstraße durch Umgestaltung der Platzfläche Diefenbachgasse
  - ➔ Herstellung der Mindestgehsteigbreiten und der Barrierefreiheit entlang der Linken Wienzeile
  - ➔ Entschärfung von Unfallhäufungspunkten (Linke Wienzeile # Sechshäuser Straße # Winckelmannstraße)
- westliche Bezirksgrenze
  - ➔ Vergrößerung der den Fußgänger:innen zur Verfügung stehenden Flächen (Gehsteige, Wartebereiche bei Ampeln) im Umfeld wichtiger Alltagsziele für den Fußverkehr (Schloßallee # Mariahilfer Straße, TMW, Mariahilfer Straße # Winckelmannstraße # Avedikstraße, Felberstraße # Schloßallee # Linzer Straße # Johnstraße, Hütteldorfer Straße # Schanzstraße)
  - ➔ Entschärfung von Unfallhäufungspunkten (Johnstraße # Fenzlgasse)
  - ➔ Schaffung von Sitzgelegenheiten und Quermöglichkeiten entlang der Schanzstraße

## 7.11 Aufwertung der Umfeldbereiche von Plätzen und Parks

### Ausgangslage:

Plätze und Parks erfüllen eine Vielzahl von Funktionen im Stadtgefüge. Sie sind Orte der Begegnung und Bewegung, zum Ausruhen und Verweilen. Sie bieten Platz für Begrünung und andere kühlende oder schattenspendende Elemente, was in dicht bebauten Gebieten besonders wichtig ist. Oftmals finden sich in ihrer Umgebung eine Ansammlung an Geschäften und Gastronomieangebote. Sie können auch identitätsstiftend für ein Grätzl sein. Diese Aspekte machen Plätze und Parks zu wichtigen Zielen für den Fußverkehr. In einem so dicht bebauten Bezirk wie Rudolfsheim-Fünfhaus gilt es, eine hohe Aufenthaltsqualität zu sichern und die für Plätze und Parks zur Verfügung stehenden Flächen nach Möglichkeit zu vergrößern. An den folgenden Standorten sind besondere Potenziale vorhanden.

- Sechshauserpark
- Ignaz-Kuranda-Park
- Sparkassaplatz
- Neusserplatz
- Wieningerplatz
- Tannhäuserplatz
- Kirchengvorplatz Zwinglikirche
- Burjanplatz
- Dinkelstedtpark-Moshe-Jahoda-Platz

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.4, 6.6 und 6.8

### Maßnahmenvorschläge:

- Sechshauserpark
  - ➔ Vergrößerung des Eingangsbereichs in der Ullmannstraße und fußgänger:innenfreundliche Gestaltung
  - ➔ Sichtbarmachung des gemäß Bebauungsplan ausgewiesenen öffentlichen Durchgangs in der Ullmannstraße ON 14
  - ➔ Kauerhof: bereits als attraktiver autofreier Durchgang gestaltet; Fortführung dieser Gestaltung über den gesamten Bereich zwischen Diefenbachgasse und Ullmannstraße
- Ignaz-Kuranda-Park
  - ➔ Öffnung und Erweiterung des Parks zur Stiebergasse bei gleichzeitiger Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur (Errichtung eines Gehsteiges auf der westlichen Seite der Stiebergasse; Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit an der Ecke Graumanngasse # Stiebergasse)
  - ➔ Öffnung des bereits im Bebauungsplan ausgewiesenen Durchgangs zwischen Stiebergasse sowie Kauerhof und Sechshauser Park
  - ➔ Gestalterische Miteinbeziehung der Sackgassen Künstlergasse und Diefenbachgasse, die jeweils auch wichtige Verbindungsfunktionen einnehmen (zum Sparkassaplatz bzw. zum Diefenbach-Gymnasium)
- Sparkassaplatz
  - ➔ Niveauanhebung der Fahrbahnen im Bereich des Kreisverkehrs zur Betonung der Platzsituation mit vorrangiger Aufenthaltsfunktion für Fußgänger:Innen
  - ➔ Schaffung zusätzlicher konsumfreier Aufenthaltsbereiche und Begrünungselemente im Vorfeld der Gebäudeecken

- Dingelstedtpark - Moshe-Jahoda-Platz
  - ➔ Lage in einem mit Grünräumen unterversorgten Bereich des Bezirks und Nähe zu mehreren Schulen
  - ➔ Räumliche Verknüpfung der beiden Bereiche
  - ➔ Schaffung von Aufenthaltsorten mit Sitzgelegenheiten
  - ➔ Schaffung neuer Nutzungsmöglichkeiten (z.B. Spielplatz)
- Neusserplatz
  - ➔ Lage in einem mit Grünräumen unterversorgten Bereich des Bezirks
  - ➔ Vergrößerung des Parks (bspw. durch Shared Space-Bereiche / Anhebung der Fahrbahnen auf Gehsteigniveau)
- Wienerplatz (wird derzeit umgestaltet)
  - ➔ Vergrößerung der Eingangsbereiche unter Inanspruchnahme von Kfz-Stellplätzen bzw. Kreuzungsbereichen
  - ➔ Schaffung von Shared Space-Bereichen um den Park (insb. im Bereich der Eduard-Sueß-Gasse am südlichen Rand des Platzes)
  - ➔ Minimierung des Kfz-Verkehrs um den Park
- Tannhäuserplatz
  - ➔ Vergrößerung des Parks unter Inanspruchnahme der nördlich und westlich angrenzend Straßenflächen
  - ➔ Schaffung von zusätzlichen Parkelementen wie Sitzgelegenheiten, Sport-, und Spielflächen
  - ➔ Öffnung der Grünflächen
  - ➔ Entrümpelung des angelagerten Gehsteiges (Müllcontainer)
- Kirchenvorplatz Zwinglikirche
  - ➔ Entrümpelung des Platzes
  - ➔ Vergrößerung des Platzes unter Inanspruchnahme der auf dem Gehsteig situierten Kfz-Stellplätze
  - ➔ Schaffung zusätzlicher schattiger Aufenthaltsbereiche und Sitzgelegenheiten
- Burjanplatz
  - ➔ Siehe Leitprojekt 7.11 Nibelungenviertel-Promenaden



## 7.12 Flächendeckende Qualitätsstandards im lokalen Fußwegenetz

### Ausgangslage:

Das lokale Fußwegenetz umfasst alle Fußwegeverbindungen, die nicht Teil des Freiraumnetzes gemäß Leitbild Grünräume der Stadt Wien sind oder in Geschäftsstraßen liegen und somit keine höherrangige Bedeutung vorweisen. Dennoch sind diese Verbindungen als Basis einer „Stadt der kurzen Wege“ essenziell für den Fußverkehr. Dementsprechend sollten diese Wege flächendeckend eine Standardqualität aufweisen, die in den Planungsprämissen definiert ist.

Aufgrund des vergleichsweise geringen Anteils an Grünflächen sowie den eher beengten Wohnverhältnissen ist der Bedarf, den öffentlichen Raum als Begegnungs- und Kommunikationsraum zu nutzen entsprechend hoch.

Daraus resultieren auch der Anspruch und die Notwendigkeit, den öffentlichen Straßenraum als Bewegungsraum – Joggen, Spaziergehen, Bewegungsflächen für Kinder – zu nutzen. Besonders zu berücksichtigen sind die Bedürfnisse und die Sicherheitserfordernisse von älteren und weniger mobilen Personen und von Kindern, deren Aktionsradius eingeschränkt ist.

**Ziele und Grundanforderungen** siehe Planungsprämissen Kapitel 6.2 und 6.7

### Maßnahmenvorschläge:

- Schaffung eines lückenlosen, engmaschigen und weitgehend umwegfreien Fußwegenetzes
- Flächendeckende Herstellung der Mindestgehsteigbreite von 2 m
  - ➔ Diese wird aktuell insbesondere im südlichen Bezirksteil unterschritten
- Mehr Platz für Fußgänger:innen durch Neuordnung der Parkplätze
  - ➔ Abschnittsweise Umwandlung der Senkrecht- bzw. Schrägparkordnung in Längsparkordnung
  - ➔ Entfernung von Stellplätzen auf Gehsteigflächen (unabhängig von der Stellplatzordnung)
  - ➔ Schaffung von Mikrofreiräumen bzw. Verweilorten unter Inanspruchnahme von 1 - 2 Stellplätzen
- Ergänzung von Sitzgelegenheiten bei bestehenden Baumstandorten
- Begrünung der Straßenräume zur Erhöhung des Fußgänger:innenkomforts, zur Vorbeugung urbaner Hitzeinseln und zur Erhöhung der Erlebnisvielfalt
- Stiebergasse, Kellinggasse und Winckelmannstraße: Diese drei Straßen verknüpfen zum einen den 15. Bezirk mit der Freiraumachse Wienfluss, zum anderen mit den U-Bahnstationen U4 und U6-Lengenfeldgasse, U4-Meidlung Hauptstraße sowie U4-Schönbrunn. Diese drei Straßen sind daher für den Fußverkehr zu optimieren.

## **8 Themenkarten**

### **8.1 *Leitbild***

### **8.2 *Grundlagen***

#### **8.2.1 *Grün- und Freiräume***

#### **8.2.2 *Grünausstattung im Straßenraum***

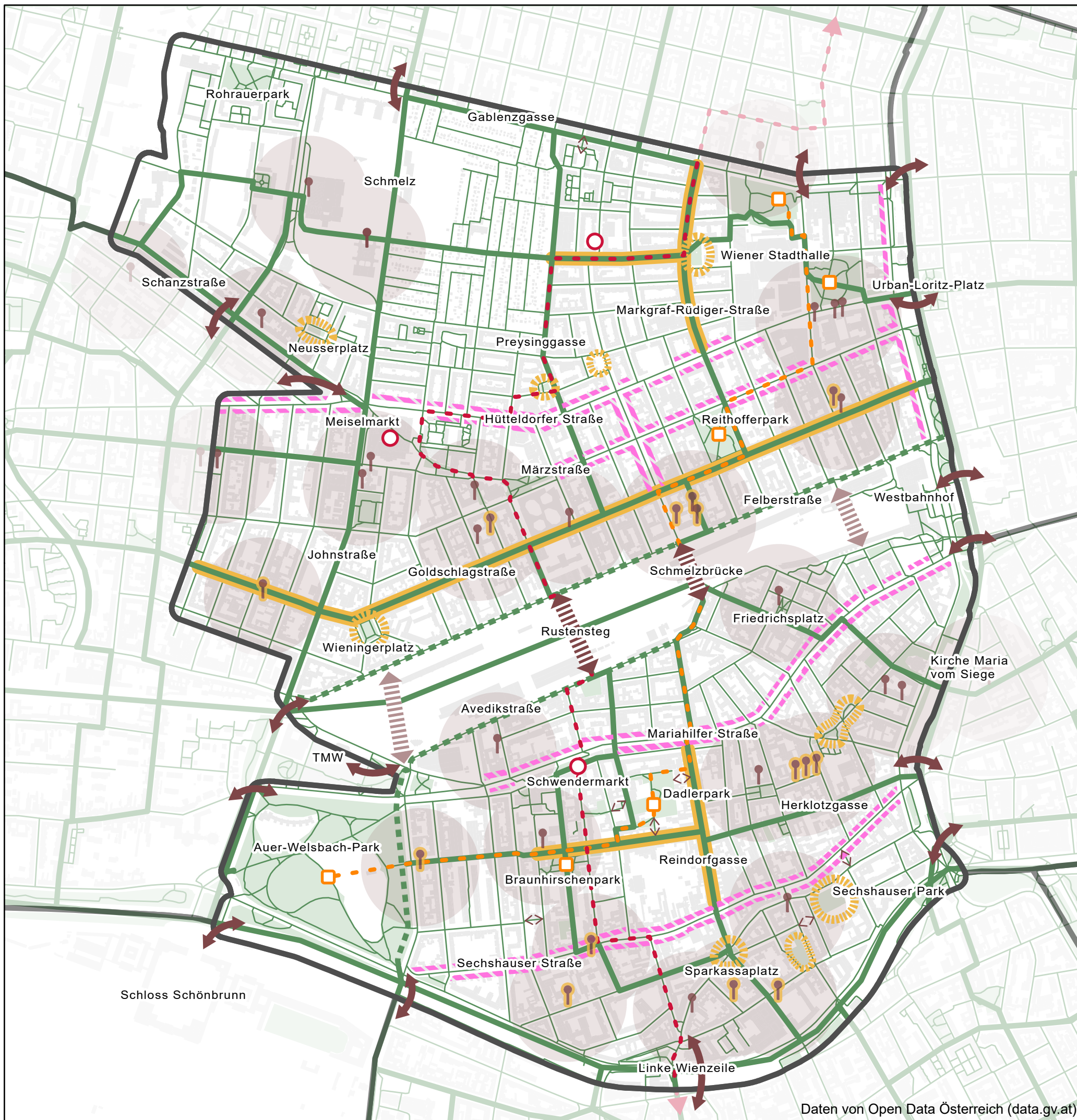
#### **8.2.3 *Typisierung des Wegenetzes***

#### **8.2.4 *Eigenschaften des Fußwegenetzes***

#### **8.2.5 *POI und Kommunikationsorte***




#### **8.2.6 *Konfliktstellen des Fußwegenetzes***

#### **8.2.7 *Schräg- und Senkrechtparkstreifen***















Leitbild		
Masterplan Gehen Rudolfsheim-Fünfhaus		
<b>Auftraggeber</b> Bezirksvorstellung Rudolfsheim-Fünfhaus, im Wege der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung Rathausstraße 14-16 1082 Wien	<b>Planverfasser</b>  <b>KNOLL CONSULT</b> UMWELTPLANUNG ZT GmbH 1020 Wien, Obere Donaustraße 59 +43 1 2166091   office@knollconsult.at www.knollconsult.at	<b>Planstand</b> Juni 2022
<b>Bearbeitung</b> Ursula Aichhorn Florian Woller	<b>Maßstab</b> 1:10.000	 N


**Legende**

-  Bezirksgrenze (um 30 m nach außen versetzt)
-  öffentliche Grünräume
-  Gebäudebestand

**Leitprojekte**

-  L1: Aufwertung & Erweiterung des Freiraumnetzes (lt. MA18/Leitbild Grünräume)
-  L2: Aufwertung der Fußverkehrsquerungen der Bahntrasse
-  L3: Geschäftsstraßen (lt. MA19/Stadtstrukturplan)
-  L4: Fußverkehrsachse Goldschlagstraße
-  L5: Begegnung in der Reindorf gasse-Oelweingasse
-  L6: Nibelungenviertel-Promenaden
-  L7: Spazierroute "Parks"
-  L8: Spazierroute "Märkte"
-  L9: fußgänger:innenfreundliche & sichere Schulumfelder
-  L10: Verbindungen zu den Nachbarbezirken
-  L11: Aufwertung der Umfeldbereiche von Plätzen & Parks
-  L12: Flächendeckende Qualitätsstandards im lokalen Fußwegenetz

**weitere Maßnahmen**

-  <> Schaffung, Aufwertung & Sichtbarmachung von öffentlichen Durchgängen

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

# Grün- und Freiräume

## Masterplan Gehen Rudolfsheim-Fünfhaus

### Auftraggeber

Bezirksvorstellung Rudolfsheim-Fünfhaus, im Wege der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Rathausstraße 14-16  
1082 Wien

### Planverfasser



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

### Planstand

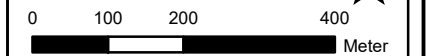
Juni 2022

### Bearbeitung

Ursula Aichhorn  
Florian Woller

### Maßstab

1:10.000



### Legende

Bezirksgrenze (um 30 m nach außen versetzt)

#### öffentliche Grünräume

öffentliche Grünräume mit regionaler Bedeutung

öffentliche Grünräume mit lokaler Bedeutung

• Zugänge zu öffentlichen Grünräumen

#### Einzugsbereiche von öffentlichen Grünräumen (mit 5.000+ m<sup>2</sup>)

500 m bei Grünräumen von regionaler Bedeutung

250 m bei Grünräumen von lokaler Bedeutung

#### sonstige Grün- und Freiräume

Sportflächen

Straßen- & Platzräume (lt. MA19/Stadtstrukturplan)

#### punktuellen Strukturen

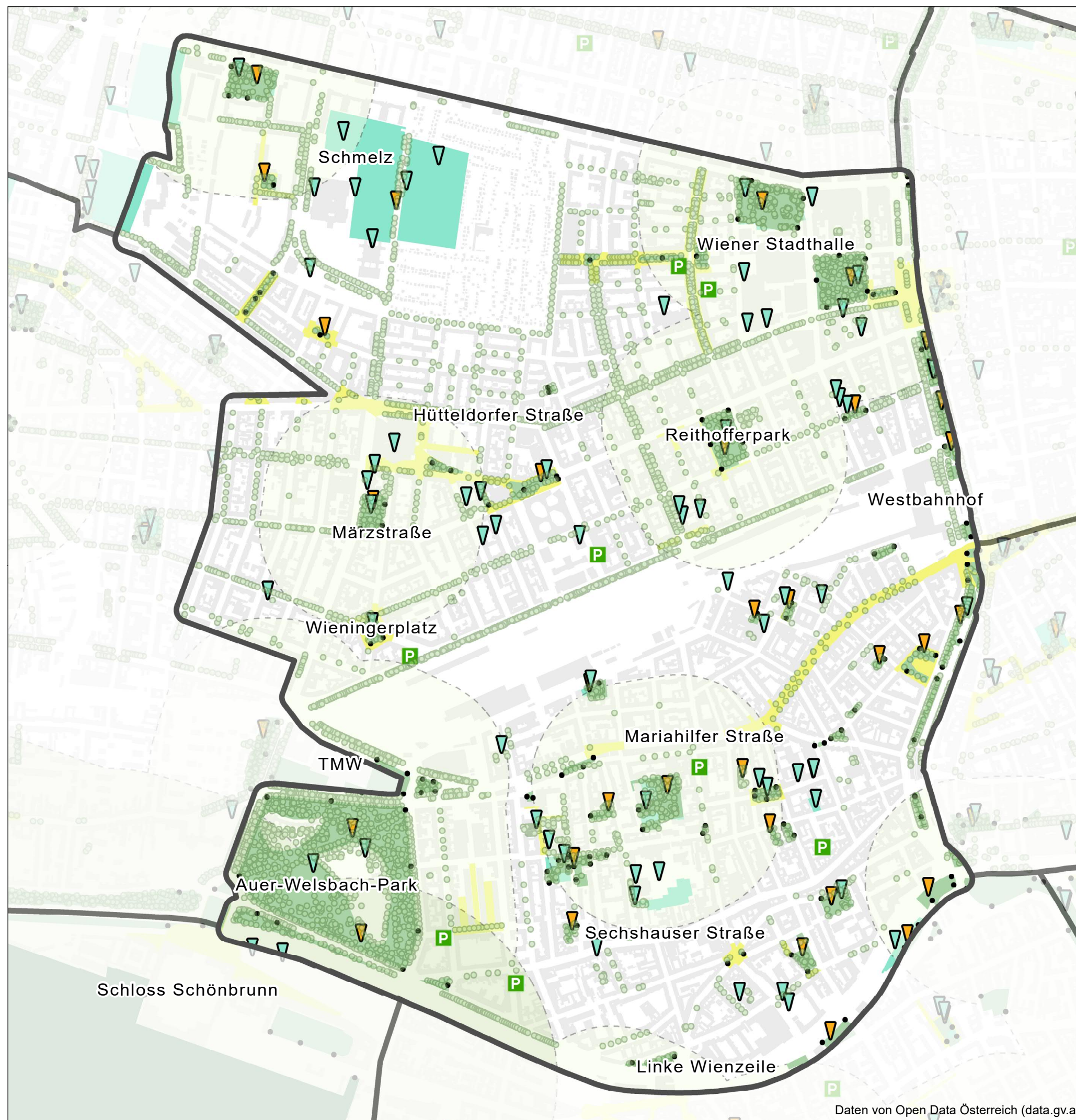
nicht-temporäre Parklets

Sportstätten

Spielplätze

Baumkataster

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



# Grünausstattung im Straßenraum

Masterplan Gehen Rudolfsheim-Fünfhaus

## Auftraggeber

Bezirksvorstehung Rudolfsheim-Fünfhaus, im Wege der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Rathausstraße 14-16  
1082 Wien

## Planverfasser



KNOLLCONSULT  
UMWELTPLANUNG ZT GmbH

1020 Wien, Obere Donaustraße 59  
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at  
www.knollconsult.at

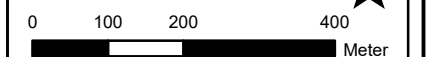
## Planstand

Juni 2022

## Bearbeitung

Ursula Aichhorn  
Florian Woller

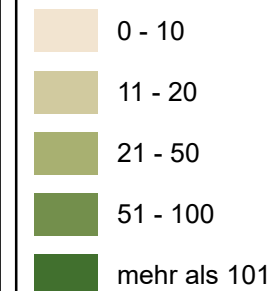
Maßstab 1:10.000



## Legende

Bezirksgrenze (um 30 m nach außen versetzt)

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



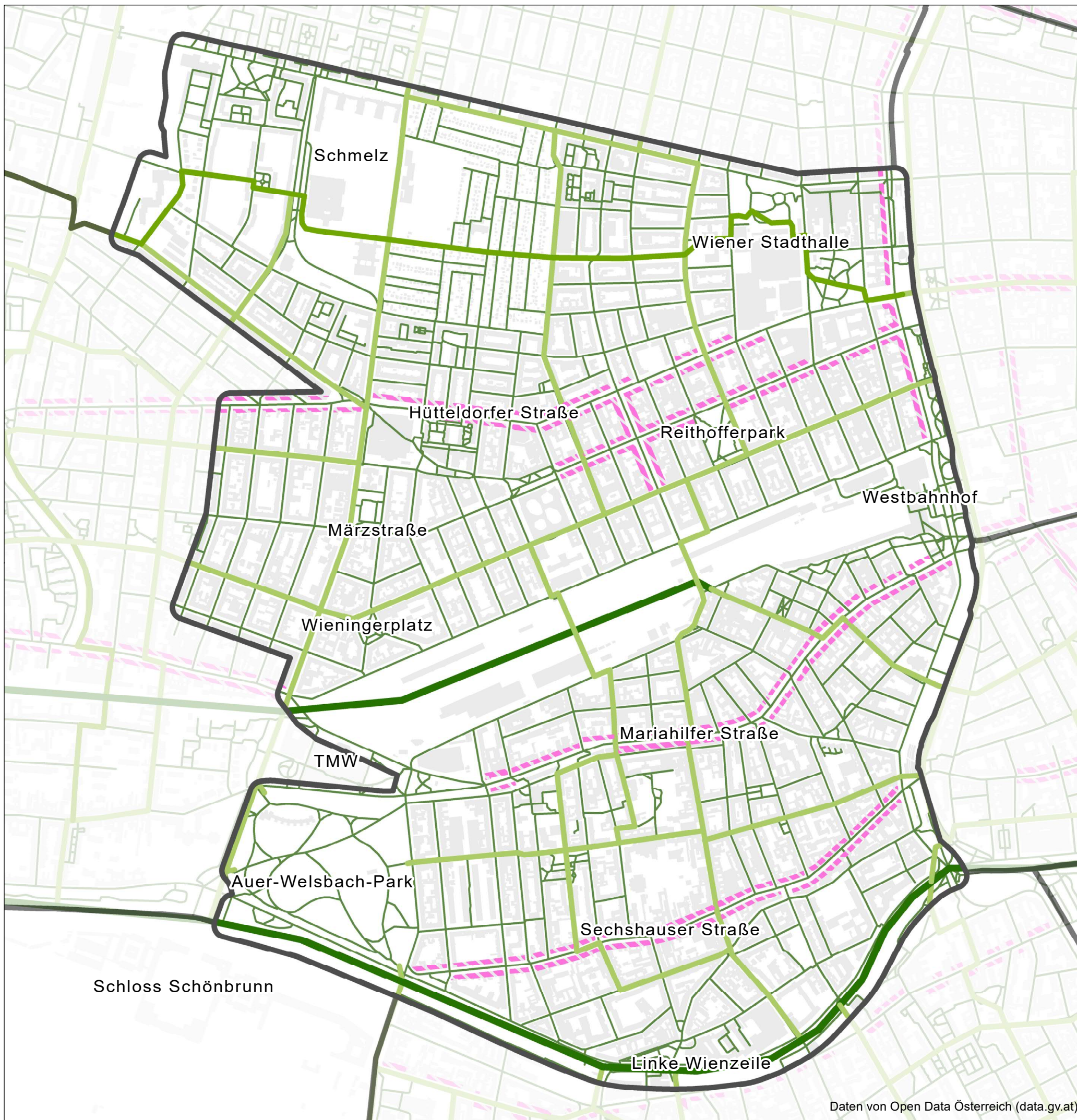
### Grünräume & Baumkataster


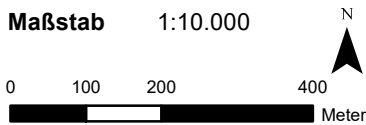
öffentliche Grünräume

Baumkataster







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



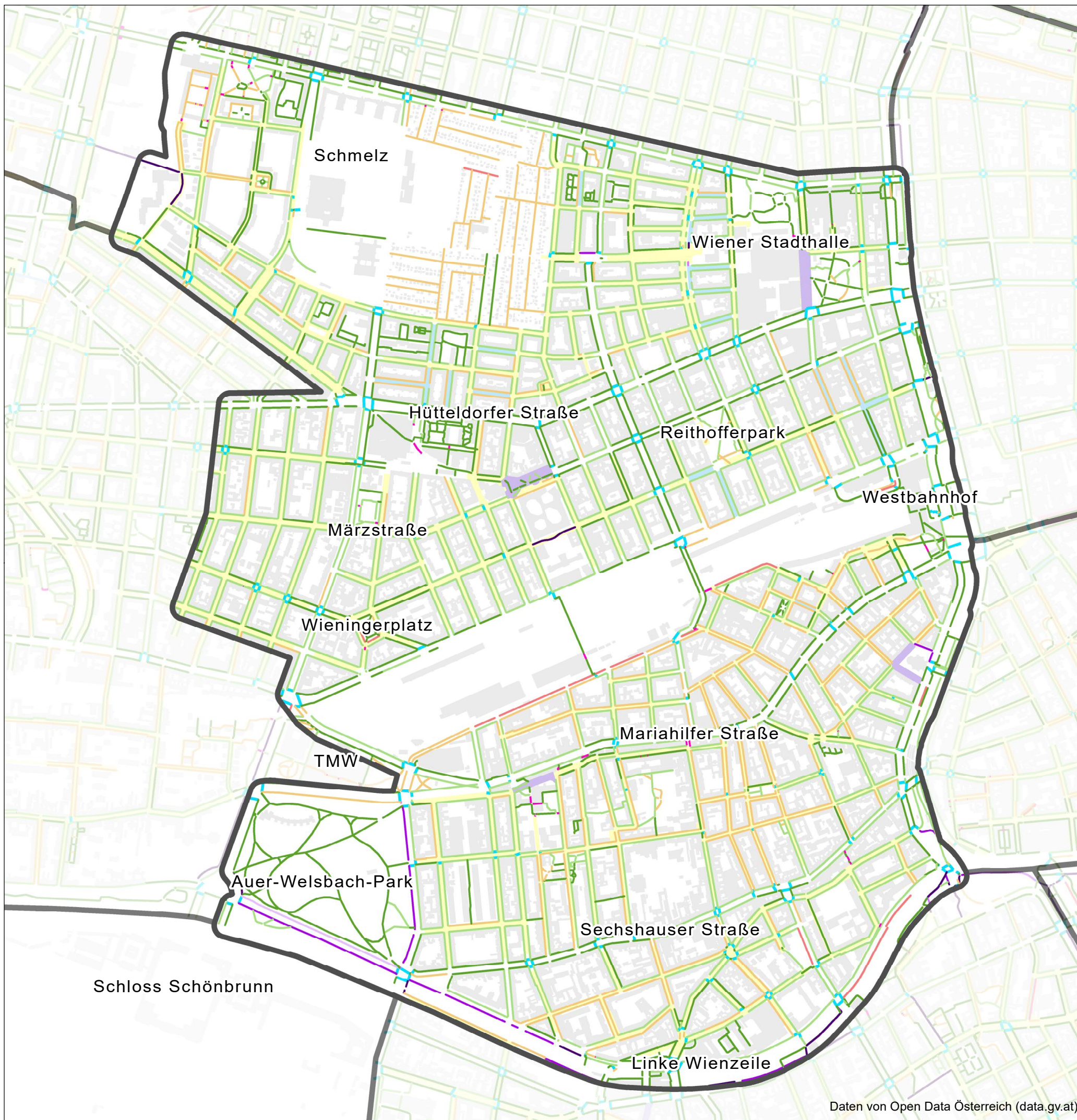


Typisierung des Wegenetzes		
Masterplan Gehen Rudolfshaus-Fünfhaus		
<b>Auftraggeber</b> Bezirksvorstehung Rudolfshaus-Fünfhaus, im Wege der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung Rathausstraße 14-16 1082 Wien	<b>Planverfasser</b>  KNOLL CONSULT UMWELTPLANUNG ZT GmbH 1020 Wien, Obere Donaustraße 59 +43 1 2166091   office@knollconsult.at <a href="http://www.knollconsult.at">www.knollconsult.at</a>	<b>Planstand</b> Juni 2022
<b>Bearbeitung</b> Ursula Aichhorn Florian Woller	<b>Maßstab</b> 1:10.000	

**Legende**

-  Bezirksgrenze (um 30 m nach außen versetzt)
- Freiraumnetz (lt. MA18/Leitbild Grünräume)**
  -  Grünachse
  -  Straßenraum mit angelagerten Grünflächen
  -  begrünte Straßenräume
- lokales Fußwegenetz (lt. intermodalem Verkehrsreferenzsystem/GIP.at)**
  -  Fußwegeverbindungen
- Geschäftsstraßen (lt. MA19/Stadtstrukturplan)**
  -  Geschäftsstraßen

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



## Eigenschaften des Fußwegenetzes

Masterplan Gehen Rudolfsheim-Fünfhaus

### Auftraggeber

Bezirksvorstehung Rudolfsheim-Fünfhaus, im Wege der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Rathausstraße 14-16  
1082 Wien

### Planverfasser

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

### Planstand

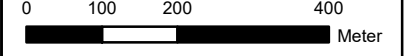
Juni 2022

### Bearbeitung

Ursula Aichhorn  
Florian Woller

### Maßstab

1:10.000



### Legende

Bezirksgrenze (um 30 m nach außen versetzt)

#### verkehrsberuhigte Bereiche

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

#### Gehsteigbreiten

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

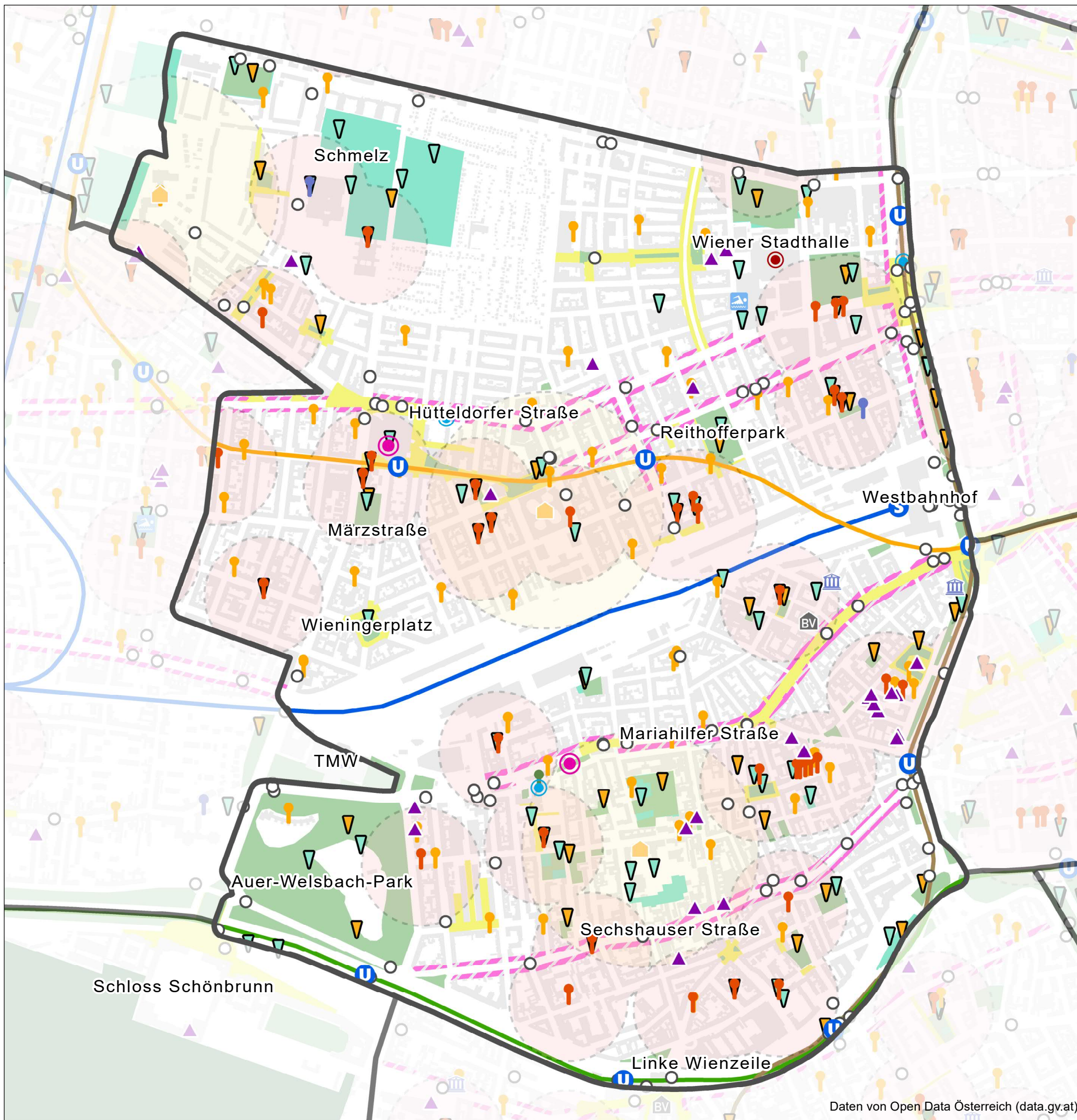
#### Querungen

- Schutzwege (Zebrastreifen)

#### kombinierte Geh- & Radwege





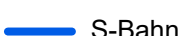
























- 0,4 - 1,2 m
- 1,2 - 2,0 m
- 2,0 - 3,0 m
- mehr als 3,0 m

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



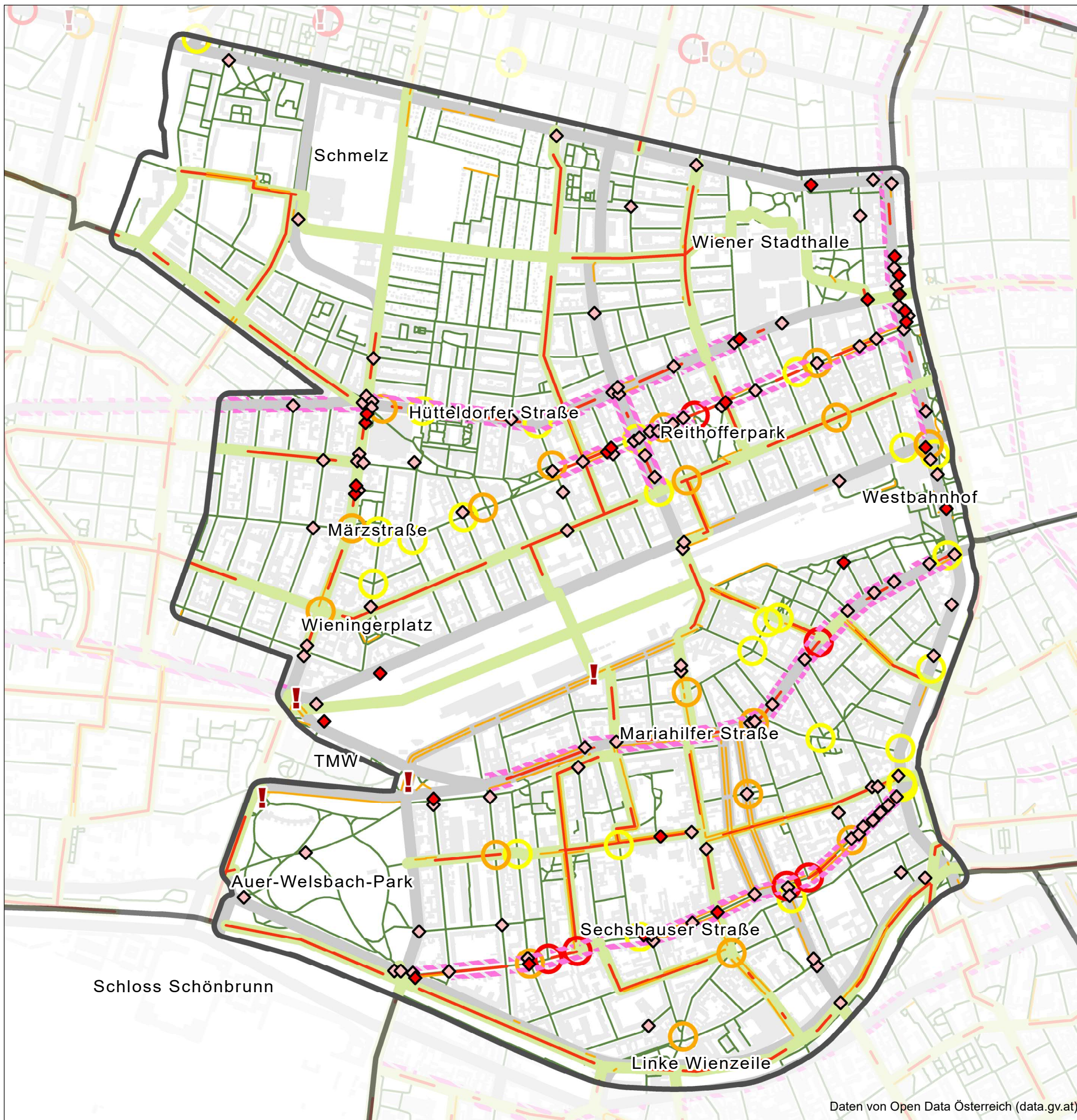
POI und Kommunikationsorte		
Masterplan Gehen Rudolfsheim-Fünfhaus		
<b>Auftraggeber</b> Bezirksvorstehung Rudolfsheim-Fünfhaus, im Wege der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung Rathausstraße 14-16 1082 Wien	<b>Planverfasser</b>  KNOLL CONSULT UMWELTPLANUNG ZT GmbH 1020 Wien, Obere Donaustraße 59 +43 1 2166091   office@knollconsult.at www.knollconsult.at	<b>Planstand</b> Juni 2022
<b>Bearbeitung</b> Ursula Aichhorn Florian Woller	<b>Maßstab</b> 1:10.000	

**Legende**

 Bezirksgrenze (um 30 m nach außen versetzt)	<b>öffentlicher Verkehr</b>  U3  U4  U6  S-Bahn  U-Bahn-Stationen  S-Bahn-Stationen  Bus- & Straßenbahnstationen
<b>Bildungseinrichtungen</b>  Schulen  Kindergärten  Universitäten  Volkshochschulen	<b>sensible Bereiche</b>  Schulumfeld (150 m)  Umfeld von Pflegeheimen (300 m)
<b>Points-of-Interest</b>  Bezirksvorstehung  Märkte  Kultureinrichtungen & Sehenswürdigkeiten  Büchereien  Schwimmbäder  Museen  religiöse Einrichtungen  Pensionisten- und Pflegeheime  Sportstätten  Spielplätze	<b>Grün- &amp; Freiräume</b>  öffentliche Grünräume mit regionaler Bedeutung  öffentliche Grünräume mit lokaler Bedeutung  Sportflächen  Geschäftsstraßen (lt. MA19/Stadtstrukturplan)  Straßen- & Platzräume (lt. MA19/Stadtstrukturpla...)

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





# Konfliktstellen des Fußwegenetzes

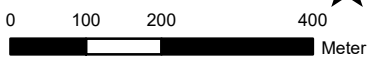
Masterplan Gehen Rudolfshaus-Fünfhaus

**Auftraggeber**  
 Bezirksvorstehung Rudolfshaus-Fünfhaus, im Wege der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
 Rathausstraße 14-16  
 1082 Wien


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

**Planstand**  
 Juni 2022





**Bearbeitung**  
 Ursula Aichhorn  
 Florian Woller

**Maßstab** 1:10.000  
  
 0 100 200 400 Meter




## Legende

 Bezirksgrenze (um 30 m nach außen versetzt)



### Straßentypen

-  Geschäftsstraßen (lt. MA19/Stadtstrukturplan)
-  Hauptverkehrsachsen
-  Freiraumnetz (lt. MA18/Leitbild Grünräume)
-  Fußwegeverbindungen (lt. intermodalem Verkehrsreferenzsystem/GIP.at)

### gering dimensionierte Gehsteige

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




### fehlende Querungen & weitere Konfliktpunkte

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

### Gefahrenstellen laut Schulwegplänen

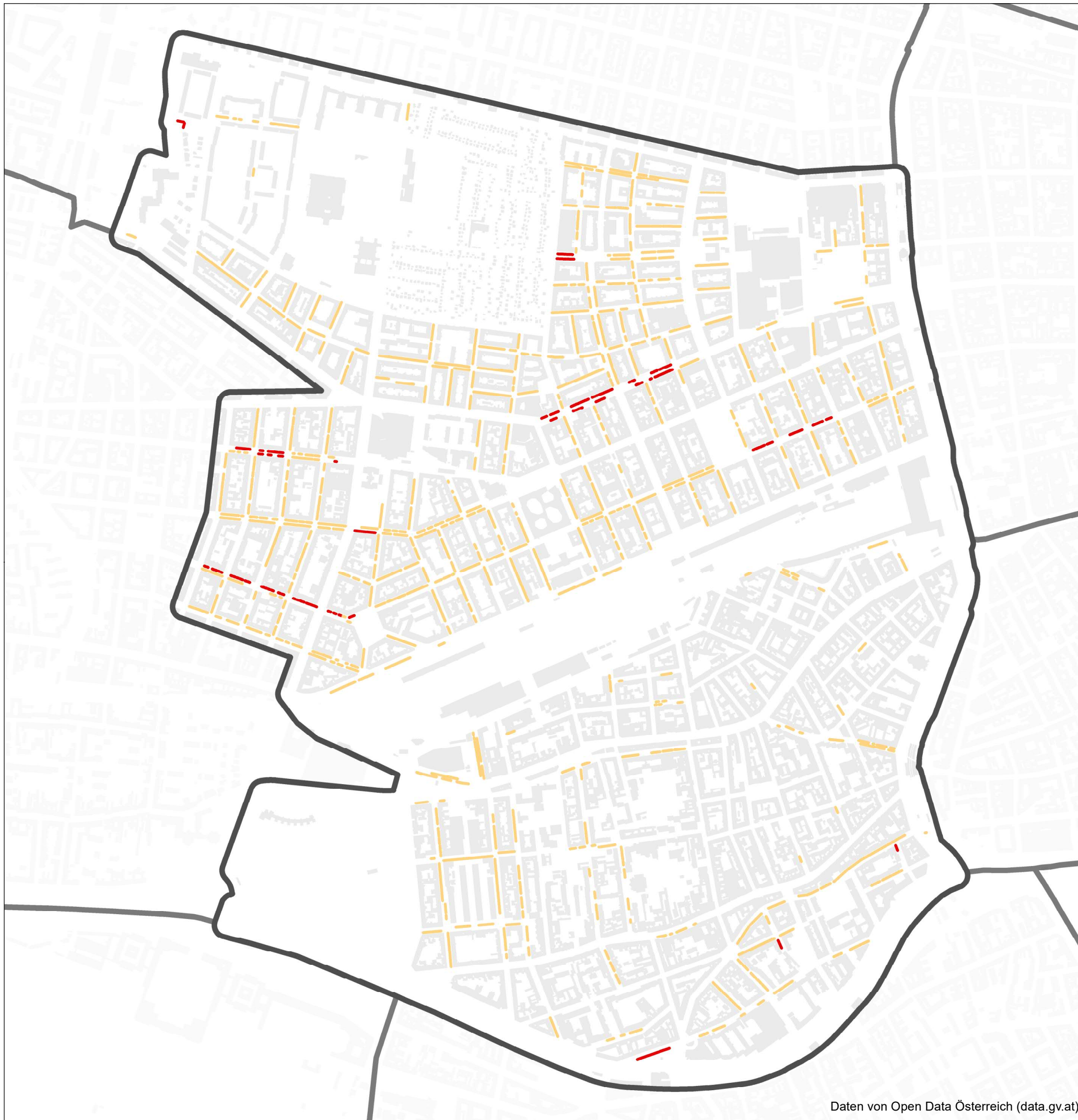
-  Vorsicht
-  erhöhte Vorsicht
-  Gefahr

### Unfälle mit Personenschaden mit FG-Beteiligung

-  Unfälle mit leicht verletzten FG [118]
-  Unfälle mit schwer verletzten FG [25]
-  Unfälle mit tödlich verletzten FG [2]

Beobachtungszeitraum: 01.01.2018 bis 31.12.2020

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



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

## Parkordnung

### Masterplan Gehen Rudolfshaus-Fünfhaus

#### Auftraggeber

Bezirksvorstehung Rudolfshaus-Fünfhaus, im Wege der MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Rathausstraße 14-16  
1082 Wien

#### Planverfasser



KNOLLCONSULT  
UMWELTPLANUNG ZT GmbH

1020 Wien, Obere Donaustraße 59  
+43 1 2166091 | office@knollconsult.at  
www.knollconsult.at

#### Planstand

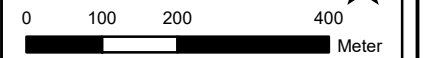
Juni 2022

#### Bearbeitung

Ursula Aichhorn  
Florian Woller

#### Maßstab

1:10.000



#### Legende

Bezirksgrenze (um 30 m nach außen versetzt)

#### Parkordnung

Schrägparkordnung

Senkrechtparkordnung