



Endbericht zur Mobilitätsforschung und Fußverkehrsplanung

Auftraggeber

Mobilitätsagentur Wien GmbH

30.06.2023



tbw research GesmbH
Grünbergstr. 15 / Stiege 1
1120 Wien, Österreich

office@tbwresearch.org

www.tbwresearch.org

UID ATU68366877
FN 406847 f

Erste Bank der österreichischen
Sparkassen AG
IBAN: AT90 2011 1824 1736 2700
BIC: GIBAATWWXXX

ERSTELLT DURCH: **tbw research GesmbH**
Grünbergstraße 15/ Stiege 1, 5. Stock
1120 Wien
Tel: +43 699 17130717

ERSTELLT FÜR: **Mobilitätsagentur Wien GmbH**
Große Sperlgasse 4
1120 Wien
DI Petra Jens
E-Mail: petra.jens@mobilitaetsagentur.at

DATUM: 30.06.2023

BEARBEITER: DI Clemens Raffler
Julia Simhandl BSc

TITELBILD (v.l.n.r.) © Mobilitätsagentur Wien/Christian Fürthner, 2022,
© Mobilitätsagentur Wien/Christian Fürthner, 2022,
© tbw research GesmbH, 2023

INHALT

1.	Projektziel	1
2.	LiDo-Fußwegekarte.....	2
3.	Interventions- und Analysewerkzeuge.....	4
3.1.	Bodenplan – Werkzeug zur Intervention in öffentlichen Räumen	4
3.2.	Wegewürmer & Hausschlapfenradien – Werkzeuge zur analogen räumlichen Analyse.....	5
4.	Statistische Modellierung des Fussverkehrs.....	6
4.1.	Methode	7
4.1.1.	Abhängige Variable: Fußverkehrsanteil auf Basis von Mobilfunkdaten.....	8
4.1.2.	Unabhängige Variablen: Quantifizierung von Rahmenbedingungen für Fußverkehr .	11
4.2.	Statistisches Modell.....	15
5.	GehCheckApp – Identifikation von Fussverkehrsbezogenen Schwachstellen.....	17
6.	Ableitung von Handlungsempfehlungen	18
6.1.	Erstellung des Fusswegenetzes	18
6.2.	Stärken-Schwächen Analyse	20
6.3.	Handlungsempfehlungen für Fussverkehr	21
6.4.	Simulation des Effekts von Gehsteigverbreiterungen.....	26
7.	Quellenverzeichnis	28
8.	Anhang.....	29
8.1.	Handlungsempfehlungen Floridsdorf.....	29
8.2.	Handlungsempfehlungen Donaustadt.....	37

1. PROJEKTZIEL

Fußverkehr unterliegt im Rahmen der Modalwahl vielfältiger und komplexer Rahmenbedingungen (Hackl et al., 2019). Gleichzeitig hat Fußverkehr angesichts der großen positiven Effekte auf Klima und Gesundheit große Bedeutung als zukunftsfitte Verkehrsmodus (Anderluh et al., 2022). Nicht ohne Grund stellt die Wende von Mobilität in Richtung Fußverkehr eines der zentralen Ziele nationaler sowie lokaler Verkehrspolitik dar.

Das Projekt *LiDo geht – Links der Donau geht was weiter* setzte sich in einem mehrjährigen Prozess (von September 2021 bis Juni 2023) mit dem Fußverkehr in den beiden Wiener Gemeindebezirken links der Donau – Floridsdorf (21) und Donaustadt (22) – auseinander. Das Projekt verfolgte dabei folgende strategische Ziele:

- Motivation der lokalen Bevölkerung zum Zu-Fuß-Gehen mittels Veranstaltungen für Bürger*innen und einer eigens angefertigten LiDo Fußwegekarte zu den besten Fußwegerouten in den beiden Bezirken.
- Evidenzbasierte Ableitung von planerischen Handlungsempfehlungen und Maßnahmen mithilfe partizipativ eingebundener Wissensquellen.
- Schaffung einer Kultur des Zu-Fuß-Gehens in Form der *LiDo geht*-Community.

Um diese strategischen Ziele zu erreichen, wurde eine Vielzahl an Aktivitäten durch die Projektpartner*innen **Mobilitätsagentur Wien**, **tbw research** und **Stadtpsychologie** durchgeführt. Das Projekt wurde durch die **Mobilitätsagentur Wien** geleitet. Folgende operativen Ziele wurden dabei von tbw research im *LiDo geht* Prozess bearbeitet:

- Kooperative Ausarbeitung und Gestaltung einer Fußwegekarte zur besseren Orientierung der Bevölkerung im Bezirk beim Zu-Fuß-Gehen (LiDo Fußwegekarte).
- Unterstützung von Interventionen im öffentlichen Raum mit dem Ziel der Bewusstseinsbildung für den Fußverkehr: Digitales Design eines 20m² großen Bodenplans (4m x 5m) als Werkzeug zur leichteren Vermittlung des Verkehrs- und Stadtraums links der Donau.
- Methodische Unterstützung im Design von analogen Werkzeugen zur räumlichen Analyse im Rahmen der Interventionen: Die Werkzeuge wurden in Form von folierten Buffern („Hausschlappenradius“) zur Abschätzung von Luftliniendistanzen am Bodenplan, sowie maßstabsgetreue halbstunden Routen zur Visualisierung von Gehdistanzen am Fußwegenetz auf dem Bodenplan („Wegewürmer“) ausgearbeitet.
- Erstellung eines statistischen Modells zur Identifikation und Quantifizierung determinierender Faktoren des Zu-Fuß-Gehens mittels Mobilfunkdaten und strukturierender statistischer Verfahren (ACTIV8-Methode).
- Auswertung von app-gestützt gesammelten Meldungen zu Schwach- und Problemstellen des Fußverkehrsnetzes (GehCheckApp) und Einbezug im Rahmen einer Stärken/Schwächen Analyse.

- Ableitung von Handlungsempfehlungen entlang der Erkenntnisse aus dem LiDo-Modell, Stärken-Schwächen Analyse sowie partizipativ gewonnenen Rückmeldungen aus Veranstaltungen mit der *LiDo geht*-Community.
- Quantifizierung der Wirkungsbeiträge und Reihung ausgewählter Maßnahmen in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt unter Zuhilfenahme des LiDo-Modells.

2. LIDO-FUßWEGEKARTE

Zu Beginn des LiDo geht Prozesses wurde eine Fußwegekarte für die Bezirke Donaustadt und Floridsdorf erstellt. Insgesamt stand die Motivation zum Zu-Fuß-Gehen durch die Fußwegekarte im Vordergrund. Die digitale Erstellung der Fußwegekarte beinhaltete die Konzeption motivierender Inhalte rund um das Thema Zu-Fuß-Gehen in Floridsdorf und Donaustadt sowie die anschließende Umsetzung im Druck.

Um die motivierende Funktion der Karte sicherzustellen, gingen dem Erstellungsprozess breit gestreute qualitative Interviews der Projektpartnerin Stadtpsychologie mit Bewohner*innen und Interessent*innen rund um das Thema Zu-Fuß-Gehen voran. Im Fokus stand dabei die Frage nach persönlichen motivierenden Faktoren zum Zu-Fuß-Gehen. Die dabei gesammelten Erkenntnisse bildeten die Basis für:

- die Erhebung des Fußwegenetzes für Floridsdorf und Donaustadt,
- die Auswahl von kartographischen Themenschichten (insbesondere POIs bzw. besondere Orte),
- Priorisierung/Hervorhebung von für den Fußverkehr besonderen Gebieten in Floridsdorf und Donaustadt.

Zur effizienten Verarbeitung und Speicherung aller Informationen wurde eine räumliche Datenbank mit Analysefunktionen (PostGIS) in Kombination mit einer QGIS Kartographieumgebung aufgesetzt. Diese Infrastruktur bildete gleichsam die Basis für weitere kartographische Produkte und Analysen im Rahmen der Erstellung des Bodenplans für die zwei Bezirke sowie der Erstellung des LiDo Wirkungsmodells anhand von Mobilfunkdaten.

Das Fußwegenetz basiert datentechnisch auf jenem der Fußwegekarte Wien. Der für Donaustadt und Floridsdorf verfügbare Geodatensatz wurde in Zusammenarbeit mit der Stadtpsychologie und deren Erkenntnissen aus Vor-Ort Interviews auf einen aktuellen Stand gebracht (s. Abbildung 1). Dabei wurde systematisch nach bisher bestehenden Verbindungen mit geringer Qualität für den Fußverkehr gesucht und deren Wegverlauf geändert (hohes MIV Verkehrsaufkommen, fehlende Fußverkehrsinfrastruktur, fehlende Begrünung, etc.), fehlende Verbindungen eingetragen sowie ein Abgleich mit Daten aus Google Street View vorgenommen.



Abbildung 1: Interner Workshop zur Ausarbeitung der Fußwegekarte

Weiters wurden die Bezirke links der Donau um Hauptverbindungen des Fußwegenetzes erweitert, die bislang untererhoben bzw. nur im innerstädtischen Bereich von Wien verzeichnet waren. Dies sind fehlende Verbindungen, wie etwa Hauptverbindungen entlang der Alten Donau, Neuen Donau, Jedlesees sowie Radialverbindungen entlang der Stationen der U1 sowie in die Außenbereiche von Floridsdorf.

Im Sinne der Verknüpfung von Fußverkehrsförderung mit identitätsstiftenden Themen, Orten und Geschichten im Bezirk, wurden zusätzlich zum Fußverkehrsnetz die Informationsschicht der GEHschichten bzw. GEHgenden geschaffen:

- GEHschichten werden in der Karte mittels Stern-Marker gekennzeichnet und weisen auf Orte mit historischem Hintergrund in den zwei Bezirken hin. Sie decken Plätze, Gebäude, Parks und Institutionen ab (s. LiDo Fußwegekarte) – die Auswahl wurde durch das Konsortium, unterstützt durch die Interviews, getroffen.
- GEHgenden werden mittels Polygonflächen auf der Fußwegekarte gekennzeichnet und weisen Gebiete aus, die von Fußgänger*innen als besonders beliebt genannt wurden. Sie umfassen sowohl kleinflächige als auch großflächige Gebiete in den beiden Bezirken. Aufgrund der Größe der beiden Bezirke und der immer wieder geäußerten Problematik der geringen Reichweite des Fußverkehrs, wurde die Möglichkeit der Anreise mit dem ÖV in die GEHgenden separat mit Informationsmarkern zu den nächstgelegenen ÖV-Stationen ausgewiesen (Linienbezeichnung, Lage zum Einstieg in GEHgend).

Das Thema der großen Fußwegedistanzen in den beiden Bezirken wurde auch in Form eines topologischen Plans der Bezirksteile als Informationsschicht in die LiDo Fußwegkarte aufgenommen. In Anlehnung an topologische Netzpläne des ÖV wurden die Gehdistanzen zwischen den Bezirksteilen (Knoten) auf den Verbindungen dazwischen ausgewiesen, um eine genauere zeitliche Planung von Fußwegen mithilfe der Fußwegkarte zu ermöglichen (s. Abbildung 2). Der Entwurf von tbw research wurde durch das Design der Mobilitätsagentur erweitert und in die Fußwegkarte aufgenommen.



Abbildung 2: Topologisches Fußwegenetz mit Ausweisung der Gehzeiten

Abschließend wurden die gewählten Farbpaletten bzw. Symbolisierungen des Fußwegenetzes mittels der QGIS Simulationsfunktion für gängige Formen der Farbenblindheit evaluiert, um die Barrierefreiheit der Fußwegkarte zu erhöhen. In Bezug auf Tritanopie (Farbenblindheit in Bezug auf blaue Farben) bestehen kleine Defizite, da die grün und blau gekennzeichneten Routen (Hauptverbindungen, Begrünter Weg/Ruhiger Weg, Belebter Weg/Durchgang) sich nur sehr minimal voneinander unterscheiden. Die gewählte Farbskala wurde jedoch beibehalten, um dem bisher gewählten Farbschema der Wien weiten Fußwegkarte zu entsprechen.

Die digital ausgearbeiteten kartographischen Schichten (LiDo Fußwegenetz, GEHschichten, GEHgenden, topologischer Fußwegeplan) wurden in die Druckumgebung für die Fußwegkarte Wien importiert und für die Kartenausschnitte Donaustadt und Floridsdorf exportiert. Das kartographische Produkt wurde anschließend durch tbw research in ein Layout überführt. Der Druck wurde durch die Mobilitätsagentur Wien organisiert.

3. INTERVENTIONS- UND ANALYSEWERKZEUGE

3.1. **BODENPLAN – WERKZEUG ZUR INTERVENTION IN ÖFFENTLICHEN RÄUMEN**

Im Rahmen der Abstimmungen zum partizipativen *LiDo geht* Prozess wurde im Projektkonsortium die Idee entwickelt ein begehbare Luftbild (Bodenplan) der beiden Bezirke

anfertigen zu lassen, um interessierten Personen ein besseres Fassen des Raumes bzw. der räumlichen Beziehungen sowie der Maßstäblichkeit des LiDo Gebiets zu ermöglichen. Zu diesem Zweck wurde digitales Kartenmaterial für einen Luftbildplan im Maßstab 1:4000 angefertigt. Unter Nutzung des Luftbild-Datenservices basemap.at wurde ein 4 x 5 Meter großer Export der Bezirke Donaustadt und Floridsdorf hergestellt (s. Abbildung 3). Die Anfertigung als rutsch- und wasserfester Bodenplan wurde durch die Mobilitätsagentur Wien organisiert und in Kooperation mit einem Druckereiunternehmen umgesetzt.



Abbildung 3: Einsatz des Bodenplans bei der LiDo Aktionswoche im Donauzentrum (©Mobilitätsagentur, Christian Fürthner)

3.2. WEGEWÜRMER & HAUSSCHLAPPENRADIEN – WERKZEUGE ZUR ANALOGEN RÄUMLICHEN ANALYSE

Begleitend zum Interventionswerkzeug Bodenplan wurden der digitalen räumlichen Analyse Methoden zur Untersuchung von Stadträumen entlehnt und als analoge Analysewerkzeuge für den partizipativen Lido-geht-Prozess umgesetzt. Es wurde nach einer Methode gesucht, Stadtraum für die lokale Bevölkerung besser greifbar zu machen, indem alltägliche persönliche Wege mithilfe des Bodenplans besser miteinander in Kontext gesetzt werden. Zu diesem Zweck wurde der sogenannte „Wegewurm“ (biegsamer Pfeifenputzer mit Styroporkugeln an beiden Enden) gemeinschaftlich entwickelt und durch die Mobilitätsagentur Wien umgesetzt. Die Länge des Wurms wurde unter der Annahme einer mittleren Gehgeschwindigkeit von 3,6 km/h im Maßstab 1:4000 auf genau eine halbe Stunde berechnet. Durch Auflegen und laufendes Verbiegen des Wegewurms entlang ei-

ner individuell gewählten Route, können Personen ein besseres Verständnis für ihre alltäglichen Fußverkehrswege bekommen bzw. die Erreichbarkeit von Orten innerhalb einer halben Stunde auf Basis des Bodenplans ablesen.

Ein ähnliches zusätzlich entwickeltes Werkzeug, ist der GIS-Funktion Buffer entlehnt. Mittels Umrechnung in den Maßstab 1:4000 wurden transparente Scheiben erstellt, die durch Auflage des Zentrums auf einen gewählten Punkt am Bodenplan die in Luftlinie zurücklegbare Distanz bei verschiedenen Gehgeschwindigkeiten visualisieren (s. Abbildung 4).

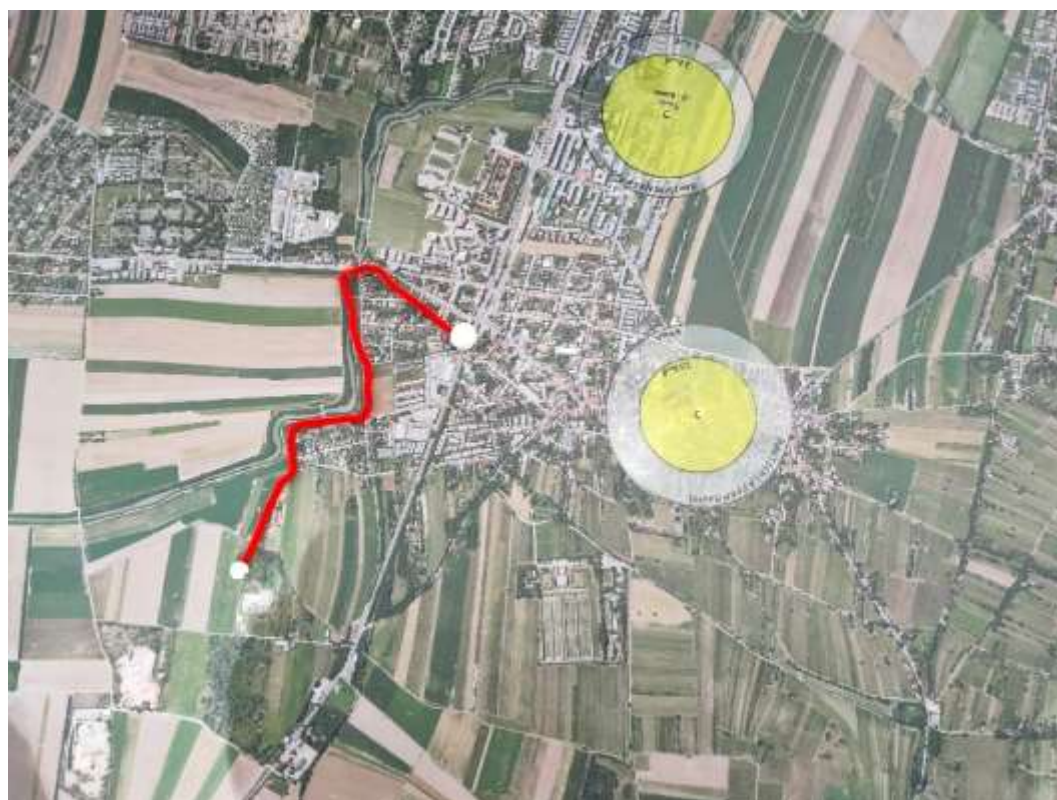


Abbildung 4: Anwendung von Prototypen der Wegewürmer und Hausschlapfenradien

Die Werkzeuge zur analogen räumlichen Analyse wurden in mehreren Interventionen bzw. bei LiDo Vernetzungstreffen angewandt.

4. STATISTISCHE MODELLIERUNG DES FUSSVERKEHRS

Neben der Beteiligung der Bevölkerung bzw. Bewusstseinsbildung für das Zu-Fuß-Gehen stand in *LiDo geht* die Analyse des Fußverkehrs, hinsichtlich hinderlicher und förderlicher Faktoren im Vordergrund. Damit aktive Mobilität – insbesondere Fußverkehr – am effektivsten gefördert und planerisch zielgerichtet unterstützt werden kann, muss möglichst belastbares Wissen über die Determinanten und Einflussfaktoren auf Fußverkehr geschaffen werden. Sobald diese Einflussfaktoren hinsichtlich ihrer Wirkrichtung (Fußverkehrsfördernd oder -hemmend) bzw. Wirkstärke (quantifizierter Wirkungsbeitrag) bekannt

bzw. wissenschaftlich evident sind, können die determinierenden Rahmenbedingungen für aktive Mobilität durch gezieltes Design von Maßnahmen verbessert werden. Planungswirkungen werden dabei auf Basis mathematisch-statistischer Zusammenhänge quantifiziert, weshalb man auch von evidenzbasierter Planung spricht.

Derzeit bestehende Ansätze zur evidenzbasierten Unterstützung von Planung für aktive Mobilität bestehen in Österreich in Form der ACTIV8-Modelle¹ (Hackl, et al., 2019). Die Modelle quantifizieren die Wirkung von Einflussfaktoren auf den Fußverkehrsanteil österreichischer Gemeinden mittels eines statistischen Modells. Dementsprechend schaffen sie ein auf empirisch gemessener Verkehrsmittelwahl basierendes Abbild der Realität. Dieses Abbild (=Modell) kann in einem weiteren Schritt dazu verwendet werden, um die Wirkung von Maßnahmen noch vor ihrer Umsetzung auf Basis des empirisch evidenten Zusammenhangs zu quantifizieren („Um wie viel Prozentpunkte steigt der Fußverkehrsanteil einer Gemeinde, wenn Maßnahme XY umgesetzt wird?“). Der Ansatz kann in Analogie zu städtebaulichen Modellen beschrieben werden: Städtebauliche Entwürfe werden in der Regel vor ihrer Realisierung als Baukörpermodell umgesetzt, um einen Eindruck zur Wirkung des neuen Entwurfs auf die Stadtstruktur vorab gewinnen zu können. Ähnlich gehen die LiDo-Modelle vor, mit dem Unterschied, dass nicht Stadtraum, sondern empirisch gemessenes Verhalten (=Verkehrsmittelwahl) mittels statistischer Methoden modelliert wird (Raffler und Simhandl, 2023).

Die derzeitigen Modelle können im Kontext von Gemeinden gut angewandt werden – in Bezug auf den Wiener Stadtraum ist die Maßstäblichkeit der Modelle jedoch zu groß, da hier vor allem Wissen über die kleinräumige Wirkung von Maßnahmen von Interesse ist. Ebendieses Problem wurde in *LiDo geht* aufgegriffen und ein Modell nach Vorbild des ACTIV8 Ansatzes für die Bezirke 21. und 22. auf Basis kleinräumig verfügbarer Mobilfunkdaten (Referenzeinheit 250m x 250m Rasterzelle) umgesetzt.

4.1. METHODE

Zur Quantifizierung der Wirkrichtung und Wirkstärke von Faktoren, die den Fußverkehr beeinflussen, wurde eine multiple lineare Regression als statistisches Werkzeug angewandt – die Formel zeigt die mathematische Darstellung des Modells:

$$y = b_0 + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n$$

Das Modell erklärt eine abhängige Variable y durch ihre determinierenden Faktoren x , die im Vorfeld durch eine Hypothesensammlung gewählt werden. Die Koeffizienten b werden in weiterer Folge aus dem empirischen Zusammenhang maschinengestützt errechnet und bilden Wirkrichtung und Stärke der jeweiligen beeinflussenden Determinante x ab. Die Qualität des Modells, gemessen über die Maßzahl R^2 (Wert zwischen 0 = minimal: „Die

¹ <https://www.active-mobility.at/>

Determinanten erklären 0% der Varianz des Fußverkehrsanteils“ bis 1 = maximal: „Die im Modell enthaltenen Determinanten erklären die Varianz des Fußverkehrsanteils zu 100%“) ist wesentlich für die Bewertung der Anwendbarkeit des Modells als Simulationstool für Maßnahmenwirkungen in der Planung. Je besser das Modell die abhängige Variable Fußverkehrsanteil erklärt (je näher R^2 bei 1), desto eher kann das Modell für Wirkungssimulationen angewandt werden und Fragestellungen wie den Wirkbeitrag von konkreten Maßnahmen durch Anpassen der unabhängigen Variablen x quantifizieren.

4.1.1. Abhängige Variable: Fußverkehrsanteil auf Basis von Mobilfunkdaten

Um ein statistisches Modell des Zu-Fuß-Gehens erstellen zu können, muss die lokal vorherrschende Verkehrsmittelwahl als statistische Variable für den Untersuchungsraum (LiDo Projektgebiet) erhoben werden. Im Falle des Fußverkehrs kann dies über Mobilfunkdaten geschehen: Durch die Bewegung von Mobiltelefonen im Stadtraum können mittels Signaltriangulation Trajektorien der mobilen Personen abgeleitet werden, für die sowohl Start und Endpunkt sowie Routenverlauf und Geschwindigkeit bekannt sind. Durch die Verschneidung mit weiteren räumlichen Informationen wie Infrastrukturen (Bahnlinien, Autobahnen, etc.) sowie anhand der Filterung nach Geschwindigkeit, können algorithmisch jene Trajektorien ermittelt und differenziert werden, die zu Fuß zurückgelegte Wege und Wege des Restverkehrs (Rad, ÖV, MIV) darstellen. Für *LiDo geht* wurde diese Klassifikation von Mobilfunkdaten des Telekommunikationsanbieters A1 durch die Firma Invenium durchgeführt und datenschutzkonform auf Ebene eines 250m Rasters für das gesamte Untersuchungsgebiet LiDo aggregiert und auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet. Das Ergebnis sind zwei Datenschichten:

- **OD-Matrix der Verkehrsströme:** Nach Verkehrsmittel getrennte Origin-Destination Matrix (Quell-Ziel Matrix) zwischen den 250m Rasterzellen (= Anzahl mobiler Personen von jeder beliebigen Rasterzelle A nach Rasterzelle B). Die einzelnen Trajektorien werden aus Datenschutzgründen zu Fußverkehrsströmen zwischen Zellen aggregiert und somit verschleiert.
- **Raster der Passant*innen:** Nach Verkehrsmittel getrennte Anzahl an Passant*innen je Zelle. Die Datenschicht komplettiert die in der OD-Matrix nicht abgebildete Information über die Routenwahl von Personen.

Im Vergleich zu den bestehenden ACTIV8 Modellen steht für *LiDo geht* ein viel detailliert aufgezeichnetes Mobilitätsverhalten als abhängige Variable des Modells zur Verfügung. Dennoch hat der Ansatz, Verkehrsmittelwahl über Mobilfunkdaten abzubilden, auch Nachteile: Durch Signalverschattung (Topografie, Baustruktur, etc.) zeigen die abgeleiteten Trajektorien in manchen Fällen Unschärfen hinsichtlich ihrer räumlichen Genauigkeit. In Summe ist dieses Phänomen durch die große Anzahl der aufgezeichneten Trajektorien jedoch gering ausgeprägt. Eine weitere, für die Analyse relevante Design-Entscheidung ist die scharfe Trennung von Wegefolgen. Für *LiDo geht* wurde eine Verweildauer von 15 Minuten für die Registrierung des Endes eines Weges an der Zielzelle angenommen. Bewegt sich das Mobiltelefon innerhalb dieser Zeitspanne aus einer Zelle weiter, so wird der Weg

fortgeführt. Dies führt dazu, dass Trajektorien erst bei einer deutlichen Verweildauer als abgeschlossene OD-Beziehungen definiert werden.

Auf Basis dieser OD-Matrize wurde im Projekt die Modellierung vorgenommen, wobei der Fußverkehrsanteil je OD-Beziehung als abhängige Variable gedient hat. Dementsprechend untersucht das Modell den Einfluss möglicher Determinanten auf den Anteil der Zu-Fuß-Gehenden entlang von Verbindungen zwischen Quell- und Zielzellen.

Abbildung 8 gibt einen Aufschluss über die Fußverkehrsaktivität in den beiden Bezirken: Größere Fußverkehrsströme gehen von den Bezirkszentren Floridsdorf (Franz-Jonas-Platz, entlang der Brünner Straße) sowie Kagran (Donauzentrum, U1-Station Kagran) aus. Im Falle von Donaustadt spielen die Subzentren der Bezirksteile (Aspern, Hirschstetten, Essling, Breitenlee und das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern) als lokale Attraktoren bzw. Quellen von Fußverkehr eine größere Rolle. Der Fußverkehrsanteil scheint auf allen Hauptverkehrsverbindungen schwach ausgeprägt auf, wohingegen die rural geprägten Gegenden in den Bezirken als Spazier- und Naherholungsräume mit hohen Fußverkehrsanteilen hervorstechen (Lobau, Bisamberg).

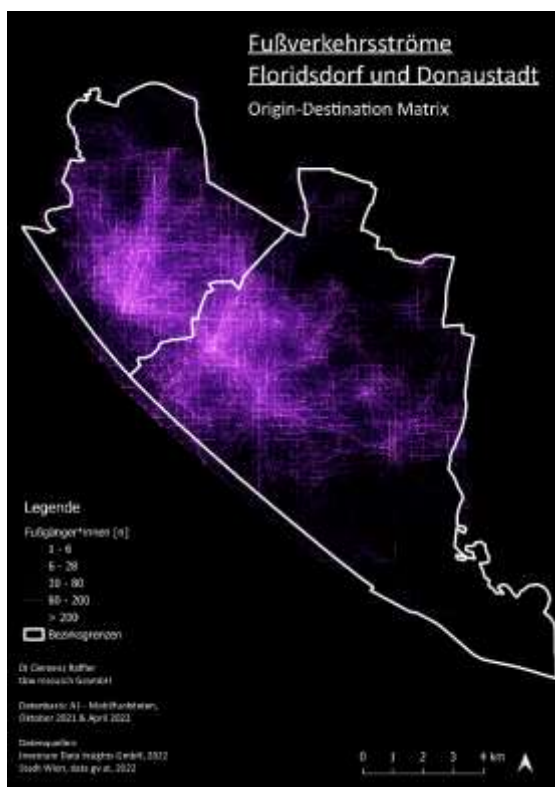


Abbildung 8: OD-Matrix der Fußverkehrsströme

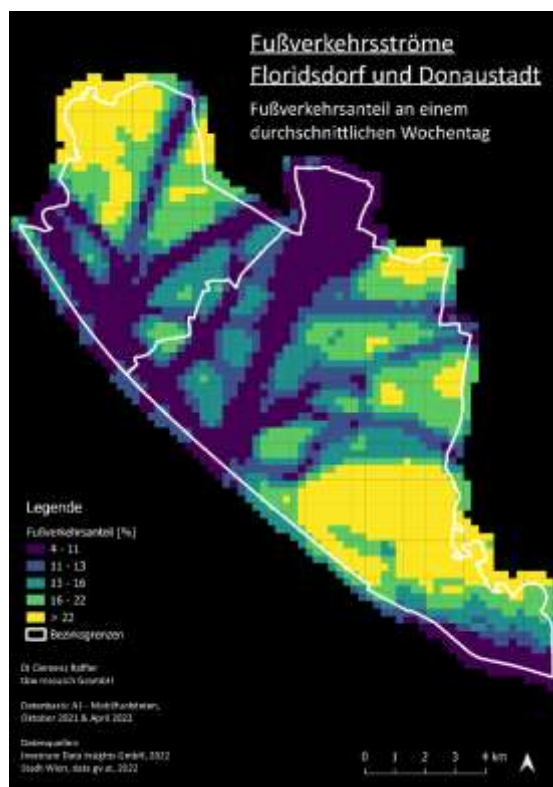


Abbildung 8: Fußverkehrsanteil je Rasterzelle

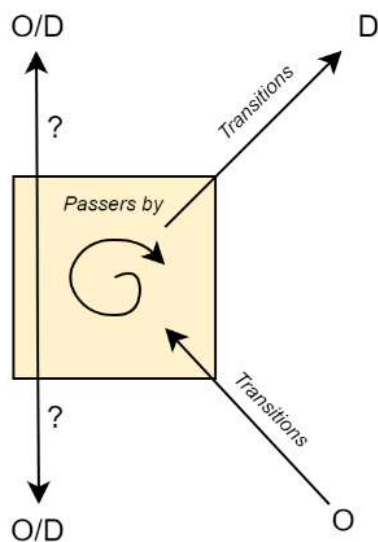


Abbildung 8: Schematische Darstellung der Mobilfunkdatenstruktur

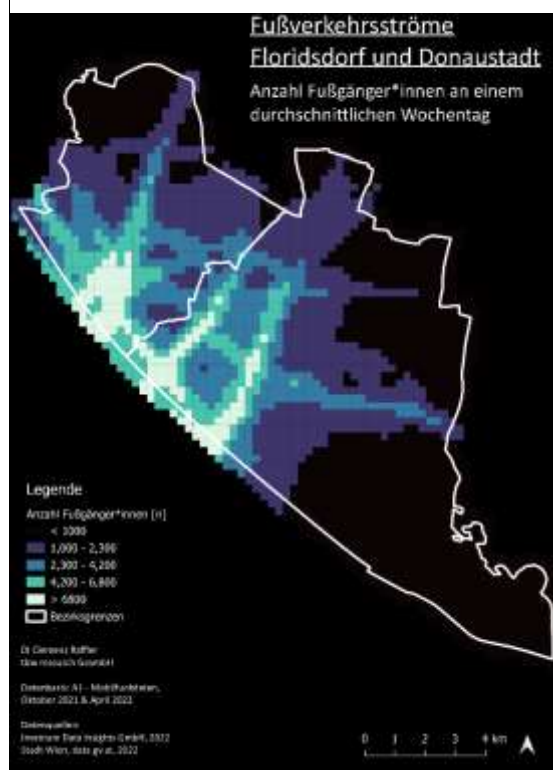


Abbildung 8: Absolutanzahl Fußgänger*innen

4.1.2. Unabhängige Variablen: Quantifizierung von Rahmenbedingungen für Fußverkehr

Um möglichst alle Einflussfaktoren auf Fußverkehr im Modell miteinbeziehen zu können, wurde ein Hypothesenpool angelegt. Dieser bildet auf der einen Seite die antizipierten Wirkungen, andererseits stellt er ein Gerüst bzw. einen Fahrplan für die Quantifizierung von Einflussfaktoren auf den Fußverkehrsanteil dar.

Da die Wahl des Fußverkehrs als Verkehrsmodus auf komplexen Zusammenhängen fußt, wurde für *LiDo geht* eine Vielzahl an routenspezifischen, natur- und stadträumlichen, soziodemographischen, sozioökonomischen und infrastrukturbezogenen Hypothesen aufgestellt. Als Beispiel die Hypothesen zu Grünraum: „Je mehr Grün entlang einer Route, desto höher ist der Anteil der Zu-Fuß-Gehenden“ bzw. Infrastruktur: „Je größer die durchschnittliche Gehsteigbreite entlang eines Weges, desto höher ist der Anteil der Fußgänger*innen“.

Um den Fußverkehrsanteil als abhängige Variable im Modell erklären zu können, müssen die Rahmenbedingungen für jede Quell-Ziel Beziehung in der OD-Matrix quantifiziert werden (s. Abbildung 9). Für jede der Hypothesen wurde die Daten- bzw. Informationslage zur flächendeckenden Quantifizierung für alle OD-Paare geklärt und nicht überprüfbare Hypothesen gekennzeichnet bzw. abgewandelt. Insgesamt ergeben sich für die Quantifizierung von Einflussfaktoren auf Fußverkehr drei verschiedene Möglichkeiten:

1. Quantifizierung eines Einflussfaktors an der Quellzelle
2. Quantifizierung eines Einflussfaktors entlang der Route zwischen Quell- und Zielzelle
3. Quantifizierung eines Einflussfaktors an der Zielzelle

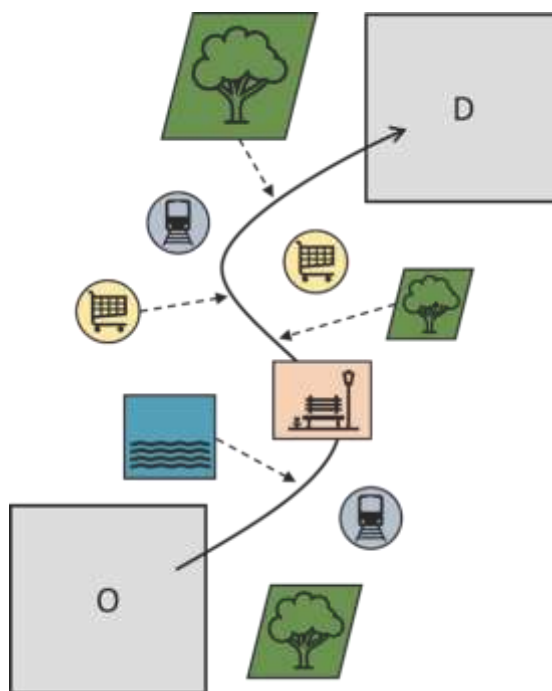


Abbildung 9: Schematische Darstellung der Quantifizierung von Determinanten im Kontext der Mobilfunkdaten

Da die Quell- und Zielgeometrie eines OD-Paares jeweils als Grundlage der OD-Matrize vorhanden ist (Quell- und Zielzelle), kann mittels Shortest-Path Routing algorithmisch der Routenverlauf aller OD-Paare am Straßennetz ermittelt werden. Die Route für den Fußverkehrsstrom zwischen Quelle und Ziel wurde als kürzester Weg am Straßennetz zwischen den Zellen angenommen. Dieses Routing entspricht nicht in jedem Fall der Routenwahl aller Fußgänger*innen auf dem Strom zur Quell- und Zielzelle, stellt jedoch ein probates Mittel zur Modellierung der im Trajektorien-Aggregationsprozess verloren gegangenen

genen Informationen über Routenverlauf der einzelnen Fußgänger*innen dar. Die Annahme dahinter ist, dass Fußgänger*innen tendenziell den kürzesten Weg zwischen Quell- und Zielzelle wählen.

Die räumlichen Informationen zu Quell- und Zielzelle sowie der dazwischen verlaufenden kürzesten Route werden in einem weiteren Schritt für die räumliche Verschneidung mit unterschiedlichen Sachdatenschichten (je nach Hypothese) herangezogen. Dabei müssen intrazonale Fußverkehrsströme (Fußwege, die eine Zelle nicht verlassen) separat quantifiziert werden. Folgende erklärende Variablen wurden anhand dieser Vorgehensweise quantifiziert:

Tabelle 1: Hypothesenpool und Quantifizierung der Variablen

Variablenbezeichnung	Quantifizierungsmethode
Gehzeit zwischen Quell- und Zielzelle <i>[walkingtime]</i>	Die Gehzeit am kürzesten Weg zwischen Quell- und Zielzelle am Straßennetz.
ÖV-Potential an der Quellzelle <i>[pot_oev_o]</i>	Messung des ÖV-Versorgungspotentials an der Quellzelle: Je Zelle wird die Luftliniendistanz zu ÖV-Haltestellen in einem Umkreis von 500m berechnet, mittels negativer Exponentialfunktion abdiskontiert (weiter entfernte ÖV-Stationen tragen weniger zum Potential bei) und anhand von Rang des Verkehrsmittels sowie Frequenz der Halte gewichtet summiert. Je höher der sich ergebende dimensionslose Wert, desto höher ist das ÖV-Potential an der Quellzelle.
Bevölkerungsdichte an Quell- und Zielzelle <i>[pop_dichte_o, pop_dichte_d]</i>	Bevölkerungsdichte an Quell- und Zielzelle auf Basis der regionalstatistischen Raster der Statistik Austria (Kontrollvariable).
Arbeitsplätze an der Zielzelle <i>[arbeitsplätze_d]</i>	Anzahl der Arbeitsplätze an der Zielzelle, gemessen aus einem Firmenadressdatensatz des Adressdienstleisters Herold.
Durchschnittliche Kaufkraft in Euro pro Kopf an der Quellzelle <i>[euro_pk_o]</i>	Gemessen aus einem intern vorliegenden Datensatz.
Anteil älterer Bevölkerung an der Quellzelle <i>[ant_alt_bev_o]</i>	Anteil älterer Bevölkerung (65+) an der Gesamtbevölkerung der Quellzelle auf Basis des regionalstatistischen Rasters der Statistik Austria.
Anteil junger Bevölkerung an der Quellzelle <i>[ant_jung_bev_o]</i>	Anteil junger Bevölkerung (0 – 19 Jahre) an der Gesamtbevölkerung der Quellzelle auf Basis des regionalstatistischen Rasters der Statistik Austria.
Versorgungspotential mit blauer Infrastruktur (Wasser) <i>[pot_wasser_rel]</i>	Variable zur Beschreibung der Aufenthaltsqualität – Hypothese: Je mehr Gewässer entlang einer

	<p>Route liegen, desto höher ist der Anteil der Fußgänger*innen, da die Aufenthaltsqualität steigt. Die Variable wurde auf Basis des Routenverlaufs der OD-Beziehungen und der FMZK der Stadt Wien berechnet: Luftliniendistanz zwischen Routengeometrie und Wasserflächen innerhalb von 625 Metern, mittels negativer Exponentialfunktion abdiskontiert (weiter entfernte Wasserflächen tragen weniger zum Potential bei), anhand der Fläche des Gewässers gewichtet summiert und mit der Routenlänge normiert. Je höher der sich ergebende dimensionslose Wert, desto höher ist das Versorgungspotential mit blauer Infrastruktur am OD-Paar.</p>
<p>Versorgungspotential mit grüner Infrastruktur (Bäume, Gebüsche, Grünflächen) [pot_gruen_rel]</p>	<p>Variable zur Beschreibung der Aufenthaltsqualität – Hypothese: Je mehr Grün entlang einer Route, desto höher ist der Anteil der Fußgänger*innen, da die Aufenthaltsqualität mit mehr Grün steigt. Die Variable wurde auf Basis des Routenverlaufs und den Baum- und Gebüschwolken sowie den öffentlich zugänglichen Freiflächen der FMZK der Stadt Wien berechnet: Luftliniendistanz zwischen Routengeometrie und Grünobjekten innerhalb von 375 Metern, mittels negativer Exponentialfunktion abdiskontiert (Halbwertszeit je Grünraumtyp unterschiedlich, weiter entfernte Grünobjekte tragen weniger zum Potential bei), anhand der Fläche des Grünobjekts gewichtet summiert und mit der Routenlänge normiert. Je höher der sich ergebende dimensionslose Wert, desto höher ist das Versorgungspotential mit grüner Infrastruktur am OD-Paar. Abbildung 10 zeigt ein Schaubild zur Berechnung des Grünraumindikators.</p>
<p>Erreichbarkeitsverhältnis von Supermärkten der Modi Fußverkehr und MIV [acc_pot_max20_hwz10_ratio_miv_fuss_nahversorgung_o]</p>	<p>An jeder Quellzelle wurde jeweils die Fahrzeit (MIV) und Gehzeit zu Fuß zu jedem Supermarkt innerhalb von 20 Minuten berechnet und mittels negativer Exponentialfunktion abdiskontiert (weiter entfernte Supermärkte tragen weniger zum Potential bei). Die beiden Potentiale wurden ins Verhältnis zueinander gesetzt (Fußverkehrserreichbarkeit/MIV Erreichbarkeit), wodurch sich ein Indikator ergibt, der das Gesamterreichbarkeitsverhältnis und damit sowohl Fußverkehrsqualität als auch</p>

	<p>MIV Qualitäten mitberücksichtigt. Je höher der Variablenwert, desto besser ist die Voraussetzung der Erreichbarkeit von Supermärkten für den Fußverkehr.</p>
<p>Durchschnittliche Gehsteigbreite entlang der Route [avg_gehst_breite_weighted_rel]</p>	<p>Anhand eines maschinenlesbaren Datensatzes zur Auswertung der Gehsteigbreiten wurde eine Variable zur Beschreibung von Fußverkehrsinfrastrukturqualität berechnet. Folgende Berechnungsschritte wurden durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Matching der Gehsteigbreitengeometrien auf den Straßengraphen des LiDo Projekts • Mit der Länge des Streckenabschnitts gewichteter Mittelwert über die Gehsteigbreiten entlang der OD-Route • Normalisierung auf die Gesamtlänge der Route OD-Route

Da die Beweggründe für die Wahl des Zu-Fuß-Gehens äußerst vielfältig sind, ist es ein komplexes Unterfangen die Verkehrsmittelwahl vollständig statistisch zu modellieren. Mit den hier beschriebenen Determinanten sowie den Methoden zur Quantifizierung wird eine möglichst vollständige Abbildung der Einflussfaktoren auf Fußverkehrsanteile im städtischen Raum angestrebt. Dennoch fehlen beispielweise auf Seiten der Lebensstile



Abbildung 10: Schaubild zur Ableitung des Grünraumindikators

und Mindsets viele wichtige erklärende Variablen, die Einfluss auf die Modalwahl haben. Andere Faktoren wie Topografie und Klima wurden einerseits aufgrund der geringen Geländeunterschiede, andererseits aufgrund der im Beobachtungszeitraum gemischt vorliegenden Wetterbedingungen (je eine Woche im Oktober 2021 und April 2022) nicht mit einbezogen.

In Bezug auf die Anwendbarkeit zur Planungsunterstützung gilt es, die Zahl der Determinanten, die planerisch veränderbar sind, zu maximieren und die Anzahl statischer Einflüsse (Topografie) nur so weit als nötig im Modell zu betonen. Je mehr planerisch veränderbare Variablen im Modell enthalten sind, desto eher können konkrete Maßnahmen in ihrer Wirkung mit dem Modell evaluiert und quantifiziert werden. Im hier vorliegenden Modell sind Stellschrauben insbesondere in den Variablen zu Gehsteigbreiten, Erreichbarkeitsverhältnis, Grünraum, Straßenrang und Gehzeit zwischen Quell- und Zielzelle zugänglich. Die Maßnahme einer neuen Fußverkehrsbrücke über einen Bach in einem der zwei Bezirke würde sich demnach unter anderem in den Variablen des Erreichbarkeitsverhältnisses und der Gehzeit niederschlagen. Aber auch Maßnahmen zur Einschränkung des MIV haben positive Effekte auf den Fußverkehr und können in ihrer Wirkung evaluiert werden: Über das Erreichbarkeitsverhältnis sowie Rang der Straße könnten beispielsweise die Wirkungen von Temporeduktionen im Straßenverkehr auf den Fußverkehr evaluiert werden.

4.2. STATISTISCHES MODELL

Nach Quantifizierung der Einflussfaktoren je inter- und intrazonalem OD-Paar konnte ein statistisches Modell des Fußverkehrsanteils für die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt erstellt werden (n= 81737). Getestet wurden die oben im Hypothesenpool beschriebenen Einflussfaktoren. Tabelle 2 listet das Ergebnis der Modellerstellung in Form eines Regressions-Outputs. Die Spalte b weist den Koeffizienten der jeweiligen Variable aus, welcher die Effektgröße des Einflusses quantifiziert. Negative Werte stellen einen negativen Einfluss auf den Fußverkehr dar (Beispiel - Variable Walkingtime: „Je länger ein Weg, desto geringer ist der Anteil an Fußgänger*innen“), positive Werte einen positiven Einfluss (Beispiel - Variable Gehsteigbreiten: „Je breiter ein Gehsteig entlang einer Route, desto höher ist der Anteil des Fußverkehrs an der Route“). Um die Effektgrößen der Variablen untereinander vergleichbar machen zu können und von dahinterliegenden Sachebenen zu entkoppeln, kann der standardisierte Koeffizient β herangezogen werden. Die Übersetzung des Effekts der Variablen wurde in der letzten Spalte der Tabelle in Form einfacher Zeichensprache festgehalten (je mehr + oder – desto fördernder oder hinderlicher wirkt der jeweilige Einfluss auf den Fußverkehrsanteil). Das Modell erklärt insgesamt knapp 80% der Varianz des Fußverkehrsanteils an allen OD-Paaren – ein hoher Wert angesichts der Tatsache, dass das Modell ein komplexes menschliches Verhalten (Verkehrsmittelwahl) abbildet. Sämtliche Variablen wirken statistisch signifikant.

Tabelle 2: Modellergebnisse

Variablen	b (Koeffizienten)	β (Standardisierte Koeffizienten)	p (Signifikanz)	Effekt
Konstante	6.550e-01	-	0.000	
pot_gruen_rel	6.931e-01	0.051	0.000	+
pop_dichte_o	-4.913e-04	-0.092	0.000	-
pop_dichte_d	-3.860e-04	-0.073	0.000	-
ant_alt_bev_o	5.599e-02	0.010	0.000	+
ant_jung_bev_o	3.307e-01	0.027	0.000	+
pot_wasser_rel	1.037e-01	0.015	0.000	+
arbeitsplaetze_d	-6.827e-07	-0.090	0.000	--
pot_oev_o	-3.348e-06	-0.167	0.000	-
euro_pk_o	-5.238e-05	-0.052	0.000	-
walkingtime	-3.586e-03	-0.272	0.000	---
acc_pot_miv_fuss_nahversorgung	1.903e+00	0.200	0.000	++
avg_gehst_breite_weighted_rel	1.729e+01	0.326	0.000	+++

R^2 0,793 Adj. R^2 0,793 N = 81737 12 Variablen

Das Modell lässt nun auf Basis des mathematisch statistischen Zusammenhangs Rückschlüsse auf die Wirkung von Einflussfaktoren auf Fußverkehrsanteile zu: Am positivsten wirken infrastrukturelle Maßnahmen – insbesondere Gehsteigverbreiterungen (*avg_gehst_breite_weighted_rel*) – aber auch Maßnahmen zur Förderung der Stadt der kurzen Wege (Verbesserung der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten im Verhältnis zum MIV). Dabei sei festzuhalten, dass nicht nur die Neuschaffung bzw. bessere Erschließung von Einkaufsmöglichkeit positiv wirken (*acc_pot_miv_fuss_nahversorgung*), sondern auch Erreichbarkeitsveränderungen seitens des MIV (Fahrzeitmaximierung durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote, Einbahnregelungen, Modalfilter, etc.) positiv auf den Fußverkehrsanteil wirken und über das Modell abgebildet werden können. Maßnahmen zur Stärkung der Fußverkehrsinfrastruktur bzw. Lückenschlüsse und Gehzeitminimierende Maßnahmen fördern Fußverkehr nachweislich am effektivsten. Weitere positive Einflüsse haben Begrünungsmaßnahmen (*pot_gruen_rel*), die Installation von blauer Infrastruktur bzw. Gewässer (*pot_wasser_rel*).

Auch die lokale Bevölkerungsstruktur und Dichte spielt eine wesentliche Rolle für den Fußverkehrsanteil: Hohe Anteile junger und älterer Bevölkerung tragen auch zu einem höheren Fußverkehrsanteil bei. Dies ist ein Hinweis auf die Bedeutung von Begleit-, Kindergarten- und Schulwegen sowie der guten räumlichen Vernetzung von sozialer Infrastruktur für den Fußverkehr. Dicht bevölkerte Gebiete bzw. Gebiete mit Ausrichtung auf Gewerbegebiete zeigen sich wiederum als limitierende Faktoren des Fußverkehrsanteils, da sie vorwiegend durch andere Verkehrsmittel erschlossen werden (MIV bzw. ÖV) bzw. der Nutzungsfokus dieser Gebiete auf MIV ausgelegt ist. Gleiches zeigt sich in der Variable *pot_oev_o* (ÖV-Potential an der Origin Zelle): Je höher das ÖV-Angebot an der Origin Zelle, desto geringer ist der Anteil der Fußgänger*innen auf dem OD-Paar (bzw. desto

mehr Personen fahren mit dem ÖV). Gleichzeitig zeigen sich ÖV-Stationen als wichtige Quell- und Zielorte des Fußverkehrs in der ersten/letzten Meile zu Öffis.

5. GEHCHECKAPP – IDENTIFIKATION VON FUSSVERKEHRSBEZOGENEN SCHWACHSTELLEN

Obwohl Fußgänger*innen im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmer*innen nicht zwingender Weise Infrastrukturen zur Fortbewegung benötigen, so werden fehlende Infrastrukturen besonders in urbanen Räumen und in Kombination mit dem Auftreten anderer Verkehrsmodi als unangenehm empfunden (keine Gehsteige, zu schmale Gehsteige, fehlende Fußverbindungen, mangelhafte Ausgestaltung des Straßenraums für Fußgänger*innen, etc.). Neben fehlender Infrastruktur stellen unzureichend ausgeführte oder falsch installierte Infrastrukturen besonders an Konfliktstellen mit anderen Verkehrsmodi oftmals Problem- und Schwachstellen für den Fußverkehr dar. Ebenjene Schwachstellen wurden beginnend mit den LiDo Interventionen im öffentlichen Raum im September und Oktober 2022 (Intervention im Donauzentrum, Intervention am Pius-Parsch-Platz) partizipativ bzw. unter Einbindung der lokalen Bevölkerung erhoben. Als Werkzeug wurde dafür die GehCheckApp verwendet. Die App für Android und iOS stellt Nutzer*innen die Möglichkeit zur Meldung, Kategorisierung und Erhebung von Problem und Schwachstellen auf einer digitalen Karte zur Verfügung. Schwachstellen im Fußwegenetz können textlich beschrieben, mit Fotos versehen bzw. im Rahmen eines Spaziergangs oder nachträglich von einem anderen Ort digital eingemeldet werden. Zu Beginn der Interventionen installierten teilnehmende Bürger*innen des LiDo Netzwerks die App entweder unter An-

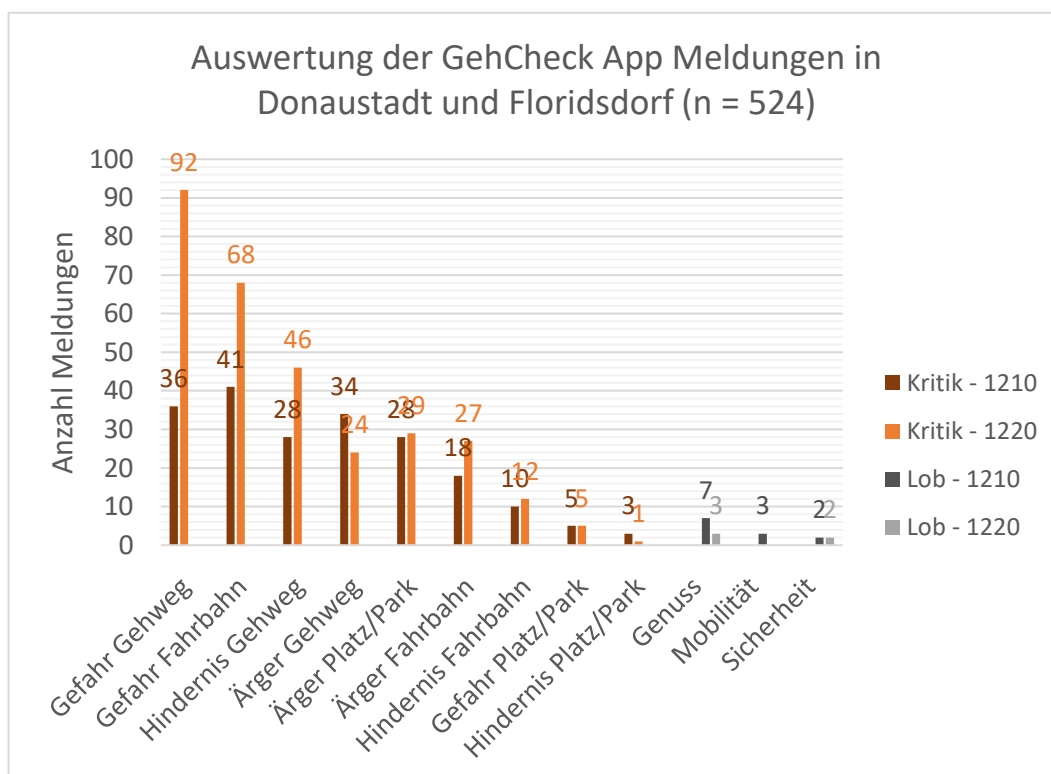


Abbildung 11: GehCheckApp Auswertung

leitung des Projektteams oder selbstständig und wurden zur Sammlung von Problemstellen auf alltäglichen Wegen angehalten. Darüber hinaus konnten Personen außerhalb des Netzwerks im Rahmen der Interventionen im öffentlichen Raum bekannte Problemstellen anhand des LiDo Bodenplans identifizieren und in die GehCheckApp Datenbank beim Projektteam direkt einmelden.

Als Ergebnis dieses Prozesses wurden insgesamt 524 Meldungen über die App gesammelt – die meisten Meldungen betreffen Gefahren für Fußgänger*innen auf Gehwegen und Gehsteigen bzw. in Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen auf Fahrbahnen, gefolgt von Hindernissen am Gehweg. Die gesammelten Meldungen sind dabei in ihrer Ausführung sehr spezifisch. Die Informationen wurden im Rahmen der Stärken-Schwächen Analyse berücksichtigt und anschließend zur Ableitung von punktuellen Handlungsempfehlungen genutzt.

6. ABLEITUNG VON HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Abseits der analytischen Betrachtung des Fußverkehrs im Rahmen der LiDo Modelle war eines der Hauptziele von *LiDo geht*, strategische Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs auszuarbeiten, um eine langfristige planerische Perspektive geben zu können. Im Anschluss an die Erstellung der LiDo Modelle wurde ein mehrstufiger Prozess zur Ableitung der Handlungsempfehlungen gestartet (s. Abbildung 12). Als Herausforderung stellte sich in diesem Zusammenhang die Größe des Untersuchungs- und Planungsgebiets dar – die Bezirke Donaustadt und Floridsdorf umfassen insgesamt rund 35% der Fläche Wiens.

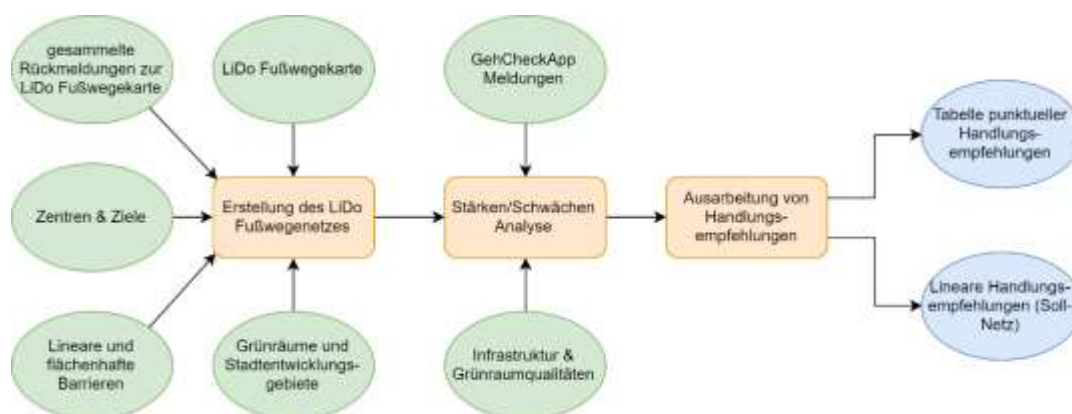


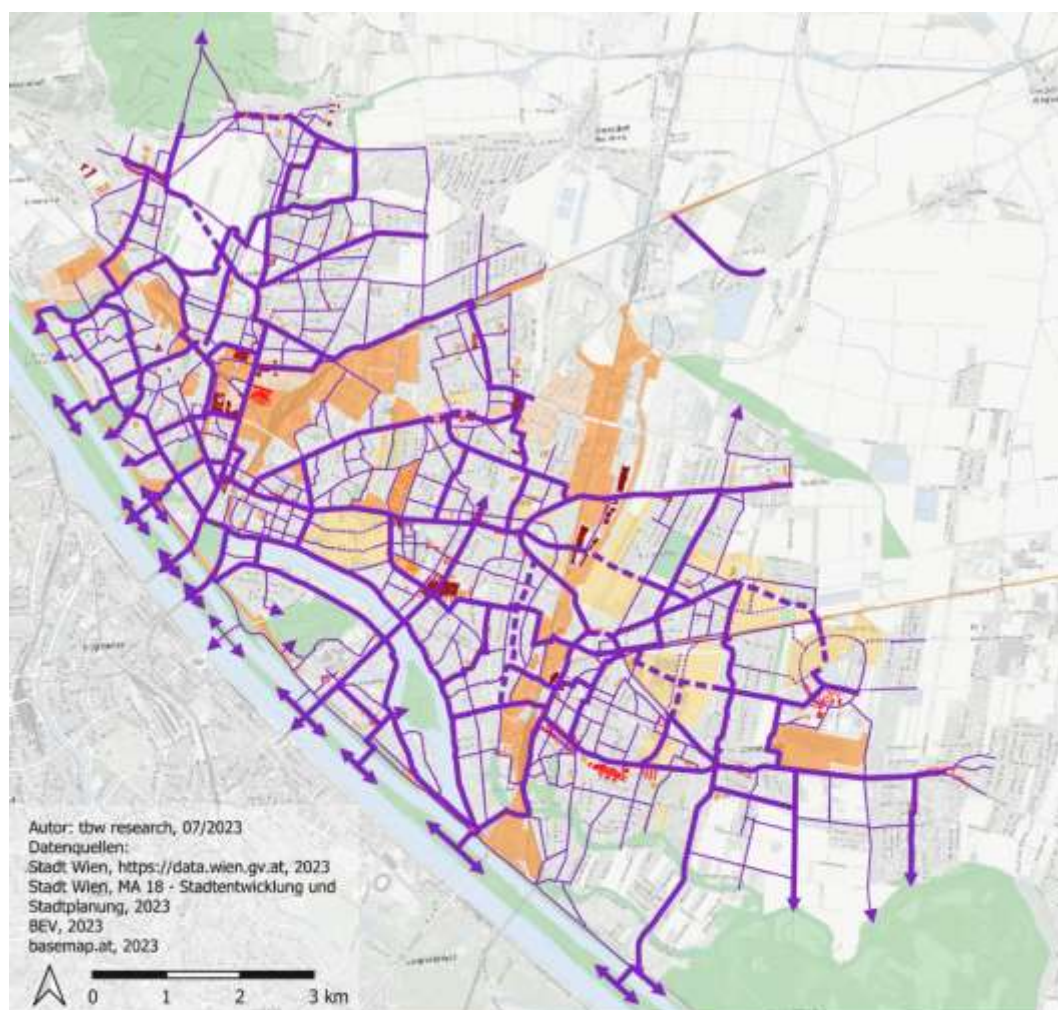
Abbildung 12: Schematische Darstellung der Handlungsempfehlungsgenese

6.1. ERSTELLUNG DES FUSSWEGENETZES

Zu Beginn des Prozesses wurde die Eingrenzung des Planungsgebietes bzw. der maßstäbliche Fokus der Bearbeitung festgelegt. Obwohl es möglich wäre, für jeden Straßenzug und jede Gehsteigkante in LiDo Handlungsempfehlungen auszusprechen, so ist es gleichzeitig im Sinne einer priorisierten Planung und eines Ressourceneinsatzes nicht sinnvoll.

Aus diesem Grund wurde für den Planungsraum der zwei Bezirke ein priorisiertes Fußwegenetz erstellt, das die wichtigen Verbindungen zwischen Zentren und Zielen (kommerzielle Zentren, ÖV-Stationen, Bildungseinrichtungen, historische Zentren), Grünräumen und neuen Stadtentwicklungsgebieten ausweist. Das Netz wurde dabei schrittweise ausgehend von Zentren und Zielen bzw. den umliegenden Wohngebieten aufgebaut, um ein möglichst dem Maßstab des Fußverkehrs angepasstes Netz zu generieren (Stadt der kurzen Wege).

Die durch starkes MIV-Aufkommen ausgezeichneten Hauptverkehrsachsen sind nur bedingt Teil des Bestandsnetzes, da sie geringe Aufenthaltsqualität aufweisen und über



Kartenelemente

Zentrumszonen

- 1 - Lokale Zentren
- 2 - Ziele des alltäglichen Bedarfs
- 3 - Kindergärten
- 4 - Schulen

Barrieren

- Barriere/Geschlossener Block
- Autoaffine Nutzung

Wichtige Gebiete

- Stadtentwicklungsgebiete / Urbane Lücke
- Grünräume

Fußwegenetz

- Hochrangig
- - - Hochrangig - Planungsnetz
- Niederrangig
- - - Niederrangig - Planungsnetz

Abbildung 13: Priorisiertes Fußwegenetz

lange Strecken monotone Fußwege darstellen (s. als Beispiele: Erzherzog-Karl-Straße, Prager Straße). Hauptverkehrsachsen wurden hingegen vorrangig als Zugangspunkte für den ÖV im Netz berücksichtigt. Die resultierenden lokalen Netze wurden in weiteren Schritten unter Einbezug linearer und flächiger Barrieren (Bahn- und Autobahntrassen, vom MIV hochfrequentierte Straßen, Gewerbe- und Industriegebiete) zu einem Gesamtnetz verbunden. Als Ergebnis liegt das Bestandsfußwegenetz als Netz der wichtigsten Hauptverbindungen für Zu-Fuß-Gehen vor, auf dessen Basis systematisch einerseits Lückenschlüsse, andererseits infrastrukturelle Handlungsempfehlungen priorisiert empfohlen werden können. Diese Vorgehensweise erlaubt im nächsten Schritt der Stärken-Schwächen Analyse die rasche Identifikation von Lücken und Verbesserungsmöglichkeiten am Fußwegenetz.

6.2. STÄRKEN-SCHWÄCHEN ANALYSE

Ziel der Stärken-Schwächen Analyse war das systematische Aufzeigen von infrastrukturellen bzw. netzbezogenen Verbesserungsbedarfen, die auf Basis von Informationen der GehCheckApp Meldungen durch punktuelle Schwachstellen komplettiert wurden.

In einem ersten Schritt wurde das Bestandsfußwegenetz auf Lücken, fehlende Verbindungen und umwegreiche Gebiete untersucht. Diese finden sich in Floridsdorf oft rund um die zentral im Bezirk gelegenen Industrie-/Gewerbegebiete sowie Verschub- und Betriebsflächen der Bahn. Neben flächigen Barrieren wurden auch lineare, verkehrliche Barrieren in der Stärken-Schwächen Analyse ausgewiesen. Dabei handelt es sich um Hauptverkehrsachsen, die aufgrund des hohen MIV Aufkommens meist eine geringe Aufenthalts- bzw. Begehungsqualität aufweisen, gleichzeitig jedoch wichtige Querungspunkte bzw. ÖV Stationen als Ziele des Fußverkehrs aufweisen. Im Fokus der Analyse der Hauptverkehrsverbindungen standen die Querungsqualität (Querungszeiten, Hindernisse für Fußgänger*innen wie Kettenabspernungen, Lärmschutzwände, Zäune am Mittelstreifen) sowie die Distanz zwischen Querungsmöglichkeiten.

Auch das niederrangige Netz ist punktuell durch Barrieren unterbrochen. Meist handelt es sich dabei um Kleingartenanlagen, die aufgrund von Sperrzeiten zeitlich keine durchgängige Durchwegung gewährleisten und somit zur Barriere für den öffentlichen Fußverkehr werden. Aber auch Unterbrechungen durch fehlende Infrastrukturen bzw. mangelhafte Durchwegung von Grünräumen können Hindernisse im Fußwegenetz darstellen. Speziell in Donaustadt ist dies durch urbane Lücken (innerstädtische Agrarflächen) zwischen den Siedlungsgebieten oftmals gegeben. Generell ist der 22. Bezirk stark durch seine Großflächigkeit und weite Wegdistanzen zwischen Zentren und Wohngebieten charakterisiert, weshalb ÖV Stationen eine große Bedeutung als Ziele des Fußverkehrs zukommt.

Im Anschluss an die Analyse von Lücken im Fußwegenetz wurden infrastrukturelle Eigenschaften des Netzes in Kombination mit stadtklimatischen Faktoren (Begrünung & Wasserelemente) sowie Infrastrukturen für Aufenthaltsqualität (Sitzbänke & Stadtmobiliar)

über das gesamte Bestandsnetz analysiert. Dafür wurde der im LiDo Modell verwendete maschinenlesbarer Geodatenatz zu Bestandsgehsteigbreiten auf den Kanten des Fußwegnetzes ausgewertet und Abschnitte ohne Gehsteige bzw. mangelnde Gehsteigbreite (Breite kleiner als Regelbreite 2m gemäß RVS) ausgewiesen. Zusätzlich wurde mithilfe der Schattenkarte der Stadt Wien sowie einem Geodatenatz zu Bäumen und Gebüsch die lokale Verschattungs- bzw. Begrünungssituation in das Netz übertragen.

Komplettiert wurde die Analyse durch eine Auswertung von Flächenpotentialen für Umgestaltungen im Straßenraum. Hierfür wurden Quer- und Schrägparker bzw. Gehsteigparkplätze (Schrägparker, die auf Teilen des Gehsteiges markiert sind) auf Basis von Luftbildanalysen, Flächenmehrzweckkarte sowie digitalen Begehungen in Google Street View erhoben und als Potentialflächen etwa für die Umgestaltung in Längsparker gekennzeichnet.

6.3. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR FUSSVERKEHR

Aufbauend auf der Zusammenschau aus Stärken, Schwächen und Potentialen im Netz wurden systematisch Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr für beide Bezirke ausgearbeitet. Die Handlungsempfehlungen können unter folgenden vier Handlungsfeldern zusammengefasst werden (s. Abbildung 14):



Abbildung 14: Handlungsfelder der LiDo geht Handlungsempfehlungen

In Bezug auf das Netz wurden zunächst Lückenschlüsse (Handlungsfeld 4) identifiziert und geeignete Maßnahmen zum Schließen der jeweiligen Netzschwäche ausformuliert (Neue Fußwege, Brücken für Fußverkehr, Unterführungen/Durchstöße durch Barrieren). Zusätzlich wurden im Sinne von Handlungsfeld 1 und 3 Netzabschnitte gekennzeichnet, auf denen eine Verbreiterung der Gehsteiginfrastruktur, Begrünungs- und Verschattungsmaßnahmen bzw. straßengestalterische Maßnahmen oder eine Kombination aus diesen Maßnahmen empfohlen wird (s. Abbildung 15). Im Laufe der Klassifikation des Netzes wurden die in der Stärken-Schwächen Analyse identifizierten, punktuellen Schwachstellen sowie Meldungen aus der GehCheckApp analysiert und – wenn möglich – Lösungen in Form von punktuellen Handlungsempfehlungen ausgearbeitet. Beispiele sind die Empfehlung von fehlenden Schutzwegen an wichtigen Fußverkehrsknotenpunkten, das Ausweisen von Zonen zur Stärkung von Aufenthaltsqualität bzw. die autofreie Gestaltung sowie Neugestaltung von Plätzen bzw. historischen Zentren.

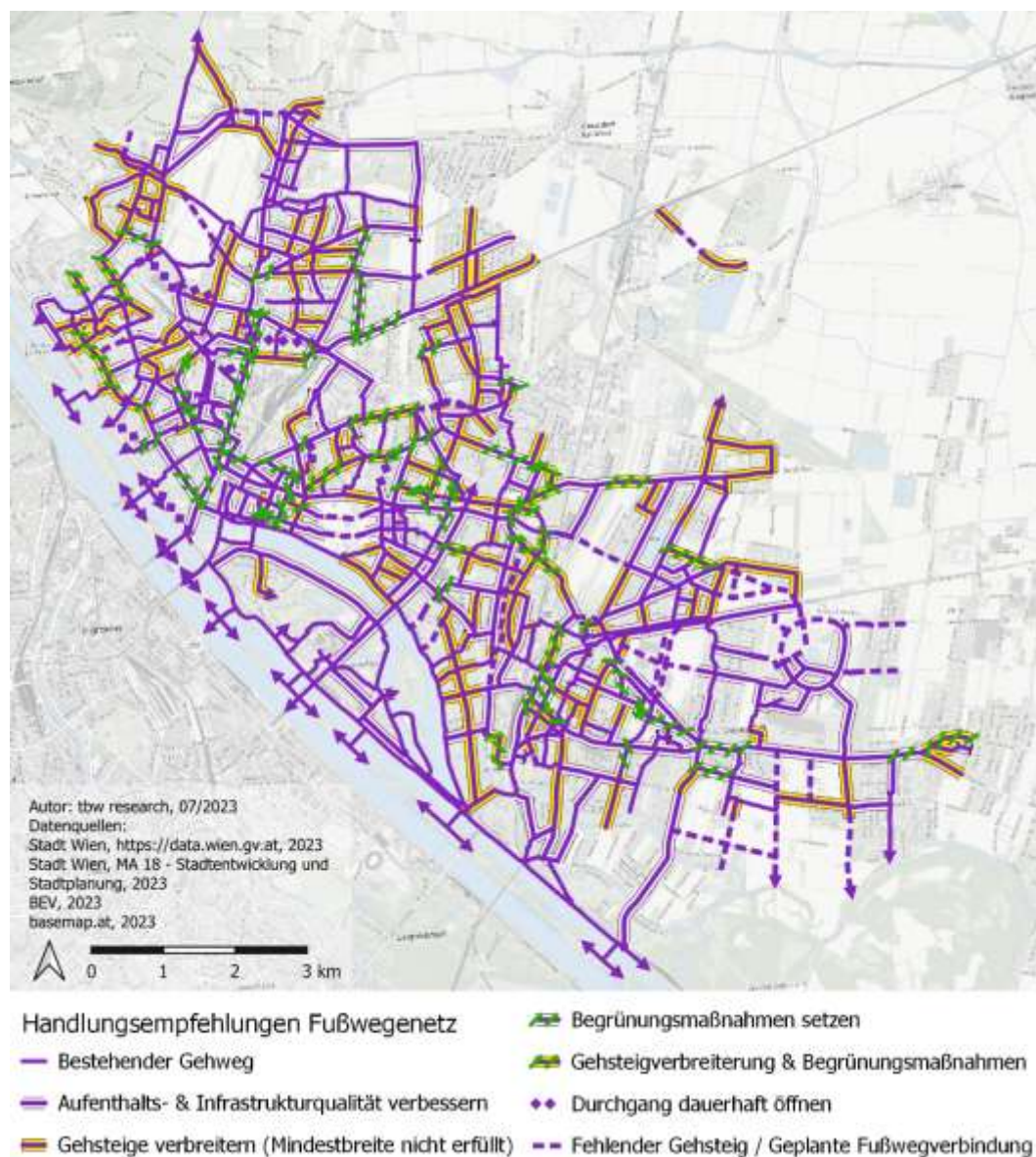


Abbildung 15: Netzbezogene Handlungsempfehlungen für den Fußverkehr

Da die Handlungsempfehlungen große Teile des Fußwegenetzes betreffen, wurde anhand der Information zur Intensität der Nutzung durch Fußgänger*innen auf Basis der Mobilfunkdaten eine Priorisierung bzw. Reihung der Handlungsempfehlungen nach Betroffenheit in Form von Achsen vorgenommen. Tabelle 3 führt detaillierter beschriebene Beispiele für Handlungsempfehlungen entlang dieser Achsen an.

Tabelle 3: Definierte Achsen und zugehörige Handlungsempfehlungen

Achse	Handlungsempfehlung	Bez.
Brünner Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung von Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen, Gehsteigvorziehungen; • Verbesserung der Querungszeiten durch fußgängerfreundliche Ampelschaltung; • Begrünungsmaßnahmen im Nahebereich von Haltestellen 	21
Jedleseer Straße – Schwarze Lackenau	<ul style="list-style-type: none"> • Gehsteigverbreiterungen; • Begrünungsmaßnahmen 	21
Schwarze Lackenau – Rudolf-Virchow-Straße – Josef-Zapf-Gasse – Ödenburger Straße – Marchfeldkanal – Stammersdorf	<ul style="list-style-type: none"> • Durchstoß Bahnhof Jedlersdorf, Anbindung des nördlichen Neubaugebietes an den öffentlichen Verkehr, Einrichtung einer hochwertigen Verbindung in Richtung Prager Straße; • Gehsteigverbreiterungen durch Umwandlung von Schrägparker in Längsparker 	21
Wagramer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigte Umgestaltung An der Oberen Alten Donau (Niveaugleiche, Temporeduktion durch Bodenschwellen, Aufenthaltsbereiche gestalten); • Arbeiterstrandbadstraße (Verbreiterung des Gehsteigs aufgrund des Nutzungsdrucks durch Fußgänger*innen durch Umwandlung der Schrägparker in Längsparker); • Verbesserung der Querungszeiten durch fußgängerfreundliche Ampelschaltung, Entfernen von Kettenabsperungen auf Aufenthaltsflächen der Mittelinseln; • Sicherung großzügiger Gehsteigbreiten zwischen Donauzentrum und Kagraner Platz 	22
Donaufelderstraße – Kagraner Platz – Gewerbepark Kagran – Hirschstetten – Seestadt Aspern	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer neuen Verbindung zwischen den Neubaugebieten entlang der Pogrelzstraße über die Barriere der Bahn in den Gewerbepark Kagran (Fuß- und Radverkehrsbrücke entlang der Straßenbahntrasse 26); • Weiterführung der Querungsmöglichkeit über die S2 in Richtung Hirschstetten 	22
Hirschstetten, Stadlau, Donauinsel	<ul style="list-style-type: none"> • Gehsteigverbreiterung; 	22

	<ul style="list-style-type: none"> • Begrünungsmaßnahmen zur Schaffung eines zukunftsfitten Stadtklimas; • Verkehrsberuhigung (einrichten einer Tempo 30 Zone auf der Stadlauer Straße); • Verkehrsberuhigte Gestaltung Am Bahnhof Stadlau (Niveaugleiche, Temporeduktion durch Bodenschwellen, Aufenthaltsbereiche gestalten) 	
--	---	--

Insgesamt wurden, ergänzend zur Erstellung des Soll-Netzes, 132 Maßnahmen für das gesamte Planungsgebiet links der Donau ausgearbeitet – eine Liste sämtlicher Handlungsempfehlungen liegt dem Anhang des Berichts bei.

Zusätzlich zu den spezifischen Handlungsempfehlungen wurden im Bezirk Donaustadt flächenhafte Gebiete sowie in Floridsdorf einzelne Straßenzüge identifiziert, deren Straßenabschnitte sich aufgrund ihrer räumlichen Spezifika nicht in die genannten Handlungsempfehlungskategorien einordnen lassen. Dies umfasst Siedlungsgebiete in Stadtrandlagen (Gebiete rund um das Mühlwasser, Essling und Neuessling, Jedlesee, Schwarze Lackenau, Stammersdorf - z.B.: Clessgasse) mit großteils Einfamilienhausbebauung, wenigen Zentren und Zielen und weitestgehend fehlender Fußverkehrsinfrastruktur (s. Abbildung 16).

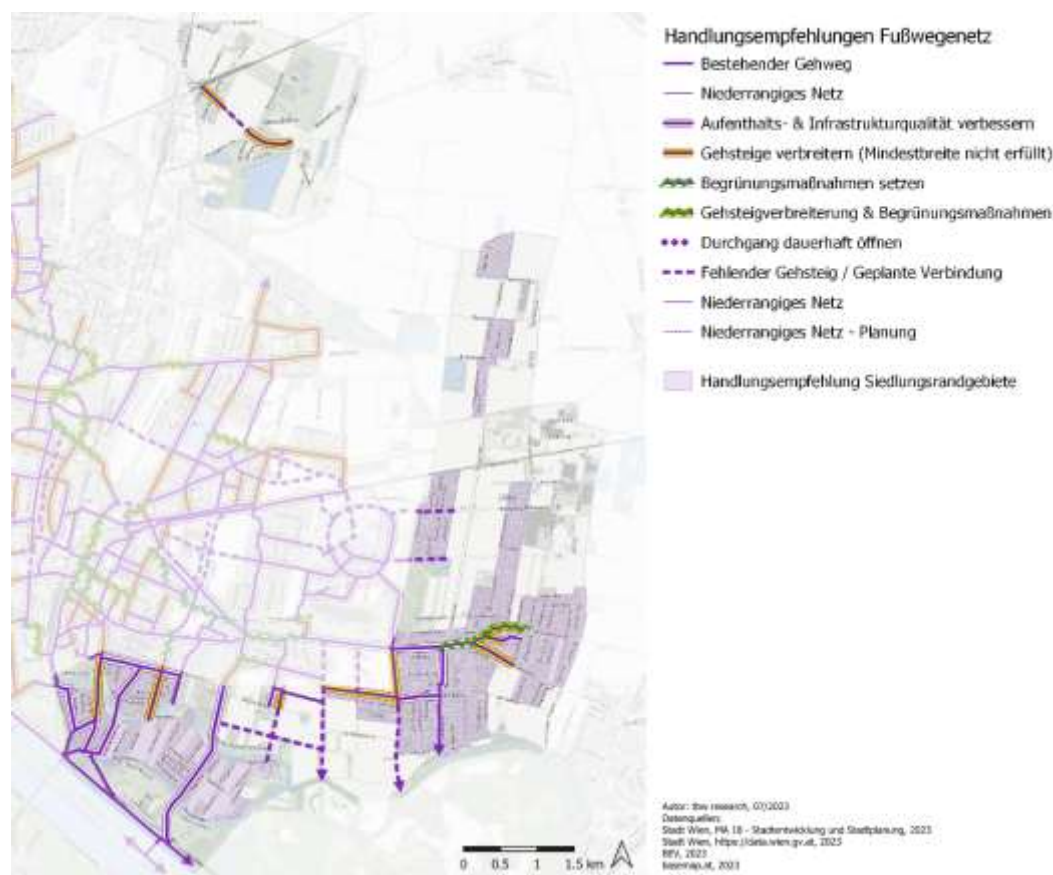


Abbildung 16: Handlungsempfehlungen für Stadtrandgebiete

Aufgrund der vorhandenen Nutzungsstruktur und des (derzeit) relativ geringen Verkehrsaufkommens, ist es aus verkehrsplanerischer Sicht jedoch nicht sinnvoll in diesen Gebieten großflächig Handlungsempfehlungen im Bereich der Errichtung und Verbesserung von Fußverkehrsinfrastruktur auszusprechen. Der Fokus sollte hingegen auf der verbesserten Anbindung und qualitativ hochwertigen Ausgestaltung von frequentierten Orten (insbesondere ÖV-Haltestellen) liegen. In den übrigen Netzabschnitten sind gestalterische Maßnahmen anzudenken, um MIV-Geschwindigkeiten zu reduzieren bzw. weiterhin gering zu halten und somit das Zu-Fuß-Gehen trotz fehlender Infrastruktur sicher zu ermöglichen. Hierfür könnten etwa Pflanztröge punktuell im Straßenraum platziert werden, wie beispielsweise auch in einem Entwurf der Stadt Wien für den Lavendelweg im 22. Bezirk angedacht (s. Abbildung 17). Diese führen einerseits zu einer Geschwindigkeitsreduktion durch punktuelle Fahrbahnverengung und tragen andererseits durch die Begrünungselemente zur Aufenthaltsqualität bei.



Abbildung 17: Lösungsansatz Verkehrsberuhigung Siedlungsstraßen am Beispiel Lavendelweg,
 Quelle: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/stadtrandsiedlung-aspern-hausfeld> (08.06.2023)

6.4. SIMULATION DES EFFEKTS VON GEHSTEIGVERBREITERUNGEN

Als Abschluss der Arbeiten im Projekt *LiDo geht* wurden die entwickelten LiDo Verkehrsmodelle zur Quantifizierung der Wirkung für eine konkrete Handlungsempfehlung beispielhaft angewandt.

Im Fokus der Wirkungsquantifizierung stand die Maßnahme der Gehsteigverbreiterung in der Saikogasse bzw. Melangasse im 22. Bezirk. Die Situation vor Ort definiert sich verkehrlich durch einen Gehsteig, der in der Saikogasse die Regelbreite von 2 Metern knapp unterschreitet während gleichzeitig Flächenpotential durch eine Umwidmung von Quer- in Längsparkplätze gegeben ist. In der Melangasse ist die Regelbreite grundsätzlich nicht unterschritten – dennoch wurde zum Zweck der Demonstration des LiDo Modells für beide Straßenzüge eine großzügig gewählte durchschnittliche Breite von 4 Metern angestrebt

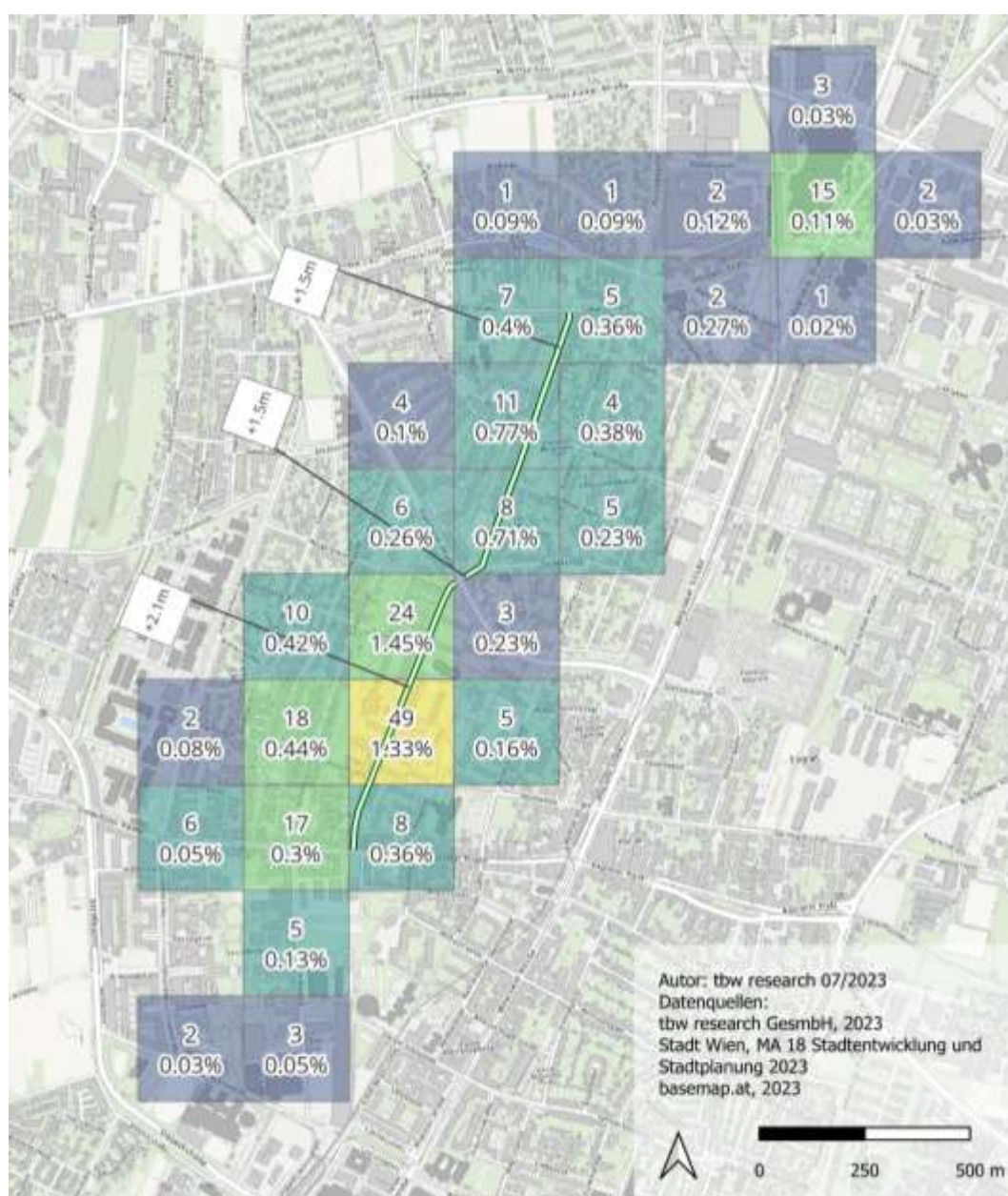


Abbildung 18: Wirkungsquantifizierung der Gehsteigverbreiterung Saikogasse/Melangasse

(s. Abbildung 18) – diese berücksichtigt unter anderem einen breiten Grünstreifen mit entsprechender Baumbepflanzung.

Zur Quantifizierung der Wirkungen wurde die durchschnittliche Gehsteigbreite von 4 Metern in den Modelldatensatz eingepflegt und auf die jeweiligen Verbindungen der OD-Matrix bezogen. Konkret sind alle OD-Paare von der Maßnahmenwirkung betroffen, die im Rahmen des Kürzesten-Wege-Routings des Modells durch die Saikogasse und/oder Melangasse geroutet werden. Sie profitieren in diesem Fall von der größeren Gehsteigbreite. Auf diese Weise wird die geänderte infrastrukturelle Situation in das Regressionsmodell übertragen: Die quantitativ veränderte Gehsteigbreite kann mithilfe der aus den Gesamtdaten geschätzten Koeffizienten (b) je OD-Paar zu einem neuen Fußverkehrsaufkommen verrechnet werden. Abbildung 18 zeigt die Wirkung der Gehsteigverbreiterung in Bezug auf die Quellzellen des Modells. Je Zelle sind die absolute Anzahl an Fußgänger*innen sowie der relative Anstieg im Fußverkehrsanteil in Prozent ausgewiesen.

Positive Effekte werden vor allem für Zellen erzielt, die direkt in die Saikogasse bzw. Melangasse einspeisen (s. 49 neue Fußgänger*innen in einer Zelle entlang der Saikogasse) oder deren Fußverkehre auch zu einem Großteil durch die genannten Straßenzüge verlaufen (s. Wohnhausanlage Aderklaaer Straße). Der positive Effekt für Fußverkehr variiert dabei je nach Intensität der Maßnahme: so weisen die nördlichen Abschnitte der Melangasse mit einer Gehsteigverbreiterung von 1,5 Metern geringere Effekte als die deutlichere Gehsteigverbreiterung von 2,1 Metern in der Saikogasse auf.

Die Ergebniswerte dienen als Richtwert für die verkehrliche Wirkung des Gehsteigausbaus: Sie bilden die Realität des Fußverkehrs als Modell zu einem großen Teil ab (s. Erklärungsgehalt des Modells von 80% der Varianz des Fußverkehrsanteils), unterliegen jedoch in ihrer Genauigkeit Einschränkungen (Fußverkehrsströme folgen beispielsweise nicht immer dem Kürzesten-Wege-Routing wie im Modell angenommen). Dennoch zeugt das hohe Bestimmtheitsmaß von einer sehr guten Simulationsfähigkeit des Modells und weist darauf hin, dass insbesondere Maßnahmen untereinander in ihren Effekten gut verglichen werden können (Modellanwendung für Variantenvergleiche, etwa zur Priorisierung von Maßnahmen und deren Budgetmitteln).

Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht zeigt die Simulation des Wirkungsbeitrags von Gehsteigverbreiterungen um 2,1 bzw. 1,5 Meter einen realistischen Effekt, der mit Ergebnissen der expert*innengeprüften und gemeindebasierten ACTIV8 Wirkungsmodelle vergleichbar ist: Im Nahbereich der Umgestaltung werden die größten Effekte erzielt. Insgesamt wird der Fußverkehrsanteil durch die Einzelmaßnahme geringfügig erhöht – ein durchaus realistisches Ergebnis angesichts der räumlichen und gestalterischen Beschränkung der Maßnahme. Die Effekte würden bei gleichzeitiger Begrünung bzw. Verkehrsberuhigung (Reduktion der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeit durch Bodenschwellen, Zufahrtsbeschränkungen bis Fahrverbote) weitaus höher ausfallen. Sämtliche der hier genannten Steigerungsstufen der verkehrlichen Neuorganisation zugunsten des Fußverkehrs können mit den LiDo Verkehrsmodellen quantifiziert werden.

7. QUELLENVERZEICHNIS

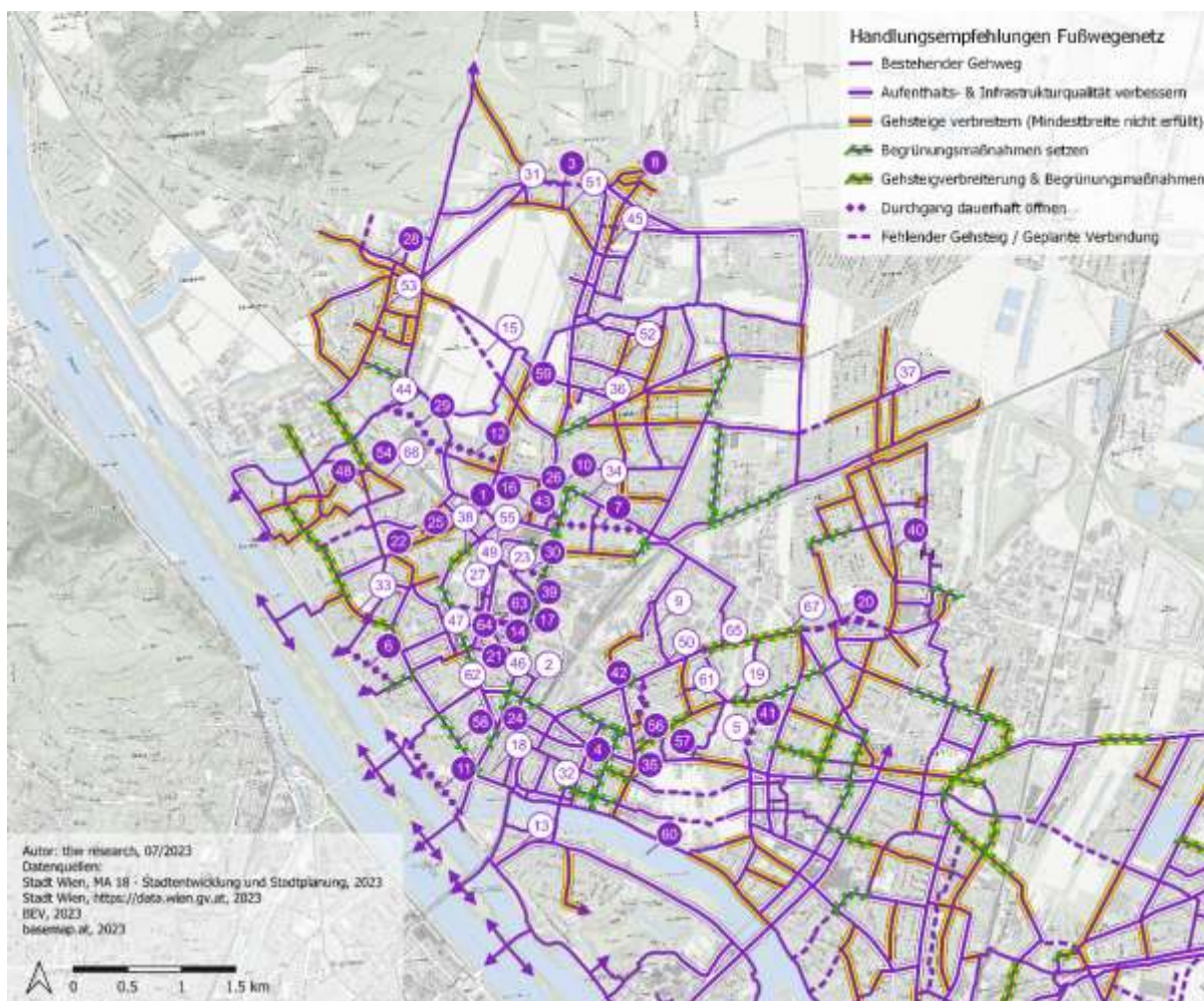
Anderluh, A., Bichler, R., Heller, M., Michelberger, F., Seel, M., Raffler, C., et al. (2022). EFFECTS - Intersektorale Wirkungsimplicationen und Potentiale aktiver Mobilität (Projektbericht). Wien: BMK. https://projekte.ffg.at/anhang/62d9322f1abb0_EFFECTS%20Ergebnisbericht.pdf. Accessed 23 August 2022

Hackl, R., Raffler, C., Friesenecker, M., Kramar, H., Kalasek, R., Soteropoulos, A. et al. (2019). Promoting active mobility: Evidence-based decision-making using statistical models. *Journal of Transport Geography*, 80, 102541 <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102541>

Raffler, C.; Simhandl, J. (2023): How to plan evidence based – Quantifizierung von Maßnahmenwirkungen auf den Rad- und Fußverkehrsanteil mit den ACTIV8 Modellen. Vortrag im Rahmen der Ringvorlesung Aktive Mobilität an der Technischen Universität Wien, 26.04.2023.

8. ANHANG

8.1. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FLORIDSDORF



Handlungsempfehlungen Floridsdorf

Nr.	Handlungsfeld	Ort	Bezirksteil	Handlungsempfehlung
1	4) Neue Verbindungen schaffen	Karl-Gramm-Gasse - Ottilie-Bondy-Promenade	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Zugang zum Bahnhof Jedlersdorf einrichten; Durchgang durch den Bahnhof am Nordzugang (Karl-Gramm-Gasse - Ottilie-Bondy-Promenade) gewährleisten
2	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Schleifgasse	Floridsdorf - Donauefeld	Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf der Achse Pius-Parsch Platz bis Floridsdorfer Markt (Umwandlung von Parkplätzen in begrünte und möblierte Aufenthaltsbereiche, Niveaugleiche)

3	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Stammersdorfer-Straße	Stammersdorf	Fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Stammersdorfer-Straße im Bereich des alten Ortskerns (Entfernen von Parkplätzen in der Mitte des Platzes, Verkehrsberuhigung, Herstellung von Kurzweiligkeit durch Möblierung/Begrünung); Möglichkeit zum Auflassen der südlichen Einbahn unter gleichzeitiger Gewährleistung des Verkehrsflusses auf der parallel verlaufenden nördlichen Straße
4	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Kinzerplatz	Floridsdorf - Donauefeld	Autofreie Gestaltung Kinzerplatz (Stadtmobiliar, Wasserspiele, Niveaugleiche), großflächige Herstellung von Flächengerechtigkeit durch Entfernung/Umwandlung von Gehsteig- und Schrägparkern in Längsparker
5	4) Neue Verbindungen schaffen	Angyalföldstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Errichtung einer Querungsmöglichkeit (Schutzweges/Fußgängerübergang/Ampel mit Signalanforderung) zur Herstellung einer Nord-Süd Verbindung zwischen Siedlung (Norden) und Einkaufsmöglichkeiten (Süden); Unfallhäufungsstelle
6	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Im Äugl-Musteranlage	Großjedlersdorf II - Jedlesees - Schwarze Lackenau	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Im Äugl-Musteranlage
7	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Großjedlersdorf	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Großjedlersdorf
8	1) Netzinfrastruktur verbessern	Matthias-Wagner-Gasse - Sandtnergasse - Karl-Lothringer-Straße	Stammersdorf	Gehsteigverbreiterung zur besseren Erschließung der Nahversorger and er Brünner Straße; Errichtung einer Querungsmöglichkeit an der Brünner Straße
9	1) Netzinfrastruktur verbessern	Gretlgasse - Selma-Steinmetz-Gasse	Leopoldau	Öffnen des Durchgangs zwischen Neubaugebiet und bestehender Straßeninfrastruktur; Zaun versperrt derzeit den Durchgang

10	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Frauenstiftgasse - Baumergasse	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Querungsmöglichkeiten auf allen Relationen der Kreuzung errichten (viele Unfälle), Gehsteigkantenvorziehung im östlichen Kreuzungsbereich (Bushaltestellen); Mögliches Argument zur Errichtung von Schutzwegen: StVO-Novelle: Fußgänger*innen müssen nicht mehr den nächstgelegenen Fußgängerübergang zur Querung einer Kreuzung nutzen
11	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Blumenfreunde	Floridsdorf - Donauefeld	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Blumenfreunde (Nord-Süd)
12	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Ödenburgerstraße	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Ödenburgerstraße
13	1) Netzinfrastruktur verbessern	Arbeiterstrandbadstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Gehsteigverbreiterung; wichtige Verbindung im Sommer von U6-Station Neue Donau zur Alten Donau
14	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Marie-Schuller-Park	Großjedlersdorf II - Jedlesees - Schwarze Lackenau	Entfernen der Gehsteigparker rund um den Marie-Schuller-Park; Vorziehen des Gehsteiges bis zur derzeitigen Stellflächengrenze; Wahrung des Grünstreifens
15	4) Neue Verbindungen schaffen	Strebersdorfer Straße	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Schaffung einer hochwertigen, verschatteten Verbindung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entlang der Strebersdorfer Straße
16	1) Netzinfrastruktur verbessern	Jedlersdorfer Straße	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Gehsteigverbreiterung, Trennung Geh- und Radweg durch Umwandlung/Entfernung der Schrägparker
17	1) Netzinfrastruktur verbessern	Brünner Straße - Katsushikastrasse	Großjedlersdorf II - Jedlesees - Schwarze Lackenau	Gehsteigvorziehung und Fußgängerübergang über die Brünner Straße einrichten (Zugang von Katsushikastrasse zur SCN)
18	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Schöpfleuthnergasse	Floridsdorf - Donauefeld	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Umgestaltung des Platzes an der Schöpfleuthnergasse (Entfernung der Parkplätze, Niveaugleiche, Möblierung und Begrünungsmaßnahmen); Kindergärten in der Umgebung, derzeit keine Verbindungsfunktion für MIV; hohes Potential als Nord-Süd Verbindung für Fußgänger*innen (Ertüchtigung Achse Wasserpark - Franz-Jonas Platz)
19	1) Netzinfrastruktur verbessern	Satzingerweg	Leopoldau	Lückenschluss im Fußwegenetz, keine Gehsteige vorhanden

20	1) Netzinfrastruktur verbessern	Leopoldauer Platz	Leopoldau	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Ortszentrum Leopoldau im Bereich westlich der Kirche (Bodenbelag, Stadtmobiliar, Aufwertung des Ortsbilds); Möglichkeit der Sperre für den Durchzugsverkehr (Zufahrt möglich), Umleitung des Verkehrs auf Hauptachsen (Julius-Ficker-Straße - Kürschnergasse - Eipeldauer Straße - Siemensstraße)
21	1) Netzinfrastruktur verbessern	Peitlgasse	Großjedlersdorf II - Jedlesees - Schwarze Lackenau	Ertüchtigung des verschatteten Trampelpfads auf der Südseite der Peitlgasse; Neugestaltung des Straßenraumes: Entfernung des nördlichen Gehsteigs, Verlagerung der Parkplätze an den Straßenrand Richtung Remise, ggf. autofreie Gestaltung in Abstimmung mit Wiener Linien zur Sicherung notwendiger Parkplätze für den Remisenbetrieb
22	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Kammelweg	Großjedlersdorf II - Jedlesees - Schwarze Lackenau	Verbesserung der Kreuzungssituation für den Fußverkehr (Bodenschwelle, Bodenbelag, Schutzweg); wichtige Ost-West Verbindung Richtung Prager Straße
23	4) Neue Verbindungen schaffen	Horst-Winter-Promenade - Ignaz-Köck-Straße	Großjedlersdorf II - Jedlesees - Schwarze Lackenau	Ertüchtigung des bestehenden Trampelpfads; Ost-West-Verbindung Bahnhof Jedlersdorf/SCN; Berücksichtigung einer Quermöglichkeit über Anschlussgleis zu südlich liegendem Betriebsgebiet
24	1) Netzinfrastruktur verbessern	Floridsdorfer Hauptstraße - Brünnerstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Ampel- und Querungszeiten optimieren; Begrünung im Straßenraum
25	1) Netzinfrastruktur verbessern	Schwarze Lackenau - Rudolf-Virchow-Straße - Prager Straße - Josef-Zapf-Gasse	Großjedlersdorf II - Jedlesees - Schwarze Lackenau	Gehsteigverbreiterung (Rudolf-Virchow-Straße, Josef-Zapf-Gasse) durch Umwandlung der Schrägparker in Längsparker
26	4) Neue Verbindungen schaffen	Haspingerplatz	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Durchwegung von Block ermöglichen; Zugang vom Park in südliche Straße (Haspingerplatz) ermöglichen; Wird derzeit durch Geländer versperrt, Trampelpfade vorhanden
27	4) Neue Verbindungen schaffen	Koloniestraße - Johannes-Fehring-Promenade	Großjedlersdorf II - Jedlesees - Schwarze Lackenau	Lückenschluss in der Ost-West-Verbindung (an Kleingarten vorbei); Nutzung der Parkplatzfläche und Abstandsgrün zur Öffnung der Verbindung

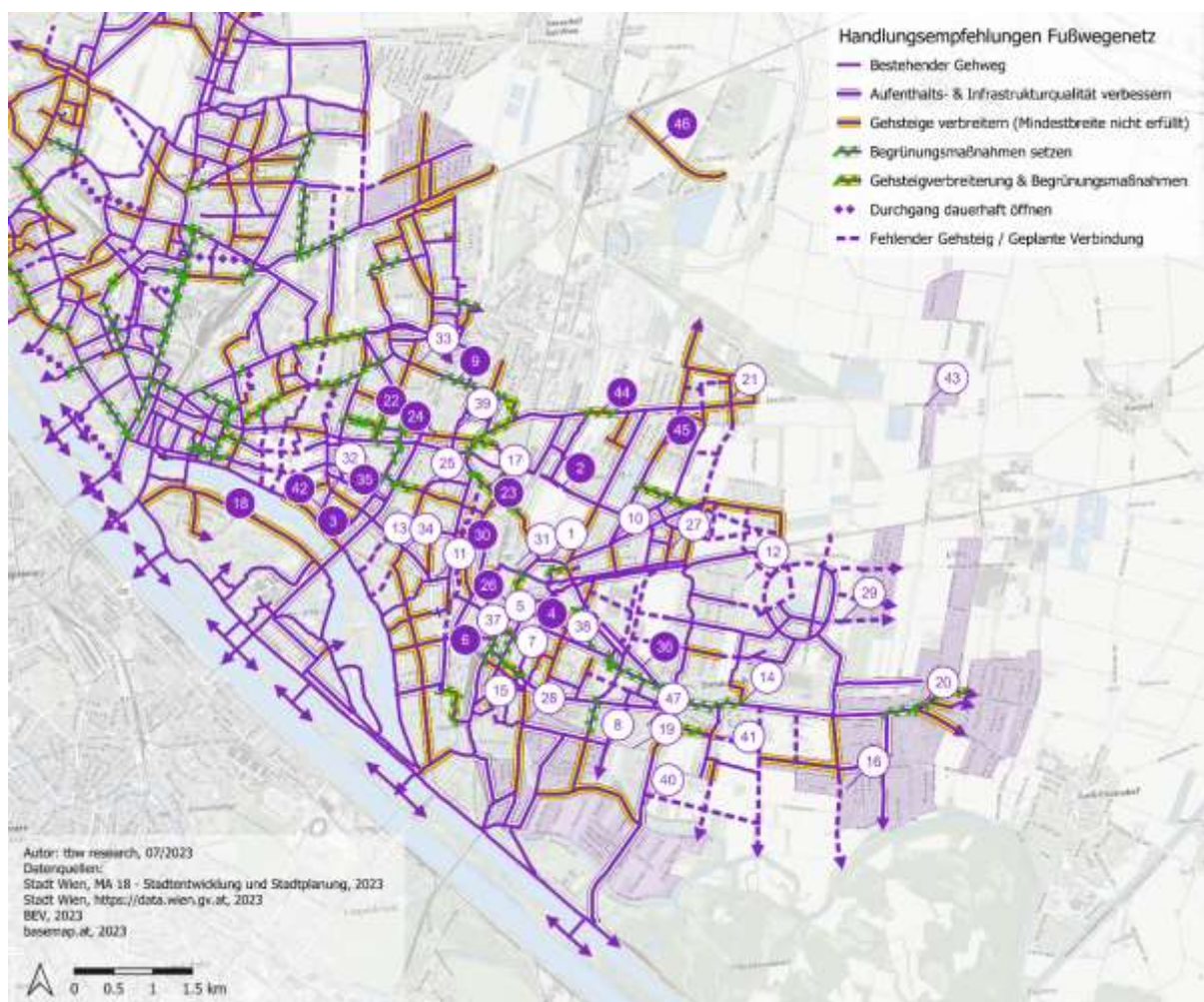
28	1) Netzinfrastruktur verbessern	Anton-Böck-Gasse	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Verkehrsberuhigte Umgestaltung der Anton-Böck-gasse im Nahbereich der Schulen und Kirche (Niveaugleiche, gestalterische Maßnahmen, Parkplätze reduzieren)
29	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Am Mühlweg-ÖBB	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Am Mühlweg-ÖBB
30	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Transit	Großjedlersdorf II - Jedleseesee - Schwarze Lackenau	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Transit
31	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Steinbügelweg - Hagenbrunner Straße - Stammersdorfer Straße	Stammersdorf	Neugestaltung der Kreuzungssituation - Fußgängerquerungen erleichtern, Sicherung der Geschwindigkeitsreduktion des MIV (Aufpflasterung Kreuzungsplateau, Bordenschwellen)
32	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Floridusgasse - Morelligasse	Floridsdorf - Donauefeld	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit in Richtung Kindergarten (Gehsteigvorziehung, Schutzweg)
33	1) Netzinfrastruktur verbessern	Schwarze Lackenau - Christian-Bucher-Gasse - Jedleseesee Straße	Großjedlersdorf II - Jedleseesee - Schwarze Lackenau	Gehsteigverbreiterung in der Christian-Bucher-Gasse durch Verschmälerung der Fahrbahn; ggf. Gehsteigverbreiterung und Begrünungsmaßnahmen in der Weißewolfsgasse; bereits viele private Gärten
34	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Siemensstraße	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Verkehrsberuhigte Umgestaltung des Schulumfelds (Tempo 30 Zone, Aufpflasterung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Querungsmöglichkeiten von Bushaltestellen zu Schulen)
35	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Fultonstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Gehsteigvorziehungen an den Kreuzungen; Gehsteigverbreiterung an der östlichen Seite durch Umwandlung der Schrägparker in Längsparker; wichtige Achse zur Alten Donau
36	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Hanreitergasse	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Errichtung einer Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr; Nahebereich zu Schule
37	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Lavantgasse	Leopoldau	Errichtung von Querungsmöglichkeit; Anbindung von Einkaufsmöglichkeit
38	1) Netzinfrastruktur verbessern	Hopfengasse	Großjedlersdorf II - Jedleseesee -	Verkehrsberuhigte Umgestaltung (Niveaugleiche, Wohnstraße, Parkplätze für den KGV Mautner Markhof können erhalten bleiben)

			Schwarze Lackenau	
39	1) Netzinfrastruktur verbessern	Brünner Straße	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Ampel- und Querungszeiten optimieren; Begrünungsmaßnahmen ausgehend von ÖV-Haltestellen
40	1) Netzinfrastruktur verbessern	Großfeldsiedlung	Leopoldau	Gehsteigverbreiterung
41	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Tiefweg	Leopoldau	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Tiefweg (Nord-Süd)
42	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Donauefelder, Grünland Donauefeld	Floridsdorf - Donauefeld	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenvereine Donauefelder, Grünland Donauefeld
43	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Trillergasse	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Neugestaltung der Trillergasse (Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verweilflächen) Neubaugebiet
44	1) Netzinfrastruktur verbessern	Prager Straße	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Ertüchtigung des Abgangs von der Pragerstraße zum Marchfeldkanal (Einrichtung einer Treppe ähnlich zum Abgang am nord-westlichen Ende der Brücke)
45	4) Neue Verbindungen schaffen	Karl-Lothringer-Straße	Stammersdorf	Lückenschluss der Nord-Süd-Verbindung Karl-Lothringer-Straße; derzeit Feld und Zaun als Barrieren; ggf. Ausgestaltung im Zuge einer Bebauung des Feldes; Freigabe nur für Rad- und Fußverkehr
46	1) Netzinfrastruktur verbessern	Brünner Straße	Floridsdorf - Donauefeld	Errichtung einer Querungsmöglichkeit
47	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Galvanigasse	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Errichtung von Querungsmöglichkeit; Anbindung Hans-Smital-Park
48	1) Netzinfrastruktur verbessern	Thomasschekstraße	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Errichtung eines Gehsteigs an der Westseite der Straße (Lückenschluss der Nord-Süd Verbindung im Fußwegenetz)
49	1) Netzinfrastruktur verbessern	Johannes-Fehring-Promenade	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur (Gehsteig/Gehweg)
50	1) Netzinfrastruktur verbessern	Lepoldauer Straße	Floridsdorf - Donauefeld	Errichtung einer Querungsmöglichkeit/Schutzweg

51	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Josef-Flandorfer-Straße	Stammersdorf	Errichtung einer Querungsmöglichkeit (Nord-Süd-Verbindung)
52	1) Netzinfrastruktur verbessern	Anton-Schall-Gasse - Empergergasse	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Ertüchtigung der des bestehenden Trampelpfads; Nord-Süd-Verbindung
53	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Rußbergstraße	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (Aufpflasterungen, Bodenschwellen)
54	1) Netzinfrastruktur verbessern	Schlossergasse	Großjedlersdorf II - Jedleseesee - Schwarze Lackenau	Errichtung einer Querungsmöglichkeit als Lückenschluss der Verbindung Schwarze Lackenau - Marchfeldkanal unter gleichzeitiger Verschwenkung des nördlich einmündenden Gehwegs zum Zusammenschluss der bestehenden Fußwegenetze durch die Querung
55	1) Netzinfrastruktur verbessern	Koloniestraße - Nekulagasse	Großjedlersdorf II - Jedleseesee - Schwarze Lackenau	Ertüchtigung der bestehenden Trampelpfade (Ost-West- und Nord-Süd-Verbindung)
56	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Leopoldauer Straße - Bessemerstraße - Fultonstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Gehsteigverbreiterung, Herstellung von Flächengerechtigkeit (Fultonstraße); Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verweilmöglichkeiten (Bessemerstraße)
57	1) Netzinfrastruktur verbessern	Franz-Jonas-Platz - Schlosshofer Straße - Donauefelderstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Gehsteigverbreiterung an der Grenze zu Donaustadt; Parallelverbindungen in Stadtentwicklungsgebiet Donauefeld mitdenken
58	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Jedleseesee Straße	Floridsdorf - Donauefeld	teilweises Setzen von Begrünungsmaßnahmen
59	1) Netzinfrastruktur verbessern	Ödenburger Straße	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Gehsteigverbreiterung
60	4) Neue Verbindungen schaffen	An der oberen Alten Donau - Arbeiterstrandbadstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Fuß- und Radfahrerbrücke über die Alte Donau, equidistant zu den anderen Brücken (langfristiges Projekt, Bebauung Donauefeld); Konflikt Segelvereine
61	4) Neue Verbindungen schaffen	Sölchgasse - Ichagasse	Leopoldau	Schaffung einer Verbindung Sölchgasse - Ichagasse (derzeit Privatgrundstück)
62	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Prager Straße	Großjedlersdorf II - Jedleseesee - Schwarze Lackenau	Neugestaltung der Unterführung unter der A22-Abfahrt Pragerstraße (Beleuchtung, künstlerische Ausgestaltung); Wunsch aus vielen GehCheckApp-Meldungen

63	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Demmergasse - Katsushikastraße	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Durchgang Richtung Katsushikastraße sichtbar machen/beschildern
64	1) Netzinfrastruktur verbessern	Gebauergasse	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Durchgang über Betriebsgelände der Wiener Linien konfliktfrei gestalten (Nord-Süd-Verbindung)
65	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Rubingasse	Leopoldau	Durchgang (über Porsche-Nord-Gelände) sichtbar machen/beschildern
66	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Autokaderstraße	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (Fahrbahnverengung/-verschwenkung Gehsteigvorziehung, Begrünung an der Nordkante)
67	1) Netzinfrastruktur verbessern	Leopoldauer Straße - Aderklaaer Straße	Leopoldau	Gehsteigverbreiterung; Begrünungsmaßnahmen

8.2. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN DONAUSTADT



Handlungsempfehlungen Donaustadt

Nr.	Handlungsfeld	Ort	Bezirksteil	Handlungsempfehlung
1	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Hirschstettner Straße	Hirschstetten - Breitenlee	Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen zeitgleich zur Öffnung von Stadtstraße + Spange (Parkplätze entfernen, Gehsteige verbreitern, Baumscheiben, Tempo 30 einführen, evtl. Fahrbahn verschwenken und Niveaugleiche herstellen)

2	4) Neue Verbindungen schaffen	Forstnergasse -Gewerbepark Stadlau - Oberfeldgasse	Hirschstetten - Breitenlee	Lückenschluss zwischen Kagraner Platz und Hirschstetten über die Barrieren Bahn und S2: Fuß- und Radverkehrsbrücke (evtl. mit Anrampung) entlang der Hochtrasse des 26ers bis in den Gewerbepark und weiter zur Oberfeldgasse; Aufzüge/Abgänge zum Gewerbepark Kagran
3	1) Netzinfrastruktur verbessern	An der oberen Alten Donau	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Verkehrsberuhigung und fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Straße als letzten Lückenschluss des Fußwegernetzes um die Alte Donau (Niveaugleiche, Fahrbahnverschwenkung, Bepflanzung, Auflassen von Parkplätzen)
4	1) Netzinfrastruktur verbessern	Erzherzog-Karl-Straße	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit über die Erzherzog-Karl-Straße; Anbindung an Nahversorgung für Fußgänger*innenströme aus dem Siedlungsgebiet im Nord-Osten, Anschluss an hochwertiges Fußwegernetz im Süden
5	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Stadlauer Straße (Abschnitt Erzherzog-Karl-Straße bis Stadlauer Bahnhofplatz)	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Anpassung/Reduktion der MIV-Geschwindigkeit an beengte Straßenverhältnisse; Errichtung einer Tempo 30 Zone zur Verkehrsberuhigung und Verminderung von Konflikten zwischen MIV und Fußgänger*innen; Begrünnungsmaßnahmen setzen
6	1) Netzinfrastruktur verbessern	Am Bahnhof, Stadlauer Straße	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch fußgängerfreundliche Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (bspw. Errichtung einer Begegnungszone, Niveaugleiche, Bodenbelag, Reduktion von Parkplätzen) auf den Straßenflächen rund um den Stadlauer Bahnhofspark
7	1) Netzinfrastruktur verbessern	Langobardenstraße, Nähe Markgraf-Gerold-Gasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Querungsmöglichkeiten entlang der Langobardenstraße einrichten (queren derzeit nur bei Hardegasse und Konstanziagasse möglich)
8	4) Neue Verbindungen schaffen	Seidelbastgasse	Essling - Aspern Süd - Süssenbrunn	Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung zum Mühlwasser

9	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Rennbahnweg (im Abschnitt Wagramer Straße bis Ludwig-Reindl-Gasse)	Kagran	Verbesserung der Querungssicherheit und Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (mehrmalige Fahrbahnverswenkung, Bodenschwellen, Reduktion von Parkplätzen)
10	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Quadenstraße	Hirschstetten - Breitenlee	Ausweitung der Tempo 30 Zone entlang der Quadenstraße (Konfliktschärfung, Unfallstelle an Kreuzung Quadenstraße/Emichgasse)
11	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Gumplowiczstraße	Kagran	Steigerung der Aufenthaltsqualität, Umgestaltung der Parkplatzflächen in der Gumplowiczstraße im Anschluss an den bestehenden Platz: Edmund-Weber-Weg
12	4) Neue Verbindungen schaffen	Margeritenweg - Johann-Kutschera-Gasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Errichtung einer Fußwegverbindung in Richtung Seestadt Aspern
13	1) Netzinfrastruktur verbessern	Erzherzog-Karl-Straße	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit über die Erzherzog-Karl-Straße
14	1) Netzinfrastruktur verbessern	Groß-Enzersdorfer-Straße	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit über die Groß-Enzersdorfer-Straße (Nord-Süd-Verbindung und Anbindung an Seestadt Aspern)
15	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Mühlgrundgasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Lückenschluss in der Ost-West-Verbindung zwischen Hardeggasse und U2-Station Stadlau; Verkehrsberuhigung der Mühlgrundgasse (Niveaugleiche, Parkplatzflächen reduzieren, Gestaltungselemente, ev. Durchfahrt sperren)
16	4) Neue Verbindungen schaffen	KGV Im Gestockert	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Im Gestockert (Nord-Süd und Ost-West)
17	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Hirschstettner Straße (im Abschnitt Pogrelzstraße bis Kagraner Platz)	Kagran	Errichtung eines Gehsteigs entlang des Neubaugebiets durch Umwandlung der Schrägparker in Längsparker oder Auflassen der Parkplätze
18	1) Netzinfrastruktur verbessern	Arbeiterstrandbadstraße	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Verbreiterung der Gehsteige zur Anpassung an hohes Fußverkehrsaufkommen im Bereich der Strandbäder an der Alten Donau; Verschattungs- und Begrünungsmaßnahmen

19	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Wulzendorfstraße / Stavangergasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Umgestaltung des Haltestellenumfelds (Gehsteigvorziehung Stavangergasse) und Errichtung eines Schutzwegs
20	1) Netzinfrastuktur verbessern	Esslinger Hauptstraße	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit in Nord-Süd-Richtung
21	1) Netzinfrastuktur verbessern	Breitenleerstraße (zwischen Am Bergl und Hausfeldstraße)	Hirschstetten - Breitenlee	Gehsteig entlang der Südseite der Breitenleerstraße errichten
22	1) Netzinfrastuktur verbessern	Saikogasse	Kagran	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Gehsteigverbreiterung und Begrünungsmaßnahmen, Umwandlung der Schrägparker in Längsparker
23	1) Netzinfrastuktur verbessern	Pogrelzstraße	Kagran	Gehsteigverbreiterung und Begrünungsmaßnahmen
24	1) Netzinfrastuktur verbessern	Am langen Felde	Kagran	Gehsteigverbreiterung
25	1) Netzinfrastuktur verbessern	Steigenteschgasse	Kagran	Gehsteigverbreiterung und Begrünungsmaßnahmen
26	1) Netzinfrastuktur verbessern	Stadlauer Straße (im Abschnitt Erzherzog-Karl-Straße bis Anton-Klein-Gasse)	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Gehsteigverbreiterung und Begrünungsmaßnahmen
27	1) Netzinfrastuktur verbessern	Hasibederstraße (im Abschnitt Gestmayerweg und Guido-Lammer-Gasse)	Hirschstetten - Breitenlee	Ertüchtigung des Gehsteigs an der westlichen Seite der Hasibederstraße; Nord-Süd-Verbindung zur Anbindung an U-Bahnstation Hausfeldstraße
28	1) Netzinfrastuktur verbessern	Hardeggasse	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Hardeggasse als Lückenschluss der Ost-West-Achse (Mühlgrund Siedlungen - U2-Station Stadlau)
29	4) Neue Verbindungen schaffen	Niklas-Eslarn-Straße - Seestadt Aspern	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Errichtung einer Ost-West-Verbindung (Brücke/Querungsmöglichkeit) von Essling in die Seestadt Aspern
30	4) Neue Verbindungen schaffen	Hirschstettner Straße - Erzherzog-Karl-Straße - Donaustadtstraße	Kagran	Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung (Kagraner Anger - Erzherzog-Karl-Straße) mittels Durchstoß durch Zäune im Abstandsgrün zwischen Siedlungen; Anbindung an bestehende Gehwege und Trampelpfade; Querungsmöglichkeiten überquerende Straßen vorsehen; Beschilderung und Ausweisung des Wegs

31	4) Neue Verbindungen schaffen	Rothergasse – Feuerwehrweg - Hirschstettner Straße	Hirschstetten - Breitenlee	Ertüchtigung des bestehenden Wegs als Lückenschluss im Fußwegenetz
32	1) Netzinfrastruktur verbessern	Siebeckstraße - Cherubinistraße	Kagran	Ertüchtigung des Gehsteigs entlang der Siebeckstraße und Verbesserung der Kreuzungssituation Siebeckstraße - Cherubinistraße; Bei Bebauung des Do- naufelds wichtige Ost-West-Achse zur U-Bahnstation Kagran
33	1) Netzinfrastruktur verbessern	Rennbahnweg / Ingeborg-Bach- mann-Platz	Kagran	Gehsteigverbreiterung durch Umwand- lung der Schrägparker in Längsparker
34	1) Netzinfrastruktur verbessern	Arminenstraße	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung Richtung Alte Donau; Errichtung eines Gehsteigs auf der Westseite der Straße durch Umwandlung der Gehsteig- und Schrägparker
35	1) Netzinfrastruktur verbessern	Wagramer Straße	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Ampel- und Querungszeiten optimie- ren; Verkehrsinfrastruktur ausbauen, insbesondere Abschnitt Kagran - Kagra- ner Platz; Abbau von Querungsbarrieren (Kettenabsperungen als Hinder- nisse)
36	1) Netzinfrastruktur verbessern	Aspernstraße	Stadlau Ost - Zentrum As- pern	Ertüchtigung der Fußverkehrsverbin- dung von Aspern aus zur U2-Station As- pernstraße
37	1) Netzinfrastruktur verbessern	Hausgrundweg	Stadlau Ost - Zentrum As- pern	Gehsteigverbreiterung
38	1) Netzinfrastruktur verbessern	Hartlebengasse - Salbeigasse	Stadlau Ost - Zentrum As- pern	Gehsteigverbreiterung
39	1) Netzinfrastruktur verbessern	Trampelpfad zwi- schen Am langen Felde und Theo- dor-Kramer-Straße	Kagran	Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung Rennbahnweg - Kagraner Platz
40	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Biberhaufenweg	Essling - As- pern Süd - Süs- senbrunn	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über den Biberhaufenweg zur besseren Vernetzung des Grünraums entlang des Mühlwassers
41	2) Konflikte entschärfen, Sicherheit erhöhen	Heustadelgasse	Stadlau Ost - Zentrum As- pern	Sicherstellung der Einhaltung der Ge- schwindigkeitsbegrenzung durch ver- kehrsberuhigende Maßnahmen (Bo- denschwellen, Verkehrsinseln, Fahr- bahnverschwenkung)
42	4) Neue Verbindungen schaffen	Verbindung Cherubinistraße - An der oberen Al- ten Donau	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Lückenschluss durch Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung Richtung Alte Donau, bestehender Trampelpfad durch Privatgrundstück

43	1) Netzinfrastruktur verbessern	Breitenleer Straße (im Abschnitt Pfingstrosenweg bis Telephonweg)	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Ertüchtigung des Gehsteigs und Quermöglichkeit zur Anbindung der Bushaltestelle auf Höhe Pfingstrosengasse
44	3) Aufenthaltsqualität verbessern	Breitenleer Straße / Gewerbepark - Motorikpark	Hirschstetten - Breitenlee	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Gehsteigverbreiterung und Begrünnungsmaßnahmen
45	1) Netzinfrastruktur verbessern	Ziegelhofstraße (im Abschnitt Bibernellweg bis Mittelfeldweg)	Hirschstetten - Breitenlee	Gehsteigverbreiterung und Begrünnungsmaßnahmen
46	1) Netzinfrastruktur verbessern	Bettelheimstraße	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Errichtung Gehweg; Verbindung Süßenbrunn Ortskern - Bahnhof Süßenbrunn
47	4) Neue Verbindungen schaffen	Friedhof Aspern	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Lückenschluss durch Öffnung des Friedhofs nach Süden