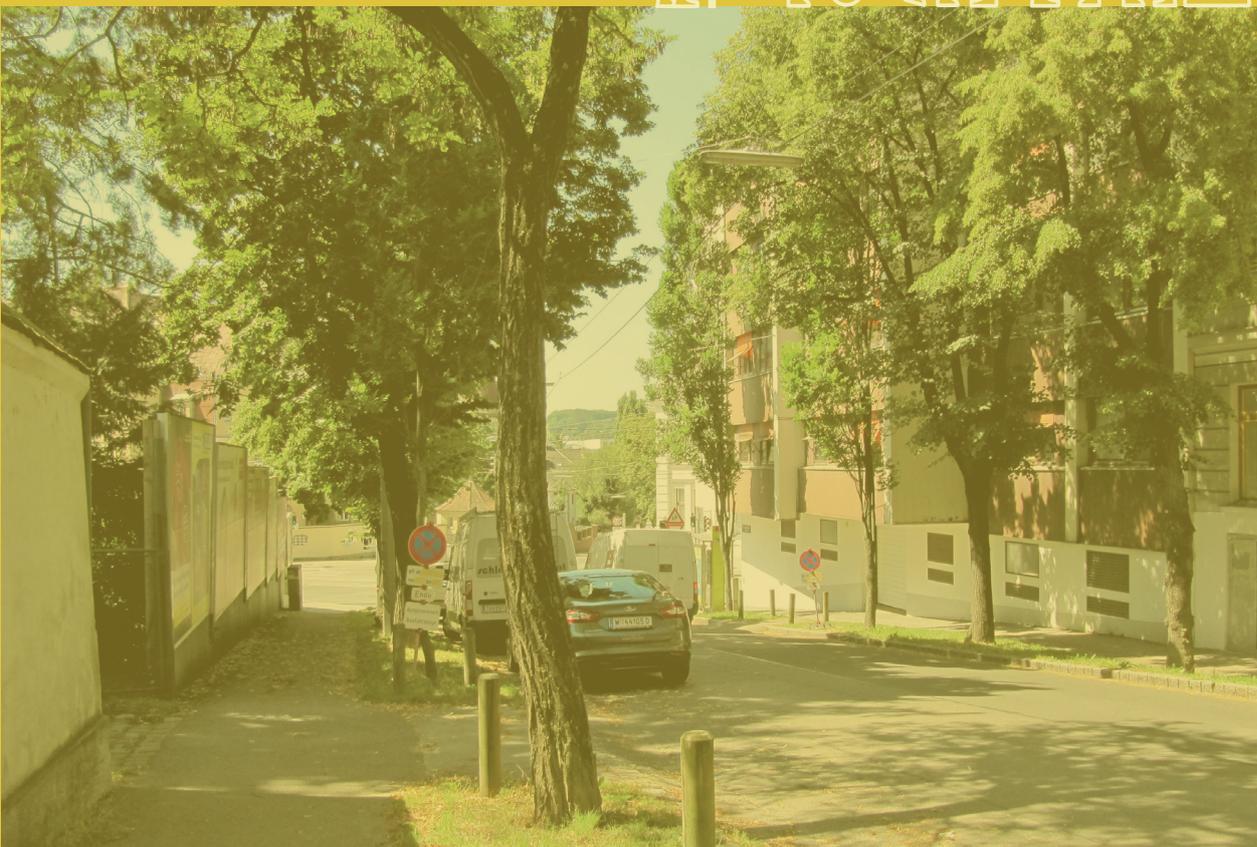


Masterplan Gehen Penzing

Fußverkehrskonzept für den 14. Wiener Gemeindebezirk

Handlungsfelder und Maßnahmen

Wien, Dezember 2023



**Masterplan Gehen Penzing
Fußverkehrskonzept für den 14. Wiener
Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 14. Bezirk

Auftragnehmerin:
tilia staller.studer og
büro für landschaftsplanung
Viktor-Christ-Gasse 10
1050 Wien

Bearbeitung durch:
Susanne Staller
Heide Studer
Marianna Kiner

Dezember, 2023

Inhalt

1.	Einleitung	1
2.	Zielsetzungen	2
2.1.	Ziele und Strategiepapiere	2
2.2.	Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen	3
3.	Räumliches und qualitatives Leitbild	4
4.	Handlungsfelder und Maßnahmen	6
4.1.	Handlungsfeld Sicherheit von Fußwegen	7
4.2.	Handlungsfeld Barrieren überwinden	8
4.3.	Qualitätsvolle Fußwege mit Aufenthaltsqualität	12
4.4.	Klimaanpassung	19
4.5.	Bewusstseinsbildung und Partizipation	23
5.	Straßenindex	25
6.	Literaturverzeichnis	39

Abkürzungsverzeichnis

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Ew	Einwohner*innen
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
ÖV	Öffentlicher Verkehr

1. Einleitung

Täglich legen wir kürzere oder längere Fußwege zu verschiedensten Zwecken zurück. Sei es der Weg in die Arbeit, zum Einkaufen, in die Schule oder zur Arztpraxis. Oft gehen wir auch, um zu anderen Verkehrsmitteln zu kommen, sei es die U-Bahn, das Fahrrad oder das E-Auto. Wir alle nutzen also die Infrastruktur fürs Gehen: Manche nutzen sie schnellen Schrittes auf dem Weg zum nächsten Termin, einige bei den ersten Gehversuchen an der Hand geführt, manche sitzend im Rollstuhl, manche wiederum einfach zum Verweilen mit Freund:innen. Von einer attraktiven Geh-Infrastruktur profitieren wir somit alle.

Das Gehen gewinnt in der Öffentlichkeit und in der Mobilitätsplanung zunehmend an Bedeutung. Eine attraktive und sichere Umgebung sowie eine direkte Wegeführung sind essenziell, um den Fußverkehr weiter zu fördern. Um die Situation im Fußverkehr in Penzing zu verbessern, wird ein Masterplan Gehen Penzing gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen „Masterplan Gehen“ des BMK erstellt.

Im Rahmen des klima**aktiv** Förderungsprogrammes werden Investitionen für eine gehfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums, bauliche, raum- und siedlungsplanerische sowie bewusstseinsbildende Aktivitäten, die zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen, gefördert. Als Voraussetzung für den Erhalt der Förderung muss ein lokaler Masterplan Gehen für den Bezirk vorliegen, welcher im Bezirksparlament angenommen wurde.

Zahlreiche Gründe sprechen für eine Förderung des Fußverkehrs. Gehen als aktive Fortbewegung ist gesund, stärkt das Immunsystem und fördert die Leistungsfähigkeit im Alter. Dadurch trägt das Gehen dazu bei, Krankheiten vorzubeugen und wirkt sich positiv auf die Prävention von Gelenks- und der Volkskrankheit Rückenschmerzen aus. Die tägliche Dosis Bewegung durch Gehen im Alltag bringt einen beträchtlichen Nutzen für die Gesundheit mit sich. Insbesondere vor dem Hintergrund eines aktiven Lebens im Alter kann der Effekt auf die Gesundheit nicht hoch genug eingestuft werden.

Gehen ist die ursprünglichste, aktivste und nachhaltigste aller Fortbewegungsarten. Keine andere Art der Mobilität ist derart ressourcenschonend. Der Ausstoß von Treibhausgasen oder anderen Luftschadstoffen ist beim Gehen von vorneherein ausgeschlossen. Ebenso entsteht beim Gehen de-facto kein Feinstaub und die Lärmbelästigung für andere ist vernachlässigbar. Der Flächenbedarf ist darüber hinaus am geringsten unter allen Verkehrsmitteln. Kurzum: Gehen ist enorm nachhaltig.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist das Gehen von zentraler Bedeutung. Für lokale Geschäfte ist die sogenannte Laufkundschaft essenziell. Nicht umsonst befinden sich die großen Einkaufsstraßen entlang von Fußgänger:innen- und Begegnungszonen mit hoher Attraktivität für den Fußverkehr. Insgesamt lassen sich vielfältige positive Effekte des Gehens auf die Gehenden selbst aber auch auf die unmittelbare Umgebung und auf das gesamte Stadtklima sowie die städtische Wirtschaft ausmachen.

2. Zielsetzungen

2.1. Ziele und Strategiepapiere

Der Masterplan Gehen und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus.¹

- Senkung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr bis 2030 um 50 % und bis 2040 um 100 % (Basisjahr 2005)
- Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes²:
 - 2025: 80 %
 - 2030: 85 %,
 - 2050: deutlich > 85 %
- Senkung des Motorisierungsgrades auf 250 Pkw/1.000 Wiener:innen bis 2030
- Stadtentwicklung nach dem Prinzip der „15-Minuten-Stadt“ und der „Stadt der kurzen Wege“
- Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- Supergrätzl: Verkehrsberuhigte Wohngebiete
- Vision Zero: Null Verkehrstote in Wien
- Attraktivierung der Gehsteige und Abbau von Barrieren
- Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23 % 2013 auf 30 % im Jahr 2025.

Darüber hinaus existieren weitere Strategiepapiere, die mit einer Förderung des Fußverkehrs in enger Verbindung stehen:

- Leitbild Grünräume Wien (2020)
- Gesundheitsziele Wien 2025
- Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030 des BMK (Vorabversion, Februar 2023)
- Österreichische Jugendstrategie (2020)
- STEP 2025 - Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien
- Urban Heat Island Strategieplan 2015 (UHI STRAT)

1 Zusammenschau aus Klimafahrplan (2022), Smart City Klima Strategie (2022), STEP 2025 (2014), STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (2015), Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien (2014)

2 Zum erweiterten Umweltverbund gehören die Fortbewegungsarten Gehen, Radfahren, ÖV sowie Sharing-Angebote.

2.2. Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

Folgende Kriterien sollen generell bei der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden³:

- Direkte Verbindungen ohne Umwege und Wartezeiten
- Hoher Gehkomfort durch ausreichend breite, hindernisfreie Gehsteige (ohne Müllcontainer, Stromkästen usw.) und Wege zu jeder Jahreszeit
- Gehwege mit einer hochwertigen Oberfläche
- Hohe Umfeldqualität mit Beschattungen und ohne Einfluss von negativen Umweltfaktoren wie Lärm und Luftverunreinigungen
- Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer:innen aller Altersgruppen, mit und ohne Mobilitätseinschränkung
- Barrierefreiheit
- Platz im öffentlichen Raum zum Aufhalten und Begegnen

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

- 1,5 m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein (gem. RVS 03.02.12 und laut Projektierungshandbuch der Stadt Wien sollte der Verkehrsraum für Fußgänger*innen mind. 2 m betragen. Hinzu kommen u.U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Senkrechtparkern).
- Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar
- Verkehrszeichen müssen nicht mehr von der Fahrbahn abgerückt sein.
- Kein „Fahrbahn in angemessener Eile queren“
- Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m entfällt
- Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren

³ Vgl. <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>

3. Räumliches und qualitatives Leitbild

Gute Bedingungen für den Fußverkehr sind das Ziel des Masterplan Gehen in Penzing. Stadtrandsiedlungen wie dicht bebaute innerstädtische Bezirke stehen dabei vor besonderen Herausforderungen. Dicht bebaute Stadtteile haben ein hohes Verkehrsaufkommen in Wohnvierteln, Straßenquerschnitte mit hohem Anteil an ruhendem Verkehr und wenig öffentliches Grün. Locker bebaute Stadtrandsiedlungen liegen oft in steilen Hanglagen, haben wenig Infrastruktur und sind öffentlich schlecht angebunden. In beiden Gebietstypen Penzings gibt es wenige Straßenbäume und viel versiegelte Fläche im Straßenraum. Der Klimawandel erfordert eine dringende Anpassung der urbanen Mobilität und der öffentlichen Räume. Für den **schrittweisen Umbau der Straßenräume** mit Förderung aktiver Mobilität und Begrünung ist ein bezirksübergreifendes Verkehrskonzept eine Voraussetzung. Bei der Reduktion des motorisierten Verkehrs in der Gesamtstadt ist es dabei wichtig Verlagerungen in Wohngebiete zu vermeiden sowie gute Fußwege und öffentliche Verkehrsmittel anzubieten.

Der Masterplan Gehen sieht ein **Zielnetz an begrünten Fußwegen** durch den gesamten Bezirk vor, das wichtige Angebote verbindet. Diese Straßen und Wege sollen schrittweise entsiegelt und mit barrierefreien breiten Gehbereichen, mit hellen Belägen und Grün mit dichten Baumreihen ausgestattet werden. Gute Gehbedingungen bieten breite, barrierefreie Gehsteige über 2m und Straßen mit begehbaren Fahrbahnen oder Fußgänger*innenbereichen. Ergänzt wird dieses Netz durch einzelne begrünte Hauptstraßen mit ähnlichem Angebot aber weniger Grün. Als Grundangebot für sämtliche Straßen im Bezirk sind längerfristig Gehsteige mit einer Mindestbreite von 2m vorgesehen bzw. Straßen wo das Gehen auf der Fahrbahn möglich ist. Um die Gehqualität, aber auch das Zusammenleben im Bezirk zu stärken, sind Mikrofreiräume und Grätzplätze als Ergänzung zu vorhandenen Parks als grüne, kühle Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten, Spielangebot und Trinkbrunnen geplant, die durch kühle, begrünte Wege verbunden werden. Entsiegelung des Straßenraumes, durchgehende Baumreihen für schattige Wege und Wasserelemente sind wichtige Maßnahmen zur **Klimaanpassung** und Erhaltung der Lebensqualität in Penzing.

Für sichere Fußwege ist es wichtig **Gefahrenstellen zu entschärfen**: In Penzing betrifft das die Querungsbedingungen für den Fußverkehr auf den Hauptadern des Bezirks der Hütteldorfer und der Linzer Straße, die viel motorisierten und öffentlichen Verkehr aufweisen, im Gewerbegebiet an der Hadikgasse und einen Abschnitt des Wienflussweges. Kreuzungen bzw. Straßenabschnitte mit einer Häufung von Unfällen sollten auf Übersichtlichkeit und Sicherheit überprüft werden. Dasselbe gilt auch für in Schulwegeplänen ausgewiesene Gefahrenstellen.

Teile des Bezirks liegen in Hanglagen, dort kommen mehrere **Herausforderungen für den Fußverkehr** zusammen. Es gibt historisch bedingt oft nur schmale oder gar keine Gehsteige sowie wenige Sitzgelegenheiten und Mikrofreiräume am Weg. Häufig finden sich kaum Straßenbäume an sonnigen Südhängen und eine überdurchschnittlich alte Bevölkerung, die besonders auf gute Gehbedingungen

angewiesen ist. Verschärft wird die Situation noch in Bereichen mit schlechter Haltestellenerreichbarkeit (über 250 m). In diesen Gebieten sind gute Gehbedingungen ganz besonders wichtig und können nur über die Umsetzung vieler kleiner **ineinandergreifender Maßnahmen** umgesetzt werden. Ein längerfristiges **Angebot des öffentlichen Verkehrs** (z. B. über „Hüpfer“ der Wiener Linien) in unterversorgten Bereichen ist für die umweltbewusste Mobilität im ganzen Bezirk wichtig.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird über breite Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation begleitet. Insbesondere größere Projekte und Schulvorbereiche werden in Beteiligungsprozessen mit den Menschen in Penzing gemeinsam entwickelt. Begleitende bewusstseinsbildende Maßnahmen vermitteln die Bedeutung des Zufußgehens und einer Mobilitätswende als Voraussetzung für Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum.

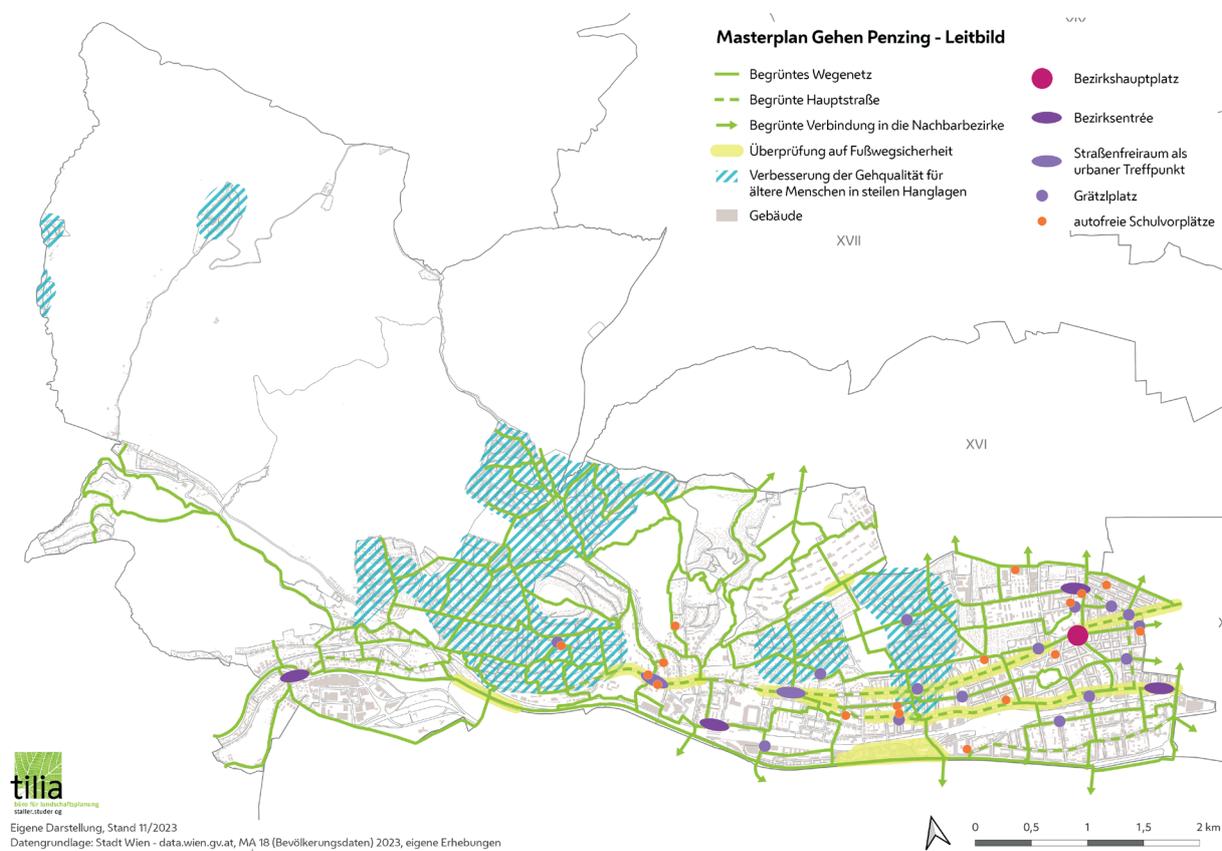


Abb. 1: Leitbild des Masterplan Gehen Penzing

4. Handlungsfelder und Maßnahmen

In diesem Kapitel werden Strategien für Handlungsfelder beschrieben, die Möglichkeiten bieten, den öffentlichen Raum und seine Freiraumqualitäten für das Unterwegssein zu Fuß und den Aufenthalt draußen zu verbessern. Für den Wandel der Mobilitätsgewohnheiten ist es einerseits wichtig Alltagsroutinen im Unterwegssein zu hinterfragen und schrittweise zu verändern. Andererseits ist dafür eine rasche und vorausschauende Transformation des öffentlichen Raumes notwendig. Aufwändig umgebaute Maßnahmen sollten in diesem Sinne so zukunftsorientiert und nachhaltig wie möglich gesetzt werden. Für das Gelingen des Umbaus zu einer klimaresilienten Stadt ist die Zusammenarbeit der verschiedenen Planungsebenen zentral. Die vorgeschlagenen Strategien zielen auf einen Zeithorizont von 15-20 Jahren ab, einen Zeitraum, in dem viele Straßenräume einem Umbau unterzogen werden. Es ist wichtig, einen klimaresilienten Umbau des öffentlichen Raumes bei jeder Maßnahme mitzudenken. Die technische Machbarkeit der einzelnen Maßnahmenvorschläge ist im jeweiligen Umsetzungsfall zu prüfen. Die Maßnahmen sind gemeinsam mit Bezirk und Dienststellen aus heutiger Sicht priorisiert. Diese Priorisierung sollte in der laufenden Arbeit gemäß den jeweils aktuellen Herausforderungen laufend evaluiert und angepasst werden. Zusätzlich können einfache oder temporäre Maßnahmen schnelle Qualitätsverbesserungen im Bestand bringen. So können Schattenbereiche unter Bestandsbäumen oder im Hausschatten genutzt werden, um kühle Sitzbereiche im Straßenraum zu schaffen. Nicht nur auf breiten Gehsteigbereichen sondern auch in Parkstreifen können durch Bodenmarkierungen Mikrofreiräume entstehen. Die Schattenkarte der Stadt Wien, die beschattete Bereiche des öffentlichen Raumes darstellt, wo es genug Platz für eine Sitzgelegenheit gibt, ist hier eine gute Grundlage.

Große Flächen im öffentlichen Raum beansprucht heute der ruhende Verkehr. Um gute Bedingungen für aktive Mobilität, mehr Grün und Aufenthalt umsetzen zu können, ist die Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum eine der größten Herausforderungen im Wandel zur klimagerechten Stadt. Die von tilia und con:sens im Auftrag der AK Wien erarbeitete Studie entwickelte Ansätze dazu (vgl. Staller et al. 2022, S. 86ff): Eine stadtweite, flächendeckende Analyse des Stellplatzangebotes und des PKW-Bestandes bildet die Voraussetzung für eine Anpassung des Stellplatzangebotes an den sinkenden Bedarf sowie die Klimaziele der Stadt. Das Schaffen und Verbessern von qualitätsvollen Alternativen zum Privat-PKW wie z. B. Sharing-Systeme oder die Verbesserung des ÖV-Angebotes sind wichtige Maßnahmen zur Reduzierung des Gesamtverkehrs in der Stadt. Weiters schlägt die Studie vor leistbare Alternativen zum Oberflächenparken zu schaffen für jene, die weiterhin auf ein eigenes Auto angewiesen sind, z. B. durch vergünstigte Garagenplätze bei deren Vergabe auf soziale Treffsicherheit geachtet wird. Für bestimmte Nutzungen insbesondere für körperlich beeinträchtigte Personen oder für Lieferverkehr oder soziale Dienste etc. sind auch in Zukunft bewusst Stellplätze im öffentlichen Raum vorzusehen.

4.1. Handlungsfeld Sicherheit von Fußwegen

Sicherheit auf Fußwegen ist die Basis für ein gutes Gehen für alle, besonders für Kinder und ältere Menschen hat Sicherheit einen noch höheren Stellenwert. Wenn Kinder z. B. auf den Schulwegen ihre Alltagswege gefahrlos allein zurücklegen können, fördert das ihre umweltfreundliche Mobilität und erleichtert die Erziehungsarbeit. Bei älteren Menschen ermöglichen sichere Fußwege, dass sie länger alleine unterwegs sein können.

Für sichere Fußwege ist es wichtig Gefahrenstellen zu entschärfen: In Penzing betrifft das einerseits die Querungsbedingungen für den Fußverkehr auf Geschäftsstraßen, die viel motorisierten Verkehr und öffentlichen Verkehr aufweisen. Kreuzungen bzw. Straßenabschnitte mit einer Häufung von Unfällen sollten auf Übersichtlichkeit und Sicherheit überprüft werden. Dasselbe gilt auch für in Schulwegeplänen ausgewiesene Gefahrenstellen.

Bei stark befahrenen Straßen helfen Geschwindigkeitsbeschränkungen um das spontane Queren zu verbessern oder die Schaffung zusätzlicher geregelter Übergänge. Um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer*innen zu vermeiden, ist die Beurteilung der räumlichen Situation wichtig, da sie Einfluss auf das Verhalten der beteiligten Personen hat. So können durch bauliche Maßnahmen die Übersichtlichkeit der Situation und die Verständlichkeit der Verkehrsregelungen verbessert werden. Gehsteigvorziehungen auch außerhalb von Kreuzungen erleichtern es z. B. Kindern einen guten Überblick über die Verkehrssituation zu gewinnen, bevor sie die Straße queren und die Länge der Fahrbahnquerung wird verkürzt.

Sehr sensibel sind außerdem Kreuzungsbereiche auf Schulwegen. Es gilt besonders Bedacht auf die jüngsten Verkehrsteilnehmer*innen zu nehmen und die Gefahrenstellen laut Schulwegplänen zu entschärfen. Jene Kreuzungen, wo sich Gefahrenstellen und Unfallhäufungspunkte überschneiden, verdienen besondere Aufmerksamkeit. Eine solche Überschneidung liegt beispielsweise an der Kreuzung Hütteldorferstraße/Reinlgasse.

Unfälle mit Fußgänger*innenbeteiligung finden in Penzing am häufigsten mit PKWs statt. Sie häufen sich am stärksten rund um die U3 Station Hütteldorferstraße im Abschnitt zwischen Drechslergasse und Beckmannngasse. Zahlreiche Unfälle mit Straßenbahnen passieren in der Linzerstraße. Zudem gibt es entlang der Hauptverkehrsachsen Hütteldorfer- und Linzerstraße häufig Unfälle. Die Unfallpunkte zeigen, dass Unfälle sowohl auf Schutzwegen als auch in Bereichen, wo Querungsmöglichkeiten fehlen, vorkommen. Es braucht gerade in Geschäftsstraßen, in denen Fußgänger*innen häufig die Straßenseite wechseln, sichere Querungsmöglichkeiten in kurzen Intervallen, um die Sicherheit für Fußgänger*innen zu erhöhen. Es ist zu prüfen, welche Sicherheitsmaßnahmen an den Häufungspunkten getroffen und wo an den Einkaufsstraßen Querungshilfen geschaffen werden können.

Ein weiterer Unfallhäufungspunkt liegt im Gewerbegebiet an der Hadikgasse zwischen Hochsatzengasse und Zehetnergasse. Hier ist es wichtig die Fußwegerelationen zu überprüfen.

Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen häufen sich am Wienflussweg vor und nach dem Brückenweg. Hier sollte überprüft werden, wie die Fußgänger*innensicherheit im Mischverkehr mit Radfahrenden verbessert werden kann.

Vor dem Otto-Wagner-Spital ist zu prüfen, ob durch bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die Sicherheit erhöht werden kann.

Hinsichtlich geringer Gehsteigbreiten gibt es Sicherheitsmängel vor allem in Stadtrandsiedlungen mit schmalen Querschnitten. Hier sollten vor allem bei Zufahrts- und Erschließungsstraßen, die mehr Verkehrsaufkommen haben, überprüft werden, ob Gehsteigverbreiterungen für eine sichere Benutzung möglich sind. In den Nebengassen ist von niedrigeren Frequenzen auszugehen. Hier kann ein Verschwenken der Fahrbahn durch markierte Parkplätze die Geschwindigkeit bremsen und eine Wohnstraßenausweisung das Gehen auf der Fahrbahn gestatten.

Strategien für die Fußwegesicherheit

- Überprüfen der Unfallhäufungspunkte
- Schaffung zusätzlicher Querungshilfen und breiter Gehbereiche
- Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion

4.2. Handlungsfeld Barrieren überwinden

Starke Hangneigungen, schmale Gehsteige und fehlende Sitzmöglichkeiten erschweren die Nutzung des öffentlichen Raumes für weniger mobile Menschen. In vielen steileren Wohngebieten von Penzing leben besonders viele ältere und hochbetagte Menschen. Zusätzlich führen in Penzing räumliche Barrieren wie Bahnlinien, große Baublöcke und stark befahrene Straßen zu langen (Um-)Wegen im Fußverkehr.

Hanglagen besser nutzbar machen

Barrierefreie Fußwegeverbindungen stellen in Penzing aufgrund der Topographie und der Verkehrslage eine besondere Herausforderung dar. Als Ziel ist die Zugänglichkeit des öffentlichen Raumes für alle Gruppen besonders wichtig. Es werden Maßnahmen zur Reduzierung von Barrieren für eine flächendeckende Umsetzung bei allen Projekten im öffentlichen Raum vorgeschlagen.

Die Situation in den Hanglagen ist aufgrund der Topographie nur bedingt veränderbar. Es wird daher ein schrittweises Optimieren der Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes in den Hanglagen durch folgende Begleitmaßnahmen vorgeschlagen:

- ebene Beläge mit guter Rauigkeit für sichere Benutzung
- Anbringen von Handläufen bei besonders steilen Passagen
- Beschattung und Ensiegelung zur Kühlung heißer sonniger Wege
- flächendeckende Sitz- und Rastangebote (Abstände ca. 200m)
- Verflachungen und Zwischenpodeste auf längeren stark geneigten Wegabschnitten
- Nutzung von Treppen oder steilen Hanglagen als Potenzial für neue Freiräume wenn sie z. B. eine schöne Aussicht haben, Ausstatten mit Sitzmöglichkeiten oder anderen Aufenthaltsangeboten
- Querungserleichterungen durch Absenkungen oder Fahrbahnerhöhungen und Gehsteigvorziehungen
- gute Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich etc.
- Reduktion von Barrieren durch Street Cluttering wie Zeitungsständer, Mülltonnen o. ä. im Gehsteigbereich
- neue Verkehrslösungen bei zu schmalen Gehsteigen
- gute Wartesituationen bei Stationen des öffentlichen Verkehrs mit Sitzmöglichkeit, Beschattung und Regenschutz



Abb. 2: Eine Bank am Weg hilft weniger mobilen Menschen in steilen Gebieten längere Fußwege zu bewältigen

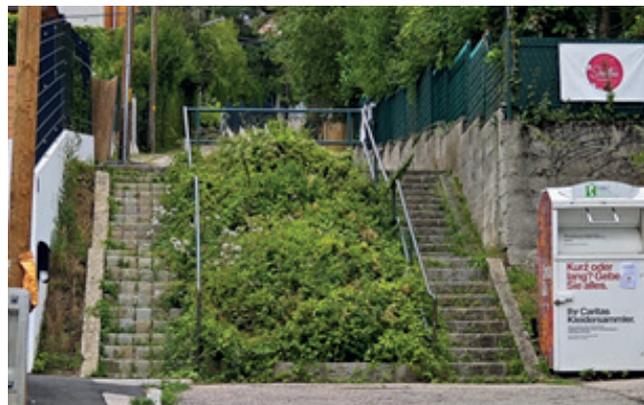


Abb. 3: Steile Hanglagen können mit Treppen überwunden werden, eine Bank oberhalb bietet eine gute Rastmöglichkeit nach dem steilen Aufstieg

Unterführungen und Brücken optimal gestalten

Unterführungen und Brücken überwinden in Penzing Barrieren wie Bahnlinien und stark befahrene Straßen. Eine Aufweitung von engen Unterführungsquerschnitten ist zwar aufwändig, birgt aber das Potential langfristig gute Wege zur Querung der Westbahnstrecke zu gewährleisten. Zusätzliche Fußgänger*innenbrücken und -durchlässe sind bei zukünftigen Bauprojekten mitzudenken. Ihre barrierefreie

Gestaltung und das Nachrüsten von Aufzügen und Rampen reduziert Barrieren für weniger mobile Menschen. Eine Verbesserung der fußläufigen Qualität kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- breitere Gehbereiche in Unterführungen
- gute Beleuchtung
- Übersichtliche Gestaltung im Ein- und Ausgangsbereich, Blickverbindungen
- Rastmöglichkeit vor und nach Treppenanlagen
- Zusätzliche Fußgänger*innenbrücken und -durchlässe
- Nachrüsten von Aufzügen und Rampen

Durchgänge schaffen und Umwege attraktivieren

Große Baublöcke verursachen lange Wege. Durchgänge durch Baublöcke sind ein wichtiger Teil der fußläufigen Erschließung. Eine zusätzliche Durchwegung kann z. B. im Zuge von Bauprojekten bewirkt werden. Viele Durchgänge werden offengehalten und sind als kurze Fußwegeverbindung nutzbar. Ein Teil der Durchgänge ist zwar gewidmet, jedoch für die öffentliche Nutzung gesperrt, z. B. in der Kleingartenanlage am Wolfersberg. Durchgänge können von Widmungen und Privatrecht berührt werden. Für die Durchsetzung dieser Wegeverbindungen ist Bewusstseinsbildung von Bezirken, die Unterstützung durch Planungsmagistrate der Stadt sowie eine Anpassung der legislatischen Rahmenbedingungen wichtig. Besonderes Augenmerk auf die Erhaltung der Durchgänge ist bei Eigentümer*innenwechsel, Umbauarbeiten oder verstärkter kommerzieller Nutzung notwendig. Das gute Kennzeichnen und Offenhalten der vorhandenen Fußverbindungen wie z. B. zwischen Anzbachgasse und Linzerstraße, ist wichtig zur Förderung der aktiven Mobilität im Bezirk.

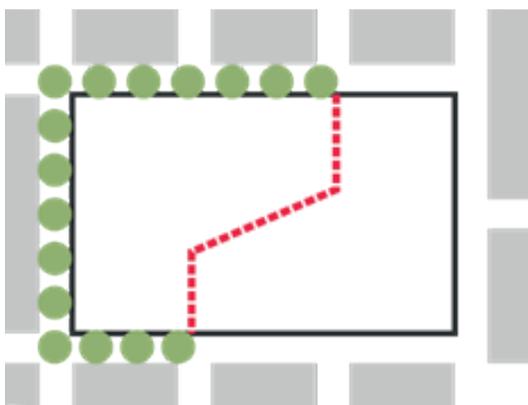


Abb. 4: Schema Durchgänge schaffen und/ oder Umwege attraktivieren



Abb. 5: Beispiel - Gute Kennzeichnung eines Durchgangs



Abb. 6: Neuer grüner Boulevard beim Schulcampus Deutschordenstraße

Wo keine Durchgänge umsetzbar sind, kann durch die Attraktivierung der Umwege rund um Barrieren trotzdem das Zufußgehen gefördert werden.

- Schaffung von zusätzlichen Durchgängen bei Neu- oder Umbauprojekten
- Schaffung von zusätzlichen Eingängen in bestehende Grünflächen z. B. Friedhöfe
- Öffnung bereits gewidmeter Durchgänge
- Hohe Dichte an Sitzangeboten an Umwegen
- Gute Gehqualität an Umwegen: Schatten, Begrünung, Gehwegbreite, Beläge etc.

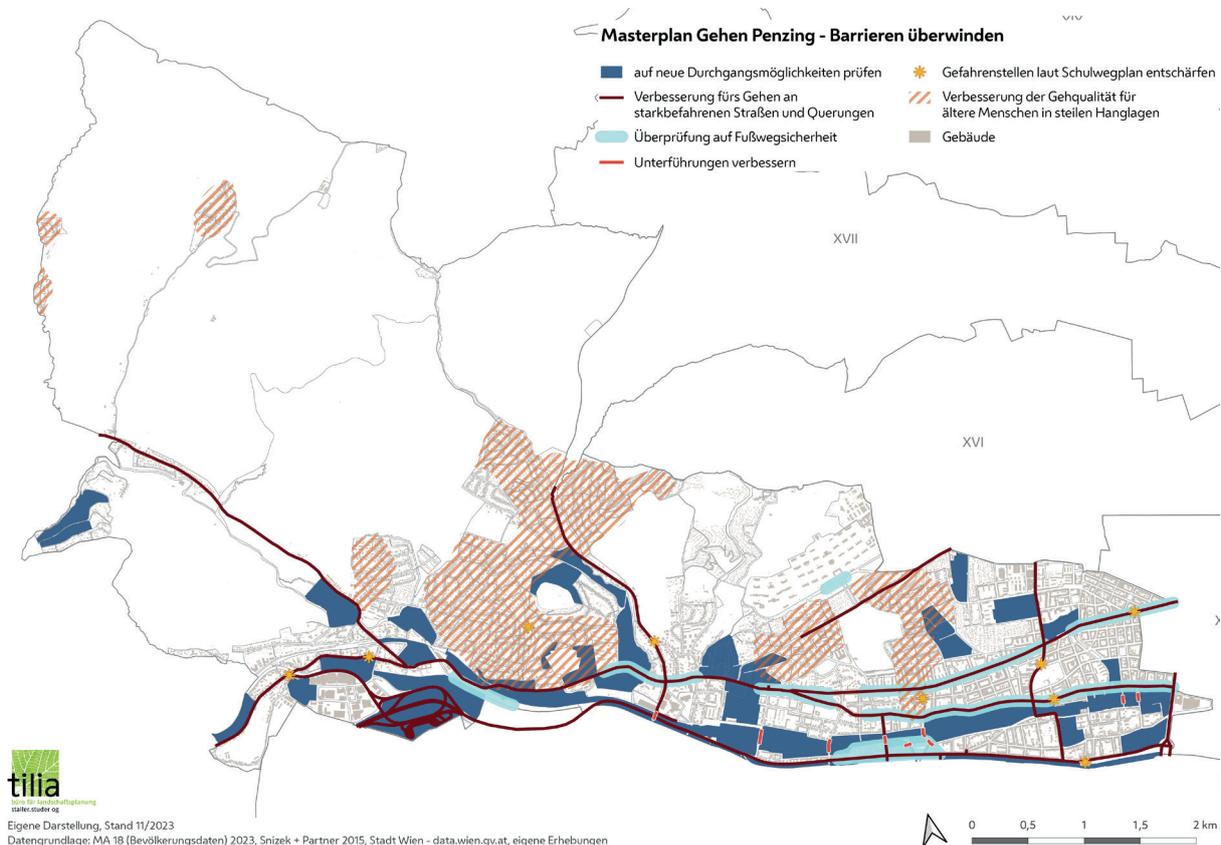


Abb. 7: Plan Barrieren überwinden in Penzing

4.3. Qualitätsvolle Fußwege mit Aufenthaltsqualität

Der dicht bebaute Bereich von Penzing ist durch stark versiegelte Straßenräume mit meist breiten Gehsteigen gekennzeichnet, in den locker bebauten Stadtrandsiedlungen, gibt es zwar insgesamt mehr Grün, jedoch noch weniger Straßenbäume und oft keine oder sehr schmale Gehsteige. Stark befahrene Straßenquerschnitte sind aufgrund der historischen Entwicklung teilweise recht schmal und haben aufgrund von Lärm, Abgasen und Querungsschwierigkeiten eine schlechte Gehqualität.

Ein gutes Netz an Fußwegen im Bezirk hat viele Vorteile, so können Menschen umweltfreundlich, sicher und gesundheitsfördernd ihre Wege zurücklegen und dabei auch soziale Kontakte pflegen. Die Förderung der fußläufigen Mobilität kann auch abseits von Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigung durch die Gestaltung eines städtischen Wegenetzes für den täglichen Gebrauch sowie für längere Freizeitwege und Spaziergänge umgesetzt werden. Ziel ist die Gewährleistung einer hohen Fußwegequalität und Attraktivität, damit tägliche Erledigungen bevorzugt zu Fuß gemacht werden. Zusätzlich wird die Zugänglichkeit von Grätzlparks und größeren Grünräumen im Umfeld verbessert, um körperliche Bewegung und Gesundheit zu fördern.

4.3.1. Basisqualität in allen Straßen

Ausreichend breite Gehsteige, Beschattung und Sitzmöglichkeiten alle 200 m stellen eine gute Grundausstattung für das Zufußgehen dar. Haltestellen sollten eine gute Wartequalität mit ausreichend Platz, Sitzmöglichkeit, Schatten und Regenschutz aufweisen. Besonders wichtig sind diese Qualitäten bei hoher Fußgänger*innenfrequenz wie an Geschäftsstraßen und an Wegen zu Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln und an verkehrsreichen Straßen.



Abb. 8: Sitzgelegenheiten im Straßenraum alle 200 m

Gute Gehbedingungen bei Straßenquerschnitten mit schmalen Gehsteigen

Es gibt Grätzl mit sehr schmalen Straßenquerschnitten, die meist beidseitig Gehsteigbreiten unter 1,5 m aufweisen. Hier ist es sinnvoll Gehsteige zu verbreitern bzw. flächige Konzepte und neue Verkehrslösungen zu erarbeiten, damit neue Straßenquerschnitte auf einer Ebene und das Zufußgehen im Fahrbahnbereich möglich werden. Im ersten Schritt sollte Streetcluttering (Mülltonnen, Stromkästen etc.) vom Gehsteig entfernt und im Stellplatzbereich untergebracht werden. Verkehrszeichen können bei schmalen Gehsteigen auch nahe an der Grundstücksgrenze aufgestellt werden damit die Durchgangsbreite freibleibt.

Bei schmalen Straßenquerschnitten ist es auch möglich mehrere Straßenabschnitte pro Grätzl weitgehend zu sperren und als Grätzltreffpunkt auszugestalten. Andere Straßen können trotz Grätzlerschließung für den MIV in ihrer Begrünung und Gehqualität verbessert werden und Mikrofreiräume für kurzen Aufenthalt bekommen. Wasserelemente, Kletterpflanzen und Garteln von Anrainer*innen ergänzen die Ausstattung, die partizipativ mit der lokalen Bevölkerung entwickelt werden kann.

Grätzl in Stadtrandsiedlungen mit fehlenden oder zu schmalen Gehsteigen können über die gezielte Ausweisung von Wohnstraßen verkehrsberuhigt werden. Die Markierung von Parkplätzen abwechselnd an der linken und rechten Straßenseite führt zu einer Verschwenkung und Bremsung des Verkehrs. In der Wohnstraße ist das Gehen und Spielen auf der Fahrbahn gestattet, so werden die Bedingungen für das Zufußgehen trotz zu schmaler Gehsteige verbessert. Bei notwendigen Sanierungsarbeiten kann der Straßenraum entsiegelt und begrünt werden und damit zur Reduktion von sommerlicher Hitze beitragen. Regelmäßige Sitzgelegenheiten alle 200 m erleichtern es auch weniger mobilen Menschen zu Fuß zu Gehen und können als Treffpunkt im Grätzl dienen.

Gute Gehbedingungen an stark befahrenen Straßen

In Penzing liegen oft wichtige Points of Interest an stark befahrenen Straßen, die Geschäftsstraßen sind wichtige Haupteinzelverkehrsstraßen des Bezirks mit hoher Frequenz an Fußgänger*innen. Aber auch andere Hauptverkehrsstraßen sind wichtige Wege zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder tägliche Fußwege für die dort lebenden Bewohner*innen, die nicht auf ruhigere Straßen ausweichen können. Hier ist eine Basisqualität ebenso wichtig, wie in allen anderen Straßen. Ausreichend breite Gehsteige mit regelmäßigen Sitzgelegenheiten zum Rasten sowie Begrünungen als trennendes Element zum Verkehr helfen alltägliche Wege trotz hohem Verkehrsaufkommen gut bewältigen zu können. Geschwindigkeitsbeschränkungen erleichtern das Querens. Gute Beispiele sind die Hauptstraße in den Abschnitten, wo ein durchgehender Baumstreifen zwischen Gehsteig und Fahrbahn liegt oder Abschnitte der Hütteldorfer Straße mit breiten Gehsteigen und einer durchgehenden Baumreihe.



Abb. 9: Sicher und attraktiv durch einen Baumstreifen zwischen Verkehr und Fußweg / Deutschordenstraße

Verbesserungsmaßnahmen sind insbesondere in Abschnitten der Hadikgasse, Ameisgasse, Einwanggasse, Hauptstraße, Linzerstraße, Mauerbachstraße und Hüttelbergstraße wichtig.

Strategien für eine gute Basisqualität an allen Straßen sind:

- Verkehrskonzepte für ganze Grätzl mit neuen Verkehrslösungen und Gehen auf der Fahrbahn
- Gehsteigverbreiterungen
- Streetcluttering Gehsteigen entfernen
- Regelmäßige Sitzgelegenheiten alle 200 m
- Flächendeckend gute Wartesituationen bei Haltestellen
- Abschirmende Begrünung bei starkem Verkehrsaufkommen
- Kühnendes Grün, Wasserelemente und Beschattung

4.3.2. Netz an begrünten Straßen und Wegen

Durchgehende Routen für den nicht motorisierten Verkehr in Penzing leisten einen wesentlichen Beitrag zu attraktiven öffentlichen Räumen. Damit kann umweltbewusste und aktive Mobilität, aber auch Begegnung im Bezirk gefördert werden. Ein grünes Netz durch den gesamten Bezirk mit besonderen Qualitäten fürs Zufußgehen ist eine wichtige Grundlage der Fußwegeförderung: Viel Grün und Entsiegelung, möglichst autofreie oder verkehrsberuhigte Straßen, Mikrofrieräume für Aufenthalt am Weg, wegbegleitendes Spiel, Verbindung zu größeren Grünräumen und Plätzen, Nutzung schöner Umgebung mit Ausblicken für längeres Gehen, autofreie Schulvorbereiche als Aufenthaltsbereiche am Weg etc. sind hier wichtige Maßnahmen.

Das vorgeschlagene Netz an begrünten Straßen und Wegen baut auf den spezifischen Qualitäten der vorhandenen Freiräume im Bezirk und auf dem Freiraumnetz der Stadt Wien auf. Dieses Wegenetz fördert aktive Mobilität, die Fortbewegung mithilfe der eigenen Muskelkraft wie Zufußgehen, Radfahren oder das Benutzen von Tretrollern etc. Ausgehend von schon gut begrünten Straßen wird ein Netz qualitätsvoller Wege durch den ganzen Bezirk skizziert, auf denen das längere Zufußgehen und der Aufenthalt am Weg gefördert werden. Es wird weitergeführt, wo es räumliche Potenziale für begrünte Wege mit Aufenthaltsqualität gibt. Das geplante Netz besteht aus sicheren, barrierefreien, bei Hitze kühlen begrünten Wegen zu wichtigen Orten wie Plätzen, Parks, Bildungs- Sozial- und Infrastruktureinrichtungen sowie zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Nicht immer sind es die kürzesten Verbindungen oder belebtesten Straßen, da es auch darum geht, grüne und ruhige Alternativrouten anzubieten. Auch bestehende Durchgänge, die durch begrünte Innenhöfe oder Wohnhausanlagen führen, stellen attraktive Abschnitte des begrünten Netzes dar. Ergänzt wird dieses Netz durch historische Hauptstraßen, die als begrünte, urbane Adern den Bezirk durchziehen.

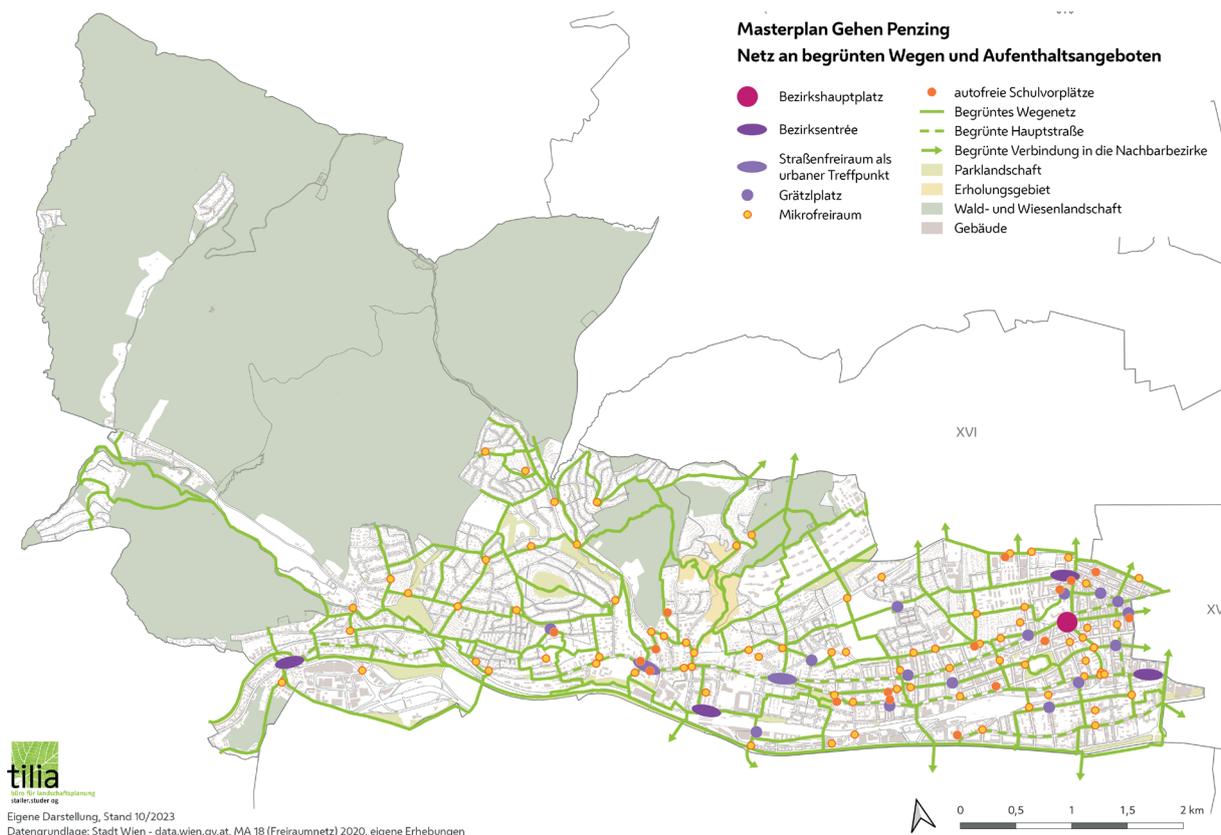


Abb. 10: Plan Netz an begrünten Straßen und Aufenthaltsangeboten in Penzing

4.3.3. Aufenthaltsqualität am begrünten Wegenetz

Qualitätsvolle Fußwege profitieren von Aufenthaltsangeboten am Weg. In dicht bebauten Gebieten können Aufenthaltsräume im Straßenraum zur Kompensation fehlender Freiräume und zur Belebung des öffentlichen Raumes gestaltet werden. Generell sollte der Straßenraum nicht nur als Durchgangs- sondern als Aufenthaltsort verstanden werden. Regelmäßige Sitzgelegenheiten im Wegenetz sichern die Benutzbarkeit auch für weniger mobile Bevölkerungsgruppen und sind Anlässe für kurzen Aufenthalt und Kommunikation im Grätzl. Zusätzlich sind Mikrofreiräume, Grätzlplätze und die Einbindung von Parkanlagen und das begrünte Wegenetz wichtig.

Mikrofreiräume

Kleine Treffpunkte für kurzen Aufenthalt wirken kleinräumig und sind kurzfristig mit geringeren Mitteln umsetzbar. Sie sind auch eine gute Möglichkeit an den Einkaufsstraßen Aufenthaltsorte zu schaffen. Bei Platzmangel im Straßenraum, kann auch auf Potentiale unmittelbar daneben in den Seitengassen zurückgegriffen werden. Sitzgelegenheiten, wegbegleitendes Spiel, schattenspende Bäume und Grünflächen schaffen kleine Oasen in der urbanen Stadtlandschaft und erhöhen die urbane Biodiversität.

Schulvorbereiche autofrei gestalten

Auch Schulvorbereiche sind oft nur nach Sicherheitsaspekten gestaltet und können durch Sperren des Straßenabschnittes für den MIV zu attraktiven Schulvorplätzen werden, die als Grätzltreffpunkt für alle Bewohner*innen eine Bereicherung sein können.



Abb. 11: Neuer autofreier Schulvorbereich in der Märzstraße

Urbane Plätze

Der Entwicklungsplan öffentlicher Raum empfiehlt schrittweise ein Angebot an öffentlichen Plätzen in Penzing zu schaffen, die als Identifikationsorte und Treffpunkte dienen können, und mehrere urbane Platzsituationen umzusetzen. Die

nebenstehende Plandarstellung zeigt mögliche Orte im Bearbeitungsgebiet, die sich für Mikrofreiräume, Grätzplätze und Bezirkshauptplätze eignen.

Grätzplätze sind Orte mit kleinerem Einzugsbereich, für die alltägliche Nutzung der Wohnbevölkerung in fußläufiger Distanz. Bestehende Grünbereiche können durch Umgestaltung eines angrenzenden Fahrbahnbereiches um eine urbane Platzsituation erweitert werden. Wie beim Reinlpark könnte auch der Schützplatz verbessert werden.

Beim Ludwig-Zatzka-Park an der Hütteldorfer Straße ist ein guter Ort für einen zentralen Penzinger **Bezirkshauptplatz**, der einen größeren Einzugsbereich hat als Grätzplätze. Die Lage an der Schnellbahnstation, die Anbindung mit der Straßenbahn bis zur U-Bahn bringt viele Menschen an diesen Ort, die Bevölkerungsdichte in Stationsnähe ist hoch. Die Lage zwischen zwei gut funktionierenden Einkaufsstraßenbereichen der Hütteldorfer Straße macht den Ort auch zu einem potentiellen Marktstandort.

Bezirkstrees sind Straßenräume, die an den Bezirksrändern, den in Penzing ankommenden Menschen einen Aufenthaltsort bieten (Teile des Breitenseer Angers, Alter Ortskern Hütteldorf, innere Linzer Straße, Josef Palme Platz).



Abb. 12: Die Goldschlagstraße wurde zum grünen autofreien Aufenthaltsbereich

Neue Freiräume für Aufenthalt und Spiel durch Supergrätzl

Orte für längeren Aufenthalt können in dicht bebauten Stadtteilen vor allem durch die Umnutzung der Straßenräume geschaffen werden. In regelmäßigen Abständen soll es einen Platz, Park oder grünen, kühlen Straßenraum oder Mikrofreiraum geben, der sich für Aufenthalt und Spiel eignet. Da neue Flächen in einer wachsenden Stadt nur schwer verfügbar sind, liegt ein Potenzial vor allem im Straßenraum, wo der motorisierte und ruhende Verkehr viel Fläche besetzt. Eine Möglichkeit Freiräume für längeren Aufenthalt und Spiel zu schaffen ist das Sperren von Straßenabschnitten für den Autoverkehr. Solche Beispiele gibt es in Wien und anderen Städten. Das in Barcelona von Salvador Rueda vom Büro BCNecologia entwickelte Superblockkonzept

wird derzeit in jeweils adaptierter Form in anderen spanischen und europäischen Städten erprobt. In Wien gibt es ein „Supergrätzl“ im Probelauf in Favoriten. Das Grundprinzip versucht den Durchgangsverkehr aus einem Gebiet von 6-12 Baublocks auszuschließen und nur Zufahrtsverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zuzulassen (siehe Abbildung Superblock). Dafür werden verschiedene Modale Filter verwendet, die eine Durchfahrt des MIV verhindern, aber Rad und Fußverkehr nicht behindern. Innerhalb des „Superblocks oder -grätzls“ gibt es so mehr Platz für Begrünung und durch geringere Fahrgeschwindigkeiten ist die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fußgänger*innen möglich. Besonders effektiv ist die Maßnahme, wenn Vorbereiche von Institutionen und schon verkehrsberuhigte Straßen integriert werden. Hierzu können je nach räumlichen Voraussetzungen unterschiedliche Verkehrslösungen zum Einsatz kommen.



Abb. 13: Schema - Schaffung neuer Freiräume

Wichtige strategische Ziele für qualitätsvolle Fußwege mit Aufenthaltsqualität sind:

- Schrittweise Umsetzung einer guten Basisqualität auf allen Straßen und Wegen
- Schaffung eines engmaschigen begrünten Wegenetzes, als Erschließungsnetz des Bezirkes und Verbindung von Grünräumen und Aufenthaltsorten
- Schaffung attraktiver Routen mit schönen Ausblicken und ganzjähriger Benutzbarkeit für längere Wegstrecken zur Förderung der Freude am Gehen
- Verbesserung der fußläufigen Anbindung an die Stationen des öffentlichen Verkehrs und sichere Querungsmöglichkeiten
- Schaffung von Sitzmöglichkeiten alle 200 m / noch dichter in den Einkaufsstraßen
- Schaffung von Mikrofreiräumen im Straßenraum, besonders in dicht bebauten unterversorgten Gebieten mit wegbegleitenden Spielangeboten
- Nutzung von Umbaumaßnahmen zur Umsetzung von Begrünungsmaßnahmen
- Schaffung autofreier Schulvorplätze
- Grätzlplätze in verschiedenen Bezirksteilen schrittweise umsetzen
- Einen zentralen Platz für den Bezirk schaffen, der die Funktion als Treffpunkt und Ort für Veranstaltungen verbindet
- Bezirksentrées zu offenen urbanen Orten mit Aufenthaltsqualität umgestalten

4.4. Klimaanpassung

Neue Herausforderungen durch den Klimawandel erfordern einen neuen Umgang mit dem öffentlichen Raum. Um Klimagerechtigkeit zu fördern, ist es besonders für Kinder, Ältere und Menschen mit Betreuungsaufgaben wichtig kühle und ganzjährig nutzbare Freiräume in unmittelbarer Wohnungsnähe zu haben. Für bei Hitze attraktive Wege im Freien durch den Stadtteil sind ein möglichst durchgehender Schatten und regelmäßige angenehme Aufenthaltsangebote wichtig. Straßenbäume sollten in engem Abstand und durchgehenden Baumreihen gepflanzt werden, damit die Bäume einen Kronenschluss erreichen können. Ein durchgehender Baumstreifen auf der sonnigeren Straßenseite mit Pflanzabständen je nach Baumart von 6 bis 10 Metern schafft gemeinsam mit dem Gehsteig einen attraktiven Boulevard. Fassadenbegrünung und Regenwassermanagement verbessern das Kleinklima zusätzlich, durchgehende Grünflächen leisten einen Beitrag zum Biotopverbund. Wasserelemente zur Erfrischung an besonders heißen Tagen und flächendeckende Trinkbrunnen sind wichtige Zusatzmaßnahmen.

Mit dem abnehmenden Autobesitz der Wiener und Wienerinnen und den Vorgaben der Klimaziele der Stadt können Stellplätze schrittweise reduziert und die Straßenräume durch Entsiegelung in ihrem Mikroklima verbessert werden. Das fördert das Zufußgehen und die weitere Veränderung des Modal Split.

Die durch das Wiental in den Bezirk und weiter in die Innenstadt strömende kühle Luft soll bei baulichen Interventionen erhalten werden. Die breiten Gleisfelder entlang der Westbahn gewährleisten, dass diese Kaltluftströme auch die dichter bebauten Stadtteile erreichen. Besonders wichtig sind Maßnahmen zur Klimawandelanpassung im dicht bebauten östlichen Teil des Bezirkes, der nur entlang des Wientales den Einfluss des Kaltluftstromes zu spüren bekommt, aber auch in den Siedlungsgebieten an den Südhängen kommt es zu einer moderaten Erwärmung aufgrund des hohen Versiegelungsgrades, in höheren Lagen sind die Kaltluftströme der Täler nicht mehr wirksam. Da auch Grünflächen in den dicht bebauten Gebieten nicht in die Wohngebiete hineinwirken, ist die Entsiegelung und Begrünung der Straßenräume eine wichtige Maßnahme für Klimagerechtigkeit.

Die folgende Abbildung aus der Studie Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum, die tilia im Auftrag der AK Wien erarbeitet hat, zeigt einen Prinzipquerschnitt einer transformierten Straße mit den unterschiedlichen Handlungsebenen und Bezügen zu Stoffkreisläufen. (vgl. Staller, et al. 2022, S.66) Sie zeigt eine Vision für das im Masterplan Gehen Penzing vorgeschlagene begrünte Wegenetz. Möglichst große unversiegelte Bereiche, Reduktion der befestigten Fläche auf das notwendige Minimum, breite Gehbereiche und Aufenthaltsangebote, Bäume mit großem Wurzelraum für Schatten, Verdunstung und Sauerstoff, Grünflächen für urbane Biodiversität, Einbautenbündelung, Regenwassermanagement und Fassadengrün prägen die neuen urbanen Straßenfreiräume.

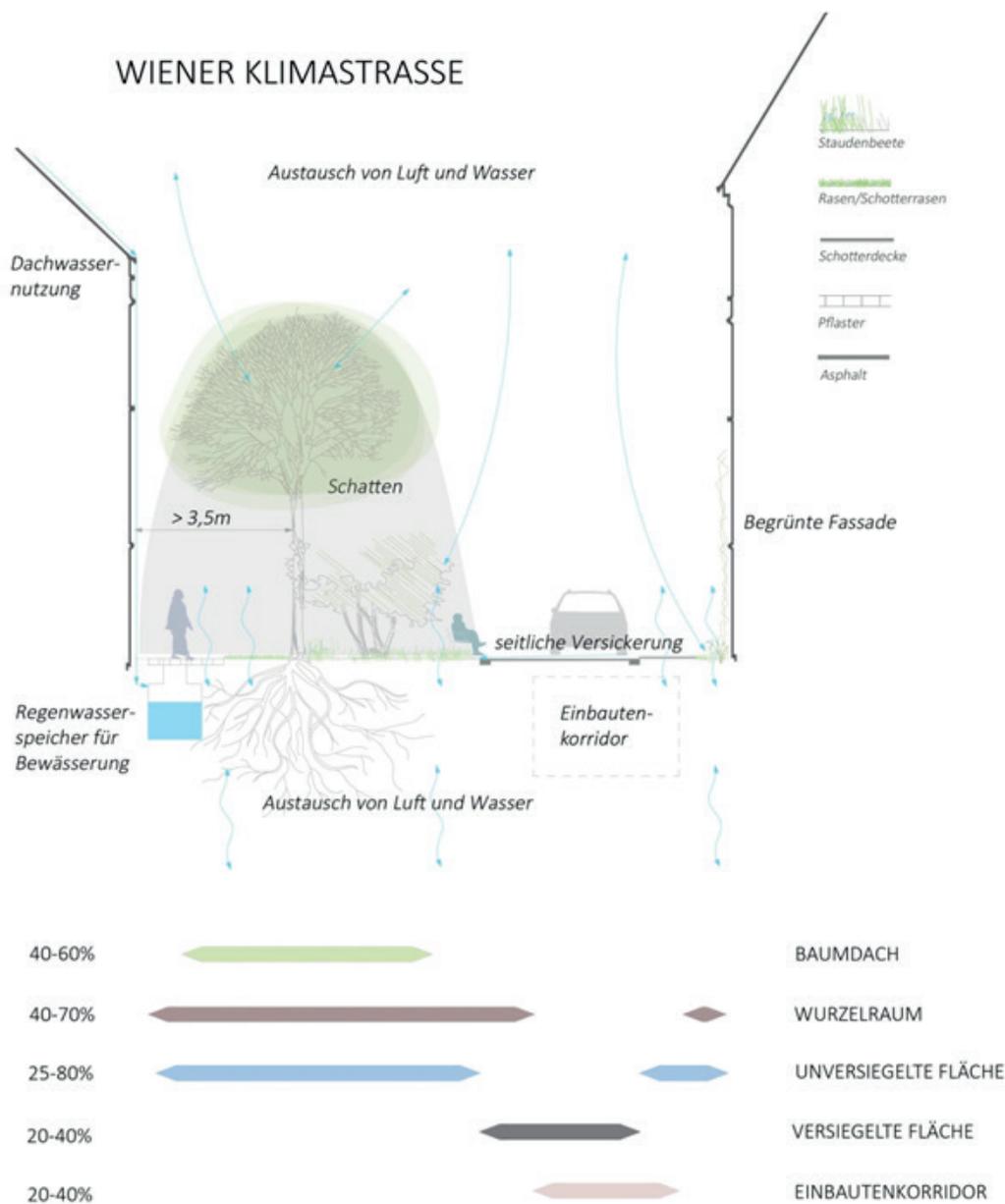


Abb. 14: Aus Staller et. al 2022, Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum

In der Folge werden Beispiele für unterschiedliche Straßentypen und schrittweise Umsetzungsmöglichkeiten skizziert.

Schrittweiser Umbau von Grätzlstraßen

Die vorgeschlagenen Strategien bauen darauf auf, dass die Wiener Straßenräume ca. alle 30 Jahre erneuert werden. Im Zuge dieses Erneuerungszyklus ist es möglich die Straßenfreiräume klimafit umzubauen. Der Umbau der aktuellen Straßenquerschnitte zu begrünten kühlen Straßen mit Aufenthaltsqualität ist trotzdem eine große Herausforderung für die Budgets der Bezirke und der Gesamtstadt. Grätzlstraßen können in Stufen zuerst als Teilausbau und später ergänzt im Vollausbau umgebaut

werden. Dort wo Einbauten Baumpflanzungen auf einer Straßenseite zulassen kann mit dem Umbau von „halben Straßenquerschnitten“ begonnen, für durchgängige Baumstreifen entsiegelt und Baumreihen mit Kronenschluss angelegt werden. So entsteht ein kühler Weg auf einer Straßenseite und die Bäume können sich besser entwickeln, als wenn sie einzeln in der Hitze der Asphaltstraße stehen. So kann auch eine schrittweise Stellplatzreduktion umgesetzt werden. Da die Erfahrung mit der Einbautensituation in Wien zeigt, dass Baumstandorte oft leichter in relativer Straßenmitte umzusetzen sind, kann auch ein Verschwenken der Fahrbahn sinnvoll sein. Dort haben auch großkronige und klimawirksamere Bäume besser Platz.

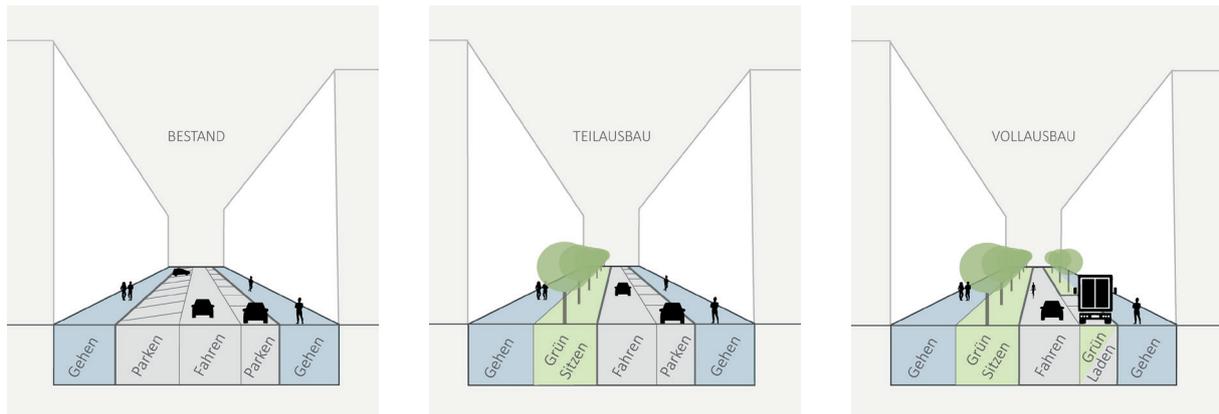


Abb. 15: Schema -Schrittweiser Umbau von Grätzlstraßen

Begrünte Klimastraße

Längerfristiges Ziel ist es, in jedem Grätzl einen wirklich begrünten kühlen Weg zu haben. „Die begrünte Klimastraße“ bringt einen neuen Straßentyp in die Stadt, der ein Maximum an wasser- und luftdurchlässiger und beplanter Oberfläche umsetzt und einen hohen Grad an Kühle an heißen Sommertagen gewährleistet.

Die versiegelte, befahrbare Fläche kann auf ein Minimum von 3,5 Metern beschränkt werden, hier ist die langsame Zufahrt für berechnigte Anrainer*innen, Einsatzfahrzeuge, etc. und das Fahren mit dem Rad möglich. Die Fortbewegung in dieser Straße findet hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt. Die begrünten und unversiegelten Flächen nehmen einen Großteil des Querschnittes ein.

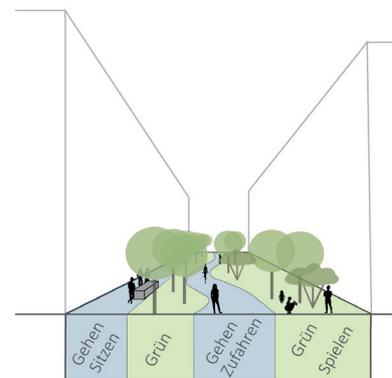


Abb. 16: Schema -Begrünte Klimastraße

Dieser Straßentyp ist besonders für Nebengassen mit hauptsächlich Wohnnutzung, wenig Einfahrten und Gewerbe mit schmalen bis breiten Querschnitten geeignet. Die Durchfahrt kann hier auch verschwenkt geführt werden, um den parkartigen Charakter zu unterstützen. Grünflächen können teilweise bis zur Fassade reichen, ein breiter Haupt- und Fahrweg ist auch zum Zufußgehen da. Als Verkehrsregelungen kommen z.B. die Wohnstraße oder die Fußgängerzone in Frage. Die Verkehrsorganisation der angrenzenden Straßen sollte Querungen der begrünten

Klimastraße für den motorisierten Verkehr auf möglichst wenige Punkte reduzieren. Dieser Straßentyp kann abschnittsweise in der gesamten Breite umgesetzt werden, es kann schrittweise mit einzelnen Grätzlparks im Straßenraum begonnen werden.

Urbane Klimastraße

In Straßen mit Bildungseinrichtungen und mehr Infrastruktur bietet die urbane Klimastraße viel wasser- und luftdurchlässige bepflanzte Fläche, um viel Kühle an heißen Tagen zu gewährleisten aber auch viel Platz für Spiel und Aufenthalt. Die wenig befahrbare und versiegelte Fläche dient der Zufahrt von Anrainer*innen und anderen Berechtigten sowie dem Radfahren. Weitere befestigte Flächen vor angrenzenden öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen werden möglichst teildurchlässig befestigt. Der Verkehr findet Großteils zu Fuß oder langsam fahrend mit dem Rad statt. Die Grünflächen mit Stauden und Bäumen nehmen mehr als die Hälfte des Querschnittes ein und kühlen den Straßenraum. Es gibt Aufenthaltsangebote für Begegnung, Spiel, Rasten und Platz für Gastronomie und Verkauf.

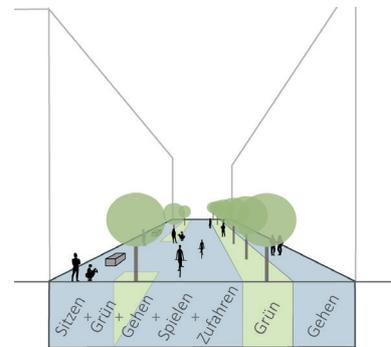


Abb. 17: Schema - Urbane Klimastraße

Dieser Straßentyp kommt eher abschnittsweise zum Einsatz und schafft kleine platzartige Situationen im Straßennetz. Er eignet sich besonders für Straßenabschnitte vor Bildungseinrichtungen oder anderen öffentlichen Institutionen und bringt Aufenthaltsqualität als Treffpunkt und Spielort in jedes Grätzl. Auch Gastronomie und einzelne Geschäfte bzw. Marktstände oder Radreparaturplätze sind möglich. Die urbane Klimastraße ist in schmalen und breiteren Querschnitten umsetzbar, die Durchfahrtsmöglichkeit kann auch verschwenkt geführt werden, um den Charakter einer Straße aufzulösen. Als Verkehrsregelung kommen z. B. eine Begegnungszone, eine Wohnstraße oder eine Fußgängerzone in Frage, Stellplätze für Dauerparken sollten hier möglichst vermieden werden.

Klimaboulevard

An wichtigen Geschäftsstraßen können schattige Boulevards mit viel Aufenthaltsqualität und Vorrang für den öffentlichen Verkehr entstehen. Der Klimaboulevard ist eine Straße mit rund einem Drittel unversiegelter Fläche und einem breiten Baumdach durch eine Allee. Breite Fußgänger*innenbereiche begleiten die belebten Erdgeschoßzonen mit viel Infrastruktur. Hier gibt es Angebote für Aufenthalt, urbanes, wegbegleitendes Spiel, Gastronomie und Handel unter dem kühlenden Baumdach. Öffentliche Verkehrsmittel und Radverkehr erschließen die Straße, Lieferverkehr ist in

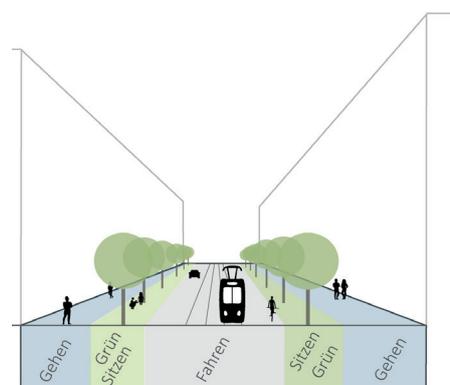


Abb. 18: Schema - Klimaboulevard

Zusammenhang mit den Erdgeschoßnutzungen möglich, Lieferparkplätze können in den Seitengassen Platz finden, manchmal auch in der Straße.

Dieser Straßentyp eignet sich besonders für Geschäftsstraßen ab einer Gesamtbreite von 19 m mit Infrastruktur im Erdgeschoß und Straßen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Verkehrslösung bevorrangt das Zufußgehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr. Um eine möglichst ungestörte Querung von Seitengassen zu gewährleisten, sind die Gehsteige entlang des Klimaboulevards erhöht durchgezogen.

Wichtige strategische Ziele für Klimawandelanpassung in Penzing sind:

- Entsiegelung von Straßenfreiräumen und anderen Grundstücken
- Durchgehender Baumschatten für kühle Fußwege
- Erhaltung der Kaltluftströme
- Wasserelemente und Trinkwasser
- Schaffung grüner, kühler Fußwege und Aufenthaltsorte als Motor für die Mobilitätswende



Abb. 19: Durchgehende Baumstreifen bieten kühle schattige Wege

4.5. Bewusstseinsbildung und Partizipation

Für die Transformation zur fußverkehrsfreundlichen und klimaresilienten Stadt ist eine Zusammenarbeit mit möglichst vielen Menschen im Stadtteil von zentraler Bedeutung. Denn zur Umsetzung braucht es eine andere Verteilung des öffentlichen Raumes, dazu sind auch Änderungen im Mobilitätsverhalten und im alltäglichen Leben wichtig, damit das Zufußgehen für alle Altersgruppen einfach und attraktiv wird. Über die gemeinsame Entwicklung der Straßen, Parkplätze und Plätze zu fußgänger*innenfreundlichen und lebenswerten Freiräumen können die Menschen von Penzing ihre Ideen, Ansprüche und Träume einbringen. Dadurch wird auch die Identifikation mit dem Bezirk und den Nachbarschaften gestärkt. Partizipation hat auch das Potential, dass neue, innovative Vorschläge der Bürger*innen entstehen, die den Pool an Ideen und Strategien erweitern. Eine breite Einbeziehung der Bevölkerung kann durch einen Mix an unterschiedlichen Partizipationsangeboten

unterstützt werden. Partizipation kann z. B. über digitale Plattformen erfolgen, über ein partizipatives Budget, über Stadtteilmanagement, über Kinder- und Jugendparlamente, über Trainings für aktive Mobilitätsformen. Konflikte sind dabei Teil des Prozesses und es ist wichtig sie ernst zu nehmen und offen zu diskutieren. Ein Schwerpunkt von Beteiligung im 14. Bezirk ist die Arbeit mit der Jugend, für zukunftsfähige Mobilitätslösungen ist die Mitsprache der jungen Generation besonders wichtig.

Um die Bedeutung eines partizipativen öffentlichen Raumes erlebbar zu machen, ist die Bewerbung und Förderung von Grätzeloasen wichtig, so kommen Menschen aus der Nachbarschaft ins Gespräch und beleben und begrünen den Straßenraum gemeinsam.

Für fußläufige Schulwege können auch Mitmachprojekte wie der Pedibus initiiert werden. Kinder werden als Gruppe von einer Aufsichtsperson zur Schule gebracht (vgl. <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/angeboteberatung/pedibus.html>).

Um dem Klimawandel auch in Stadtrandgebieten zu begegnen ist Bewusstseinsbildung für Themen wie Carsharing incl. Bewerbung und Einführungsaktionen zu vorhandene Angebote (wie z. B. WienMobil Auto) sowie die Problematik von Bodenversiegelung in Privatgärten wichtig.

Eine gute Grundlage für Partizipation ist das Praxisbuchs Partizipation der Stadt Wien (Arbter 2012). Darüber hinaus bildet die gute Koordination von Vertreter*innen der Stadt und des Bezirkes mit mit lokalen Expert*innen zum öffentlichen Raum (z. B. Kinder- und Jugendarbeit, mobile soziale Arbeit) eine wichtige Basis für die Partizipationsprozesse.

Die Umsetzung der im Masterplan Gehen vorgeschlagenen Maßnahmen wird über Kommunikationsarbeit begleitet, größere Projekte werden in Beteiligungsprozessen mit den Menschen entwickelt. Darüber hinaus plant der Bezirk bewusstseinsbildende Maßnahmen für eine breit getragene Transformation des öffentlichen Raumes.

Wichtige strategische Ziele für Partizipation sind:

- Beteiligung der Bevölkerung bei der Gestaltung von neuen klimagerechten Straßen und Plätzen
- Bewusstseinsbildung für eine Mobilitätswende
- Bewusstseinsbildung für die Bedeutung von unversiegeltem Boden und notwendige Entsiegelungsmaßnahmen
- Förderung von Mitmachprojekten wie Grätzloasen, Gehcafés, Pedibus, etc.

5. Straßenindex

Der Straßenindex soll im Zuge einer Neuplanung bzw. Evaluierung und bei notwendigen Sanierungsmaßnahmen eine Übersicht geben, an welchem Ort im Bezirk welche Maßnahme(n) vorgeschlagen/empfohlen werden. Der Index hat eine ergänzende Funktion und bildet die in Kapitel 6 beschriebenen Maßnahmenvorschläge übersichtlich ab.



Abb. 20: Grätzleinteilung in Penzing

Adresse	Maßnahme	Grätzl
Achtundvierziger Platz/ Donhartgasse	fußgängerfreundliche Platzgestaltung mit angehobenem Fahrbahnniveau, Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten, sowie wegbegleitendes Spiel vorsehen	Unter- Baumgarten
Albert Schweitzer Gasse	Hitzeinsel durch Baumpflanzungen verbessern	Auhof
Alois Czedik Gasse	Wohnstraße einrichten	Weidlingau
Ameisgasse	Mikrofreiraum in der Sackgasse unterhalb der Treppe schaffen; Bank mit Ausblick oberhalb der Treppe. Längerfristig Errichtung eines Aufzugs prüfen	Alt-Penzing
Ameisgasse/Felbigergasse	Mikrofreiraum schaffen, Querungsmöglichkeit und Übersicht zum Matznerpark verbessern	Matzner Viertel

Amortgasse	Mikrofreiraum vor dem Parkeingang Zatzka-Park schaffen, Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum schaffen	Matznerviertel
Anzengruberstraße	Mikrofreiraum schaffen	
Astgasse	autofreien Schulvorbereich gestalten	Alt-Penzing
Badgasse	Fußläufige Anbindung ans Auhofcenter verbessern, Mikrofreiraum bei Bushaltestelle schaffen	Weidlingau
Bahnstraße	Station Hadersdorf, Hitzeinsel an der Nordseite kühlen, Baumpflanzungen, Entsiegelung Schaffung Mikrofreiraum	Hadersdorf
Baumgartenstraße	Lineare Strukturverbesserung durch Weiterführung der Baumreihe, sowie Verkehrsberuhigung und Zebrastreifen für höhere Sicherheit, barrierefreie Gehsteige schaffen	Ober-Baumgarten
Beckmanngasse	Bäume wenn möglich und Sitzmöglichkeiten schaffen	Neu-Penzing
Bekehrtytraße	Gehsteig zumindest einseitig verbreitern als Zugang zum Wald	Hadersdorf
Bensasteig	ausreichende Gehsteigbreiten oder Anhebung der Fahrbahn, Sitzmöglichkeiten im Straßenraum	Ober-Baumgarten
Bezirksvorstellung Hütteldorfer Straße	Öffnung der Vorplatzes des Bezirksvorstellung als urbanen Grätzelpfad an der Einkaufsstraße mit Sitzmöglichkeiten und Treffpunktqualitäten	Unter-Baumgarten
Bierhäuselberggasse	Mikrofreiraum und Friedhofeingang schaffen	Hütteldorf
Breitenseer Anger	autofreien Schulvorbereich unter Auflassung der Nebenfahrbahn	
Breitenseer Anger	Bereich zwischen Muthsamgasse und Kirche zu urbanem Platz umgestalten, westlichen Bereich grün belassen, zeitgemäße Bepflanzung, Blickverbindungen herstellen und erhalten	Breitensee
Breitenseer Straße	Beschränkung der Geschwindigkeit, um Fußgängerquerungen zu erleichtern	Breitensee
Breitenseer Straße/Marnogasse	Möglichkeit für Baumpflanzungen prüfen und Mikrofreiraum schaffen	Breitensee
Bujattigasse	Verkehrsberuhigung mit Zugang zum Wasser	Hütteldorf
Cervantesgasse	Mikrofreiraum zwischen Gründorf - und Sebastian-Kelchgasse schaffen, Schrägparker vom Gehsteig entfernen	Neu-Penzing
Cumberlandstraße	Durchgangsbreite verbessern zu Lasten des Parkens am Gehsteig	Alt-Penzing

Cumberlandstraße /Beckmannngasse	Mikrofreiraum mit Sitzmöglichkeit schaffen	Alt-Penzing
Cumberlandstraße /Hadikgasse	Fußläufige/Rad-Verbindung zum Wienfluss (offizieller Abgang, Querungshilfe Hadikgasse, Cumberlandstraße zw. Hadikgasse und Zehetnergasse für FußgängerInnen und RadfahrerInnen aufwerten)	Alt-Penzing
Dampierrestraße	Mikrofreiraum mit Sitzgelgenheit, Bepflanzung schaffen	Breitensee
Deutschordenstraße zwischen Cossmannngasse und Linzerstraße	Anlegen eines Fuß- und Radweges als Teil des Begrünten Wegenetzes	Ober-Baumgarten
Diesterweggasse	Mikrofreiraum und neuer Bahnhofsvorplatz vor der Unterführung in den Sackgassen auf beiden Seiten der Bahn, Verbesserung Zugang zum Bahnsteig stadteinwärts, Schiebemöglichkeit für Fahrräder durch Unterführung oder Beschilderung für Ersatzroute	Alt-Penzing
Drechslergasse	Mikrofreiräume an Kreuzungen Cervantesgasse, Märzstraße und Goldschlagstraße schaffen, Abfallsammelstellen anders anordnen, übergeordnete Fuß- und Radwegeverbindung von der Kendler-, bis zur Linzer Straße schaffen	Neu-Penzing
Dreyhausenstraße	lineare Strukturverbesserung möglichst durch Bäume und Sitzmöglichkeiten	Matznerviertel
Einfahrtstraße/ Anzbachgasse	Mikrofreiraum schaffen	
Einwanggasse	Gehsteig nach Möglichkeit verbreitern, Beläge verbessern	Alt-Penzing
Einwanggasse	Mikrofreiraum bei Unterführung schaffen, Blickverbindung zur Kirche öffnen	Matznerviertel
Einwanggasse Unterführung	Blickverbindung zur und gestalterische Miteinbeziehung der Unterführung, Blickverbindung zum Abgang auf der anderen Bahnseite schaffen	Alt-Penzing
Einwanggasse/ Eduard-Gurk-Park/ Cumberlandstraße	Schaffen eines zumindest temporär nutzbaren Kirchenvorplatzes in der Cumberlandstraße, Gestalterische Fassung des gesamten Platzes, Blickverbindung zwischen beiden Abgängen zur Unterführung ermöglichen	Alt-Penzing

Erich-Auer-Park	Verbesserung der Wegeführung und Ausstattung mit zusätzlichen Nutzungsangeboten z.B. zum wegbegleitenden Spiel, Vergrößerung der Fläche durch Anbindung an einen der Baublöcke, Aufgreifen des Themas Wasser (Ameisbach)	Matznerviertel
Feilplatz	Umgestaltung zu einem Grätzelpfad mit Aufenthaltsqualitäten	Breitensee
Felbigergasse	Ausgestaltung als Fuß- und Radwegeverbindung mit Radfahranlagen, Erweiterung der Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereiche, Aufenthalts- und Spielangebote, Möglichkeit für Baumpflanzungen prüfen	Unter-Baumgarten
Felbigergasse 81 (Pensionistenwohnhaus Klimt)	Mikrofreiraum mit barrierefreien Sitzmöbeln und Baumpflanzung ausweiten	Unter-Baumgarten
Felbigergasse 87	autofreien Schulvorbreich gestalten	Baumgarten
Felbigergasse/Linzer Straße	Durchgang von der Felbigergasse zur Linzer Straße öffnen	Unter-Baumgarten
Fenzlgasse	Ergänzung von Baumpflanzungen prüfen	Neu-Penzing
Fenzlgasse/Lenneisgasse	Mikrofreiraum schaffen	Matznerviertel
Flötzersteig/Donhartgasse	Zur bestehenden Bank einen Baum ergänzen	Unter-Baumgarten
Flötzersteig 133	Mikrofreiraum mit Sitzgelegenheiten schaffen	Unter-Baumgarten
Flötzersteig 237	Mikrofreiraum schaffen	Ober-Baumgarten
Flötzersteig/Ameisbachzeile bis Tinterstraße	Radweg weiter führen	Unter-Baumgarten
Flötzersteig/Ernst-Bergmann-Gasse bis Linzer Straße	Zumindest einseitig Gehsteig verbreitern, FußgängerInnen mittels Pflanztrögen gegen Fahrbahn abschirmen	Ober-Baumgarten
Freyenthurm-gasse	Gehsteige verbreitern und vervollständigen	Hütteldorf
Freyenthurm-gasse/Hüttelbergstraße	Statt Abfallsammelstelle Mikrofreiraum mit Sitzgelegenheit schaffen	Hütteldorf
Friedhof Baumgarten	Ergänzung von Sitzgelegenheiten, Tisch-Bank-Kombinationen	Unter-Baumgarten
Friedhof Penzing	Durchgang Richtung Norden ermöglichen	Matznerviertel
Fünkhgasse	Lineare Strukturverbesserung durch Baumpflanzung prüfen	Unter-Baumgarten

Fußgängerzone Felbigergasse	Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch zeitgemäße Bepflanzung, Erneuerung der Sitzgelegenheiten, Ergänzung durch barrierefreie Sitzmöbel und wegbegleitendes Spiel	Unter-Baumgarten
Genossenschaftsstraße	Fußweg durch EPK-Fläche legen, als Teil des begrünten Wegenetzes, Mikrofreiraum mit Aufenthaltsangebot schaffen	Wolfersberg
Gewerbegebiet Auhof	Johann-Schorsch-Gasse, Jacobsgasse, Zimbaggasse, Scheringgasse durch Baumpflanzungen verbessern	Auhof
Goldschlagstraße	Fortsetzung der Radstraße aus dem 15. Bezirk bis zum Matznerpark, lineare Strukturverbesserung durch Bäume wo möglich und Sitzmöglichkeiten	Neu-Penzing und Matzner Viertel
Goldschlagstraße/Gurkgasse	Gehsteigbelag verbessern	Neu-Penzing
Goldschlagstraße/Reinlgasse	Überstand querparkender Fahrzeuge am Gehsteig reduzieren	Neu-Penzing
Gottfried-Alber-Gasse/Altebergerstraße	Mikrofreiraum mit Baum und Sitzgelegenheiten schaffen	Breitensee
Gottfried-Alber-Gasse/Tiefendorfergasse	Mikrofreiraum schaffen	Breitensee
Grünanlage Isbarygasse	Mit attraktiverer Bepflanzung/Bäumen, Sitzgelegenheiten (z.B. Podeste) in Wiese ergänzen, extensive Blumenwiese, kleinräumiges Spiel	Hütteldorf
Gründorfstraße	Bäume wenn möglich und Sitzmöglichkeiten schaffen	Neu-Penzing
Gruschaplatz	Gestaltung als Grätzelpfad unter Einbeziehung des Schulvorplatzes mit Aufenthaltsmöglichkeiten und als informeller Treffpunkt	Ober-Baumgarten
Gurkgasse	Bäume wenn möglich und Sitzmöglichkeiten schaffen	Neu-Penzing
H.-C.-Artemann-Park	Neugestaltung der Anlage mit Wasserspiel und mehr Schaukeln unter Einbeziehung des angrenzenden Straßenraums	Breitensee
Hackinger Straße 26 (Möbelhaus)	Mikrofreiraum mit Sitzgelegenheit schaffen, Kreisverkehr für ein besseres Klima begrünen	Viertel Hadikgasse
Hadersdorfer Friedhof	Durchgang durch den Friedhof bis zur EPK-Fläche am Kolonieweg, Grünfläche ausgestalten, Bäume pflanzen, Aufenthaltsangebote.	Hadersdorf
Hadikgasse/Badhaussteg	Baumreihe ergänzen	Alt-Penzing

Hadikgasse/Deutschordenstraße St.Veiterbrücke, Preindlsteg	Pflanztröge als Abschirmung zur Fahrbahn aufstellen, Mikrofreiraum beim Preidlsteg	Viertel Hadikgasse
Hans Muhr Promenade/Kolonieweg	Durchgang über EPK-Fläche von der Hans Muhr Promenade zu Kolonieweg und Zugang S-Bahn Station Wolf in der Au	Hadersdorf
Hauptstraße 70-72	Schulvorplatz gestalten, Querungssicherheit verbessern	Weidlingau
Hauptstraße zwischen Bahnstraße und Stadtgrenze	Gehsteigverbreiterung z.B. zulasten der mittleren Sperrfläche, Radinfrastruktur schaffen, Baumpflanzungen, Wartebereich Bushaltestellen verbessern	Weidlingau
Hauptstraße/Herz-manskystraße	Wartebereich mit Beschattung ausstatten, Mikrofreiraum vergrößern	Weidlingau
Hauptstraße/ Kolonierweg	Mikrofreiraum schaffen	
Heinrich-Collin-Straße 3C	Mikrofreiraum mit Sitzgelegenheit schaffen ev. durch Auflassen der Fahrbahn an kleinen Park anbinden	Unter-Baumgarten
Heinrich-Collin-Straße/Scherfweg	Mikrofreiraum mit barrierefreien Sitzgelegenheiten schaffen	Unter-Baumgarten
Heinrich-Collin-Straße/Staargasse	Mikrofreiraum schaffen	Unter-Baumgarten
Heinz-Conrads-Park	Barrierefreier Ausbau des Weges ins angrenzende Grätzel; Attraktivierung des Zugangs von der Bahnbrücke, ev. Einbeziehung der Beckergussfläche für barrierefreien Zugang	Alt-Penzing
Herschmannweg	ausreichende Gehsteigbreiten oder Anhebung der Fahrbahn, Sitzmöglichkeiten im Straßenraum	Unter-Baumgarten
Hochsatzengasse/ Linzer Straße bis Hellmesbergergasse	Lineare Strukturverbesserung durch Baumpflanzungen und Verkehrsberuhigung für höhere Sicherheit am Gehsteig, Verbesserung des südöstlichen Eingangs des Casino-Baumgarten-Parks durch eine Querungsverbesserung über die Hochsatzengasse, Schulvorbereich gestalten	Ober-Baumgarten
Hofjägerstraße/ Mühlberggasse	Mikrofreiraum schaffen	Auhof
Holzhausenplatz	Fußläufige Anbindung des Gewerbegebietes südlich	Auhof

Hüttelbergstraße	Gehsteige vor Schulen und Kindergärten verbreitern, Baumscheiben/Grünstreifen, betretbar gestalten, mit Sitzmöglichkeiten versehen, lineare Strukturverbesserung durch Sitzmöglichkeiten und Verkehrsberuhigung	Hütteldorf
Hüttelbergstraße/ Kerbelgasse	Mikrofreiraum schaffen	
Hütteldorf Kirche	Öffnung des Karl Terkal Parks zur Kirche und Schaffung eines öffentlich zugänglichen Durchgangs zu Schule	Hütteldorf
Hütteldorfer Friedhof	Schaffung einer Ost-West-Verbindung über den Friedhof durch Schaffung eines Eingangs an der Bierhäuselbergstraße und eines Zugangs über die östlich angrenzende Wohnhausanlage der Gemeinde über die sowohl der Mondweg als auch die Linzerstraße erreichbar sind. Verlängerung der Öffnungszeiten im Winter und Anbringen einer Beleuchtung, damit der Friedhof als Schulweg genutzt werden kann. Anlegen von Sitzplätzen um den Friedhof als Naherholungsort attraktiver zu machen.	Hütteldorf
Hütteldorfer Straße	Sitzmöglichkeiten an der Einkaufsstraße schaffen	Neu-Penzing
Hütteldorfer Straße 229-331	Mikrofreiraum schaffen	Unter- Baumgarten
Hütteldorfer Straße 257C	Schmalen Gehsteig durch betretbare Baumscheiben verbreitern	Unter- Baumgarten
Hütteldorfer Straße/ Gußenleite- gasse bis Lützowgasse	Lineare Strukturverbesserung schaffen durch Aufenthaltsmöglichkeiten und weg- begleitendes Spiel	Unter- Baumgarten
Hütteldorfer Straße/ Waid- hausenstraße bis Hochsatzengasse	Bepflanzung zeitgemäß adaptieren, Querungsverbesserungen über Fahrbahn prüfen	Ober- Baumgarten
Hütteldorfer Straße/Schanzstra- ße und Kienmayer- gasse	Mikrofreiräume an den Ecken für Kurzaufenthalt an der Einkaufsstraße verbessern, Sitzen, Begrünung	Breitensee
Hüttergasse	als grüne Achse weiter verbessern, Parkplätze reduzieren zugunsten Wegbreite für Fußgänger*innen, Baumpflanzungen, Mikrofreiraum am Weg schaffen	Hadersdorf
Ignaz-Prilisauer- Weg	Sitzmöglichkeiten	Hütteldorf

Josef Palme Platz	Querungssicherheit verbessern, Gehsteigverbreiterung, Bezirksentree als Treffpunkt schaffen	Weidlingau
Jupiterweg	Durchgang durch Kleingartenanlage schaffen	
Karlingergasse	Gehsteigverbreiterung für mehr Qualität für FußgängerInnen	Alt-Penzing
Karl-Terkal-Park	Öffnung zur Linzer Straße und zum angrenzenden Kirchhof, niederschwellige Ausstattung für kurzzeitiges Spiel ergänzen	Hütteldorf
Kefergasse	Ausgestaltung als barrierefreie, fußläufige Verbindung und zum Aufenthalt gestalten	Ober-Baumgarten
Kefergasse/ Hackinger Straße	Barrierefreie Verbindung/taktiler Leitsystem zur U-Bahnstation Ober St. Veit optimieren, Mikrofreiraum mit Sitzgelegenheit und Beschattung bei Unterführung schaffen	Viertel Hadikgasse
Keißergasse/ Deutschordenstraße	Stärkung der fußläufigen Verbindung vom Bahnhof Hütteldorf zum Schulcampus durch attraktive Gestaltung für FußgängerInnen mit breiten Gehsteigen, Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum schaffen, sichere Querungshilfen gestalten	Hütteldorf
Keißergasse/ Rettichgasse bis Bergmillergasse	"Attraktive Gestaltung für FußgängerInnen mit breiten Gehsteigen und Baumreihe, Übersichtlicher Zugang zum Wienfluß"	Hütteldorf
Kendlerstraße 34	Mikrofreiraum mit Sitzgelegenheit, Bepflanzung schaffen	Breitensee
Kienmayergasse	Baumpflanzungen im Straßenraum ergänzen, Schulvorbereich autofrei gestalten	Breitensee
Kinkplatz/ Ernst-Bergmann-Gasse	Statt Parkplatz fußgängerfreundliche Platzgestaltung mit Baumpflanzungen, Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten und wegbegleitendem Spiel vorsehen, Gehsteigbreiten optimieren	Ober-Baumgarten
Kolonieweg	Mikrofreiraum schaffen	
Körner-Kaserne	Durchlässige Durchwegung vom Jutta Steier Park zur Hütteldorfer Straße gewährleisten	Breitensee
Laurentiusplatz	Anbindung des Platzes an die Fassade im Osten, Umgestaltung der Fahrbahn in einen Fußgehbereich als Teil des Begrünten Wegenetzes	Breitensee
Leegasse/ Weinzierlgasse	Mikrofreiraum schaffen	Alt-Penzing
Lenneisgasse	Fußgängerbereich schaffen, für Autoverkehr sperren	Matzner Viertel

Leon-Askin-Platz	Gesamtkonzept für eine Umgestaltung zu einem Treffpunkt und Aufenthaltsraum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, Hundezone, Baumkonzept	Ober-Baumgarten
Lindheimgasse	Durchgang zur Linzerstraße schaffen	Hütteldorf
Linzer Straße 297 (Casino-Baumgarten)	Mikrofreiräume als Vorplatz für Casino Baumgarten und Schule schaffen	Ober-Baumgarten
Linzer Straße 348 - Minorgasse 78 - Flötzersteig	fußläufige Verbindung durch Wohnhausanlagen öffnen	Ober-Baumgarten
Linzer Straße 387	Mikrofreiraum schaffen, Baum/Bepflanzung	Hütteldorf
Linzer Straße 454	Mikrofreiraum schaffen	Hütteldorf
Linzer Straße 457	Querungshilfe zum Fußweg zur Kapelle und Durchgang zur Lindheimgasse schaffen als Teil des Begrüneten Wegenetzes	Hütteldorf
Linzer Straße bei Otto-Wagner-Brücke/Amortgasse	Mikrofreiraum schaffen, Parkordnung effizienter gestalten, Begrünung und Entsiegelung als Maßnahme gegen Überhitzung	Neu-Penzing
Linzer Straße im Matznerviertel	Platzpotential für Attraktivierung und Aufenthaltsangebote nutzen, Mikrofreiraum bei der Kreuzung Diesterweggasse schaffen, Abfallsammelstellen besser organisieren, Mikrofreiraum bei der Otto-Wagnerbrücke schaffen, Gehsteige Ecke Ameisgasse verbreitern, Ausblick zum Lainzer Tiergarten erhalten	Matznerviertel
Linzer Straße in Neu-Penzing	Sitzmöglichkeiten schaffen, z.B. Ecke Flachgasse, Baumscheiben auf Gehsteiginnenseite niveaugleich mit dem Gehsteig z.B. zwischen Flachgasse und Reingasse, Möglichkeit für Baumpflanzungen und/oder Gehsteigverbreiterung auf Südseite prüfen, Wartebereich bei Straßenbahnstation Johnstraße verbessern, kein Puffer zum Schwerverkehr, Wiederbepflanzung der Straßenbahnstationen	Neu-Penzing
Linzer Straße/ Bergmillergasse bis Bujattigasse	Gesamtheitliche Organisation und Gestaltung als Grätzelplatz unter Einbeziehung von Schule, Kirche, Karl-Terkal-Park, Haltebach	Hütteldorf
Linzer Straße/ Hamiltongasse	Mikrofreiraum schaffen, Baum/Bepflanzung	Hütteldorf
Linzer Straße/ Kefergasse	Mikrofreiraum als Vorplatz für Kindergarten	Ober-Baumgarten
Linzer Straße/ Moßbachergasse	Mikrofreiraum im Vorfeld der Wohnhausanlage schaffen	Unter-Baumgarten

Linzer Straße/ Schloßallee	Mikrofreiraum mit Sitzmöglichkeit und Begrünung als Entrée schaffen, extrem schmalen Gehsteig an der Ecke verbreitern	Neu-Penzing
Linzerstraße 232/ Gruschaplatz	Gestaltung eines neuen Schulvorbereiches durch Gehsteigverbreiterung	Baumgarten
Linzerstraße ab Halterbach	Lineare Strukturverbesserung für das Zufußgehen an verkehrsreichen Straßen	Hütteldorf
Lotte-Lenya-Platz	Urbanen Platz mit zeitgemäßer Gestaltung unter Einbeziehung der Heinrich Collin Straße schaffen: für temporären Aufenthalt beim Einkaufen und entlang der Alltagswege, während der Mittagspausen oder auch als informellen Treffpunkt	Matzner Viertel
Ludwigsgasse	Wohnstraße einrichten	Weidlingau
Lützowgasse	Lineare Strukturverbesserung schaffen durch Aufenthaltsmöglichkeiten und Baumpflanzungen	Unter-Baumgarten
Lützowgasse/ Ameisbachzeile	Mikrofreiraum mit schönem Rundumblick schaffen	Unter-Baumgarten
Marcusgasse	Grünfläche entlang des Fußweges für Aufenthalt und wegbegleitendes Spiel öffnen	Matzner Viertel
Maroltingergasse/ Josef-Weinheber- Platz	Mikrofreiraum schaffen	Breitensee
Märzstraße zw. Missindorfstraße und Matznergasse	lineare Strukturverbesserung wo möglich durch Bäume und Sitzmöglichkeiten, Mikrofreiraum Ecke Missindorfstraße	Matzner Viertel
Matznergasse	lineare Strukturverbesserung durch Bäume und Sitzmöglichkeiten, urbanes Vorfeld zum Matznerpark schaffen	Matzner Viertel
Mauerbachstraße	Mikrofreiraum vor Schloss Laudon schaffen	Hadersdorf
Mauerbachstraße	Anlegen einer Fuß- und Radwegeverbindung mit Sitzgelegenheiten zur Anbindung nach Vorderhainbach	Hainbach
Meiselstraße	Sträucher reduzieren bzw. durch kleinere ersetzen, Aufenthaltsmöglichkeiten und wegbegleitendes Spiel als Teil des Begrünten Wegenetzes, Fahrradstraße	Neu-Penzing
Meiselstraße	Schulvorbereich ausgestalten und entsiegeln als Treffpunkt und Aufenthaltsbereich am Begrünten Wegenetz	Neu-Penzing
Minorgasse	Lineare Strukturverbesserung durch Aufenthaltsmöglichkeiten und Mikrofreiräume mit schöner Aussicht	Ober-Baumgarten

Minorgasse/ Ernst-Bergmann- gasse	Abfallsammelstellen von Gehsteigen entfernen, Mikrofreiraum schaffen, Baumpflanzungen (Schatten) prüfen	Ober- Baumgarten
Missindorfstraße	Durchgangsbereite bei querparkenden Autos vergrößern	Matznerviertel
Mistplatz Auhof	Fußläufigen Zugang zum Mistplatz Auhof schaffen	Auhof
Mondweg	Querungssituation verbessern, Mindestgehsteigbreiten als Schulweg gewährleisten	Wolfersberg
Mondweg 73-83	autofreien Schulvorberiech gestalten	Wolfersberg
Moßbachergasse	Sitzgelegenheit schaffen	Unter- Baumgarten
Musikzugplatz	Grätzlplatz in Verbindung zum Schulvorbereich als Treffpunkt schaffen	Wolfersberg
Muthsamgasse	Schulvorbereich ausgestalten	Breitensee
Pachmanngasse/ Felbigergasse	Mikrofreiraum schaffen	Unter- Baumgarten
Parkanlage Eichbachgasse	Aufenthaltsangebote im Park schaffen, Mikrofreiraum	Knödelhütte
Parkanlage Guldengasse	Öffnung zum Straßenraum unter Einbeziehung des Gehsteigs, Nutzungsangebote am Weg z.B. wegbegleitendes Spiel	Ober- Baumgarten
Parkgasse	Fußgängerbrücke über Mauerbach und Durchgang durch Schloßpark Laudon zur Mauerbachgasse	Hadersdorf
Penzinger Straße 62-64	Mikrofreiraum schaffen, A1-Kasten besser einbinden	Alt-Penzing
Penzinger Straße 78	Öffentlichen Durchgang gewährleisten	Alt-Penzing
Penzinger Straße ab Diesterweggasse stadtauswärts	zusätzliche Bäume im Straßenraum wo möglich	Alt-Penzing
Plutoweg	Durchgang dur Kleingartenanlage schaffen	Wolfersberg
Rahmwiesenweg	Grünverbindung zu Parkanlage Eichbachgasse schaffen, Baumpflanzungen Sitzgelegenheiten, Mikrofreiraum beim Ochsenkopfweg schaffen	Knödelhütte
Reinlgasse	Vorplatz vor Kirche gestalterisch aufwerten	Neu-Penzing
Reinlgasse/ Märzstraße	Querungsverbesserung prüfen	Neu-Penzing
Reinlgasse/ Meiselstraße	Verbesserungsmaßnahmen für Querungssicherheit prüfen, ev. Zebrastreifen	Neu-Penzing

Rettichgasse	Durch Auflassen des Gehsteigparkens ausreichende Durchgangsbreiten schaffen, Ausweisung des Sackgassenabschnittes als Wohnstraße	Hütteldorf
Rosentalgasse	je nach Querschnittsbreite einseitigen Gehsteig schaffen auf Haupterschließung, Querungsverbesserung und Anbindung an den Dehnepark, Mikrofreiräume an Ecken von T-Kreuzungen schaffen	Hütteldorf
Salisstraße 2	Sitzgelegenheit vor Kindergarten schaffen	Unter-Baumgarten
Sambeckgasse	ausreichende Gehsteigbreiten, Sitzmöglichkeiten im Straßenraum, Abfallsammelstellen von Gehsteigen entfernen	Unter-Baumgarten
Samhaberplatz	Mikrofreiraum mit Baumpflanzung schaffen	Hütteldorf
Sanatoriumstraße	Hitze durch Baumpflanzungen reduzieren, Fahrbahnbreite reduzieren und Stellplatzanzahl prüfen in Bezug auf bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahme	Baumgarten
Sanatoriumstraße/ Heschweg	Gehsteig für sicheren Fußweg zur Busstation	Baumgarten
Schamborgasse	ausreichende Gehsteigbreiten oder Anhebung der Fahrbahn, Sitzmöglichkeiten im Straßenraum	Unter-Baumgarten
Schanzstraße	Mikrofreiräume im Straßenraum, Übergeordnete Grünverbindung schaffen	Breitensee
Schenkweg	ausreichende Gehsteigbreiten oder Anhebung der Fahrbahn, Sitzmöglichkeiten im Straßenraum	Ober-Baumgarten
Serravagasse	Mikrofreiraum mit Sitzmöglichkeit und Angebot für wegbegleitendes Spiel	Alt-Penzing
Siedlung Salzwiese	in breiten Straßenquerschnitten Gehsteigverbesserungen und Baumpflanzungen	Hadersdorf
Sophienalpenstraße	Anbringen einer Bodenmarkierung am Straßenrand als Gehbereich für Fußgänger*innen	Hainbach
Staufergasse/ Donhartgasse	ausreichende Gehsteigbreiten, Sitzmöglichkeiten im Straßenraum, Abfallsammelstellen vom Gehsteigen entfernen	Unter Baumgarten
Steinbruchstraße	Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen, Schulvorplatz gestalten	Breitensee
Tiefendorfergasse	Baumpflanzungen im Straßenraum ergänzen	Breitensee
Tinterstraße	Lineare Strukturverbesserung durch Verkehrsberuhigung, Ausbau der Fuß- und Radwege (Schulweg), Vorplatz zur Schule schaffen	Ober-Baumgarten

Ulmenstraße	Gehsteigverbreiterung entlang der Haupterschließung der Siedlung Kordon, Mikrofreiraum in EPK-Fläche schaffen	Kordon
Ulmenstraße/ Hüttelbergstraße	Mikrofreiraum in der Nähe der Spar-Filiale schaffen	Kordon
Unterreingasse	ausreichende Gehsteigbreiten, Sitzmöglichkeiten im Straßenraum, Abfallsammelstellen vom Gehsteigen entfernen	Unter-Baumgarten
Urbaner Sitzplatz Hütteldorfer Straße/Breitenseer Straße	Ausweitung bis zum Gehsteig Breitenseer Straße und Schaffung eines vergrößerten Platzes mit Aufenthaltsangebot für verschiedene Bevölkerungsgruppen	Neu-Penzing
Viktor Kutschera Platz	Aufenthaltsangebote als Grätzltreffpunkt schaffen	Wolfersberg
Vogtgasse	Lineare Strukturverbesserung durch Baumpflanzung prüfen	Unter-Baumgarten
Vorplatz Bahnhof Hütteldorf	Entrée mit zeitgemäßer, urbaner Platzgestaltung für temporären Aufenthalt an Transitwegen oder auch als informellen Treffpunkt schaffen	Hütteldorf
Vorplatz S-Bahnstation Breitensee/ Ludwig-Zatzka- Park	Urbanen Bezirksplatz an der Hütteldorfer Straße schaffen Drechslergasse unter Einbeziehung der Nebenfahrbahn an der Hütteldorferstraße und der ÖBB-Grünfläche an der Drechslergasse. Durchgang vom Bahnhof stadtauswärts breiter und übersichtlicher gestalten, Verbindung zwischen Stationsgebäude und Parkbereich an der Hütteldorferstraße unter Einbeziehung des Fahrbahnbereiches vor der Station neu gestalten	Matzner Viertel
Waidhausenpark Durchgang	Sickermulden bepflanzen; Wegbegleitendes Spiel + Sitzgelegenheit am Weg vorsehen	Unter-Baumgarten
Waidhausenstraße - Abtsbergengasse	fußläufigen Durchgang von Waidhausenstraße zur Abtsbergengasse schaffen	Ober-Baumgarten
Waidhausenstraße/ Hütteldorfer Straße bis Flötzersteig	Warenausräumungen minimieren um entsprechende Durchgangsbreiten am Gehsteig zu gewährleisten, Sitzmöglichkeiten, Radweg als Anbindung zum Flötzersteig/Grüne Stube	Ober-Baumgarten
Wienflussweg	Hochwassertaugliche Aufenthaltsmöglichkeiten und Spielangebote am Wasser schaffen; Zusätzliche Abgänge z.B. Badhaussteg schaffen zur besseren Nutzung als Freiraum für angrenzende Grätzl	Alt-Penzing, Hadikgasse
Wolfersberggasse/ Mondweg	Querungssituation verbessern, Mindestgehsteigbreiten als Schulweg gewährleisten.	Wolfersberg

Wolfersberggasse/ Saturnweg	Mikrofreiraum schaffen	Wolfersberg
Zehetnergasse	Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum schaffen z.B. Sitzbank	Unter- Baumgarten
Zehetnergasse/ Baumgarten Brücke	Ergänzen von Bäumen am südlichen Ende der Zehetnergasse, Abganges zum Wienfluss schaffen	Alt-Penzing
Zettelweg	Sitzgelegenheiten schaffen	Unter- Baumgarten

6. Literaturverzeichnis

Grundlagen:

- Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement (2023): <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-Aktionsprogramm-klimaaktiv-mobil-2023.pdf>
- Handbuch zur Erstellung eines lokalen Masterplans Gehen (2022): https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:89442838-5f37-4734-808c-2a590e0bfd0e/Handbuch_Gehen_2022.pdf

Arbter, Kerstin (2012) Praxisbuch Partizipation. Gemeinsam die Stadt entwickeln. Werkstattbericht Nr. 127, Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2015): GeHundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden. Wien. Von www.wienzufuss.at abgerufen.

Stadt Wien - MA 18 und MA 41 (2023): Freiraumnetz Wien - Fachkonzept Grün- und Freiraum, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/freiraumnetz/index.html> zuletzt abgerufen am 14.11.2023

Staller, Susanne. Studer, Heide (tilia) ; Szeiler, Michael. Terzik, Laurentius (con:sens) (2022): Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum. Vision Wiener Klimastraßen. Stadtpunkte Nr.39, AK Wien

tilia (2017) Entwicklungsplan öffentlicher Raum Penzing, im Auftrag der Stadt Wien - MA 19 und des 14. Bezirks.

Walk-space.at. (2013): Argumente und Fakten - Aktionstage „Gehen ist ein Genuss“ für FußgängerInnen. Wien. Der Österreichische Verein für Fußgängerinnen.