

Masterplan Gehen

Mariahilf

Fußverkehrskonzept für den 6. Wiener Gemeindebezirk

Bericht

Wien, Dezember 2023



**Masterplan Gehen Mariahilf
Fußverkehrskonzept für den 6. Wiener
Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 6. Bezirk

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

Bearbeitung durch:
Heide Studer
Marianna Kiner

November, 2023

Inhalt

1.	Einleitung	1
1.1.	Das Untersuchungsgebiet	2
1.2.	Methoden	3
2.	Zielsetzungen	4
2.1.	Ziele und Strategiepapiere	4
2.2.	Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen	5
2.3.	Inklusion und Diversität	6
3.	Steckbrief Mariahilf	7
3.1.	Flächen	7
3.2.	Soziodemografie	7
3.3.	Verkehr	11
4.	Bestandsanalyse	13
4.1.	Infrastrukturangebote und Umweltaspekte	13
4.2.	Typologie der Straßen und Wege	17
4.3.	Barrieren für den Fußverkehr	19
4.4.	Qualitäten und Defizite	21
5.	Räumliches und qualitatives Leitbild	24
6.	Handlungsfelder und Maßnahmen	26
6.1.	Handlungsfeld 1: Netz an begrünten und urbanen Fußwegen und Wohlfühloasen	28
6.2.	Handlungsfeld 2: Gefahrenstellen entschärfen	37
6.3.	Handlungsfeld 3: Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation	38
7.	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele	39
8.	Maßnahmenindex	40
8.1.	Handlungsfeld 1: Ein Netz an begrünten und urbanen Fußwegen und Wohlfühloasen	40
8.2.	Handlungsfeld 2: Gefahrenstellen entschärfen	47
9.	Literaturverzeichnis	49
10.	Abbildungsverzeichnis	51

Abkürzungsverzeichnis

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Ew	Einwohner*innen
Kfz	Kraftfahrzeug
LGBTIQ	Lesben, Schwule, Bisexuelle, Trans* und Inter*, Queer
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 Mariahilf zu verbessern, wird ein Masterplan Gehen Mariahilf gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen „Masterplan Gehen“ des BMK erstellt.

Im Rahmen des klimaaktiv Förderungsprogrammes werden Investitionen für eine gehfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raumes, bauliche, raum- und siedlungsplanerische sowie bewusstseinsbildende Aktivitäten, die zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen, vom BMK 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- 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.

1.1. Das Untersuchungsgebiet

Der 6. Bezirk – Mariahilf – gehört zu den sehr dicht bebauten Bezirken der Stadt. Er liegt nördlich des Wientals, grenzt an die Innenstadt und reicht bis zum Gürtel. Mariahilf ist aus mehreren außerhalb des mittelalterlichen Wien liegenden Dörfern entstanden und über die Jahrhunderte zu einem dichten innerstädtischen Stadtgebiet zusammengewachsen.

Die Grenzen zu den Nachbarbezirken sind mit Ausnahme der Grenze zum 7. Bezirk deutlich ausgeprägt:

- Stark befahrene Gürtelfahrbahnen und U-Bahntrasse im Westen zum 15. Bezirk
- Stark befahrene Straße des Getreidemarktes im Osten zum 1. Bezirk
- Stark befahrene Wienzeile mit Naschmarkt, Wienfluss und U-Bahn im Süden zum 4. und 5. Bezirk.
- Die Grenze an der Mariahilfer Straße ist fließend, die Südseite gehört zum 6., die Nordseite zum 7. Bezirk.

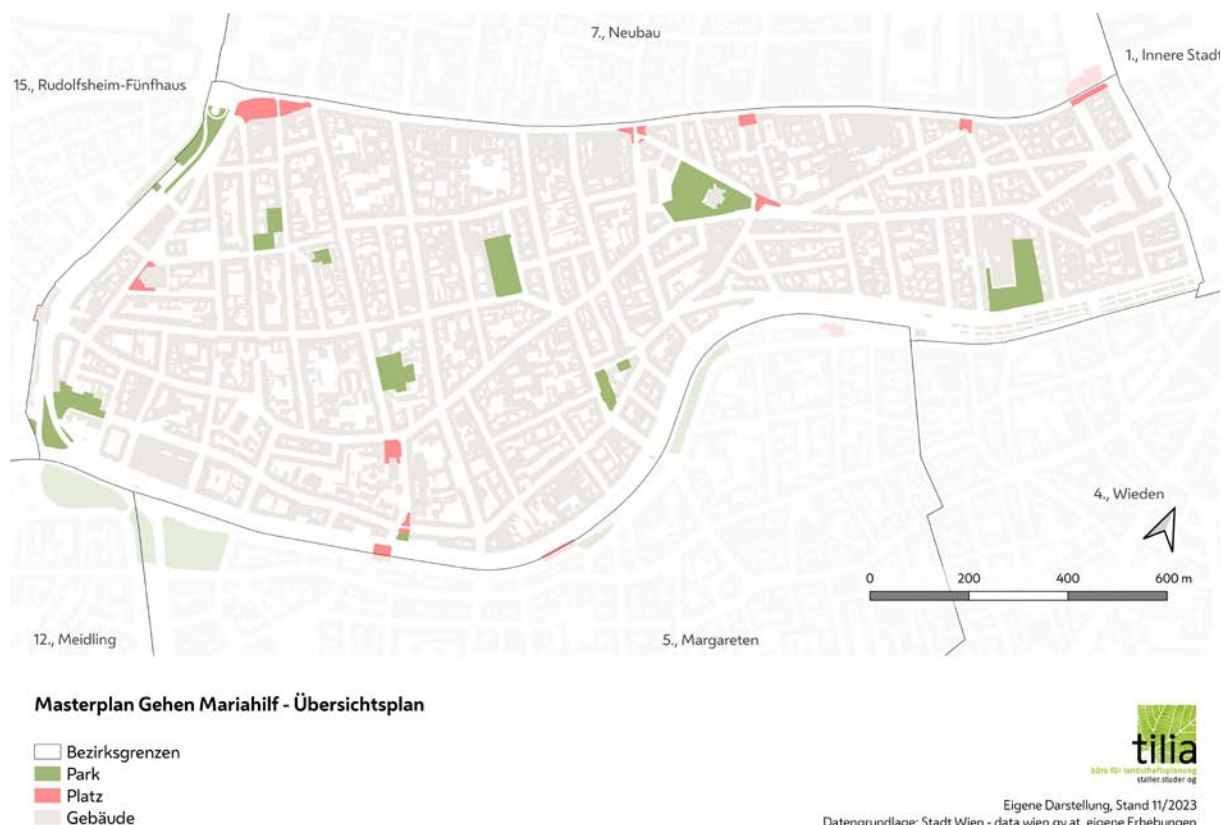


Abb. 1: Masterplan Gehen Mariahilf - Übersichtsplan

Der Bezirk ist zum Thema Fußverkehr auf unterschiedlichen Ebenen aktiv:

Auf strategischer Ebene werden gute Gehbedingungen und Wohlfühloasen am Weg bei den Bezirksgesundheitszielen und dem Leitbild Klimabeirat Mariahilf thematisiert. Mit der Erstellung des Masterplan Gehen Mariahilf knüpft der Bezirk an das Freiraumnetz der Stadt Wien an. Auch der 2022 wienweit beschlossene Hitzeaktionsplan beinhaltet Maßnahmen im öffentlichen Raum wie eine Karte mit kühlen Orten im Bezirk (drinnen und draußen) und Maßnahmen wie Schattenbankerl, mehr Trinkbrunnen und Coolspots. Hier ist Mariahilf mit dem Esterhazypark Vorreiter. Auch im 2023 fertiggestellten Entwicklungsplan öffentlicher Raum ist die Förderung von aktiver Mobilität ein zentrales Thema.

Auch eine Neugestaltung der öffentlichen Räume ist wichtig: Ein großes aktuelles Projekt des Bezirkes zum öffentlichen Raum ist das Bürgerbeteiligungsverfahren und die anschließende Umgestaltung der Gumpendorfer Straße. Die Umgestaltung des am südöstlichen Bezirksrand im Wiental gelegenen Naschmarktparkplatzes ist geplant – eine zentrale Potenzialfläche für eine grüne Gehverbindung über einen großen, zusammenhängenden Grün- und Freiraum. 2023 wird der Schulvorbereich Marchettigasse, 2024 der Christian-Broda-Platz umgebaut – als gute, großzügige Gehrelation mit mehr Grün und neuen Bäumen. Und am Loquaiplatz/ Schmalzhoftempelpark wurden 2022 Straße und Park verbunden und umgestaltet. Für die Schulvorbereiche Spalowskygasse/Mittelgasse und ev. Corneliusgasse ist eine Neugestaltung in den nächsten Jahren geplant.

Der Masterplan Gehen Mariahilf knüpft an diese Schwerpunkte des Bezirkes an und bildet die Grundlage für weitere Verbesserungen für den Fußverkehr.

1.2. Methoden

Der Masterplan Gehen Mariahilf baut auf den Entwicklungsplan öffentlicher Raum Wieden Margareten Mariahilf Vision 2050 (EÖR 456) auf, der vom Büro tilia im Auftrag der Stadt Wien, Abteilung Architektur und Stadtgestaltung und der Bezirke erarbeitet wurde (tilia 2023).

Ergänzt wurde eine Datenanalyse zum Fußverkehr: Einerseits sind vorhandene Daten, Studien sowie Informationen zu aktuellen Projekten in den Masterplan Gehen eingearbeitet. Andererseits wurden von der Stadt Wien bereitgestellte Daten sowie offen zugängliche Quellen zu Fußverkehrsinfrastruktur, zur Versorgung mit Infrastruktur und zur Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen analysiert.

Leitbild, Handlungsfelder und Maßnahmen wurden aufbauend auf diesen Analysen und in Diskussion mit den Auftraggeber*innen entwickelt.

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) Umweltverbundes, zu dem die Fortbewegungsarten Gehen, Radfahren, ÖV sowie Sharing-Angebote gehören:
 - 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 Wien und in Mariahilf 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)
- Entwicklungsplan öffentlicher Raum: 4., 5., 6. Bezirk Vision 2050 (2023)
- Bezirksgesundheitsziele Mariahilf
- Leitbild Klimabeirat Mariahilf

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

2.2. Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

Folgende Kriterien sollen generell bei der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden (vgl. FSV 2023):

- 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

2.3. Inklusion und Diversität

Als gemeinsame Klammer aller Fußgänger*innen lässt sich insgesamt eine vergleichsweise hohe Sensibilität in Bezug auf Umwege festhalten. Abgesehen davon sind Fußgänger*innen keine homogene Gruppe. Es handelt sich vielmehr um diverse differenzierte Sub-Gruppen, die sich unter anderem nach den folgenden Aspekten unterscheiden:

- Alter
 - Kinder können Verkehrssituation nicht gut einschätzen, verhalten sich z. T. unberechenbar und sind überdies aufgrund der geringeren Körpergröße (z. B. zwischen parkenden Pkw) schlechter sichtbar
 - Jugendliche: verhalten sich spontan, sind oftmals abgelenkt
 - Senior*innen: sind mitunter motorisch eingeschränkt und langsam, besonders sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf, z.B. für Querungen
- Gender beeinflusst die Mobilität über Einkommensunterschiede, gesellschaftliche Arbeitsteilung und verschiedene Präsenz/Performanz im öffentlichen Raum
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen: mitunter größerer Platzbedarf, sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit Sinneseinschränkungen (sehen oder hören): akustische und taktile Führungshilfen notwendig, sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit kognitiven Einschränkungen: besondere Ansprüche bezüglich Straßengestaltung
- Einzelpersonen oder Gruppen bzw. Erwachsene mit Kindern
- Personen mit Kinderwägen
- Menschen mit Gehhilfen o. ä.
- Menschen mit Gepäckstücken oder Taschen
- Menschen mit fahrzeugähnlichen Gefährten wie Skateboards, Scooter etc., die laut StVO den Gehsteig benützen müssen.

Weiters gibt es belebtere Gegenden mit einer höheren Fußgänger*innenfrequenz und Straßen, wo weniger Personen zu Fuß unterwegs sind. Diese Einflussfaktoren sind bei der Planung sowohl hinsichtlich des Platzbedarfs als auch der Hilfsmittel zu berücksichtigen.

3. Steckbrief Mariahilf

3.1. Flächen

- Die Gesamtfläche des Bezirks beträgt 145,5 ha (vgl. Stadt Wien – MA 23 2022).
- Sie besteht aus 66,3 % Bauland, 30,0 % Verkehrsflächen und 2,1 % Grünraum. Die restlichen 1,6 % fallen den Gewässern zu (vgl. ebd.). Damit sind ca. 1/3 der Bezirksfläche öffentliche Räume, vorrangig handelt es sich dabei um Verkehrsflächen und der Grünflächenanteil ist sehr gering. Die Wasserflächen des Wienflusses sind in Mariahilf hart verbaut und nicht zugänglich.
- Die Verkehrsflächen (Stand 2021) umfassen Gemeindestraßen mit 233.210 m² Fahrbahnen, 147.886 m² Gehsteige und Fahrbahnteiler sowie 14.207 m² baulich gestaltete Fußgängerzonen und 5.617 m² baulich getrennt ausgebildete Radwege (vgl. Stadt Wien – MA 23 2022).

3.2. Soziodemografie

In Mariahilf wohnen 1,6 % der Wiener Bevölkerung oder 30.958 Personen zum Stichtag 1. 1. 2022. Davon sind 51,4 % als weiblich und 48,6 % als männlich erfasst worden (vgl. Landesstatistik Wien, 2022). Die Bevölkerungsdichte ist mit 320,8 Ew pro Hektar Bauland hoch, im Wiental und an der Gumpendorfer Straße sowie in Gürtelnähe noch etwas höher als im Rest des Bezirks. Zum Vergleich, Wien hat eine mittlere Bevölkerungsdichte von 129,2 Ew pro Hektar Bauland (vgl. Stadt Wien – MA 23 2022, S. 15 + 62, eigene Berechnung).

In den 10 Jahren von 2012 bis 2022 hat es in Mariahilf ein moderates Bevölkerungswachstum von +5,3 % gegeben. Wobei 2021 die Geburten- (-25) und Wanderungsbilanz (-340) negativ ausgefallen sind. Im Gegensatz zur Gesamtstadt, in der beide Bilanzen positiv waren (vgl. Landesstatistik Wien 2022).

Das Durchschnittsalter beträgt zum 1. 1. 2022 in Mariahilf 41,6 Jahre und ist damit etwas höher als der Wiener Durchschnitt (40,7 Jahre). Dies wird auch in der Altersgruppenverteilung sichtbar (vgl. Stadt Wien – MA 23 2021):

Altersgruppe	< 10 Jahre	10 - 20 Jahre	20 - 75 Jahre	> 75 Jahre
Mariahilf	6,7 %	6,6 %	79,3 %	7,4 %
Wien	9,9 %	9,3 %	72,6 %	8,2 %

Der 6. Bezirk hat mit 6,7 % einen geringen Anteil an Kindern unter 10 Jahren. Es gibt nur wenige Baublöcke, die überdurchschnittlich viele Kinder aufweisen. Die Spielangebote sind unterschiedlich verteilt, im Osten gibt es Bereiche mit wenig oder schlecht erreichbarbarem Angebot. Die Kindergärten sind in Mariahilf ungleichmäßig verteilt, jedoch gibt es im angrenzenden 7. Bezirk direkt an der Grenze zum 6. Bezirk weitere Kindergärten. Die Volksschulen konzentrieren sich v. a. im Westen von Mariahilf von der Millergasse bis zur Wallgasse. Eine Volksschule befindet sich in der Corneliusgasse südlich des Esterhazyparks.

Auch der Anteil der 10 - 20-Jährigen ist vergleichsweise gering. Lediglich im östlichen Teil von Mariahilf leben überdurchschnittlich viele Personen zwischen 10 und 20 Jahren. Ein Baublock am Loquaipplatz hat einen Anteil von über 15 %. Es gibt ein Jugendzentrum im Bezirk und drei Jugendzentren in der Nähe der Mariahilfer Straße im angrenzenden 7. Bezirk. In Mariahilf gibt es drei Standorte mit Outdoor-Fitnessgeräten im Bezirk verteilt. Das Schulangebot ist gedeckt.

Die Daten zeigen deutlich, dass sich der unterdurchschnittliche Anteil der Bevölkerungsgruppe der über 75-Jährigen in Mariahilf in Wohn- und Pflegehäusern konzentriert.



Abb. 2: Bevölkerungsdaten - Prozentuelle Verteilung der Kinder unter 10 Jahren nach Baublock



Kinder und Jugendliche von 10 bis 20 Jahren

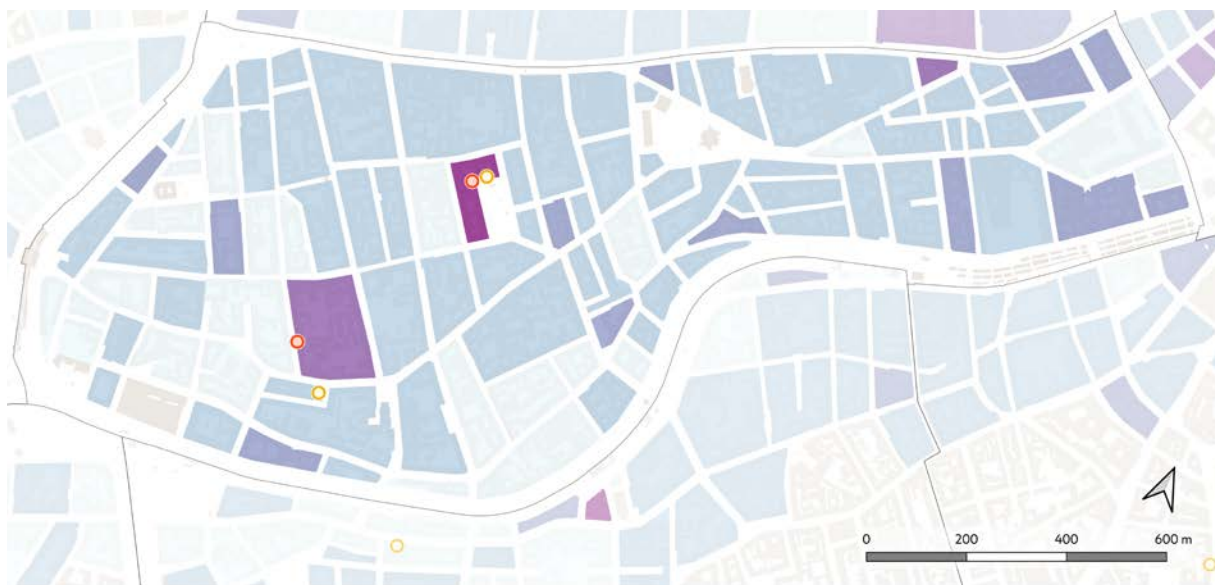
(Stand 2021: Wien 9,3 %; Mariahilf 6,6 %)

- | | |
|---------------|--|
| (Anteil in %) | ● Jugendangebot |
| < 5 | ● Schulen öffentlich und privat (exklusive Volksschulen) |
| 5 - 10 | ● Fitnessgeräte im öffentlichen Raum |
| 10 - 15 | ● Spielplatz |
| 15 - 20 | ● Spielplatz halböffentlich |
| > 20 | |



Eigene Darstellung, Stand 06/2023
 Datengrundlage: MA 18 Stand 2021, Stadt Wien - data.wien.gv.at, eigene Erhebungen

Abb. 3: Bevölkerungsdaten - Prozentuelle Verteilung der Kinder und Jugendlichen von 10 bis 20 Jahren nach Baublock



Bevölkerung über 75 Jahre

(Stand 2021: Wien 8,2 %; Mariahilf 7,4 %)

- | | |
|---------------|------------------------|
| (Anteil in %) | ● Pensionistenklub |
| < 5 | ● Wohn- und Pflegehaus |
| 5 - 10 | |
| 10 - 15 | |
| 15 - 20 | |
| > 20 | |



Eigene Darstellung, Stand 06/2023
 Datengrundlage: MA 18 Stand 2021, Stadt Wien - data.wien.gv.at

Abb. 4: Bevölkerungsdaten - Prozentuelle Verteilung der Bevölkerung über 75 Jahren nach Baublock

Mariahilf ist ein durchmischter Bezirk in Bezug auf Bildung und sozioökonomische Hintergründe. Pflichtschule und Lehre als höchster Bildungsstand sind in den meisten Zählgebieten weit unter dem Wiener Mittelwert. Lediglich in der Nähe der Gürtelbrücke ist der Anteil höher als im restlichen Bezirk und dem Wiener Durchschnitt. Der Anteil der Universitätsabschlüsse ist bis auf das genannte Gebiet überdurchschnittlich hoch.

Die höchste abgeschlossene Bildung der 24 - 65-Jährigen in Mariahilf (vgl. Landesstatistik Wien 2022):

12 %	Pflichtschule oder ohne Pflichtschulabschluss
13 %	Lehre
6 %	BMS
23 %	Matura
46 %	Universität

Die Beschäftigten machen 42 % bis 57 % aus. Es gibt nur einen „Ausreißer“ mit unter 40 % am Gürtel Nähe der U-Bahn Station Gumpendorfer Straße. Hier beträgt der Anteil der Arbeitslosen 19 %, ansonsten liegt er unter der Wiener Arbeitslosenquote.

In Mariahilf haben 69 % der Bewohner*innen die österreichische Staatsangehörigkeit, 17 % haben eine Staatsbürgerschaft eines EU-Landes und 14 % eine aus anderen Ländern. Somit hat Mariahilf prozentuell weniger Wohnbevölkerung mit nicht Österreichischer Staatsbürgerschaft als die Gesamtstadt (vgl. ebd.). Hier kommen die meisten Personen mit einer anderen Staatsangehörigkeit aus Deutschland und Serbien gefolgt von Polen.

Der durchschnittliche Jahresbruttobezug in Mariahilf 2021 beträgt 39.062 €, der Jahresnettobezug liegt bei 26.528 €. Beide sind damit über dem Wiener Durchschnitt (vgl. WKO 2023). 2021 gab es 2.129 arbeitslose Personen inklusive Schulungsteilnehmer*innen in Mariahilf bei 312 offen gemeldeten Stellen. In der Gesamtstadt waren es im selben Jahr 158.402 arbeitslose Personen inkl. Schulungsteilnehmer*innen und 14.192 offene Stellen (vgl. Stadt Wien – MA 23 2022, S. 141f).

Sowohl soziodemographische Daten als auch die Daten zum Modal Split und Kraftfahrzeugsbestand beziehen sich auf die Wohnbevölkerung. Diese macht nur einen Teil der Menschen aus, die im Bezirk unterwegs sind.

3.3. Verkehr

Beim Modal Split lag Mariahilf (gemeinsam mit Neubau) mit den Anteilen von 84 % der Wege im Umweltverbund und 16 % im motorisierten Individualverkehr 2015-2019 schon nah am Zielwert für 2030 mit 85 % Anteil des Umweltverbundes (vgl. Heller 2021, S. 40). Der Fußverkehr lag in diesem Zeitraum bei 36 % und damit deutlich über dem Wiener Durchschnittswert von 27 %. Viele Wege in Mariahilf sind unter 1 km lang, einer Wegelänge bei der in Wien die Fußwege deutlich dominieren (Heller 2021, S. 25). Durchschnittlich gehen Wiener Fußgänger*innen der Innenbezirke (1-9, 20) 39 Minuten täglich zu Fuß (Heller 2021, S. 38). Bezogen auf alle Wiener Verkehrsteilnehmer*innen liegen die reinen Fußwegezeiten bei 11 Minuten täglich, werden auch die Fußwege zu anderen Verkehrsmitteln eingerechnet beträgt die Gesamtdauer 23 Minuten pro Tag (Heller 2021, S. 57).

Die Daten wurden für 2015-2019 für die Gesamtstadt auch getrennt für die Genderkategorien Frauen und Männer erhoben, der Fußwegeanteil unterscheidet sich hier deutlich mit 31 % bei den Frauen und 24 % bei den Männern (Heller 2021, S. 7). Auf Bezirksebene sind zu Gender und Alter keine Daten verfügbar. Auch das Alter hat einen wesentlichen Einfluss auf den Modal Split. Besonders gering mit 22 % ist der Fußwegeanteil bei jungen Wiener*innen zwischen 15-29 Jahren. Ältere Menschen (75+) mit 35 % und Kinder unter 10 Jahren legen mit rund 40 % mehr Wege zu Fuß zurück als der Wiener Durchschnitt (Heller 2021, S 8ff).

Die Abbildung verdeutlicht die unterschiedlichen Wegezwecke von Fußwegen. Wienerinnen haben insgesamt mehr Fußwege, und davon etwas mehr Fußwege in Zusammenhang mit Versorgung und Care-Arbeit als Wiener. In Zusammenhang mit dem Alter sind die Unterschiede der Wegezwecke noch deutlicher.

Abb. bezieht sich auf 2015-2019

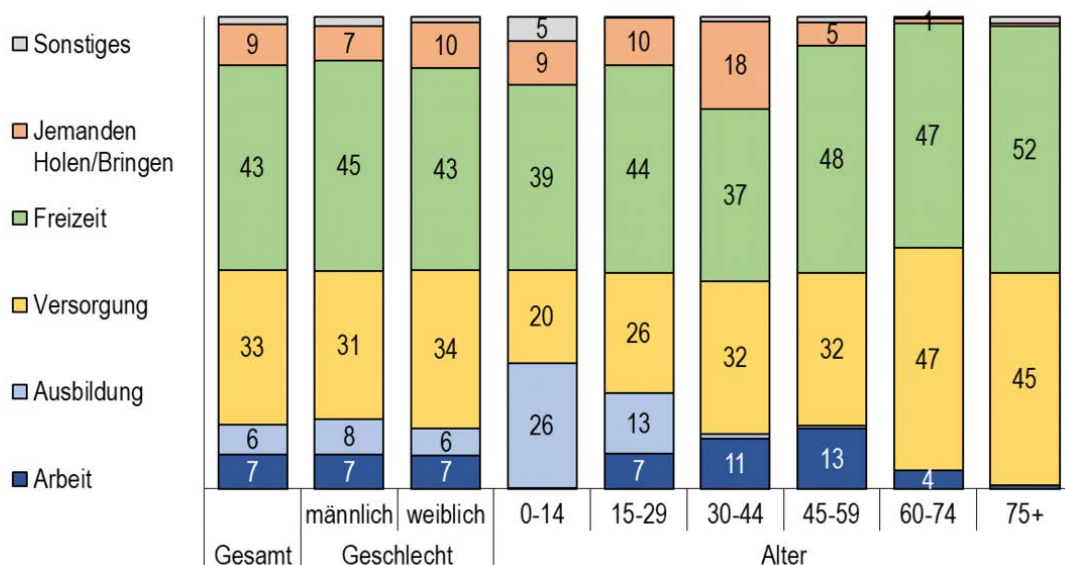


Abb. 5: Wegezwecke der Fußgänger*innen nach Geschlechtern und Alter (Quelle: Heller 2021)



Masterplan Gehen - Verkehrsart der Unfallbeteiligten
Zeitraum 2020 - 2022

- Motorfahrrad + Fußgänger*in
- PKW + Fußgänger*in
- Omnibus + Fußgänger*in
- Straßenbahn + Fußgänger*in
- Fahrrad (auch E-Bike / E-Scooter)+ Fußgänger*in
- Leichtmotorrad + Fußgänger*in
- LKW (N1) + Fußgänger*in
- ★ Gefahrenstellen laut Schulwegplan



Eigene Darstellung, Stand 11/2023
Datengrundlage: MA 18, MA 46, Stadt Wien - data.wien.gv.at

*Abb. 6: Masterplan Gehen Mariahilf - Verkehrsunfälle mit Fußgänger*innenbeteiligung im Zeitraum 2020 bis 2022 - Verkehrsart der Unfallbeteiligten*

Zu den Verkehrsunfällen mit Beteiligung des Fußverkehrs (2020-2022) bietet die obige Graphik einen Überblick (Stadt Wien – MA 46, eigene Darstellung 2023). Besonders viele Unfälle vorrangig mit Straßenbahnen und Fahrrädern sind im Umfeld der U6-Station Gumpendorferstraße dokumentiert. Auffällig sind auch die zahlreichen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung entlang der Mariahilfer Straße und auf der Linken Wienzeile zwischen Magdalenenstraße und Getreidemarkt. Entlang der gesamten Linken Wienzeile sind im Bereich von Querungsmöglichkeiten des Wientals Unfälle unter Beteiligung von Motorrädern und Pkws verzeichnet.

Bei keinem der Unfälle in den letzten Jahren in Mariahilf handelte es sich um einen Unfall mit Todesfolge, das Wiener Ziel Null Verkehrstote konnte damit in Mariahilf erreicht werden.

Der Kraftfahrzeugbestand in Mariahilf liegt bei 12.561, davon 10.042 Pkw bzw. 324,4 Pkw je 1.000 Personen. Das liegt zwar unter dem städtischen Durchschnitt (vgl. Stadt Wien – MA 23 2022), aber noch deutlich über dem angestrebten Zielwert von 250 Pkw je 1.000 Personen im Jahr 2030.

4. Bestandsanalyse

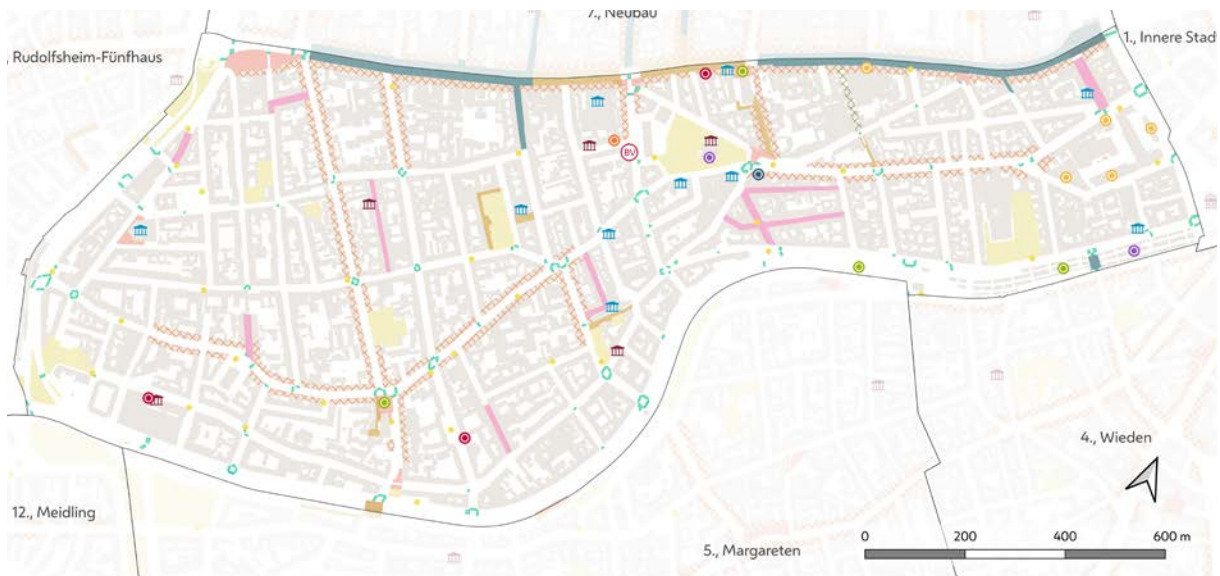
Der 6. Bezirk gehört zu den innerhalb des Gürtels liegenden sehr dicht bebauten Stadtteilen Wiens. Damit die Menschen in Mariahilf ihren Lebensalltag in möglichst reibungsloser und guter Weise organisieren können, bedarf es u. a. eines ausreichenden Angebots an Fußwegen – vom schmalen Durchgang für die fußläufige Erreichbarkeit von Zielen im Grätzl, bis hin zu den breiten Verkehrsachsen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Anbindung an entferntere Stadtteile.

In den dicht bebauten Bezirken ist die Engmaschigkeit des Fußwegenetzes stark an die Größe der Baublöcke gebunden. Umso kleiner diese sind, desto vielfältigere Wahlmöglichkeiten gibt es, sich den passenden und kurzen Weg zu suchen. Eine zusätzliche Qualität bieten hier die zahlreichen Durchgänge durch Baublöcke. Diese sind teilweise in der Verwaltung der Stadt Wien oder Wiener Wohnen oder führen über Privatgrundstücke, weitere Durchgänge sind informell nutzbar. Ein dichtes Netz an fußläufigen Verbindungen im urbanen Raum erleichtert allen Bewohner*innen die täglichen Wege (Besorgungen, Weg zur und von der Arbeit, Bring- und Holdienste zur und vom Kindergarten, Weg zu Kulturangeboten zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten, Stadtpaziergänge usw.) und schafft je nach Lebenssituation und Bedarf Wahlmöglichkeiten. Das Zufußgehen erhöht die Wahrnehmung der nächsten Umgebung und ermöglicht persönliche Kontakte auch nebenbei. Straßen und Wege können wieder zu Orten der Begegnung, der Performanz (der Darstellung von Identität) und der Kommunikation werden. Diese Aspekte können darüber hinaus einen Beitrag leisten, um das allgemeine Sicherheitsgefühl in der Stadt zu erhöhen. Von besonderer Bedeutung ist ein dichtes Fußwegenetz mit entsprechender Ausgestaltung und guter Beleuchtung jedoch für Kinder, betagte oder mobilitätseingeschränkte Menschen sowie nachts für junge Menschen aller Geschlechter. Durch eine gute diesbezügliche Versorgung können alle Menschen selbstbestimmt in ihrem Stadtviertel unterwegs sein.

4.1. Infrastrukturangebote und Umweltaspekte

Mariahilf hat eine nahezu lückenlose Nahversorgung, die fußläufig gut erreichbar ist. Besonders hervorzuheben ist der Naschmarkt, einer der größten Märkte der Stadt mit zahlreichen Delikatessen und großem Bauernmarkt und Flohmarkt am Wochenende, er ist aber auch Touristenattraktion und beliebte Gastromeile. Die Mariahilfer Straße ist eine österreichweit bedeutende Einkaufsstraße mit vielen Handelsketten, Fachhandel und Gastronomiebetrieben. Zahlreiche Gewerbebetriebe sowie Kultur- und Bildungseinrichtungen sind in Mariahilf ansässig. Es gibt auch Angebote im Bereich Alternativkultur, Kunst, Kunsthandwerk und LGBTIQ. Darüber hinaus befinden sich im Bezirk ein Krankenhaus, zwei Senior*innenwohnhäuser, mehrere Gesundheits- und Sozialeinrichtungen sowie zahlreiche ärztliche Praxen.

Die folgenden beiden Karten bieten dazu einen Überblick:



Masterplan Gehen Mariahilf

Bestand - Fußwegeninfrastruktur und Points of Interest

Points of Interest	<ul style="list-style-type: none"> ○ Universität ○ Volkshochschule ○ Bücherei ○ Sehenswürdigkeiten ○ Markt ○ Stadtstruktureller Plan ○ Geschäftsstraße 1., 2., 3. Ordnung ○ Geschäftspassage ○ Altstoffsammelstelle 	Fußwegeninfrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> ■ Öffentliche Plätze ■ Öffentliche Grünräume ○ Bezirksvorstehung ○ Städtisches Amt ■ Museum ■ Theater / Kino / Veranstaltungssaal 		<ul style="list-style-type: none"> ■ Fußgängerzone ■ Wohnstraße ■ Begegnungszone ■ Zebrastreifen



Eigene Darstellung, Stand 11/2023
Datengrundlage: Stadt Wien - data.wien.gv.at, eigene Erhebungen

Abb. 7: Bestandsplan - Fußwegeninfrastruktur und Points of Interest



Masterplan Gehen Mariahilf

Bestand - Fußwegeninfrastruktur und Soziale Infrastruktur

Fußwegeninfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> --- Durchgänge ■ Zebrastreifen ⊕ Ampel mit Akkustik ⊕ Ampel ohne Akkustik 	Soziale Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fußgängerzone ■ Begegnungszone ■ Wohnstraße 		<ul style="list-style-type: none"> ⊕ Krankenhaus ● Ärztliche Praxis ● Soziale Einrichtungen



Eigene Darstellung, Stand 10/2023
Datengrundlage: BV 6, Stadt Wien - data.wien.gv.at, eigene Erhebungen

Abb. 8: Bestandsplan - Fußwegeninfrastruktur und Soziale Infrastruktur

Die randlich verlaufenden U-Bahnlinien, die Bahnlinien ab dem Westbahnhof sowie die Buslinie 13A bieten eine gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Gumpendorfer Straße ist die mittige Verkehrsachse für Autos und die Buslinie 57A, die öffentliche Verbindung innerhalb des Bezirks, zum Ring und über den Gürtel in den 15. Bezirk. In Teilbereichen von Gumpendorf, dem westlichen Teil Mariahilfs, ist die Haltestellendichte sehr gering.

Einige Straßen im Bezirk sind verkehrsberuhigt, sie sind jedoch unterschiedlich ausgestattet: Gibt es in der Mariahilfer Straße und der Königsegggasse großzügige Gehbereiche und gute Sitzangebote, so finden sich in anderen verkehrsberuhigten Straßen zwar Ruhe aber kaum öffentlich nutzbare Sitz- oder Spielmöbel und nicht in jedem Fall gute Gehverbindungen (Luftbadgasse, Dürergasse, Eggerthgasse, Rahlgasse, Barnabitingasse, Blümelgasse, Magdalenenstraße, Münzwardeingasse).

Viele der Straßen besonders im östlichen Teil des Bezirks und im Westen in Gumpendorf sind schmal und bieten wenig Gehkomfort und Aufenthaltsmöglichkeit. Bei einer Befragung 2021 (vgl. tilia 2023, Kap. 10.3) zeigte sich das v. a. in Gumpendorf als ein Konfliktfeld im Alltag zwischen Menschen, die aktiv unterwegs sind. Gleichzeitig gab es hier erste Ansätze zu einem Neudenken der Straßenräume. Im nördlichen Gumpendorf wäre ein „Supergrätzl“ ein guter Ansatz um mit der Bevölkerung flächig neue klimafitte Verkehrslösungen zu entwickeln, die mehr Platz für aktive Mobilität, Grün, Kühle und Aufenthalt bieten.

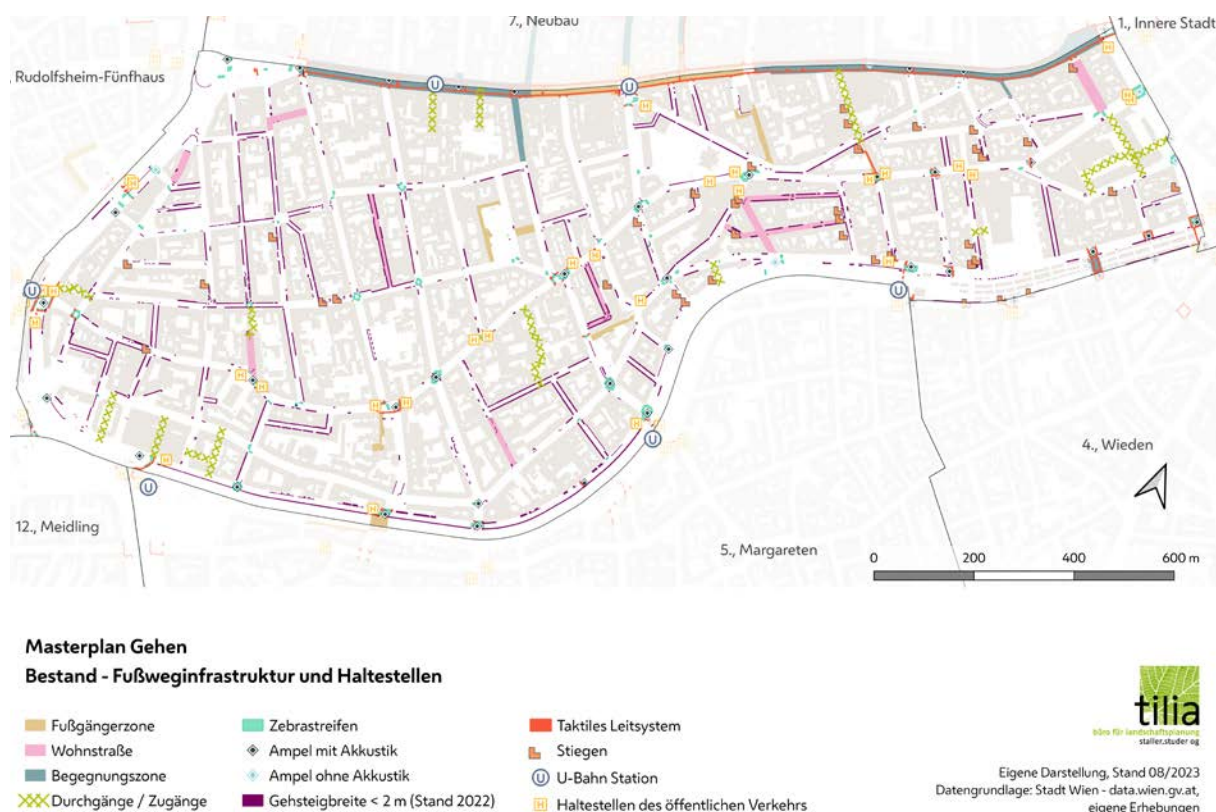


Abb. 9: Bestandsplan - Fußweginfrastruktur und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs

In Nord-Süd-Richtung ist die Steigung vom Wiental Richtung Mariahilfer Straße zu überwinden: über Steigungen, Gruben und Mauern sowie Treppenanlagen. Besonders ist dies die Stiegengasse, die über Durchhäuser mit Treppen und mehreren Höfen bis zur Mariahilfer Straße verlängert, eine kurze fußläufige Verbindung zum Naschmarkt bildet. Die Freiraumversorgung umfasst mehrere Plätze mit sehr unterschiedlichen Aufenthaltsmöglichkeiten und mehrere Parkanlagen. Einige – oft stark verkehrsbelastete Mikrofrehräume und einzelne temporäre Parklets ergänzen das Angebot.

Die an den Bezirksrändern liegenden Straßen Linke Wienzeile, Gürtel und Getreidemarkt sind Teil des wienweiten Haupterschließungsnetzes für den motorisierten Verkehr und derzeit sehr stark befahren. Ein Teil der öffentlichen Räume ist, wie die Lärmkarte zeigt, stark durch Emissionen des Autoverkehrs geprägt. Trotzdem wurde bei einer Befragung 2021 die Linke Wienzeile zwischen Magdalenenstraße und Getreidemarkt als sonnige, im Winterhalbjahr gut nutzbare Gehverbindung und wichtige Radverbindung genannt (vgl. tilia 2023, Kapitel 10.3).



Eigene Darstellung, Stand 09/2023
 Datengrundlage: Stadt Wien - data.wien.gv.at, lärm.info.at

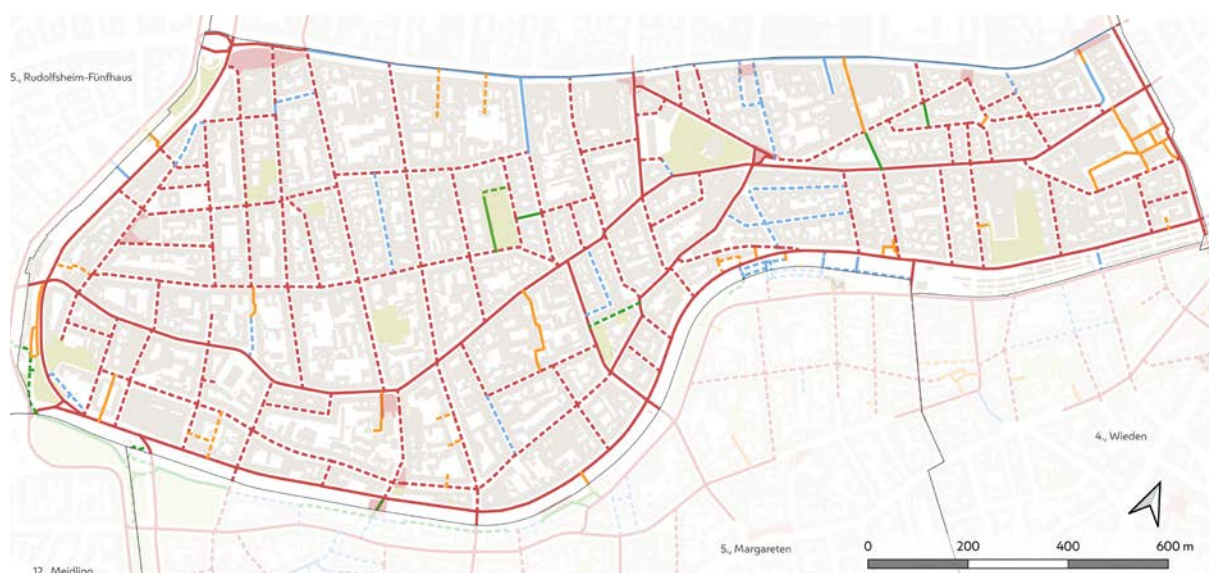
Abb. 10: Lärmkarte Mariahilf 2022 - Straßenverkehr 24h

Stadtklimatisch ist Mariahilf begünstigt: Kühle Luft vom Wienerwald erreicht vom Westen über das Tal des Wienflusses weite Teile des Bezirkes. Gleichzeitig ist der Wienfluss selbst auch in den offen geführten Strecken westlich des Naschmarktes kaum wahrnehmbar. Das Wasser im tiefen Bachbett ist zwar von den Brücken aus sichtbar, der zusätzlich durch die Linke Wienzeile abgetrennte Fluss wirkt als Barriere zum 5. Bezirk und nicht als erlebbares und urbanes Wasser. Die am stärksten begrünten und im Sommer beschatteten Straßenzüge sind der Gürtel,

die Mariahilfer Straße und die Mollardgasse. Darüber hinaus gibt es einige Straßen mit Bäumen (Rahlgasse, Lehargasse, Köstlergasse, Kopernikusgasse, Nelkengasse, Teile der Gumpendorfer Straße, Webgasse, Otto-Bauer-Gasse, Schmalzhofgasse, Königsegggasse, Münzwardeingasse, Esterházygasse, fallweise einseitig einige Bäume in Gumpendorf), der überwiegende Teil der Straßen hat sehr wenig Grün.

4.2. Typologie der Straßen und Wege

Dieses Kapitel bietet einen Überblick zur Verkehrsinfrastruktur des Bezirkes aus Sicht des Fußverkehrs. Für die Straßen und Wegeverbindungen im Bezirk wurde eine freiraumplanerische Typologie entwickelt (vgl. tilia 2023, Kapitel 7.1 und 7.2), die in der Karte verortet ist und im Folgenden nach ihrer Nutzungsqualität für Fußgänger*innen beschrieben wird.



Masterplan Gehen Mariahilf - Straßentypologie

- | | | |
|--|---|---------|
| — Fußwegeverbindungen | — Verkehrsberuhigte Straßen mit Aufenthaltsangebot | ■ Park |
| — Informelle Durchgänge / Zugänge | — Verkehrsberuhigte Straßen ohne Aufenthaltsangebot | ■ Platz |
| — Straßen ohne Autoverkehr mit Aufenthaltsangebot | — Grätzlstraße | |
| — Straßen ohne Autoverkehr ohne Aufenthaltsangebot | — Straße mit übergeordneter Erschließungsfunktion | |



Eigene Darstellung, Stand 09/2023
Datengrundlage: Stadt Wien - data.wien.gv.at, eigene Erhebungen

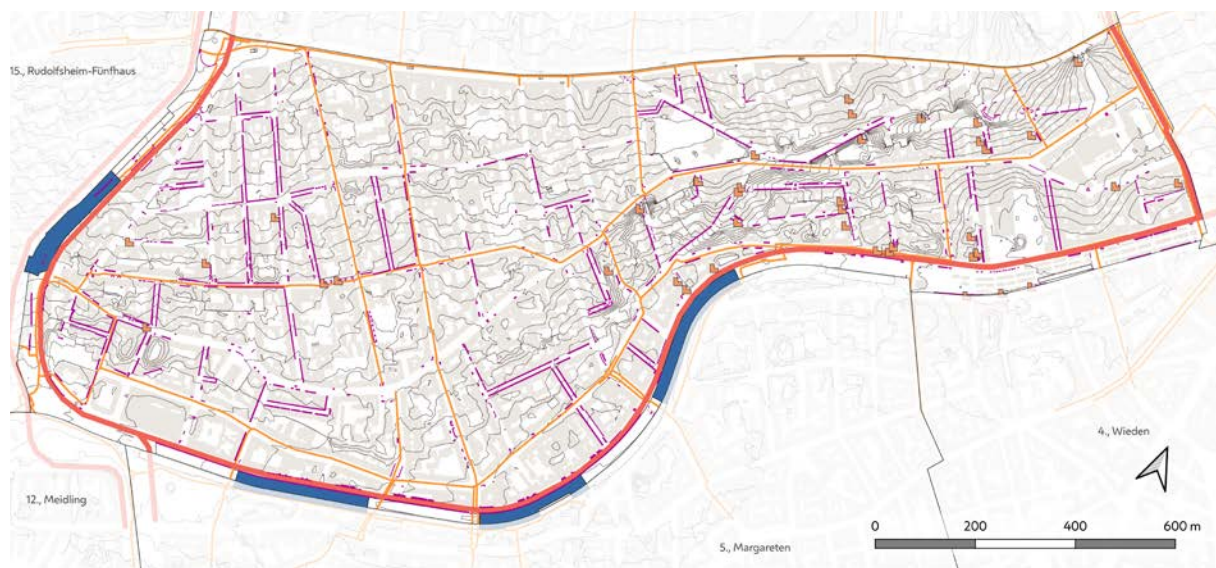
Abb. 11: Straßentypologie

- **Fußwegeverbindungen und öffentliche Durchgänge:** Reine Fußwege ohne Auto- und Radverkehr finden sich nur punktuell: Sie verbinden Parkanlagen mit dem Straßenraum. Andere sind Durchgänge durch öffentliche Gebäude oder fußläufige Verbindungen auf Grundstücken von Wohnhausanlagen und auch über Privatgrundstücke. Sie sind teilweise als öffentliche Durchgänge gewidmet. Manche dieser gewidmeten Durchgänge sind gefährdet, da Eigentümer*innen ihre Grundstücke lieber abschließen möchten.

- **Informelle Durchgänge bzw. Zugänge:** Das sind nicht gekennzeichnete fußläufige Verbindungen, die derzeit genutzt werden. Sie führen teilweise durch Stiegenhäuser von Wohnhäusern und Innenhöfe oder durch im Alltag offenstehende Einfahrten. Ihre Nutzungsmöglichkeit ist nicht speziell gekennzeichnet, daher werden sie eher von ortskundigen Personen verwendet.
- **Straßen ohne Autoverkehr mit Aufenthaltsangebot:** Die Straßen sind in der gesamten Breite der fußläufigen Nutzung und dem Radverkehr vorbehalten. Sie haben konsumfreie Aufenthaltsangebote in Form von Sitzgelegenheiten oder wegbegleitendem Spiel.
- **Straßen ohne Autoverkehr ohne Aufenthaltsangebot:** Die Straßen sind als fußläufige Verbindung und Radverbindung benutzbar, haben aber keinerlei Aufenthaltsangebot.
- **Verkehrsberuhigte Straßen mit Aufenthaltsangebot:** Verkehrsberuhigte Straßen können Begegnungszonen, Wohnstraßen, Tempo 30 Zonen mit baulicher Verkehrsberuhigung oder auch Fußgängerzonen mit Lieferzeiten und Anrainerzufahrt sein. Es gibt unterschiedliche Sitzmöglichkeiten und Spielangebote.
- **Verkehrsberuhigte Straßen ohne Aufenthaltsangebot:** Viele dieser Straßen haben zwar wenig oder verlangsamten Verkehr, weisen jedoch keinerlei Aufenthaltsqualitäten auf.
- **Grätzlstraßen:** Diese Straßen haben zumeist klassische Straßenquerschnitte mit Gehsteig, Parkstreifen und Fahrbahn und wenig motorisiertem Individualverkehr. Es gibt immer wieder Bäume und/oder einzelne Bänke.
- **Straßen mit übergeordneter Erschließungsfunktion:** Hier handelt es sich um breite Straßenquerschnitte mit höherem Aufkommen an motorisiertem Verkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln. Die fußläufige Querung ohne Hilfen ist oft schwierig, Lärm beeinträchtigt die Aufenthalts- und Gehqualität.

4.3. Barrieren für den Fußverkehr

Eine flächendeckend gute fußläufige Erschließung ist für die meisten Bevölkerungsgruppen eine Erleichterung, für einige eine Notwendigkeit im alltäglichen Leben. Wie im Analyseplan Barrieren dargestellt, gibt es in einigen Teilen des Bezirks Hindernisse: Hanglagen mit Steigungen und vielen Treppenanlagen, einige größere, nicht überquerbare Abschnitte des Wienflusses und des Gürtels sowie Bereiche mit schmalen Gehsteigbreiten, Scooter und Radverkehr sowie vom motorisierten Verkehr dominierte Straßen.



Masterplan Gehen Mariahilf - Analyseplan Barrieren

Undurchlässige Bereiche	Stiegen
Straßen > 9000 Kfz / Tag	Gehsteigbreite < 2 m, Stand 2022
Hauptradverkehrsnetz	Höhenschichtlinien, Abstand 1 m



Eigene Darstellung, Stand 10/2023
Datengrundlage: Stadt Wien - data.wien.gv.at, MA 18, MA46,
Snizek + Partner: Straßenverkehrszählung Wien 2015, eigene Erhebungen

Abb. 12: Analyseplan Barrieren

- **Motorisierter Verkehr:** Stark befahrene Straßen stellen physische und psychische Barrieren im öffentlichen Raum dar. Auch soziale Verbindungen leiden unter der Trennwirkung: Der Weg zu den Nachbar*innen erscheint länger, Kinder können nicht ausgelassen vor dem Haus spielen oder Bewohner*innen müssen einen längeren Weg auf sich nehmen, um in ruhigere Gebiete zu gelangen. Außerdem haben viele stark befahrenen Straßen eine höhere Unfallquote. Der Bezirk ist an drei Seiten von Straßen mit über 9000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden umgeben: der Gürtel (B 221) im Westen, die Linke Wienzeile (B 1) im Süden und der Getreidemarkt im Osten.

- **Konflikte mit Rad- und Scooterverkehr:** Stark befahrene Verbindungen des übergeordneten Hauptradverkehrsnetzes können für den Fußverkehr als Barriere wirken, insbesondere für Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Menschen in Begleitung von Hunden. Bei Mischverkehr oder zu geringen Flächen für den Aktivverkehr vermeiden weniger offensive Fußgänger*innen die Strecken mit hohem Radverkehr. Es kommt auch immer wieder zu Konflikten und auch Unfällen zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

Probleme bei der Begegnung mit Scootern auf engen Gehsteigen nannten Menschen mit Kinderwägen, Gehhilfen und mit Hunden bei der Befragung 2021 (vgl. tilia, 2023, Kapitel 10.3). Scooter werden vorrangig von Kindern und Jugendlichen gefahren – bei Autos in den schmalen Gassen weichen Scooter öfters auf den Gehsteig aus. Es gibt keinen Platz für Scooter bei der Begegnung mit anderen Gehsteignutzer*innen. Das Thema ist konfliktträchtig, für Rollstuhlfahrer*innen gar nicht lösbar.

- **Schmale Gehsteigbreiten:** Im STEP 2025 Fachkonzept Mobilität wird eine Zielbreite von 2 m für Gehsteige vorgegeben. Bei einer starken Fußgänger*innenfrequenz sind noch breitere Gehsteige empfohlen. An Stellen, an denen aufgrund gewachsener Baustrukturen keine 2 m breiten Gehsteige möglich sind, sollen alternative Lösungsansätze mit Priorisierung von Fußgänger*innen in Betracht gezogen werden.

Viele Gehsteige in Mariahilf sind schmal und messen manchmal sogar weniger als 1 m Breite. Das ist besonders für Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen eine Herausforderung sowie auch für Kinder und ältere Menschen. Denn sicheres Unterwegssein benötigt auch Platz im Begegnungs-Fußverkehr.



Abb. 13: Schmale Gehsteige in der Sandwirtgasse

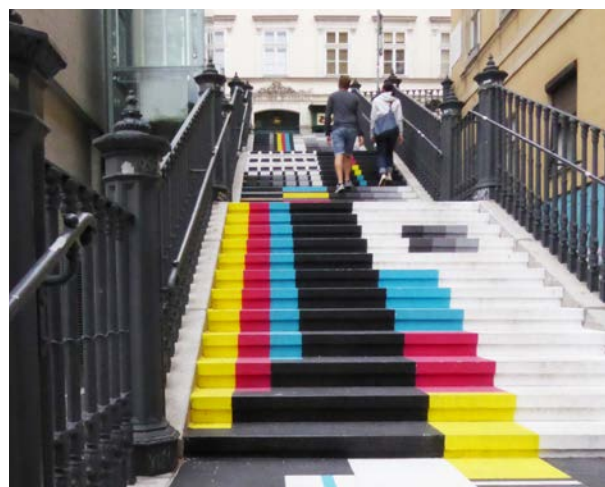


Abb. 14: Bunt bemalte Amonstiege mit Lift

- **Höhenunterschiede:** In Mariahilf ist das Wiental der tiefste Punkt. Die Höhenunterschiede führen dazu, dass es vor allem im östlichen Teil des Bezirks viele, zum Teil auch mehrere Meter hohe Stiegenanlagen gibt. Die Steigung beträgt vom Wienfluss zur Mariahilfer Straße bis zu 6,4 %. An der Amonstiege gibt es einen Lift, der die Stiege barrierefrei macht. Menschen, die die Treppenanlagen aus gesundheitlichen Gründen nicht nutzen können, müssen größere Umwege in Kauf nehmen. Treppenanlagen und starke Steigungen stellen besonders für ältere und hochbetagte Menschen sowie Menschen mit Geheinschränkungen eine Herausforderung im Alltag dar.
- **Undurchlässige Bereiche:** Entlang des Wienflusskanals gibt es zwischen dem 5. und 6. Bezirk drei längere Abschnitte (ca. 225 m bis 300 m Länge), die über keine Brücken verfügen und zu Umwegen führen können. Ebenfalls im 6. Bezirk befindet sich zwischen der Kirche Maria vom Siege und der Station Gumpendorfer Straße ein ca. 250 m langer Teilbereich der U6 Gürteltrasse, der nicht überquerbar ist.

4.4. Qualitäten und Defizite

Der 6. Bezirk ist ein innenstadtnaher Bezirk mit urbanem Flair. Besonders die Bezirktteile, die nahe am Naschmarkt und an der Mariahilfer Straße liegen sind sehr belebt. Das historische Erbe ist die städtebauliche Qualität eines abwechslungsreichen öffentlichen Raumes mit Straßen, Plätzen, Durchgängen und Treppenanlagen, die an die ehemaligen Vorstädte in Hanglage erinnern.

Ein Umbau des öffentlichen Raumes in Richtung Klimagerechtigkeit, aktiver Mobilität und guter Lebensqualität für alle Menschen in Mariahilf wird eine der Herausforderungen der nächsten Jahre sein. Eine gute Netzqualität für Fußgänger*innen im gesamten Bezirk könnte die Wege der Menschen in Mariahilf deutlich erleichtern: Verkehrsberuhigung, Platz zum Gehen, Radfahren und Rollerfahren sowie sichere, begrünte und kühle, ruhige Wegeverbindungen. Dabei sind die öffentlichen Räume sehr knapp und es steht ein Neudenken des vorhandenen öffentlichen Raumes an. Neue, weniger autodominierte Verkehrsorganisation und Straßenquerschnitte leisten dabei einen wichtigen Beitrag.

Dabei kann der Bezirk auf eine hohe urbane Kompetenz (Toleranz und Wissen zu respektvollem Umgang mit unterschiedlichsten Gruppen) seiner Bewohner*innen bauen, die bislang nicht nur ihre eigenen Ansprüche vertreten, sondern auch unterschiedliche marginalisierte Gruppen und deren Einrichtungen als Teil ihres Bezirkes sehen (vgl. tilia 2023, Kapitel 10.3).

Die große Herausforderung für gute Gehbedingungen liegt in einem anders gestalteten und genutzten Straßenraum. Anhand der in den letzten Jahren neu gestalteten Freiräume im Loquaigrätzl, dem Oskar-Werner-Platz und der Mariahilfer Straße am nördlichen Bezirksrand wird deutlich, wie in Straßen gute Gehbedingungen mit mehr Grün, Aufenthaltsqualität und weniger Autoverkehr umgesetzt werden können. Die Mariahilfer Straße ist jedoch nicht nur lokaler Freiraum. In Zusammenhang mit Konsumrhythmen gibt es Zeiten, wo viele Mariahilfer*innen die begrünte Flaniermeile meiden, weil sich so viele Menschen dort aufhalten. Immer wieder gibt es auch Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Der Bezirk hat schon einige Straßen mit Bäumen begrünt und mit barrierefreien breiteren Gehsteigen ausgestattet. Werden in den nächsten Jahren noch mehr Baumpflanzungen auf Straßen und Plätzen durchgeführt und der Autoverkehr zurückgenommen, kann ein begrüntes, kühles Fußwegenetz mit Verweilmöglichkeiten und Gehkomfort entstehen. Bei der Befragung für den EÖR 2021 (vgl. tilia 2023, Kapitel 10.3) wünschten sich viele Menschen in Mariahilf mehr Grün und attraktive Sitzplätze. Dafür ist es wichtig, die Begrünung von Straßenräumen, Plätzen, Treppen und auch am Naschmarkt weiter fortzusetzen. Schatten, aber auch ästhetische und stadttökologische Aspekte eines begrüntes, blühenden Stadtteils spielen dabei eine Rolle. Sitzplätze können durch eine Verbindung mit Grün und Schatten attraktiv werden, ergänzt um Aspekte der Barrierefreiheit und der Teilhabe. Dabei geht es um ein Sitzen in Wohlfühlorten, Orten, wo Menschen gerne vorbeischaun mit Möglichkeiten für gesellschaftliche Teilhabe, Kontakt und im Sommer Kühle. Der Witterung ausgesetzte Orte und stark emissionsbelastete Bereiche funktionieren nur bedingt als attraktive Sitzplätze.

Auch für Radfahrende ist das Angebot im Bezirk derzeit lückig. Sichere, breite, nicht zu steile Radverbindungen, die um Konflikte mit Fußgänger*innen zu vermeiden beim Hauptradwegenetz vom Gehverkehr getrennt sind, wären wichtig um den umweltfreundlichen Verkehr zu fördern. Eine Befragung 2021 und auch das Beteiligungsverfahren zur Gumpendorfer Straße zeigten, dass eine gute Wegequalität für aktive Mobilität – das Gehen, Rad- und Rollerfahren und Plätze zum Verweilen und Rasten – vielen Menschen in Mariahilf ein Anliegen ist (vgl. tilia 2023, Kapitel 10.3, Ergebnisse Beteiligung Gumpendorfer Straße).

Die zweite Herausforderung für gute Fußwege in Mariahilf sind die vielen Stiegen, sie sind nicht barrierefrei und sie werden oft als Hindernis diskutiert. Der 6. Bezirk hat aufgrund seiner Topographie und der historischen Bebauung besonders viele und unterschiedliche Stiegen. Die Menschen in Mariahilf nannten bei der Befragung 2021 (tilia 2023, Kapitel 10.3) sehr viele positive Assoziationen mit den Stiegen: Sie sind identitätsstiftend, schaffen kurze Wegeverbindungen und bieten für manche einen Bewegungsanreiz (vgl. tilia, 2023). Manche sitzen auf den Stufen. Und besonders ältere Menschen schätzen den Lift der Amonstiege als Teil ihrer täglichen Wege. Die Stiegen haben einen besonderen Schwerpunkt im Osten von Mariahilf, sie finden sich aber in allen Bezirksteilen. Die Amonstiege in der Stiegengasse ist die

einziges mit parallel geführtem Lift und längerem autofreiem Zugangsbereich. Die Potenziale der Stiegen könnten gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt werden, damit sie die spannenden Ausblicke und Architektur mit mehr Grün und Kühle sowie interessanten Bewegungs-, Spiel - und Verweilangeboten verbinden. Dabei geht es um eigenständige Mikrofreiraumtypen unter Einbeziehung der angrenzenden Straßenräume, nicht um klassische Spielplätze oder Parks rund um die Stiegenanlage.

Die Sicherheit für Fußgänger*innen ist ein anderes wichtiges Handlungsfeld. Dabei geht es einerseits um ein Sicherheitsgefühl bei den Gehenden, das durch ausreichend Platz entlang der Gehrelationen, gute Ausleuchtung bei Dunkelheit und übersichtliche kurze Querungen mit ausreichend dimensionierten Wartebereichen gefördert werden kann. Andererseits ist Unfallvermeidung wichtig. Orte und Bereiche, wo es immer wieder zu Unfällen kommt, sollten auf Fußverkehrssicherheit optimiert werden.



Abb. 15: Umgestaltete Königsegggasse im Loquaigrätzl



Abb. 16: Schattiger Treffpunkt Oskar-Werner-Platz

5. Räumliches und qualitatives Leitbild

Gute Bedingungen für den Fußverkehr sind das Ziel des Masterplan Gehen in Mariahilf. Dicht bebaute innerstädtische Bezirke stehen dabei vor besonderen Herausforderungen: hohes Verkehrsaufkommen, kommerzielle Nutzungen im Gehbereich, zahlreiche enge Straßenquerschnitte mit hohem Anteil an ruhendem Verkehr und wenig öffentliches Grün. Gleichzeitig erfordert der Klimawandel 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.

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 Gehsteige mit über 2 m Breite, begehbare Fahrbahnen oder Fußgängerzonen. Ergänzt wird dieses Netz durch einzelne urbane Gehverbindungen mit ähnlichem Angebot aber weniger Grün. Dort, wo künftige Haupttradwegeverbindungen im begrünten oder urbanen Wegenetz liegen, sind baulich getrennte und farblich markierte Radwege vorzusehen, um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu reduzieren. Punktuell sind Lifte oder mechanische Hilfen notwendig, um den großen Höhenunterschied in Nord-Süd-Richtung auszugleichen. Als Grundangebot für sämtliche Straßen im Bezirk sind längerfristig Gehsteige mit einer Mindestbreite von 2 m vorgesehen. Besonders in Teilen Gumpendorfs ist das Netz an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs nicht sehr dicht. Daher sind gute Gehbedingungen hier besonders wichtig. Ein längerfristiges Verdichten des Haltestellen- bzw. des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs in diesem Bereich ist für die Mobilität im Bezirk wichtig.

Um die Gehqualität, aber auch das Zusammenleben im Bezirk zu stärken, sind grüne, kühle Wohlfühloasen mit Sitzmöglichkeit, Trinkbrunnen und auch wegbegleitendem Spiel alle 300 m geplant. Dabei werden die vorhandenen Parks und Plätze durch ein Netz an zusätzlichen kleineren Grätzlfreiräumen ergänzt, wo derzeit noch Lücken bestehen.

Für sichere Fußwege ist es wichtig, Gefahrenstellen zu entschärfen: In Mariahilf betrifft das einerseits die Querungsbedingungen für den Fußverkehr bei stark befahrenen Straßen wie der Linken Wienzeile, dem Gürtel und dem Getreidemarkt. Kreuzungen bzw. Straßenabschnitte mit einer Häufung von Unfällen sollten auf Übersichtlichkeit und Sicherheit überprüft werden. Dasselbe gilt auch für in Schulwegeplänen ausgewiesene Gefahrenstellen. Andererseits gibt es in Mariahilf viele Unfälle von

Fußgänger*innen mit Radfahrer*innen. Zur Verbesserung der Sicherheit und des Gehkomforts wird entlang der Haupttradwegestrecken eine deutlichere Markierung der Radwege und ausreichend Platz für Fußgänger*innen (Gehsteige über 2 m Breite, ausreichend Aufstellbereiche vor Ampeln) empfohlen. In der Gumpendorfer Straße wird angeregt, keine Haupttradwegestrecke umzusetzen, sondern diese parallel in der Mollardgasse/Magdalenenstraße zu führen.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird über breite Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation begleitet. Insbesondere größere Projekte werden in Beteiligungsprozessen mit den Menschen in Mariahilf gemeinsam entwickelt. Auch bewusstseinsbildende Maßnahmen für ein besseres Miteinander der unterschiedlichen Mobilitätsformen sind geplant, um die Verkehrssicherheit von Fußwegen zu erhöhen.



Masterplan Gehen Mariahilf - Leitbild

- | | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|------|-------|
| Begrüntes Wegenetz | Lücke Haltestellen ÖV | Park | Platz |
| Urbane Gehverbindung | Lücke Wohlfühloase | | |
| Verbindung in die Nachbarbezirke | Überprüfung auf Fußwegsicherheit | | |



Eigene Darstellung, Stand 12/2023
Datengrundlage: Stadt Wien - data.wien.gv.at, eigene Erhebungen

Abb. 17: Leitbild des Masterplan Gehen Mariahilf

6. 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 bis 20 Jahren ab, einen Zeitraum, in dem ein großer Teil des Straßenraumes einem Umbau unterzogen wird. Es ist wichtig, einen fußverkehrsfreundlichen und klimaresilienten Umbau des öffentlichen Raumes bei allen Einbautenarbeiten und Erneuerungsarbeiten mitzudenken. Insbesondere gilt es, Synergien im Rahmen der Umbauarbeiten des Programmes „Raus aus dem Gas“ gut zu nutzen für das Mariahilf Pilotgebiet ist. Die technische Machbarkeit der einzelnen Maßnahmenvorschläge ist im jeweiligen Umsetzungsfall zu prüfen. Die Maßnahmen sind gemeinsam mit dem Bezirk aus heutiger Sicht priorisiert. Diese Priorisierung unterscheidet Maßnahmen mit Potenzial zur Verbesserung der Fußwegqualität und solche mit hohem Potenzial zur Verbesserung der Fußwegqualität. Ein hohes Potenzial wird für Schulvorbereiche, Bereiche mit Lücken bei den Wohlfühloasen, Straßen im Bereich der Lücke im Haltestellennetz des ÖV in Gumpendorf sowie die aktuellen Schwerpunkte Gumpendorfer Straße und Christian-Broda-Platz ausgewiesen. Ergänzend können eine geänderte Verkehrsregelung, einfache oder temporäre Maßnahmen schnelle Qualitätsverbesserungen im Bestand bringen. So können Bodenmarkierungen Gehbereiche markieren oder Gefahrenstellen entschärfen. Schattenplätze unter Bestandsbäumen bzw. im Hausschatten können genutzt werden, um kühle Sitzbereiche im Straßenraum zu schaffen. Die Schattenkarte der Stadt Wien ist hier eine gute Grundlage, die beschattete Bereiche des öffentlichen Raumes darstellt, wo es genug Platz für eine Sitzgelegenheit gibt (vgl. Stadt Wien - MA 41). Nicht nur auf breiten Gehsteigbereichen sondern auch in Parkstreifen können durch Bodenmarkierungen oder Nutzungsvereinbarungen (Grätzloase) Mikrofreiräume entstehen.

Als Grundangebot für den Fußverkehr in Mariahilf sind langfristig in sämtlichen Straßen im Bezirk barrierefreie Gehbereiche mit einer Mindestbreite von 2 m vorgesehen.

Große räumliche Barrieren für den Fußverkehr im Bezirk zu reduzieren ist eine langfristige Aufgabe: starke Geländeunterschiede, das vertiefte Bett des Wienflusses, große Baublöcke und stark befahrene Straßen führen zu Umwegen. Durch die Schaffung neuer mechanischer Aufstiegshilfen bei Treppen und zusätzlicher Durch- und Übergänge können direktere Fußwege im Stadtteil umgesetzt werden. Bei stark befahrenen Straßen helfen eine Geschwindigkeitsbeschränkung, um das spontane Queren zu verbessern oder die Schaffung zusätzlicher geregelter Übergänge. Um

sehr breite Querungen wie z. B. im Bereich des Gürtels mit mehrmaligem Warten bei Ampeln auch für weniger mobile Personen zu erleichtern, ist es sinnvoll, bei ausreichender Fläche Rastmöglichkeiten in Form von Bänken zu ergänzen. Durch eine Attraktivierung der Umwege rund um Barrieren wie am Wiental oder bei Treppenanlagen kann das Zufußgehen trotzdem gefördert werden. Manche Barrieren können als Potenzial für neue Freiräume genutzt werden und etwa mit Sitzmöglichkeiten oder anderen Aufenthaltsangeboten ausgestattet werden, wie beispielsweise neue Wientalnutzungen oder multifunktionale Treppengebiete.

Große Teile des öffentlichen Raumes in innerstädtischen Bezirken wie Mariahilf sind durch Lärm belastet und könnten durch eine Förderung von Fuß- und Radverkehr und eine Reduktion des motorisierten Verkehrs an Qualität gewinnen. Das Sperren von Straßenabschnitten für den motorisierten Individualverkehr und eine Reduktion von Fahrgeschwindigkeiten tragen zur Lärmreduktion bei. Die Verkehrsberuhigung von Durchzugsstraßen ist ein Thema, das wienweit beschlossen werden muss. Sie hat das Potenzial ruhige Bezirksränder bzw. wie bei der Gumpendorfer Straße eine ruhige Bezirksmitte zu schaffen.

Der ruhende Verkehr beansprucht heute große Flächen im öffentlichen Raum. Um gute Bedingungen für aktive Mobilität, mehr Grün und Aufenthalt umsetzen zu können, ist das Gelingen der Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum eine der größten Herausforderungen im Wandel zur klimagerechten Stadt (vgl. Staller et al. 2022, S. 86). Die von tilia und con:sens im Auftrag der AK Wien erarbeitete Studie entwickelte Bausteine zur Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum. Eine stadtweite, flächendeckende Analyse des Stellplatzangebotes und des Pkw-Bestandes ist Voraussetzung für die Erreichung der Klimaziele der Stadt und die Anpassung des Stellplatzangebotes an den sinkenden Bedarf. Zur Erreichung der Mobilitätsziele ist ein Sinken des Autobesitzes je 1000 Einwohner*innen auch in Mariahilf wichtig. Das Schaffen und Verbessern von qualitätsvollen Alternativen zum Privat-Pkw wie z. B. Sharing-Systeme oder die Verbesserung des ÖV-Angebotes für Pendler*innen sind wichtige Maßnahmen zur Reduzierung des Gesamtautoverkehrs in der Stadt. Die Studie schlägt weiters vor, dass leistbare Alternativen zum Oberflächenparken geschaffen werden 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 (vgl. Staller et al. 2022, S. 86ff). Hier setzt die flexiblere Nutzung von Lieferzonen, wie sie derzeit in Mariahilf getestet wird, einen wichtigen ersten Schritt.

Darüber hinaus ist es bei der Bewirtschaftung von öffentlichen Räumen wichtig, auf eine Balance zwischen nichtkommerziellen und kommerziellen Nutzungen zu achten. Ein gewisser Anteil an Schanigärten trägt zur Belebung bei, es sollte jedoch bei Genehmigungsverfahren darauf geachtet werden, dass bestehende und neu geschaffene öffentliche Räume nicht übermäßig durch die Gastronomie beansprucht

werden und ausreichend Platz für Fußverkehr und konsumfreien Aufenthalt bleibt. Dazu können Bewirtschaftungskonzepte beitragen, die Zonierungen festlegen, damit Raum für aktive Mobilität und öffentliche Aufenthaltsräume bleibt.

Anregungen für ein Neudenken der Straßenräume bietet das Konzept der gesunden Straßen, welches Saunders (2023) für London entwickelt hat. Dabei stehen Menschen und ihre Gesundheit im Mittelpunkt aller Entscheidungen zum öffentlichen Raum, zur Planung, Erhaltung, Pflege und Nutzung. Zentral für gesunde und inklusive Straßen ist es, dass jede*r sich willkommen fühlt und Menschen wählen können, zu gehen, Rad zu fahren und den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Das Konzept dient mit seinen Indikatoren als Orientierung und Herausforderung für Politik, Verwaltung und Planung dies auch umzusetzen.

Die konkreten Maßnahmen sind drei Handlungsfeldern zugeordnet: Netz an begrünnten und urbanen Fußwegen und Wohlfühloasen, Gefahrenstellen entschärfen sowie Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation. Da es beim ersten Handlungsfeld um eine umfassende Transformation des öffentlichen Raumes geht, wird dieses umfangreicher dargestellt. Die Überlegungen bauen auf Vorarbeiten im Rahmen des Entwicklungsplanes öffentlicher Raum für Mariahilf auf (vgl. tilia 2023).

6.1. Handlungsfeld 1: Netz an begrünnten und urbanen Fußwegen und Wohlfühloasen

Ein gutes Fußwegenetz durch den gesamten Bezirk hat viele Vorteile, so können Menschen umweltfreundlich 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. Das Netz an begrünnten Fußwegen baut auf den spezifischen Qualitäten der vorhandenen Freiräume im Bezirk und auf dem Freiraumnetz der Stadt Wien auf (vgl. Stadt Wien - MA 18 und MA 41 2015/2023). Das geplante Netz besteht aus sicheren, breiten und barrierefreien, bei Hitze kühlen begrünnten Wegen zu wichtigen Orten wie Plätzen, Parks, Bildungs- Sozial- und Infrastruktureinrichtungen sowie zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. In einem Teil von Gumpendorf, in dem das Haltestellennetz des öffentlichen Verkehrs nicht sehr dicht ist, wurden zusätzliche Straßen in die Maßnahmenliste aufgenommen, um gute Gehbedingungen zu gewährleisten. Gute Gehbedingungen bieten breite Gehsteige ab 2 m Breite, begehbare Fahrbahnen oder Fußgängerzonen. Punktuell sind Lifte oder mechanische Hilfen notwendig, um den großen Höhenunterschied in Nord-Süd-Richtung auszugleichen. Einkaufsstraßen und Flaniermeilen sind Teil des begrünnten Fußwegenetzes. Jedoch 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 führen,

stellen attraktive Abschnitte des begrünten Netzes dar. Ergänzt wird dieses Netz durch kurze urbane Gehverbindungen mit ähnlichem Angebot aber weniger Grün.

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. Bei Hitze attraktive Wege durch den Stadtteil zeichnen sich durch Schatten, Grün, Wasserelemente und angenehme Aufenthaltsangebote aus. Platz dafür kann mit dem abnehmenden Autobesitz der Wiener*innen und den Vorgaben der Klimaziele der Stadt frei werden, wenn Stellplätze schrittweise reduziert werden. Entsiegelung und Bepflanzung verbessert das Mikroklima und fördert das Zufußgehen und die weitere Veränderung des Modal Split. Straßenbäume sollten in engem Abstand in durchgehenden Baumreihen gepflanzt werden, damit die Bäume einen Kronenschluss erreichen. Ein Baumstreifen auf der sonnigeren Straßenseite mit Pflanzabständen je nach Baumart von 6 bis 10 Metern schafft attraktive Gehbedingungen. Fassadenbegrünung und Regenwassermanagement verbessern das Kleinklima zusätzlich, durchgehende Grün- und Wasserflächen leisten einen Beitrag zur Kühlung. Um sommerlicher Überhitzung entgegenzuwirken, ist zu überprüfen, mit welchen Maßnahmen eine Frischluft- bzw. Kaltluftzufuhr über das Wiental Richtung Zentrum unterstützt werden kann und welche mikroklimatisch wirksamen Maßnahmen das Stadtklima verbessern. Durch Schaffung neugestalteter durchgehender klimaresilienter Freiräume entlang des Wienflusses könnten zusätzlich zum Fußwegenetz auch Biodiversität und das Biotopnetz gestärkt und die Natur erlebbarer gemacht werden.

Im Folgenden werden typologische Bausteine für die Umsetzung des Netzes an begrünten und urbanen Fußwegen und Wohlfühloasen vorgestellt. Die Vorschläge bauen darauf auf, dass die Wiener Straßenräume ca. alle 30 Jahre erneuert werden. Im Zuge dieses Erneuerungszyklus ist es möglich, die Straßenfreiräume für den aktiven Verkehr und 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.

Schrittweiser Umbau von Straßen

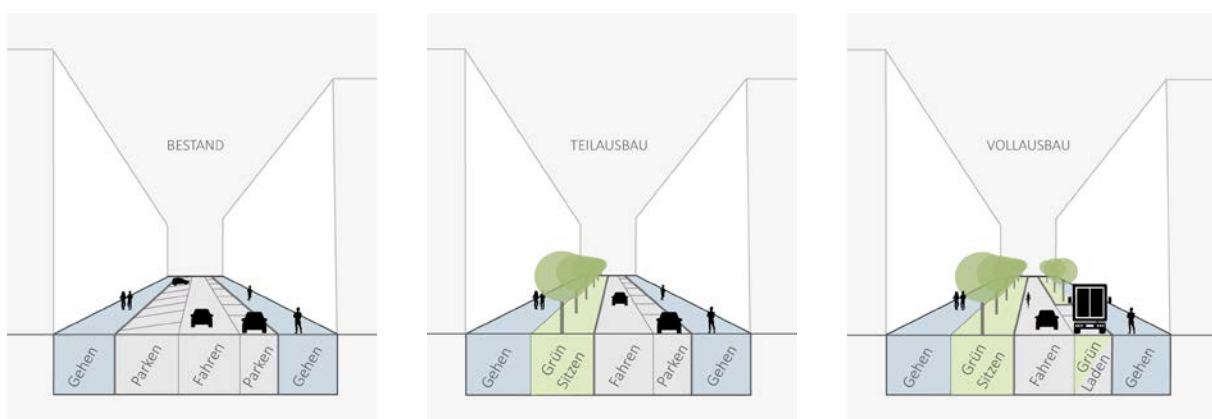


Abb. 18: Schema Straßenquerschnitt - Schrittweiser Umbau von Straßen

Straßen können nicht nur im ganzen Querschnitt sondern auch schrittweise in Stufen 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 bei Einzelpflanzungen in der Hitze der Asphaltstraße. 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 klimawirksamere Bäume besser Platz.

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 bepflanzter Oberfläche umsetzt und einen hohen Grad an Kühle für heiße Sommertage 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.

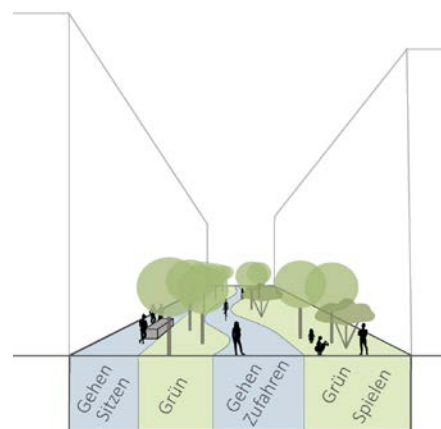


Abb. 19: Schema - Begrünte Klimastraße

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 Wohlfühloasen 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 Kühlung an heißen Tagen zu gewährleisten aber auch viel Platz zum Gehen, für Spiel und Aufenthalt. Die wenige 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.

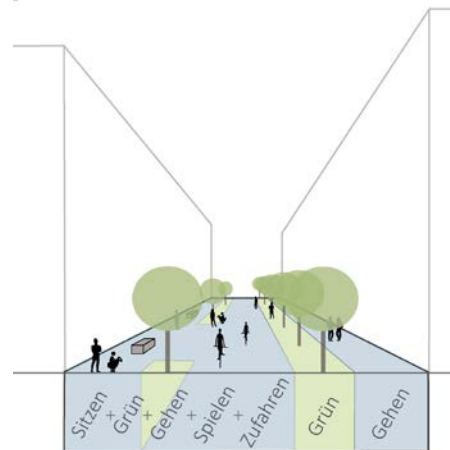


Abb. 20: Schema - Urbane Klimastraße

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

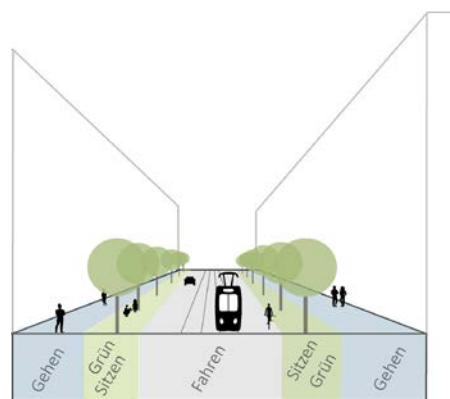


Abb. 21: Schema - Klimaboulevard

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.

Verkehrsberuhigte Straßen besser nutzen

Verkehrsberuhigte Straßen sind häufig für einen Aspekt (Parken, kommerzielle Nutzung) optimiert und haben Potenzial für weitere Nutzungen. Viele Wohnstraßen bieten keine Spiel- oder Aufenthaltsmöglichkeiten, jedoch viele Parkplätze. Hier kann durch schrittweise Reduktion von Stellplätzen auf einer Straßenseite ein durchgehender Baumstreifen mit wegbegleitendem Spiel und Aufenthaltsqualität entstehen. Eine farbige Bemalung des Fahrbahnbereiches (z. B. 15., Stagliasse vor dem Umbau) macht Autofahrende auf spielende Kinder aufmerksam. Auch Schulvorbereiche sind oft nur nach Sicherheitsaspekten gestaltet und können durch Sperren des Straßenabschnittes für den MIV zu attraktiven Schulvorplätzen werden. Auch kleinere Fußgängerzonen können mit nichtkommerziellen Sitzmöglichkeiten und Spielangeboten ausgestattet werden, um die schon vorhandene Verkehrsberuhigung zu nutzen.

Gute Gehbedingungen bei sehr schmalen Straßenquerschnitten

Es gibt Grätzl mit sehr schmalen Straßenquerschnitten, die meist beidseitig Gehsteigbreiten unter 1,5 m aufweisen. Hier ist es sinnvoll flächige Konzepte und neue Verkehrslösungen zu erarbeiten, damit neue Straßenquerschnitte auf einer Ebene und das Zufußgehen im Fahrbahnbereich möglich werden. Ein Beispiel dafür ist das in Barcelona von Salvador Rueda vom Büro BCNecologia entwickelte Superblockkonzept, das derzeit in jeweils adaptierter Form in anderen spanischen und europäischen Städten und auch in Wien als „Supergrätzl“ erprobt wird.

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 motorisierten Verkehrs verhindern, aber Rad und Fußverkehr nicht behindern. Innerhalb des „Superblocks oder -grätzls“ gibt es so mehr Platz für Begrünung, Spiel- und Aufenthalt. Durch geringere Fahrgeschwindigkeiten ist die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fußgänger*innen möglich.

Bei schmalen Straßenquerschnitten können mehrere Straßenabschnitte pro Grätzl weitgehend gesperrt und als Grätzltreffpunkt oder Wohlfühloase ausgestaltet werden. Andere Straßen können trotz Grätzlerschließung für den MIV in ihrer Begrünung und Gehqualität verbessert werden und Mikrofrehräume für kurzen Aufenthalt bekommen. Wasserelemente, Kletterpflanzen und Garteln von Anrainer*innen ergänzen die Ausstattung, die partizipativ mit der lokalen Bevölkerung entwickelt werden kann.

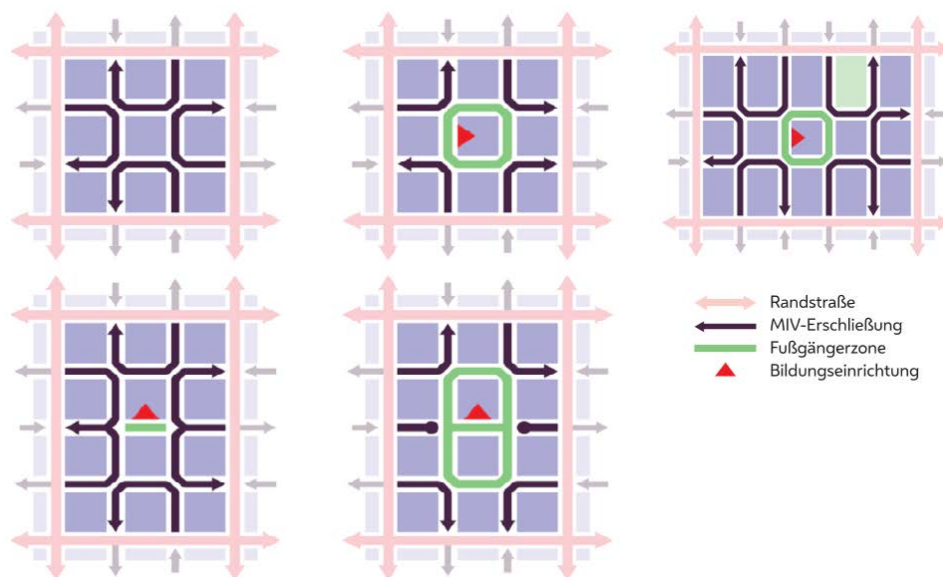


Abb. 22: Diese Schemata zeigen Konzeptskizzen für die Verkehrsorganisation in räumlich unterschiedlichen Supergrätzl-Projektgebieten (Quelle: Stadt Wien - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2022, S. 15)

Passagen und Durchgänge offenhalten

Das historische Erbe Mariahilfs beinhaltet eine Reihe von Durchgängen durch Baublocks – ein wichtiger Teil der fußläufigen Erschließung. Häufig bilden sie Verlängerungen von Straßenverläufen auf privatem Grund. Viele Durchgänge werden offengehalten und sind als kurze Fußwegeverbindung nutzbar. Ein Teil der Durchgänge ist zwar gewidmet, jedoch für die Benutzung gesperrt. 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 und verstärkter kommerzieller Nutzung notwendig. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren z. B. die Schulhofpassage (Hirschengasse – Mariahilfer Straße) und der Durchgang durch das TU-Gelände (Millöckergasse – Rahlgasse) nicht nutzbar. Bei mit zahlreichen Gastgärten und Geschäftsvorbereichen sehr stark kommerziell geprägten Durchgängen wie in der Stiegengasse (Windmühlgasse – Mariahilfer Straße) wäre es wichtig, in Kontakt mit den Grundbesitzer*innen barrierefreie Sitzmöglichkeiten zum Rasten am Weg aufzustellen. Einige Durchgänge können nur von Ortskundigen genutzt werden, da die Zugänge sehr versteckt sind (Sonnenuhrgasse – Liniengasse, Turmburggasse – Gumpendorfer Straße/Postpassage, Liniengasse – Mariahilfer Gürtel). Das gute Kennzeichnen und Offenhalten dieser kurzen Fußverbindungen ist wichtig zur Förderung der aktiven Mobilität im Bezirk, viele sind als ruhige, sichere Verbindungen auch Teil des begrünteten Wegenetzes.

Neue Freiräume für Aufenthalt und Spiel im Straßenraum

Für Mariahilf ist ein Netz an Wohlfühloasen geplant. Alle 300 m soll es einen Platz, Park oder grünen, kühlen Straßenraum, Mikrofreiraum oder Grätzloasen geben, die sich für Aufenthalt und Spiel eignen. Im Leitbild – Masterplan Gehen Mariahilf sind Bereiche ausgewiesen, wo im Bezirk 2023 noch Lücken bei der Versorgung mit Wohlfühloasen bestehen. Da neue Flächen in einer wachsenden Stadt nur schwer verfügbar sind, liegt das Potenzial vor allem in einer neuen Nutzungsverteilung im Straßenraum.

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. 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.

Fußgängerzonen können bei nicht zu ausgeprägter kommerzieller Nutzung auch als begrünte Grätzltreffpunkte funktionieren – die Zufahrt ist nur auf Einsatzfahrzeuge und berechtigte Anrainer*innen beschränkt, dadurch entsteht Gestaltungsspielraum im gesamten Querschnitt. Hier sollte darauf geachtet werden, dass es keine Garageneinfahrten und keine Geschäftslokale mit häufiger Zulieferung oder schergewichtiger Ware bzw. kein produzierendes Gewerbe oder Dienstleister, die unbedingt eine Pkw-Zufahrt brauchen (z. B. Autowerkstätten) in dem Abschnitt gibt. Je nach potentiellen Nutzer*innen in der Umgebung kann es mehr Spielangebote oder Aufenthaltsmöglichkeiten für bestimmte Zielgruppen geben.

Auch verkehrsberuhigte Straßen (Wohnstraße, Begegnungszone) können mit neuer Aufenthaltsqualität, neuer Ausstattung und Neugestaltung des Querschnittes auf einer Ebene ausgeführt werden. Hier sind das Erhalten der langsamen Zu- oder Durchfahrt und das Ausweisen von einem Anteil an Parkplätzen möglich. Diese Stellplätze können dann schrittweise reduziert werden. Der Gestaltungsspielraum ist geringer als in einer Fußgängerzone, da eine freie, erkennbare Fahrbahn mitgedacht werden muss.

Für die Umsetzung dieser Varianten zur Schaffung neuer Freiräume bedarf es eines Verkehrskonzeptes für das Grätzl, damit die nötigen Zufahrten gut organisiert werden können und die neuen Freiräume möglichst gut positioniert werden. Die genaue Ausstattung sollte partizipativ mit Bewohner*innen festgelegt werden.

Erweiterung vorhandener Grätzparks und Plätze

Vorhandene Parks und Plätze können in vielen Fällen durch Erweiterungen im Bereich der angrenzenden Straßenräume vergrößert und so zu zusätzlichen kühlen Geh- und Aufenthaltsbereichen werden. Parkanlagen auf gründerzeitlichen Grünplätzen sind meist mit Fahrbahnen zwischen Fassade und Park ausgestattet. Der Park gleicht dann einer von Straßen umgebenen Insel. Solche Parks und Plätze können durch das Auflassen einzelner angrenzender Straßen vergrößert werden und ein besserer Kontakt zu den angrenzenden Gebäudenutzungen hergestellt werden, wie z. B. am Loquaiplatz/Schmalzhoftempelpark.

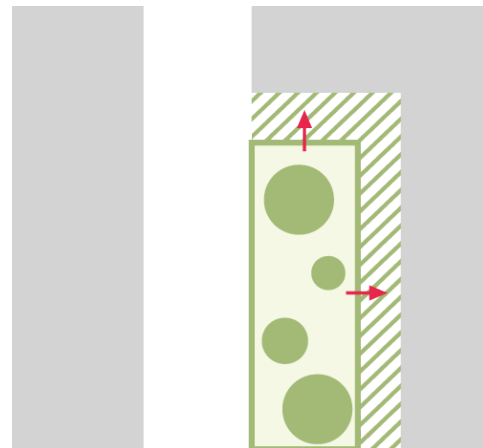


Abb. 23: Schema - Erweiterung vorhandener Freiräume

An für den Autoverkehr wichtigen Straßen kann es auch bereits sinnvoll sein eine Parkspur aufzulassen, um den angrenzenden Platz oder Park zu vergrößern. Das wurde schon z. B. beim Richard-Waldemar-Park in der Hofmühlgasse umgesetzt.

Schaffung von neuen Grätzplätzen an Kreuzungen

Städtebaulich als Plätze angelegte Freiräume sind oft durch Fahrbahnen zerschnitten und es bleiben nur kleine Restflächen für Fußgänger*innen. Nach einer Überprüfung der Verkehrsführung im Grätz könnten solche Plätze durch Auflassen von Fahrbahnen in ihrer Nutzfläche vergrößert und wieder als Platz wahrgenommen werden. Solche Grätzplätze bieten gute Fußwegerelationen, Begrünungspotenzial und Gelegenheiten für Aufenthalt in der Nähe der Wohnung und am Weg. Sie sind größer als Mikrofreiräume und laden zu längerem Aufenthalt verschiedener Gruppen ein. Ein gutes Beispiel dafür ist der kleine Platz an der Mariahilfer Straße bei der Windmühlgasse/Theobaldgasse. An solchen Plätzen bietet sich die Kombination mit der oben beschriebenen Maßnahme der Sperre einzelner Straßenabschnitte an. Beispiele dafür sind der kleine Platz im 2. Bezirk Ecke Im Werd/Leopoldgasse oder auch Kreuzungen in der Innenstadt mit Fußgängerzonen. Mit dem Einsatz modaler Filter kann der motorisierte Verkehr verlangsamt und die Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr erhalten werden.

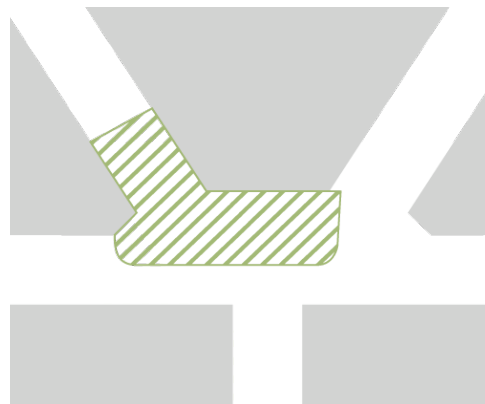


Abb. 24: Schema - Schaffung von Plätzen an Kreuzungen

Temporäre Grätzplätze im Straßenraum

Seit 2020 gibt es in Wien temporäre Coole Straßen. Straßenabschnitte wurden temporär für die heißen Sommermonate zu Aufenthalts- und Fußverkehrsbereichen mit Sitzgelegenheiten, Wasserelementen und betreuten Spielangeboten. Besonders effektiv waren diese Coolen Straßen dort, wo durch einen vorhandenen Altbaumbestand kühlender Schatten gegeben war (vgl. Rauch et al. 2019). Eine andere Form einer temporären Ausgestaltung eines Grätzplatzes ist die Fußgängerzone Herzgasse im 10. Bezirk. Hier wurde im Rahmen des „Supergrätzls“ in Favoriten der Straßenabschnitt vor der Schule durch Bodenbemalungen, Sitzmöbel und mobiles Grün kurzfristig und kostengünstig als Freiraum erschlossen. Nach einer Probephase und etwaigen Anpassungen soll dieser und angrenzende Straßenräume dauerhaft umgebaut werden.

Auch kurze Sperren von Straßen z. B. stundenweise jeden Vormittag vor Schulen oder tageweise als Spiel-/Rodelstraße und für Feste oder Einkaufstage sind möglich, diese temporären Räume können das Freiraumangebot kurzfristig verbessern oder auch Teil von partizipativen experimentellen Planungsphasen im Rahmen einer dauerhaften Veränderung sein.

Zusätzliche Wohlfühloasen durch Mehrfachnutzung

Einige Freiräume liegen in Baublockinnenbereichen und sind vom Straßenraum aus kaum sichtbar wie z. B. die Freiräume der TU und Grünflächen von Gemeindebauten. Sie sind oft zugänglich, werden jedoch selten von Externen genutzt. Durch eine Einbindung in ein begrüntes Wegenetz und durch Markierung im Straßenraum z. B. über eine Begrünung und Sitzmöglichkeit am Eingang könnten sie besser nutzbar werden. Auch eine Bodenmarkierung oder Beschilderung kann vermitteln, dass hier eine kurze Wegeverbindung und der Zugang zu einer Wohlfühloase ist. Auch Schulfreiräume und Freiräume von Institutionen, die nur zu bestimmten Tageszeiten und/oder Wochentagen benutzt werden, könnten über vertragliche Vereinbarungen mit oder in manchen Fällen auch ohne Betreuung mehrfach genutzt werden. Temporäre Mitbenutzung von begrüntem Innenhöfen von kirchlichen Einrichtungen oder Museen z. B. in Hitzemonaten erweitert das Freiraumangebot. Temporäre Nutzungen werden von Eigentümer*innen oft eher akzeptiert als Öffnungen für die Allgemeinheit. Bei gutem Auskommen besteht das Potenzial die Nutzungszeiten auszuweiten und ev. irgendwann eine Öffnung zu bewirken. Eine traditionelle Möglichkeit, mehr Freiräume in dicht bebauten Stadtgebieten zu schaffen, ist die Umwidmung von Baugrundstücken zu Baulückenparks. Auch wenn diese aufgrund des hohen Preisdrucks derzeit nicht leicht umsetzbar sind, könnte bei Abriss und Neubau eventuell eine Zwischennutzung als Baulückenpark versucht werden.

6.2. Handlungsfeld 2: Gefahrenstellen entschärfen

Für sichere Fußwege ist es wichtig, Gefahrenstellen zu entschärfen: In Mariahilf betrifft das einerseits die Querungsbedingungen für den Fußverkehr bei stark befahrenen Straßen wie der Linken Wienzeile, dem Gürtel und dem Getreidemarkt. Besonders entlang der gesamten Linken Wienzeile sind im Bereich von Querungsmöglichkeiten des Wientals Unfälle unter Beteiligung von Motorrädern und Pkws verzeichnet. Sehr viele Unfälle, jedoch vorrangig mit Straßenbahnen und Fahrrädern, sind im Umfeld der U6-Station Gumpendorfer Straße dokumentiert. Kreuzungen bzw. Straßenabschnitte mit einer Häufung von Unfällen sollten auf Übersichtlichkeit sowie Sicherheit für Fußgänger*innen überprüft werden. Dasselbe gilt auch für in Schulwegeplänen ausgewiesene Gefahrenstellen.

Andererseits gibt es in Mariahilf viele Unfälle von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, mit Häufungen entlang der Mariahilfer Straße und auf der Linken Wienzeile zwischen Magdalenenstraße und Getreidemarkt. Dabei ist es wichtig, ein Einvernehmen zur Mariahilfer Straße mit dem 7. Bezirk herzustellen. Hauptverkehrsstraßen wie die Linke Wienzeile liegen nicht im Kompetenzbereich des Bezirks, eine Verbesserung wäre aus Sicht der Fußverkehrssicherheit jedoch wichtig. Zur Verbesserung der Sicherheit und des Gehkomforts wird entlang der Hauptradwegestrecken eine deutlichere Markierung der Radwege und ausreichend Platz für Fußgänger*innen (Gehsteige über 2 m Breite, ausreichend Aufstellbereiche vor Ampeln) empfohlen. Insbesondere dort, wo künftige Hauptradwegeverbindungen im begrünten oder urbanen Wegenetz liegen, sind baulich getrennte und farblich markierte Radwege vorzusehen, um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu reduzieren (vgl. BMK 2022, S. 60: RVS 03.02.12 bei starkem Radverkehr Trennprinzip und farbliche Markierung der Radverkehrsfläche). In der Gumpendorfer Straße wird angeregt keine Hauptradwegestrecke umzusetzen, sondern diese parallel in der Mollardgasse/Magdalenenstraße bzw. Liniengasse zu führen. Neben baulichen und verkehrsorganisatorischen Veränderungen haben bewusstseinsbildende Maßnahmen für ein besseres Miteinander von Fußgänger*innen und Rad-/Scooterfahrer*innen eine unterstützende Rolle.



Abb. 25: Unfallhäufungspunkt bei der U-Bahnstation Gumpendorfer Straße

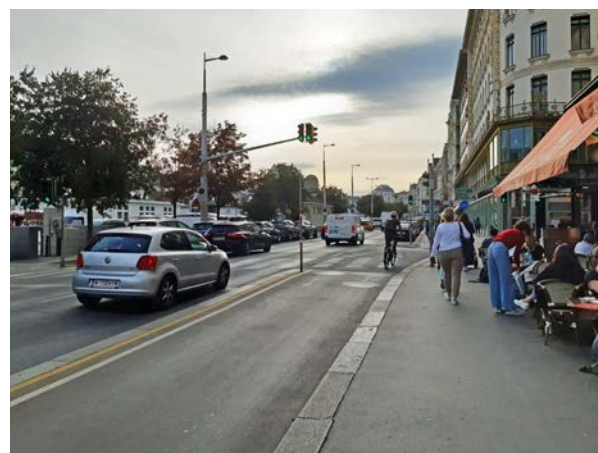


Abb. 26: Bei Radweg und Gehsteig an der Linken Wienzeile häufen sich Unfälle

6.3. Handlungsfeld 3: Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

Für die Transformation zur lebenswerten 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 Mariahilf 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 wird durch einen Mix an unterschiedlichen Partizipationsangeboten unterstützt. Partizipation kann z. B. über digitale Plattformen erfolgen, über ein partizipatives Budget, über Stadtteilmanagement in der Bestandsstadt, über Trainings für aktive Mobilitätsformen. Konflikte sind dabei Teil des Prozesses und es ist wichtig, sie ernst zu nehmen und offen zu diskutieren.

Bei vielen Projekten setzt Mariahilf schon heute auf Partizipation, der Bezirk arbeitet dabei auf Grundlage des Praxisbuchs Partizipation der Stadt Wien (vgl. Arbter 2012). Darüber hinaus bildet die gute Koordination von Vertreter*innen der Stadt und des Bezirkes 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 in Mariahilf entwickelt. Darüber hinaus plant der Bezirk bewusstseinsbildende Maßnahmen für ein besseres Miteinander der unterschiedlichen Mobilitätsformen, insbesondere von Fußgänger*innen und Rad-/ Scooterfahrer*innen.



Abb. 27: Bewohner*innen diskutieren Entwürfe
(Quelle: BV 6 / Dutkowsi)



Abb. 28: Gumpistandl am Kurt-Pint-Platz im März
(Quelle: BV 6 / Dutkowsi)

7. Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Der Masterplan Gehen Mariahilf stärkt den Fußverkehr: Für den wichtigen Zielbezirk für unterschiedliche Gruppen aus der gesamten Stadt und auch darüber hinaus unterstützt der Masterplan Gehen gute Gehbedingungen für die letzten Meter von Wegen, die nach Mariahilf führen (mit allen Verkehrsmitteln). So sollen Menschen, die hier arbeiten oder ihre Ausbildung absolvieren, gute Gehbedingungen finden. Konsument*innen, Tourist*innen oder Nachtschwärmer*innen werden davon ebenso profitieren wie Menschen am Weg zu den zahlreichen Gesundheitsangeboten und Sozialeinrichtungen.

Beim Thema Verkehrssicherheit gibt es in Mariahilf einerseits das Thema der vielen Unfälle mit Beteiligung von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Gute Lösungen für den Fuß- und Radverkehr in Mariahilf im Hauptradwegenetz können einen Beitrag zur Sicherheit und Attraktivierung der aktiven Mobilität über die Bezirksgrenzen hinaus leisten. Besonders wichtig sind sie für Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen. Andererseits bilden sichere Querungen der randlichen Hauptverkehrsstraßen wie im Masterplan Gehen vorgeschlagen für Mariahilf und alle Nachbarbezirke eine wichtige Verbesserung für den Fußverkehr. Sie sind auch für eine gute Zugänglichkeit von Zielen wie dem Naschmarkt, dem Westbahnhof oder der Mariahilfer Straße wichtig.

Die Mariahilfer*innen gehen heute schon sehr viel zu Fuß, aktive Bewegung in der Alltagsmobilität ist heute schon für mehr als ein Drittel der Bewohner*innen umgesetzt. Die Mariahilfer*innen werden durch den Masterplan Gehen dabei unterstützt, den Anteil von Wegen im Umweltverbund weiter auszubauen, über die derzeitigen 84 % hinaus, sowie den Motorisierungsgrad auf 250 Pkw/1.000 Wiener*innen zu senken. Damit sollen längerfristig die Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr in Wien deutlich reduziert werden.

Über ein Neudenken der Straßenräume, einen Abbau von Barrieren sowie eine Grundausstattung mit Wohlfühloasen wird eine inklusive Teilhabe für alle am Verkehr und am urbanen Leben gefördert. Im Bezirk ist das Prinzip der 15-Minuten-Stadt im Bereich der Infrastruktur weitgehend umgesetzt, beim Freiraumangebot bestehen noch Lücken. Die in Mariahilf nicht ausreichende Grünraumversorgung kann durch die vorgeschlagenen Maßnahmen etwas verbessert werden, um in Richtung der 15-Minuten-Stadt und der Zielwerte des Fachkonzepts Grün- und Freiraum zu arbeiten. Insbesondere in dicht bebauten Teilen Wiens sind Entsiegelung, Begrünung, Wasser sowie kühle, begrünte Wege und Wohlfühloasen ein zentrales Angebot für eine klimaresiliente Stadt.

8. Maßnahmenindex

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.

8.1. Handlungsfeld 1: Ein Netz an begrünten und urbanen Fußwegen und Wohlfühloasen

Handlungsfeld 1A – Zielnetz

Adresse	Maßnahme(n)	Priorität
Aegidigasse	Gehsteige durchgängig auf 2 m verbreitern, Freiraumpotenzial der Stiegen im Bereich der Strohmayergasse für Mikrofreiraum nutzen, historischer Schwerpunkt: zahlreiche "Stolpersteine"/Verfolgung jüdischer Mariahilfer*innen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Amerlingstraße	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün und Aufenthaltsangeboten, Vergrößerung Vorplatz Bezirksamt und Schulvorplatz und Schulvorbereich mit Angeboten für Spiel, Lernen und Aufenthalt	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Barnabitingasse	Teil des begrünten Weges, barrierefreie Sitzangebote, Grün und wegbegleitendes Spiel als Ergänzung des kommerziellen Angebotes in der Fußgängerzone	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Blümelgasse	Gestaltung mit mehr Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Brückengasse	Teil des begrünten Weges, Grünraumverbindung zum Wiental und zum 5. Bezirk stärken, Gestaltung für aktive Mobilität mit Grün und Aufenthaltsflächen mit barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Bürgerspitalgasse	Gehsteige durchgängig auf 2 m verbreitern, Teil des begrünten Weges, Umgestaltung für Barrierefreiheit und aktive Mobilität, Grün und Sitzangebote	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Capistranstiege	Nutzung des Potenzials der Stiege, mechanische Aufstiegshilfe	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

Corneliusgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün und Aufenthaltsangeboten, Erweiterung von Schulvorbereich mit Angeboten für Spiel, Lernen, Aufenthalt, Lift	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Damböckgasse	Teil des begrünten Weges, Vergrößerung des Vorbereiches des Bezirksamtes, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün und barrierefreien Sitzangeboten	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Dürergasse	Gestaltung mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Eggerthgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Esterhazygasse	Zwischen Damböckgasse und Königsegggasse Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität und mit Grün	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Fillgradergasse	Fortsetzen der Begrünung und des Schwerpunktes Fassadenbegrünung, Ergänzung von attraktivem, barrierefreiem Sitzplatz, Nutzung des Potenzials der Fillgraderstiege, mechanische Aufstiegshilfe	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Fügergasse	Gestaltung mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel in der Wohnstraße	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Garbergasse	Teil des begrünten Weges, Umgestaltung für mehr Barrierefreiheit und aktive Mobilität, Grün und Sitzangebote	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Grabnergasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Gumpendorfer Straße	Teil des begrünten Weges, Klimaboulevard mit Grün, Wasser und vielseitigen Angeboten für Aufenthalt und wegbegleitendes Spiel, Nutzung des Potenzials von städtebaulich angelegten Platzsituationen: Vergrößerung der nutzbaren Platzbereiche durch neue Verkehrsorganisation	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Haydngasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün und barrierefreien Sitzangeboten in der Wohnstraße, besonders in Zusammenhang mit dem Museumszugang	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Hofmühlgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit mehr Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

Joanelligasse	Seitliche Stiegen als Mikrofreiräume, gute einseitige Gehsteigverbindung ohne Stiegen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Kaunitzgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, Potenzial der Stiegenanlage nutzen, mechanische Aufstiegshilfe	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Königsegggasse	Teil des begrünten Weges, Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereiches, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Kopernikusgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün und Aufenthaltsangeboten, Erweiterung Schulvorbereich mit Angeboten für Spiel, Lernen und Aufenthalt	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Laimgrubengasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel, Nutzung der Stiegen als Potenzial	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Linke Wienzeile	Fuß- und Radverbindung vom Getreidemarkt bis zur Magdalenenstraße optimieren sowie Querungen zum Naschmarkt erleichtern, Schatten + barrierefreie Sitzmöbel als Ergänzung des kommerziellen Angebotes	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Liniengasse	Gehsteige durchgängig auf 2 m verbreitern, baulich vom Gehbereich getrennter Radweg, zwischen Haydngasse und Garbergasse Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Luftbadgasse	Gestaltung mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Magdalenenstraße	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel; Ausstattung mit Sitzmöbeln und Wasserelement im verkehrsberuhigten Bereich beim Heppe-Park	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Marchettigasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, Vergrößerung des nutzbaren Schulvorbereiches, Grün, barrierefreie Sitzangebote und wegbegleitendes Spiel	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Mariahilfer Straße	Gleichgewicht von kommerziellen und öffentlichen Sitz- und Aufenthaltsangeboten berücksichtigen, Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr reduzieren	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

Millergasse	Gehsteige durchgängig auf 2 m verbreitern, zwischen Mariahilfer Straße und Mittelgasse Teil des begrüneten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Millöckergasse	Teil des begrüneten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, Erweiterung von Grün, mit barrierefreiem Sitzen und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Mittelgasse	Gehsteige durchgängig auf 2 m verbreitern, Teil des begrüneten Weges in Richtung Westen, Gestaltung für aktive Mobilität; zwischen Wallgasse und Ägidigasse wird der Schulvorbereich nach der Generalsanierung der Schule neu gestaltet, eine Fußgängerzone mit Grün, Wasser und barrierefreien Sitzangeboten ist geplant	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Mollardgasse	Zwischen Marchettigasse und Grabnergasse sowie zwischen Morizgasse und Imhoff Park Teil des begrüneten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel, bei Hauptradwegenetz baulich vom Gehsteig getrennte Radverbindung	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Morizgasse	Teil des begrüneten Weges und wichtige Verbindung zum Bruno-Kreisky-Park, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreiem Sitzen und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Münzwardeingasse	Teil des begrüneten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Nelkengasse	Teil des begrüneten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Otto Bauer Gasse	Teil des begrüneten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Papagenogasse	Gestaltung mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel, Nutzung der Stiegen als Potenzial, mechanische Aufstieghilfe	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Rahlgasse	Teil des begrüneten Weges, kühlende Klimamaßnahmen, Nutzung der Stiegen als Potenzial, größerer Freiraum mit barrierefreien Sitzangeboten und Spiel- und Aufenthaltsangeboten vor der Schule, mechanische Aufstieghilfe	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

Sandwirtgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Schadekgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel, breitere Haltestellenbereiche, auf Ausgewogenheit von kommerziellen und öffentlichen Angeboten achten	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Schmalzhofgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität , mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Sonnenuhrgasse	Teil des begrünten Weges und Schulvorbereich, Gestaltung als Fußwegverbindung, Angebote für Spiel, Bewegung, Grün und unterschiedliches Sitzen in der Wohnstraße	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Spalowskygasse	Projekt zu Schulvorbereich nach der Generalisierung Fußgängerzone mit Grün, Wasser und Sitzangeboten	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Stiegengasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel, südliche Stiegengasse bei Wienzeile seitliche Stiegen als Mikrofreiräume nutzen + gute einseitige Gehsteigverbindung, Lift zur Windmühlgasse erhalten	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Stumpergasse	Teil des begrünten Weges zwischen Gumpendorfer Straße und Liniengasse, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Theobaldgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Wallgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel, nördlich der Kurzgasse mehr Grün und Aufenthaltsqualität in der Wohnstraße	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Webgasse	Urbane Gehverbindung mit breiten Gehwegen ausstatten	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Windmühlgasse	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten und wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Worellstraße	Teil des begrünten Weges, Gestaltung für aktive Mobilität, mit Grün, barrierefreien Sitzangeboten, wegbegleitendem Spiel	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

Handlungsfeld 1B - Wohlfühloasen

Adresse	Maßnahme(n)	Priorität
Alfred-Grünwald-Park	Öffnung eines Durchganges im Norden zur besseren Erreichbarkeit für die Menschen in Mariahilf verfolgen.	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Bundesländerplatz	Zerschneidung durch Fahrbahnen nach Möglichkeit verringern, Buswartebereiche angrenzender Gassen ausreichend dimensionieren, Schatten, Grün und Wasser ergänzen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Christian-Broda-Platz	Der Platz wird demnächst klimafit und mit mehr Grün umgebaut, Erweiterung in Richtung Nachbarbezirke mitdenken, Teil des begrüneten Weges	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Esterhazygasse Ecke Königsegggasse	Standort für Wohlfühloase suchen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Esterhazypark	Park wird in den letzten Jahren schrittweise an aktuelle Ansprüche angepasst, die Umsetzung ist im Gange; eine Ausweitung der kommerziell bespielten Teile ist zu vermeiden, Treffpunkt für Marginalisierte berücksichtigen, mechanische Aufstieghilfe für Stiegenanlage ergänzen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Fillgradergasse	Standort für Wohlfühloase suchen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Fritz-Grünbaum-Platz	Barrierefreie Sitzangebote, Grün und wegbegleitendes Spiel als Ergänzung des kommerziellen Angebotes in der Fußgängerzone, andere Fahrbahnführungen + Geländelösungen überprüfen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Fritz-Imhoff-Park	Erhaltung der großflächigen, begrüneten Parkanlage, ev. Jugendangebote erweitern	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Gürtelmittelzone mit Franz-Schwarz-Park	Zugänglichkeit weiter verbessern und wo möglich klimawirksame Bepflanzung erweitern	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Helene-Heppe-Park	Erweiterung durch Verbindung mit Waldemar-Park unter Einbeziehung der Magdalenenstraße	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Hornbortselgasse bzw. Aegidigasse an der Liniengasse	Standort für Wohlfühloase suchen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

Hubert-Marischka-Park	Sitzangebote im Eingangsbereich zur Stumpergasse	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Kaunitzgasse/ Magdalenenstraße	Spitzplatz als neuen Mikrofreiraum gestalten mit Grün, Spiel- und Sitzangeboten, ausgewogenes Verhältnis von kommerziellen und öffentlichen Angeboten berücksichtigen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Kurt-Pint-Platz	Teil des begrüntes Weges, Erweiterung als Platz XL durch Einbeziehung einer Grünverbindung Brückengasse überprüfen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Linke Wienzeile/ Magdalenenstraße	Bestehenden Mikrofreiraum erhalten und um Wasserelement ergänzen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Lutherplatz	Herstellung eines zusammenhängenden Platzes an der Gumpendorfer Straße im Rahmen der Neugestaltung des Klimaboulevards, Zusammenarbeit mit der Pfarre zum Kirchen- und Schulvorbereich, mögliche gemeinsame Schulnutzungen der Schulen im direkten Umfeld überprüfen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Marchettigasse	Wohlfühloase am Schulvorplatz	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Minna-Lachs-Park	Erhaltung der Durchgängigkeit	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Morizgasse	Standort für Wohlfühloase an der Kreuzung zur Mollardgasse suchen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Naschmarkt	Barrierefreie Sitzangebote und weg- begleitendes Spiel als Ergänzung des kommerziellen Angebotes im Marktbereich, Zugänglichkeit über Wienzeile erleichtern	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Naschmarktparkplatz	Gestaltung als kühlende, multifunktional nutzbare Grünfläche	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Platz der Menschenrechte	Ergänzung von barrierefreien Sitzangeboten, Grün, Schatten und wegbegleitendem Spiel, Nutzung des Potenzials des Gänsemädchenbrunnens	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Platz Grabnergasse	Teil des begrüntes Weges, für Kinder nutzbaren Spielraum schaffen, der Nebenfahrbahn und Grünstreifen mit einbezieht	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Platz Windmühlgasse	Platzbereich zur Mariahilfer Straße gut ausgestattet, in dieser Form erhalten	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

Proschkogasse/ Linke Wienzeile	Mikrofreiraum mit Grün, Spiel- und Sitzangeboten, ausgewogenes Verhältnis von kommerziellen und öffentlichen Angeboten berücksichtigen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Richard-Waldemar-Park	Erweiterung durch Verbindung mit Helene-Heppe-Park unter Einbeziehung der Magdalenenstraße, schattigere, barrierefreie Sitzplätze ergänzen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Schmalzhofgasse	Standort Wohlfühloase an der Kreuzung zur Webgasse suchen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Stiegengasse	Standort für Wohlfühloase suchen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Therese-Sip-Park	Teil des begrünten Weges: Überprüfen der Verkehrsführungen und von Möglichkeiten die Einzelflächen zu verbinden, sowie an Kurt-Pint-Platz und Grünverbindung in den 5. Bezirk bzw. zu Nevillebrücke anschließen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Vorplatz Raimund Theater	Der Vorplatz ist neu gestaltet, eine Ergänzung mit mehr barrierefreien Sitzmöbeln im Umfeld entlang des begrünten Weges wird angeregt	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

8.2. Handlungsfeld 2: Gefahrenstellen entschärfen

Adresse	Maßnahme(n)	Priorität
Linke Wienzeile, östlicher Teil	Überprüfung auf Sicherheit und Gehkomfort für Wiener*innen und Tourist*innen zwischen Getreidemarkt und Magdalenenstraße in Zusammenhang mit dem Radweg, Gehsteig, Gastgartennutzungen und Aufstellflächen bei Querungen zum Naschmarkt, Überprüfung von Möglichkeiten zur Reduktion der Verkehrsemissionen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Linke Wienzeile, westlicher Teil	Überprüfung auf Sicherheit und Gehkomfort für Fußgänger*innen bei Querungsstellen zwischen Magdalenenstraße und Mariahilfer Gürtel, Überprüfung von Möglichkeiten zur besseren Klimawirksamkeit des Wientales und zur Reduktion der Verkehrsemissionen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Getreidemarkt	Überprüfung auf Sicherheit und Gehkomfort in Zusammenhang mit dem Radweg und bei Querungen, Überprüfung von Möglichkeiten zur Reduktion der Verkehrsemissionen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

Mariahilfer Gürtel	Überprüfung auf Sicherheit und Gehkomfort für Fußgänger*innen bei Querungsstellen, Überprüfung von Möglichkeiten zur Reduktion der Verkehrsemissionen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Mariahilfer Straße	Überprüfung auf Sicherheit für Fußgänger*innen in Zusammenhang mit dem Radverkehr, Ergänzung über bewusstseinsbildende Maßnahmen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Pilgrambrücke	Überprüfung auf Sicherheit für Fußgänger*innen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Gumpendorfer Gürtel	Überprüfung auf Sicherheit und Gehkomfort für Fußgänger*innen bei Querungsstellen, Überprüfung von Möglichkeiten zur Reduktion der Verkehrsemissionen	Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr
Gumpendorfer Straße/Gürtel: Kreuzung und Haltestellenbereiche	Überprüfung auf Sicherheit und Übersichtlichkeit für Fußgänger*innen in Zusammenhang mit Gürtelradweg, Straßenbahnquerungen sowie Fahrbahnquerungen	Hohes Potenzial für Verbesserung für Fußverkehr

9. Literaturverzeichnis

- Arbter, Kerstin (2012) Praxisbuch Partizipation. Gemeinsam die Stadt entwickeln. Werkstadtbericht Nr. 127, Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022): Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030. Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich. Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030.
- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022a): Handbuch zur Erstellung eines lokalen Masterplans Gehen (2022): https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:89442838-5f37-4734-808c-2a590e0bfd0e/Handbuch_Gehen_2022.pdf zuletzt abgerufen am 16.11.2023.
- FSV (2023): Klimarelevante RVS - <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866> zuletzt abgerufen am 16.11.2023.
- Heller (2021): Aktive Mobilität in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren. Endbericht vom 21.01.2021, im Auftrag der Stadt Wien – MA 18.
- Klima- und Energiefonds (2023): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement, <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-Aktionsprogramm-klimaaktiv-mobil-2023.pdf> zuletzt abgerufen am 16.11.2023.
- Landesstatistik Wien (2022): Mariahilf in Zahlen, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-6.pdf> zuletzt abgerufen am 16.11.2023.
- Mobilitätsagentur Wien GmbH (2015): GeHsundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden, <https://www.wienzufuss.at/gehen-und-gesundheit/gehsundheit/> zuletzt abgerufen am 16.11.2023.
- Rauch, Angelika. tbw reasearch GmbH (2019): Ergebnisbericht Evaluierung der Aktion „Coole Straßen“ in Wien, im Auftrag der Stadt Wien – MA 28.
- Saunders, Lucy (2023): Healthy Streets. Qualitative Bewertung, https://static1.squarespace.com/static/6048ed6105c2155a63b0c831/t/6544afb9540c655dcda99a55/1699000254808/Healthy+Streets+Qualitative+Bewertung_2023.pdf, zuletzt abgerufen am 16.11.2023.
- Stadt Wien (2023) 6. Mariahilf. Online: <https://www.wien.gv.at/mariahilf/> zuletzt abgerufen am 05.12.2023.
- Stadt Wien – MA 18 (2020): Karten zum Thema „Bevölkerung“ - Stadtforschung, www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html zuletzt abgerufen am 14.11.2023.
- Stadt Wien – MA 18 (2022): Das Supergrätzl. Wiener Straßenräume transformieren, Wien.
- Stadt Wien – MA 18 und MA 41 (2023): Freiraumnetz Wien – Fachkonzept Grün- und Freiraum, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzept/gruen-freiraum/freiraumnetz/index.html> zuletzt abgerufen am 14.11.2023.
- Stadt Wien – MA 23 (2021): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2021. Wien in Zahlen, Wien.
- Stadt Wien – MA 23 (2022): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022. Wien in Zahlen, Wien.

Stadt Wien – MA 41 (2021): Schattenplätze 4., 5., 6. Bezirk.

Stadt Wien – MA 46 (2023): Verkehrsunfalldaten mit Fußgänger:innenbeteiligung im Zeitraum 2020 - 2022.

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 (2023): Entwicklungsplan öffentlicher Raum Wieden Margareten Mariahilf Vision 2050, im Auftrag der Stadt Wien – MA 19 und der Bezirke 4, 5, 6.

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

WKO (2023): Arbeitnehmereinkommen – insgesamt/pro Kopf – Jahresdaten 2021. Quelle: STATISTIK AUSTRIA (Lohnsteuerstatistik), wko.at/statistik/bezirksdaten/aneinkommen-2021.pdf zuletzt abgerufen am 16.11.2023.

10. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Masterplan Gehen Mariahilf - Übersichtsplan	2
Abb. 2: Bevölkerungsdaten – Prozentuelle Verteilung der Kinder unter 10 Jahren nach Baublock	8
Abb. 3: Bevölkerungsdaten – Prozentuelle Verteilung der Kinder und Jugendlichen von 10 bis 20 Jahren nach Baublock	9
Abb. 4: Bevölkerungsdaten – Prozentuelle Verteilung der Bevölkerung über 75 Jahren nach Baublock	9
Abb. 5: Wegzwecke der Fußgänger*innen nach Geschlechtern und Alter (Quelle: Heller 2021)	11
Abb. 6: Masterplan Gehen Mariahilf - Verkehrsunfälle mit Fußgänger*innenbeteiligung im Zeitraum 2020 bis 2022 - Verkehrsart der Unfallbeteiligten	12
Abb. 7: Bestandsplan – Fußweginfrastruktur und Points of Interest	14
Abb. 8: Bestandsplan – Fußweginfrastruktur und Soziale Infrastruktur	14
Abb. 9: Bestandsplan – Fußweginfrastruktur und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs	15
Abb. 10: Lärmkarte Mariahilf 2022 – Straßenverkehr 24h	16
Abb. 11: Straßentypologie	17
Abb. 12: Analyseplan Barrieren	19
Abb. 13: Schmale Gehsteige in der Sandwirtgasse	20
Abb. 14: Bunt bemalte Amonstiege mit Lift	20
Abb. 15: Umgestaltete Königsegggasse im Loquaigrätzl	23
Abb. 16: Schattiger Treffpunkt Oskar-Werner-Platz	23
Abb. 17: Leitbild des Masterplan Gehen Mariahilf	25
Abb. 18: Schema Straßenquerschnitt – Schrittweiser Umbau von Straßen	29
Abb. 19: Schema – Begrünte Klimastraße	30
Abb. 21: Schema Straßenquerschnitt – Klimaboulevard	31
Abb. 20: Schema – Urbane Klimastraße	31
Abb. 22: Diese Schemata zeigen Konzeptskizzen für die Verkehrsorganisation in räumlich unterschiedlichen Supergrätzl-Projektgebieten (Quelle: Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2022, S. 15)	33
Abb. 23: Schema – Erweiterung vorhandener Freiräume	35
Abb. 24: Schema – Schaffung von Plätzen an Kreuzungen	35
Abb. 25: Unfallhäufungspunkt bei der U-Bahn Station Gumpendorferstraße	37
Abb. 26: Bei Radweg und Gehsteig an der Linken Wienzeile häufen sich Unfälle	37
Abb. 27: Bewohner*innen diskutieren Entwürfe (Quelle: BV 6 / Dutkowski)	38
Abb. 28: Gumpistandl am Kurt-Pint-Platz im März (Quelle: BV 6 / Dutkowski)	38

