

Masterplan Gehen Brigittenau

Fußverkehrskonzept für den
20. Wiener Gemeindebezirk

Wien, Jänner 2024



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

komobile



**Masterplan Gehen Brigittenau
Fußverkehrskonzept für den 20. Wiener
Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 20. Bezirk

Komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien

Bearbeitung durch:
Dipl.-Ing. ⁱⁿ Olivia Kantner
Dipl.-Ing. ⁱⁿ Magdalena Gössinger
Dipl.-Ing. ⁱⁿ Andrea Reisinger

Jänner, 2024

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 Brigittenau	7
3.1	Flächenverteilung	7
3.2	Soziodemografie.....	7
3.3	Verkehr	8
4	Bestandsanalyse.....	11
4.1	Bestandsanalyse	11
4.1.1	Verkehrsberuhigte Bereiche.....	11
4.1.2	Fußläufige Ziele und POIs	12
4.1.3	Stadtklima	13
4.1.4	Aktuelle Stadtentwicklungen und Projekte	14
4.2	Defizitanalyse	14
4.2.1	Aufenthaltsqualität und Begrünung	16
4.2.2	Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen.....	17
4.3	Stakeholder und Akteur:innen	18
5	Räumliches und qualitatives Leitbild	20
5.1	Qualitatives Leitbild.....	20
5.2	Räumliches Leitbild.....	20
5.2.1	Handlungsfelder	20
5.2.2	Zielnetz	21
6	Handlungsfelder und Maßnahmen	22
6.1	Infrastruktur effizient nutzen	22
6.1.1	Platzbedarf.....	22
6.1.2	Freihaltung des Gehsteigs.....	24
6.1.3	Parkraummanagement.....	25
6.1.4	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs.....	26
6.1.5	Verkehrsberuhigung	27

Masterplan Gehen Brigittenau

6.1.6	Aufenthaltsbereiche vor Schulen und Bildungseinrichtungen	27
6.1.7	Konflikte aktive Mobilität.....	28
6.2	Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung.....	30
6.2.1	Begrünungen.....	30
6.2.2	Aufwertung bestehender Grünbestand.....	31
6.2.3	Vernetzung von Grün- und Freiräumen	31
6.2.4	Anhebung der Aufenthaltsqualität	32
6.2.5	Aufwertung Platzgestaltung	33
6.2.6	Abkühlung.....	34
6.2.7	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen.....	35
6.2.8	Oberflächengestaltung	35
6.3	Stadt der kurzen Wege und Stadtentwicklungen	36
6.3.1	Querungsmöglichkeiten.....	37
6.3.2	Durchwegungen und Lückenschlüsse	38
6.3.3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen , Anzahl an Ampelanlagen	39
6.3.4	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten	40
6.3.5	Stadtentwicklungsprojekte und Straßenraumgestaltungen.....	41
6.3.6	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken	43
6.3.7	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel	43
6.3.8	Mobilitätsstationen	44
6.3.9	Zusammenarbeit mit Initiativen, Anrainer:innen und Akteur:innen	45
6.4	Verkehrssicherheit und Inklusion	46
6.4.1	Verkehrssicherheit für alle	46
6.4.2	Schulwegsicherheit.....	46
6.4.3	Barrierefreiheit	47
6.4.4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum	48
6.5	Fairness und Kommunikation.....	49
6.5.1	Gehen ist gesund und nachhaltig	49
6.5.2	Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer: innen	49
6.5.3	Fußweg-Leitsysteme und Orientierungstafeln.....	50
6.5.4	Kampagnen und Bewusstseinsbildung	50
6.5.5	Kunst und Aktionen im öffentlichen Raum	51
6.5.6	Fußverkehrsbeauftragte und Evaluierung.....	52
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele	53
8	Straßenindex.....	55

Masterplan Gehen Brigittenau

9	Literaturverzeichnis.....	62
10	Abbildungsverzeichnis.....	64
11	Anhang.....	65

Abkürzungsverzeichnis

AKH	Allgemeines Krankenhaus
AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BG	Bundesgymnasium
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität
BV	Bezirksvertretung
Epk	Erholungsgebiet Parkanlage
FG	Fußgänger:innen
IG	Interessensgemeinschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mittelschule
MZK	Mehrzweckkarte
NWBhf	Nordwestbahnhof
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
STEK	Stadtentwicklungskommission Wien
TGM	Technologisches Gewerbemuseum
v	Geschwindigkeit
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VS	Volksschule
VZ	Verkehrszeichen
#	Symbol für einen Kreuzungsbereich

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 städtische 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 direkte Wegeführungen sind essenziell, um den Fußverkehr weiter zu fördern. Um die Situation im Fußverkehr in Wien Brigittenau zu verbessern, wird ein Masterplan Gehen Brigittenau gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen „Masterplan Gehen“ des BMK erstellt.

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

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

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

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

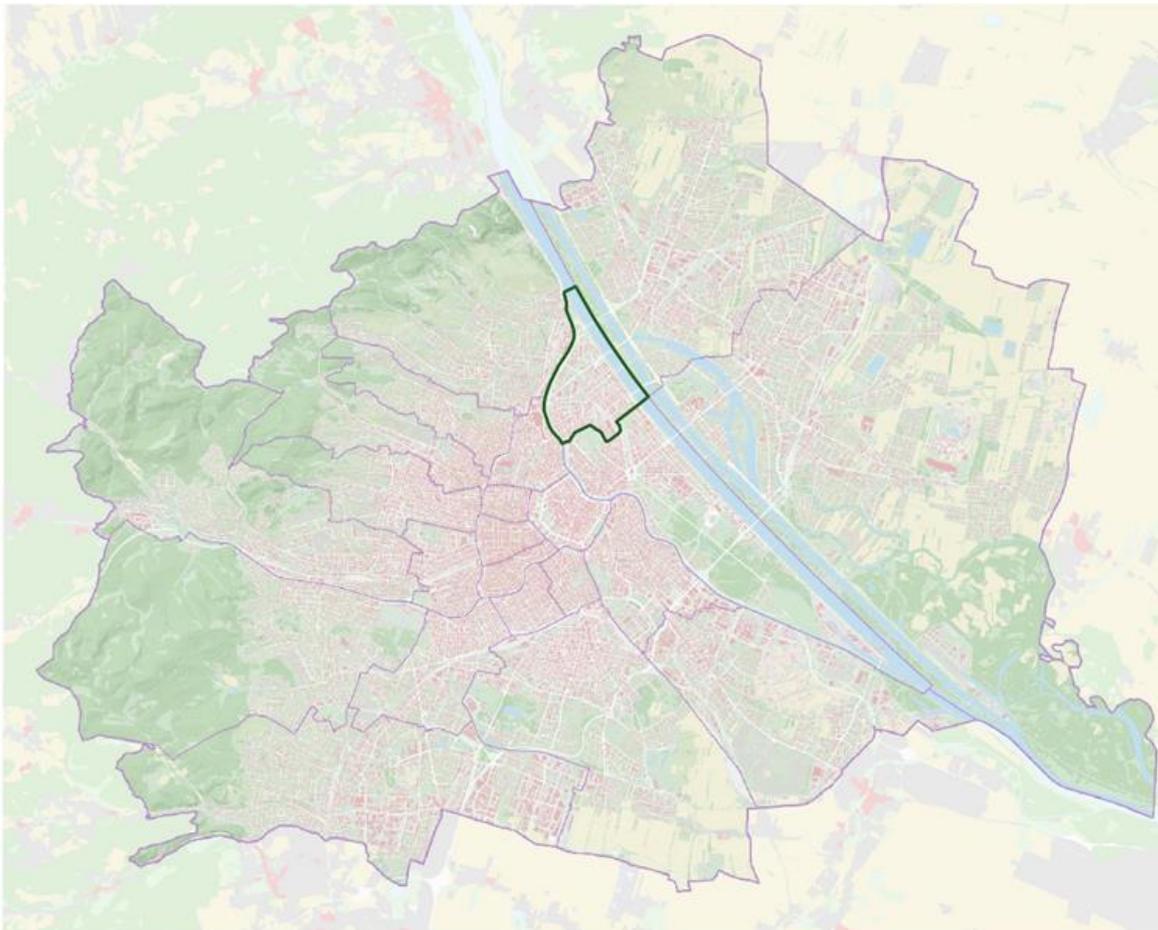
1.1 Das Untersuchungsgebiet

Der 20. Wiener Gemeindebezirk ist mit 5,67 km² Fläche und ca. 85.000 Einwohner:innen einer der dichtest besiedelten Bezirke Wiens. Er liegt eingebettet zwischen der Donau und dem Donaukanal und entstand größtenteils durch gewonnenes Bauland nach der Wiener Donauregulierung um 1870. Demnach verfügt er über kein markantes historisches Zentrum. Der Bezirk ist sehr vielfältig, was sowohl die Bewohner:innen als auch die Strukturen betrifft. Durch den neu entstehenden Stadtteil am Nordwestbahnhof befindet sich der Bezirk in einem Transformationsprozess. Insgesamt verlaufen vier durchquerende Eisenbahnstrecken (Schnellbahnstammstrecke / Nordbahn, S 45 / Vorortelinie, Donauuferbahn, Nordwestbahn (aufgelassen)) durch die Brigittenau.

Topographisch gibt es keine großen Höhenunterschiede im Bezirk.

Auf Basis der bezirksspezifischen Charakteristika und der übergeordneten Ziele der Stadt Wien (z.B. Wiener Smart Klima City Strategie) sowie etwaiger vorhandener lokaler Konzepte werden die Zielsetzungen zur Stärkung des Fußverkehrs erarbeitet.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 20. Bezirk, Wien



Quelle: MZK Stadt Wien, Darstellung komobile

1.2 Methoden

Der Masterplan Gehen Brigittenau wurde in enger Abstimmung mit der Bezirksvorstehung Brigittenau, den Dienststellen der Stadt Wien und der Mobilitätsagentur Wien erarbeitet. Zusätzlich wurden Besprechungen zu wichtigen Bezirksentwicklungsprojekten abgehalten:

- MA 21 B – Stadtteilplanung und Flächenwidmung zum Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof
- MA 25 – Technische Stadterneuerung zum Stadtentwicklungsprogramm WieNeu+

Alle Erhebungen vor Ort wurden zu Fuß unternommen und fotografisch dokumentiert. Es wurden mehrere Begehungen zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt, um die Fußverkehrssituation vor Ort zu erfahren.

Zunächst erfolgte eine Bestandsanalyse, in der die Strukturdaten und grundlegenden Analysen, z.B. Hitzekarte Wien, Unfalldaten, gesichtet wurden.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den Besprechungen wurden die Defizite und Problemstellen analysiert und ein Zielnetz entwickelt. Zur Erreichung der Ziele zur Förderung des Fußverkehrs wurden Handlungsfelder definiert und diese mit Maßnahmenvorschlägen konkretisiert. Als Ergänzung werden weitere wichtige Handlungsfelder, die über bauliche Maßnahmen hinaus gehen, und zur Förderung des Fußverkehrs beitragen, empfohlen.

2 Zielsetzungen

2.1 Ziele und Strategiepapiere

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

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

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

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

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

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

2.2 Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

Folgende Kriterien sollen generell bei der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden³:

- Direkte Verbindungen ohne Umwege und Wartezeiten
- Hoher Gehkomfort durch ausreichend breite, hindernisfreie Gehsteige (ohne Müllcontainer, Stromkästen usw.) und begehbare 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 33. Novelle der 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 Senkrechtparker).
- Abgestellte Fahrzeuge dürfen mit keinem Teil in eine Verkehrsfläche hineinragen, die dem Fuß- oder Radverkehr vorbehalten ist (Ausnahme: Ladetätigkeiten von bis zu zehn Minuten, wenn 1,5 m frei bleiben) – dies gilt auch für das Aufstellen oder Anbringen von Gegenständen und Einbauten
- Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar
- Verkehrszeichen müssen nicht mehr von der Fahrbahn abgerückt sein.
- Kein „Fahrbahn in angemessener Eile queren“
- Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m entfällt
- Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren

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

2.3 Inklusion und Diversität

Die Gemeinsamkeit aller Fußgänger:innen lässt sich durch eine vergleichsweise hohe Sensibilität in Bezug auf Umwege beschreiben. 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*
- 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 Fußgängerfrequenz und Straßen, wo weniger Personen zu Fuß unterwegs sind. Diese Einflussfaktoren sind bei der Planung sowohl hinsichtlich des Platzbedarfs und der Hilfsmittel zu berücksichtigen.

3 Steckbrief Brigittenau

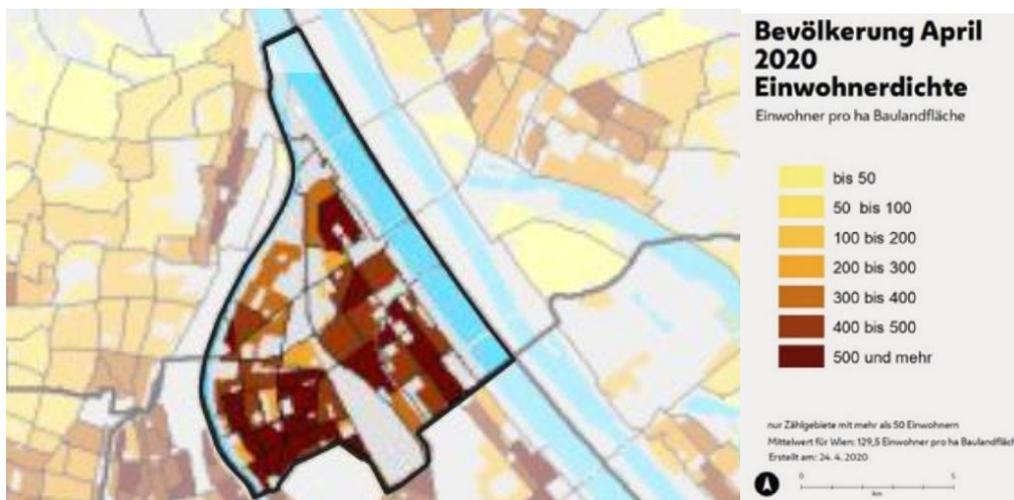
3.1 Flächenverteilung

Der Bezirk erstreckt sich auf einer Fläche von 5,7 km², was ca. 1,4 % der Gesamtfläche von Wien entspricht.⁴ Über 20 % der Brigittenau wird von Wasserflächen, der Donau und dem Donaukanal, eingenommen. Von den Nutzungen her beanspruchen Bauflächen und Verkehrsflächen jeweils über ein Drittel der Fläche. Der größte Teil der Bauflächen wird als Wohnfläche (ca. 75 %) genutzt. Der Anteil der Verkehrsflächen ist im Wien-weiten Vergleich anteilmäßig recht hoch. Der Grünlandanteil an der Gesamtfläche liegt bei 9 %.

3.2 Soziodemografie

Die Wohnbevölkerung des 20. Bezirks lag 2022 bei 84.471 Einwohner:innen (50,2 % weiblich und 49,8 % männlich), was auf die Fläche verteilt 14.792 EW/km² bedeutet und damit Wien Brigittenau zu den am dichtesten besiedelten Stadtbezirken zählt. Die Wanderungsbilanz in den letzten zehn Jahren (2012-2022) liegt bei knappen 1,3 % und das jährliche Wachstum bei +0,3 %.⁵ Für 2038 wird eine Wohnbevölkerung von 102.838 prognostiziert. Das Durchschnittsalter beträgt, wie in vielen Bezirken Wiens, 40 Jahre. Rund 60 % der Bewohner:innen sind zwischen 25 und 64 Jahre alt. Knapp 23 % der in Brigittenau Lebenden hat eine Hochschule abgeschlossen, was unter dem Durchschnitt Wiens (29 %) liegt. Das durchschnittliche Einkommen lag 2020 bei 20.671 €.⁶ Auf Abbildung 2 lässt sich deutlich erkennen, dass sich die dicht besiedelten Wohnviertel westlich und östlich des Nordwestbahnviertels befinden.

Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Brigittenau



Quelle: Stadt Wien (2020)⁷

⁴ Quelle: <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/nutzungsklassen-bez.html>

⁵ Quelle: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-20.pdf> (20.7.2023)

⁶ Quelle: Stadt Wien (2022): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022, S. 100, 316-317

⁷ Vgl. Einwohnerdichte 2020: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg> (20.7.2023)

3.3 Verkehr

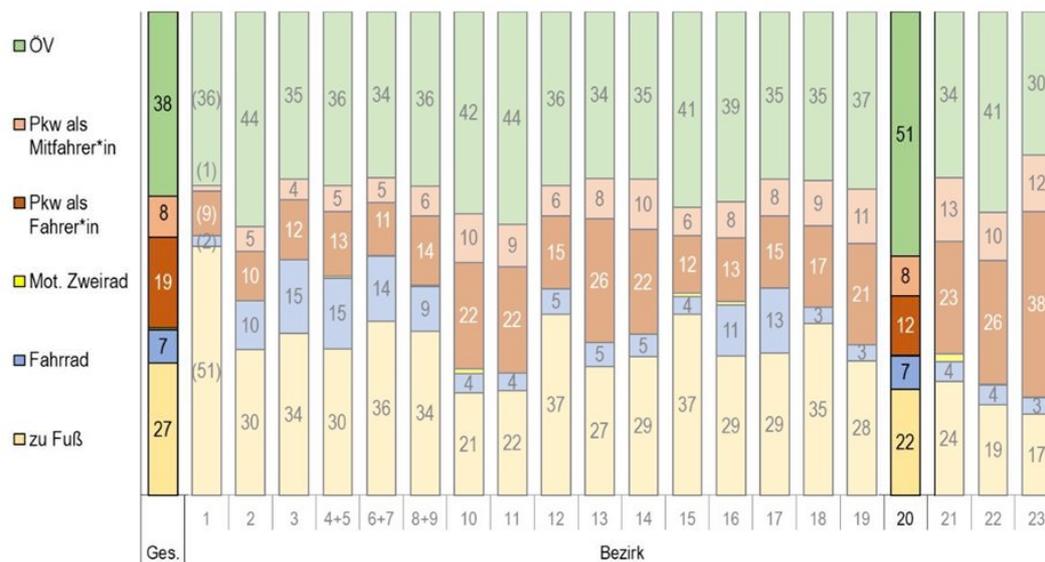
Modal Split

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl zeigt, dass mehr als die Hälfte der Wohnbevölkerung von Brigittenau den ÖV als hauptsächliches Fortbewegungsmittel benutzt, und damit Spitzenreiter in Wien ist. Der Fußverkehr als Zubringer zu den ÖV-Haltestellen spielt dabei eine wichtige Rolle. Der Anteil an reinen Fußwegen liegt dagegen im unteren Bereich bei ca. 22 %, und der Radverkehrsanteil entspricht dem Wiener Durchschnitt mit ca. 7 %. Der Anteil am MIV (Fahrer:innen und Mitfahrer:innen) liegt bei ca. 20 %.

Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015 - 2019

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten

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



Quelle: Stadt Wien, MA 18 (2021)

Kfz-Verkehr

Der Motorisierungsgrad (Stand 2022) liegt in der Brigittenau bei 29 Pkw pro 100 Einwohner:innen und liegt somit unter dem Wiener Durchschnitt von 38 Pkw pro 100 Personen. Das bedeutet eine absolute Gesamtzahl von 24.110 Pkw und 2.726 registrierten Krafträdern im 20. Bezirk.⁸

Erschließung Öffentliche Verkehrsmittel

Auf der folgenden Abbildung ist die Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs anhand der ÖV-Güteklassen dargestellt. Der Großteil des Bezirks ist öffentlich „hochwertig“ und „sehr gut“ erschlossen. In Gebieten nördlich der Adalbert-Stifter-Straße und rund um die Leystraße ist die Erschließungsqualität geringer und mit „gut“

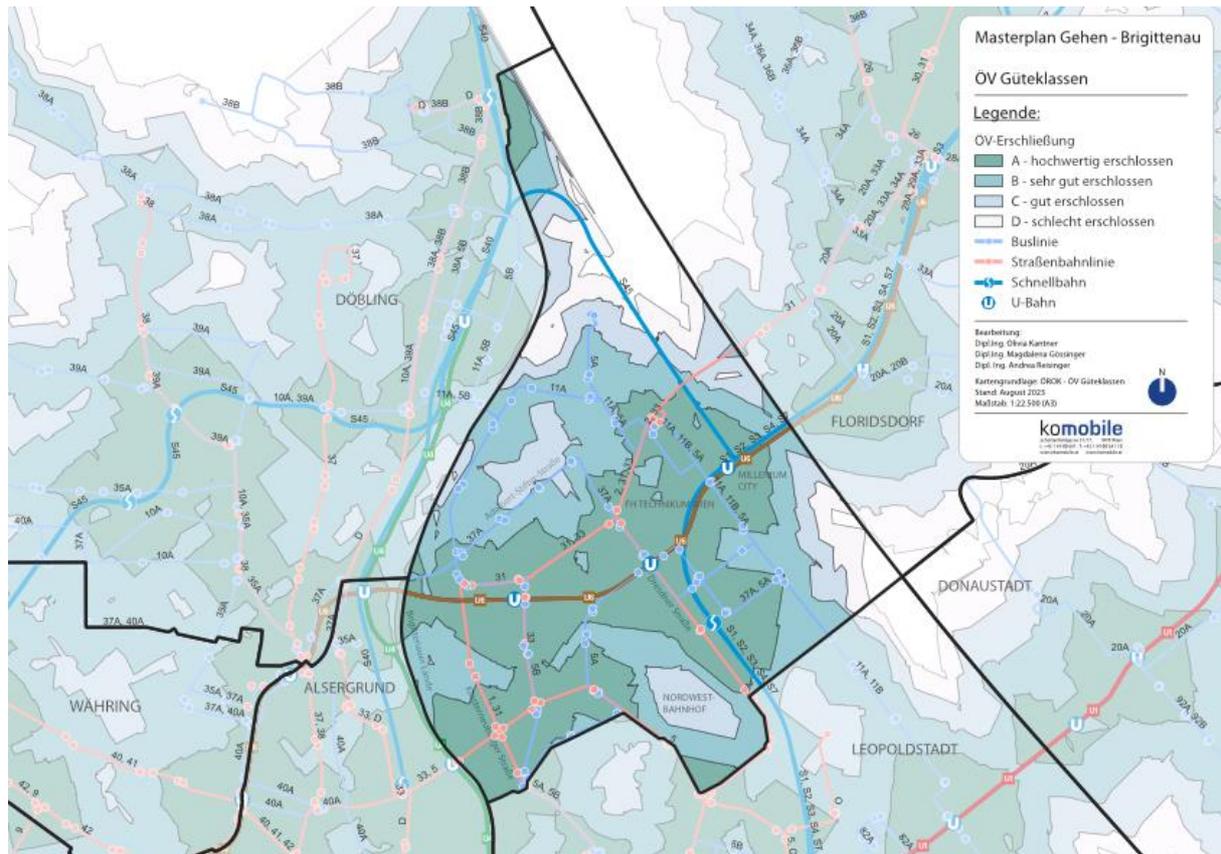
⁸ Quelle: Stadt Wien (2022). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, 2022, S. 316

Masterplan Gehen Brigittenau

zu bezeichnen. Die Bereiche in der Karte, welche mit der Kategorie „schlecht erschlossen“ dargestellt sind, befinden sich in nicht besiedelten Gebieten.

Einen überregionalen bedeutenden Verkehrsknotenpunkt gibt es bei der Station Handelskai (mehrere Schnellbahnen und U6). Die U6 verläuft quer durch den Bezirk und verbindet diesen mit den umliegenden Bezirken. Mehrere Straßenbahnen (2, 5, 31, 33) und Buslinien (5A/B, 11A/B, 37A), ergänzen das Netz sehr gut (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4 ÖV-Güteklassen



Quelle: ÖROK 2021, Darstellung komobile

Fußläufige Erreichbarkeit

Ein wesentlicher begrenzender Faktor beim Zu-Fuß-Gehen ist die zu überwindende Distanz. Die durchschnittliche Länge eines reinen Fußwegs in Wien beträgt gemäß der Studie „Zu Fuß Gehen in Wien“ der Stadt Wien (MA 18) 800 m.⁹ Diese Distanz ist mit durchschnittlicher Geh-Geschwindigkeit in weniger als 10 Minuten zu bewältigen.

Die Ausdehnung des Bezirks beträgt in Nord-Süd Richtung ca. 2,6 km und in Ost-West Richtung ca. 2,4 km. Entlang der Donau beträgt die Uferlänge ca. 3,3 km.

Folgende Abbildung zeigt, welche Entfernungen innerhalb von 10 Minuten im Bezirk zurückgelegt werden können.

⁹ Vgl. Zu Fuß gehen in Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008453.html> (20.7.2023)

Masterplan Gehen Brigittenau

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



Quelle: FMZK der Stadt Wien, Darstellung komobile

Verkehrssicherheit

Im Untersuchungszeitraum 2020 bis 2022 gab es eine tödliche Kollision zwischen einem Kfz-Fahrer und einem Fußgänger (Dresdner Straße/Winarskystraße). Entlang von vielbefahrenen Straßen kommt es gehäuft zu Zusammenstößen zwischen Kraftfahrzeuglenkenden und Fußgänger:innen in den Kreuzungsbereichen und während dem Queren auf der freien Strecke ohne Querungshilfen. Gehäuft kommt es auch zu Kollisionen mit Beteiligung von Fußgänger:innen und Radfahrenden entlang der viel befahrenen Radrouten. Mehrere Verkehrsunfälle mit Personenschaden gab es in den vergangenen Jahren an folgenden Straßenabschnitten.¹⁰

- Vorgartenstraße
- Engerthstraße
- Stromstraße
- Hannovergasse
- Winarskystraße
- Wallensteinstraße
- Salzachstraße
- Höchstädtplatz
- Jägerstraße
- Friedrich-Engels-Platz
- Nordwestbahnstraße
- Klosterneuburger Straße

Gefährliche Stellen entlang von Schulrouten sind nach den Schulwegplänen der AUVA in dem Plan Nr°02 Defizitanalyse verortet (siehe Anhang).

¹⁰ Quelle: Statistik Austria <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/> (20.7.2023)

4 Bestandsanalyse

4.1 Bestandsanalyse

In diesem Arbeitsschritt wird eine Bestandsanalyse auf Basis von Begehungen, Besprechungen mit der Bezirksvorsteherin und Dienststellen der Stadt Wien (MA 21 zum Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof, MA 25 zum Programm WieNeu+) und der Analyse von Unterlagen durchgeführt. Eine Darstellung findet sich in dem Plan Nr°01 Bestand (siehe Anhang).

4.1.1 Verkehrsberuhigte Bereiche

Folgende verkehrsberuhigte Bereiche gibt es bereits in der Brigittenau:

Fußgängerzonen

Im Bezirk gibt es einen als Fußgängerzone ausgewiesenen Straßenabschnitt.

- Wehlistraße (beim Millennium Tower)

Wohnstraßen

Im Bezirk gibt es mehrere Straßenabschnitte, die als Wohnstraße ausgewiesen sind, besonders auch im Umfeld von Schulen:

- Wehlistraße, Romanogasse, Othmargasse, Spielmannngasse, Aignerstraße vor Aignersteg, Staudingergasse, Brigittaplatz, Greiseneckergasse, Karajangasse, Schongauergasse/Robert-Blum-Gasse

Begegnungszone

Eine Begegnungszone wurde in der Brigittenau noch nicht umgesetzt.

Verkehrsberuhigte Areale und Durchwegungen

Zwischen den zeilenförmig angeordneten Gemeindebauten befinden sich teilweise großzügige Grünflächen mit fußläufigen Verbindungen, z.B. um den Hannovermarkt, Johann-Kaps-Hof bei der Jägerstraße, Forsthauspark sowie die Kornhäuslgasse.

Freiflächen und Parks

Der 20. Bezirk hat viele große Freiflächen entlang der Ufer der Donau und des Donaukanals und besonders im nördlichen Bezirksteil großzügige Parkanlagen.

- Donauuferpromenade (Nordbahnlände)
- Donaukanal (Anton-Schmid-Promenade)
- Viele großzügige Parkanlagen, z.B. Sachsenpark, Allerheiligenpark, Schmetterlingspark, Mortarapark
- Zugänge zur Donauinsel, z.B. Georg-Danzer-Steg, Brigittenauer Brücke
- Verbindung zum Erholungsgebiet Wienerwald über den Brigittenauer Sporn

4.1.2 Fußläufige Ziele und POIs

In der Brigittenau finden sich zahlreiche wichtige Ziele und Points of Interest (POI), die auch Anziehungspunkte für Bewohner:innen aus anderen Bezirken sind.

Freizeit und Kultur

- Donauuferpromenade
- Donaukanal (Das Ufergebiet des Donaukanals südlich der Friedensbrücke gehört zur Außenzone der UNESCO-Welterbestätte Historisches Zentrum von Wien.)
- Millennium City (Einkaufszentrum, Kino, Gastronomieangebot, Bowling, Kletterhalle, etc.)
- Brigittenauer Bad
- Museum Nordwestbahnhof
- Das Vindobona
- brut nordwest
- Aktionsradius Wien
- Kultursommer Mortarapark (nur im Sommer)
- Zahlreiche Sportanlagen

Bildungseinrichtungen

Folgende große Bildungseinrichtungen gibt es im 20. Bezirk:

- FH-Technikum (ca. 4.000 Studierende)
- TGM - Höhere Technische Bundeslehranstalt (Die größte Schule Wiens mit ca. 3.000 Schüler:innen und 330 Lehrkräften.)
- Wasserbaulabor Universität für Bodenkultur

Gesundheitseinrichtungen

- AUVA-Unfallkrankenhaus Lorenz Böhler

Wichtige öffentliche Verwaltungseinrichtungen

- BMK – Patentamt (Dresdner Straße 87)
- MA 22 – Umweltschutz (Dresdner Straße 48)
- MA 24 – Strategische Gesundheitsversorgung (Brigittenauer Lände 50-54)
- MA 25 – Technische Stadterneuerung (Maria-Restituta-Platz 1)
- MA 35 – Einwanderung (Dresdner Straße 93)
- MA 36 – Gewerbeteknik, Feuerpolizei und Veranstaltungen (Dresdner Straße 73-75)
- MA 37 – Baupolizei (Dresdner Straße 73-75)
- MA 42 – Wiener Stadtgärten, Baumschutz, Pflanzenschutz (Dresdner Straße 47 bzw. 81-85)

Masterplan Gehen Brigittenau

- MA 45 – Wiener Gewässer (Am Brigittenauer Sporn)
- MA 67 – Parkraumüberwachung (Dresdner Straße 81-85)

Weitere wichtige Attraktionen im Bezirk

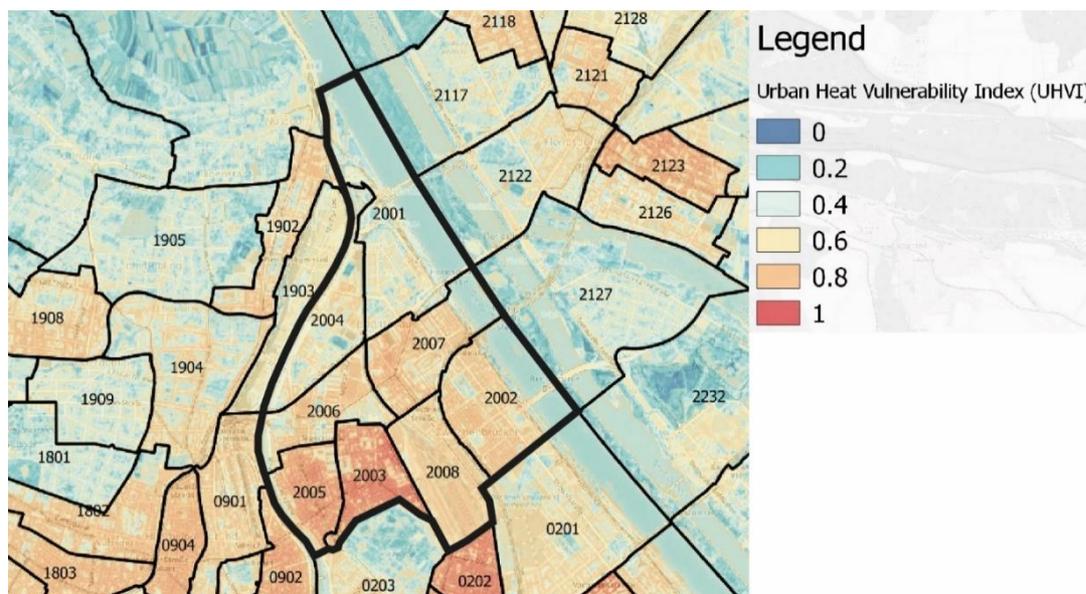
- Brigittakapelle im Forsthauspark
- Brigittakirche
- Schemerlbrücke (vlg. Löwenbrücke)
- Hannovermarkt

4.1.3 Stadtklima

Stadtklimaanalyse

Der Urban Heat Vulnerability Index (UHVI) zeigt die Hitzebelastung eines Gebietes, unter Berücksichtigung von Alter, Vegetation, Wasserflächen und Daten zur Temperatur (durch die Hitzebelastung der Oberfläche aus Satellitenbildern). Die Karte dient als Orientierung, es können keine Rückschlüsse auf Ebene eines Gebäudeblocks oder Straßenzugs gemacht werden.

Abbildung 8 Hitzekarte Wien



Quelle: Stadt Wien

Durch die Lage des Bezirks direkt an der Donau und die räumliche Nähe zu den Naherholungsgebieten Wienerwald und der Donauinsel wird für Brigittenau eine geringere Überwärmung prognostiziert als in den innerstädtischen Bezirken. Große Teile des Bezirks zeichnen sich durch eine moderate Überwärmung aus. In den sehr dicht besiedelten Gebieten nördlich des Augartens ist mit starker Überwärmung zu rechnen.¹¹

¹¹ Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtteilplanung (2020). Stadtklimaanalyse Wien 2020, Klimaanalysekarte

4.1.4 Aktuelle Stadtentwicklungen und Projekte

Das Areal des ehemaligen Nordwestbahnhofs gilt als bedeutendes zukünftiges Entwicklungsgebiet im urbanen Zentralraum Wiens. Mit den Abbrucharbeiten des Bestandes wird 2024 begonnen und der Baustart ist 2026 festgesetzt. In diesem Zuge erfährt auch die Umgebung eine städtebauliche Entwicklung.

- Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof
 - Fußgänger- und Fahrradverbindung „High Line“: Nordwestbahnviertel bis zur Donau (alte Trasse Nordwestbahn)
 - Errichtung Straßenbahn Linie 12 durch das Nordwestbahnhofviertel
 - Philomena-Haas-Gasse: Neue Verbindung zwischen Universumstraße – Rebhanggasse
 - Verlängerung bestehender Straßen aus dem Umfeld als Stichstraßen in den neuen Stadtteil

Weitere Projekte sind:

- Umgestaltung Wallensteinstraße:
 - Friedensbrücke – Rauscherstraße (2024)
 - Rauscherstraße – Nordwestbahnviertel (Im Zuge Errichtung Straßenbahn Linie 12)
- Wehlistraße: Attraktivierung Fußgängerzone
- Aufwertung Treustraße zwischen Webergasse – Wallensteinstraße
- WieNeu+:
 - Coole Zonen; Greiseneckergasse
 - Grätzl 20+2; Grätzlmarie Wallensteinviertel
- „Wiener Wäldchen“: Ein „Tiny Forest“ bei der Pappenheimgasse 31

4.2 Defizitanalyse

Flächenbedarf – Gehsteigbreiten

Eine ausreichend große Fläche ist essenziell, damit Fußgänger:innen sich ungehindert bewegen und einander passieren können. Gemäß den gültigen Planungsrichtlinien beträgt die Regelbreite eines Gehsteiges mind. 2 m, abhängig von der Frequenz und der angrenzenden Nutzung ist auch eine größere Fläche erforderlich. An punktuellen Engstellen, wie z.B. Einbauten oder Kfz-Ladetätigkeiten unter 10 Minuten, darf eine Breite von 1,5 m nicht unterschritten werden. Kein Teil eines abgestellten Fahrzeuges darf in eine Verkehrsfläche hineinragen, die dem Fußverkehr vorbehalten ist.

Durch eine GIS-Analyse wurden alle Gehsteigbreiten von weniger als 2 m ermittelt und im Bestandsplan hervorgehoben. In der Brigittenau gibt es nur vereinzelt ganze Straßenzüge mit nicht ausreichend breiten Gehsteigen, hauptsächlich gibt es stellenweise Einschränkungen durch Kfz-Parken am Gehsteig.

- Bsp.: Spielmannsgasse, Pappenheimgasse (entlang vom Jakob-Winter-Park), Dietmayrgasse, Helgolandgasse, Hopsagasse, Griegstraße (Kfz-Längsparker am Gehsteig), Sachsenplatz (Kfz-Längsparker am Gehsteig)

Barrieren

Barrieren stellen für den Fußverkehr Hindernisse dar, die nur schwer oder mit Umwegen überwunden werden können, dar. Allgemein können folgende Arten von Barrieren unterschieden werden:

- **punktförmig** z.B. fehlende Querungshilfen oder Stiegenanlagen bzw. Rampen, VLSA mit langen Wartezeiten, Einschränkung der Gehsteigbreite durch Hindernisse wie Baustellen oder Aufbauten (z.B. Stromkästen)
 - Bsp.: Querungsmöglichkeiten entlang der Wallensteinstraße in großen Abständen, vertikale Verbindung Steinitzsteg – Donaupromenade, Abfahrtsrampe Brigittener Brücke
- **linienförmig** z.B. stark befahrene Hauptverkehrsstraßen, Gleistrassen, Bahnen in Hochlage
 - Bsp.: Schnellbahntrasse (Stammstrecke und S45), U6 Trasse in Hochlage, Handelskai, Brigittener Lände, Adalbert-Stifter-Straße
- **flächenförmig** z.B. größere undurchlässige Gebiete
 - Bsp.: Nordwestbahnhof¹², Bauhaus Jägerstraße, Gewerbegebiete westlich und östlich der Nordwestbahntrasse zwischen Zrinyigasse/Jägerstraße und Dresdner Straße/Stromstraße, Wiener Linien Betriebsbahnhof in der Wexstraße
- **topographisch** z.B. in Form von nicht barrierefreien Steigungen oder Stiegen
 - Bsp.: Abgang zum Donaukanal, Stufenanlage zur Nordbahnlande
- **temporär** z.B. Baustellen, falsch abgestellte Fahrzeuge, mangelnde Schneeräumung

Gefahrenstellen am Schulweg

Schulstandorte sind flächendeckend über den Bezirk verteilt. Eine verkehrssichere unmittelbare Umgebung und Erreichbarkeit sollten gegeben sein. Gerade die Zielgruppe Kinder und Jugendliche sowie deren Begleiter:innen sind oft zu Fuß unterwegs und sollten in der Fußverkehrsplanung aufgrund ihres besonderen Schutzbedürfnisses berücksichtigt werden.

Die Schulwegpläne der Stadt Wien werden von der MA 46 und der AUVA ausgearbeitet und sollen den Kindern einen gefahrlosen Weg in die Schule aufzeigen. Diese Pläne wurden für 12 Schulen im 20. Bezirk erstellt und sind online einsehbar.¹³

¹² Aufgrund der vier Entwicklungsphasen des Gebiets, werden Querungen schon vor der Fertigstellung 2035 möglich sein.

¹³ Quelle: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk20> (03.06.2023)

Darin sind Gefahrenstellen bzw. kritischen Bereiche, wo erhöhte Vorsicht für die Schulkinder geboten ist, eingetragen. Die dort mit „Gefahr“ gekennzeichneten Stellen sind im Plan Nr°02 Defizitanalyse hervorgehoben.

4.2.1 Aufenthaltsqualität und Begrünung

Zu einem angenehmen Umfeld beim Gehen leisten die Begrünung und Beschattung, Verweilplätze und eine abwechslungsreiche Straßenraumgestaltung einen wesentlichen Beitrag. Folgende Faktoren können sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirken:

Monotone Straßenräume

Monotone Straßenräume bieten Fußgänger:innen wenig Abwechslung und lassen die Wege eintönig und länger erscheinen. Um dem Fußverkehr ein angenehmes Umfeld zu bieten, können vielfältige Nutzungen und Gestaltungsmaßnahmen für Abwechslung sorgen.

- Bsp.: Adalbert-Stifter-Straße, Jägerstraße (abschnittsweise), Rauscherstraße (abschnittsweise), Nordwestbahnstraße, Dresdner Straße

Fehlende Begrünung

Besonders in den dicht besiedelten Wohngebieten im westlichen Bezirksteil gibt es Straßenzüge mit wenig bis keine Begrünung und es kann zu Hitzebildungen kommen. Auch entlang von stark befahrenen Verkehrsachsen mit einem hohen Anteil an Durchzugsverkehr fehlen oftmals Begrünungen zur Abschirmung von Lärm und Staub. Schattige Gehbereiche und Verweilorte machen die Wege für Zu-Fuß-Gehende angenehmer.

- Bsp.: Wallensteinstraße, Hartlgasse (ausgenommen beim Jakob-Winter-Park), Marchfeldstraße (einseitig)

Negative Umwelteinflüsse

Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen schränken nicht nur die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr stark ein, auch die negativen Effekte aufgrund von Lärm, Luftverschmutzung und Feinstaub sind eine gesundheitliche Belastung für die Fußgänger:innen, Nutzer:innen und Bewohner:innen. Bei der Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur sollte auf ausreichenden Abstand zu stark belasteten Straßen geachtet werden, ggf. sollten die Abstandsflächen durch Begrünung aufgewertet werden, um die negativen Umwelteinflüsse zu reduzieren.

- Bsp.: Adalbert-Stifter-Straße, Handelskai, Brigittenauer Lände, Stromstraße

Direkte Wegführungen

Eine klare, direkte Linienführung erleichtert das Auffinden von Routen. Umwege und lange Wartezeiten können das Zu-Fuß-Gehen unangenehm und unattraktiv machen.

- Bsp.: fehlende Verbindung Steinitzsteg/Donaupromenade, Wallensteinstraße (keine Querung zwischen Klosterneuburger Straße und Wallensteinplatz), Brigittenauer Sporn, Stromstraße (keine Querung zwischen Jägerstraße und Dresdner Straße)

Sitzelemente

Besonders für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen ist es essentiell in regelmäßigen Abständen Ausruhemöglichkeiten in Form von Sitzgelegenheiten zu haben. Entlang einiger Straßenzüge gibt es wenige bis gar keine Sitzgelegenheiten.

- Bsp.: Jägerstraße, Rauscherstraße, Nordwestbahnstraße, Vorgartenstraße

4.2.2 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen

Im dicht bebauten städtischen Gebiet stoßen viele Nutzungen auf engem Raum aneinander. Die Zu-Fuß-Gehenden sind die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer:innen und müssen sich oft den knappen Raum in der Stadt mit dem Radverkehr teilen, ihre Bedürfnisse werden wenig beachtet.

Kfz ragen in den Gehsteig

Das Hineinragen von Fahrzeugen auf Gehsteige ist bis auf geringfügige Ausnahmen verboten. Dennoch kommt es oftmals durch die vorhandenen Parkordnungen und das Nicht-Ahnden der Übertretungen zum Hineinragen von Fahrzeugteilen. Dadurch werden tatsächliche Gehsteigbreiten reduziert und die Bewegungsfreiheit von Zu-Fuß-Gehenden eingeschränkt.

- Bsp.: Aignerstraße, Pappenheimgasse, Stromstraße, Vorgartenstraße, Leystraße, Donaueschingenstraße, Wallensteinstraße, Universumstraße, Engerthstraße, Wehlistraße, Hannovergasse

Lieferverkehr

Der Lieferverkehr steht oft unter zeitlichem Druck und so kommt es zum Falschparken am Gehsteig. Dadurch kommt es zu Einschränkungen und zu Behinderungen sowohl in Längsrichtung als auch beim Queren.

- Bsp.: Leithastraße (Sackgasse)

Nutzungskonflikte Radverkehr auf Gehsteigen

Dort, wo keine klare bauliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr erkennbar oder Mischverkehr in Form von gemischten Geh- und Radwegen erlaubt ist, kann es zu Konflikten zwischen Fußgänger:innen und dem Radverkehr kommen. Durch die Errichtung einer baulichen Trennung z.B. durch einen abgeschrägten Randstein bzw. einer Grünfläche oder der Errichtung eines eigenen baulich getrennten Radwegs kommt es zu einer eindeutigen Zuordnung der Verkehrsflächen. Eine Abtrennung durch eine weiße Linie wird nicht empfohlen, da diese oftmals übersehen wird.

Gemischte Geh- und Radwege sollten nur dort zum Einsatz kommen, wo es sowohl

eine geringe Frequenz an Fußgänger:innen als auch Radfahrer:innen gibt. Dies ist im innerstädtischen Bereich nur in Ausnahmefällen der Fall.

- Bsp.: Leystraße # Durchlaufstraße Konflikte Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (Unterführung), Wasnergasse (gemischter Geh- und Radweg), Friedrich-Engels-Platz

E-Scooter auf Gehsteigen

E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Dennoch wird oft auf dem Gehsteig gefahren oder die Scooter darauf abgestellt, was ein Hindernis für den Fußverkehr darstellt. Durch strikte Kontrollen des Abstellverbots auf Gehsteigen und der Erweiterung von stadtweit 100 gekennzeichneten Abstellflächen 2024, soll diesem Problem entgegengewirkt werden. Scooter-Abstellplätze in der Brigittenau befinden sich z.B. in der Vorgartenstraße 42 oder Greiseneckergasse 29-31 und Leih-E-Scooter-Abstellplätze in der Wallensteinstraße 34 oder Maria-Restituta-Platz.

4.3 Stakeholder und Akteur:innen

Um das Fußverkehrskonzept erfolgreich umzusetzen, ist es wesentlich beteiligte und handelnde Personen, sogenannte Stakeholder miteinzubeziehen.

Bezirksvertretung Brigittenau

- Verkehrskommission

Gebietsbetreuung Stadterneuerung: Stadtteilmanagement Nordwestbahnhof¹⁴

- Das Stadtteilmanagement ist eine Service-Einrichtung der Stadt Wien, um über aktuelle Entwicklungen zu informieren.
- Entwickelt wird das Areal von der Stadt Wien gemeinsam mit der Eigentümerin ÖBB sowie Bauträger:innen und Investor:innen.
- Zwischennutzungen durch STADTRAUM und brut

Stadterneuerungsprogramm der MA 25: WieNeu+

- Stadterneuerungsprogramm WieNeu+: Grätzl 20+2 klima- und zukunftsfit in Brigittenau und Leopoldstadt¹⁵

Einkaufsstraßen und Märkte

- Hannovermarkt
- Markt am Maria-Restituta-Platz

¹⁴ Vgl. <https://www.gbstern.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-nordwestbahnhof/> (29.08.2023)

¹⁵ Mehr dazu: <https://wieneuplus.wien.gv.at/graetzl20plus2> (04.07.2023)

Masterplan Gehen Brigittenau

- IG Viertel um den Allerheiligenplatz¹⁶

Bildungsgrätzl¹⁷

- Wallenstein 2.0
- Spielmannsgasse

Masterpläne von angrenzenden Bezirken

Es wurden bereits einige „Masterplan Gehen“ für Bezirke in Wien ausgearbeitet. Für die angrenzenden Bezirke Alsergrund, Döbling und Floridsdorf gibt es bereits Masterpläne Gehen bzw. befinden sich diese in Ausarbeitung. Die Verbindungen über die Bezirksgrenzen hinaus sind wichtig, um ein flächendeckend attraktives Fußverkehrsnetz durch die Stadt zu schaffen.

Abbildung 6 Märkte als wichtiger Anziehungspunkt für den Fußverkehr, z.B. Maria-Restituta-Platz und Hannovermarkt



Quelle: komobile

¹⁶ Mehr dazu: <https://meinkaufstadt.wien/einkaufen/einkaufsgebiete/Allerheiligenplatz.html>
(29.08.2023)

¹⁷ Mehr dazu: <https://www.wien.gv.at/bildung/schulen/bildungsgraetzl/index.html#brigittenau>
(29.08.2023)

5 Räumliches und qualitatives Leitbild

5.1 Qualitatives Leitbild

Die übergeordneten Zielsetzungen, die durch die Förderung des Fußgängerverkehrs erreicht werden sollen, sind:

- Stärkung der Gesundheit der Bevölkerung
- Schutz der Umwelt und des Klimas
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle
- Kommunikation und Bewusstseinsbildung für ein faires Miteinander

5.2 Räumliches Leitbild

Um die Zielsetzungen des Leitbilds zu erreichen und die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen zu verbessern, wurden Handlungsfelder definiert und darauf aufbauend konkrete Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung abgeleitet (siehe Kapitel 6 Handlungsfelder und Maßnahmen).

5.2.1 Handlungsfelder

Folgende Handlungsfelder wurden festgelegt:

1. *Infrastruktur effizient nutzen*
2. *Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung*
3. *Stadt der kurzen Wege und Stadtentwicklungen*
4. *Verkehrssicherheit und Inklusion*
5. *Fairness und Kommunikation*

Zur Verbesserung können sowohl Einzelmaßnahmen gesetzt, aber auch ganze Straßenzüge, Plätze oder Grätzl umgestaltet werden. Die Basis bildet ein barrierefreies zusammenhängendes Fußverkehrsnetz, welches im Zielnetzplan dargestellt ist.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen primär darauf ab, die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen zu verbessern, haben jedoch auch weiterreichende positive Einflüsse, wie z.B. auf das Mikroklima durch das Pflanzen von Bäumen und auf die Verkehrssicherheit. Zudem kann durch ein attraktives Umfeld die Identifikation der Bewohner:innen und Nutzer:innen mit dem Stadtviertel gestärkt werden und zur Belebung beitragen. Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und gegenseitigen Fairness im Verkehrsverhalten tragen auch einen wichtigen Anteil zur gegenseitigen Toleranz und Akzeptanz bei.

Da in den nächsten Jahren im 20. Bezirk umfangreiche Bauprojekte, beispielweise die Entwicklung des Nordwestbahnhof Areals oder die Errichtung eines Fuß- und Radwegs auf der aufgelassenen Trasse der Nordwestbahn („High Line“) umgesetzt

werden, sollen diese als Impulsgeber für eine nachhaltige, fußgängerfreundliche Mobilität dienen.

Im Speziellen sollen in der Brigittenau folgende Verbesserungen erzielt werden:

- Verbesserte Erreichbarkeit der Grünbereiche entlang der Donau und des Donaukanals
- Getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs entlang der Hauptradrouten, um Konflikte zu vermeiden
- Verschmälerung der überbreiten Straßenquerschnitte zu Gunsten von Aufenthalts- und Grünflächen und Verbesserung der Querbarkeit
- Aufwertung des Brigittenauer Sporns zur Freizeitnutzung
- Nachnutzung der sich nicht mehr in Betrieb befindlichen Gleistrasse Nordwestbahn („High Line“)
- Durchlässigkeit am Gelände des Nordwestbahnhofs herstellen
- Vernetzung in Nachbarbezirke und über die Donau
- Städtebauliche Besonderheiten hervorheben: Brücken und alte Industrieanlagen

5.2.2 Zielnetz

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

Hervorgehoben werden

- Lokale Zentren: dichtes Wohngebiet, ÖV-Haltestellen, Einkaufszentren, medizinisches Angebot, u.dgl.
- Freiraum: Grünräume, Parkanlagen
- Bildungsstandort: Schulstandorte, Fachhochschule
- Freizeit und Sportstätten: öffentliche Sportplätze
- Entwicklungsgebiete: z.B. Nordwestbahnhof

Hauptwegenetz

Das Zielnetz verbindet die wichtigen Fußgängerrouten entlang des Bezirks miteinander und berücksichtigt sowohl bestehende Verbindungen als auch geplante zukünftige Entwicklungen. Es umfasst wichtige stark begangene Wege als auch attraktive Abkürzungen und Durchgänge, und wird durch verkehrsberuhigte Netzschlüsse erweitert. Lineare oder punktuelle Maßnahmen sind im Plan exemplarisch hervorgehoben. Das Hauptwegenetz wird durch das von der Stadt Wien definierte Freiraumnetz (Leitbild Grünräume Wien) ergänzt. Das Freiraumnetz verbindet Parks und Erholungsgebiete. Gemäß Zieldefinition der Stadt Wien soll es möglich sein, dass alle Anwohner:innen das Grünraumnetz in ca. 250 m erreichen können.

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder kategorisiert und mit Maßnahmenvorschlägen hinterlegt. Die Kategorien beziehen sich auf bauliche Vorschläge und Maßnahmen zur Raum- und Siedlungsentwicklung sowie Bewusstseinsbildung. Zu den Maßnahmen sind Straßenzüge oder Standorte als Beispiele aufgelistet, bei denen während der Bestandsanalyse entsprechend Handlungsbedarf identifiziert wurde.

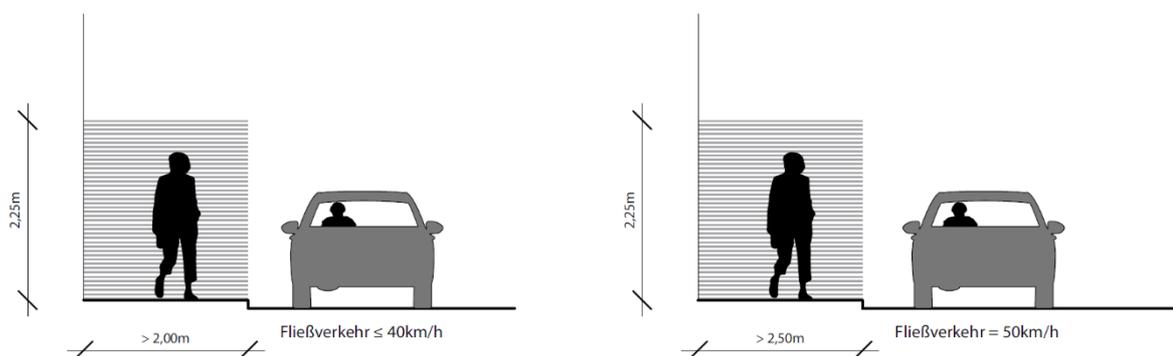
6.1 Infrastruktur effizient nutzen

Mit dem Handlungsfeld „Infrastruktur effizient nutzen“ soll eine gerechte Verteilung des Straßenraums erreicht werden. Vergleichsweise steht dem Fußverkehr im urbanen öffentlichen Raum weniger Platz als dem MIV zur Verfügung. Durch eine Umverteilung soll die Fläche, welche dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt wird, erhöht werden. Die vorhandenen Gehsteigbreiten und Aufenthaltsbereiche sollen entsprechend der Frequenz angepasst und der Gehsteigbereich von Hindernissen freigehalten werden. Zur Aufwertung des Straßenraumes für die aktive Mobilität kann eine Anhebung der Straßenkategorie (z.B. zur Wohnstraße oder zur Fußgänger:innenzone) geprüft werden.

6.1.1 Platzbedarf

Bei der Ermittlung des Flächenbedarfs für den Fußverkehr ist zusätzlich zum dynamischen Raumbedarf auch das bequeme nebeneinander Gehen oder Begegnen zu berücksichtigen. Entsprechend der angrenzenden seitlichen Nutzungen, beispielsweise durch ÖV-Haltestellen, Fahrbahnen oder Geschäfte, sind Zuschläge vorzusehen. Gemäß den gültigen Planungsempfehlungen für den Fußverkehr (RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr) soll eine Gehsteigbreite von 2,0 m nicht unterschritten werden.

Abbildung 7 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

In stärker frequentierten Bereichen wird eine Gehsteigbreite von mind. 2,5 m empfohlen. Bei Geschwindigkeiten über 40 km/h im angrenzenden Fließverkehr muss zusätzlich ein 0,5 m breiter Schutzstreifen zur Fahrbahn vorhanden sein. Geh- und

Radwege sollen baulich getrennt verlaufen, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen zu vermeiden. Bei hohem, stoßweisen Fußverkehrsaufkommen vor Kreuzungen und Querungstellen, ÖV-Haltestellen oder Einrichtungen wie Schulen, soll ausreichend Platz zum Warten und Verweilen geboten werden.

MAßNAHMEN

- Bestehende Gehsteige, welche nicht die erforderliche Breite aufweisen, sollen auf das empfohlene Maß von mind. 2,5 m verarbeitet werden
- Bei Neuplanungen sind Gehsteige mit mind. 2,5 m zu planen bzw. größer entsprechend der Fußgängerfrequenz
- Ausreichend große Wartebereiche bei Querungen, Kreuzungen, ÖV-Haltestellen oder anderen Einrichtungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen

BEISPIELE

Folgende Straßenzüge weisen abschnittsweise **Gehsteigbreiten von unter 2 m** auf und sind in Plan Nr°02 Defizitanalyse hervorgehoben:

- *Brigittagasse*
- *Treustraße*
- *Allerheiligenplatz*
- *Helgolandgasse*
- *Jägerstraße*
- *Leystraße*
- *Robert-Blum-Gasse*
- *Schottenuastraße*
- *Nordwestbahnstraße*
- *Adolf-Gstöttner-Gasse*
- *Dresdner Straße*
- *Kampstraße*
- *Dietmayrgasse*
- *Durchlaufstraße*
- *Hartlgasse*
- *Hirschvogelgasse*
- *Spielmanngasse (Wohnstraße)*
- *Pappenheimgasse*
- *Sachsenplatz*
- *Handelskai*
- *Hellwagstraße*
- *Karl-Czerny-Gasse*
- *Rebhanngasse*

Bei den nachfolgenden Straßenzügen gibt es **beidseitig Gehsteigbreiten von unter 2 m**:

- *Griegstraße*
- *Hopsagasse*
- *Kapaunplatz*
- *Zrinyigasse*

Masterplan Gehen Brigittenau

Abbildung 8 Engstellen aufgrund von geringen Gehsteigbreiten, Hellwagstraße, Forsthausgasse



Quelle: komobile

6.1.2 Freihaltung des Gehsteigs

Der Gehbereich soll von Hindernissen, welche permanent oder temporär sein können, freigehalten werden. Hindernisse können in Form von Straßenausrüstung vorkommen: u.a. Recyclingcontainer, Fahrradbügel, Masten, Stromkästen. Aber auch Aufbauten für wirtschaftliche Nutzungen wie z. B. Kioske, Schanigärten oder Warenausräumungen können vor allem in Straßenzügen mit hohem Aufkommen von Geschäften zu Stolperfallen werden. Auf die tatsächliche Nettobreite der Gehsteige ist zu achten.

Verkehrszeichen dürfen seit der StVO-Novelle 2022 am Fahrbahnrand aufgestellt und müssen nicht mehr in den Gehsteig eingerückt werden. Alternativ kann zur Kennzeichnung eines Halte- und Parkverbots eine gelbe Linie an der Gehsteigkante angebracht werden.

MAßNAHMEN

- Ausräumen von Hindernissen am Gehsteig durch Anordnung von Recycling-Containern und Fahrradbügeln in der Parkspur und Anbringung von Masten, Mistkübeln, etc. außerhalb der Gehlinie
- Versetzen oder Anbringung von Verkehrszeichen am Fahrbahnrand bzw. Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten durch eine gelbe Linie an der Gehsteigkante

→ siehe auch 6.1.7 Konflikte aktive Mobilität

BEISPIELE

- Wasnergasse 19 (Masten und Recycling-Container)
- Wexstraße 19-23 (Masten und Mistkübel)
- Forsthausgasse (Masten und Recycling-Container)
- Pasettistraße # Schottenaustraße (Recycling-Container im Seitenbereich)
- Kaschlgasse 4 (Recycling-Container entlang von Gehsteig)
- Brigittenauer Lände 146 (Recycling-Container im Bereich des Gehsteigs)

Abbildung 9 Reduzierung Gehsteigbreite durch Hindernisse, Bsp. Wasnergasse, Brigittener Lände



Quelle: komobile

6.1.3 Parkraummanagement

Der Gehsteig ist für den Fußverkehr vorgesehen und sollte nicht zum Abstellen von privaten Kfz verwendet werden. Besonders in engen Gassen erfolgt öfters die Kennzeichnung von Kfz-Abstellflächen am Gehsteig. Durch eine Verlegung der Abstellflächen in den Verkehrsraum für den motorisierten Verkehr kann dem Fußverkehr mehr Platz zur Verfügung gestellt werden. Durch eine Änderung der Kfz-Stellplatzordnung von Senkrecht- oder Schrägparkern zu Längsparkern oder einer Reduktion der Kfz-Stellplätze kann mehr Platz im Straßenraum für den Fußverkehr geschaffen werden. Als Grundlage zur Beurteilung ist eine Stellplatzerhebung nützlich.

MAßNAHMEN

- Verlegung von Kfz-Abstellflächen vom Verkehrsraum für Fußgänger:innen in den Verkehrsraum für den motorisierten Verkehr
- Änderung der Schräg- oder Senkrechtparkordnung in eine Längsparkordnung
- Reduktion der Anzahl an Kfz-Abstellflächen zu Gunsten einer Fußverkehrsinfrastruktur
- Erhebung der Anzahl an vorhandenen Kfz-Abstellplätzen inkl. Kategorie (z.B. Anwohnerparken, Ladezonen, etc.) und Stellplatzauslastung als Grundlage für das Parkraummanagement

➔ *siehe auch 6.1.2 Freihaltung des Gehsteigs*

BEISPIELE

- *Hirschvogelgasse*
- *Griegstraße*
- *Kapaunplatz 2-7*
- *Mortaraplatz 9-10*
- *Pappenheimgasse*
- *Sachsenplatz*
- *Robert-Blum-Gasse*
- *Wasnergasse*
- *Aignerstraße 3-9*

Masterplan Gehen Brigittenau

Abbildung 10 Parken am Gehsteig, Bsp. Kapaunplatz, Griegstraße, Wasnergasse und Sachsenplatz



Quelle: komobile

6.1.4 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs

Um den Anrainer:innen und Nutzer:innen mehr Raum zum Verweilen, Begegnen und Spielen bereit zu stellen, können ganze Straßenzüge oder Platzbereiche in höherwertige Nutzungskategorien umgewandelt werden, beispielsweise in entsprechend gestaltete Wohnstraßen oder Fußgängerzonen. Außerdem können Fahrspuren auf das Regelmaß verschmälert und Nebenfahrbahnen in Gehsteige und Aufenthaltsflächen umgewandelt werden.

MAßNAHMEN

- Umgestaltung von Straßen in Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen
- Verschmälerung Fahrstreifen auf das Regelmaß
- Umwandlung Nebenfahrbahn in Aufenthaltsbereiche
 - ➔ *Siehe auch 6.1.6 Aufenthaltsbereiche vor Schulen*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität*
 - ➔ *Siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten*

BEISPIELE

- *Adalbert-Stifter-Straße (Nebenfahrbahn)*
- *Durchlaufstraße entlang von Spielplatz*
- *Hartlgasse (zwischen Stromstraße und Zrinyigasse)*

- *Innstraße (Verschmälerung Fahrbahn)*
- *Jägerstraße*
- *Meldemanngasse*
- *Othmargasse (Aufwertung Wohnstraße)*
- *Stromstraße 40*
- *Treustraße (Abschnitt Wallensteinstraße und Webergasse)*
- *Vorgartenstraße 47-53*
- *Wallensteinstraße (Planung Umgestaltung ab 2024)*
- *Zrinyigasse*

6.1.5 Verkehrsberuhigung

Mittels verkehrsorganisatorischer Maßnahmen können ganze Grätzl oder Straßenzüge verkehrsberuhigt werden. Durch eine systematische Neuorganisation der Verkehrsführung mit Einbahnen, Durchfahrtsverboten für den MIV und Bereichen für den Fußverkehr entstehen Freiflächen im öffentlichen Straßenraum, die neu genutzt werden können.

MAßNAHMEN

- Durchfahrtsverbote, Einbahnen und Sackgassen für MIV
- Verkehrsberuhigter Kern (bspw. Fußgängerzone)
 - ➔ *Siehe auch 6.1.4 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität*

BEISPIELE

- *Brigittener Sporn (Sperrung Durchfahrt für Kfz prüfen, eventuell Ausnahmen für via donau)*
- *Supergrätzl Wien¹⁸*

6.1.6 Aufenthaltsbereiche vor Schulen und Bildungseinrichtungen

Um Schüler:innen und Studierenden einen Platz zum Verweilen oder Spielen anzubieten, soll der Bereich vor der Bildungseinrichtung ausreichend Platz bieten und einladend gestaltet werden. Zudem ist auf ein verkehrssicheres Umfeld zu achten. Hervorzuheben ist, dass es im Bezirk bereits einige Schulen gibt, vor denen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt wurden. Verkehrsberuhigte Straßenzüge, breite Gehsteige oder eine Platzgestaltung mit Sitzgelegenheiten und Spielelementen vor dem Eingang bieten den Schüler:innen und Studierenden eine Aufenthaltsmöglichkeit und einen Treffpunkt.

¹⁸ Quelle: <https://smartcity.wien.gv.at/wiener-supergraetzl/> (02.10.2023)

MAßNAHMEN

- Platz vor dem Eingang zum Verweilen, Sitzgelegenheiten, Beschattungen, Spielelemente
- Straßenzüge vor Schuleingängen verkehrsberuhigen und autofrei gestalten, z.B. Fußgängerzone (Zufahrt für Anlieferung und Behindertentransport möglich)
- Aufwertung von Wohnstraßen vor Schulen (Entfernen Kfz-Abstellflächen zu Gunsten von Aufenthaltsbereichen)
- Errichtung von „Schulstraßen“
- Querbarkeit bei Kreuzungen in der Nähe des Schulstandortes verbessern (siehe Schulwegsicherheit)
- Rad- und Scooter-Abstellanlagen

BEISPIELE

- *VS Engerthstraße 135 (mehr Aufenthaltsfläche vor Schule)*
- *VS Dietmayrgasse 3 (mehr Aufenthaltsfläche vor Schule)*
- *VS Vorgartenstraße 40/MS Stromstraße (mehr Aufenthaltsfläche vor Schule)*
- *TGM (Wexstraße 19 – 23)*
- *FH-Technikum*

Abbildung 11 Vorplatzgestaltung, z.B. TGM, MS Greiseneckergasse



Quelle: komobile

6.1.7 Konflikte aktive Mobilität

Viele Radwege im 20. Bezirk verlaufen direkt auf Gehsteigen nur durch eine Sperrlinie getrennt. Das führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen und reduziert die Fläche des Gehsteigs.

MAßNAHMEN

- Baulich getrennte Führung von Geh- und Radwegen
- Kein Ausbau der Radinfrastruktur auf Flächen des Fußverkehrs
- Ausreichend große, getrennte Aufstellbereiche für den Fuß- und Radverkehr an Kreuzungen

Masterplan Gehen Brigittenau

- Rad-Abstellplätze abseits vom Gehsteig
 - ➔ *Siehe auch 6.1.1 Platzbedarf*
 - ➔ *Siehe auch 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle*
 - ➔ *Siehe auch 6.5.2 Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer:innen*

BEISPIELE

- *Durchlaufstraße*
- *Friedrich-Engels-Platz*
- *Gaußplatz*
- *Leystraße (Unterführung zwischen Durchlaufstraße und Hellwagstraße)*
- *Stromstraße (13A) und Stromstraße # Hartlgasse*
- *Traisengasse*
- *Wasnergasse*
- *TGM (Wexstraße 19 – 23)*
- *Winarskystraße*

Abbildung 12 Konfliktbereiche aktive Mobilität, z.B. Stromstraße, Durchlaufstraße, Gaußplatz



Quelle: komobile

6.2 Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung

Damit Menschen sich gerne zu Fuß fortbewegen sind eine hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung wesentlich. Der Straßenraum soll als Ganzes erlebbar sein und als Lebensraum wahrgenommen werden. Eine ansprechende Gestaltung ist ein wesentlicher Faktor, um sich im öffentlichen Raum wohl zu fühlen und wird als wertschätzend empfunden. Damit Menschen den öffentlichen Raum vielfältig nutzen und als lebendig wahrnehmen, muss er unterschiedliche Funktionen bereitstellen. Der individuellen, vielfältigen Gestaltung des öffentlichen Raums kommt demnach eine besondere Bedeutung zu.

MAßNAHMEN

- Qualitativ hochwertige Gestaltung und Individualität
- Vielfältige Angebote im öffentlichen Raum

6.2.1 Begrünungen

Begrünungen, insbesondere mit großkronigen Bäumen, tragen dazu bei das Stadtklima zu verbessern. Eine Vernetzung der Freiräume soll entlang von begrüntem Fußgängerachsen erfolgen. Besonderes Augenmerk ist auf den Erhalt von Bestandsbäumen zu legen. Die Bäume sind zunehmendem Stress (wenig Niederschlag, hohe Temperaturen, wenig Platz) ausgesetzt.

MAßNAHMEN

- Pflanzung von Bäumen und andere Begrünungsmaßnahmen
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Begrünungen und Beschattungen
- Nutzung von Restflächen, größeren Parkflächen und Plätzen als „Wiener Wäldchen“ (auch bekannt unter „Tiny Forest“)¹⁹
 - ➔ *Siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.3 Vernetzung von Grün- und Freiräumen*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.5 Aufwertung Platzgestaltung*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.7 Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität*

BEISPIELE

In folgenden Straßenzügen gibt es wenig bis gar keine Begrünung.

- *Brigittagasse (abschnittsweise)*
- *Wallensteinstraße*
- *Rauscherstraße*
- *Salzachstraße*
- *Rebhanngasse*
- *Kunzgasse*

¹⁹ Quelle: <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/wiener-waeldchen.html> (21.08.2023)

- *Traunfelsgasse*
- *Gerhardusgasse*
- *Karl-Czerny-Gasse*
- *Jägerstraße*
- *Kaschlgasse*
- *Meldemannstraße 13-21*
- *Robert-Blum-Gasse*
- *Treustraße (zw. Webergasse und Gaußplatz)*
- *Romanogasse 9 – 22*
- *Spaungasse*
- *Adolf-Schmidl-Gasse*
- *Hartlgasse*
- *Griegstraße*
- *Ospelgasse*

Hier soll eine umfangreiche Begrünung mit einem "Tiny Forest" entstehen.

- *Hugo-Gottschlich-Park / Pappenheimgasse 31*

6.2.2 Aufwertung bestehender Grünbestand

Da es viele Jahre dauert bis Bäume den gewünschten Schatten bilden, ist es von großer Bedeutung den bestehenden Baumbestand im Bezirk zu schützen und nutzen. Im Bestand gibt es viele begrünte Straßenzüge, deren Schattenplätze für Aufenthaltsbereiche genutzt werden können.

MAßNAHMEN

- Nutzung der vorhandenen Beschattung als Aufenthaltsräume
- „Schattenbankerl“ aufstellen²⁰
- Erhalt der Vitalität der bestehenden Stadtbäume durch geeignete Lebensbedingungen wie ausreichenden Platz für den Wurzelraum, Bereitstellung von Bewässerungen, etc.

BEISPIELE

- *Dammstraße*
- *Engerthstraße*
- *Jägerstraße*
- *Nordwestbahnstraße*
- *Wasnergasse*
- *Durchlaufstraße*
- *Innstraße*
- *Karl-Meißl-Straße*
- *Stromstraße*
- *Wehlistraße*

6.2.3 Vernetzung von Grün- und Freiräumen

Im Freiraumnetz der Stadt Wien sind die vorhandenen und gewünschten Grünraumverbindungen eingezeichnet. Dieses stellt die Grundlage für eine Vernetzung der Freiräume dar.

²⁰ Stadt Wien (2022). Wiener Hitzeaktionsplan. Für ein cooles Wien der Zukunft. S. 34: "Schattenbankerl" werden als eine sofort wirkende Maßnahme angeführt und sollen ein durch die MA 19 begleitetes, stadtweites Angebot, insbesondere für vulnerable Gruppen, darstellen.

MAßNAHMEN

- Vernetzung der Freiräume durch Verbindung mittels Grünraumachsen
- Pflanzung von (großkronigen) Bäumen entlang von Straßen
- Aufenthaltsräume und Sitzgelegenheiten entlang von Wegeverbindungen zwischen Parks und Freiräumen
- Verkehrsberuhigte Durchwegungen ermöglichen
- Erholungsgebiete und Freiflächen über die Bezirksgrenzen hinaus vernetzen
 - ➔ *siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten*
 - ➔ *siehe auch 6.3.5 Stadtentwicklungsprojekte*
 - ➔ *siehe auch 6.3.6 Verbindung zu Nachbarbezirken stärken*

BEISPIELE

- *Donaukanal – Grüne Mitte Nordwestbahnhof – Mortaraplatz – Donauinsel*
- *Donaukanal – Grüne Mitte Nordwestbahnhof – Allerheiligenplatz – Donauinsel*
- *Brigittaplatz – Wallensteinplatz über Karl-Meißl-Straße in den Augarten*
- *Brigittaplatz – Gerhardusgasse – Donaukanal (Anton-Schmid-Promenade)*
- *Donaupromenade – Brigittenauer Sporn – Kahlenberg und Wienerwald*
- *Aignersteg – Donauinsel (bestehende Planungen)*

6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität kann durch den Einsatz von Gestaltungselementen und Begrünungen sowie der Bereitstellung von Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen (ca. 200 m) verbessert werden. Ein Mix aus unterschiedlichen Nutzungen und vielfältigen, abwechslungsreichen Straßenraumgestaltungen wirkt sich positiv auf zu-Fuß-Gehende aus.

MAßNAHMEN

- Schaffung von Mikrofreiräumen
- Begrünungen
- Abwechslungsreiche Nutzungen (z.B. „Barfußweg“)
- Barrierefreie Sitzgelegenheiten in Abständen von ca. 200 m zum Ausruhen²¹
- Abwechslungsreiche Gestaltung von monotonen Straßenzügen
 - ➔ *siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten*
 - ➔ *siehe auch 6.2.1 Begrünungen*

BEISPIELE

- *Adalbert-Stifter-Straße*
- *Donaueschingenstraße*
- *Dresdner Straße*
- *Griegstraße*

²¹ Stadt Wien MA 19 (2021). Sitzfibel

Masterplan Gehen Brigittenau

- *Innstraße*
- *Wallensteinstraße*
- *Marchfeldstraße*
- *Rebhanggasse*

Abbildung 13 Beispiel Barfußweg aus Annecy (FR)



Quelle: *komobile*

6.2.5 Aufwertung Platzgestaltung

Durch Attraktivierung und Erweiterung von Plätzen können Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum mit einer hohen Qualität geschaffen werden und zu einer Belebung beitragen. Im nahen Umkreis soll eine ausreichende Anzahl an kleinen Verweilräumen vorhanden sein.

MAßNAHMEN

- Aufwertung von bestehenden Plätzen
- Erweiterung der Plätze in den angrenzenden Straßenraum
- Schaffung von neuen Plätzen
- „Restflächen“ zusammenlegen und Aufenthaltsqualität steigern
- Straßenfeste und temporäre Veranstaltungen, um den urbanen Raum zu beleben

➔ *siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität*

BEISPIELE

- *Friedrich-Engels-Platz*
- *Maria-Restituta-Platz (Umgestaltung geplant)*
- *Sachsenplatz*
- *„Restfläche“ Staudingergasse # Petraschgasse # Wasnergasse*
- *Wexstraße # Klosterneuburger Straße*
- *Höchstädtplatz (bzw. Marchfeldstraße 3)*

Masterplan Gehen Brigittenau

Abbildung 14 Potential für Stadtraumerweiterung zu Gunsten des Fußverkehrs, Bsp. „Restfläche“ Wasnergasse und Erweiterung des Sachsenplatz



Quelle: komobile

6.2.6 Abkühlung

Zur Vermeidung von städtischen Wärmeinseln und Verbesserung des Stadtklimas müssen Maßnahmen gesetzt werden. Versiegelte Flächen sollen reduziert und durch Grün- oder Wasserflächen ersetzt werden. Umfangreiche Begrünungsmaßnahmen wirken sich positiv aus. Zur Erfrischung für Passant:innen sollen Trinkbrunnen aufgestellt werden.

Die abkühlenden Maßnahmen sind insbesondere in den dichtbesiedelten Wohngebieten im südlichen Teil des Bezirks notwendig.

MAßNAHMEN

- Aufbruch von versiegelten Oberflächen, Schaffung von natürlichen Oberflächen mit Vegetationsbedeckung und feuchtigkeitsspeichernden Böden
- Vermeidung von wärmeabsorbierenden Oberflächen
- Berücksichtigung der Wind- und Kaltluftströme bei Neubauten
- Freiraumvernetzung
- Nutzung von Regenwasser (Schwammstadtprinzip)
- Aufstellung von Trinkbrunnen
- Schattenspendende Maßnahmen
 - ➔ *siehe auch 6.2.2 Aufwertung bestehender Grünbestand*
 - ➔ *siehe auch 6.2.3 Vernetzung von Grün- und Freiräumen*
 - ➔ *siehe auch 6.2.5 Aufwertung Platzgestaltung*
 - ➔ *siehe auch 6.2.8 Oberflächengestaltung*

BEISPIELE

- *Adalbert-Stifter-Straße*
- *Wallensteinstraße*
- *Höchstädtplatz*

- *dichte südliche Wohngebiete*

6.2.7 Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen

Im Bezirk befinden sich mehrere Hauptverkehrsstraßen wie die Brigittenauer Lände oder der Handelskai mit hohem Kfz-Aufkommen und einem sehr großen Anteil an Durchgangsverkehr. Entlang von den stark befahrenen Straßen entstehen erhebliche negative Auswirkungen auf den Menschen in Form von Lärm und Emissionen wie Feinstaub und Luftschadstoffen. Diese negativen Umwelteinflüsse sollen reduziert werden, um nachteilige, gesundheitliche Auswirkungen hintanzuhalten.

MAßNAHMEN

- Pflanzung von „Abstandsgrün“ zwischen Straßen und Gehwegen als Lärm- und Luftfilter
- Verlagerung der Wege auf den Umweltverbund durch Verbesserung der Situation für den Fußverkehr
- Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Änderungen der Verkehrsorganisation
 - ➔ *Siehe auch 6.2.1 Begrünungen*
 - ➔ *Siehe auch 6.1.5 Verkehrsberuhigung*

6.2.8 Oberflächengestaltung

Um ein sicheres und barrierefreies Vorankommen zu gewährleisten, muss der Oberflächenbelag angenehm zu begehen und rutschticher ausgeführt sowie regelmäßig gewartet werden. Für sehingeschränkte oder blinde Menschen sind taktile Leitsysteme zur Orientierung notwendig. Auch die Sichtbarmachung und Instandhaltung von Bodenmarkierungen, die den Fußverkehr betreffen, sind wichtig. Eine ansprechende Oberfläche ist zudem für das ästhetische Empfinden ein Gewinn. Die Verwendung von hellen Belägen reduziert die Hitzeentwicklung.

MAßNAHMEN

- Geeigneter Oberflächenbelag auch für Personen im Rollstuhl oder Rollator²²
- Barrierefreie Alternative zu Wiener Pflaster bieten
- Sanierung von Stolperfallen
- Instandhaltung des Bodenbelags und der Bodenmarkierungen
- Winterdienst
- Anbringung und Instandhaltung von taktilen Leitsystemen
- Verwendung von optisch ansprechenden hellen Bodenbelägen
 - ➔ *Siehe auch 6.2.6 Abkühlung*

²² Stadt Wien MA Straßenverwaltung und Straßenbau (2022): Bewertung der Barrollbarkeit von Straßenbelägen in Wien

Masterplan Gehen Brigittenau

BEISPIELE

- *Brigittener Sporn und Schemerlbrücke (Pflasterung)*
- *Forsthausgasse (Stufen unter Brücke, Verbreiterung des Gehsteigs möglich)*
- *Hartlgasse # Brigittagasse (Stufen auf Gehsteig an Eckgebäuden)*
- *Wallensteinplatz (Gleisplatten uneben)*

Abbildung 15 Instandhaltung Oberfläche verbessern, z.B. Brigittener Sporn, Gehwege unter Nordbrücke



Quelle: komobile

Abbildung 16 Positive Beispiele Einsatz unterschiedlicher Oberflächen, z.B. Wallensteinplatz und Nordwestbahnstraße # Hellwagstraße



Quelle: komobile

6.3 Stadt der kurzen Wege und Stadtentwicklungen

Fußgänger:innen reagieren empfindlich auf Umwege und bevorzugen direkte, geradlinige Wegführungen ohne Barrieren.

Bei Stadtentwicklungen soll darauf geachtet werden, die Vorgaben der 15-Minuten-Stadt mit gemischt genutzten Stadtteilen und viel Platz für die aktive Mobilität umzusetzen.

6.3.1 Querungsmöglichkeiten

Das Abbauen von linienförmigen Barrieren kann einen wichtigen Beitrag für den Fußverkehr leisten. Besonders an stärker befahrenen Straßen oder bei wichtigen Zielen sollen in regelmäßigen Abständen von höchstens 200 m Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen angeboten werden, um Umwege für den Fußverkehr oder ungesichertes Queren zu vermeiden. Die verbesserte Anbindung der Erholungsgebiete an der Donau und am Donaukanal soll auch Priorität genießen.

MAßNAHMEN

- Querungshilfen in Form von Schutzwegen, Aufpflasterungen, Mittelinseln, VLSA
- Durchgezogene Gehsteige an einmündenden Seitenstraßen
- Gehsteigvorziehungen bei Querungen
- Schutzwege über alle Kreuzungsrelationen
- Verkürzung der Querungslänge durch Verschmälerung der Fahrbahn oder Errichtung von Mittelinseln
- Verbesserung der Fußverbindungen an die Donaupromenade und an den Donaukanal

BEISPIELE

- *Verbindungssteg zwischen Steinitzsteg und Donaupromenade*
- *Döblinger Steg und Nußdorfer Steg (bessere fußläufige Anbindung bzw. Kennzeichnung)*
- *Barrierefreier Abgang Spittelauer Steg - Donaukanalpromenade*

Abbildung 17 Barriere abbauen, z.B. Donaupromenade



Quelle: komobile

An folgenden Straßenzügen gibt es nur wenige gesicherte Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr:

- *Adalbert-Stifter-Straße*
- *Brigittenauer Lände*
- *Aignerstraße # Kapaunplatz*
- *Dresdner Straße*

Masterplan Gehen Brigittenau

- *Handelskai*
- *Jägerstraße*
- *Marchfeldstraße*
- *Rauscherstraße*
- *Stromstraße 3 – 9*
(*Querungsmöglichkeit direkt vorm Nahversorger*)
- *Innstraße*
- *Klosterneuburger Straße*
- *Nordwestbahnstraße*
- *Wallensteinstraße*

Abbildung 18 Verbesserte Querungsmöglichkeiten schaffen, z.B. Dammstraße und Wallensteinstraße



Quelle: komobile

6.3.2 Durchwegungen und Lückenschlüsse

Ein dichtes engmaschiges Fußwegenetz ist die Grundlage, um das Zu-Fuß-Gehen im Bezirk attraktiv zu machen. Die Bereitstellung von Durchwegungen durch abgeschlossene Bereiche - auch private Durchgänge durch Wohnanlagen - ermöglichen dem Fußverkehr direkte Wegeführungen. Damit diese genutzt werden, ist es wichtig diese auch zu kennzeichnen. Die zusätzliche Information der Gehminuten hilft die Gehdistanzen einzuschätzen.

MAßNAHMEN

- Sichtbarmachung von Durchwegungen und Öffnen von Durchgängen
- Sogenannte „Desire Lines“ (Trampelpfade) in das Fußverkehrsnetz aufnehmen
- Beobachtung des Gehverhaltens der Fußgänger:innen (Gehlinien-Erhebung)
→ *Siehe auch 6.5.3 Fußweg-Leitsysteme und Orientierungstafeln*

BEISPIELE

- *Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof*
- *Philomena-Haas-Gasse (Verbindung Universumstraße – Rebhanngasse)*
- *Fußweg neben Hannovermarkt attraktivieren*
- *Nordwestbahnstraße 53 (in Bau)*
- *Fußweg zwischen Spielmannsgasse und Adalbert-Stifter-Straße (zwischen Vienna Nachwuchszenrum und Franz-Koblizka-Hof)*

Masterplan Gehen Brigittenau

- *Wohnanlage Johann-Kaps-Hof (öffentlicher Durchgang Hartlgasse möglich)*
- *Romanogasse (Durchgang Pappenheimgasse 10-16)*
- *Freiraum zwischen Jägerstraße 47 und Hannovergasse (Johann-Böhm Wohnhausanlage)*
- *Wasnergasse („Desire Line“)*
- *Zwischen Kornhäuselgasse und Rosariumsteg („Desire Line“)*
- *Durchlaufstraße (Hunderauslaufplatz)*
- *Am Brigittenauer Sporn („Desire Line“)*

Abbildung 19 Durchwegungen - „Desire Lines“, Bsp. Wasnergasse, Johann-Kaps-Hof, Kornhäuselgasse



Quelle: komobile

6.3.3 Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen , Anzahl an Ampelanlagen

Die Signal- und Freigabezeiten von Ampelanlagen (VLSA) sollten fußgängerfreundlich programmiert werden. Dabei ist auf ausreichend lange Freigabezeiten und kurze Wartezeiten zu achten. Die akzeptierte Wartezeit, ohne dass eine Rotlichtmissachtung erfolgt, liegt unter 30 Sekunden. Ein Vorab-Grünsignal ermöglicht den Fußgänger:innen das Betreten der Fahrbahn vor einbiegenden Fahrzeugen, wodurch die Sichtbeziehungen verbessert werden. Die Freigabezeiten sollten entsprechend der Querungslänge ausreichend Zeit bieten, so dass insbesondere bei mobilitätseingeschränkten Personen kein Unsicherheitsgefühl beim Queren der Straßen entsteht.

Eine andere Möglichkeit, den Fußverkehr zu priorisieren, ist es Rund-Um-Grün zu schalten, so dass alle Relationen gleichzeitig gequert werden können.

Die Ampelanlagen sind barrierefrei mit akustischen Signalen und taktilen Leiteinrichtungen auszustatten.

Aufgrund veränderter Verkehrsstärken soll das Erfordernis, ob Ampeln noch notwendig sind, überprüft werden.

MAßNAHMEN

- Anpassung der Freigabezeiten (Grünphase) an die Querungslänge
- Reduktion der Wartezeiten an VLSA

Masterplan Gehen Brigittenau

- Verbesserung der Querungen über Plätze durch abgestimmte Ampelschaltungen
- Schutzwege über alle Relationen
- Umstellung von VLSA mit Anforderungstaste zu Freischaltung mit paralleler Grünphase von Kfz (erspart Wartezeit)

BEISPIELE

- *Wexstraße 19-23 (Kreuzung vor TGM)*
- *Höchstädtplatz*
- *Württemberggasse # Brigittenauer Lände (Bedarfsampel für den Fuß- und Radverkehr)*

6.3.4 Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten

Einladende kommunikationsfördernde Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen sowie konsumfreie Rastmöglichkeiten, Spiel- und Erfrischungsplätze oder Schattenplätze steigern das Wohlbefinden im öffentlichen Raum und machen längere Fußwege leichter zu bewältigen oder bieten Platz zum Verweilen.

MAßNAHMEN

- Ausreichende Anzahl an kommunikationsfördernden Sitzgelegenheiten (v.a. in der Umgebung vom Unfallkrankenhaus, Pensionistenheimen, Apotheken oder an längeren Straßenzügen ohne Freiräume, etc.)
- Aufstellung von Tischen und Bänken
- Parklets oder Grätzloasen als Ergänzung zur städtischen Möblierung und als identitätsstiftendes Merkmal für die Anrainer:innen²³
- Bei der Umsetzung der Sitzgelegenheiten soll individuelles Design die Identität des Bezirks hervorheben²⁴
- „Schattenbankerl“ aufstellen
 - ➔ *Siehe auch 6.1.6 Aufenthaltsbereiche vor Schulen*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.2 Aufwertung bestehender Grünbestand*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität*
 - ➔ *Siehe auch 6.2.5 Aufwertung Platzgestaltung*

BEISPIELE

- *Lorenz-Müller-Gasse*
- *Nordwestbahnstraße*
- *In der Umgebung des Krankenhauses (Lorenz-Böhler Unfallkrankenhaus – Station 37A)*

²³ Errichtung durch Initiativen oder Gruppen, mehr dazu: <https://graetzloase.at/parklets> (21.08.2023)

²⁴ Stadt Wien, MA 19. (2021). Sitzfibel

Abbildung 20 Lange Wege ohne Rastmöglichkeit, z.B. Lorenz-Müller-Gasse und Nordwestbahnstraße



Quelle: komobile

6.3.5 Stadtentwicklungsprojekte und Straßenraumgestaltungen

In den nächsten Jahren steht in der Brigittenau eine große städtebauliche Transformation am Areal des Nordwestbahnhof an. Das Stadtentwicklungsgebiet bietet Chancen für einen neuen belebten Stadtteil und zur Vernetzung mit der Umgebung. Zusätzlich sind im Bezirk eine Reihe von anderen Verbesserungen durch Umgestaltungen im Straßenraum geplant.

Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof

Der Nordwestbahnhof ist das größte noch verbliebene innerstädtische Entwicklungsgebiet. Durch die Neugestaltung wird die mehr als 1,5 Kilometer lange und 400 Meter breite Barriere zwischen Augarten und Dresdner Straße, die die Brigittenau bis heute in zwei Teile trennt, aufgehoben. Im neuen Stadtteil werden Wohnungen, Arbeitsplätze und ein Bildungscampus aber auch Kulturangebote, Geschäfte, Erholungs- und Freiraum geschaffen. Eine neue ÖV-Verbindung ist geplant und mehr Grünraum soll zu einem angenehmen Stadtklima beitragen. Das Projekt wird derzeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. 2024 starten die Abbrucharbeiten der nicht mehr benötigten Gebäude. Die Fertigstellung ist bis 2035 geplant.²⁵

MAßNAHMEN

- Freiraum „Grüne Mitte“
- Engmaschiges Fußwegenetz
- Errichtung Straßenbahnlinie 12 (Durchstich von Wallensteinstraße bis Traisengasse, Verlängerung von Rebhanngasse bis Vorgartenstraße / Hillerstraße), geplante Inbetriebnahme 2028
- Abbrucharbeiten mit schienengebundenem Materialtransport

²⁵ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/nordwestbahnhof> (29.06.2023)

High Line

Nach Auflassung der Trasse der Nordwestbahn soll als Nachnutzung eine "High Line" als direkte Fuß- und Fahrradverbindung vom Nordwestbahnviertel ausgehend von der Stromstraße bis zur Donau auf der alten Bahnlinie errichtet werden. Diese neue Verbindung für die aktive Mobilität bietet eine Chance zur Schaffung einer hochwertigen direkten Anbindung an die Erholungsräume an der Donau und zur Durchbrechung der Barriere, welche die Bahntrasse bildet. Bei der Gestaltung sollte auf eine konfliktfreie Führung vom Fuß- und Radverkehr geachtet werden.

Die Prüfung einer „High Line“ wurde durch das Bezirksparlament beschlossen und dem Magistrat der Stadt Wien zur weiteren Prüfung übergeben.

Umgestaltung Wallensteinstraße

Die Wallensteinstraße soll im Abschnitt zwischen Friedensbrücke und Rauscherstraße umgestaltet und aufgewertet werden, die geplante Umsetzung ist 2024. Der Abschnitt zwischen Rauscherstraße und Nordwestbahnhof soll im Zuge der Errichtung der Straßenbahnlinie 12 umgebaut werden.

Bei der Straßenraumgestaltung sind besonders eine bessere Querbarkeit der Straße und Aufenthaltsqualitäten wie Beschattungen und Sitzbereiche zu berücksichtigen. Dadurch erfolgt gleichzeitig eine Aufwertung der Einkaufsstraße.

- ➔ *Siehe auch 6.1.4 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
- ➔ *Siehe auch 6.1.5 Verkehrsberuhigung*
- ➔ *Siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität*
- ➔ *Siehe auch 6.3.7 Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel*

MAßNAHMEN

- Aufenthaltsqualität steigern
- Konsumfreie, regelmäßige Sitzgelegenheiten schaffen
- Platzgestaltungen erweitern
- Verbesserung der Querbarkeit in Kombination mit Verkehrsberuhigung
- Straßenbahnlinie 12: Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten schaffen

Straßenraumgestaltungen

Der Bezirk plant die Aufwertung von weiteren Straßen durch eine Umgestaltung mit Begrünungsmaßnahmen.

BEISPIELE

- Treustraße
- Wehlistraße
- Leystraße (vor Schule)

6.3.6 Verbindung zu Nachbarbezirken stärken

Die Brigittenau befindet sich gemeinsam mit der Leopoldstadt auf einer „Insel“ begrenzt durch die Donau und den Donaukanal. Aufgrund der Trennung durch die Wasserläufe ist es umso wichtiger, die fußläufigen Verbindungen über die Bezirksgrenzen hinaus gut zu vernetzen. Für die angrenzenden Bezirke liegen bereits Masterpläne Gehen vor bzw. befinden sich diese in Ausarbeitung.

MAßNAHMEN

- Berücksichtigung der bezirksübergreifenden Maßnahmen der Masterpläne Gehen

BEISPIELE

- Leopoldstadt
 - Stadterneuerungsprogramm WieNeu+- Projektgebiet "Grätzl 20 + 2"²⁶
 - Fußläufige Vernetzung von Nordwestbahnhof und Nordbahnhof Areal
 - Anbindung an Taborstraße (in Planung: Umgestaltung Knotenpunkt Rebhanggasse # Taborstraße # Nordbahnstraße)
 - Neue Querung Innstraße (auf Höhe Innstraße 25)
 - Hauptachsen Leystraße, Engerthstraße, Dresdnerstraße - Nordbahnstraße
- Alsergrund
 - Umgestaltung Wallensteinstraße Richtung Alserbachstraße
 - Querung des Donaukanal auf Höhe Gerhardusgasse (Ziel Freiraumnetz Stadt Wien, Masterplan Gehen 9)
- Floridsdorf
 - Attraktivierung Verbindung über Donau zur Donauinsel durch Schaffung von Rastmöglichkeiten oder Schattenplätzen, z.B. Steinitzsteg, Floridsdorfer Brücke
 - Direkter barrierefreier Abgang Steinitzsteg - Donaupromenade
- Döbling
 - Verbindung über Donaukanal schaffen (Verlängerung von Mooslackengasse) (Masterplan Gehen 19)²⁷
 - Bessere Kennzeichnung der Wegeverbindungen über Donaukanal z.B. Nußdorfer Steg, Döblinger Steg, Spittelauer Steg, Schemerlbrücke

6.3.7 Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel

Ein wichtiger Faktor für den Fußverkehr sind Einkaufswege, entweder für den täglichen Bedarf oder gelegentliche wie beispielsweise am Wochenmarkt. Im Zuge

²⁶ Mehr dazu: <https://www.wien.gv.at/wohnen/wohnbautechnik/ahs-info/wienneu-graetzl20-2.html> (29.06.2023)

²⁷ Vgl. Stadt Wien, MA 18 (2023). Masterplan Gehen Döbling

einer Passant:innenzählung wurden in der Klosterneuburger Straße über 3.500 und in der Wallensteinstraße an die 5.500 Personen pro Tag ermittelt.²⁸

MAßNAHMEN

- Aufwertung Einkaufsstraßen mit Aufenthaltsqualität
- Wochenmärkte und zeitweise Märkte (Hofflohmarkt)
- Konsumfreie Räume ermöglichen
- Bewusstsein seitens der Händler:innen für Barrierefreiheit herstellen
- Ausgewiesene temporäre Kfz-Stellplätze für Lieferverkehr, um den Fußverkehr nicht zu behindern
- Nachnutzung oder Zwischennutzung von Erdgeschoßzonen fördern

BEISPIELE

- *Hannovermarkt*
- *Markt am Maria-Restituta-Platz (U6 Handelskai)*
- *Wallensteinstraße*
- *Millennium City*
- *IG Viertel um den Allerheiligenplatz²⁹*
- *Klosterneuburger Straße*
- *Jägerstraße*
- *Hofflohmarkt Wallensteinstraße*
- *Nördliches Entwicklungsgebiet Nordwestbahnhof (FoodCoop, Markt, Vorortprodukte)*

6.3.8 Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen mit Fahrrädern, E-Fahrzeugen oder Carsharing stellen eine multimodale Ergänzung dar und sollen den Bedarf an privaten Pkw reduzieren. Im Bezirk wurden bereits sechs WienMobil Stationen errichtet. Ein flächendeckendes Angebot und eine einfache Anwendung sind wichtig, damit die alternativen Mobilitätsformen genutzt werden. In dichten Wohngebieten oder an Arbeitsplatzstandorten sollen vermehrt Mobilitätsstationen bereitgestellt werden.

MAßNAHMEN

- Verdichtung des Angebots an alternativer Mobilität (WienMobil-Stationen)
- Bei der Platzierung der Mobilitätsstationen ist darauf zu achten, dass diese nicht im Gehsteigbereich entlang der Gehlinien platziert werden.

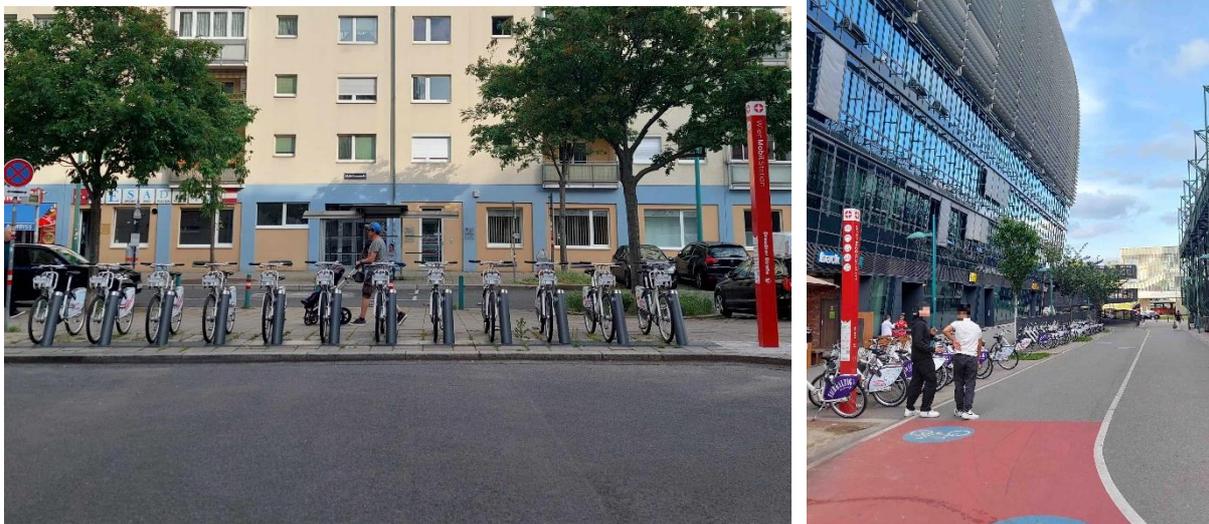
²⁸ Vgl. Wirtschaftskammer Wien (2922). Wiener Nahversorgung. Passantenzählung. Für Wien. Ausgabe 31. S. 80-82

²⁹ Mehr dazu: <https://meinkaufstadt.wien/einkaufen/einkaufsgebiete/Allerheiligenplatz.html>

BEISPIELE

- *Adalbert-Stifter-Straße*
- *Höchstädtplatz, FH-Technikum*
- *Wohnsiedlungen nördlich Friedrich-Engels-Platz*
- *Sport- und Wohngebiete im Westen des Bezirks*
- *Süd-Westen des Bezirks rund um die Klosterneuburger Straße*
- *Rund um den Allerheiligenplatz*

Abbildung 21 Alternative Mobilitätsangebote zum privaten Kfz durch Sharing Einrichtungen schaffen, Bsp. Handelskai und Dresdner Straße



Quelle: komobile

6.3.9 Zusammenarbeit mit Initiativen, Anrainer:innen und Akteur:innen

Durch die Partizipation von (Bürger:innen-) Initiativen und lokalen Akteur:innen sollen Wünsche und Ideen eingebracht und die Akzeptanz für Maßnahmen erhöht werden.

BEISPIELE

- *Stadterneuerungsprogramm WieNeu+, Projektgebiet Grätzl 20+2*
- *Gebietsbetreuung*
- *IG „Viertel um den Allerheiligenplatz“*
- *Stadtteilmanagement Nordwestbahnhof*

6.4 Verkehrssicherheit und Inklusion

Die Reduktion der Anzahl an Kollisionen zwischen Fußgänger:innen und Fahrzeuglenker:innen ist ein zentrales Anliegen der Verkehrssicherheit. Mit der „Vision Zero“ hat sich die Stadt Wien die Aufgabe gesetzt, alle Zusammenstöße mit tödlichen und schwerverletzten Verkehrsteilnehmer:innen zu verhindern.

6.4.1 Verkehrssicherheit für alle

Das Zu-Fuß-Gehen an sich ist die verkehrssicherste Fortbewegungsart. Jedoch sind Fußgänger:innen im Falle eines Zusammenstoßes verursacht durch motorisierte Fahrzeuglenker:innen oder Radfahrer:innen vergleichsweise ungeschützt, was zu schweren Schäden führen kann. Das subjektive Sicherheitsgefühl spielt eine bedeutende Rolle, da Unsicherheit dazu führt, Fußwege zu vermeiden.

MAßNAHMEN

- Gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen soll durch Bewusstseinsbildung gestärkt werden.
- Sanierung von Gefahrenstellen
- Verbesserung der Sichtbeziehungen an Kreuzungen
- Querungshilfen an stark befahrenen Straßen

6.4.2 Schulwegsicherheit

Das Mobilitätsverhalten wird von klein auf gelernt, dementsprechend ist es wichtig das Zu-Fuß-Gehen von Kindern zu fördern. Außerdem ist Bewegung ein wichtiger Faktor für die Gesundheit. Kinder benötigen aufgrund ihrer eingeschränkten Verkehrsfähigkeit einen besonderen Schutz. Ein eigenständiger Schulweg kann dazu beitragen, das Selbstvertrauen und die Selbständigkeit der Kinder zu stärken. Der alltägliche, aktive Schulweg gilt als sinnvolle Alternative zum sogenannten „Elterntaxi“ und reduziert Konfliktsituationen durch hohes Verkehrsaufkommen vor dem Schuleingang.

MAßNAHMEN

- Workshops zur Bewusstseinsbildung der Kinder und Erziehungsberechtigten im Rahmen einer „Mobilitätswoche“
- Pedibus-Routen für Volksschulkinder etablieren³⁰
- Gefahrenstellen entlang von Schulwegen entschärfen
- Ausbau von „Bildungsgrätzln“
- Einbeziehung von Kindern in die Stadtplanung: Bauen von Sitzgelegenheiten, Pflanzung von „Tiny Forest“

BEISPIELE

- *VS Durchlaufstraße 23*

³⁰ Mehr dazu: <https://www.klimabuendnis.at/pedibus> (21.08.2023)

Masterplan Gehen Brigittenau

- *VS Vorgartenstraße 42*
- *TGM (Wexstraße 19-23)*

Im Schulwegplan als Gefahrenstellen gekennzeichnet:³¹

- *Hellwagstraße # Durchlaufstraße # Pasettistraße*
- *Stromstraße # Vorgartenstraße*
- *Vorgartenstraße # Pielachgasse*
- *Wallensteinstraße # Hartlgasse*
- *Dammstraße # Greiseneckergasse*
- *Wallensteinstraße # Treustraße*
- *Klosterneuburger Straße # Romanogasse*
- *Leystraße 34*
- *Vorgartenstraße 95-97*

6.4.3 Barrierefreiheit

Barrierefrei bedeutet, dass alle Menschen – mit und ohne Einschränkungen – sich ohne fremde Hilfe im öffentlichen Raum bewegen können. Im Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz sind eine gleichberechtigte Teilhabe und ein Diskriminierungsverbot von behinderten Menschen geregelt. Das Prinzip des barrierefreien Planens und Bauens soll bei der Gestaltung der gesamten Infrastruktur berücksichtigt werden.

Die Aufklärung zur Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten (temporäre) Hindernisse im Straßenraum zu reduzieren (z.B. Baustellenschilder, Werbeständer, abgestellte Scooter am Gehsteig, etc.).

Barrierefreiheit bei Baustellen

In der Brigittenau gibt es viele kleinere und größere Baumaßnahmen (Straßenbau, Gleisarbeiten, Sanierung und Neubau von Gebäuden, etc.), wo Baustelleneinrichtungen erforderlich sind. Oftmals werden diese am Gehsteig platziert, wodurch es zu temporären Blockierungen und zu einer Einschränkung bei der Nutzung des öffentlichen Raums kommt, was besonders für mobilitätseingeschränkte Personen empfindliche Umwege bedeutet.

Für das Errichten von Baustelleneinrichtungen sind die im Folder „Sicherheit auf Wiens Baustellen“³², welcher von der Stadt Wien MA 46 herausgegeben wird, angeführten Standards einzuhalten, um die Sicherheit zu gewährleisten und Gefahrenstellen zu vermeiden. Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten oder blinden Personen müssen bei solchen Vorhaben selbstverständlich beachtet und erfüllt werden.

³¹ Vgl. <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk20> (21.06.2023)

³² Siehe auch: <https://www.wien.gv.at/verkehr/baustellen/sicherheit/> (01.08.2023)

MAßNAHMEN

- Barrierefreier öffentlicher Raum
- Barrierefreiheit bei Baustellen sicherstellen gemäß Leitfaden „Sicherheit auf Wiens Baustellen“
- Ebener, stolperfreier Oberflächenbelag
- Anbringung eines taktilen Leitsystems, wo notwendig

Abbildung 22 Einschränkung für den Fußverkehr durch Baustellen, z.B. Adolf-Gstöttner-Gasse, Wallensteinstraße



Quelle: komobile

Erhaltung und Winterdienst

Damit Fußwege barrierefrei begehbar sind, muss eine entsprechende Erhaltung erfolgen. Der Oberflächenbelag soll frei von Unebenheiten und Stolperfallen sein. Die Gehsteige sollen ganzjährig, auch bei Winterbedingungen, begehbar sein.

MAßNAHMEN

- Ausreichender Winterdienst (Schnee, Eis) und Entfernung von Blättern
- Erhaltung von Gehwegen und Schutzwegen (z.B. Ausbesserung von Oberflächen, Bodenmarkierungen)

6.4.4 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum

Sicherheit im öffentlichen Raum, nicht nur auf den Verkehr bezogen, spielt eine wichtige Rolle bei der Attraktivität und Nutzung für Fußgänger:innen, vor allem bei Personen, die sich als Mädchen oder Frauen definieren.

Saubere Straßenzüge, durch die Entfernung von Hundekot, Müll und Vandalismusschäden, können wesentlich zur Verschönerung des öffentlichen Raums beitragen. Eine ausreichende Anzahl an sauberen Sanitäreinrichtungen ermöglicht Personen einen längeren Aufenthalt im öffentlichen Raum.

MAßNAHMEN

- Vermeidung von Angsträumen besonders bei Parks

- Ausreichende Beleuchtung an urbanen Plätzen und weniger frequentierten Orten
- Kampagne zur Beseitigung (und Vermeidung) von Müll im öffentlichen Raum
- Öffentliche und saubere WC-Anlagen

BEISPIELE

- *Aignersteg und Wehlstraße*
- *Handelskai*
- *Brigittaplatz*

6.5 Fairness und Kommunikation

Zu-Fuß-Gehen ist eine umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsform. Diese positiven Aspekte des Fußverkehrs sollen beworben werden, um die Fortbewegungsform zu fördern.

Um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer:innen zu vermeiden, sind gegenseitiger Respekt und Fairness erforderlich. Oftmals werden der motorisierte Verkehr, der Radverkehr und der Fußverkehr als Konfliktparteien dargestellt. Hier ist eine Sensibilisierung notwendig, damit allen bewusst wird, dass wir gemeinsam zum Verkehrsgeschehen beitragen. Die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, älteren Personen oder Menschen mit Behinderungen müssen besonderen Eingang in der Mobilitätsplanung erhalten, damit inklusives Bauen zur Regel wird.

6.5.1 Gehen ist gesund und nachhaltig

Zu-Fuß-Gehen trägt zur physischen und psychischen Gesundheit bei. Tägliche Bewegung stärkt das Immunsystem und kann Krankheiten bis zu einem gewissen Grad vorbeugen. Dementsprechend sollen nach Möglichkeit Spaziergänge oder Alltagswege zu Fuß in den Tagesablauf integriert werden. Die umweltfreundliche Mobilität hat zudem positive Auswirkungen auf die Lärm- und Feinstaubbelastung und kommt somit der Allgemeinheit zugute. Fußwege sollen positiv erlebt werden, dadurch wird die Umgebung direkt wahrgenommen, was auch zur Identifizierung mit der und der Wertschätzung der Wohn- oder Arbeitsgegend führt.

6.5.2 Rücksichtvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer: innen

Durch den begrenzten Raum werden Fuß- und Radverkehr bereichsweise auf engem Raum zusammen auf einer Ebene geführt. Fahrradfahrende werden von Zu-Fuß-Gehenden oft als störend empfunden, wenn diese überraschend und schnell an ihnen vorbeifahren. Wichtig für ein funktionierendes Miteinander ist es, an Kreuzungen, Engstellen oder gemischten Geh- und Radwegen auf angemessenes Verhalten zu achten. Auch in Abschnitten, die dem Fußverkehr Vorrang einräumen, z.B. Wohnstraßen und Fußgängerzonen, soll auf Fußgänger:innen Rücksicht genommen werden. Auch das rechtzeitige Anhalten vor Fußgänger:innen an Schutzwegen sollte als selbstverständlich gelten.

MAßNAHMEN

- Fairnesskampagne
- Einrichtung von Fairnesszonen, z.B. Kornhäuselgasse

BEISPIELE

- *Anton-Schmid-Promenade*
- *Maria-Restituta-Platz*
- *Donaupromenade*
- *Gemischter Geh- und Radweg, z.B. Marchfeldstraße, Wasnergasse*
- *Friedrich-Engels-Platz (Unterführung)*
- *Durchlaufstraße*
- *Auf- und Abfahrten von Brücken und Stege über Donau und Donaukanal*

6.5.3 Fußweg-Leitsysteme und Orientierungstafeln

Zur Orientierung im Bezirk und über dessen Grenzen hinaus ist die Installation eines Informationsleitsystem hilfreich. Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmenden stellt der Fußweg eine zeitaufwendige Alternative zum individuellen und öffentlichen Verkehr dar. Durch Sichtbarmachen von Wegeverbindungen mittels Orientierungsplänen, Ausschilderung von Routen und wichtigen Zielen kann dem Fußverkehr mehr Bedeutung angemessen werden.

Großflächige Wohnhausanlagen in Brigittenau können flächendeckende Barrieren darstellen für Personen, die nicht wissen, ob es eine öffentliche Durchwegung gibt. Durch Kennzeichnung von Durchgängen kann auf Abkürzungen hingewiesen werden.

MAßNAHMEN

- Analoge Stelen mit Informationen und Entfernungen zu wichtigen Zielen, öffentlichen Verkehrsmitteln, WC-Anlagen und Parks, Zeitangaben in Minuten, Piktogramme zur Vermeidung von Sprachbarrieren
 - Beschilderung von Durchwegungen
 - Anbringung von Verkehrszeichen, wie z.B. „Sackgasse ausgenommen Fußverkehr“ (siehe 33. StVO-Novelle 2022).
- *Siehe auch 6.3.2 Durchwegungen und Lückenschlüsse*

6.5.4 Kampagnen und Bewusstseinsbildung

Kampagnen und andere Sensibilisierungsmaßnahmen können zur Bewusstseinsbildung beitragen und die aktive Mobilität unterstützen. Von der Mobilitätsagentur Wien gibt es ein Mobilitätspaket³³ mit dem die Themen Mobilität, Klimaschutz und Sicherheit altersgerecht an die Schüler:innen vermittelt werden.

³³ Quelle: <https://www.deinestadtdeinweg.at/> (05.10.2023)

MAßNAHMEN

- Bewusstseinsbildende Maßnahmen

BEISPIELE

- Gehsteigdetektiv:innen³⁴
- Sensibilisierung für Sauberkeit im öffentlichen Raum (Mitnahme von Müll, Entfernung von Hundekot)

6.5.5 Kunst und Aktionen im öffentlichen Raum

Zur Attraktivierung und Belebung des öffentlichen Raumes können temporäre oder permanente künstlerische Projekte beitragen. Durch bezirksbezogene Installationen können die Identität und die Geschichte des Bezirks unterstrichen werden. Das können unter anderem Informationen zur Namensgebung der Plätze oder Straßen, Street Art, Statuen, aber auch Gedenktafeln sein.

MAßNAHMEN

- Information über Namensgebung der Plätze, Straßen oder Wohnanlagen
- Street Art
- Statuen
- Gedenktafel

Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen

Das (temporäre) Öffnen von Straßenzügen zeigt alternative Nutzungsmöglichkeiten für Verkehrsflächen. Neue Nutzer:innengruppen können sich einbringen und ihre Aktivitäten im öffentlichen Raum erleben (z.B. Jugendzentrum, Schulen, Senior:innen, Kunstschaaffende, Sportgruppen).

MAßNAHMEN

- Straßenfeste und andere Veranstaltungen im öffentlichen Raum
- Öffnung eines Straßenzuges in den Sommermonaten
- Zwischennutzungen fördern

BEISPIEL

- *brut Wien³⁵ und Wiener Festwochen*
- *Kultursommer Mortarapark*
- *NWBhf: IBA Wien Museum*
- *NWBhf: STADTRAUM*
- *Tag der Wiener Wohnstraße der Kulturinitiative "space und place"*

³⁴ Quelle: <https://www.deinestadtdeinweg.at/gehsteigdetektivinnen/> (05.10.2023)

³⁵ Vgl. <https://brut-wien.at/de/brut-all-over-Vienna/aktuelle-Spielorte/brut-nordwest> (28.06.2023)

6.5.6 Fußverkehrsbeauftragte und Evaluierung

Um zielgerichtet den Masterplan Gehen umzusetzen, ist ausreichend Personal und Budget bereitzustellen. Durch eine jährliche Evaluierung kann gemessen werden, ob die Ziele des Fußverkehrskonzepts erreicht und wie viele bauliche und bewusstseinsbildende Maßnahmen umgesetzt wurden.

Die Auswahl der Indikatoren kann sich auf die unterschiedlichen Anforderungen an das zu-Fuß-Gehen wie ein hochwertiger (Straßen-) Raum, Umwelt und Gesundheit, aber auch Verkehrssicherheit oder Fairness beziehen.

MAßNAHMEN

- Festlegung von Indikatoren zur Zielerreichung

BEISPIEL

- *Bewertung Anzahl an Infrastruktur- und Begrünungsmaßnahmen*
 - *Wie viel m² neue Fußverkehrsinfrastruktur wurde geschaffen?*
 - *Wie viele begrünte Elemente wurden angelegt?*
- *Fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung*
 - *Sind wichtige Ziele auf direktem Weg fußläufig erreichbar?*
 - *Wie viele Kinder einer Volksschule absolvieren den täglichen Weg zu Fuß?*
- *Bewusstseinsbildung und Kommunikation*
 - *Anzahl der Kampagnen zur Sensibilisierung und welche Zielgruppen wurden damit erreicht?*
- *Bereitgestellte finanzielle Mittel*
 - *Wie viel Geld wurde für Planung und Umsetzung bereitgestellt?*
 - *Anzahl der Personalstellen*
- *Quantitative Darstellung*
 - *Modal-Split*
 - *Fußverkehrszählungen*
 - *Reduzierung der Kollisionen mit Fußgänger:innen*

7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Der vorliegende Masterplan Gehen Brigittenau bezieht sich auf die Ziele der Stadt Wien und derer auf Bundesebene (z.B. Mobilitätsmasterplan 2030, Masterplan Gehen 2030). Die Maßnahmenvorschläge sollen dazu beitragen das **Mobilitätsverhalten nachhaltig positiv** zu verändern und die **Klimaziele zu erreichen**. Um nachhaltige Mobilitätsformen zu forcieren, sind umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur notwendig.

In der **Wiener Smart City Klimastrategie** sind Leitziele festgelegt, um die hohe Lebensqualität und Lebenszufriedenheit in Wien zu erhalten. Zu den wesentlichen Zielen im Mobilitätsbereich zählen die Mobilitätsgarantie - in Wien kann man auch ohne einen Pkw zu besitzen mobil sein – und die Erhöhung des Anteils an im Umweltverbund zurückgelegten Wegen auf 85 % bis 2030. Ein Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur und die Attraktivierung von Fußwegen können zu den Zielen beitragen. Ein weiteres Ziel ist die Realisierung der 15-Minuten Stadt mit lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen.

Zusätzlich erfolgt die **Stärkung der Gesundheit** der Bevölkerung durch die Erhöhung des Anteils an aktiven Wegen und der Verringerung der Emissionen. Ganz besonderes Augenmerk wird auf die **Verkehrssicherheit** gelegt, um so das Ziel von **Vision Zero** – keine Straßenverkehrstote – und Reduktion von Kollisionen mit Personenschaden zu erreichen. Durch barrierefreies Bauen soll die **Inklusion** verstärkt und so die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen verbessert werden. Durch die Belebung der Stadtviertel erfolgt eine stärkere Identifikation der Bewohner:innen und Nutzer:innen mit der Umgebung, was zur **sozialen Akzeptanz** beiträgt. Auch für **Wirtschaftstreibende** gibt es positive Effekte, da Studien zeigen, dass Personen zu Fuß in innerstädtischen Einkaufsstraßen die größten Einnahmen bringen.

Dokumentation und Evaluierung

Eine Dokumentation und die Evaluierung der erfolgten Umsetzungen und bewusstseinsbildenden Aktionen, sollen den Erfolg der Fußverkehrsförderungen bewerten und zur Kommunikation an die Öffentlichkeit dienen. Durch ein regelmäßiges Monitoring kann der Fortschritt zur Erreichung der Zielsetzung einer fußverkehrsfreundlichen Brigittenau überprüft werden.

Einbindung Akteur:innen

Zur erfolgreichen Umsetzung des Masterplans Gehen sollen die Akteur:innen, die vor Ort tätig sind, aktiv in den Prozess eingebunden werden. Durch Kommunikation der angestrebten Ziele und einen gemeinsamen Austausch kann ein Erfahrungs- und Wissenstransfer erfolgen und Projekte gemeinsam umgesetzt werden. Dies bezieht sich auch auf die möglichen Fördermaßnahmen. Einreichen zur Förderung nach dem

klima**aktiv** Aktionsprogramm „Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement“ können alle Betriebe, sonstige unternehmerisch tätige Organisationen sowie öffentliche Gebietskörperschaften, Vereine und konfessionelle Einrichtungen. Durch Einbindung weiterer Akteure kann sich der Basisfördersatz um 5 % erhöhen.³⁶

³⁶ Vgl. <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/kam-foerderung-gehen.html> (26.06.2023)

8 Straßenindex

Im Folgenden sind alle Straßen, Kreuzungen, Plätze, Parks und urbane Räume alphabetisch angeführt und Handlungsfeldern und Maßnahmenempfehlungen zugeordnet:

1. Infrastruktur effizient nutzen
2. Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung
3. Stadt der kurzen Wege und Stadtentwicklungen
4. Verkehrssicherheit und Inklusion
5. Fairness und Kommunikation

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Adalbert-Stifter-Straße	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Abkühlung
	3	Querungsmöglichkeiten
Adalbert-Stifter-Straße (Nebenfahrbahn)	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
Adolf-Gstöttner-Gasse	1	Platzbedarf
Adolf-Schmidl-Gasse	2	Begrünungen
Aignersteg	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Aignerstraße 3 – 9	1	Parkraummanagement
Allerheiligenplatz	1	Platzbedarf
Anton-Schmid-Promenade	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Bäuerlegasse 1-11	2	Begrünung
Brigittagasse	1	Platzbedarf
	2	Begrünungen
	3	Querungsmöglichkeiten
	1	Freihaltung des Gehsteigs
Dammstraße	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
Denisgasse	2	Begrünung
Dietmayrgasse	1	Platzbedarf
Donaueschingenstraße	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Donaupromenade Treppelweg	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Dresdner Straße	1	Platzbedarf
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	3	Querungsmöglichkeiten
Durchlaufstraße	1	Platzbedarf
	1	Konflikte aktive Mobilität
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	4	Schulwegsicherheit
Durchlaufstraße (Spielplatz)	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
Engerthstraße	1	Konflikte aktive Mobilität
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand

Masterplan Gehen Brigittenau

Forsthausgasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
	1	Konflikte aktive Mobilität
	2	Oberflächengestaltung
Friedrich-Engels-Platz	1	Konflikte aktive Mobilität
Gaußplatz	1	Konflikte aktive Mobilität
Gerhardusgasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünungen
Greiseneckergasse (VS/MS)	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
Griegstraße	1	Platzbedarf
	1	Platzbedarf
	1	Parkraummanagement
	2	Begrünungen
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Handelskai	1	Platzbedarf
	3	Querungsmöglichkeiten
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Hartlgasse	1	Platzbedarf
	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünungen
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Helgolandgasse	1	Platzbedarf
Hellwagstraße	1	Platzbedarf
Hirschvogelgasse	1	Platzbedarf
	1	Parkraummanagement
Hopsagasse	1	Platzbedarf
Innstraße	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	1	Konflikte aktive Mobilität
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	3	Querungsmöglichkeiten
Jägerstraße	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
	1	Platzbedarf
	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünungen
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
Kampstraße	3	Querungsmöglichkeiten
	3	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel
	1	Platzbedarf
Karajangasse 1-9	2	Begrünungen
Karl-Czerny-Gasse	2	Begrünungen
	1	Platzbedarf
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Karl-Meißl-Straße	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
Kaschlgasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
	2	Begrünungen
Klosterneuburger Straße	3	Querungsmöglichkeiten
	3	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel
Kunzgasse	2	Begrünungen

Masterplan Gehen Brigittenau

Leystraße	1	Platzbedarf
	1	Konflikte aktive Mobilität
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Lorenz-Müller-Gasse	3	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten
Marchfeldstraße	1	Konflikte aktive Mobilität
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	3	Querungsmöglichkeiten
Meldemanngasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünungen
Mortaraplatz 9-10	1	Parkraummanagement
Nordbrücke	2	Abkühlung
Nordwestbahnstraße	1	Platzbedarf
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	3	Querungsmöglichkeiten
	3	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten
	3	Stadtentwicklungsprojekte
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Ospelgasse	2	Begrünungen
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Pappenheimgasse	1	Platzbedarf
	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung
Petraschgasse	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Pielachgasse	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Pöchlarnstraße (MS)	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
Rauscherstraße	2	Begrünungen
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	3	Querungsmöglichkeiten
Rebhanngasse	1	Platzbedarf
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	3	Stadtentwicklungsprojekte
Robert-Blum-Gasse	1	Platzbedarf
	1	Parkraummanagement
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
	2	Begrünungen
Romanogasse	2	Begrünungen
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Sachsenplatz	1	Platzbedarf
	1	Parkraummanagement
Salzachstraße	2	Begrünungen
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Schottenaustraße	1	Platzbedarf
Spaungasse	2	Begrünungen
Spielmanngasse	1	Platzbedarf
Staudingergasse (MS)	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
Steinitzsteg	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Stromstraße	1	Konflikte aktive Mobilität

Masterplan Gehen Brigittenau

	1	Konflikte aktive Mobilität
	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	3	Querungsmöglichkeiten
Traisengasse	1	Konflikte aktive Mobilität
Traunfelsgasse	2	Begrünungen
Treustraße	1	Platzbedarf
	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünungen
Vorgartenstraße	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
	2	Begrünungen
	4	Schulwegsicherheit
Wallensteinstraße	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünungen
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Abkühlung
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	3	Querungsmöglichkeiten
	3	Stadtentwicklungsprojekte
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
	3	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel
Wasnergasse	1	Parkraummanagement
	1	Konflikte aktive Mobilität
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	1	Freihaltung des Gehsteigs
Wehlistraße	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Wexstraße	1	Freihaltung des Gehsteigs
	1	Konflikte aktive Mobilität
	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen, Anzahl an Ampelanlagen
	4	Schulwegsicherheit
Winarskystraße	1	Konflikte aktive Mobilität
Zrinyigasse	1	Platzbedarf
	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs

Masterplan Gehen Brigittenau

Kreuzungen	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Aignerstraße # Kapaunplatz	3	Querungsmöglichkeiten
Dammstraße # Greiseneckergasse	4	Schulwegsicherheit
Hartlgasse # Brigittagasse (Stufen auf Gehsteig an Eckgebäuden)	2	Oberflächengestaltung
Hellwagstraße # Durchlaufstraße # Pasettistraße	4	Schulwegsicherheit
Klosterneuburger Straße # Romanogasse	4	Schulwegsicherheit
Leystraße # Engerthstraße	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Pasettistraße # Schottenuastraße	1	Freihaltung des Gehsteigs
Rebhanggasse # Taborstraße # Nordbahnstraße	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Stromstraße # Vorgartenstraße	4	Schulwegsicherheit
Vorgartenstraße # Pielachgasse	4	Schulwegsicherheit
Wallensteinstraße # Hartlgasse	4	Schulwegsicherheit
Wallensteinstraße # Treustraße	4	Schulwegsicherheit
Württemberggasse # Brigittenauer Lände	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen, Anzahl an Ampelanlagen

Urbane Räume / Plätze	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Aignersteg – Donauinsel	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Adalbert-Stifter-Straße und Jägerstraße (Wohnanlage)	5	Fußwege- Leitsysteme und Orientierungstafeln
Allerheiligenplatz	3	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Anton-Schmid-Promenade	5	Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer: innen
Bahntrasse zwischen Hellwagstraße und Nußdorfer Brücke („High Line“)	3	Stadtentwicklungsprojekte
Brigittaplatz	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Brigittaplatz – Gerhardusgasse – Donaukanal (Anton-Schmid-Promenade)	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Brigittaplatz – Wallensteinplatz über Karl-Meißl-Straße in den Augarten	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Brigittenauer Sporn	2	Oberflächengestaltung
Döblinger Steg	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Donau (zwischen Brigittenauer Brücke und Reichsbrücke)	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Donau und Donaukanal (Auf- und Abfahrt von Brücken)	5	Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer: innen
Donaukanal	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Donaukanal – Grüne Mitte Nordwestbahnhof – Allerheiligenplatz – Donauinsel	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Donaukanal – Grüne Mitte Nordwestbahnhof – Mortaraplatz – Donauinsel	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen

Masterplan Gehen Brigittenau

Donaukanal auf Höhe Gerhardusgasse und Nordbergbrücke	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Donaupromenade / Donauinsel	5	Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer: innen
Donaupromenade – Brigittenauer Sporn – Kahlenberg und Wienerwald	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Donaupromenade / Donauinsel	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Durchlaufstraße	2	Aufwertung Platzgestaltung
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	5	Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer: innen
Friedrich-Engels-Platz (nördliche Wohnsiedlungen)	3	Mobilitätsstationen und Verbesserung der Erreichbarkeiten
Gaußplatz	2	Aufwertung Platzgestaltung
Gemischter Geh- und Radweg, z.B. Marchfeldstraße, Wasnergasse	5	Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer: innen
Grätzl 20+2	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Hannovermarkt	3	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	5	Illegales Parken am Gehsteig
Höchstädtplatz	2	Abkühlung
	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen, Anzahl an Ampelanlagen
	2	Aufwertung Platzgestaltung
Hugo-Gottschlich-Park	2	Begrünungen
	2	Aufwertung Platzgestaltung
Jägerstraße 47 und Hannovergasse (Johann-Böhm Wohnhausanlage): Freiraum	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Johann-Böhm Wohnhausanlage	5	Fußwege- Leitsysteme und Orientierungstafeln
Johann-Kaps-Hof	5	Fußwege- Leitsysteme und Orientierungstafeln
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Kapaunplatz	1	Platzbedarf
	1	Parkraummanagement
Knoten Nußdorf – Donauinsel	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Kornhäuselgasse und Rosariumsteg („Desire Line“)	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Maria-Restituta-Platz	2	Aufwertung Platzgestaltung
	3	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel
	5	Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer: innen
Millennium City	3	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel
Mortaraplatz	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Nordwestbahnhof	2	Aufwertung Platzgestaltung
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
	3	Impulsgeber Märkte und Einkaufsviertel
	5	Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen
	2	Oberflächengestaltung
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse

Masterplan Gehen Brigittenau

	2	Abkühlung
Nordwestbahnhof (Bildungscampus)	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
Nußdorfer Steg	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Nußdorfer Wehr (Pflasterung)	2	Oberflächengestaltung
Otto-Gratzl-Hof	5	Fußwege- Leitsysteme und Orientierungstafeln
Romanogasse (Durchgang Pappenheimgasse 10-16)	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Sachsenpark	2	Aufwertung Platzgestaltung
Pasettistraße, Winarskystraße, Vorgartenstraße, Engerthstraße (Schulgrätzl)	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen und Bildungszentren
Spielmanngasse und Adalbert-Stifter-Straße (zwischen Vienna Nachwuchszenrum und Franz-Koblizka-Hof): Fußweg	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Durchlaufstraße (Spielplatz)	2	Aufwertung Platzgestaltung
Sport – und Wohngebiet im Westen des Bezirks	3	Mobilitätsstationen und Verbesserung der Erreichbarkeiten
Staudingergasse # Petraschgasse # Wasnergasse	2	Aufwertung Platzgestaltung
Steinitzsteg und Donaupromenade: Steg	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Süd-Westen des Bezirks rund um die Klosterneuburger Straße	3	Mobilitätsstationen und Verbesserung der Erreichbarkeiten
Unfallkrankenhaus (Umgebung)	3	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten
Verbindung Wallensteinstraße – Traisengasse	3	Stadtentwicklungsprojekte
Wallensteinplatz (Karl-Meißl-Straße)	2	Aufwertung Platzgestaltung
Wasnergasse („Desire Line“)	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Wexstraße # Klosterneuburger Straße	2	Aufwertung Platzgestaltung

9 Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2022: Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzept oder lokalen Masterplans Gehen
- Klima- und Energiefonds (2023). Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement. Jahresprogramm 2023. Von <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-Aktionsprogramm-klimaaktiv-mobil-2023.pdf> abgerufen
- Mobilitätsagentur Wien GmbH (2015). GeHsundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden. Wien: Mobilitätsagentur Wien GmbH. Von www.wienzufuss.at abgerufen
- ÖROK (2021). ÖV-Güteklassen. Von www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen abgerufen
- Stadt Wien (2020). Grünräume Wien. Von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/leitbild-gruenraeume.html abgerufen
- Stadt Wien (2022). Wiener Hitzeaktionsplan. Für ein cooles Wien der Zukunft. Von <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3955617?originalFilename=true> abgerufen.
- Stadt Wien. MA 18 (2019). Aktive Mobilität in Wien. S. 40
www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595,
- Stadt Wien. MA 18 (2020). Stadtklimaanalyse, Stadtklimakarte Wien. von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf abgerufen
- Stadt Wien. MA 18 (2023). Masterplan Gehen Döbling. Wien
- Stadt Wien. MA 19 (2021). Sitzfibel. von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf abgerufen
- Stadt Wien. MA 19. ARGE Gruber/Jauschneg (2018). Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems. Von https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/2018_Abschlussbericht_Stelenevaluierung_MA_19.pdf abgerufen
- Stadt Wien. MA 23 (2018). Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien. S. 130-131 .Von www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2018.html abgerufen
- Stadt Wien. MA 28 (2022). Bewertung der Berollbarkeit von Straßenbelägen in Wien. Von www.wien.gv.at/verkehr/strassen/pdf/studie-berollbarkeit.pdf abgerufen

Masterplan Gehen Brigittenau

Stadt Wien. MA18 (2020). Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte. Von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg abgerufen

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

Wirtschaftskammer Wien (2022). Wiener Nahversorgung. Passantenzählung. Für Wien. Ausgabe 31. S. 80-83. Von <https://www.wko.at/wien/wien/20230307-fuer-wien-passantenzaehlung-sis-web.pdf> abgerufen

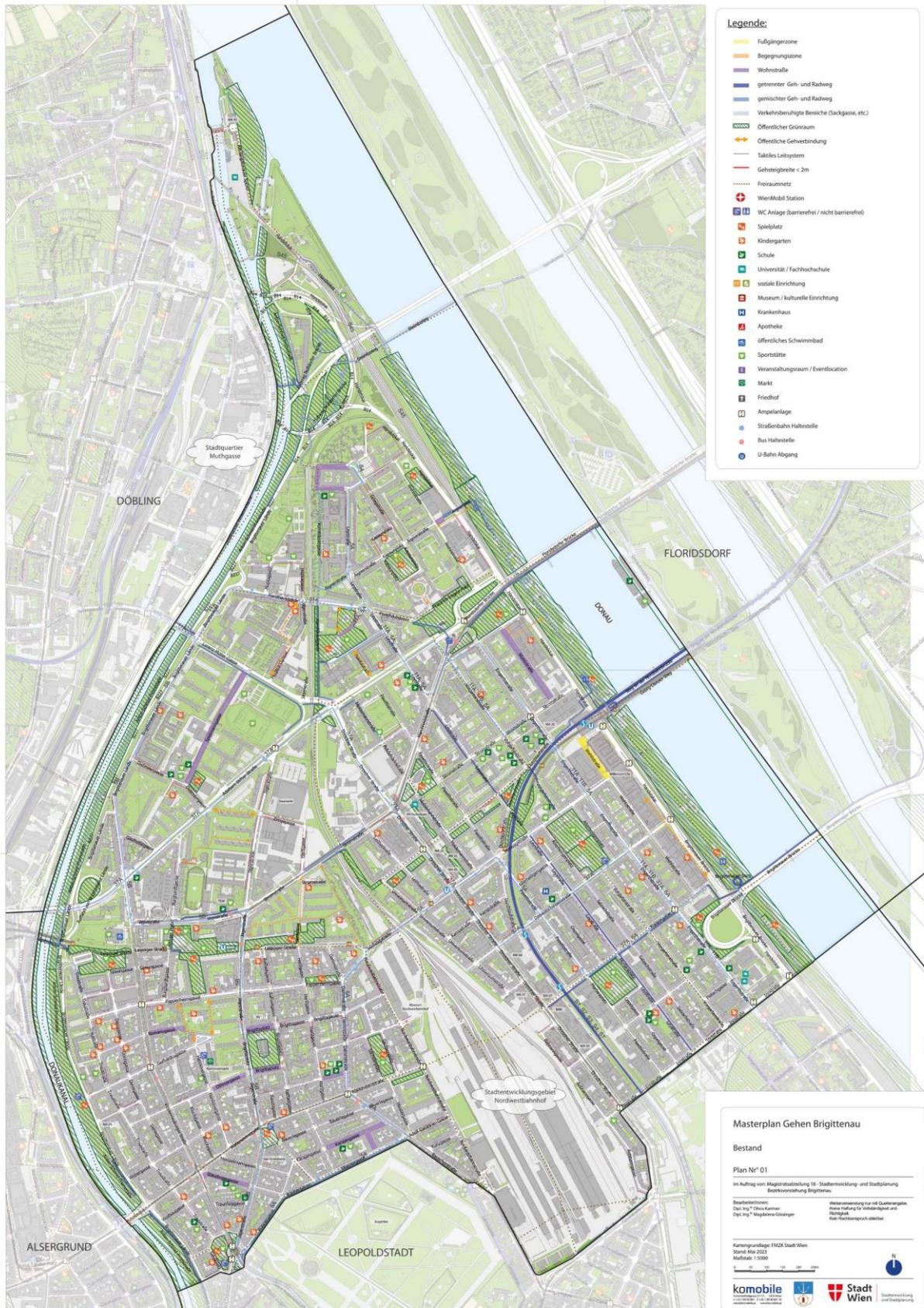
10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 20. Bezirk, Wien	2
Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Brigittenau.....	7
Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015 - 2019	8
Abbildung 4 ÖV-Güteklassen	9
Abbildung 5 Wegedistanzen für den Fußverkehr, innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min.....	10
Abbildung 6 Märkte als wichtiger Anziehungspunkt für den Fußverkehr, z.B. Maria-Restituta-Platz und Hannovermarkt.....	19
Abbildung 7 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn.....	22
Abbildung 8 Engstellen aufgrund von geringen Gehsteigbreiten, Hellwagstraße, Forsthausgasse.....	24
Abbildung 9 Reduzierung Gehsteigbreite durch Hindernisse, Bsp. Wasnergasse, Brigittenauer Lände.....	25
Abbildung 10 Parken am Gehsteig, Bsp. Kapaunplatz, Griegstraße, Wasnergasse und Sachsenplatz.....	26
Abbildung 11 Vorplatzgestaltung, z.B. TGM, MS Greiseneckergasse	28
Abbildung 12 Konfliktbereiche aktive Mobilität, z.B. Stromstraße, Durchlaufstraße, Gaußplatz	29
Abbildung 13 Beispiel Barfußweg aus Annecy (FR)	33
Abbildung 14 Potential für Stadtraumerweiterung zu Gunsten des Fußverkehrs, Bsp. „Restfläche“ Wasnergasse und Erweiterung des Sachsenplatz.....	34
Abbildung 15 Instandhaltung Oberfläche verbessern, z.B. Brigittenauer Sporn, Gehwege unter Nordbrücke.....	36
Abbildung 16 Positive Beispiele Einsatz unterschiedlicher Oberflächen, z.B. Wallensteinplatz und Nordwestbahnstraße # Hellwagstraße.....	36
Abbildung 17 Barriere abbauen, z.B. Donaupromenade	37
Abbildung 18 Verbesserte Querungsmöglichkeiten schaffen, z.B. Dammstraße und Wallensteinstraße	38
Abbildung 19 Durchwegungen - „Desire Lines“, Bsp. Wasnergasse, Johann-Kaps- Hof, Kornhäuselgasse	39
Abbildung 20 Lange Wege ohne Rastmöglichkeit, z.B. Lorenz-Müller-Gasse und Nordwestbahnstraße.....	41
Abbildung 21 Alternative Mobilitätsangebote zum privaten Kfz durch Sharing Einrichtungen schaffen, Bsp. Handelskai und Dresdner Straße.....	45
Abbildung 22 Einschränkung für den Fußverkehr durch Baustellen, z.B. Adolf- Gstöttner-Gasse, Wallensteinstraße.....	48

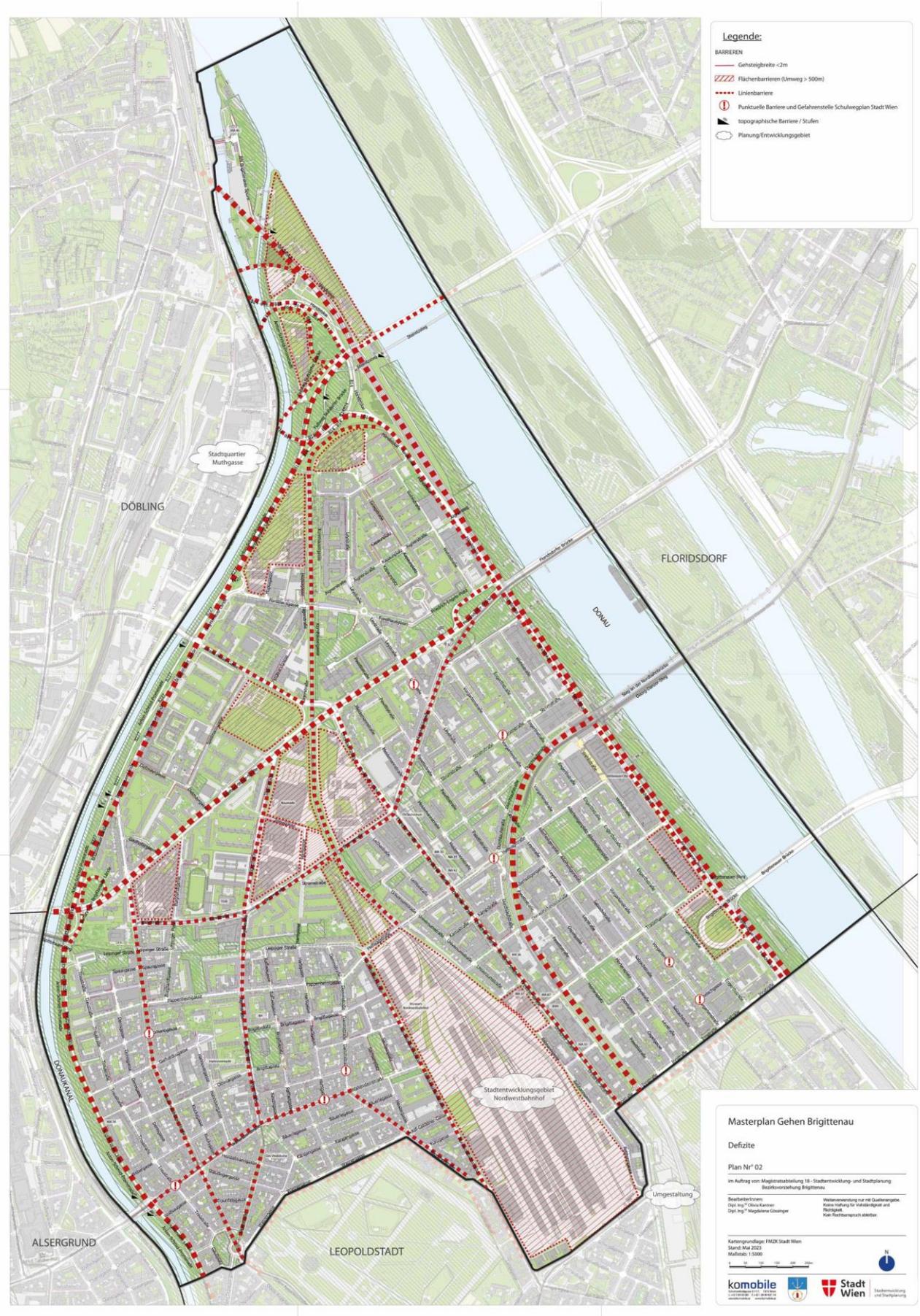
11 Anhang

Plan Nr°	Name	Stand
01	Bestandsplan	Mai 2023
02	Defizitanalyse	Mai 2023
03	Zielnetz	November 2023

Masterplan Gehen Brigittenau



Masterplan Gehen Brigittenau



Masterplan Gehen Brigittenau

