

Masterplan Gehen Leopoldstadt

Fußverkehrskonzept für den 2. Wiener Gemeindebezirk

Bericht

Wien, 30. Oktober 2024



Bildquelle: komobile



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

komobile



**Masterplan Gehen Leopoldstadt
Fußverkehrskonzept für den 2. Wiener Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 2. Bezirk

Auftragnehmerin:
Komobile GmbH

Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien

Bearbeitung durch:
Dipl.Ing.ⁱⁿ Olivia Kantner
Dipl.Ing.ⁱⁿ Magdalena Gössinger

30. Oktober 2024

***Der Masterplan Gehen Leopoldstadt wurde am 10. Dezember 2024
in der Bezirksvertretung Leopoldstadt beschlossen.***

Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Zielsetzungen	4
3	Steckbrief Leopoldstadt	7
4	Bestandsanalyse	11
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	17
6	Handlungsfelder und Maßnahmen.....	19
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele	62
8	Straßenindex.....	65
9	Literaturverzeichnis.....	77
10	Abbildungsverzeichnis.....	79
11	Anhang.....	81

Abkürzungsverzeichnis

#	Symbol für einen Kreuzungsbereich
AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BG	Bundesgymnasium
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BV	Bezirksvertretung
Epk	Erholungsgebiet Parkanlage
FG	Fußgänger*innen
FV	Fußverkehr
IG	Interessensgemeinschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
LOS	Level of Service
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mittelschule
MZK	Mehrzweckkarte
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
STEK	Stadtentwicklungskommission Wien
v	Geschwindigkeit
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VS	Volksschule
VZ	Verkehrszeichen

1 Einleitung

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

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

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

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

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

Aus wirtschaftlicher Sicht ist das Gehen von zentraler Bedeutung. Für lokale Geschäfte ist die sogenannte Laufkundschaft essenziell. Nicht umsonst befinden sich die großen Einkaufsstraßen entlang von Fußgänger*innen - und Begegnungszonen mit hoher Attraktivität für den Fußverkehr. Insgesamt lassen sich vielfältige positive Effekte des

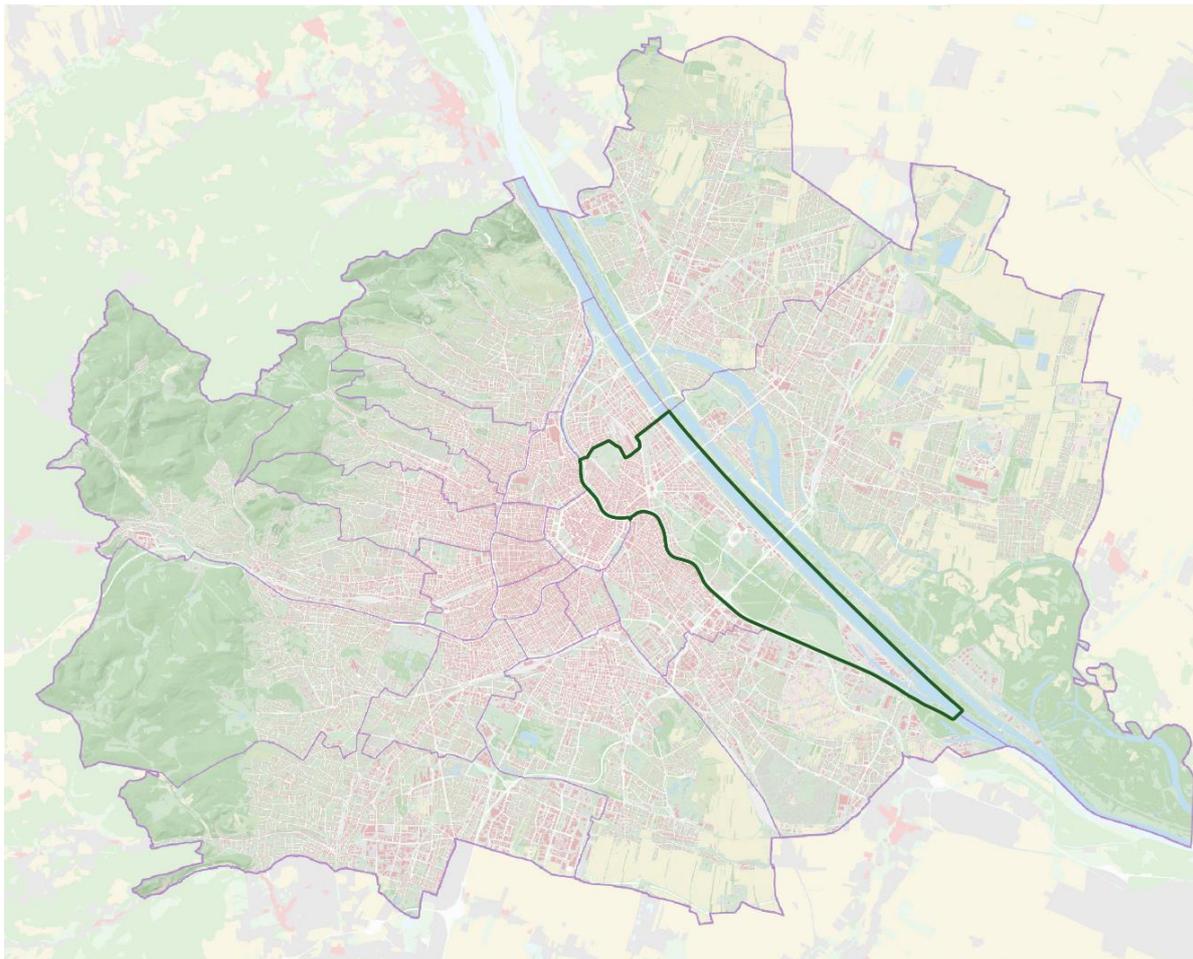
Gehens auf die Gehenden selbst, aber auch auf die unmittelbare Umgebung und auf das gesamte Stadtklima sowie die städtische Wirtschaft ausmachen.

1.1 Das Untersuchungsgebiet

Die Leopoldstadt umfasst eine Fläche von 19 km² und erstreckt sich über eine Länge von 10 km entlang der Donau. Der nordwestliche Bereich des Bezirks ist charakteristisch urban und dicht, zusätzlich wird mehr als die Hälfte der Fläche von Grünland und Gewässern eingenommen und das riesige Landschaftsschutzgebiet Prater bietet viele Erholungsmöglichkeiten. Große Flächen des Bezirks sind dem Sport und Trainingsstätten (Trabrennbahn, Stadion, etc.) vorbehalten und im Süden in der Freudenau befindet sich der Hafen Wien.

Durch die Errichtung des Campus Wirtschaftsuniversität Wien, der Messe Wien und dem Ausbau der U2 sowie der Transformation des Nordbahnhofs durchlief der Bezirk im letzten Jahrzehnt eine große Transformation.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 2. Bezirk, Wien



Quelle: MZK Stadt Wien, Darstellung komobile

1.2 Methode

Der Masterplan Gehen Leopoldstadt wurde in enger Abstimmung mit der Bezirksvorstehung Leopoldstadt, den Dienststellen der Stadt Wien und der Mobilitätsagentur Wien erarbeitet. Alle Erhebungen vor Ort wurden zu Fuß durchgeführt und fotografisch dokumentiert.

In einem ersten Schritt erfolgte eine Bestandsanalyse, in der die Strukturdaten und grundlegende Analysen, z. B. Klimaanalyse-Karte, Unfalldaten, etc. gesichtet sowie die Qualitätskriterien der vorhandenen Infrastruktur untersucht wurden. Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den Besprechungen mit der Bezirksvorstehung wurden die Defizite und Problemstellen analysiert und ein Zielnetz entwickelt. Zur Erreichung des Zielnetzes wurden Handlungsfelder definiert und diese mit Maßnahmenvorschlägen konkretisiert. Als Ergänzung werden weitere wichtige Handlungsfelder, die zur Förderung des Fußverkehrs beitragen und über bauliche Maßnahmen hinausgehen, 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 zu Gunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- Supergrätzl: Verkehrsberuhigte Wohngebiete
- Vision Zero: Null Verkehrstote in Wien
- Attraktivierung der Gehsteige und Abbau von Barrieren
- Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23 % 2013 auf 30 % im Jahr 2025.

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

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

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

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

2.2 Qualitätskriterien und Vorgaben der StVO

Folgende Kriterien sollen generell bei der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden³:

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

Im Zuge der letzten StVO-Novellen (vgl. 33. StVO-Novelle 2022, 35. StVO-Novelle 2024) wurde dem Fußverkehr im Gesetz mehr Bedeutung beigemessen und einige Verbesserungen implementiert. Die Änderungen, die es zu berücksichtigen gilt, umfassen das Freihalten von Gehsteigen, die Nutzung von Schutzwegen, gehfreundliche Ampelschaltungen, Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen sowie Reduktion der Höchstgeschwindigkeit in Bereichen mit Schutzbedürfnis.

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

³ Vgl. <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866> (12:07.2024)

- Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis (Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen)

2.3 Inklusion und Diversität

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

- Alter
 - Kinder: können Verkehrssituation nicht gut einschätzen, verhalten sich z.T. unberechenbar und sind überdies aufgrund der geringeren Körpergröße (z. B. zwischen parkenden PKW) schlechter sichtbar
 - Jugendliche: verhalten sich spontan, sind oftmals abgelenkt
 - Senior*innen: sind mitunter motorisch eingeschränkt und langsam, können ein beeinträchtigtes Hör- und Sehvermögen haben, reagieren besonders sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf, z. B. für Querungen
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen: mitunter größerer Platzbedarf, reagieren sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit Sinneseinschränkungen (sehen oder hören): akustische und taktile Führungshilfen notwendig, reagieren 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 benutzen müssen.

Die oben genannten Punkte stellen keine erschöpfende Aufzählung dar. Ebenfalls kann es mehrfach eingeschränkte Personen geben.

Weiters gibt es belebte Gegenden mit einer hohen Fußgänger*innenfrequenz sowie Straßen, wo weniger Personen zu Fuß unterwegs sind. Diese Einflussfaktoren sind bei der Planung sowohl hinsichtlich des Platzbedarfs und Hilfsmitteln zu berücksichtigen.

3 Steckbrief Leopoldstadt

3.1 Flächen

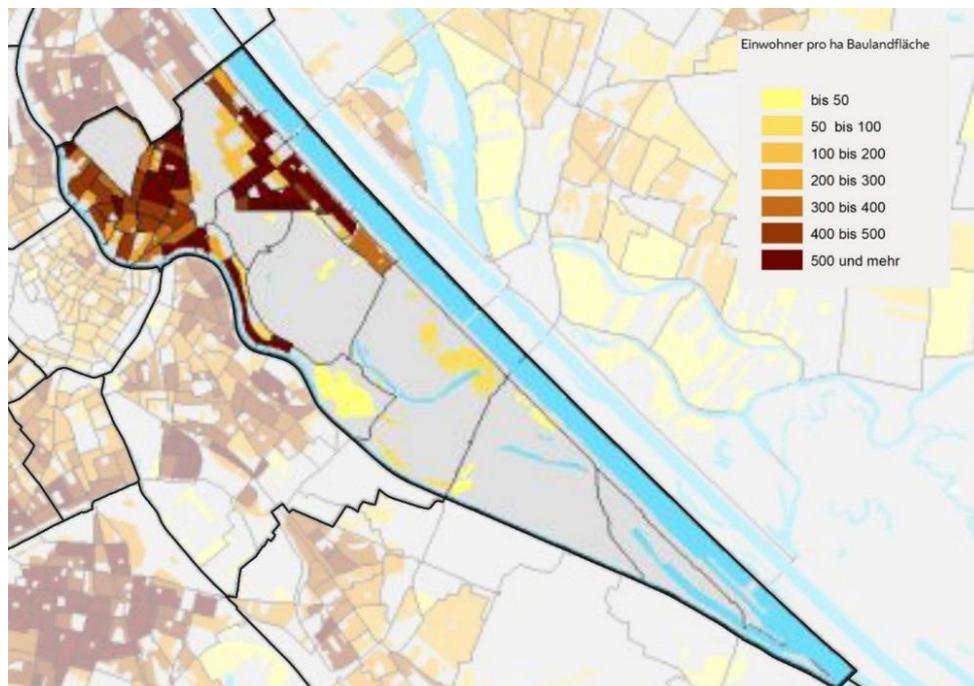
Die Leopoldstadt erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von 19 km² und wird von einem überdurchschnittlich hohen Grünland- und Gewässeranteil von 56 % geprägt. Dazu zählt u.a. das Landschaftsschutzgebiet (LSG) Prater mit einer Fläche von 513 Hektar im Südwesten des Bezirksgebietes. Die andere Hälfte der Flächen in der Leopoldstadt wird von Verkehr (22 %) und Bauland (23 %) eingenommen.

3.2 Soziodemografie

Mit 104.688 Einwohner*innen liegt die Bevölkerungsdichte bei 5.441 Personen pro km². Zu den am dichtesten besiedelten Bereichen gehören das Stuwerviertel, das Alliiertenviertel und das Volkertviertel. Die Bevölkerungsentwicklung belief sich von 2012 bis 2022 auf ein jährliches Wachstum von 1 %. Bis 2043 wird von einem Wachstum von insgesamt 10 % ausgegangen, d. h. von rund 119.000 Einwohner*innen.⁴

Das Durchschnittsalter der Bewohner*innen liegt bei 40 Jahren, der Großteil ist zwischen 25 und 40 Jahre alt. Das Durchschnittseinkommen liegt bei 24.930 Euro (2021).⁵

Abbildung 2 Einwohner*innendichte Wien 2020, Ausschnitt Leopoldstadt



Quelle: Stadt Wien (2020)⁶

⁴ Quelle: Land Wien (2023). Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien 2023. S. 32 – 33.

⁵ Quelle: Land Wien (2023). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2023. Wien in Zahlen. S. 284 – 285

⁶ Quelle: Stadt Wien (2020). <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg> (20.4.2024)

3.3 Verkehr

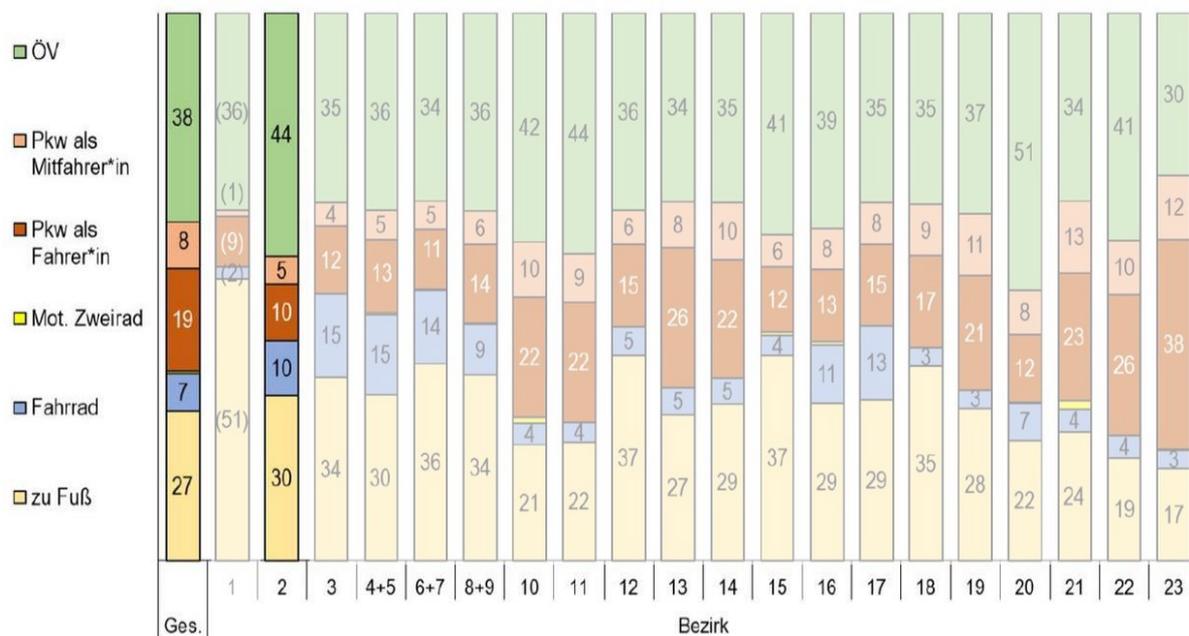
Modal Split

Hervorzuheben ist, dass in der Leopoldstadt 84 % der gewählten Verkehrsmittel dem Umweltverbund zuzuschreiben sind. Die Bewohner*innen der Leopoldstadt legen 30 % ihrer Wege zu Fuß und 10 % mit dem Fahrrad zurück. Dem gegenüber steht ein geringer Anteil von 15 %, der den motorisierten Verkehr nutzt.

Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, 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

Etwa 33.450 Pkw sind im 2. Bezirk gemeldet (Stand 2021). Die Pkw-Dichte liegt bei 320 Pkw/1.000 Personen und somit unter dem Wiener Durchschnitt, der bei 375 Pkw/1.000 Personen liegt.⁷

⁷ Vgl. Stadt Wien 2022: Die Leopoldstadt in Zahlen

Fußläufige Erreichbarkeit

Distanz ist ein wesentlicher begrenzender Faktor beim Zu-Fuß-Gehen. In Wien beträgt die durchschnittliche Länge eines reinen Fußweges 800 m.⁸ Diese ist mit einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit in weniger als 10 Minuten zu bewältigen. Folgende Abbildung zeigt, welche Entfernungen innerhalb von 10 Minuten im Bezirk fußläufig erreichbar sind.

Abbildung 4 Gehzeiten im Zentrum Leopoldstadt: innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min



Quelle: FMZK, Darstellung komobile

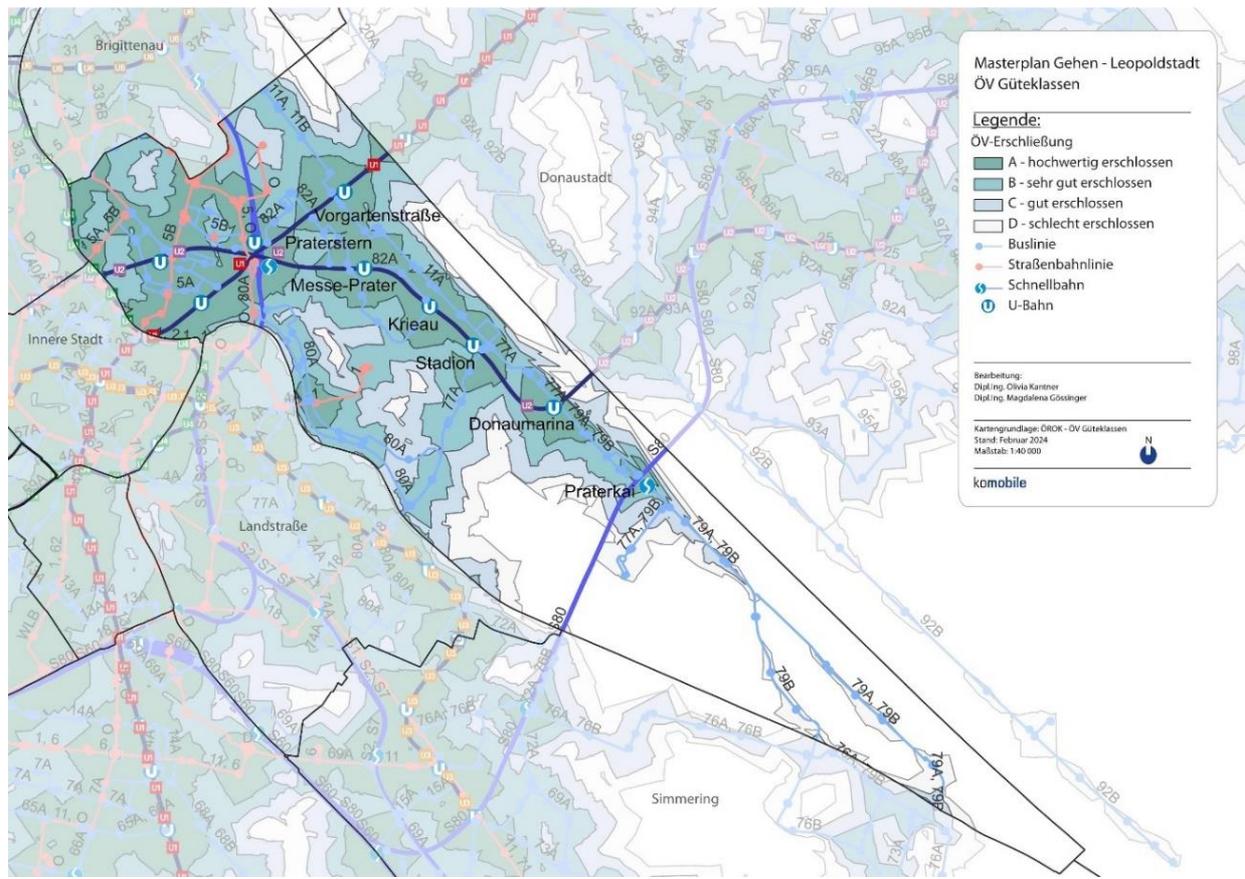
Erschließung öffentliche Verkehrsmittel

Die dichten Wohnbereiche sind größtenteils hochwertig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Durch den Ausbau der U2 wurde die Achse vom Praterstern bis zu Donau Marina und weiter über die Donau in den 22. Bezirk zugänglich gemacht. Die Schnellbahnen, Straßenbahnen und Busse ergänzen das Angebot. Einen sehr wichtigen ÖV-Knotenpunkt stellt der Praterstern dar, von dem aus die dichten Wohnviertel sowie die Naherholungsgebiete gut erreichbar sind.

⁸ Vgl. Stadt Wien. MA 18. (2021). Aktive Mobilität der Wiener Bevölkerung. S. 24

Masterplan Gehen Leopoldstadt

Abbildung 5 ÖV-Güteklassen, Erreichbarkeiten mit dem ÖV-Netz



Quelle: ÖROK 2021, Darstellung komobile

Verkehrssicherheit

In den Analysejahren 2020 bis 2022 kam es zu keinem tödlichen Unfall mit Zu-Fuß-Gehenden. Vor allem auf Straßen mit hohem MIV-Aufkommen kam es vermehrt zu Kollisionen, wie z. B. der Praterstraße, Ausstellungsstraße oder Vorgartenstraße. Gefährliche Kreuzungen für den Fußverkehr stellen die Lassallestraße # Radingerstraße, Lassallestraße # Vorgartenstraße oder Taborstraße # Obere Augartenstraße dar.

In den Schulwegplänen der AUVA sind die Konflikt- und Gefahrenstellen am Schulweg gekennzeichnet.

4 Bestandsanalyse

4.1 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse beruht auf Grundlage von Begehungen, Besprechungen und Austausch mit der Bezirksvorstehung und den agierenden Dienststellen sowie Recherche und Durchsicht von relevanten Unterlagen und Konzepten. Eine Verortung des Bestands findet sich in dem Plan Nr. 01 – Bestandsanalyse (siehe Anhang).

4.1.1 Verkehrsberuhigte Bereiche

In der Leopoldstadt befinden sich mehrere kurze Abschnitte als ausgewiesene Fußgänger*innenzonen, wie z. B. der Praterstern oder der Karmeliterplatz, die Komödiengasse oder die Jakob-Lind-Straße und Krakauer Straße.

Wohnstraßen findet man u. a. im Stuwerviertel bzw. in der Lampigasse, Wehlistraße oder Vorgartenstraße. Weitere verkehrsberuhigte Zonen sind die Odeongasse, der Alexander-Poch-Platz oder die Prater Hauptallee.

4.1.2 Ziele für den Fußverkehr

In der Leopoldstadt finden sich zahlreiche wichtige Ziele und Points of Interest (POI), die nicht nur für die Bewohner*innen des Bezirks, sondern auch für viele Besucher*innen ein großer Anziehungspunkt sind.

- **Grün- und Erholungsflächen:** Augarten, Grüner Prater, Freudenau, Donaulände, Donaukanal, etc.
- **Wanderwege:** Stadtwanderweg 9, Rundumadumweg
- **Freizeit und Kultur:** Wurstelprater, Trabrennbahn Krieau, Messegelände, Ernst-Happel-Stadion, Stadionbad, Porzellanmuseum, Kriminalmuseum, Circus- und Clownmuseum, Odeon Theater, Friedenspagode, etc.
- **Bildung:** WU Wien, Atominstitut TU Wien, Ateliers der Kunsthochschulen, diverse Schulen und Kindergärten, etc.
- **Märkte und Einkaufsstraßen:** Karmelitermarkt, Volkertmarkt, Vorgartenmarkt, Praterstraße (bis zu 9.000 Passant*innen pro Tag), Taborstraße (bis zu 8.500 Passant*innen pro Tag)⁹

4.1.3 Entwicklungsgebiete und Stakeholder

Aktuelle und zukünftige Entwicklungsgebiete und Bauprojekte sollen für den Fußverkehr optimal geplant werden, fußläufig gut erreichbar sein und Aufenthaltsqualität bringen. Wichtig dabei ist auch das Einbeziehen von unterschiedlichen Akteur*innen, die im öffentlichen Raum tätig sind.

⁹ Quelle: WKO Wien (2023): Für Wien 31. Wiener Nahversorgung Passantenzählung. S. 10 – 11 und 30 - 31

Entwicklungsgebiete

- Freie Mitte – Vielseitiger Rand Nordbahnhof: Leitbild 2014¹⁰
- Zielgebiet Donauraum

Akteur*innen

- **Statteilmanagement Nordbahnviertel**¹¹
- Stadterneuerungsprogramm der MA 25: **WieNeu+ Projektgebiet Grätzl 20+2:** Klima- und zukunftsfit in Brigittenau und Leopoldstadt¹²
- **Gebietsbetreuung**
- **Verein Shopinsel 02:** Taborstraße – Karmelitermarkt¹³
- Einkaufsstraßenverein **STUWERviertel**
- **Bildungsgrätzl:** Augarten, Karmeliterviertel, LeoMitte, Stuer Viertel Zwei
- **Donaukanal:** MA 45, ÖBB, ASFINAG, etc.

Masterplan Gehen der Nachbarbezirke

Um ein flächendeckendes und attraktives Fußwegenetz durch die Stadt zu schaffen, ist es sinnvoll, über die Bezirksgrenzen hinaus zu planen. Für die Nachbarbezirke Alsergrund, Brigittenau, Simmering und Donaustadt wurde bereits jeweils ein Masterplan Gehen erstellt, diese sind im vorliegenden Konzept berücksichtigt.

4.2 Defizitanalyse

In der Defizitanalyse werden anhand von Kriterien mangelhafte Qualitäten im Bestand beschrieben.

Im Plan Nr.02 Defizitanalyse werden die Barrieren, Umwege und Gefahrenstellen dargestellt (siehe Anhang).

4.2.1 Stadtklima und Hitzebelastung für Bewohner*innen

Der Urban Heat Vulnerability Index (UHVI) zeigt die Hitzebelastung eines Gebietes, unter Berücksichtigung von Alter der Wohnbevölkerung, Vegetation, Wasserflächen und Daten zu Temperatur. Die Karte dient als großflächige Abschätzung zu belasteten Bereichen und es können keine Rückschlüsse auf einen Straßenzug oder Gebäudeblock gezogen werden. In der dargestellten Hitzekarte lässt sich gut

¹⁰ Mehr dazu: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/grundlagen/leitbild-2014/pdf/handbuch-gesamt.pdf> (05.02.2024)

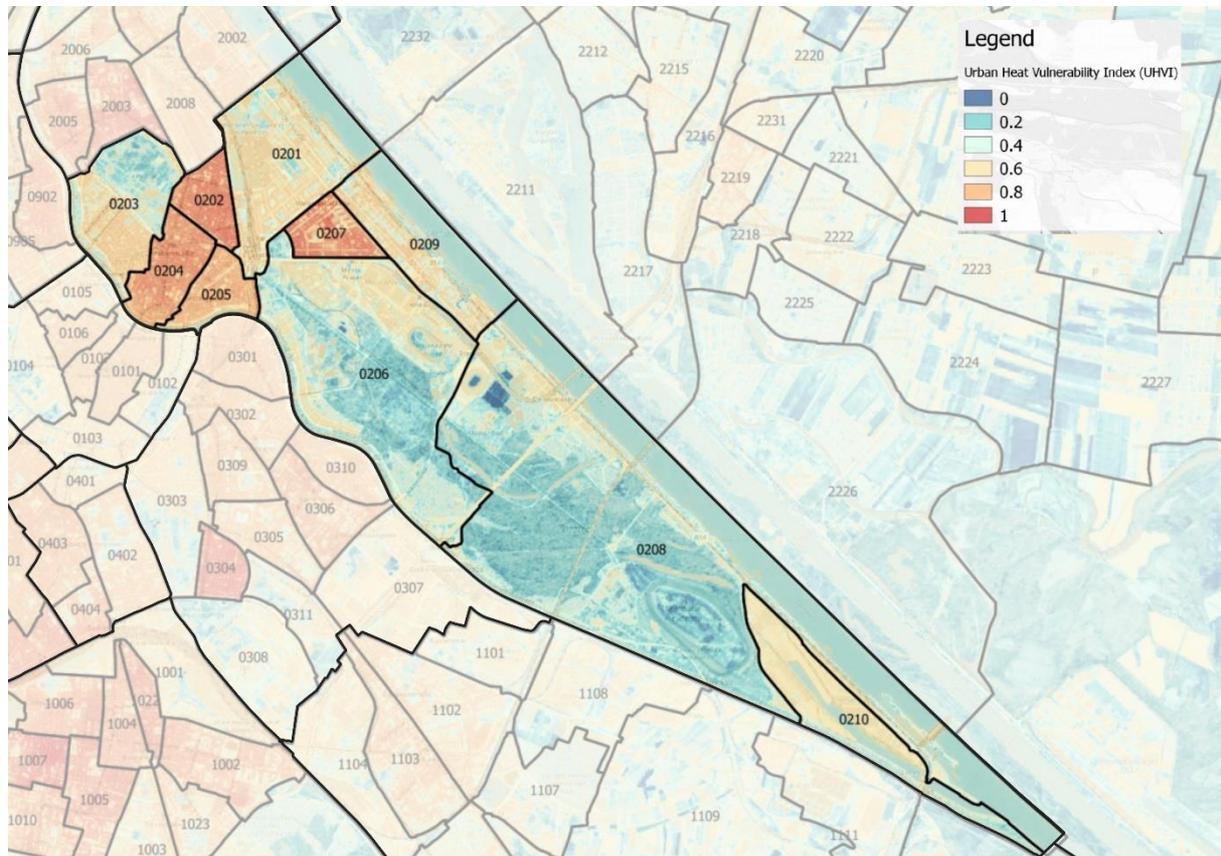
¹¹ Mehr dazu: <https://www.gbsterne.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-nordbahnviertel/> (05.02.2024)

¹² Vgl.: <https://wieneuplus.wien.gv.at/graetzl20plus2> (05.02.2024)

¹³ Vgl.: <https://meinkaufstadt.wien/einkaufen/einkaufsgebiete/Taborstrasse.html> (05.02.2024)

erkennen, dass die dichten Wohngebiete im urbanen Zentrum gleichzeitig jene Gebiete sind, die eine hohe Hitzebelastung für die Bewohner*innen aufweisen.

Abbildung 6 Hitzekarte mit Urban Heat Vulnerability Index (UHVI)



Quelle: Stadt Wien (2019)

4.2.2 Infrastruktur Fußverkehr

Minimale Gehsteigbreiten

Eine ausreichend breite Gehfläche ist essenziell, um dem Fußverkehr ein ungehindertes Vorankommen, Überholen und Begegnen zu ermöglichen. Laut gültigen Planungsrichtlinien beträgt die Regelbreite eines Gehsteiges 2,0 m. Abhängig von der Frequenz und der angrenzenden Nutzung sind größere Breiten erforderlich. An punktuellen Engstellen, wie z. B. Einbauten muss eine Mindestbreite von 1,5 m gewährleistet werden.

Vor allem in den dichten Gründerzeitvierteln rund um den Karmelitermarkt und die Taborstraße sind die vorhandenen Gehsteige oftmals unter der Regelbreite von 2 m.

Barrieren für den Fußverkehr

Barrieren stellen für den Fußverkehr Hindernisse dar, die nur schwer oder mit Umwegen überwunden werden können. In der Defizitanalyse wird auf folgende Barrieren hingewiesen:

- **Punktförmige Barriere:** Darunter werden einzelne Hindernisse entlang von Gehwegen definiert. Das können u.a. lange Wartezeiten bei VLSA, Einschränkungen durch geringe Gehsteigbreiten, Baustellen oder auch Aufbauten (z. B. Stromkasten) sein.
- **Lineare Barriere:** Mehrspurige Straßenzüge und Hauptverkehrsachsen mit hohem Kfz-Aufkommen, Gleistrassen oder Flüsse und Kanäle sind für den Fußverkehr teilweise mit großen Umwegen verbunden und stellen ein Hindernis für ein barrierefreies Fußverkehrsnetz dar.
- **Flächenbarriere** (formelle und informelle Durchwegung): Dichtbebaute Baublöcke ohne Wegeverbindungen können weite Umwege für den Fußverkehr erzeugen. In der Leopoldstadt gibt es viele offizielle und inoffizielle (laut Flächenwidmungsplan Wien) Durchwegungen, die fußläufigen Abkürzungen ermöglichen (z. B. durch den Baublock zwischen Praterstraße und Czerningasse).
- **Topographische Barriere:** Im Bezirk gibt es kaum große topographische Höhenunterschiede, dennoch kann es durch fehlende barrierefreie Zugangsmöglichkeiten wie Rampen, nicht abgesenkte Gehsteige und Treppenanlagen zu Barrieren kommen.
- **Temporäre Barriere:** Durch Baustellen, falsch abgestellte Fahrzeuge, mangelnde Schneeräumung oder Glatteis kann es zu zeitlich begrenzten und spontanen Hindernissen im Straßenraum kommen.

Gefahrenstellen am Schulweg

Schulkinder und Jugendliche sind auf ihrem Schulweg besonders im Frühverkehr und zur Mittagszeit oftmals vielen Gefahren ausgesetzt. Deshalb soll das Umfeld von Bildungsstandorten besonders verkehrsberuhigt sein und sichere Wege und Querungsmöglichkeiten bieten. Für 16 Schulstandorte im 2. Bezirk wurden Schulwegpläne¹⁴ mit Empfehlungen zur Schulwegsicherheit erstellt.

In den Schulwegplänen als Gefahrenstelle gekennzeichnet und im Defizitplan markiert, sind folgende Kreuzungen:

- Am Tabor # Vereinsgasse
- Heinestraße # Vereinsgasse
- Heinestraße # Rueppgasse # Mühlfeldgasse
- Taborstraße # Haidgasse # Rotensterngasse

¹⁴ Vgl. <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk02> (10.03.2024)

- Rotensterngasse # Zirkusgasse
- Rotensterngasse # Weintraubengasse
- Czerninplatz
- Vorgartenstraße # Lassallestraße
- Vorgartenstraße Ybbsstraße

4.2.3 Aufenthaltsqualität und Begrünung

Der absolvierte Fußweg wird stark durch das Umfeld, die Straßenraumgestaltung und einwirkende Umweltfaktoren wahrgenommen. Ein abwechslungsreicher Weg, Witterungsschutz und Beschattung, Aufenthaltsflächen und vielfältige Nutzungen sind Faktoren, die sich auf die empfundene Qualität der zu-Fuß-Gehenden auswirken.

Monotone Straßenräume

Lange Straßenabschnitte, die einen durchgehend ähnlichen Querschnitt aufweisen, werden generell als monoton bewertet und können als langweilig wahrgenommen werden. Ein abwechslungsreicher Straßenraum kann einen Weg interessanter wirken lassen und so einen Anreiz zum Zu-Fuß-Gehen schaffen.

Fehlende Begrünung

Im dichten Innenstadtgebiet gibt es Straßenzüge ohne Bäume und Begrünung. Dies kann im Sommer zu Überhitzung und einem unbequemen Aufenthalt im öffentlichen Raum führen. Besonders entlang von Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und großen versiegelten Flächen ist es wichtig für Abwechslung und Grünraum zu sorgen.

Negative Umwelteinflüsse

Straßen mit hohem motorisiertem Verkehrsaufkommen führen zu negativen Effekten für Anrainer*innen und Passant*innen. Lärm, Feinstaub und Luftverschmutzung sind eine Belastung für alle Personen, die sich in der Stadt aufhalten und belasten zudem das Klima.

Linienführung und Hindernisse

Im alltäglichen Fußverkehr werden Umwege ungern in Kauf genommen. Eine klare und direkte Routenführung erleichtert das Vorankommen und Auffinden von Zielen und POI. Durch das Ausweichen von Hindernissen und das Umgehen von Barrieren kann das Zu-Fuß-Gehen als unattraktiv wahrgenommen werden.

Sitzelemente

Besonders für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen, aber auch für Personen, die mit Kindern oder Einkäufen unterwegs sind, ist es essentiell in regelmäßigen Abständen Rastmöglichkeiten zu finden.

4.2.4 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Die Fußverkehrsplanung wurde in den vergangenen Jahrzehnten generell zu Gunsten des motorisierten Verkehrs vernachlässigt und so werden Personen, die zu Fuß unterwegs sind, oftmals direkt und indirekt benachteiligt. Gleichzeitig stellen sie die vulnerabelste Gruppe im Straßenverkehr dar und auf ihre Bedürfnisse wird wenig reagiert.

Mischverkehr und fehlende Fuß-Infrastruktur

Aufgrund von fehlendem Platz wird die aktive Mobilität teilweise im Mischverkehr geführt (gemischter Geh- und Radweg, Kreuzungsbereich, Fairnesszone, etc.). Dabei kann es, aufgrund der vielen Nutzungen auf wenig Raum oder aber auch durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu Konflikten und sogar zur Konkurrenz zwischen den Nutzer*innen kommen.

Lieferverkehr

Der Lieferverkehr nimmt zu und Lieferant*innen stehen unter zeitlichem Druck. So kommt es oftmals zu unrechtem, temporärem Parken auf Gehsteigen, das zu Einschränkungen und zu Behinderungen für gehende und querende Personen führt.

Fahrzeuge reduzieren Flächen für Fußverkehr

Das Abstellen von Fahrzeugen am Gehsteigrand kann dazu führen, dass Fahrzeugteile in den Gehbereich ragen. Dadurch wird Fläche, die dem Fußverkehr zusteht, reduziert und die Bewegungsfreiheit eingeschränkt.

E-Scooter auf Gehsteigen

E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Dennoch wird oft der Gehsteig zum Fahren oder zum Abstellen der Geräte genutzt. Dadurch kommt es zu Konflikten, und auch Stolperfallen oder Hindernissen und Einschränkungen des Gehwegs.

5 Räumliches und qualitatives Leitbild

Auf Grundlage der Bestandserhebung und der Defizitanalyse wird ein Leitbild definiert, das den Fußverkehr fördern soll und die übergeordneten Ziele der Stadt Wien unterstützt.

Die Steigerung der Fußverkehrsqualität geht einher mit:

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

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)

Folgende Handlungsfelder wurden festgelegt:

1. *Fußverkehrsfreundliche Infrastruktur und gerechte Verteilung des Straßenraumes*
2. *Steigerung der Aufenthaltsqualität*
3. *Fußgeher*innenfreundliche Stadtentwicklung und 15-Minuten Stadt*
4. *Sicherheit und Barrierefreiheit*
5. *Bewusstseinsbildung 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.

Leitbild für den Fußverkehr in der Leopoldstadt

Im Bezirk befinden sich strukturell sehr unterschiedliche Viertel und sehr unterschiedliche Bedingungen und Gegebenheiten für den Fußverkehr. Für die Leopoldstadt sollen allgemein folgende Verbesserungen erzielt werden:

- Erhöhung der Anzahl an Freiflächen und Mikrofreiräumen im dicht bebauten Gebiet
- Erweiterung und attraktive Umgestaltung von Schulvorplätzen
- Fußgeher*innenfreundliche Stadtentwicklungsgebiete
- Vernetzung der Parks durch Grünraum- und Freiraumachsen
- Aufwertung von (bereits verkehrsberuhigten) Straßenzügen
- Durchwegungen und Durchlässigkeiten herstellen
- Zugänge zu den Erholungsgebieten ausbauen und deren Erreichbarkeiten verbessern
- Barrierefreiheit und Inklusion im öffentlichen Raum sicherstellen
- Verkehrsberuhigung in Grätzln bzw. Vierteln
- Fußwege als wichtige Zubringer zu den neuen Straßenbahnlinien

Abbildung 7 Sicherer Aufenthaltsbereich Schulvorplatz, z. B. Christine-Nöstlinger-Campus und verkehrsberuhigte Stadtentwicklung Freie Mitte Nordbahnhofgelände



Quelle: komobile

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 einige Straßenzüge oder Standorte als Beispiele aufgelistet, bei denen während der Bestandsanalyse entsprechend Handlungsbedarf identifiziert wurde. Weitere Straßen finden sich im Straßenindex (siehe Kapitel 8 Straßenindex).

6.1 Handlungsfeld 1 – Fußverkehrsfreundliche Infrastruktur und gerechte Verteilung des Straßenraumes

Der urbane Raum ist begrenzt und eine gerechte Verteilung der Infrastruktur und des Straßenraumes ist unumgänglich, um im Bezirk die Gegebenheiten für den Fußverkehr zu verbessern. In der Leopoldstadt wird der Großteil der Flächen des öffentlichen urbanen Raums von fahrenden oder parkenden Fahrzeugen eingenommen. Durch Umverteilung und Freihaltung des Bestandes soll der Anteil an Flächen für den Fußverkehr erhöht werden.

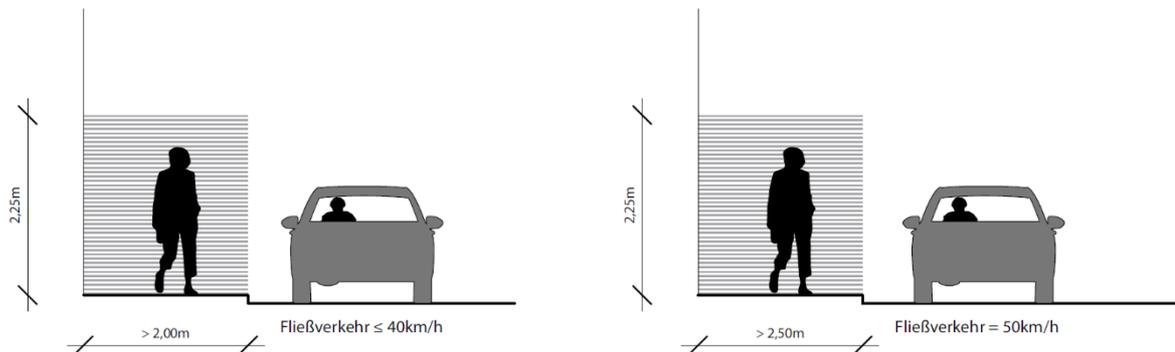


6.1.1 Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten

Für den Fußverkehr soll das bequeme nebeneinander Gehen oder die Begegnung mit anderen Passant*innen den Regelfall darstellen. Entsprechend der Frequenz und der angrenzenden seitlichen Nutzung, wie z. B. ÖV-Haltestellen, Fahrbahn, Geschäfte oder Gastronomie sind Zuschläge hinzuzufügen. Gemäß den gültigen Planungsempfehlungen für den Fußverkehr (RVS 03.03.12 Fußgängerverkehr) soll eine Gehsteigbreite von 2,0 m nicht unterschritten werden. 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.

Abbildung 8 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

Weiters ist zu berücksichtigen, dass es an Kreuzungen und Wartebereichen stoßweise zu einem hohen Aufkommen von Zu-Fuß-Gehenden kommen kann und somit auch ausreichend Aufstell- und Warteflächen zu Verfügung stehen sollen (Querungsstellen, ÖV-Haltestellen, Schulbereiche, etc.).

Maßnahmen

- Im Falle von Neuplanungen Gehsteige mit mind. 2,5 m Breite oder je nach Frequenz des Fußverkehrs planen
- Bestehende Gehsteige, welche nicht die erforderliche Breite aufweisen, auf das empfohlene Maß von mind. 2,5 m verbreitern
- Trennung von Rad- und Fußinfrastruktur zur Vermeidung von Konflikten, bei Radverkehrsplanungen Flächen nicht auf Kosten des Fußverkehrs umnutzen
- Ausreichend große Wartebereiche bei Querungen, Kreuzungen, ÖV-Haltestellen oder anderen Einrichtungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen

z. B. Nestroygasse, Haasgasse, Mayergasse, Miesbachgasse, Kleine Pfarrgasse, Lilienbrunnungasse, etc.

Abbildung 9 Geringe Gehsteigbreiten, z. B. Haidgasse und Zirkusgasse



Quelle: komobile

6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie

In der StVO gibt es besondere Straßenkategorien für verkehrsberuhigte Bereiche wie Fußgänger*innenzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen, etc. Dadurch können der Fußverkehr priorisiert und der gesamte Straßenraum begehbar werden.

Wohnstraßen, sofern sie nicht baulich gestaltet sind, erwecken allerdings oft den Eindruck eines Parkplatzes. Durch eine qualitätsvolle Umgestaltung soll die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und zur Nutzung des Straßenraums als Begegnungs- und Bewegungsort beitragen.

Maßnahmen

- Aufwertung von Straßen zu Fußgänger*innenzonen, Wohnstraßen oder Begegnungszonen
- Großräumige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Attraktivierung (z. B. Supergrätzl, Wohnstraßenviertel, etc.)
- Verschmälerung der Fahrstreifen auf das Regelmaß
- Prüfung, ob Parkstreifen in der bestehenden Anzahl benötigt werden
- Erweiterung von Plätzen und Parks durch Entfernung der Kfz-Stellplätze und Umnutzung für Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr

z. B. Hafnergasse, Afrikanergasse, Aloisgasse, Haidgasse, etc.

Aufwertung von Nebenfahrbahnen

Da das Durchfahren in Nebenfahrbahnen nicht gestattet ist, dienen diese nur zum Abstellen von Kfz. Durch die Beanspruchung des Raumes durch die Fahrzeuge, läßt der Straßenraum nicht zum Verweilen ein. In Nebenfahrbahnen gibt es oftmals Alleebäume, welche als Schattenspender genutzt werden können.

Maßnahmen

- Auflassung der Nebenfahrbahn und Umgestaltung zu Aufenthaltsraum für Fußverkehr (und Radverkehr)
- Einrichtung von Mikrofreiräumen, Sitzgelegenheiten und schattigen Plätzen

z. B. Vorgartenstraße, Nordbahnstraße, Ausstellungsstraße, Obere Augartenstraße, Heinestraße, etc.

- ➔ *Siehe auch 6.2.2 Begrünungen im Straßenraum*
- ➔ *Siehe auch 6.2.3 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Grünbestand erhalten und nutzen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.7 Platz- und Parkerweiterung*
- ➔ *Siehe auch 6.3.1 Verkehrsberuhigung*

Abbildung 10 Umgestaltung einer Nebenfahrbahn zu einem belebten Raum, z. B. Friedmangasse 1160 und Burggasse 1070



Quelle: komobile

6.1.3 Freihaltung des Gehsteigs

Gehsteigbereiche werden oftmals als Fläche zum Aufstellen von mobilen oder befestigten Gerätschaften (z. B. Recycling-Container), die nicht primär mit dem Fußverkehr in Verbindung stehen, genutzt. Dadurch kommt es zur Reduktion der lichten Durchgangsbreite (begehbaren Fläche) und Hindernissen entlang von Gehlinien.

Maßnahmen

- Abrücken und Anbringen der Verkehrszeichen und Masten an den Fahrbahnrand
- Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten durch gelbe Bodenmarkierung an Stelle von Verkehrszeichen

- Anordnung von Fahrradabstellanlagen im Parkstreifen und Erhöhung der Anzahl der Anlagen, um das Absperren von Fahrrädern an der Hauswand oder an Masten zu verhindern
- Errichtung von Scooter-Abstellplätzen, um deren illegales Abstellen zu vermeiden
- Versetzung von Recycling-Containern in den Parkstreifen
- „Aufräumen“ des öffentlichen Raumes und Entfernung aller Masten, Tafeln oder Aufbauten im Gehbereich, die nicht mehr genutzt werden
- Bewusstsein schärfen und Ahndung von in den Gehsteig reinragenden Kfz-Fahrzeugteilen
- Vermeidung von illegalem Parken auf Gehsteigen
- Einhaltung der Empfehlungen des Baustellenleitfadens „Sicherheit auf Wiens Baustellen“
- Vermeidung von Müllablagerungen bei Sammelstellen

z. B. Czerninplatz, Stuwerviertel, Heinstraße, westliche Praterstraße, etc.

Temporäres Abstellen von Kfz am Gehsteig

Durch das kurze Abstellen des privaten Pkw oder von Lieferfahrzeugen am Gehsteig kommt es temporär zu Einschränkungen der Zu-Fuß-Gehenden.

Maßnahmen

- Lieferzonen oder Haltezonen einrichten, wo erforderlich
- Kontrollen verstärken in Bereichen, wo ein hoher Anteil an Lieferverkehr mit Falschparken einhergeht

z. B. Taborstraße, Karmelitermarkt, Rotensterngasse, Leopoldsgasse, etc.

6.1.4 Parkraummanagement

Mittels Parkraummanagement sollen das zeitliche und räumliche Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage gezielt gesteuert werden. Dadurch können freie - auch temporär nicht genutzte - Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Die Anpassung und Änderung der Parkraumorganisation schafft mehr Platz für den Fußverkehr und Aufenthaltsqualität.

Bereichsweise wurden Kfz-Stellplätze am Gehsteig markiert, dadurch wird dieser zum Abstellen von Kfz zweckentfremdet. Demzufolge reduziert sich die tatsächliche Gehsteigbreite und der Raum für den Fußverkehr wird eingeschränkt.

Maßnahmen

- Verlegung von Kfz-Stellplätzen von den Flächen, die für den Fußverkehr vorgesehen sind (Gehsteig) auf Flächen für den MIV (Fahrbahn)
- Änderung der Schräg- oder Senkrechtparkordnung in eine Längsparkordnung

Masterplan Gehen Leopoldstadt

- Erhebung der vorhandenen Kfz-Stellplätze und Garagen-Stellplätze sowie deren Auslastung, ggf. Umverteilung des öffentlichen Raumes zu Gunsten des Fußverkehrs und Grünflächen
- Liefer- und Haltezonen für Handel und Anrainer*innen ausweisen

z. B. Schrägparker: Blumauergasse, Hollandstraße, Alliiertenviertel, etc.

z. B. Parken am Gehsteig: Mumbgasse, Schiffamtsgasse, etc.

Abbildung 11 Reduzierung des Gehbereichs durch Stellplatzordnung, z. B. Mumbgasse, Schrägparker, z. B. Rueppgasse



Quelle: komobile

6.1.5 Sichere Querungen und Kreuzungsbereiche

Breite Straßenzüge sind oftmals von hohem MIV-Aufkommen geprägt und gesicherte Querungsmöglichkeiten sind nur in großen Abständen angeordnet. Um die ampelgeregelten Querungsstellen zu erreichen, sind oftmals große Umwege notwendig. Ansonsten kommt es zu „wildem“ Queren mit mitunter gefährlichen Situationen.

Die Querungslänge über die Straße sollte möglichst kurz sein. Warten auf einer Mittelinsel für eine neuerliche Grünphase soll vermieden werden.

Maßnahmen

- Regelmäßige, bauliche und verkehrstechnische Querungshilfen wie Schutzwege oder Fahrbahnteiler über Straßen, insbesondere auch Schienenstraßen, mit hohem Verkehrsaufkommen
- Querungsmöglichkeiten an den Wunschlinien, Überprüfung z. B. über Gehlinien der Zu-Fuß-Gehenden
- Kürzung der Querungslänge durch Gehsteigvorziehungen oder Auflassung bzw. Verschmälerung von Fahrstreifen
- Schutzwege über alle Relationen sicherstellen
- Niveaugleiche Querungsmöglichkeit durch Anhebung des Kreuzungsplateaus oder Gehsteigdurchziehungen

z. B. Schüttelstraße, Handelskai, Obere Augartenstraße, Obere Donaustraße, Lassallestraße, Taborstraße, etc.

➔ *Siehe auch 6.3.2 Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen*

Abbildung 12 Querungen an Kreuzungen erleichtern durch Gehsteigvorziehungen und Verschmälerung der Fahrbahn, z. B. Haidgasse und Alliiertenviertel



Quelle: komobile

6.1.6 Aufenthaltsbereiche vor Schulen

Der Schulvorplatz ist ein wichtiger Aufenthaltsbereich für Schulkinder und ist dementsprechend verkehrssicher und mit ausreichend Aufenthaltsflächen zu gestalten. Die Erziehungsberechtigten sollen animiert werden, den Kindern einen selbstständigen Schulweg zu erlauben und, es gilt „Elterntaxis“ zu vermeiden.

In der Vereinsgasse wird das Instrument der temporären „Schulstraße“ bereits angewendet. Einige Schulen liegen in bereits verkehrsberuhigten Bereichen (z. B. Campus Christine Nöstlinger, Schulzentrum BRG/BORG II Lessinggasse, etc.).

Maßnahmen

- Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsflächen vor den Schuleingängen
- Verordnung einer „Schulstraße“: Sperren des Straßenzuges zu Schulbeginn oder auch nachmittags
- Sichere Wegeverbindungen von Schulstandorten zu Parks und Freiräumen
- Sitzgelegenheiten und Beschattungen vor dem Eingangsbereich schaffen (Beteiligung der Kinder durch Workshops oder Möbelbau fördern)
- Ausreichend Scooter- und Radabstellanlagen errichten

z. B. NM Pazmanitengasse 26, VS Leopoldsgasse 3, VS Wolfgang-Schmäzl-Gasse, etc.

➔ *Siehe auch 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle – Schulwegsicherheit*

➔ *Siehe auch 6.5.4 Schulprojekte und Partizipation*

Masterplan Gehen Leopoldstadt

Abbildung 13 Aufenthaltsflächen vor der Schule durch Erweiterung des Schulvorplatzes in verkehrsberuhigten Straßenabschnitt möglich, z. B. VS Wolfgang-Schmälzl-Gasse und Schulzentrum Lessinggasse



Quelle: komobile

6.1.7 Platz für Aktive Mobilität (Fuß und Rad)

In Bereichen, wo sich der Fußverkehr und der Radverkehr eine Fläche teilen, bei fehlender oder zu schmaler Fuß- oder Radinfrastruktur oder bei Querungsstellen kann es zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen kommen. Besonders E-Scooter oder E-Bikes können das Sicherheitsgefühl der Zu-Fuß-Gehenden negativ beeinflussen.

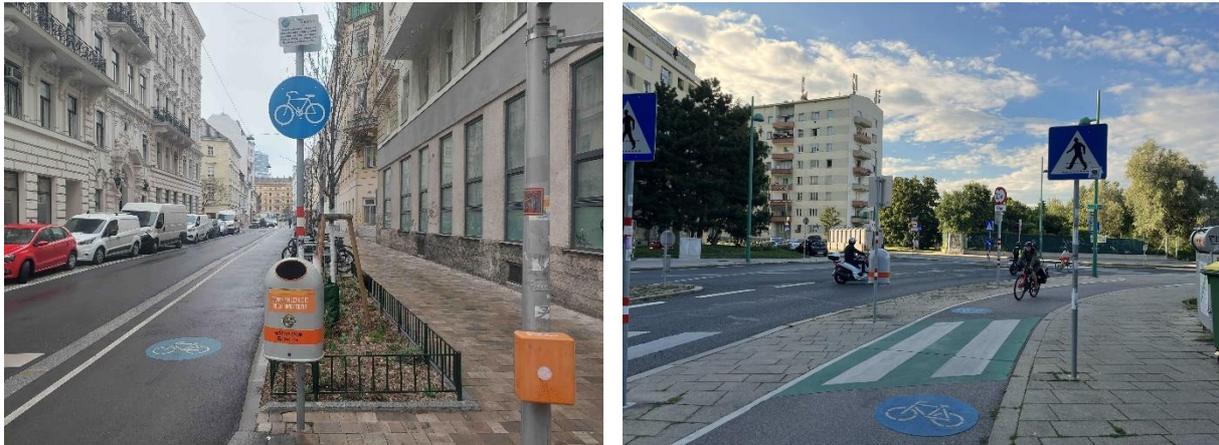
Maßnahmen

- Baulich, taktil erfassbar und optisch getrennte Geh- und Radwege mit Regelbreiten
- Ausreichend Platz und Aufstellfläche an Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr
- Hauptradrouten nicht durch Fußgänger*innenzonen oder andere ruhige Bereiche legen
- Schutzwege zum Queren über Hauptradrouten
- Ausreichend Rad- und Scooter-Abstellplätze errichten
- Bei Ausbau der Radinfrastruktur keine Flächen des Fußverkehrs reduzieren

z. B. Rotundenbrücke, Reichsbrücke, Stadionallee, etc.

➔ *Siehe auch 6.5.2 Respekt und Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer*innen*

Abbildung 14 Optisch und baulich getrennter Radweg mit Aufstellfläche für Fußverkehr, z. B. Kleine Spergasse 1020 oder Hellwagstraße 1200



Quelle: komobile

6.2 Handlungsfeld 2 – Steigerung der Aufenthaltsqualität

Damit sich Menschen gerne zu Fuß fortbewegen sind eine hohe Aufenthaltsqualität und attraktive Umfeldgestaltung wichtig. Der Straßenraum als öffentlicher Raum soll für die Menschen zu Fuß als Lebensraum wahrgenommen werden.



6.2.1 Attraktivierung monotoner Straßenzüge

Ein abwechslungsreicher Straßenraum wirkt sich positiv auf das Geherlebnis aus und erhöht die Motivation, auch längere Strecken zu Fuß zu gehen. Gerade im innerstädtischen Teil des Bezirks sind viele Straßen von eintönigen Verläufen mit geradlinigen Gehsteigen und Fahrbahnen mit beidseitigen Parkstreifen und wenig Rastmöglichkeiten geprägt. Die Auflockerung kann durch Mikrofreiräume mit Verweilmöglichkeiten und abwechslungsreicher Gestaltung erfolgen.

Maßnahmen

- Schaffung von Mikrofreiräumen entlang von Straßenzügen
- Sitzgelegenheiten, Grätzloasen im Abstand von mind. 200 m als Rastmöglichkeit bieten
- Begrünung in Form von Bäumen oder (begehbaren) Grünflächen
- Kunst im öffentlichen Raum (Installationen, Street Art, Statuen oder Gedenktafeln)
- Wegbegleitendes Spiel¹⁵
- Markierte Sperrflächen auf der Fahrbahn umgestalten und als Aufenthaltsbereich nutzen

z. B. Böcklinstraße, Große Stadtgutgasse, Novaragasse, Wehlistraße, Fugbachgasse, Glockengasse, Pazmanitengasse

- ➔ *Siehe auch 6.2.2 Begrünungen im Straßenraum*
- ➔ *Siehe auch 6.2.3 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Grünbestand erhalten und nutzen*

Abbildung 15 Sperrfläche als ungenutzte Fläche durch Mikrofreiräume aufwerten, z. B. Schweidlgasse und Venediger Au



Quelle: komobile

¹⁵ Vgl. Stadt Wien. MA 19 (2019). Spielfibel. Eine Beispielsammlung für die Spiel- und Bewegungsangebote im öffentlichen Raum

6.2.2 Begrünungen im Straßenraum

Begrünungsmaßnahmen in den stark versiegelten städtischen Gebieten tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei und gleichzeitig wirken sie sich positiv auf die Aufenthaltsqualität aus. Dort, wo keine Baumpflanzungen auf Grund von Abständen zu Hausfassaden, unterirdischen Einbauten, o.ä. möglich sind, können andere Formen der Begrünung z. B. Kleinbäume umgesetzt werden.

Maßnahmen

- Pflanzung von Bäumen und anderen Begrünungsmaßnahmen (z. B. Kleinbäume, Staudenbeete)
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Begrünung und Beschattung¹⁶
- Ausreichend große Baumscheiben (mind. 10 m²)
- Speicherung von Regenwasser über das Schwammstadtprinzip (Erweiterung des Wurzelraums unter der Oberfläche zur Speicherung des Regenwassers)

z. B. Rembrandtstraße, Taborstraße, Rotensterngasse, Josefinengasse, etc.

- ➔ *Siehe auch 6.2.3 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.7 Platz- und Parkerweiterung*
- ➔ *Siehe auch 6.2.8 Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet*

6.2.3 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume

Durch die Bereitstellung von Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen sowie Aufenthaltsbereichen, Spiel- und Schattenplätzen und konsumfreien Räumen werden Angebote zum Verweilen im öffentlichen Raum geschaffen und längere Wege lassen sich leichter bewältigen. Als notwendig wird eine Rastmöglichkeit mindestens alle 200 bis 300 m erachtet.¹⁷ Viele kleine Plätze und Freiflächen im 2. Bezirk werden von Gastronomiebetrieben genutzt und lassen wenig Möglichkeiten für konsumfreien Aufenthalt zu (z. B. Johannes-von-Gott-Platz, Donaukanal, Karmeliterplatz, Schönngasse # Sebastian-Kneipp-Gasse, etc.).

Maßnahmen

- Konsumfreie (Frei-) Räume und Rastmöglichkeiten mit Tisch und Bank schaffen
- Regelmäßige kommunikationsfördernde Sitzgelegenheiten (vor allem in der unmittelbaren Nähe von Gesundheitseinrichtungen, Pensionistenheimen, Apotheken oder längeren Straßenzügen ohne Freiräume, etc.)
- Beschattete Sitzgelegenheiten schaffen, „Schattenbankerl“ aufstellen und Kfz-Stellplätze unter Bäumen als Mikrofreiraum umgestalten

¹⁶ Vgl. Wiener Schatten: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/wiener-schatten.html> (16.04.2024)

¹⁷ Vgl. Stadt Wien MA 19. (2021). Sitzfibel. S. 10

Masterplan Gehen Leopoldstadt

- Parklets oder Grätzloasen (inkl. Bücherschrank) als Ergänzung zur städtischen Möblierung und als identitätsstiftendes Merkmal und Orientierungspunkt
- Wegbegleitendes Spielen¹⁸
- Bereitstellung von Trinkbrunnen und WC-Anlagen
- Individualität bei der Gestaltung der Sitzgelegenheiten, um Charakter des Bezirks hervorzuheben

z. B. Stuwerviertel, Donaukanal, Wehlstraße, Engerthstraße, etc.

- ➔ *Siehe auch 6.1.6 Aufenthaltsbereiche vor Schulen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Grünbestand erhalten und nutzen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.7 Platz- und Parkerweiterung*

Abbildung 16 Sitz- und Rastmöglichkeiten im öffentlichen Raum, z. B. Stuwerviertel und Praterstraße



Quelle: komobile

6.2.4 Abkühlung von urbanen Hitzeinseln

Abseits der großen Grünfläche des Praters kommt es zu hoher Überwärmung in den bebauten Gebieten. Vor allem im Karmeliter- und Alliiertenviertel, aber auch im begrünten Stuwerviertel leiden die Bewohner*innen stark unter der Hitze (siehe 4.2.1 Stadtklima und Hitzebelastung für Bewohner*innen). In den urbanen Bereichen sollen abkühlende und erfrischende Maßnahmen¹⁹ den Aufenthalt für alle Altersgruppen in den Sommermonaten angenehmer bereiten.

Maßnahmen

- Aufbruch von versiegelten Oberflächen, Schaffung von natürlichen Oberflächen mit Vegetationsbedeckung und feuchtigkeitspeichernden Böden (z. B. Grüngleise²⁰)

¹⁸ Vgl. Stadt Wien MA 19. (2019). Spielfibel

¹⁹ Vgl. Stadt Wien (2023): COOLing-Fibel:

<https://digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/4908644> (16.04.2024)

²⁰ Vgl. Wiener Linien: <https://www.wienerlinien.at/gr%C3%BCngleise> (14.03.2024)

- Vermeidung von wärmeabsorbierenden Oberflächen und Ersatz durch helle Oberflächen finden
- Vernetzung der bestehenden Grünräume durch begrünte Straßenzüge und Nutzung der bestehenden Schattenbäume
- Nutzung von Regenwasser (Schwammstadtprinzip)
- Aufstellung von Trinkbrunnen und Cooling-Maßnahmen
- Schattenspende Maßnahmen wie z. B. Bäume, Lauben, etc.
- Kühle und konsumfreie Räume abseits des öffentlichen Raumes schaffen²¹

z. B. Stuwerviertel, Alliiertenviertel, Czerninviertel, Karmeliterviertel, etc.

- ➔ *Siehe auch 6.2.2 Begrünungen im Straßenraum*
- ➔ *Siehe auch 6.2.3 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Grünbestand erhalten und nutzen*

6.2.5 Grünbestand erhalten und nutzen

Da es Jahrzehnte dauert, bis Bäume den gewünschten Schatten spenden, ist es von Bedeutung bestehende Bäume zu schützen und für das angenehme Stadtklima und Aufenthaltsbereiche zu nutzen. Das Stuwerviertel mit dem teilweise 70-jährigem Baumbestand bietet viele Grünraumachsen und Schattenplätze.

Maßnahmen

- Nutzung der vorhandenen Beschattung als Aufenthaltsräume
- Sichtung der Schattenkarte der Stadt Wien mit Schattenplätzen von mehr als 4 m für mögliche Schattenplätze
- „Schattenbankerl“ aufstellen²²
- Erhalt der Vitalität der bestehenden Stadtbäume durch geeignete Lebensbedingungen
- Vergrößerung der Baumscheiben für mehr Versickerungsfläche und Staudenunterpflanzungen

z. B. Stuwerviertel, Heinstraße, Engerthstraße, etc.

²¹ Vgl. WieNeu+: Coole Zone <https://smartcity.wien.gv.at/coole-zone/> (19.03.2024)

²² Stadt Wien (2022). Wiener Hitzeaktionsplan. Für ein cooles Wien der Zukunft. S. 34: „Schattenbankerl“ werden als eine sofort wirkende Maßnahme zur Erholung, vor allem für vulnerable Gruppen, angeführt.

Abbildung 17 Schattige Straßenzüge durch Baumbestand, z. B. Wohnstraße Stüwerstraße und Am Tabor



Quelle: komobile

6.2.6 Vernetzung von Grün- und Freiräumen

Der 2. Bezirk verfügt über großzügige Grünräume, die allerdings weit voneinander entfernt sind. Durch Grünraumachsen, wie z. B. im Freiraumnetz der Stadt Wien definiert, sollen diese attraktiv vernetzt werden.

Maßnahmen

- Vernetzung von Freiräumen über kühlende Grünraumachsen
- Pflanzung von (großkronigen) Bäumen entlang der Straßenzüge und Erhalt und Nutzung von bestehenden Bäumen
- Mikrofreiräume und Sitzgelegenheiten entlang der Wegeverbindung zwischen den Parks- und Freiräumen
- Verkehrsberuhigte Durchwegungen schaffen
- Stadtwanderwege gut erreichbar machen und kennzeichnen

z. B. Donaukanal – Augarten – Freie Mitte Nordbahnhof – Donaulände, Donaukanal – Prater – Donaulände

6.2.7 Platz- und Parkerweiterung bzw. -aufwertung

Viele der kleinen Plätze und Freiräume in den Innenstadtstraßen haben das Potential zur Erweiterung und Vergrößerung. Diese Aufenthaltsbereiche sollen „Plätze für die Zukunft“ werden und den Vorgaben einer klimafitten Stadt gerecht werden. Der Czerninplatz und der Volkertplatz sollen umgestaltet werden und deren Aufenthaltsqualität verbessert werden (siehe auch Kapitel 6.3.10 Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung).

Auch andere kleinere und größere Plätze haben ein Potential für Begrünungen und einer Anhebung der Aufenthaltsqualität.

Maßnahmen

- Aufwertung von bestehenden Plätzen (z. B. als „Beserlpark XL“)
- Erweiterung der Plätze in den angrenzenden Straßenraum
- Ausstattung mit Beschattung und Sitzelementen
- Aufbrechen von versiegelten Oberflächen
- Konsumfreie Orte einrichten
- Angebot für Kinder und Rückzugsmöglichkeiten für Jugendliche schaffen

z. B. Czerninplatz, Volkertplatz, Johannes-von-Gott-Platz, Lancplatz, Olympiaplatz, Platz ums Lusthaus (Freudenau), Vorplatz Donaumarina (U2), „kleine“ Praterstraße, etc.

- ➔ *Siehe auch 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie*
- ➔ *Siehe auch 6.2.3 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.10 Oberflächengestaltung*

6.2.8 Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet

Kleine (Mikro-Freiräume) und größere Verweilräume zwischen längeren Wegedistanzen oder im dichtverbauten Gebiet können einen Fußweg attraktiver und kurzweiliger gestalten. Durch die Umgestaltung von versiegelten Flächen kann Aufenthaltsfläche geschaffen werden.

Maßnahmen

- Schaffung von neuen Plätzen durch Verkehrsberuhigung und Öffnung von Straßen für den Fußverkehr
- Versiegelte „Restflächen“ (z. B. an Kreuzungen) zusammenlegen und einen Aufenthaltsbereich schaffen
- Sackgassen zu Aufenthaltsräumen für Anrainer*innen umgestalten
- „Pocketpark“ (wienerisch auch „Beserlpark“) in Baulücken oder halb-öffentlichen Flächen als Mikrofreiraum schaffen

z. B. Lassingleitnerplatz, Nordbahnstraße # Schweidlgasse, Taborstraße # Marinelligasse, Kleine Pfarrgasse, etc.

Masterplan Gehen Leopoldstadt

Abbildung 18 Umgestaltung von Durchzugstraßen zu Sackgassen mit Aufenthaltsbereich, z. B. Else-Friedmann-Park in der Trunnerstraße 1020 und Pfenninggeldgasse, 1160



Quelle: komobile

Aufenthaltsfläche Sackgasse

Verkehrsberuhigte Bereiche werden teilweise mit Pollern, Betonleitwänden oder Blumentrögen vom MIV abgesperrt.

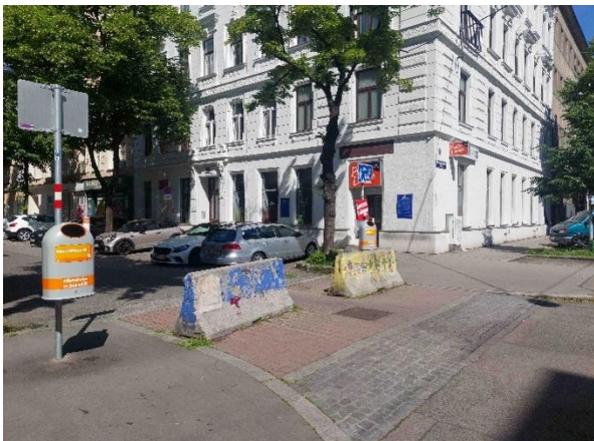
Maßnahmen

- Umgestaltung der abgesperrten Fläche zu Aufenthaltsbereichen mit Begrünung und Sitzgelegenheiten

z. B. Wolfgang-Schmälzl-Gasse, Ybbsstraße, Max-Winter-Platz, Vorgartenstraße 17

- ➔ *Siehe auch 6.2.1 Attraktivierung monotoner Straßenzüge*
- ➔ *Siehe auch 6.2.2 Begrünungen im Straßenraum*
- ➔ *Siehe auch 6.2.7 Platz- und Parkerweiterung*

Abbildung 19 Durchfahrtssperre bei Sackgasse, z. B. Wohnstraße Sturzerstraße und Wolfgang-Schmälzl-Gasse



Quelle: komobile

6.2.9 Reduzierung negativer Umwelteinflüsse

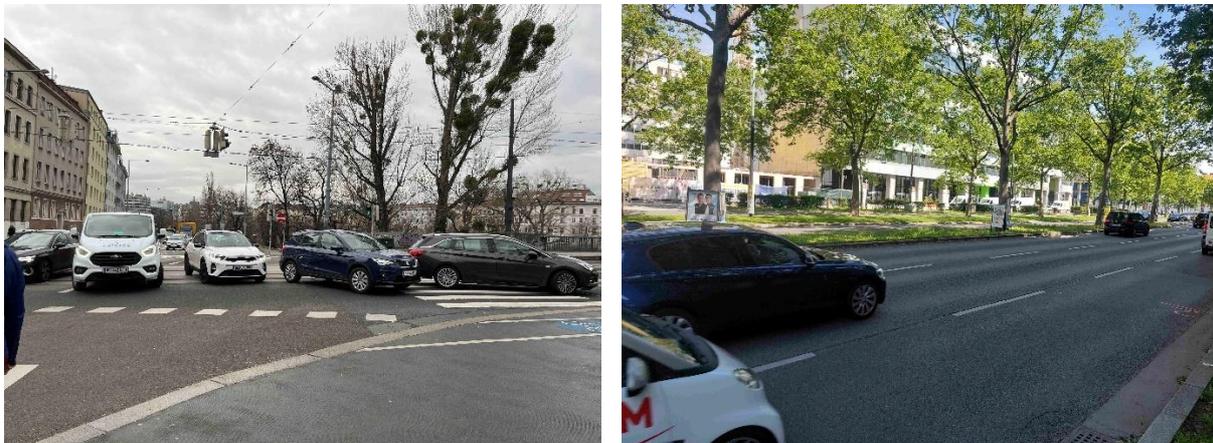
Feinstaub- und Lärmemissionen sowie andere Schadstoffe können für Stadtbewohner*innen zu erheblicher gesundheitlicher Belastung führen. Besonders an Hauptverkehrsachsen und Durchzugsstraßen werden starke negative Umwelteinflüsse erzeugt.²³

Maßnahmen

- Lärmschutzmaßnahmen bei Autobahnabfahrten
- Pflanzung von „Abstandsgrün“ zwischen Straßen und Gehsteig als Lärm- und Luftfilter
- Verlagerung der täglichen Wege auf den Umweltverbund durch Attraktivierung und Sicherung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr und Ausbau ÖV
- Errichtung und Ausbau von Mobilitätsstationen und Sharing-Angeboten
- Reduktion des Durchgangsverkehrs durch großräumige Änderung der Verkehrsorganisation

z. B. A23 ASt Handelskai, A23 ASt Donaukanal, Schüttelstraße, Lassallestraße, Taborstraße, Handelskai, Obere Donaustraße, etc.

Abbildung 20 Hohe Lärmbelastung durch hohes Verkehrsaufkommen, z. B. Schüttelstraße und Lassallestraße



Quelle: komobile

6.2.10 Oberflächengestaltung

Durch versiegelte Oberflächen wird die Hitzebelastung in der Stadt erhöht und das Regenwasser kann nicht versickern. Unversiegelte und begrünte Oberflächen sowie Wasserelemente sind wesentlich, um das Stadtklima zu verbessern. Zudem sollen helle Oberflächen oder Pflastersteine mit offenen Fugen verwendet werden, um die Hitzeentwicklung zu reduzieren und das Regenwasser in den Untergrund ableiten zu können. Bei der Auswahl der Oberflächengestaltung ist auf die Barrierefreiheit zu achten.

²³ Vgl. Lärmschutz für Österreich: <https://maps.laerminfo.at/> (28.03.2024)

Die optisch ansprechende Gestaltung von Oberflächen wird als ästhetisch empfunden und zeugt von einer Wertschätzung des öffentlichen Raums.

Maßnahmen

- Entsiegelung von Flächen
- Schaffung von Grünflächen, Wasserflächen oder wassergebundenen Oberflächen
- Verlegung von Pflastersteinen mit Fugen je nach Nutzungsanspruch²⁴
- Rücksicht auf Barrierefreiheit v. a. bei historischer Pflasterung
- Attraktive ästhetische Oberflächen

z. B. Fläche des Kreisverkehrs Walcherstraße # Ernst-Melchior-Gasse, Praterstern, Am Tabor, etc.

²⁴ Vgl. Stadt Wien. Straßenverwaltung und Straßenbau (2022). Bewertung der Barockbarkeit von Straßenbelägen in Wien

6.3 Handlungsfeld 3 – Fußgeher*innenfreundliche Stadtentwicklung und 15-Minuten Stadt

Um kurze Wege und eine Durchmischung der Funktionen zu etablieren, hat sich die Stadt Wien das Ziel gesetzt, dass alle Alltagsziele innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein sollen. Direkte, geradlinige Wegeführungen und die Durchmischung von Siedlungsgebieten unterstützen kurze Wege.

Handlungsfeld 3 Fußgeher*innenfreundliche Stadtentwicklung und 15-Minuten Stadt	Verkehrsberuhigung
	Fußverkehrsfriendly Ampelschaltungen
	Vernetzung mit Nachbarbezirken stärken
	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	Trampelpfade und Wunschlinien
	Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen
	Handel – und Gastronomiestandort
	Tourismus- und Veranstaltungsstandort
	Bildungsstandort
	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung

6.3.1 Verkehrsberuhigung

Durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollen Straßenzüge und ganze Grätzl weniger Belastung durch den MIV erfahren und Platz für Menschen, die sich im Straßenraum aufhalten, geschaffen werden. Dabei gilt es großräumig zu planen und Konzepte für ganze Bezirksteile zu entwickeln. Ein gutes Beispiel für einen verkehrsberuhigten Stadtteil stellt das Stuwerviertel dar. Durch Sackgassen und Durchfahrtsperren wird Durchzugsverkehr verhindert und so negative Umwelteinflüsse und Gefahrenstellen gering gehalten.

Maßnahmen

- Großräumige Verkehrskonzepte (z. B. verkehrsberuhigte Wohngrätzl, Superblock)
- Erweiterung und Vernetzung von Wohnstraßenvierteln
- Sackgassen und verkehrsberuhigte Straßenzüge zu Aufenthaltsflächen umgestalten

- Straßenzüge, die durch Baustellen temporär gesperrt sind, zukünftig zur Öffnung für den Fußverkehr andeuten
- Temporeduktion
- Fahrbahnverschwenk, Aufdoppelung oder Gehsteigdurchziehung zur indirekten Reduzierung der Geschwindigkeit der Kfz

z. B. Volkertviertel, Karmeliterviertel, Stuwerviertel, Novaragasse, Taborstraße, Vorgartenstraße, Ausstellungsstraße, etc.

6.3.2 Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen

Lange Wartezeiten und kurze Freigabezeiten an ampelgeregelten Querungen sind für den Fußverkehr wenig attraktiv. Es wird von Zu-Fuß-Gehenden durchschnittlich eine Wartezeit von 30 Sekunden akzeptiert, bevor eine Rotlichtmissachtung zu illegalem Queren führen kann²⁵. Die Freigabezeiten sollten entsprechend der Querungslänge ausreichend Zeit zum Queren bieten, damit kein Unsicherheitsgefühl (v. a. bei mobilitätseingeschränkten Personen) entsteht. Nach dem Grünblinken gibt es die „Räumphase“, jene Zeit, die den Zu-Fuß-Gehenden bleibt, um die Kreuzung zu verlassen, auch wenn die Ampel schon Grün blinkt oder auf Rot umspringt.²⁶

Maßnahmen

- Fußverkehrsfreundliche Programmierung von Ampelanlagen: Anpassung der Freigabezeit (Grünphase) an die Querungslänge, Reduktion der Wartezeiten
- Durchgängige Querungen über Mittelinseln durch abgestimmte Ampelschaltungen
- Schaltung von VLSA auf „Rund-um-Grün“ bei spezifischen Örtlichkeiten: Gleichzeitiges Queren an allen Relationen möglich
- Umstellung von Bedarfsampeln auf Anlagen mit automatischen Sensor
- Rückbau von VLSA überprüfen
- Bereitstellung und Instandhaltung von barrierefreien Signalanlagen (akustische Signale)

z. B. Praterstern, Lassallestraße, Nordbahnstraße, Obere Donaustraße (Höhe Siemens-Nixdorf-Steg), etc.

²⁵ Vgl. <https://www.fuss-ev.de/regeln-konflikte/fahrbahn-queren?view=article&id=299:fuss-gaenger-wartezeit-null-an-grazer-ampelanlagen&catid=57:fussgaengerquerung-von-fahrbahnen> (13.8.2024)

²⁶ Vgl. <https://www.wienzufuss.at/tipps-und-regeln/ampel/> (10.10.2024)

Abbildung 21 Ampelschaltungen, z. B. Lassallestraße und Taborstraße



Quelle: komobile

6.3.3 Vernetzung mit Nachbarbezirken stärken

Bis auf die westliche Bezirksgrenze mit dem 20. Bezirk wird die Leopoldstadt von der natürlichen Grenze der Donau und des Donaukanals abgegrenzt. Die Planungen für den Fußverkehr sollen nicht an diesen Hindernissen enden, sondern auch für attraktive Wegeverbindungen und Übergänge in die anderen Bezirke sorgen. Für den 9., 11., 20. und 22. Bezirk wurde jeweils ein Masterplan Gehen erstellt.

Donaustadt

Der 22. Bezirk ist zu Fuß lediglich über drei Brücken über die Donauinsel erreichbar. Die U1 und U2, sowie die Schnellbahn verbinden die Leopoldstadt mit Stadlau und Kaisermühlen.

Maßnahmen

- Masterplan Gehen Donaustadt
- Verbindung Zentrum (Praterstern) – Donauinsel attraktivieren
- Verbindung über Praterbrücke attraktivieren
- Verbindung über Kraftwerkbrücke Freudenau attraktivieren
- Zugang zu ÖV-Haltestellen attraktivieren und barrierefrei gestalten

z. B. Reichsbrücke, Donaulände, Handelskai, Praterkai, etc.

Simmering

Entlang der Grenze zu Simmering befinden sich die Ostautobahn A4, ein Industriegebiet und der Hafen. Den Donaukanal zwischen den zwei Bezirken kann man nur über den Ostbahnsteg, die Winterhafenbrücke und Seitenhafenbrücke im östlichen Gebiet, das generell nicht gut fußläufig erschlossen ist, überqueren.

Maßnahmen

- Masterplan Gehen Simmering
- Verbindung von Brücken über Donaukanal attraktivieren

- Verbindung zur Donau attraktivieren

z. B. Donaukanalbrücken, Freudenauer Hafestraße, etc.

Alsergrund

Zwischen der Perinetgasse und der Augartenbrücke wird der 2. vom 9. Bezirk durch den Donaukanal getrennt.

Maßnahmen

- Masterplan Gehen Alsergrund
- Grünraumverbindung Altes AKH – Donaukanal – Augarten
- Querungen und Auf- und Abgänge von Brücken zur Promenade fußverkehrsfreundlich und barrierefrei gestalten

z. B. Margit-Czernetz-Promenade, Rossauer Brücke, Augartenbrücke, etc.

Brigittenau

Die Grenze zwischen den Bezirken verläuft entlang der Innstraße und dem Augarten. Zu dem Entwicklungsgebiet Nordwestbahnhof soll ein fließender Übergang für den Fußverkehr geschaffen werden.

Maßnahmen

- Masterplan Gehen Brigittenau
- Stadterneuerungsprogramm WieNeu+-Projektgebiet „Grätzl 20+2“²⁷
- Querungen entlang der Innstraße
- Naherholungsgebiet Donaulände und Donaukanal
- Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof²⁸
 - Errichtung Straßenbahn Linie 12 durch das Nordwestbahnhofviertel als Verbindung des Gürtels mit dem Stuwerviertel
 - Umgestaltung Kreuzung Taborstraße # Nordbahnstraße # Rebhanggasse
 - Fußläufige Verbindung zwischen Nordbahnhof und Nordwestbahnhof Areal
 - Fuß- und Fahrradverbindung „High Line“: Nordwestbahnviertel bis zur Donau (alte Trasse Nordwestbahn)

z. B. Innstraße, Gaußplatz, Am Tabor, Taborstraße, etc.

²⁷ Vgl. Stadt Wien: <https://wieneuplus.wien.gv.at/graetzl20plus2> (28.03.2024)

²⁸ Vgl. Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/nordwestbahnhof> (26.03.2024)

Landstraße

Auch der 3. Bezirk wird vom 2. Bezirk durch den Donaukanal getrennt. Da der Prater auch für diesen Bezirk eine wichtige Erholungsfläche bietet, sollen die Wegeverbindungen dorthin auch fußgänger*innenfreundlich gestaltet sein. Insbesondere auf den Brücken ist oftmals ein Radweg auf den Gehsteigen markiert, wodurch es zu Konflikten kommt.

Maßnahmen

- Zugänge und Übergänge über den Donaukanal attraktivieren
- Grünraumverbindung Stadtpark - Donaukanal – Prater
- Reduktion des MIV entlang der Stadionalle/Meiereistraße (zeitgleich mit L 18)

z. B. Franzensbrücke, Rotundenbrücke, Erdberger Steg, Stadionbrücke, Gaswerksteg, Meiereistraße, etc.

6.3.4 Durchwegungen und Lückenschlüsse

Fußverbindungen mit direkten Wegführungen ohne große Umwege sind essentiell für gute Erreichbarkeiten. Damit diese auch von Ortsunkundigen genutzt werden können, ist es wichtig, die Durchwegungen zu kennzeichnen. Die zusätzliche Information der Gehminuten hilft die tatsächliche Gehdistanz einzuschätzen.

Maßnahmen

- Öffnen von Durchwegungen
- Sichtbarmachung von vorhandenen (zeitlich eingeschränkten) Durchwegungen

z. B. Rembrandtstraße/Friedl-Dicker-Brandeis-Promenade <> barrierefreier Abgang zum Donaukanal, Prater Hauptallee <> Donauinsel, Viertel 2, Prater, WU Wien, Albrechts Kaserne, etc.

➔ *Siehe auch 6.5.6 Wegweisung und Orientierung*

Abbildung 22 Gekennzeichnete (temporäre) Durchwegungen, z. B. Praterstraße und Augarten



Quelle: komobile

6.3.5 Trampelpfade und Wunschlinien

Fußgänger*innen bewegen sich möglichst energieschonend und gehen bevorzugt den direkten Weg. Wegeoptimierungen, die durch Trampelpfade sichtbar werden, zeigen den potentiellen Bedarf einer Fußverbindung oder Abkürzung auf.

Maßnahmen

- Analyse von Fußwegen und Optimierung der Gehrelation
- Errichtung von Querungsmöglichkeiten an den Wunschlinien

z. B. Obere Donaustraße zwischen Schwedenbrücke und Salztorbrücke (westlich), Obere Donaustraße zwischen Floßgasse und Herminengasse (westlich)

6.3.6 Zugang und Erreichbarkeit von Naherholungsräumen

Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von Freiräumen und Naherholungsgebieten sind ein wichtiger Faktor für die Gesundheit und Erholungsmöglichkeit von Menschen.

Donau

Die Donaupromenade und Donauinsel sind nur über wenige Zugänge vom 2. Bezirk aus erreichbar. Dabei müssen der Handelskai als 4-spurige Straße und die Bahntrasse der Donauuferbahn gequert werden. Teilweise ist das über ampelgeregelt Schutzwege (z. B. bei U1 Vorgartenstraße) oder Überführungen (z. B. Kafkasteg) möglich. Die Verbindung von der Prater Hauptallee auf Höhe A23 zur Donaulände/Donauinsel ist nur über einen großen Umweg fußläufig erreichbar, demnach wird oftmals stattdessen die Radverbindung über die Grünlandgasse zur Praterbrücke genützt.

Die Abstände zwischen den Zugängen zur Donauinsel oder Donaulände sind teilweise 1 km voneinander entfernt.

Maßnahmen

- Sichere, direkte und attraktive Übergänge zur Donauinsel
- Barrierefreie Zu- und Abgänge zur Donau
- Grünraumvernetzung von Donau und Donaukanal über Pratergebiet
- Mobilitätsstationen als Ergänzung für weite Strecken

z. B. Handelskai, Donauinsel, Otto-Futterknecht-Weg, Grünlandgasse, etc.

Schiffsanlegestelle Reichsbrücke

Unmittelbar bei der Reichsbrücke befinden sich Schiffsanlegestellen, von wo aus Tourist*innen der Kreuzfahrtschiffe ihre Erkundungstour nach Wien beginnen. Der Zugang bzw. die Zufahrt zum Parkplatz und zur Anlegestelle erfolgt über eine Eisenbahnkreuzung, welche nur mit Andreaskreuz und Lichtzeichen gesichert ist.

- Attraktivierung und Vernetzung von den Zugängen der Anlegestelle ins Zentrum
- Verbesserung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung (Machbarkeitsstudie S45-Verlängerung: ab Herbst 2024 in Erarbeitung von ÖBB gemeinsam mit MA 18 und MD-BD Kompetenzzentrum Bahninfrastruktur)
- Begrünung entlang der Lände bei den Anlegestellen
- Querungsmöglichkeiten über den Handelskai sicher und fußverkehrsfriendly gestalten
- Mobilitätsstationen als Ergänzung für weitere Strecken

z. B. Schiffsanlegestelle Reichsbrücke, etc.

Donaukanal

Der Donaukanal erstreckt sich im 2. Bezirk auf einer Länge von über 10 km und bietet eine breite Nutzungsvielfalt von Naherholungsraum, Gastronomie, Kultur, Street-Art und Grünfläche in der Stadt. Auf Grund des stark genutzten Freiraums kommt es zu Konflikten zwischen Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Gästen. Entlang des Innenstadtbereiches verlaufen „Fairnesszonen“, welche zur gegenseitigen Rücksichtnahme auffordern.

Die Zuständigkeiten zur Gestaltung des Donaukanals liegen bei unterschiedlichen Akteur*innen.

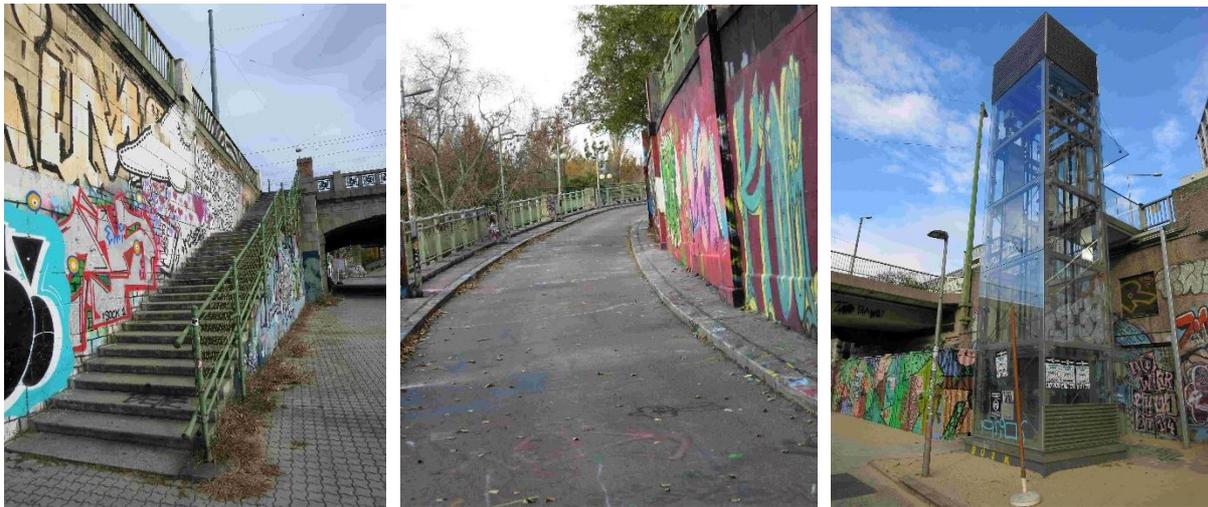
Maßnahmen

- Nutzungsvielfalt gestalterisch unterstützen
- Konsumfreie Räume schaffen und erhalten
- Barrierefreie Zugänge ermöglichen
- Aufzüge errichten und erhalten

- Begrünungen

Keine barrierefreien Abgänge: Schwedenbrücke, Salztorbrücke (Lift oft defekt), Marienbrücke, Franzensbrücke, Rotundenbrücke, Robertstiege, Wettsteinpark, Otto Wagner Schützenhaus

Abbildung 23 Auf- und Abgänge Donaukanal, z. B. Stufen bei der Franzensbrücke, Rampe bei der Augartenbrücke und Lift bei der Salztorbrücke



Quelle: komobile

Prater

Der Grüne Prater und der Wurstelprater mit dem Riesenrad sind ein beliebtes Freizeitziel und werden sowohl von Erholungssuchenden als auch von Tourist*innen stark frequentiert.

Zukünftig wird auch die verlängerte Linie 18 quer durch den Prater über die Stadionallee und Meiereistraße verlaufen und beim Stadion enden. Die Straßen werden für den MIV als Durchzugsstraße gesperrt (ausgenommen sind Einsatz- und Servicefahrzeuge), der gemischte Geh- und Radweg wird zu einem Gehweg umgewandelt und der Radverkehr erhält einen separaten 2-Richtungs Radweg.

Maßnahmen

- Beschilderung und Leitsysteme zur Orientierung von Ortsfremden
- Beleuchtung bei Zugangsstraßen
- Verbesserte Erreichbarkeit durch Haltestellen der Linie 18
- Verkehrsberuhigung Meiereistraße / Stadionallee und Trennung Gehweg und Radweg

z. B. Beleuchtung von Grünlandgasse, Verlängerung Linie 18, etc.

Prater Spitz – Hafen Freudenau

Den südlichsten Bereich der Leopoldau bildet der Prater Spitz, der jedoch nur schwer zugänglich ist (kein Abgang von Freudenauer Hafestraße). Entlang der Freudenauer Hafestraße nutzen die Arbeiter*innen des Hafens den schmalen Gehsteig an der westlichen Brückenseite für ihre Wege.

Maßnahmen

- Gehverbindung über die Brücke nach Simmering attraktivieren
- Zugänge und Wegeverbindungen ausschildern
- Mobilitätsstationen als Ergänzung für weitere Strecken

6.3.7 Handel- und Gastronomiestandort Leopoldstadt

Ein wichtiges Ziel für den Fußverkehr sind Einkaufsmöglichkeiten, entweder für den täglichen Bedarf oder den wöchentlichen Einkauf bspw. am Markt. Gleichzeitig bieten die Einkaufsstrassen, Shopping Mall (Stadion Center) und Märkte ein umfangreiches Angebot an gastronomischen Einrichtungen.

Ein Großteil der Konsument*innen kommt zu Fuß oder mit dem ÖV, dementsprechend ist auf die Gestaltung der Infrastruktur und der Umgebung in diesen Bereichen großer Wert zu legen.

Maßnahmen

- Aufwertung der Einkaufsstrassen mit Aufenthaltsqualität
- Gehsteigbreiten je nach Fußverkehrsfrequenz verbreitern (Level of Service)
- Barrierefreie Erreichbarkeit²⁹
- Bewusstsein seitens der Händler*innen für Barrierefreiheit fördern
- Konsumfreie Rastmöglichkeiten
- Ausgewiesene temporäre Halte- und Lieferzonen, um den Fußverkehr nicht zu behindern
- Nachnutzung oder Zwischennutzung von Erdgeschoßzonen fördern

z. B. Praterstraße, Taborstraße, Karmelitermarkt, Volkertmarkt, Vorgartenmarkt, etc.

➔ *Siehe auch 6.1.1 Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten*

6.3.8 Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt

Im Tourismus und bei großen Veranstaltungen spielt der Fußverkehr eine bedeutende Rolle. Spaziergänge zu Sehenswürdigkeiten, Stadtwanderwege oder internationale Ausstellungen und Messen sind Anziehungspunkte für Besucher*innen aus aller Welt.

²⁹ Vgl. ÖZIV (2020) Wie barrierefrei sind Wiens Einkaufsstrassen?
https://www.oeziv.org/fileadmin/user_upload/oeziv-bund/pdf/Einkaufsstrassen_Studie_und_Umfrage_2020.pdf (28.03.2024)

Maßnahmen

- Sicherheit und Sauberkeit am Knotenpunkt Praterstern
- Bereitstellung von öffentlichen WC-Anlagen
- Beschilderung von Wegeführungen zu Attraktionen
- Anregung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement von Veranstalter*innen

z. B. Prater, Wurstelprater, Messe Wien, Donaukanal, WU-Wien, Schiffsanlegestelle Donaulände (u. a. Waterfront), Ernst- Happel-Stadion, etc.

➔ *Siehe auch 6.5.6 Wegweisung und Orientierung*

➔ *Siehe auch 6.4.4 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum*

6.3.9 Bildungsstandort Leopoldstadt

Studierende und Schüler*innen sind eine wichtige Zielgruppe des Fußverkehrs, da es eine kostengünstige Möglichkeit ist, sich zu Fuß oder mit dem ÖV durch die Stadt zu bewegen. In der Leopoldstadt gibt es zahlreiche Bildungsinstitutionen für die verschiedenen Altersstufen. Es wurden bereits vier Bildungsgrätzl entwickelt, ein fünftes ist derzeit im Entstehen.

Maßnahmen

- Fußgänger*innenfreundliche Vernetzung von ÖV-Stationen und Bildungsstandorten
- Ausreichend große Aufenthaltsflächen vor Bildungsstandorten
- Vernetzung von Bildungsgrätzl und gemeinsames Feiern (z. B. Bildungsgrätzlfest)

z. B. Campus WU, Ateliers der Kunstunis, Bildungscampus, Bildungsgrätzl, etc.

6.3.10 Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung

In der Leopoldstadt laufen aktuell mehrere Projekte zu Umgestaltungsmaßnahmen sowie Erweiterungen von ÖV-Linien (Linie 12 und Linie 18).

Czerninplatz

Für die Umgestaltung des Czerninplatzes wurde ein Beteiligungsverfahren durchgeführt.³⁰ Die Fertigstellung der Umsetzung ist mit 2025 datiert.

Maßnahmen

- Sitzgelegenheiten
- Versetzung der Müllinseln
- Begrünung mit Bäumen
- Vergrößerung des Platzes durch Reduzierung von Kfz-Stellplätzen
- Verkehrsberuhigung vor der Schule und im ganzen Viertel
- Kinder- und jugendgerechte Gestaltung
- Errichtung einer Ladezone für Lieferverkehr

Abbildung 24 Zukünftige Umgestaltung Platz inkl. Bürger*innenbeteiligung, z. B. Czerninplatz



Quelle: komobile

- ➔ Siehe auch 6.2.7 Platz- und Parkerweiterung
- ➔ Siehe auch 6.2.3 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
- ➔ Siehe auch 6.2.10 Oberflächengestaltung
- ➔ Siehe auch 6.3.1 Verkehrsberuhigung

³⁰ Vgl. Gebietsbetreuung Stadterneuerung (2022): <https://www.gbstern.at/themenprojekte/czerninplatz/>

Volkertplatz

Auch am Volkertplatz wurde die Bevölkerung aufgerufen, den Platz mitzugestalten. Der Platz soll zukunftsweisend klimafit und attraktiv gestaltet werden.

Maßnahmen

- Begrünung nach dem Schwammstadt-Prinzip
- Ausreichend Lichtquellen und Beleuchtung
- Beschattungsmöglichkeiten

Abbildung 25 Volkertmarkt im Winter und im Sommer



Quelle: komobile

Taborstraße

Die Taborstraße soll zwischen der Nordbahnstraße und Heinestraße umfangreich umgestaltet werden. Besonders wichtig ist dabei die Anknüpfung an das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof.

Maßnahmen

- Fahrstreifenreduktion
- Tempolimit 30 km/h
- Begrünungsmaßnahme Baumpflanzungen
- Ausreichend Verkehrsflächen für Infrastruktur der aktiven Mobilität, Trennung von Fuß- und Radverkehr

Abbildung 26 Gemischter Geh- und Radweg entlang des Nordwestbahnhofgeländes, Taborstraße



Quelle: komobile

Straßenbahnlinie 12

Mit der Errichtung der Linie 12 entlang der Taborstraße und der Vorgartenstraße bis zur Hillerstraße soll der 9. Bezirk mit der Leopoldstadt verbunden werden.

Maßnahmen

- Begrünungsmaßnahme Grüngleis
- Baumpflanzungen entlang der Strecke

z. B. Taborstraße, Vorgartenstraße, Lassallestraße, etc.

Straßenbahnlinie 18 – Verlängerung

Ab der Schlachthausgasse wird die Linie 18 bis zur Meiereistraße/Handelskai verlängert. Neue Haltestellen sind bei Sillerweg, Stadionbad, Ernst-Happel-Stadion, Meiereistraße/Handelskai und Dr.-Natterer-Gasse geplant.

Maßnahmen

- Verbesserte Erreichbarkeiten durch zusätzliche Erschließung
- Barrierefreie Haltestellen

z. B. Stadionallee, Meiereistraße, Stephanie-Endres-Straße, etc.

Waterfront und Olympiaplatz

Im Zielgebiet Donauraum Leopoldstadt gibt es eine Reihe von großen Entwicklungen. Im Bereich der Waterfront wurde das ehemalige Radstation abgerissen und an dessen Stelle eine neue Sport-Arena errichtet. Der geplante Fernbusterminal soll im Bereich der Engerthstraße 269 entstehen. Zusätzlich wird beim Handelskai die Linie 18 ihre neue Endstation haben.

Der Olympiaplatz vor dem Stadioncenter ist stark versiegelt und hat wenig Grün. Dadurch ergeben sich weite Querungen für den Fußverkehr, keine beschatteten Wartebereiche bei den Bus-Haltestellen und eine Fläche, die sich im Sommer erhitzt.

Maßnahmen

- Reduktion der versiegelten Fläche
- Grünflächen bzw. Parkanlage
- Grünverbindung zu Sport-Arena und Stadion, Viertel Zwei

z. B. Olympiaplatz und Fernbusterminal, Linie 18, Meiereistraße, Stephanie-Endres-Straße, Engerthstraße, etc.

Alliiertenviertel

Im Zuge der Grätzlinitiative WieNeu+ 20+2 soll die lokale Wirtschaft gefördert werden. Das Alliiertenviertel ist auch Klimapioniergebiet, wo Klimaneutralität auf Grätzlebene erprobt wird. Ergänzend dazu können Begleitmaßnahmen im Straßenraum umgesetzt werden.

Maßnahmen

- voRaus aus Gas ³¹
- Begleitmaßnahmen im öffentlichen Raum (siehe Handlungsfeld 1 -5)

z. B. Alliiertenstraße, Marinelligasse, Schweidlgasse, Eberlgasse, etc.

Verlängerung S 45

Im Zielnetz 2040 der ÖBB ist ein Ausbau des S-Bahn Rings um Wien vorgesehen. Dazu ist ein Lückenschluss zwischen Handelskai und Praterkai notwendig. Durch den Ausbau der S 45 wird die Erreichbarkeit entlang der Donaulände wesentlich verbessert.

Maßnahmen

- Verlängerung S 45 von Handelskai bis Praterkai inkl. neue Haltestellen

³¹ Vgl. https://dokumente.wienenergie.at/wp-content/uploads/08.24007_WE_RaG_Beileger_Alliiertenviertel_RGB.pdf (11.07.2024)

6.4 Handlungsfeld 4 – Sicherheit und Barrierefreiheit

Mit der „Vision Zero“ hat sich die Stadt Wien das Ziel gesetzt, Verkehrstote und schwere Unfälle im Straßenverkehr zu verhindern. Ein ebenso wichtiges Ziel ist es, die Barrierefreiheit und Inklusion von allen Menschen im öffentlichen Raum zu gewährleisten. Gegenseitige Toleranz und die Möglichkeit sich sicher durch den Bezirk zu bewegen, werden im Handlungsfeld 4 in den Fokus gestellt.



6.4.1 Verkehrssicherheit für alle

Das Zu-Fuß-Gehen ist eine sichere Fortbewegungsart, jedoch sind Fußgänger*innen im Falle eines Zusammenstoßes mit Kfz oder Scootern und Fahrrädern vergleichsweise ungeschützt und dadurch können schwere Verletzungen entstehen. Die Unfallschwere ist stark abhängig von der Geschwindigkeit des Fahrzeugs.

Das subjektive Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr spielt eine bedeutende Rolle, da Unsicherheit dazu führt, Fußwege zu vermeiden.

Maßnahmen

- Gegenseitige Rücksichtnahme und Einhaltung der Verkehrsregeln durch Bewusstseinsbildung stärken
- Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Verbesserung von Sichtbeziehungen und Aufstellflächen an Kreuzungen
- Querungshilfen an Straßenzügen mit hohem Verkehrsaufkommen

6.4.2 Schulwegsicherheit

Das Mobilitätsverhalten wird von klein auf gelernt und somit ist es wichtig, die aktive Mobilität von Anfang an zu fördern. Ein eigenständiger, alltäglicher Fußweg kann dazu beitragen, das Selbstvertrauen und die Selbstständigkeit der Kinder bzw. Schüler*innen zu stärken. Gleichzeitig benötigen Kinder jedoch einen besonderen Schutz im Straßenverkehr.

Maßnahmen

- Förderung des alltäglichen Schulweges zu Fuß als sinnvolle Alternative zu „Elterntaxi“, dadurch Reduzierung der Konfliktsituationen durch hohes Verkehrsaufkommen vor den Schulen
- Einrichtung von Schulstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen vor Schulen
- Workshops und Bewusstseinsbildung der Kinder und Erziehungsberechtigten im Rahmen einer „Mobilitätswoche“
- Pedibus-Routen (Geh-Gemeinschaften) für Volksschulkinder etablieren³²
- Konflikt- und Gefahrenstellen entlang von Schulwegen entschärfen (siehe Schulwegpläne)
- Ausbau, Vernetzung und Förderung von „Bildungsgrätzln“

z. B. Am Tabor # Vereinsgasse, Rotensterngasse # Zirkusgasse, etc.

➔ *Siehe auch 6.1.6 Aufenthaltsbereiche vor Schulen*

➔ *Siehe auch 6.5.4 Schulprojekte und Partizipation*

6.4.3 Barrierefreiheit

Eine ebene, rutschfeste und gut begehbare Oberfläche ist maßgebend für ein sicheres und barrierefreies Vorankommen. Eine regelmäßige Wartung, Winterdienst bei Schnee oder Eis oder die hochwertige Wiederherstellung einer Fläche nach einer Baustelle sind wesentlich.

Für sehingeschränkte oder blinde Menschen sind taktile Leitsysteme und akustische Ampeln zur Orientierung notwendig. Als Querungshilfe sind Gehsteigabsenkungen, die jedoch taktil erkennbar sind, erforderlich.

Auch Bodenmarkierungen, die den Fußverkehr betreffen, sind deutlich und sichtbar instand zu halten.

Bei Stiegenanlagen sind barrierefreie Alternativen wie Rampen vorzusehen (z. B. Abgänge zum Donaukanal).

Nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen fördern das barrierefreie Vorankommen. Auch 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.).

Maßnahmen

- Barrierefreien öffentlichen Raum gewährleisten, ggf. Nachrüsten und bei Umgestaltung Erfordernisse berücksichtigen

³² Vgl. <https://www.klimabuendnis.at/angebote/pedibus/> (28.03.2024)

Masterplan Gehen Leopoldstadt

- Errichtung und Instandhaltung von lückenlosen taktilen Leitsystemen, wo erforderlich, und akustischen Ampeln (nach Aufgrabungen oder Umbauten wieder herstellen)
- Abflachung der Gehsteigkanten, jedoch noch taktil erkennbar
- Barrierefreie Alternative bei Stiegenanlagen
- Taktile Trennung von Geh- und Radwegen
- Querungshilfen über „Rad-Highways“
- Ausreichende Rad- und Scooter-Abstellanlagen abseits der Gehlinie, damit falsch abgestellte Räder bzw. Scooter nicht zur Stolperfalle werden
- Barrierefreiheit bei Baustellen sicherstellen gemäß dem Leitfaden „Sicherheit auf Wiens Baustellen“
- Ebener, stolperfreier Oberflächenbelag und Winterdienst bei Eis und Schnee
- Bewusstseinsbildung zur Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen

z. B. Schönngasse (BIZEPS – Zentrum für Selbstbestimmtes Leben), Wittelsbachstraße (Bundes-Blindeninstitut), Umgebung Krankenhaus der Barmherzigen Brüder, etc.

z. B. Abgänge mit Stiegen Donaukanal Obere Donaustraße Höhe ON 9, Stadionbrücke

➔ *Siehe auch 6.1.3 Freihaltung des Gehsteigs*

➔ *Siehe auch 6.2.10 Oberflächengestaltung*

Abbildung 27 Taktilen Leitsystem zur Orientierung für sehgeschwache Personen und Kinder, z. B. Wittelsbachstraße und Gehsteigabsenkung zur Erleichterung für Rollstuhlfahrende, z. B. Darwingasse



Quelle: komobile

6.4.4 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum

Sicherheit und Sauberkeit im städtischen Raum sind wichtige Faktoren für das Wohlbefinden aller Menschen. Vor allem für Jugendliche, die sich viel draußen aufhalten oder Personen, die sich als Mädchen oder Frauen identifizieren, sind sichere und saubere Aufenthaltsflächen sowie WC-Anlagen von großer Bedeutung.

Maßnahmen

- Ausreichend Beleuchtung an urbanen Plätzen und weniger frequentierten Plätzen
- Auf Sichtbeziehungen achten und in Stand halten: Zurückschneiden von Sträuchern
- Öffentliche und saubere WC-Anlagen in ausreichender Anzahl

z. B. Praterstern, Prater, Mexikoplatz, Donaukanal, Donaulände, etc.

Abbildung 28 Sicherheit und Sauberkeit, WC-Anlagen, z. B. Donaukanal und Rotundenallee



Quelle: komobile

6.4.5 Kunst und Gedenken im öffentlichen Raum

Zur Belebung und Charakterisierung des öffentlichen Raumes können temporäre oder permanente künstlerische Projekte beitragen. Die Geschichte des Bezirks kann an Hand von Installationen, Gedächtnispaziergängen und dgl. auch Bewusstsein schaffen und Erinnerung erhalten.

Maßnahmen

- Information über Namensgebung der Plätze oder Straßen
- Kunst im öffentlichen Raum (Installationen, Street Art, Statuen oder Gedenktafeln)³³
- Straßenmalerei (in verkehrsberuhigten Zonen)

³³ Alltagsskulpturen Mahnmahl: <https://www.koer.or.at/projekte/erweiterung-alltagsskulpturen-mahnmahl/>

Masterplan Gehen Leopoldstadt

- Legale Graffiti und Street Art als Identität stiftendes Merkmal des Straßenraumes
- Grätzlspaziergänge zum Thema Gedenken und Erinnerung
- Aktionen an historischen Plätzen

z. B. Wege der Erinnerung³⁴, Mahnmal Leopoldstädter Tempel, etc.

Abbildung 29 Street Art, z. B. Ludwig-Hirsch-Platz und Donaukanal; Mahnmal entlang Gehsteig



Quelle: komobile

6.4.6 Sport und Bewegung im öffentlichen Raum

Durch die Naherholungsgebiete und vielen Freizeitanlagen im Bezirk gibt es viele Möglichkeiten Sport und Fitness zu betreiben. Frei zugängliche und jederzeit nutzbare Fitnessmöglichkeiten und Sportanlagen findet man u. a. im Trainingspark Wirtschaftsuniversität, in der Venediger Au, oder im Rudolf-Bednar-Park. Bei der Gestaltung der öffentlichen Parks sind genderinklusive Planungsprinzipien zu beachten, da Mädchen und Burschen Freiräume anders nutzen. Barrierefreie Spielgeräte sind ein Anziehungspunkt für Kinder mit körperlichen Einschränkungen.

Maßnahmen

- Genderinklusive Gestaltung von frei zugänglichen Parks- und Sportplätzen³⁵ (Bsp. Rudolf-Bednar-Park)
- Barrierefreie Spielplätze
- Aufstellen von sauberen WC-Anlagen
- Für angenehme Umgebung sorgen (z. B. Schatten, geringe Feinstaubbelastung, etc.)

z. B. Parks, Donaukanal, Donaulände, etc.

³⁴ Steine der Erinnerung: <https://steinedererinnerung.net/> (28.03.2024)

³⁵ Planungsempfehlungen zur geschlechtssensiblen Gestaltung von öffentlichen Parkanlagen <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/planung.pdf>

- ➔ *Siehe auch 6.2.6 Vernetzung von Grün- und Freiräumen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.8 Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet*
- ➔ *Siehe auch 6.2.9 Reduzierung negativer Umwelteinflüsse*
- ➔ *Siehe auch 6.3.6 Zugang und Erreichbarkeit von Naherholungsräumen*

6.4.7 Straßenfeste und Aktionen im öffentlichen Raum

Durch das (temporäre) Öffnen von Straßenzügen für Feste und andere Veranstaltungen können alternative Nutzungen für den öffentlichen Raum und Verkehrsflächen aufgezeigt werden. Neue Nutzer*innengruppen können sich einbringen und ihre Aktivitäten im öffentlichen Raum erleben (z. B. Jugendzentren, Schulen, Senior*innen, Kunstschaffende, Sportgruppen, etc.).

Maßnahmen

- Parkfeste (z. B. durch Parkbetreuung)
- Flohmarkt
- Wanderkino
- Öffnung und Bespielung eines Straßenzuges in den Sommermonaten (z. B. Sommerstraße)
- Wohnstraßenfest
- Nachbarschaftswoche (Nordbahnviertel)³⁶
- Zwischennutzungen ermöglichen und fördern

z. B. Straßenfest Bruno-Marek-Allee, Straßenfest Stuwerviertel, etc.

³⁶ Vgl. Gebietsbetreuung Stadterneuerung: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/nachbarschaftswochen-2023/nachbarschaftswoche-nordbahnviertel/> (28.03.2024)

6.5 Handlungsfeld 5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation

Zu-Fuß-Gehen ist eine umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsform. Die positiven Aspekte des Fußverkehrs sollen beworben und gefördert werden, um die Wegeanteile zu erhöhen.

Um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer*innen zu vermeiden und aggressives Verhalten im Straßenverkehr zu reduzieren, sind gegenseitiger Respekt und Fairness erforderlich. Oftmals werden der motorisierte Verkehr, der Radverkehr und Fußverkehr als Konfliktparteien dargestellt. Hier ist eine Sensibilisierung notwendig, damit allen bewusst wird, dass alle gemeinsam zu einem reibungslosen Verkehrsgeschehen beitragen und es besonders schutzbedürftige Personen gibt. Die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, älteren Personen oder Menschen mit Behinderungen müssen besondere Beachtung in der Mobilitätsplanung erhalten, damit inklusives Bauen zur Regel wird.



6.5.1 Gesundheitsaspekt des Gehens und Nachhaltigkeit

Zu-Fuß-Gehen trägt zur physischen und psychischen Gesundheit bei. Tägliche Bewegung stärkt den Kreislauf und das Immunsystem, kann Krankheiten und Übergewicht bis zu einem gewissen Grad vorbeugen und ist auch gut für die Entspannung. Spaziergänge oder Alltagswege in den Tagesablauf zu integrieren hat zudem positive Auswirkungen auf die Lärm- und Feinstaubbelastung und kommt somit der Allgemeinheit zugute. Ein weiterer positiver Effekt des Zu-Fuß-Gehens ist, dass die Umgebung direkt wahrgenommen wird und dadurch eine Identifikation und Wertschätzung erfolgt.

Maßnahmen

- Strukturelle Förderung des Fußverkehrs
- Alltägliches Mobilitätsverhalten ändern

- Umweltfreundliches Mobilitätsverhalten durch betriebliches Mobilitätsmanagement
- Angebot an Sport und Bewegungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum

z. B. Umsetzung Masterplan Gehen, etc.

6.5.2 Respekt und Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer*innen

Rücksichtsvolles Verhalten gegenüber anderen Personen sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Gerade im Straßenverkehr kommt es jedoch oftmals zu Konflikten und aggressivem Benehmen aufgrund der hohen Verkehrsdichte und dem Wunsch schnell Voranzukommen.

Die Bedürfnisse der verschiedenen Fußgänger*innengruppen sollten speziell berücksichtigt werden. Fußgänger*innen werden im Verkehrsraum gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer*innen oft benachteiligt und benachrangt. Platz, Ampelschaltungen und Geschwindigkeit werden immer noch an den Kfz-Verkehr angepasst. Fuß- und Radverkehr müssen sich oft wenig Restfläche teilen, was an Kreuzungen und Engstellen zu Konfliktsituationen führen kann. In verkehrsberuhigten Zonen, wie z. B. Wohnstraßen, Fußgänger*innenzonen oder Begegnungszonen soll auch in der Praxis auf Zu-Fuß-Gehende Rücksicht genommen werden.

Maßnahmen

- Fairnesskampagnen
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von schutzbedürftigen Personen, jüngeren und älteren Menschen
- Einrichtung von Fairnesszonen
- Wissen über Verhalten in Wohnstraßen und Begegnungszonen stärken
- Bewusstsein und Kontrolle gegenüber illegalem Parken am Gehsteig

6.5.3 Kampagnen und Bewusstseinsbildung

Kampagnen sollen zur Bewusstseinsbildung beitragen und die aktive Mobilität unterstützen. Auch vorbildliches Verhalten und rücksichtvolles Handeln im Straßenraum kann positive Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.

Maßnahmen

- Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche³⁷
- Bewusstseinsbildende Aktionen im öffentlichen Raum
- Bewusstsein innerhalb der Bezirksvertretung für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen durch Workshops und Wissensaustausch anheben

³⁷ Vgl. <https://www.mobilitaetswoche.at/> (06.08.2024)

Masterplan Gehen Leopoldstadt

- Bewusstsein der Wohnbevölkerung und der Geschäftstreibenden für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen durch Workshops und Gespräche schärfen
- Sensibilisierung der Kinder für nachhaltige Mobilität und Wahrnehmung des Umfelds

Abbildung 30 Schilderkampagne "Vorrang für Fußgänger*innen", z. B. Brüssel, Velo-Charta für fußgängerfreundliches Velofahren, z. B. Schweiz



Quelle: komobile, www.velo-charta.ch

6.5.4 Schulprojekte und Partizipation

Kinder sehen den Straßenraum aus einer anderen Perspektive als Erwachsene. Das Angebot an Abwechslung im Straßenraum und spannenden Plätzen ist für sie wichtig. Kinder in den Planungsprozess einzubeziehen bringt nicht nur einen neuen Blick auf die Stadt, sondern kann deren Interesse, deren Identifizierung und die Wahrnehmung für ihre Umgebung stärken. Weitere Kampagnen betreffen die Verstärkung der Verkehrskompetenz der Kinder durch z. B. Gefahrentrainings.

Maßnahmen

- Mobilitätspaket der Mobilitätsagentur mit Themen Mobilität, Klimaschutz und Sicherheit für unterschiedliche Schulstufen³⁸
- Einbeziehen von Schulkindern in die Stadtplanung: Pflanzungen von „Tiny Forest“, Mitgestaltung des Schulvorplatzes, Gemeinsamer Bau von Sitzmöbel für den öffentlichen Raum oder Grätzloasen, etc.
- Partizipation, Aktionen und Mitbestimmung von Jugendlichen

³⁸ Mehr dazu: <https://www.deinestadtdeinweg.at/> (23.04.2024)

- Sensibilisierung der Kinder für nachhaltige Mobilität und Wahrnehmung des Umfelds z. B. eine Woche autofrei in die Schule
- Verkehrskompetenzen der Kinder schärfen

6.5.5 Beteiligung von Anrainer*innen, Initiativen und Akteur*innen

Mittels Partizipation können Bürger*innen-(Initiativen) und lokale Akteur*innen Ideen und Wünsche einbringen. Gleichzeitig werden dadurch Veränderungen und Maßnahmen bereitwilliger akzeptiert und die Identifikation und Verbundenheit mit dem Wohnviertel wird gestärkt.

Maßnahmen

- Umsetzungen der Beteiligung für den Czerninplatz³⁹
- Stadtteilmanagement Nordbahnviertel
- Projekte der Gebietsbetreuung
- Stadterneuerungsprogramm WieNeu+ Projektgebiet „Grätzl 20+2“
- Wiener Einkaufsstrassen Management
- Organisierte Grätzlspaziergänge
- Austausch mit Vereinen und Behindertenorganisationen
- Einbindung von lokalen Betrieben, unternehmerisch tätigen Organisationen, öffentliche Gebietskörperschaften, Vereine oder konfessionelle Einrichtungen

z. B. Czerninplatz, Volkertplatz, Stuwerviertel, Alliiertenviertel, etc.

6.5.6 Wegweisung und Orientierung

Zur Orientierung innerhalb des Bezirks, aber auch für Ziele über dessen Grenzen hinaus, ist ein Fußwege-Leitsystem für Ortsfremde, aber auch für Anrainer*innen eine gute Unterstützung. Zudem visualisiert es Fußwege und hebt somit deren Bedeutung.

Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmenden stellt der Fußweg eine zeitaufwendige Alternative zum motorisierten Individualverkehr oder öffentlichen Verkehr dar. Durch die Sichtbarmachung und Ausweisung von Routen und deren zeitlichem Aufwand in Minutenangaben können neue Wege und Ziele in der Stadt aufgezeigt werden.

Maßnahmen

- Analoge Stelen mit Informationen und Entfernungen zu wichtigen Zielen, öffentlichen Verkehrsmitteln, WC-Anlagen, Freiräumen, etc.
 - Zeitangaben in Minuten, Piktogramme zur Vermeidung von Sprachbarrieren
- Beschilderung von Durchwegungen bzw. Durchgängen

³⁹ Vgl. https://www.gbstern.at/fileadmin/gb/mitte/2_20_STERN_Projekte_18_23/2_Leopoldstadt/Nestroyplatz_Praterstrasse/Czerninplatz/Czerninplatz_Beteiligung.pdf (28.03.2024)

- Anbringung von Verkehrszeichen wie z. B. „Sackgasse ausgenommen Fußverkehr“

z. B. Stele Taborstraße # Praterstraße, Beschilderung z. B. Augarten

6.5.7 Fußverkehrsbeauftragte und Evaluierung

Um die Zielsetzungen und Maßnahmen des vorliegenden Masterplan Gehen zielgerichtet umzusetzen, ist es wichtig, ausreichend Personal und Budget bereitzustellen. Die Dokumentation und jährliche Evaluierung erfolgter Umsetzungen und bewusstseinsbildender Aktionen dient dazu, den Erfolg der Fußverkehrsförderung zu bewerten.

Maßnahmen

- Ernennung von Fußverkehrsbeauftragten zur Konzeption und Koordination von fußverkehrsrelevanten Maßnahmen im Bezirk
- Auswahl und Definition von quantitativen Indikatoren zur Zielerreichung
- Regelmäßiges (jährliches) Monitoring zur Überprüfung des Fortschrittes
- Kommunikation der Zahlen an die Öffentlichkeit

Mögliche exemplarische Indikatoren können sein:

- Auswertung Anzahl an baulichen Umsetzungen
 - Wieviel m² neue Fußverkehrsinfrastruktur wurden geschaffen?
 - Wieviel begrünte Elemente wurden angelegt?
- Fußgänger*innenfreundliche Siedlungsentwicklung
 - Sind wichtige Ziele fußläufig erreichbar?
 - Wieviel Kinder einer Volksschule absolvieren den täglichen Weg zu Fuß?
- Bewusstseinsbildung und Kommunikation
 - Anzahl der Kampagnen zur Sensibilisierung und wie viele Zielgruppen wurden damit erreicht?
- Bereitgestellte finanzielle Mittel
 - Wieviel wurde für die Planung und Umsetzung bereitgestellt?
 - Gibt es eine/n Fußgeher*innenbeauftragte im Bezirk?
- Quantitative Darstellung
 - Modal-Split
 - Fußverkehrszählungen
 - Reduzierung der Verkehrsunfälle im Fußverkehr

7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Rund ein Drittel der Wege in Wien (32%)⁴⁰ werden zu Fuß zurückgelegt – im Vergleich mit anderen Großstädten ein Spitzenwert. Dies ist auch das Ergebnis einer langjährigen fußverkehrsfreundlichen Stadtentwicklung, die sowohl für die Bestandsstadt als auch für die Stadtteilplanung immer wieder neue Maßstäbe setzt.

Vielerorts sind in Wien bereits alle Qualitäten einer Stadt der kurzen Wege oder einer 15-Minuten-Stadt vorzufinden – vor allem in den dichten Gründerzeitquartieren aber auch in Stadtentwicklungsvorhaben aus den vergangenen Jahrzehnten.

Auf übergeordneter Ebene, d.h. in gesamtstädtischen Strategien wie der Smart Klima City Strategie Wien und dem Klimafahrplan bekennt sich die Stadt Wien jedoch nicht nur zum Erhalt dieser Qualitäten sondern explizit auch zur Förderung und sieht damit einhergehend auch die Notwendigkeit öffentlichen Raum zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen: *„Wien realisiert und fördert die 15-Minuten-Stadt– mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten.“* (Wiener Klimafahrplan)

Auch in Strategien und Konzepten, die die Quartiersentwicklung in den Fokus nehmen – d.h. mehr auf der Maßstabebene der Masterpläne Gehen in Wien, die bezirkweise erstellt werden, werden Zielsetzungen formuliert, die den Ausbau der fußgänger*innengerechten Stadt vorsehen. So wurden bspw. als Teil des Stadtentwicklungsplans 2025 mehrere Fachkonzepte entwickelt, die das Zu-Fuß-Gehen und gute Gehinfrastruktur vor dem Hintergrund einer gemischt genutzten Stadt der kurzen Wege adressieren.

Ein Grund dafür, warum das Konzept der Stadt der kurzen Wege Realität wird, ist ein vielfältiges Angebot - sozial, kulturell, Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs – das zu Fuß erreichbar ist. Diese Vielfalt wird bspw. mit den Fachkonzepten „Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien“ aber auch dem Fachkonzept „Produktive Stadt“ gezielt gefördert.

Trotz des lokalen Fokus werden im vorliegenden Masterplan stets auch die Netzwirkung der Maßnahmen mitberücksichtigt – mit dem Ziel, Lücken im übergeordneten Wegenetz zu schließen und neue Wegeverbindungen zu wichtigen Destinationen wie ÖV-Haltestellen, Bahnhöfen, Bildungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, etc. zu verbessern. Angestrebt wird stets eine barrierefreie Umwegvermeidung, die – je nach konkreter Situation - über Gehwege, Fußgängerbrücken oder auch Liftanlagen erreicht werden kann. Daneben kommt auch der Erhöhung der Durchlässigkeit von Fußverbindungen eine große Bedeutung zu, welche durch die Öffnung von Durchgängen und Passagen, aber auch Querungshilfen bei stark befahrenen Straßen, verbessert wird.

⁴⁰ <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/modal-split.html> (13.8.2024)

7.1 Zielerreichung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen

Mobilitätsverhalten

Die Maßnahmenvorschläge sollen dazu beitragen das Mobilitätsverhalten nachhaltig positiv zu verändern. Durch die Attraktivierung der Fußverkehrswege soll sich der Modal-Split im Bezirk signifikant zu Gunsten der umweltfreundlichen Mobilität verbessern. Der Motorisierungsgrad soll dadurch gesenkt werden und der Gebrauch eines privaten Pkw durch alternative Wege verringert werden.

Verkehrssicherheit und Vision Zero

Ganz besonderes Augenmerk wird auf die Sicherheit im Verkehrsraum gelegt, um so das Ziel der Vision Zero – keine Verkehrstote – und Reduktion von Kollisionen mit Personenschaden zu erreichen.

Klima und Hitze

Die Maßnahmen verfolgen die Ideen des Leitbild Grünräume Wien zur Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität und angenehmen Umfeldgestaltung und sollen beitragen das Stadtklima zu verbessern.

Gesundheit und Bewegung

Zusätzlich erfolgt durch die aktive Bewegung die Stärkung der Gesundheit der Bevölkerung durch die Erhöhung des Anteils an aktiven Wegen und der Verringerung von Emissionen.

Inklusion und soziale Akzeptanz

Durch barrierefreies Bauen soll die Inklusion verstärkt werden und so die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung verbessert werden. Durch die Bewusstseinsbildung und Beteiligung erfolgt eine stärkere Identifikation der Bewohner*innen und Nutzer*innen mit der Umgebung, was zur sozialen Akzeptanz beiträgt.

Wirtschaft

Durch die Attraktivierung des öffentlichen Raums kommt es auch zu positiven Effekten für Wirtschaftstreibende, 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 Leopoldstadt überprüft werden.

Einbindung Akteur*innen

Zur erfolgreichen Umsetzung des Masterplan Gehens 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 erhöhen.⁴¹

⁴¹ Vgl. <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/kam-foerderung-gehen.html> (11.07.2024)

8 Straßenindex

Im Folgenden sind Straßennamen, Kreuzungen, Plätze, Parks und urbane Räume mit Maßnahmenempfehlungen alphabetisch geordnet. Das soll dabei helfen einen schnellen Überblick darüber zu gewinnen, an welchem Ort im Bezirk oben genannten Maßnahmen empfohlen werden. Die Handlungsfelder sind:

1. **Fußverkehrsfreundliche Infrastruktur und gerechte Verteilung des Straßenraumes**
2. **Steigerung der Aufenthaltsqualität**
3. **Fußgeherfreundliche Stadtentwicklung und 15-Minuten Stadt**
4. **Sicherheit und Barrierefreiheit**
5. **Bewusstseinsbildung und Kommunikation**

Bezirksteil / Grätzl / Standort	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Albrechts Kaserne	3	Durchwegung und Lückenschlüsse
Alliiertenviertel	1	Parkraummanagement
	2	Abkühlung
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
	5	Beteiligung von Anrainer*innen
Ateliers der Kunstunis	3	Bildungsstandort Leopoldstadt
Czerninviertel	2	Begrünung im Straßenraum
	3	Verkehrsberuhigung
Donau	3	Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt
Donaupromenade	3	Erreichbarkeit
	4	Wegweisung und Orientierung
Donauinsel	3	Zugang und Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen – Donau
Donaukanal	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
	3	Zugang und Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen
	3	Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt
	4	Barrierefreie Zugänge
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
	4	Sport und Bewegung im öffentlichen Raum
Donaukanalbrücken	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Simmering
Ernst-Happel-Stadion	3	Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt
Freudenauer Hafen	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Simmering
Karmeliterviertel	2	Abkühlung
	3	Verkehrsberuhigung

Messe Wien	3	Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt
Prater – Grüner Prater	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	3	Zugang und Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen
	3	Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
	4	Wegweisung und Orientierung
Prater - Wurstelprater	3	Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt
	4	Wegweisung und Orientierung
Stuwerviertel	1	Freihaltung des Gehsteigs
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
	2	Abkühlung
	2	Grünbestand erhalten und nutzen
	3	Verkehrsberuhigung
	5	Beteiligung von Anrainer*innen
Viertel 2	4	Wegweisung und Orientierung
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Volkertviertel	3	Verkehrsberuhigung
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen
WU-Campus Wien	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	3	Bildungsstandort Leopoldstadt

Plätze / Urbane Räume	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Adele-Perlmutter-Platz (Praterstraße)	2	Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Platz- und Parkerweiterung
Czerninplatz	1	Freihaltung des Gehsteigs
	2	Platz- und Parkerweiterung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
	5	Beteiligung von Anrainer*innen
Johannes-von-Gott-Platz	1	Parkraummanagement
	2	Platz- und Parkerweiterung
Karmeliterplatz	2	Platz- und Parkerweiterung
Lancplatz (Glockengasse)	2	Platz- und Parkerweiterung
Lassingleithnerplatz	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dicht bebauten Gebiet
Max-Winter-Platz	1	Parkraummanagement
	2	Platz- und Parkerweiterung
	2	Aufenthaltsfläche Sackgasse
Mexikoplatz	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Olympiaplatz	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Volkertplatz	1	Parkraummanagement

	2	Platz- und Parkerweiterung
	2	Begrünung
	2	Abkühlung
	2	Oberflächengestaltung
	3	Straßenfeste und Aktionen im öffentlichen Raum
	5	Beteiligung von Anrainer*innen

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Adamberggasse	2	Begrünung im Straßenraum
Afrikanergasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Aufwertung der Straßenkategorie
	2	Begrünung im Straßenraum
Alliiertenstraße	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Aloisgasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie
	2	Begrünung im Straßenraum
Am Tabor	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Brigittenau
Am Tabor # Bruno-Marek-Allee	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
Am Tabor # Vereinsgasse	4	Schulwegsicherheit
Arnezhofstraße	1	Parkraummanagement
Augartenbrücke	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Alsergrund
Ausstellungsstraße	1	Aufwertung der Straßenkategorie - Nebenfahrbahn
	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
Bildungscampus	3	Bildungsstandort Leopoldstadt
Blumauergasse	1	Parkraummanagement
Böcklinstraße	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Brandgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Bruno-Marek-Allee	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Castellezgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Czerninggasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Platz- und Parkerweiterung
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
	4	Schulwegsicherheit

Darwingasse	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Donaulände	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Donaustadt
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
	4	Sport und Bewegung im öffentlichen Raum
Donaulände (Waterfront)	3	Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt
Eberlgasse	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Engerthstraße	1	Parkraummanagement
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
	2	Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Ennsgasse	1	Parkraummanagement
Erdberger Steg	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Landstraße
Ernst-Renz-Gasse	2	Begrünung im Straßenraum
Ferdinandstraße	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Fischergasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Floßgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
Floßgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Förstergasse	2	Begrünung im Straßenraum
Franzensbrücke	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Landstraße
Franzensbrückenstraße	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	1	Raum für aktive Mobilität
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
Franz-Hochedlinger-Gasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Franz-Hochedlinger-Gasse # Große Schiffgasse	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume

Friedensgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Fruchtgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Fugbachgasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Gabelsbergergasse	1	Parkraummanagement
Gaswerksteg	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Landstraße
Gaußplatz	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Brigittenau
Gaußplatz (Vorplatz Kirche Muttergottes)	2	Platz- und Parkerweiterung
Gisela-Werbezirk-Promenade	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
Glockengasse	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Gredlerstraße	2	Begrünung im Straßenraum
Gredlerstraße 2-4	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Große Mohrengasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Große Pfarrgasse	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Große Schiffgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Große Sperlgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Große Stadtgutgasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Haasgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Hafnergasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie
	2	Begrünung im Straßenraum
Haidgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Aufwertung der Straßenkategorie
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Halmgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Hammer-Purgstall-Gasse	2	Begrünung im Straßenraum
Handelskai	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung

	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Donaustadt
	3	Zugang und Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen – Donau
Handelskai - Schifflanlegestelle	3	Tourismus- und Veranstaltungsstandort Leopoldstadt
	3	Zugang und Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen – Donau
Harkortstraße	1	Parkraummanagement
	3	Grünbestand erhalten und nutzen
Hedwiggasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie - Nebenfahrbahn
	2	Platz- und Parkerweiterung
Heinestraße	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	1	Freihaltung des Gehsteigs
	2	Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
Heinestraße # Rueppgasse # Mühlfeldgasse	4	Schulwegsicherheit
Heinestraße # Vereinsgasse	4	Schulwegsicherheit
Helenengasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Aufwertung der Straßenkategorie
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Henriette-Fahrbach-Promenade	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
Herminengasse	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Aufenthaltsfläche Sackgasse
Hillerstraße	1	Parkraummanagement
Hochstettergasse	1	Parkraummanagement
Hofenedergasse	2	Begrünung im Straßenraum
Hollandstraße	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Im Werd	2	Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Platz- und Parkerweiterung
Innstraße	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Brigittenau
Josef-Gall-Gasse	2	Begrünung im Straßenraum
Josefinengasse	2	Begrünung im Straßenraum
Jungstraße	1	Parkraummanagement
Karmelitergasse	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Karmelitermarkt	4	Kfz im Gehsteigbereich
	3	Handel- und Gastronomiestandort Leopoldstadt
Klanggasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie - Nebenfahrbahn

Kleine Mohrengasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Kleine Pfarrgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Kleine Pfarrgasse 13, 19,	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dicht bebauten Gebiet
Kleine Stadtgutgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Konradgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Körnergasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Krafftgasse	1	Parkraummanagement
Krummbaumgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Kurzbauergasse	2	Begrünung im Straßenraum
Lampigasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
Lassallestraße	1	Aufwertung der Straßenkategorie - Nebenfahrbahn
	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	1	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Laufbergergasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
Leopoldgasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	4	Kfz im Gehsteigbereich
Leopoldgasse VS	1	Aufenthaltsbereiche vor Schulen
Lichtenauergasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Lilienbrunnengasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Malzgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Margit-Czernetz-Promenade	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Alsergrund
Marinelligasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum

	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Mayergasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Meiereistraße	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
	3	Verkehrsberuhigung
Miesbachgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Mühlfeldgasse	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Mumbgasse	1	Parkraummanagement
Negerlegasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Nepomukgasse	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Grünbestand erhalten und nutzen
Nestroygasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Nickelgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
Nordbahnstraße	1	Aufwertung der Straßenkategorie - Nebenfahrbahn
	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	1	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Trampelpfade und Wunschlinien
Norbahnstraße # Eberlgasse	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Norbahnstraße # Alliiertenstraße	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Norbahnstraße # Fugbachgasse	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Norbahnstraße # Marinelligasse	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Norbahnstraße # Schweidlgasse	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Norbahnstraße # Taborstraße	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Novaragasse	2	Begrünung im Straßenraum

	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Novaragasse - Schule	1	Aufenthaltsbereiche vor Schulen
Obere Augartenstraße	1	Aufwertung der Straßenkategorie - Nebenfahrbahn
	1	Parkraummanagement
	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	1	Raum für aktive Mobilität
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
Obere Donaustraße	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Trampelpfade und Wunschlinien
	3	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
Obermüllnerstraße	1	Parkraummanagement
Obermüllnerstraße # Wohlmuthstraße	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Otto-Futterknecht-Weg	3	Zugang und Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen – Donau
Paffrathgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Pazmanitengasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Pazmanitengasse NM	1	Aufenthaltsbereiche vor Schulen
Pfeffergasse	2	Begrünung im Straßenraum
Pillersdorfasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Prater Hauptallee	4	Sport und Bewegung im öffentlichen Raum
Prater Spitz / Hafen Freudenau	3	Zugang und Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen
	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	1	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
Praterstern	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Praterstern - Unterführung	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
	2	Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Praterstraße	3	Handel- und Gastronomiestandort Leopoldstadt
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Praterstraße <> Czerningasse	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	1	Aufwertung der Straßenkategorie
Praterstraße (zw. Ferdinandstraße und Aspernbrückengasse)	1	Freihaltung des Gehsteigs
	1	Raum für aktive Mobilität
Praterstraße 42	1	Raum für aktive Mobilität
Raimundgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten

Reichsbrücke	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Donaustadt
	3	Zugang und Erreichbarkeiten von Naherholungsräumen – Donau
Rembrandtstraße	1	Raum für aktive Mobilität
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
Rembrandtstraße <> Brigittener Lände	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Robertgasse	2	Begrünung im Straßenraum
Rossauer Brücke	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Alsergrund
Rotenkreuzgasse # Haidgasse	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
Rotensterngasse	1	Raum für aktive Mobilität
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
	4	Kfz im Gehsteigbereich
Rotensterngasse # Weintraubengasse	4	Schulwegsicherheit
Rotensterngasse # Zirkusgasse	4	Schulwegsicherheit
Rotundenbrücke	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Landstraße
Rueppgasse	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Schiffamtsgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Schöllerhofgasse	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dicht bebauten Gebiet
Schöngasse	1	Parkraummanagement
	4	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
Schreygasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Schreygasse # Malzgasse	2	Platz- und Parkerweiterung
Schrotzbergstraße	1	Parkraummanagement
Schüttelstraße	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
Schwarzinger gasse	2	Begrünung im Straßenraum
Schweidl gasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge

	2	Begrünung im Straßenraum
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Schwemmgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Springergasse	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Stadionallee	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Stadionbrücke	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Landstraße
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Stephanie-Endres-Straße	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
Stuwerstraße	1	Parkraummanagement
Taborstraße	1	Querungen und Kreuzungsbereiche
	1	Raum für aktive Mobilität
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Vernetzung mit Nachbarbezirken – Brigittenau
	3	Handel- und Gastronomiestandort Leopoldstadt
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
	4	Kfz im Gehsteigbereich
Taborstraße # Eberlgasse	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Taborstraße # Haidgasse # Rotensterngasse	4	Schulwegsicherheit
Taborstraße # Schweidlgasse	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Tabostraße # Marinelligasse	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Tempelgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Thugutstraße	2	Begrünung im Straßenraum
Ulrichgasse	1	Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung im Straßenraum
Untere Augartenstraße	2	Begrünung im Straßenraum
	3	Verkehrsberuhigung
Untere Donaustraße	2	Begrünung im Straßenraum

Untere Donaustraße 29	1	Aufwertung der Straßenkategorie - Nebenfahrbahn
Vereinsgasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Vereinsgasse Schule	1	Aufenthaltsbereiche vor Schulen
Vilma-Steinding-Promenade	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
Vivariumstraße	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Vivariumstraße (zw. Franzensbrückenstraße und Waschhausgasse)	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Freiräumen im dichtbebauten Gebiet
Volkertmarkt	3	Handel- und Gastronomiestandort Leopoldstadt
Volkertstraße	1	Parkraummanagement
Vorgartenmarkt	3	Handel- und Gastronomiestandort Leopoldstadt
Vorgartenstraße	1	Aufwertung der Straßenkategorie - Nebenfahrbahn
	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte der Stadtentwicklung
	4	Sport und Bewegung im öffentlichen Raum
Vorgartenstraße # Lassallestraße	4	Schulwegsicherheit
Vorgartenstraße # Ybbsstraße	4	Schulwegsicherheit
Vorgartenstraße 17	2	Aufenthaltsfläche Sackgasse
Wehlistraße	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
	2	Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Vernetzung von Grün- und Freiräumen
Weintraubengasse	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum
Wittelsbachstraße	4	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
Wohlmuthstraße	1	Parkraummanagement
Wolfgang-Schmälzl-Gasse	1	Parkraummanagement
	2	Aufenthaltsfläche Sackgasse
Wolfgang-Schmälzl-Gasse Schule	1	Aufenthaltsbereiche vor Schulen
Ybbsstraße	1	Parkraummanagement
	2	Aufenthaltsfläche Sackgasse
Zirkusgasse	1	Parkraummanagement
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung im Straßenraum
Zirkusgasse - Schule	1	Aufenthaltsbereiche vor Schulen
Zwerggasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie
	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung im Straßenraum

9 Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023. Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzept oder lokalen Masterplans Gehen von https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:94bc9366-1793-4036-9ca8-e3c8f7be588f/Handbuch_Erstellung_Fu%C3%9Fverkehrskonzept_2024.pdf abgerufen
- Klima- und Energiefonds. (2024). Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement. Jahresprogramm 2024. von <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-klimaaktiv-mobil-2024.pdf> abgerufen
- Land Wien. MA 23. (2023). Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien 2023. S. 32 – 33. von <https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2023.html> abgerufen
- Land Wien. MA 23. (2023). Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien. von www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2018.html, Seite 32 - 33 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. (2014). STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität. von <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771> abgerufen
- Stadt Wien. MA 18. (2019). Aktive Mobilität in Wien. von www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595, Seite 40 abgerufen
- Stadt Wien. MA 18. (2020). Stadtklimaanalyse, Stadtklimakarte Wien. von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf abgerufen

Masterplan Gehen Leopoldstadt

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_MA19.pdf abgerufen

Stadt Wien. MA 19. (2021). Sitzfibel. von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf abgerufen

Stadt Wien. MA 19. (2019). Spielfibel. von <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000038.pdf> 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

Stadt Wien. MA 18. (2020). Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte. von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg abgerufen

Stadt Wien. MA 23 (2023). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2023. Wien in Zahlen. S. 290 – 291. von <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/jahrbuch.pdf> abgerufen

Stadt Wien. MA 42 (2023): COOLing Fibel. von <https://digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/4908644> 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. (2023). Wiener Nahversorgung. Passantenzählung. Für Wien. Ausgabe 31. S. 10 – 11, 30 - 31. von <https://www.wko.at/wien/wien/20230307-fuer-wien-passantenzaehlung-sis-web.pdf> abgerufen

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 2. Bezirk, Wien.....	2
Abbildung 2 Einwohner*innendichte Wien 2020, Ausschnitt Leopoldstadt.....	7
Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, 2015 - 2019	8
Abbildung 4 Gehzeiten im Zentrum Leopoldstadt: innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min.....	9
Abbildung 5 ÖV-Güteklassen, Erreichbarkeiten mit dem ÖV-Netz.....	10
Abbildung 6 Hitzekarte mit Urban Heat Vulnerability Index (UHVI).....	13
Abbildung 7 Sicherer Aufenthaltsbereich Schulvorplatz, z. B. Christine-Nöstlinger-Campus und verkehrsberuhigte Stadtentwicklung Freie Mitte Nordbahnhofgelände	18
Abbildung 8 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn.....	20
Abbildung 9 Geringe Gehsteigbreiten, z. B. Haidgasse und Zirkusgasse	21
Abbildung 10 Umgestaltung einer Nebenfahrbahn zu einem belebten Raum, z. B. Friedmanngasse 1160 und Burggasse 1070.....	22
Abbildung 11 Reduzierung des Gehbereichs durch Stellplatzordnung, z. B. Mumbgasse, Schrägparker, z. B. Rueppgasse	24
Abbildung 12 Querungen an Kreuzungen erleichtern durch Gehsteigvorziehungen und Verschmälerung der Fahrbahn, z. B. Haidgasse und Alliiertenviertel	25
Abbildung 13 Aufenthaltsflächen vor der Schule durch Erweiterung des Schulvorplatzes in verkehrsberuhigten Straßenabschnitt möglich, z. B. VS Wolfgang-Schmälzl-Gasse und Schulzentrum Lessinggasse	26
Abbildung 14 Optisch und baulich getrennter Radweg mit Aufstellfläche für Fußverkehr, z. B. Kleine Sperlgasse 1020 oder Hellwagstraße 1200	27
Abbildung 15 Sperrfläche als ungenutzte Fläche durch Mikrofreiräume aufwerten, z. B. Schweidlgasse und Venediger Au	28
Abbildung 16 Sitz- und Rastmöglichkeiten im öffentlichen Raum, z. B. Stuwerviertel und Praterstraße	30
Abbildung 17 Schattige Straßenzüge durch Baumbestand, z. B. Wohnstraße Stuwersstraße und Am Tabor	32
Abbildung 18 Umgestaltung von Durchzugstraßen zu Sackgassen mit Aufenthaltsbereich, z. B. Else-Friedmann-Park in der Trunnerstraße 1020 und Pfenninggeldgasse, 1160	34
Abbildung 19 Durchfahrtsperre bei Sackgasse, z. B. Wohnstraße Stuwersstraße und Wolfgang-Schmälzl-Gasse.....	34
Abbildung 20 Hohe Lärmbelastung durch hohes Verkehrsaufkommen, z. B. Schüttelstraße und Lassallestraße.....	35
Abbildung 21 Ampelschaltungen, z. B. Lassallestraße und Taborstraße	39

Abbildung 22 Gekennzeichnete (temporäre) Durchwegungen, z. B. Praterstraße und Augarten.....	42
Abbildung 23 Auf- und Abgänge Donaukanal, z. B. Stufen bei der Franzensbrücke, Rampe bei der Augartenbrücke und Lift bei der Salztorbrücke.....	44
Abbildung 24 Zukünftige Umgestaltung Platz inkl. Bürger*innenbeteiligung, z. B. Czerninplatz	47
Abbildung 25 Volkertmarkt im Winter und im Sommer	48
Abbildung 26 Gemischter Geh- und Radweg entlang des Nordwestbahnhofgeländes, Taborstraße	49
Abbildung 27 Taktiles Leitsystem zur Orientierung für sehschwache Personen und Kinder, z. B. Wittelsbachstraße und Gehsteigabsenkung zur Erleichterung für Rollstuhlfahrende, z. B. Darwingasse.....	53
Abbildung 28 Sicherheit und Sauberkeit, WC-Anlagen, z. B. Donaukanal und Rotundenallee	54
Abbildung 29 Street Art, z. B. Ludwig-Hirsch-Platz und Donaukanal; Mahnmal entlang Gehsteig.....	55
Abbildung 30 Schilderkampagne "Vorrang für Fußgänger*innen", z. B. Brüssel, Velo-Charta für fußgängerfreundliches Velofahren, z. B. Schweiz	59

11 Anhang

Planverzeichnis

Plan Nr°	Name	Stand
01	Bestandsanalyse	März 2024
02	Defizitanalyse	April 2024
03	Zielnetz	Juli 2024



DONAUSTADT

DONAUINSEL

DONAUINSEL

DONAU

HAFEN WIEN

FREUDENAU

SIMMERING

LANDSTRÄBE

INNERE STADT

BRIGITTENAU

ALSERGRUND

NÖRDBAHNVIERTEL

FREIE MITTE

ALLIIERTENVIERTEL

VOLKERTVIERTEL

KARMELOTTERVIERTEL

STUWERTVIERTEL

WÜRSTELPRATER

CZERNINVIERTEL

VIERTEL ZWEI

KRIEUAU

PRATER

Legende:

- Point of Interest
- Fußgängerzone
- Begegnungszone
- Wohnstraße
- getrennter Geh- und Radweg
- gemischter Geh- und Radweg
- Verkehrsberuhigte Bereiche (Sackgasse, etc.)
- Öffentliche Gehverbindung
- Wanderwege
- Freiraumnetz
- WC Anlage (barrierefrei / nicht barrierefrei)
- Spielplatz
- Kindergarten
- Schule
- Universität / Fachhochschule
- soziale Einrichtung
- Markt
- Museum / kulturelle Einrichtung
- Krankenhaus
- öffentliches Schwimmbad
- Sportstätte
- Veranstaltungsraum / Eventlocation
- Ampelanlage
- Straßenbahn Haltestelle
- Bus Haltestelle
- U-Bahn Abgang
- WienMobil Station
- öffentlicher Baumbestand

Masterplan Gehen Leopoldstadt

Bestandsplan
 Plan Nr° 01
 im Auftrag von: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
 Bezirksvorstehung Leopoldstadt
 BearbeiterInnen:
 DI* Olivia Kartner
 DI* Magdalena Gössinger
 Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
 Keine Haftung für Vollständigkeit und
 Richtigkeit.
 Kein Rechtsanspruch ableitbar.

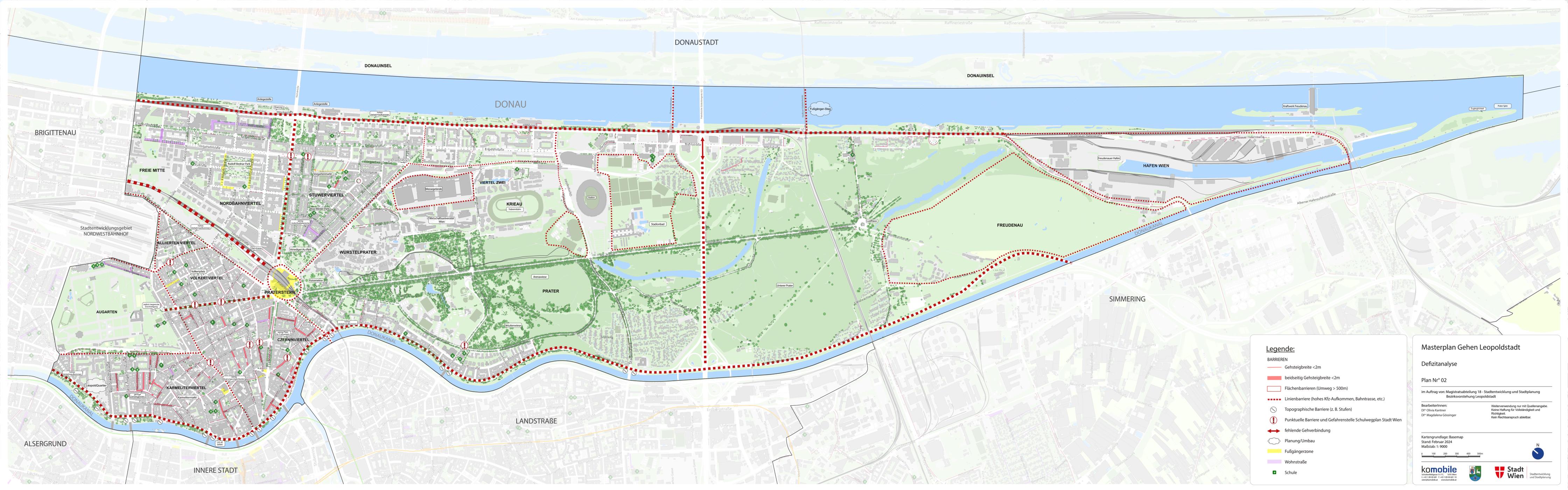
Kartengrundlage: Basemap
 Stand: März 2024
 Maßstab: 1:9000

0 100 200 300 400 500m

N

komobile
 Schottenfeldgasse 11/17, 1050 Wien
 +43 (0)1 4761 1443 | +43 (0)1 4761 14
 wien@komobile.at | www.komobile.at

Stadt Wien
 Stadtentwicklung
 und Stadtplanung



Legende:

BARRIEREN

- Gehsteigbreite <2m
- = beidseitig Gehsteigbreite <2m
- Flächenbarriere (Umweg > 500m)
- - - Linienbarriere (hohes Kfz-Aufkommen, Bahntrasse, etc.)
- Topographische Barriere (z. B. Stufen)
- Punktuelle Barriere und Gefahrenstelle Schulwegplan Stadt Wien
- ↔ fehlende Gehverbindung
- Planung/Umbau
- Fußgängerzone
- Wohnstraße
- Schule

Masterplan Gehen Leopoldstadt

Defizitanalyse

Plan Nr° 02

im Auftrag von: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Bezirksvorstellung Leopoldstadt

BearbeiterInnen:
D1° Olivia Kattner
D1° Magdalena Gössinger

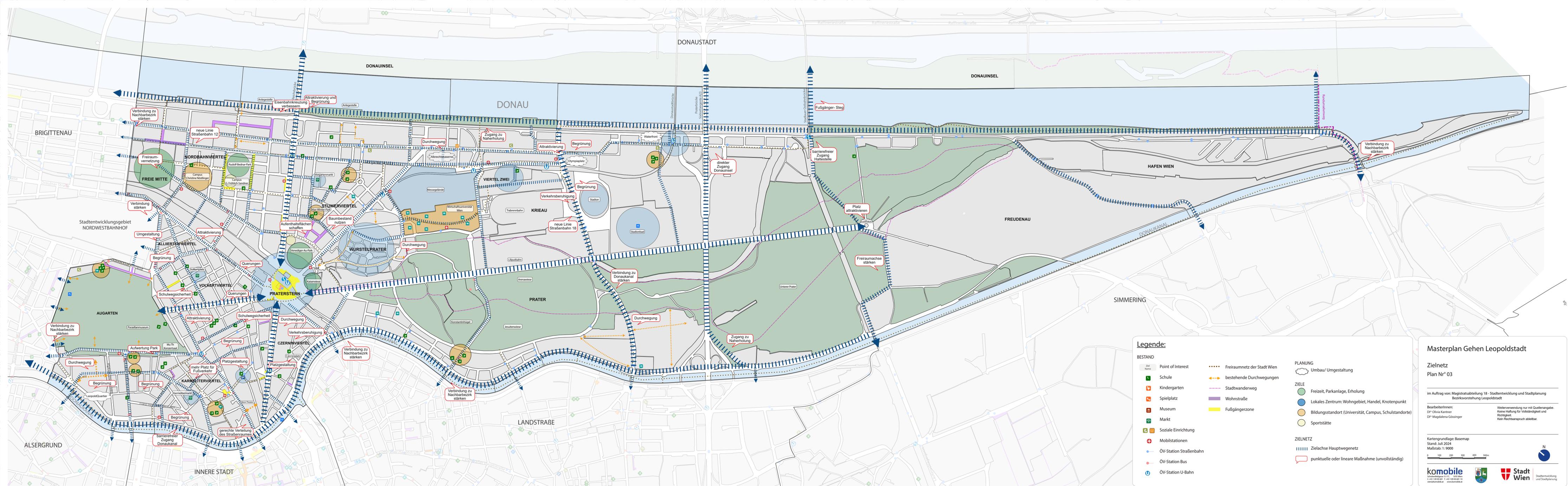
Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: Basemap
Stand: Februar 2024
Maßstab: 1:9000

0 100 200 300 400 500m

komobile
Schnellbuslinie 2117 - 1000 Wien
1443 1800001 1443 1800001 10
www.komobile.at

Stadt Wien
Stadtentwicklung und Stadtplanung



Legende:

BESTAND	PLANUNG
<ul style="list-style-type: none"> ● Ziel Name ■ Schule ■ Kindergarten ■ Spielplatz ■ Museum ■ Markt ■ Soziale Einrichtung + Mobilstationen + ÖV-Station Straßenbahn + ÖV-Station Bus + ÖV-Station U-Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> ● Point of Interest → bestehende Durchwegungen → Stadtwanderweg → Wohnstraße → Fußgängerzone
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Umbau/ Umgestaltung
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Freizeitz, Parkanlage, Erholung ○ Lokales Zentrum: Wohngebiet, Handel, Knotenpunkt ○ Bildungsstandort (Universität, Campus, Schulstandorte) ○ Sportstätte
	<ul style="list-style-type: none"> Zielachse Hauptwegenetz □ punktuelle oder lineare Maßnahme (unvollständig)

Masterplan Gehen Leopoldstadt

Zielnetz
Plan Nr° 03

im Auftrag von: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Bezirksvorstellung Leopoldstadt

BearbeiterInnen:
Dipl. Olivia Kantsner
Dipl. Magdalena Gössinger

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: Basemap
Stand: Juli 2024
Maßstab: 1:9000

0 100 200 300 400 500m

komobile **Stadt Wien**