

Masterplan Gehen Landstraße

Fußverkehrskonzept für den 3. Wiener Gemeindebezirk

Wien, Oktober 2024



Bildquelle: thw research 05/2024



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

tbw
RESEARCH



**Masterplan Gehen Landstraße
Fußverkehrskonzept für den 3. Wiener
Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien
vertreten durch DI Roman Riedel

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 3. Bezirk

Auftragnehmer:
tbw research GesmbH

Grünbergstraße 15, Stiege 1, 5. Stock
1120 Wien

Bearbeitung durch:
DI Clemens Raffler
Julia Simhandl BSc

Oktober, 2024

Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Zielsetzungen.....	5
3	Steckbrief Landstraße.....	11
4	Bestandsanalyse	16
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	25
6	Handlungsfelder und Maßnahmen	29
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele.....	51
8	Übersicht Handlungsempfehlungen.....	52
9	Straßenindex.....	67
10	Literaturverzeichnis	76
11	Abbildungsverzeichnis	80
12	Anhang.....	82

Abkürzungsverzeichnis

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Dg	Durchgang (Flächenwidmungs- und Bebauungsplan)
LiDo	Fußverkehrsprojekt „Links der Donau geht was weiter“
MIV	Motorisierter Individualverkehr, KFZ-Verkehr
öDg	öffentlicher Durchgang (Flächenwidmungs- und Bebauungsplan)
öDf	öffentliche Durchfahrt (Flächenwidmungs- und Bebauungsplan)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
STEK	Stadtteilentwicklungskonzept
STEP	Stadtentwicklungsplan
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage

1 Einleitung

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

Das Gehen gewinnt in der Öffentlichkeit und in der Mobilitätsplanung zunehmend an Bedeutung. Eine attraktive und sichere Umgebung sowie eine direkte Wegeführung sind essenziell, um den Fußverkehr weiter zu fördern. Um die Situation im Fußverkehr im Bezirk Landstraße zu verbessern, wird ein Masterplan Gehen 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 vornherein 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

Der Bezirk Landstraße ist als Wiener Gemeindebezirk sowohl flächenmäßig als auch bezogen auf die Anzahl an Einwohner*innen ein wichtiger Lebensraum im Zentrum von Wien. Der Bezirk Landstraße weist eine Größe von 7,4 km² auf. Er gliedert sich in sechs Bezirksteile, die sich aus den lokalen Subzentren Weißgerberviertel, Landstraße, Erdberg, Fasanviertel, St. Marx und Arsenal ableiten lassen (s. Abbildung 1).

Strukturell gliedert sich der Bezirk in drei unterschiedliche Bereiche, die sich stadttypologisch und funktional unterscheiden:

Der nordwestlich gelegene Bereich kennzeichnet sich als urbaner, dicht bebauter Zentrumsbereich (Landstraße, Weißgerberviertel, Fasanviertel), welcher siedlungstypologisch der Wiener Innenstadt zuzurechnen ist. Dieser wird im Nordwesten durch den Wienfluss sowie den Donaukanal im Nordosten begrenzt. Beide Gewässer trennen den Bezirk jeweils von den Nachbarbezirken Innere

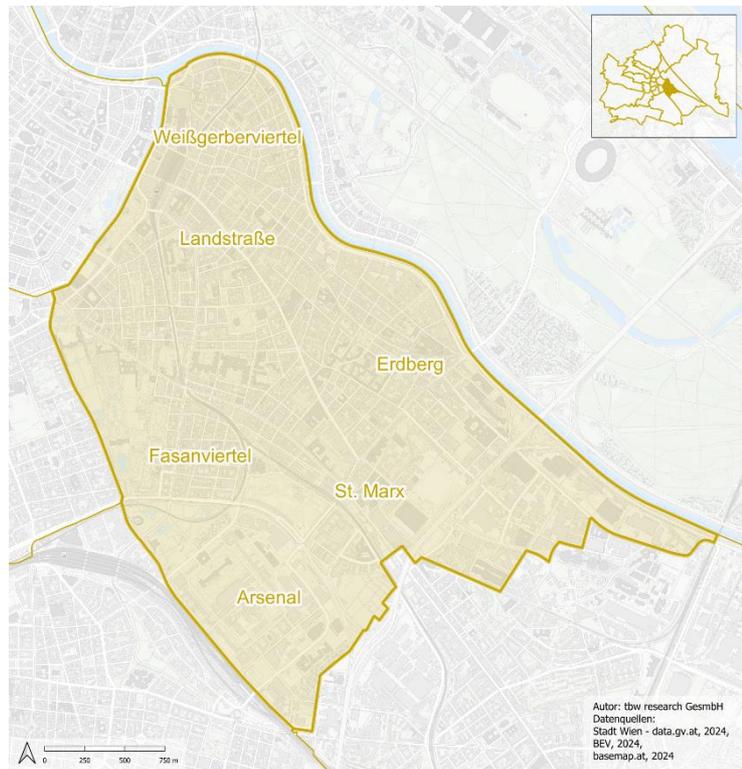


Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile

Stadt (1. Bezirk) und Leopoldstadt (2. Bezirk). Siedlungstypologisch ist der Bezirk durch typische Blockrandbebauung gekennzeichnet, welche in vielen Bereichen von Grünräumen durchzogen und auf Block-Ebene durch eine feingliedrige Weg- und Durchgangsstruktur erschlossen und begehbar werden. Die zentrale Achse des nordwestlichen Bereichs bildet die Landstraßer Hauptstraße. Die Schlachthausgasse, der südliche Abschnitt der Landstraßer Hauptstraße sowie der Landstraßer Gürtel bilden die Abgrenzung zu den anderen Bezirksbereichen.

Im Südosten an die Schlachthausgasse und Landstraßer Hauptstraße angrenzend, liegt der zweite Bezirksbereich (St. Max, Franzosengraben): Ein durch Stadterweiterungs- und Betriebsgebiete sowie Brachflächen gekennzeichnete Raum, der im Süden an Simmering (11. Bezirk) grenzt. Die Hochtrasse der Autobahn A23 prägt den Bezirksteil und durchschneidet ihn von Südwest in Nordost Richtung. Weiteres strukturbildendes Merkmal ist die große Zahl an Veranstaltungszentren in dem Bezirksteil (Marx Halle, Arena, Gasometer angrenzend im 11. Bezirk).

Im südlichen Bezirksteil komplettiert das Stadtentwicklungsgebiet Arsenal den Bezirk – ein multifunktional genutzter Stadtteil, der neben den Kasernenbauten des Arsens auch Wohnräume und Betriebsstätten beinhaltet. Der südlichste Bezirksteil grenzt im Norden an den Landstraßer Gürtel, im Südosten an die Autobahnauffahrt zur A23 und im Südwesten an die Schienenanlagen des Hauptbahnhofs entlang der Arsenalstraße.

1.2 Methoden

Der Masterplan Gehen Landstraße wurde in einem mehrstufigen Prozess ausgearbeitet (s. Abbildung 2). Zu Beginn wurde eine Analyse der bestehenden verkehrspolitischen Zieldefinitionen und Stadtentwicklungsstrategien durchgeführt. Dafür wurden sowohl bestehende stadtweite Strategien und Konzepte (STEP 2025, STEP Fachkonzept Mobilität, STEP Fachkonzept öffentlicher Raum, SmartKlimaCity Strategie der Stadt Wien) als auch spezifisch für den Bezirk erstellte Planungs- und Strategiedokumente gesichtet. Dazu gehören:

- Städtebauliches Leitbild Aspanggründe – Eurogate II (Stadt Wien – MA21, 2017)
- Masterplan Donaukanal (Stadt Wien – MA28, 2010)
- Stadtteilentwicklungskonzept Arsenal (Stadt Wien – MA21, 2023a)
- Stadtteilentwicklungskonzept An und unter der Tangente (Stadt Wien – MA21, 2023b)
- Geplante Vorhaben und Projekte der Wiener Stadtentwicklung (Stadt Wien – MA21, 2024)

Ergänzend dazu wurden statistische Kennzahlen des Bezirks erhoben, um die Arbeiten zur Erstellung des Masterplans besser im Kontext der Bezirksstruktur einzubetten.

In einem weiteren Schritt wurden planungsrelevante Datenschichten für die Bestandsanalyse im Fußwegenetz maschinenlesbar aufbereitet und entsprechende Darstellungs- und Analyseumgebungen in Geographischen Informationssystemen (GIS) aufgebaut. In der anschließenden Bestandsanalyse wurden wichtige Zentren und Ziele des Fußverkehrs sowie flächige und lineare Barrieren identifiziert. Ergänzt durch Grünräume, Stadtentwicklungsgebiete, Ein- und Ausstiegspunkte des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie bestehende Querungsmöglichkeiten über verkehrliche Barrieren mit hohem MIV-Aufkommen liefern sie die Grundlage zur Ableitung des IST-Fußwegenetzes.

Der dritte Schritt der Masterplan Erstellung bestand in der Durchführung einer netzbezogenen SWOT-Analyse, bei der Schwachstellen und Potentiale des Fußverkehrs identifiziert wurden und die Qualität des Fußwegenetzes hinsichtlich Gehsteigbreiten (Unterschreitung der Regelgehsteigbreite von zwei Metern), Aufenthaltsqualität, Begrünung sowie bestehender Lücken bewertet wurde. Begleitend dazu wurden Begehungen des gesamten Bezirks vor Ort sowie in digitalen

Medien (Google Maps Street View) durchgeführt und weitere Datenschichten in die Analyse der Schwachstellen und Potentiale eingebracht:

- Information zu Gehsteigbreiten der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2022)
- Baum- und Schattenkarten der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 22 – Umweltschutz, 2022)
- Auswertung der Stadt Wien zu Unfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2020 - 2022 (Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten)
- Schulwegpläne der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, 2024)
- Weitere Themenschichten aus dem OpenData-Katalog der Stadt Wien (Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>)

Aus den Ergebnissen der SWOT-Analyse sowie den verkehrspolitischen Zielen und Strategien wurde das Leitbild des Masterplan Gehen Landstraße erarbeitet. Dieses bildet mit der Ausweisung von priorisierten Achsen im Fußwegenetz sowie der Definition von Fokusgebieten (Gebiete mit hohem Fußverkehrsaufkommen bzw. Zentrumsfunktion) die Grundlage für die planerischen Empfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs.

Auf Basis der Analysen wurden systematisch netzbezogene sowie punktuelle Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs erarbeitet und in Abstimmung mit der Bezirksvertretung Landstraße verfeinert um bestehende bzw. tangierende Planungen zum Fußverkehr ergänzt.

Als Ergebnis liegt mit dem Masterplan Gehen Landstraße ein umfassendes Konzept für die Förderung des Fußverkehrs im Bezirk für die nächsten 3 – 5 Jahre vor.

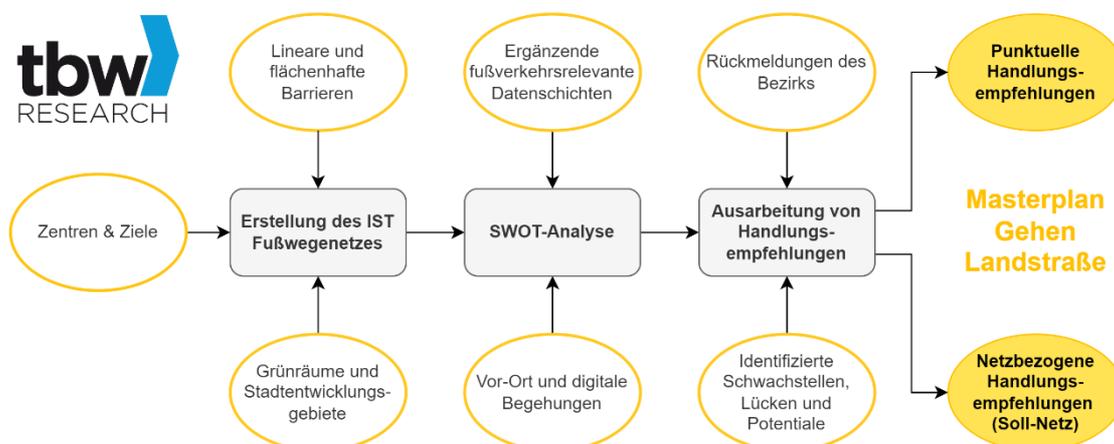


Abbildung 2: Schematische Darstellung des Arbeitsprozesses rund um die Ableitung von punktuellen und netzbezogenen Handlungsempfehlungen des Masterplan Gehen Landstraße. (tbw research, 2024)

2 Zielsetzungen

Die Zielsetzung eines Masterplan Gehen ist die Förderung, bzw. Steigerung des Anteils des Fußverkehrs auf der Ebene von Stadtbezirken. Verkehrspolitisch liegen dem Masterplan Gehen Landstraße eine Vielzahl an Ziel- und Strategiedokumenten der Stadt Wien zugrunde.

2.1 Ziele und Strategiepapiere

Der Masterplan Gehen Landstraße und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus.¹ Insbesondere die Umsetzung der im Masterplan ausgewiesenen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen trägt aus verkehrswissenschaftlicher Betrachtung positiv zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wien bei. Zu diesen verkehrspolitischen Zielen gehören:

- **Senkung der Treibhausgasemissionen** im Sektor Verkehr bis 2030 um 50% und bis 2040 um 100% (Basisjahr 2005)
- **Vergrößern des Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes²** nach folgenden Zeithorizonten:
 - 2025: 80%
 - 2030: 85%,
 - 2050: deutlich > 85%
- **Senkung des Motorisierungsgrades** auf 250 Pkw/1.000 Wiener*innen bis 2030
- Stadtentwicklung nach dem **Prinzip der „15-Minuten-Stadt“** und der **„Stadt der kurzen Wege“**
- **Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums** zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- **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.

¹ Zusammenschau aus Klimafahrplan 2022 (Stadt Wien - MA20, 2022), Smart City Klima Strategie 2022 (Stadt Wien - MA18, 2022), STEP 2025 (Stadt Wien - MA18, 2014), STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (Stadt Wien - MA18, 2015a), Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien 2014 (Mobilitätsagentur Wien, 2014).

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

Darüber hinaus existieren weitere Strategiepapiere, deren Ziele mit der Förderung des Fußverkehrs eng verknüpft sind:

- **Leitbild Grünräume Wien 2020** (Stadt Wien – MA 18, 2020a): Der Bezirk Landstraße kennzeichnet sich durch seine Lage im Stadtzentrum und Begrenzung durch den Donaukanal sowie den Wienfluss. Innerhalb des Bezirks bestehen zahlreiche Grünräume auf Ebene von Stadtblöcken (Arenbergpark, Modenapark, Rochuspark, Kardinal-Nagl-Park, Stadtwildnis, etc.) sowie große Grünflächen wie der Belvederegarten, Schweizergarten, Arsenal und der Stadtpark sowie entlang des Donaukanals. Die weitaus größere Grünfläche mit überörtlicher Bedeutung für den Bezirk Landstraße ist der Grüne Prater im Nachbarbezirk Leopoldstadt, der sich entlang der gesamten östlichen Bezirksgrenze jenseits des Donaukanals erstreckt. Die für Landstraße im Leitbild Grünräume Wien (2020) ausgewiesenen Flächen und Verbindungen werden vom vorliegenden Masterplan berücksichtigt und deren Vernetzung zum Zweck der besseren Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen gestärkt.
- **Gesundheitsziele Wien 2025** (Stadt Wien – MA 15, 2015): Die Erhöhung des Fußverkehrsanteils adressiert konkret die **Ziele 3** (Selbstständigkeit und Lebensqualität bis ins hohe Alter fördern und erhalten), **5** (Gesundheitskompetenz der Wiener Bevölkerung stärken) sowie **8** (Lebensraum Stadt weiter attraktivieren, Umweltbelastungen gering halten und Bewegung fördern).
- **STEP 2025 - Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien** (Stadt Wien – MA 18, 2020b): Fußverkehr stellt ein Schlüsselement zur Stärkung und Belebung lokaler Zentren dar.
- **Urban Heat Island Strategieplan 2015** (Stadt Wien - MA22, 2015): Die Vermeidung von Urban Heat Islands ist besonders für den Fußverkehr als ein exponierter Verkehrsmodus relevant. Der Masterplan Gehen Landstraße adressiert diese insbesondere durch die Berücksichtigung von Begrünungsmaßnahmen im Straßenraum.

Zusätzlich trägt der Masterplan Gehen Landstraße direkt zur Zielerreichung folgender Bundesstrategien bei:

- Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030 des BMK (BMK, 2022)
- Österreichische Jugendstrategie 2020 (BMEIA, 2020)

2.2 Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

Die für den Masterplan Gehen Landstraße maßgeblichen Qualitätskriterien werden unter anderem durch Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) und dem jeweils geltenden rechtlichen Rahmen (z.B.: StVO) vorgegeben sowie durch unverbindliche Planungsleitfäden zur Fußverkehrsplanung (z.B.: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden (BMK, 2019)) ergänzt.

Folgende RVS-Richtlinien wurden bei der Erstellung des Masterplans berücksichtigt:

- RVS 03.02.12 – Fußverkehr (FSV, 2015a)
- RVS 02.01.11 – Grundsätze der Verkehrsplanung (FSV, 2013)
- RVS 03.04.13 – Kinderfreundliche Mobilität (FSV, 2015b)
- RVS 03.04.14 – Gestaltung des Schulumfeldes (FSV, 2015c)
- RVS Arbeitspapier – Einsatzkriterien für Begegnungszonen (FSV, 2016)

Folgende darin festgehaltene Kriterien wurden dabei generell bei Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs im Masterplan Gehen Landstraße berücksichtigt:

- Schaffung **direkter Verbindungen** für Fußgänger*innen ohne Umwege und Wartezeiten
- Erzielen eines **hohen Gehkomforts** durch ausreichend breite, hindernisfreie (ohne Müllcontainer, Stromkästen usw.) Gehsteige (für den Fußverkehr bestimmte, von der Fahrbahn abgetrennte Teile der Straße) und Gehwege (für den Fußverkehr bestimmte und gekennzeichnete Wege) zu jeder Jahreszeit
- Errichten und ertüchtigen von Gehwegen mit einer **hochwertigen Oberfläche**
- Sicherstellung **hoher 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**

Die oben angeführten Planungsleitlinien werden durch Ergebnisse aktueller Forschung bestätigt (s. Forschungsprojekte *ACTIV8* (Hackl et al., 2019), *LiDo geht* (Raffler und Simhandl, 2023)). Im Rahmen dieser Projekte wurden statistische Modelle des Fußverkehrs erstellt, welche die Wirkzusammenhänge zwischen Determinanten des Fußverkehrs sowie dem tatsächlichen Fußverkehrsanteil ableiten. Die Modelle geben quantitativ Aufschluss darüber, wie Fußverkehrsanteile lokal effektiv gefördert werden können.

Zu den statistisch signifikant nachweisbaren, positiv wirkenden Einflüssen zählen unter anderem:

- Errichtung von Lückenschlüssen zur Minimierung von Gehzeiten
- Verbreiterung von Gehsteigen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Begrünung im Straßenraum
- Steigerung der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen des alltäglichen Bedarfs

Diese Wirkbeziehungen sind in Fußverkehrsplanungen grundsätzlich zu berücksichtigen und sind Grundlage für die Ableitung der Handlungsempfehlungen im vorliegenden Masterplan Gehen.

Auf Seiten der rechtlichen Rahmenbedingungen gibt es Neuerungen, die für Fußverkehrsplanungen im Masterplan berücksichtigt wurden: Im Zuge der letzten StVO-Novellen (vgl. 33. StVO-Novelle 2022, 35. StVO-Novelle 2024) wurde im Gesetz dem Fußverkehr 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.

- 1,5 m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein (gem. RVS 03.02.12 und laut Projektierungshandbuch der Stadt Wien sollte der Verkehrsraum für Fußgänger*innen mind. 2 m betragen (bezeichnet als Regelgehsteigbreite). Hinzu kommen u.U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Senkrechtparkern).

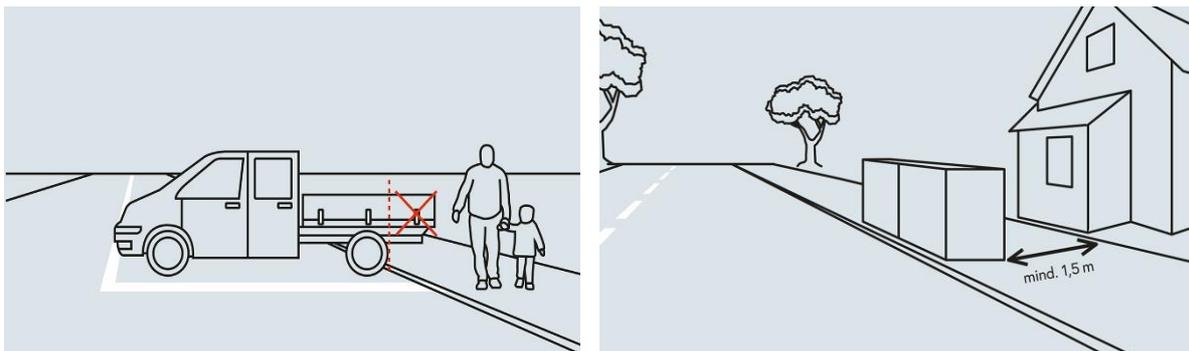


Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger*innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>, 20.10.2023)

- 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
- Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie z.B. Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen

2.3 Inklusion und Diversität

Fußgänger*innen können nicht als homogene Gruppe charakterisiert werden – vielmehr teilen sozioökonomische und soziodemographische Eigenschaften Fußgänger*innen in unterschiedlich große Sub-Gruppen. Die Ansprüche dieser Gruppen an Raum, Infrastruktur, Verkehrsorganisation sowie ihre unterschiedliche Sensitivität gegenüber Distanzen gestalten sich je nach individueller Eigenschaft unterschiedlich. Auf folgende Merkmale wurde daher bei der Erstellung des Masterplans Gehen Landstraße besonders Rücksicht genommen:

- **Alter**
 - **Kinder:** können Verkehrssituation nicht gut einschätzen, verhalten sich z.T. unberechenbar und sind überdies aufgrund der geringeren Körpergröße (z.B. zwischen parkenden PKW) schlechter sichtbar.
 - **Jugendliche:** verhalten sich spontan, sind oftmals abgelenkt.
 - **Senior*innen:** sind mitunter motorisch eingeschränkt und langsam, besonders sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf z.B. für Querungen.
- **Mobilitätseinschränkungen:**
 - **Physische Mobilitätseinschränkungen:** Dazu gehören Sinneseinschränkungen (Sehen und/oder Hören), Gehbehinderungen. Diese gehen mitunter einher mit größerem Platzbedarf (insbesondere für Gehhilfen), akustischen und taktilen Führungshilfen, Sensibilität auf bestimmte Oberflächen und Höhenunterschiede in der Fußverkehrsinfrastruktur bzw. Lichteinflüsse.
 - **Personen mit kognitiven Einschränkungen:** Dazu zählen psychische Erkrankungen oder Beeinträchtigungen und gehen einher mit besonderen Ansprüchen bezüglich der Straßengestaltung (insbesondere Beschilderung, Beleuchtung, Lärm und Gefahrensituationen).
- **Betreuungspflichten:** Personen mit Kinderwägen

Besonders zu berücksichtigen sind auch Ansprüche, die mit speziellen Wegezwecken einhergehen wie z.B.:

- Erhöhter Platzbedarf sowie Sitzmöglichkeiten für **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 belebtere Gegenden mit einer höheren Fußgänger*innenfrequenz und Straßen, wo weniger Personen zu Fuß unterwegs sind. Diese Einflussfaktoren sind bei der Planung sowohl hinsichtlich des Platzbedarfs und Hilfsmitteln zu berücksichtigen.

3 Steckbrief Landstraße

Dem Masterplan Gehen Landstraße liegt eine statistische Grundlagenanalyse zugrunde. Diese umfasst einen Überblick zu städtebaulichen, wirtschaftlichen, soziodemographischen sowie verkehrlichen Kennzahlen.

3.1 Flächen

Der Bezirk Landstraße ist 7,4 km² groß, wovon 41% auf Verkehrsflächen entfallen. Damit liegt der Bezirk Landstraße anteilig betrachtet, weit über dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Im Gegensatz dazu weist der Bezirk Landstraße einen deutlich geringeren Anteil an Grünland und Gewässer auf (s. Abbildung 4). 37% der Gesamtfläche sind verbaute Fläche. Im Bezirk Landstraße befinden sich einige wichtige Zielgebiete der Stadtentwicklung, wie sich auch in der Statistik des Bevölkerungswachstums (s. Kapitel 3.2) erkennen lässt.

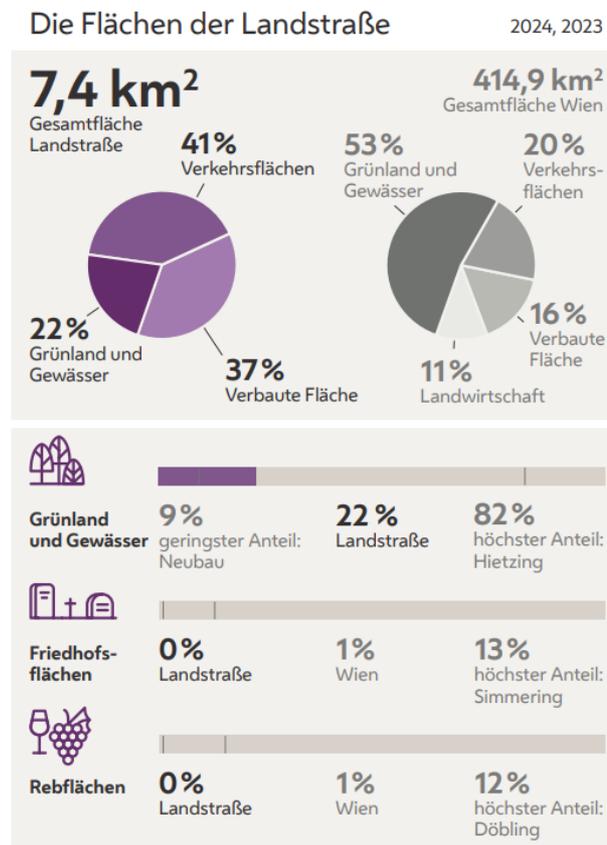


Abbildung 4: Flächenverteilung Landstraße (Stadt Wien - MA23, 2024a)

Betrachtet man die Aufteilung der Verkehrsflächen genauer (s. Abbildung 5), so zeigt sich, dass ein Großteil auf Fahrbahnen und Verkehrsflächen entfällt, die weitestgehend für die Nutzung durch den MIV bestimmt sind. Auf Gehsteige sowie Geh- und Radwege gemeinsam entfallen hingegen nur knapp 22% der Verkehrsflächen und nur 0,09% auf Fußgängerzonen (FMZK Wien, 2024, Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Auswertung). Betrachtet man nur die befestigten und ausgebauten Flächen von Gemeindestraßen, so liegt der Flächenanteil von Fahrbahnen bei 64% und jener von

Gehsteigen, Fahrbahnteilern sowie baulich getrennten Radwegen zusammen bei 36% (Stadt Wien - MA23, 2023, S. 43).

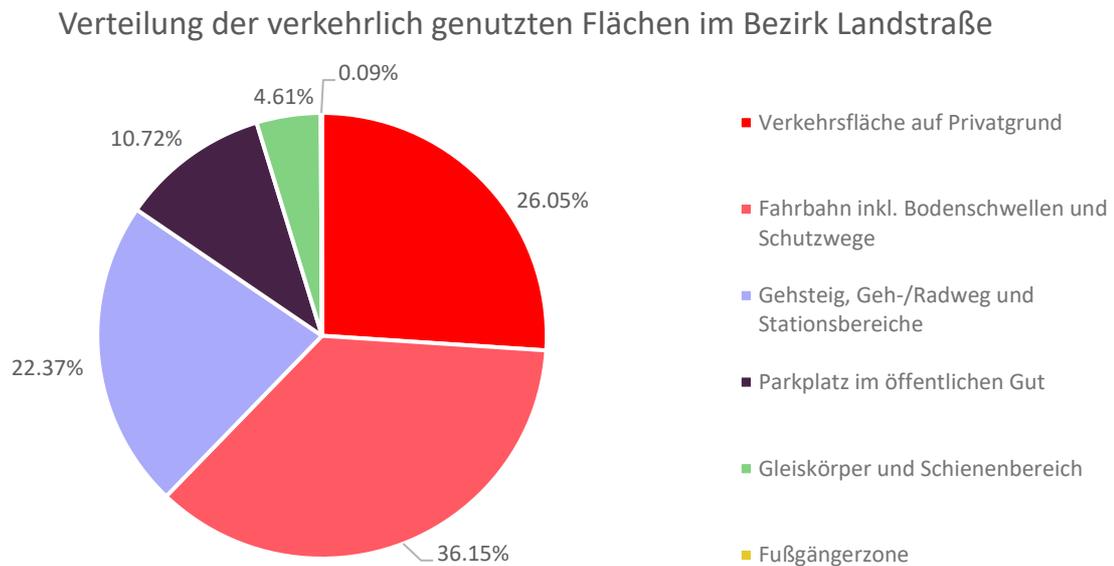


Abbildung 5: Flächenverteilung Verkehrsflächen, (FMZK Wien, 2024, Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Auswertung)

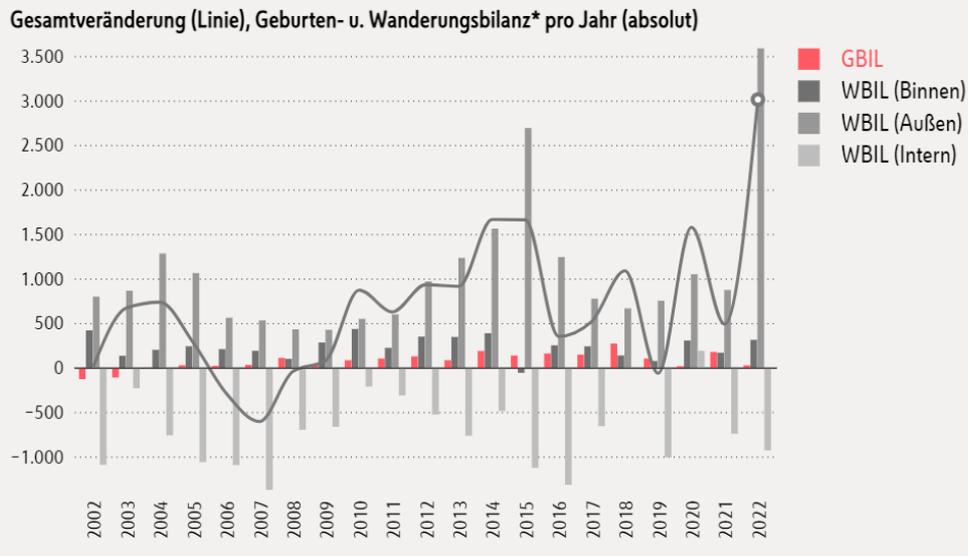
3.2 Soziodemografie

Im Bezirk Landstraße wohnen 98.398 Personen, das entspricht einem Anteil an ca. 5% der Gesamtbevölkerung Wiens. Mit 13.292 Personen pro km² liegt die Bevölkerungsdichte des Bezirks weit über dem Wiener Durchschnitt (Stadt Wien - MA23, 2024a).

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl im Bezirk Landstraße weist über die letzten Jahre hinweg ein stetiges Wachstum auf. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate über die letzten zehn Jahre liegt bei +1,3%. Im gesamtstädtischen Vergleich ist der Bezirk mit einer Zunahme der Bevölkerungszahl von 13,8% in den letzten zehn Jahren gesamtstädtisch betrachtet im Mittelfeld gelegen. Unter den inneren Stadtbezirken ist der Bezirk Landstraße in Bezug auf das Bevölkerungswachstum hingegen führend (Stadt Wien - MA23, 2024a).

Komponenten der Bevölkerungsentwicklung im 3. Bezirk 3. Bezirk - Landstraße, 2002 bis 2022



* Geburtenbilanz (GBIL), Wanderungsbilanz (WBIL) nach Binnen-, Außen- u. Innenwanderung
Datenquelle: Statistik Austria

Abbildung 6: Geburten- und Wanderungsbilanz Landstraße (Stadt Wien - MA23, 2024b)

Wer lebt in Landstraße?

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung in Landstraße liegt bei 41 Jahren. Im Bezirk wohnen im Vergleich zu Wien weniger Kinder und Jugendliche hingegen überdurchschnittlich viele Personen im Alter zwischen 25 und 40 Jahren (s. Abbildung 7). 62% der Personen besitzen die österreichische Staatsbürgerschaft (Stadt Wien - MA23, 2024a).

Altersstruktur

1.1.2024

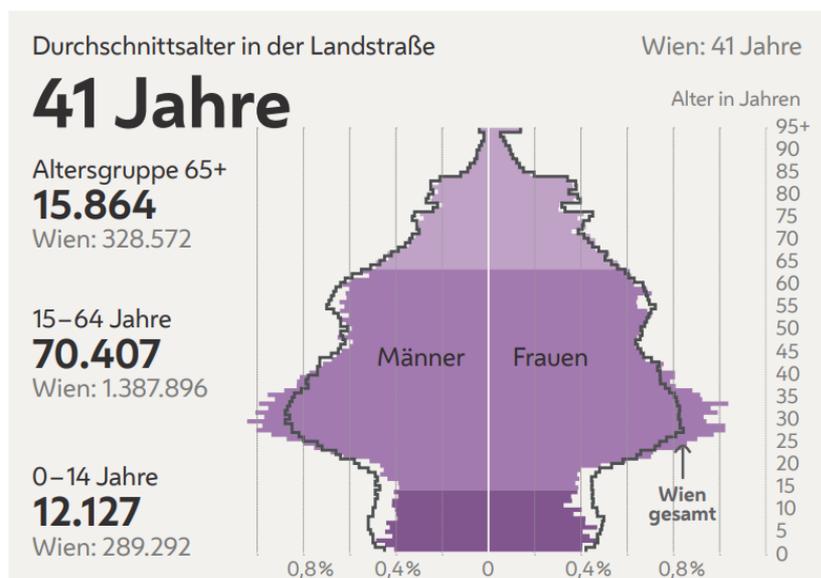


Abbildung 7: Bevölkerungspyramide Landstraße (Stadt Wien - MA23, 2024a)

Der Bezirk weist mit 42% einen höheren Anteil an Akademiker*innen und einen geringeren Anteil an Personen mit Pflichtschul- und Lehrabschluss (jeweils 15%) als der gesamtstädtische Durchschnitt auf. 6,9% aller Wiener Studierenden wohnen im Bezirk Landstraße. (Stadt Wien - MA23, 2024a) Das Nettoeinkommen der Bevölkerung im Bezirk Landstraße liegt nur gering über dem Wiener Durchschnitt (Stadt Wien - MA23, 2024b).

3.3 Verkehr

Genutzte Verkehrsmittel

Gemäß einer Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Stadt Wien (s. Abbildung 8) werden im Bezirk Landstraße 34% aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Der Bezirk Landstraße gehört damit zu den Bezirken mit dem höchsten Fußverkehrsanteil. Mit einem Anteil an mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege von 15% ist der Bezirk Landstraße unter den Bezirken mit dem höchsten Radverkehrsanteil in Wien.

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten
 1. Bezirk: geringe Fallzahlen (n=259 Wege) – Abb. bezieht sich auf 2015-2019

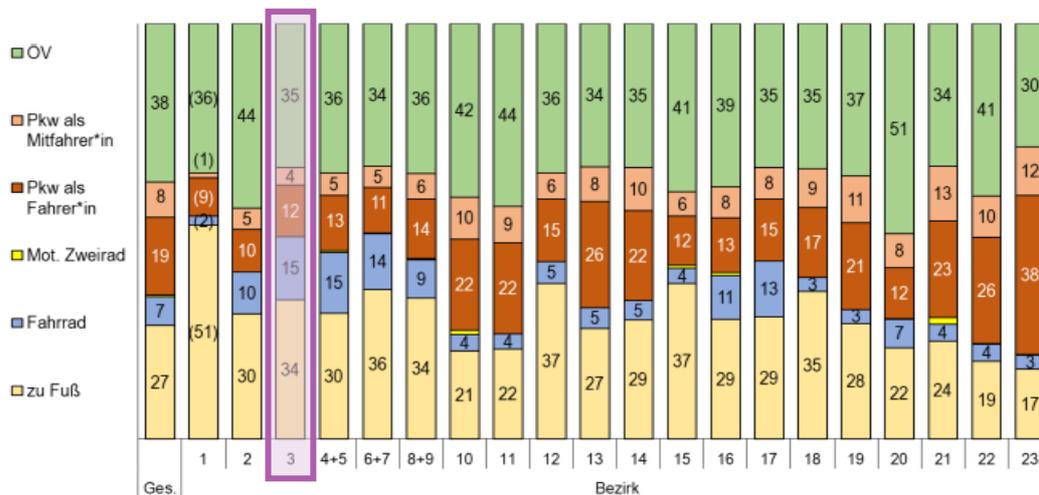


Abbildung 8: Modal Split Erhebung Wien (Heller, 2021: 40)

Neben der Funktion des Weges (Arbeit, Freizeit, alltägliche Besorgungen) stellt vor allem die zurückzulegende Distanz einen wesentlichen limitierenden Faktor für Fußverkehr dar. Dementsprechend kommt den Wegen zu lokalen Zentren und Zielen für den Fußverkehr eine größere Bedeutung zu. Die Vernetzung zwischen diesen Zentren ist ebenso in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (ÖV, Fahrrad) zu bedenken.

Die Pkw-Dichte im Bezirk Landstraße entspricht mit 37 Autos je 100 Einwohner*innen nahezu dem gesamtstädtischen Durchschnitt (s. Abbildung 9).

Pkw-Dichte

2023



Abbildung 9: Pkw-Dichte im Bezirk Landstraße (Stadt Wien - MA23, 2024a)

Verkehrsunfälle

In Landstraße kam es im Jahr 2022 zu insgesamt 282 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden (Verletzte: 281, Getötete: 1, auf dem Schulweg verletzte Kinder: 2) (Stadt Wien - MA23, 2023). Eine detaillierte Analyse der Unfallstellen findet sich im Kapitel der Bestandsanalyse (s. Kapitel 4.4).

4 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse umfasst unterschiedliche, für den Fußverkehr relevante Themenschichten, etwa wichtige Zielorte, Erhebungen zur infrastrukturellen Qualität oder bestehende Barrieren und Hemmfaktoren, welche im Folgenden genauer erläutert werden. Sie wurden zur Ermittlung von Stärken, Schwächen/Lücken sowie Potentialen im Bestandsfußwegenetz herangezogen. Die entsprechenden Plandokumente zur Bestandsanalyse sind im Anhang beigefügt (s. Karte Nr. 2 – 7).

4.1 Wichtige Zentren und Ziele

Als Basis für die Netzerstellung des Masterplan Gehen Landstraße dienten wichtige Zentren und Ziele (lokale Zentren, Ziele des alltäglichen Bedarfs, ÖV-Stationen, Bildungseinrichtungen, historische Zentren). Das Netz wurde dabei schrittweise, ausgehend von diesen Zielen mittels Verbindungen zu den umliegenden Wohngebieten, aufgebaut, um ein möglichst dem Maßstab des Fußverkehrs angepasstes Netz zu generieren (Stadt der kurzen Wege).

Wichtige Ziele und Orte mit Zentrumsfunktion sind im Bezirk Landstraße fußläufig gut integriert und befinden sich meist an wichtigen ÖV-Knotenpunkten. Die wichtigste Zentrumszone bildet die Landstraßer Hauptstraße, welche ausgehend vom ersten Bezirk die lokalen Zentren Bahnhof Wien Mitte mit angeschlossenem Einkaufszentrum, den Rochusplatz mit Rochusmarkt, Galleria, Zentrumszone Landstraßer Hauptstraße – Juchgasse – Baumgasse – Apostelgasse bis zur Kreuzung Landstraßer Hauptstraße – Schlachthausgasse direkt miteinander verbindet.

Weitere Zentren, die zeitgleich als wichtige Umstiegs-knoten für den ÖV fungieren, stellen die Kreuzung Rennweg – Ungargasse mit dem S-Bahn- und Straßenbahn-umsteigeknoten Wien Rennweg, der Radetzky- sowie Kardinal-Nagel-Platz und die Zentrumszone im Bereich der U-Bahn-Station Schlachthausgasse dar.

Neue lokale Zentren haben sich rund um die Stadterweiterungsgebiete Eurogate I (Aspanggründe) und Schnirchgasse (Trillple Towers) gebildet. Sie werden in naher Zukunft um weitere Zentren rund um Eurogate II (Village im Dritten) sowie städtebauliche Entwicklungen in St. Marx ergänzt.

Weiters sind im Bezirk viele Straßenzüge mit belebter Erdgeschosszone zu finden, welche wichtige Attraktoren für den Fußverkehr darstellen. Beispiele dafür sind die Fasangasse, Erdbergstraße, Löwengasse und Ungargasse.

Zusätzlich zu stadtstrukturellen oder kommerziellen Zentren haben auch kulturelle und soziale Einrichtungen im Bezirk Landstraße eine wichtige Zentrumsfunktion für den Fußverkehr. Die wichtigsten Veranstaltungsorte sind das Konzerthaus Wien, Schloss Belvedere, Rabenhoftheater, Marx Halle, Arena und Gasometer (angrenzend im 11. Bezirk Simmering). Die Klinik Landstraße stellt eine wichtige, überörtlich bedeutsame soziale Einrichtung dar, die im Zentrumsbereich des Bezirks vorzufinden ist.

Weiters stellen Bildungseinrichtungen wichtige Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs dar. Insbesondere im Kontext von Schulwegen ist dabei eine fußverkehrsfreundliche und sichere Ausgestaltung von Relevanz. Entsprechend der Schulwegpläne der Stadt Wien (Stadt Wien - MA 46, 2023) besteht für Wege zu Volksschulen im Bezirk Landstraße an folgenden Kreuzungen ein erhöhtes Gefahrenpotential:

- Volksschule Reisnerstraße: Kreuzungssituation Neulinggasse / Rechte Bahngasse, Strohgasse / Rechte Bahngasse
- Volksschule Petrusgasse: Kreuzungssituation Leonhardgasse / Baumanngasse / Schimmelgasse
- Volksschule Eslarngasse: Kreuzungssituation Boerhaavegasse / Juchgasse, Kreuzungssituation Barmherzigengasse / Eslarngasse
- Volksschule Kleistgasse: Kreuzungssituation Kleistgasse / Kölblgasse

4.2 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund der Sensibilität von Fußgänger*innen gegenüber langen Wegdistanzen zwischen Zentren/Zielen und Wohngebieten, kommen ÖV-Stationen sowie davon verkehrenden Transportmitteln eine große Bedeutung als Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs zu. Sie bilden damit wesentliche lokale Attraktoren des Fußverkehrs.

Der Bezirk Landstraße repräsentiert in Bezug auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) einen wichtigen Knotenpunkt für viele hoch- und niederrangige öffentliche Verkehrsmittel. So vernetzt der Bezirk im Bahnhof Wien Mitte die U-Bahn Linien U4 und U3 mit den Zügen der S-Bahn-Stammstrecke (S1, S2, S3, Regionalzüge) sowie mit der hochrangigen Bahnverbindung zum Flughafen Wien Schwechat (S7, City-Airport-Train CAT). Zu den wichtigsten S-Bahn-Stationen gehören neben Bahnhof Wien Mitte die Stationen Rennweg und Quartier Belvedere sowie St. Marx. Die U-Bahn Linie U4 erschließt den Bezirk an der nordwestlichen Bezirksgrenze mit den Stationen Stadtpark und Landstraße – Bahnhof Wien Mitte. Eine direktere Erschließungsfunktion hat die U-Bahnlinie U3 für den Bezirk. Von der Station Stubentor (1. Bezirk – Innere Stadt) aus fährt sie die Stationen Landstraße – Bahnhof Wien Mitte, Rochusgasse, Kardinal-Nagel-Platz, Schlachthausgasse und Erdberg in Richtung der Endstation Simmering im 11. Bezirk an. Weiters bildet der im Südwesten an den Bezirk angrenzende Hauptbahnhof mit der Umstiegsmöglichkeit auf den zuggebundenen Fernreiseverkehr sowie die U-Bahn Linie U1 einen wichtigen, fußläufig erreichbaren ÖV-Knotenpunkt für den Bezirk (vor allem für das Fasanviertel).

In Bezug auf niederrangigere öffentliche Verkehrsmittel verkehren im Bezirk Landstraße die Straßenbahnlinien D, O und 71 in Nord-Süd bzw. Nordwest-Südost Richtung. Die Straßenbahnlinien 1 und 18 erschließen den Bezirk jeweils in Ost-West Richtung.

Der Busverkehr wird im Bezirk durch vier Linien abgedeckt. Zu ihnen gehören die Linien 4A, 69A, 72A, 74A, 77A sowie 80A. Neben den lokalen Buslinien kann im Bezirk am

Internationalen Busterminal (U-Bahn-Station Erdberg) auf internationale Fernreisebusse umgestiegen werden.

Insgesamt zeigt sich im Bezirk, eine gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine qualitativ hochwertige Anbindung für den Fußverkehr an bestehende sowie neue ÖV-Haltestellen ist in diesem Zusammenhang sicherzustellen.

4.3 Freiräume und Naherholungsgebiete

Der in der Stadt Wien zentral gelegene und dicht bebaute Bezirk Landstraße verfügt über eine Vielzahl an Freiräumen, Parks sowie lokalen und stadtreionalen Naherholungsgebieten, deren Einzugsbereich zum Teil auch über die Bezirksgrenzen hinausreicht. Sie stellen ein häufig frequentiertes Ziel des Fußverkehrs im Bezirk dar. Die wichtigsten großflächigen Naherholungsziele umrahmen den Bezirk in beinahe jeder Himmelsrichtung:

- Belvedere- & Schwarzenberggarten
- Stadtpark
- Schweizergarten
- Botanischer Garten
- Arsenal
- Stadtwildnis oberhalb des Donauprallhangs
- Donaukanal (entlang der gesamten östlichen Bezirksgrenze; Herrmannpark, Weißgerberufer, Hundertwasserpromenade, Sepp-Jahn-Promenade, Erdberger Lände)
- Grüner Prater (jenseits des Donaukanals im 2. Bezirk innerhalb weniger Minuten über bestehende Brücken erreichbar)

Abseits der großflächigen Naherholungsgebiete stehen im dicht bebauten Bezirksgebiet eine Vielzahl an Parks und Grünflächen zur Verfügung. Dazu gehören:

- Arenbergpark
- Modenapark
- Leon-Zelman Park
- Waisenhauspark
- Kardinal-Nagel-Park
- Ida-Bohatta-Park
- Rochuspark
- Leonie-Rysanek-Park
- Grete-Jost-Park

- Czapkapark
- Friedrich-Gulda-Park,
- Alma-Mahler-Werfel-Park
- Bockpark
- Joe-Zawinul-Park
- Pauluspark

Darüber hinaus sind Grünräume und Parks der Nachbarbezirke aufgrund ihrer fußläufigen Nähe von Relevanz. Dazu gehören die Ringstraße, der Resselpark nahe Karlsplatz, Helmut-Zilk-Park im Stadterweiterungsgebiet Sonnwendviertel sowie der Hyblerpark im 11. Bezirk Simmering.

Neben diesen öffentlich zugänglichen Grünräumen besteht mit dem Garten der Villa Mautner-Jäger auch ein zentraler Grünraum im Privatbesitz – der Park ist für die Öffentlichkeit zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse nicht zugänglich.

Im Zuge der Fußverkehrsplanung ist die Erreichbarkeit sowie infrastrukturelle Qualität der Erschließungsverbindungen für den Fußverkehr zu diesen Naherholungsgebieten sicherzustellen bzw. zu verbessern. Im Kontext der überregionalen Bedeutung der Gebiete ist deren fußläufige Anbindung in Kombination mit weiteren Verkehrsmodi (ÖV, Rad) zu betrachten. Im speziellen Kontext des Bezirks Landstraße liegen Grünräume oftmals innerhalb von Baublöcken. Die Durchwegung dieser Blöcke mittels öffentlicher Durchgänge ermöglicht neben dem leichteren Aufsuchen der Naherholungsflächen eine durchlässigere Stadtstruktur.

Die Begrünung von Straßenräumen und die damit verbundenen positiven stadtklimatischen Effekte (Verschattung und Temperaturreduktion) stellen insbesondere für den Fußverkehr einen wichtigen Bestandteil attraktiver Verbindungen dar. Im Bestandsnetz befinden sich im Bezirk Landstraße bereits zahlreiche begrünte Straßenabschnitte (z.B.: Hainburger Straße, Neulinggasse, Wassergasse, Hörnesgasse, Messenhausergasse, Löwenherzgasse, Oberzellergasse, Petrusgasse, Markhofgasse). Dennoch zeigt sich, insbesondere in den dicht bebauten Gebieten, in vielen Straßenabschnitten (s. Kapitel 9) ein Potential für die Durchführung von Begrünungsmaßnahmen (Land.In.Sicht, 2022). Ein großer Wunsch nach Begrünungsmaßnahmen besteht seitens der Bevölkerung.

4.4 Barrieren

Aufgrund der, im Vergleich zu anderen Verkehrsmodi, hohen Sensitivität des Fußverkehrs gegenüber Distanz, können Barrieren und die damit verbundenen Umwege schnell zu einer Verringerung des lokalen Fußverkehrsanteils führen.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde daher das Bestandsfußwegenetz auf Lücken, fehlende Verbindungen und umwegreiche Gebiete untersucht. Grundsätzlich präsentiert sich der Zentrumsbereich des Bezirks als sehr gut durchwegtes Gebiet,

welches nur in wenigen Bereichen durch Barrieren zerschnitten wird. An den Bezirksgrenzen stellen der Donaukanal (Osten) sowie der Wienfluss (Nordwesten) jeweils eine natürliche Barriere dar, die an mehreren Stellen durch Brücken bzw. Überplattungen überwunden wird (Wienfluss: Schwarzenbergplatz, Johannesgasse Stadtparksteg, Kleine Ungarbrücke, Stubenbrücke, Kleine Marxerbrücke, Zollamtssteg, Radetzkybrücke; Donaukanal: Franzensbrücke Rotundenbrücke, Erdberger Steg, Stadionbrücke, Gaswerksteg, Ostbahnsteg). Sie stellen die wesentlichsten Barrieren für Fußgänger*innen in Richtung der Inneren Stadt sowie des zweiten Bezirks/Prater dar. Neben den Barrieren im Nordwesten und Osten entlang der Bezirksgrenzen bilden die Hochtrasse der A23-Tangente sowie die A4-Ostautobahn (inkl. zugehöriger Auf- und Abfahrten am Landstraßer Gürtel, Döblerhofstraße sowie Autobahnknoten Prater) große Barrieren im Südosten des Bezirks. Sie trennen den Bezirksteil St. Marx bzw. Neu Marx vom südöstlichen Randbereich des Bezirks rund um den Franzosengraben/Modecenterstraße. Obwohl die Trasse der A23 im gesamten Bezirksbereich separiert vom Straßenniveau geführt wird, stellen daruntergelegene Betriebs- und Wartungsflächen einerseits eine physische Barriere dar und andererseits besteht durch die große Fläche des Verkehrsbandes eine erhöhte Trennwirkung in Bezug auf die Erreichbarkeit von Zielen jenseits der Hochtrasse für den Fußverkehr. Die A4-Ostautobahn wirkt ab der Kreuzung Erdberger Lände – Lechnerstraße zusätzlich zum Donaukanal als Barriere in Richtung des 2. Bezirks.

Im Zentrumsbereich des Bezirks ist die Barriere der S-Bahn-Stammstrecke im Bereich Fasanviertel – Adolf-Blamauer-Gasse, Rechte- und Linke Bahngasse sowie Obere- und Untere Viaduktgasse hervorzuheben. Hinzu kommen Gleise der S7 Richtung Schwechat/Flughafen Wien im Bezirksteil St. Marx/Leberstraße sowie die Gleisanlagen des Hauptbahnhofs, welche eine deutliche Barriere in Richtung des 10. Bezirks Favoriten darstellen. Eine hohe Dichte an Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr ist in diesen Bereichen anzustreben.

Flächige Barrieren auf Baublockebene bestehen vor allem rund um die Trasse der A23 im südöstlichen Bezirksteil, sowie im Arsenal (Kaserne Arsenal), großflächige Betriebsansiedelungen im Bereich Franzosengraben/Modecenterstraße sowie die U-Bahn Hauptwerkstätte der Wiener Linien entlang der südlichen Erdbergstraße. Sie verstärken die Barrierewirkung rund um die A23 und trennen vor allem das Neubauprojekt The Marks vom restlichen Bezirk ab. Weiters bestehen in Neu Marx Flächenreserven für städtebauliche Entwicklungen. Diese urbanen Lücken sind derzeit nicht für den Fußverkehr erschlossen und haben die Wirkung von Barrieren (Staribacherstraße, Hermine-Jursa-Gasse, Maria-Jacobi-Gasse, Karl-Farkas-Gasse).

Weiters finden sich im Bezirk für den Fußverkehr relevante, topographische Niveauunterschiede, welche insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität eine Barriere darstellen (s. Abbildung 10). Dazu gehören die Abschnitte Gestettengasse – Bock-Park, Erdbergstraße-Bockpark, Erneseder-Gasse – Anton-Kuh-Weg/Stadtwildnis – Donauprallhang. Auch der Niveauunterschied entlang des botanischen Gartens der Universität Wien (Jacquingasse) erschwert den Zugang zu den großen Grünflächen für Anrainer*innen im Fasanviertel.



Abbildung 10: Stufenaufgang Gestettengasse als topographische Barriere (tbw research, 2024)

Neben flächigen Barrieren wurden auch lineare, verkehrliche Barrieren ausgewiesen. Dabei handelt es sich um Hauptverkehrsachsen, die aufgrund des hohen MIV-Aufkommens meist eine geringe Aufenthalts- bzw. Begehungsqualität haben, gleichzeitig jedoch wichtige Querungspunkte sind bzw. ÖV-Stationen als Ziele des Fußverkehrs zugänglich machen. Im Fokus der Analyse der Hauptverkehrsverbindungen standen die Querungsqualität (Querungszeiten und Hindernisse für Fußgänger*innen wie Kettenabsperungen, Lärmschutzwände, Zäune am Mittelstreifen) sowie die zu überwindende Querungsdistanz.

Im Kontext von stark befahrenen Straßen und fehlenden Querungsmöglichkeiten ergeben sich oftmals auch Unfallstellen. Gemäß einer Auswertung der MA 46 zu Unfällen mit Personenschaden sind an folgenden Kreuzungen und Straßenabschnitten im Bezirk Landstraße vermehrt Unfälle aufgetreten (Auswertung 2020 – 2022):

- Landstraßer Hauptstraße Abschnitt Bahnhof Wien Mitte
- Landstraßer Hauptstraße Abschnitt Rochusmarkt bis Salmgasse
- Kreuzungsbereich Landstraßer Hauptstraße – Rennweg
- Kreuzungsbereich Rennweg – Ungargasse
- Kreuzungsbereich Fasangasse – Landstraßer Gürtel
- Kreuzungsbereich Kleistgasse – Landstraßer Gürtel
- Kreuzungsbereich Schlachthausgasse – Markthofgasse
- Rennweg im Nahbereich der meisten Straßenbahnstationen
- Kardinal-Nagel-Platz

4.5 Qualität des Bestandsfußwegenetzes

Verkehrsberuhigte Gebiete haben – sofern sie entsprechend ausgestaltet sind – eine höhere Qualität für den Fußverkehr. Im Bezirk Landstraße sind dezidiert für den Fußverkehr gewidmete Verkehrsflächen in Form von Fußgängerzonen, Begegnungszonen sowie Wohnstraßen bestehend.

Die Fußgängerzonen bestehen im ersten Abschnitt der Radetzkystraße sowie am Vorplatz der Universität für Musik und darstellende Kunst (Rechte Bahngasse gegenüber Hausnummer 10-12). Begegnungszonen bestehen derzeit nur im Bereich des Rochusmarkt (Landstraßer Hauptstraße, Erdbergstraße).

Wohnstraßen sind an folgenden Straßen eingerichtet:

- Czapkagasse
- Dißlergasse
- Krummgasse
- Maiselgasse
- Posthorngasse
- Tongasse
- Uchatiusgasse

Um eine Bewertung des Netzes hinsichtlich seiner Qualität für den Fußverkehr zu ermöglichen, wurde dieses in Bezug auf infrastrukturelle Eigenschaften in Kombination mit stadtklimatischen Faktoren (Begrünung & Wasserelemente) sowie Infrastrukturen für Aufenthaltsqualität (Sitzbänke & Stadtmobiliar) analysiert.

Als Basis wurde der maschinenlesbare Geodatensatz der MA18 zu Bestandsgehsteigbreiten auf den Kanten des Fußwegenetzes ausgewertet und Abschnitte ohne Gehsteige bzw. mit einer Breite geringer als die Regelbreite von 2m (FSV, 2015a) ausgewiesen. Zusätzlich wurde mithilfe der Schattenkarte der Stadt Wien sowie Geodatensätzen zu Bäumen und Gebüsch die lokale Verschattungs- bzw. Begrünungssituation in das Netz übertragen. Komplettiert wurde die Analyse durch eine Auswertung von Flächenpotentialen für Umgestaltungen im Straßenraum. Hierfür wurde die bestehende Parkraumordnung untersucht. Quer- und Schrägstellplätze bzw. Gehsteigstellplätze (Stellplätze, die auf Teilen des Gehsteiges markiert sind) wurden auf Basis von Luftbildanalysen, der Flächenmehrzweckkarte der Stadt Wien sowie vor-Ort und digitalen Begehungen in Google Street View erhoben und als Potentialflächen etwa für die Umgestaltung in Längsparkordnung gekennzeichnet. Gleichermaßen wurden der Bedarf sowie die Möglichkeiten zur Errichtung von Gehsteigvorziehungen (derzeit nur in Form von Bodenmarkierungen bzw. Pollern ausgeführt) systematisch erfasst und als Potentialflächen gekennzeichnet (s. Anhang, Karte Nr. 7).

4.6 Einbettung in langfristige Planungen zur Stadtentwicklung

Der Masterplan Gehen Landstraße beinhaltet nicht nur selbst eine Vielzahl an Maßnahmen und Handlungsvorschlägen zur Förderung des Fußverkehrs, er berücksichtigt dabei langfristige, bereits bestehende Planungen und Prozesse.

Einer der wichtigsten Prozesse zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr ist die Neugestaltung der Landstraßer Hauptstraße. In einem Beteiligungsprozess wurden hierfür die lokale Bevölkerung, Besucher*innen, Arbeitnehmer*innen und örtliche Gewerbetreibende eingebunden (lokale Veranstaltungen, Onlineumfrage, Workshops), um eine Grundlage für die



Abbildung 11: Landstraße bewegt! - Prozess zur Neugestaltung der Landstraßer Hauptstraße (LA21 Landstraße, 2024).

weiterführende Planung zur Neugestaltung der Landstraßer Hauptstraße zu schaffen. Fußverkehrsrelevante Ergebnisse des Prozesses umfassen den stark ausgeprägten Wunsch nach Grünflächen und Bäumen, Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Infrastruktur für Fußgänger*innen. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Masterplan Gehen Landstraße befindet sich der Prozess zur Umgestaltung in der Entwurfs- und Detailplanungsphase.

Eine fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Landstraßer Hauptstraße im Sinne der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses wird im gegenständlichen Masterplan ausdrücklich empfohlen – siehe dazu Handlungsempfehlung 25 sowie viele weitere, detaillierte Handlungsempfehlungen entlang der Landstraßer Hauptstraße (s. Kapitel 8).

Als dicht bebauter Bezirk sind öffentliche Durchgänge durch bebaute Blöcke für den Fußverkehr eine wichtige Maßnahme, um Gehzeiten zu minimieren und Orte im Bezirk besser miteinander zu vernetzen. Eine Maßnahme zur Kommunikation bestehender Durchgänge und Abkürzungen ist der Speedy Fußwegeplan (Lokale Agenda 21, 2024). Dieser beinhaltet neben den bestehenden Durchgängen auch geplante, nicht realisierte Durchwegungen. Der Erstellungsprozess des Masterplan Gehen Landstraße berücksichtigt diese geplanten Durchgänge und betont ihre Umsetzung, insbesondere an neuralgischen Punkten im Fußwegenetz.

Im Kontext von städtebaulichen Entwicklungen ist der Bezirk Landstraße durch derzeit stattfindende Transformationsprozesse geprägt. Diese finden, abseits der Planungen rund um den Wiener Eislaufverein, besonders im Süden und Osten des Bezirks statt. Zu den derzeitigen neu entstandenen Quellen für den Fußverkehr zählen die Hochbauten des Projekts Trillple nahe Schlachthausgasse/Donaukanal sowie das Projekt The Marks an der südöstlichen Bezirksgrenze, jenseits der A23-Tangente Hochtrasse. Derzeit im Bau befindlich ist das Stadtentwicklungsgebiet Village im Dritten/Eurogate II, das

entlang des Landstraßer Gürtels das bereits realisierte Projekt Eurogate I ergänzt und eine städtebauliche Lücke zum Landstraßer Gürtel schließt. In Bezug auf Ziele des Fußverkehrs berücksichtigt der Masterplan Gehen Landstraße die Planungen rund um die WH Arena – Neue Multifunktionsarena für Wien. Diese soll als Teil des Entwicklungsareals St. Marx/Neu Marx einen Veranstaltungsort für bis zu 20.000 Personen bieten.

Über diese konkreten Vorhaben hinaus ergeben sich mehrere langfristige Planungsperspektiven mit Relevanz für den Fußverkehr, die außerhalb des Zeithorizonts zur Umsetzung des Masterplan Gehen liegen. Zu ihnen gehören das

- Stadtteilentwicklungskonzept Arsenal
- Stadtteilentwicklungskonzept An und unter der Tangente

Fußverkehrsrelevante Planungen dieser STEKs haben insofern strategischen Charakter für den Masterplan Gehen, als dass ihre Realisierung teilweise umfassende Eingriffe in die Stadtstruktur bzw. auf Baublockebene bedingen. Die Planungen sind eine wichtige Grundlage zur besseren Vernetzung der Stadtteile beiderseits der Tangente bzw. des Arsenaus. Sie wurden daher im Rahmen des Masterplan Gehen als Teil des SOLL-Netzes berücksichtigt, um Handlungsspielräume für konkrete Planungen zu ermöglichen.

Zusätzlich zur städtebaulichen Entwicklung, nimmt der Masterplan Gehen Landstraße bereits bestehende strategische Planungen für den Fußverkehr auf – zu ihnen zählen bspw. die im Masterplan Donaukanal vorgesehenen neuen Querungsmöglichkeiten über den Donaukanal. Diese haben nicht nur für den lokalen Fußverkehr, sondern vielmehr gesamtstädtisch große Bedeutung im Sinne eines Abbaus von Barrieren sowie zur Umsetzung des Konzepts der Stadt der kurzen Wege.

5 Räumliches und qualitatives Leitbild

Dem Leitbild des Masterplan Gehen Landstraße liegt die Schaffung einer hochwertigen Ausgangslage für Fußverkehr nach dem Konzept der Stadt der kurzen Wege bzw. der 15-Minuten-Stadt zugrunde. Das im Leitbild geschaffene Fußverkehrsnetz adressiert alle unterschiedlichen Gruppen an Fußgänger*innen und ermöglicht ein einfaches und unkompliziertes Aufsuchen alltäglicher Ziele zu Fuß.

Das Leitbild baut auf der Bestandsanalyse des Masterplans auf. Sie bildet die Grundlage zur Ableitung des Soll-Fußwegenetzes für den Fußverkehr. Dieses Netz spannt sich zwischen den übergeordneten sowie lokalen Zentren des Bezirks, Grünräumen und Naherholungsgebieten sowie alltäglichen Zielen des Fußverkehrs (kommerzielle Zentren, Bildungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen, kulturelle sowie soziale Zentren) auf und vernetzt somit dazwischenliegende Wohngebiete mit Zielen des alltäglichen Bedarfs.

Als Innenstadtbezirk mit rund 7,4 km² Fläche, ist das Netz durch eine sehr enge Maschenweite zwischen den lokalen und übergeordneten Zielen/Zentren im Bezirk gekennzeichnet – die fußläufige Erreichbarkeit ist insbesondere im Zentrumsbereich sehr gut. Die Netzerstellung wurde im Sinne einer fußverkehrsgerechten Vernetzung von lokalen Quellen und Zielen des alltäglichen Bedarfs hierarchisch durchgeführt: Neben der Erstellung eines lokalen, niederrangigen Fußverkehrsnetzes wurden wichtige Ziele im Bezirk über hochrangige Fußverkehrsachsen verbunden, die den gesamten Bezirk durchweg. Besonders öffentliche Durchgänge zur Sicherung durchlässiger Baublöcke und Minimierung von Barrieren im dicht bebauten Bezirksbereich standen dabei im Vordergrund.

Folgende Achsen spannen das hochrangige Fußwegenetz im Bezirk Landstraße als Hauptachsen (Fußwegeverbindungen durch den gesamten Bezirk) sowie als Achsen innerhalb der Bezirksteile auf (s. Anhang, Karte Nr. 1).

Hauptachsen im Bezirk (gereiht nach Rang):

- Stubenbrücke – Landstraßer Hauptstraße – Viehmarktgasse – Maria-Jacobi-Gasse – Leopold-Böhm-Straße
- Fußwegverbindung entlang des Donaukanals
- Rennweg
- Schwarzenbergplatz – Zaunergasse – Neulinggasse – Wassergasse – Erdberger Lände – Donaukanal
- Rochusplatz – Rochuspark – Hainburger Straße
- Johannesgasse/Am Heumarkt – Salesianergasse – Rennweg – Belvederegarten – Landstraßer Gürtel

- Ghegastraße – Adolf-Blamauer-Gasse – Leon-Zelman-Park – Oberzellergasse – Rabengasse – Kardinal-Nagl-Platz – Drorygasse – Leonie-Rysanek-Park – Erdberger Lände – Donaukanal
- Schwarzenbergplatz – Prinz-Eugen-Straße – Landstraßer Gürtel – Stadionbrücke
- Südbahnhofbrücke – Franz-Grill-Straße – Landstraßer Hauptstraße – Schlachthausgasse

Achsen innerhalb der Bezirksteile (alphabetisch gereiht):

- Beatrixgasse
- Fasanplatz – Aspangstraße – Leon-Zelman-Park – Otto-Preminger-Straße – St. Marx
- Franzosengraben – Gaswerksteg
- Hyblerpark – Modecenterstraße – Döblerhofstraße – Gasometer
- Landstraßer Gürtel – Schweizergarten – Arsenal
- Marxergasse – Rasumofskygasse – Rotundenbrücke
- Obere- und Untere Viaduktgasse
- Radetzkybrücke – Radetzkystraße – Franzensbrücke
- Rechte- und Linke Bahngasse
- Rochusplatz – Rasumofskygasse – Rotundenbrücke
- Schlachthausgasse – Erdbergstraße – Würtzlerstraße – Thomas-Klestil-Platz – Erdbergstraße

Neben allgemeinen netzbezogenen bzw. punktuellen Handlungsempfehlungen weist das Leitbild fünf Fokusgebiete aus, die einerseits aufgrund ihrer Lage neuralgische Knoten im hochrangigen Netz bilden und denen andererseits aufgrund ihres hohen Fußverkehrsaufkommens oder ihrer historischen Bedeutung besondere Aufmerksamkeit in Bezug auf fußverkehrsfreundliche Gestaltung zukommt.

Der Masterplan Gehen Landstraße weist folgende fünf Fokusgebiete aus:

- Landstraßer Hauptstraße
- Rochusplatz
- Rennweg – Ungargasse – Fasangasse – Fasanplatz
- Stadtentwicklungsgebiet St. Marx
- Weißgerberviertel

Das hierarchisch aufgebaute Soll-Fußwegenetz berücksichtigt insbesondere die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur sowie die generelle Aufenthaltsqualität (Begrünung, Infrastruktur am Wegesrand wie z.B.: Sitzmöglichkeiten, WCs, Trinkbrunnen). Dabei wird zwischen Netzabschnitten unterschieden, welche im Status

Quo die Qualitätskriterien des Masterplans unterschreiten, und jenen Abschnitten, die dies zwar nicht tun, jedoch qualitativ noch weiter verbessert werden können.

Das Zielnetz wird neben wichtigen Bestandsverbindungen durch das Ausweisen urbaner und infrastruktureller Lücken des Fußwegenetzes komplettiert und berücksichtigt zukünftige Verbindungen, denen durch die Umsetzung bestehender Stadtteilentwicklungskonzepte große Bedeutung zukommt (neu entstehender Nutzungsdruck bzw. Nachfrage nach Verbindungen in Zentren und zu lokalen Zielen).

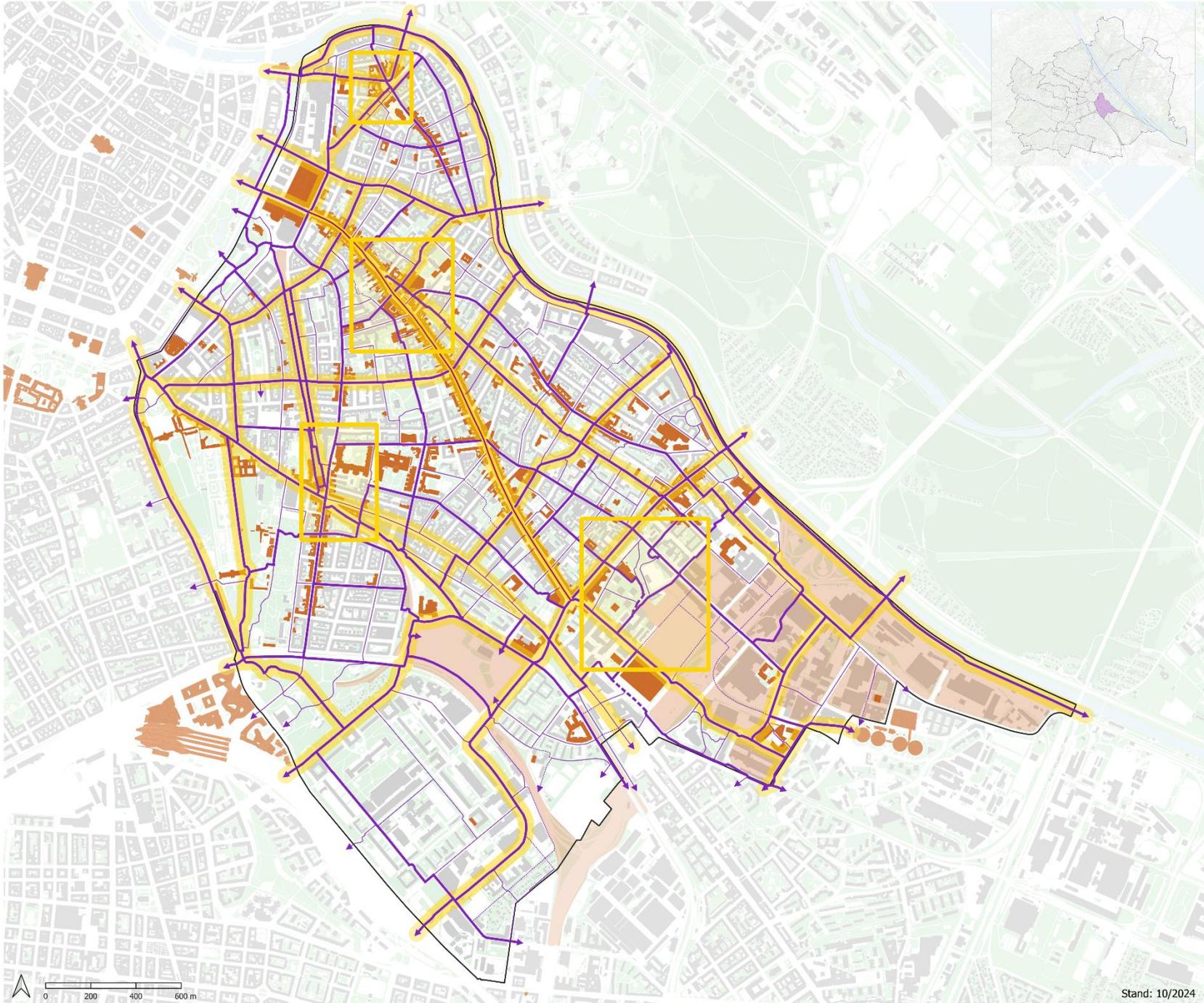
Masterplan Gehen

3. Bezirk, Landstraße

Leitbild - Karte Nr. 1



Stadt Wien
Stadtentwicklung
und Stadtplanung



Karteninhalte

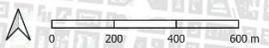
- Bezirksgrenze
- Fokusgebiete
- Fokusgebiet Landstraßer Hauptstraße
- Achsen
- Soll Fußwegenetz**
 - Hochrangig
 - Hochrangig - Planungsnetz
 - Niederrangig
 - Niederrangig - Planungsnetz
- Zentren**
 - Kommerzielle und historische Zentren, soziale und kulturelle Einrichtungen
- Barrieren**
 - Gewerbe- und Industriegebiete, Gleisanlagen, urbane Lücken und Stadtentwicklungsgebiete

Auftraggeber*in:
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien, vertreten durch DI Roman Riedel, im Rahmen des Bezirksauftrages für den 3. Bezirk

Verfasser*in:
tbw research GesmbH

Bearbeitung:
Julia Simhandl BSc,
DI Clemens Raffler

Datenquellen:
Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, 2024,
basemap.at, 2024



Stand: 10/2024

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

Die Handlungsempfehlungen des Masterplan Gehen Landstraße können in sieben Handlungsfelder gruppiert werden:

- **Handlungsfeld 1:** Netzinfrastuktur verbessern
- **Handlungsfeld 2:** Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur
- **Handlungsfeld 3:** Abbau von Barrieren
- **Handlungsfeld 4:** Sichere Querungsmöglichkeiten
- **Handlungsfeld 5:** Verkehrsberuhigung
- **Handlungsfeld 6:** Aufenthaltsqualität verbessern
- **Handlungsfeld 7:** Kommunikation und Bewusstseinsbildung

Diese beziehen sich jeweils auf unterschiedliche Straßenabschnitte im Bezirk Landstraße (s. Anhang, Karte Nr. 8). Weiters wurde eine detaillierte Liste an Einzelmaßnahmen ausgearbeitet und in Abstimmung mit der Bezirksvorstehung festgelegt (s. Kapitel 8).

Grundsätzlich bildet der Masterplan Gehen Landstraße ein Rahmendokument, welches fokussierte Handlungsempfehlungen im Bezirk ausweist. Abseits der im Masterplan Gehen verorteten Handlungs- und Netzempfehlungen tragen auch andere Maßnahmen zu den unten angeführten Handlungsfeldern unabhängig von ihrer Verortung immer zur Förderung des Fußverkehrs bei und werden im vorliegenden Masterplan für den gesamten Bezirk empfohlen.

6.1 Handlungsfeld 1: Netzinfrastuktur verbessern



Der Bezirk Landstraße weist aufgrund der dichten Bauweise großteils ein sehr dichtes Bestandsfußwegenetz auf. In einer Detailbetrachtung verfügen viele Straßenabschnitte davon jedoch über Potentiale zur Verbesserung ihrer infrastrukturellen Qualität.

Dies betrifft vor allem Straßenabschnitte deren Gehsteige die Regelgehsteigbreite (FSV, 2015a) von 2m unterschreiten (s. Anhang, Karte Nr. 7). Um ein für den Fußverkehr qualitativ hochwertiges Netz zu schaffen, ist ein Ausbau der Gehsteige über die vorgegebenen 2m hinausgehend anzustreben. Gemäß Leitfaden zum

„Aktionsprogramm klimaaktiv mobil“ (Klima- und Energiefonds, 2023) können nur Gehsteigverbreiterungen, die über die in der RVS festgelegte Regelbreite hinausgehen, gefördert werden.

Im Zusammenhang mit Gehsteigverbreiterungen ist auch die bestehende Parkraumordnung zu beachten. Raum für Fußverkehrsinfrastruktur kann dabei einerseits durch Umwandlung einer Schräg- oder Querparkordnung in Längsparkordnung, andererseits durch komplettes Auflassen der Parkspur gewonnen werden. Weiters entstehen bei Schräg- und Querparkordnung oftmals Konfliktsituationen durch Fahrzeugteile, die über die Gehsteigkante ragen und somit den verfügbaren Raum für Fußgänger*innen einschränken (s. Abbildung 12) – auch wenn dies seit der StVO-Novelle nicht mehr gestattet ist (s. Kapitel 2.2). Ebenso gilt es, ausgewiesene Stellplätze, welche Teile des Gehsteigs als Stellplatzfläche nutzen, anders zu organisieren (s. z.B. Handlungsempfehlung 30, 50, 51). Die genaue Umgestaltung ist entsprechend der jeweiligen Straßensituation sowie mittels Erhebungen aus Sicht des Fußverkehrs zu wählen.



Abbildung 12: Beispiel für auf den Gehsteig überragende Fahrzeuge (Kardinal-Nagl-Platz) (tbw research, 2024)

Der für den Fußverkehr verfügbare Raum wird oftmals auch durch andere Infrastrukturen, wie etwa Müllcontainer, Verkehrszeichen oder Beleuchtungsmasten verringert. Diese Hindernisse können insbesondere an Kreuzungspunkten zu weiteren Problemen führen, etwa durch eingeschränkte Sichtbeziehungen zum MIV. Punktuell kann die Regelgehsteigbreite gemäß RVS zwar unterschritten werden, im Sinne eines hochwertigen Fußwegenetzes ist jedoch eine durchgehende Breite von mehr als 2 m anzustreben. Seit der StVO-Novelle ist es möglich Verkehrszeichen direkt am Fahrbahnrand anzubringen und somit Hindernisse für den Fußverkehr zu minimieren (s. Kapitel 2.2).

Unterschiedliche Personengruppen haben verschiedene Bedürfnisse und Anforderungen an die Ausgestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur (s. Kapitel 2.3). Insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen sowie Kinder oder Personen mit Betreuungsaufgaben ist eine entsprechende infrastrukturelle Qualität des Fußwegenetzes bedeutsam. Eine barrierefreie Ausgestaltung, genügend Rastmöglichkeiten (s. Kapitel 6.6), die Schaffung möglichst direkter Verbindungen und entsprechende Informations- bzw. Hilfs- und Leitsysteme (akustische Ampeln, taktile Leitsysteme) sind für diese Gruppen besonders wichtig.

Im Sinne einer klimaverträglichen Stadtentwicklung ist bei der Umgestaltung von Straßenräumen auch auf die Wahl geeigneter Oberflächen zu achten. Die Benutzung von hellen Pflastersteinen mit offenen Fugen ist einer asphaltierten Fläche vorzuziehen, um Sickerwässer besser ableiten zu können und Hitzeentwicklung zu beschränken. Wo möglich, sind versiegelte Flächen zu reduzieren und durch wassergebundene Decken und Grünflächen zu ersetzen. Die Wahl der Oberflächengestaltung ist entsprechend der jeweiligen Situation und Erfordernisse (Benützungintensität, Tragfähigkeit) zu wählen.

Betreffende Orte im Bezirk Landstraße

Besonders an Straßen, die eine hochrangige Verbindungsfunktion aufweisen, ist es wichtig den entsprechenden Raum für Fußgänger*innen durch Gehsteigverbreiterungen zu ermöglichen. Konkret betrifft dies im Bezirk Landstraße beispielsweise die folgenden Straßenabschnitte:

- **Salesianergasse (Handlungsempfehlung Nr. 1)**

Die Salesianergasse stellt eine hochrangige Nord-Süd-Verbindung im westlichen Teil des 3. Bezirks dar. Sie bindet nördlich und südlich gelegene Stadtteile an die Neulinggasse bzw. an den Heumarkt sowie Rennweg an. Im gesamten Bereich zwischen Hausnummer 8 und 22 wird die Mindestgehsteigbreite von 1,5m systematisch auf beiden Straßenseiten unterschritten (s. Abbildung 13). Eine Nutzung ist für mobilitätseingeschränkte Personen derzeit nicht möglich. Gleichzeitig ist ein Großteil der Fläche durch parkende Fahrzeuge gebunden. Die Sicherstellung einer ausreichend breiten Erschließung für Fußgänger*innen an der West-Kante der Salesianergasse im Abschnitt Hausnummer 8 bis 22. Schaffung eines Gehsteigs anstelle der Parkspur wird empfohlen, ebenso wie die Errichtung einer Gehsteigvorziehung an der Süd-West-Ecke der Kreuzung Salesianergasse/Strohgasse.

- **Aspangstraße (Handlungsempfehlung Nr. 2)**

Entlang der Aspangstraße trennen Betonbarrieren den bestehenden Gehsteig an der Südkante der Straße vom restlichen Straßenraum, wodurch eine Querung der Aspangstraße in Richtung Norden stark erschwert wird (s. Abbildung 15). Es wird empfohlen die bestehenden Barrieren für den Fußverkehr entlang der Aspangstraße 37 – 49 zu entfernen. Neue Querungsmöglichkeiten sind Höhe Steingasse und Lissagasse unter Setzen von Maßnahmen zur Reduktion der MIV-Geschwindigkeit (z.B.: Anrampung des Kreuzungsplateaus) einzurichten. Begleitend soll der Straßenzug durch Begrünung und Hervorheben des Gehwegs gegenüber der Fahrbahn- und Parkplatzflächen als für den Fußverkehr vorgesehene Fläche aufgewertet werden.

- **Arenbergpark/Dannebergplatz (Handlungsempfehlung Nr. 30)**

Der Arenbergpark stellt einen zentralen Grünraum im Bezirk Landstraße dar. Zurzeit ist der Zugang am Dannebergplatz aus Richtung Neulinggasse kommend eng verparkt (s. Abbildung 14). Der nächste barrierefreie Zugang ist

erst auf Höhe des Ziehrerplatzes möglich. Durch die Entfernung zweier Gehsteigparkplätze sowie Vorziehung des Gehsteigs auf die volle Breite der beiden Parkplätze wird der Zugang zum Arenbergpark für Fußgänger*innen deutlich erleichtert. Darüber hinaus sind Gehsteigparkplätze kein zeitgemäßes Instrument zur Schaffung von Parkraum, da Flächen des Fußverkehrs zweckentfremdet werden. Die Nutzbarmachung des durchgängigen Gehsteigs entlang des Dannebergplatzes an der Seite des Parks wird empfohlen.



Abbildung 13: Der Gehsteige in der Salesianergasse unterschreiten die Mindestgehsteigbreite (tbw research, 2024)



Abbildung 14: Verparkter Zugang zum Arenbergpark am Dannebergplatz (tbw research, 2024)



Abbildung 15: Barrieren für den Fußverkehr entlang der Aspangstraße (tbw research, 2024)

Darüber hinaus gibt es viele weitere Straßenabschnitte, welche Gehsteige mit einer Breite unter 2m aufweisen und oftmals vom MIV genutzt werden. In diesen Fällen wird empfohlen, die Gehsteigfläche den Fußgänger*innen zuzuschreiben bzw. eine Verbreiterung der Gehsteige über die Regelgehsteigbreite zu prüfen und ggf. durchzuführen.

6.2 Handlungsfeld 2: Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur



Obwohl der Bezirk Landstraße bereits über ein engmaschiges Netz an Fußwegeverbindungen verfügt, bestehen dennoch Lücken und das Potential zur Errichtung neuer Fußverkehrsinfrastrukturen. Um den entsprechenden Platz im Straßenraum für die Errichtung zu gewährleisten, sind auch mögliche Flächenumverteilungen, beispielsweise durch Änderung der Parkraumordnung (s. Kapitel 6.1) einzubeziehen.

Auch Trampelpfade sind ein Anzeichen für fehlende Infrastrukturen bzw. den Bedarf an Fußwegeverbindungen (s. Abbildung 16). Sie kennzeichnen durch Fußgänger*innen gewünschte Abkürzungen und sind daher oftmals im Zusammenhang mit Barrieren (s. Kapitel 6.3) vorzufinden. Bestehende Trampelpfade, als Lücken im Fußwegenetz, sollten daher zu ansprechend ausgestalteten Fußwegeverbindungen (befestigte Untergründe, Beleuchtung, Begrünungs- und Beschattungsmaßnahmen) ausgebaut werden.



Abbildung 16: Beispiel für Trampelpfade im Bezirk, Landstraßer Gürtel - Ghegastraße (Handlungsempfehlung Nr. 54) (tbw research, 2024)

Insbesondere beim Ausbau des ÖV-Angebots sowie im Kontext neuer städtebaulicher Entwicklungen, ergeben sich Möglichkeiten zum Ausbau des Fußwegenetzes sowie Notwendigkeiten zur Schaffung neuer Infrastruktur. Bedarfe des Fußverkehrs, wie

etwa ein kleinmaschiges Netz an attraktiven Verbindungen und eine gute Anbindung wichtiger Ziele sowie ÖV-Stationen, im Sinne einer 15-Minuten-Stadt, sind dabei zu berücksichtigen. Insgesamt ist bei der Errichtung neuer Gehsteige und Fußwege auf eine qualitativ hochwertige infrastrukturelle Ausgestaltung (s. Kapitel 6.1) sowie Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) zu achten.

Betreffende Orte im Bezirk Landstraße

Im Bezirk Landstraße besteht beispielsweise in folgenden Straßenabschnitten der Bedarf und das Ausbaupotential für neue Fußverkehrsverbindungen:

- **Sünnhof / Friedrich -Gulda-Park (Handlungsempfehlung Nr. 7)**

Der Sünnhof ist ein zentraler, hochwertig ausgestalteter und beliebter Durchgang zwischen der Landstraßer Hauptstraße und der Ungargasse. Von der Nordseite kommend, ist bereits ein zusätzlicher öffentlicher Durchgang aus Richtung der Baumannstraße vorhanden (s. Abbildung 17). Richtung Süden ist die Widmung eines öffentlichen Durchgangs (öDg) zur Anbindung des Sünnhofs an den Friedrich-Gulda-Park über den Ida-Pfeiffer-Weg bestehend – wird jedoch durch Bestandsbebauung versperrt (s. Abbildung 18). Die Umsetzung des öffentlichen Durchgangs wird dringend empfohlen, um die Barrierewirkung von Süden aus zu reduzieren.

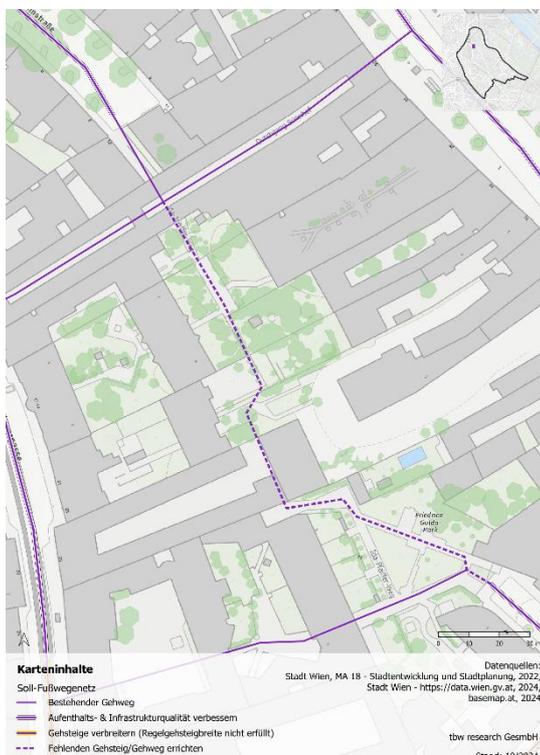


Abbildung 17: Kartenausschnitt Durchgang Sünnhof / Friedrich-Gulda-Park



Abbildung 18: Fehlender Durchgang zum Sünnhof aus Richtung des Friedrich-Gulda-Parks kommend (tbw research, 2024)

- **Anton-Kuh-Weg/Stadtwildnis/Donauprallhang (Handlungsempfehlung Nr. 33)**

Der Anton-Kuh-Weg entwickelt sich durch die Bautätigkeit in Neu Marx zu einer wichtigen Fußverkehrsverbindung im südöstlichen Teil des Bezirks. Zurzeit ist der Weg durch eine Vielzahl an Trampelpfaden (s. Abbildung 19) in die umliegenden Grünräume der Stadtwildnis (über- und unterhalb des Donauprallhangs) erschlossen. Diese sind nicht befestigt und führen teilweise über sehr steile Hänge in die umliegenden Grünflächen. Eine Befestigung der am häufigsten genutzten Wege wird dringend empfohlen, um nachhaltig eine sichere Durchwegung für den Fußverkehr zu ermöglichen.

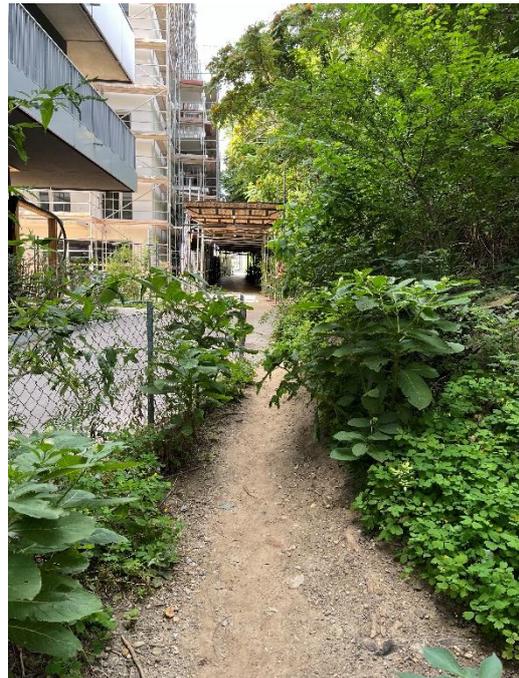
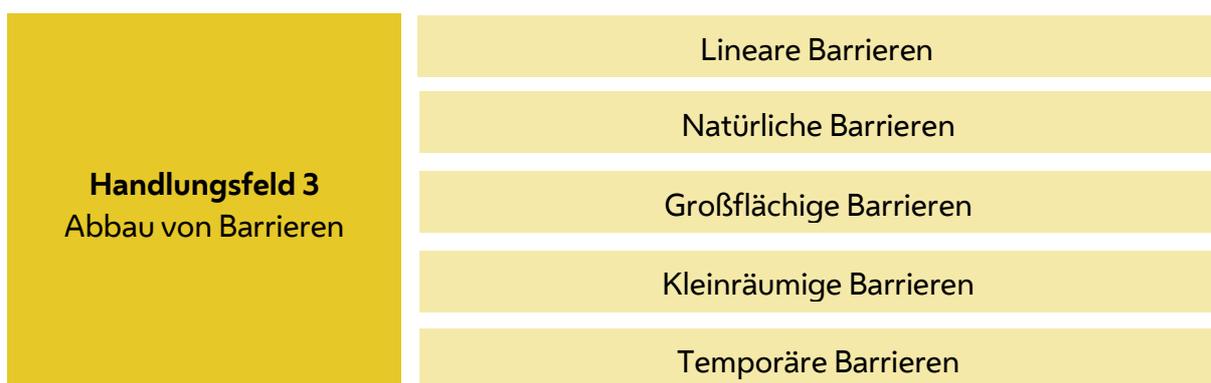


Abbildung 19: Trampelpfade in Richtung Anton-Kuh-Weg (tbw research, 2024)

Eine vollständige Liste aller betroffenen Straßen und Wege befindet sich im Straßenindex (s. Kapitel 9) zum Masterplan Gehen Landstraße.

6.3 Handlungsfeld 3: Abbau von Barrieren



Für den Fußverkehr stellen insbesondere Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen Barrieren dar, da sie nur an eingerichteten Querungen (s. Kapitel 6.4) überwunden werden können und somit oftmals mit Umwegen für zu Fuß gehende Personen verbunden sind. Im Bezirk Landstraße treten Barrieren selten in großem Maßstab, wie zum Beispiel in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt auf. Insbesondere im dicht bebauten Bezirkszentrum sind lokale Barrieren vorzufinden, wie zum Beispiel die

Überwindung von topographischen Niveauunterschieden oder fehlende Durchgänge bzw. Zugangsmöglichkeiten durch bebaute Blöcke. Seltener sind Barrieren durch lineare Verkehrsinfrastruktur wie zum Beispiel Bahntrassen. Sie wirken im Bezirk Landstraße vor allem im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke (Schweizergarten, Ostgrenze des Fasanviertels, Linke und Rechte Bahngasse, Obere und Untere Viaduktstraße). Der Masterplan Gehen Landstraße empfiehlt in diesem Zusammenhang eine Vielzahl an spezifisch ausgearbeiteten Maßnahmen zum Abbau der Barrierewirkungen (s. Kapitel 8).

In St. Marx wirkt die A23-Tangente als Hochtrasse teilweise als Barriere, besonders in der Stadtwahrnehmung trennt sie einen kleinen Teil des Bezirks ab. Die A4-Ostautobahn sowie der angrenzende Bereich des U-Bahn Betriebsbahnhofs der Wiener Linien trennt den südöstlichen Bezirksteil deutlich vom Donaukanal und dem angrenzenden Grünraum im 2. Bezirk.

Um ein für den Fußverkehr attraktives Netz mit wenigen Umwegen zu schaffen, sind einerseits bestehende Querungsmöglichkeiten attraktiv für Fußgänger*innen zu gestalten (s. Kapitel 6.4) und andererseits weitere Querungsmöglichkeiten einzurichten. Für großflächige lineare Barrieren sind dafür beispielsweise Brücken oder Unterführungen zu schaffen. Im dicht bebauten Bezirk Landstraße kommt besonders der Errichtung öffentlicher Durchgänge durch bestehende Baublöcke eine große Bedeutung für den Abbau von Barrieren zu. Eine Umsetzung der bereits im Speedy Fußwegeplan des Bezirks (Lokale Agenda 21, 2024) eingezeichneten Durchgänge wird empfohlen.

Auch bei temporären Barrieren, wie etwa im Zuge von Baustellentätigkeiten, ist auf eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung und die Vermeidung von Umwegen unter Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherheit zu achten (z.B.: möglichst kein Wechseln der Straßenseite). Insbesondere für Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen (s. Kapitel 2.3) ist die Beachtung von Aspekten wie barrierefreie Geh- und Querungsmöglichkeiten, die Sicherstellung entsprechender Durchgangsbreiten, eine geeignete Beschilderung sowie die Zurverfügungstellung etwaiger Hilfs- und Informationssysteme besonders wichtig.

Betreffende Orte im Bezirk Landstraße

Folgende Gebiete sind im Kontext des Abbaus von Barrieren für den Fußverkehr im Bezirk Landstraße beispielhaft zu nennen:

- **Botanischer Garten der Universität Wien (Handlungsempfehlungen Nr. 10, 28)**

Der Botanische Garten der Universität Wien ist ein wichtiger Grünraum an der Westseite des Fasanviertels. Derzeit besteht entlang der Jacquingasse nur ein Eingang für das gesamte Viertel, nördlich, nahe des Rennwegs befindet sich der Haupteingang. Grund dafür ist der Niveauunterschied zwischen Garten und Straßenraum – einer deutlichen Barriere. Im Sinne einer besseren Erschließung

des Botanischen Gartens für den Fußverkehr und Lückenschluss im Wegenetz wird die Einrichtung einer weiteren, barrierefreien Zugangsmöglichkeit an der Ostkante des Botanischen Gartens (Jacquingasse/Kölblgasse) empfohlen (s. Abbildung 20). Dies kann z.B. als Stiegenaufgang mit angrenzendem Aufzug umgesetzt werden. Die Umsetzung des neuen Zugangs erhöht auch den Anteil fußläufig erreichbaren Grüns für die Bewohner*innen des Fasanviertels, welches zurzeit nur wenig Grün in den Straßenzügen aufweist. Zusätzlich zur Schaffung eines neuen Zugangs zum Botanischen Garten werden Verhandlungen um eine Ausweitung der Öffnungszeiten des Botanischen Gartens (derzeit 10:00 bis je nach Jahreszeit 16:00, 17:00 oder 18:00 Uhr) angeregt.



Abbildung 20: Niveauunterschied zum Botanischen Garten der Universität Wien als Barriere für den Fußverkehr.

- **Villa Mautner Jäger (Handlungsempfehlung Nr. 14)**

Die Villa Mautner Jäger liegt an der Landstraßer Hauptstraße 140 – 142 und birgt einen großen innerstädtischen Garten. Dieser erstreckt sich hinter der Villa bis in die Einmündung Klimschgasse – bislang ist der Zugang der Öffentlichkeit jedoch verwehrt. Es wird empfohlen den Garten für die Öffentlichkeit zu öffnen und die bereits bestehenden Widmungen zu öffentlichen Durchgängen (öDg) in Richtung Steingasse und Oberzellergasse umzusetzen. Dies trägt einerseits zu einer durchgängigeren Stadtstruktur für den Fußverkehr (kürzere und direktere Wege) bei und erschließt einen hochwertigen, fußläufig erreichbaren Grünraum für die lokale Bevölkerung im sonst dicht bebauten Bezirksteil.

- **Steg Adolf-Blamauer-Gasse/Fasanviertel (Handlungsempfehlung Nr. 13)**

Zwischen dem Fasanviertel und dem Stadterweiterungsgebiet Village im Dritten unterteilt die S-Bahn-Stammstrecke als lineare Barriere den Raum für den Fußverkehr. Eine Querung der S-Bahn-Stammstrecke aus dem Fasanviertel in Richtung Adolf-Blamauer-Gasse/Village im Dritten ist zurzeit nur über einen nicht barrierefreien Steg möglich (s. Abbildung 21). Es wird empfohlen im Zuge der Stammstreckensanierung eine barrierefreie Quermöglichkeit über die Bahntrasse, sowie Adolf-Blamauer-Gasse auf Höhe des Bildungscampus Aron Menczer umzusetzen.

- **Göllnergasse/Louise-Martini-Weg (Handlungsempfehlung Nr. 11)**

Das Betriebsgelände rund um den Henkel-Standort sowie der Firma Bosch schaffen entlang der Göllnergasse eine Barriere für den Fußverkehr in Richtung Erdberger Lände (s. Abbildung 22). Durch die neue Wohnhausanlage im Bereich Louise-Martini-Weg besteht bereits ein hochwertiges Fußwegenetz im Inneren des Blocks, welches mittels Durchstoßes an der Göllnergasse über den Parkplatz der Firma Henkel oder Bosch (s. bestehende Widmung Dg) angebunden werden kann. Es wird die Schaffung eines Lückenschlusses im Fußwegenetz zwischen Hainburgerstraße/ Erdbergstraße und Erdberger Lände in Form eines Durchstoßes zwischen Göllnergasse und Louise-Martini-Weg empfohlen (Ggf. Anstreben einer Umwidmung des bestehenden Dg in öDg).



Abbildung 21: Bestandssteg über die S-Bahn-Stammstrecke, nicht barrierefrei (tbw research, 2024)



Abbildung 22: Barriere zwischen Göllnergasse (Privatparkplatz der Firma Henkel) und dem angrenzenden Louise-Martini-Weg in Richtung Erdberger Lände. (tbw research, 2024)

6.4 Handlungsfeld 4: Sichere Querungsmöglichkeiten

Handlungsfeld 4 Sichere Querungsmöglichkeiten	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
	Errichtung neuer Querungsmöglichkeiten
	Verbesserung der Sichtbeziehungen

Ein wichtiger Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Fußverkehrsnetzes sind Querungsmöglichkeiten über Straßenzüge bzw. an Knotenpunkten. Diese sind so einzurichten, dass sich möglichst direkte Verbindungen im Bezirk ergeben, um dem Wunschnetz der zu Fuß gehenden Personen zu entsprechen. Durch die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten über alle Kreuzungsrelationen können Umwege für Fußgänger*innen vermieden werden. Besonders zur Überwindung hochfrequentierter Straßen ist ein dichtes Netz an Querungsmöglichkeiten wichtig, da diese sonst meist schwer überwindbare Barrieren für den Fußverkehr darstellen (s. Kapitel 6.3). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass entsprechend der Neuerungen der StVO die Benützungspflicht von Schutzwegen, die sich in einem Umkreis von bis zu 25 m befinden, entfällt.

Da Kreuzungspunkte auch stets Gefahrenpotentiale bergen können und ein Großteil der Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen an diesen stattfindet, ist eine sichere Ausgestaltung besonders wichtig. Hierbei ist darauf zu achten direkte Sichtbeziehungen zwischen dem MIV und Fußgänger*innen zu gewährleisten. Eine Verbesserung der Beleuchtungssituation sowie bauliche Hilfestellungen wie die Errichtung von baulich realisierten Gehsteigvorziehungen in Kreuzungspunkten tragen zu verbesserter Sichtbarkeit sowie Sicherheit von Fußgänger*innen bei. Das Markieren von Sperrflächen für den MIV anstelle von Gehsteigvorziehungen – einer oft im Bezirk realisierte Maßnahme (s. Anhang, Karte Nr. 7) – schafft keine klare Querungssituation aus Sicht des Fußverkehrs. Durch Gehsteigvorziehungen wird darüber hinaus die Querungsdistanz reduziert. Diese sollte grundsätzlich so gering wie möglich gehalten werden, um ein sicheres Überqueren zu gewährleisten. Zur Unterstützung sind Querungshilfen wie etwa Mittelinseln anzudenken. Insbesondere entlang hochrangiger Fußverkehrsachsen ist die Errichtung von Gehsteigvorziehungen zur Minimierung der Querungsdistanz zu prüfen.

Weiters ist auf eine entsprechende Dimensionierung der Aufstellflächen für Fußgänger*innen zu achten. Insbesondere gilt dies für Kreuzungspunkte mit bzw. in der Nähe von ÖV-Haltestellen. Ebenso ist eine niveaugleiche Ausgestaltung der Kreuzungsplateaus hilfreich. Dadurch wird nicht nur der MIV entschleunigt und die Sichtbeziehung verbessert, sondern auch die Querungssituation für beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen verbessert bzw. Querungen für diese überhaupt erst ermöglicht (s. Kapitel 2.3).

Bei ampelgeregelten Kreuzungen ist darauf zu achten, möglichst kurze Wartezeiten für Fußgänger*innen zu schaffen. Zu lange Rotphasen können etwa zur Missachtung der VLSA sowie – in Kombination mit zu geringen Aufstellflächen – zu einer Ansammlung von Personen und somit zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit führen. Für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung ampelgeregelter Kreuzungssituationen sind Wartezeiten/Rotphasen von unter 20 Sekunden und entsprechend lange Freigabezeiten/Grünphasen zur sicheren Querung anzustreben. Dabei ist auch eine barrierefreie Gestaltung durch akustische sowie taktile Hilfssysteme zu beachten.

Betreffende Orte im Bezirk Landstraße

An folgenden Kreuzungssituationen besteht der Bedarf zur Neuerrichtung bzw. Umgestaltung von entsprechenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen zum Abbau von Barrieren und zur besseren Vernetzung sowie die Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten zur Verringerung von Gefahrenpotentialen:

- **Kreuzungen entlang der Landstraßer Hauptstraße (Handlungsempfehlungen Nr. 3, 4, 6, 21, 22)**

Die Landstraßer Hauptstraße ist die wichtigste Verkehrsader für den Fußverkehr im Bezirk Landstraße. An mehreren Kreuzungspunkten sind die Aufstellflächen bzw. Querungsmöglichkeiten zurzeit nicht ausreichend für das große Fußverkehrsaufkommen dimensioniert. Eine Vergrößerung der Aufstellfläche bzw. eine Durchziehung des Gehsteigs für Fußgänger*innen wird insbesondere an den Kreuzungen Invalidenstraße (s. Abbildung 24), Untere Viaduktgasse, Gärtnergasse (s. Abbildung 23), Weyrgasse sowie Rochusgasse dringend empfohlen. Im Bereich des Rochusmarkts sowie der Einkaufsmöglichkeit Galleria wird die Umsetzung flächiger Querungsmöglichkeiten unter begleitender Verkehrsberuhigung empfohlen (s. Kapitel 6.5). Die Maßnahmen sind in Abstimmung mit dem Planungsprozess *Landstraße bewegt* (s. Kapitel 4.6) zu konkretisieren.



Abbildung 23: Aufstellflächen Gärtnergasse (tbw research, 2024)



Abbildung 24: Aufstellflächen Invalidenstraße (tbw research, 2024)

- **Kreuzung Pfarrhofgasse/Hintzerstraße (Handlungsempfehlung Nr. 16)**

An der Kreuzung Pfarrhofgasse/Hintzerstraße (s. Abbildung 25) besteht großes Potential zur Verbesserung der Querungssicherheit durch die Vorziehung der Gehsteige im Kreuzungsbereich. Zurzeit ist keine Gehsteigfläche für querende Fußgänger*innen vorgesehen, stattdessen wurden Poller gesetzt und Sperrflächen auf der Fahrbahn markiert. Zur Schaffung einer klaren Querungssituation wird die Vorziehung der Gehsteige empfohlen – insbesondere aufgrund der Nähe zur Schule borg3.



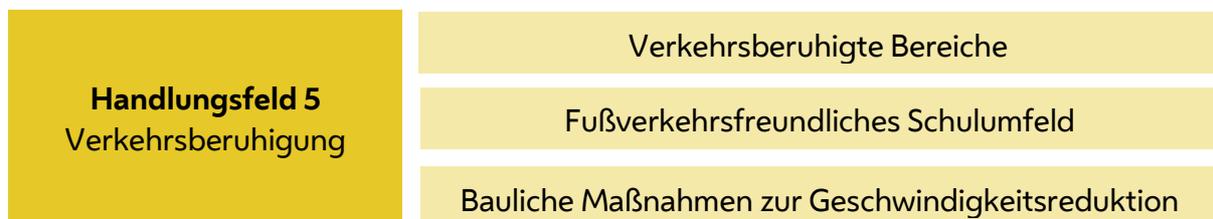
Abbildung 25: Potential zum Ausbau der bereits markierten Gehsteigvorziehung. (tbw research, 2024)

- **Kreuzungsbereich Reisnerstraße/Rennweg (Handlungsempfehlung Nr. 17)**

Zurzeit ist keine Gehsteigfläche für querende Fußgänger*innen vorgesehen – stattdessen wurden zwei Sperrflächenmarkierungen auf der Fahrbahn aufgebracht. Zur Schaffung einer klaren Querungssituation wird die Vorziehung des Gehsteigs empfohlen, um die Querungsdistanz zu minimieren.

Weitere Straßenabschnitte mit fehlenden Querungsmöglichkeiten sowie Kreuzungspunkten mit Verbesserungspotential der bestehenden Querungen sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) angeführt.

6.5 Handlungsfeld 5: Verkehrsberuhigung



Neben der Verbesserung des Fußwegenetzes durch Gehsteigverbreiterungen oder Schaffung neuer Verbindungen wirken auch Maßnahmen zur Entschleunigung des MIV positiv auf den Fußverkehr. Einerseits verbessert sich dadurch die Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) und Sicherheit für Fußgänger*innen, andererseits können diese

Maßnahmen auch Lenkungseffekte, etwa durch eine Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse zugunsten des Fußverkehrs, anstoßen.

Es gibt unterschiedliche Maßnahmen, die gesetzt werden können, um eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen. Zunächst ist die Ausweisung von auf Verkehrsberuhigung fokussierten Straßentypen, wie Wohnstraßen, Begegnungs- oder Fußgängerzonen, zu nennen. Weiters sind Netzabschnittslücken mit fehlender Beschränkung des Tempolimits (Tempo-30-Zone) zu schließen. Vorgaben zur Geschwindigkeitsreduktion zeigen meist nur dann ihre intendierte Wirkung, wenn der Straßenraum so umgestaltet ist, dass die Vorgaben für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar sind und diese auch dazu bringen die Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten bzw. defensives Fahrverhalten zu fördern. Hierfür können entsprechende bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Bodenschwellen und eine verschwenkte Fahrbahnführung, sorgen. Aktuelle Beispiele aus der Fußverkehrsplanung sehen auch unterschiedlich geformte, großflächige Bodenmarkierungen an stark verkehrsberuhigten Straßenabschnitten vor (z.B.: Mariahilferstraße in Graz, s. Abbildung 26), um die Aufmerksamkeit des durchfahrenden MIVs zu erhöhen und dessen Geschwindigkeit zu reduzieren.



Abbildung 26: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021), <https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/> Um den Lendplatz verkehrsberuhigt und bunt.html, 13.05.2024)

Insbesondere bei Begegnungszonen, welche das Queren für Fußgänger*innen über den gesamten Straßenverlauf hinweg ermöglichen, ist auf die Sicherstellung von guten Sichtbeziehungen zwischen Fließverkehr und Fußgänger*innen zu achten, etwa durch

entsprechende Gestaltung der Kreuzungssituationen (s. Kapitel 6.4) sowie durch Reduktion bzw. Umorganisation von Stellplätzen (s. Kapitel 6.1).

Besonders bei beengten Straßenverhältnissen mit schmalen Gehsteigbreiten, ohne Möglichkeit zur Verbreiterung sowie zum Schutz bzw. zur Attraktivierung alter Ortskerne eignen sich verkehrsberuhigende Maßnahmen. Weiters ist im Kontext von Schulwegen, im direkten Umfeld von Schulen und Kindergärten aber auch im Umfeld von Pflegeheimen, Gesundheitseinrichtungen und Spielplätzen eine verkehrsberuhigte Ausgestaltung zur Auflösung von Gefahrensituationen (s. u.a. Kapitel 4.1) anzustreben. Eine mögliche Maßnahme stellt in diesem Zusammenhang die Einrichtung von Schulstraßen dar.

Betreffende Orte im Bezirk Landstraße

In folgenden Straßenabschnitten im Bezirk Landstraße sind beispielsweise verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Attraktivierung und Verbesserung der Sicherheit für den Fußverkehr anzudenken:

- **Rochusplatz & Rochusmarkt (Handlungsempfehlung Nr. 24)**

Der Rochusmarkt bzw. die vorhandene ÖV-Infrastruktur (U-Bahnstation Rochusgasse) ist Quelle und Ziel vieler Fußwege (s. Abbildung 27). Eine Neuaufteilung der Flächen zugunsten der aktiven Mobilität wird dringend empfohlen: Verkehrsberuhigung und Attraktivierung des Bereiches rund um den Rochusmarkt für den Fußverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des bestehenden Prozesses *"Landstraße bewegt!"*. Eine niveaugleiche



*Abbildung 27: Häufiger Querungswunsch von Fußgänger*innen über die Landstraßer Hauptstraße im Bereich des Rochusmarkts (tbw research, 2024)*

Ausgestaltung als Begegnungszone bzw. eine flächige Querungsmöglichkeit sowie Begrünungsmaßnahmen werden empfohlen.

- **Reisnerstraße/Am Heumarkt (Handlungsempfehlung Nr. 23)**

Die Reisnerstraße stellt für Fußgänger*innen die wichtigste Verbindung aus den Wohngebieten um den Modenapark in den Stadtpark sowie U4-Station bzw. das Stadtzentrum dar. Gleichzeitig weist die Straße beidseitig nur sehr schmale Gehsteige (Gehsteigmindestbreite wird durchgängig unterschritten) auf (s. Abbildung 28). Des Weiteren dient die Straße als Abfahrtsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr aus dem umliegenden Stadtviertel in das höherrangige Straßennetz (Am Heumarkt). Es wird empfohlen den nördlichen Abschnitt der Reisnerstraße (Am Heumarkt bis Beatrixgasse) zur Wohnstraße umzugestalten und gleichzeitig straßenraumgestalterische Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Niveaugleiche, Fahrbahnverschwenkung, Begrünungsmaßnahmen) zu ergreifen. Dies sichert und kommuniziert den verkehrsberuhigten Charakter der Straße. Die Umgestaltung zur Wohnstraße minimiert den motorisierten Durchzugsverkehr und schafft eine attraktive Fußwegverbindung in das Stadtzentrum. Die Abfahrt des motorisierten Verkehrs bleibt über die Beatrixgasse möglich.

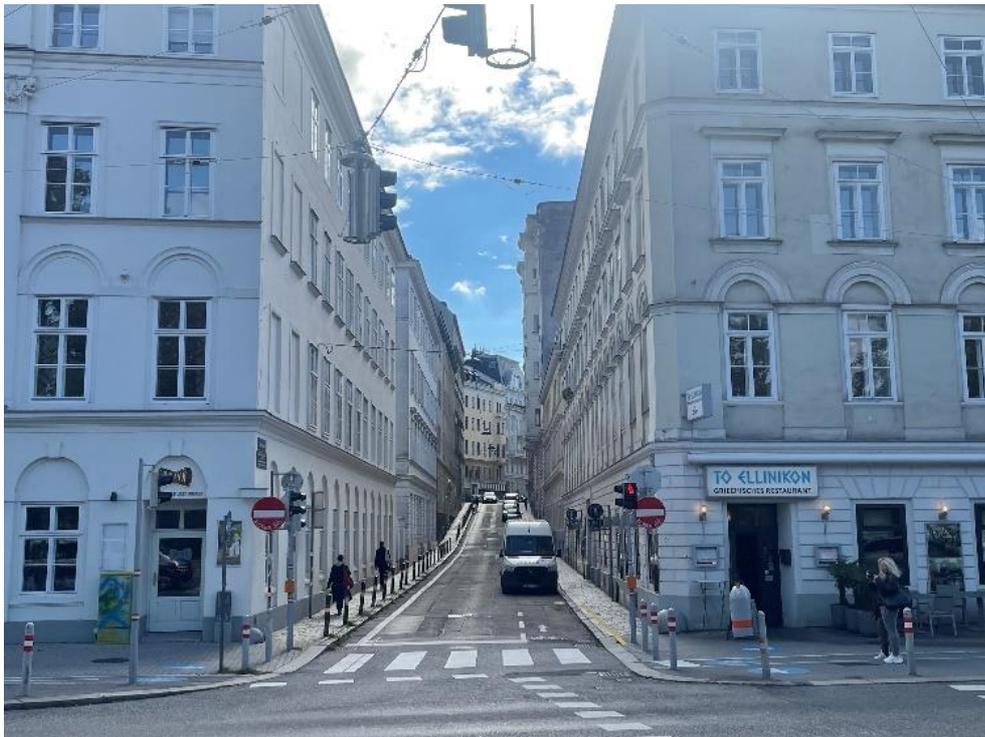


Abbildung 28: Reisnerstraße/Am Heumarkt (tbw research, 2024)

Weitere Straßenabschnitte mit Bedarf an verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) und dem Straßenindex (s. Kapitel 9) angeführt.

6.6 Handlungsfeld 6: Aufenthaltsqualität verbessern



Um ein attraktives Fußwegenetz zu schaffen und Personen zum Zu-Fuß-Gehen zu motivieren, ist nicht nur die infrastrukturelle Qualität der Gehsteige und Gehwege ausschlaggebend, sondern auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Ein wichtiger Aspekt für eine hohe Aufenthaltsqualität ist die Einrichtung mit entsprechendem Stadtmobiliar (Sitz- und Rastplätze). Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen wichtig. Konsumfreie, für zu Fuß gehende Personen attraktiv gestaltete Aufenthaltsmöglichkeiten führen darüber hinaus auch zu einer allgemeinen Attraktivierung des Straßenraumes. Dies kann vor allem monotone, geradlinige Straßenzüge, die für eine Nutzung durch den MIV (Fließverkehr und parkende Fahrzeuge) ausgerichtet sind, attraktiver für den Fußverkehr gestalten. In diesem Zusammenhang können beispielsweise auch Parklets oder Grätzloasen, als Mikro-Freiräume, positiv zur Gestaltung beitragen. Diese schaffen darüber hinaus die Möglichkeit für Anrainer*innen sich direkt an der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu beteiligen.

Die Gestaltung attraktiver Straßenräume bedeutet, insbesondere im Hinblick auf eine klimaresiliente Stadtentwicklung, auch eine Ausstattung mit Begrünungs- und Beschattungselementen. Insbesondere Baumpflanzungen tragen durch ihre kühlende Wirkung und schattenspendende Funktion positiv zum Stadtklima bei, wobei grundsätzlich Baumreihen und -gruppen der Pflanzung von Einzelbäumen vorzuziehen sind. Weiters eignen sich Fassadenbegrünungen sowie Flächenentsiegelungen und die Errichtung wassergebundener Decken zur Gestaltung eines attraktiven, klimafitten Straßenraumes. Begrünungsmaßnahmen tragen dabei nicht nur positiv zum Stadtklima bei, sondern erhöhen auch die allgemeine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und dessen Wahrnehmung als attraktiven Ort für das Zu-Fuß-Gehen.

Weiters ist die Ausstattung von Fußwegenetzen mit entsprechenden Infrastrukturen und Einrichtungen entlang des Weges wichtig. Im Sinne einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes für alle sind hierbei die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Personengruppen (s. Kapitel 2.3) zu beachten. Beispielsweise kann die Errichtung von einem dichten Netz an Möglichkeiten zur Abfallentsorgung, ergänzend zur Entfernung etwaiger Verschmutzungen und Schäden, zur Sauberkeit von Straßenräumen beitragen. Ein sauberer Straßenraum führt nicht nur zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität, sondern beeinflusst auch das subjektive Sicherheitsempfinden positiv. Auch die Verfügbarkeit von sauberen

Sanitäreinrichtungen im öffentlichen Raum ist für bestimmte Personengruppen, etwa Familien und Kinder, besonders wichtig.

Sowohl bei der Durchführung von Begrünungsmaßnahmen als auch der Errichtung von Infrastrukturen entlang des Weges ist darauf zu achten, diese so zu platzieren, dass sie keine Barriere für Fußgänger*innen darstellen. Weiters ist auf direkte bzw. freie Sichtbeziehungen zwischen dem MIV und dem Fußverkehr zu achten.

Betreffende Orte im Bezirk Landstraße

Besonders an folgenden Orten besteht im Bezirk Landstraße der Bedarf sowie das Potential zur Setzung von Begrünungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum:

- **Klopsteinplatz (Handlungsempfehlung Nr. 44)**

Der Klopsteinplatz stellt mit dem Joe-Zawinul-Park ein Grünraumziel östlich der Landstraßer Hauptstraße dar (s. Abbildung 29). An der Süd-Ost Kante/Rückseite der Schule FIDS 3 ist der Platz bereits für die MIV-Durchfahrt gesperrt (Fußballkäfig). Eine Umgestaltung der bestehenden Fahrbahn (Sackgasse) als Fußgängerzone mit begleitenden straßengestalterischen Maßnahmen unter Wahrung der Zufahrtsmöglichkeit für Einsatzfahrzeuge/Müllabfuhr (z.B.: Niveaugleiche, Straßenmobiliar, Begrünung; ähnlich zur Goldschlagstraße 137) führt zu einer deutlichen Attraktivierung des Klopsteinplatzes.



Abbildung 29: Klopsteinplatz - Umgestaltungspotential zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. (tbw research, 2024)

- **Fasanplatz (Handlungsempfehlung Nr. 46)**

Derzeit ist der östliche Teil des Fasanplatzes für Fußgänger*innen weitestgehend ein Durchgangsraum, der grundsätzlich Designelemente zum Verweilen beinhaltet, aber aufgrund der Nutzung als Parkplatz nur eingeschränkt seiner Aufenthaltsfunktion nachkommt (s. Abbildung 30). Der Fasanplatz hat einen ausgeprägten Zentrumscharakter und ist dementsprechend Ziel und Transitraum vieler Fußwege. Es wird empfohlen, das bestehende Potential zur Schaffung qualitativ hochwertiger Aufenthalts- und Naherholungsflächen auf der Überplattung der S-Bahn-Stammstrecke am östlichen Ende des Fasanplatzes zu nutzen: Reorganisation des Parkraumregimes zugunsten einer hochwertigen Aufenthaltsfläche (verstärkte Begrünung, Verweilmöglichkeiten). Darüber hinaus wird eine stufenweise Ausweitung der Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der Fahrradstraße in Richtung Fasanmarkt unter Wahrung von Behindertenparkplätzen empfohlen.



Abbildung 30: Als Parkplatz genutzter Fasanplatz (tbw research, 2024)

In der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) und dem Straßenindex (s. Kapitel 9) sind weitere Straßen mit dem Bedarf an Begrünungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität angeführt.

6.7 Handlungsfeld 7: Kommunikation & Bewusstseinsbildung

Handlungsfeld 7 Kommunikation und Bewusstseinsbildung

Informationskampagnen und -veranstaltungen

Informationsmaterial zur Verfügung stellen

Partizipative Ausarbeitung von Umgestaltungen

Zusätzlich zur Errichtung eines engmaschigen und qualitativ hochwertigen Fußwegenetzes, ist zur Erhöhung des Anteils an zu Fuß zurückgelegten Wegen auch ein entsprechendes Bewusstsein und die Motivation in der Bevölkerung notwendig.

Es können beispielsweise verfügbare Angebote wie gemeinschaftliche Spaziergänge beworben werden um zum Zu-Fuß-Gehen zu motivieren. Informationskampagnen eignen sich für die gezielte Ansprache spezifischer Zielgruppen, wie etwa Schulwegkampagnen für Kinder und Familien. Auch Veranstaltungen mit thematischem Fokus, wie beispielsweise Spaziergänge, können dazu genutzt werden, die Motivation für das Zu-Fuß-Gehen zu steigern.

Ein effektiver Ansatz zur Etablierung und Förderung einer Kultur des Zu-Fuß-Gehens ist der Einsatz von partizipativen Methoden, wie sie beispielsweise im Rahmen des Projekts *LiDo geht – Links der Donau geht was weiter* (s. hierzu auch Raffler und Simhandl, 2023) für die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt zur Anwendung kamen. In dem Prozess wurden neben der LiDo Fußwegekarte (Karte des Fußwegenetzes der Bezirke Floridsdorf und Donaustadt, ergänzt durch GEHgenden und identitätsstiftende Orte) ein 20m² großer Bodenplan erstellt, welcher in lokalen Interventionen im öffentlichen Raum zur Herstellung eines besseren räumlichen Verständnisses und messen alltäglicher Distanzen für die lokale Bevölkerung verwendet wurde.



Abbildung 31: Anwendung des LiDo Bodenplans im Rahmen von Interventionen im öffentlichen Raum (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)

Gemeinsame Begehungen von Bezirksteilen dienen zur partizipativen Sammlung von Schwach- oder Engstellen für den Fußverkehr. Im Zuge von Planungs- und Umgestaltungsvorhaben konnten so Eindrücke zu Stärken, Schwächen, Mängeln und Potentialen der direkt betroffenen Personen gesammelt werden und Maßnahmen dementsprechend zielgerichteter ausgearbeitet werden. Die Aktivitäten können auch digital unterstützt werden und so als Informationen direkt im Planungsprozess genutzt werden (s. als Beispiel der Einsatz der GehCheckApp im Rahmen des Projektes *LiDo geht*). Durch den Austausch zwischen Entscheidungsträger*innen, Expert*innen, Anrainer*innen und lokaler Bevölkerung, erhielten die unterschiedlichen Gruppen Information über die jeweiligen Bedürfnisse und Wünsche der anderen. Hiermit wurde Bürger*innen die Möglichkeit gegeben sich an der Gestaltung ihres alltäglichen Umfeldes zu beteiligen.

Die Anwendung ähnlicher partizipativer Ansätze wird für den 3. Bezirk empfohlen, um die bestehende Kultur des Zu-Fuß-Gehens zu fördern und zu forcieren. Der bereits laufende Prozess *Landstraße bewegt* stellt dabei ein gutes Beispiel für die Einbindung lokaler Stakeholdergruppen in Planungsprozesse für den Fußverkehr dar. Grundsätzlich bietet es sich an, bei Umgestaltungen bzw. der Errichtung neuer Fußverkehrsverbindungen und Aufenthaltsmöglichkeiten (s. Kapitel 6.1, 6.5, 6.6) die lokale Bevölkerung einzubinden. Im Fokus steht dabei das Vertrautmachen mit den baulichen Änderungen und Neugestaltungen.

Eine weitere Handlungsempfehlung im Kontext von Kommunikation und Bewusstseinsbildung kann bezüglich der Flächenverteilung im öffentlichen Raum ausgesprochen werden. Obwohl zahlreiche Straßen im Bezirk großzügig dimensionierte Fußverkehrsflächen aufweisen, verknappen überragende Fahrzeugteile schräg oder quer abgestellter Fahrzeuge den Bewegungsraum von Fußgänger*innen. Die neue StVO-Novelle verbietet diese Parkweise. Ein im Bezirk verortetes Beispiel für einen solchen Konfliktraum ist die Hainburger Straße (s. Abbildung 32), deren Gehsteige oft durch überragende Fahrzeugteile der Schrägparker verknappt wird. Eine Umsetzung/Anwendung der geltenden StVO-Novelle mit begleitender Informationskampagne



Abbildung 32: Auf Gehsteig überragende Fahrzeugteile in der Hainburger Straße (tbw research, 2024)

für Autofahrer*innen (z.B.: via Beschilderung in den bestehenden Baumscheiben der Hainburger Straße) wird empfohlen.

Hinweise auf Abkürzungen für Fußgänger*innen sowie Schleichwege und öffentliche Durchgänge helfen bei der Orientierung und Verkürzung der alltäglichen Wege. Eine wichtige bestehende Grundlage dafür ist der Speedy Fußwegeplan (Lokale Agenda 21, 2024) sowie das im Bezirkszentrum (z.B.: im Rochuspark) installierte Beschilderungssystem der Mobilitätsagentur Wien zur Kennzeichnung von Durchgängen. Der Masterplan Gehen empfiehlt die Erweiterung dieses Beschilderungssystems (s. Handlungsempfehlungen 74, 75 und 76) und die laufende Aktualisierung des Speedy Fußwegeplans.

Aufgrund der hohen Qualität des Grünraums entlang des Donaukanals besteht in vielen Abschnitten ein hoher Nutzungsdruck durch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen die innerhalb ihrer Nutzungsmuster sehr heterogen auftreten (beispielsweise, Spaziergänger*innen, Hundebesitzer*innen, sportliche Radfahrer*innen, Familienradgruppen, etc.). Das hohe Verkehrsaufkommen aktiv mobiler Personen führt regelmäßig zu Konfliktsituationen. In diesem Zusammenhang wird die Durchführung einer Sensibilisierungskampagne für ein konfliktfreies Miteinander entlang des Donaukanals im gesamten Bezirk empfohlen (Informationsmaterial, Informationsveranstaltungen, partizipative Einbindung aller Nutzer*innengruppen), bei der alle Nutzer*innen auf die Anforderungen und Wünsche der jeweils anderen Gruppen sensibilisiert werden. Ein Teil davon könnte beispielsweise die gemeinschaftliche Ausarbeitung von Verhaltensregeln zur Vermeidung von Konflikten bzw. Förderung eines konfliktfreien Miteinanders entlang des Donaukanals sein.

7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Insgesamt tragen die im Masterplan Gehen Landstraße angeführten Handlungsempfehlungen und Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen zu einer Förderung des Fußverkehrs bei.

Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zeigen besonders jene Maßnahmen eine positive Wirkung, welche zu einer besseren Anbindung von Zielen des alltäglichen Bedarfs (Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen) sowie ÖV-Haltestellen beitragen. Das umfasst einerseits Lückenschlüsse im Fußwegenetz durch Errichtung neuer Fußverkehrsinfrastruktur (s. Kapitel 6.2) sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Bestandsnetzes (s. Kapitel 6.1). Insbesondere im Bezirkszentrum rund um die Landstraßer Hauptstraße und entlang wichtiger Achsen, ist eine entsprechende Dimensionierung von Fußverkehrsinfrastruktur (Gehsteigbreiten) sowie Verkehrsberuhigung und Ausgestaltung notwendig. 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 (s. Kapitel 6.3), aber auch Querungshilfen bei stark befahrenen Straßen (s. Kapitel 6.4), verbessert wird.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Durchführung von Begrünungsmaßnahmen. Diese tragen einerseits zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) im Straßenraum bei und sorgen dafür, dass Wege für Fußgänger*innen attraktiver werden. Weiters wird dadurch das Netz an Grünräumen ausgebaut sowie neue Mikro-Grünräume geschaffen. Durch Maßnahmen zur Verbesserung der grünen und blauen Infrastruktur kann darüber hinaus der zunehmenden Erhitzung von Straßenräumen entgegengewirkt werden. Die Umsetzung der im Masterplan verankerten Maßnahmen trägt auf einer gesamtstädtischen Ebene somit zur Erreichung der Ziele des Leitbilds Grünräume Wien 2020 (Stadt Wien - MA18, 2020a) sowie des Urban Heat Island Strategieplans 2015 (Stadt Wien - MA22, 2015) bei.

Zur Zielerreichung des Fachkonzeptes Mittelpunkte des städtischen Lebens – polyzentrales Wien des STEP 2025 (Stadt Wien - MA18, 2020b) tragen insbesondere verkehrsberuhigende Maßnahmen (s. Kapitel 6.5) sowie Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) bei, da dadurch eine Attraktivierung lokaler Zentrumsbereiche im Bezirk erreicht werden kann.

Die positive Wirkung der Handlungsempfehlungen des vorliegenden Masterplans wird durch die von tbw research wissenschaftlich erarbeiteten Modelle zur Quantifizierung des Wirkbeitrags von Maßnahmen zum Fußverkehrsanteil bestätigt (s. Kapitel 2.2).

8 Übersicht Handlungsempfehlungen

Die Maßnahmenliste umfasst eine fachlich priorisierte Auswahl an Maßnahmen, in Ergänzung zum allgemein bestehenden Handlungsspielraum zur Förderung des Fußverkehrs.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahmenbeschreibung	Begründung/Detaillierung	Priorität
1	1	Sicherstellung einer ausreichend breiten Erschließung für Fußgänger*innen an der West-Kante der Salesianergasse im Abschnitt Hausnummer 8 bis 22. Schaffung eines Gehsteigs anstelle der Parkspur. Errichtung einer Gehsteigvorziehung an der Süd-West-Ecke der Kreuzung Salesianergasse/Strohgasse.	Die Salesianergasse stellt eine hochrangige Nord-Süd-Verbindung im westlichen Teil des 3. Bezirks dar. Sie bindet nördlich und südlich gelegene Stadtteile an die Neulinggasse bzw. an den Heumarkt sowie Rennweg an. Im gesamten Bereich zwischen Hausnummer 8 und 22 wird die Mindestgehsteigbreite von 1,5m systematisch auf beiden Straßenseiten unterschritten. Eine Nutzung ist für mobilitätseingeschränkte Personen derzeit nicht möglich. Gleichzeitig ist ein Großteil der Fläche durch abgestellte Fahrzeuge gebunden.	hoch
2	1	Ausräumen der bestehenden Barrieren für den Fußverkehr (mobile Beton-Wände zur Begrenzung der Parkplätze) entlang der Aspangstraße 37 - 49. Begleitende Aufwertung durch Begrünung des Straßenzugs und Hervorheben des Gehwegs gegenüber der Fahrbahn- und Parkplatzflächen als für den Fußverkehr vorgesehene Fläche. Vorsehen neuer Querungsmöglichkeiten Höhe Steingasse und Lissagasse unter Setzen von Maßnahmen zur Reduktion der MIV-Geschwindigkeit (z.B.: Anrampung des Kreuzungsplateaus).	Es bestehen physische Barrieren für den Fußverkehr (Verhindern von Querungswünschen, eingeschränkte Gehwegfläche) im Bereich der Aspangstraße 37 - 49, die rein zur Begrenzung der Parkflächen dienen.	hoch
3	1	Vergrößerung der Aufstellflächen für den Fußverkehr an der Kreuzung Invalidenstraße / Landstraßer Hauptstraße.	Die bestehenden Aufstellflächen sind für das örtliche Fußverkehrsaufkommen zu klein dimensioniert.	hoch
4	1	Verbreiterung der Gehsteiginfrastruktur entlang der Landstraßer Hauptstraße (Hausnummer 13) sowie Vergrößerung der Aufstellflächen an der angrenzenden Kreuzung Landstraßer Hauptstraße / Gärtnergasse.	Die bestehende Gehsteiginfrastruktur in diesem Abschnitt ist für das Fußverkehrsaufkommen entlang der Landstraßer Hauptstraße zu klein dimensioniert.	hoch
5	1	Ertüchtigung des Fußwegenetzes entlang der Ostkante der Ungargasse. Verbreiterung des Gehsteigs im Abschnitt der Hausnummern 27 und 29 zur Schaffung einer durchgängigen hochwertigen Fußverbindung in Nord-Süd-Richtung.	Der Abschnitt an der Ostkante der Ungargasse ist die letzte lange Engstelle für Fußgänger*innen entlang der Ungargasse.	hoch

6	1	Vergrößerung der Aufstellflächen für den Fußverkehr an der Kreuzung Rochusgasse / Landstraßer Hauptstraße.	Die bestehenden Aufstellflächen sind für das örtliche Fußverkehrsaufkommen zu klein dimensioniert, in der Rochusgasse wird die Mindestgehsteigbreite unterschritten.	hoch
7	2	Umsetzung des geplanten Durchgangs (bestehende Widmung öDg) zwischen Friedrich-Gulda-Park und Sünnhof.	Wichtiger Lückenschluss im Fußwegenetz in Nord-Süd-Richtung unter Nutzung der bestehenden Hofstruktur (Sünnhof und dessen Ausläufer) beginnend bei der Beatrixgasse nach Süden in Richtung Arenbergpark, Rennweg.	hoch
8	3	Lückenschluss im Fußwegenetz zwischen der Wolfgang-Schmitz-Promenade am Donaukanal und Herrmannpark im Bereich der Einmündungsstelle Wienfluss in den Donaukanal (Urania) durch Errichtung einer Querungsmöglichkeit.	Querung derzeit nur auf Straßenniveau notwendig. Mögliche Ausgestaltung als Pontonbrücke. Querungsbedarf über die Einmündung des Wienflusses an der Urania aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens entlang der Promenaden und Kais des Donaukanals auch im Masterplan Donaukanal (S. 57) betont.	hoch
9	3	Schaffung einer Durchgangsmöglichkeit durch die Seitenzufahrt der HTL Rennweg; Öffnung des rückseitigen Zaunes am Waisenhauspark für Fußgänger*innen.	Analog zum Durchgang borg3 besteht hier großes Potential zur Durchwegung des Blocks um den Waisenhauspark. Zugang zur Schule wird durch rückseitigen Eingang erleichtert.	hoch
10	3	Schaffung einer weiteren, barrierefreien Zugangsmöglichkeit an der Ostkante des Botanischen Gartens (Höhe Kölblgasse) als Lückenschluss im Fußwegenetz zu dessen besseren Erschließung für das Fasanviertel.	Errichtung eines Stiegenaufgangs mit angrenzendem Aufzug.	hoch
11	3	Schaffung eines Lückenschlusses im Fußwegenetz zwischen Hainburgerstraße/Erdbergstraße und Erdberger Lände in Form eines Durchstoßes zwischen Göllnergasse und Louise-Martini-Weg. Ggf. Anstreben einer Umwidmung des bestehenden Dg in öDg.	Das Betriebsgelände rund um den Henkel Standort sowie die Firma Bosch schaffen entlang der Göllnergasse eine Barriere für den Fußverkehr in Richtung Erdberger Lände. Durch die neue Wohnhausanlage im Bereich Louise-Martini-Weg besteht bereits ein hochwertiges Fußwegenetz im Inneren des Blocks, welches mittels Durchstoßes an der Göllnergasse über den Parkplatz der Firma Henkel oder Bosch (s. bestehende Widmung Dg) angebunden werden kann.	hoch

12	3	Entschärfung der bestehenden Engstelle entlang der Zaunergasse Hausnummer 11 durch Schaffung eines durchgängigen mindestbreiten Gehsteigs. Prüfung einer Schließung der Zugänge zu den Kellerbereichen der Zaunergasse Hausnummer 11 und ggf. Nutzung der derzeit tiefergelegenen Zugangsflächen zur Schaffung eines durchgängigen, niveaugleichen Gehsteigs.	Die Zaunergasse und weiterführend die Neulinggasse sind Teil von hochrangigen Fußverkehrsachsen. Der Abschnitt Hausnummer 11, 18 und 20 weist beidseitig eine durchschnittliche Gehsteigbreite von unter 1,5m auf und stellt daher eine gravierende Engstelle im Fußverkehrsnetz dar. Diese wird durch Niveauunterschiede im Gehsteig sowie Geländer verstärkt. Zur Realisierung der Maßnahme ist eine Vereinbarung mit den Grundeigentümer*innen der Hausnummer 11 bzgl. der Kellerabteile zu treffen.	hoch
13	3	Sicherstellung einer barrierefreien Querungsmöglichkeit über die Bahntrasse im Rahmen der S-Bahn-Stammstreckensanierung.	Derzeit ist keine barrierefreie Querung über die S-Bahn-Stammstrecke im Bereich des Fasanviertels möglich.	hoch
14	3	Schaffung eines öffentlichen Zu- und Durchgangs zur Parkanlage im Hinterhof der Villa Mautner-Jäger.	Aktivierung des hochwertigen Grünraumpotentials für das dicht bebaute Gebiet um die Landstraßer Hauptstraße unter Berücksichtigung der bestehenden Widmung des öffentlichen Durchgangs zwischen Steingasse und Oberzellergasse.	hoch
15	3	Schaffung eines Lückenschlusses im Fußwegenetz zwischen Dietrichgasse und Erdberger Lände in Form eines Durchstoßes durch die Mauer zwischen der öffentlichen Durchfahrt zum APCOA-Parkhaus und dem öffentlichen Durchgang zur Wohnhausanlage rund um den Wehleweg.	Durch den Neubau im Bereich der Wohnhausanlage rund um den Wehleweg besteht bereits ein hochwertiges Fußwegenetz im Inneren des Blocks, welches mittels Durchstoßes an die Dietrichgasse über die öffentliche Durchfahrt zum APCOA-Parkhaus (s. bestehende Widmung öDf und öDg) angebunden werden kann. Derzeit versperrt eine Mauer im Bereich der öDg-Widmung den Durchgang, was zu weiten Umwegen von der Dietrichgasse in Richtung Erdberger Lände führt.	hoch
16	4	Gehsteigvorziehung an beiden Seiten der Pfarrhofgasse Kreuzung Hintzerstraße zur Minimierung der Querungsdistanz und Schaffung einer klar abgegrenzten Querungssituation.	Zurzeit ist keine Gehsteigfläche für querende Fußgänger*innen vorgesehen - stattdessen wurden Poller gesetzt und Sperrflächenmarkierungen auf der Fahrbahn aufgebracht. Zur Schaffung einer klaren Querungssituation wird die Vorziehung der Gehsteige empfohlen.	hoch

17	4	Gehsteigvorziehung im Einmündungsbereich der Reisnerstraße in den Rennweg zur Minimierung der Querungsdistanz und Schaffung einer klar abgegrenzten Querungssituation.	Zurzeit ist keine Gehsteigfläche für querende Fußgänger*innen vorgesehen - stattdessen wurden zwei Sperrflächenmarkierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Zur Schaffung einer klaren Querungssituation wird die Vorziehung des Gehsteigs empfohlen.	hoch
18	4	Gehsteigvorziehung und Gehsteigverbreiterung im Einmündungsbereich der Leonhardgasse in die Baumgasse.	Der Gehsteig entlang der Ostkante der Leonhardgasse unterschreitet im Einmündungsbereich die Regelgehsteigbreite deutlich. Eine Verbreiterung des Gehsteigs wird empfohlen, zumal die Engstelle in Schulwegplänen gekennzeichnet ist.	hoch
19	4	Prüfung und ggf. Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Hainburger Straße auf Höhe der Galleria zur besseren Anbindung in Richtung Apostelgasse/Erdbergstraße. Weiters, Vorziehung des Gehsteigs an der Hainburgerstraße Kreuzung Messenhausergasse.	Die Galleria stellt einerseits als Einkaufsmöglichkeit, andererseits als Durchgang ein wichtiges Ziel dar, welches besser in das bestehende Fußverkehrsnetz integriert werden kann.	hoch
20	4	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über den Landstraßer Gürtel im Bereich des Stadtentwicklungsgebietes Village im Dritten zur Schaffung eines engmaschigen Fußwegenetzes sowie Anbindung des Neubaugebietes an die bestehenden Fachmarktzentren südlich des Landstraßer Gürtels.	Die Stadtentwicklung im Village im Dritten schafft eine Quelle für Fußverkehr. In diesem Sinn muss das Stadtentwicklungsgebiet besser mit den umliegenden Strukturen verzahnt werden.	hoch
21	4	Prüfung und ggf. Errichtung von Gehsteigdurchziehungen entlang der Landstraßer Hauptstraße, insbesondere an den Kreuzungspunkten der Landstraßer Hauptstraße mit den Straßen Untere Viaduktgasse und Weyrgasse.	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten entlang der Landstraßer Hauptstraße im Sinne des hohen Fußverkehrsaufkommens.	hoch
22	4	Verkehrsberuhigung und Attraktivierung im Bereich der Landstraßer Hauptstraße Hausnummer 99 - 101 (Galleria) für den Fußverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des bestehenden Prozesses "Landstraße bewegt!". Die Einrichtung einer flächigen Querungsmöglichkeit wird empfohlen.	Die Galleria stellt einerseits als Einkaufsmöglichkeit, andererseits als Durchgang ein wichtiges Ziel dar, welches besser in das bestehende Fußverkehrsnetz integriert werden kann.	hoch

23	5	Umgestaltung des nördlichen Abschnitts der Reisnerstraße (Am Heumarkt bis Beatrixgasse) zur Wohnstraße. Ergreifen von straßenraumgestalterischen Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Niveaugleiche, Fahrbahnverschwenkung, Begrünungsmaßnahmen).	Die Reisnerstraße stellt für Fußgänger*innen die wichtigste Verbindung aus den Wohngebieten um den Modenapark in den Stadtpark sowie U4-Station bzw. das Stadtzentrum dar. Gleichzeitig weist die Straße beidseitig nur sehr schmale Gehsteige (Gehsteigmindestbreite wird durchgängig unterschritten) auf. Des Weiteren dient die Straße als Abfahrtsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr aus dem umliegenden Stadtviertel in das höherrangige Straßennetz (Am Heumarkt). Die Umgestaltung zur Wohnstraße minimiert den motorisierten Durchzugsverkehr und schafft eine attraktive Fußwegverbindung in das Stadtzentrum. Die Abfahrt des motorisierten Verkehrs bleibt über die Beatrixgasse möglich.	hoch
24	5	Verkehrsberuhigung und Attraktivierung des Bereiches rund um den Rochusmarkt für den Fußverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des bestehenden Prozesses "Landstraße bewegt!". Eine niveaugleiche Ausgestaltung als Begegnungszone bzw. eine flächige Querungsmöglichkeit wird empfohlen.	Der Rochusmarkt stellt ein wichtiges Zentrum entlang der Landstraßer Hauptstraße dar. Der Markt bzw. die vorhandene ÖV-Infrastruktur (U-Bahnstation Rochusgasse) ist Quelle und Ziel vieler Fußwege. Eine Neuaufteilung der Flächen zugunsten der aktiven Mobilität wird dringend empfohlen.	hoch
25	5	Systematische Verkehrsberuhigung der Landstraßer Hauptstraße und Attraktivierung für den Fußverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Prozesses "Landstraße bewegt!", insbesondere im Abschnitt Invalidenstraße bis Juchgasse. Ergreifen von Begrünungsmaßnahmen, Sichern und Verdichten von Querungsmöglichkeiten (sowohl über die Landstraßer Hauptstraße, als auch über einmündende Straßen), Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Gestaltung von Aufenthaltsflächen, generelle Verkehrsberuhigung durch Reduktion der MIV-Geschwindigkeit und etwaige Änderungen der Fahrbahngestaltung sowie ev. Busschleusen.	Die Landstraßer Hauptstraße stellt die wichtigste Verkehrsverbindung im Bezirk Landstraße dar. Sie ist zudem eine Achse mit Zentrumsfunktion und somit Quelle und Ziel vieler Fußverkehrsströme. Eine Neuverteilung der Flächen im Straßenraum zugunsten der aktiven Mobilität wird dringend empfohlen.	hoch

26	6	Aufwertung des Parkplatzes am Nordende der unteren Viaduktgasse angrenzend an die Weißgerber Lände im Sinne der Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten im Weißgerberviertel anschließend an bestehende Umgestaltungen in der Oberen Viaduktgasse und der Oberen Weißgerberstraße. Prüfung und ggf. Durchführung von Baumpflanzungen, Verschattungsmaßnahmen, Errichtung von Aufenthaltsmöglichkeiten.	Großes Flächenpotential mit geringer Aufenthaltsqualität im Bestand (Restfläche zwischen Weißgerberviertel S-Bahnviadukt und angrenzender Weißgerberlände). Verdichtung der derzeit seltenen Aufenthaltsflächen im Weißgerberviertel. Möglichkeit zur hochwertigen Umgestaltung durch Einbindung der lokalen Bevölkerung im Rahmen eines Beteiligungsprozesses.	hoch
27	6	Ausweitung der fußgänger*innenfreundlichen Umgestaltung des Fasanviertels nach dem Vorbild der Kleistgasse. Prüfung und ggf. Durchführung der Umgestaltungen insbesondere in den Straßen Hegergasse, Obere Bahngasse und Hohlweggasse im Abschnitt Obere Bahngasse bis Khungasse.	Das Fasanviertel bietet aufgrund seiner Charakteristik als Quell- und Zielgebiet lokaler Verkehrsströme ein hohes Potential zur weiteren Verkehrsberuhigung im Sinne einer attraktiven Erschließung für den Fußverkehr sowie zur Umsetzung klimafitter Straßenraumgestaltung.	hoch
28	7	Ausweitung der Besuchs- und Öffnungszeiten des Botanischen Gartens.	Die derzeit geltenden Besuchs- und Öffnungszeiten sind mit 10:00 bis je nach Jahreszeit 16:00, 17:00 oder 18:00 Uhr sehr knapp bemessen. Der Botanische Garten stellt einen hochwertigen Grünraum sowie eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Fußverkehr dar.	hoch
29	1	Nutzbarmachung der vorhandenen Gehsteigbreite für Fußgänger*innen im Bereich der Rasumofskygasse 25 durch Umorganisation des Parkraumregimes.	Zwei Gehsteigparkplätze verengen den sonst ausreichend breiten Gehsteig entlang der Fußwegeverbindung zwischen Rochusmarkt und Rotundenbrücke.	mittel
30	1	Verbesserung der Zugangsqualität an der Nord-West-Ecke des Arenbergparks durch die Umgestaltung zweier Gehsteigparkplätze zu Gehsteigflächen mit gleichzeitiger Vorziehung des Gehsteigs entlang der derzeit markierten Parkplätze sowie der Sperrfläche bis in den Einmündungsbereich der Neulinggasse. Darüber hinaus wird die Nutzbarmachung des durchgängigen Gehsteigs entlang des Dannebergplatzes an der Seite des Parks empfohlen.	Kommend von der Neulinggasse ist der Zugang zum Arenbergpark derzeit eng verparkt. Der nächste barrierefreie Zugang ist erst auf Höhe des Ziehrerplatzes möglich. Durch die Entfernung zweier Gehsteigparkplätze sowie Vorziehung des Gehsteigs auf die volle Breite der beiden Parkplätze wird der Zugang zum Arenbergpark für Fußgänger*innen deutlich erleichtert. Darüber hinaus sind Gehsteigparkplätze kein zeitgemäßes Instrument zur Schaffung von Parkraum, da Flächen des Fußverkehrs zweckentfremdet werden.	mittel

31	1	Sicherstellung einer ausreichend breiten Erschließung für Fußgänger*innen an der Nord-West-Kante der Oberen Viaduktgasse (Hausnummer 36-38 bzw. Einmündungsbereich Hintere Zollamtsstraße) durch Entschärfung der bestehenden Engstellen zur Schaffung eines durchgängig attraktiven Fußwegenetzes. Umorganisation des Parkraumregimes und Verbreiterung des Gehsteigs.	Der Zugang zur Oberen Viaduktgasse im Einmündungsbereich Hintere Zollamtsstraße ist ein ausgeschilderter Bestandteil der barrierefreien Erschließung der Zollgasse und Hetzgasse, welche aufgrund des bestehenden Niveauunterschiedes nicht barrierefrei erreichbar sind (Stufenabgänge). Darüber hinaus weist die Süd-Ost-Kante der Oberen Viaduktgasse einen durchgängig die Mindestbreite unterschreitenden Gehsteig auf.	mittel
32	1	Gehsteigverbreiterung an der Nord-West-Kante des Kardinal-Nagl-Parks durch Umorganisation des Parkraumregimes.	Unterschreitung der Mindestgehsteigbreite, wichtige Fußwegverbindung in Richtung Landstraßer Hauptstraße sowie zwischen den ÖV-Stationen rund um den Kardinal-Nagl-Park.	mittel
33	2	Ertüchtigung der Zugangswege zum Naturraum Stadtwildnis von Erne-Seder-Gasse bzw. Anton-Kuh-Weg aus. Wahrung des Grünraums als naturbelassenes Gebiet.	Hohe Nachfrage nach Wegverbindungen in und durch die Stadtwildnis aus den umliegenden Neubaugebieten, schlechte Zugänglichkeit aufgrund von Niveauunterschieden. Zahlreiche Trampelpfade bestehen.	mittel
34	3	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über den Donaukanal für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Bereich Custozzagasse/Anlegestelle Hundertwasserhaus.	Strategisch wichtige Querungsmöglichkeit zum Abbau natürlicher Barrieren zwischen den Bezirken Leopoldstadt (2.) und Landstraße (3.). Querungsbedarf über den Donaukanal auch im Masterplan Donaukanal (Stadt Wien – MA28, 2010, S. 57) betont.	mittel
35	3	Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Fiakerplatz/Bock-Park von der Erdbergstraße (westliche Hauskante der Hausnummer 126 - 130) in Form einer öffentlichen Liftanlage.	Der Bock-Park und angrenzende Teile der Hofbebauungen rund um den Rabenhof liegen topographisch erhöht und sind von der Erdbergstraße sowie der Schlachthausgasse nur unter großen Umwegen barrierefrei zugänglich.	mittel
36	4	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Erdbergstraße im Bereich des bestehenden Fahrbahnteilers (Erdbergstraße 52-60).	Lückenschluss im Fußwegenetz über die Erdbergstraße sowie Herstellung der letzten Querungsrelation an der Kreuzung Erdbergstraße/Apostelgasse. Wichtiger Bestandteil des Fußwegenetzes in Kombination mit einem möglichen Durchstoß im Bereich der Fabrik Henkel in Richtung Erdberger Lände.	mittel

37	4	Verbesserung der Querungsmöglichkeit im Bereich der Unterführung Lorbeergasse an den Kreuzungspunkten Obere und Untere Viaduktgasse. Erleichterung des Querens in Nord-Süd-Richtung und Attraktivierung für den Fußverkehr durch gestalterische Betonung der Durchgangsmöglichkeit aus Sicht der Fußgänger*innen im Kreuzungsdesign.	Der Durchgang Lorbeergasse stellt eine wichtige Querungshilfe unter der Barriere der S-Bahn-Stammstrecke dar. Um die bestehende Querungsmöglichkeit der Bahnbarriere sichtbar zu machen und ein sicheres Queren zu unterstützen, wird die infrastrukturell unterstützte Reduktion der MIV-Geschwindigkeit durch Anrumpfung der Kreuzungsplateaus und Errichtung von Pflanztrögen zur Einengung der Fahrbahn empfohlen. Gleichzeitig kann durch Schaffung von niveaugleichen Übergängen zwischen Unterführung und Gehsteigen der Lorbeergasse eine hochwertige Querungssituation geschaffen werden.	mittel
38	4	Prüfung und ggf. Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Baumgasse aus dem Anton-Kuh-Weg in den Haeussermannweg.	Aufgrund der Stadtentwicklung rund um den Anton-Kuh-Weg sowie die fußläufige Anbindung an die U-Bahn-Station Schlachthausgasse kommt der Querung über die Baumgasse eine besondere Bedeutung für aktive Mobilität zu.	mittel
39	4	Verbesserung der Querungssituation zwischen dem Arenbergpark und Boerhaavegasse durch Aufpflasterung des Kreuzungsplateaus sowie Anpassung des Parkraumregimes.	Die Verbesserung der Querungssituation im Bereich des südliche Aus- sowie Eingangs des Arenbergparks an der Boerhaavegasse stellt einen wichtigen Lückenschluss im hochrangigen Fußwegenetz (Nord-Süd-Verbindung Beatrixgasse - Rennweg) dar. Derzeit sind mehrere Querungsrelationen für Fußgänger*innen durch parkende Fahrzeuge verstellt (Ost-Kante des Dannebergplatz / Boerhaavegasse).	mittel
40	4	Verbesserung der Querungssituation auf allen Relationen der Kreuzung Juchgasse / Boerhaavegasse. Prüfung der Errichtung von Schutzwegen.	Im Kreuzungsbereich besteht ein häufiger Querungswunsch durch erhöhte Fußverkehrsaufkommen im Nahebereich der Klinik Landstraße sowie der Bildungseinrichtung BG/BRG 3. Die Kreuzung ist Teil des hochrangigen Fußwegenetzes (Nord-Süd-Verbindung Beatrixgasse - Rennweg).	mittel
41	4	Errichtung einer Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Weißgerberlande/Kegelgasse / Hundertwasserpromenade	Bessere Anbindung der Stadtteile um das Hundertwasserhaus. Hohes Fußverkehrsaufkommen und Lückenschluss im Fußwegenetz über die Barriere Weißgerberlande.	mittel

42	5	Ausweitung der bestehenden Wohnstraße in der Dißlergasse in die Pfefferhofgasse sowie entsprechende bauliche Ausgestaltung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (niveaugleiche Ausgestaltung) und Verbesserung des Stadtklimas (Begrünungsmaßnahmen).	Schmale Gehsteige im Großteil der Pfefferhofgasse sowie abschnittsweise Unterschreitung der Mindestgehsteigbreite. Der gesamte Block bietet sich aufgrund der gering ausgeprägten Erschließungsfunktion für motorisierte Verkehrsströme in der Pfefferhofgasse sowie der bestehenden Wohnstraße in der Dißlergasse für eine Ausweitung verkehrsberuhigender Maßnahmen an.	mittel
43	5	Fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Schulvorplätze der GEPS Reisnerstraße (Schulvorplätze an Reisnerstraße und Strohgasse). Potential zur Ausweitung der Verkehrsberuhigung im Sinne eines Schließens der Strohgasse für den motorisierten Durchzugsverkehr, mögliche Erweiterung auf Rechte Bahngasse sowie Umgestaltung des Schulvorplatzes Sacre Coeur.	Zurzeit sind keine ausreichend groß dimensionierten Schulvorplätze im Bereich GEPS Reisnerstraße vorhanden. Eine Verkehrsberuhigung im gesamten Bereich Strohgasse sowie deren Ausweitung auf die Rechte Bahngasse kann mehrere Potentiale für den Fuß- und Radverkehr heben. Diese Potentiale betreffen eine mögliche Umgestaltung des Schulvorplatzes Sacre Coeur, den einfacheren barrierefreien Ausbau des Stegs in Richtung Linke Bahngasse (Kreuzung Jauresgasse) sowie die Verbesserung der verkehrlichen Gestaltung der Rechten Bahngasse im Sinne einer wichtigen Radverkehrsrouten.	mittel
44	6	Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Klopsteinplatz durch straßengestalterische Maßnahmen an der Süd-Ost Kante/Rückseite der Schule (Niveaugleiche, Straßenmobiliar, Begrünung) unter Wahrung der Zufahrtsmöglichkeit für Einsatzfahrzeuge.	Der Klopsteinplatz ist an der Süd-Ost Kante/Rückseite der Schule bereits für die MIV-Durchfahrt gesperrt (Fußballkäfig). Eine Umgestaltung der bestehenden Fahrbahn (Sackgasse) als Fußgängerzone mit begleitenden straßengestalterischen Maßnahmen unter Wahrung der Zufahrtsmöglichkeit für Einsatzfahrzeuge/Müllabfuhr (z.B.: Niveaugleiche, Straßenmobiliar, Begrünung; ähnlich Goldschlagstraße 137) führt zu einer deutlichen Attraktivierung des Klopsteinplatzes.	mittel

45	6	Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Süd-Ost-Kante der Eslarngasse 25 und 27 unter Neuorganisation des Parkraumregimes und Schaffung von direkten Wegbeziehungen auf Gehsteigen sowie neue Aufenthaltsflächen.	Die Süd-Ost-Kante der Eslarngasse ist eine wichtige Fußverkehrsverbindung für Schüler*innen. Die Schaffung einer Aufenthaltsfläche an der Eslarngasse Nr. 27 sowie Verbreiterung des Gehsteigs entlang der Nr. 23 und 25 stellt eine hochwertige Fußverkehrsverbindung her. Parkplätze entfallen teilweise vor Nr. 27 sowie zur Gänze vor Nr. 22 und 24, um eine ausreichende Fahrbahnbreite zu gewährleisten. Im Bereich der Eslarngasse 21 besteht eine solche Fläche bereits, auf ihr kann die Aufenthaltsqualität durch gestalterische Maßnahmen verbessert werden.	mittel
46	6	Nutzung des bestehenden Potentials zur Schaffung qualitativ hochwertiger Aufenthalts- und Naherholungsflächen auf der Überplattung der S-Bahn-Stammstrecke am östlichen Ende des Fasanplatzes. Reorganisation des Parkraumregimes zugunsten einer hochwertigen Aufenthaltsfläche (verstärkte Begrünung, Verweilmöglichkeiten). Darüber hinaus wird eine stufenweise Ausweitung der Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der Fahrradstraße in Richtung Fasanmarkt unter Wahrung von Behindertenparkplätzen empfohlen.	Derzeit ist der östliche Teil des Fasanplatzes für Fußgänger*innen weitestgehend ein Durchgangsraum, der grundsätzlich Designelemente zum Verweilen beinhaltet, aber aufgrund der Nutzung als Parkplatz nur eingeschränkt der Aufenthaltsfunktion nachkommt. Der Fasanplatz hat einen ausgeprägten Zentrumscharakter und ist dementsprechend Ziel und Transitraum vieler Fußwege.	mittel
47	6	Im Zuge der Modernisierung des Eingangsbereichs der Klinik Landstraße (Vorverlegung der Erstversorgungsambulanz sowie des Versorgungslokals, Vorziehung des Haupteingangs sowie Neugestaltung des Vorplatzes als Grünraum) ist besonderes Augenmerk auf die fußverkehrsfreundliche Ausgestaltung (Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten) zu legen.	Die Neugestaltung des Eingangsbereichs der Klinik Landstraße eröffnet einen großen Handlungsspielraum zur fußverkehrsfreundlichen Umgestaltung. Die Funktion als Klinikzugang bedingt einen besonders hohen Anspruch an die qualitativ hochwertige Ausgestaltung für unterschiedliche Nutzer*innengruppen und deren Anforderungen (Patient*innen, Besucher*innen, Spitalspersonal).	mittel

48	1	Verbreiterung der bestehenden Gehsteigrampe am nördlichen Ende der Salesianergasse unter Nutzung der Gehsteigrestfläche im tiefergelegenen Teil der Salesianergasse (Zugangsweg zur Ölzeltgasse). Verbreiterung von Am Heumarkt aus bis in den Einmündungsbereich Ölzeltgasse. Wahrung des bestehenden Stufenaufgangs Ölzeltgasse/Salesianergasse. Vorziehung des Gehsteigs am Stufenaufgang (Salesianergasse) zur Minimierung der Querungsdistanz für Fußgänger*innen.	Die Gehsteigbreite entlang des Geländers ist zu gering, eine barrierefreie Überwindung der Geländestufe ist mit Umwegen verbunden. Bestehende Flächenreserven im Zufahrtbereich der Salesianergasse zur Ölzeltgasse gegeben.	niedrig
49	1	Herstellung der Mindestgehsteigbreite an der Ostkante der Arenberggasse im Bereich Hausnummer 1 durch Versatz der bestehenden Poller in Richtung Fahrbahn.	Der derzeit sehr schmale Gehsteig wird durch Poller zum Schutz vor Gehsteigparkern weiter verschmälert. Ausweichen für den Fußverkehr ist nur auf die Fahrbahn möglich.	niedrig
50	1	Reaktivierung bestehender Gehsteiginfrastruktur im Sinne regelbreiter Gehsteige um den Modenapark, Gottfried-Keller-Gasse sowie Grimmelshausengasse durch Umorganisation des Parkraumregimes.	Ein Großteil der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur wird im Sinne der Parkraumschaffung verknappt. Direkte Fußwege entlang der Gottfried-Keller-Gasse und der Grimmelshausengasse sind nur unter Einschränkungen möglich oder müssen über Umwege durch den Modenapark geführt werden.	niedrig
51	1	Reaktivierung bestehender Gehsteiginfrastruktur im Sinne regelbreiter Gehsteige an der Ostkante des Ziehrerplatzes durch Umorganisation des Parkraumregimes.	Die Ostkante des Ziehrerplatzes ist ein wichtiges Teilstück der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Fußverkehrsverbindung beginnend beim Friedrich-Gulda-Park (zukünftig beginnend bei der Beatrixgasse) über den Arenbergpark in Richtung Rennweg, Eurogate I & II und Landstraßer Gürtel. Ein durchgängig breiter Gehsteig ist daher auf der Verbindung wichtig.	niedrig
52	1	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Rasumofskygasse 20, Verbreiterung des Gehsteigs in der Engstelle der Hauskante. Umorganisation des Parkraumregimes.	Die Engstelle an der Hauskante Rasumofskygasse 20, wird durch Schrägparkordnung zusätzlich verengt.	niedrig
53	2	Sicherstellung der Durchwegung des Hans-Pemmer-Parks für Fußgänger*innen ausgehend vom an die Seippgasse anschließenden Fußweg sowie Ertüchtigung des bestehenden Fußwegs im Zuge der Bautätigkeiten entlang der Grasberggasse.	Das gesamte Gebiet ist zurzeit nicht durchwegt, Anknüpfungspunkte an bestehende Infrastrukturen sind versperrt oder noch nicht errichtet. Insbesondere der Zugang zum Rennweger Sportverein in Nord-Süd-Richtung ist nur mit Umwegen über die Grasberggasse möglich.	niedrig

54	2	Ertüchtigung des bestehenden Trampelpfads zwischen Ghegastraße und Landstraßer Gürtel.	Der Trampelpfad ist Ergebnis der derzeitigen Wunschlinie von Fußwegbeziehungen um die Barrieren Kleingartenverein Landstraßer Gürtel und Einmündungsbereich der S-Bahn-Stammstrecke in Richtung der Naherholungsgebiete Arsenal/Schweizer Garten.	niedrig
55	2	Ertüchtigung der bestehenden Trampelpfade an der Süd-Ost-Kante der Ghegastraße zwischen Arsenalstraße und Kelsenstraße unter Berücksichtigung der baulichen Engstellen am Haupteingang des Arsenal/Heeresgeschichtlichen Museums.	Der Trampelpfad ist Ergebnis der derzeitigen Wunschlinie von Fußwegbeziehungen aus dem zehnten Bezirk sowie Landstraßer Gürtel und Village im Dritten/Eurogate II Richtung Arsenal.	niedrig
56	2	Ertüchtigung der bestehenden Trampelpfade zwischen Litfaßstraße und Leopold-Böhm-Straße.	Bestehende Trampelpfade weisen auf einen erhöhten Querungswunsch über die Grünfläche in Richtung des Schutzwegs über die Litfaßstraße sowie in Richtung der Einkaufsmöglichkeiten und Fachmarktzentren entlang der Leopold-Böhm-Straße hin.	niedrig
57	3	Lückenschluss im Fußwegenetz in der Mesmergasse/Schlehtastraße durch Öffnung des bislang versperrten Wegs durch den Kleingartenverein Arsenal.	Der Durchgang ist derzeit nicht möglich und nur durch ein Tor entlang der Zufahrtsstraße des KGV versperrt. Es handelt sich nicht um Zugangswege der Kleingartenparzellen.	niedrig
58	3	Errichtung eines Durchgangs im Bereich Rennweg Nr. 72 in Richtung Aspangstraße (ggf. Anstreben einer Widmung öDg, derzeit Dg).	Wichtiger Lückenschluss im bezirksweiten Fußwegenetz, Abbau von Barrieren für Neubaugebiet Eurogate I und Village im Dritten/Eurogate II in Richtung Rabenhof, Kardinal-Nagl-Platz und weiter zur Erdberger Lände/Donaukanal.	niedrig
59	3	Schaffung eines öffentlichen Zu- und Durchgangs zur Parkanlage im Hinterhof des Gebäudekomplexes Leopold-Böhm-Straße 4/Schöpstraße 2.	Die Parkanlage im Hinterhof des Gebäudekomplexes Leopold-Böhm-Straße 4/Schöpstraße 2 ist teilweise bereits öffentlich begehbar. Eine Durchgangsmöglichkeit in Richtung Leopold-Böhm-Straße Hausnummer 4 ist nicht möglich. Die Parkanlage stellt eine hochwertige Grünfläche in der Umgebung dar.	niedrig

60	4	Gehsteigvorziehung an der Kreuzung Obere Weißgerberstraße/Hintere Zollamtsstraße zur Verbesserung der Quersungssituation sowie Reduktion der Abbiegegeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs in die Obere Weißgerberstraße.	Aufgrund des Verlaufs und der Breite der Hintere Zollamtsstraße ergibt sich im Bestand eine große Quersungsdistanz für Fußgänger*innen über den Einmündungsbereich in die Obere Weißgerberstraße. Zusätzlich lädt die infrastrukturelle Situation zu Abbiegevorgängen mit erhöhter Geschwindigkeit in die Obere Weißgerberstraße ein wodurch die Quersungssituation gefährlicher wird.	niedrig
61	4	Anrampung des gesamten Kreuzungsplateaus Jauresgasse/Rechte Bahngasse zur Reduktion der MIV-Einfahrtsgeschwindigkeit sowie eines erleichterten Zugangs zu den Quersungsmöglichkeiten über die S-Bahn.	Die Kreuzung Jauresgasse/Rechte Bahngasse stellt einen wichtigen Knotenpunkt im Fußwegenetz dar, da sie bestehende Quersungsmöglichkeiten über die Barriere der S-Bahn-Stammstrecke erschließt. Gleichzeitig stellt der einfahrende motorisierte Verkehr sowie Radverkehr ein Konfliktpotential dar, das durch eine Reduktion der Geschwindigkeit reduziert werden kann. Ein angerampstes Kreuzungsplateau verbessert zusätzlich die Erschließung der Rampe über die S-Bahn-Stammstrecke für mobilitätseingeschränkte Personen.	niedrig
62	4	Errichtung von Gehsteigvorziehungen im Kreuzungsbereich Mechelgasse/Jacquingasse sowie Anrampung des Kreuzungsplateaus zur Verbesserung der Quersungssicherheit für Fußgänger*innen.	Die Kreuzung übernimmt eine wichtige Verteilungsfunktion zwischen hochrangigen Straßen (Rennweg, Fasangasse) und dem niederrangigen Straßennetz im Fasanviertel. Um die Abbiegevorgänge des motorisierten Verkehrs für Fußgänger*innen sicherer zu gestalten, wird eine Geschwindigkeitsreduktion durch Anrampung des Kreuzungsplateaus sowie Minimierung der Quersungsdistanzen durch Gehsteigvorziehungen empfohlen.	niedrig
63	4	Gehsteigvorziehung an der Westseite der Kreuzung Jauresgasse/Reisnerstraße zur Minimierung der Quersungsdistanz für Fußgänger*innen und Verbesserung der Sichtbeziehungen.	Die Jauresgasse ist im Anschluss an die Quersung über die S-Bahn-Stammstrecke (Linke und Rechte Bahngasse) eine wichtige Ost-West-Verbindung im Bezirk.	niedrig
64	4	Gehsteigvorziehung an der Kreuzung Gärtnergasse/Geusaugasse zur Minimierung der Quersungsdistanz und Schaffung einer klar abgegrenzten Quersungssituation.	Zurzeit ist keine Gehsteigfläche für querende Fußgänger*innen vorgesehen - stattdessen wurde eine Sperrflächenmarkierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Zur Schaffung einer klaren Quersungssituation wird die Vorziehung des Gehsteigs empfohlen.	niedrig

65	4	Gehsteigvorziehung im Einmündungsbereich der Gerlgasse in die Jacquingasse zur Minimierung der Querungsdistanz und Schaffung einer klar abgegrenzten Querungssituation.	Zurzeit ist keine Gehsteigfläche für querende Fußgänger*innen vorgesehen - stattdessen wurde eine Sperrflächenmarkierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Zur Schaffung einer klaren Querungssituation wird die Vorziehung des Gehsteigs empfohlen.	niedrig
66	4	Gehsteigvorziehung im Einmündungsbereich der Fasangasse in die Gerlgasse zur Minimierung der Querungsdistanz und Schaffung einer klar abgegrenzten Querungssituation.	Zurzeit ist keine Gehsteigfläche für querende Fußgänger*innen vorgesehen - stattdessen wurden zwei Sperrflächenmarkierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Zur Schaffung einer klaren Querungssituation wird die Vorziehung des Gehsteigs empfohlen.	niedrig
67	4	Gehsteigvorziehung im Einmündungsbereich der Paulusgasse in die Schimmelgasse zur Minimierung der Querungsdistanz und Schaffung einer klar abgegrenzten Querungssituation.	Zurzeit ist keine Gehsteigfläche für querende Fußgänger*innen vorgesehen - stattdessen wurden Poller auf der Fahrbahn angebracht. Eine Umgestaltung analog zur Nord-West Seite der Kreuzung wird empfohlen.	niedrig
68	5	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Ausgestaltung der bestehenden Wohnstraße Maiselgasse mittels baulicher Maßnahmen zur klaren Kommunikation des verkehrsberuhigten Charakters (niveaugleiche Ausgestaltung, Umorganisation des Parkraumregimes) im Sinne der bestehenden Funktion als Schulzugang.	Die Maiselgasse ist eine bestehenden Wohnstraße. Die derzeitige Straßenausgestaltung transportiert den verkehrsberuhigten Charakter aufgrund der Nutzung als Parkplätze jedoch kaum. Darüber hinaus unterschreitet der bestehende Gehsteig die Mindestgehsteigbreite auf der gesamten Länge.	niedrig
69	5	Umgestaltung der Salmgasse zur Wohnstraße und Sicherstellung des verkehrsberuhigten Charakters.	In der Salmgasse wird beidseitig die Mindestgehsteigbreite unterschritten. Zudem kommt der Salmgasse eine geringe Bedeutung für den motorisierten Durchzugsverkehr zu und bietet sich daher für eine verkehrsberuhigte Ausgestaltung an.	niedrig
70	5	Verkehrsberuhigung der Markhofgasse im Bereich Würtzlerstraße bis Markhofgasse Hausnummer 20 im Sinne einer Ausweitung des bereits umgestalteten Bereichs rund um den Haeussermannweg (bestehende Fahrradstraße).	Dieser Abschnitt der Markhofgasse ist aufgrund der bestehenden Begrünung sowie der Ausgestaltung als Sackgasse für weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen geeignet.	niedrig
71	6	Schaffung eines qualitativ hochwertigen Durchgangs zwischen Salmgasse und Czapkagasse (Beleuchtungsmaßnahmen, künstlerische Unterstützung bei der Ausgestaltung), Umgestaltung des vorhandenen Angstraums.	Der Durchgang wird häufig als Angstrraum genannt, ist jedoch gleichzeitig ein sehr wichtiger Lückenschluss im dicht bebauten Bezirkszentrum.	niedrig

72	6	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Ausgestaltung der bestehenden Wohnstraße Tongasse mittels Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünungsmaßnahmen und baulichen Maßnahmen zur klaren Kommunikation des verkehrsberuhigten Charakters. Großes Potential zur Ausdehnung auf Posthorngasse und Krummgasse.	Die Tongasse und umgebende Straßen sind bereits Teil des verkehrsberuhigten Straßennetzes zwischen Ungargasse und Linker Bahngasse. Dennoch transportiert die derzeitige Straßenausgestaltung den verkehrsberuhigten Charakter kaum. Das Straßennetz im Viertel birgt ein großes Potential für eine stufenweise Transformation.	niedrig
73	6	Schaffung eines qualitativ hochwertigen Durchgangs zwischen Adolf-Blamauer-Gasse und Straßenbahnstation Heinrich-Drimmel-Platz (Unterführung am Landstraßer Gürtel) durch Beleuchtungsmaßnahmen, künstlerische Unterstützung bei der Ausgestaltung bzw. Umgestaltung des vorhandenen Angstraums.	Im Kontext der Entwicklung des Village im Dritten/Eurogate II kommt der Unterführung eine wichtige Querungsfunktion der Verkehrsbarriere Landstraßer Gürtel im westlichen Bereich des Quartiers zu. Weiters erschließt sie das Naherholungsgebiet im Arsenal für den neuen Stadtteil. In der derzeitigen Ausgestaltung nimmt die Unterführung für viele Personengruppen den Charakter eines Angstraumes ein.	niedrig
74	7	Beschilderung des bestehenden Durchgangs von der Landstraßer Hauptstraße Hausnummer 70 in Richtung borg3 sowie Angabe der Öffnungszeiten des Durchgangs.	Derzeit ist der Durchgang von Seite der Landstraßer Hauptstraße für ortsunkundige Personen nicht sichtbar/beschildert.	niedrig
75	7	Beschilderung und Sichtbarmachung des bestehenden Durchgangs sowie der geltenden Öffnungszeiten zwischen Ungargasse und Friedrich-Gulda-Park.	Derzeit ist der Durchgang an beiden Eingängen (Ungargasse und Friedrich-Gulda-Park) für ortsunkundige Personen nicht klar erkennbar.	niedrig
76	7	Beschilderung und Sichtbarmachung des bestehenden Durchgangs sowie der geltenden Öffnungszeiten zwischen Ungargasse und Charasgasse.	Derzeit ist der Durchgang an beiden Eingängen (Ungargasse und Charasgasse) für ortsunkundige Personen nicht klar erkennbar.	niedrig

9 Straßenindex

Der Straßenindex stellt eine Verschriftlichung der netzbezogenen Handlungsempfehlungen/Soll-Fußwegenetz (s. Anhang, Karte Nr. 8) dar. Sowohl Karte als auch Index zeigen die Handlungsempfehlungen in Bezug auf

- Ausbau bestehender Infrastruktur- und Aufenthaltsqualität
- Gehsteigverbreiterungen
- Begrünungsmaßnahmen
- Errichtung fehlender Gehsteiginfrastruktur

Beziehungsweise deren Kombination. Je Straße wird ausgewiesen, ob hochrangige Netzabschnitte auf dieser verlaufen.

Straßenname	Handlungsfeld	Handlungsempfehlung	Netzabschnitt
Adolf-Blamauer-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Am Heumarkt	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Am Modenapark	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Am Stadtpark	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Anne-Frank-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Arenberggasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Armenierplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Arsenalstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Aspangstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Baumannstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Baumgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Beatrixbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Beatrixgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Bechardgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Blattgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Boerhaavegasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Canettistraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Charasgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Custozzagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Czapkagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Dannebergplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Dietrichgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Döblerhofstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Drorygasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Erdberger Lände	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Erdbergstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Eslarngasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Esteplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Faradaygasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Fasangasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Fasanplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Franzensbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Franz-Grill-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Franzosengraben	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig

Fruethstraße	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Gänsbachergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gärtnergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Gerlgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gestettengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Geusaugasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Ghegastraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Gigergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Göllnergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Grasbergergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Große Ungarbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Haeussermannweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hafengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Haidingergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Hainburger Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Heeresmuseumstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Hegergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Heinrich-Drimmel-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Henneberggasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Herma-Bauma-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hermine-Jursa-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Hetzgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität,	hochrangig

		Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	
Hintere Zollamtsstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Hintzerstraße	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Hofmannsthalgasse	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteig errichten	niederrangig
Hohlweggasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hyegasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Invalidenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Jacquingasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Jaurèsgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Johannessgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Joseph-Schmidt-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Juchgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Kärchergasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Kardinal-Nagl-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Karl-Farkas-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kegelgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Keinergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kleine Marxerbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kleingasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kleistgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Klimschgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Klopsteinplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kölblgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kolonitzgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kolonitzplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Landstraßer Gürtel	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Landstraßer Hauptstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Leberstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Lechnerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Leonhardgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Leopold-Böhm-Straße	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteig errichten	niederrangig
Lilienthalgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Linke Bahngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Lissagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Litfaßstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Lothringerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Löwengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Ludwig-Koefßler-Platz	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Maiselgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Maria-Jacobi-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Marianne-Hainisch-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Markhofgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Markthallenbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Marxergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Mechelgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Modecenterstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Neulingbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Neulinggasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Nottendorfer Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Obere Bahngasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	hochrangig
Obere Viaduktgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Obere Weißgerberstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Oberzellergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Oskar-Kokoschka-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Otto-Preminger-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Parkgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Paulusgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Paulusplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Petrusgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Pfarrhofgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Platz der Opfer der Deportation	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Praetoriusgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Prinz-Eugen-Straße	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig

		erfüllt), Gehsteig errichten	
Rabengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Radetzkybrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Radetzkyplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Radetzkystraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rasumofskygasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rechte Bahngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Reisnerstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rennweg	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Rochusgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rotundenbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Rüdengasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rudolf-Sallinger-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Salesianergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Schimmelgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Schlachthausgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Schlechtastraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität,	niederrangig

		Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	
Schnirchgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Schrottgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schwalbengasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schwarzenbergplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Schweizer-Garten-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Sebastianplatz	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Sechskrügelgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Seidlgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Siegelgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Stanislausgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
St.-Nikolaus-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Tongasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Traungasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Ungargasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Untere Viaduktgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Untere Weißgerberstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Viehmarktgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Vordere Zollamtsstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Wassergasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Weyrgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Würtzlerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Zaunergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Ziehrerplatz	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

10 Literaturverzeichnis

- BMEIA. (2020). *Österreichische Jugendstrategie*. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:caa737b2-2efa-40d5-ba1b-379920373bb5/32_12_jugendziel.pdf
- BMK. (2019). *Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden*. Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:738c224b-34c4-4879-9774-197cac2ee8fa/fussverkehr_foerderung_ua.pdf
- BMK. (2022). *Besser Gehen in Österreich! Masterplan gehen 2030*. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html>
- FSV. (2010). *RVS Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2013). *RVS Grundsätze der Verkehrsplanung*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015a). *RVS Fußgängerverkehr*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015b). *RVS Kinderfreundliche Mobilität*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015c). *RVS Gestaltung des Schulumfelds*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2016). *Arbeitspapier Einsatzkriterien für Begegnungszonen*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- Hackl, R., Raffler, C., Friesenecker, M., Kramar, H., Kalasek, R., Soteropoulos, A. et al. (2019). *Promoting active mobility: Evidence-based decision-making using statistical models*. *Journal of Transport Geography*, 80, 102541. doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.102541

- Heller, Jochen (2021). *Aktive Mobilität in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren.* Wien: Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung - Magistratsabteilung 18. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3792595?originalFilename=true>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2015). *GeHsundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden.* Wien: Mobilitätsagentur Wien GmbH. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: www.wienzufuss.at
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2014). *Strategiepapier Fußverkehr 2014.* Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/pdf/strategiepapier.pdf>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2018): *Leitsystem für Fußgängerinnen und Fußgänger.* Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wienzufuss.at/zufussgehen-in-zahlen/leitsystem/#:~:text=Kennzeichnung%20%C3%96ffentlicher%20Durchg%C3%A4nge,dass%20die%20Kennzeichnung%20gut%20ankommt>
- Klima- und Energiefonds (2023). *Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement.* Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-Aktionsprogramm-klimaaktiv-mobil-2023.pdf>
- Land.In.Sicht (2022). *Baumpotentialanalyse Landstraße.* Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://landstrasse.gruene.at/news/umwelt-klima/baumpotentialanalyse/>
- Lokale Agenda 21 - Agenda Landstraße (2024). *Speedy Fußwegeplan.* Zugriff am 27.05.2024. Verfügbar unter: https://www.agendalandstrasse.at/files/bezirk_3/gruppen/Zu%20Fuss%20mit%20Odem%20Rad%20unterwegs/speedy/speedy-fusswegeplan-schnellansicht.pdf
- Raffler, C. & Simhandl, J. (2023). *LiDo geht - Links der Donau geht was weiter. Endbericht zur Mobilitätsforschung und Fußverkehrsplanung. Endbericht.* Wien: tbw research GesmbH. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2023/11/2023_LiDo_geht_Ergebnisbericht_tbw_final.pdf
- Stadt Wien - MA15. (2015). *Gesundheitsziele Wien 2025.* Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://gesundheitsziele.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/44/2018/02/gesundheitsziele.pdf>
- Stadt Wien - MA18. (2014). *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien.* Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>
- Stadt Wien - MA18. (2015a). *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien, Fachkonzept Mobilität.* Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter:

<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true>

Stadt Wien - MA18. (2020a). Erläuterungen zum Leitbild Grünräume Wien. Wien: Stadt Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/pdf/leitbild-gruenraeume-booklet.pdf>

Stadt Wien - MA18. (2020b). STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien, Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3935374?originalFilename=true>

Stadt Wien - MA18. (2022). Smart Klima City Strategie Wien: der Weg zur Klimamusterstadt. Wien: Magistrat der Stadt Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4312569?originalFilename=true>

Stadt Wien - MA20. (2022). Wiener Klimafahrplan - Unser Weg zur klimagerechten Stadt. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3951390?originalFilename=true>

Stadt Wien - MA21. (2017). 3., Aspanggründe – Eurogate II, Städtebauliches Leitbild. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/pdf/ma21/aspanggruende-leitbild-erdberger-mais.pdf>

Stadt Wien - MA21. (2023a). Stadtteilentwicklungskonzept Arsenal – Ausstellungsplakate. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/pdf/ma21/sek-arsenal-ausstellungsplakat1.pdf>

Stadt Wien - MA21. (2023b). Stadtteilentwicklungskonzept An und unter der Tangente. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/pdf/ma21/tangente-stek.pdf>

Stadt Wien - MA21. (2024). Stadtplanung – Vorhaben und Projekte [Filter nach „3. Landstraße]. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/vorhaben-und-projekte>

Stadt Wien - MA22 (2015). Urban Heat Islands - Strategieplan Wien. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wiener Umweltschutzabteilung – Magistratsabteilung 22. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559579?originalFilename=true>

Stadt Wien - MA23 (2023). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2023. Wien in Zahlen. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 09.08.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/jahrbuch.pdf>

Stadt Wien – MA23 (2024a). Landstraße in Zahlen 2024. 3. Bezirk. Wien: Landesstatistik Wien, Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 09.08.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-3-2024.pdf>

Stadt Wien - MA23 (2024b). Landstraße in Zahlen – Statistiken. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 09.08.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/bezirke/landstrasse.html>

Stadt Wien – MA28 (2010). Masterplan Donaukanal. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/pdf/ma21/masterplan.pdf>

Stadt Wien - MA46 (2023). Sicherheit auf dem Schulweg – Schulwegpläne. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. Zugriff am 09.08.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk03>

11 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile	2
Abbildung 2: Schematische Darstellung des Arbeitsprozesses rund um die Ableitung von punktuellen und netzbezogenen Handlungsempfehlungen des Masterplan Gehen Landstraße. (tbw research, 2024)	4
Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger*innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html , 20.10.2023)	8
Abbildung 4: Flächenverteilung Landstraße (Stadt Wien - MA23, 2024a)	11
Abbildung 5: Flächenverteilung Verkehrsflächen, (FMZK Wien, 2024, Stadt Wien - https://data.wien.gv.at , eigene Auswertung).....	12
Abbildung 6: Geburten- und Wanderungsbilanz Landstraße (Stadt Wien - MA23, 2024b)	13
Abbildung 7: Bevölkerungspyramide Landstraße (Stadt Wien - MA23, 2024a)	13
Abbildung 8: Modal Split Erhebung Wien (Heller, 2021: 40)	14
Abbildung 9: Pkw-Dichte im Bezirk Landstraße (Stadt Wien - MA23, 2024a)	15
Abbildung 10: Stufenaufgang Gestettengasse als topographische Barriere (tbw research, 2024).....	21
Abbildung 11: Landstraße bewegt! - Prozess zur Neugestaltung der Landstraßer Hauptstraße (LA21 Landstraße, 2024).	23
Abbildung 12: Beispiel für auf den Gehsteig überragende Fahrzeuge (Kardinal-Nagl-Platz) (tbw research, 2024)	30
Abbildung 13: Der Gehsteige in der Salesianergasse unterschreiten die Mindestgehsteigbreite (tbw research, 2024)	32
Abbildung 14: Verparkter Zugang zum Arenbergpark am Dannebergplatz (tbw research, 2024).....	32
Abbildung 15: Barrieren für den Fußverkehr entlang der Aspangstraße (tbw research, 2024)	32
Abbildung 16: Beispiel für Trampelpfade im Bezirk, Landstraßer Gürtel - Ghegastraße (Handlungsempfehlung Nr. 54) (tbw research, 2024)	33
Abbildung 17: Kartenausschnitt Durchgang Sünnhof / Friedrich-Gulda-Park	34
Abbildung 18: Fehlender Durchgang zum Sünnhof aus Richtung des Friedrich-Gulda-Parks kommend (tbw research, 2024)	34
Abbildung 19: Trampelpfade in Richtung Anton-Kuh-Weg (tbw research, 2024).....	35
Abbildung 20: Niveauunterschied zum Botanischen Garten der Universität Wien als Barriere für den Fußverkehr.....	37
Abbildung 21: Bestandssteg über die S-Bahn-Stammstrecke, nicht barrierefrei (tbw research, 2024).....	38
Abbildung 22: Barriere zwischen Göllnergasse (Privatparkplatz der Firma Henkel) und dem angrenzenden Louise-Martini-Weg in Richtung Erdberger Lände. (tbw research, 2024)	38
Abbildung 23: Aufstellflächen Gärtnergasse (tbw research, 2024)	40
Abbildung 24: Aufstellflächen Invalidenstraße (tbw research, 2024)	40
Abbildung 25: Potential zum Ausbau der bereits markierten Gehsteigvorziehung. (tbw research, 2024).....	41
Abbildung 26: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021),	

https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/	
Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html, 13.05.2024)	42
Abbildung 27: Häufiger Querungswunsch von Fußgänger*innen über die Landstraßer Hauptstraße im Bereich des Rochusmarkts (tbw research, 2024)	43
Abbildung 28: Reisnerstraße/Am Heumarkt (tbw research, 2024)	44
Abbildung 29: Klopsteinplatz - Umgestaltungspotential zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. (tbw research, 2024)	46
Abbildung 30: Als Parkplatz genutzter Fasanplatz (tbw research, 2024)	47
Abbildung 31: Anwendung des LiDo Bodenplans im Rahmen von Interventionen im öffentlichen Raum (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)	48
Abbildung 32: Auf Gehsteig überragende Fahrzeugteile in der Hainburger Straße (tbw research, 2024).....	49

12 Anhang

Kartennr.	Titel
1	Leitbild
2	Bestandsanalyse – Zentren und Ziele
3	Bestandsanalyse – Bildung
4	Bestandsanalyse – Öffentlicher Verkehr
5	Bestandsanalyse – Grün- und Freiräume
6	Bestandsanalyse - Barrieren
7	Bestandsanalyse – Infrastrukturelle Qualität
8	Soll-Fußwegenetz
9	Übersicht Handlungsempfehlungen