

Masterplan Gehen Wieden

Fußverkehrskonzept für den 4. Wiener Gemeindebezirk

Bericht

Wien, Dezember 2025



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

komobile



**Masterplan Gehen Wieden
Fußverkehrskonzept für den 4. Wiener Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 4. Bezirk

Auftragnehmerin:
Komobile GmbH

Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien

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

Dezember, 2025

**Der Masterplan Gehen Wieden wird am 18.12.2025
in der Sitzung der Bezirksvertretung Wieden beschlossen.**

Inhalt

1	Einleitung.....	1
1.1	Das Untersuchungsgebiet.....	2
1.2	Methoden.....	3
2	Zielsetzungen.....	4
2.1	Ziele und Strategiepapiere.....	4
2.2	Qualitätskriterien und Vorgaben der StVO	5
2.3	Inklusion und Diversität	6
3	Steckbrief Wieden	8
3.1	Flächen	8
3.2	Soziodemografie	8
3.3	Verkehr	9
4	Bestandsanalyse	13
4.1	Bestandsanalyse	13
4.2	Defizitanalyse	14
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	20
5.1	Qualitatives Leitbild	20
5.2	Räumliches Hauptwegenetz	21
6	Handlungsfelder und Maßnahmen	22
6.1	Handlungsfeld 1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten.....	22
6.2	Handlungsfeld 2 – Hohe Aufenthaltsqualität und Begrünung.....	33
6.3	Handlungsfeld 3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	40
6.4	Handlungsfeld 4 – Barrierefreiheit und Inklusion	46
6.5	Handlungsfeld 5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation.....	50
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele	56
8	Straßenindex.....	57
9	Literaturverzeichnis	63
10	Abbildungsverzeichnis	65
11	Anhang.....	66

Abkürzungsverzeichnis

AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BeZo	Begegnungszone
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (bis 2025)
BV	Bezirksvorsteherung
FG	Fußgänger*innen
FMZK	Flächenmehrzweckkarte
FV	Fußverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mittelschule
östl.	östlich
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
S.	Seite
STEP	Stadtentwicklungsplan (Wien)
südl.	südlich
u. U.	unter Umständen
Vgl.	vergleiche
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VS	Volksschule
VZ	Verkehrszeichen

1 Einleitung

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

Das Gehen gewinnt in der Öffentlichkeit und in der Mobilitätsplanung zunehmend an Bedeutung. Eine attraktive und sichere Umgebung sowie eine direkte Wegeführung sind essenziell, um den Fußverkehr weiter zu fördern. Um die Situation im Fußverkehr in Wieden zu verbessern, wird ein Masterplan Gehen Wieden gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen „Masterplan Gehen“ des BMK¹ erstellt.

Im Rahmen des klima**aktiv** Förderungsprogrammes² werden Investitionen für eine gehfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums, bauliche, raum- und siedlungsplanerische sowie bewusstseinsbildende Aktivitäten, die zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen, gefördert. Als Voraussetzung für den Erhalt der Förderung muss ein lokaler Masterplan Gehen für den Bezirk vorliegen, welcher im Bezirksparlament angenommen wurde.

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

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

¹ Vgl.: https://www.klimaaktiv.at/fileadmin/Bibliothek/Publikationen/2024_Handbuch_Erstellung_Fussverkehrskonzept_Masterplan.pdf (03.05.2025)

² Vgl.: <https://www.klimaaktiv.at/foerderungen>: Die Förderungsmittel stehen derzeit nicht zur Verfügung. Eine Fortführung bzw. Neuauflage der Förderungsinitiative klima**aktiv** mobil kann 2025 unter der Voraussetzung einer ausreichenden Budgetverfügbarkeit erfolgen.

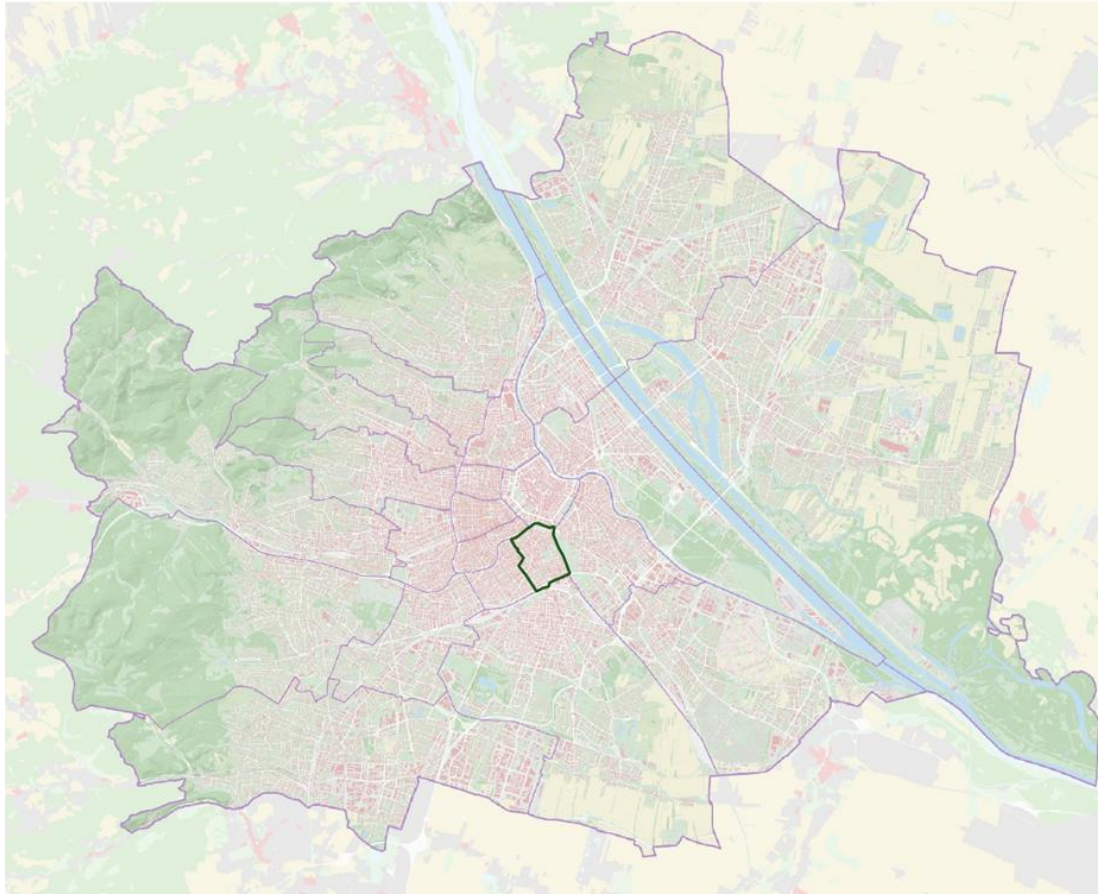
Aus wirtschaftlicher Sicht ist das Gehen von zentraler Bedeutung. Für lokale Geschäfte ist die sogenannte Laufkundschaft essenziell. Nicht umsonst befinden sich die großen Einkaufsstraßen entlang von Fußgänger*innen- und Begegnungszonen mit hoher Attraktivität für den Fußverkehr. Insgesamt lassen sich 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 4. Wiener Gemeindebezirk ist ein kleiner, dicht besiedelter Innenbezirk und die Bevölkerungsentwicklung hat in den letzten 10 Jahren leicht zugenommen. Die Wieden ist ein belebter Wohn-, Arbeits-, und Bildungsstandort mit einem vielfältigen kulturellen Angebot und zahlreichen Gastronomiebetrieben. Hier befinden sich die Technische Universität Wien sowie zahlreiche, historisch bedeutende Bauwerke und Kultureinrichtungen wie u. a. die Karlskirche und Wien Museum.

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Projekte umgesetzt, die zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen. Dazu zählen der Umbau eines Abschnitts der Wiedner Hauptstraße und die Umgestaltung der Argentinierstraße zur Fahrradstraße mitsamt der Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Begrünungen.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet Wieden, Wien



Quelle: FMZK Stadt Wien, Darstellung komobile

1.2 Methoden

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

In einem ersten Schritt erfolgte eine Bestandsanalyse, in der die Strukturdaten und grundlegenden Analysen (z. B. Klimaanalyse-Karte, Unfalldaten etc.) gesichtet und Problembereiche ermittelt wurden. Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den Besprechungen mit der Bezirksvorstehung und den Dienststellen wurden die Defizite und Problemstellen analysiert und ein Zielnetz entwickelt. Zur Erreichung des Zielnetzes wurden Handlungsfelder definiert und diese mit Maßnahmenvorschlägen konkretisiert. Als Ergänzung werden weitere wichtige Handlungsfelder, die zur Förderung des Fußverkehrs beitragen und über bauliche Maßnahmen hinausgehen, empfohlen.

2 Zielsetzungen

2.1 Ziele und Strategiepapiere

Der Masterplan Gehen und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus:³

- Senkung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr bis 2030 um 50 % und bis 2040 um 100 % (Basisjahr 2005)
- Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes⁴:
 - 2025: 80 %
 - 2030: 85 %,
 - 2050: deutlich > 85 %
- Senkung des Motorisierungsgrades auf 250 Pkw pro 1.000 Wiener*innen bis 2030
- Stadtentwicklung nach dem Prinzip der „15-Minuten-Stadt“ und der „Stadt der kurzen Wege“
- Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zu Gunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- „Supergrätzl“ bzw. „Low Traffic Grätzl“: Verkehrsberuhigte Wohngebiete (z. B. Modalfilter, kostengünstige Begrünung oder künstlerische Gestaltung)
- 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.
- „Tactical Urbanism“ als schneller, kostengünstiger und handlungsorientierter Ansatz für sinnvolle Veränderungen im urbanen Raum unter Einbeziehung der lokalen Nachbarschaft (z. B. Grätzloase).

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

- Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030 des BMK
- Stadtentwicklungsplan (STEP) 2035
 - Leitbild Grünräume
 - Regeln und Vorgaben für den Öffentlichen Raum
 - Leitbild Urbane Zentren
 - Leitbild Mobilität
- Gesundheitsziele Wien 2025
- Österreichische Jugendstrategie (2020)
- Urban Heat Island Strategieplan (UHI STRAT) 2015

³ Zusammenschau aus Klimafahrplan (2022), Smart City Klima Strategie (2022), STEP 2035 (2025), Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien (2014)

⁴ Zum erweiterten Umweltverbund gehören die Fortbewegungsarten Gehen, Radfahren, ÖV sowie Sharing-Angebote.

- Wiedner Klimastrategie (2019)
 - Gestaltung des öffentlichen Raums: Begrünung und Beschattung, Gestaltung von Plätzen und Straßen als attraktive Aufenthaltsräume, Stärkung sozialer Infrastruktur, etc.
 - Mobilität: Attraktivierung des Fußgänger*innenverkehrs, kein Rückbau, sondern Verbreiterung von Gehsteigen, etc.
- Entwicklungsplan öffentlicher Raum: 4. Bezirk, 5. Bezirk, 6. Bezirk Vision 2050⁵ (2022)
- Begegnungsgrätzl in Wieden, Machbarkeitsstudie (2023)⁶

2.2 Qualitätskriterien und Vorgaben der StVO

Folgende Kriterien sollen generell bei der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden⁷:

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

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

- Mindestens 1,5 m Gehsteigbreite muss vorhanden sein (gem. RVS 03.02.12 sollte die durchgehende Mindestgehbreite 2,0 m betragen. Hinzu kommen u. U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Senkrechtparkern).
- Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)

⁵ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/pdf/entwicklungsplan-oeffentlicher-raum.pdf>

⁶ Vgl. <https://www.wien.gv.at/wieden/machbarkeitsstudie-begegnungsgraeztz/>

⁷ Vgl. <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>

- 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 (Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen)

2.3 Inklusion und Diversität

Als gemeinsame Klammer aller Fußgänger*innen lässt sich insgesamt eine vergleichsweise hohe Sensibilität in Bezug auf Umwege festhalten. Abgesehen davon sind Fußgänger*innen keine homogene Gruppe.

Je nach Alter und Geschlecht unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl.⁸ Bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen liegen Kinder bis 14 Jahre und Personen ab 65 Jahren voran. Weibliche Personen legen deutlich mehr Fußwege zurück als Männer und haben komplexere Wegeketten.

Fußgänger:innen umfassen diverse differenzierte Sub-Gruppen, die sich unter anderem nach den folgenden Aspekten unterscheiden:

- Alter
 - Kinder: können Verkehrssituation nicht gut einschätzen, verhalten sich z.T. unberechenbar und sind überdies aufgrund der geringeren Körpergröße (z.B. zwischen parkenden PKW) schlechter sichtbar
 - Jugendliche: verhalten sich spontan, sind oftmals abgelenkt
 - Senior*innen: sind mitunter motorisch eingeschränkt und langsam, können ein beeinträchtigtes Hör- und Sehvermögen haben, reagieren besonders sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf, z.B. für Querungen
- Geschlechtsspezifisch: Frauen legen mehr als die Hälfte der Alltagswege zu Fuß zurück, die Wege sind meist kürzer und lokaler
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen: mitunter größerer Platzbedarf, reagieren sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit Sinneseinschränkungen (sehen oder hören): akustische und taktile Führungshilfen notwendig, reagieren sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit kognitiven Einschränkungen: besondere Ansprüche bezüglich Straßengestaltung
- Einzelpersonen oder Gruppen bzw. Erwachsene mit Kindern
- Personen mit Kinderwägen

⁸ Vgl.: https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/oesterreich_unterwegs/berichte.html (01.09.2025)

- Menschen mit Gehhilfen o.ä.
- Menschen mit Gepäckstücken oder Taschen
- Menschen mit fahrzeugähnlichen Gefährten wie Skateboards, Scooter etc., die laut StVO den Gehsteig benützen müssen.

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 Wieden

Die Wieden wird in drei Bezirksteile unterschieden:

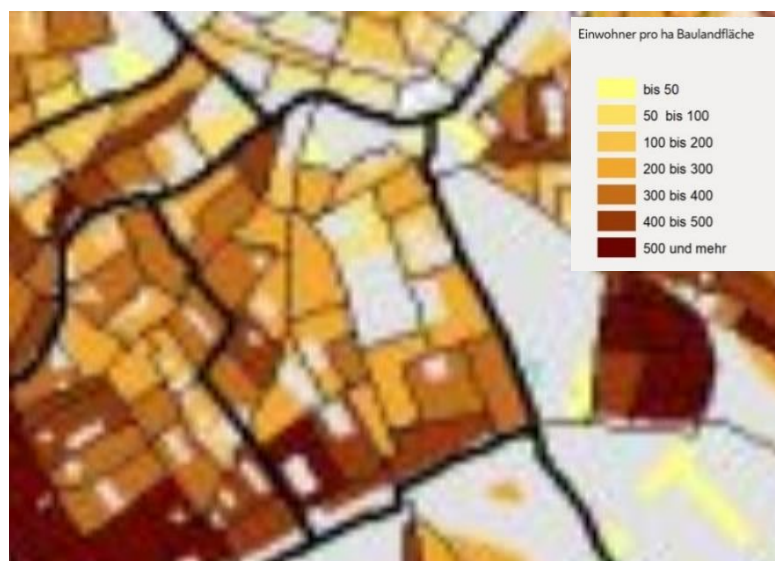
- Untere Wieden im Nordwesten
- Gusshausviertel im Nordosten
- Obere Wieden im Süden

3.1 Flächen

Die Wieden hat eine Fläche von 1,8 km² und ist damit der viertkleinste Bezirk Wiens. Mit 18.665 Personen pro km² ist die Bevölkerungsdichte hier deutlich höher als im Wiener Durchschnitt, wo sie bei 4.656 Personen pro km² liegt. Der größte Teil der Flächen wird von verbauten Flächen (47 %) und Verkehrsflächen (36 %) eingenommen. Der Grünflächenanteil inkl. Gewässer liegt bei 17 %.⁹

Damit zählt die Wieden zu den dicht bebauten inneren Bezirken mit hoher Wohndichte und einem geringen Grünflächenanteil.

Abbildung 2 Einwohner*innendichte Wien 2020, Ausschnitt Wieden



Quelle: Stadt Wien (2020)¹⁰

3.2 Soziodemografie

Die Bevölkerungszahl beträgt 33.155 Personen, wobei die Anzahl in den letzten 10 Jahren leicht zugenommen hat. Von den Bewohner*innen sind 51,2 % Frauen und 48,8 % Männer.⁴ Bis 2043 wird ein leichter Bevölkerungszuwachs von 1,1 % prognostiziert.¹¹

⁹ Vgl. Land Wien. Statistik (2024). Wieden in Zahlen 2024. 4. Bezirk

¹⁰ Vgl. Stadt Wien. MA 18. (2020). Bevölkerung Einwohnerdichte. Einwohner pro ha Bauland

¹¹ Vgl. Stadt Wien. Übersicht Prognoseergebnisse (Bevölkerungsentwicklung nach Alter, Geschlecht, Alter sowie Geburten- und Migrationsbilanz) Wien 2023 bis 2053 und die 23 Bezirke bis 2043

Das Durchschnittsalter auf der Wieden ist 43 Jahre und damit etwas höher als im Wiener Durchschnitt (41 Jahre). Die Altersgruppe 65+ hat einen Anteil von 18 %, im Vergleich zu gesamt Wien 16 %. Über 46 % der Bewohner*innen haben eine ausländische Herkunft.¹² Der mit Abstand größte Anteil an ausländischen Staatsangehörigkeiten gehört zu Deutschland (6 %).

Der Bildungsstand umfasst mit 50 % Universitätsabschluss einen sehr hohen Anteil an Akademiker*innen. Das durchschnittliche Jahreseinkommen lag 2022 bei Euro 29.378.¹³

3.3 Verkehr

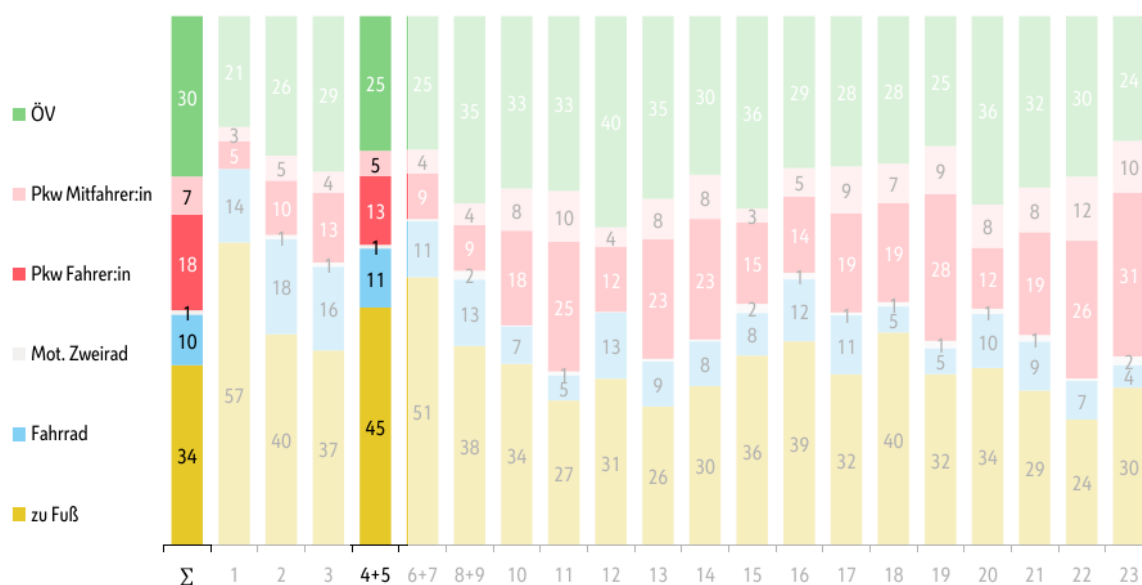
Modal Split

Die Anteile an der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel für den 4. und 5. Bezirk werden in der Abbildung 3 zusammengefasst dargestellt. Im Vergleich zu dem Wiener Durchschnitt gehen mehr Menschen zu Fuß (45 %). Der ÖV wird mit 25 % weniger oft genutzt. Der Anteil des Radverkehrs liegt mit 11 % im Durchschnitt. Dem relativ geringen Anteil an Pkw-Nutzung von 18 % stehen 56 % aktive Mobilität und 25 % ÖV-Nutzung gegenüber.

Abbildung 3 Modal Split in den Bezirken 1040 und 1050 im Vergleich zum Wiener Durchschnitt (2020 – 2024)

Abb. 25 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten

Erhebungsperiode 2020-24



Quelle: Stadt Wien, MA 18 (2025)

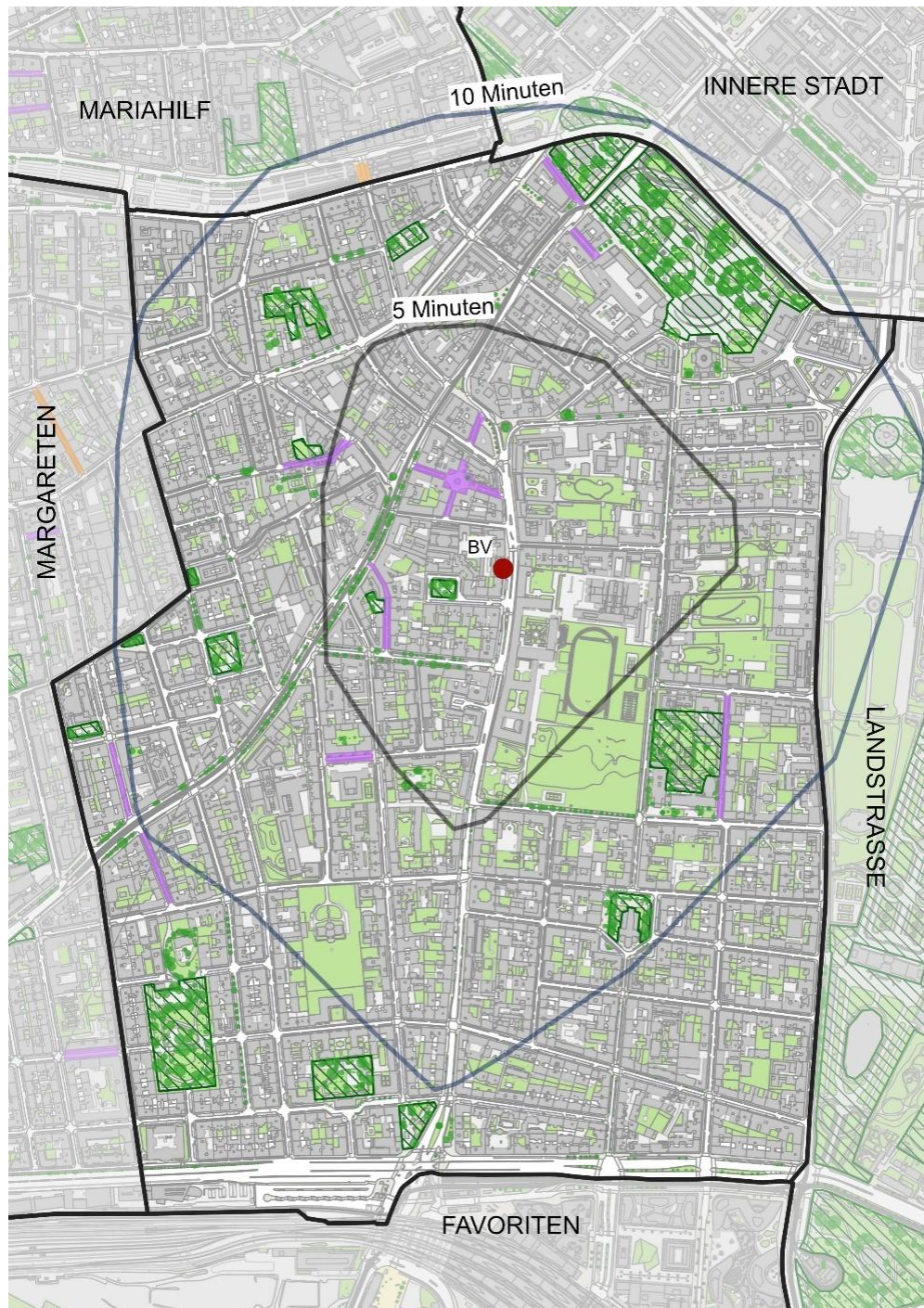
¹² Vgl. Stadt Wien. MA 17 (2023). Integrations- und Diversitätsmonitor der Stadt Wien 2023

¹³ Vgl. Stadt Wien (2023). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2023. Wien in Zahlen

Fußläufige Erreichbarkeit

Die Distanz ist ein wesentlicher begrenzender Faktor beim Zu-Fuß-Gehen. In Wien beträgt die durchschnittliche Länge eines reinen Fußweges 800 m.¹⁴ Diese ist mit einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit in weniger als 10 Minuten zu bewältigen. Folgende Abbildung zeigt, welche Entfernungen innerhalb von 10 Minuten im Bezirk fußläufig erreichbar sind.

Abbildung 4 Gehzeiten in Wieden: innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min



Quelle: FMZK, Darstellung komobile

¹⁴ Vgl. Stadt Wien. MA 18. (2021). Aktive Mobilität in Wien. S. 24

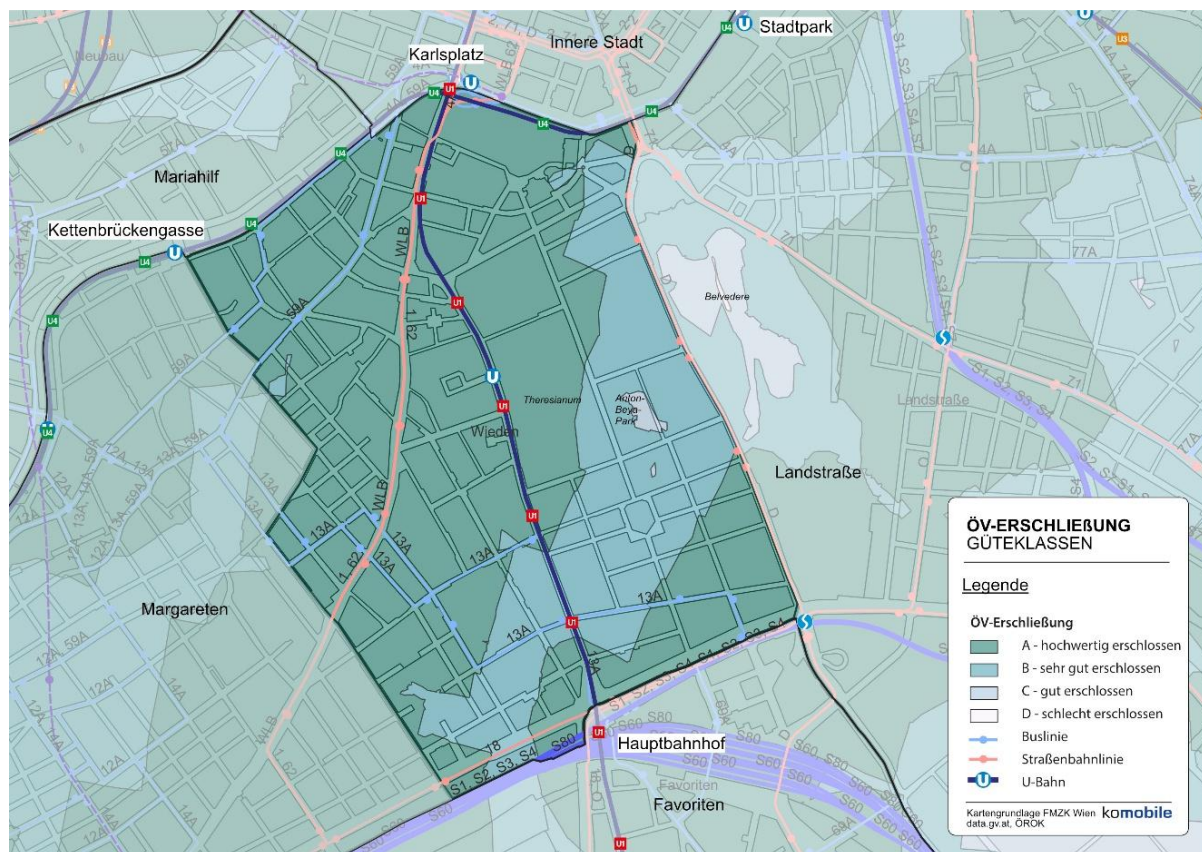
Erschließung öffentlicher Verkehr

Laut Güteklassen des ÖV wird die Erreichbarkeit im Bezirk großteils als „hochwertig“ und „sehr gut“ erschlossen definiert (siehe Abbildung 5).

An den Randbereichen des Bezirks gibt es zwei wesentliche überregional bedeutende Verkehrsknotenpunkte. Einerseits den Karlsplatz, wo sich die Linien U1, U2 und U4 sowie zahlreiche andere Straßenbahn- und Buslinien und auch die Badner Bahn (WLB) treffen. Im Süden befindet sich der Hauptbahnhof mit sowohl Fern- und Nahverkehrszügen, dem S-Bahn-Netz und dem Busbahnhof.

Das Bezirksgebiet selbst ist hochrangig durch die U-Bahnen U1 sowie U4 erschlossen. Zudem wird es von mehreren Straßenbahnlinien (Linie D, 1, 62) und auch der Badner Bahn sowie Buslinien (4A, 13A, 59A) erreicht.

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



Quelle: ÖROK (2021), Darstellung komobile

Kfz-Verkehr

Im Jahr 2023 betrug die Pkw-Dichte 350 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen und liegt damit nur leicht unter dem Wiener Durchschnitt von 360 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen.¹⁵ Auf der Wieden sind insgesamt 14.242 Kraftfahrzeuge gemeldet wobei 11.622 davon Pkw sind.¹⁶

¹⁵ Vgl. Stadt Wien 2024: Die Wieden in Zahlen 2024

¹⁶ Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2024

Verkehrssicherheit

Im Beobachtungszeitraum 2021 bis 2023 ereigneten sich rund 60 Unfälle mit Beteiligung eines Zu-Fuß-Gehenden, wovon 10 davon mit Schwerverletzten endeten. Viele der Unfälle ereigneten sich entlang von Durchzugsstraßen (u. a. Favoritenstraße, Abschnitte der Wiedner Hauptstraße, Prinz-Eugen-Straße), was auf Konflikte beim Queren zurückzuführen sein könnte.

Auffallend bei der Verkehrsunfallstatistik¹⁷ sind häufige Kollisionen zwischen Fußgeher*innen und Radfahrer*innen. An den Kreuzungen des Gürtels gibt es oftmals Kollisionen zwischen Fußgeher*innen und Kfz.

Schulwegsicherheit

Für 5 der insgesamt 6 öffentlichen und privaten Volksschulen im Bezirk wurden bereits Schulwegpläne durch die Stadt Wien gemeinsam mit der AUVA erstellt. In diesen werden die Gefahrenstellen und kritischen Bereiche dargestellt, die auch in beiliegendem Defizitplan als neuralgische Punkte zu finden sind. Die Schulwegpläne sollten auf Aktualität (insb. VS Elisabethschule) überprüft werden.

Negative Umwelteinflüsse

Viele der als angenehm bewerteten Gebiete sind öffentlich gar nicht zugänglich, befinden sich also in privatem Besitz. Der öffentliche Resselpark und der Alois-Drasche-Park werden als positiv wahrgenommen.

Gleichzeitig gibt es viele Durchzugsstraßen von Nord nach Süd im Bezirk, die eine hohe Lärmbelastung für die Bewohner*innen darstellen. Die Rechte Wienzeile, die Operngasse bzw. Margaretenstraße, die Wiedner Hauptstraße und die Favoritenstraße sowie die Prinz-Eugen-Straße weisen ein hohes Level an Dezibel auf.

¹⁷ Vgl. Verkehrsunfallstatistik. <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/> (17.03.2025)

4 Bestandsanalyse

4.1 Bestandsanalyse

Der Bestand wurde mittels Begehungen und Datenanalyse sowie Besprechungen und Austausch mit der Bezirksvorstehung erhoben. Für die Analyse wurden die Daten der Stadt Wien herangezogen. Der „Entwicklungsplan Öffentlicher Raum – Vision 2050“¹⁸ wurde gesichtet und mit den Maßnahmen für den Fußverkehr abgeglichen. Im Bestandsplan Nr.01 werden die Besonderheiten und POI des Bezirkes verortet dargestellt (siehe Anhang).

4.1.1 Verkehrsberuhigte Bereiche

Die größten öffentlichen Freiräume im Bezirk bilden der Resselpark im Norden und der Alois-Drasche-Park im Süden. Weiters findet man mehrere kleine Parks und Aufenthaltsflächen über den Bezirk verteilt, z. B. den Dr.-Karl-Landsteiner-Park (Parkanlage Schelleingasse) und den Anton-Benya-Park. Viele der Innengärten und Freiräume sind nicht öffentlich zugänglich, z.B. das Theresianum oder das Palais Schönburg.

Auf der Wieden sind einige Straßenzüge als Wohnstraßen ausgewiesen, z. B. rund um den Mozartplatz, Schäffergasse, Trappelgasse oder die Schmöllergasse, um nur einige zu nennen. Nicht alle Wohnstraßen sind als attraktive Aufenthaltsbereiche gestaltet. Begegnungszonen oder Fußgänger*innenzonen findet man nicht auf Bezirksgebiet. Ein kurzes Stück Begegnungszone gibt es allerdings in der Verlängerung der Schleifmühlgasse über den Naschmarkt Richtung Mariahilf.

4.1.2 Ziele für den Fußverkehr

Bedeutende Ziele für den Fußverkehr sind unter anderem Bildungseinrichtungen und Hochschulen, Einkaufsmöglichkeiten, Ärztezentren und soziale Einrichtungen, Parks sowie Wohngebiete.

Im 4. Bezirk befinden sich viele Institute der Technischen Universität und andere Bildungseinrichtungen. Das kulturelle Angebot inkludiert mehrere Museen, z. B. Wien Museum und historische Gebäude.

Die Wiedner Hauptstraße als zentrale Einkaufsstraße von rund 2,5 km zählt bis über 7.300 Passant*innen pro Tag.¹⁹ Aber auch andere alternative Einkaufsviertel haben sich in den letzten Jahren etabliert. So findet man rund um die Schleifmühlgasse und die Kettenbrückengasse oder die Margaretenstraße viele beliebte Geschäfte.

¹⁸ Vgl. Stadt Wien. MA 19. (2022). Entwicklungsplan öffentlicher Raum: 4. Bezirk, 5. Bezirk, 6. Bezirk – Vision 2050

¹⁹ Vgl. Wirtschaftskammer Wien (2023). Für Wien 31. Wiener Nahversorgung Passantenzählung. S. 36-37

4.1.3 Aktuelle Entwicklungen und Stakeholder

Aktuelle Bauvorhaben und Entwicklungsprojekte sind wichtige Impulsgeber für den Bezirk. Das Einbeziehen von relevanten Handelnden und lokalen Akteur*innen kann die Fußverkehr fördern.

Akteur*innen

Der Austausch mit Vereinen und Kooperationen, die indirekt im öffentlichen Raum tätig sind, kann auch einen Mehrwert zur Weiterentwicklung von Fußverkehrsnetzen und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit von Fußwegen beitragen.

- Einkaufsstraßenverein Auf der Wieden: Wiedner Hauptstraße
- Einkaufserlebnis Freihausviertel

Masterpläne Gehen der Nachbarbezirke

Der Aufbau eines flächendeckenden Fußverkehrsnetzes erfordert eine Planung über die Bezirksgrenzen hinweg sowie die Berücksichtigung der Entwicklungen in den angrenzenden Bezirken. Für die angrenzenden Bezirke Mariahilf, Margareten, Landstraße und Favoriten wurde bereits ein Masterplan Gehen erarbeitet.

Entwicklungsplan Öffentlicher Raum

Für die Bezirke Wieden, Margareten und Mariahilf wurde 2022 ein übergreifendes Konzept für eine Vision 2050 erarbeitet.

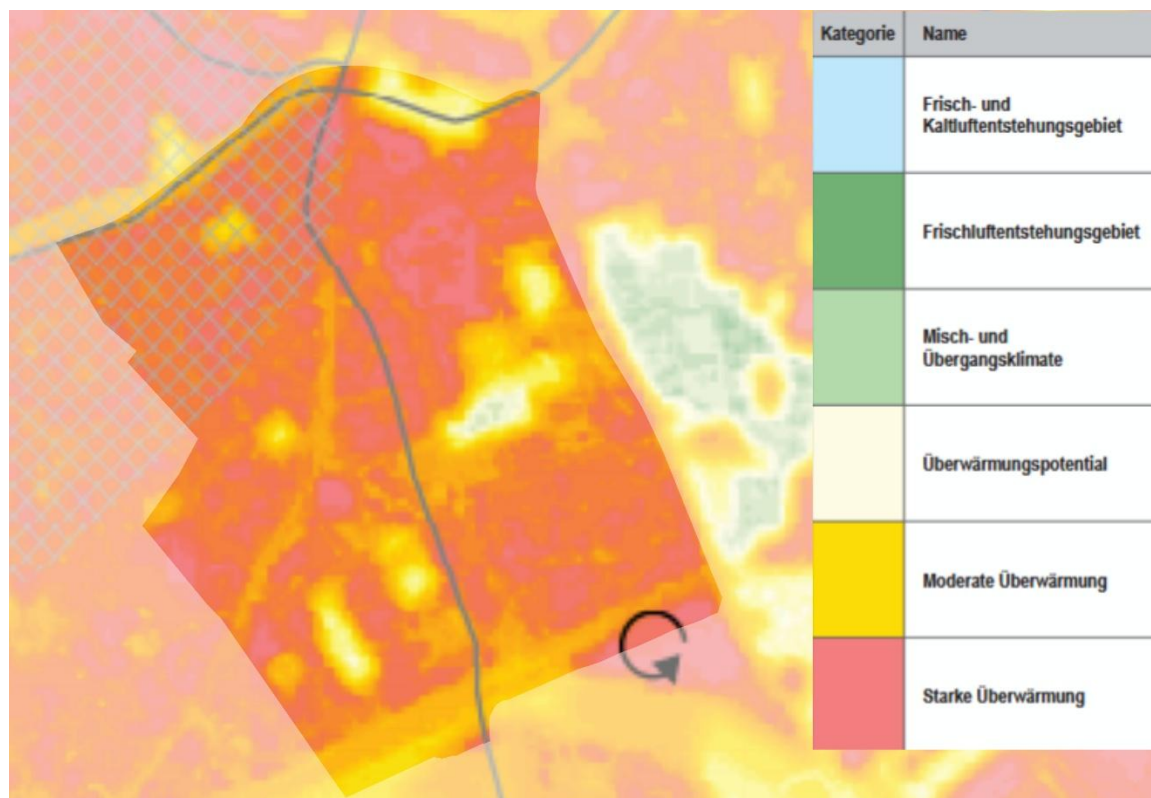
4.2 Defizitanalyse

Im Folgenden werden Herausforderungen und Qualitätsmängel für den Fußverkehr und den angenehmen Aufenthalt im öffentlichen Raum beschrieben. Im Plan Nr.02 Defizitanalyse werden Barrieren, Umwege und Gefahrenstellen dargestellt (siehe Anhang).

4.2.1 Stadtklima und Hitzebelastung

Auf folgender Karte wird deutlich, dass der Großteil des innerstädtischen Bezirks einer moderaten oder gar starken Überwärmung ausgesetzt ist. Die Parkflächen, wie der Karlsplatz oder der Alois-Drasche-Park, lassen sich gut erkennen.

Abbildung 6 Stadtklimaanalyse Wien 2020 – Klimaanalysekarte Ausschnitt 4. Bezirk



Quelle: Stadt Wien (2020)

4.2.2 Fußverkehrsinfrastruktur

Ausreichende Gehsteigbreiten

Eine ausreichend breite Gehfläche ist für den Komfort essenziell, damit Fußgänger*innen ungehindert Vorankommen, sich überholen und begegnen können. Laut gültigen Planungsrichtlinien beträgt die Regelbreite eines Gehsteiges 2,0 m, abhängig von der Frequenz und der angrenzenden Nutzung ist eine größere Breite erforderlich. An punktuellen Engstellen, wie z. B. Verkehrszeichen oder Einbauten, muss eine Mindestbreite von 1,5 m gewährleistet werden.

Barrieren für den Fußverkehr

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

- **Punktförmige Barriere:** Darunter werden einzelne Behinderungen entlang von Gehwegen definiert. Das können u.a. lange Wartezeiten bei VLSA, Einschränkungen durch geringe Gehsteigbreiten, Baustellen oder auch Aufbauten (z. B. Stromkasten) sein.
- **Lineare Barriere:** Mehrspurige Straßenzüge und Hauptverkehrsachsen mit hohem Kfz-Aufkommen, Gleistrassen oder Flüsse sind für den Fußverkehr teilweise mit großen Umwegen verbunden und stellen ein Hindernis für ein barrierefreies Fußverkehrsnetz dar.

- **Flächenbarriere** (formelle und informelle Durchwegung): Durch dichtbebaute Baublöcke ohne Durchwegungsmöglichkeit kann es zu weiten Umwegen für den Fußverkehr kommen. In Wieden gibt es viele private Innenhöfe, die eine Durchwegung verhindern und zu weiteren Umwegen im Fußverkehr führen.
- **Topographische Barriere:** Im Bezirk gibt es leichte topographische Höhenunterschiede vom Gusshausviertel bis zur Oberen Wieden. Es kann auch durch angehobene Gehsteige und einzelne Treppenanlagen zu Barrieren kommen.
- **Temporäre Barriere:** Durch Baustellen, falsch abgestellte Fahrzeuge, mangelnde Schneeräumung oder Glatteis kann es zu zeitlich begrenzten und spontanen Hindernissen im Straßenraum kommen.

Gefahrenstellen am Schulweg

Schulkinder und Jugendliche sind besonders im Frühverkehr und zur Mittagszeit am Schulweg gefährdet. Deshalb sollen die Umgebungen der Bildungsstandorte verkehrsberuhigt sein, sichere Quermöglichkeiten bieten und durch Bewusstseinsbildung bei Kfz-Lenkenden dem besonderen Schutzbedürfnis von Kindern Rechnung tragen. Für fünf Schulstandorte wurde bereits ein Schulwegplan²⁰ der MA 46 und der AUVA erstellt, der den Schulkindern einen sicheren Weg zur Bildungseinrichtung aufzeigt.

4.2.3 Aufenthaltsqualität und Begrünung

Der Fußweg wird geprägt durch das Umfeld und die Straßenraumgestaltung. Ein abwechslungsreicher Weg, Aufenthaltsflächen und vielfältige Nutzungen sind Faktoren, die sich auf die Qualität des Zu-Fuß-Gehens auswirken.

Monotone Straßenräume

Lange Straßenabschnitte, die einen durchgehend gleichen Querschnitt aufweisen, werden generell als „eintönig“ bewertet und können als langweilig wahrgenommen werden. Ein abwechslungsreicher Straßenraum mit Grünbeeten, Parklets oder Gastgärten kann einen Alltagsweg interessanter wirken lassen und so einen Anreiz zum Zu-Fuß-Gehen schaffen.

Fehlende Begrünung

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

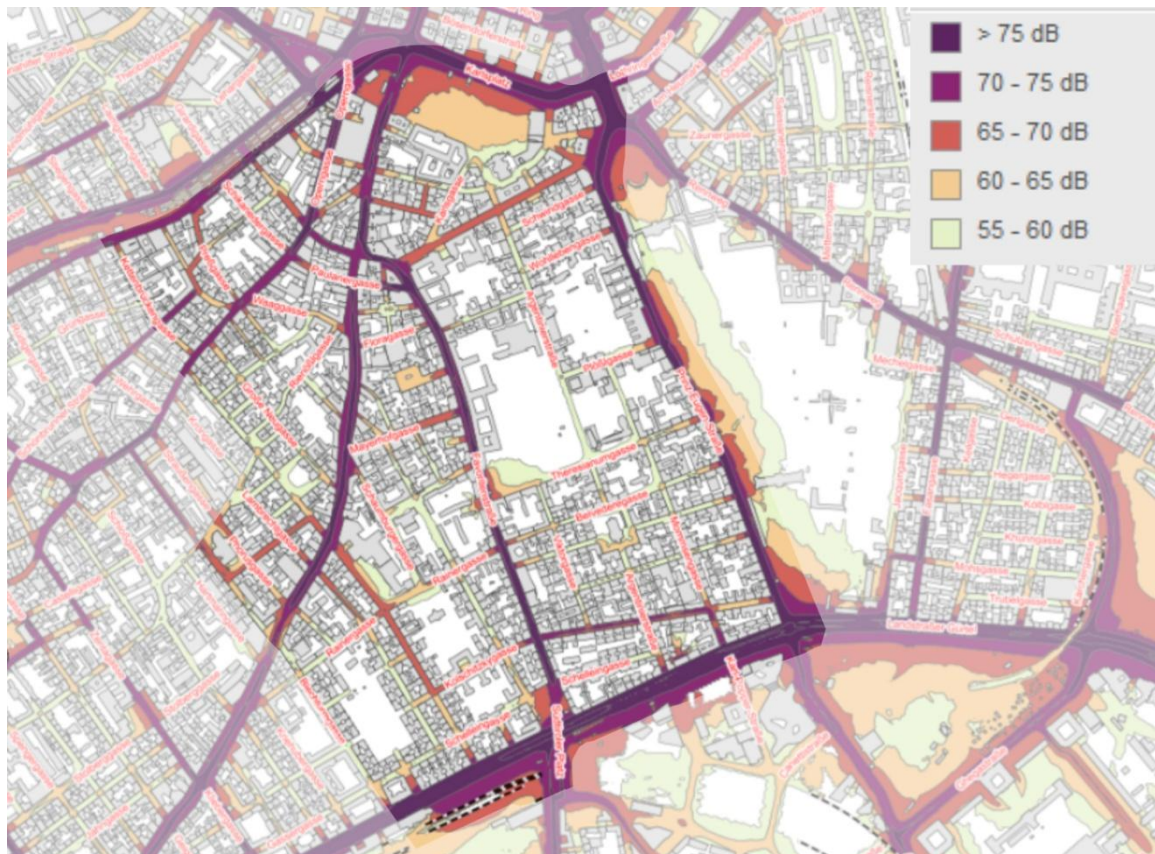
Negative Umwelteinflüsse

²⁰ Vgl. Schulwegpläne Wien, Wieden:

<https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/index.html#bezirk04>
(05.05.2025)

Straßen mit einem hohen motorisierten Verkehrsaufkommen haben negative Auswirkungen für Anrainer*innen und Passant*innen. Lärm, Feinstaub und Luftverschmutzung sind eine Belastung für alle Personen, die sich in der Stadt aufhalten, besonders aber für ältere oder kranke Menschen. Auf folgender Abbildung sind die Durchzugsstraßen von Norden nach Süden deutlich.

Abbildung 7 Lärmkarte Wieden: Laute Durchzugsstraßen ziehen sich entlang der N-S-Achse



Quelle: Lärminfo.at (2022)

Linienführung und Hindernisse

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

Sitzelemente

Besonders für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen, aber auch für Personen, die mit Kindern oder Einkäufen oder dgl. unterwegs sind, ist es essentiell in regelmäßigen Abständen Rastmöglichkeiten zu finden. Zudem stellen Sitzgelegenheiten ein Ausstattungselement zum Verweilen im öffentlichen Raum dar.

4.2.4 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

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

Mischverkehr und fehlende Fußverkehrsinfrastruktur

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

Lieferverkehr

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

Fahrzeuge reduzieren Flächen für Fußverkehr

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

E-Scooter auf Gehsteigen

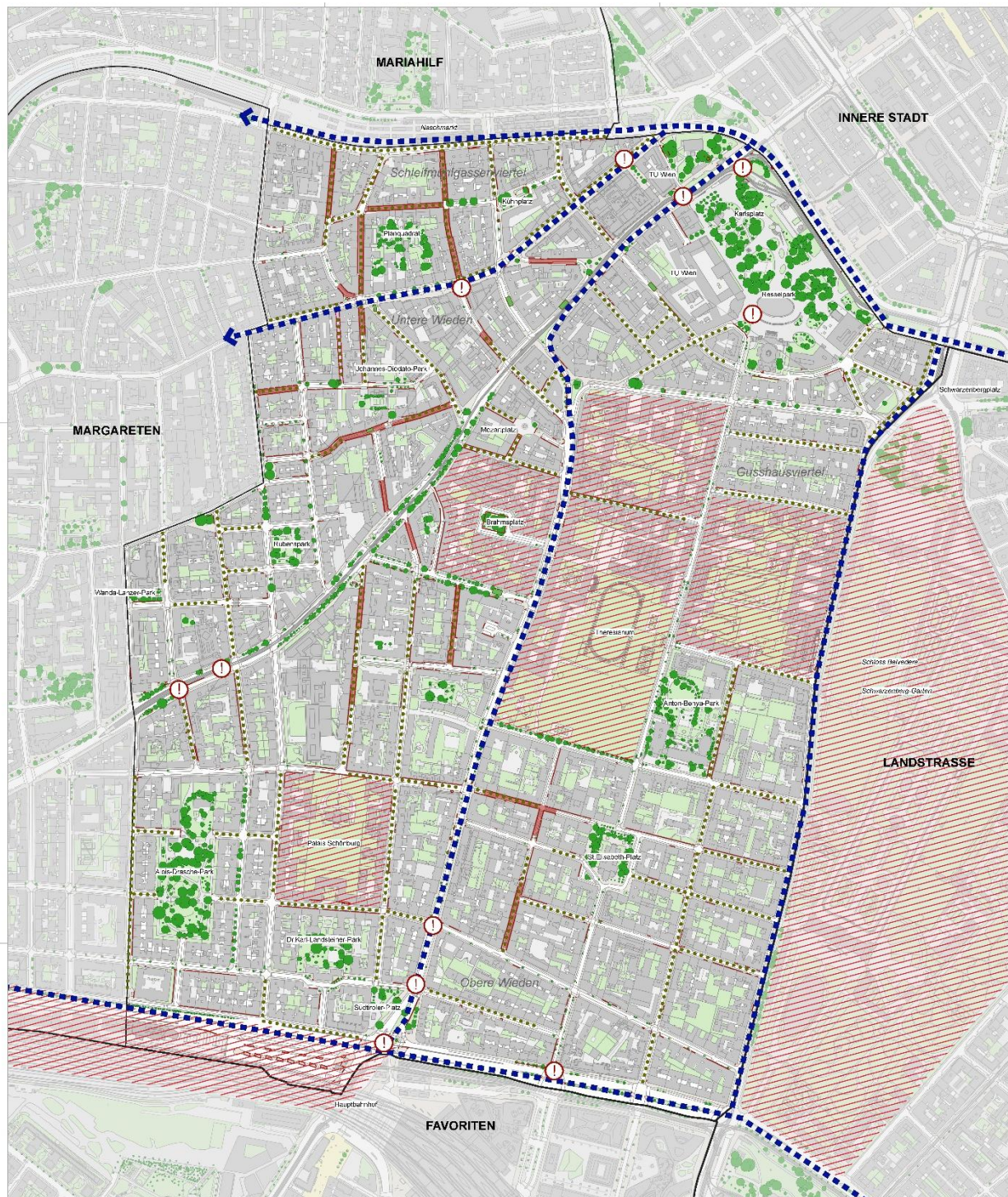
E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Dennoch wird manchmal der Gehsteig zum Fahren genutzt und es kann zu Konflikten kommen.

Abbildung 8 Verstellung des Gehsteiges macht einen Alltagsweg zum Hindernislauf



Quelle: komobile

Abbildung 9 Defizitanalyse Wieden



Legende:

- Schrägzone
- Fußgängerzone
- Begegnungszone
- Wohnstraße
- öffentlicher Baumbestand
- defizitärer Baumbestand / Grünfläche

BARRIEREN UND DEFIZITE

- Linienbarriere: Hoher Kfz-Verkehr, 3 km/h durch 1 km/h-Fahrt
- Flächenbarriere: Umwege für Fußverkehr, fehlende Durchwegung, Privatbesitz
- Gehsteigbreite < 2 Meter
- beidseitig Gehsteigbreite < 2 Meter
- Gefahrenstelle laut Schulwegplan und Unfallstatistik (2017 - 2023)
- wenn öffentliche Begrünung, Prüfung von weiteren Begrünungsmaßnahmen empfohlen

Masterplan Gehen Wieden
Defizitanalyse

Plan Nr. 02

im Auftrag von Stadtverwaltungsamt Wien, MA 8

Bearbeiter: komobile
17.11.2025
FOT: Wolfgang Grottel

Mitarbeiter: Dr. rer. oec. Barbara Schöberl, Dr. rer. oec. Barbara Schöberl, Dr. rer. oec. Barbara Schöberl, Dr. rer. oec. Barbara Schöberl

Kartographie: komobile
Stand: 17.11.2025
Ausgabe: 1.2025

komobile

Stadt Wien

Quelle: komobile

5 Räumliches und qualitatives Leitbild

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

5.1 Qualitatives Leitbild

Eines der Ziele für die Wieden ist die Aufwertung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes. Ein „Begegnungsgrätzl“ auf der Unteren Wieden zwischen Naschmarkt und Wiedner Hauptstraße soll die Aufenthalts- und Lebensqualität und die Verkehrssicherheit der im Bezirk lebenden Menschen anheben. Fußläufige Durchwegungen und Wohnstraßen mit Aufenthaltsqualität und Schulstraßen sollen das Zu-Fuß-Gehen im Bezirk attraktiver gestalten. Miteinhergeht damit auch die Stärkung der Gesundheit der Bevölkerung durch mehr Bewegung und einer saubereren urbanen Umgebung, sowie Schutz der Umwelt und des Klimas allgemein. Durch mehr aktive Mobilität und weniger MIV wird die Verkehrssicherheit für alle erhöht. Ein faires Miteinander auf dem städtischen Gebiet bedarf Kommunikation untereinander und Bewusstseinsbildung auf allen Ebenen.

Um die Zielsetzungen des Leitbilds zu erreichen und die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen zu verbessern, wurden folgende Handlungsfelder definiert und darauf aufbauend konkrete Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung abgeleitet (siehe Kapitel 6). Die Basis bildet ein barrierefreies zusammenhängendes Fußverkehrsnetz, welches im Zielnetzplan dargestellt ist.

Handlungsfelder Wieden	1. Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten
	2. Hohe Aufenthaltsqualität und Begrünung
	3. Stadt der kurzen und klimafitten Wege
	4. Barrierefreiheit und Inklusion
	5. Bewusstseinsbildung und Kommunikation

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

5.2 Räumliches Hauptwegenetz

Das Zielnetz verbindet die wichtigen Fußgänger*innenrouten entlang des Bezirks miteinander und berücksichtigt sowohl bestehende Verbindungen als auch geplante zukünftige Entwicklungen. Es umfasst wichtige stark begangene Wege als auch attraktive Abkürzungen und wird durch verkehrsberuhigte Netzschlüsse erweitert. Das Hauptwegenetz wird durch das von der Stadt Wien definierte Freiraumnetz (Leitbild Grünräume Wien) ergänzt. So soll möglich sein, dass alle Anwohner*innen das Grünraumnetz in ca. 250 m erreichen können.

Im Zielnetzplan sind Maßnahmenvorschläge (blau) und Maßnahmenvorschläge mit hoher Priorität (rot) hervorgehoben (siehe Abbildung 10 und im Anhang).

Abbildung 10 Ausschnitt Zielnetzplan mit Maßnahmenvorschlägen



Quelle: komobile

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

In diesem Kapitel werden die Handlungsfelder definiert und mit Maßnahmenvorschlägen hinterlegt. Die Kategorien beziehen sich auf bauliche Vorschläge und Maßnahmen zur Raum- und Siedlungsentwicklung sowie Bewusstseinsbildung. Zu den Maßnahmen sind einige Straßenzüge oder Standorte als Beispiele aufgelistet, bei denen während der Bestandsanalyse entsprechender Handlungsbedarf identifiziert wurde.²¹ Weitere Beispiele für Straßen mit Handlungspotential sind im Straßenindex angeführt (siehe Kapitel 8).

6.1 Handlungsfeld 1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten

Handlungsfeld 1 fasst Maßnahmen zusammen, die die (bauliche) Infrastruktur und die Gegebenheiten im Straßenverkehr für den Fußverkehr anheben sollen, um ein angenehmes, sicheres und barrierefreies Vorankommen im städtischen Raum zu ermöglichen.

Handlungsfeld 1 Fußverkehrs- infrastruktur aufwerten	Platz für Fußverkehr und Regelbreiten
	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung
	Querungen und Vermeidung von Umwegen
	Freihaltung der Gehsteige
	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung
	Schulwege und Schulvorplätze
	Raum für aktive Mobilität

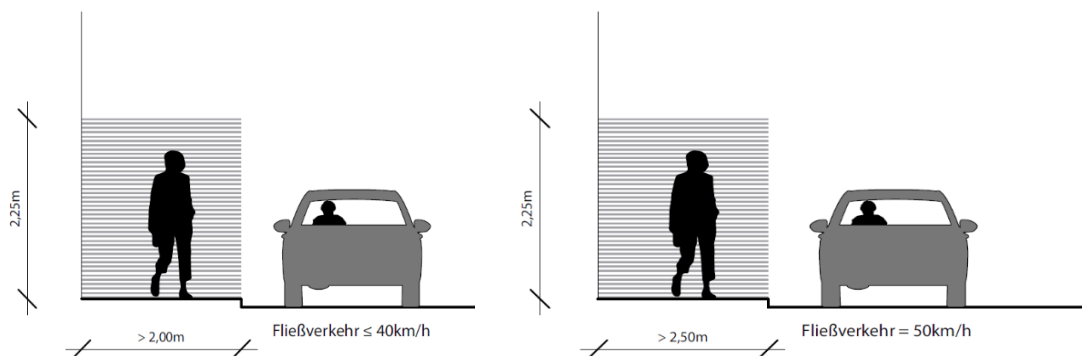
6.1.1 Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten

Für das komfortable Gehen ist eine ausreichend breite Fläche erforderlich, damit das Nebeneinandergehen oder Begegnen möglich ist. Abhängig von der angrenzenden seitlichen Nutzung, wie z. B. ÖV-Haltestellen, Fahrbahn, Geschäfte oder Gastronomie sind Zuschläge einzuhalten. Gemäß den gültigen Planungsempfehlungen für den Fußverkehr (RVS 03.03.12. Fußgängerverkehr) soll eine Gehsteigbreite von 2,0 m nicht unterschritten werden. In stärker frequentierten Bereichen wird eine Gehsteigbreite von mind. 2,5 m empfohlen. Bei Geschwindigkeiten über 40 km/h im

²¹ Bei den beschriebenen Maßnahmenvorschlägen handelt es sich um ein Gesamtkonzept. Die technische Überprüfung zur Umsetzbarkeit von Verkehrsorganisation, sowie Einbauten oder ähnlichen Grundlagen bedarf einer Detailplanung.

angrenzenden Fließverkehr muss zusätzlich ein 0,5 m breiter Schutzstreifen zur Fahrbahn vorhanden sein.

Abbildung 11 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

An Kreuzungen und Einrichtungen mit einem stoßweise hohen Aufkommen an Zu-Fuß-Gehenden soll ausreichend angenehme Steh- und Wartefläche zu Verfügung stehen (Querungsstellen, ÖV-Haltestellen, Schulbereiche, etc.).

Maßnahmen

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

z.B. Rienöblgasse, Freundgasse, Schikanedergasse, Mühlgasse, Heumühlgasse, Dahnhausergasse, Klagbaumgasse, Karlsgasse, Südtiroler Platz, etc.

Abbildung 12 Schmale Gehsteige. z. B. Graf-Starhemberg-Gasse und Mühlgasse*Quelle: komobile*

6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung

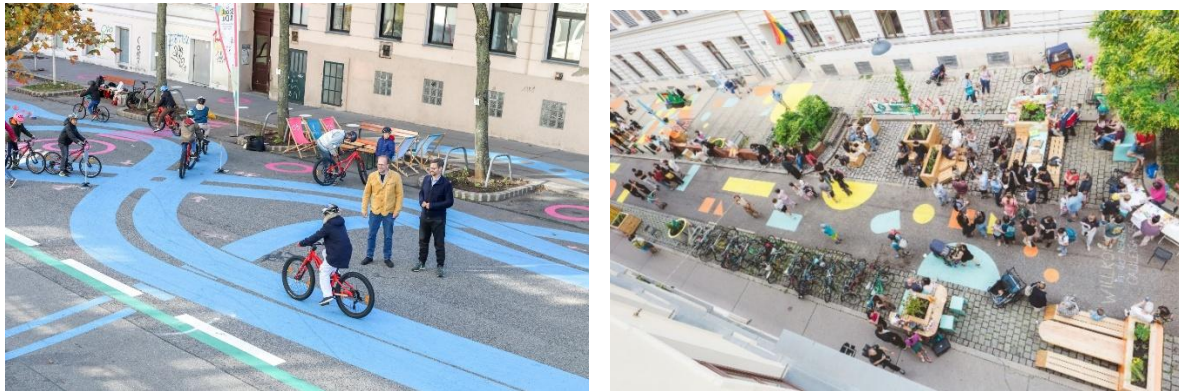
In der StVO gibt es besondere Straßenkategorien für verkehrsberuhigte Bereiche wie Fußgänger*innenzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen, etc. Dadurch können der Fußverkehr priorisiert und der gesamte Straßenraum begehbar werden. Durch eine qualitätsvolle Umgestaltung soll die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und zur Nutzung des Straßenraums als Begegnungs- und Bewegungsort beitragen.

Maßnahmen

- Umgestaltung von Straßen zu Fußgänger*innenzonen, Wohnstraßen oder Begegnungszonen
- Erweiterung der Wohnstraßenviertel und großräumige Vernetzung von verkehrsberuhigten Straßen
- Prüfung, ob Parkstreifen in der bestehenden Anzahl benötigt werden
- Erweiterung von Plätzen und Parks durch Umnutzung der Stellplätze für Aufenthaltsflächen
- Sackgassen, die an einen Park angrenzen aufwerten (Alois-Drasche-Park)
- Umwandlung von Nebenfahrbahnen und Kfz-Abstellflächen in Gehsteige und Aufenthaltsbereiche
- Erweiterung des öffentlichen Raumes: Gesperrter Abbiegestreifen für Fußverkehr öffnen und umgestalten (Südtiroler Platz)
- Zusammenspiel von mehreren großräumigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z. B. „Begegnungsgrätzl“)
- „Tactical Urbanism“ als schneller, kostengünstiger und handlungsorientierter Ansatz unter Einbeziehung der lokalen Nachbarschaft ohne direkte bauliche Maßnahmen

z.B. Mühlgasse, Schleifmühlgasse, Mozartplatz, Brahmsplatz, Wiedner Hauptstraße (abschnittsweise), Möllwaldplatz, Freundgasse, Karlsgasse, Seisgasse, Kolschitzkygasse, Südtiroler Platz, etc.

Abbildung 13 Nutzung eines Straßenabschnittes als Radübungsplatz: Guntherstraße 1150 und Umgestaltung eines Straßenabschnittes zur (temporären) Fußgängerzone: Galileigasse 1090



Quelle: Mobilitätsagentur / Christian Fürthner, LA21 Wien / Tim Dornaus

Begegnungsgrätzl Untere Wieden und Schleifmühlgassenviertel

2022 wurde eine Machbarkeitsstudie zur Aufwertung der Unteren Wieden und des Schleifmühlgassenviertels als „Begegnungsgrätzl“ erarbeitet.²² Daraus haben sich Potentiale für die Umgestaltung von mehreren Straßenzügen ergeben. Der Schulvorplatz in der Schäffergasse wurde bereits 2024 aufgewertet. Weitere Projekte sollen rund um die Mühlgasse, Schikanedergasse, Schleifmühlgasse bis hin zur Waaggasse umgesetzt werden.

Schleifmühlgassenviertel als Supergrätzl/Low Traffic Grätzl

Die Schleifmühlgasse ist eine belebte und wirtschaftlich aktiv genutzte Straße. Es treffen hier im aktuellen Zustand viele Nutzungen auf engem Raum aufeinander. Die Idee eines „Begegnungsgrätzl“ soll auf Grundlagen der Evaluierung des Supergrätzl/Low Traffic Grätzl Favoriten in Zukunft weiterverfolgt werden.

Maßnahmen

- Erarbeitung eines Nutzungskonzept zur Umgestaltung Unteres Schleifmühlgassenviertel als „Low Traffic Grätzl“
- Einbeziehen aller Wirtschaftstreibenden und Akteuren, um ein Ergebnis zu erzielen, das auf allgemeine Akzeptanz stößt
- Begrünung durch Verdichtung des Baumbestandes entlang der Parkspuren.
- Attraktivierung des Aufenthaltsraumes durch konsumfreie Sitzgelegenheiten sowie Erweiterung des Kühnplatzes und Grünraumverbindung zur zukünftigen Mühlgasse
- Fußgängerfreundliche Verbindung über die Begegnungszone am Naschmarkt nach Mariahilf schaffen

²² Vgl. <https://www.wien.gv.at/wieden/machbarkeitsstudie-begegnungsgratzl> (29.04.2025)

Fußgängerzone Mühlgasse

Eine Verkehrsberuhigung soll zwischen Preßgasse und Schikanedergasse durch eine Fußgängerzone erreicht werden. Dadurch soll entlang dem schmalen Straßenquerschnitt mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, vielen Stellplätzen und sehr geringen Gehsteigbreiten mehr Platz für Aufenthalt und das Zu-Fuß-Gehen geschaffen werden.

Maßnahmen

- Verordnung einer Fußgängerzone in diesem Straßenabschnitt
- Begrünung und Entsiegelung für mehr Aufenthaltsqualität
- Sitzgelegenheiten und Schattenplätze als Verweilplätze
- Radfahren in beide Richtungen soll gestattet werden
- Garageneinfahrten bei ON 15 und ON 14 sollen berücksichtigt werden, z. B. über einen Abschnitt Begegnungszone

Begegnungszone Mühlgasse

Der westliche Abschnitt der Mühlgasse zwischen der Heumühlgasse und der Preßgasse (ca. 50 m) soll in Verlängerung als Begegnungszone umgestalten werden. So soll die Aufenthaltsqualität baulich verbessert werden und die Durchfahrt für den ÖV und MIV möglich bleiben.

Umgestaltung Wiedner Stern /Margaretenstraße/Operngasse

Am „Wiedner Stern“ treffen vier Straßen aufeinander (Margaretenstraße/Preßgasse/Waaggasse/Heumühlgasse /Freundgasse) und bilden eine 6-Sternkreuzung mit hohem Konfliktpotential. Fußwege treffen auf einen Radweg, eine Busspur inklusive Haltestelle „Preßgasse“ des 59 A, eine Mobilitätsstation und mehrere Geschäftseingänge. Großzügige Aufenthaltsflächen gibt es kaum.

Eine Reorganisation und Umgestaltung der Straßenzüge und der Kreuzung zu einem Platz mit Aufenthaltsqualität soll für mehr Sicherheit und Qualität sorgen. Gemeinsam mit dem 5. Bezirk kann eine Aufwertung des gesamten Straßenzugs angedacht werden.

Aufwertung Kühnplatz

Der Kühnplatz stellt eine wichtige Freifläche und einen beliebten Aufenthaltsraum in dem Viertel dar. Ein Spielplatz, Sitzgelegenheiten und viele großkronige Bäume sorgen für Aufenthaltsqualität. Allerdings ist die Gestaltung unübersichtlich. So sorgen die hohen Hecken zwar für Begrünung, gleichzeitig lassen sie den Platz uneinsichtig wirken, was zu einer Wahrnehmung als Angstraum führen kann. Unter dem Kühnplatz befindet sich eine Tiefgarage, deren Zu- und Abfahrt im Süden bzw. Norden situiert sind.

Maßnahmen aus dem Bereich „Tactical Urbanism“ können für eine rasche und kostengünstige Umsetzung sorgen.

Wohnstraßengrätzl Mozartplatz

Der Mozartplatz und die angrenzenden Straßenzüge Mozartgasse und Neumanngasse (bis zur Favoritenstraße) sind als Wohnstraße ausgewiesen, aber gestalterisch kaum als solche wahrnehmbar.

Mehrere Bürger*inneninitiativen setzen sich für eine Umgestaltung des Platzes ein. So gab es 2024 auch eine Petition für einen autofreien Mozartplatz. Auch jährliche Straßenfeste sollen auf die alternativen Nutzungsmöglichkeiten aufmerksam machen, u.a. das Grätzlfest von geht-doch.wien²³.

Herausfordernd sind die vielen Einbauten. Da eine Sanierung und Entfernung von Leitungen bevorstehen, sollen diese Synergien für eine Umgestaltung genutzt werden.

Maßnahmen

- Der östliche Abschnitt der Mozartgasse kann als Sackgasse geführt werden und lässt somit Möglichkeiten zur Umgestaltung zu²⁴
- Die Neumanngasse von der Floragasse bis zur Favoritenstraße durchgängig für den Fußverkehr gestalten. Das bedeutet eine fußgänger*innenfreundliche Querung der Paulanergasse ermöglichen
- Der bestehende Denkmalschutz wie auch das architektonische Ensemble müssen bei einer Umgestaltung berücksichtigt werden
- Ladezonen für das Hotel und den Wirtschaftstreibenden
- Nutzung von Synergien bei den Einbautenumlegungen (voraussichtlich 2026)

Abbildung 14 Mozartplatz an einem Wochentag und während einem Straßenfest



Quelle: komobile, geht-doch.wien

²³ Vgl. <https://geht-doch.wien/2024/05/06/gemma-autofrei-am-mozartplatz/> (29.04.2025)

²⁴ Vgl. Stellungnahme der Stadträtin zum Petitionsausschuss „Mozartplatz wird autofrei“ vom 22.10.2024

6.1.3 Querungen und Vermeidung von Umwegen

Um Umwege für den Fußverkehr zu vermeiden, sollen direkte Wegeführungen an den bevorzugten Gehlinien der Passant*innen ermöglicht werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen können Hindernisse den Weg erschweren oder auch ganz unmöglich machen. Engstellen, keine abgesenkten Gehsteigkanten oder Treppenanlagen können ein großes Problem für diese Nutzer*innengruppe darstellen. Barrierefreiheit bedeutet, dass alle Menschen – auch mit Einschränkungen – den Raum gleichberechtigt und selbstständig nutzen können.

Bei stark befahrenen Straßen sollen in regelmäßigen Abständen bis zu 200 m Querungshilfen angeordnet werden. Die Querungslänge ist möglichst kurz zu halten. Dies kann durch Verschmälerung der Fahrstreifen, Gehsteigvorziehungen oder Mittelinseln bewirkt werden.

Maßnahmen

- Akustische Ampeln und ausreichend Zeit für Querung
- Gehsteigabsenkungen, noch taktil wahrnehmbar, als Querungshilfe
- Regelmäßige Querungshilfen wie Schutzwege oder Fahrbahnteiler über Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen
- Verkürzung der Querungslänge durch Verschmälerung oder Auflassung von Fahrstreifen
- Gehsteigvorziehungen und Durchziehungen bzw. niveaugleiche Kreuzungsplateaus
- Schutzwege über alle Relationen
- Fußverkehrsfreundliche VLSA (Vermeidung von langen Wartezeiten)
- Offensichtliche Abkürzungen und Trampelpfade (Wunschlinien von Zu-Fuß-Gehenden, sogenannten „Desire Lines“) als adäquate Fußverbindung ausbauen

z. B. Wiedner Gürtel, Karlsplatz, Prinz-Eugen-Straße, Favoritenstraße, Wiedner Hauptstraße (südl. Abschnitt), Rechte Wienzeile, Operngasse, Margaretenstraße, etc.

6.1.4 Freihaltung der Gehsteige

Bereiche der Gehsteige werden oftmals als Fläche zum Abstellen von diversen Anlagen oder Aufbauten, die nicht primär mit dem Fußverkehr in Verbindung stehen, genutzt. Dadurch kommt es zur Reduktion der lichten Durchgangsbreite (begehbaren Fläche) und zu Hindernissen entlang von Gehlinien.

Maßnahmen

- Versetzung von Recycling-Containern in den Parkstreifen
- Anbringen der Verkehrszeichen am Fahrbahnrand

- „Aufräumen“ des öffentlichen Raumes und Entfernung aller Masten, Tafeln oder Aufbauten im Gehbereich, die nicht mehr genutzt werden
- Überprüfung der Einhaltung des Verbots von Pkw-Teilen, die in den Gehsteig hineinragen
- Einhaltung der Regelungen des Baustellenleitfadens²⁵
- Anordnung von Fahrradabstellflächen im Parkstreifen und Erhöhung der Anzahl (durch das Absperren von Fahrrädern an Masten oder an Hauswänden kann es bei schmalen Gehsteigen zu Stolperfallen für Zu-Fuß-Gehende kommen)
- Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten durch gelbe Bodenmarkierung an Stelle von Verkehrszeichen
- Scooter-Abstellplätze, um deren illegales Abstellen zu vermeiden

z. B. Schikanedergasse, Heumühlgasse, Margaretenstraße, Operngasse, etc.

6.1.5 Fußverkehrsfreundliche Parkordnung

Der öffentliche Raum ist in der Innenstadt limitiert. Umso wichtiger ist es, dem Fußverkehr den ausgewiesenen Platz auch tatsächlich zur Verfügung zu stellen. Gehsteigflächen werden abschnittsweise zweckentfremdet und zum Abstellen von Kfz genutzt. Außerdem ragen oftmals Fahrzeugteile über den Gehsteigrand.

Durch Anpassung und Änderung der Parkraumorganisation kann mehr Platz für den Fußverkehr und Aufenthaltsräume geschaffen werden. Auf Basis einer Parkraumerhebung können das vorhandene Stellplatzpotenzial und die Stellplatzauslastung bewertet werden und gegebenenfalls die Umwandlung von Parkstreifen in Grünflächen oder Verlegung der oberirdischen Stellplätze in den Untergrund ermöglichen.

Maßnahmen

- Änderung der Stellplatzordnung z. B. Schrägparkordnung in Längsparkordnung
- Verlegung von Kfz-Stellflächen vom Gehsteigbereich in den Parkstreifen
- Konzept und Anreize für die Nutzung von (privaten) Tiefgaragenparkplätzen
- „Park statt Parkplatz“: Entsiegelung und unterschiedliche Nutzungen ermöglichen

z.B. Schleifmühlgasse, Waaggasse, Weyringergasse, Schönburgstraße, Wiedner Hauptstraße (südl. Abschnitt), Wiedner Gürtel, Blechturm-gasse, Klagbaumgasse, Seisgasse, etc.

²⁵ Vgl. Stadt Wien: Sicherheit auf Wiens Baustellen

<https://www.wien.gv.at/verkehr/baustellen/pdf/baustellensicherheit.pdf> (12.03.2025)

6.1.6 Schulwege und Schulvorplätze

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

Die Waltergasse oder die Schäffergasse sind gute Beispiele dafür, wie man den Schulvorplatz angenehm gestalten kann.

- Gefahrenstellen entlang von Schulwegen entschärfen bzw. Schulwegplan erstellen
- Verordnung einer „Schulstraße“: Sperren des Straßenzuges zu Schulbeginn oder auch nachmittags
- Sichere Wegeverbindung von Schulstandorten zu Parks und Freiräumen
- Sitzgelegenheiten und Beschattungen vor dem Eingangsbereich schaffen (Beteiligung der Kinder durch Workshops und Möbelbau fördern)
- Ausreichend Platz für Scooter- und Radabstellanlagen

z.B. Phorugasse, Mühlgasse, Belvederegasse, etc.

Abbildung 15 Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsflächen vor der Schule, z. B. Waltergasse und Schäffergasse



Quelle: komobile

Schulvorplatz Phorusgasse

Die Phorusgasse wird zwischen der Leibenfrostgasse und der Wiedner Hauptstraße als Wohnstraße ausgewiesen. Auf Höhe ON 4 befindet sich eine Volksschule der Stadt Wien, weswegen die Straße auch vormittags von 07:30 bis 08:00 als Schulstraße für den MIV gesperrt ist. Aktuell gibt es zwei kleine Bäume und eine Grätzloase in der unmittelbaren Umgebung des Schuleinganges. Dieser wird durch eine Absperrung vom MIV abgetrennt.

- Tatsächliche Verkehrsberuhigung vor dem Schuleingang (autofreier Schulvorplatz)
- Mehr Platz für Kinder und wartende Eltern, farbenfrohe Sitzgelegenheiten oder Spielelemente
- Niveaugleicher Ausbau der Fahrbahn
- Ausreichend Stellplätze für Fahrräder und Scooter
- Zu- und Abfahrten Feuerwehr und Müllabfuhr, 13A (Ausweichstrecke) weiterhin ermöglichen
- Die Kreuzung zum Wanda-Lanzer-Park in der Leibenfrostgasse mit dem Schulvorplatz verkehrssicher mitgestalten.
- „Tactical Urbanism“ als kostengünstige Umsetzung für temporäre Maßnahmen

6.1.7 Raum für Aktive Mobilität

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

Maßnahmen

- Ausreichend Platz und Aufstellfläche an Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr
- Baulich und optisch getrennte Geh- und Radwegführungen mit Regelbreiten
- Hauptradrouten nicht durch Fußgänger*innenzonen oder andere ruhige Bereiche legen, alternative Routen für Radverkehr
- Ausreichende Rad- und Scooter-Abstellplätze errichten
- Bei Ausbau der Radinfrastruktur keine Flächen des Fußverkehrs reduzieren

z. B. Karlsplatz, Matiellistraße, Favoritenstraße, Wiedner Gürtel, Rechte Wienzeile, Prinz-Eugen-Straße, etc.

Gestaltung der Wiedner Hauptstraße

2024 wurde im Zuge der Errichtung eines Zwei-Richtungsradwegs der erste Abschnitt der Wiedner Hauptstraße umgestaltet. Der zweite, südliche Abschnitt der Wiedner Hauptstraße zwischen der Johann-Strauß-Gasse und der Hartmannngasse ist in Vorbereitung (geplante Umsetzung 2025). Maßnahmenempfehlungen im Masterplan Gehen beziehen sich auf den südlichen Bereich.

Abbildung 16 Platz für aktive Mobilität und Aufenthalt, z. B. Wiedner Hauptstraße und Viki-Baum-Platz



Quelle: komobile

6.2 Handlungsfeld 2 – Hohe Aufenthaltsqualität und Begrünung

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

Handlungsfeld 2 Hohe Aufenthaltsqualität	Attraktivierung Straßenräumen
	Begrünung des Straßenraumes
	Platzgestaltung und Parkerweiterung
	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	Grünbestand erhalten und nutzen
	Abkühlung
	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
	Oberflächengestaltung

6.2.1 Attraktivierung Straßenräume

Ein abwechslungsreicher Straßenraum wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität aus und steigert die Motivation, auch längere Strecken zu Fuß zu gehen. In einigen Teilen des Bezirks sind die Straßen von geradlinigen Gehsteigen und Fahrbahnen mit beidseitigen Parkstreifen für Pkw geprägt. Eine Auflockerung kann durch Mikrofreiräume, konsumfreie Verweilmöglichkeiten und vielfältige Nutzungen erreicht werden. Viele Straßen haben ganzjährige Grätzloasen, die für Aufenthalt und Abwechslung sorgen.

Maßnahmen

- Schaffung von Aufenthaltsflächen, Mikrofreiräumen entlang von geradlinigen Straßenzügen
- Sitzgelegenheiten und (ganzjährige)Grätzloasen weiterhin errichten
- Begrünung in Form von Bäumen oder (begehbare) Grünflächen

- Kunst im öffentlichen Raum (Street Art, Aktionen, Installationen, etc.)
- Wegbegleitendes Spiel²⁶
- „Tactical Urbanism“ für kostengünstige temporäre Maßnahmen
- Nutzung von Synergien bei Leitungstausch

z.B. Schelleingasse (östl. Abschnitt), Mommsengasse, Goldeggasse, Theresianumgasse, Schönburgstraße, Trappelgasse, etc.

6.2.2 Begrünung des Straßenraums

Begrünungen entlang von versiegelten Straßenzügen tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Besonders großkronige Bäume bewirken nicht nur Abkühlung, ihr Schatten bietet im Sommer auch angenehme, überschattete Aufenthaltsbereiche. Stadtbäume sind zunehmend Stressfaktoren wie hohen Temperaturen, geringer Niederschlagsmenge und begrenztem Wurzelraum ausgesetzt. Daher sollten verstärkt hitzetolerante Baumarten gepflanzt werden.

Maßnahmen

- Pflanzung von Bäumen und anderen Begrünungsmaßnahmen je nach Einbauten im Untergrund (technische Vorprüfung notwendig)
- Ausreichend große Baumscheiben
- Speicherung von Regenwasser über das Schwammstadtprinzip
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Begrünung und Beschattung unter den Bäumen
- Entsiegelung von asphaltierten Flächen zur Verbesserung des Mikroklimas (z. B. als Wiener Gartenstraße)

z.B. Schelleingasse (östl. Abschnitt), Waaggasse, Rienöblgasse, Mühlgasse, Schikanedergasse, Schaumburgergasse, Schönburgstraße, Goldeggasse, Mommsengasse, Wiedner Gürtel, etc.

6.2.3 Platzgestaltung und Parkerweiterung

Durch Attraktivierung und Erweiterung von Plätzen können Aufenthaltsbereiche erweitert werden und der geringe Platz für den Fußverkehr geöffnet werden.

Maßnahmen

- Aufwertung von bestehenden Plätzen (z. B. als „Beserlpark XL“)
- Erweiterung der Plätze in den angrenzenden Straßenraum
- Sackgassen, die an Parks angrenzen, aufwerten und fußverkehrsfreundlich gestalten
- Schaffung von neuen urbanen Plätzen

²⁶ Vgl. Stadt Wien. MA 19 (2019). Spielfibel. Eine Beispielsammlung für die Spiel- und Bewegungsangebote im öffentlichen Raum

- Ausstattung mit Beschattung und Sitzelementen
- Straßenfeste und temporäre Veranstaltungen, auch in den Nebenstraßen
- Öffnung der Nebenfahrbahn für den Fußverkehr
- Änderung der angrenzenden Schrägparker auf Längsparker, um mehr Raum für Fußgänger*innen zu schaffen
- Konsumfreie Orte ermöglichen und fördern

z.B. Rubenspark, Mozartplatz, Cissy-Kraner-Platz, Kühnplatz, Rilkeplatz, Möllwaldplatz, Hugo-Wiener-Platz, Brahmsplatz, Tausigplatz, Schwarzenbergplatz, Seisgasse, Kolschitzkygasse, Hauslabgasse, Erzherzog-Johann-Platz, etc.

Umgestaltung Rubenspark

Im Herbst 2024 wurde von der Bezirksvorstehung Wieden, den Wiener Stadtgärten und der MA 28 in Zusammenarbeit mit der Agenda 21 (Grätzllabor Wieden) ein Beteiligungsverfahren mit 460 Personen durchgeführt. Folgende Ergebnisse waren für die Anrainer*innen von besonderer Bedeutung²⁷:

- Begegnungsort der Generationen und Kulturen
- Bereiche für Spiel, Ruhe, Hunde und eine offene Wiese sollen klar abgegrenzt werden
- Barrierefreiheit und erweitere Zugangsmöglichkeiten
- Sicherheit und Sauberkeit
- Vergrößerung des Parks in die umliegenden Straßenzüge (Rubensgasse)
- Schattenplätze mit Sitzgelegenheiten und Wasserspiele bzw. Brunnen
- Neue Spielgeräte wie Klettergerüste, Schaukeln und Trampoline
- Naturnahes Spielen und eine Wildnis Zone

Im vorliegenden Projekt sollen mehr als 20 Bäume gepflanzt werden. In der Rubensgasse, welche im Abschnitt Klagbaumgasse – Große Neugasse eine Wohnstraße werden soll, kommen rd. 14 Bäume. Die Parkordnung in der Klagbaumgasse auf der Seite des Parks wird von Schräg- zu Längsparken geändert.

²⁷ Vgl. <https://la21.wien/news/so-soll-der-neue-rubenspark-aussehen-ergebnisse-der-buergerinnenbeteiligung/> (29.04.2025)

Abbildung 17 Rubenspark entlang der Rubensgasse mit Erweiterungspotential und Aufenthaltsbedarf

Quelle: komobile

6.2.4 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen

Die gleichmäßig verteilten und leicht zu Fuß zu erreichenden, kleinen Grün- und Parkanlagen sind eine Besonderheit des Bezirks. Im Freiraumnetz der Stadt Wien sind die vorhandenen und gewünschten Routen zur Verbindung der Grünräume definiert. Diese sollen als Grundlage dienen, diese Freiräume attraktiv zu vernetzen.

Maßnahmen

- Vernetzung der Freiräume durch kühlende und klimafreundliche Grünraumachsen
- Pflanzung von (großkronigen) Bäumen entlang der Straßenzüge
- Mikrofreiräume und Sitzgelegenheiten entlang der Wegeverbindung zwischen den Parks- und Freiräumen
- Verkehrsberuhigte Durchwegungen ermöglichen

z.B. Rainergasse, Belvederegasse, Preßgasse, Waaggasse, Theresianumgasse, etc.

6.2.5 Grünbestand erhalten und nutzen

Da es Jahrzehnte dauert bis die Kronen der Bäume den gewünschten Schatten spenden, ist es genau so wichtig, den bereits bestehenden Baumbestand im Bezirk weiterhin zu schützen und als Aufenthaltsbereich zu nutzen.

Maßnahmen

- Vergrößerung der Baumscheiben für mehr Versickerungsfläche und Staudenunterpflanzung
- Nutzung der bestehenden Beschattung als Aufenthaltsräume, Mikrofreiräume, und als attraktive Grünraumverbindung

- „Schattenbankerl“²⁸ aufstellen

z.B. Favoritenstraße, Johann-Strauß-Gasse, Margaretenstraße, Cissy-Kraner-Platz, Mozartplatz, etc.

6.2.6 Abkühlung

Den bebauten Flächen stehen nur wenig öffentliches Grünland oder Gewässer gegenüber. Diese umfangreichen, versiegelten Flächen führen zu städtischen Hitzeinseln und belasten den Menschen und die Umwelt. Die Überhitzung wird von den Bewohner*innen vor allem in den zentralen Siedlungsgebieten sehr stark wahrgenommen. Abkühlende und erfrischende Maßnahmen²⁹ können sich positiv auf die Aufenthaltsqualität aller Altersgruppen auswirken. Empfehlungen dafür finden sich auch in der Wiedner Klimastrategie (2019).

Maßnahmen

- Aufbruch von versiegelten Oberflächen, Schaffung von natürlichen Oberflächen mit Vegetationsbedeckung und feuchtigkeitsspeichernden Böden (z. B. Rasengleise³⁰)
- Vermeidung von wärmeabsorbierenden Oberflächen und Ersatz durch helle Oberflächen finden
- Vernetzung der bestehenden Freiräume durch begrünte Straßenzüge
- Nutzung von Regenwasser (Schwammstadtprinzip)
- Aufstellung von Trinkbrunnen
- Schattenspendende Maßnahmen wie z. B. Bäume, Lauben, etc.
- Kühle und konsumfreie Räume abseits des öffentlichen Raumes anbieten³¹
- Öffnung von begrünten, öffentlichen Innenhöfen
- Reduktion von abgestellten Fahrzeugen im öffentlichen Raum
- Fassaden- und Dachbegrünungen

z.B. Mozartplatz, Rienößlgasse, Mühlgasse, Mommsengasse, Schelleingasse (östl. Abschnitt), Schaumburgergasse, Karlsplatz, Wiedner Gürtel (Busbahnhof), etc.

6.2.7 Reduzierung negativer Umwelteinflüsse

Feinstaub- und Lärmemissionen können für Stadtbewohner*innen zu erheblicher gesundheitlicher Belastung führen. Die Aufenthaltsqualität auf der Wieden wird von einer hohen Belastung an Lärm und Abgasen durch den MIV am Gürtel beeinträchtigt.

²⁸ Vgl. Stadt Wien (2022). Wiener Hitzeaktionsplan für ein cooles Wien der Zukunft. S. 34. ff

²⁹ Vgl. Wiener Schatten: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/wiener-schatten.html> (15.05.2025)

³⁰ Vgl. Wiener Linien: <https://www.wienerlinien.at/gr%C3%BCngleise> (15.05.2025)

³¹ Vgl. WieNeu+: Coole Zone <https://smartcity.wien.gv.at/coole-zone/> (19.05.2025)

Aber auch die Durchzugsstraßen, die das Gebiet von Norden nach Süden und Westen nach Osten durchqueren, weisen eine hohe Lärmbelastung auf und laden nicht zum Verweilen ein.³²

Maßnahmen

- Pflanzung von „Abstandsgrün“ zwischen Straßen und Aufenthaltsbereichen als Lärm- und Luftfilter
- Verlagerung der täglichen Wege auf den Umweltverbund durch Verbesserung des Fußverkehrs, Ausbau des Radverkehrsnetzes und Attraktivierung des ÖV
- Errichtung und Ausbau von Mobilitätsstationen und Sharing-Angeboten
- Reduktion des Durchgangsverkehrs durch großräumige Änderung der Verkehrsorganisation als Gesamtkonzept und Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs (z. B. Supergrätzl/Low Traffic Grätzl, Wohnstraßenviertel, etc.)
- Reduzierung von Fahrstreifen oder Abbiegestreifen je nach Verkehrsaufkommen

z. B. Wiedner Gürtel, Rechte Wienzeile, Prinz-Eugen-Straße, etc.

6.2.8 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume

Durch Bereitstellung von Sitzmöglichkeiten lassen sich längere Fußwege leichter bewältigen, konsumfreie Räume, Aufenthaltsbereiche, Spiel- und Schattenplätze steigern das Wohlbefinden. Ein flächendeckendes Angebot von Sitzgelegenheiten im Abstand von 200 bis 300 m wurde im Bezirk im Rahmen des „Entwicklungsplan öffentlicher Raum“ umgesetzt.³³

Maßnahmen

- Parklets oder Grätzloasen, Bücherschränke als Ergänzung zum städtischen Mobiliar und als identitätsstiftendes Merkmal
- Bereitstellung von Trinkbrunnen und WC-Anlagen
- Weiterhin beschattete Sitzgelegenheiten ermöglichen („Schattenbankerl“) als Rückzugsoase
- Wegbegleitendes Spiel³⁴

z.B. Mozartplatz, Mühlgasse, Theresianumgasse, Rienößlgasse, etc.

³² Vgl. Lärmschutz für Österreich (2024). <https://maps.laerminfo.at/> (19.03.2024)

³³ Vgl. Stadt Wien MA 19. (2021). Sitzfibel. S. 10

³⁴ Vgl. Stadt Wien MA 19. (2019). Spielfibel

6.2.9 Oberflächengestaltung

Bei der Oberflächengestaltung ist auf sicheres und barrierefreies Vorankommen, auf die Verwendung von umweltfreundlichen Materialien und ästhetische Ansprüche zu achten.

Maßnahmen

- Rücksicht auf Barrierefreiheit v. a. bei historischer Pflasterung
- Ebener Flächenbelag und Entfernung von Stolperfallen
- Instandhaltung des Belags und der Bodenmarkierungen nach Umbauarbeiten
- Anbringung eines gut sichtbaren und gut tastbaren taktilen Leitsystems ohne Lücken
- Winterdienst gegen schneebedeckte und vereiste Gehsteige
- Verwendung von Pflastersteinen mit offenen Fugen für die Versickerung
- Schaffung von Grünflächen, Wasserflächen oder wassergebundenen Oberflächen
- Verlegung von modernen Pflastersteinen je nach Nutzungsanspruch³⁵
- Ästhetisch ansprechende Materialien (z. B. Musterung)

z.B. Wiedner Stern, Mühlgasse, Mozartplatz, Favoritenstraße, Kühnplatz, etc.

Abbildung 18 Oberflächengestaltung, Sitzgelegenheiten und Begrünung nach der Umgestaltung, z. B. Argentinierstraße und Schäffergasse



Quelle: komobile

³⁵ Vgl. Stadt Wien. Straßenverwaltung und Straßenbau (2022). Bewertung der Barrierefreiheit von Straßenbelägen in Wien

6.3 Handlungsfeld 3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege

Direkte Wegeführungen ohne Umwege und Hindernisse machen das Zu-Fuß-Gehen attraktiver. Ein Ziel der Stadt Wien ist das Konzept der 15-Minuten Stadt, das heißt, dass alle Ziele, wie Wohnen, Lernen, Arbeiten und Einkaufen, Kultur oder Sport sowie andere Wege des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten nachhaltig erreichbar sein sollen. So sollen der Bezirk und seine Grätzl lebendig und gemischt erhalten bleiben.³⁶ Die Qualität der Wege soll hochwertig ausgebaut sein und einen angenehmen Aufenthalt garantieren.

Handlungsfeld 3 Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Verkehrsberuhigung
	Durchwegungen und kurze Wege durch den Bezirk
	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen
	Geschäftsstandort Wieden
	Bildungsstandort Wieden
	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
	Aktuelle Entwicklungen als Impulsgeber

6.3.1 Verkehrsberuhigung

Durch Verkehrsberuhigung kann eine höhere Aufenthaltsqualität geschaffen werden und mehr Platz für die Menschen, die sich im Straßenraum aufhalten, entstehen. Dabei ist es sinnvoll, großräumige Konzepte zu überlegen. Durch ein kleines Netz an zusammenhängenden Wohnstraßen hat der Bezirk schon Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gesetzt. Diesen Ansatz gilt es zu erweitern und auszubauen.

Maßnahmen

- Gesamtkonzept für ein ganzes Grätzl oder einen Bezirksteil
- Erweiterung und Vernetzung der Wohnstraßenviertel
- Errichtung von Fußgängerzonen
- Sackgassen und verkehrsberuhigte Straßenzüge zu Aufenthaltsflächen umgestalten
- Straßenzüge, die wegen Baustellen temporär gesperrt werden, in Zukunft als Potenzial für den Fußverkehr andeuten

³⁶ Vgl. Stadt Wien. Smart Klima Strategie Wien.

<https://www.wien.gv.at/spezial/smartklimacitystrategie/zielbereiche/mobilitaet-und-verkehr/> (19.03.2025)

- Verschmälerung der Fahrstreifen auf das Regelmaß
- Fahrbahnverschwenkung, Aufdoppelung oder Gehsteigdurchziehung zur indirekten Reduzierung der Geschwindigkeit der Kfz

z.B. Belvederegasse, Schmöllergasse, Favoritenstraße, Prinz-Eugen-Straße, Rechte Wienzeile, Schleifmühlgasse, Mühlgasse, etc.

6.3.2 Durchwegung und kurze Wege durch den Bezirk

Kurze und direkte Wege lassen einen Fußweg attraktiver erscheinen. Die meisten Ziele in Wieden sind vom Zentrum aus in 10 Minuten erreichbar (siehe Abbildung 4). Aufgrund mehrerer großer privater Baublöcke muss man jedoch größere Umwege in Kauf nehmen. Die Durchwegung von sonst abgeschlossenen Bereichen ermöglicht ruhige Wege und kurze Distanzen. Damit diese auch ersichtlich sind und auch von ortsfremden genutzt werden können ist die Kennzeichnung wichtig (z. B. Durchgang bei der Heumühle oder Planquadratpark). Die zusätzliche Information der Gehminuten hilft die Gehdistanz einzuschätzen.

Maßnahmen

- öffentlich gewidmete Durchgänge (temporär) zugänglich machen
- Sichtbarmachung von fußläufigen Durchwegungen
- Fußgänger*innenleitsystem mit Stelen und Wegweisern (v.a. auch an touristischen Knotenpunkten)
- Interessensausgleich mit Eigentümer*innen von unzugänglichen Privatflächen

z.B. Theresianum (Favoritenstraße bis Argentinierstraße), Karlsplatz (bei ÖV-Stationen), Belvedere (Station Belvedere, Wiedner Gürtel), Plößlgasse – Argentinierstraße, Palais Schönburg, TU-Gebäude, etc.

Verbindung Favoritenstraße – Argentinierstraße

Im Defizitplan ist deutlich ersichtlich, dass der Baublock zwischen Taubstummengasse und Theresianumgasse eine große Flächenbarriere darstellt und zu Umwegen führt. Im Flächenwidmungsplan ist ein öffentlicher Durchgang vorgesehen.

In dem Areal findet derzeit eine Projektentwicklung statt. Es gibt Gespräche bzw. Verhandlungen Öffnungen zur Argentinierstraße und zur Favoritenstraße herzustellen. Zugang von der Favoritenstraße soll über die Diplomatische Akademie Wien erfolgen (Favoritenstraße 15A).³⁷

³⁷ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/argentinierstrasse> (29.04.2025)

6.3.3 Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen

Lange Wartezeiten und kurze Freigabezeiten an ampelgeregelten Kreuzungen sind für den Fußverkehr wenig attraktiv. Es wird von Zu-Fuß-Gehenden eine durchschnittliche Wartezeit von 30 Sekunden³⁸ akzeptiert, bevor eine Rotlichtmissachtung zu illegalem Queren führen kann. Die Freigabezeiten sollten entsprechend der Querungslänge ausreichend Zeit bieten, damit kein Unsicherheitsgefühl (v. a. bei mobilitätseingeschränkten Personen) entsteht. Durch unterstützende Systeme zur Signalisierung z.B. Signal-Countdown-Timer (Anzeige der Räum- und Wartezeit), werden Fußgänger*innen über die Ampelphasen informiert, wodurch die Effizienz und Akzeptanz gesteigert werden.

Maßnahmen

- Fußverkehrsfreundliche Programmierung von Ampelanlagen: Anpassung der Freigabezeit (Grünphase) an die Querungslänge, Reduktion der Wartezeiten
- Durchgängige Querungen über Mittelinseln durch abgestimmte Ampelschaltungen
- Schaltung von VLSA auf „Rund-um-Grün“: Gleichzeitiges Queren an allen Relationen möglich
- Rückbau von VLSA überprüfen
- Bereitstellung und Instandhaltung von barrierefreien Signalanlagen (akustische Signale)
- Countdown Anzeigen (Pilotversuch)³⁹

z.B. Wiedner Gürtel, Prinz-Eugen-Straße, Favoritenstraße, Karlsplatz, Wiedner Hauptstraße (südl. Abschnitt), etc.

6.3.4 Geschäftsstandort Wieden

Kurze Wege für tägliche oder wöchentliche Besorgungen sind ein wichtiger Impulsgeber für den Fußverkehr und die Nutzung des öffentlichen Raumes. Auf der Wieden gibt es viele Einzelhändler und Werkstätten für unterschiedlichen Bedarf. Auch der Naschmarkt befindet sich in unmittelbarer Nähe.

Die gleichmäßige räumliche Verteilung von Einkaufsmöglichkeiten ermöglicht kurze Wege zu Fuß und schnelle Erreichbarkeiten. Das Flanieren und Aufhalten entlang von Einkaufsstraßen fördert den Umsatz der Geschäfte und belebt den Bezirk. Die Anreise mit dem privaten Pkw zum Einkaufen wird oft überschätzt, in innerstädtischen Gegenden kommt ein Großteil der Konsument*innen zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖV.

- Attraktive Einkaufsstraßen, Vermeidung von Einkaufszentren mit großen Garagen

³⁸ KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) 2023. Rotlichtmissachtung im Straßenverkehr

³⁹ <https://www.wien.gv.at/verkehr/ampeln/pilotprojekt.html>

- Nachnutzung oder Zwischennutzung von Erdgeschoßzonen fördern
- Ausreichend breite Gehsteige und gute Zugänglichkeit bei hoher Fußgänger*innenfrequenz in der unmittelbaren Umgebung von Supermärkten und Geschäften des täglichen Bedarfs sowie Märkten
- Ausgewiesene Ladezonen (zeitlich und räumlich begrenzt) für den Lieferverkehr schaffen

z.B. Wiedner Hauptstraße, Schleifmühlgasse, Operngasse, Margaretenstraße, Kettenbrückengasse, Favoritenstraße, etc.

6.3.5 Bildungsstandort Wieden

Rund um den Karlsplatz befinden sich viele Institute und das Hauptgebäude der Technischen Universität Wien und machen den Bezirk damit zu einem wichtigen Aufenthaltsort für Studierende. Daher kommt konsumfreien Plätzen und ruhigen Aufenthaltsorten in der Gegend eine besondere Bedeutung zu.

Maßnahmen

- Fußgängerfreundliche Vernetzung der Bildungsstandorte
- Konsumfreie Aufenthaltsbereiche in der Nähe der Bildungsstandorte
- Sichere Querungen über die Hauptverbindungen

z.B. Paniglgasse, Karlsgasse, Gußhausstraße, Taubstummengasse, Resselgasse, Operngasse, Floragasse, Favoritenstraße, Apfalgasse, etc.

6.3.6 Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen

Der 4. Bezirk ist von dichtbebautem, städtischem Gebiet umgeben, welches teilweise nur über Barrieren (Prinz-Eugen-Straße, Belvedere, Gürtel, Karlsplatz) für den Fußverkehr erreichbar ist. Umso wichtiger ist es die vorhandenen Verbindungen attraktiv zu gestalten und fußläufig zu vernetzen sowie Verbesserungen durch zusätzliche Querungen oder fußgeherfreundliche Ampelschaltungen umzusetzen.

Maßnahmen

- Berücksichtigung der bezirksübergreifenden Maßnahmen des Masterplan Gehen der Nachbarbezirke
- Abbau von Barrieren
- Vernetzung und fußläufige Erreichbarkeit von Freiräumen
- Grünraumachsen zu Naherholungsgebieten schaffen

z.B. Rechte Wienzeile, Karlsplatz, Prinz-Eugen-Straße, Kettenbrückengasse, Kleine Neugasse, Wiedner Gürtel, Südtiroler Platz, etc.

Mariahilf

Der Naschmarkt befindet sich auf dem Bezirksgebiet von Mariahilf und verläuft an der Grenze zur Wieden. Der Zugang erfolgt über die viel befahrene Rechte Wienzeile. Geregelter Übergänge mit Ampelschaltungen gibt es in regelmäßigen Abständen. Diese können weiter verbessert werden.⁴⁰

z.B. Rechte Wienzeile, Heumühlgasse, Schleifmühlgasse, Kettenbrückengasse, etc.

Innere Stadt

Der Karlsplatz mit den vielen Fahrspuren und auch Nebenfahrbahnen stellt eine große Barriere für den Fußverkehr zwischen der Inneren Stadt und Wieden dar. Die Ampelschaltungen sind auf eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des MIV ausgelegt und können für den Fußverkehr durch Verlängerung der Freigabezeiten und Verkürzung der Wartezeiten optimiert werden.

z.B. Karlsplatz, Schwarzenbergplatz, etc.

Margareten

Die Grenze nach Margareten verläuft fließend über das urbane Stadtgebiet entlang der Kettenbrückengasse, Kleine Neugasse, Mittersteig, Ziegelofengasse bzw. Blechturmstraße. Verbesserte Verbindungen sollen vor allem über die Verbindungsstraßen Wiedner Hauptstraße, Margaretenstraße und Rechte Wienzeile bzw. den Wienfluss geschaffen werden.⁴¹

z.B. Wiedner Hauptstraße (südl. Abschnitt), Margaretenstraße, Rechte Wienzeile, Wienfluss, etc.

Landstraße

Die vielbefahrene Prinz-Eugen-Straße und der Belvedere Schlossgarten stellen eine Barriere zwischen den Bezirken dar, jedoch auch einen Zugang zu Grünraum und Erholung. Verbesserte Querungen über die Durchzugsstraßen sollen auf Höhe der Straßenbahnhaltestellen bei der Technikerstraße, der Theresianumgasse, und der Karolinengasse ermöglicht werden. Die Kreuzung Prinz-Eugen-Straße/Wiedner Gürtel und Arsenalstraße ist für den Fußverkehr möglichst barrierefrei und angenehm zu gestalten. Der Aufenthalt entlang der Prinz-Eugen-Straße kann durch Begrünung und Sitzgelegenheiten verbessert werden.⁴²

z.B. Prinz-Eugen-Straße, Wiedner Gürtel, Schwarzenbergplatz, etc.

⁴⁰ Vgl. Masterplan Gehen Mariahilf 2023

⁴¹ Vgl. Masterplan Gehen Margareten 2024

⁴² Vgl. Masterplan Gehen Landstraße 2024

Favoriten

Der Wiedner Gürtel und die Bahntrasse trennen die zwei Bezirke voneinander und sind nur über die Kreuzungen Südtiroler Platz und Argentinierstraße/Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße und Mommsengasse/Karl-Popper-Straße erreichbar. Wichtiges Ziel für den Fußverkehr ist der Hauptbahnhof in unmittelbarer Umgebung des Südtiroler Platzes.⁴³

z.B. Wiedner Gürtel, Südtiroler Platz, Mommsengasse, etc.

6.3.7 Aktuelle Entwicklungen als Impulsgeber

Im Bezirk wurden kürzlich zwei lange Straßenzüge neu gestaltet. Die Argentinierstraße und der Elisabethplatz wurden zur Fahrradstraße mit vielen Aufenthaltsbereichen verkehrsberuhigt und der Wiedner Hauptstraße wurde auch mehr Platz für die aktive Mobilität zugesprochen.

Die Wiedner Hauptstraße verbindet den Knotenpunkt Karlsplatz mit Margareten und ist durch seinen Handel und Straßenbahnstationen ein wichtiger Anziehungspunkt für die Bewohner*innen der Wieden. Die Umgestaltung der Verkehrsachse soll gleichzeitig ein Impuls für die umliegenden Seitenstraßen und Plätze werden, die als attraktiver Zubringer dienen sollen.

z. B. Wiedner Hauptstraße, Rechte Wienzeile (Naschmarkt), etc.

⁴³ Vgl. Masterplan Gehen Favoriten 2023

6.4 Handlungsfeld 4 – Barrierefreiheit und Inklusion

Die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, älteren Personen oder Menschen mit Behinderungen müssen besonderen Eingang in der Mobilitätsplanung erhalten, damit inklusives Bauen zur Regel wird.

Handlungsfeld 4 Barrierefreiheit und Inklusion	Verkehrssicherheit für alle
	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
	Inklusive Parks und Spielplätze
	Geschlechtssensible Planung
	Generationen- und altersgerechte Planung
	Schulwegsicherheit und Partizipation
	Kunst und Kultur im öffentlichen Raum
	Sport und Bewegung im öffentlichen Raum
	Barrierefreiheit

6.4.1 Verkehrssicherheit für alle

Das Zu-Fuß-Gehen an sich ist die verkehrssicherste Fortbewegungsart. Jedoch sind Fußgänger*innen im Falle eines Zusammenstoßes mit motorisierten Fahrzeugen oder Fahrrädern vergleichsweise ungeschützt, was zu schweren Verletzungen bzw. Schäden führen kann. Das subjektive Sicherheitsgefühl spielt eine bedeutende Rolle bei Fußgänger*innen, da ein Unsicherheitsgefühl dazu führt, Fußwege zu vermeiden.

Maßnahmen

- Die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehrsgeschehen soll durch Bewusstseinsbildung gestärkt werden
- Vermeidung von Gefahrenstellen auf dem Schulweg
- Schulprojekte und Zusammenarbeit mit Jugendzentren

6.4.2 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum

Sicherheit im öffentlichen Raum, nicht nur auf den Verkehr bezogen, spielt eine wichtige Rolle bei der Attraktivität und Nutzung für Fußgänger*innen, vor allem bei Menschen, die sich als Mädchen oder Frauen identifizieren. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist maßgeblich für den Bewegungsradius.

Saubere Straßenzüge, durch die Entfernung von Hundekot und Müllablagerungen sowie Vandalismusschäden, tragen zur Verschönerung des öffentlichen Raums bei.

Saubere Sanitäranlagen in ausreichender Anzahl erlauben einen längeren Aufenthalt und verhindern das Beschmutzen an nicht dafür vorgesehenen Orten.

Maßnahmen

- Rund um ÖV-Stationen und öffentliche Freiflächen oder Parks soll bei einer Umgestaltung auf Vermeidung von möglichen Angsträumen geachtet werden
- Ausreichende Beleuchtung an urbanen Plätzen und weniger frequentierten Orten
- Sichtbeziehungen schaffen, z.B. Zurückschneiden von Sträuchern
- Öffentliche und saubere WC-Anlagen in ausreichender Anzahl

6.4.3 Inklusive Parks und Spielplätze

Räume zum Spielen und zur Erholung sollen in Wien für alle zugänglich sein. Barrierefreie Zugänge sollen für Besucher*innen in Rollstühlen, mit Kinderwagen, Menschen mit Gehhilfe und Kinder auf Spielfahrzeugen möglich sein. Die Inklusionsfibel für Spielplätze der Stadt Wien gibt einen umfangreichen Überblick, was bei der Gestaltung eines Spielplatzes zu beachten ist.⁴⁴

Maßnahmen

- Barrierefreie, übersichtliche Eingänge und Orientierungsmöglichkeiten
- Sitzgelegenheiten zur Förderung der Kommunikation
- Ruhe und Rückzug ermöglichen
- Stadtwildnis als Abenteuerspielplatz für städtisches Umfeld
- Einbeziehung von Bürger*innen im Vorfeld

6.4.4 Geschlechtssensible Planung

Studien zeigen, dass die Mobilität von Frauen vielfältiger ist, als die von Männern und mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Vor allem legen Frauen mehr Versorgungs- und Begleitwege zurück und so entstehen auch komplexe Wegeketten. Dadurch entsteht für diese Zielgruppe auch ein höherer Bedarf an Sicherheit und Barrierefreiheit.⁴⁵

- Betrachtung des Gleichstellungsindex zum Thema Mobilität auf Bezirksebene⁴⁶
- Chancengleichheit für Personen ohne privaten Pkw verbessern
- Durchsetzungsschwächeren Personengruppen Gehör verschaffen
- Vielfalt im Mobilitätsbereich beachten (Mehrsinnes-Prinzip)
- Sicherheit im öffentlichen Raum erhalten

⁴⁴ Vgl. <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/pdf/inklusionsfibel-spielplaetze.pdf> (28.07.2025)

⁴⁵ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/pdf/verkehr-la.pdf> (01.09.2025)

⁴⁶ Vgl. Gleichstellungsindex 2025: <https://www.staedtebund.gv.at/gleichstellungsindex-2025/> (01.09.2025)

- Fußläufige Erreichbarkeit und Nähe von sozialer Infrastruktur, Schulen, Kindergärten, Nahversorger und Parks ermöglichen⁴⁷

6.4.5 Generationen- und altersgerechte Planung

Zu-Fuß-Gehende sind eine inhomogene Personengruppe und auch deren Anforderungen an sichere und barrierefreie Freiräume verändern sich über alle Lebenslagen und Lebensabschnitte.⁴⁸

Maßnahmen

- Regelmäßige Sitzgelegenheiten mit Rückenlehne und Aufstieghilfe
- Rastmöglichkeiten in der Nähe von zielgruppenspezifischen Einrichtungen (Wohn- und Pflegehäuser, Kindergärten, Schulen, etc.)
- Zugänge und Durchgänge ohne Hindernisse (Stufenanlagen mit Rampen, Lifte, etc.)
- Kühle Plätze sowie schattige Aufenthaltsbereiche und Wegeführungen gegen Hitzeempfindlichkeit
- Ausreichend lange Zeiten zur Querung an VLSA und kurze Querungslängen

6.4.6 Schulwegsicherheit und Partizipation

Nicht nur die bauliche Verbesserung von den alltäglichen Schulwegen unterstützt die Sicherheit entlang des Schulweges. Durch das Setzen von Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen soll ein sicherer Fußweg zu einer Selbstverständlichkeit werden.

Maßnahmen

- Förderung des alltäglichen Schulweges zu Fuß als Alternative zu „Elterntaxi“ und Reduzierung der Konfliktsituationen durch hohes Verkehrsaufkommen vor den Schulen
- Pedibus-Routen für Volksschulkinder etablieren⁴⁹
- Verkehrserziehung und Schulwegsicherungen
- Selbständigkeit von Kindern (Schulwege alleine bewältigen) kann Begleitwege mit dem Auto verringern
- Kindern soll das Queren der Fahrbahn jederzeit ermöglicht werden: Kenntnis über den in der StVO verankerten „unsichtbaren Schutzweg“ verbreiten
- Workshops zur Bewusstseinsbildung der Kinder und Erziehungsberechtigten im Rahmen einer „Mobilitätswoche“⁵⁰
- Aktualisierung der Schulwegpläne (z.B. VS Elisabethschule)

⁴⁷ Vgl. <https://www.wienzufuss.at/2022/03/08/gender-planning-fuer-eine-stadt-fuer-frauen/> (01.09.2025)

⁴⁸ Vgl. https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/zufussalter.html (01.09.2025)

⁴⁹ Vgl.: Pedibus: <https://www.klimabuendnis.at/angebote/pedibus/> (28.03.2024)

⁵⁰ Vgl.: Europäische Mobilitätswoche: <https://www.mobilitaetswoche.at/> (15.06.2025)

6.4.7 Kunst und Kultur im öffentlichen Raum

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

Maßnahmen

- Weitere Förderungen und Unterstützung für lokale Kunstschaaffende⁵¹
- Themenwege erarbeiten und gestalten (historische Plätze, Parks, Theresianum, Karlskirche, etc.)
- Street Art und Wandmalerei: Fensterlose Fassaden für identitätsstiftende, professionelle Malerei anbieten

6.4.8 Sport und Bewegung im öffentlichen Raum

Durch fehlende große Naherholungsgebiete gibt es für die Bewohner*innen wenig Möglichkeiten frei zugängliche und jederzeit nutzbare Sportstätten zu erreichen.

Maßnahmen

- Turn- und Fitnessgeräte oder eine Calisthenics-Anlage
- Gendersensible Gestaltung von frei zugänglichen Park- und Sportplätzen
- Altersgerechte Geräte für Fitness im Senior*innenalter
- Aufstellen von WC-Anlagen und Trinkbrunnen
- Vermeidung von Abgasen und schlechter Luft in unmittelbarer Umgebung

6.4.9 Barrierefreiheit

Das Schärfen des Bewusstseins aller im öffentlichen Raum tätigen Personen für die Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen kann einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion (temporärer) Hindernisse im Straßenraum leisten, wie etwa Baustellenschilder, Werbeständer, am Gehsteig abgestellte Fahrzeuge oder Scooter. Ebenso wichtig ist ein entsprechend durchgeführter Winterdienst, damit Gehwege auch in der kalten Jahreszeit uneingeschränkt nutzbar bleiben.

Barrierefreiheit bei Baustellen

Auf der Wieden werden täglich kleinere und größere Baumaßnahmen im öffentlichen Raum umgesetzt (Straßenbau, Gleisarbeiten, Sanierung und Neubau von Gebäuden, etc.) wodurch es zu Baustellen kommt, die den alltäglichen Bewegungsradius einschränken können. Durch temporäre Blockierungen von Gehsteigen wird die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes besonders für mobilitätseingeschränkte Personen eingeschränkt.

⁵¹ Vgl. Kunst im öffentlichen Raum Wien: <https://www.koer.or.at/projekte/> (22.04.2024)

Die Baustelleinrichtung selbst unterliegt keiner Genehmigungspflicht, jedoch sind die im Folder „Sicherheit auf Wiens Baustellen“⁵², welcher von der Stadt Wien MA 46 herausgegeben wird, angeführten Standards einzuhalten, um die Sicherheit zu gewährleisten und Gefahrenstellen zu vermeiden. Besondere Bedürfnisse von mobilitäts- oder seheingeschränkten Personen müssen bei solchen Vorhaben beachtet und befriedigt werden, um deren Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Maßnahmen

- Barrierefreiheit bei Baustellen gemäß Leitfaden „Sicherheit auf Wiens Baustellen“ sicherstellen
- Einhaltung der vorgeschriebenen Mindest-Durchgangsbreiten
- Hinweise zum nächsten barrierefreien Übergang
- Taktile Tasterleisten für Umwege

6.5 Handlungsfeld 5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation

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

Um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer*innen zu vermeiden und aggressives Verhalten im Straßenverkehr zu reduzieren sind gegenseitiger Respekt und Fairness erforderlich. Oftmals werden der motorisierte Verkehr, der Radverkehr und Fußverkehr als Konfliktparteien dargestellt. Hier ist eine Sensibilisierung notwendig, damit allen bewusst wird, dass alle gemeinsam zu einem reibungslosen Verkehrsgeschehen beitragen und es besonders schutzbedürftige Personen gibt.

Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Gesundheitsaspekte und Nachhaltigkeit des Gehens
	Rücksichtsvolles Verhalten zw. Verkehrsteilnehmer*innen
	Fußleit- und Orientierungssysteme
	Schulprojekte und Partizipation
	Zusammenarbeit mit Bürger*innen, Initiativen, etc.
	Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen
	Fußverkehrsbeauftragung und Evaluierung

⁵² Vgl.: <https://www.wien.gv.at/verkehr/baustellen/sicherheit/> (12.05.2025)

6.5.1 Gesundheitsaspekte und Nachhaltigkeit des Gehens

Zu-Fuß-Gehen trägt zur physischen und psychischen Gesundheit bei. Tägliche Bewegung stärkt das Immunsystem, kann Krankheiten bis zu einem gewissen Grad vorbeugen und ist auch gut gegen Stress und Depressionen. Spaziergänge oder Alltagswege in den Tagesablauf zu integrieren, hat positive Auswirkungen auf die Lärm- und Feinstaubbelastung und kommt somit der Allgemeinheit zugute. Fußwege sollen positiv erlebt werden, dadurch erfolgen eine Wertschätzung und Identifizierung mit der Umgebung.

Maßnahmen

- Strukturelle Förderung des Fußverkehrs
- Mobilitätsverhalten ändern
- Generationen und altersgerechte Planung, damit das Zu-Fuß-Gehen im Alter bewältigt werden kann

6.5.2 Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer*innen

Durch den begrenzten Platz im öffentlichen Raum kommt es zu Nutzungskonflikten einerseits zwischen den aktiven Verkehrsteilnehmer*innen und andererseits zwischen den übrigen Nutzungswünschen wie Begrünungen, Kfz-Stellplätze und Aufenthaltsbereiche. Bereichsweise werden der Fuß- und Radverkehr auf engem Raum zusammengeführt, was von Zu-Fuß-Gehenden oft als störend empfunden wird, wenn Radfahrende überraschend und schnell an ihnen vorbeifahren. Wichtig für ein funktionierendes Miteinander ist es, an Kreuzungen, Engstellen oder gemischten Geh- und Radwegen auf ausreichenden Platz und angemessenes Verhalten zu achten. Auch in Abschnitten, die dem Fußverkehr Vorrang einräumen, z.B. Wohnstraßen und Fußgängerzonen, soll auf Fußgänger*innen Rücksicht genommen werden. Auch das rechtzeitige Anhalten von Fahrzeugen vor Fußgänger*innen an Schutzwegen sowie das Einräumen ausreichender Querungszeit sollte als selbstverständlich gelten.

Lieferfahrzeuge werden oft im Seitenbereich und kurzfristig illegal am Gehsteig abgestellt, was zu (kurzfristigen) Einschränkungen der zu Verfügung stehenden Breiten für den Fußverkehr führt.

Maßnahmen

- Fairnesskampagnen
- Vorbildwirkung jedes Einzelnen schätzen
- Wissen über Verhalten in Wohnstraßen anheben

6.5.3 Fußleit- und Orientierungssysteme

Zur Orientierung im Bezirk (und auch über dessen Grenzen hinaus) kann die Installation eines Informationsleitsystem hilfreich sein. Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmenden stellt der Fußweg eine zeitaufwendige Alternative zum individuellen und öffentlichen Verkehr dar. Dem Fußverkehr kann mehr Beachtung

zukommen, indem Wegeverbindungen auf Plänen sichtbar gemacht und Routen sowie wichtige Ziele ausgedeutet werden. Dabei hat es sich als zweckmäßig erwiesen die Entfernungen in Minuten und nicht in Metern anzugeben.

Maßnahmen

- Analoge Stelen mit Informationen und Entfernungen zu wichtigen (touristischen) Zielen, öffentlichen Verkehrsmitteln, öffentlichen WC-Anlagen und Parks
- Beschilderung von Durchwegungen: Zeitangaben in Minuten, Piktogramme zur Vermeidung von Sprachbarrieren
- Anbringung von Verkehrszeichen wie z. B. „Sackgasse ausgenommen Fußverkehr“

z.B. Durchwegung von der Favoritenstraße zur Argentinierstraße, Heumühle, Karlsplatz, Wiedner Gürtel, Station Schloss Belvedere, etc.

Abbildung 19 Beispiel einer Kennzeichnung eines Durchgangs, z. B. Praterstraße 1020 und Orientierungsstelen, Taborstraße 1020



Quelle: komobile

6.5.4 Schulprojekte und Partizipation

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

Maßnahmen

- Gefahrenstellen entlang von Schulwegen entschärfen
- Workshops zur Bewusstseinsbildung der Kinder und Erziehungsberechtigten im Rahmen einer „Mobilitätswoche“
- Pedibus-Routen für Volksschulkinder etablieren⁵³
- Mobilitätspaket der Mobilitätsagentur mit Themen Mobilität, Klimaschutz und Sicherheit für unterschiedliche Schulstufen⁵⁴
- Einbeziehen von Kindern und Jugendlichen in die Stadtplanung: Bauen von Sitzgelegenheiten, Beetpflanzungen, Begrünung, etc.
- Sensibilisierung der Kinder für nachhaltige Mobilität und Wahrnehmung des Umfelds
- „Junges Grätzl“: Möglichkeit für Kinder und Jugendliche Wiens Freiräume zu nutzen und zu gestalten⁵⁵

6.5.5 Zusammenarbeit mit Bürger*innen, Initiativen, etc.

Die Zusammenarbeit und das Einbeziehen von Bürger*innen (-Initiativen) und deren Bottom-Up Planungsideen und das Aufgreifen von Ideen der Anrainer*innen zur Belebung des öffentlichen Raumes, Begrünung oder sozialen Projekten können einen wichtigen Beitrag zur Identität des Bezirkes leisten.

Maßnahmen

- „Tactical Urbanism“ für kostengünstige temporäre Maßnahmen
- Aufenthaltsflächen für Jugendliche (Mitgestaltung von Sportflächen, etc.)
- Rubenspark (laufende Bürger*innenbeteiligung)
- Umgestaltung der Mühlgasse zur Fußgängerzone⁵⁶
- Umgestaltung des Mozartplatz

⁵³ Vgl.: <https://www.klimaaktivmobil.at/klimabildung/mobilitaetsbildung/pedibus> (20.05.2025)

⁵⁴ Vgl.: <https://www.deinestadtdeinweg.at/> (20.05.2025)

⁵⁵ Vgl.: <https://la21.wien/junge-graetzl/> (04.8.2025)

⁵⁶ Vgl.: <https://wirmachen.wien/blog/gaerten-statt-parkplaetze-fuer-die-muehlgasse/> (17.6.2025)

Abbildung 20 Straßenfest Mühlgasse und Straßenfest Mozartplatz



Quelle: komobile und geht-doch.wien

6.5.6 Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen

Das (temporäre) Öffnen von Straßenzügen für den Fußverkehr zeigt alternative Nutzungsmöglichkeiten auf Verkehrsflächen, abseits des MIV. Neue Nutzer*innengruppen können sich einbringen und Gehör in der Nachbarschaft und darüber hinaus finden (z.B. Jugendzentrum, Schulen, Senior*innen, Kunstschafter, Sportgruppen).

Maßnahmen

- Straßenfeste und Grätzlspaziergänge
- Workshops und Befragungen zur Stadtentwicklung
- Veranstaltungen für alle Altersgruppen und Zielgruppen
- politische und partizipative „Grätzlgespräche“
- Sommerstraße (Öffnung eines Straßenzuges in den Sommermonaten)
- Austausch und Aktionen mit dem Grätzllabor Wieden

6.5.7 Fußverkehrsbeauftragte und Evaluierung

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

Maßnahmen

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

Mögliche exemplarische Indikatoren können sein:

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

7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

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

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

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

Auch in Strategien und Konzepten, die die Quartiersentwicklung in den Fokus nehmen – d.h. mehr auf der Maßstabsebene der Masterpläne Gehen in Wien, die bezirksweise erstellt werden, werden Zielsetzungen formuliert, die den Ausbau der fußgänger*innengerechten Stadt vorsehen. So wurden bspw. als Teil des Stadtentwicklungsplans 2035 mehrere Themenbereiche ausgearbeitet, die das Zu-Fuß-Gehen und gute Gehinfrastruktur vor dem Hintergrund einer gemischt genutzten Stadt der kurzen Wege adressieren (z. B. Öffentlicher Raum, Mobilität (ÖV), Urbane Zentren oder Grün- und Freiraum).

Ein Grund dafür, warum das Konzept der Stadt der kurzen Weg Realität wird, ist ein vielfältiges Angebot - sozial, kulturell, Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs – das zu Fuß erreichbar ist.

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

8 Straßenindex

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

1. Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten
2. Hohe Aufenthaltsqualität und Begrünung
3. Stadt der kurzen und klimafitten Wege
4. Barrierefreiheit und Inklusion
5. Bewusstseinsbildung und Kommunikation

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahmen	Priorität
Anton-Burg-Gasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
Apfelgasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
	3	Bildungsstandort Wieden	
Argentinerstraße	3	Durchwegung und kurze Wege durch den Bezirk	hoch
Belvederegasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	hoch
	1	Schulwege und Schulvorplätze	
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen	
Blechturm-gasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Brahmsplatz	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
Brucknerstraße	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Cissy-Kraner-Platz	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
	2	Grünbestand erhalten und nutzen	
Danhausergasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Faulmann-gasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
Favoritenstraße	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	1	Raum für aktive Mobilität	
	2	Grünbestand erhalten und nutzen	
	2	Oberflächengestaltung	
	3	Verkehrsberuhigung	
	3	Durchwegung und kurze Wege durch den Bezirk	hoch
	3	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung	
	3	Geschäftsstandort Wieden	
	3	Bildungsstandort Wieden	
Fleischmann-gasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	

Floragasse	3	Bildungsstandort Wieden	
Frankenberggasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
Freundgasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Goldeggasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Attraktivierung Straßenräume	
Graf-Starhemberg-Gasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
Gußhausstraße	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	3	Bildungsstandort Wieden	
Hauslabgasse	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
Heumühlgasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Freihaltung der Gehsteige	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Hoyosgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
Hugo-Wiener-Platz	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
Johann-Strauß-Gasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Grünbestand erhalten und nutzen	
Karlgasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	3	Bildungsstandort Wieden	
Karlsplatz	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	1	Raum für aktive Mobilität	
	2	Abkühlung	
	3	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
	3	Durchwegungen und kurze Wege durch den Bezirk	
	5	Fußleit- und Orientierungssysteme	
Karolinengasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
Klagbaumgasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Kettenbrückengasse	3	Geschäftsstandort Wieden	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Kleine Neugasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Kolschitzkygasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	

	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
	3	Durchwegung und kurze Wege durch den Bezirk	
Kühnplatz	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
	2	Oberflächengestaltung	
Leibenfrostgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
Maderstraße	2	Begrünung des Straßenraumes	
Mayerhofgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
Margaretenstraße	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	hoch
	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	1	Freihaltung der Gehsteige	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Grünbestand erhalten und nutzen	
	2	Oberflächengestaltung	
	3	Geschäftsstandort Wieden	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Margaretenstraße (Rilkeplatz)	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Mommsengasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Attraktivierung Straßenräume	
	2	Abkühlung	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Mostgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
Mozartgasse	2	Begrünung des Straßenraumes	hoch
Mozartplatz	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	hoch
	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
	2	Grünbestand erhalten und nutzen	
	2	Abkühlung	
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume	
	2	Oberflächengestaltung	
Möllwaldplatz	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
Mühlgasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	hoch
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	1	Schulwege und Schulvorplätze	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Abkühlung	

	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume	
	2	Oberflächengestaltung	
Neumanngasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
Operngasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	hoch
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	1	Freihaltung der Gehsteige	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Oberflächengestaltung	
	3	Geschäftsstandort Wieden	
	3	Bildungsstandort Wieden	
Paniglgasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
	3	Durchwegung und kurze Wege durch den Bezirk	
	3	Bildungsstandort Wieden	
Paulanergasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Phorusgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	1	Schulwege und Schulvorplätze	
Plößlgasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
Preßgasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen	
Prinz-Eugen-Straße	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	1	Raum für aktive Mobilität	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse	
	3	Verkehrsberuhigung	
	3	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Radeckgasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
Rainergasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen	
	3	Durchwegung und kurze Wege durch den Bezirk	
Rechte Wienzeile	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	1	Raum für aktive Mobilität	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse	
	3	Verkehrsberuhigung	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
	3	Aktuelle Entwicklungen als Impulsgeber	
Resselgasse	3	Bildungsstandort Wieden	

Rienößlgasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	2	Attraktivierung Straßenräume	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Abkühlung	
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume	
Rilkeplatz	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
Rubensgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	hoch
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Rubenspark	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	hoch
Schaumburgergasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Abkühlung	
Schäffergasse (südl.)	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
Schleifmühlgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	hoch
	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	3	Verkehrsberuhigung	
	3	Geschäftsstandort Wieden	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Schelleingasse (östlicher Abschnitt)	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Attraktivierung Straßenräume	
	2	Abkühlung	
Schikanedergasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Freihaltung der Gehsteige	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Schmöllergasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
Schönburgstraße	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Attraktivierung Straßenräume	
Schwarzenbergplatz	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	hoch
	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Schwindgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Seisgasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
Südtiroler Platz (abschnittsweise)	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Taubstummengasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
	3	Bildungsstandort Wieden	

Tausigplatz	2	Platzgestaltung und Parkerweiterung	
	3	Bildungsstandort Wieden	
Technikerstraße	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Theresianumgasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Attraktivierung Straßenräume	
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen	
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume	
Tilgnerstraße	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
Trappelgasse	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Attraktivierung Straßenräume	
Viktorgasse	1	Platz für den Fußverkehr und Regelbreiten	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
Waaggasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen	
Waltergasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
Wiedner Hauptstraße (abschnittsweise)	1	Aufwertung der Straßenkategorie bzw. Umgestaltung	
	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	3	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung	
	3	Geschäftsstandort Wieden	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
Wiedner Gürtel	3	Aktuelle Entwicklungen als Impulsgeber	
	1	Querungen und Vermeidung von Umwegen	
	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	1	Raum für aktive Mobilität	
	2	Begrünung des Straßenraumes	
	2	Abkühlung	
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse	
	3	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung	
	3	Verbindung zu Nachbarbezirken und Freiraumachsen	
	3	Durchwegung und kurze Wege durch den Bezirk	
	5	Fußleit- und Orientierungssysteme	
Weyringergasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
Wohllebengasse	1	Fußverkehrsfreundliche Parkordnung	
	2	Begrünung des Straßenraumes	

9 Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) 2024. Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzept oder lokalen Masterplans Gehen

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

ÖROK. (2021). ÖV-Güteklassen. Von www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen abgerufen

Stadt Wien. (2022). Wiener Hitzeaktionsplan. Für ein cooles Wien der Zukunft. Von <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3955617?originalFilename=true> abgerufen.

Stadt Wien. MA 17. (2023). Integrations- & Diversitätsmonitor. Wien 2023. Von <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4890275?originalFilename=true> abgerufen

Stadt Wien. MA 18. (2025). Aktive Mobilität in Wien. Vertiefende Auswertung des Mobilitätsverhalten der Wiener Bevölkerung. Von www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595 abgerufen

Stadt Wien. MA 18. (2020). Stadtklimaanalyse, Stadtklimakarte Wien. von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf abgerufen

Stadt Wien. MA 18. (2025). Der Wien-Plan Stadtentwicklungsplan 2035. Von <https://www.wien.gv.at/pdf/ma18/wien-plan.pdf> abgerufen

Stadt Wien. MA 19, ARGE Gruber/Jauschneg. (2018). Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems. Von https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/2018_Abschlussbericht_Stelenevaluierung_MA19.pdf abgerufen

Stadt Wien. MA 19. (2021). Sitzfibel. von <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/sitzfibel-sitzmoebel.html> abgerufen

Stadt Wien. MA 19. (2019). Spielfibel. Von <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/spielfibel.html> abgerufen

Stadt Wien. MA 19. Tillia staller.studer og (2022). Entwicklungsplan öffentlicher Raum: 4. Bezirk, 5. Bezirk, 6. Bezirk Vision 2050, von <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/pdf/entwicklungsplan-oeffentlicher-raum.pdf> abgerufen

Stadt Wien. MA 23. (2023). Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien, S. 34-35. Von <https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2023.html> abgerufen

Stadt Wien. MA 28. (2022). Bewertung der Berollbarkeit von Straßenbelägen in Wien. Von www.wien.gv.at/verkehr/strassen/pdf/studie-berollbarkeit.pdf abgerufen

Stadt Wien. MA 42 (2023): COOLing Fibel. Von <https://digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/4908644> abgerufen

Stadt Wien. MA 42 (2025): Alles inklusive! Fibel für inklusive Spielplätze in Wien. Von <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/pdf/inklusionsfibel-spielplaetze.pdf> abgerufen

Wirtschaftskammer Wien. (2023). Wiener Nahversorgung. Passantenzählung. Für Wien. Ausgabe 31. S. 36 - 37. Von <https://www.wko.at/wien/wien/20230307-fuer-wien-passantenzaehlung-sis-web.pdf> abgerufen

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet Wieden, Wien	2
Abbildung 2 Einwohner*innendichte Wien 2020, Ausschnitt Wieden	8
Abbildung 3 Modal Split in den Bezirken 1040 und 1050 im Vergleich zum Wiener Durchschnitt (2020 – 2024)	9
Abbildung 4 Gehzeiten in Wieden: innerer Kreise = 5 min, äußerer Kreis = 10 min	10
Abbildung 5 ÖV-Güteklassen, Erreichbarkeiten mit dem ÖV-Netz	11
Abbildung 6 Stadtklimaanalyse Wien 2020 – Klimaanalysekarte Ausschnitt 4. Bezirk	15
Abbildung 7 Lärmkarte Wieden: Laute Durchzugsstraßen ziehen sich entlang der N-S-Achse	17
Abbildung 8 Verstellung des Gehsteiges macht einen Alltagsweg zum Hindernislauf.....	18
Abbildung 9 Defizitanalyse Wieden	19
Abbildung 10 Ausschnitt Zielnetzplan mit Maßnahmenvorschlägen	21
Abbildung 11 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn	23
Abbildung 12 Schmale Gehsteige. z. B. Graf-Starhemberg-Gasse und Mühlgasse	24
Abbildung 13 Nutzung eines Straßenabschnittes als Radübungsplatz: Guntherstraße 1150 und Umgestaltung eines Straßenabschnittes zur (temporären) Fußgängerzone: Galileigasse 1090.....	25
Abbildung 14 Mozartplatz an einem Wochentag und während einem Straßenfest	27
Abbildung 15 Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsflächen vor der Schule, z. B. Waltergasse und Schäffergasse	30
Abbildung 16 Platz für aktive Mobilität und Aufenthalt, z. B. Wiedner Hauptstraße und Viki- Baum-Platz	32
Abbildung 17 Rubenspark entlang der Rubensgasse mit Erweiterungspotential und Aufenthaltsbedarf	36
Abbildung 18 Oberflächengestaltung, Sitzgelegenheiten und Begrünung nach der Umgestaltung, z. B. Argentinierstraße und Schäffergasse.....	39
Abbildung 19 Beispiel einer Kennzeichnung eines Durchgangs, z. B. Praterstraße 1020 und Orientierungsstele, Taborstraße 1020	52
Abbildung 20 Straßenfest Mühlgasse und Straßenfest Mozartplatz	54

11 Anhang

Plan Nr.	Name	Stand
01	Bestandsanalyse	März 2025
02	Defizitanalyse	August 2025
03	Zielnetz und Maßnahmen	September 2025