

# Wiener Schulvorplätze

Studie zur Erhebung der verkehrlichen Situation von  
Schulvorplätzen vor Wiens Volksschulen – Evaluierung 2025

Ergebnisbericht

Auftraggeber:  
Mobilitätsagentur Wien GmbH

15.07.2025

# Wiener Schulvorplätze – Evaluierung 2025

## Auftraggeberin

Mobilitätsagentur Wien GmbH  
Große Sperlgasse 4  
1020 Wien

## Auftragnehmerin

Rosinak & Partner ZT GmbH  
Schloßgasse 11  
1050 Wien

## Verfasser

Michael Fritz, MSc.

## Digitalisierung

Matthias Traußnig

GZ 25630

## Executive Summary

Im Jahr 2021 wurde von der Mobilitätsagentur Wien eine automatisierte Erhebung der verkehrlichen Situation aller Volksschulen in Wien in Auftrag gegeben. Dabei wurden alle Schulvorplätze typisiert und anhand eines Bewertungsschemas hinsichtlich baulicher Beschaffenheit und verkehrlichem Umfeld beurteilt. Diese Erhebung soll nun evaluiert und aktualisiert werden.

Der Vergleich mit der Erhebung aus dem Jahr 2021/2022 zeigt in **nahezu allen untersuchten Kriterien Verbesserungen**. Das zeigt deutlich die Bemühungen der Stadt Wien, Schulumfelder stetig qualitativ zu verbessern.

Einzig die **durchschnittliche Fläche pro Kind und Schulvorplatz** ist im Schnitt geringfügig gesunken, was auf den erhöhten Druck auf die Schulen – mittlerweile sind knapp 10.000 Kinder mehr in Wiens Volksschulen – zurückzuführen ist. Die **durchschnittliche Fläche eines Schulvorplatzes** ist im Vergleich dazu um 20% gestiegen.

Sowohl bei den Neubauten als auch bei den Umbauten zeigt sich, dass qualitativ hochwertige **Schulvorplätze** wesentlicher Teil der Stadtplanung sind – weshalb ein signifikanter Anstieg an qualitativ hochwertigen Verbund-Typen zu verzeichnen ist. Während diese Verbund-Typen häufiger bei öffentlichen Schulen gebaut werden, sind bei Privatschulen vermehrt dislozierte Schulvorplätze vorhanden. Diese haben ihre Qualitäten im Regelfall nicht im öffentlichen Raum, sondern auf Privatgrund.

In allen verkehrlichen Kriterien – **Kfz-freie Schulvorplätze**, Schulvorplätze in **FußgängerInnenzonen**, Schulvorplätze mit **Fahrverboten ausgenommen AnrainerInnen**, Schulvorplätze mit **Parkstreifen** zwischen Schulvorplatz und Fahrbahn – sind Verbesserungen in den letzten 4 Jahren ersichtlich. Das ist auf Neubauten, Umbauten und neu berücksichtigte Schulen gleichermaßen zurückzuführen. Die Anzahl der Schulvorplätze innerhalb von **Wohnstraßen** ist identisch zum Erhebungsjahr 2021/2022.

Besonders hervorzuheben sind die Verbesserungen beim **Anschluss an das Radnetz**. Im Erhebungsjahr 2021/2022 waren 188 Schulvorplätze (63%) an das Wiener Radnetz angeschlossen – 65 (22%) davon an **kinderfreundliche Radinfrastruktur**. Die Evaluierung zeigt einen Anstieg auf 222 (70%) Schulvorplätze mit Anschluss an das Radnetz bzw. 93 Schulvorplätze (29%) mit einem Anschluss an kinderfreundliche Radinfrastruktur. Dabei zeigt sich der generelle Ausbau des Wiener Radnetzes ebenso wie die Qualität, mit welcher neue Radverkehrsanlagen in Wien errichtet werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Situation der Wiener Schulvorplätze in nur wenigen Jahren qualitativ verbessert hat.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Anlass und Aufgabe .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Verwendete Daten.....</b>	<b>5</b>
2.1. Datengrundlage.....	5
2.2. Änderungen in den Datensätzen.....	6
<b>3. Methode.....</b>	<b>7</b>
3.1. Allgemeines.....	7
3.2. Beurteilungsschema.....	8
<b>4. Ergebnisse .....</b>	<b>11</b>
4.1. Volksschulen und Schüler:innen .....	11
4.2. Schulvorplätze nach Typen .....	14
4.3. Wesentliche Änderungen .....	17
4.4. Umgebaute und neue Schulvorplätze .....	23
4.5. Radverkehr.....	26
<b>5. Zusammenfassung und Conclusio .....</b>	<b>28</b>
<b>6. Quellen .....</b>	<b>29</b>

## 1. Anlass und Aufgabe

Die Rosinak & Partner ZT GmbH hat im Jahr 2021/2022 im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien eine systematische Beurteilung aller Schulvorplätze in Wien vorgenommen. Dabei wurden

- alle Vorplätze von Wiens Volksschulen auf Basis der Flächenmehrzweckkarte digitalisiert und anhand der Typologien der sogenannten „Schulvorplatzstudie“ (*Stadt Wien, MA 18, 2012*) kategorisiert,
- die verkehrliche Situation des angrenzenden Straßenzugs anhand der Graphenintegrationsplattform (GIP) analysiert,
- eine Beurteilungslogik für die verkehrliche Situation des Schulvorplatzes, für den Schulvorplatz selbst sowie eine Gesamtbeurteilung ausgearbeitet und alle Schulvorplätze anhand dieses Systems bewertet sowie
- die Ergebnisse auf Bezirksebene aufbereitet.

Nach vier Jahren soll diese Erhebung nun erneut gemacht und mit den Werten aus 2021/2022 verglichen werden, da zwischenzeitlich bei einigen Schulen Maßnahmen zur Verkehrsorganisation gesetzt worden sind sowie Umgestaltung erfolgten. Außerdem sind neue Schulstandorte dazu gekommen.

Es gibt keine koordinierende Stelle der Stadt Wien, an der Informationen über solche Umbaumaßnahmen zusammenfließen. Die vorliegende Studie soll diese Lücke schließen und zeigen, wie sich die Situation an den Wiener Volksschulvorplätzen in den letzten vier Jahren verändert hat. Außerdem wird, analog zur Erhebung 2021/2022 eine Bewertung aller Schulvorplätze erfolgen.

## 2. Verwendete Daten

### 2.1. Datengrundlage

Grundlage der Studie ist eine von der MA56 über die Bildungsdirektion bezogene Liste der Volksschulen in Wien mit Adresse, Postleitzahl, Name der Schule, Anzahl der Klassen und Anzahl der Schüler:innen (*Bildungsdirektion Wien (2025)*). Diese Liste wurde im Zuge der Bearbeitung der Studie um fehlende Schulen manuell ergänzt.

Des Weiteren werden OGD-Datensätze für die GIS Analyse verwendet. Stichtag für den Datenbezug war der 13. Februar 2025. Die verwendeten Datensätze sind:

- die Flächenmehrzweckkarte von Wien,
- die Begegnungszonen Wien,
- die Bezirksgrenzen Wien,
- die Fußgängerzonen Wien,
- das Intermodale Verkehrsreferenzsystem Österreich (GIP.at),
- die Verwaltungsgrenzen (VGD) – Stichtagsdaten grundstücksgenau und
- die Wohnstraßen Wien.

Zusätzlich wurde der Datensatz der Schulvorplätze aus der Erhebung 2021/2022 als Ausgangsdatensatz verwendet.

## 2.2. Änderungen in den Datensätzen

Der Methode liegt der Datensatz der GIP sowie die Flächenmehrzweckkarte Wien zugrunde. Bei beiden Datensätzen ist darauf hinzuweisen, dass diese zum Teil nicht den aktuellen Gegebenheiten vor Ort entsprechen können, da sie nicht tagesaktuell sind. An manchen Stellen wurden Adaptierungen in der GIP manuell vorgenommen.

Bei den Schulen in der Stubenbastei (901021), der Ernst-Melchior-Gasse (902151), der Nepomukgasse (902211), der Pannaschgasse (905031), der Grubergasse (916021), der Schulgasse (918061), der Breitenfurter Straße (923281), der Hinaysgasse (921431) und der Rosagasse (912011), wurde die maximal zulässige Geschwindigkeit auf 0 km/h korrigiert, da es Kfz-freie Schulvorplätze sind.

In der Mittelgasse (906023) ist weder eine aktuelle Flächenmehrzweckkarte vorhanden, noch bildet die GIP die neu gestaltete FußgängerInnenzone ab. Die Fläche des Schulvorplatzes wird anhand der aktuellen Flächenmehrzweckkarte modelliert, bildet aber nicht den tatsächlichen Bestand ab. Die verkehrlichen Eingangsparameter (FußgängerInnenzone und Radroute in FußgängerInnenzone) wurden manuell korrigiert.

Auch bei der Radinfrastruktur sind bekannte Netzergänzungen manuell adaptiert worden. In der Landgutgasse (910441) wurde der Anschluss an das Radwegenetz (Zweirichtungsradweg mit 3,5 m in der Landgutgasse) ergänzt. Für den St. Elisabeth-Platz (904011) wurde der Anschluss an die neue Fahrradstraße Argentinierstraße mit einer Breite von 5,00 m ergänzt.

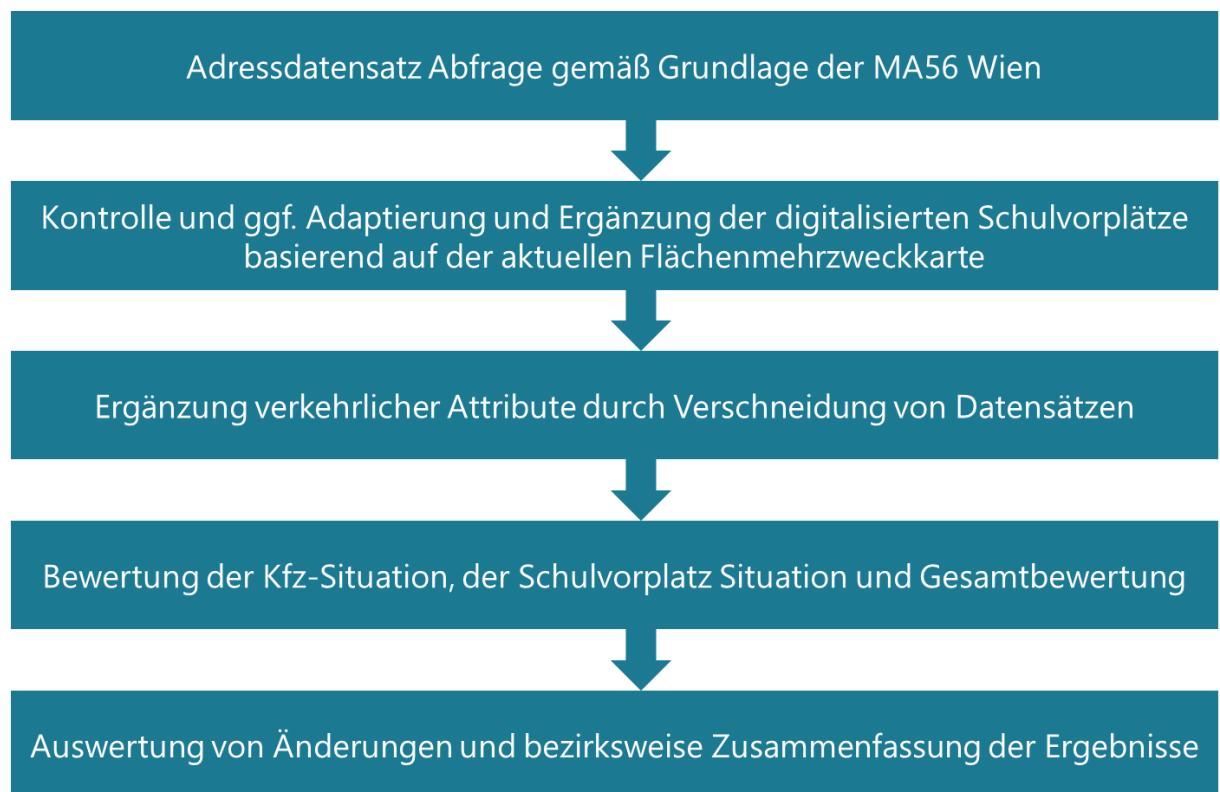
### 3. Methode

#### 3.1. Allgemeines

Grundsätzlich wird die Methode analog zur Erhebung 2021/2022 angewendet. Dadurch wird eine möglichst hohe Vergleichbarkeit der Ergebnisse erreicht. Die Methode wurde wie folgt adaptiert:

- Die Adressabfrage erfolgte über die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) und nicht mehr über den Adressdatensatz der Stadt Wien.
- Neben den Adressdaten waren die digitalisierten Schulvorplätze der „alten“ Erhebung aus 2022 Ausgangsdaten für die Evaluierung. Dieser Datensatz wurde mit der aktuellen Flächenmehrzweckkarte abgeglichen und gegebenenfalls adaptiert sowie mit neuen Standorten ergänzt.

Abbildung 1: Übersicht des methodischen Ablaufes der Studie

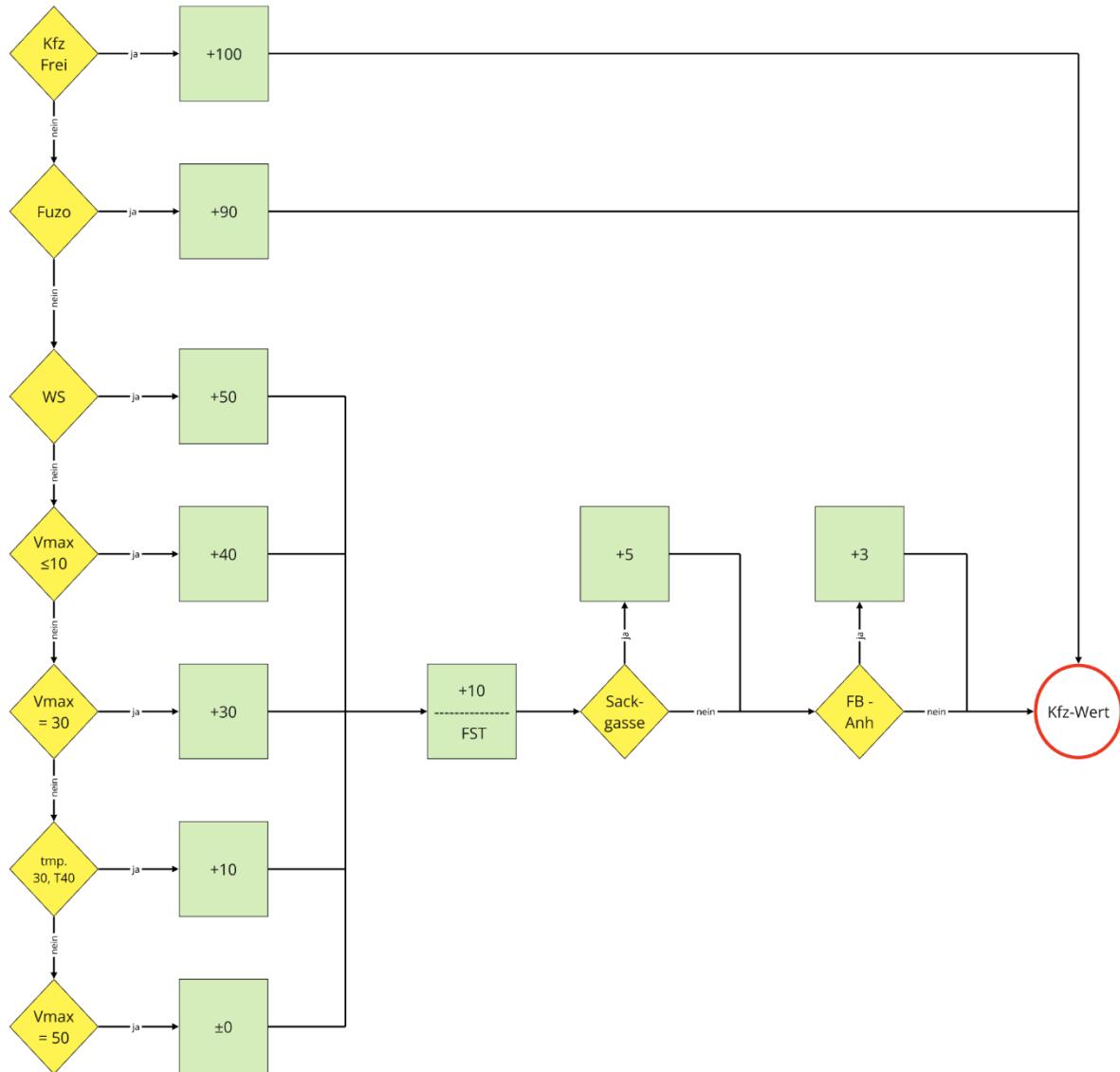


Quelle: eigene Darstellung

### 3.2. Beurteilungsschema

Die Bewertungsschemata für den Kfz-Wert, den Schulvorplatz-Wert und die Gesamtbewertung sind analog zur Beurteilung aus 2021/2022 angesetzt worden und in den nachfolgenden Abbildungen ersichtlich.

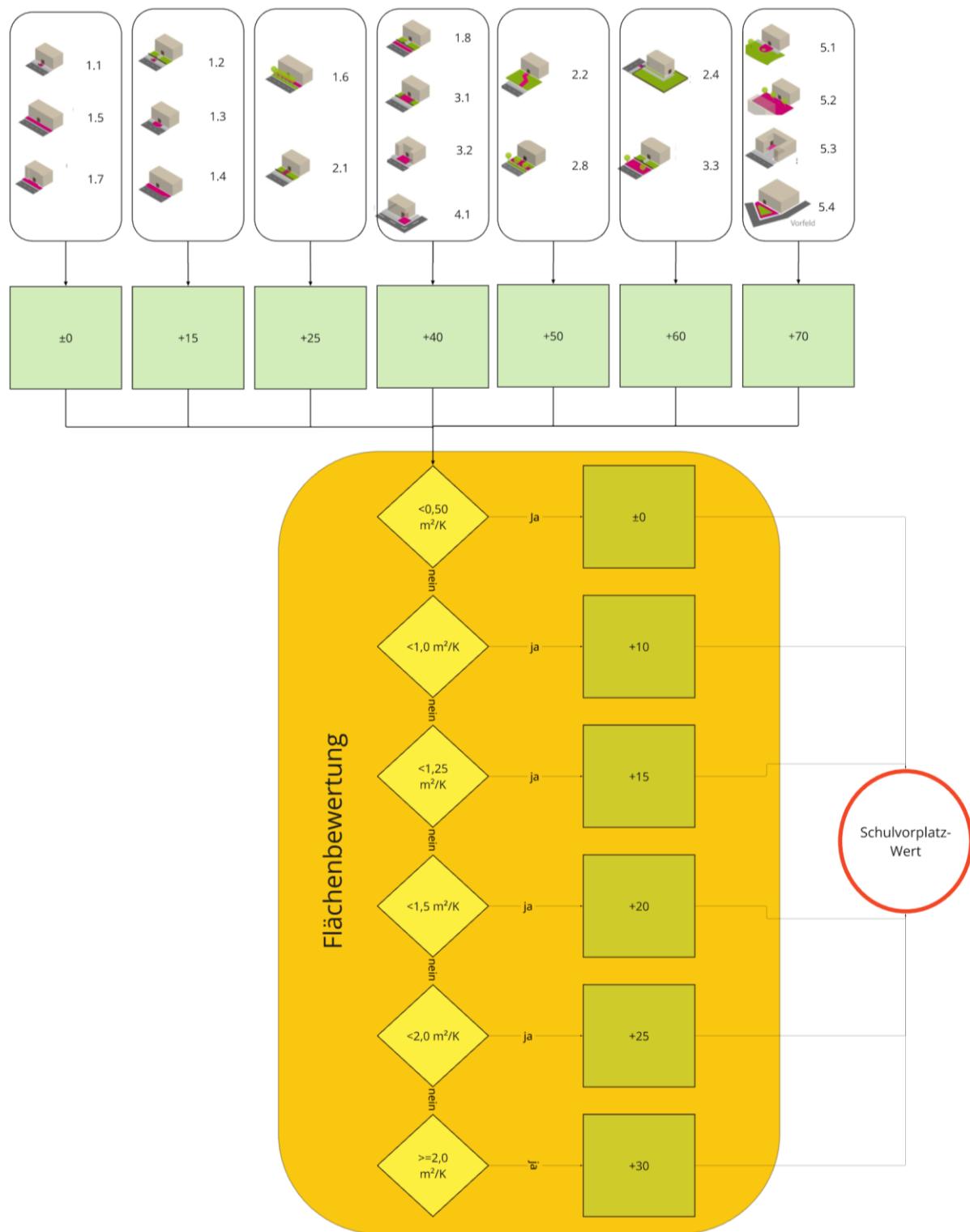
Abbildung 2: Übersicht des Bewertungsschemas des Kfz-Wertes



FST... Fahrstreifen; Fuzo... FußgängerInnenzone; WS... Wohnstraße; Vmax... maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit; tmp... temporär; FB-Anh... Fahrbahn-Anhebung

Quelle: eigene Darstellung

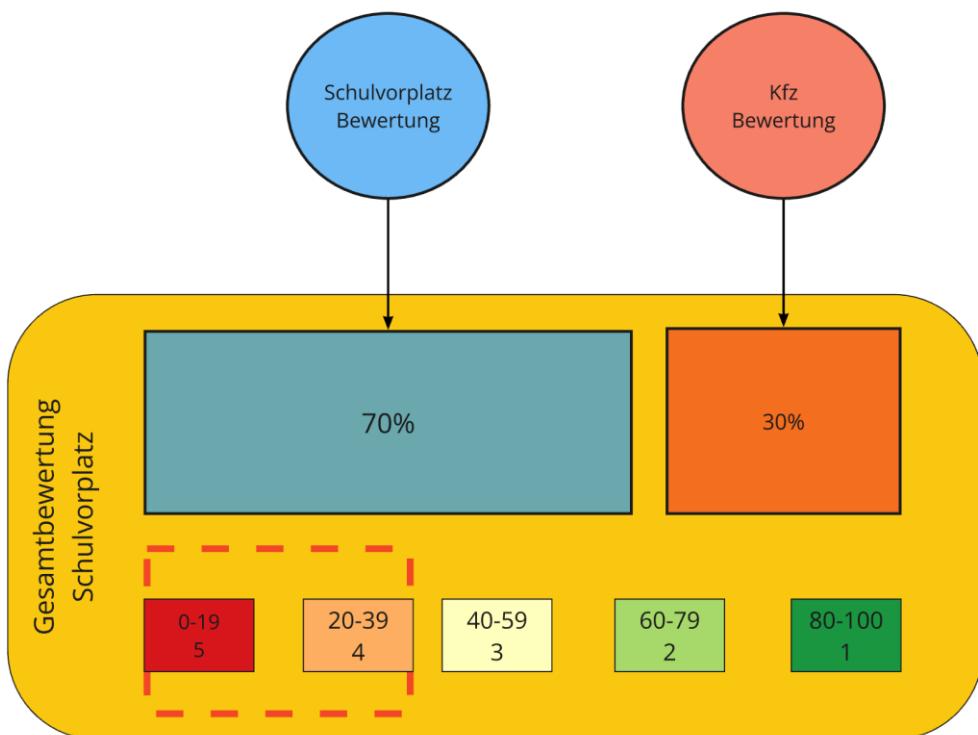
Abbildung 3: Übersicht des Bewertungsschemas des Schulvorplatz-Wertes (vgl. Kapitel 4.2, Seite 14)



$m^2/K$ ... Fläche (in  $m^2$ ) pro Kind

Quelle: eigene Darstellung und *Stadt Wien, MA 18 (2012)*

Abbildung 4: Übersicht der Gesamtbewertung



Quelle: eigene Darstellung

Die Beurteilungen für die Anbindung an das Radnetz mit weniger als 40 m Luftlinie sowie die vereinfachte Beurteilung der kinderfreundlichen Radinfrastruktur wird ebenfalls im Sinne einer Vergleichbarkeit analog zur Beurteilung aus 2022 entnommen.

Abbildung 5: Vereinfachte Beurteilung Kinderfreundliche Radinfrastruktur

Anlageart	Breite
Einrichtungs-Radweg	$\geq 1,30$ m
Zweirichtungs-Radweg, getrennter Geh- und Radweg	$\geq 2,60$ m
Gemischter Geh- und Radweg	$\geq 3,50$ m
Fußgängerzone, Wohnstraße, Fahrradstraße, verkehrsberuhigte Bereiche *), Anrainerstraße Radverkehr *), Radfahren auf verkehrsarmen Wegen *)	unabhängig

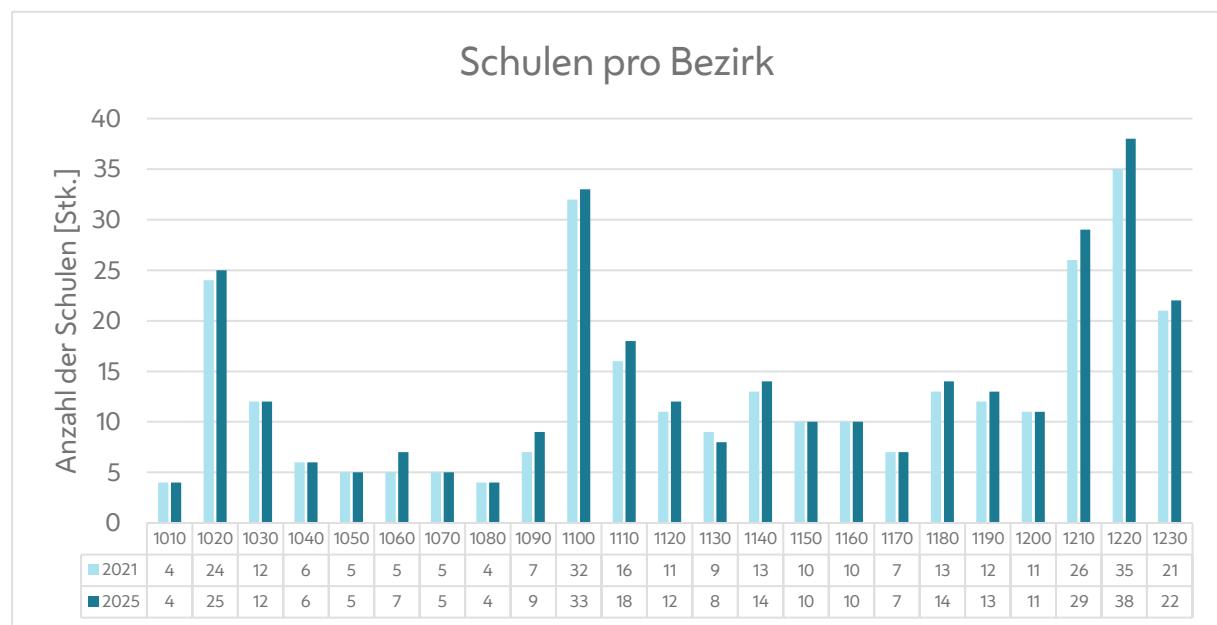
\*) gemäß „Bikemarkmal“ der GIP

## 4. Ergebnisse

### 4.1. Volksschulen und Schüler:innen

Die Zahl der berücksichtigten Volksschulen ist im Vergleich zur Erhebung 2022 um 22 gestiegen. Davon sind 13 Neubauten und 8 neu berücksichtigte Schulen. Insbesondere in den sogenannten „Flächenbezirken“ wurden mehr Schulen berücksichtigt (1100, 1110, 1210, 1220). Eine Detailbetrachtung der Qualitäten der neu gebauten Schulvorplätze ist dem Kapitel 4.4 zu entnehmen.

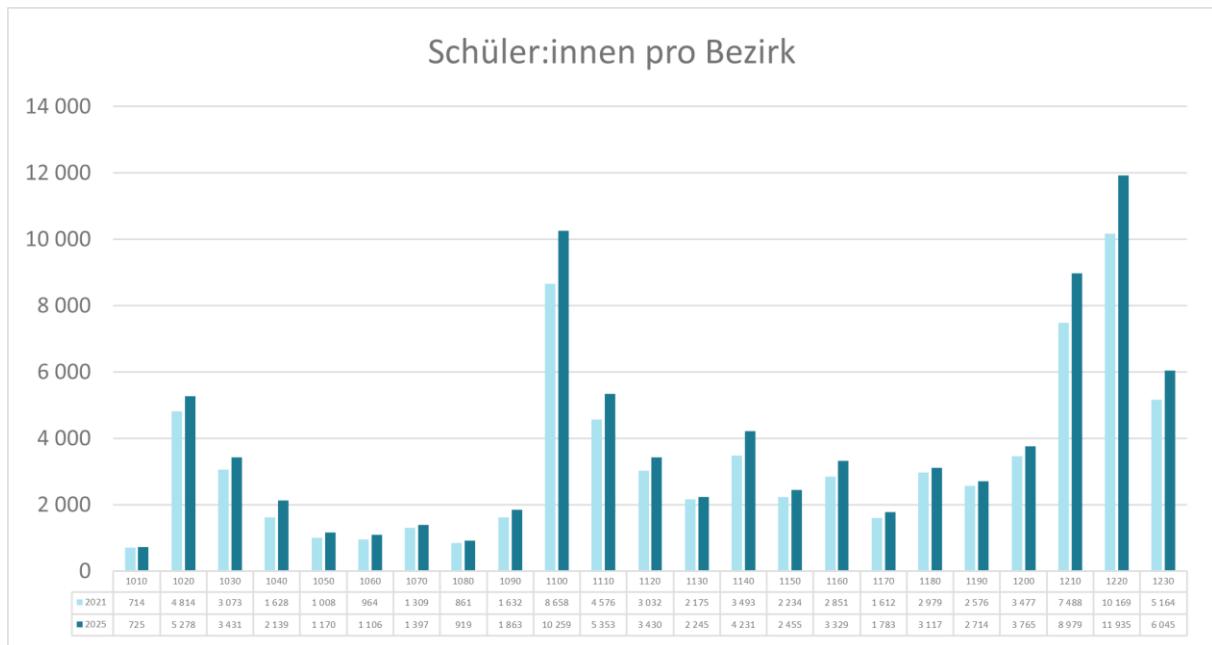
Abbildung 6: Anzahl der Schulen pro Bezirk – Vergleich 2021 und 2025



Quelle: eigene Darstellung nach Bildungsdirektion Wien (2025)

Die Anzahl der Schüler:innen ist in den letzten vier Jahren von ca. 75.000 auf ca. 87.700 Kinder angestiegen. Das entspricht einem Zuwachs von 14,6 %. Bezogen auf die Kinder pro Klasse ist ein Anstieg von 8 % ersichtlich. Auch hier sind insbesondere in den Bezirken Favoriten, Floridsdorf und Donaustadt die maßgeblichen Zuwachsraten erkennbar. Das ist zu großen Teilen auf die neuen Schulstandorte zurückzuführen, da es sich hierbei meistens um große Bildungscampi handelt. Die Zuwachsraten der Schüler:innen in den Bezirken liegen zwischen 1% in der Inneren Stadt und 20 % in Floridsdorf

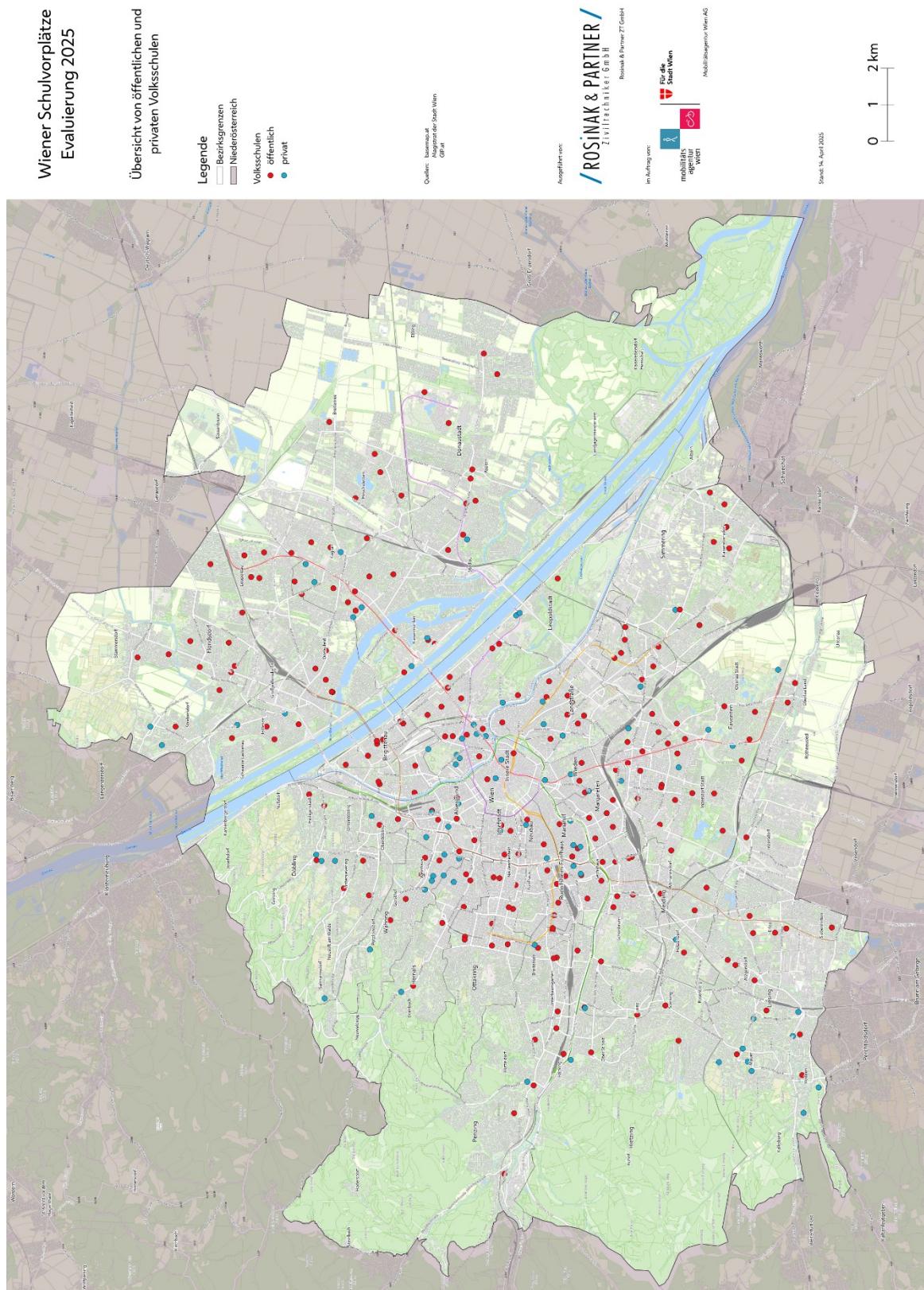
Abbildung 7: Anzahl der Schüler:innen pro Bezirk – Vergleich 2021 und 2025



Quelle: eigene Darstellung nach Bildungsdirektion Wien (2025)

Während insgesamt mehr Volksschulen in Wien vorhanden sind, bleibt die Aufteilung zwischen öffentlichen und privaten Volksschulen mit 73 % zu 27 % unverändert zum Untersuchungsjahr 2021/2022. Auch die Verteilung der Kinder ist mit 79% in öffentlichen Schulen zu 21 % in privaten Schulen annähernd gleich (78% zu 22% im Schuljahr 2021/2022).

Abbildung 8: Übersicht von Wiens Volksschulen – aufgeteilt auf privat und öffentlich

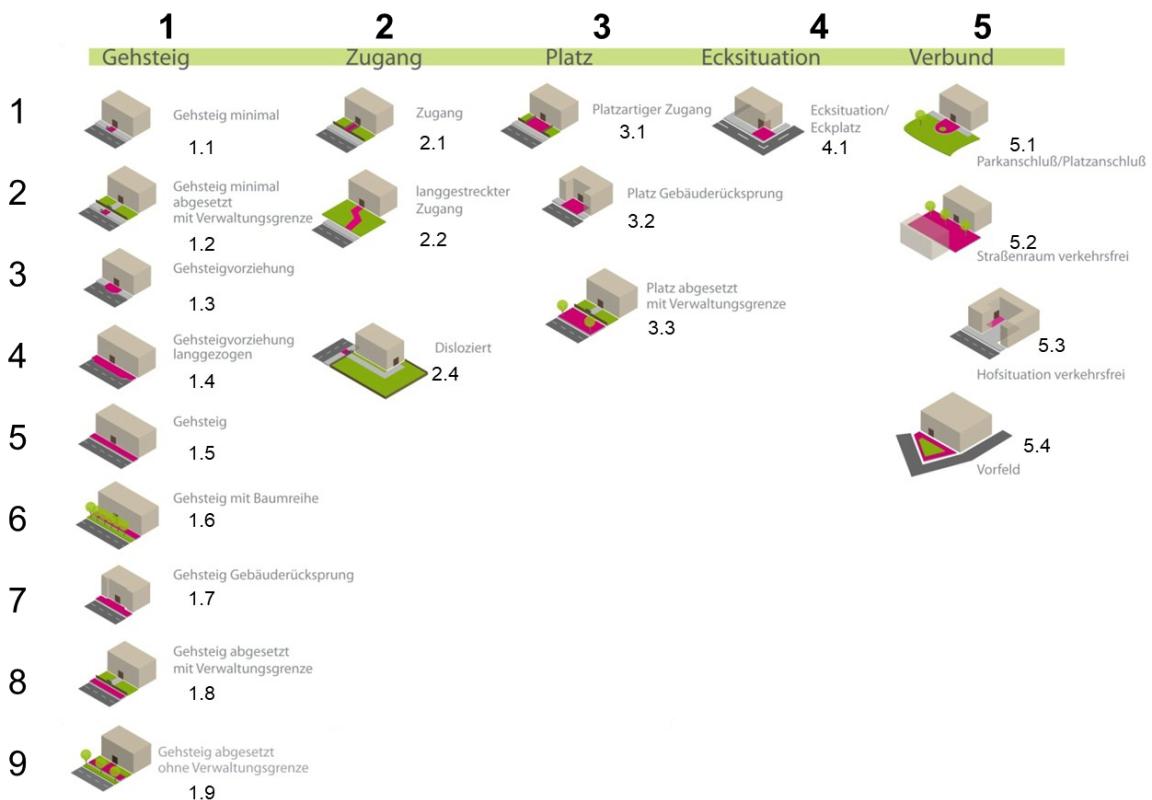


Quelle: eigene Darstellung

## 4.2. Schulvorplätze nach Typen

Alle Schulvorplätze wurden auf Basis der „Schulvorplatzstudie“ aus 2012 (Stadt Wien, MA18 (2012)) typisiert. Die Abbildung 9 zeigt die unterschiedlichen Typen.

Abbildung 9: Übersicht der Schulvorplatz-Typen



Quelle: ergänzte Darstellung auf Grundlage von „Der öffentliche Platz vor der Schule. Umsetzungsstrategien zur Nutzung und Gestaltung. Sozialräumliche, bedürfnisorientierte Studie (Stadt Wien, MA18 (2012))“

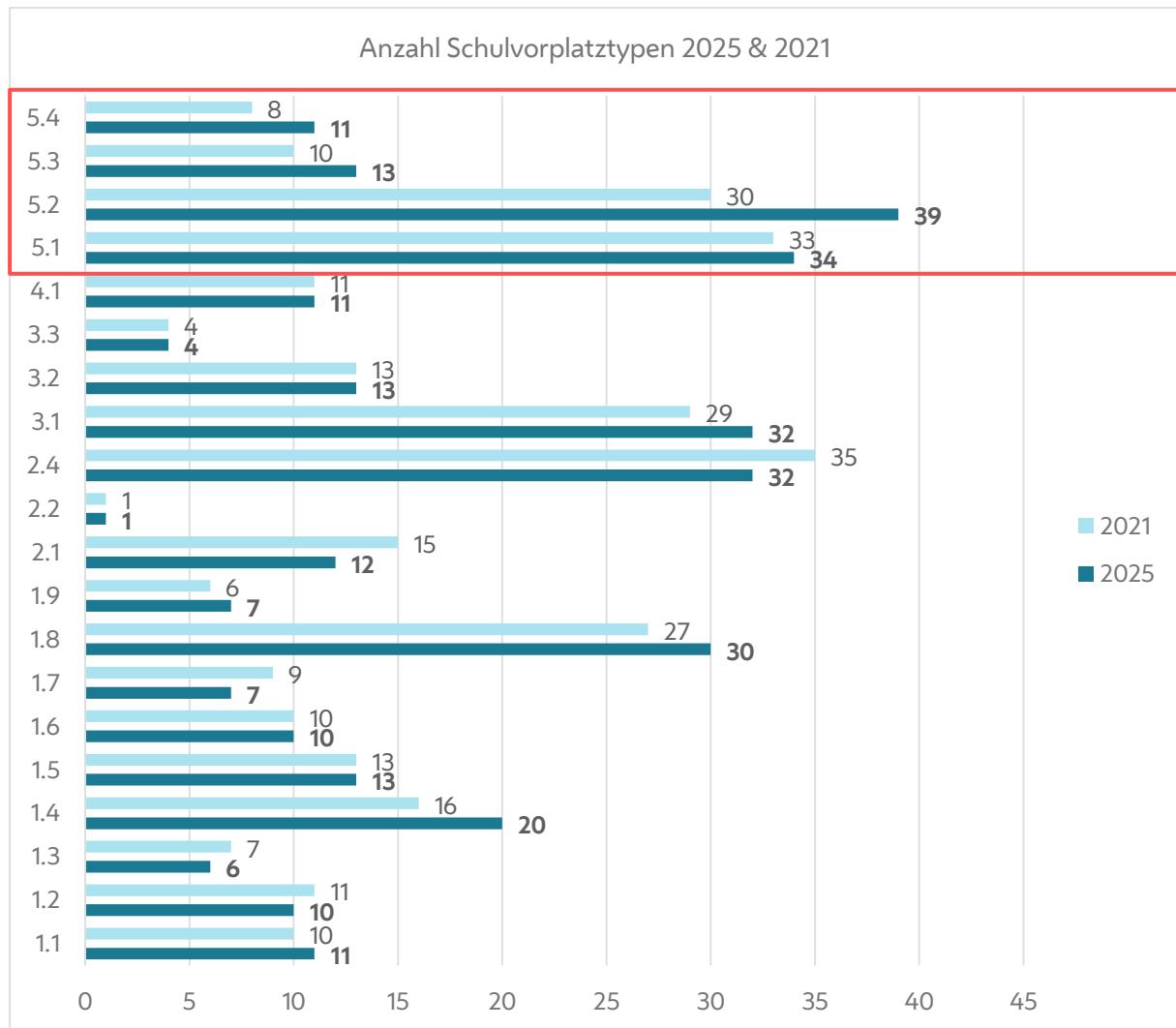
Insbesondere die Schulvorplätze nach „Verbund“-Typen (Typ 5.1, 5.2, 5.3 und 5.4) weisen hohe Aufenthaltsqualitäten auf. Bei genau diesen Typen ist der höchste Anstieg zwischen 2021 und 2025 ersichtlich – von insgesamt 81 auf 97 Schulvorplätzen (+20 %). Den höchsten Anstieg zeigt der Subtyp 5.2 – „Straßenraum verkehrsfrei“ von 30 auf 39 Schulvorplätze.

Diese Entwicklung zeigt einen klar positiven Trend, der insbesondere auf Neubauten und umgestaltete Schulvorplätze zurückzuführen ist.

Auch bei dem Subtyp 1.4 („Gehsteigvorziehung langgezogen“) ist ein Anstieg von 16 auf 20 (ebenfalls 20 %) ersichtlich. Das deutet darauf hin, dass Schulvorplätze, die ausschließlich am Gehsteig lagen, vermutlich in eine Gehsteigvorziehung umgebaut wurden. Die Erhöhung des vermeintlich schlechtesten Subtyps 1.1 (Gehsteig minimal) ist auf die neu betrachteten Schulen zurückzuführen.

Detailliertere Aussagen zu den Neubauten und den umgestalteten Schulvorplätzen sind dem Kapitel 4.4. zu entnehmen.

Abbildung 10: Anzahl der Schulvorplätze nach Schulvorplatz-Typ – Vergleich 2021 und 2025

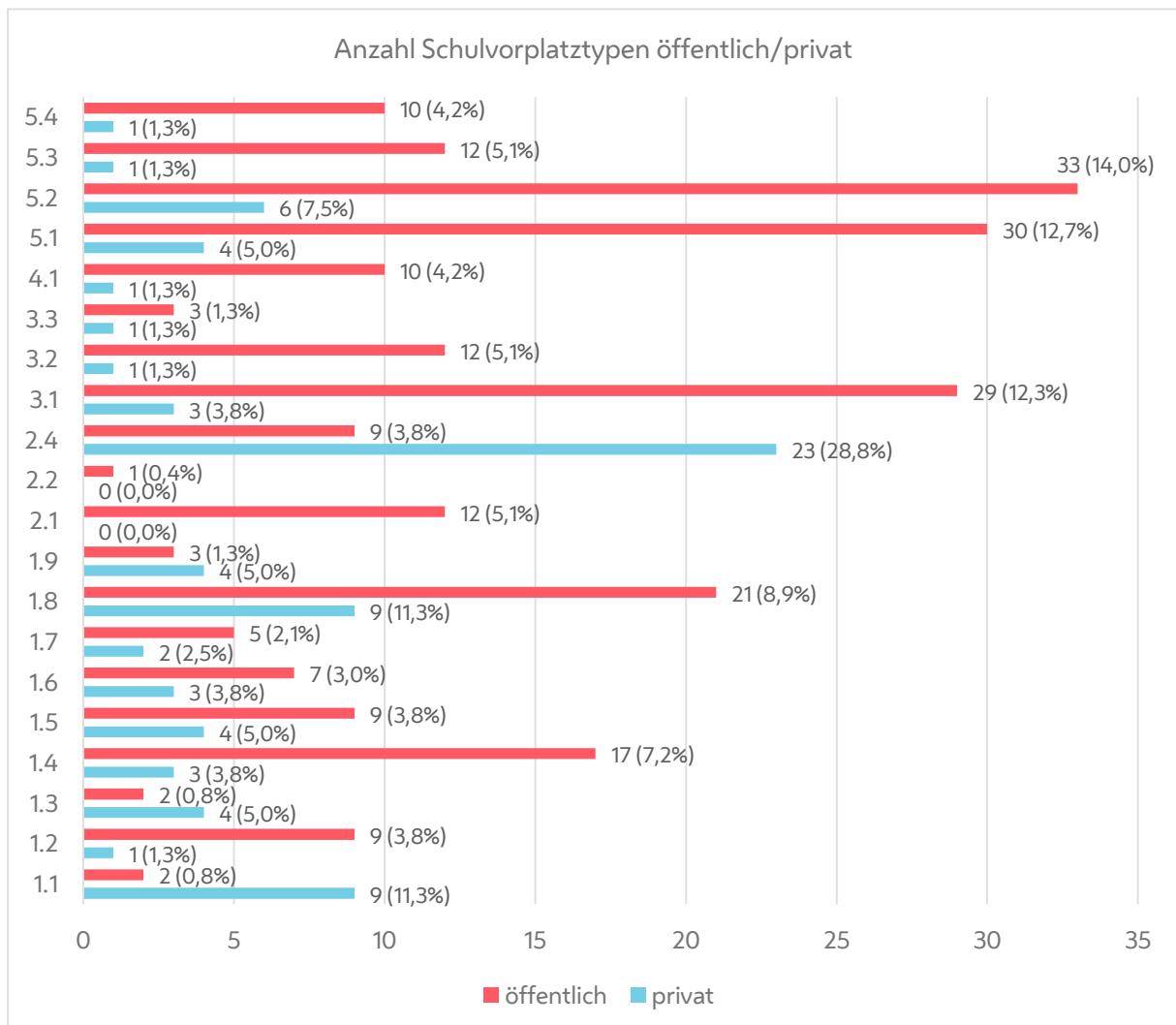


Quelle: eigene Darstellung

Die Aufteilung der Schulvorplatz-Typen auf öffentliche und private Schulen zeigt, dass die qualitativ hochwertigen Verbund-Typen signifikant häufiger bei öffentlichen Schulen (36%) als bei privaten Schulen (15%) auftreten. Auch die qualitativ etwas schlechteren, aber immer noch hochwertige, platzartigen Schulvorplatz-Typen (3.1, 3.2, 3.3) sind deutlich häufiger bei öffentlichen Schulen vorhanden.

Der Subtyp 2.4, mit disloziertem Zugang, tritt signifikant häufiger bei privaten Schulen auf. Das zeigt, dass die Qualitäten von Privatschulen meist nicht im öffentlichen Raum liegen, sondern am Gelände der Schule selbst.

Abbildung 11: Anzahl der Schulvorplätze nach Schulvorplatz-Typ – Vergleich öffentlich und privat



Quelle: eigene Darstellung

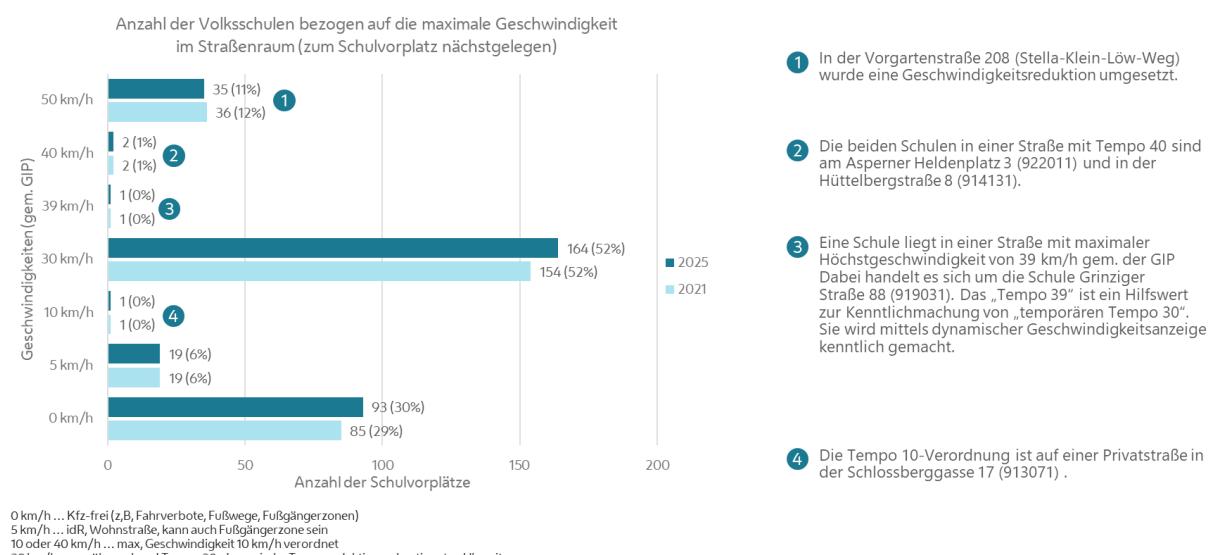
### 4.3. Wesentliche Änderungen

Nachfolgend werden die wesentlichsten Änderungen der Ergebnisse im Vergleich 2022/2025 dargestellt. Dabei ist insbesondere anzumerken, dass die Absolut-Zahlen immer im Kontext zur erhöhten Anzahl an Schulvorplätzen zu interpretieren sind.

Bei den maximal zulässigen **Kfz-Geschwindigkeiten** gibt es nur geringe Verschiebungen im Vergleich zur Erhebung im Schuljahr 2021/2022. Auffallend ist:

- Zwei Schulen (Vorgartenstraße 208 und Döblinger Hauptstraße 83) lagen zuvor in einer Tempo-50 Zone und wurden nun verkehrsberuhigt.
- Die beiden Schulen mit Tempo 40 sind analog zur Erhebung 2021/2022 am Asperner Heldenplatz und in der Hüttelbergstraße.
- In der Grinzingler Straße liegt nach wie vor eine temporäre Tempo 30 Verordnung (in der GIP als „Tempo 39“ hinterlegt), welche durch eine dynamische Anzeige kenntlich gemacht wird.
- Eine Schule (Schlossberggasse 17) unterliegt nach wie vor in einer Straße, in der die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit 10 km/h beträgt.
- Es ist ein Anstieg von 85 auf 93 Schulvorplätzen erkennbar, in welchen kein Kfz-Verkehr erlaubt ist.
- Der Großteil der Schulvorplätze befindet sich innerhalb von Tempo 30-Zonen.
- Der relative Anteil an Schulvorplätzen in Tempo-30 Zonen bleibt in den Vergleichsjahren stabil und liegt bei 52 %.

Abbildung 12: Anzahl der Schulvorplätze nach maximal zulässiger Höchstgeschwindigkeit des angrenzenden Straßenzuges



Quelle: eigene Darstellung

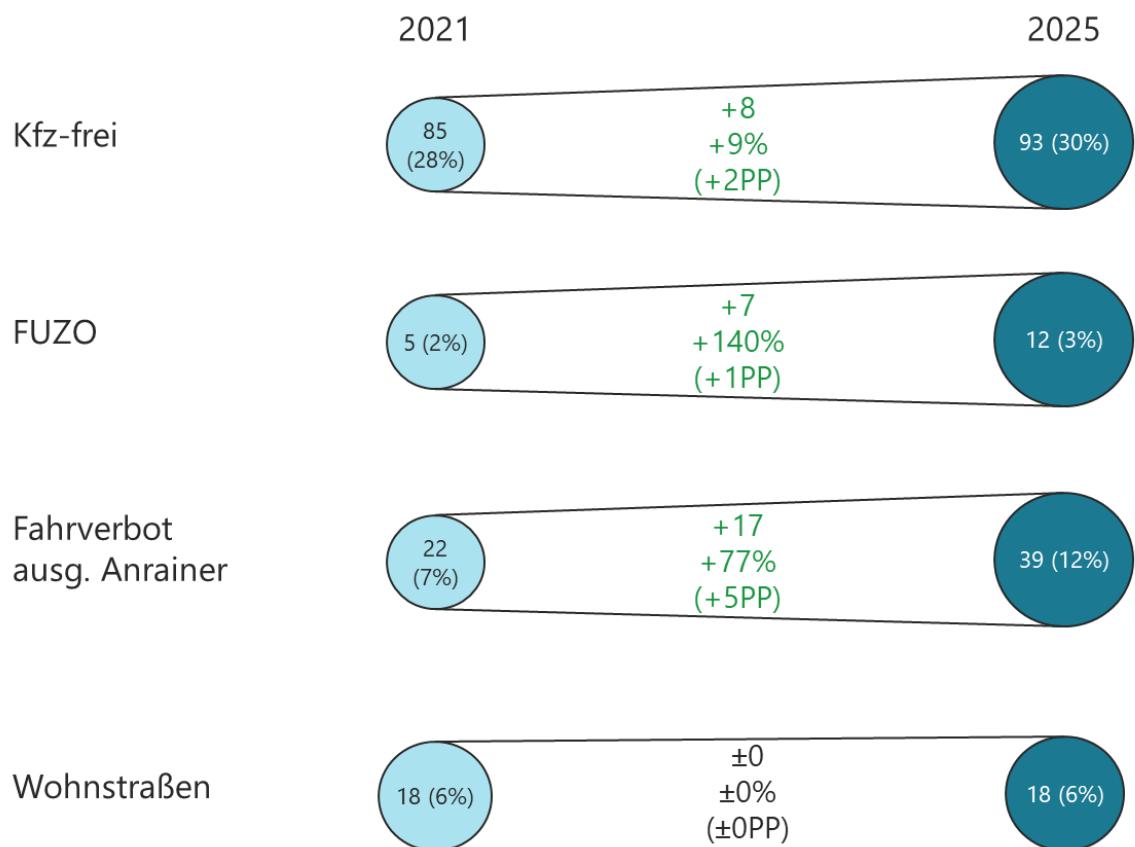
Bei den verkehrlichen Parametern sind jedenfalls positive Trends erkennbar. Am meisten sticht der Anstieg von 85 auf 93 **Kfz-freie Schulvorplätze** hervor. Das entspricht einem Zuwachs von 9 % bzw. 2 Prozentpunkten.

Während im Jahr 2021 noch 5 Schulvorplätze in **FußgängerInnenzonen** lagen, sind mittlerweile mit 12 Schulvorplätzen mehr als doppelt so viele Vorplätze in FußgängerInnenzonen in Wien vorhanden.

Auch bei den **Fahrverboten (ausgenommen AnrainerInnen)** ist eine Steigerung von 22 auf 39 Schulvorplätze (77% bzw. 5 Prozentpunkte) ersichtlich. Der Anteil an **Wohnstraßen** dieser Kategorie bleibt hingegen gleich. Das zeigt, dass bei allen betroffenen Schulen verkehrsberuhigende Maßnahmen gesetzt wurden und ein Fahrverbot (ausgenommen AnrainerInnen) verordnet wurde.

Die Anzahl der Schulvorplätze mit **Parkstreifen** zwischen Vorplatz und Fahrbahn hat sich um 2 Schulvorplätze verringert. Das entspricht einer Veränderung um -3% bzw. -2 Prozentpunkte. Die Reduktion von Parkstreifen zwischen Schulvorplatz und Fahrstreifen zeigt – auch im Zusammenhang mit der Erhöhung der Schulvorplatz-Typen 1.4 gem. Kapitel 4.2, – dass Potenziale genutzt wurden, um Schulvorplätze qualitativ aufzuwerten. Flächen für den ruhenden Verkehr wurden verringert.

Abbildung 13: Gegenüberstellung der wichtigsten verkehrlichen Ergebnisse von 2021 bis 2025

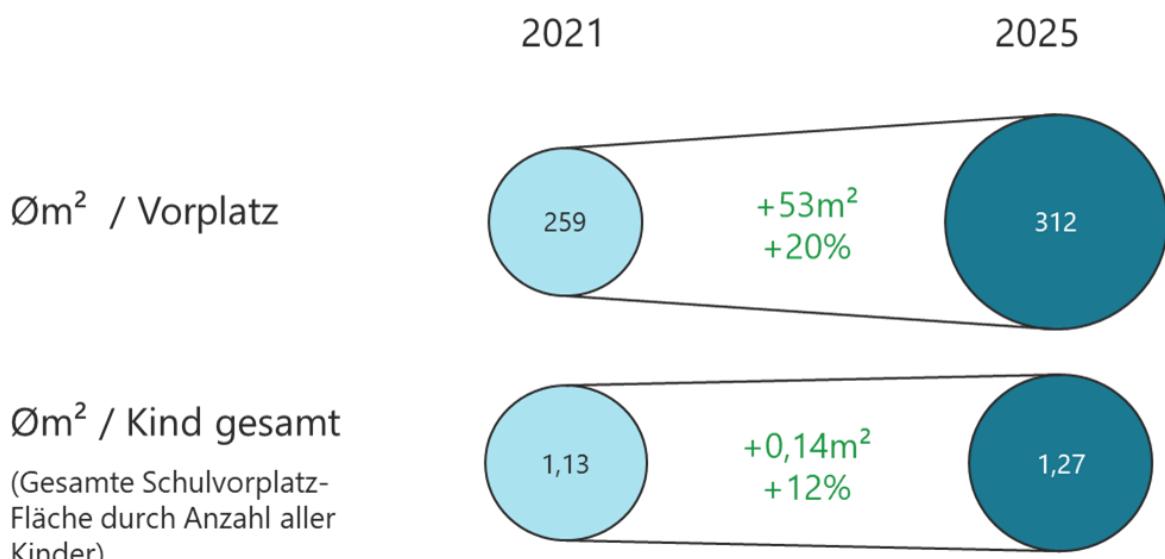


PP... Prozentpunkt  
Quelle: eigene Darstellung

Auch bei der **durchschnittlichen Fläche pro Schulvorplatz** ist eine Steigerung von 53 m<sup>2</sup> bzw. 20% erkennbar. Das zeigt, dass die neuen und umgebauten Schulvorplätze hohe Qualitäten aufweisen und mit großzügigen Flächen ausgestaltet wurden (vgl. auch Kapitel 4.4).

Bezogen auf die **Gesamtfläche** aller Schulvorplätze ist eine Steigerung von 1,13 m<sup>2</sup> **pro Kind** auf 1,27 m<sup>2</sup> pro Kind (12%) ersichtlich.

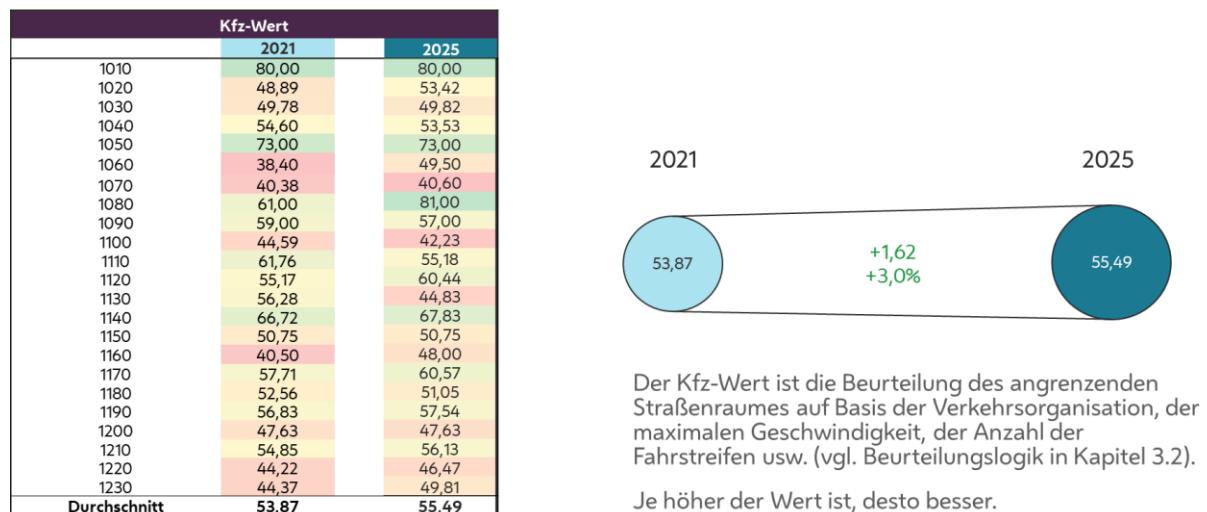
Abbildung 14: Gegenüberstellung der wichtigsten Ergebnisse hinsichtlich der Flächen von 2021 bis 2025



Quelle: eigene Darstellung

Der gemäß Kapitel 3.2 beurteilte **Kfz-Wert** – mit einer Skala von 0 bis 100 – sagt aus, wie qualitativ hochwertig das Umfeld des Schulvorplatzes in Bezug auf die verkehrlichen Rahmenbedingungen ist. Ein niedriger Wert ist stark vom Kfz-Verkehr geprägt, während hohe Werte verkehrsberuhigt bedeuten. Ein Vergleich des durchschnittlichen Kfz-Werts über ganz Wien zeigt eine positive Steigerung des stadtweiten Durchschnitts von 53,87 auf 55,49 (in absoluten Werten). Stadtweit konnten also zahlreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schulumfeldern umgesetzt werden. Die größten Änderungen gab es in der Leopoldstadt, der Josefstadt, in Meidling und Ottakring.

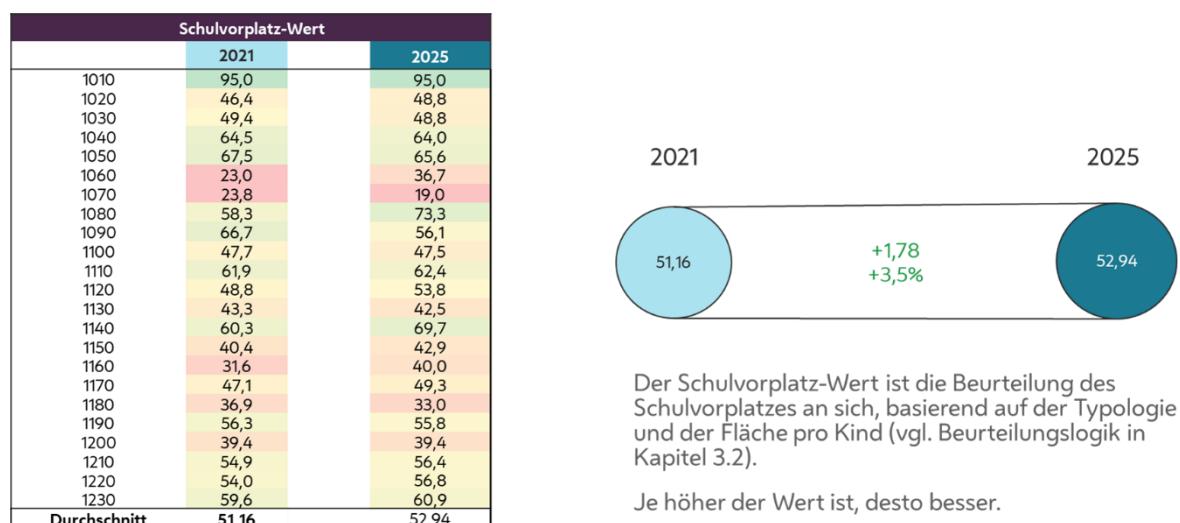
Abbildung 15: Gegenüberstellung des Kfz-Werts auf Bezirksebene von 2021 bis 2025



Quelle: eigene Darstellung

Ebenso ist eine stadtweite Verbesserung des **Schulvorplatz-Wertes** ersichtlich- Dieser setzt sich aus der Typologie und der Fläche pro Kind zusammen und bildet eine Skala von 0 bis 100 ab (vgl. Kapitel 3.2.). Über ganz Wien ist eine Steigerung von 51,16 auf 52,94 (in absoluten Werten) ersichtlich. Innerhalb der Bezirke kommt es teilweise aber zu Verschlechterungen in der Beurteilung. Das ist zum Teil auf neu berücksichtigte Schulen zurückzuführen, hauptsächlich aber auf die erhöhte Anzahl an Kindern und die daraus resultierende Verschlechterung im Kriterium „Schulvorplatzfläche pro Kind“. Die maßgeblichen Verbesserungen sind in Mariahilf, der Josefstadt und Penzing ersichtlich.

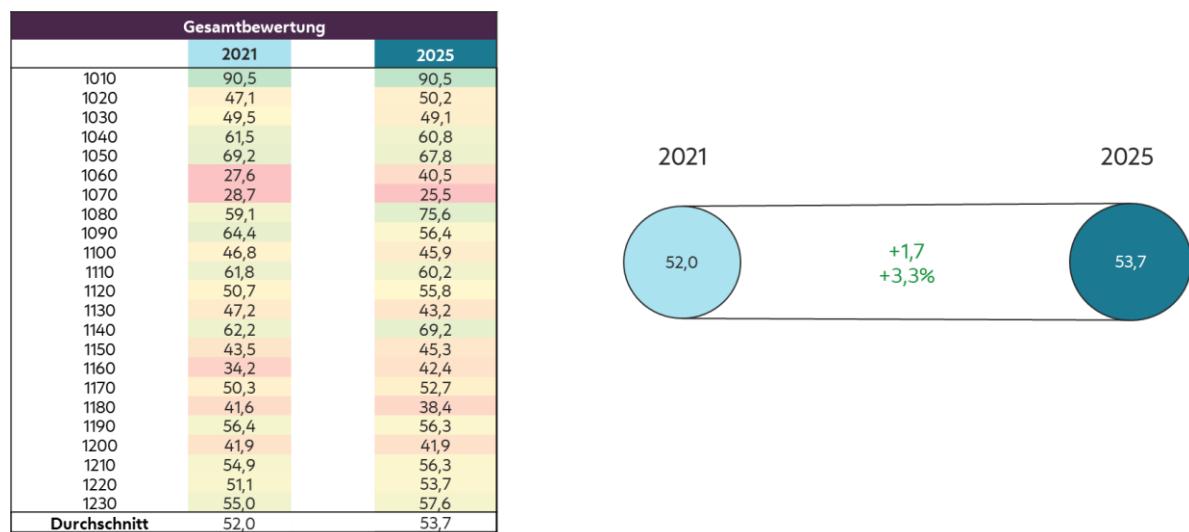
Abbildung 16: Gegenüberstellung des Schulvorplatz-Wertes auf Bezirksebene von 2021 bis 2025



Quelle: eigene Darstellung

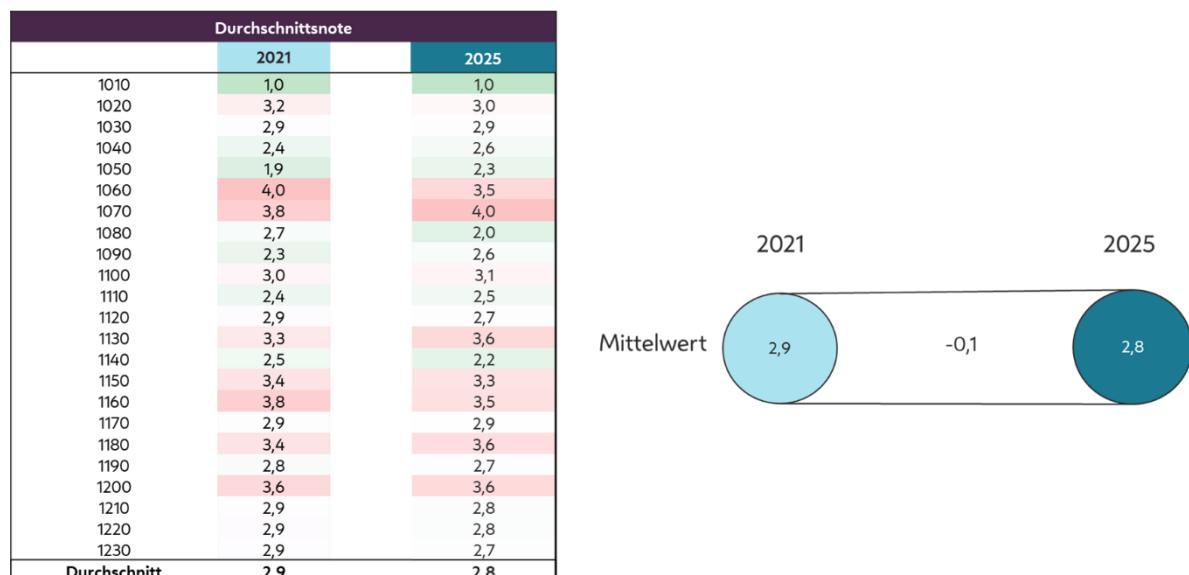
Da sich sowohl im Kfz-Wert als auch im Schulvorplatz-Wert wienweit ein positiver Trend beobachten lässt, ist folgerichtig auch in der **Gesamtbewertung** eine Verbesserung der Beurteilung ersichtlich. Die durchschnittliche Gesamtwertung über ganz Wien steigt sich von 52,0 auf 53,7. Der Mittelwert der Beurteilung nach Schulnote verbessert sich von 2,8 auf 2,7. Die maßgeblichsten Verbesserungen gibt es in Mariahilf, der Josefstadt und in Penzing.

Abbildung 17: Gegenüberstellung der Gesamtbeurteilung auf Bezirksebene von 2021 bis 2025



Quelle: eigene Darstellung

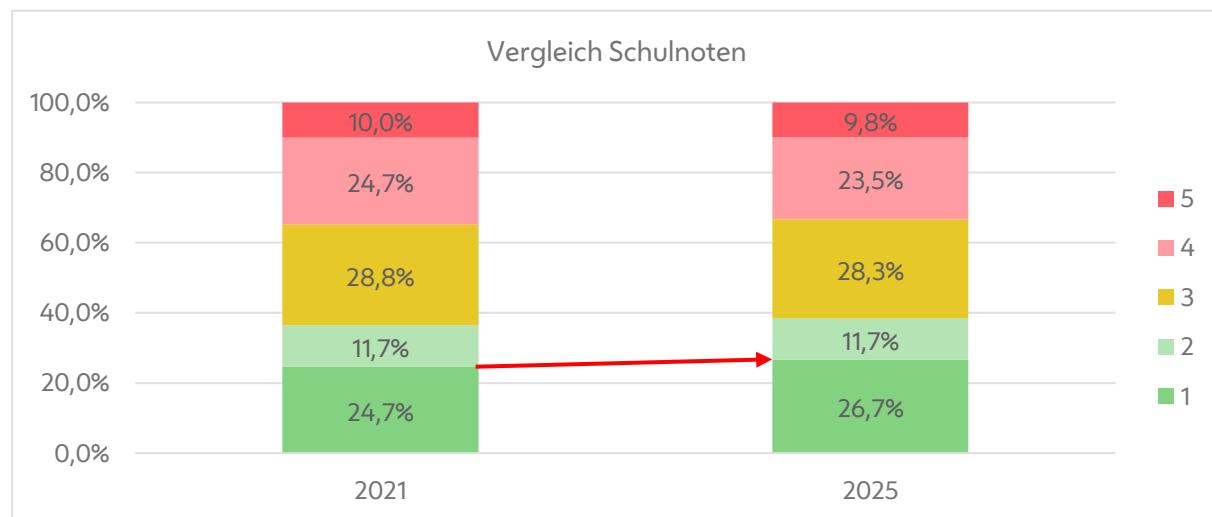
Abbildung 18: Gegenüberstellung der Gesamtbeurteilung nach Schulnote auf Bezirksebene von 2021 bis 2025



Quelle: eigene Darstellung

Die Bewertung nach **Schulnoten** zeigt sowohl relativ als auch absolut insbesondere bei der Benotung „Sehr gut“ eine Verbesserung. Während 2021/2022 noch 74 Schulvorplätze (24,7%) mit der Note 1 beurteilt wurden, sind es 2025 insgesamt 84 (26,7%) Schulvorplätze. Es gibt zwei Schulen – die Feldmühlgasse 6 (913091) und die Kastnergasse 19/1 (917091) – die in der Erhebung 2021/2022 mit einem „Genügend“ beurteilt wurden und nun mit einem „Nicht genügend“ beurteilt sind. Bei beiden ist dies auf die erhöhte Schüleranzahl zurückzuführen. Die Gesamtbeurteilung beider Schulen liegt nun bei 19,9, also nur knapp unter dem Grenzwert für eine bessere Benotung.

Abbildung 19: Relative Gegenüberstellung der Gesamtbeurteilung nach Schulnoten zwischen 2021 und 2025

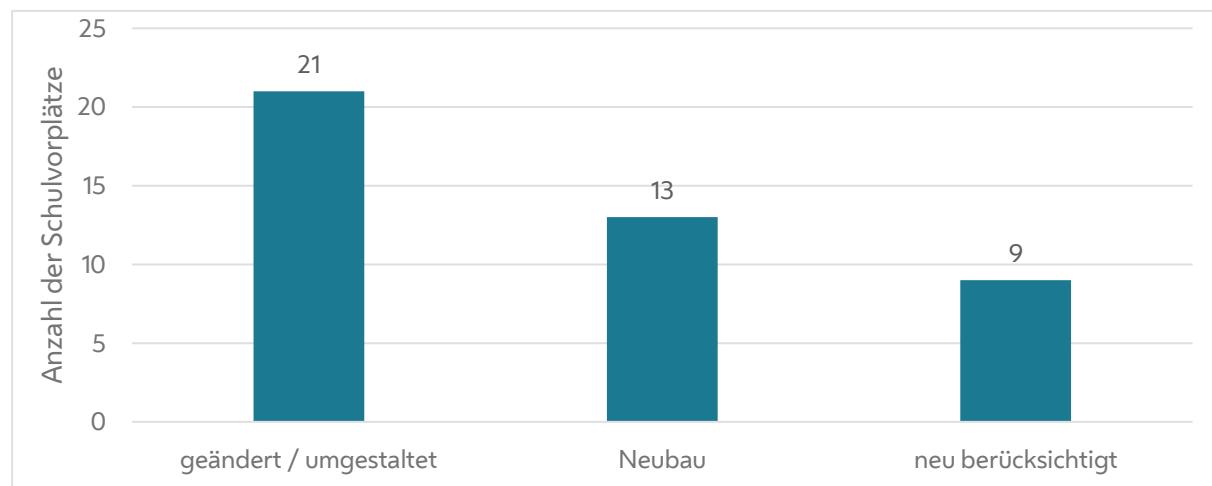


Quelle: eigene Darstellung

#### 4.4. Umgebaute und neue Schulvorplätze

Seit der Erhebung 2021/2022 hat die Stadt 21 Schulvorplätze umgestaltet und 13 Schulvorplätze neu errichtet. Neun Schulvorplätze wurden in der vorliegenden Studie neu berücksichtigt.

Abbildung 20: Neue und umgestaltete Schulvorplätze



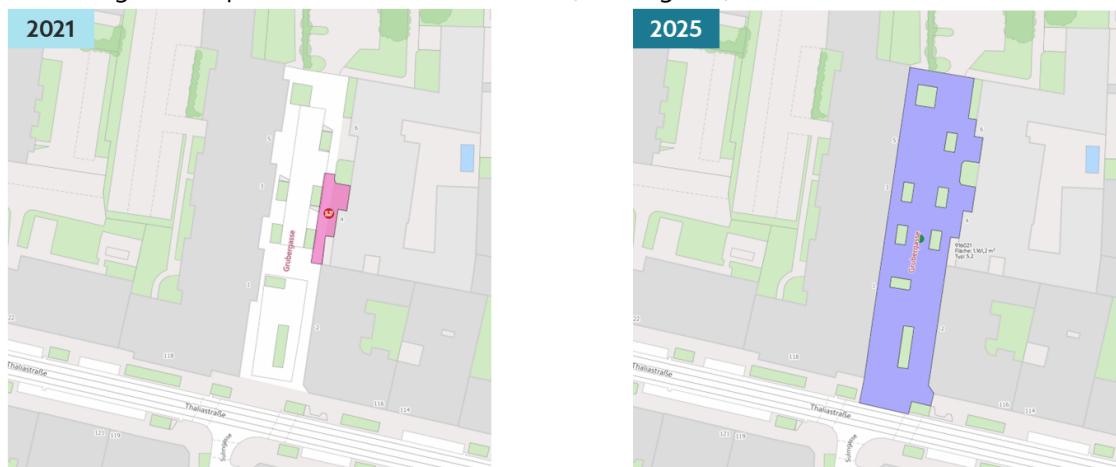
Quelle: eigene Darstellung

Bei den **neu errichteten Schulen** sind 8 von 13 Schulvorplätzen (62%) Kfz-frei. Alle neuen Schulvorplätze haben mindestens die Schulnote 3 (oder besser). Die Langobardenstraße und der Campus am Langen Felde sind die beiden Schulen mit Schulnote 3 – wobei der Campus am Langen Felde einen dislozierten Vorplatz aufweist.

Bei den geänderten bzw. **umgebauten Schulvorplätzen** gibt es sehr unterschiedliche Maßnahmen, die gesetzt wurden. Diese können unterschieden werden in

- Kleinstmaßnahmen wie die Errichtung von Prellgittern (z.B. Keplerplatz) oder kleinflächige Begrünungsmaßnahmen (z.B. Rennweg),
- geringfügige Maßnahmen wie Gehsteigvorziehungen (z.B. Benedikt-Schellinger-Gasse),
- größere Maßnahmen wie die Anhebung und Verschwenkung inklusive Umgestaltung von Straßenzügen (z.B. Rötzergasse) und
- große Maßnahmen, in welchen Straßenzüge großflächig umgestaltet werden, um hohe Aufenthaltsqualitäten zu erreichen (z.B. Grubergasse).

Abbildung 21: Beispiel für eine Großmaßnahme (Grubergasse)



916021  
Grubergasse 4

	2021	2025
Kfz-Wert	10	100
SVP-Wert	0	100
SVP-Bewertung	3	100
Note	<b>5</b>	<b>1</b>

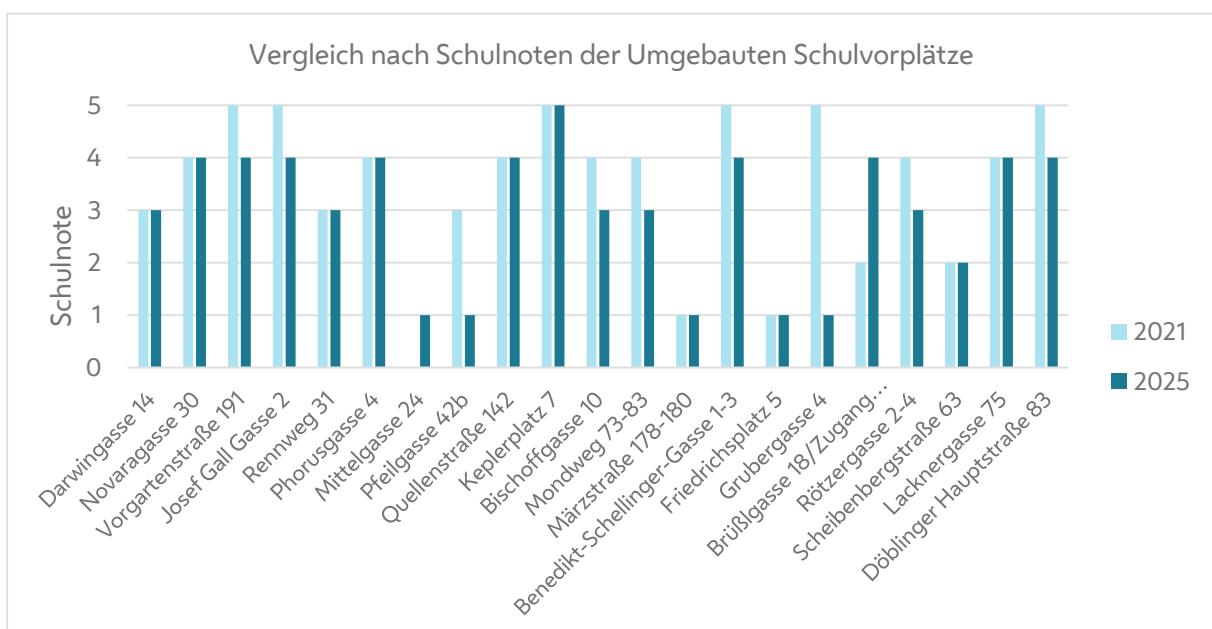
#### Maßnahmen:

Die Grubergasse wurde für den Kfz-Verkehr gesperrt und als Fußgängerzone mit hoher Aufenthaltsqualität umgebaut. Auch die angrenzende Thaliastraße wurde attraktiver.

Quelle: [basemap.at](http://basemap.at), eigene Darstellung

Bei den umgestalteten Schulvorplätzen ist jedenfalls ersichtlich, dass die Stadt Wien teils umfangreiche Maßnahmen gesetzt hat, um qualitative Verbesserungen zu erzielen. Dies spiegelt sich auch in der Bewertung der Schulvorplätze wider. Von den 21 Schulvorplätzen sind 9 besser benotet als noch 2021/2022. Besonders hervorzuheben sind dabei die Grubergasse (916021) und die Pfeilgasse (908021).

Abbildung 22: Schulnoten der Umgebauten Schulvorplätze – Vergleich 2021 und 2025



Quelle: eigene Darstellung

Die Mittelgasse wurde im letzten Jahr zu einer FußgängerInnenzone mit Begrünung und attraktiven Aufenthaltselementen umgestaltet. Die Schule in der Mittelgasse 24 (906023) war im Jahr 2021/2022 nicht Teil der Erhebung, weshalb auch kein direkter Vergleich möglich ist. Bei dieser Schule ist zusätzlich anzumerken, dass die Flächenmehrzweckkarte nicht aktuell ist und der Schulvorplatz nicht dem Bestand entspricht.

Eine weitere Besonderheit ist die Schule in der Brüßlgasse 18 (916015). Hier wurden keine Maßnahmen im öffentlichen Gut gesetzt, allerdings wurde der Zugang zur Volksschule offiziell in die Koppstraße verlegt. Dadurch wird auch der Schulvorplatz verlegt und entsprechend in der Typisierung angepasst. Da der Schulvorplatz von einer Gehsteigvorziehung in der Brüßlgasse zu einem abgesetzten Vorplatz in der Koppstraße wird, ergibt sich hier eine Verschlechterung in der Benotung von Schulnote 2 auf 4.

Am Keplerplatz (910111) wurde nur ein neues Prellgitter zwischen Gehsteig und Fahrbahn errichtet – dieses begrenzt nun den Schulvorplatz. Da ansonsten keine baulichen oder verkehrsorganisatorischen Maßnahmen gesetzt wurden, bleibt die Beurteilung nach Schulnote bei einer 5.

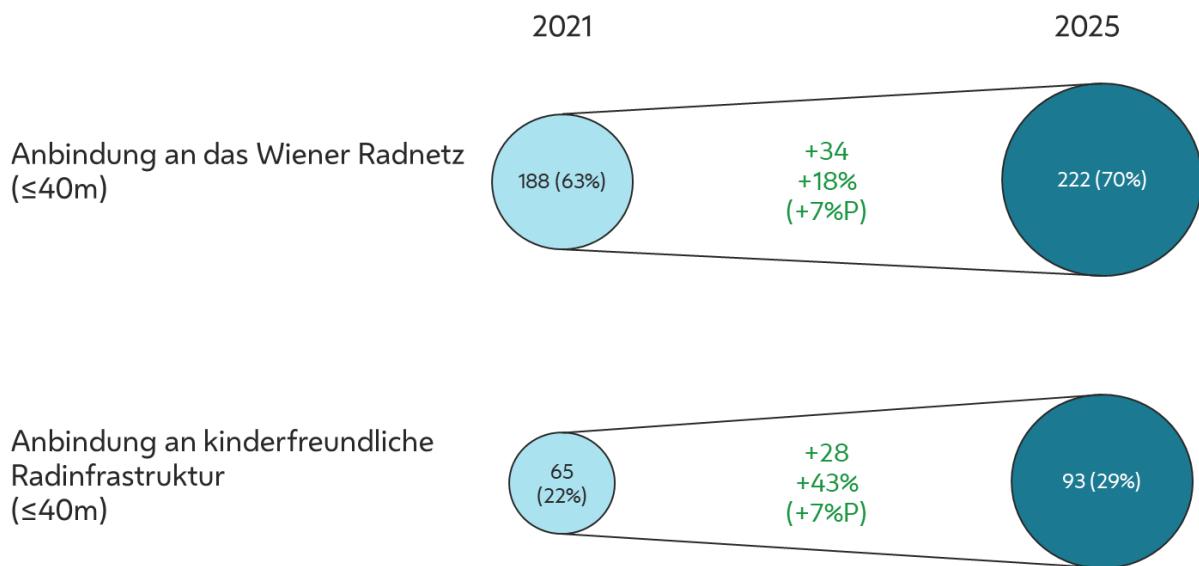
#### 4.5. Radverkehr

Die Anbindung der Volksschulen an das Wiener Radverkehrsnetz zeigt die signifikantesten Änderungen. Einerseits sind mittlerweile 222 Schulvorplätze **an das Wiener Radnetz angebunden**. Verglichen mit dem Erhebungsjahr 2021/2022 ist das eine Steigerung von 34 Vorplätzen bzw. 7 Prozentpunkten.

Ferner sind mittlerweile 93 Schulvorplätze an **kinderfreundliche Radinfrastruktur** angebunden. Das sind 28 Schulvorplätze bzw. 10 Prozentpunkte mehr als noch im Erhebungsjahr 2021/2022.

Diese Ergebnisse zeigen, dass nicht nur allgemein stark in den Ausbau des Wiener Radnetzes investiert wird, sondern dass auch großen Wert auf hohe Qualitäten dieser Infrastruktur gesetzt wird.

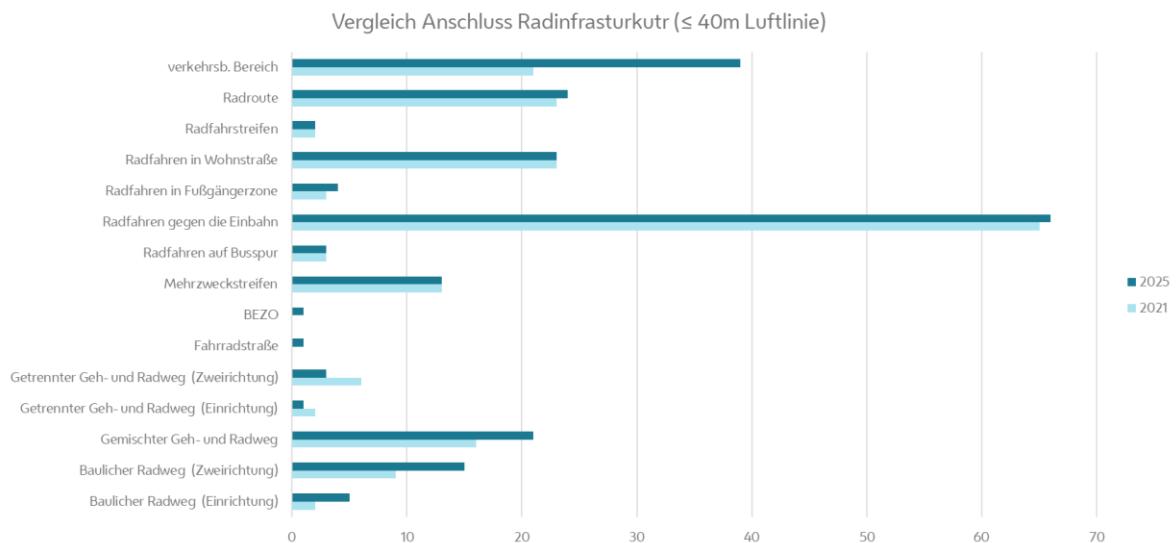
Abbildung 23: Gegenüberstellung der wesentlichen Änderung hinsichtlich Radinfrastruktur zwischen 2021 und 2025



Quelle: eigene Darstellung

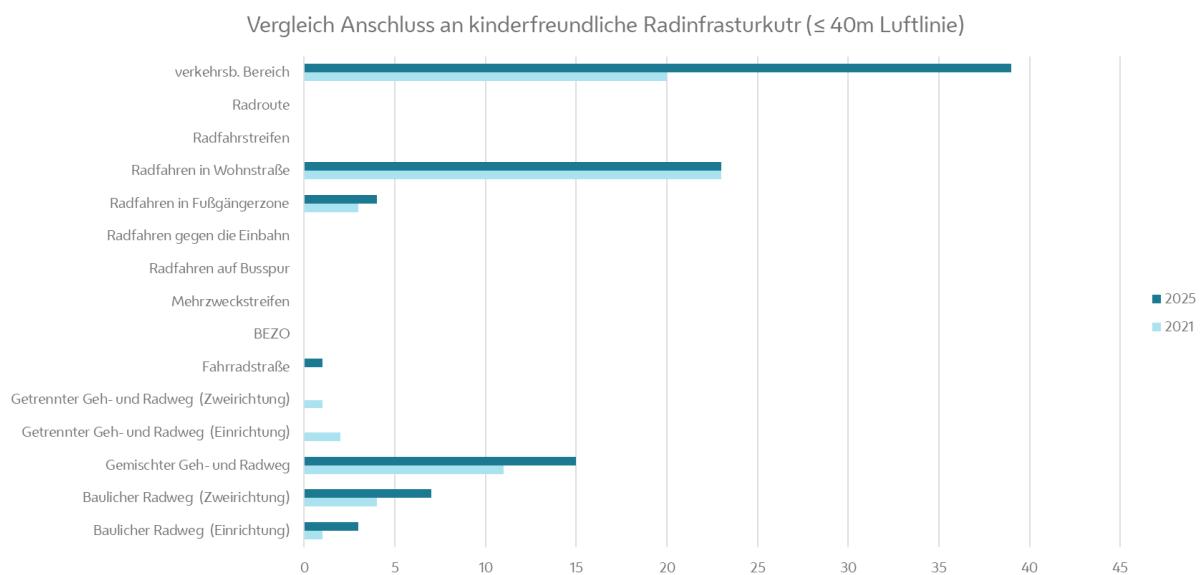
Beim Vergleich der Anlagearten zeigt sich insbesondere in verkehrsberuhigten Bereichen sowie bei baulichen Radwegen (bei den allgemeinen Rad-Anbindungen als auch bei den Anbindungen an kinderfreundliche Radinfrastruktur) die größte Steigerung. Die Anzahl der mittels Mehrzweckstreifen angebundenen Schulvorplätze bleibt gleich.

Abbildung 24: Gegenüberstellung des Anschlusses an die Radinfrastruktur nach Anlagenart von 2021 bis 2025



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 25: Gegenüberstellung von kinderfreundlichen Anschlüssen an die Radinfrastruktur nach Anlagenart von 2021 bis 2025



Quelle: eigene Darstellung

## 5. Zusammenfassung und Conclusio

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie zeigen deutlich die Anstrengungen der Stadt Wien, die Schulumfelder stetig qualitativ zu verbessern und zu attraktiver zu gestalten. Einzig die **durchschnittliche Fläche pro Kind und Schulvorplatz** ist im Schnitt von 2021 bis 2025 geringfügig gesunken, was auf den erhöhten Druck auf die Schulen – mittlerweile sind knapp 10.000 Kinder mehr in Wiens Volksschulen – zurückzuführen ist. Die **durchschnittliche Fläche eines Vorplatzes** ist im Vergleich dazu um 20% gestiegen.

Sowohl bei den Neubauten als auch bei den Umbauten ist eindeutig, dass qualitativ hochwertige **Schulvorplätze** Teil der Stadtplanung sind – ein deutlicher Anstieg an qualitativ hochwertigen Verbund-Typen ist zu verzeichnen. Während diese Verbund-Typen häufiger bei öffentlichen Schulen gebaut werden, sind bei Privatschulen vermehrt dislozierte Schulvorplätze vorhanden. Diese haben ihre Qualitäten im Regelfall nicht im öffentlichen Raum, sondern auf Privatgrund.

Alle 9 **neugebauten Schulvorplätze** werden durchgängig positiv bewertet – mindestens mit Schulnote 3. Bei den **umgebauten Schulvorplätzen** hat die Stadt sehr unterschiedliche Maßnahmen gesetzt. Sie reichen von Kleinstmaßnahmen wie die Errichtung eines Prellgitters oder punktuelle Begrünungen bis hin zu großflächigen Umbaumaßnahmen wie der Umgestaltung in eine FußgängerInnenzone mit hochwertigen Aufenthaltsflächen.

Bei allen verkehrlichen Kriterien – **Kfz-freie Schulvorplätze**, Schulvorplätze in **FußgängerInnenzonen**, Schulvorplätze mit **Fahrverboten ausgenommen AnrainerInnen**, Schulvorplätze mit **Parkstreifen** zwischen Schulvorplatz und Fahrbahn – sind Verbesserungen ersichtlich. Das ist auf Neubauten, Umbauten und neu berücksichtigte Schulen gleichermaßen zurückzuführen. Die Anzahl der Schulen innerhalb von **Wohnstraßen** ist ident zum Erhebungsjahr 2021/2022.

Besonders hervorzuheben sind die Verbesserungen im **Anschluss an das Radnetz**. Im Erhebungsjahr 2021/2022 waren 188 Schulvorplätze (63 %) an das Wiener Radnetz angeschlossen – 65 (22 %) davon an **kinderfreundliche Radinfrastruktur**. Die Evaluierung zeigt einen Anstieg auf 222 (70 %) Schulvorplätze mit Anschluss an das Radnetz bzw. 93 Schulvorplätzen (29 %) mit einem Anschluss an kinderfreundliche Radinfrastruktur. Dabei zeigt sich der generelle Ausbau des Wiener Radnetzes ebenso wie die Qualität, mit welcher neue Radverkehrsanlagen in Wien gebaut werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Situation der Wiener Schulvorplätze in nur wenigen Jahren qualitativ verbessert hat.

## 6. Quellen

Stadt Wien, Bildungsdirektion (2025) : *Liste der Wiener Volksschulen mit Anzahl der Schüler :innen, Adressen ; Februar 2025*

Stadt Wien, MA18 (2012): *Der öffentliche Platz vor der Schule. Umsetzungsstrategien zur Nutzung und Gestaltung. Sozialräumliche und bedürfnisorientierte Studie*