

Masterplan Gehen Innere Stadt

Fußverkehrskonzept für den 1. Wiener Gemeindebezirk

Bericht

Wien, Juni 2026



Bildquelle: Christian Fürthner / Stadt Wien



**Masterplan Gehen Innere Stadt
Fußverkehrskonzept für den
1. Wiener Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien
im Rahmen des Bezirksauftrages des 1. Bezirks

Auftragnehmer:
Büro Jauschneg, Ingenieurbüro für Landschaftsplanung

Franz-Josefs-Kai 27
1010 Wien

Bearbeitung durch:
DI Martina Jauschneg
Michael Nöbauer, BSc

Juni 2026

**Der Masterplan Gehen Innere Stadt wird am 18.06.2026 in der
Sitzung der Bezirksvertretung Innere Stadt beschlossen.**

Inhalt

1	Einleitung.....	1
1.1	Das Untersuchungsgebiet.....	2
1.2	Methoden.....	3
2	Zielsetzungen und Rahmenbedingungen.....	4
2.1	Ziele des Masterplans Gehen für die Innere Stadt.....	4
2.2	Ziele und Strategiepapiere, die dem Masterplan zugrunde liegen.....	5
2.3	Qualitätskriterien und Vorgaben für den Masterplan Gehen.....	7
2.4	Inklusion und Diversität.....	8
3	Steckbrief Innere Stadt.....	10
3.1	Flächen.....	10
3.2	Soziodemografie.....	10
3.3	Verkehr.....	11
3.3.1	Modal Split.....	11
3.3.2	Verkehrsunfälle.....	11
3.3.3	Motorisierungsgrad.....	12
3.3.4	Passant*innenaufkommen.....	12
4	Bestands- und Defizitanalyse.....	14
4.1	Bestandsanalyse.....	14
4.1.1	Verkehrsberuhigte Bereiche und Durchgänge.....	14
4.1.2	Anbindung an den öffentlichen Verkehr.....	14
4.1.3	Ziele für den Fußverkehr.....	15
4.2	Defizitanalyse.....	16
4.2.1	Fußverkehrsinfrastruktur.....	16
4.2.2	Stadtklima und Hitzebelastung.....	18
4.2.3	Aufenthaltsqualität und Begrünung.....	18
4.2.4	Zusammenfassende Analyse.....	19
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	21
5.1	Qualitatives Leitbild.....	21
5.2	Räumliches Hauptwegenetz.....	22
5.2.1	Zielnetz.....	22
6	Handlungsfelder und Maßnahmen.....	24
6.1	Handlungsfeld 1.....	24
6.1.1	Gehkorridore freihalten und Hindernisse im Gehraum entfernen.....	24
6.1.2	Gehflächen verbreitern (inkl. Schaffung von Fußgänger- und Begegnungszonen).....	27
6.1.3	Intuitive Wegeführung verbessern.....	28
6.1.4	Verkehrssicherheit für Gehende erhöhen.....	29
6.1.5	Kreuzungen und Ringquerungen verbessern und neue Querungen schaffen.....	30

6.2	Handlungsfeld 2.....	32
6.2.1	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten.....	32
6.2.2	Straßen und Plätze begrünen und beschatten	33
6.2.3	Plätze gestalten und Parks erweitern	33
6.2.4	Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen.....	34
6.3	Handlungsfeld 3.....	35
6.3.1	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern	35
6.3.2	Verbindungen zu Nachbarbezirken stärken.....	36
6.3.3	Verkehrsberuhigung umsetzen	36
6.3.4	Durchgänge und Durchwegungen erhalten und neue schaffen.....	37
6.4	Handlungsfeld 4.....	38
6.4.1	Barrierearme Wege auch im historischen Pflaster errichten.....	38
6.4.2	Schulwege und Schulvorplätze sicher gestalten	39
6.4.3	Generationengerechte Ausstattung und wegbegleitendes Spiel etablieren.....	40
6.4.4	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei gestalten	41
6.5	Handlungsfeld 5.....	43
6.5.1	Leit- und Orientierungssysteme errichten.....	43
6.5.2	Zonierungsverordnungen erstellen	44
6.5.3	Beteiligung fördern.....	45
6.5.4	Sport und Bewegung fördern.....	46
6.5.5	Kunst und Kultur fördern	47
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele.....	48
8	Straßenindex	51
	Literaturverzeichnis.....	68
	Anhang [gesondert].....	69

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Untersuchungsgebiet.....	2
Abb. 2:	Einwohner*innendichte pro ha (Quelle: Stadt Wien)	10
Abb. 3:	Modal Split im 1. Bezirk im Vergleich zum Wiener Durchschnitt (2020- 2024) (Quelle: Stadt Wien)	11
Abb. 4:	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Zeitraum von 2020 bis 2024 (Quelle: Statistik Austria).....	12
Abb. 5:	Passant*innenzählung der Wirtschaftskammer 2016 und 2024 (Quelle: Wirtschaftskammer Wien).....	13
Abb. 6:	Bestandplan Nr. 01.....	15
Abb. 7:	Lärmbelastung durch Straßenverkehr (Quelle: laerminfo.at)	19
Abb. 8:	Defizitanalyse Plan Nr. 02.....	20
Abb. 9:	Zielnetzplan Nr. 03	23

Abkürzungsverzeichnis

Bezo	Begegnungszone
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (bis 2025)
bspw.	beispielsweise
BV 1	Bezirksvorsteherung Innere Stadt
D.h.	das heißt
FMZK	Flächenmehrzweckkarte
Fuzo	Fußgängerzone
Kfz	Kraftfahrzeug
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
S.	Seite
STEP	Stadtentwicklungsplan
StVO	Straßenverkehrsordnung
u.a.	unter anderem
u.U.	unter Umständen
vgl.	vergleiche
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VS	Volksschule
VZ	Verkehrszeichen
z.B.	zum Beispiel

1 Einleitung

Täglich werden unterschiedlichste Wege zu Fuß zurückgelegt – im Alltag, in der Freizeit oder als Zubringer zu anderen Verkehrsmitteln. Entsprechend vielfältig sind die Anforderungen an die Infrastruktur: Sie wird von Menschen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Bedürfnissen und Mobilitätsformen genutzt. Eine attraktive, sichere und gut vernetzte Geh-Infrastruktur ist daher eine zentrale Voraussetzung für die Förderung des Fußverkehrs.

Der erste Wiener Gemeindebezirk weist im Modal Split den höchsten Anteil an Fußverkehr in ganz Wien auf und ist damit eine zentrale Referenz für das Gehen in der Stadt. Die Innere Stadt ist durch ein sehr hohes Passant*innenaufkommen, insbesondere entlang der wichtigsten Routen und Sehenswürdigkeiten geprägt, die überwiegend als Fußgänger- oder Begegnungszonen gestaltet sind. Dabei treffen unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander: langsam gehende oder verweilende Tourist*innengruppen stehen in Konkurrenz zu Bewohner*innen und Beschäftigten, die sich zügig im Alltag fortbewegen möchten. Insbesondere vor stark frequentierten Attraktionen kommt es regelmäßig zu Verdichtungen und punktuellen Behinderungen der Wegebeziehungen.

Gleichzeitig ist der öffentliche Raum im ersten Bezirk intensiv durch wirtschaftliche Nutzungen geprägt. Geschäfte und Gastronomiebetriebe erzeugen einerseits Wirtschaftsverkehr, profitieren andererseits aber wesentlich von der hohen Zahl an zu-Fuß-Gehenden als Kund*innen. Charakteristisch für die Innere Stadt ist zudem die unmittelbare Ablesbarkeit historischer Schichten von Mittelalter über Barock bis zur Gründerzeit. In den mittelalterlich-barock geprägten Teilräumen finden sich häufig historische Pflasterungen, oftmals mit Splittfugen, die jedoch hinsichtlich einer barrierefreien Begeh- und Berollbarkeit Defizite aufweisen.

Vor diesem Hintergrund wird für die Innere Stadt ein Masterplan Gehen gemäß dem „Handbuch Gehen“ des BMIMI erarbeitet. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr weiter zu verbessern und die vielfältigen positiven Effekte des Gehens – für Gesundheit, Umwelt, Stadtklima und lokale Wirtschaft – gezielt zu stärken. Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Fördermitteln, insbesondere im Rahmen von „klimaaktiv mobil“, ist ein beschlossener lokaler Masterplan, der als strategische Grundlage für Maßnahmen im öffentlichen Raum dient.

1.1 Das Untersuchungsgebiet

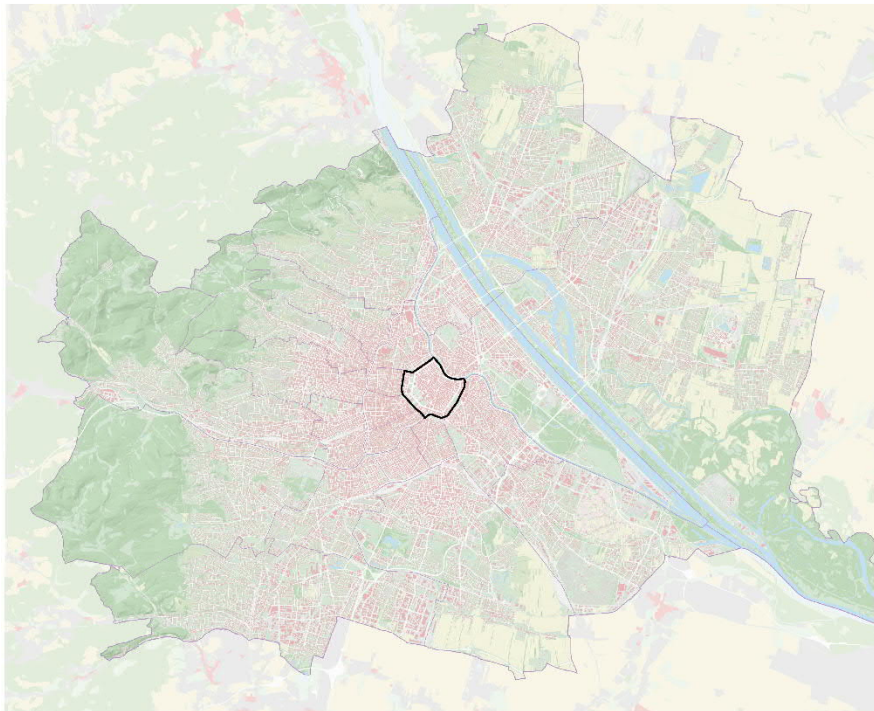


Abb. 1: Untersuchungsgebiet

Der 1. Wiener Gemeindebezirk, auch Innere Stadt genannt, ist das dicht bebaute Zentrum von Wien mit stark rückläufiger Bevölkerungsentwicklung in den vergangenen Jahrzehnten, die sich zuletzt auf niedrigem Niveau stabilisiert hat. Die Innere Stadt ist ein bedeutender Verwaltungs-, Wirtschafts- und Bildungsstandort mit Universitäten und zahlreichen Institutionen sowie einem vielfältigen kulturellen Angebot und einer hohen Dichte an Hotel- und Gastronomiebetrieben.

Zahlreiche historisch bedeutende Bauwerke und Kultureinrichtungen – etwa der Stephansdom, die Wiener Staatsoper und die Hofburg – prägen den Bezirk und machen ihn zu einem zentralen Anziehungspunkt. Täglich frequentieren mehr als 200.000 Menschen die Innere Stadt, wodurch es insbesondere zu Spitzenzeiten in einzelnen Bereichen zu hohen Belastungen der öffentlichen Räume und Infrastrukturen kommt.

Aufgrund der dichten Bebauung und des hohen Versiegelungsgrades ist der Bezirk zudem besonders von Hitze betroffen. Zwischen 2019 und 2025 wurden daher mehrere Projekte zur Aufwertung und Entsiegelung des öffentlichen Raums umgesetzt, darunter Maßnahmen in der Dominikanerbastei, der Schwarzenbergstraße, der Nibelungengasse, der Babenbergerstraße, der Postgasse, dem Petersplatz, dem Neuen Markt, der Rotenturmstraße und am Michaelerplatz sowie die Gestaltung des Grätzlplatzes Seilerstätte/Singerstraße mit Begrünungs- und Aufenthaltsbereichen. In der Herrengasse wurden Maßnahmen zur Verbesserung des Gehkomforts umgesetzt. Die Neugestaltung der Geh-Allee entlang der Ringstraße

und des davon getrennt geführten Radwegs in der Nebenfahrbahn wird ab Herbst 2026 im ersten Abschnitt Schottentor-Schottenring umgesetzt¹.

In Zukunft soll im Bereich innerhalb der Ringstraße eine flächendeckende Verkehrsberuhigung umgesetzt werden. Der Aufenthalt mit Pkw an der Oberfläche wird auf 30 Minuten beschränkt, ausgenommen Berechtigte. Oberflächenparken soll nur mehr für Berechtigte möglich sein. Eine automatisierte Zu- und Ausfahrtskontrolle soll die flächendeckende Einhaltung gewährleisten. Dies bringt eine Reduktion des MIV und des Parksuchverkehrs sowie der benötigten Oberflächenstellplätze mit sich. Dadurch eröffnen sich Chancen für die Neuorganisation von Nutzungen wie Liefer- und Ladezonen, die Anordnung von Anrainerstellplätzen oder Radabstellanlagen und Altstoffsammelstellen wie auch für das Einbringen von grün- blauer Infrastruktur und das Schaffen von Verweilmöglichkeiten.

1.2 Methoden

Der Masterplan Gehen Innere Stadt wurde in enger Abstimmung mit der Bezirksvorstehung des 1. Bezirks, den zuständigen Dienststellen der Stadt Wien und der Mobilitätsagentur Wien erarbeitet. Sämtliche Erhebungen vor Ort wurden zu Fuß durchgeführt und fotografisch dokumentiert, wobei der hohen Nutzungsintensität und den vielfältigen Anforderungen an den historisch geprägten öffentlichen Raum besondere Beachtung geschenkt wurde.

In einem ersten Schritt erfolgte eine umfassende Bestandsanalyse, in der die aktuelle Fußverkehrsinfrastruktur sowie grundlegende Analysen (z.B. Klimaanalyse, Unfall- und Lärmdaten, Nutzungsintensitäten) ausgewertet und stark frequentierte sowie konfliktanfällige Bereiche identifiziert wurden. Aufbauend darauf sowie auf den Abstimmungen mit der Bezirksvorstehung und den Dienststellen wurden Defizite und Problemstellen analysiert und ein Zielnetz für den Fußverkehr entwickelt.

Zur Erreichung dieses Zielnetzes wurden zentrale Handlungsfelder definiert und mit konkreten Maßnahmenvorschlägen hinterlegt. Ergänzend werden weitere Maßnahmen empfohlen, die über bauliche Maßnahmen hinausgehen und insbesondere zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zur Entlastung stark beanspruchter Bereiche sowie zur Förderung des Fußverkehrs im dicht genutzten Stadtzentrum beitragen.

¹ <https://meinring.wien/> (25.05.2026)

2 Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

2.1 Ziele des Masterplans Gehen für die Innere Stadt

Der Masterplan Gehen für die Innere Stadt verfolgt das Ziel, die Qualität des öffentlichen Raums für zu-Fuß-Gehende nachhaltig zu verbessern und die unterschiedlichen Anforderungen an **Mobilität, Aufenthalt und Nutzung** in einem historisch sensiblen Stadtraum in Einklang zu bringen. Grundlage dafür ist die **Definition eines klaren Netzes wichtiger Gehrelationen** innerhalb des Bezirks sowie in Richtung der angrenzenden Bezirke und Stadträume. Dabei werden insbesondere die Verbindungen über den **Ring**, entlang des **Donaukanals bzw. Kais** sowie über die **2er-Linie** hinsichtlich ihrer Funktionalität, Durchgängigkeit und Aufenthaltsqualität untersucht und verbessert werden.

Für die zentralen Gehachsen sind **qualitative Standards** zu definieren, die unter anderem ausreichende **Gehsteigbreiten**, eine hochwertige Gestaltung des Straßenraums, angemessene **Begrünung** sowie attraktive **Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten** umfassen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für unterschiedliche Nutzer*innengruppen zu legen. Die Innere Stadt ist sowohl Wohn- und Arbeitsort als auch touristischer Schwerpunkt Wiens. Dadurch treffen unterschiedliche Bewegungs- und Aufenthaltsmuster aufeinander: Während Besucher*innen häufig langsam unterwegs sind und den Stadtraum flanierend nutzen, besteht für Bewohner*innen sowie für die mehr als 100.000 Arbeitnehmenden ein Bedarf an direkten, sicheren und möglichst ungestörten Alltagswegen. Ziel des Masterplans ist daher auch eine bessere **Entzerrung und Organisation der Fußgänger*innenströme**.

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf der **Barrierefreiheit**. Im Rahmen des Masterplans werden bestehende Defizite systematisch erhoben und in Form von Analyseplänen dargestellt. Dazu zählen insbesondere Bereiche mit **Gehsteigbreiten unter der Mindestbreite von zwei Metern** sowie Mängel hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit entlang wichtiger Gehrelationen. Dabei ist der **barrierefreien Nutzung grundsätzlich Vorrang gegenüber einer durchgehenden historischen Pflastergestaltung** einzuräumen. Dies betrifft insbesondere Plätze und Straßenräume mit historischen Oberflächen, wie etwa den Ignaz-Seipel-Platz, den Bereich rund um den Judenplatz oder den Minoritenplatz. Als mögliche Lösungsansätze sind beispielsweise barrierearme Ausführungen historisch anmutender Beläge, wie der Einsatz geschnittener Wiener Würfel, zu prüfen.

Besondere Beachtung erfordern zudem bestehende **Höhendifferenzen im öffentlichen Raum**. Hervorzuheben ist hierbei die ehemalige Uferkante parallel zum Donaukanal zwischen **Renngasse und Laurenzberg**, die für mobilitätseingeschränkte Personen eine erhebliche Barriere darstellen kann. Positive Beispiele bestehender Lösungen, wie der öffentliche Aufzug zwischen Tiefem Graben und Wächtergasse, sollen als Vorbild für zukünftige Maßnahmen dienen. Ziel ist die

möglichst **barrierefreie Überwindung topografischer Hindernisse** und die Verbesserung der vertikalen Erschließung innerhalb des Bezirks.

Die **Sicherheit zu-Fuß-Gehender** stellt eine weitere zentrale Zielsetzung dar. Dies umfasst sowohl die sichere Führung des Fußverkehrs im Straßenraum als auch die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und die Reduktion potenzieller Konflikte mit anderen Verkehrsarten. Gleichzeitig soll die **Attraktivität des öffentlichen Verkehrs** durch eine leichte, sichere und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen gesteigert werden. Angenehme und ausreichend dimensionierte Wartemöglichkeiten sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie die Qualität der Wegebeziehungen zwischen den Haltestellen und den umliegenden Stadträumen, insbesondere zu Bildungseinrichtungen.

Entlang der definierten Gehachsen sollen ausreichend **Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsbereiche** vorgesehen werden, um die Aufenthaltsqualität für unterschiedliche Nutzer*innengruppen zu erhöhen. Bei Maßnahmen zur **Begrünung und Schaffung zusätzlicher Grünflächen** ist jedoch sorgfältig abzuwägen, wie sich diese auf die verbleibende Nutzbarkeit und Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum auswirken. Ziel ist eine ausgewogene Gestaltung, die sowohl **klimatische und ökologische Anforderungen** als auch die **Funktionsfähigkeit der Fußwege** berücksichtigt.

2.2 Ziele und Strategiepapiere, die dem Masterplan zugrunde liegen

Der Masterplan Gehen und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus:²

- Senkung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr bis 2030 um 50 % und bis 2040 um 100 % (Basisjahr 2005)
- Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes³:
 - 2030: 85 %,
 - 2050: deutlich > 85 %
- Senkung des Motorisierungsgrades auf 250 Pkw/1.000 Wiener*innen bis 2030
- Stadtentwicklung nach dem Prinzip der „15-Minuten-Stadt“ und der „Stadt der kurzen Wege“
- Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zu Gunsten von aktiver Mobilität, öffentlichem Verkehr und attraktiven Verweilmöglichkeiten

² Zusammenschau aus Klimafahrplan (2022), Smart City Klima Strategie (2022), Der Wien-Plan. Stadtentwicklungsplan 2035 (2025), STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (2015), Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien (2014)

³ Zum erweiterten Umweltverbund gehören die Fortbewegungsarten Gehen, Radfahren, ÖV sowie Sharing-Angebote.

- Verkehrsberuhigte Wohngebiete: z.B. Low Traffic Grätzl/Supergrätzl
- Vision Zero: Null Verkehrstote in Wien
- Attraktivierung der Gehsteige und Abbau von Barrieren
- Förderung von Bewohner*inneninitiativen zur Mitgestaltung des öffentlichen Raums (z.B. Grätzloase)
- „Tactical Urbanism“ als schneller, kostengünstiger und handlungsorientierter Ansatz unter Beachtung der gestalterischen Anforderungen, die die Lage im UNESCO Welterbe "Historisches Zentrum von Wien" sowie als Schutzzone nach §7 der Bauordnung für Wien bedingt

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

- Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030 des BMK/BMIMI (2022)
- Der Wien-Plan, Stadtentwicklungsplan 2035 (2025)
- STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität
- STEP 2025 – Fachkonzept Öffentlicher Raum
- Wiener Hitzeaktionsplan (2025)
- Urban Heat Island Strategieplan 2015 (UHI STRAT)
- Leitbild Grünräume Wien (2020)
- Österreichische Jugendstrategie (2020)

Auch die Innere Stadt hat Strategien und Ziele entwickelt, wie der Bezirk schrittweise Projekte und Maßnahmen im öffentlichen Raum zur Verbesserung des Mikroklimas umsetzt.

Im Auftrag des Bezirks sowie der Stadt Wien wurde die Machbarkeitsstudie für die verkehrsberuhigte Innere Stadt erstellt⁴.

Derzeit befindet sich der Strategieplan Öffentlicher Raum für die Innere Stadt im Auftrag der Stadt Wien in Ausarbeitung.

⁴ <https://www.wien.gv.at/pdf/bv01/machbarkeitsstudie-verkehrsberuhigung-langfassung.pdf> (25.05.2026)

2.3 Qualitätskriterien und Vorgaben für den Masterplan Gehen

Relevante Vorschriften für das Gehen finden sich in der StVO, insbesondere im Abschnitt VIII in den Paragraphen 76 bis 78 sowie im Normenwerk der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr (RVS). Insbesondere die StVO-Novellen 33 und 35 haben verstärktes Augenmerk auf den Fußverkehr gelegt und wesentliche Verbesserungen für zu-Fuß-Gehende gebracht. Die 36. StVO Novelle brachte die rechtliche Basis für die geplante Verkehrsberuhigung mit automatisierter Kontrolle. Die Anforderungen der RVS gehen teilweise über jene der StVO hinaus. Die RVS sind gemeinsam mit der StVO Grundlage für Planungen der Stadt Wien, soweit verkehrliche Aspekte betroffen sind und finden auch im Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien ihren Niederschlag.

Relevante Kriterien und Instrumente für die Fußverkehrsplanung sind daher u.a.:

- Gehsteigbreite laut StVO mindestens 1,5 m
- Regelbreite des Verkehrsraums für Fußgänger*innen gem. RVS 03.02.12 mind. 2 m. Hinzu kommen u.U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Schräg- bzw. Senkrechtparkern sowie ab einer Passant*innenfrequenz von mehr als 500 Personen pro Stunde
- Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie z.B. Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen
- Einrichtung von Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen (StVO § 76d)
- Geschützte Querungen ermöglichen (auch über Radwege, Garagenausfahrten ...)
- Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer*innen aller Altersgruppen, mit und ohne Mobilitätseinschränkung
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile auch für zu-Fuß-Gehende ermöglichen
- Direkte Verbindungen ohne Umwege
- Ausreichend breite, hindernisfreie Gehsteige ohne z.B. Radabstellanlagen, Müllcontainer, Werbetafeln, Stromkästen usw. und zu jeder Jahreszeit nutzbare Wege
- Gehwege mit einer hochwertigen Oberfläche, gut erkennbarer Wegeführung und ausreichender Beleuchtung
- Hohe Umfeldqualität mit Beschattungen und ohne Einfluss von negativen Umweltfaktoren wie Lärm und Luftverunreinigungen

- Barrierefreiheit im Sinne der Barrierefreiheit, ohne Stolperfallen, mit einem taktilen Leitsystem, kontrastreicher Oberflächengestaltung, akustischen Ampelsignalen
- Platz im öffentlichen Raum für Aufenthalt und Begegnung
- Verkehrszeichen sollen den Gehsteig möglichst nicht einengen; punktuelle Einengungen sind zu vermeiden

Für Planung wie für zu-Fuß-Gehende unmittelbar relevant:

- Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar (StVO § 76 Abs 1)
- „Fahrbahn in angemessener Eile queren“ ist entfallen (33. StVO Novelle 2022)
- Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m vor dem Schutzweg ist gelockert (33. StVO Novelle 2022, § 76 Abs 5)
- Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu queren

2.4 Inklusion und Diversität

Als gemeinsame Klammer für die Bedürfnisse 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 unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl. Die 2025 erschienene vertiefende Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung zeigt zudem, dass sich der Fußverkehr nicht nur nach Alter, sondern auch nach Geschlecht und Wegzweck deutlich unterscheidet. Frauen weisen in allen Altersgruppen höhere Fußweganteile auf als Männer. Besonders hohe Anteile des Zufußgehens zeigen Kinder sowie Senior*innen. Überdurchschnittliche Fußweganteile finden sich auch bei 31- bis 40-Jährigen, was unter anderem mit Begleitwegen von Kindern zusammenhängen dürfte. Gerade Bring- und Holwege sowie Wege zu Bildungs- und Versorgungseinrichtungen unterstreichen die hohe Bedeutung sicherer, direkter und barrierearm gestalteter Fußwegverbindungen.

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

- Personen mit Mobilitätseinschränkungen: mitunter größerer Platzbedarf, reagieren sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit Sinneseinschränkungen (sehen oder hören): akustische und taktile Führungshilfen notwendig, reagieren sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit kognitiven Einschränkungen: besondere Ansprüche bezüglich Straßengestaltung
- Einzelpersonen oder Gruppen bzw. Erwachsene mit Kindern
- Personen mit Kinderwägen
- Menschen mit Gehhilfen o.ä.
- Menschen mit Gepäckstücken oder Taschen
- Menschen mit fahrzeugähnlichen Gefährten wie Skateboards, Scooter etc., die laut StVO den Gehsteig benutzen müssen.
- Verkehrszweck (u.a.):
 - Gemütliches Flanieren
 - Sightseeing mit häufigen Aufenthalten
 - Rasch und direkt zu bewältigende Alltagswege z.B. Arbeitsweg, Schulweg, Besorgungen für das tägliche Leben

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 der Hilfsmittel zu berücksichtigen.

Barrierefreiheit umfasst dabei nicht nur möglichst ebene Oberflächen, sondern adressiert unterschiedliche Anforderungen: Während Personen mit eingeschränkter Mobilität auf gut befahrbare und niveauarmer Wege angewiesen sind, benötigen blinde und sehbehinderte Menschen klare Kanten, taktile Orientierung und gut wahrnehmbare Raumstrukturen. Zugleich sind für alle Nutzer*innen Qualitäten wie Schatten, Wasser, Aufenthaltsqualität, Orientierung und ein stimmiges Stadtbild wesentlich. Es geht daher darum, die Nutzung historischer Räume behutsam zu verbessern und gleichzeitig ihre Eigenart zu erhalten.

3 Steckbrief Innere Stadt

3.1 Flächen

Der 1. Bezirk ist mit rund 16.600 Einwohner*innen der bevölkerungskleinste Bezirk in Wien und ist 2,9 km² groß (Statistisches Jahrbuch, 2025). Das entspricht einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von ca. 5.800 Personen pro km², etwas über dem Wiener Schnitt von 4.700 Personen pro km². Die verbaute Fläche beträgt 45 %, die Verkehrsflächen nehmen 44 % der Flächen ein, der Grünflächenanteil liegt bei 10,9 %. Mehr als 95.000 m² sind baulich gestaltete Fußgänger*innenzonen (FMZK Stadt Wien, 2024).

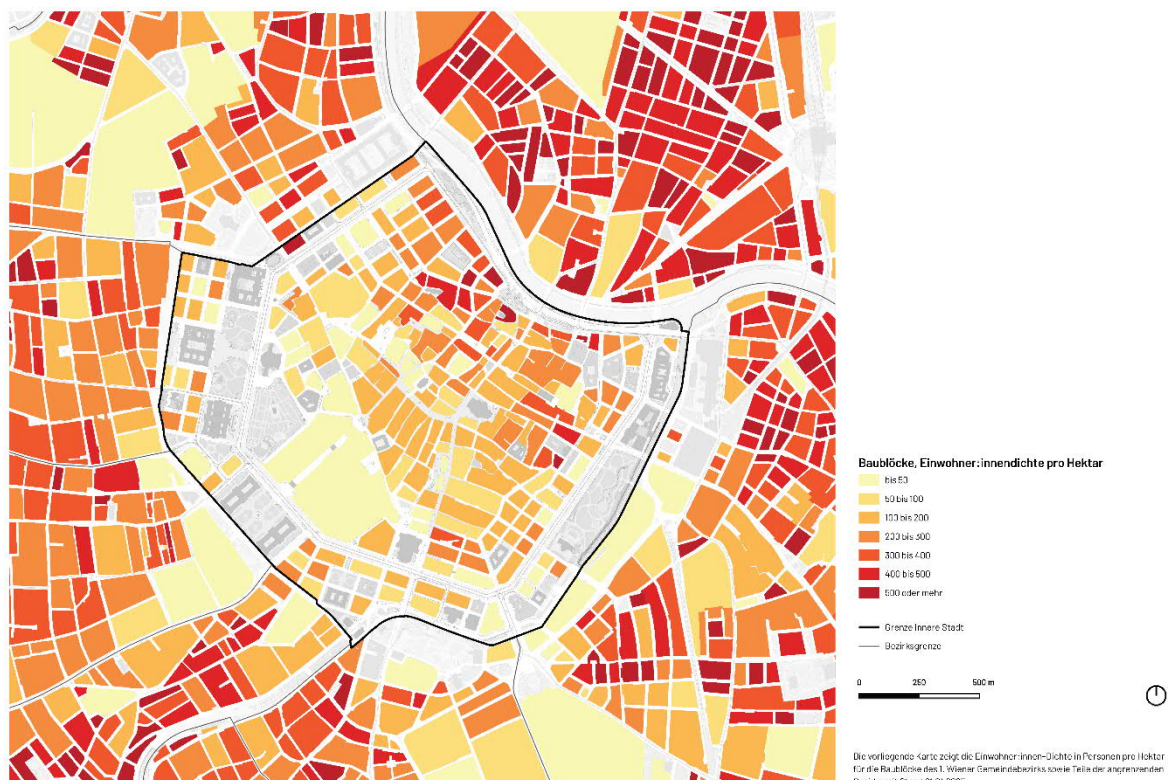


Abb. 2: Einwohner*innendichte pro ha (Quelle: Stadt Wien)

3.2 Soziodemografie

Die Bevölkerungszahl beträgt laut Statistischem Jahrbuch der Stadt Wien 16.281 Personen, wobei die Anzahl in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich abgenommen hat. Der Tiefststand war 2021 mit 15.774 Personen. Von den Bewohner*innen sind 8.461 Personen (52 %) Frauen und 7.820 Personen (48 %) Männer. Der Anteil der Menschen ab 45 Jahren ist in der Inneren Stadt deutlich höher als der Wiener Durchschnitt.

Der Bildungsstand umfasst mit 47 % Universitätsabschluss einen sehr hohen Anteil an Akademiker*innen. Der durchschnittliche Jahresnettoeinkommen lag 2021 bei rund 37.000 Euro (Statistisches Jahrbuch, 2025).

3.3 Verkehr

In diesem Abschnitt werden die wichtigsten fußverkehrlichen Eckpunkte der Inneren Stadt beschrieben. Modal Split, Verkehrsunfälle, Motorisierungsgrad sowie Passant*innenaufkommen zeigen die Spezifika der Inneren Stadt.

3.3.1 Modal Split

Die folgende Abbildung (Stadt Wien, 2025) zeigt die Anteile an der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel für die Innere Stadt (1. Bezirk). Der erste Bezirk weist mit Abstand den höchsten Anteil an zu-Fuß-Gehenden auf (57 %). Der Wiener Durchschnitt für das zu-Fuß-Gehen liegt bei 34 %. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel liegt mit 21 % unter dem Wiener Durchschnitt (30 %). Der Anteil des Radverkehrs liegt mit 14 % etwas über dem Durchschnitt. Dem geringen Anteil an Pkw-Nutzung von 8 % stehen 71 % aktive Mobilität gegenüber.

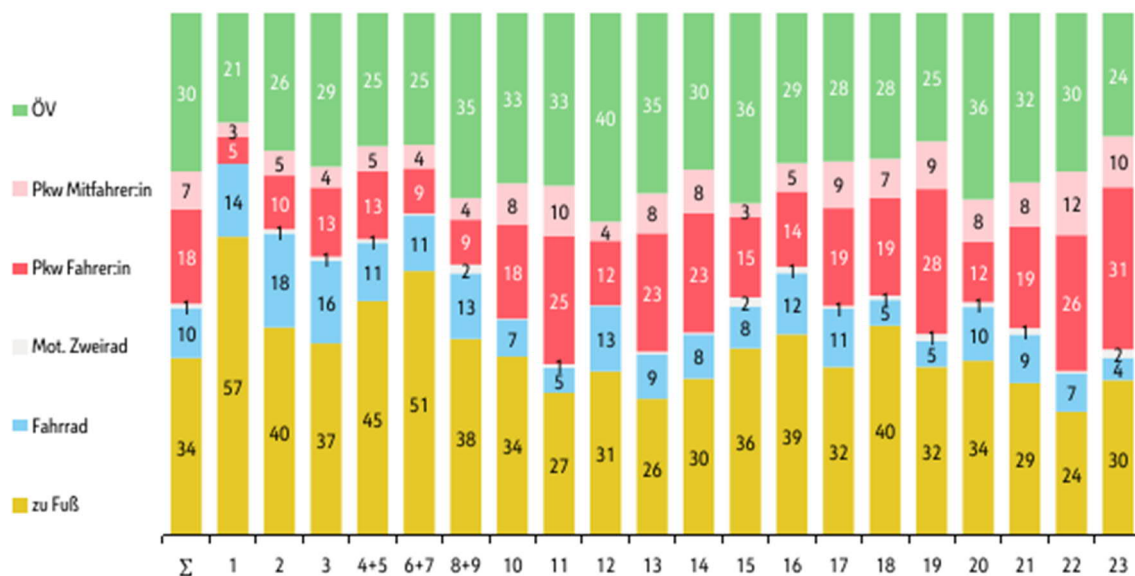


Abb. 3: Modal Split im 1. Bezirk im Vergleich zum Wiener Durchschnitt (2020-2024) (Quelle: Stadt Wien)

3.3.2 Verkehrsunfälle

Die Häufungsstellen der Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs zeigen ein deutliches Muster: Besonders kritisch sind komplexe Kreuzungen entlang der Ringstraße⁵.

Im Jahr 2025 beträgt der Wert der Unfälle pro 10.000 Einwohner*innen pro politischem Bezirk für die Innere Stadt 175,66⁶: Das ist ein sehr hoher Wert im Vergleich mit anderen größeren Städten, da die Einwohner*innenzahl der Inneren Stadt gering und das Verkehrsaufkommen durch die zentrale Lage sehr hoch ist.

⁵ <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/> (25.05.2026)

⁶ <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle> (25.05.2026)

Tatsache ist aber auch, dass nicht nur die Bewohner*innen die Innere Stadt frequentieren, sondern täglich mehr als 200.000 Personen, was die statistische Berechnung relativiert.



Abb. 4: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Zeitraum von 2020 bis 2024 (Quelle: Statistik Austria)

3.3.3 Motorisierungsgrad

Im 1. Wiener Gemeindebezirk sind rund 19.400 Kraftfahrzeuge zugelassen, davon etwa 16.100 Pkw (Statistisches Jahrbuch, 2025). Bezogen auf die vergleichsweise geringe Wohnbevölkerung ergibt sich eine sehr hohe Motorisierungsdichte von rund 1.150 Kfz bzw. knapp 1.000 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen und damit ein deutlich über dem Wiener Durchschnitt liegender Wert. Diese hohe Dichte ist jedoch vor allem statistisch und lässt sich durch die geringe Einwohner*innenzahl sowie den hohen Anteil an betrieblich genutzten Fahrzeugen erklären. Sie steht somit in einem gewissen Gegensatz zur tatsächlichen Mobilitätspraxis im Bezirk, die durch einen sehr hohen Anteil an Fußverkehr geprägt ist.

3.3.4 Passant*innenaufkommen

Zu den 16.282 Bewohner*innen, die die Innere Stadt täglich frequentieren, kommen noch rund 125.880 Arbeitnehmer*innen (Statistik Austria, Arbeitsstättenzählung 2021), 51.746 Studierende an den sechs Universitäten der Inneren Stadt, 3.794 Schüler*innen und 2.117 Kinder in elementaren Bildungseinrichtungen (Statistisches Jahrbuch, 2025).

Die Zahl der Tourist*innen schwankt im Jahresverlauf. Für Februar 2025 verzeichnete der Wien Tourismus 1.109.186 Ankünfte (ohne Schiffstourismus und Tagestourismus), im Dezember 2025 waren es mit 2.188.339 doppelt so viele⁷. Auch wenn nicht davon ausgegangen werden kann, dass alle Besucher*innen auch die Innere Stadt aufgesucht haben, so wird doch der weitaus überwiegende Teil die Innere Stadt besucht haben.

Die Daten der Passant*innenzählung der Wirtschaftskammer, für einen durchschnittlichen Tag im Oktober, zeigen Spitzenwerte für den Graben und die Kärntner Straße von mehr als 50.000 Personen pro Zählstelle. Davon abweichend sind die Zeiten mit besonders hohem Aufkommen an Wien-Besucher*innen zu sehen, wie etwa im Hochsommer oder im Advent. Im Jahresvergleich 2016 und 2024 ist ein Rückgang festzustellen, der sich zum Zeitpunkt der Berichterstellung wieder an das Niveau von 2016 angeglichen haben dürfte.

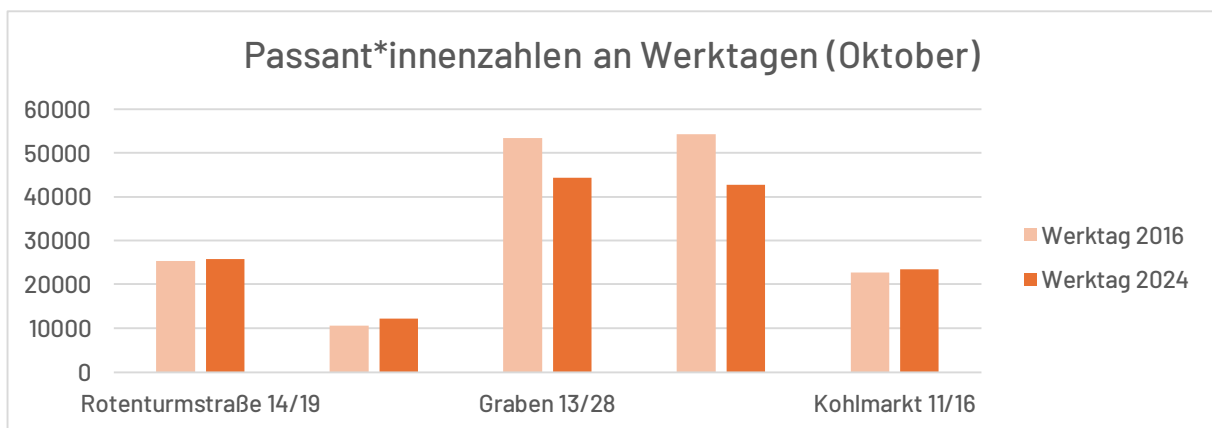


Abb. 5: Passant*innenzählung der Wirtschaftskammer 2016 und 2024 (Quelle: Wirtschaftskammer Wien)

⁷ <https://b2b.wien.info/de/statistik/daten/statistik-aktuell> (25.05.2026)

4 Bestands- und Defizitanalyse

4.1 Bestandsanalyse

Der Bestand wurde mittels Begehungen und Datenanalysen sowie im Austausch mit der Bezirksvorstehung erhoben, wobei die Daten der Stadt Wien zugrunde gelegt wurden. Im Bestandsplan (Nr. 01) werden die Besonderheiten und wichtigen Ziel- und Quellorte des Fußverkehrs dargestellt (siehe Anhang).

4.1.1 Verkehrsberuhigte Bereiche und Durchgänge

Die Bestandsanalyse zeigt, dass die Innere Stadt über ein sehr dichtes und gut vernetztes Fußwegenetz verfügt, das durch zahlreiche Fußgänger- und Begegnungszonen im historischen Zentrum geprägt ist. Besonders entlang der zentralen Achsen und rund um die wichtigsten Sehenswürdigkeiten konzentriert sich ein hoher Anteil des Fußverkehrs.

Charakteristisch für die Innere Stadt sind Durchgänge und Durchhäuser, die aufgrund der starken baulichen Nachverdichtung im Barock entstanden. Sie stellen eine wichtige Ressource für das Zufußgehen dar, da sie Wahlmöglichkeiten bei den Wegen eröffnen, auch wenn sie teilweise nicht rund um die Uhr geöffnet sind.

Bedingt durch die Stadtanlage am ehemaligen Steilhang zur Donau zieht sich eine markante Geländekante entlang der dem Kai zugewandten Seite des Bezirks. Im Bestandsplan sind Treppenanlagen auf öffentlichen Gehverbindungen eingezeichnet.

4.1.2 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist in der Inneren Stadt sehr gut: Im Herbst 2025 verzeichneten die zentralen U-Bahn-Stationen im 1. Bezirk an Werktagen (Montag bis Freitag, Schulzeit) Fahrgastfrequenzen zwischen mehr als 110.000 (Schwedenplatz) bis zu mehr als 230.000 (Stephansplatz) Personen.

Die Verkehrsknoten Karlsplatz-Oper, Schwarzenbergplatz, Stephansplatz, Schwedenplatz, Schottentor, Schottenring und Bellaria sind wichtige Ziel- und Quellorte für den Fußverkehr in der Inneren Stadt.

Die dichte Lage von U-Bahn-Stationen und Straßenbahn-Haltestellen entlang des Rings sowie radialer Verbindungen in die angrenzenden Bezirke gewährleistet eine starke Verknüpfung zwischen Fußverkehr und öffentlichem Verkehr sowie intensive Fußwegbeziehungen über die Bezirksgrenzen hinweg.

Innerhalb des Bezirks bildet ein Netz an Stadtbus-Linien (City-Busse) mit zahlreichen Stationen das Angebot an oberirdischem öffentlichem Verkehr.

Der touristischen Nutzung folgend gibt es in der Inneren Stadt einige Haltestellen für Besichtigungsbusse (Hop on-Hop off-Busse). Diese befinden sich entlang des Rings

und des Kais, rund um den Stadtpark und an der Zweierlinie. Innerhalb des Rings befinden sich Haltestellen in der Schwarzenbergstraße und in der Walfischgasse sowie hinter der Oper am Albertinaplatz.

4.1.3 Ziele für den Fußverkehr

Die Flächenverteilung verdeutlicht den hohen Anteil an Verkehrsflächen, die großteils als Bewegungsräume für Fußgänger*innen genutzt werden. Bedeutende Grünräume wie Rathauspark, Volksgarten, Burggarten und Stadtpark stellen wichtige ergänzende Aufenthaltsqualitäten dar, sind jedoch räumlich begrenzt und in Randlage gelegen.

Die wichtigsten Ziele für den Fußverkehr in der Inneren Stadt sind der Stephansdom als Mittelpunkt und Wahrzeichen der Stadt, weiters zahlreiche Museen und Bildungseinrichtungen von Kindergärten bis Universitäten sowie Parkanlagen mit Spielplätzen.

Charakteristisch für den 1. Bezirk ist die Ringstraße mit der dreireihigen Allee, die als Gesamtkunstwerk des Historismus gilt, und als grüner Ring das Rückgrat der gründerzeitlichen Stadterweiterung auf den Flächen des ehemaligen Glacis bildet.

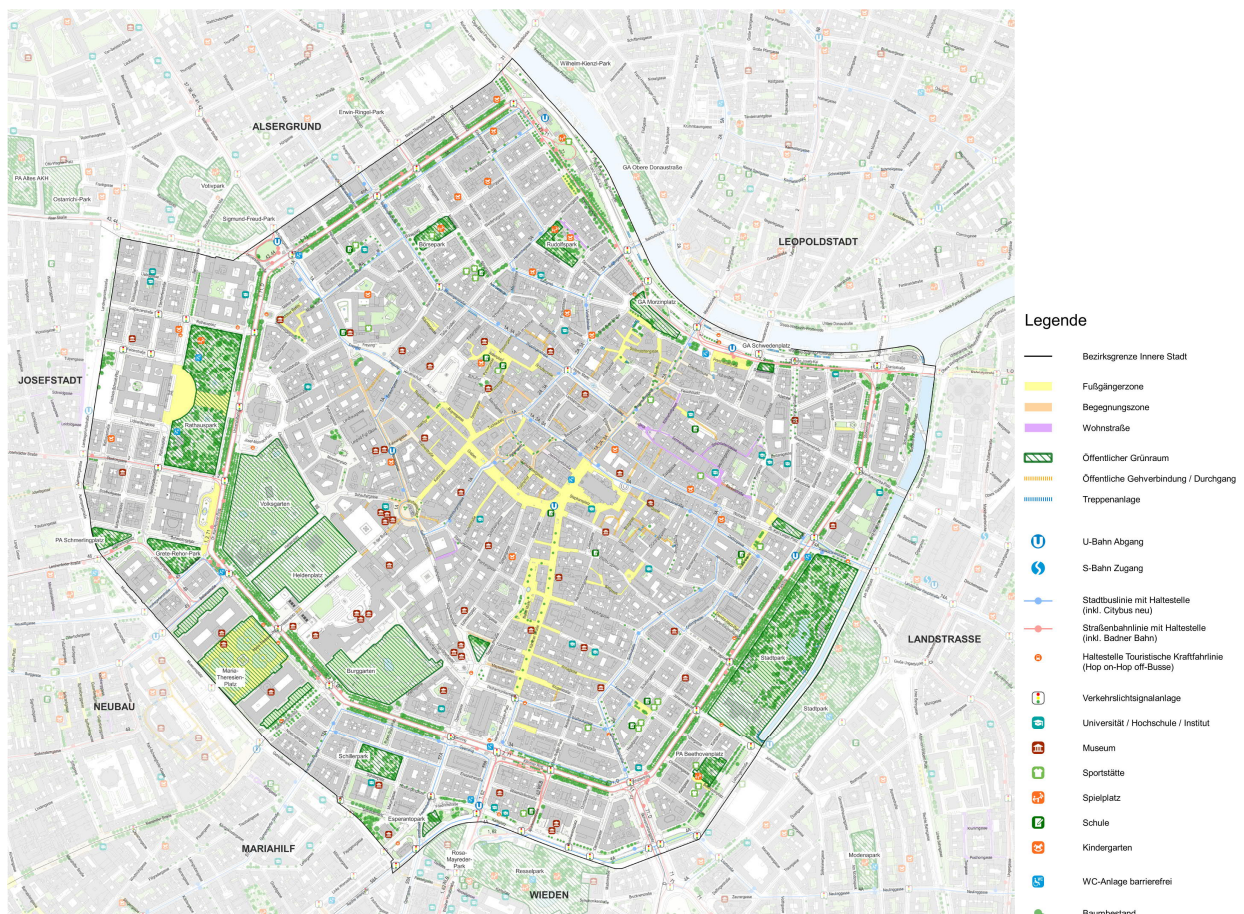


Abb. 6: Bestandplan Nr. 01

4.2 Defizitanalyse

In diesem Abschnitt werden die Herausforderungen und Problemfelder für den Fußverkehr und den Aufenthalt im öffentlichen Raum in der Inneren Stadt beschrieben. Im Plan Nr. 02 Defizitanalyse sind Barrieren, Gefahrenstellen und starke Bewegungsströme sowie Hitze-Hotspots dargestellt.

Die **Gehwegbreite** ist eine entscheidende Qualität für das Gehen im ersten Bezirk. Dabei beeinflussen das Verhältnis der nutzbaren Breite zur Fußgänger*innenfrequenz, die Flächeninanspruchnahme durch Schanigärten und Warenausräumungen sowie die Nutzungsintensität der Erdgeschoßzone durch Geschäfte und Lokale den Fußverkehr.

Gestaltung und Orientierung stellen weitere Qualitäten für das Gehen dar. Die Leitfragen, die sich hier stellen, sind: Sind Gehsteige mit Flach- oder mit Hochbord ausgestattet? Ist die Bodenoberfläche eben, rutschfest und hochwertig? Ist es ein klar lesbarer, harmonisch gestalteter Raum? Wird die Orientierung durch Blickbeziehungen, Wegweiser und Infostelen unterstützt?

Bei den Qualitäten der **Begrünung und Kühlung** sind Kriterien die Baumüberschirmung, der Zustand und die Art des Grüns (Baumgrößen, Trog- und Fassadengrün, Grünbeete) sowie das Vorhandensein von Trinkbrunnen und Brunnen.

Die **Aufenthalts- und Verweilqualität** für Gehende hängt stark mit dem Kfz-Aufkommen und den damit einhergehenden Emissionen (Lärm, Rollgeräusche, Abgase und Feinstaub) zusammen. Das Angebot von öffentlichen, ruhigen und geschützten Sitzgelegenheiten und von nutzbaren Schattenplätzen ist eine wesentliche Voraussetzung für das Verweilen entlang eines Weges.

In Kreuzungsbereichen spielen **Querbarkeit, Sicherheit** und **Barrierefreiheit** eine besonders große Rolle für die Qualität des Gehens. Kriterien für die Querbarkeit sind: Ist ein Straßenraum direkt, ohne Umwege, querbar? Wie lange sind die Wartezeiten an Ampeln und die Grünphasen? Für stark vom Kfz-Verkehr befahrene Abschnitte ist entscheidend, wie groß der Abstand zwischen den gesicherten Querungen entlang eines Abschnitts ist.

4.2.1 Fußverkehrsinfrastruktur

Stark frequentierte Bereiche

Entlang stark frequentierter Routen und an touristischen Hotspots kommt es zu Nutzungskonflikten durch teilweise Übernutzung (zu viele Menschen gleichzeitig) und zu Konflikten durch Überlagerungen unterschiedlicher Gehgeschwindigkeiten.

Die dargestellten Bewegungsströme sowie die Intensität des Fußverkehrs entlang der zentralen Achsen basieren auf eigenen Beobachtungen vor Ort und werden durch Passant*innenzählungen der Wirtschaftskammer Wien untermauert. Die Zählungen (siehe Abbildung 5, S. 14), üblicherweise an je einem Donnerstag und einem Samstag

im Oktober, zeigen, dass insbesondere Graben und Kärntner Straße zu den am stärksten frequentierten Bereichen zählen. Bei der letzten Zählung 2024 waren – dem Regenwetter geschuldet – im Vergleich zu 2016 teilweise Rückgänge zu verzeichnen, während andere Standorte stabile oder leicht steigende Frequenzen aufwiesen.

Mangelnde Orientierung

Angesichts dieser hohen Frequenzen kommt der Orientierung im öffentlichen Raum verstärkte Bedeutung zu. Derzeit bestehen jedoch Defizite in der Wegweisung – vor allem in den Entreesituationen entlang des Rings, insbesondere für ortsfremde Personen, da ein durchgängiges, zeitgemäßes Leitsystem fehlt. Dies erschwert die Orientierung und die effiziente Verteilung der Fußgänger*innenströme im dicht frequentierten Umfeld.

Gehsteigbreiten unter 2 m und eingeschränkte Gehwegbreiten

Engstellen, punktuelle Barrieren sowie unzureichend dimensionierte Gehbereiche beeinträchtigen die Qualität des Zufußgehens. Auffallend sind etliche Abschnitte mit beidseitig zu engen Gehsteigen insbesondere im mittelalterlich-barocken Altstadt kern.

Lineare Barrieren

An den Übergängen zu angrenzenden Bezirken, insbesondere entlang des Rings und der stark befahrenen Ausfallstraßen, bestehen Defizite hinsichtlich Querbarkeit und Aufenthaltsqualität, was sich in Unfallhäufungsstellen in diesem Bereich widerspiegelt.

Historisches Pflaster

In einzelnen Bereichen zeigen sich Mängel in der barrierefreien Barollbarkeit, etwa durch historisches Pflaster und/oder fehlende durchgängige, gut benutzbare Oberflächen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Im Defizitplan sind Bereiche, die mit Großsteinpflaster, Kleinsteinpflaster und Natursteinplatten ausgestattet sind, mit einer Schraffur versehen. Diese Bereiche sind die, die allgemein als „historisches Pflaster“ bezeichnet werden, tendenziell unebene Oberflächen mit teils breiten und ausgewaschenen Fugen, welche schwer zu berollen und zu begehen sind. Nicht markiert sind moderne Granitplatten, Spezial- und Hartbetonsteine sowie Zementbetonoberflächen, da diese barrierefrei hergestellt wurden.

Topografische Barrieren

Höhenunterschiede und Treppen prägen einzelne historisch gewachsene Stadtteile der Inneren Stadt, insbesondere im Bereich des Donaukanals und entlang der historischen Geländekante zwischen der Kirche Maria am Gestade, der Ruprechtskirche und der Griechengasse. Markant ist der Höhengsprung im Kreuzungsbereich von Wipplingerstraße und Tiefem Graben.

Diese topografischen Besonderheiten sind nicht nur als Barrieren zu verstehen, sondern auch als Teil des Stadtbildes und der historischen Identität Wiens. Sie tragen

wesentlich zur Erlebbarkeit der alten Stadtstruktur und zur besonderen Atmosphäre dieser Bereiche bei. Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit sind daher mit besonderer Sorgfalt zu prüfen und standortspezifisch zu entwickeln.

4.2.2 Stadtklima und Hitzebelastung

Hitze-Hotspots

Im Defizitplan sind Hitze-Hotspots verortet. Diese beruhen auf der gemittelten täglichen Sonnenscheindauer für die Monate Juli bis September und bezeichnen Bereiche mit sehr hoher Sonneneinstrahlung. Die stadtklimatische Situation der Wiener Inneren Stadt ist durch eine ausgeprägte Wärmebelastung gekennzeichnet, wie die Stadtklimaanalyse Wien (2020) zeigt. Der dicht bebaute Stadtkern weist im Vergleich zu den umliegenden Bezirken deutlich erhöhte Temperaturen und eine geringe nächtliche Abkühlung auf. Diese ausgeprägte Wärmeinsel ist insbesondere auf die hohe Versiegelung, die dichte Blockstruktur sowie den geringen Anteil an Grün- und Freiflächen zurückzuführen.

4.2.3 Aufenthaltsqualität und Begrünung

Fehlende Baumüberschirmung

Die Verortung des Baumbestands zeigt, abgesehen von den Alleen in der Ringstraße, dass die Innere Stadt wenig durchgrünt ist. Insbesondere die breiteren Straßenprofile und Platzsituationen in den gründerzeitlichen Gebieten bieten großes Potential für schattenspendende Bäume, welches sich gut mit dem architektonischen Erbe in Einklang bringen lässt, da Straßenbaumreihen in der Gründerzeit Einzug in die Stadtplanung gefunden haben.

Negative Umwelteinflüsse

Straßen mit hohem motorisiertem Verkehrsaufkommen haben negative Auswirkungen auf Bewohner*innen und Passant*innen. Lärm, Feinstaub und Luftverschmutzung belasten alle Personen, die sich in der Stadt aufhalten, besonders aber ältere oder kranke Menschen. Auch historische Pflasterung sorgt für erhöhte Lärmbelastung. Folgende Abbildung zeigt die Lärmsituation des Straßenverkehrs für die Innere Stadt.

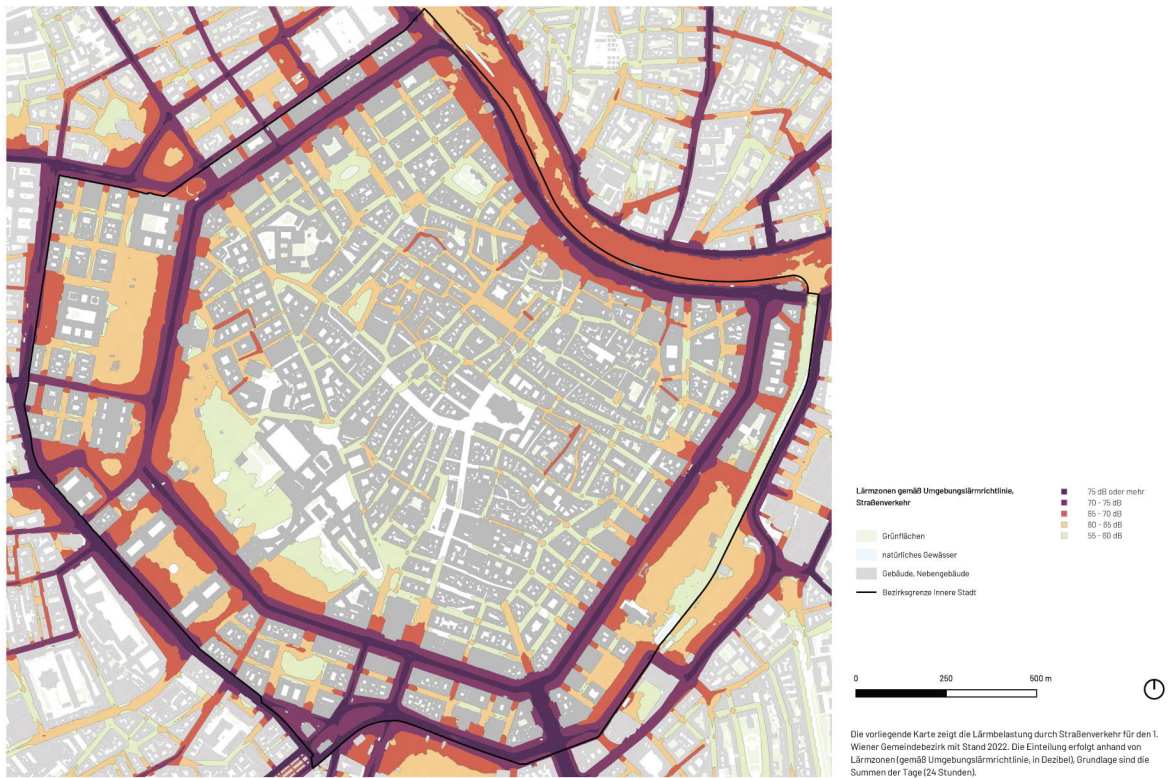


Abb. 7: Lärmbelastung durch Straßenverkehr (Quelle: laerminfo.at)

Wenige Sitzgelegenheiten

Im öffentlichen Raum in der Inneren Stadt gibt es eine Vielzahl an Sitzmöglichkeiten in Schanigärten, jedoch vergleichsweise wenig Angebot im öffentlichen Raum. Das vorhandene Angebot, im Kontext mit dem extrem hohen Aufkommen an Fußgänger*innen, ist nicht bedarfsdeckend. Abgesehen von Sitzgelegenheiten in Park- und Grünanlagen finden sich entlang der stark frequentierten Routen konsumzwangfreie Sitzgelegenheiten etwa am Stephansplatz, am Graben, in der Rotenturmstraße oder in der Kärntner Straße. Weitere Straßenzüge, in denen bei der Umgestaltung Sitzgelegenheiten geschaffen wurden sind die Postgasse, die Dominikanerbastei, die Babenbergerstraße sowie die Nibelungengasse. Insbesondere für ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen, aber auch für Personen, die mit Kindern, Einkäufen oder Ähnlichem unterwegs sind, sowie für Besucher*innen und Tourist*innen ist es wesentlich, in regelmäßigen Abständen (schattige) Rastmöglichkeiten vorzufinden.

4.2.4 Zusammenfassende Analyse

Die Defizitanalyse gemäß vorliegendem Plan basiert auf der Überlagerung zentraler Einflussfaktoren wie Hitzeorten aus der Stadtklimaanalyse, Gehsteigbreiten, Lärmbelastungen, Unfallhäufungen sowie den stark ausgeprägten Bewegungslinien des Fußverkehrs. Dabei wird deutlich, dass sich die Defizite insbesondere im innerstädtischen Kernbereich sowie entlang hochfrequentierter Achsen bündeln. In diesen Bereichen treffen intensive Bewegungsströme auf teilweise eingeschränkte Breiten für den Fußverkehr, was zu Nutzungskonflikten und eingeschränkter Geh-

und Aufenthaltsqualität führt. Gleichzeitig zeigen die Stadtklimaanalyse und die ausgewiesenen Hitzeorte eine hohe thermische Belastung in dicht verbauten und stark versiegelten Räumen, die durch zusätzliche Lärmbelastung entlang verkehrsintensiver Straßenzüge verstärkt wird. Entlang des Rings sowie an zentralen Knotenpunkten treten zudem vermehrt Unfallhäufungen auf, die sicherheitsrelevante Defizite im Fußverkehr verdeutlichen. Insgesamt macht die räumliche Überlagerung dieser Planinhalte deutlich, dass Handlungsbedarf insbesondere dort besteht, wo mehrere Belastungsfaktoren zusammentreffen und zugleich zentrale Wegebeziehungen des Fußverkehrs verlaufen.

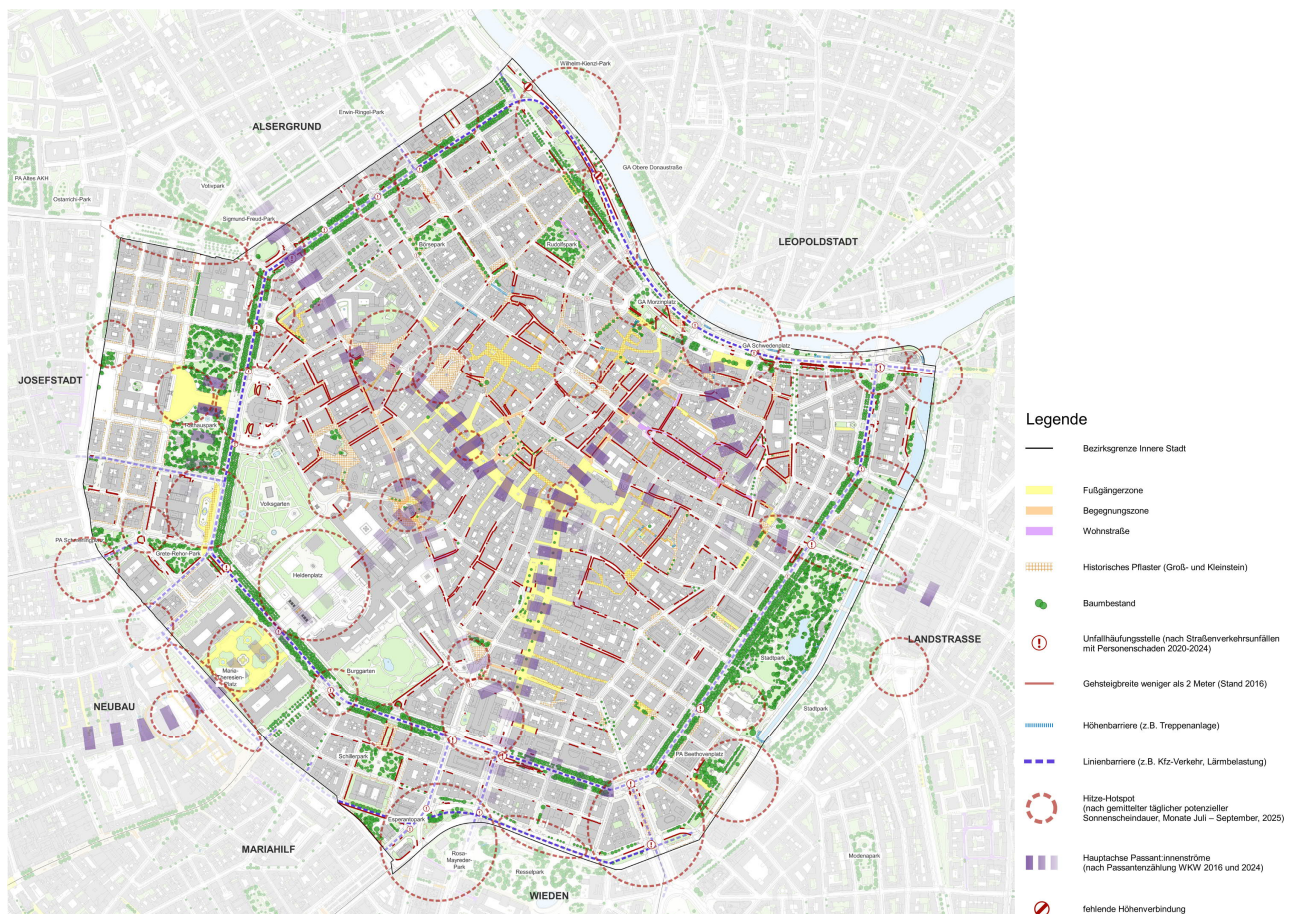


Abb. 8: Defizitanalyse Plan Nr. 02

5 Räumliches und qualitatives Leitbild

Auf Basis der Bestandserhebung und der Defizitanalyse wird ein Leitbild für den Bezirk entwickelt, das die Förderung des Fußverkehrs zum Ziel hat und zugleich die übergeordneten Zielsetzungen der Stadt Wien berücksichtigt.

5.1 Qualitatives Leitbild

Die Innere Stadt soll als lebenswerter, klimafitter und funktionaler Stadtraum weiterentwickelt werden, der dem Alltagsverkehr der Fußgänger*innen und dem Tourismus gleichermaßen gerecht wird und die Lebensqualität insbesondere für die Bewohner*innen nachhaltig stärkt.

Ziel für die Innere Stadt ist die Weiterentwicklung eines hochwertigen, sicheren und barrierefreien öffentlichen Raums, der den Anforderungen eines durch hohe Passant*innenzahlen auf teils engem Raum gekennzeichneten Fußverkehrs gerecht wird. Angesichts der hohen Passant*innenzahlen und identifizierter Defizite (Engstellen, Nutzungskonflikte, Hitzebelastung, Lärm, Orientierung) soll das Zufußgehen gezielt verbessert werden. Dabei wird eine **maßvolle Lenkung der Bewegungsströme** angestrebt, ohne ruhige, wohngeprägte Teilräume zu belasten, sondern diese gezielt zu schützen.

Ein zusammenhängendes, barrierefreies Fußverkehrsnetz bildet die Grundlage, ergänzt durch ein zeitgemäßes Leitsystem. Entlang stark frequentierter Routen sind gemäß RVS **ausreichend breite Gehkorridore** freizuhalten. Dies erfordert eine klare Steuerung bzw. Reduktion von Schanigärten, Warenausräumungen und temporären Nutzungen.

Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum sind zu berücksichtigen: flanierende Besucher*innen vs. zügiger Alltagsverkehr. Eine **gezielte** Entzerrung ist anzustreben, jedoch ohne Verlagerung in sensible Wohnbereiche.

Historische Pflasterungen haben an den wenigen noch erhaltenen Bereichen der Inneren Stadt einen hohen gestalterischen und baukulturellen Stellenwert. Gleichzeitig sind wichtige Zielpunkte und zentrale Wegrelationen so auszugestalten, dass sie möglichst barrierearm nutzbar sind. Für Bereiche mit historischer Pflasterung, wie etwa den Ignaz-Seipel-Platz oder den Judenplatz, sind die jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen im Detail zu prüfen und individuelle, stadtbildverträgliche Lösungen zu entwickeln – etwa durch gezielte **barrierearme Belagsführungen** mit geschnittenem Wiener Würfel.

Höhendifferenzen – insbesondere entlang der ehemaligen Uferkante zwischen Renngasse und Laurenzerberg – sind durch barrierefreie Verbindungen zu überwinden. Positive Beispiele wie der öffentliche Aufzug Tiefer Graben/Wächtergasse zeigen mögliche Lösungsansätze.

Die **Sicherheit für Fußgänger*innen** ist zu erhöhen und die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs durch barrierefreie, sichere Zugänge und qualitätsvolle Haltestellenbereiche zu verbessern.

Entlang zentraler Gehachsen sind **Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsbereiche** bereitzustellen. Begrünungsmaßnahmen sollen das Mikroklima verbessern, wobei die Nutzbarkeit der Gehflächen erhalten bleiben muss.

„**Schatten schaffen**“ wird als übergeordnetes Ziel definiert. Der Fokus liegt dabei auf den Gründerzeitvierteln, nicht auf zentralen touristischen Achsen und dem Altstadtkern, dessen enge Gassen vielfach vom Schlagschatten der angrenzenden Häuser vor vielen Stunden mit Sonneneinstrahlung geschützt sind.

5.2 Räumliches Hauptwegenetz

5.2.1 Zielnetz

Das Zielnetz verknüpft die zentralen Fußgänger*innenrouten innerhalb der Inneren Stadt und berücksichtigt sowohl bestehende Verbindungen als auch geplante Weiterentwicklungen. Es umfasst stark frequentierte Hauptachsen, wichtige Querungen und direkte Wegeverbindungen. Das Hauptwegenetz wird durch das Freiraumnetz der Stadt Wien gemäß Leitbild Grünräume Wien ergänzt. Trotz der begrenzten Grünraumverfügbarkeit im 1. Bezirk wird angestrebt, bestehende Grün- und Aufenthaltsräume gut in das Fußwegenetz einzubinden und möglichst auf kurzen Wegen und direkt erreichbar zu machen.

Die Zielnetzkarte bündelt darauf aufbauend die zentralen räumlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs. Sie zeigt Maßnahmen wie das Freihalten von Gehkorridoren, die Verbreiterung von Gehflächen, die Verbesserung bzw. Neuschaffung von Ringquerungen, die barrierearme Gestaltung von Wegen im historischen Pflaster sowie die barrierefreie Überwindung von Höhenunterschieden.

Die Maßnahmen reagieren auf die in der Defizitanalyse dargestellten Mängel. Dazu zählen insbesondere stark frequentierte Hauptachsen, Gehsteigbreiten unter 2 m, Hitze-Hotspots, Unfallhäufungsstellen, Höhenbarrieren sowie Linienbarrieren durch Kfz-Verkehr und Lärmbelastung. Die Zielnetzkarte überführt diese Defizite in konkrete räumliche Handlungsschwerpunkte und legt damit die Grundlage für eine schrittweise Verbesserung der Gehqualität.

Ein besonderer Fokus liegt auf hoch belasteten innerstädtischen Achsen und Platzräumen. Dort sollen Gehkorridore freigehalten, Gehflächen verbreitert, Plätze neu gestaltet sowie Sitzgelegenheiten, Begrünung und Beschattung ergänzt werden.

In Bereichen mit historischer Pflasterung sollen barrierearme Wege vorgesehen werden, ohne das Stadtbild grundsätzlich zu verändern. Da nur mehr wenige historische Pflasterungen erhalten sind, stellen sie einen besonderen gestalterischen und baukulturellen Wert dar und tragen wesentlich zur Identität der Inneren Stadt bei.

Ihr Erhalt ist daher bei jeder Maßnahme mitzudenken. Zugleich sollen wichtige Zielpunkte und zentrale Wegereaktionen möglichst barrierearm nutzbar sein.

An den Rändern des Bezirks stehen sichere und komfortable Querungen über die Ringstraße sowie bessere Verbindungen in die Nachbarbezirke im Vordergrund.

Darüber hinaus zeigt die Zielnetzplan Karte Maßnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung. Dazu zählen das Begrünen von Straßenräumen, das Kühlen und Begrünen von Plätzen, die Schaffung von neuen Aufenthaltsräumen und wegbegleitendem Spiel sowie die verbesserte Erreichbarkeit bzw. Qualität von Bushaltestellen. Gleichzeitig werden ruhige Zonen mit Wohnfunktion ausgewiesen, um deutlich zu machen, dass Bewegungsströme verbessert und gelenkt, sensible Wohnbereiche aber nicht zusätzlich belastet werden sollen.

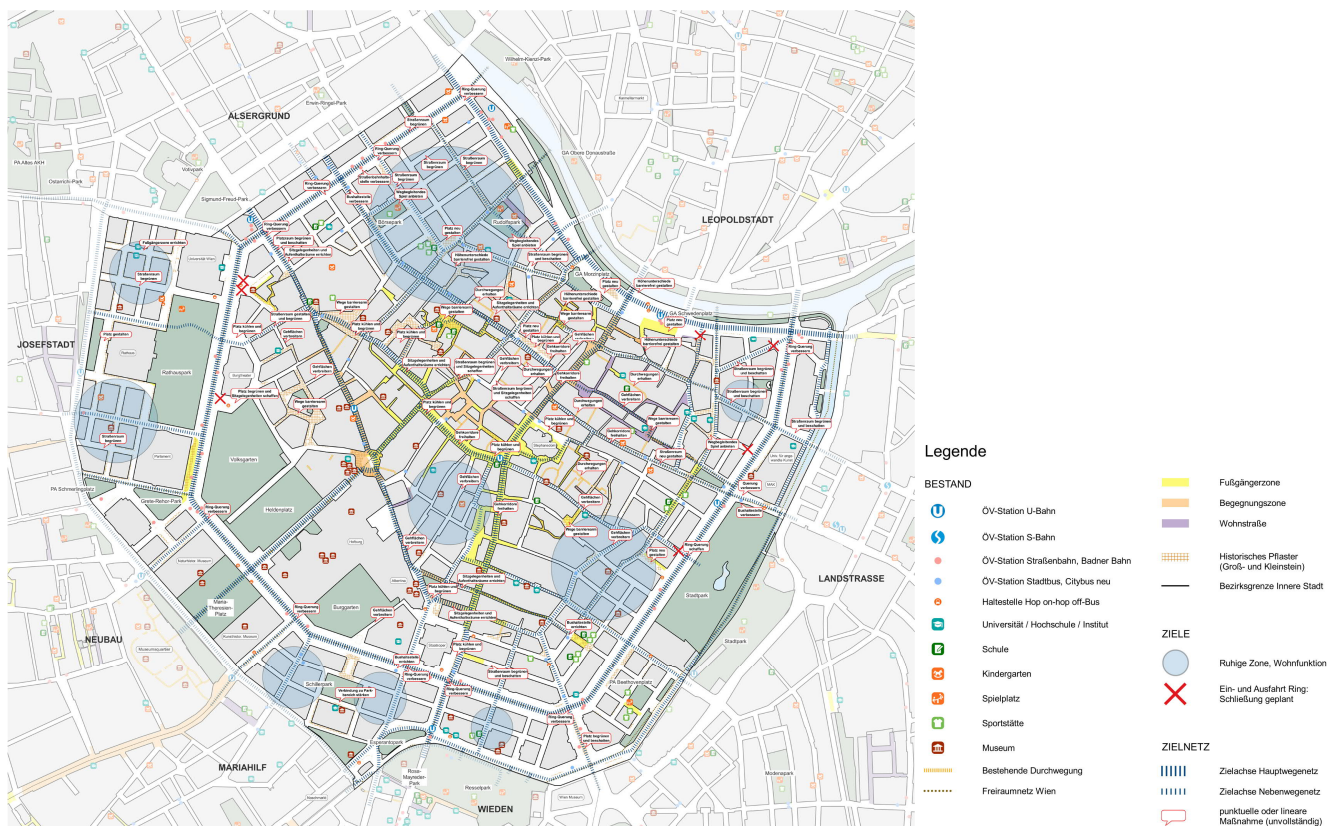


Abb. 9: Zielnetzplan Nr. 03

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

In diesem Kapitel wird das zuvor definierte Leitbild für den Fußverkehr in der Inneren Stadt in fünf Handlungsfelder übersetzt und durch konkrete Maßnahmenvorschläge ergänzt.

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

Die Maßnahmen umfassen bauliche Verbesserungen, Ansätze zur Stadtentwicklung sowie Maßnahmen der Bewusstseinsbildung und Kommunikation. Zu den einzelnen Maßnahmen werden beispielhaft Straßenzüge oder Standorte genannt, an denen im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse entsprechender Handlungsbedarf festgestellt wurde. Weitere Straßen und Orte mit Handlungspotenzial sind im Straßenindex in Kapitel 8 angeführt.

6.1 Handlungsfeld 1

Dieses Handlungsfeld bündelt Maßnahmen zur Verbesserung der grundlegenden Fußverkehrsinfrastruktur im ersten Bezirk. Ziel sind ausreichend breite, hindernisfreie und sichere Gehflächen, eine klare Wegeführung sowie komfortable Querungen, insbesondere an Kreuzungen und über die Ringstraße.

Handlungsfeld 1 Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten und Hindernisse im Gehraum entfernen
	Gehflächen verbreitern (inkl. Bezo und Fuzo schaffen)
	Intuitive Wegeführung verbessern
	Verkehrssicherheit für Gehende erhöhen
	Kreuzungen insbes. Ringquerungen verbessern und neu schaffen

6.1.1 Gehkorridore freihalten und Hindernisse im Gehraum entfernen

In stark frequentierten Bereichen der Inneren Stadt ist ein ausreichend breiter, durchgängiger und komfortabler Gehkorridor freizuhalten. Die erforderliche Breite ist abhängig von den jeweiligen Passant*innenfrequenzen, den örtlichen Rahmenbedingungen sowie den Anforderungen der RVS. Mindestens sollten komfortable Gehbreiten sichergestellt werden; bei sehr hohen Fußgänger*innenfrequenzen können auch deutlich größere – als im RVS-Regelwerk erfasste – freie Bewegungsräume erforderlich sein.

Gehsteige und Bewegungsflächen werden derzeit häufig durch Schanigärten, Werbeständer, technische Anlagen, Möblierung oder sonstige Aufbauten eingeengt.

Dadurch verringert sich die lichte Durchgangsbreite, Hindernisse entstehen entlang wichtiger Gehlinien und die Qualität des Zufußgehens wird eingeschränkt. Bestehende Nutzungen im Gehraum sollen daher überprüft, geordnet und bei Bedarf angepasst werden, damit ausreichend Platz für den Fußverkehr gesichert bleibt.

Fassadenelemente wie Zigarettenautomaten oder Postkästen dürfen die Gehbreite nicht einschränken bzw. sind für sehbehinderte Personen abzusichern. Verkehrszeichen sollen platzsparend, etwa an Fassaden oder nahe am Fahrbahnrand, angebracht werden. Möblierung, Begrünung, Trinkbrunnen und Wasserelemente müssen taktil und kontrastreich erkennbar bzw. sicher umgehbar sein.

Bei der Bewilligung bzw. Verlängerung von Schanigärten ist auf gestiegene Passant*innenfrequenzen, die Anforderungen an komfortable Gehbreiten sowie auf geplante oder umgesetzte Neugestaltungen Rücksicht zu nehmen. Im Zuge von Neugestaltungen können Flächen neu aufgeteilt und bestehende Bescheide entsprechend angepasst werden.

Bei hohem Parkraumdruck weichen Lieferfahrzeuge häufig auf Gehflächen aus; Ladezonen im Straßenraum sollen dies vermeiden und sowohl in Geschäftsstraßen als auch in Wohnbereichen vorgesehen werden.

Auch die Neuerrichtung von Fußgängerzonen und Begegnungszonen kann dazu beitragen, den verfügbaren Geh- und Aufenthaltsraum zu erweitern. Gleichzeitig ist auch in bestehenden Fußgängerzonen und Begegnungszonen sicherzustellen, dass klare, hindernisfreie Gehkorridore erhalten bleiben und nicht durch Nutzungen oder Aufbauten verstellt werden.

Im Gehbereich sind laut RVS mindestens 2,0 m freie Gehbreite sicherzustellen. Auch bei Nutzungen zu verkehrsfremden Zwecken nach § 82 StVO ist diese Gehsteigbreite grundsätzlich freizuhalten. Auch bei Baustellen sind Barrierefreiheit und mindestens 2,0 m Gehbreite zu gewährleisten.

Maßnahmen

- Erhebung der Passant*innenfrequenzen und Ableitung der erforderlichen Gehkorridorbreiten nicht nur aus Durchschnitts-, sondern insbesondere aus Spitzen- und Maximalfrequenzen
- Festlegung und Sicherung durchgängiger freizuhaltender Gehkorridore in stark frequentierten Bereichen
- Überprüfung und Anpassung von Verkaufsständen, Warenausräumungen, Schanigärten und sonstigen Nutzungen im Gehraum hinsichtlich der verbleibenden lichten Durchgangsbreite
- Freihalten klarer Gehkorridore auch in bestehenden Fußgänger*innenzonen und Begegnungszonen
- Erstellung eines Liefer- und Ladezonenkonzeptes mit Ladezonen und ergänzend die Förderung flächensparender und umweltfreundlicher Lieferformen, etwa Mikro-Logistik-Hubs oder Zustellung ohne Kfz

- Versetzung von Recyclingcontainern, Fahrradabstellanlagen und sonstigen Abstellrichtungen in den Parkstreifen bzw. auf geeignete Nebenflächen
- Anordnung zusätzlicher Fahrradabstellflächen im Parkstreifen, um das Abstellen an Masten, Geländern oder Hauswänden zu reduzieren
- Einrichtung klar gekennzeichnete Scooter-Abstellflächen zur Vermeidung von illegal abgestellten Scootern im Gehbereich
- Anbringen von Verkehrszeichen möglichst am Fahrbahnrand oder an bestehenden Masten statt im Gehbereich
- Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten durch gelbe Bodenmarkierungen anstelle zusätzlicher Verkehrszeichen, wo rechtlich und verkehrsorganisatorisch möglich
- Entfernung nicht mehr benötigter Masten, Tafeln, Poller, technischer Anlagen oder sonstiger Aufbauten im Gehbereich
- Bündelung notwendiger technischer Anlagen, Beschilderungen und Möblierungen, um den Gehraum möglichst frei zu halten
- Überprüfung von Pkw-Teilen, die in den Gehsteig hineinragen, und konsequente Sicherstellung der freien Gehbreite
- Sicherstellung der Einhaltung des Leitfadens⁸ „Sicherheit auf Wiens Baustellen“ der Stadt Wien sowie der einschlägigen Regelwerke, insbesondere hinsichtlich Ersatzgehwegen, Durchgangsbreiten, Barrierefreiheit, taktiler Erfassbarkeit, Absicherung und sicherer Führung des Fußverkehrs im Baustellenbereich
- Freihalten taktiler Leitsysteme, Querungsbereiche, Hauseingänge und Haltestellenzugänge von Hindernissen
- Regelmäßige Kontrolle und laufendes „Aufräumen“ des öffentlichen Raums in besonders stark frequentierten Bereichen

Verortung (Beispiele)

- Dr.-Karl-Lueger-Platz, Franz-Josefs-Kai 13-25, Franziskanerplatz, Graben, Kräutler Straße, Kohlmarkt, Lugeck, Rotenturmstraße, Schönlaterngasse, Stephansplatz, Stock im Eisen Platz, Teinfaltstraße

⁸ Stadt Wien – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten;
<https://www.wien.gv.at/pdf/ma46/baustellensicherheit.pdf> (25.05.2026)

6.1.2 Gehflächen verbreitern (inkl. Schaffung von Fußgänger- und Begegnungszonen)

Gehsteigbreiten sind im ersten Bezirk in Abhängigkeit von Fußgänger*innenfrequenz, angrenzender Nutzungen und Aufenthaltsdichte zu bemessen. Gerade in der Inneren Stadt überlagern sich sehr hohe Passant*innenzahlen, Geschäftseingänge, Gastronomie, Schanigärten, Warenausräumungen, touristische View-Points, Haltestellen und historische Engstellen. Mindestbreiten reichen daher vielerorts nicht aus.

Als Mindestbreite für Gehflächen gelten laut RVS 03.02.12 2,0 m. In stärker frequentierten Bereichen sowie im Umfeld wichtiger Einrichtungen sind, in Abhängigkeit der Passant*innenzahlen, größere Breiten erforderlich. Als grobe Orientierung werden Gehwegbreiten in internationalen Regelwerken⁹ bis zu 5,0 m bei Hauptgeschäftsstraßen genannt unter Berücksichtigung der Anforderungen des Seitenraums wie etwa Warteraum bei Haltestellen, Verweilflächen vor Schaufenstern, Sitzgelegenheiten etc.

Bei Gastgärten, Warenausräumungen und sonstigen Nutzungen im Gehbereich sind die verbleibende freie Gehbreite, erforderliche Breitenzuschläge und eine barrierefreie Führung sicherzustellen. Gehsteigparken, hineinragende Fahrzeuge und Falschparken sind durch angepasste Parkordnungen, Verlegung auf die Fahrbahn, Auflassung von Stellplätzen und konsequente Kontrolle zu vermeiden.

Maßnahmen

- überall wo es Gehsteige gibt, insbesondere wo noch keine 2 m Breite vorhanden sind, ist die Gehfläche auf mind. 2 m zu verbreitern
- in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen (siehe Zielnetz-Karte), sind bestehende Gehflächen auf mindestens 2,5 m zu verbreitern
- Gehflächen bei Neu- und Umgestaltungen sind entsprechend der Fußgänger*innenfrequenzen und angrenzenden Nutzungen ausreichend breit zu planen
- Ausreichend große Warte- und Aufstellflächen bei Querungen, Kreuzungen, ÖV-Haltestellen und anderen stark frequentierten Bereichen schaffen
- Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs umverteilen, etwa durch Reduktion von Fahrbahnbreiten, Stellplätzen oder überdimensionierten Verkehrsflächen
- Fahrstreifen auf das erforderliche Regemaß verschmälern, um zusätzliche Flächen für Gehen, Aufenthalt und Begrünung zu gewinnen
- Gehsteigvorziehungen an allen Kreuzungen, wo es noch keine gibt, insbesondere entlang des Hauptnetzes umsetzen

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): RASSt Richtlinien Anlage Stadtstraßen, 2006 *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASSt 06*, Ausgabe 2006, FGSV-Nr. 200, Köln: FGSV Verlag. Korrektur zur RASSt 06, Stand 15. Dezember 2008, <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/200.k.pdf> (25.05.2026)

- Rad- und Fußverkehr möglichst klar trennen; Radverkehrsflächen nicht zulasten erforderlicher Gehflächen herstellen
- Neue Fußgänger- und Begegnungszonen sowie Wohnstraßen sind insbesondere dort, wo zukünftig nicht die Ringerschließung der Innenstadt verläuft, zur Erweiterung der Geh- und Aufenthaltsflächen zu schaffen; weitere Wohnstraßen und Begegnungszonen sind zu prüfen
- Ausgewählte Zufahrten in die Innere Stadt schließen, um Durchzugsverkehr zu reduzieren und Gehflächen zu stärken
- Ring-Geh-Allee weiterführen und als großzügige zusammenhängende Geh- und Aufenthaltsfläche ergänzen
- Oberflächenwiederherstellungen, Baustellen und Umgestaltungen als Anlass zur dauerhaften Verbreiterung von Gehflächen nutzen

Verortung (Beispiele)

- Wollzeile, Börsegasse, Schönlaterngasse, Schottengasse, Wildpretmarkt, Wipplingerstraße, Fischhof, Operngasse, Stock im Eisen Platz

6.1.3 Intuitive Wegeführung verbessern

Eine intuitive Wegeführung unterstützt die Orientierung und lenkt Fußgängerströme auf natürliche Weise entlang gewünschter Gehachsen. Dies kann durch die gezielte Gestaltung von Pflasterungen, Einfassungen, taktilen Elementen oder „Trittsteinen“ im Straßenraum erfolgen. Auch klug platzierte Möblierungen oder Hindernisse, wie etwa Sitzbänke, können Bewegungsrichtungen strukturieren und Aufenthaltsbereiche von Bewegungsflächen trennen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf barrierefreie und leicht verständliche Gestaltungselemente zu legen. Das taktile Leitsystem übernimmt dabei zusätzlich eine wichtige Funktion für die Orientierung sehbehinderter Menschen und ist integraler Bestandteil einer intuitiven Wegeführung.

Maßnahmen

- Unterschiedliche Pflasterungen zur Wegeführung einsetzen
- Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche klar gliedern
- Taktile Leitelemente für Barrierefreiheit ergänzen
- Stadtmöbel gezielt zur Lenkung von Fußgängerströmen platzieren
- Wegeführungen an Plätzen und Kreuzungen verdeutlichen
- Sichtbarrieren und unklare Wegebeziehungen vermeiden
- Einheitliche Gestaltung wichtiger Gehachsen sicherstellen

Verortung (Beispiele)

- Albertinaplatz, Franz-Josefs-Kai 13-29, Morzinplatz, Schwedenplatz, Querungen Operngasse/Opernring, Querungen Schubertring, Stephansplatz, Stock im Eisen Platz

6.1.4 Verkehrssicherheit für Gehende erhöhen

Zufußgehen ist grundsätzlich eine sehr sichere Fortbewegungsart. Gleichzeitig sind Fußgänger*innen im Falle eines Zusammenstoßes mit motorisierten Fahrzeugen oder Fahrrädern besonders ungeschützt. Daher ist es wichtig, Gefahrenstellen zu vermeiden, Sichtbeziehungen zu verbessern und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu reduzieren.

Neben der objektiven Verkehrssicherheit spielt auch das subjektive Sicherheitsgefühl eine zentrale Rolle. Unsichere, unübersichtliche oder schlecht beleuchtete Bereiche können dazu führen, dass Fußwege gemieden werden. Besonders rund um ÖV-Stationen, Parks, öffentliche Freiräume, Schulwege und weniger frequentierte Orte ist daher auf gute Beleuchtung, klare Orientierung, übersichtliche Gestaltung und die Vermeidung von Angsträumen zu achten.

Auch ein rücksichtsvolles Miteinander im öffentlichen Raum ist wesentlich. In engen Straßenräumen, Begegnungszonen, Fußgängerzonen sowie auf gemeinsam genutzten Flächen braucht es ausreichend Platz, klare Regeln und gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Kfz-Verkehr und Lieferverkehr.

Maßnahmen

- Verkehrszeichen möglichst am Fahrbahnrand oder an bestehenden Masten anbringen
- Nicht mehr benötigte Masten, Tafeln, Poller oder Aufbauten im Gehbereich entfernen
- Hindernisse im Gehraum reduzieren und Stolperstellen vermeiden (siehe dazu Kap. 6.1.1)
- Ausreichende Beleuchtung an urbanen Plätzen, ÖV-Stationen, Parks und weniger frequentierten Orten sicherstellen
- Angsträume bei Umgestaltungen vermeiden, insbesondere rund um ÖV-Stationen, Parks und öffentliche Freiräume
- Sichtbeziehungen verbessern, z.B. durch Zurückschneiden von Sträuchern oder Freihalten von Kreuzungsbereichen
- Gefahrenstellen auf Schulwegen erheben und entschärfen
- Querungen sicherer gestalten, etwa durch gute Sichtbarkeit, ausreichende Aufstellflächen und angemessene Querungszeiten (siehe dazu Kap. 6.1.5)

- Rücksichtnahme gegenüber Fußgänger*innen an Schutzwegen, in Wohnstraßen, Begegnungszonen und Fußgängerzonen stärken
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr durch klare Führung, ausreichend Platz und verständliche Gestaltung reduzieren
- Illegales Halten und Parken auf Gehflächen, insbesondere durch Lieferfahrzeuge, kontrollieren und reduzieren
- Öffentliche und saubere WC-Anlagen in ausreichender Anzahl bereitstellen
- Bewusstseinsbildung und Fairnesskampagnen für ein rücksichtsvolles Verhalten im Verkehr umsetzen
- Schulprojekte zur Verkehrssicherheit fördern
- Wissen über richtiges Verhalten in Wohnstraßen, Begegnungszonen und Fußgängerzonen verbessern

Verortung (Beispiele)

- Marienstiege, Franz-Josefs-Kai 13-25, Bäckerstraße

6.1.5 Kreuzungen und Ringquerungen verbessern und neue Querungen schaffen

Ziel ist es, Kreuzungen und Querungen insbesondere über die Ringstraße sicherer, komfortabler und übersichtlicher für alle Nutzer*innen zu gestalten. Bestehende Querungen sollen verbessert und dort, wo wichtige Gehlinien fehlen oder große Umwege entstehen, neue Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Zentrale Maßnahmen umfassen die Verlängerung der Ampelphasen und ausreichende Räumzeiten, um insbesondere älteren Menschen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität ein sicheres und angstfreies Überqueren zu ermöglichen. Bei Lichtsignalgeregelten Schutzwegen sollen Wartezeiten für zu-Fuß-Gehende möglichst kurz sein. Grün- und Räumzeiten sind so zu bemessen, dass auch ältere und mobilitätseingeschränkte Personen sicher queren können.

Querungen sollen möglichst in einem Zug möglich sein; Wartezeiten auf Schutzinseln sind zu vermeiden. Druckknopfampeln wie am Übergang von der Universität zur Mülker Bastei/Schreyvogelgasse, Grüne Wellen für den Kfz-Verkehr und bestehende Lichtsignalanlagen sind schrittweise zugunsten kürzerer Wartezeiten und besserer Querbarkeit für Fußgänger*innen anzupassen.

Darüber hinaus sollen bestehende Querungen verbreitert und zusätzliche Querungen entlang wichtiger Gehbeziehungen geschaffen werden, um dem hohen Fußgänger*innenaufkommen gerecht zu werden, Umwege zu reduzieren und Konfliktsituationen zu vermeiden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die klare Trennung der Wartebereiche für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Bereich vor den Ampeln. Dadurch wird die Übersichtlichkeit erhöht und das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten verbessert.

Höhendifferenzen bei abgesenkten Gehsteigen vor Ein- und Ausfahrten erschweren die Nutzung für Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen und sollen vermieden werden. Gehsteige sind dort möglichst niveaugleich auszuführen; die Anrampung soll zwischen Fahrbahn und Gehsteig für den Kfz-Verkehr erfolgen.

Auch bei Einmündungen von Nebenstraßen mit Schutzweg, Lichtsignalanlage oder Vorrang für Fußgänger*innen sollen Gehsteige niveaugleich bleiben. Das erhöht den Komfort und stärkt die Priorität des Fußverkehrs. Bei unregelmäßigen Querungen ohne Schutzweg ist diese Lösung aus Gründen der Sicherheit sehingeschränkter Personen nicht empfehlenswert.

Maßnahmen

- Verkürzung der Wartezeit für Fußgänger*innen bei Lichtsignalanlagen insbesondere bei Ringstraßenquerungen (empfohlen wird laut RVS 03.04.13 unter 40 Sekunden)
- Verlängerung der Grünzeiten und Räumzeiten für Fußgänger*innen bei Lichtsignalanlagen insbesondere bei Ringstraßenquerungen. Die Freigabezeit soll laut RVS 03.04.13 mindestens 10 Sekunden betragen und zwei Drittel des Querungswegs sollen bei Grün zurückgelegt werden können.
- Verbreiterung bestehender Schutzwege und Querungsbereiche
- Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten entlang logischer Gehlinien
- Klare Trennung von Wartebereichen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Vergrößerung der Aufstellflächen vor Ampeln bei hohem Fußgänger*innenaufkommen
- Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Kfz-Verkehr; gute Sichtbeziehungen, insbesondere aus Kinderperspektive mit ca. 0,8 m Augenhöhe (RVS 03.04.13), sind zu berücksichtigen
- Barrierefreie Ausgestaltung der Querungen mit abgesenkten Randsteinen und taktilen Leitsystemen
- Prüfung von Mittelinseln oder Zwischenaufstellflächen bei breiten Querungen
- Einheitliche und gut erkennbare Bodenmarkierungen im Querungsbereich
- Gehsteige bei Ein- und Ausfahrten sowie bei Einmündungen von untergeordneten Straßen niveaugleich gestalten

Verortung (Beispiele)

- Opernring – Operngasse, Burgring – Babenbergerstraße, Burgring – Bellariastraße, Schottengasse – Schottenring, Josef-Meinrad-Platz, Schwedenplatz/Franz-Josefs-Kai

6.2 Handlungsfeld 2

Dieses Handlungsfeld bündelt Maßnahmen, die den öffentlichen Raum im ersten Bezirk als Aufenthalts- und Bewegungsraum stärken. Ziel ist es, durch Sitzgelegenheiten, Begrünung, Beschattung, kühlende Elemente und attraktive Platzräume die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Innere Stadt klimafitter zu gestalten.

Handlungsfeld 2 Aufenthaltsqualität und Begrünung	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
	Straßen und Plätze begrünen und beschatten
	Plätze gestalten und Parks erweitern
	Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen

6.2.1 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten

Ein abwechslungsreich gestalteter Straßenraum erhöht die Aufenthaltsqualität und fördert die Bereitschaft, auch längere Wege zu Fuß zurückzulegen. Insbesondere in Straßenräumen, die stark von geradlinigen Gehsteigen, Fahrbahnen und beidseitigen Parkstreifen geprägt sind, können Mikrofreiräume, konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten und vielfältige Nutzungen zur Auflockerung beitragen. Sitzgelegenheiten und kleine Aufenthaltsbereiche schaffen Orte zum Verweilen, Ausruhen und Begegnen und verbessern damit die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für unterschiedliche Nutzer*innengruppen. Besonders entlang stark frequentierter Wege, im Bereich von Verkehrsknotenpunkten, im Umfeld von Gebäuden mit hoher Bürodichte sowie auf Plätzen sollen bevorzugt konsumfreie Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsbereiche – nach Möglichkeit an schattigen Standorten – geschaffen werden. Ergänzend können wegbegleitende Spiel- und Bewegungselemente sowie Mikrofreiräume die Attraktivität und Nutzungsvielfalt des öffentlichen Raums zusätzlich erhöhen.

Maßnahmen

- Schaffung von Aufenthaltsflächen, Mikrofreiräumen entlang von geradlinigen Straßenzügen
- Sitzgelegenheiten errichten
- Begrünung in Form von Bäumen oder Grünflächen (im Einklang mit Barrierefreiheit begehbar)
- Nutzung von Synergien bei Arbeiten im unterirdischen Einbautennetz

Verortung (Beispiele)

- Schottentor/Schottengasse, Predigergasse, Werdertorgasse, Am Hof, Concordiaplatz, Dr.-Ignaz-Seipel-Platz, Gartenbaupromenade, Haarhof, Herbert-von-Karajan-Platz, Josef-Meinrad-Platz

6.2.2 Straßen und Plätze begrünen und beschatten

Begrünungen entlang versiegelter Straßenzüge tragen wesentlich zur Verbesserung des Stadtklimas und der Aufenthaltsqualität bei. Besonders großkronige Bäume schaffen im Sommer angenehme, überschattete Aufenthaltsbereiche entlang stark frequentierter Wege und auf Plätzen. Wo die Pflanzung von Bäumen aufgrund räumlicher oder technischer Rahmenbedingungen nicht möglich ist, sollen alternative schattenspendende Elemente bzw. technische Beschattungslösungen eingesetzt werden, etwa Markisen, Sonnensegel, Schirme, Pergolen oder temporäre Beschattungselemente. Stadtbäume sind zunehmend Stressfaktoren wie hohen Temperaturen, geringer Niederschlagsmenge und begrenztem Wurzelraum ausgesetzt, weshalb verstärkt hitzetolerante Baumarten eingesetzt werden sollen. Ergänzend sollen nicht mehr benötigte Parkplätze oder Stellplätze – insbesondere in Schrägparkordnung – in Mikrofreiräume mit konsumfreien Sitzmöglichkeiten, Tischen oder kleinen Spiel- und Bewegungselementen umgestaltet werden. Dadurch entstehen zusätzliche konsumfreie Aufenthaltsorte und schattige Bereiche im öffentlichen Raum.

Maßnahmen

- Pflanzung von Bäumen und Umsetzung von 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)
- Technische Beschattung, Markisen, Fassadenbegrünungen

Verortung (Beispiele)

- Maria am Gestade, Am Hof, Dr.-Karl-Lueger-Platz, Felderstraße, Gartenbaupromenade, Gölsdorfgasse, Hansenstraße, Herbert-von-Karajan-Platz, Hoher Markt, Josefs-Meinrad-Platz, Mölker Bastei, Morzinplatz, Operngasse, Salzgries, Schottengasse, Schwarzenbergplatz, Schwedenplatz

6.2.3 Plätze gestalten und Parks erweitern

Durch die Attraktivierung und Erweiterung von Plätzen können zusätzliche Aufenthaltsbereiche geschaffen und bestehende Flächenengpässe für den Fußverkehr reduziert werden. Entlang stark frequentierter Wege und auf Plätzen sollen dabei bevorzugt an schattigen Standorten konsumfreie Sitzmöglichkeiten vorgesehen werden.

Maßnahmen

- Aufwertung von bestehenden Plätzen (z.B. als „Beserlpark XL“)
- Erweiterung der Plätze in den angrenzenden Straßenraum
- Konzept für alle Vorplätze entlang der monumentalen Ringstraßengebäude erstellen
- Sackgassen, die an Parks angrenzen, aufwerten und fußverkehrsfreundlich gestalten
- Schaffung von neuen urbanen Plätzen
- Ausstattung mit Beschattung und Sitzelementen
- Änderung der angrenzenden Schrägparker auf Längsparker, um mehr Raum für Fußgänger*innen zu schaffen
- Konsumfreie Orte ermöglichen und fördern

Verortung (Beispiele)

- Theodor-Herzl-Platz, Concordiaplatz, Schwedenplatz

6.2.4 Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen

Das Schaffen von Trinkwasserentnahmemöglichkeiten ist ein wichtiger Bestandteil des Maßnahmenbündels im Masterplan Gehen. Öffentliche Trinkwasserstellen erhöhen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und unterstützen insbesondere bei hohen Temperaturen das komfortable und sichere Zufußgehen. Sie fördern die Gesundheit, erleichtern längere Wege zu Fuß und tragen zur Attraktivität sowie Klimaanpassung von Orts- und Stadträumen bei.

Maßnahmen

- Errichtung von Trinkbrunnen bzw. Umrüstung bestehender Hydranten an zentralen Orten und entlang wichtiger Gehverbindungen
- Einsatz mobiler Trinkbrunnenaufsätze auf Hydranten bei Hitzeperioden und Veranstaltungen
- Schaffung kühlender Elemente wie z.B. „Brunnhildes“¹⁰ und Nebelstelen im öffentlichen Raum
- Barrierefreie, gut sichtbare und regelmäßig gewartete Gestaltung aller Trinkwasserangebote

Verortung (Beispiele)

- Fischerstiege, Grillparzerstraße, Hegelgasse, Hoher Markt, Johannesgasse, Julius-Raab-Platz, Lichtenfelsgasse, Lobkowitzplatz, Mülkerbastei, Musikvereinsplatz, Schallautzerstraße, Schwedenplatz, Am Hof

¹⁰ <https://www.wien.gv.at/umwelt/trinkbrunnen> (25.05.2026)

6.3 Handlungsfeld 3

Dieses Handlungsfeld bündelt Maßnahmen, die kurze, direkte und klimafitte Wege im ersten Bezirk stärken. Ziel ist es, ÖV-Haltestellen besser erreichbar zu machen, Verbindungen in die Nachbarbezirke zu verbessern, Durchgänge zu sichern und durch verkehrsberuhigte Bereiche mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Handlungsfeld 3

Stadt der kurzen u.
klimafitten Wege

Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern

Verkehrsberuhigung umsetzen

Durchgänge und Durchwegungen erhalten und neue schaffen

Der Masterplan Gehen legt einen Schwerpunkt auf die sichere, attraktive und barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen für vulnerable Gruppen. Dazu zählen Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Senior*inneneinrichtungen, Nahversorgung, Erholungs-, Sport- und Spielangebote sowie ÖV-Haltestellen.

Wichtige Ziele sollen zu Fuß direkt, ohne Umwege und mit ausreichend dimensionierten Wegen erreichbar sein. Besonders im Haltestellenumfeld sind sichere Zugänge, gute Querungsmöglichkeiten und eine attraktive Anbindung an das Fußwegenetz entscheidend. Eine Analyse der Wege vulnerabler Gruppen kann helfen, Maßnahmen gezielt umzusetzen.

6.3.1 Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern

Die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist ein wesentlicher Bestandteil einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur. Ziel ist es, Haltestellen sicher, direkt und barrierefrei in das Fußwegenetz einzubinden sowie angenehme Wartebedingungen zu schaffen. Dazu zählen insbesondere sichere Querungsmöglichkeiten durch zusätzliche oder verbesserte Zebrastreifen, Gehsteigvorziehungen zur Verkürzung von Querungsdistanzen sowie ausreichend dimensionierte Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten, Sonnen- und Wetterschutz. Besonderes Augenmerk ist dabei auf barrierefreie Oberflächen und eine gut nutzbare Gestaltung der Haltestellenbereiche zu legen.

Maßnahmen

- Zusätzliche Zebrastreifen zu Haltestellen schaffen
- Gehsteigvorziehungen errichten
- Barrierefreie Oberflächen herstellen
- Taktile Leitelemente zu Haltestellen ergänzen
- Sitzgelegenheiten und Wartebereiche verbessern
- Wegeführungen zu Haltestellen klar und sicher gestalten
- Ggf. Witterungsschutz in Abwägung der visuellen und gestalterischen Machbarkeit

Verortung (Beispiele)

- Schwarzenbergplatz, Schwedenplatz, Stubenring, Universitätsring, Wipplingerstraße, Wollzeile, Christinengasse, Dr.-Karl-Lueger-Platz, Dr.-Karl-Renner-Ring, Elisabethstraße, Seilerstätte, Franz-Josefs-Kai 13 bis 29, Hansenstraße

6.3.2 Verbindungen zu Nachbarbezirken stärken

Fußläufige Verbindungen zwischen der Inneren Stadt und den Nachbarbezirken sind wichtig, da in den angrenzenden Bezirken sehr viele Menschen leben und die Innere Stadt ein zentrales Ziel für Arbeit, Bildung, Versorgung und Freizeit ist. Gleichzeitig wirken Ringstraße, Lastenstraße bzw. Zweierlinie, Wienfluss und Donaukanal als starke Barrieren im Fußwegenetz. Sichere, direkte und komfortable Verbindungen helfen, diese Barrieren zu überwinden, Wege zu Fuß attraktiver zu machen und die Innere Stadt besser mit ihrem Umfeld zu vernetzen.

Maßnahmen

- Verbesserung der Beleuchtung, Orientierung und Beschilderung an bezirksübergreifenden Verbindungen
- Entschärfung von Konflikten zwischen Fußgänger*innen, Radverkehr und Kfz-Verkehr an Knotenpunkten
- Aufwertung der Zugänge zu wichtigen U-Bahn-, Straßenbahn- und Busstationen
- Schaffung komfortabler Wartebereiche mit ausreichend Platz, Sitzmöglichkeiten und Beschattung
- Aufnahme wichtiger bezirksübergreifender Fußwegeverbindungen in digitale Karten und Leitsysteme

Verortung (Beispiele)

- Ringstraßen-Querungen, Opern-Passage/Karlsplatz/Kärntner Straße

6.3.3 Verkehrsberuhigung umsetzen

Die Umsetzung der verkehrsberuhigten Inneren Stadt oder von Low-Traffic-Grätzl kann zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen. Durch verkehrsberuhigte Straßenräume entstehen neue Möglichkeiten für Begrünung, Sitzgelegenheiten und sichere Aufenthaltsbereiche. Ergänzend können kostengünstige temporäre Tactical-Urbanism-Maßnahmen wie Bodenmarkierungen, Pflanzentröge oder mobile Sitzgelegenheiten eingesetzt werden, um neue Gestaltungen rasch zu erproben. Dabei sind die gestalterischen Anforderungen aufgrund der UNESCO Welterbestätte und der Schutzzone nach Wiener Bauordnung zu beachten.

Maßnahmen

- Verkehrsberuhigung durch Durchfahrtsbeschränkungen oder geänderte Verkehrsführung
- Reduktion von Kfz-Durchzugsverkehr bei Sicherung der Erreichbarkeit für Anrainer*innen, Einsatz und Lieferung
- Umgestaltung von Straßenräumen mit mehr Platz für Fußgänger*innen
- Schaffung neuer Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten
- Begrünung durch Bäume, Pflanzbeete oder mobile Pflanztröge
- Einrichtung von Beschattung, Trinkwasserangeboten und kühlenden Elementen
- Begleitende Information und Einbindung von Anrainer*innen, Betrieben und Institutionen

6.3.4 Durchgänge und Durchwegungen erhalten und neue schaffen

Durchgänge und Durchwegungen stellen eine wertvolle Ressource für das Fußwegesystem in der Inneren Stadt dar und sollten erhalten werden. Auch wenn Durchgänge durch Häuser teilweise nur tagsüber geöffnet sind, ermöglichen sie kurze, direkte und attraktive Wege abseits stark belasteter Straßenräume. Sie verbessern die Durchlässigkeit des Stadtgefüges, erhöhen die Orientierung und tragen wesentlich zur Qualität des Zufußgehens bei.

Maßnahmen

- Temporär geöffnete private Durchgänge als Teil des Fußwegenetzes sichtbar machen
- Öffnungszeiten und Nutzungsbedingungen transparent kommunizieren
- Erhalt bestehender Durchwegungen bei Umbauten und Sanierungen sichern
- Neue Durchwegungen bei größeren Bauvorhaben prüfen und ermöglichen
- Vereinbarungen mit privaten Eigentümer*innen zur öffentlichen Nutzung treffen
- Historische und gestalterisch wertvolle Passagen erhalten

Verortung (Beispiele)

- Durchgänge Altes Rathaus, Heiligenkreuzerhof und Böhmisches Hofkanzlei erhalten, Durchwegungen Wächtergasse, Jesuitengasse, Windhaaggasse erhalten

6.4 Handlungsfeld 4

Dieses Handlungsfeld bündelt Maßnahmen, die Barrierefreiheit und Inklusion im öffentlichen Raum des ersten Bezirks stärken. Ziel ist es, unter Berücksichtigung der historischen Identität barrierearme Wege im historischen Pflaster anzulegen, Schulwege sicher zu gestalten, generationengerechte Angebote zu schaffen und Höhenunterschiede möglichst selbstständig überwindbar zu machen.

Handlungsfeld 4 Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege auch im Pflaster errichten
	Schulwege und Schulvorplätze sicher gestalten
	Generationengerechte Ausstattung und wegbegleitendes Spiel etablieren
	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei gestalten

6.4.1 Barrierearme Wege auch im historischen Pflaster errichten

Die Oberflächen von Gehwegen sind wesentlich für Gehkomfort und Barrierefreiheit. Sie sollen eben, rutschfest und frei von Stolperstellen sein.

Historische Pflasterflächen prägen das Stadtbild der Inneren Stadt und sind ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Raums. Gleichzeitig können unebene, grob strukturierte oder kleinteilige Pflasterungen für viele Menschen eine Barriere darstellen, insbesondere für Personen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Gehhilfen. Ziel ist daher nicht, das historische Pflaster flächendeckend zu entfernen, sondern barrierearme Wege gezielt in bestehende Pflasterflächen einzuschneiden und gestalterisch sensibel in das Stadtbild zu integrieren wie es bspw. am Minoritenplatz gelungen ist. Eine weitere Möglichkeit ist, Fugen mittels Verguss zu schließen, da dies auch die Berollbarkeit erhöht.

Bei Neu- und Umgestaltungen sind hier die Anforderungen von Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Gehhilfe besonders zu berücksichtigen. Die Studie „Bewertung der Berollbarkeit von Straßenbelägen in Wien“ zeigt, dass die Gebrauchstauglichkeit gepflasterter Oberflächen für Personen mit Rollstuhl oder Rollator wesentlich ist (Stadt Wien, 2022). Bodenbeläge im Freien müssen gemäß ÖNORM B 1600 leicht und erschütterungsarm berollbar sein; die Studie untersuchte dazu unterschiedliche Pflasterflächen im öffentlichen Raum mittels Rollstuhl-Befahrungen und subjektiver Bewertung durch Testpersonen.

Für die Innere Stadt bedeutet das, dass barrierearme Wege bevorzugt mit Granit und in Anlehnung an vorhandene Formate hergestellt werden sollen. Eine geeignete Lösung ist der geschnittene Wiener Würfel: Er knüpft gestalterisch an das historische Pflasterbild an, verbessert aber durch die geschnittene Oberfläche und eine präzise Fugenausbildung die Berollbarkeit deutlich. So können Barrierefreiheit, Alltagstauglichkeit und der Erhalt des historischen Stadtbildes miteinander verbunden werden. Schäden sind regelmäßig zu beheben und materialgerecht instand zu setzen.

Maßnahmen

- Wichtige barrierearme Gehverbindungen festlegen, insbesondere entlang zentraler Gehrelationen, über Plätze sowie zu Eingängen, Querungen und Haltestellen
- Geeignete Führungen im historischen Pflaster prüfen: entlang von Fassaden bzw. Traufenpflaster, auf einer oder beiden Straßenseiten sowie quer über Straßen und Plätze
- Wegeführung mit anderen Nutzungen wie Schanigärten, Möblierung, Beleuchtung und Entwässerung abstimmen
- Gestalterische Lösung festlegen: Steinart, Format, Oberfläche, Fugenbild und Verlegeart
- Querneigungen auf maximal 2 % begrenzen; nicht topografisch bedingte starke Längsneigungen vermeiden
- Bei topografisch bedingten Längsneigungen über 6 % griffige Oberflächen und über 10 % zusätzliche Handläufe vorsehen
- Behindertenvertretungen und Nutzer*innen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen in die Prüfung einbinden
- Fugen, Setzungen und Unebenheiten regelmäßig kontrollieren und nachbessern

Verortung (Beispiele)

- Dr.-Ignaz-Seipel-Platz, Judenplatz, Minoritenplatz, Freyung, Abraham-a-Santa-Clara-Gasse, Ballgasse, Blumenstockgasse, Domgasse, Fütterergasse, Grashofgasse

6.4.2 Schulwege und Schulvorplätze sicher gestalten

Schulwege und Schulvorplätze im ersten Bezirk sollen so gestaltet werden, dass Kinder sicher, selbstständig und möglichst zu Fuß zur Schule kommen können. Im Volksschulalter wird das Mobilitätsverhalten erlernt, daher fördern sichere und attraktive Fußwege die Bewegung, die Gesundheit und die Selbstständigkeit der Kinder.

Da Kinder Verkehrssituationen noch nicht vollständig einschätzen können, brauchen sie im Schulumfeld besonderen Schutz. Wichtig sind übersichtliche Querungen, kurze Wege, gute Sichtbeziehungen, verkehrsberuhigte Bereiche und ausreichend Platz vor den Schuleingängen. Schulvorplätze sollen sichere Ankommensorte sein und Konflikte durch Elterntaxis, Lieferverkehr, schnellen, vorbeiziehenden Radverkehr und andere Nutzungen reduzieren. Ergänzend tragen Schulstraßen, sichere Verbindungen zu Parks und Freiräumen, Sitzgelegenheiten, Beschattung sowie ausreichend Scooter- und Radabstellanlagen zu einem kindgerechten öffentlichen Raum bei.

Maßnahmen

- Gefahrenstellen entlang wichtiger Schulwege im ersten Bezirk erheben und entschärfen
- Schulwegpläne für Schulstandorte in der Inneren Stadt erstellen bzw. aktualisieren
- Sichere, direkte und barrierearme Wegeverbindungen zwischen Schulen, ÖV-Haltestellen, Parks und Freiräumen schaffen
- Querungen im Schulumfeld übersichtlich gestalten, ausreichend dimensionieren und mit guten Sichtbeziehungen ausstatten
- Gehflächen vor Schuleingängen verbreitern und von Hindernissen freihalten
- Verkehrsberuhigte Bereiche vor Schulen schaffen, etwa durch Schulstraßen, Begegnungszonen oder temporäre Sperrungen zu Schulbeginn und Schullende
- Konflikte mit Elterntaxis, Lieferverkehr und Radverkehr durch klare Organisation des Straßenraums reduzieren
- Aufenthaltsbereiche vor Schuleingängen mit Sitzgelegenheiten, Beschattung und Begrünung schaffen
- Kinder und Schulen in die Gestaltung von Schulvorplätzen einbinden, z.B. durch Workshops oder temporäre Möblierung
- Ausreichend Platz für Scooter- und Radabstellanlagen vorsehen, ohne Gehflächen einzuengen
- Temporäre Maßnahmen wie Bodenmarkierungen, Pflanztröge oder mobile Sitzgelegenheiten zur Erprobung neuer Schulvorplatzgestaltungen einsetzen
- Schulumfelder regelmäßig auf Barrierefreiheit, Beleuchtung, Orientierung und Verkehrssicherheit überprüfen

Verortung (Beispiele)

- Querungen Börsegasse Richtung Maria am Gestade und Concordiaplatz, Querung Wollzeile Stubenbastei

6.4.3 Generationengerechte Ausstattung und wegbegleitendes Spiel etablieren

Wegbegleitende Spielangebote machen Fußwege attraktiver und fördern Bewegung, Entdeckung und Aufenthalt im öffentlichen Raum. Sie sprechen besonders Kinder und Familien an, können aber auch generationenübergreifend genutzt werden. Aufgrund ihrer geringen Höhe benötigen solche Spielelemente in der Regel keinen Fallschutz und lassen sich daher gut in bestehende Geh- und Aufenthaltsbereiche integrieren. Ergänzend stärken Sitzgelegenheiten, Beschattung, Trinkwasser und barrierearme Wege die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für alle Altersgruppen.

Maßnahmen

- Wegbegleitende Spielelemente entlang wichtiger Fußwege integrieren
- Niedrige Balancier-, Hüpf- und Bewegungselemente ohne Fallschutzbedarf einsetzen
- Bodenmarkierungen für Hüpfspiele, Linienläufe, Labyrinth oder Bewegungsspiele herstellen
- Kleine Kletter-, Dreh-, Wipp- oder Geschicklichkeitselemente in Aufenthaltsbereichen anbieten
- Spielerische Sitz- und Möblierungselemente schaffen, die auch von Kindern genutzt werden können
- Bewegungs- und Sinneselemente für unterschiedliche Altersgruppen integrieren
- Spielangebote mit Sitzgelegenheiten für Begleitpersonen kombinieren
- Beschattung und Trinkwasser in der Nähe von Spiel- und Aufenthaltsbereichen vorsehen
- Barrierearme Zugänglichkeit und ausreichend Bewegungsfläche rund um die Elemente sicherstellen
- Spielangebote bevorzugt bei Plätzen, Schulwegen, Parks, Haltestellen und wichtigen Gehrelationen anordnen
- Bestehende Aufenthaltsbereiche durch kleine Spielimpulse ergänzen
- Robuste, wartungsarme und gestalterisch hochwertige Materialien verwenden
- Kinder und Familien bei der Auswahl geeigneter Spielangebote einbinden

Verortung (Beispiele)

- Predigergasse, Morzinplatz, Schallautzerstraße, Schwedenplatz, Maria Am Gestade, Concordiaplatz, Franz-Josefs-Kai 13 bis 29

6.4.4 Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei gestalten

Die barrierefreie Überwindung von Höhenunterschieden unterstützt mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Kinderwagen, Gepäck sowie ältere Personen.

Die Höhenunterschiede im ersten Bezirk sind Teil der historischen Stadtstruktur. Sie gehen unter anderem auf die ursprüngliche Lage der Stadt am Steilufer der Donau bzw. eines Donauarms zurück. Der ehemalige Prallhang ist heute noch an mehreren Geländesprüngen ablesbar, etwa bei Maria am Gestade, an der Fischerstiege, bei der Stiege zur Ruprechtskirche oder bei der Stiege zur Griechengasse vom Hafnersteig aus.

Diese historischen Niveauunterschiede prägen das Stadtbild und sollen als besondere räumliche Qualität erhalten bleiben. Gleichzeitig stellen Stiegen, steile Rampen und unebene Übergänge für Menschen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Gehhilfe

deutliche Barrieren dar. Ziel ist daher, Höhenunterschiede im öffentlichen Raum so zu gestalten und zu ergänzen, dass wichtige Fußwege im ersten Bezirk möglichst sicher, komfortabel und barrierefrei nutzbar sind. Dazu gehören gut integrierte Rampen, barrierearme Alternativrouten, Handläufe, ausreichend breite Bewegungsflächen, gut erkennbare Kanten und eine klare Orientierung bis hin zu Liftanlagen. Rampen im öffentlichen Raum sollen maximal 6 % geneigt sein.

An Querungen und Haltestellen sind Randsteine abzusenken. Die übliche 3-cm-Absenkung ist für sehbehinderte Personen ertastbar, für Rollstuhl, Rollator oder Rollmobil jedoch nur eingeschränkt barrierefrei. Daher ist eine differenzierte Lösung mit 3-cm-Bordstein, Nullabsenkung und taktilem Leitsystem vorzusehen.

Maßnahmen

- Höhenunterschiede und Stiegenanlagen im ersten Bezirk erfassen und hinsichtlich Barrierefreiheit, Sicherheit und Alltagstauglichkeit bewerten
- Rampen oder niveaugleiche Lösungen dort ergänzen, wo sie gestalterisch und räumlich verträglich umsetzbar sind
- Stiegenanlagen mit gut greifbaren Handläufen, rutschhemmenden Belägen und gut erkennbaren Stufenkanten ausstatten
- Orientierung zu barrierearmen Routen verbessern, z.B. durch Beschilderung, Leitsysteme und digitale Karten
- Sitzgelegenheiten und Ruhepunkte im Umfeld steiler Wege und längerer Anstiege schaffen
- Beleuchtung bei Stiegen, Rampen und Geländesprüngen verbessern
- Barrierefreie Zugänge zu wichtigen Zielen wie Kirchen, Plätzen, ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen sicherstellen
- Randsteine an Querungen und Haltestellen differenziert absenken: Kombination aus 3-cm-Bordstein als ertastbare Kante für sehbehinderte Personen, Nullabsenkung für Rollstuhl, Rollator und Rollmobil sowie ergänzendem taktilem Leitsystem vorsehen.
- Entwässerung, Winterdienst und laufende Instandhaltung bei Rampen, Stiegen und geneigten Wegen sicherstellen

Verortung (Beispiele)

- Griechengasse – Hafnersteig, Ruprechtsstiege, Sterngasse – Theodor-Herzl-Stiege, Am Gestade, Fischerstiege, Jerusalemstiege, Marienstiege, Zugang zu Donaukanal

6.5 Handlungsfeld 5

Dieses Handlungsfeld bündelt Maßnahmen zur besseren Orientierung, Kommunikation und Mitwirkung im öffentlichen Raum. Ziel ist es, Wege verständlicher zu machen, Nutzungen klarer zu ordnen, Beteiligung zu stärken und durch Sport-, Bewegungs-, Kunst- und Kulturangebote die aktive Nutzung des Stadtraums zu fördern.

Handlungsfeld 5 Bewusstseins- bildung und Kommunikation	Leit- und Orientierungssysteme errichten
	Zonierungsverordnungen erstellen
	Beteiligung fördern
	Sport und Bewegung fördern
	Kunst und Kultur fördern

6.5.1 Leit- und Orientierungssysteme errichten

Ein gut verständliches Leit- und Orientierungssystem kann das Zufußgehen im ersten Bezirk unterstützen und die Orientierung innerhalb der Inneren Stadt sowie zu angrenzenden Bezirken verbessern. Gerade im dichten historischen Stadtgefüge mit vielen Plätzen, Gassen, Durchgängen, ÖV-Stationen, touristischen Zielen und öffentlichen Einrichtungen ist eine klare, einheitliche und leicht verständliche Orientierung wichtig.

Im ersten Bezirk bestehen bereits unterschiedliche Leitsysteme und Informationselemente. Zudem gibt es bereits zwei Fußgänger*innen-Info-Stelen, am Stephansplatz und in der Rotenturmstraße. Darauf kann aufgebaut werden. Ziel sollte jedoch eine Vereinheitlichung der bestehenden Systeme sein, damit Informationen klar, wiedererkennbar und barrierearm vermittelt werden. Die Leitsysteme sollen gemeinsam mit Maßnahmen zu intuitiven Wegeführungen (siehe Punkt 6.1.3.) betrachtet werden.

Dabei ist besonders darauf zu achten, dass ein Leitsystem nicht zu einer Verlagerung touristischer Ströme in sensible Wohngebiete führt. Die Wohnfunktion der Inneren Stadt soll geschützt und gestärkt werden. Orientierungssysteme sollen daher wichtige Alltagswege, zentrale Ziele, ÖV-Anbindungen, öffentliche WC-Anlagen, Parks, barrierearme Routen und geeignete Durchwegungen sichtbar machen, ohne zusätzliche Belastungen in Wohnbereiche zu lenken. Gehzeiten in Minuten können dabei helfen, kurze Fußwege verständlich darzustellen und das Gehen als attraktive Mobilitätsform zu stärken.

Maßnahmen

- Bestehende Leitsysteme und Informationselemente im ersten Bezirk erfassen und auf Vereinheitlichung prüfen
- Einheitliches Gestaltungs- und Informationskonzept für analoge Orientierungselemente entwickeln

- Informationsstelen an wichtigen Knotenpunkten, ÖV-Stationen, Plätzen und Zugängen zur Inneren Stadt ergänzen
- Gehzeiten in Minuten zu wichtigen Zielen angeben
- Wichtige Alltagsziele, ÖV-Haltestellen, öffentliche WC-Anlagen, Parks, Freiräume und barrierearme Routen ausschildern
- Durchgänge, Passagen und Durchwegungen sichtbar machen, sofern sie für das Fußwegenetz sinnvoll und verträglich sind
- Tourist*innenlenkung so gestalten, dass sensible Wohngebiete nicht zusätzlich belastet werden
- Analoge Leitsysteme mit digitalen Karten und Navigationsangeboten abstimmen
- Barrierearme Wege, Rampen, Aufzüge und gut befahrbare Routen im historischen Pflaster kenntlich machen
- Verbindungen über Ring, Donaukanal und Wienfluss zu den Nachbarbezirken nachvollziehbar darstellen

Verortung (Beispiele)

- Morzinplatz, Franz-Josefs Kai 13-25, Bereich Oper

6.5.2 Zonierungsverordnungen erstellen

Für stark frequentierte Straßen, Gassen und Plätze im ersten Bezirk sollen künftig Zonierungsverordnungen nach dem Wiener Gebrauchsabgabegesetz erstellt werden. Sie dienen dazu, die unterschiedlichen Nutzungen des öffentlichen Raums besser zu ordnen und transparent zu steuern. Besonders in Bereichen mit hohem Fußgänger*innenaufkommen, Gastronomie, Handel, touristischer Nutzung und Aufenthaltsbedarf ist eine klare Flächenaufteilung wichtig.

Basis der Verordnungen sind Nutzungskonzepte und Zonierungspläne. In diesen wird etwa festgelegt, welche Bereiche für den Fußverkehr freizuhalten sind, wo gewerbliche Nutzungen wie Schanigärten, Warenausräumungen oder Verkaufsstände möglich sind und wo konsumfreie Aufenthalts- und Sitzbereiche gesichert werden sollen. Damit können ausreichende Gehwegbreiten, barrierefreie Bewegungsräume und gut nutzbare öffentliche Aufenthaltsflächen langfristig gewährleistet werden.

Zonierungsverordnungen sind ein wichtiges Instrument in der Kommunikation mit Gastronomie, Geschäften und weiteren Nutzer*innen des öffentlichen Raums. Sie schaffen nachvollziehbare Regeln, erhöhen die Planungssicherheit und helfen, Nutzungskonflikte frühzeitig zu vermeiden.

Maßnahmen

- Zonierungsverordnungen für stark frequentierte Straßen, Gassen und Plätze erstellen
- Freizuhaltende Gehkorridore und Mindestbreiten verbindlich festlegen
- Flächen für Schanigärten, Warenausräumungen, Verkaufsstände und sonstige gewerbliche Nutzungen klar definieren
- Konsumfreie Sitz- und Aufenthaltsbereiche sichern und räumlich verorten
- Barrierefreie Bewegungsräume, taktile Leitsysteme, Querungsbereiche und Zugänge freihalten
- Möblierung, Begrünung, Beschattung, Trinkwasserstellen und Fahrradabstellanlagen in die Zonierung integrieren
- Bestehende Bewilligungen und Nutzungen im öffentlichen Raum überprüfen und mit den Zielen der Zonierungsverordnungen abstimmen
- Zonierungsverordnungen als Kommunikationsgrundlage für Gastronomie, Handel und Eigentümer*innen nutzen

Verortung (Beispiele)

- Rotenturmstraße, Michaelerplatz, Kohlmarkt, Herrengasse, Ringstraße

6.5.3 Beteiligung fördern

Die Aufwertung des Fußverkehrs und des öffentlichen Raums im ersten Bezirk soll gemeinsam mit Bewohner*innen, Betrieben, Schulen, Institutionen und lokalen Initiativen weiterentwickelt werden. Beteiligung stärkt die Akzeptanz von Maßnahmen, bringt lokales Wissen ein und ermöglicht, konkrete Bedürfnisse frühzeitig zu berücksichtigen. Gerade in der Inneren Stadt mit ihren unterschiedlichen Nutzungsansprüchen ist ein transparenter Austausch wichtig, um tragfähige Lösungen für Gehen, Aufenthalt, Begrünung und Nachbarschaft zu entwickeln.

Niederschwellige Beteiligungsformate der Bezirksvorstehung wie Grätzlgespräche, Projektvorstellungen, Projektsprechstunden, Umfragen und Abstimmungen beziehen das Wissen und die Wünsche der unmittelbar betroffenen Grätzlbewohner*innen in die Bezirksentwicklung und in konkrete Projektplanungen ein.

Baumscheibenpat*innenschaften, Tactical-Urbanism-Projekte oder Grätzlfeste im Rahmen der Tätigkeit des Grätzlabors können dazu beitragen, neue Nutzungen des öffentlichen Raums sichtbar und erlebbar zu machen. Temporäre Maßnahmen bieten die Möglichkeit, Gestaltungsideen zu testen, Rückmeldungen zu sammeln und daraus dauerhafte Verbesserungen abzuleiten.

Maßnahmen

- Bewohner*innen, Schulen, Betriebe, Institutionen und lokale Initiativen in Planungen einbinden
- Baumscheibenpat*innenschaften fördern
- Tactical-Urbanism-Projekte zur temporären Erprobung neuer Geh-, Aufenthalts- und Grünflächen umsetzen
- Grätzlfeste und lokale Aktionen nutzen, um Maßnahmen sichtbar zu machen und Rückmeldungen einzuholen
- Kinder, Jugendliche und ältere Menschen gezielt in Beteiligungsformate einbeziehen

Verortung (Beispiele)

- Tuchlauben, Wildpretmarkt, Wipplingerstraße, Wollzeile, Am Hof, Börsegasse, Concordiaplatz, Fleischmarkt, Grillparzerstraße, Judenplatz, Liebiggasse, Schellinggasse

6.5.4 Sport und Bewegung fördern

Sport- und Bewegungsangebote im öffentlichen Raum ergänzen die Fußverkehrsförderung, indem sie Gehen nicht nur als Fortbewegung, sondern auch als Teil eines aktiven Alltags stärken. Im Unterschied zur generationengerechten Ausstattung und zum wegbegleitenden Spiel liegt der Schwerpunkt hier stärker und gezielter auf Bewegungs-, Fitness- und Sportmöglichkeiten für unterschiedliche Altersgruppen.

Dazu zählen niederschwellige Angebote für Kinder und Jugendliche, kleine Bewegungsstationen entlang wichtiger Wege sowie Fitness-Angebote auf Plätzen, in Parks oder geeigneten Freiräumen. Wegbegleitende Spielelemente können dabei als Einstieg in Bewegung dienen, sollen hier aber vor allem mit aktiveren Angeboten wie Balancieren, Springen, Klettern, Dehnen oder Kraftübungen ergänzt werden. So entstehen zusätzliche Anreize, Wege zu Fuß mit Bewegung, Aufenthalt und Gesundheit zu verbinden.

Maßnahmen

- Bewegungsstationen in geeigneten Freiräumen schaffen
- Fitness-Angebote im öffentlichen Raum für Jugendliche und Erwachsene ergänzen
- Niederschwellige Sport- und Bewegungsangebote für Kinder und Jugendliche anbieten
- Wegbegleitendes Spiel mit aktiveren Bewegungsimpulsen wie Balancier-, Hüpf- oder Kletterelementen kombinieren

- Kleine Trainings- und Dehnstationen auf Plätzen, in Parks oder Mikrofreiräumen integrieren
- Beschattung, Trinkwasser und Sitzgelegenheiten in der Nähe von Bewegungsangeboten mitdenken

Verortung (Beispiele)

- Freda-Meissner-Blau-Promenade, Ringalleen

6.5.5 Kunst und Kultur fördern

Kunst und Kultur im öffentlichen Raum können zur Belebung, Orientierung und Identitätsbildung in der Inneren Stadt beitragen. Gerade der erste Bezirk ist durch eine hohe Dichte an historischen Orten, Plätzen, Denkmälern, Fassaden, Durchgängen und kulturellen Einrichtungen geprägt. Temporäre oder dauerhafte künstlerische Projekte können diese Besonderheiten sichtbar machen und den öffentlichen Raum für Bewohner*innen, Beschäftigte und Besucher*innen attraktiver gestalten.

Dabei soll Kunst im öffentlichen Raum nicht nur touristische Schwerpunkte bedienen, sondern auch Alltagsorte, kleinere Plätze, Durchgänge und weniger beachtete Räume im Bezirk aufwerten. Wichtig ist eine sensible Einbindung in das historische Stadtbild sowie eine gute Abstimmung mit Aufenthaltsqualität, Fußverkehr, Barrierefreiheit und Wohnfunktion.

Maßnahmen

- Lokale Kunstschaaffende und kulturelle Initiativen bei Projekten im ersten Bezirk unterstützen
- Künstlerische Interventionen zur Aufwertung von Plätzen, Gassen, Durchgängen und Mikrofreiräumen nutzen
- Künstlerische Gestaltung von Stadtmöblierung wie etwa die Einfassung von Altstoffsammelzentren o.ä. umsetzen
- Bezirksbezogene Installationen zur Geschichte, Identität und Namensgebung von Straßen und Plätzen entwickeln
- Themenwege zu historischen Orten, Plätzen, Denkmälern, Parks, Durchgängen und kulturellen Einrichtungen erarbeiten
- Bestehende Gedenktafeln, Denkmäler und historische Hinweise besser sichtbar und verständlich machen
- Geeignete fensterlose Fassaden oder Brandwände für qualitätsvolle, professionelle Wandgestaltungen prüfen
- Kunstprojekte so platzieren, dass Gehflächen, Sichtbeziehungen und barrierefreie Wege nicht eingeschränkt werden

7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Der Masterplan Gehen Innere Stadt leistet einen Beitrag zu zentralen gesamtstädtischen Zielen der Stadt Wien. Dazu zählen insbesondere die Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehr, die Stärkung des Umweltverbundes, die Umsetzung der Stadt der kurzen Wege und der 15-Minuten-Stadt, die Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten aktiver Mobilität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero sowie der Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum.

Der erste Bezirk weist bereits heute einen sehr hohen Anteil an Fußverkehr auf. Gleichzeitig bestehen aufgrund der hohen Nutzungsdichte, der touristischen Bedeutung, der historischen Stadtstruktur, der starken Hitzebelastung und der vielfältigen Nutzungsansprüche besondere Anforderungen an die Weiterentwicklung des öffentlichen Raums. Die im Masterplan Gehen vorgeschlagenen Maßnahmen zielen daher nicht nur auf eine Verbesserung einzelner Wegeabschnitte, sondern auf eine langfristige Stärkung des Gehens als selbstverständliche, sichere, komfortable und klimafreundliche Alltagsmobilität.

Beitrag zur Klimaneutralität und zum Umweltverbund

Eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur erleichtert kurze Wege im Alltag und stärkt die Kombination von Gehen, öffentlichem Verkehr, Radverkehr und Sharing-Angeboten. Dadurch können Wege mit dem motorisierten Individualverkehr vermieden oder ersetzt werden. Besonders die Verbesserung von Gehflächen, Querungen, Haltestellenzugängen und bezirksübergreifenden Verbindungen unterstützt die Ziele des erweiterten Umweltverbundes und trägt zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen bei.

Maßnahmen wie die bauliche Verbreiterung von Gehflächen, die Schaffung neuer Fußgänger- und Begegnungszonen, die Verbesserung von Ringquerungen sowie die Stärkung der Wegebeziehungen zu den Nachbarbezirken erhöhen die Attraktivität des Zufußgehens und fördern eine klimafreundliche Mobilität im dicht genutzten Stadtzentrum.

Beitrag zur Stadt der kurzen Wege und zur 15-Minuten-Stadt

Die Innere Stadt ist durch eine hohe Dichte an Arbeitsplätzen, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Gastronomie, öffentlichen Einrichtungen und ÖV-Angeboten geprägt. Viele Ziele sind grundsätzlich in kurzer Distanz erreichbar. Damit diese Potenziale tatsächlich genutzt werden können, braucht es direkte, sichere, gut auffindbare und barrierearme Wege.

Der Masterplan Gehen stärkt dieses Ziel durch ein zusammenhängendes Fußwegenetz, die Sicherung und Weiterentwicklung von Durchgängen und Durchwegungen, die Verbesserung der Orientierung sowie die Aufwertung wichtiger

Verbindungen zu ÖV-Haltestellen, Parks, Plätzen und Nachbarbezirken. Damit werden bestehende Qualitäten der kompakten Stadt gesichert und Lücken im Fußwegenetz schrittweise geschlossen.

Beitrag zur Neuverteilung und besseren Nutzung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum im ersten Bezirk ist stark beansprucht. Fußverkehr, Aufenthalt, Gastronomie, Handel, Lieferverkehr, Radverkehr, Begrünung, Möblierung und touristische Nutzungen konkurrieren vielerorts um begrenzte Flächen. Die Maßnahmen des Masterplans Gehen tragen dazu bei, diese Nutzungen besser zu ordnen und den Fußverkehr als flächeneffiziente und stadtverträgliche Mobilitätsform zu stärken.

Dazu zählen insbesondere das Freihalten von Gehkorridoren, die bauliche Verbreiterung von Gehflächen, die Neuorganisation von Straßenräumen, Zonierungs- und Bewirtschaftungspläne sowie die Schaffung konsumfreier Aufenthaltsbereiche. Durch die Umverteilung überdimensionierter Verkehrsflächen, die Reduktion von Hindernissen im Gehraum und die geordnete Steuerung gewerblicher Nutzungen kann der öffentliche Raum gerechter, übersichtlicher und nutzbarer gestaltet werden.

Beitrag zu Verkehrssicherheit und Vision Zero

Fußgänger*innen sind im Konfliktfall besonders verletzlich. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist daher ein zentrales Ziel des Masterplans. Besonders an Kreuzungen, Ringquerungen, Schulwegen, Haltestellenbereichen und stark frequentierten Plätzen sollen Gefahrenstellen reduziert und Querungen sicherer, komfortabler und übersichtlicher gestaltet werden.

Maßnahmen wie längere Grün- und Räumphasen, breitere Querungsbereiche, zusätzliche Querungen entlang logischer Gehlinien, bessere Sichtbeziehungen, ausreichend große Aufstellflächen sowie die Trennung von Wartebereichen für Fuß- und Radverkehr unterstützen die Zielsetzung der Vision Zero. Ergänzend tragen Beleuchtung, die Vermeidung von Angsträumen und eine klare Gestaltung zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls bei.

Beitrag zu Klimaanpassung, Gesundheit und Aufenthaltsqualität

Die Innere Stadt ist aufgrund der dichten Bebauung, des hohen Versiegelungsgrades und des geringen Grünflächenanteils besonders von Hitze betroffen. Maßnahmen zur Begrünung, Beschattung, Entsiegelung und Kühlung leisten daher einen wesentlichen Beitrag zur Klimaanpassung und zur Gesundheitsvorsorge.

Straßen- und Platzbegrünung, großkronige Bäume, technische Beschattung, Trinkwasserstellen, Nebelstelen-sowie konsumfreie schattige Sitz- und Aufenthaltsbereiche verbessern die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums insbesondere in Hitzeperioden. Gleichzeitig fördern Sitzgelegenheiten, wegbegleitendes Spiel, Bewegungsangebote und generationengerechte Ausstattung einen aktiven Alltag

und erhöhen die Aufenthaltsqualität für Bewohner*innen, Beschäftigte und Besucher*innen.

Beitrag zu Barrierefreiheit und Inklusion

Barrierefreiheit ist eine Voraussetzung dafür, dass alle Menschen den öffentlichen Raum selbstständig und sicher nutzen können. Der Masterplan Gehen berücksichtigt die unterschiedlichen Anforderungen von Kindern, älteren Menschen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Sinneseinschränkungen, Menschen mit Kinderwagen sowie weiteren Nutzer*innengruppen.

Wesentliche Beiträge leisten barrierearme Wege im historischen Pflaster, die Verbesserung von Gehflächen, die barrierefreie Gestaltung von Querungen, die Überwindung von Höhenunterschieden, die Sicherung ausreichend breiter Bewegungsflächen sowie taktile und gut erkennbare Orientierungselemente. Damit werden Barrieren abgebaut und die Alltagstauglichkeit des Fußwegenetzes verbessert, ohne die historische Qualität der Inneren Stadt grundsätzlich infrage zu stellen.

Beitrag zu Beteiligung, Kommunikation und Bewusstseinsbildung

Die Umsetzung vieler Maßnahmen erfordert Abstimmung zwischen Bezirk, Stadt, Bewohner*innen, Betrieben, Gastronomie, Handel, Schulen, Institutionen und lokalen Initiativen. Beteiligung und Kommunikation sind daher wesentliche Voraussetzungen für Akzeptanz und Umsetzbarkeit.

Zonierungspläne, Leit- und Orientierungssysteme, Beteiligungsformate, Parklets bzw. Grätzloasen, Baumscheibenpat*innenschaften und Grätzlfeste können dazu beitragen, Maßnahmen nachvollziehbar zu machen, lokale Bedürfnisse aufzunehmen und neue Nutzungen des öffentlichen Raums zu erproben. Gleichzeitig unterstützen Bewusstseinsbildung und Fairnesskampagnen ein rücksichtsvolles Miteinander im dicht genutzten Stadtraum.

Monitoring und Evaluierung

Zur Überprüfung der Zielerreichung können qualitative und quantitative Indikatoren herangezogen werden. Diese sollen nicht nur die Anzahl umgesetzter Maßnahmen erfassen, sondern auch deren Wirkung auf Fußverkehr, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit und Klimaanpassung sichtbar machen.

Damit wird der Masterplan Gehen nicht nur als Maßnahmenkatalog, sondern auch als strategisches Instrument zur Umsetzung gesamtstädtischer Ziele wirksam. Er verbindet Klimaschutz, Klimaanpassung, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und soziale Teilhabe mit konkreten räumlichen Verbesserungen im ersten Bezirk.

8 Straßenindex

Die Reihenfolge der Maßnahmen, die umgesetzt werden, hängt von unterschiedlichen und zum derzeitigen Zeitpunkt nicht gänzlich vorhersehbaren Faktoren ab. Es sollen beispielsweise Synergien mit Einbautenaufgrabungen oder anderen Maßnahmen an der Oberfläche genützt werden. Auch zeitliche Nähe zu anderen Projekten wie der Umsetzung der verkehrsberuhigten Inneren Stadt oder dem Ende der U2/U5 Bauarbeiten soll beachtet werden. Nicht zuletzt ist das Budget der Inneren Stadt begrenzt und auch bei Inanspruchnahme von Förderungen muss der auf die Innere Stadt entfallende Anteil beglichen werden können.

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Abraham a Sancta Clara Gasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Akademiestraße		
Albertinaplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Intuitive Wegeführungen verbessern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Alte Walfischgasse		
Am Gestade, Platzbereich	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten schaffen
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	wegbegleitendes Spiel anbieten
Am Gestade, Stiegen	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei gestalten
Am Hof	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
An der Hülben	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Annagasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Averspergstraße*		
Augustinerbastei*		
Augustinerstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern, Hindernisse im Gehraum entfernen, Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Partiell: Begrünen und beschatten
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Auwinkel	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsraum errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Babenbergerstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Ringquerung: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Bäckerstraße		
Ballgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Ballhausplatz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Bankgasse		
Barbaragasse		
Bartensteingasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Bauernmarkt		
Beethovenplatz	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen aus/in Richtung Schule aufwerten
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern (Schule), Sport und Bewegung fördern
Bellariastraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Ringquerung: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Biberstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten schaffen
Blumenstockgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Blutgasse	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegung zur Nikolaigasse erhalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Bognergasse		
Börsegasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Querung zwischen Volksschule und Concordiaplatz sicherer gestalten, Verbindung von der Schule zum Börsepark aufwerten
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Börsepark	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Erreichbarkeit für Kinder sicherer gestalten, Errichtung eines WCs
Börseplatz	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Erreichbarkeit des Parks für Kinder sicherer gestalten
Bösendorferstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Brandstätte	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern, Gehkorridore freihalten
Bräunerstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Bruno Kreisky Gasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Burggarten*		
Burgring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Ringquerung: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Canovagasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Christinengasse	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen aus/in Richtung Schule aufwerten
Churhausgasse		
Cobdengasse		
Coburgbastei		
Concordiaplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Schaffung einer FuZo, sichere Gehachse Volksschule Börsegasse – Concordiaplatz – Rudolfs-park
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	FuZo mit Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräumen schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern, wegbegleitendes Spiel anbieten
Desider Friedmann Platz		
Deutschmeisterplatz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
Doblhoffgasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Domgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Dominikanerbastei	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Donnergasse		
Dorotheergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Dr. Ignaz Seipel Platz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Dr. Karl Lueger Platz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Hindernisse im Gehraum entfernen, Gehkorridore freihalten, Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Dr.-Karl-Renner-Ring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Kreuzungs- und Querungsbereiche: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende, Intuitive Wegführungen für unterschiedliche Nutzer*innengruppen schaffen, Gehkorridore vergrößern
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Drachengasse		

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Drahtgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Hindernisse im Gehraum entfernen, Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Sitzgelegenheiten vor der Schule schaffen
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Donnergasse		
Dumbastraße		
Ebendorferstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Elisabethstraße	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Ertlgasse	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegung erhalten und stärken
Eschenbachgasse	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Essiggasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridor freihalten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegung erhalten und stärken
Eßlinggasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Fahnengasse		
Falkestraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Färbergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Felderstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Fichtegasse		
Fischerstiege	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsraum errichten, Trinkwasserentnahmestelle schaffen
Fischerstiege Stiegenbereich	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei
Fischhof	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsraum errichten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegung erhalten und stärken
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Fleischmarkt	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Franz Josefs Kai	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Kreuzungs- und Querungsbereiche: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
Franz Josefs Kai 13 bis 29	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Kreuzungs- und Querungsbereiche: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende, Intuitive Wegführungen für unterschiedliche Nutzer*innengruppen schaffen, Gehkorridore vergrößern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Trinkwasserentnahmemöglichkeiten errichten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	wegbegleitendes Spiel
Franziskanerplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Freda Meissner Blau Promenade	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Trinkwasserentnahmemöglichkeiten errichten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	wegbegleitendes Spiel und Sport
Freisingergasse		
Freyung	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünung und Beschattung, Sitzgelegenheiten errichten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Friedrich-Schmidt-Platz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Kreuzungs- und Querungsbereiche Averspergstraße: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breite Schutzwege, komfortable Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen aufwerten
Friedrichstraße		
Führichgasse		
Fütterergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Gartenbau-promenade/Theodor-Herzl-Platz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	FuZo ausweiten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
Gauermann-gasse		
Georg Coch Platz		
Getreidemarkt**	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Kreuzungs- und Querungsbereiche Mariahilferstraße* und Friedrichstraße/Wienzeile: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breite Schutzwege, komfortable Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Gluckgasse		

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Goethegasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Goldschmiedgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Gölsdorf-gasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Gonzagagasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Göttweihergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Graben	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Grashofgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Griechengasse	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten, Höhenunterschied zum Hafnersteig barrierefrei(er) gestalten
Grillparzerstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Grünangergasse	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Haarhof	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
Habsburgergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Hafnersteig	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Hafnersteig Stiegenbereich	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Höhenunterschied zur Griechengasse barrierefrei(er) gestalten
Hansenstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Hanuschgasse		
Hegelgasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
Heidenschuß		
Heiligenkreuzer Hof*	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegung erhalten
Heinrichgasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Partiell: Begrünen und beschatten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Querung zwischen Volksschule Börseplatz und Rudolfspark sicherer gestalten
Heldenplatz*	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	In Abstimmung mit Denkmalpflege begrünen und beschatten

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Helferstorferstraße		
Helmut Zilk Platz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	beschatten
Herbert von Karajan Platz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmestellen schaffen
	3 – Stadt der kurzen Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen aufwerten
Herrengasse		
Heißgasse		
Himmelpfortgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Partiell: Begrünen und beschatten
Hohenstaufengasse		
Hoher Markt	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten und Hindernisse im Gehraum entfernen, Gehflächen verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Irsgasse		
Jakobergasse		
Jasomirgottstraße		
Jerusalemstiege (Fleischmarkt – Desider Friedmann Platz)	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei gestalten
Jesuitengasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegung erhalten
Johannessgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Partiell: Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Partiell: Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Ringquerung: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
Jordangasse	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Josef Meinrad Platz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur	Wegefürungen verbessern, Ringquerung: breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
	2 – Aufenthaltsqualität	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmestellen schaffen
	3 – Stadt der kurzen Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen aufwerten

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Josefsplatz*	2 – Aufenthaltsqualität	In Abstimmung mit Denkmalpflege: Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten schaffen
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	In Abstimmung mit Denkmalpflege: Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Judengasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Judenplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Julius Raab Platz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur	Wegefürungen verbessern, Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Straßen, Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
	2 – Aufenthaltsqualität	Begrünen und beschatten, Partiiell: Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmestellen schaffen
Jungferngasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Kantgasse		
Karlsplatz*	1 – Fußverkehrsinfrastruktur	Wegefürungen verbessern
	3 – Stadt der kurzen Wege	Verbindungen zu Nachbarbezirken stärken, Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen aufwerten
Kärntner Durchgang*	1 – Fußverkehrsinfrastruktur	Gehkorridore freihalten
Kärntner Ring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Straßen, Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Kärntner Straße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität	Nachverdichtung: Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Trinkwasserentnahmestellen schaffen
	3 – Stadt der kurzen Wege	Verbindungen zu Nachbarbezirken stärken
Kleeblattgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Kohlmarkt	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Köllnerhofgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Partiiell: Gehflächen verbreitern
Körblergasse		
Kramergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Krugerstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Kühfußgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Kumpfgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Kupferschmiedgasse		
Kurrentgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Landesgerichtsstraße*	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	3 – Stadt der kurzen Wege	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
Landskrongasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern, Durchwegung zum Hohen Markt erhalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten schaffen
Laurenzerberg	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Ledererhof	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Leopold Figl Gasse		
Lichtenfelsgasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Lichtensteg		
Liebenberggasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Liebiggasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen, Fuzo errichten
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Liliengasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Lobkowitzplatz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
Lothringerstraße		
Löwelstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Wegefürungen verbessern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Lugeck	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Mahlerstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
Makartgasse		
Marc Aurel Straße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	
Marco d'Aviano Gasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Maria Theresien Platz*		Sitzgelegenheiten schaffen, In Abstimmung mit Denkmalpflege begrünen und beschatten
Maria Theresien Straße*		
Mariensteiniege		
Mariensteiniege Stiegenbereich	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei gestalten
Maysedergasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
Metastasiogasse		
Michaelerplatz		
Milchgasse		
Minoritenplatz	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Mölker Bastei	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Schließung der Einfahrt vom Ring, Ringquerung: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
Mölker Steig*		
Morzinplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Intuitive Wegeführungen verbessern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	wegbegleitendes Spiel anbieten
Musikvereinsplatz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Museumsplatz*		
Museumstraße*		
Naglergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Neubadgasse		
Neuer Markt		
Neutorgasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Nibelungengasse		
Nikolaigasse	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Operngasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Kreuzungs- und Querungsbereich Opernring: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende, Intuitive Wegführungen für unterschiedliche Nutzer*innengruppen sowie für Querungen Albertinaplatz schaffen, Gehflächen vergrößern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Opernring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Kreuzungs- und Querungsbereiche Operngasse und Kärntner Straße: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende, Intuitive Wegführungen für unterschiedliche Nutzer*innengruppen schaffen, Gehflächen vergrößern
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Oppolzergasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Oskar Kokoschka Platz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
Parisergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Parkring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Querungsbereich Dr. Karl Lueger Platz: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende, Schließung der Gehallee im Bereich Liebenberggasse, Schaffung einer weiteren Ringquerung
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Passauer Platz		
Pestalozzigasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen aus/in Richtung Schule aufwerten
Petersplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Petrarcagasse		
Philharmonikerstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Plankengasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Postgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Partiell: Schließung der Einfahrt von Schwedenplatz/Franz-Josefs-Kai. Intuitive Wegeführungen verbessern
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Predigergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, wegbegleitendes Spiel
Rabensteig	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Rathausplatz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Beschatten
Rathausstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Rauhensteingasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Reichsratsstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Reischachstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Beschatten
Reitschulgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern, Gehkorridore freihalten
Renngasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Partiell: Gehflächen verbreitern
Riemergasse		
Robert Stolz Platz		
Rockhgasse		
Rosenbursenstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Rosengasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Rotenturmstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Entflechtung der Wegeführungen für unterschiedliche Nutzer*innengruppen
Rotgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Rudolfspark	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Erreichbarkeit für Kinder sicherer gestalten. Errichtung eines WCs
Rudolfplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Schaffung einer sicheren Gehachse Volksschule Börsegasse – Concordiaplatz – Rudolfspark
Ruprechtsplatz	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Ruprechtsstiege	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei gestalten
Salvatorgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegung Altes Rathaus erhalten
Salzgasse		
Salzgries	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Salztorgasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Schallautzerstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten, Trinkwasserentnahmemöglichkeiten, weg- begleitendes Spiel, Sport und Aufenthalts- räume errichten
Schauflergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Hindernisse im Gehraum entfernen
Schellinggasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, Begrünen und Beschatten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Bushaltestelle errichten
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Schenkenstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Schillerplatz	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Verbindung zu Parkbereich stärken
Schmerlingplatz		
Schönlaterngasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Schottenbastei	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen aufwerten
Schottengasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Ringquerung: Entflechtung Fuß- und Rad- verkehr, breitere Schutzwege, längere Grün- phasen für zu-Fuß-Gehende
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Halte- stellen verbessern, Durchwegung Schottenhof erhalten
Schottenring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß- Gehende, Ringquerungen verbessern
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Halte- stellen verbessern
Schreyvogelgasse**	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Schubertring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Querungsbereich Schwarzenbergplatz Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß- Gehende, intuitive Wegführungen
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Halte- stellen verbessern
Schulerstraße		
Schulergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
Schulhof	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Schwarzenbergplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Querungsbereich Schwarzenbergplatz Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende, intuitive Wegführungen
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Schwarzenbergstr.		
Schwedenplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Querung Franz Josefs Kai: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende; intuitive Wegführungen für unterschiedliche Nutzergruppen
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	„Parkbereich“: Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten, Trinkwasserentnahmemöglichkeit, wegbegleitendes Spiel und Aufenthaltsraum errichten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Schwertgasse		
Seilergasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Seilerstätte	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Partiell: Gehflächen verbreitern
Seitenstettengasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten
Seitzergasse		
Singerstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Sonnenfelsgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
Spiegelgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Stadiongasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Stadtpark	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Schaffung einer weiteren Ringquerung, Querungsbereich Dr. Karl Lueger Platz: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
Stallburggasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten errichten
Steindlgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Barrierearme Wege im Pflaster errichten

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Stephansplatz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern, intuitive Wegeführungen für unterschiedliche Nutzer*innengruppen schaffen
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Sterngasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei
Steyrerhof		
Stock im Eisen Platz	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern, Intuitive Wegeführungen für unterschiedliche Nutzergruppen schaffen
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Stoß im Himmel	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	3- Stadt der kurzen Wege	Durchwegung Altes Rathaus erhalten
Strauchgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Strobelgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Stubenbastei	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Stubenring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Querungsbereich Julius Raab Platz/Wiesingerstraße: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende,
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Tegetthoffstraße		
Teinfaltstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Straßenraum gestalten und begrünen
Tiefer Graben	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegungen Wächtergasse und Wipplingerstraße erhalten
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Sicherheit Stiegenaufgang Wipplingerstraße gewährleisten
Theodor Herzl Stiege (Sterngasse)	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Höhenunterschiede und -differenzen barrierefrei
Trattnerhof		

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Tuchlauben	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Hindernisse im Gehraum entfernen
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Universitätsring	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Querungsbereich Ring und Schottengasse: Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Universitätsstraße**	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Hindernisse im Gehraum entfernen, Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
Uraniastraße	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Entflechtung Fuß- und Radverkehr, breitere Straßen, Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende
Volksgarten*		
Volksgartenstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Vorlaufstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Wächtergasse		
Walfischgasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	breitere Schutzwege, längere Grünphasen für zu-Fuß-Gehende bei Querung Bereich Kärntner Straße
Wallnerstraße		
Weihburggasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehkorridore freihalten, Gehflächen verbreitern
Weiskirchnerstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Querung verbessern
Werdertorgasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume errichten, begrünen und beschatten
Wiesingerstraße	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Wildpretmarkt	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Gehflächen verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Sitzgelegenheiten und Trinkwasserentnahmemöglichkeiten schaffen
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Windhaaggasse	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten 3- Stadt der kurzen Wege	Gehkorridor freihalten, Durchwegung erhalten

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Wipplingerstraße	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Hindernisse im Gehraum entfernen, partiell: Gehflächen verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Partiell: Begrünen und beschatten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Durchwegungen Altes Rathaus und Böhmisches Hofkanzlei erhalten, Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
	4 – Barrierefreiheit und Inklusion	Sicherheit Stiegenabgang Tiefer Graben gewährleisten
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Wolfengasse		
Wollzeile	1 – Fußverkehrsinfrastruktur aufwerten	Hindernisse im Gehraum entfernen, Gehfläche verbreitern
	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten, Straßenraum gestalten
	3 – Stadt der kurzen und klimafitten Wege	Qualität und Erreichbarkeit von ÖPNV Haltestellen verbessern
	5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation	Beteiligung fördern
Zedlitzgasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten
Zelinkagasse	2 – Aufenthaltsqualität und Begrünung	Begrünen und beschatten

* Flächen sind nicht in der Verwaltung der Inneren Stadt (Bundesgrund, Privatgrund, außerhalb der Bezirksgrenzen). Für die Gehrelationen bzw. die Aufenthaltsqualität in 1 der Inneren Stadt sind sie aber wichtig. Es werden daher zu manchen dieser Flächen Ziele formuliert. Für die Verwirklichung dieser Ziele ist jedoch die Kooperation der jeweils Zuständigen erforderlich.

** teilweise nicht in der Verwaltung der Inneren Stadt

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.

Stadt Wien – MA23 (2024, 2025). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien. Bezirksporträt Innere Stadt. Stadt Wien – Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik.

Stadt Wien, MA 18 (2025): Vertiefende Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung (S. 37)

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

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

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

Wirtschaftskammer Wien. (2016). Reihe Stadtprofil. Passantenzählung mit Entwicklung der Passantenzahlen in Wiener Geschäftsstraßen.

Wirtschaftskammer Wien. (2024). Passantenzählung für Wien. Von <https://www.wko.at/wien/verkehr-betriebsstandort/passantenzahlen> abgerufen

Anhang [gesondert]

- Bestandplan Nr. 01 (Format A0)
- Defizitanalyseplan Nr. 02 (Format A0)
- Zielnetzplan Nr. 03 (Format A0)