

Masterplan Gehen Alsergrund

Fußverkehrskonzept für den 9. Wiener Gemeindebezirk

Wien, Oktober 2023



Bildquelle: komobile



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

komobile



**Masterplan Gehen Alsergrund
Fußverkehrskonzept für den 9. Wiener
Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 9. Bezirk

Komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien

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

Oktober, 2023

Inhalt

1	Einleitung.....	1
1.1	Das Untersuchungsgebiet.....	2
1.2	Methoden.....	3
2	Zielsetzungen	4
2.1	Ziele und Strategiepapiere.....	4
2.2	Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen.....	5
2.3	Inklusion und Diversität	6
3	Steckbrief Alsergrund	7
3.1	Flächenverteilung	7
3.2	Soziodemografie	7
3.3	Verkehr	8
4	Bestandsanalyse	11
4.1	Bestandsanalyse.....	11
4.1.1	Verkehrsberuhigte Bereiche	11
4.1.2	Fußläufige Ziele und POIs	13
4.1.3	Stadtklima	14
4.2	Defizitanalyse	15
4.2.1	Fußverkehrsinfrastruktur	15
4.2.2	Aufenthaltsqualität und Begrünung.....	16
4.2.3	Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen	17
4.3	Stakeholder und Akteur:innen	19
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	21
5.1	Qualitatives Leitbild.....	21
5.2	Räumliches Leitbild.....	21
5.2.1	Handlungsfelder	21
5.2.2	Zielnetz	22
6	Handlungsfelder und Maßnahmen.....	23
6.1	Gerechte Verteilung des Straßenraums und Fußverkehrsfreundliche Bedingungen	23
6.1.1	Breitenbedarf	23
6.1.2	Freihaltung des Gehsteigs	25
6.1.3	Parkraummanagement.....	26

6.1.4	Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum.....	27
6.1.5	Aufenthaltsbereiche vor Schulen	28
6.1.6	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs	29
6.1.7	Konflikte aktive Mobilität.....	30
6.2	Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung.....	31
6.2.1	Begrünungen.....	31
6.2.2	Aufwertung bestehender Grünbestand	32
6.2.3	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen.....	33
6.2.4	Anhebung der Aufenthaltsqualität	34
6.2.5	Aufwertung Platzgestaltung	35
6.2.6	Abkühlung.....	36
6.2.7	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen.....	37
6.2.8	Oberflächengestaltung	37
6.3	Stadt der kurzen Wege und Stadtentwicklungen	39
6.3.1	Durchwegungen und Lückenschlüsse.....	39
6.3.2	Querungsmöglichkeiten.....	40
6.3.3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen (VLSA), Anzahl an Ampelanlagen	42
6.3.4	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze	43
6.3.5	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken.....	44
6.3.6	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber.....	46
6.3.7	Bildungsstandort Alsergrund.....	50
6.3.8	Geschäftsstandort Alsergrund.....	51
6.3.9	Gesundheitsstandort Alsergrund.....	51
6.4	Verkehrssicherheit und Inklusion	52
6.4.1	Verkehrssicherheit für alle	52
6.4.2	Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern	53
6.4.3	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum	54
6.5	Fairness und Kommunikation.....	55
6.5.1	Gehen ist gesund und nachhaltig.....	55
6.5.2	Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer:innen.....	55
6.5.3	Beschilderung von Fuß – und Leitsystemen.....	56
6.5.4	Barrierefreiheit	56

6.5.5	Illegales Parken am Gehsteig	58
6.5.6	Kampagnen	58
6.5.7	Kunst und Gedenken im öffentlichen Raum	59
6.5.8	Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen	59
6.5.9	Fußverkehrsbeauftragte und Evaluierung	60
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele	61
8	Straßenindex.....	62
9	Literaturverzeichnis.....	69
10	Abbildungsverzeichnis.....	71
11	Anhang.....	72

Abkürzungsverzeichnis

AKH	Allgemeines Krankenhaus
AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BG	Bundesgymnasium
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BRG	Bundesrealgymnasium
BV	Bezirksvertretung
Epk	Erholungsgebiet Parkanlage
FG	Fußgänger:innen
IG	Interessensgemeinschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mittelschule
MZK	Mehrzweckkarte
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
STEK	Stadtentwicklungskommission Wien
UZA	Universitätszentrum Alsergrund
v	Geschwindigkeit
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VS	Volksschule
VZ	Verkehrszeichen

1 Einleitung

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

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

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

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

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

Aus wirtschaftlicher Sicht ist das Gehen von zentraler Bedeutung. Für lokale Geschäfte ist die sogenannte Laufkundschaft essenziell. Nicht umsonst befinden sich die großen Einkaufsstraßen entlang von Fußgänger:innen- und Begegnungszonen mit hoher Attraktivität für den Fußverkehr. Insgesamt lassen sich vielfältige positive Effekte des Gehens auf die Gehenden selbst aber auch auf die unmittelbare Umgebung und auf das gesamte Stadtklima sowie die städtische Wirtschaft ausmachen.

1.1 Das Untersuchungsgebiet

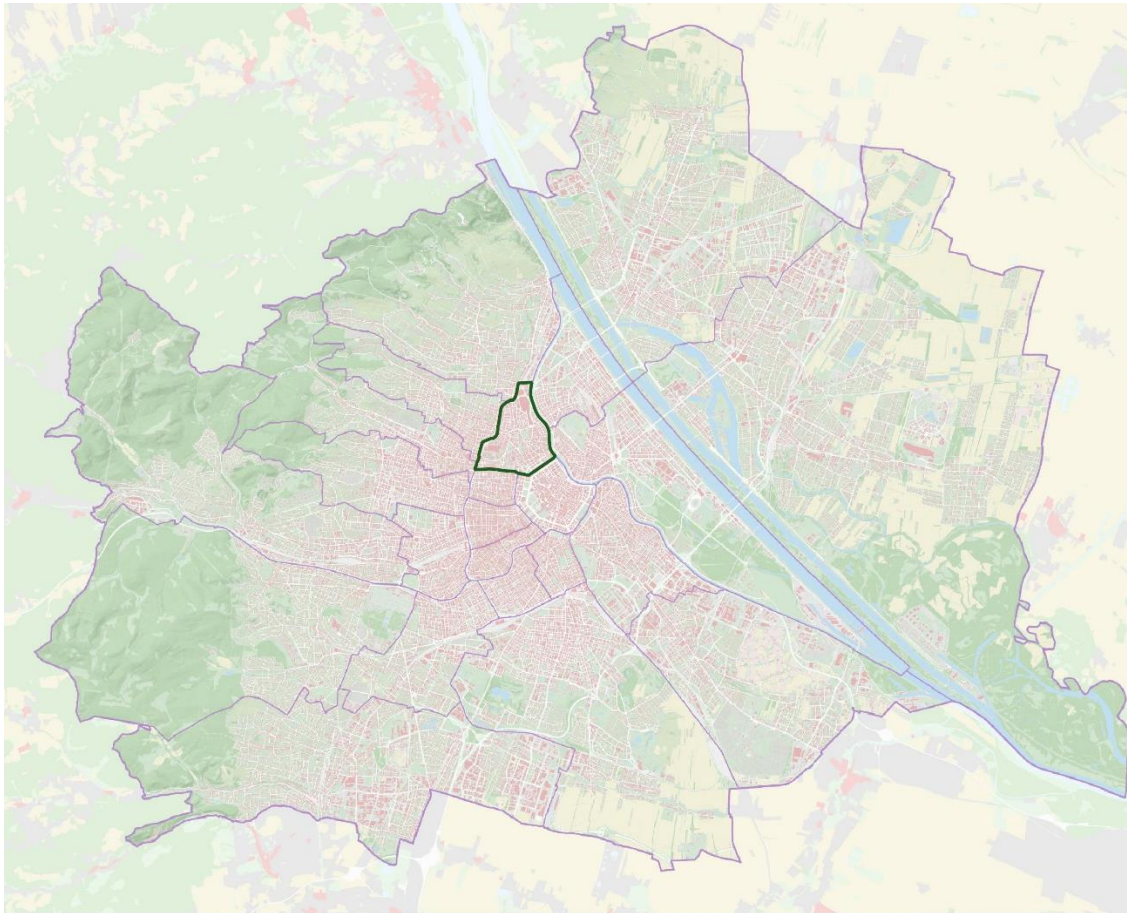
Der 9. Wiener Bezirk liegt im Norden von Wien und zählt zu den Innenbezirken. Er gliedert sich in 7 Bezirksteile, deren Namen auf die ursprünglichen Vororte-Namen Bezug nehmen. Der Alsergrund ist in seiner Struktur nicht homogen, die dichten Wohngebiete sind auf einzelne Bezirksteile konzentriert. Diese befinden sich größtenteils in der Roßau, dem Lichtental, Thurygrund und Himmelpfortgrund. Demgegenüber gibt es Bereiche, in denen Gesundheitseinrichtungen, Bildungseinrichtungen oder öffentliche Infrastruktur verstärkt verortet sind. In Michelbeuern ist das größte Krankenhaus Österreichs, das Universitätsklinikum der Stadt Wien (AKH), stationiert und hier befindet sich mit der Volksoper eine wichtige kulturelle Stätte. Am Althangrund sind der Franz-Josefs-Bahnhof und das Universitätszentrum Althangrund - auf dem Standort der alten Wirtschaftsuniversität (WU) - sowie die Müllverbrennungsanlage Spittelau. Der südliche Bezirksteil, die Alservorstadt, ist geprägt von der Universität Wien und der Medizinischen Universität Wien auf dem Campus der Universität Wien (Altes AKH).

Insgesamt beherbergt der Alsergrund eine hohe Anzahl an öffentlichen und privaten Gesundheitseinrichtungen (u.a. AKH, Privatkrankenhäuser, Sanatorium Hera, Zahnklinik) sowie eine Vielzahl an universitären Bildungseinrichtungen (u.a. Medizinische Universität Wien und Institute der Universität Wien, Geozentrum) aber auch Kultur- und Freizeiteinrichtungen (u.a. Volksoper, Schauspielhaus, WUK und einige kleine Theater). Nebenbei befindet sich eine der höchsten Dichten an Studierendenheimen in der Stadt.

Der Alsergrund wird eingegrenzt von stark befahrenen Verkehrsachsen, dem Gürtel und der Gürtelbrücke entlang der westlichen und nördlichen, der Spittelauer Lände und Roßauer Lände entlang der östlichen und der Maria-Theresien-Straße, Universitätsstraße und Alser Straße entlang der südlichen Bezirksgrenze. Zudem bilden der Donaukanal und die parallel verlaufende U4 Trasse eine klare Abgrenzung zu den östlichen Nachbarbezirken 2. und 20.

Topographisch gibt es keine großen Höhenunterschiede im Bezirk. Aufgrund des ehemaligen Donauuferhangs gibt es jedoch einige steile Niveauunterschiede besonders entlang der Liechtensteinstraße.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 09. Bezirk, Wien



Quelle: MZK Stadt Wien, Darstellung komobile

1.2 Methoden

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

In einem ersten Schritt erfolgte eine Bestandsanalyse, in der die Strukturdaten und grundlegenden Analysen, z.B. Hitzekarte Wien, Unfalldaten, gesichtet wurden. Es wurden mehrere Begehungen zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt, um die Fußverkehrssituation vor Ort zu erfahren.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den Besprechungen mit der Bezirksvorstehung wurden die Defizite und Problemstellen analysiert und ein Zielnetz entwickelt. Zur Erreichung des Zielnetzes wurden Handlungsfelder definiert und diese mit Maßnahmenvorschlägen konkretisiert. Als Ergänzung werden weitere wichtige Handlungsfelder, die über bauliche Maßnahmen hinaus gehen, und zur Förderung des Fußverkehrs beitragen, empfohlen.

2 Zielsetzungen

2.1 Ziele und Strategiepapiere

Der Masterplan Gehen und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus.¹

- *Senkung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr bis 2030 um 50 % und bis 2040 um 100 % (Basisjahr 2005)*
- *Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes²:*
 - *2025: 80 %*
 - *2030: 85 %,*
 - *2050: deutlich > 85 %*
- *Senkung des Motorisierungsgrades auf 250 Pkw/1.000 Wiener:innen bis 2030*
- *Stadtentwicklung nach dem Prinzip der „15-Minuten-Stadt“ und der „Stadt der kurzen Wege“*
- *Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten*
- *Supergrätzl: Verkehrsberuhigte Wohngebiete³*
- *Vision Zero: Null Verkehrstote in Wien*
- *Attraktivierung der Gehsteige und Abbau von Barrieren*
- *Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23 % 2013 auf 30 % im Jahr 2025.*

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

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

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

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

³ Stadt Wien. (2022). Das Supergrätzl.

2.2 Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

Folgende Kriterien sollen generell bei der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden:⁴

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

Im Zuge der Novelle der 33. StVO im Oktober 2022 wurden Verbesserungen für den Fußverkehr in das Gesetz aufgenommen. Die Änderungen, die es zu berücksichtigen gilt, umfassen das Freihalten von Gehsteigen, die Nutzung von Schutzwegen, gehfreundliche Ampelschaltungen oder Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen.

- 1,5 m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein (gem. RVS 03.02.12 und laut Projektierungshandbuch der Stadt Wien sollte der *Verkehrsraum für Fußgänger:innen mind. 2 m betragen*. Hinzu kommen u.U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Senkrechtparkern).
- Abgestellte Fahrzeuge dürfen mit keinem Teil in eine Verkehrsfläche hineinragen, die dem Fuß- oder Radverkehr vorbehalten ist (Ausnahme: Ladetätigkeiten von bis zu zehn Minuten, wenn 1,5 m frei bleiben) – dies gilt auch für das Aufstellen oder Anbringen von Gegenständen und Einbauten
- Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar
- Verkehrszeichen müssen nicht mehr von der Fahrbahn abgerückt sein.
- Kein „Fahrbahn in angemessener Eile queren“
- Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m entfällt
- Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren

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

2.3 Inklusion und Diversität

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

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

Weiters gibt es belebtere Gegenden mit einer höheren Fußgängerfrequenz und Straßen, wo weniger Personen zu Fuß unterwegs sind. Diese Einflussfaktoren sind bei der Planung sowohl hinsichtlich des Platzbedarfs und der Hilfsmittel zu berücksichtigen.

3 Steckbrief Alsergrund

3.1 Flächenverteilung

Der Bezirk erstreckt sich auf einer Fläche von 3 km², was 0,7 % der Gesamtfläche von Wien entspricht. Mit rund 60 % wird der Großteil des Bezirks als Baufläche genutzt und ungefähr ein Drittel der Fläche des Alsergrunds ist dem Verkehr vorbehalten. Lediglich 7,6 % sind als Grünland ausgewiesen. Insgesamt gibt es 26 Parks am Alsergrund, diese sind jedoch nicht alle öffentlich zugänglich. Die Grünflächen des Bezirks erstrecken sich zentral zwischen Alser Straße und Alserbachstraße sowie entlang des Donaukanals an der Roßauer Lände. Entlang der westlichen Bezirksgrenze und dem nördlichen Bereich der Spittelau befinden sich kaum Frei- und Park- oder Grünanlagen.

3.2 Soziodemografie

Die Wohnbevölkerung des 9. Bezirks lag 2022 bei 41.382 Einwohner:innen (52,2 % weiblich und 47,8 % männlich), was auf die Fläche verteilt 13.946 EW pro km² ergibt. Damit zählt der Alsergrund zu den dicht besiedelten Innenstadtbezirken. Die Wanderungsbilanz in den letzten zehn Jahren (2012-2022) liegt bei knappen 5 % und das jährliche Wachstum bei +0,7 %. Für 2038 wird eine Wohnbevölkerung von 42.929 prognostiziert. Das Durchschnittsalter beträgt, wie in vielen Bezirken Wiens, 40 Jahre. 60% der Bewohner:innen sind zwischen 25 und 64 Jahre alt. Über die Hälfte der am Alsergrund Lebenden hat eine Hochschule abgeschlossen, was eine sehr hohe Anzahl an Akademiker:innen bedeutet (der Durchschnitt Wiens liegt bei 29 %). Das durchschnittliche Einkommen lag 2020 bei 26.810 Euro.⁵

Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Alsergrund



Quelle: Stadt Wien (2020)⁶

⁵ Quelle: Stadt Wien (2022): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022, S. 298-299

⁶ Quelle: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg> (05.06.2023)

Auf Abbildung 2 lässt sich deutlich erkennen, dass sich die am dichtesten besiedelten Wohnviertel im Norden des Bezirks im Lichtental und Himmelfortgrund sowie im Osten entlang des Donaukanals befinden.

3.3 Verkehr

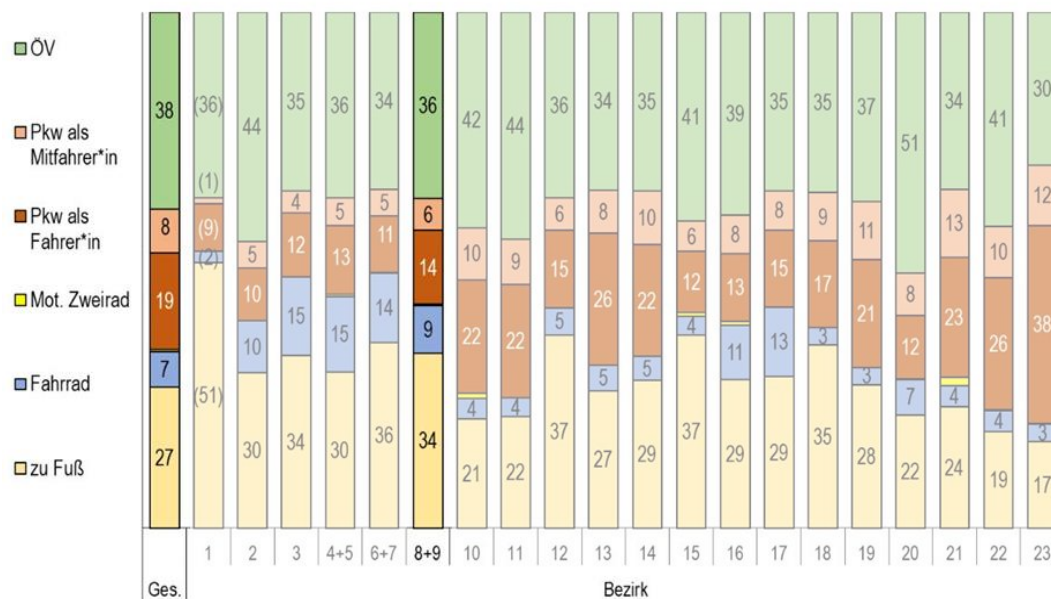
Modal Split

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl zeigt, dass sich die Wohnbevölkerung zum größten Teil (80 %) im Umweltverbund – zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖV – fortbewegt. In dem unten angeführten Diagramm werden der 8. und der 9. Bezirk zusammengefasst. Es ergibt sich ein Anteil von 34 % Fußverkehr an den Gesamtwegen, der dem Anteil des ÖV (36 %) nur knapp nachsteht. Damit liegen die Bezirke weit über dem Wiener Durchschnitt von 27 % Fußwegen. Mit dem Pkw werden 20 % der Wege zurückgelegt und immerhin 9 % mit dem Fahrrad.

Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015 - 2019

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten

1. Bezirk: geringe Fallzahlen (n=259 Wege) – Abb. bezieht sich auf 2015-2019



Quelle: Stadt Wien, MA 18 (2021)

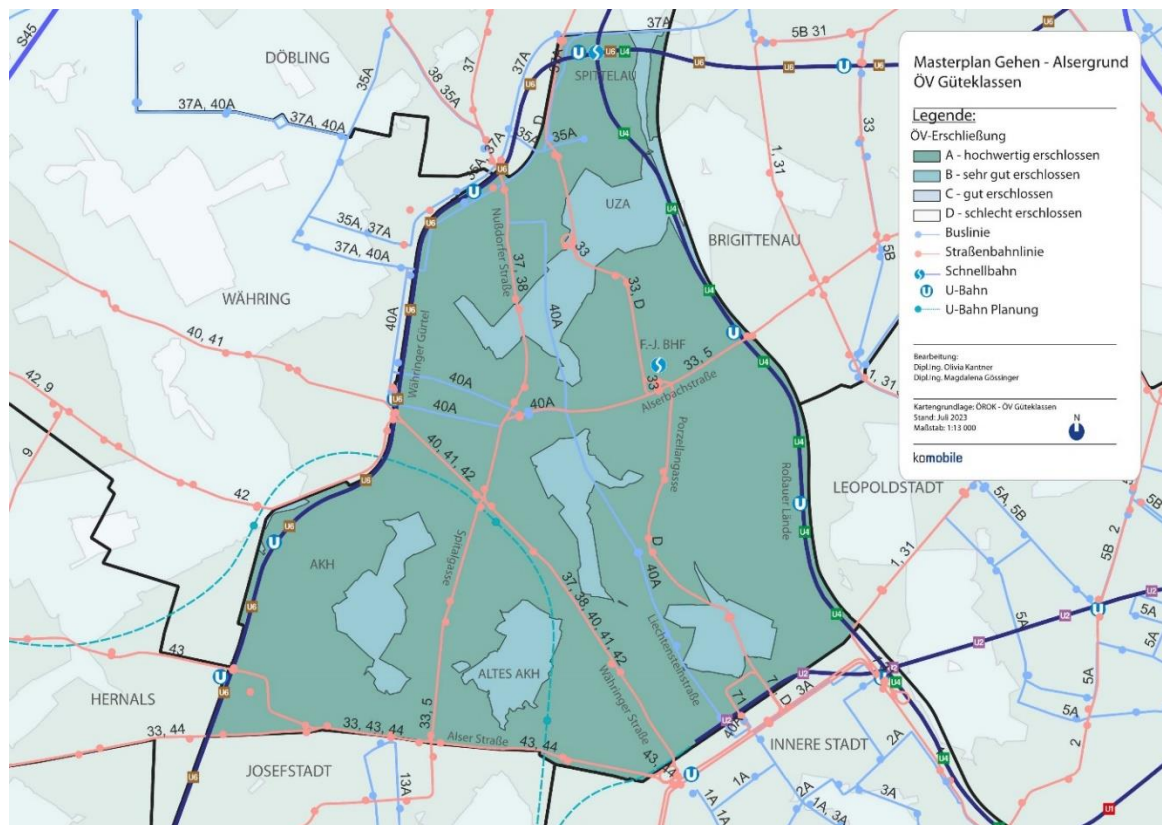
Erschließung öffentliche Verkehrsmittel

Auf der folgenden Abbildung ist die Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs anhand der ÖV-Güteklassen dargestellt. Der Großteil des Bezirks ist öffentlich „hochwertig“ erschlossen. In den verkehrsberuhigten Bereichen des AKH, des der aktiven Mobilität vorbehaltenen Alten AKH, dem Bereich zwischen Boltzmanngasse und Liechtensteinstraße und in den Bereichen des Lichtentals und des Universitätszentrum Althangrund ist die Erschließungsqualität geringer, aber dennoch mit „sehr gut“ zu bezeichnen.

Überregionale Haltestellen sind der Kopfbahnhof Franz-Josefs-Bahnhof und die Station Spittelau (Schnellbahn, U4 und U6). Die U4 verbindet den östlichen Teil des Bezirks mit den umliegenden Bezirken und die U6 fährt entlang des Gürtels. Mehrere Straßenbahnen ergänzen das Netz und auch der Bus 40A quert den Bezirk. Im Nahbereich am südlichen Ende des Bezirks liegt der hochrangige Verkehrsknoten Schottentor (U2, zahlreiche Straßenbahnlinien).

Der Ausbau der U5 mit zwei neuen Stationen im Bezirk (Frankhplatz, Arne-Karlsso-Park) wird einen weiteren Anschluss zur Innenstadt und zu den Außenbezirken bieten.

Abbildung 4 ÖV-Güteklassen



Quelle: ÖROK 2021, Darstellung komobile

Fußläufige Erreichbarkeit

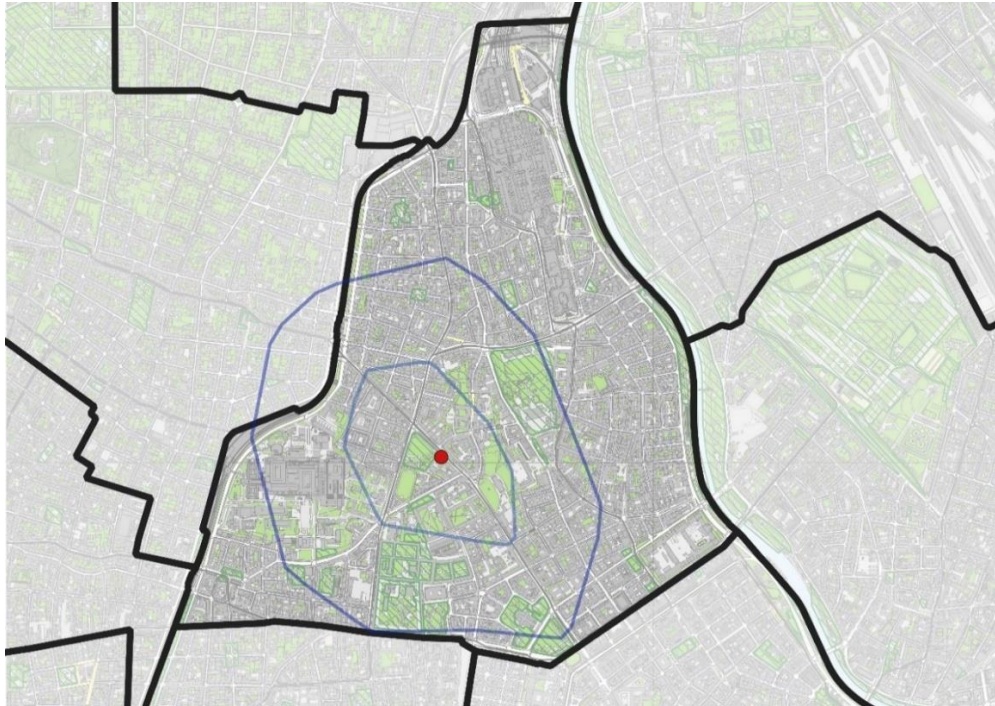
Ein wesentlicher begrenzender Faktor beim Zu-Fuß-Gehen ist die zu überwindende Distanz. Die durchschnittliche Länge eines reinen Fußwegs in Wien beträgt gemäß der Studie „Zu Fuß Gehen in Wien“ der Stadt Wien (MA 18) 800 m.⁷ Diese Distanz ist mit durchschnittlicher Geh-Geschwindigkeit in weniger als 10 Minuten zu bewältigen.

Die Ausdehnung des Bezirks beträgt in Nord-Süd Richtung ca. 2,5 km und in Ost-West Richtung an der breitesten Stelle ca. 2,1 km. Damit sind viele Distanzen im Bezirk leicht fußläufig zu überwinden.

⁷ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008453.html> (25.06.2023)

Folgende Abbildung zeigt, welche Entfernungen innerhalb von 10 Minuten innerhalb des Bezirks zurückgelegt werden können.

Abbildung 5 Wegedistanzen für den Fußverkehr; innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min



Quelle: FMZK der Stadt Wien, Darstellung komobile

Kfz-Verkehr

Der Motorisierungsgrad (Stand 2021) liegt am Alsergrund bei 33 Pkw pro 100 Einwohner:innen und liegt somit unter dem Wiener Durchschnitt von 38 Pkw pro 100 Personen. Das bedeutet eine absolute Gesamtzahl von 13.737 Pkw und 1.971 registrierten Krafträdern im 9. Bezirk.⁸

Verkehrssicherheit

Im Untersuchungszeitraum 2020 bis 2022 gab es keinen tödlichen Unfall im Fußverkehr. Dennoch gab es in den vergangenen Jahren an folgenden Straßenabschnitten mehrere Unfälle mit Personenschäden. Vor allem an Kreuzungen und beim Queren von vielbefahrenen Straßen kommt es zu Unfällen.⁹

- Julius-Tandler-Platz und südliche Althanstraße
- Währinger Gürtel
- Währinger Gürtel # Sechsschimmelgasse
- Querungen entlang von Spitalgasse, Nußdorfer Straße, Porzellangasse oder Währinger Straße

Gefährliche Stellen entlang von Schulrouten sind gemäß den Schulwegplänen der AUVA in dem Plan Nr°02 Defizitanalyse verortet (siehe Anhang).

⁸ Quelle: Stadt Wien (2022). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, 2022. S. 294

⁹ Quelle: Statistik Austria <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/> (20.7.2023)

4 Bestandsanalyse

4.1 Bestandsanalyse

In dem Arbeitsschritt wird eine Bestandsanalyse auf Basis von Begehungen, Besprechungen und der Analyse von Unterlagen durchgeführt. Eine Darstellung findet sich im Plan Nr°01 Bestand (siehe Anhang).

4.1.1 Verkehrsberuhigte Bereiche

Ein wichtiger Faktor für ein Fußverkehrskonzept ist der Blick auf bestehende Verkehrsberuhigungen und deren Lage im Bezirk. Folgende verkehrsberuhigte Bereiche gibt es am Alsergrund:

Großflächige verkehrsberuhigte Areale

Am Alsergrund befinden sich teilweise großflächige Gebiete, die stark verkehrsberuhigt sind und wo die Verkehrssicherheit und bereichsweise Aufenthaltsqualität für Zu-Fuß-Gehende sehr hoch ist:

- Innenhöfe des „altes AKH“
- Entlang des Donaukanals: Karoline-Tintner-Promenade, Olga-Misa-Promenade
- Areal des AKH
- Areal des Universitätszentrum Alsergrund

Aber auch kleine verkehrsberuhigte Abschnitte sind im Bezirk zu finden:

- Wasagasse vor dem BG9
- Sobieskigasse in Verlängerung des Sobieskiplatzes
- Berta-Löwi-Weg (Verbindung zwischen Lustkandlgasse und Sobieskigasse)

Stiegenanlagen

Besonders entlang der Liechtensteinstraße gibt es eine Vielzahl an Stiegenanlagen:

- Barrierefreie Stiegenanlage Thurnstiege
- Strudlhofstiege
- Vereinsstiege
- Himmelpfortstiege
- Binderstiege
- Pfluggasse

Abbildung 6 Barrierefreie Stiegenanlage und Verweilraum, Bsp. Thurnstiege



Quelle: komobile

Fußgängerzonen

- Vorplatz Bahnhof Spittelau
- Entlang der Gastronomie am Währinger Gürtel
- Kurzer Abschnitt der Alserbachstraße (bei der Markthalle)
- Kurzer Abschnitt der Boltzmannngasse (vor US-Botschaft)
- Ari-Rath-Platz

Wohnstraßen

Im Bezirk gibt es neun Straßenabschnitte, die als Wohnstraße ausgewiesen sind.

- Glasergasse West
- Glasergasse Ost
- Strudlhofgasse
- D'Orseygasse
- Grünentorgasse
- Servitengasse
- Galileigasse
- Währinger Gürtel zw. Sechschimmelgasse und Canisiusgasse
- Lustkandlgasse vor der Volksoper Wien

Begegnungszone

Eine Begegnungszone wurde am Alsergrund noch nicht umgesetzt.

Freiflächen und Parks

- Arne-Karlsson-Park

- Lichtentaler Park
- Liechtensteinpark (privat, nicht durchgehend geöffnet)
- Ostarrichipark mit Shoah-Gedenkstätte
- Rooseveltplatz und Sigmund Freud Park
- Sobieskiplatz

4.1.2 Fußläufige Ziele und POIs

Am Alsergrund finden sich zahlreiche Ziele und Point of Interest (POI), die ein großer Anziehungspunkt sind.

Freizeit und Kultur

Das Kulturangebot am Alsergrund umfasst mehrere Museen, Theater und zahlreiche andere Veranstaltungsstätten.

- Volksoper
- WUK: Ausstellungen, Konzerte, Workshops, Aktionen, Werkstatt, u.v.m.
- Votivkirche: Ausstellungen, Gastkonzerte
- Museen: Sigmund-Freud-Museum, Viktor-Frankl-Museum, Medizinhistorisches Museum Wien (Josephinum), Pathologisch-anatomische Sammlung im Narrenturm, Geldmuseum der ÖNB, Schubert Geburtshaus
- Palais Liechtenstein
- Clubs und Lokale entlang vom Donaukanal
- Kinos z.B. Votiv Kino, Studio Moliere
- Theater: z.B. Schauspielhaus, Schubert Theater, Theater am Alsergrund, Kabinetttheater, Theater Center Forum

Aktionen und Attraktionen im öffentlichen Raum

Auch im öffentlichen Raum findet sich ein Angebot für Unterhaltungen:

- Sport im Arne-Karlssohn-Park: „Free Athletics“-Training
- Alsergrunder Kultursommer: gratis Musik, Theater, Mitmachprogramm
- Street Art am Donaukanal

Bildungseinrichtungen

Die unmittelbare Nähe zur Universität Wien im 1. Bezirk und die unzähligen Institute und Bildungseinrichtungen lassen den Alsergrund zum „Studierendenbezirk“ werden.

- Institute und Fakultäten der Universität Wien
- Universitätszentrum Alsergrund
- Medizinische Universität Wien
- Lycée Français

Gesundheitseinrichtungen

Der Bezirk ist ein wichtiger Standort für viele öffentliche und private Krankenhäuser und Gesundheitseinrichtungen.

- Allgemeines Krankenhaus der Stadt Wien (AKH)
- St. Anna Kinderspital
- Zahnklinik der Medizinischen Universität Wien
- Sanatorium Hera
- Mehrere Privatkliniken

4.1.3 Stadtklima

Stadtklimaanalyse

Durch die innerstädtische Lage ohne großem Naherholungsgebiet abgesehen vom Donaukanal erlebt der Alsergrund eine starke Überwärmung. Lediglich im südlichen Teil gibt es Frischluftkorridore aus dem Wienerwald. Eine moderate Überwärmung wird auf der Klimaanalysekarte entlang des Donaukanals oder in der Nähe der großen Freiflächen dargestellt (z.B. Altes AKH, Liechtensteinpark, Sigmund Freud Park).¹⁰

Abbildung 7 Klimaanalysekarte Wien, Ausschnitt Alsergrund



Quelle: Stadt Wien (2020)¹¹

¹⁰Quelle: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtteilplanung (2020): Stadtklimaanalyse Wien 2020, Klimaanalysekarte

¹¹Quelle: Stadt Wien (2020):

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf> (25.06.2023)

4.2 Defizitanalyse

Nachstehend werden Problembereiche und Qualitätsmängel, welche für den Fußverkehr bedeutend sind, dargestellt. Dabei kann es sich u.a. um Infrastruktur, z.B. nicht ausreichend breite Gehsteige, Verkehrslichtsignalanlagen mit langen Wartezeiten für den Fußverkehr, punktuelle oder lineare Barrieren, z.B. stark befahrene Verkehrsachsen, fehlende Aufenthaltsqualität z.B. fehlende Begrünungen, oder Verkehrssicherheit handeln. Verortet sind diese Schwachstellen im Plan Nr°02 Defizitanalyse (siehe Anhang).

4.2.1 Fußverkehrsinfrastruktur

Flächenbedarf – Gehsteigbreiten

Eine ausreichend breite Bewegungsfläche ist essenziell, damit Fußgänger:innen sich ungehindert bewegen und einander passieren können. Gemäß den gültigen Planungsrichtlinien beträgt die Regelbreite eines Gehsteiges mind. 2 m, abhängig von der Frequenz und der angrenzenden Nutzung. An punktuellen Engstellen, wie z.B. Einbauten oder Kfz-Ladetätigkeiten unter 10 Minuten, darf eine Breite von 1,5 m nicht unterschritten werden. Kein Teil eines abgestellten Fahrzeuges darf in eine Verkehrsfläche hineinragen, die dem Fußverkehr vorbehalten ist.

Durch eine GIS-Analyse wurden alle Gehsteigbreiten von weniger als 2 m ermittelt und im Bestandsplan hervorgehoben. Nicht ausreichend breite Gehsteige gibt es vor allem in den Gassen des Lichtentals oder in den Seitengassen der Währinger Straße oder der angrenzenden Viertel der Spitalgasse.

- Bsp.: Liechtensteinstraße, Wasagasse, Säulengasse, Marktgasse, Mariannengasse

Barrieren

Barrieren stellen für den Fußverkehr Hindernisse, die nur schwer oder mit Umwegen überwunden werden können, dar. Allgemein können folgende Arten von Barrieren unterschieden werden:

- **punktförmig** z.B. fehlende Querungshilfen oder VLSA mit langen Wartezeiten, Einschränkung der Gehsteigbreite durch Hindernisse wie Verkehrszeichen oder Aufbauten (E-Böcke)
 - Bsp.: Fußgänger-Querungen am Liechtenwerder Platz (keine durchgängige Querung möglich, mehrere Ampelphasen mit jeweils langer Wartezeit)
- **linienförmig** z.B. stark befahrene Hauptverkehrsstraßen, Gleistrassen, Bahnen in Hochlage
 - Bsp.: Gürtel, Lände, Währinger Straße, U6-Hochbahn, Zugang zum Donaukanal

- **flächenförmig** z.B. größere undurchlässige Gebiete
 - Bsp.: AKH, Palais Clam-Gallas und Lycée Français
- **topographisch** z.B. in Form von Steigungen oder Stiegen
 - Bsp.: Strudelhof Stiege, Binderstiege, Himmelpfortstiege
- **temporär** z.B. Baustellen, falsch abgestellte Fahrzeuge, mangelnde Schneeräumung

Gefahrenstellen am Schulweg

Schulstandorte sind flächendeckend über den Bezirk verteilt. Die Schulwege und die Vorplatzgestaltung sollten jedenfalls verkehrssicher gestaltet sein. Gerade die Zielgruppe Kinder und Jugendliche sowie deren Begleiter:innen absolvieren Schulwege primär zu Fuß und sollten in der Fußverkehrsplanung aufgrund ihres besonderen Schutzbedürfnisses berücksichtigt werden.

Die Schulwegpläne der Stadt Wien werden von der MA 46 und der AUVA ausgearbeitet und sollen den Kindern einen möglichst gefahrlosen Weg in die Schule aufzeigen. Es sind die Gefahrenstellen bzw. kritischen Bereiche, wo erhöhte Vorsicht für die Schulkinder geboten ist, eingetragen. Die dort mit „Gefahr“ gekennzeichneten Stellen sind im Plan Nr°02 Defizitanalyse hervorgehoben. Diese Pläne wurden für 5 Schulen am Alsergrund erstellt und sind online einsehbar.¹² Für die Volksschule Hahngasse wurde noch bislang noch kein Schulwegplan erstellt, es wird empfohlen auch für diese Schule einen Plan zu erstellen.

4.2.2 Aufenthaltsqualität und Begrünung

Zu einem angenehmen Umfeld beim Gehen leisten die Begrünung und Beschattung, Verweilplätze und eine abwechslungsreiche Straßenraumgestaltung mit vielfältigen Nutzungen einen wesentlichen Beitrag. Folgende Faktoren können sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirken:

Monotone Straßenräume

Monotone Straßenräume bieten Fußgänger:innen wenig Abwechslung und lassen die Wege eintönig und länger erscheinen. Um dem Fußverkehr ein angenehmes Umfeld zu bieten, können vielfältige Nutzungen und Gestaltungsmaßnahmen für Abwechslung sorgen.

- Bsp.: Spitalgasse, Liechtensteinstraße, Nußdorfer Straße

Fehlende Begrünung

Besonders in den dichten Wohngebieten gibt es Straßenzüge mit wenig bis keine Begrünung und es kann zu Hitzebildungen kommen. Auch entlang von stark

¹² Quelle: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk09> (03.08.2023)

befahrenen Verkehrsachsen mit einem hohen Anteil an Durchzugsverkehr fehlen oftmals Begrünungen zur Abschirmung von Lärm und Staub. Schattige Gehbereiche und Verweilorte machen die Wege für Zu-Fuß-Gehende angenehmer.

- Bsp.: Liechtensteinstraße, Nußdorfer Straße, Alserbachstraße, Wilhelm-Exner-Gasse, Mariannengasse, Spitalgasse

Negative Umwelteinflüsse

Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen schränken nicht nur die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr stark ein, auch die negativen Effekte aufgrund von Lärm, Luftverschmutzung und Feinstaub sind eine gesundheitliche Belastung für die Fußgänger:innen, Nutzer:innen und Bewohner:innen. Bei der Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur sollte auf ausreichenden Abstand zu stark belasteten Straßen geachtet werden, ggf. sollen die Abstandsflächen durch Begrünung aufgewertet werden, um die negativen Umwelteinflüsse zu reduzieren.

- Bsp.: Währinger Gürtel, Lände, Alserbachstraße, Nußdorfer Straße, Universitätsstraße, Maria-Theresien-Straße, Türkenstraße, Hörlgasse

Linienführung und Hindernisse

Eine klare, direkte Linienführung erleichtert das Auffinden von Routen. Oftmaliges Ausweichen vor Hindernissen und Umwege aufgrund von Barrieren können das Zu-Fuß-Gehen unangenehm und unattraktiv machen.

- Bsp.: Josef-Holaubek-Platz, Julius-Tandler-Platz, Querungsstelle Lustkandlgasse / Gürtel (keine Querungshilfe über Gürtel zwischen Pulverturm-gasse – Sobieskigasse)

Sitzelemente

Besonders für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen ist es essentiell in regelmäßigen Abständen Ausruhemöglichkeiten in Form von Sitzgelegenheiten zu haben. Entlang einiger Straßenzüge gibt es wenige bis gar keine Sitzgelegenheiten.

- Bsp.: Spitalgasse, Liechtensteinstraße, Nußdorfer Straße, Währinger Straße

4.2.3 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen

Im dicht bebauten städtischen Gebiet stoßen viele Nutzungen auf engem Raum aneinander. Die Zu-Fuß-Gehenden sind die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer:innen und werden oftmals an den Rand gedrängt und ihre Bedürfnisse zu wenig beachtet.

Kfz ragen in den Gehsteig

Das Hineinragen von Fahrzeugen auf Gehsteige ist bis auf geringfügige Ausnahmen verboten. Dennoch kommt es oftmals durch die vorhandenen Parkordnungen und das Nicht-Ahnden der Übertretungen zum Hineinragen von Fahrzeugteilen. Dadurch

werden tatsächliche Gehsteigbreiten reduziert und die Bewegungsfreiheit von Zu-Fuß-Gehenden eingeschränkt.

- Bsp.: Ferstelgasse, Grünentorgasse, Müllnergasse,

Lieferverkehr

Der Lieferverkehr steht oft unter zeitlichem Druck und so kommt es zum Falschparken am Gehsteig. Dadurch kommt es zu Einschränkungen und zu Behinderungen sowohl in Längsrichtung als auch beim Queren.

- Bsp.: Gassen im Lichtental, Spitalgasse, Alserbachstraße

Mischverkehr und fehlende Fuß-Infrastruktur

Dort, wo wenig Verkehrsraum für die aktive Mobilität vorhanden oder wo Mischverkehr erlaubt ist (Begegnungszonen, gemischte Geh- und Radwege, Kreuzungsbereiche mit nicht ausreichend großen Aufstellflächen, etc.) kann es zu Konflikten zwischen Fußgänger:innen und anderen Verkehrsteilnehmer:innen kommen. Aufgrund des Platzmangels kommt es zur Konkurrenz zwischen den unterschiedlichen Nutzer:innen.

- Bsp.: Straßenbahnhaltestellen Spitalgasse, Universitätsstraße/Sigmund-Freud-Park (Radweg), Roßauer Brücke, Augartenbrücke

E-Scooter auf Gehsteigen

E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Dennoch wird oft auf den Gehsteig ausgewichen oder die Scooter im Seitenbereich abgestellt, was ein Hindernis für den Fußverkehr darstellt. Eigens dafür eingerichtete Abstellflächen sollen helfen, diesem Problem entgegenzuwirken, z.B. Scooter-Abstellplatz in der Pfluggasse.

Abbildung 10 Scooter auf Gehsteig abgestellt, z.B. Alserbachstraße



Quelle: komobile

4.3 Stakeholder und Akteur:innen

Um das Fußverkehrskonzept erfolgreich umzusetzen, ist es wesentlich beteiligte und handelnde Personen, sogenannte Stakeholder, miteinzubinden.

Bezirksvertretung Alsergrund

- Fußverkehrsbeauftragte
- Mobilitätskommission

Agenda Alsergrund

Im 9. Bezirk haben sich mehrere Bürger:inneninitiativen über die Agenda 21 gegründet, die sich zum Ziel setzen, den öffentlichen Raum zu attraktivieren. Nachbarschaftliche Zusammenarbeit und Austausch ist ausschlaggebend für ein angenehmes Zusammenleben in der Stadt. Das Einbeziehen der Anrainer:innen, die als „Expert:innen“ für ihr Grätzl gelten, ist ein wichtiger Punkt, um die Qualität des öffentlichen Raums zu steigern.¹³

- Agendagruppe Lichtental
- Agendagruppe Zukunft Nußdorfer Straße
- Agendagruppe Galileigasse
- Agendagruppe Klimaschutz am Alsergrund
- Agendagruppe Gedenkallee Servitengasse
- Agendagruppe Gedenkobjekt Volksopernviertel
- Agendagruppe Freiraumkultur
- Agendagruppe Namos

Bildungsgrätzl „Am Alserbach“

Ein Großteil der Kindergärten, Volksschulen, das Zentrum 9, Juvivo.09, Das DOCK, die VHS und Musikschulen haben sich zusammengeschlossen um eine räumliche und inhaltliche Vernetzung der Bildungseinrichtungen auszuarbeiten.¹⁴

In den Sommermonaten 2023 wurde die Lichtentaler Gasse montags von 14:30-18:00h abschnittsweise für den MIV gesperrt und als „spiel!straße“ für Kinder und Jugendliche geöffnet.¹⁵

Einkaufsstraßen

Am Alsergrund findet sich ein Netz an gut entwickelten Einkaufsstraßen. Dieses umfasst die Nußdorfer Straße, die westliche Währinger Straße sowie die

¹³ „Deine Ideen für den öffentlichen Raum am Alsergrund“: <https://www.la21wien.at/projekte-detail/onlinekarte-die-agenda-alserground-und-der-oeffentliche-raum.html> (01.08.2023)

¹⁴ Quelle: <https://www.wien.gv.at/bildung/schulen/bildungsgraetzl/alserbach.html> (01.08.2023)

¹⁵ Juvivo: <https://juvivo.at/spielerisch-durch-wien/>

Alserbachstraße bis und inklusive der Porzellangasse. 4.000 bis 5.000 Passant:innen wurden unter der Woche entlang dieser Straßenzüge gezählt (Erhebungsjahr 2020). Entlang der Alser Straße an der Grenze zur Josefstadt waren es bis zu 9.500 Personen (2022).¹⁶ Im Bezirk haben sich zwei Vereine gegründet, die durch ihr Netzwerk die Einkaufsstrassen attraktivieren und weiter beleben wollen:

- Spezialisten am Alsergrund¹⁷
- IG Servitenviertel¹⁸

Märkte

Wochenmärkte sind eine aktive Belegung des öffentlichen Raumes, tragen zur Identität des Bezirks bzw. der Umgebung bei und fördern das nachbarschaftliche Zusammenleben.

- Sobieskiplatz
- Servitenmarkt
- Wochenmarkt und Fahrrad Börse im WUK

Aktuelle Projekte

In den nächsten Jahren werden einige große Bauvorhaben umgesetzt:

- Neue U-Bahn U5
- Julius-Tandler-Platz und Althangrund
- Campus Mariannengasse
- Universitätszentrum Althangrund

¹⁶ Quelle: WKO. (2022): Wiener Nahversorgung. Passantenzählung. Für Wien. Ausgabe 31. S. 51-60

¹⁷ Quelle: <https://meinkaufstadt.wien/einkaufen/einkaufsgebiete/Spezialisten-im-Alsergrund.html> (01.08.2023)

¹⁸ Quelle: <https://meinkaufstadt.wien/einkaufen/einkaufsgebiete/Servitenviertel.html> (01.08.2023)

5 Räumliches und qualitatives Leitbild

5.1 Qualitatives Leitbild

Die übergeordneten Zielsetzungen, die durch die Förderung des Fußgängerverkehrs erreicht werden sollen, sind:

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

5.2 Räumliches Leitbild

Um die Zielsetzungen des Leitbilds zu erreichen und die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen zu verbessern, wurden Handlungsfelder definiert und darauf aufbauend konkrete Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung abgeleitet (siehe Kapitel 6 Handlungsfelder und Maßnahmen).

5.2.1 Handlungsfelder

Folgende Handlungsfelder wurden festgelegt:

1. *Gerechte Verteilung des Straßenraums und fußverkehrsfreundliche Bedingungen*
2. *Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung*
3. *Stadt der kurzen Wege und Stadtentwicklungen*
4. *Verkehrssicherheit und Inklusion*
5. *Fairness und Kommunikation*

Zur Verbesserung können sowohl Einzelmaßnahmen gesetzt, aber auch ganze Straßenzüge, Plätze oder Grätzl umgestaltet werden. Die Basis bildet ein barrierefreies zusammenhängendes Fußverkehrsnetz, welches im Zielnetzplan dargestellt ist.

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

Da in den nächsten Jahren im 9. Bezirk umfangreiche Bauprojekte, beispielweise durch die beiden neuen U5 Stationen, die Umgestaltung des Julius-Tandler-Platzes oder den Neubau des MedUni Campus Mariannengasse, umgesetzt werden, sollen

diese als Impulsgeber für eine nachhaltige, fußgängerfreundliche Mobilität dienen. Ein weiteres wichtiges Umgestaltungsprojekt betrifft das Servitenviertel.

Im Speziellen sollen am Alsergrund folgende Verbesserungen erzielt werden:

- Erhöhung der Anzahl an Grünflächen insbesondere mit großkronigen Bäumen
- Öffnung von abgeschotteten Flächen für Durchwegungen und Aufenthaltsbereiche
- Abbau von topographischen Barrieren und fußläufige Vernetzung, auch über den Bezirk hinaus (Gürtel, Donaukanal)
- Minimierung der negativen Effekte an Durchzugsstraßen
- Fußgängerfreundliche Gestaltung bei U-Bahn-Stationen Arne-Karlsson-Park, Frankhplatz
- Besonderen Charakter des Alsergrund hervorheben und erhalten z.B. Stiegenanlagen, kulturelles historisches Erbe z.B. medizinisch historische Häuser (Löw Sanatorium/Policenter Wien - Sterbestätte Gustav Mahlers, Klinikgebäude am Gelände des alten AKH, Sigmund-Freud-Museum)

5.2.2 Zielnetz

Auf Basis der Bestandsanalyse wird ein Wunschliniennetz für den Fußverkehr, welches wichtige Quellen und Ziele wie lokale Zentren, historische Ortskerne, Schulwege und öffentliche Umsteigeknoten sowie Freizeitwege und Wanderausgangspunkte unter Berücksichtigung von direkten Wegeverbindungen, entworfen und planlich dargestellt. Abgebildet ist das Zielnetz im Plan Nr°03 Zielnetz (siehe Anhang).

Hervorgehoben werden

- Lokale Zentren: dichtes Wohngebiet, ÖV-Haltestellen, Kunst und Kultur, medizinisches Angebot, u.dgl.
- Freiraum: Grünräume, Parkanlagen
- Bildungsstandort: Schulstandorte, Universitäten
- Freizeit und Sportstätten: öffentliche Sportplätze
- Entwicklungsgebiete: z.B. Althangrund, MedUni Campus, Mariannengasse
- Punktuelle Maßnahmenvorschläge

Hauptwegenetz

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

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder definiert und mit Maßnahmenvorschlägen hinterlegt. Die Kategorien beziehen sich auf bauliche Vorschläge und Maßnahmen zur Raum- und Siedlungsentwicklung sowie Bewusstseinsbildung. Zu den Maßnahmen sind Straßenzüge oder Standorte als Beispiele aufgelistet, bei denen während der Bestandsanalyse entsprechend Handlungsbedarf identifiziert wurde.

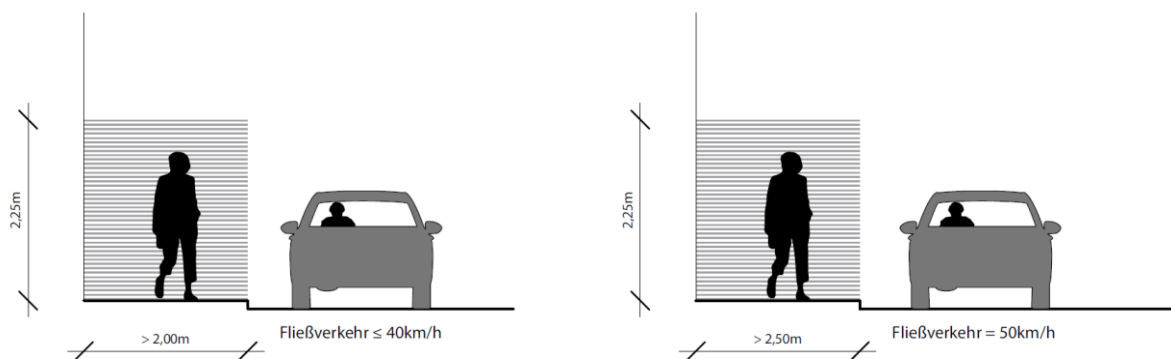
6.1 Gerechte Verteilung des Straßenraums und Fußverkehrsfreundliche Bedingungen

Mit dem Handlungsfeld „Gerechte Verteilung des Straßenraums“ soll der Anteil an Fläche, welche dem Fußverkehr zur Verfügung steht, erhöht werden. Die vorhandenen Gehsteigbreiten und Aufenthaltsbereiche sollen entsprechend der Planungsstandards und der Frequenz angepasst und der Gehsteigbereich von Hindernissen freigehalten werden. Eine Flächenumverteilung soll zu Gunsten des Fußverkehrs erfolgen. Als Möglichkeit zur Aufwertung des Straßenraumes kann die Umwandlung der Straßenkategorie beispielsweise in eine Wohnstraße oder Fußgänger:innenzone überprüft werden.

6.1.1 Breitenbedarf

Bei der Ermittlung des Flächenbedarfs für den Fußverkehr ist zusätzlich zum dynamischen Raumbedarf auch das bequeme nebeneinander Gehen oder Begegnen zu berücksichtigen. Entsprechend der angrenzenden seitlichen Nutzungen, beispielsweise durch ÖV-Haltestellen, Fahrbahnen oder Geschäfte, sind Zuschläge vorzusehen. Gemäß den gültigen Planungsempfehlungen für den Fußverkehr (RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr) soll eine Gehsteigbreite von 2,0 m nicht unterschritten werden.

Abbildung 8 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

In stärker frequentierten Bereichen wird eine Gehsteigbreite von mind. 2,5 m empfohlen. Dieses Maß soll bei hohem Fußgängeraufkommen dementsprechend erhöht werden. Bei Geschwindigkeiten über 40 km/h im angrenzenden Fließverkehr muss zusätzlich ein 0,5 m breiter Schutzstreifen zur Fahrbahn vorhanden sein. Bei

hohem, stoßweisen Fußverkehrsaufkommen vor einer Institution, z.B. Schule, soll ausreichend Platz zum Warten und zum Verweilen geboten werden. Geh- und Radwege sollen baulich getrennt verlaufen.

MAßNAHMEN

- Bestehende Gehsteige, welche nicht die erforderliche Breite aufweisen, sollen auf das empfohlene Maß von mind. 2,5 m vorbereitet werden
- Bei Neuplanungen sind Gehsteige mit mind. 2,5 m zu planen bzw. entsprechend der Fußgängerfrequenz

BEISPIELE

Folgende Straßenzüge weisen abschnittsweise **beidseitig Gehsteigbreiten von unter 2 m** auf und sind in Plan Nr°02 Defizitanalyse hervorgehoben:

- | | | |
|--|--|---|
| • <i>Achamergasse</i> | • <i>Liechtensteinstraße</i>
(nördlich) | • <i>Porzellangasse</i>
(Seitengasse =
Privatgrund) |
| • <i>Beethovengasse</i> | • <i>Mariannengasse</i> | • <i>Servitengasse</i>
(Wohnstraße) |
| • <i>Bindergasse</i> | • <i>Marktgasse</i> | • <i>Simon-Denk-Gasse</i> |
| • <i>Bründlbadgasse</i> | • <i>Michelbauerngasse</i> | • <i>Sobieskigasse</i>
(nördlich) |
| • <i>Canisiusgasse</i> | • <i>Müllnergasse</i> | • <i>Spittelauer Platz</i> |
| • <i>Dietrichsteingasse</i> | • <i>Nadlergasse</i> | • <i>Tendlergasse</i> |
| • <i>Grünentorgasse</i>
(abschnittsweise) | • <i>Nordbergstraße</i> | • <i>Thurngasse</i> |
| • <i>Höfergasse</i> | • <i>Pelikangasse</i> | • <i>Wasagasse</i> |
| • <i>Lackierergasse</i> | • <i>Pfluggasse</i> | • <i>Wasserburgergasse</i> |
| • <i>Liechtensteinstraße</i> | • <i>Pichlergasse</i> | |

Abbildung 9 Geringe Gehsteigbreiten, z.B. Mariannengasse, Lichtentaler Gasse



Quelle: komobile

Vor allem im Lichtental und am Thurygrund liegen, historisch bedingt, die Eingänge zu den Gebäuden mehrere Meter über dem Straßenniveau und sind über Stufen, die nicht barrierefrei sind und den Gehsteig zusätzlich verschmälern, erreichbar. Hierbei ist besonders darauf zu achten die Gehsteigbreiten für den Fußverkehr zu optimieren.

- *Marktgasse*
- *Thurygasse*
- *Bindergasse*
- *Badgasse*

Abbildung 10 Geringe Gehsteigbreiten durch Treppen z.B. Marktgasse und Bindergasse



Quelle: komobile

6.1.2 Freihaltung des Gehsteigs

Der Gehsteigbereich soll von Hindernissen, welche permanent oder temporär sein können, freigehalten werden. Hindernisse können sein: Recyclingcontainer, Fahrradbügel, Masten, E-Böcke, Einrichtungen und Verkehrszeichen für Baustellen, u.dgl.

Verkehrszeichen dürfen seit der StVO-Novelle 2022 auch am Fahrbahnrand aufgestellt werden und müssen nicht vom Fahrbahnrand abgerückt sein.

Oftmals erfolgt auch das Abstellen von Kfz am Gehsteig. Hier kann die Stellplatzordnung zu Gunsten der Fußgänger:innen geändert werden.

MAßNAHMEN

- Ausräumen von Hindernissen am Gehsteig:
 - Anordnung von Recycling-Containern und Fahrradbügeln in der Kfz-Parkspur
 - Auflassung von nicht benötigten E-Böcken
 - Anbringung von Mistkübeln, etc. außerhalb des Verkehrsraums für Fußgänger:innen (Breite 2 m) und der Gehlinie
 - Versetzen oder Anbringung von Verkehrszeichen am Fahrbahnrand (neue StVO)
 - Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten durch eine gelbe Linie am Gehsteig an Stelle von Verkehrszeichen

- Barrierefreie Einrichtung von temporären Baustellen und Verkehrszeichen

→ siehe auch 6.1.3 Parkraummanagement

BEISPIELE

- Lazarettgasse
- Spitalgasse
- Mariannengasse/Zimmermannplatz
- Alserstraße 38
- Campus Mariannengasse

Abbildung 11 Umleitung für Fußverkehr, Bsp. Mariannengasse, Wasagasse



Quelle: komobile

6.1.3 Parkraummanagement

Besonders in engen Gassen erfolgt öfters die Kennzeichnung von Kfz-Stellplätzen am Gehsteig. Durch die Verlegung vom Gehsteig auf die Fahrbahn wird dem Fußverkehr mehr Platz zur Verfügung gestellt. Weiters können vorhandene Parkordnungen so geändert werden, dass mehr Platz für den Fußverkehr oder als Aufenthaltsbereich zur Verfügung steht.

MAßNAHMEN

- Verlegung von Kfz-Stellplätzen vom Gehsteig auf die Fahrbahn
- Änderung der Schräg- oder Senkrechtparkordnung in eine Längsparkordnung
- Erhebung der vorhandenen Kfz-Stellplätze und Stellplatzauslastung, ggf. Reduktion der Anzahl an Kfz-Stellplätzen

→ siehe auch 6.1.2 Freihaltung des Gehsteigs

BEISPIELE

- Berggasse 25-32 (Mittelstreifen)
- Pramergasse 23- 31
- Marktgasse 9
- Simon-Denk-Gasse 4-10
- Van-Swieten-Gasse 6

Abbildung 12 Stellplätze am Gehsteig, Bsp. Pramergasse, Simon-Denk-Gasse



Quelle: komobile

6.1.4 Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum

Der zu Verfügung stehende Platz im öffentlichen Raum ist begrenzt und dadurch kommt es zu Nutzungskonflikten. Besonders stark frequentierte Bereiche sind beispielsweise ÖV-Haltestellen, wo es auf Gehsteigen zu Engstellen und Konflikten kommen kann, oder Aufstellbereiche an Kreuzungen, insbesondere wenn es dort auch Radwege gibt. Um ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenraum zu fördern, muss ausreichend Platz für Zu-Fuß-Gehende und Wartende bereitgestellt sein.

Oft fehlt es auch an regelmäßigen Verweilplätzen mit Sitzgelegenheiten, was für mobilitätseingeschränkte Personen eine Herausforderung darstellen kann.

MAßNAHMEN

- Bereitstellung von ausreichend großen Aufstellflächen an Kreuzungsbereichen
- Ausreichend große Warteflächen bei ÖV-Haltestellen je nach Frequenz
- Regelmäßige Sitzmöglichkeiten entlang von Wegen
- Beschattung bzw. Witterungsschutz bei ÖV-Haltestellen

BEISPIELE

- *Straßenbahnstation Spitalgasse (Spitalgasse 33)*
- *Straßenbahnstation Lange Gasse (Spitalgasse 1)*
- *Straßenbahnstation Schwarzspanierstraße (Währinger Straße 16)*
- *Straßenbahnstation Franz-Josefs-Bahnhof (Alserbachstraße)*
- *Straßenbahnstation Canisiusgasse (Nußdorfer Straße 62)*
- *Straßenbahnstation Währinger Straße*
- *Kreuzungsbereich Währinger Straße # Nußdorfer Straße # Spitalgasse*
- *Kreuzungsbereich Alserbachstraße # Nußdorfer Straße*

Abbildung 13 Wartebereich entlang von Gehsteig, Bsp. Spitalgasse, Währinger Straße



Quelle: komobile

6.1.5 Aufenthaltsbereiche vor Schulen

Vor einigen Schulen im Bezirk gibt es bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. BRG Glasergasse, BG Wasagasse, VS Gilgegasse). Wenn nicht schon vorhanden, sollen verkehrsberuhigte Straßenzüge oder Gehsteigverbreiterungen oder eine Platzgestaltung mit Sitzgelegenheiten vor dem Eingang gestaltet werden, um den Kindern eine Aufenthaltsmöglichkeit und einen Treffpunkt zur Verfügung zu stellen.

MAßNAHMEN

- Platz vor dem Eingang zum Aufhalten für Kinder, Eltern, etc.
- Sitzgelegenheiten, Rad- und Scooter-Abstellanlagen
- Straßenzüge vor Schuleingängen verkehrsberuhigen und autofrei gestalten, z.B. Fußgängerzone (Zufahrt für Anlieferung und Behindertentransport möglich), z.B. Glasergasse und Galileigasse
- Errichtung temporär verkehrsberuhigter „Schulstraßen“, z.B. Gilgegasse: Hier ist die Zufahrt für MIV an Schultagen zwischen 07:30 und 08:00 verboten. Zudem wurde der Vorplatz autofrei gestaltet.
- Querbarkeit bei Kreuzungen in der Nähe des Schulstandortes verbessern (siehe Schulwegsicherheit)
- Sichere Verbindung zu nahliegenden Parks und Aufenthaltsflächen schaffen
- Erstellung eines Schulwegplans, wo nicht vorhanden

→ siehe auch 6.4.2 Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern

BEISPIELE

- *Volksschule Grünentorgasse*
- *Volksschule Marktgasse*
- *Volksschule Galileigasse*
- *Gymnasium und Mittelschule Glasergasse*

- *Volksschule Hahngasse*

Abbildung 14 Schulvorplatz Grätzloase Galileigasse, Wasagasse



Quelle: komobile

6.1.6 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs

Um den Anrainer:innen und Nutzer:innen mehr Raum zum Aufenthalt, Begegnen und Spielen bereit zu stellen, können ganze Straßenzüge oder Platzbereiche in höherwertige Nutzungskategorien umgewandelt und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt werden, beispielsweise in Wohnstraßen oder Fußgängerzonen. Außerdem können Fahrspuren auf das Regellaß verschmälert und Nebenfahrbahnen oder Kfz-Parkspuren in Gehsteige und Aufenthaltsbereiche umgewandelt werden.

Ein Gesamtkonzept kann durch ein „Supergrätzl“ oder Wohnstraßenviertel erarbeitet werden.

MAßNAHMEN

- Anhebung der Straßenkategorie:
 - Umgestaltung von Straßen in Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen
 - Umwandlung Fahrbahn, Nebenfahrbahn und Kfz-Abstellplätze in Gehsteige oder Aufenthaltsbereiche
 - Verschmälerung Fahrstreifen auf das Regellaß
- Änderung der Verkehrsorganisation:
 - Durchfahrtsverbot für MIV oder Sackgassen (ausgenommen Radverkehr), Einbahnen, etc.

→ siehe auch 6.2.5 Aufwertung Platzgestaltung

→ siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität

→ siehe auch 6.2.2 Aufwertung bestehender Grünbestand

→ siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze

BEISPIELE

- *Kolingasse (Nebenfahrbahn)*
- *Währinger Gürtel (Nebenfahrbahn)*
- *Fluchtgasse: Erweiterung des Ni-Una-Menos-Platz*
- *Van-Swieten-Gasse*
- *Wohnstraße Galileigasse*
- *Supergrätzl Lichtental*
- *Wohnstraßenviertel Servitenviertel*

Abbildung 15 Aufwertung Nebenstraßen, Bsp. Kolingasse



Quelle: komobile

6.1.7 Konflikte aktive Mobilität

Oftmals müssen sich Fußgänger:innen und Radfahrer:innen eine gemeinsame Fläche teilen, wodurch es zu Konflikten kommt. Durch die großen Geschwindigkeitsunterschiede beim Fortbewegen fühlen sich zu-Fuß-Gehende oftmals gefährdet und unsicher. Auch die neuen elektrisch angetriebenen Fahrzeuge wie E-Scooter, E-Fahrräder können ein Unsicherheitsgefühl erzeugen.

MAßNAHMEN

- Getrennte Führung Fuß- und Radverkehr
 - Ausreichend große Aufstellbereich an Kreuzungen
 - Hauptrouten nicht durch Fußgängerzonen oder andere ruhige Bereiche leiten
 - Eigene Rad- und Scooter-Abstellplätze außerhalb vom Gehsteig
 - Kein Ausbau der Radinfrastruktur auf Flächen des Fußverkehrs
- ➔ *Siehe auch 6.5.2 Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer:innen*

BEISPIELE

- *Querung von der Berggasse über die Lände zum Donaukanal*
- *Entflechtung oder Verbreiterung des Geh- und Radweges Carl-Szokoll-Platz*
- *Währinger Straße # Universitätsstraße*

6.2 Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung

Damit Menschen sich gerne zu Fuß fortbewegen sind eine hohe Aufenthaltsqualität und Umfeldgestaltung wesentlich. Der Straßenraum und vor allem der Seitenbereich soll für die sanfte Mobilität erlebbar gemacht und somit als Lebensraum wahrgenommen werden.

6.2.1 Begrünungen

Begrünungen, insbesondere mit großkronigen Bäumen, tragen dazu bei das Stadtklima zu verbessern. Eine Vernetzung der Freiräume soll entlang von begrünten Fußgängerachsen erfolgen. Besonderes Augenmerk ist auch auf den Erhalt von Bestandsbäumen zu legen. Die Bäume sind zunehmendem Stress (wenig Niederschlag, hohe Temperaturen, wenig Platz) ausgesetzt.

MAßNAHMEN

- Pflanzung von Bäumen und anderer Begrünungsmaßnahmen, je nach vorhandenem Untergrund (Einbauten) können entweder Bäume oder Kleinbäume gesetzt werden
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Begrünungen und Beschattungen, z.B. „Der grüne Weg“ durch den Alsergrund vom Sobieskiplatz bis zum AKH
 - siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität
 - siehe auch 6.2.5 Aufwertung Platzgestaltung

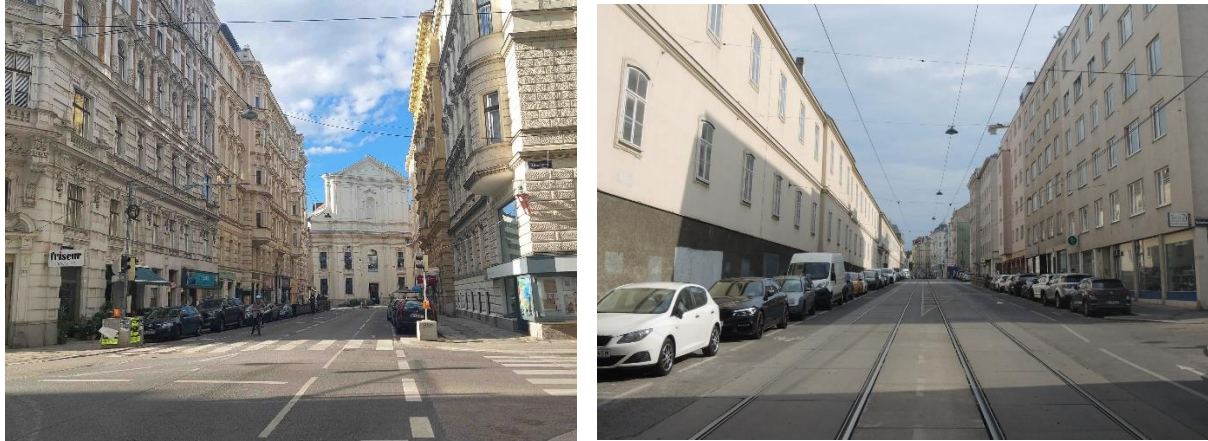
BEISPIELE

In folgenden Straßenzügen gibt es wenig bis gar keine Begrünung.

- Achamergasse
- Badgasse
- Beethovengasse
- Boltzmanngasse
- Clusiusgasse
- Dietrichsteingasse
- Frankgasse
- Garnisongasse
- Grünentorgasse (östlicher Abschnitt)
- Hahngasse
- Harmoniegasse
- Hörlgasse
- Lackierergasse
- Lichtentaler Gasse
- Liechtensteinstraße (abschnittsweise)
- Löblichgasse
- Mariannengasse
- Maria-Theresien-Straße
- Nußdorfer Straße
- Nußgasse
- Pelikangasse
- Prechtlgasse
- Reznicekgasse
- Rögergasse
- Säulengasse
- Schwarzspanierstraße
- Severingasse
- Simon-Denk-Gasse
- Spitalgasse
- Stroheckgasse
- Tendlergasse
- Thurngasse
- Thurygasse
- Universitätszentrum Alsergrund
- Van-Swieten-Gasse
- Wasagasse
- Wiederhofergasse

- *Josef-Holaubek-Platz*
- *Kinderspitalgasse*
- *Rufgasse*
- *Wiesengasse*
- *Wilhelm-Exner-Gasse*

Abbildung 16 Straßenzüge ohne Begrünung, Bsp. Garnisongasse, Spitalgasse



Quelle: komobile

6.2.2 Aufwertung bestehender Grünbestand

Da es Jahrzehnte dauert bis Bäume den gewünschten Schatten spenden, ist es von großer Bedeutung den, teils 100-jährigen, Baumbestand im Bezirk zu schützen und zu nutzen.

MAßNAHMEN

- Erhalt der Vitalität der bestehenden Stadtbäume durch geeignete Lebensbedingungen wie ausreichenden Platz für den Wurzelraum, Vermeidung von Hitze, Bereitstellung von Bewässerungen, etc.
 - Nutzung der Beschattung als Aufenthaltsräume und attraktive Wegeverbindungen
 - „Schattenbankerl“ aufstellen¹⁹
- siehe auch 6.1.6 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
- siehe auch 6.2.3 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
- siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und

BEISPIELE

- *Althanstraße*
- *Berggasse (Platanen entlang Berggasse 25-32)*
- *Glaserstraße*
- *Kolingasse*
- *Salzergasse*

¹⁹ Quelle: Stadt Wien (2022). Wiener Hitzeaktionsplan für ein cooles Wien der Zukunft. S.34 ff.

- *Schulz-Straßnitzki-Gasse*
- *Währinger Straße (Platanen entlang Währinger Straße 42)*

Abbildung 17 Bestehenden Baumbestand pflegen und nutzen, Bsp. Salzergasse, Berggasse



Quelle: komobile

6.2.3 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen

Im Freiraumnetz der Stadt Wien sind die vorhandenen und gewünschten Grünraumverbindungen eingezeichnet. Dieses stellt die Grundlage für eine Vernetzung der Freiräume dar.

MAßNAHMEN

- Vernetzung der Freiräume durch Grünraumachsen
 - Pflanzung von (großkronigen) Bäumen entlang von Straßen
 - Aufenthaltsräume und Sitzgelegenheiten entlang von Wegeverbindungen zwischen Parks und Freiräumen
 - Verkehrsberuhigte Durchwegungen ermöglichen
- siehe auch 6.3.1 Durchwegungen und Lückenschlüsse

BEISPIELE

- *U6 Volksoper über Bertha-Löwi-Weg und Alserbachstraße in Richtung Donaukanal bzw. Wallensteinstraße*
- *Liechtensteinpark über Alserbachstraße in Richtung Donaukanal*
- *Liechtensteinpark über Lycée bzw. Palais Clam-Gallas mit Altes AKH*
- *Votivpark mit Sigmund Freud Park über Straße des Achten Mai*
- *Ostarrichipark mit Votivpark über Frankgasse oder Universitätsstraße*

Über die Bezirksgrenze hinaus:

- *Nußdorfer Straße über Sobieskigasse und Pulverturm-gasse Richtung Währinger Park und weiter Richtung Türkenschanzpark*
- *Augartenbrücke / Roßauer Brücke / Siemens Nixdorf Steg/ Friedensbrücke Richtung Augarten und Ostseite des Donaukanals*

- *Währinger Straße Richtung Volksgarten*
- *Altes AKH über Ostarrichipark und Sigmund Freud Park mit Rathausplatz und Volksgarten*

6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität kann durch die Auflockerung von monotonen Straßenzügen, den Einsatz von Gestaltungselementen sowie der Bereitstellung von Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen (ca. 200m) verbessert werden. Ein Mix aus unterschiedlichen Nutzungen und vielfältigen, abwechslungsreichen Straßenraumgestaltungen wirkt sich positiv auf den Fußverkehr aus.

MAßNAHMEN

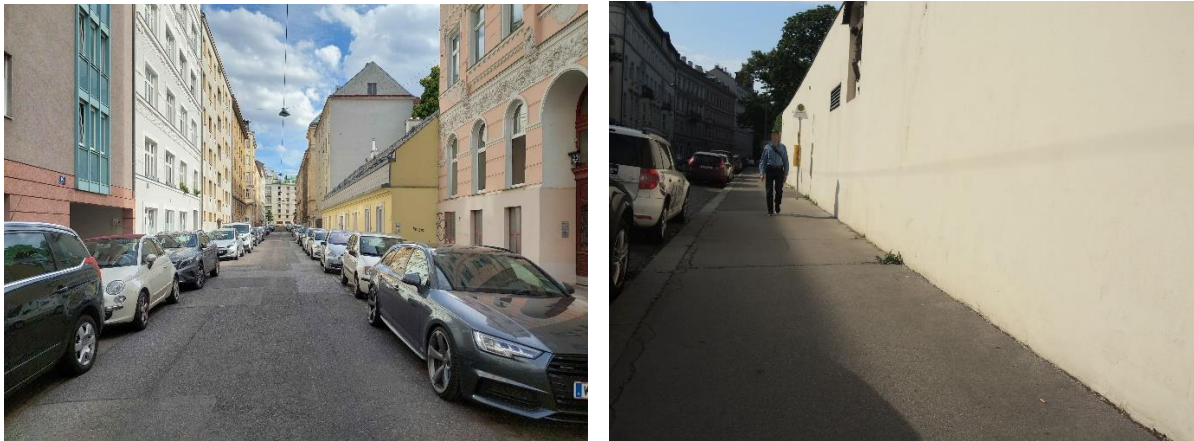
- Schaffung von Mikrofreiräumen
 - Aufwertung monotoner Straßenzüge
 - Begrünung durch Bäume oder Grünflächen
 - Abwechslungsreiche Nutzungen
 - Barrierefreie Sitzgelegenheiten in Abständen von ca. 200m zum Ausruhen²⁰
- *siehe auch 6.2.1 Begrünungen*
- *siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze*

BEISPIELE

- | | | |
|--|--------------------------------------|-----------------------------------|
| • <i>Alser Straße</i> | • <i>Alserbachstraße</i> | • <i>Augasse</i> |
| • <i>Badgasse</i> | • <i>Brünnlbadgasse</i> | • <i>Fluchtgasse</i> |
| • <i>Garnisongasse</i> | • <i>Hahngasse</i> | • <i>Hörlgasse</i> |
| • <i>Liechtensteinstraße
(entlang von
Parkmauer)</i> | • <i>Löblichgasse</i> | • <i>Lustkandlgasse</i> |
| • <i>Mariannengasse
(in Planung)</i> | • <i>Maria-Theresien-
Straße</i> | • <i>Mautnergasse</i> |
| • <i>Nußdorfer Straße</i> | • <i>Pelikangasse</i> | • <i>Pichlgasse</i> |
| • <i>Reznicekgasse</i> | • <i>Schwarzspanier-
straße</i> | • <i>Simon-Denk-
Gasse</i> |
| • <i>Spitalgasse
(entlang von Mauer)</i> | • <i>Universitätsstraße</i> | • <i>Währinger Straße</i> |
| • <i>Wiederhofergasse</i> | • <i>Wiesengasse</i> | • <i>Wilhelm-Exner-
Gasse</i> |

²⁰ Quelle: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/sitzfibel-sitzmoebel.html> (03.08.2023)

Abbildung 18 Monotone Straßenzüge, Bsp. Badgasse, Liechtensteinstraße



Quelle: komobile

6.2.5 Aufwertung Platzgestaltung

Durch Attraktivierung und Erweiterung von Plätzen können Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum mit einer hohen Qualität geschaffen und eine Belebung des Straßenraums erfolgen. Viele kleine, nahe Verweilräume werden städtebaulich attraktiver wahrgenommen, als große Freiräume, die aufwendiger zu erreichen sind.

MAßNAHMEN

- Aufwertung von bestehenden Plätzen, Nutzung Potential durch neue U-Bahn-Stationen
- Erweiterung der Plätze in den angrenzenden Straßenraum
- Schaffung von neuen Plätzen
- Ausstattung mit Beschattungen und Sitzelementen
- Nutzung von Restflächen, größeren Parkflächen und Plätzen als „Wiener Wäldchen“ (auch bekannt unter „Tiny Forest“)²¹
- Straßenfeste und temporäre Veranstaltungen, um den urbanen Raum zu nutzen

→ siehe auch 6.1.3 Parkraummanagement

→ siehe auch 6.1.6 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs

→ siehe auch 6.3.6 Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber

→ siehe auch 6.5.2 Rücksichtsvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer:innen

→ siehe auch 6.5.8 Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen

BEISPIELE

- *Julius-Tandler-Platz (Beteiligungsverfahren abgeschlossen, Wettbewerb ausgeschrieben)*
- *Frankhplatz (im Zuge U-Bahn Errichtung)*

²¹ Quelle: <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/wiener-waeldchen.html> (21.08.2023)

- *Ehrenhaft-Steindler-Platz: Freifläche zwischen Boltzmann-gasse und Währinger Straße attraktivieren*
- *Josef-Ludwig-Wolf-Park: Straßenbahnhaltestelle zw. Augasse und Althanstraße*
- *Schlickplatz*
- *Lichtentalerpark*
- *Franz-Salmhofer-Platz (vor Volksoper)*
- *Jörg-Mauthe-Platz: Kreuzung Porzellangasse/Berggasse/Schlickgasse*
- *Carl-Szokoll-Platz (Freifläche vor Roßauer Kaserne / Lände)*
- *Josef-Holaubek-Platz und Liechtenwerder Platz*
- *Oskar-Morgenstern-Platz inkl. Bereich in der Berggasse vor der Fakultät der Universität Wien (Konfliktbereich mit Radverkehr)*

Neue Aufenthaltsbereiche schaffen oder erweitern

- *Nußdorfer Straße / Alserbachstraße im Bereich der Markthalle*
- *Kolingasse (Nebenfahrbahnen als Freiraum nutzen)*
- *Ni-Una-Menos-Platz (Fluchtgasse)*
- *Rooseveltplatz: Aufwertung hinter der Votivkirche und Verbindung des Platzes mit den angrenzenden Seitengassen Frankgasse, Ferstelgasse und Günthergasse*
- *Zusammenschluss der Parks Sigmund Freud Park und Votivpark über Straße des Achten Mai*
- *Grünflächen entlang von Gürtel*
- *Schwarzspanierstraße: Aufwertung im Zuge des U-Bahnbaus*

6.2.6 Abkühlung

Zur Vermeidung von städtischen Wärmeinseln sollen Maßnahmen gesetzt werden. Versiegelte Flächen sollen reduziert und ersetzt werden, Grün- oder Wasserflächen verbessern das Stadtklima deutlich. Zur Erfrischung zwischendurch sollen Trinkbrunnen aufgestellt werden.

MAßNAHMEN

- Aufbruch von versiegelten Oberflächen
- Verwendung von hellen Oberflächen („cool pavement“)
- Schaffung von natürlichen Oberflächen mit Vegetationsbedeckung und feuchtigkeitsspeichernden Böden
- Vermeidung von wärmeabsorbierenden Oberflächen
- Berücksichtigung der Wind- und Kaltluftströme bei Neubauten

- Nutzung von Regenwasser (Schwammstadtprinzip)
 - Freiraumvernetzung
- *siehe auch 6.2.3 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen*

6.2.7 Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen

Entlang von stark befahrenen Straßen entstehen erhebliche Emissionen in Form von Lärm, Staub, Abgasen, etc. Diese negativen Umwelteinflüsse sollen minimiert werden. Durch Verlagerung der Wege auf den Umweltverbund können die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs reduziert werden.

MAßNAHMEN

- Abstandsgrün zwischen stark befahrenen Straßen und Fußwegen
- Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Verlagerung der Wege auf den Umweltverbund
- Verbesserung der Situation für den Fußverkehr, um den Anteil an Wegen zu erhöhen
- Ausbau des Radverkehrsnetzes und Attraktivierung ÖV (dichte Intervalle)

→ *siehe auch 6.2.1 Begrünungen*

→ *siehe auch 6.1.4 Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum*

→ *siehe auch 6.3.1 Durchwegungen und Lückenschlüsse*

BEISPIELE

- *Alser Straße (Nutzung der temporären Straßensperre)*
- *Gürtel*
- *Lände*
- *Nußdorfer Straße*
- *Alserbachstraße*
- *Heiligenstädter Straße*
- *Maria-Theresien-Straße*
- *Türkenstraße*
- *Währinger Straße*

6.2.8 Oberflächengestaltung

Um ein sicheres und barrierefreies Vorankommen zu gewährleisten, muss der Oberflächenbelag angenehm zu begehen und rutschticher ausgeführt sowie regelmäßig gewartet werden. Für sehingeschränkte oder blinde Menschen sind taktile Leitsysteme zur Orientierung notwendig. Auch die Sichtbarmachung und Instandhaltung von Bodenmarkierungen, die den Fußverkehr betreffen, sind wichtig.

MAßNAHMEN

- Geeigneter Oberflächenbelag auch für Personen im Rollstuhl oder Rollator²²

²² Stadt Wien MA Straßenverwaltung und Straßenbau (2022). Bewertung der Barollbarkeit von Straßenbelägen in Wien, z.B. Zimmermannplatz und Gilgegasse

- Barrierefreie Alternative zu Wiener Pflaster bieten, z.B. Fußgängerzone Alserbachstraße
 - Sanierung von Stolperfallen
 - Instandhaltung des Bodenbelags und der Bodenmarkierungen
 - Winterdienst
 - Anbringung und Instandhaltung von taktilen Leitsystemen
- siehe auch 6.5.4 Barrierefreiheit

BEISPIELE

- *Schutzweg Pfluggasse*
- *Pflasterung am Gehsteig, z.B. Türkenstraße, Hörlgasse, Schlickplatz, Hahngasse, Alserbachstraße, Ferstelgasse*
- *Fußweg Spittelauer Länder entlang der U-Bahnstation Friedensbrücke*
- *Frankhplatz*

Abbildung 19 Instandhaltung Bodenmarkierung, z.B. Pfluggasse, Pflaster am Gehsteig, z.B. Reznicekgasse



Quelle: komobile

6.3 Stadt der kurzen Wege und Stadtentwicklungen

Damit Fußwege attraktiv sind, sollen direkte Wegeführungen ohne Umwege und Barrieren vorhanden sein. Bei Stadtentwicklungen soll darauf geachtet werden, die Ziele der 15-Minuten-Stadt mit gemischt genutzten Stadtteilen und viel Platz für die aktive Mobilität umzusetzen.

6.3.1 Durchwegungen und Lückenschlüsse

Die Bereitstellung von Durchwegungen durch abgeschlossene Bereiche ermöglicht dem Fußverkehr direkte Wegeführungen durch verkehrsberuhigte Bereiche. Damit diese genutzt werden, ist es wichtig diese auch zu kennzeichnen. Die zusätzliche Information der Gehminuten hilft die Gehdistanzen einzuschätzen.

MAßNAHMEN

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

→ siehe auch 6.5.3 Beschilderung von Fuß – und Leitsystemen

BEISPIELE

- *Altes AKH (Durchwegung Zahnklinik ermöglichen)*
- *AKH (Erneuerung des veralteten Leitsystems)*
- *Roßauer Kaserne (Durchwegung sonntags nicht möglich; Kennzeichnung überprüfen)*
- *Franz-Josefs-Bahnhof (zwischen Lichtentaler Gasse und Wasserburgergasse)*
- *Palais Liechtenstein (geöffnet von 07:30h – 20:30h)*
- *„Toter Steg“ Brücke zwischen Alte WU und Bundesamtsgebäude öffnen*
- *Kennzeichnung der Durchwegung des Universitätszentrum Althangrund*
- *Durchwegung des Helene-Deutsch-Park ermöglichen*
- *Durchwegung zwischen Währinger Straße und Lyceé français ermöglichen (Palais Clam-Gallas in Privateigentum)*
- *Durchwegung Wiederhofplatz/ Priesterseminar ermöglichen*
- *Durchwegung Thuryhof ermöglichen²³*
- *Durchwegung Bertha-Löwi-Weg bis zur Nußdorfer Straße erweitern*

²³ Vgl. Planung der Wohnhausanlage:

<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/content/pageview/1938573> (21.08.2023)

Abbildung 20 Veraltetes und unübersichtliches Leitsystem im AKH



Quelle: komobile

6.3.2 Querungsmöglichkeiten

Besonders an stark befahrenen Straßen oder bei wichtigen Zielen wie U-Bahn-Stationen sollen in Abständen von höchstens 200 m Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen angeboten werden, um Umwege für den Fußverkehr oder ungesichertes Queren zu vermeiden.

Ausgetretene Trampelpfade (auch „Desire lines“ genannt) zeigen die Wunschlinien der Fußgänger:innen auf. Gehsteigvorziehungen sorgen für erweiterte Sichtbeziehungen, erleichtern das Queren von Straßen und erhöhen somit die Verkehrssicherheit. An Querungen über Nebengassen sollen durchgezogene Gehsteige errichtet werden. An Kreuzungen sollen Schutzwege über alle möglichen zu querenden Relationen gekennzeichnet werden, um direkte Querungen sicherzustellen. Vor den Schutzwegen soll eine ausreichend große Aufstellfläche sein, die anschließenden Schutzwege sollen ausreichend breit sein, angepasst an die Frequenz. Eine Verkürzung der Querungslänge kann durch Verschmälerung der Fahrbahnen, Gehsteigvorziehungen oder Errichtung von Mittelinseln erfolgen.

MAßNAHMEN

- Erhebung von Gehlinien durch Beobachtung
- Querungshilfen in Form von Schutzwegen, Aufpflasterungen, Mittelinseln, VLSA
- Durchgezogene Gehsteige durch Fahrbahnanhebungen
- Gehsteigvorziehungen bei Querungen
- Schutzwege über alle Relationen
- Ausreichende Aufstellflächen und breite Schutzwege
- Verkürzung der Querungslänge
- Abbau von Barrieren, wie z.B. Absperrgitter, zur Vermeidung von Umwegen

BEISPIELE

An folgenden Straßenzügen gibt es nur wenige gesicherte Querungsmöglichkeiten bzw. Querungshilfen in großen Abständen für den Fußverkehr:

- *Alser Straße*
(z.B. Altes AKH und Schlösselgasse, Brünnlbadgasse oder Garnisongasse)
- *Hernalser Gürtel*
- *Nordbergbrücke*
- *Spitalgasse*
- *Universitätsstraße*
- *Heiligenstädter Straße*
- *Alserbachstraße*
(z.B. Höhe Markthalle)
- *Kinderspitalgasse# Hebragasse*
- *Nußdorfer Straße*
- *Spittelauer Lände*
- *Währinger Gürtel*
- *Zimmermannplatz*
- *Maria-Theresien-Straße*
- *Roßauer Lände*
- *Türkenstraße*
- *Währinger Straße*
(Höhe WUK)
- *Straße des Achten Mai*
- *Votivpark*

Abbildung 21 Verkehrssichere Querungen ermöglichen, Bsp. Nußdorfer Straße, Hebragasse



Quelle: komobile

Abbildung 22 Querungshilfe an Hauptstraße mit Straßenbahn, Bsp. Jägerstraße



Quelle: komobile

6.3.3 Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen (VLSA), Anzahl an Ampelanlagen

Bei der Programmierung von Signalzeiten für Ampelanlagen ist auf ausreichend lange Freigabezeiten und kurze Wartezeiten, unter 30 Sekunden, für den Fußverkehr zu achten. Ein Vorab-Grünsignal ermöglicht den Fußgänger:innen das Betreten der Fahrbahn vor einbiegenden Fahrzeugen, wodurch die Sichtbeziehungen verbessert werden und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Die Freigabezeiten sollten ausreichend lang sein, in Abhängigkeit der Querungslänge, so dass kein Unsicherheitsgefühl beim Queren der Straßen entsteht.

Eine andere Möglichkeit den Fußverkehr zu priorisieren, ist es Rund-Um-Grün zu schalten, so dass alle Relationen gleichzeitig gequert werden können.

Im Bestand gibt es Ampelschaltungen, die nicht optimal an die Bedingungen von Fußgänger:innen angepasst sind, wodurch besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ein Queren nur mit großen Mühen verbunden ist.

MAßNAHMEN

- Anpassung der Freigabezeiten (Grünphase) an die Querungslänge
- Ampelanlagen barrierefrei mit akustischen Signalen und taktilen Leiteinrichtungen ausstatten
- Reduktion der Wartezeiten auf unter 30 Sekunden für Fußgänger:innen an Ampeln
- Überprüfung, welche Ampeln aufgrund des Verkehrsaufkommens notwendig sind
- Rechtsvorrang entlang von Durchzugsstraßen (durch achtsameres Fahren kann es zur Geschwindigkeitsreduktion des IV kommen)
- Reduktion der benötigten Zeit zum Queren über Plätze durch Verbesserung der Abfolge der Ampelschaltungen

BEISPIELE

- *Liechtenwerder Platz*
- *Alserbachstraße # Nußdorfer Straße*
- *Währinger Straße # Nußdorfer Straße*
- *Währinger Gürtel # Nußdorfer Straße*
- *Sechsschimmelgasse # Nußdorfer Straße*
- *Spitalgasse # Sensengasse # Lazarettgasse*

6.3.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze

Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen sowie konsumfreie Aufenthaltsbereiche, Spiel- und Schattenplätze steigern das Wohlbefinden im öffentlichen Raum und machen längere Fußwege leichter zu bewältigen.

MAßNAHMEN

- Ausreichende Dichte und Anzahl an konsumfreien Sitzgelegenheiten (v.a. in der Umgebung von Pensionistenheimen, Apotheken, oder an längeren Straßenzügen ohne Freiräume, etc.)
- Parklets oder Grätzloasen als Ergänzung zur städtischen Möblierung und als identitätsstiftendes Merkmal für die Anrainer:innen²⁴
- Bereitstellung von Trinkbrunnen und öffentlichen, sauberen WC-Anlagen, inklusive deren Wegweisung
- Bei der Umsetzung der Sitzgelegenheiten soll individuelles Design die Identität des Bezirks hervorheben²⁵
- „Schattenbankerl“ unter vorhandenen Bäumen aufstellen
 - *siehe auch 6.1.5 Aufenthaltsbereiche vor Schulen*
 - *siehe auch 6.1.6 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
 - *siehe auch 6.2.2 Aufwertung bestehender Grünbestand*
 - *siehe auch 6.2.3 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen*
 - *siehe auch 6.2.4 Anhebung der Aufenthaltsqualität*
 - *siehe auch 6.2.5 Aufwertung Platzgestaltung*
 - *siehe auch 6.3.6 Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber*
 - *siehe auch 6.3.7 Bildungsstandort Alsergrund*
 - *siehe auch 6.3.8 Geschäftsstandort Alsergrund*
 - *siehe auch 6.3.9 Gesundheitsstandort Alsergrund*
 - *siehe auch 6.4.3 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum*

BEISPIELE

- *Attraktivierung Verweilraum an urbanen Plätzen, z.B. Julius-Tandler-Platz, Alserbachstraße Markthalle*
- *Platzerweiterung und Umgestaltung von Nebenfahrbahnen, z.B. Kolingasse, Sigmund-Freud-Park – Votivpark (Zusammenschluss der beiden Parks)*
- *Schaffung von Mikrofreiräumen entlang langer Straßenzüge mit Mauern, z.B. Spitalgasse, Nußdorfer Straße*

²⁴ Errichtung durch Initiativen oder Gruppen, mehr dazu: <https://graetzloase.at/parklets> (21.08.2023)

²⁵ Vgl. Stadt Wien, MA 19. (2021). Sitzfibel

Abbildung 23 Sitzmöglichkeiten zur Aneignung des öffentlichen Raumes und Erleichterung von Wegdistanzen, Bsp. Bertha-Löwi-Weg, Nordbergstraße



Quelle: komobile

6.3.5 Verbindung zu Nachbarbezirken stärken

Fußläufige Verbindung über die Bezirksgrenzen hinaus sind mitzudenken, um ein flächendeckend attraktives Fußverkehrsnetz durch die Stadt zu schaffen. Es wurde bereits jeweils ein „Masterplan Gehen“ für die angrenzenden Bezirke Josefstadt, Hernals, Währing, Brigittenau und Döbling ausgearbeitet und die bezirksübergreifenden Ideen sind im vorliegenden Fußverkehrskonzept integriert.

MAßNAHMEN

- Berücksichtigung der bezirksübergreifenden Maßnahmen der Masterpläne Gehen

→ siehe auch 6.1.7 Konflikte aktive Mobilität

→ siehe auch 6.2.3 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen

→ siehe auch 6.3.3 Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen (VLSA), Anzahl an Ampelanlagen

→ siehe auch 6.3.6 Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber

BEISPIELE

- Josefstadt:²⁶
 - Querungshilfe Altes AKH und Ostarrichipark – Pfarrkirche Alser Vorstadt
 - Querungsmöglichkeit Alser Straße auf Höhe Alserpitz (Trude-Waehner-Platz) Richtung Norden
 - U-Bahnbau: Landesgerichtstraße (Verlängerung der Garnisongasse)

²⁶ Vgl. Stadt Wien. MA 18. (2022) Masterplan Gehen Josefstadt

- Währing:²⁷
 - *Gestaltung Urbaner Platz: Gürtel U6 – Volksoper*
 - *Gestaltung Urbaner Platz: U5 – Gürtel AKH*
 - *Verbindung zu Währinger Park und U6 – Nußdorfer Straße*
- Hernals:²⁸

Zielnetz für Fußverkehr:

 - *Jörgerstraße in Verlängerung der Lazarettgasse*
 - *Hernalser Hauptstraße in Verlängerung der Kinderspitalgasse*
 - *Ottakringer Straße in Verlängerung der Alser Straße*
 - *Hernalser Gürtel entlang von U-Bahntrasse*
- Döbling:²⁹

Zielnetz für Fußverkehr:

 - *Döblinger Hauptstraße und Döblinger Gürtel in Verlängerung der Nußdorfer Straße*
 - *Erweiterung Freizeit-Fußverkehr an Freiraum Donaukanal Promenade*
 - *Heiligenstädter Straße und U6 Spittelau*
- Brigittenau:³⁰
 - *Umgestaltung der Wallensteinstraße in Verlängerung der Alserbachstraße (geplant)*
 - *Querung Donaukanal auf Höhe Nordbergbrücke und Gerhardusgasse*
- Innere Stadt:
 - *Attraktivierung Knotenpunkt Schottentor in Verbindung Währinger Straße / Schottengasse*
 - *Erreichbarkeit des Rathausplatz und Volksgarten erleichtern (Baustelle Universitätsstraße)*
 - *Verbindungen Liechtensteinstraße Richtung Innere Stadt attraktivieren*
 - *Verbindung Schlickplatz Richtung Innere Stadt/Börseplatz attraktivieren*
 - *Verbindung von Roßauer Lände Richtung Franz-Josefs-Kai attraktivieren (Querung Maria-Theresien-Straße)*
- Leopoldstadt:
 - *Grünraumverbindung Donaukanal – Augarten*
 - *Querungen und Auffahrten zu Brücken fußgeherfreundlich gestalten*

²⁷ Vgl. Stadt Wien. MA 18 (2022). Masterplan Gehen Währing

²⁸ Vgl. Stadt Wien. MA 18 (2023). Masterplan Gehen Hernals

²⁹ Vgl. Stadt Wien. MA 18 (2023). Masterplan Gehen Döbling

³⁰ Vgl. Stadt Wien. MA 18 (2023). Masterplan Gehen Brigittenau

6.3.6 Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber

Innerhalb des Bezirks sind mehrere stadtplanerische Umsetzungen geplant, die den öffentlichen Raum betreffen und somit ein großes Potential für die Verbesserung des Fußverkehrs darstellen. Für die Zeit bis zur Projektumsetzung können Zwischennutzungen zur Belebung beitragen.

Universitätszentrum Althangrund

Das Leitbild des STEK Althangrund von 2015 sieht teilweise einen Abriss und Neubau des UZA 1 für Bildung und Wohnnutzung vor. Zielsetzungen des STEK für die Mobilität umfassen unter anderem:³¹

MAßNAHMEN

- Abbau der Barrieren und Ertüchtigung Verbindungen zum Donaukanal, 19. und 20. Bezirk
- Verbesserung und Kennzeichnung der Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr
- Errichtung von Aufzügen bei Niveauunterschieden und Attraktivierung der Stiegenanlagen
- Verkehrsberuhigung- und Attraktivierungsmaßnahmen des öffentlichen Raumes in der Augasse, Althanstraße und Josef-Holaubek-Platz
- Aufwertung Josef-Ludwig-Wolf-Park
- Gestaltung von Höhengsprüngen (durch Begrünung, Kletterwand, Abtreppe, etc.)
- Zwischennutzung west-space³²

Althan Quartier und Julius-Tandler-Platz

Der Umbau des Areals oberhalb des Franz-Josefs-Bahnhofs zu einem Viertel mit Büros, Wohnnutzung, Geschäftsbereichen, Gastronomie, Hotel und Dienstleistungen wird das Grätzl maßgeblich verändern.³³

Die Umgestaltung des Julius-Tandler-Platzes soll eine Aufwertung für die aktive Mobilität und den öffentlichen Verkehr bringen. Dazu hat ein umfassender Bürger:innenbeteiligungsprozess durch die Stadt Wien³⁴ stattgefunden.

MAßNAHMEN

- Verbesserung der Umsteigerelationen zwischen den Straßenbahnen und Erleichterung von Querungen

³¹ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/j000012.pdf> (17.08.2023)

³² <https://west-space.at/>

³³ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/althan-quartier> (01.08.2023)

³⁴ <https://www.wien.gv.at/bezirke/alsgrund/verkehr/beteiligung-julius-tandler-platz.html> (4.9.2023)

- Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof
 - Umwidmung von Fahrflächen und Kfz-Spuren zu Aufenthaltsbereichen
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität am Platz und Einbindung der einmündenden Gassen Nordbergstraße, Althanstraße
 - Neues Bahnhofsgebäude und Platzgestaltung
 - Anbindung an die umliegende Grätzl Lichtental (Lichtentaler Gasse) und Althangrund (Althanstraße) sowie zur U-Bahnstation Friedensbrücke (Alserbachstraße und Gussenbauergasse)
- siehe auch 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle
- siehe auch 6.3.2 Querungsmöglichkeiten

Abbildung 24 Universitätszentrum Alsergrund, zentraler Platz und Durchwegung



Quelle: komobile

U-Bahn Errichtung U5

Die Wiener Linien planen die Linie U5 vom Karlsplatz bis nach Hernals zu führen. In der ersten Ausbaustufe (ab 2026) wird die U5 bis zum Frankhplatz geführt, in der zweiten Ausbaustufe (geplante Inbetriebnahme 2032 – 2035) sollen Stationen beim Arne-Karlsson-Park und bei der U6 Station Michelbeuern AKH errichtet werden.³⁵

Die Änderungen in der Verkehrsorganisation durch die aktuelle Baustelle in der Universitätsstraße und Alser Straße sollen für zukünftige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen genutzt werden.

³⁵ Quelle: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/u2u5/linie-u5.html> (01.08.2023)

MAßNAHMEN

- Nutzung der geänderten Verkehrsorganisation (Alser Straße für den Durchgangsverkehr gesperrt), um die Verkehrsorganisation dauerhaft zu verbessern (Durchgangsverkehr vermeiden)
- Angrenzende Straßenzüge aufwerten, z.B. Garnisongasse (Antrag zur Begegnungszone beschloss), Rooseveltplatz, Straße des Achten Mai und Schwarzspanierstraße (Durchzugsverkehr reduzieren)
- Größere Wartebereiche an Straßenbahnstationen bei neuen Umsteigerelationen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (Währingerstraße # Spitalgasse # Nußdorfer Straße)

→ siehe auch 6.1.4 Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum

→ siehe auch 6.3.5 Verbindung zu Nachbarbezirken stärken

MedUni Campus Mariannengasse und Mariannengassengrätzl

Die Errichtung eines neuen Campus für 2.000 Studierende und 750 Mitarbeiter:innen³⁶ bis Ende 2026 gilt nicht nur als Impulsgeber in der unmittelbaren Umgebung, sondern im ganzen Bezirk.

MAßNAHMEN

- Verbreiterung der Gehsteige, Begrünungen und Sitzgelegenheiten
- Einrichtung einer Fußgängerzone in der Mariannengasse und Höfergasse
- Attraktivierung und Aufwertung der Verbindungen zu anderen Instituten (z.B. in der Borschkegasse, Währinger Straße oder Türkenstraße)
- Attraktivierung und Aufwertung der Fußverbindungen zu U5-Stationen und den umliegenden Straßenbahnstationen
- Querung zwischen Campus und Altem AKH entlang der Spitalgasse verbessern

→ siehe auch 6.1.4 Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum

→ siehe auch 6.3.7 Bildungsstandort Alsergrund

→ siehe auch 6.3.2 Querungsmöglichkeiten

Servitenviertel

Aktuell wird die Wohnstraße Grünentorgasse umgebaut und erweitert; durch die Umgestaltung wird der Aufenthaltsbereich für den Fußverkehr im Grätzl erweitert.

MAßNAHMEN

- Nutzung des öffentlichen Raumes für Feste und Veranstaltungen um das Bewusstsein zu fördern, dass die Straße tatsächlich abseits des MIV genutzt werden kann.³⁷

³⁶ Vgl. <https://www.medunicampus-mariannengasse.at/projekt/das-projekt/> (01.08.2023)

³⁷ Mehr dazu: <https://www.spaceandplace.at/wohnstrassenleben> (21.08.2023)

- Wohnstraßenviertel erweitern und Verbindung zu Wohnstraße Glasergasse und D'Orsaygasse attraktivieren (Nord-Süd Verbindung zwischen Berggasse und Alserbachstraße)
 - Kulturveranstaltungen im öffentlichen Raum etablieren, z.B. Alsergrunder Kultursommer, Erweiterung des Servitenmarktes am Kirchenvorplatz
- siehe auch 6.1.6 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
- siehe auch 6.5.8 Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen
- siehe auch 6.3.8 Geschäftsstandort Alsergrund

Zusammenarbeit mit Bürger:inneninitiativen, Anrainer:innen und Akteur:innen

Die Zusammenarbeit mit (Bürger:innen-) Initiativen und deren Bottom-up Planungen, Aufgreifen von Ideen zur Belebung des öffentlichen Raumes, Begrünungen sowie sozialen Projekten, Nach- oder Zwischennutzungen von Entwicklungsräumen und Grätzln im Kontext der Stadtentwicklungsplanung können die Identität des Bezirks stärken.

BEISPIELE

- *Supergrätzl Lichtental (Agenda 21)*
 - *Zukunftsperspektiven für die Nußdorfer Straße (Agenda 21)*
 - *Deine Ideen für den öffentlichen Raum am Alsergrund (Agenda 21)*
 - *Grätzlspaziergänge: Ruhige Orte am Alsergrund (Agenda 21)³⁸*
 - *Galileigasse neu (Agenda 21)*
 - *Kreative Räume Wien WEST SPACE alte WU39 und 4lthangrund für Alle⁴⁰*
 - *Gebietsbetreuung⁴¹*
 - *Wiener Einkaufsstraßen Management*
 - *Wochenmärkte am Sobieskiplatz oder Servitenmarkt*
- siehe auch 6.1.6 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
- siehe auch 6.2.1 Begrünungen
- siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze
- siehe auch 6.3.8 Geschäftsstandort Alsergrund
- siehe auch 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle
- siehe auch 6.3.2 Querungsmöglichkeiten

³⁸ Quelle: Lokale Agenda Alsergrund (2016). Ruhige Orte am Alsergrund

³⁹ Mehr dazu: <https://www.kreativeraeumewien.at/projekte/west-space-alte-wu/> (21.08.2023)

⁴⁰ Mehr dazu: <https://www.4lthangrund.jetzt/> (21.08.2023)

⁴¹ Mehr dazu: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/servitengasse/> (21.08.20223)

Abbildung 25 Bürger:innenbeteiligung, Bsp. Grätzlgespräche



Quelle: komobile

Mobilitätsstationen

Das Angebot an Bike- und E-Car-Sharing soll den Besitz des privaten Pkw reduzieren. Es wurden bereits 17 WienMobil Stationen im Bezirk und seiner unmittelbaren Umgebung errichtet. Auf die Platzierung der Stationen außerhalb von Gehlinien ist zu achten.

MAßNAHMEN

- Errichtung von Sharing Einrichtungen
- Gute Erreichbarkeit zu Fuß sicherstellen
 - ➔ siehe auch 6.1.4 Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum
 - ➔ siehe auch 6.1.7 Konflikte aktive Mobilität
 - ➔ siehe auch 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle

6.3.7 Bildungsstandort Alsergrund

Am Alsergrund befinden sich viele Institute der Universitäten Wiens und dementsprechend auch viele Studierendenwohnungen. Die Studierenden können als Zielgruppe für die aktive Mobilität gesehen werden, da es eine kostengünstige Möglichkeit ist, sich durch die Stadt zu bewegen.

MAßNAHMEN

- Fußgängerfreundliche Vernetzung der Bildungsstandorte
- Konsumfreie Aufenthaltsbereiche in der Nähe der Bildungsstandorte
 - ➔ siehe auch 6.3.6 Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
 - ➔ siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze
 - ➔ siehe auch 6.3.6 Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber

BEISPIEL

- *Berggasse/Türkenstraße*

- *Meduni Campus/Mariannengasse*
- *Sensengasse*
- *Universitätsstraße*
- *Oskar-Morgenstern-Platz*

6.3.8 Geschäftsstandort Alsergrund

Kurze Wege für tägliche oder wöchentliche Besorgungen sind ein wichtiger Impulsgeber für den Fußverkehr und die Nutzung des öffentlichen Raumes. Am Alsergrund finden sich unterschiedliche Spezialist:innen für Inneneinrichtung, Manufakturwaren oder kleine Händler:innen für unterschiedlichen Bedarf. Jedoch kann zunehmend das Schließen von kleinen Geschäften und ein Leerstand in den Erdgeschoßzonen beobachtet werden (z.B. Alserbachstraße). Die Anreise mit dem privaten Pkw zum Einkaufen wird oft überschätzt, in innerstädtischen Gegenden kommt ein Großteil der Konsument:innen zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖV.

MAßNAHMEN

- Attraktive Einkaufsstraßen, Vermeidung von großen, Einkaufszentren mit großen Garagen
- Ausgewiesene Stellplätze für Lieferverkehr, z.B. auch temporär
- Nachnutzung oder Zwischennutzung von Erdgeschoßzonen fördern
 - *siehe auch 6.1.4 Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum*
 - *siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze*
 - *siehe auch 6.5.5 Illegales Parken am Gehsteig*

BEISPIEL

- *Alser Straße*
- *Nußdorfer Straße*
- *Alserbachstraße*
- *Porzellangasse*
- *Währinger Straße (zwischen Gürtel und Nußdorfer Straße)*
- *Serviten Viertel*

6.3.9 Gesundheitsstandort Alsergrund

Vor allem die unmittelbare Umgebung von Kliniken, Pensionist:innenheimen, sozialen Einrichtungen, Ärzt:innenzentren, Apotheken ist Aufenthaltsbereich für vulnerable Gruppen. In dem Umfeld sollen ausreichend wettergeschützte Sitzgelegenheiten aufgestellt und barrierefreie Fußwege mit geeigneten Querungshilfen errichtet werden

MAßNAHMEN

- Ruhige Aufenthaltsräume und ausreichend Ausruhmöglichkeiten
- Ausreichend Gehsteigbreiten für Rollstuhl, Kinderwagen, etc.
- Barrierefreie Erreichbarkeit von ÖV-Stationen und ausreichend Aufstellfläche
- Akustische und taktile Hilfsmittel (akustische Ampeln, taktile Leitsysteme)
→ siehe auch 6.2.3 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
→ siehe auch 6.3.1 Durchwegungen und Lückenschlüsse
→ siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze
→ siehe auch 6.5.3 Beschilderung von Fuß – und Leitsystemen
→ siehe auch 6.5.4 Barrierefreiheit

BEISPIEL

- *Kinderspitalgasse/ Hebragasse (St. Anna Kinderspital)*
- *Zimmermannplatz/ Mariannengasse (St. Anna Kinderspital)*
- *Lazarettgasse (AKH)*
- *Michelbeuern Steg (AKH)*
- *Seegasse 11 (Haus Rossau – Häuser zum Leben)*
- *Nußdorfer Straße 38, Nußdorfer Straße 60 (Ärztezentrum)*

6.4 Verkehrssicherheit und Inklusion

Die Reduktion der Anzahl an Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat eine hohe Priorität für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Durch die „Vision Zero“ hat sich die Stadt Wien die Aufgabe gesetzt alle tödlichen und schweren Unfälle mit Personenschaden zu verhindern.

6.4.1 Verkehrssicherheit für alle

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

MAßNAHMEN

- Die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehrsgeschehen soll durch Bewusstseinsbildung gestärkt werden.
- Vermeidung von Gefahrenstellen auf dem Schulweg
→ siehe auch 6.4.2 Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern

6.4.2 Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern

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

MAßNAHMEN

- Gefahrenstellen entlang von Schulwegen entschärfen bzw. Schulwegplan erstellen
- Workshops zur Bewusstseinsbildung der Kinder und Erziehungsberechtigten im Rahmen einer „Mobilitätswoche“
- Pedibus-Routen für Volksschulkinder etablieren⁴²
- Ausbau, Aktionen und Förderung des „Bildungsgrätzl Am Alserbach“
- Einbeziehen von Kindern in die Stadtplanung: Bauen von Sitzgelegenheiten, Pflanzung von „Tiny Forest“

➔ *siehe auch 6.1.5 Aufenthaltsbereiche vor Schulen*

➔ *siehe auch 6.3.4 Sitzgelegenheiten und*

BEISPIELE

- *Volksschule Galileigasse*
- *Volksschule Marktgasse*
- *Volksschule Grünentorgasse*
- *Volksschulen Glasergasse*
- *Volksschule Hahngasse*
- *GTVS Schule im Park*

Gemäß Schulwegplänen gibt es an folgenden Bereichen Gefahrenstellen⁴³:

- *Schlickgasse # Porzellangasse*
- *Bauernfeldplatz # Porzellangasse*
- *Strudlhofgasse # Währinger Straße*
- *Tendlergasse # Nußdorfer Straße*

⁴² Mehr dazu: <https://www.klimabuendnis.at/pedibus> (21.08.2023)

⁴³ Vgl. <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk09> (25.06.2023)

- *Zimmermannplatz*
- *Alserbachstraße#Porzellangasse*
- *Althanstraße#Fechtergasse*

Abbildung 26 Schulwegsicherheit für aktive Mobilität



Quelle: komobile

6.4.3 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum

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

Saubere Straßenzüge, durch die Entfernung von Hundekot und Müllablagerungen sowie Vandalismusschäden, tragen zur Verschönerung des öffentlichen Raums bei. Saubere Sanitäreinrichtungen in ausreichender Anzahl erlauben einen längeren Aufenthalt und verhindern das Verschmutzen an nicht dafür vorgesehenen Orten.

MAßNAHMEN

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

BEISPIELE

- *Sigmund-Freud-Park*
- *Promenade entlang vom Donaukanal*
- *Altes AKH*

6.5 Fairness und Kommunikation

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

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

6.5.1 Gehen ist gesund und nachhaltig

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

MAßNAHMEN

- Strukturelle Förderung des Fußverkehrs
- Mobilitätsverhalten ändern

6.5.2 Rücksichtvolles Verhalten zwischen Verkehrsteilnehmer:innen

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

MAßNAHMEN

- Fairnesskampagnen

6.5.3 Beschilderung von Fuß – und Leitsystemen

Zur Orientierung im Bezirk (und auch über dessen Grenzen hinaus) kann die Installation eines Informationsleitsystem hilfreich sein. Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmenden stellt der Fußweg eine zeitaufwendige Alternative zum individuellen und öffentlichen Verkehr dar. Durch Sichtbarmachen von Wegeverbindungen mittels Plänen, Ausschilderung von Routen und wichtigen Zielen kann dem Fußverkehr mehr Beachtung zukommen. Dabei hat es sich als zweckmäßig erwiesen die Entfernungen in Minuten und nicht in Metern anzugeben.

MAßNAHMEN

- Analoge Stelen mit Informationen und Entfernungen zu wichtigen (touristischen) Zielen, öffentlichen Verkehrsmitteln, öffentlichen WC-Anlagen und Parks
- Beschilderung von Durchwegungen
→ *siehe auch 6.3.1 Durchwegungen und Lückenschlüsse*

BEISPIELE

- *AKH*
- *Altes AKH*
- *Roßauer Kaserne*
- *Liechtensteinpark (inkl. Öffnungszeiten)*
- *Verbindungen zu Grünräumen und Erholungsgebieten*

6.5.4 Barrierefreiheit

Das schärfen des Bewusstseins aller Personen, die im öffentlichen Raum tätig sind, zur Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten (temporäre) Hindernisse im Straßenraum zu reduzieren (z.B. Baustellenschilder, Werbeständer, Parken am Gehsteig, Scooter, etc.) und mit entsprechendem Winterdienst sollen Gehwege auch im Winter benützt werden können.

Barrierefreiheit bei Baustellen

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

Die Baustelleinrichtung selbst unterliegt keiner Genehmigungspflicht, jedoch sind die im Folder „Sicherheit auf Wiens Baustellen“⁴⁴, welcher von der Stadt Wien MA 46 herausgegeben wird, angeführten Standards einzuhalten, um die Sicherheit zu

⁴⁴Siehe auch: <https://www.wien.gv.at/verkehr/baustellen/sicherheit/> (01.08.2023)

gewährleisten und Gefahrenstellen zu vermeiden. Besondere Bedürfnisse von mobilitäts- oder sehingeschränkten Personen müssen bei solchen Vorhaben beachtet und befriedigt werden, um deren Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

MAßNAHMEN

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

Abbildung 27 Baustellensicherheit, Bsp. Mariannengasse, Spitalgasse



Quelle: komobile

Barrierefreie Stiegenanlagen

Um Höhenunterschiede zu überwinden, gibt es im Bezirk einige Stiegenanlagen. Die meisten davon sind nicht barrierefrei zu begehen. Es fehlt an einer alternativen Aufstiegshilfe wie einer Rampe oder einem Aufzug. Positive barrierefreie Beispiele sind die Rampe Thurnstiege und der Aufzug bei der Verbindung der beiden Parks Viktor-Frankl-Park und Gerda-Matejka-Felden-Park über die Pelikangasse.

MAßNAHMEN

- Ausstattung von Stiegen mit Rampen oder Aufzügen

Erhaltung und Winterdienst

Damit Fußwege barrierefrei begehbar sind, muss eine entsprechende Erhaltung erfolgen. Der Oberflächenbelag soll frei von Unebenheiten und Stolperfallen sein. Die Gehsteige sollen ganzjährig, auch bei Winterbedingungen, begehbar sein.

MAßNAHMEN

- Ausreichender Winterdienst (Schnee, Eis)
- Erhaltung von Gehwegen (z.B. Ausbesserung von Oberflächen)

➔ siehe auch 6.2.8 Oberflächengestaltung

6.5.5 Illegales Parken am Gehsteig

Lieferverkehr in der Stadt, vor allem in Einkaufsstrassen und Gebieten mit Handel, ist unumgänglich. Das Abstellen der Fahrzeuge sollte jedoch nur in den dafür vorgesehenen Zonen stattfinden. Lieferfahrzeuge werden oft im Seitenbereich und kurzfristig illegal am Gehsteig abgestellt, was zu (kurzfristigen) Einschränkungen der zu Verfügung stehenden Breiten für den Fußverkehr führt.

MAßNAHMEN

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

→ *siehe auch Geschäftsstandort Alsergrund*

BEISPIELE

- *Marktgasse*
- *Spitalgasse*
- *Alser Straße*
- *Thurygasse*
- *Nußdorfer Straße*
- *Währinger Straße*

6.5.6 Kampagnen

Kampagnen können zur Bewusstseinsbildung beitragen und die aktive Mobilität unterstützen. Von der Mobilitätsagentur Wien gibt es ein Mobilitätspaket⁴⁵ mit dem die Themen Mobilität, Klimaschutz und Sicherheit altersgerecht an die Schüler:innen vermittelt werden.

MAßNAHMEN

- Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Bewusstsein innerhalb der Bezirksvertretung für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Workshops und Wissensaustausch anheben
- Bewusstsein der Wohnbevölkerung und der Geschäftstreibenden für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Workshops und Gespräche schärfen
- Sensibilisierung der Kinder für nachhaltige Mobilität und Wahrnehmung des Umfelds

BEISPIELE

- Gehsteigdetektivinnen⁴⁶

⁴⁵ <https://www.deinestadtdeinweg.at/>

⁴⁶ <https://www.deinestadtdeinweg.at/gehsteigdetektivinnen/>

6.5.7 Kunst und Gedenken im öffentlichen Raum

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

MAßNAHMEN

- Information über Namensgebung der Plätze oder Straßen
- Street Art
- Statuen
- Gedenktafel
- Temporäre Installationen

➔ *Siehe auch 6.3.6 Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber*

BEISPIELE

- *Agendagruppe „Gedenkallee Servitengasse“⁴⁷*
- *Agendagruppe „Gedenkobjekt Volksopernviertel“⁴⁸*
- *Agendagruppe „Freiraumkultur“⁴⁹*
- *Street Art Spittelau, Arne-Karlsson-Park*

6.5.8 Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen

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

MAßNAHMEN

- Straßenfeste
- Workshops und Befragungen zur Stadtentwicklung
- Veranstaltungen
- politische und partizipative „Grätzlgespräche“
- Sommerstraße (Öffnung eines Straßenzuges in den Sommermonaten)

BEISPIELE

- *Alsergrunder Kultursommer an öffentlichen Orten im ganzen Bezirk*

⁴⁷ Mehr dazu: <https://www.agendaalsergrund.at/gruppe-detail/servitengasse-allee-des-gedenkens.html> (21.08.2023)

⁴⁸ Mehr dazu: <http://www.volksopernviertel1938.at/> (21.08.2023)

⁴⁹ Mehr dazu: <https://www.agendaalsergrund.at/projekte-detail/freiraumkultur.html> (21.08.2023)

- *Juvivo, Zentrum9: „spiel!straße“ 2023 in der Lichtentaler Gasse*
- *Spielefest der Wiener Jugendzentren im Lichtentalerpark und Umgebung*
- *Sport im Arne-Karlsson-Park*

Abbildung 28 Alternative Nutzung von Straßenraum, z.B. Spielstraße und Spielefest



Quelle: komobile

6.5.9 Fußverkehrsbeauftragte und Evaluierung

Um zielgerichtet den Masterplan Gehen umzusetzen, ist ausreichend Personal und Budget bereitzustellen. Durch eine jährliche Evaluierung kann gemessen werden, ob die Ziele des Fußverkehrskonzepts erreicht und wie viele bauliche und bewussteinbildende Maßnahmen umgesetzt wurden.

7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Der vorliegende Masterplan Gehen Alsergrund bezieht sich auf die Ziele der Stadt Wien und derer auf Bundesebene (z.B. Mobilitätsmasterplan 2030, Masterplan Gehen 2030).

Die Maßnahmenvorschläge sollen dazu beitragen das **Mobilitätsverhalten nachhaltig positiv** zu verändern und die **Klimaziele zu erreichen**. Zusätzlich erfolgt die **Stärkung der Gesundheit** der Bevölkerung durch die Erhöhung des Anteils an aktiven Wegen und der Verringerung der Emissionen. Ganz besonderes Augenmerk wird auf die **Verkehrssicherheit** gelegt, um so das Ziel von **Vision Zero** – keine Straßenverkehrstote – und Reduktion von Unfällen mit Personenschaden zu erreichen. Durch barrierefreies Bauen soll die **Inklusion** verstärkt und so die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen verbessert werden. Durch die Belebung der Stadtviertel erfolgt eine stärkere Identifikation der Bewohner:innen und Nutzer:innen mit der Umgebung, was zur **sozialen Akzeptanz** beiträgt. Auch für **Wirtschaftstreibende** gibt es positive Effekte, da Studien zeigen, dass Personen zu Fuß in innerstädtischen Einkaufsstraßen die größten Einnahmen bringen.

Dokumentation und Evaluierung

Eine Dokumentation und die Evaluierung der erfolgten Umsetzungen und bewusstseinsbildenden Aktionen, sollen den Erfolg der Fußverkehrsförderungen bewerten und zur Kommunikation an die Öffentlichkeit dienen. Durch ein regelmäßiges Monitoring kann der Fortschritt zur Erreichung der Zielsetzung eines fußverkehrsfreundlichen Alsergrund überprüft werden.

Einbindung Akteur:innen

Zur erfolgreichen Umsetzung des Masterplan Gehens sollen die Akteur:innen, die vor Ort tätig sind, aktiv in den Prozess eingebunden werden. Durch Kommunikation der angestrebten Ziele und einen gemeinsamen Austausch kann ein Erfahrungs- und Wissenstransfer erfolgen und Projekte gemeinsam umgesetzt werden. Dies bezieht sich auch auf die möglichen Fördermaßnahmen. Einreichen zur Förderung nach dem klima**aktiv** Aktionsprogramm „Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement“ können alle Betriebe, sonstige unternehmerisch tätige Organisationen sowie öffentliche Gebietskörperschaften, Vereine und konfessionelle Einrichtungen. Durch Einbindung weiterer Akteure kann sich der Basisfördersatz um 5 % erhöhen.⁵⁰

⁵⁰ Vgl. <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/kam-foerderung-gehen.html>

8 Straßenindex

Im Folgenden sind alle Straßennamen, Kreuzungen, Plätze, Parks und urbane Räume mit Maßnahmenempfehlungen alphabetisch geordnet.

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Achamergasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
Alser Straße	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
	3	Geschäftsstandort Alsergrund
	4	Querungsmöglichkeiten
	5	Illegales Parken am Gehsteig
Alserbachstraße	1	Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	2	Oberflächengestaltung
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	3	Geschäftsstandort Alsergrund
	4	Querungsmöglichkeiten
	2	Abkühlung
Althanstraße	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	2	Abkühlung
Augasse	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Badgasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Beethovengasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
Berggasse	1	Parkraummanagement
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	3	Bildungsstandort Alsergrund
Bertha-Löwi Weg	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Bindergasse	1	Breitenbedarf
	1	Breitenbedarf
Boltzmanngasse	2	Begrünung
Bründlbadgasse	1	Breitenbedarf
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Canisiusgasse	1	Breitenbedarf
Clusiusgasse	2	Begrünung
Dietrichsteingasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
Donaukanal	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
Ferstlgasse	2	Oberflächengestaltung
Fluchtgasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Frankgasse	2	Begrünung

Masterplan Gehen Alsergrund

Frankhplatz	2	Oberflächengestaltung
Fuchsthallengasse	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Galileigasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen
Garnisongasse	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Glaser-gasse	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen
Grünentorgasse	1	Breitenbedarf
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen
	2	Begrünung
	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
Gürtel	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	2	Abkühlung
Hahngasse	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Oberflächengestaltung
Harmoniegasse	2	Begrünung
Hebragasse	3	Gesundheitsstandort Alsergrund
	4	Querungsmöglichkeiten
Heiligenstädter Straße	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	4	Querungsmöglichkeiten
Hernalser Gürtel	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	4	Querungsmöglichkeiten
Höfergasse	1	Breitenbedarf
Hörlgasse	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Oberflächengestaltung
Josef-Holaubek-Platz	2	Begrünung
Kinderspitalgasse	2	Begrünung
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	3	Gesundheitsstandort Alsergrund
	4	Querungsmöglichkeiten
Kolingasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	3	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze
Lackierergasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
Lände	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Lazarettgasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	3	Gesundheitsstandort Alsergrund
	2	Abkühlung
Lichtentaler Gasse	2	Begrünung
	5	Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen
Liechtensteinstraße	1	Breitenbedarf
	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität

Masterplan Gehen Alsergrund

	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
Löblichgasse	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Lustkandlgasse	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Mariannengasse	1	Breitenbedarf
	1	Freihaltung des Gehsteigs
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Maria-Theresien-Straße	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
Marktgasse	4	Querungsmöglichkeiten
	1	Breitenbedarf
	1	Parkraummanagement
	1	Aufenthaltsbereich vor Schulen
	5	Illegales Parken am Gehsteig
Mautnergasse	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Michelbauerngasse	1	Breitenbedarf
Michelbeuern Steg	3	Gesundheitsstandort Alsergrund
Müllnergasse	1	Breitenbedarf
Nadlergasse	1	Breitenbedarf
Nordbergbrücke	4	Querungsmöglichkeiten
Nordbergstraße	1	Breitenbedarf
Nußdorfer Straße	1	Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum
	2	Begrünung
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	3	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	3	Geschäftsstandort Alsergrund
	3	Gesundheitsstandort Alsergrund
	4	Querungsmöglichkeiten
	5	Illegales Parken am Gehsteig
	2	Abkühlung
Nußgasse	2	Begrünung
Pelikangasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Pfluggasse	1	Breitenbedarf
	2	Oberflächengestaltung
Pichlergasse	1	Breitenbedarf
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Porzellangasse	1	Breitenbedarf
	3	Geschäftsstandort Alsergrund
Pramergasse	1	Parkraummanagement
Prechtlgasse	2	Begrünung
Reznicekgasse	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Rögergasse	2	Begrünung
Roßauer Lände	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	4	Querungsmöglichkeiten
Rufgasse	2	Begrünung

Masterplan Gehen Alsergrund

Salzergasse	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
Säulengasse	2	Begrünung
Schlickplatz	2	Oberflächengestaltung
Schulz-Straßnitzki-Gasse	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
Schwarzspanierstraße	2	Begrünung
	2	Aufwertung Platzgestaltung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Seegasse	3	Gesundheitsstandort Alsergrund
Sensengasse	3	Bildungsstandort Alsergrund
Servitengasse	1	Breitenbedarf
Severingasse	2	Begrünung
Simon-Denk-Gasse	1	Breitenbedarf
	1	Parkraummanagement
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Sobiexigasse	1	Breitenbedarf
	1	Breitenbedarf
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
Spitalgasse	1	Freihaltung des Gehsteigs
	1	Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum
	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	3	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze
	4	Querungsmöglichkeiten
Spittelauer Lände	2	Oberflächengestaltung
	4	Querungsmöglichkeiten
Straße des Achten Mai	4	Querungsmöglichkeiten
Stroheckgasse	2	Begrünung
Tendlergasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
Thurgasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
	5	Illegales Parken am Gehsteig
Thurygasse	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
Türkenstraße	2	Oberflächengestaltung
	3	Bildungsstandort Alsergrund
	4	Querungsmöglichkeiten
Universitätsstraße	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	3	Bildungsstandort Alsergrund
	4	Querungsmöglichkeiten
Van-Swieten-Gasse	1	Parkraummanagement
	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünung
Währinger Gürtel	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs

	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	4	Querungsmöglichkeiten
Währinger Straße	1	Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
	2	Aufwertung bestehender Grünbestand
	2	Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
	3	Bildungsstandort Alsergrund
	3	Geschäftsstandort Alsergrund
	4	Querungsmöglichkeiten
	5	Illegales Parken am Gehsteig
Wasagasse	1	Breitenbedarf
	2	Begrünung
Wasserburgergasse	1	Breitenbedarf
Widerhofergasse	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Wiesengasse	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität
Wilhelm-Exner-Gasse	2	Begrünung
	2	Anhebung der Aufenthaltsqualität

Kreuzungen	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Alserbachstraße/ Porzellangasse	4	Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern
Alserbachstraße/ Nußdorfer Straße	1	Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum
	2	Aufwertung Platzgestaltung
	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltung
Althanstraße/ Fechtergasse	4	Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern
Bauernfeldplatz/ Porzellangasse	4	Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern
Berggasse/ Roßauer Lände	1	Konflikte aktive Mobilität
Garnisongasse/ Alser Straße	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
	3	Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
Kinderspitalgasse/ Hebragasse	1	Konflikte aktive Mobilität
	4	Querungsmöglichkeiten
Schlickgasse/ Porzellangasse	4	Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern
Sechsschimmelgasse/ Nußdorfer Straße	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltung
Spitalgasse/ Sensengasse/ Lazarettgasse	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltung
Strudlhofgasse/ Währinger Straße	4	Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern
Tendlergasse/ Nußdorfer Straße	4	Schulwegsicherheit für aktive Mobilität von Kindern
Währinger Gürtel/ Nußdorfer Straße	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltung
Währinger Straße# Maria-Theresien-Straße	1	Konflikte aktive Mobilität

Währinger Straße/ Nußdorfer Straße/ Spitalgasse	1	Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum
Währinger Straße/ Nußdorfer Straße	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltung

Plätze/Parks	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
Alserstraße 38	1	Freihaltung des Gehsteigs
Arne-Karlsson-Park	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
	5	Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen
Carl-Szokoll-Platz	1	Konflikte aktive Mobilität
	2	Aufwertung Platzgestaltung
Donaukanalpromenade	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Ehrenhaft-Steindler-Platz	2	Aufwertung Platzgestaltung
Frankhplatz	2	Aufwertung Platzgestaltung
	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
Franz-Salmhofer-Platz	2	Aufwertung Platzgestaltung
Helene-Deutsch-Park	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Jörg-Mauthe-Platz	2	Aufwertung Platzgestaltung
Josef-Holaubek-Platz	2	Aufwertung Platzgestaltung
Josef-Ludwig-Wolf-Park	2	Aufwertung Platzgestaltung
Julius-Tandler-Platz	2	Aufwertung Platzgestaltung
	3	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsplätze
	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
	2	Abkühlung
Lichtentalerpark	2	Aufwertung Platzgestaltung
Liechtensteinpark	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	5	Beschilderung von Fuß- und Leitsystemen
	5	Straßenfeste und öffentliche Veranstaltungen
Liechtenwerder Platz	3	Fußgeherfreundliche Ampelschaltung
	2	Aufwertung Platzgestaltung
Ni-Una-Menos-Platz	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Aufwertung Platzgestaltung
Oskar-Morgenstern-Platz	2	Aufwertung Platzgestaltung
Ostarrichipark	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
Rooseveltplatz	2	Aufwertung Platzgestaltung
Schlickplatz	2	Aufwertung Platzgestaltung
	3	Verbindung zu Nachbarbezirke stärken
Sigmund Freud Park	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
Spittelauer Platz	1	Breitenbedarf
Votivpark	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	4	Querungsmöglichkeiten
Wiederhofplatz	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Zimmermannplatz	4	Querungsmöglichkeiten
	3	Gesundheitsstandort Alsergrund
Zimmermannplatz/ Mariannengasse	1	Freihaltung des Gehsteigs

Urbane Räume	Handlungsfeld	Maßnahme(n)
AKH	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	5	Beschilderung von Fuß- und Leitsystemen
Altes AKH	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	3	Bildungsstandort Alsergrund
	4	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
	5	Beschilderung von Fuß- und Leitsystemen
Althangrund	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
Althanquartier	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
Franz-Josefs-Bahnhof	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Lichtental	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
MedUni Campus	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
	3	Bildungsstandort Alsergrund
Palais Clam-Gallas	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Palais Liechtenstein	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
Roßauer Kaserne	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
	5	Beschilderung von Fuß- und Leitsystemen
Servitenviertel	1	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	3	Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte und Impulsgeber
Thuryhof	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse
UVZ Alsergrund	2	Begrünung
	3	Durchwegungen und Lückenschlüsse

9 Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2022. Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzept oder lokalen Masterplans Gehen
- Gebietsbetreuung Stadterneuerung (2021). Klimafittes Lichtental, Stadtteilanalyse und Potenziale für eine klimaangepasste Entwicklung. Wien
- Klima- und Energiefonds. (2023). Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement. Jahresprogramm 2023. Von <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-Aktionsprogramm-klimaaktiv-mobil-2023.pdf> abgerufen
- Lokale Agenda Alsergrund. (2016). Ruhige Orte am Alsergrund. Von https://www.la21wien.at/files/bezirk_9/gruppen/RuhigeOrte/Sonderedition%20Ruhige%20Orte%20Alsergrund.pdf abgerufen
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2015). GeHsundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden. Wien: Mobilitätsagentur Wien GmbH. Von www.wienzufuss.at abgerufen
- ÖROK. (2021). ÖV-Güteklassen. Von www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen abgerufen
- Stadt Wien. (2020). Grünräume Wien. Von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/leitbild-gruenraeume.html abgerufen
- Stadt Wien. (2022). Das Supergrätzl. Wiener Straßenräume transformieren. Von https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/08/Supergraetzl_Infobroschuere-1.pdf abgerufen
- Stadt Wien. (2023). Smart City. Wiener Straßenräume transformieren. Von <https://smartcity.wien.gv.at/wiener-supergraetzl/> abgerufen
- Stadt Wien. MA 18. (2019). Aktive Mobilität in Wien www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595, Seite 40
- Stadt Wien. MA 18. (2020). Stadtklimaanalyse, Stadtklimakarte Wien. von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf. abgerufen
- Stadt Wien. MA 18.(2022). Masterplan Gehen Josefstadt. Wien
- Stadt Wien. MA 18.(2022). Masterplan Gehen Währing. Wien
- Stadt Wien. MA 18.(2023). Masterplan Gehen Döbling. Wien
- Stadt Wien. MA 18.(2023). Masterplan Gehen Hernals. Wien

- Stadt Wien. MA 19, ARGE Gruber/Jauschneg. (2018). Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems. Von https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/2018_Abschlussbericht_Stelenevaluierung_MA19.pdf abgerufen
- Stadt Wien. MA 19. (2021). Sitzfibel. von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf. abgerufen
- Stadt Wien. MA 28. (2022). Bewertung der Berollbarkeit von Straßenbelägen in Wien. Von www.wien.gv.at/verkehr/strassen/pdf/studie-berollbarkeit.pdf abgerufen
- Stadt Wien. MA18. (2020). Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte. Von www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg abgerufen
- Stadt Wien. MA21.(2015). 09., Althangrund. Entwicklungsziele für den Franz-Josefs-Bahnhof. STEK (A). Stand 11.02.2015. Von <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/j000012.pdf> abgerufen
- Stadt Wien. MA23. (2018). Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien. von www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2018.html, Seite 123 abgerufen
- Stadt Wien. Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest (2021). Managementplan UNESCO-Welterbe. Historisches Zentrum von Wien. Von <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/pdf/welterbe-managementplan.pdf> abgerufen.
- Stadt Wien. (2022). Wiener Hitzeaktionsplan. Für ein cooles Wien der Zukunft. Von <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3955617?originalFilename=true> abgerufen.
- Walk-space.at. (2013). Argumente und Fakten - Aktionstage "Gehen ist ein Genuss" für FußgängerInnen. Wien: Walk-space.at, Der Österreichische Verein für Fußgängerinnen.
- Wirtschaftskammer Wien. (2022). Wiener Nahversorgung. Passantenzählung. Für Wien. Ausgabe 31. S. 52 – 60. Von https://news.wko.at/news/wien/20230307_Fuer-Wien_Passantenzaehlung_SiS-web.pdf?_ga=2.193084197.929484748.1693228619-1283773630.1693228619&_gl=1*a7z8mn*_ga*MTI4Mzc3MzYzMC4xNjkzMjI4NjE5*_ga_4YHGVSNS5S4*MTY5MzlyODYxOC4xLjEuMTY5MzlyODY2NC4wLjAuMA abgerufen

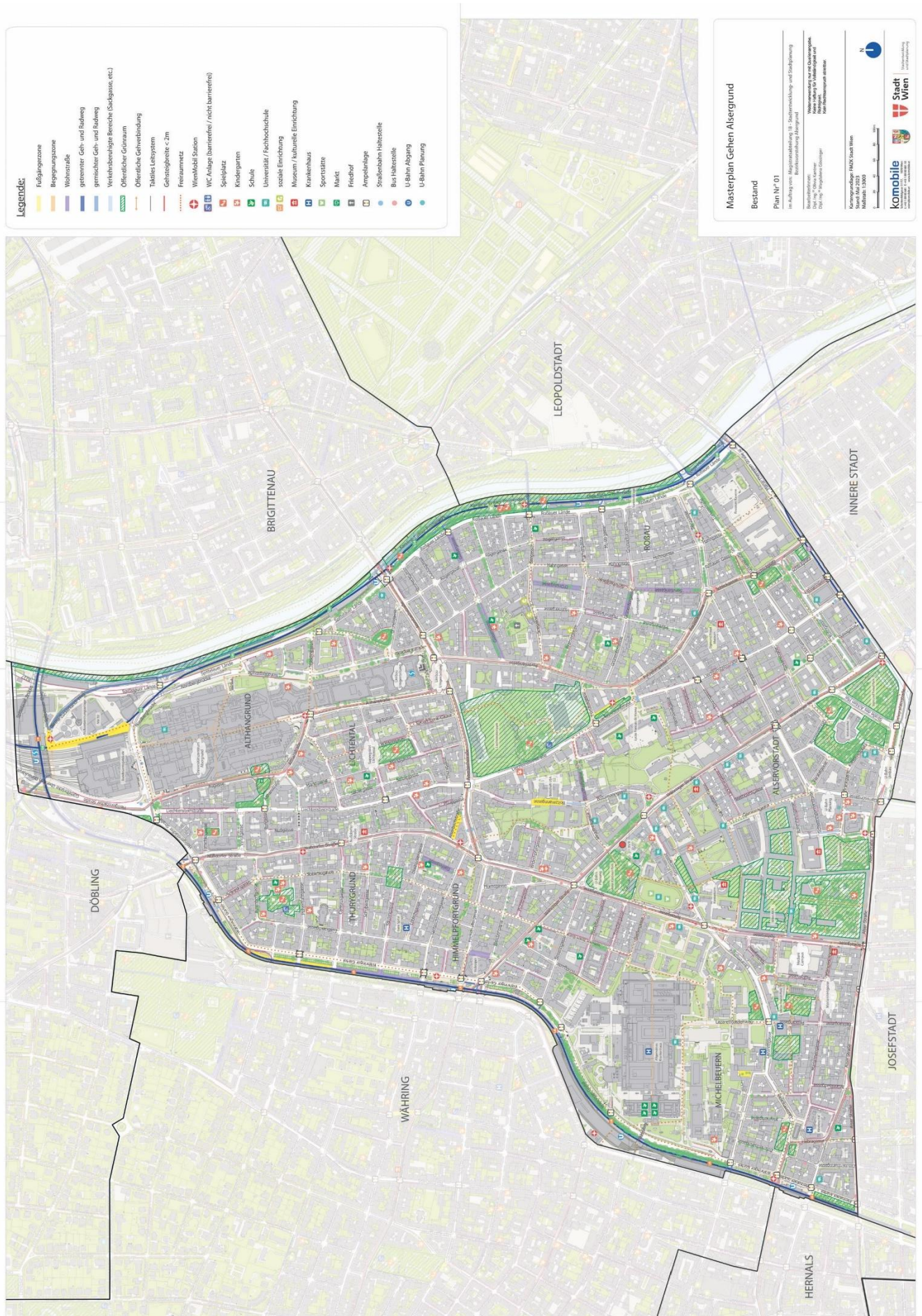
10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 09. Bezirk, Wien	3
Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Alsergrund.....	7
Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015 - 2019	8
Abbildung 4 ÖV-Güteklassen	9
Abbildung 5 Wegedistanzen für den Fußverkehr, innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min	10
Abbildung 6 Barrierefreie Stiegenanlage und Verweilraum, Bsp. Thurnstiege	12
Abbildung 7 Klimaanalysekarte Wien, Ausschnitt Alsergrund.....	14
Abbildung 8 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn	23
Abbildung 9 Geringe Gehsteigbreiten, z.B. Mariannengasse, Lichtentaler Gasse .	24
Abbildung 10 Geringe Gehsteigbreiten durch Treppen z.B. Marktgasse und Bindergasse	25
Abbildung 11 Umleitung für Fußverkehr, Bsp. Mariannengasse, Wasagasse.....	26
Abbildung 12 Stellplätze am Gehsteig, Bsp. Pramergasse, Simon-Denk-Gasse	27
Abbildung 13 Wartebereich entlang von Gehsteig, Bsp. Spitalgasse, Währinger Straße.....	28
Abbildung 14 Schulvorplatz Grätzloase Galileigasse, Wasagasse.....	29
Abbildung 15 Aufwertung Nebenstraßen, Bsp. Kolingasse.....	30
Abbildung 16 Straßenzüge ohne Begrünung, Bsp. Garnisongasse, Spitalgasse	32
Abbildung 17 Bestehenden Baumbestand pflegen und nutzen, Bsp. Salzergasse, Berggasse.....	33
Abbildung 18 Monotone Straßenzüge, Bsp. Badgasse, Liechtensteinstraße.....	35
Abbildung 19 Instandhaltung Bodenmarkierung, z.B. Pfluggasse, Pflaster am Gehsteig, z.B. Reznicekgasse	38
Abbildung 20 Veraltetes und unübersichtliches Leitsystem im AKH.....	40
Abbildung 21 Verkehrssichere Querungen ermöglichen, Bsp. Nußdorfer Straße, Hebragasse	41
Abbildung 22 Querungshilfe an Hauptstraße mit Straßenbahn, Bsp. Jägerstraße	41
Abbildung 23 Sitzmöglichkeiten zur Aneignung des öffentlichen Raumes und Erleichterung von Wegdistanzen, Bsp. Bertha-Löwi-Weg, Nordbergstraße.....	44
Abbildung 24 Universitätszentrum Alsergrund, zentraler Platz und Durchwegung	47
Abbildung 25 Bürger:innenbeteiligung, Bsp. Grätzlgespräche.....	50
Abbildung 26 Schulwegsicherheit für aktive Mobilität.....	54
Abbildung 27 Baustellensicherheit, Bsp. Mariannengasse, Spitalgasse.....	57
Abbildung 28 Alternative Nutzung von Straßenraum, z.B. Spielstraße und Spielefest.....	60

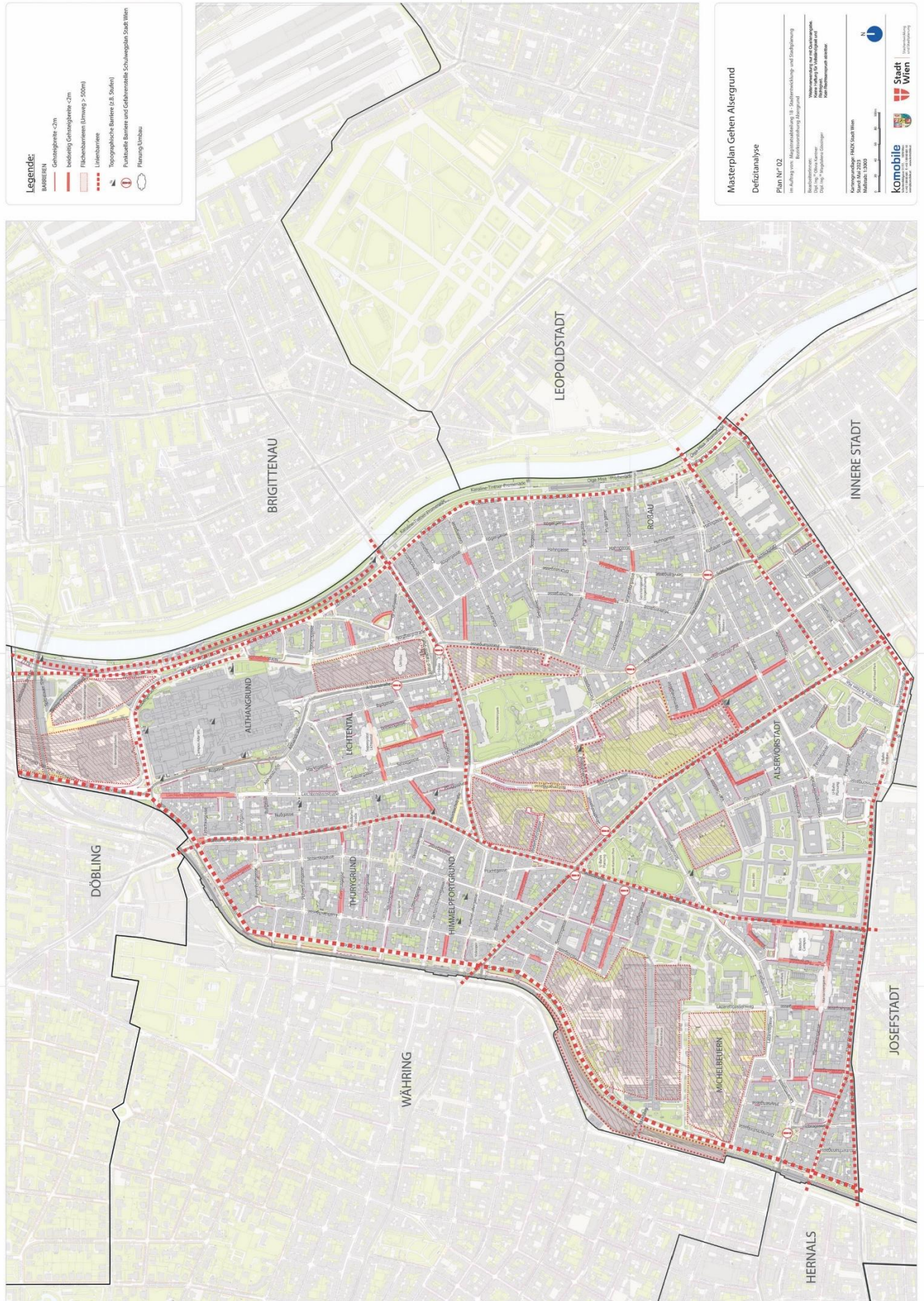
11 Anhang

Plan Nr°	Name	Stand
01	Bestandsplan	Juni 2023
02	Defizitanalyse	Juli 2023
03	Zielnetz	Oktober 2023

Masterplan Gehen Alsergrund



Masterplan Gehen Alsergrund



Masterplan Gehen Alsergrund

