

# Masterplan Gehen Margareten

## Fußverkehrskonzept für den 5. Wiener Gemeindebezirk

Bericht

Wien, Dezember 2024



Bildquelle: komobile



**Stadt  
Wien**

Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

**komobile**



**Masterplan Gehen Margareten  
Fußverkehrskonzept für den 5. Wiener Gemeindebezirk**

Erstellt für  
Magistratsabteilung 18 –  
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 5. Bezirk

Auftragnehmerin:  
Komobile GmbH

Schottenfeldgasse 51/17  
A-1070 Wien

Bearbeitung durch:  
Dipl.Ing.<sup>in</sup> Olivia Kantner  
Dipl.Ing.<sup>in</sup> Magdalena Gössinger

Dezember 2024

**Der Masterplan Gehen Margareten wurde am 25. März 2025  
in der Bezirksvertretung Margareten beschlossen.**

## Inhalt

1	Einleitung.....	1
1.1	Das Untersuchungsgebiet .....	2
<b>1.2</b>	<b>Methoden</b> .....	<b>3</b>
2	Zielsetzungen.....	4
2.1	Ziele und Strategiepapiere .....	4
2.2	Qualitätskriterien und Vorgaben der StVO .....	5
2.3	Inklusion und Diversität.....	6
3	Steckbrief Margareten.....	7
3.1	Flächen .....	7
3.2	Soziodemografie.....	7
3.3	Verkehr .....	8
4	Bestandsanalyse .....	11
4.1	Bestandsanalyse .....	11
4.1.1	Verkehrsberuhigte Abschnitte .....	11
4.1.2	Ziele für den Fußverkehr .....	11
4.2	Aktuelle Bauvorhaben und Stakeholder .....	12
4.3	Defizitanalyse .....	13
4.3.1	Stadtklima und Hitzebelastung .....	13
4.3.2	Fußverkehrs-Infrastruktur .....	13
4.3.3	Aufenthaltsqualität und Begrünung.....	14
4.3.4	Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden .....	15
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	17
6	Handlungsfelder und Maßnahmen .....	19
6.1	Handlungsfeld 1 – Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs.....	19
6.1.1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten .....	19
6.1.2	Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs.....	21
6.1.3	Parkraum .....	23
6.1.4	Barrierefreie Querungen und Vermeidung von Umwegen .....	23
6.1.5	Freihaltung der Gehsteige.....	25
6.1.6	Aufenthaltsbereiche vor Schulen .....	26
6.1.7	Raum für Aktive Mobilität .....	27
6.2	Handlungsfeld 2 – Hohe Aufenthaltsqualität und klimafitte Umfeldgestaltung .....	28
6.2.1	Attraktivierung monotoner Straßenzüge.....	28

6.2.2	Begrünung des Straßenraums.....	29
6.2.3	Grünbestand erhalten und nutzen.....	30
6.2.4	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume .....	31
6.2.5	Schaffung von nachhaltigen Plätzen und Mikrofreiräumen .....	32
6.2.6	Park- und Platzerweiterung.....	34
6.2.7	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen.....	35
6.2.8	Abkühlung .....	36
6.2.9	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse .....	37
6.2.10	Oberflächengestaltung.....	38
6.3	Handlungsfeld 3 - Fußgeherfreundliche Stadtentwicklung und attraktive, kurze Wege	39
6.3.1	Verkehrsberuhigung.....	39
6.3.2	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken.....	40
6.3.3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse.....	41
6.3.4	Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen.....	42
6.3.5	Impulsgeber aktuelle Projekte .....	43
6.3.6	Impulsgeber Mobilitätsstationen.....	45
6.3.7	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel .....	46
6.4	Handlungsfeld 4 – Barrierefreiheit und Inklusion, Altersgerechtigkeit .....	47
6.4.1	Verkehrssicherheit für alle .....	47
6.4.2	Schulwegsicherheit.....	48
6.4.3	Barrierefreiheit und inklusive Aufenthaltsräume .....	49
6.4.4	Generationen- und altersgerechte Planung.....	50
6.4.5	Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum .....	50
6.4.6	Kunst und Kultur im öffentlichen Raum.....	51
6.4.7	Sport und Bewegung im öffentlichen Raum .....	52
6.4.8	Straßenfeste und Aktionen im öffentlichen Raum .....	53
6.5	Handlungsfeld 5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation .....	54
6.5.1	Gesundheitsaspekte des Gehens und Nachhaltigkeit.....	54
6.5.2	Respekt und Toleranz zwischen Verkehrsteilnehmer* innen.....	55
6.5.3	Kampagnen und Bewusstseinsbildung.....	55
6.5.4	Schulprojekte und Partizipation.....	56
6.5.5	Zusammenarbeit mit Bürger*innen, Initiativen und Akteur*innen .....	56
6.5.6	Wegweisung und Orientierung .....	57
6.5.7	Fußverkehrsbeauftragte und Evaluierung .....	57
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele.....	59

7.1	Zielerreichung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen .....	60
8	Straßenindex.....	62
9	Literaturverzeichnis .....	69
10	Abbildungsverzeichnis .....	71
11	Anhang.....	73

## Abkürzungsverzeichnis

#	Symbol für einen Kreuzungsbereich
AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BG	Bundesgymnasium
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BV	Bezirksvorsteherung
FG	Fußgänger*innen
Flwpl	Flächenwidmungsplan
IG	Interessensgemeinschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
LOS	Level of Service
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
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, zur U-Bahn, zum Fahrrad oder dem E-Auto. Wir alle nutzen also die Infrastruktur fürs Gehen: Manche nutzen sie schnellen Schrittes auf dem Weg zum nächsten Termin, einige bei den ersten Gehversuchen an der Hand geführt, manche sitzend im Rollstuhl, manche wiederum einfach zum Verweilen mit Freund\*innen. Von einer attraktiven Geh-Infrastruktur profitieren wir somit alle.

Das Gehen gewinnt in der Öffentlichkeit und in der Mobilitätsplanung zunehmend an Bedeutung. Eine attraktive und sichere Umgebung sowie eine direkte Wegführung sind essenziell, um den Fußverkehr weiter zu fördern. Um die Situation im Fußverkehr in Margareten zu verbessern, wird ein Masterplan Gehen Margareten 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. Beim Masterplan handelt es sich um ein Strategiedokument, das ein breites Maßnahmenspektrum aufzeigt. Die spätere Umsetzung und Priorisierung der Maßnahmen erfolgen auf Basis von technischen Prüfungen, budgetären Mitteln sowie anderen Faktoren. Im Masterplan Gehen werden auch unterstützende Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität, welche im weiteren Sinne mit dem Fußverkehr in Zusammenhang stehen, z.B. Ausbau von Sharing Angeboten, angeführt.

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.

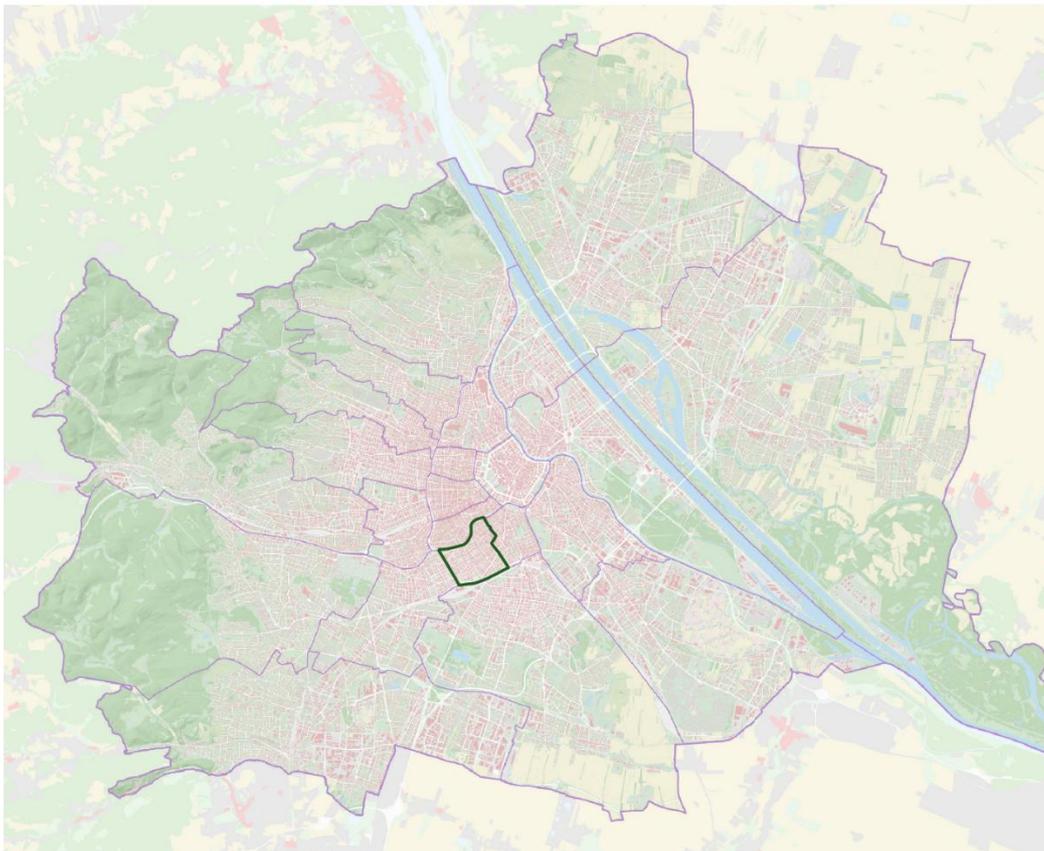
Aus wirtschaftlicher Sicht ist das Gehen von zentraler Bedeutung. Für lokale Geschäfte ist die sogenannte Laufkundschaft essenziell. Nicht umsonst befinden sich die großen Einkaufsstraßen entlang von Fußgänger\*innen- und Begegnungszonen mit hoher Attraktivität für den Fußverkehr. Insgesamt lassen sich 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 Innenstadtbezirk Margareten wird umgrenzt vom Wienfluss im Norden, dem Margaretengürtel im Westen und Süden und östlich grenzt er unmittelbar an den 4. Bezirk. Der Bezirk besteht aus den historischen Vierteln Alt-Margareten im Norden, Reinprechtsdorf im Westen, Siebenbrunnen im Süden und Laurenzergrund im Südosten.

Margareten hat die höchste Bevölkerungsdichte von ganz Wien und bietet nur wenige kleine, öffentliche Frei- und Erholungsflächen. Der Großteil der bebauten Fläche entfällt auf Wohnbebauung, wobei ein großer Anteil davon kommunaler Wohnbau ist. Durch die zentrale Lage ist der Bezirk gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und mit dem geplanten Ausbau der U2 Richtung Wienerberg wird das Netz um zwei U-Bahnstationen im bzw. am Rand vom Bezirk erweitert.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet Margareten, Wien



Quelle: FMZK Stadt Wien, Darstellung komobile

## 1.2 Methode

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

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

## 2 Zielsetzungen

### 2.1 Ziele und Strategiepapiere

Der Masterplan Gehen und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus:<sup>1</sup>

- Senkung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr bis 2030 um 50 % und bis 2040 um 100 % (Basisjahr 2005)
- Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes<sup>2</sup>:
  - 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 zu Gunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- Supergrätzl: Verkehrsberuhigte Wohngebiete
- 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)

---

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

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

## 2.2 Qualitätskriterien und Vorgaben der StVO

Folgende Kriterien sollen generell bei der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden<sup>3</sup>:

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

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

- Mindestens 1,5 m Gehsteigbreite muss vorhanden sein (gem. RVS 03.02.12 und laut Fachkonzept Mobilität sollte die durchgehende Mindest-Gehbreite 2,0 m betragen. Hinzu kommen u.U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Senkrechtparkern).
- Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar
- Verkehrszeichen müssen nicht mehr von der Fahrbahn abgerückt sein
- Kein „Fahrbahn in angemessener Eile queren“
- Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m entfällt
- Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren
- Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis (Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen)

---

<sup>3</sup> 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, können ein beeinträchtigtes Hör- und Sehvermögen haben, reagieren besonders sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf, z. B. für Querungen
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen: mitunter größerer Platzbedarf, reagieren sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit Sinneseinschränkungen (sehen oder hören): akustische und taktile Führungshilfen notwendig, reagieren sensibel auf bestimmte Oberflächen- und Absatzgestaltungen
- Personen mit kognitiven Einschränkungen: besondere Ansprüche bezüglich Straßengestaltung
- Personen, die von Diskriminierung im Öffentlichen Raum betroffen sind
- Einzelpersonen oder Gruppen bzw. Erwachsene mit Kindern
- Schwangere
- 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.

Die oben genannten Punkte stellen keine erschöpfende Aufzählung dar. Ebenfalls kann es mehrfach eingeschränkte Personen geben.

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

### 3 Steckbrief Margareten

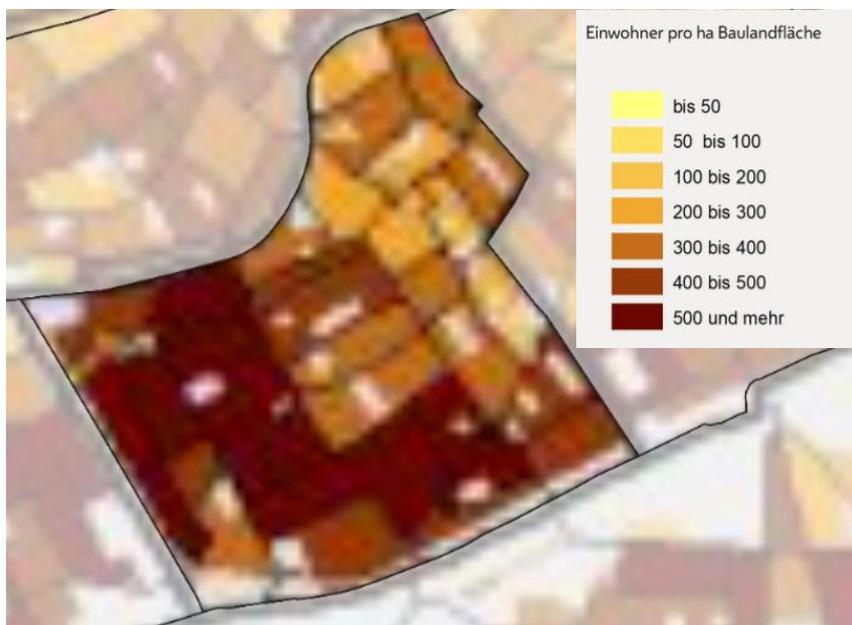
#### 3.1 Flächen

Margareten zählt mit seinen 2 km<sup>2</sup> zu den flächenmäßig kleineren Innenstadtbezirken und weist die höchste Bevölkerungsdichte (26.710 Personen/km<sup>2</sup>) in Wien (Durchschnitt 4.656 Personen/km<sup>2</sup>) auf. Der Grünraumanteil ist mit 4 % sehr gering und steht 31 % Verkehrsfläche und 64 % Bauland gegenüber.<sup>4</sup> Primär wird die Baufläche dem dichten Wohngebiet zugeordnet.

#### 3.2 Soziodemografie

Im Bezirk wohnen 53.731 Personen, wobei der Bezirk in den letzten 10 Jahre eine geringe Bevölkerungszunahme verzeichnete. Für 2043 wird eine geringe Abnahme auf 53.583 Einwohner\*innen prognostiziert.<sup>5</sup> Über 52 % der Bewohner\*innen kommen ursprünglich aus einem anderen Land.<sup>6</sup> Das Durchschnittsalter beträgt 40 Jahre, der Großteil ist 25 bis 35 Jahre alt. Das durchschnittliche Jahreseinkommen lag 2021 bei Euro 23.096.<sup>7</sup> Große Einkommensunterschiede lassen sich zwischen dem nördlichen, gründerzeitlichen Wohngebiet und dem dichten südlichen Bezirksteil mit den zahlreichen Gemeindebauten erkennen.

Abbildung 2 Einwohner\*innendichte Wien 2020, Ausschnitt Margareten



Quelle: Stadt Wien (2020)<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Vgl. Stadt Wien. Statistik (2022). Margareten in Zahlen 2022. 5. Bezirk

<sup>5</sup> Vgl. Stadt Wien (2023). Bevölkerungsprognose 2023. Wien in Zahlen

<sup>6</sup> Vgl. Stadt Wien. MA 17 (2023). Integrations- und Diversitätsmonitor der Stadt Wien 2023

<sup>7</sup> Vgl. Stadt Wien (2023). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2023. Wien in Zahlen

<sup>8</sup> Vgl. Stadt Wien. MA 18. (2020). Bevölkerung Einwohnerdichte. Einwohner pro ha Bauland

### 3.3 Verkehr

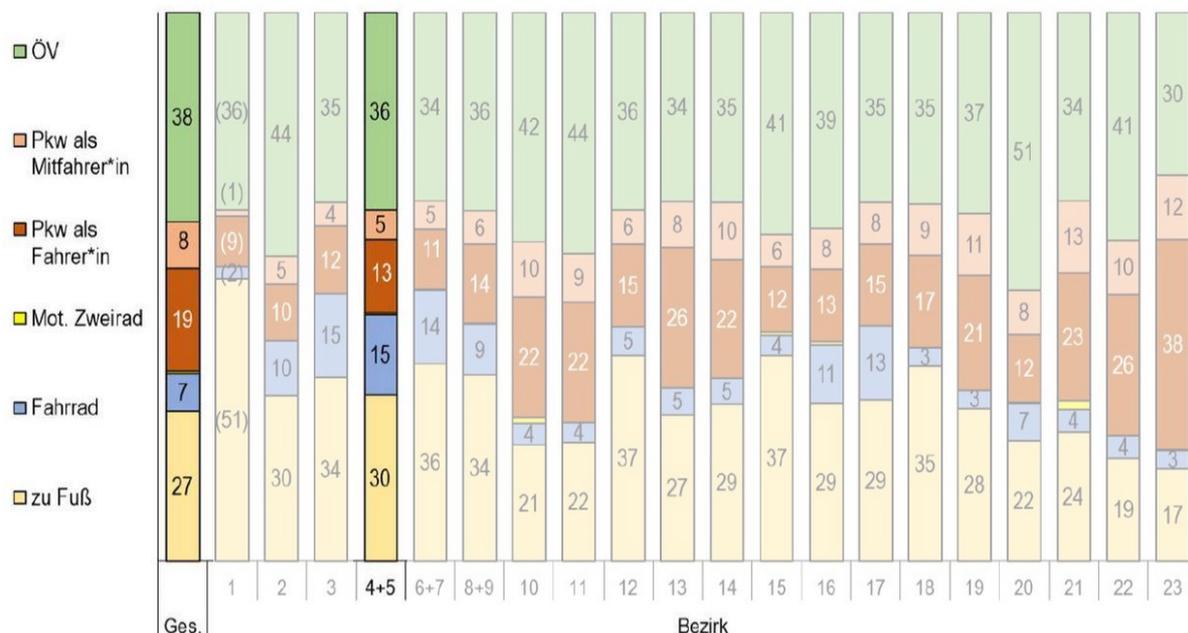
#### Modal Split

Die Anteile zur Nutzung der Verkehrsmittel für den 4. und 5. Bezirk werden in der Abbildung 3 zusammengefasst dargestellt. Im Vergleich zu dem Wiener Durchschnitt gehen viele Menschen in Margareten zu Fuß (30 %). Der ÖV wird durchschnittlich oft genutzt und das Fahrrad wird, im Vergleich zu anderen Bezirken, am häufigsten als Verkehrsmittel gewählt. Dem relativ geringen Anteil an Pkw-Nutzung von 18 % stehen 45 % aktive Mobilität und 36 % ÖV-Nutzung gegenüber.

Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, 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)

#### Verkehrssicherheit

Im Untersuchungszeitraum 2020 bis 2022 gab es keinen tödlichen Unfall im Fußverkehr. Auffallend sind Unfallhäufungsstellen von mehr als vier Unfällen an großen Kreuzungen wie Margaretengürtel # Arbeitergasse oder Rechte Wienzeile # Pilgramgasse. Aber auch in Kreuzungsbereichen entlang der Arbeitergasse, der Schönbrunner Straße oder der Siebenbrunnengasse kam es zu Kollisionen mit Fußgänger\*innen.

Für die in den Schulwegplänen der Stadt Wien und der AUVA genannten Gefahrenstellen wurden bereits Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesetzt.

## Fußläufige Erreichbarkeit

Die Distanz ist ein wesentlicher begrenzender Faktor beim Zu-Fuß-Gehen. In Wien beträgt die durchschnittliche Länge eines reinen Fußweges 800 m.<sup>9</sup> Diese ist mit einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit in weniger als 10 Minuten zu bewältigen. Folgende Abbildung zeigt, welche Entfernungen innerhalb von 10 Minuten im Bezirk fußläufig erreichbar sind.

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



Quelle: FMZK, Darstellung komobile

## Kfz-Verkehr

Mehr als 15.000 private Pkw sind in Margareten gemeldet und verteilen sich somit auf 280 Autos pro 1.000 Menschen. Dieser Wert liegt deutlich unter dem Wiener Gesamtdurchschnitt von 380 Pkw pro 1.000 Personen.<sup>10</sup>

## Erschließung öffentlicher Verkehr

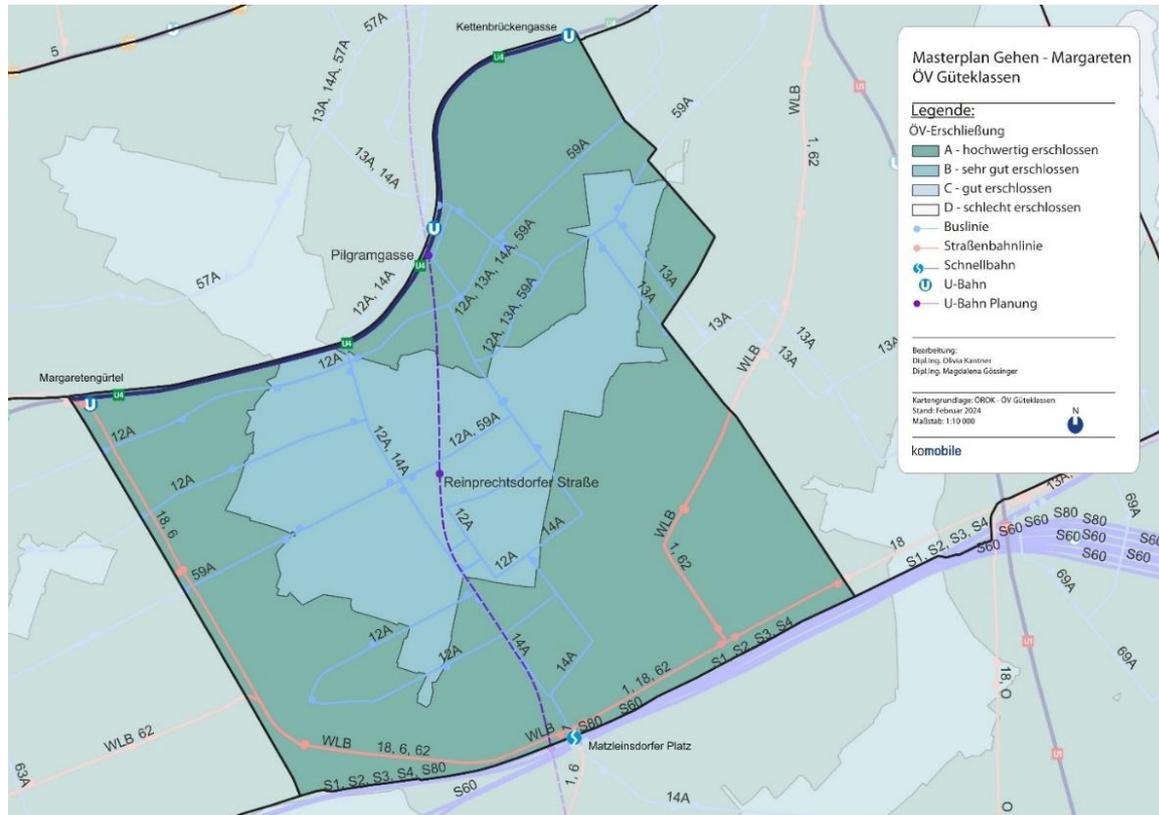
Laut Güteklassen des ÖV wird die Erreichbarkeit im Bezirk großteils als „hochwertig“ und „sehr gut“ erschlossen definiert (siehe Abbildung 5). Einen überregionalen bedeutenden Knotenpunkt mit Anbindung an das S-Bahn-Netz stellt der Matzleinsdorfer Platz dar. Das Bezirksgebiet wird von mehreren Buslinien sehr gut

<sup>9</sup> Vgl. Stadt Wien. MA 18. (2021). Aktive Mobilität der Wiener Bevölkerung. S. 24

<sup>10</sup> Vgl. Stadt Wien 2022: Margareten in Zahlen 2022

erschlossen und auch die Badner Bahn sowie andere Straßenbahnen verbinden den Bezirk mit den Nachbarbezirken. Die U4 entlang der Bezirksgrenze im Norden stellt eine wichtige Verbindung zur Innenstadt und den Aussenbezirken dar. Durch die Erweiterung mit den U2 Stationen Pilgramgasse, Reinprechtsdorfer Straße und Matzleinsdorfer Platz wird das Netz in Zukunft verdichtet.

Abbildung 5 ÖV-Güteklassen, Erreichbarkeiten mit dem ÖV-Netz (die eingezeichnete U2 Stationen sind in den Güteklassen noch nicht berücksichtigt)



Quelle: ÖROK (2021), Darstellung komobile

## 4 Bestandsanalyse

### 4.1 Bestandsanalyse

Der Bestand wurde mittels Begehungen und Datenanalyse sowie Besprechungen und Austausch mit der Bezirksvorstehung erhoben. Für die Analyse wurden die Daten der Stadt Wien herangezogen. Der „Entwicklungsplan Öffentlicher Raum – Vision 2050“<sup>11</sup> wurde gesichtet und mit den Maßnahmen für den Fußverkehr abgeglichen. Im Bestandsplan Nr.01 werden die Besonderheiten und POI des Bezirkes verortet dargestellt (siehe Anhang).

#### 4.1.1 Verkehrsberuhigte Abschnitte

Die größten Freiräume im Bezirk bilden der Bruno-Kreisky-Park und die angrenzenden Grünflächen entlang des Gürtels. Weiters findet man mehrere kleine Parks und Aufenthaltsflächen über den Bezirk verteilt, z. B. den Einsiedlerpark, Siebenbrunnenplatz oder Am Hundsturm.

In Margareten sind einige Straßenzüge als Wohnstraßen ausgewiesen, z. B. Bacherplatz und Pannaschgasse, die Straßenzüge rund um die Stögergasse, sowie rund um den Einsiedlerplatz bis zu Embelgasse, um nur einige zu nennen. Nicht alle Wohnstraßen sind als attraktive Aufenthaltsbereiche gestaltet. Eine niveaugleich umgestaltete Begegnungszone befindet sich in der Wehrgasse. Fußgänger\*innenzonen mit Aufenthaltsqualität sind die Nevillebrücke / Rechte Wienzeile und der Siebenbrunnenplatz.

#### 4.1.2 Ziele für den Fußverkehr

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

Im 5. Bezirk befinden sich wenige touristische POI. Das kulturelle Angebot inkludiert das Filmcasino, das Gesellschafts- und Wirtschaftsmuseum und das Schütte-Lihotzky-Zentrum. Das Familienbad am Einsiedlerplatz und die Blockfabrik stehen für Freizeitsport und Erholung zur Verfügung.

Der Stadtwanderweg 11 verläuft vom Bruno-Kreisky-Park entlang des Gürtels Richtung Landgutgasse im 10. Bezirk.

Die Reinprechtsdorfer Straße als zentrale Einkaufsstraße zählt bis über 7.000 Passant\*innen pro Tag.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Vgl. Stadt Wien. MA 19. (2022). Entwicklungsplan öffentlicher Raum: 4. Bezirk, 5. Bezirk, 6. Bezirk – Vision 2050

<sup>12</sup> Vgl. Wirtschaftskammer Wien (2023). Für Wien 31. Wiener Nahversorgung Passantenzählung. S. 38

## 4.2 Aktuelle Bauvorhaben und Stakeholder

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

### Stadtentwicklungen

Die Verlängerung der U2 durch den 5. Bezirk ist ein wesentlicher Beitrag zur besseren Erreichbarkeit. Mit der Errichtung der U-Bahn Haltestellen werden auch Plätze und angrenzende Straßenzüge umgestaltet, z. B. Matzleinsdorfer Platz, Bacherplatz und Siebenbrunnenplatz.

Durch den Ausbau der Station Pilgramgasse wird auch die Pilgramgasse im nördlichen Abschnitt neugestaltet. Die fußläufige Verbindung zum Margaretenplatz soll aufgewertet werden. Eine Bürger\*innenbeteiligung zur zukünftigen Platzgestaltung ist für Herbst 2024 angesetzt.

### Akteur\*innen

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

- **Verein Kaufleute Wien – Margareten:** Kettenbrückengasse, Nikolsdorf – Alt-Margareten, Margaretenplatz<sup>13</sup>
- **Wiener Bildungsgrätzl:** Fünfter mobil!

### Masterpläne Gehen der Nachbarbezirke

Um ein flächendeckendes Netz für den Fußverkehr zu schaffen, muss über die Bezirksgrenzen hinaus geplant und die Entwicklungen der Nachbarbezirke berücksichtigt werden. Für die angrenzenden Bezirke Mariahilf, Favoriten und Meidling wurde bereits jeweils ein Masterplan Gehen erarbeitet.<sup>14</sup>

Die zukünftige Nutzung des Parkplatzes beim Naschmarkt in der unmittelbaren Nähe der Rechten Wienzeile soll als wichtiges Ziel in den nächsten Jahren berücksichtigt werden.

---

<sup>13</sup> Mehr dazu: Margareten hat's: <https://wienmargareten.at/> (12.02.2024)

<sup>14</sup> Mehr dazu: Mobilitätsagentur Wien: <https://www.wienzufuss.at/masterplan-gehen/> (12.02.2024)

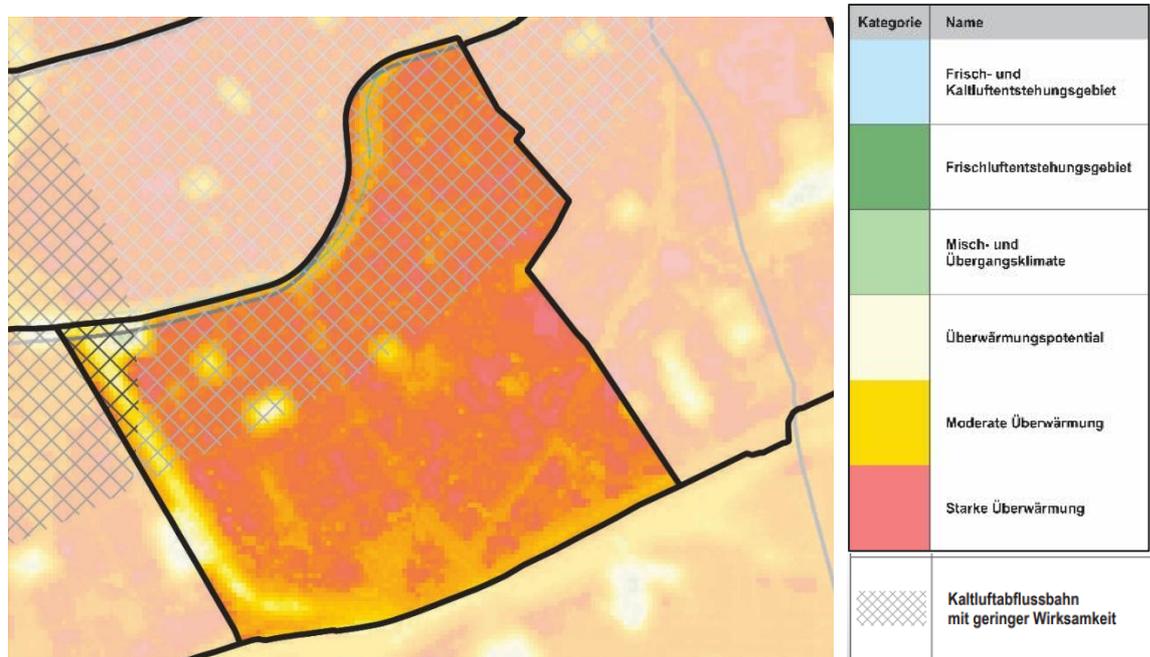
### 4.3 Defizitanalyse

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

#### 4.3.1 Stadtklima und Hitzebelastung

Durch die dichtbebaute Innenstadtlage ohne große Grün- oder Wasserflächen ist der Bezirk großteils stark von Überwärmung betroffen. Eine Kaltluftbahn mit geringer Wirksamkeit gibt es im nördlichen Bereich entlang des Wienflusses. Entlang des Gürtels und rund um einzelne Parks kommt es immerhin nur zu moderater Überwärmung.

Abbildung 6 Städtische Hitzeinseln, Ausschnitt Margareten



Quelle: Stadtklimaanalyse Wien 2020, Stadt Wien (2020)

#### 4.3.2 Fußverkehrs-Infrastruktur

##### Ausreichende Gehsteigbreiten

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

## Barrieren für den Fußverkehr

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

- **Punktförmige Barriere:** Darunter werden einzelne Behinderungen entlang von Gehwegen definiert. Das können u.a. lange Wartezeiten bei VLSA, Einschränkungen durch geringe Gehsteigbreiten, Baustellen oder auch Aufbauten (z. B. Stromkasten) sein.
- **Lineare Barriere:** Mehrspurige Straßenzüge und Hauptverkehrsachsen mit hohem Kfz-Aufkommen, Gleistrassen oder Flüsse sind für den Fußverkehr teilweise mit großen Umwegen verbunden und stellen ein Hindernis für ein barrierefreies Fußverkehrsnetz dar.
- **Flächenbarriere** (formelle und informelle Durchwegung): Durch dichtbebaute Baublöcke ohne Durchwegungsmöglichkeit kann es zu weiten Umwegen für den Fußverkehr kommen. In Margareten gibt es viele offizielle und inoffizielle (laut Flächenwidmungsplan Wien) Durchwegungen durch Wohnhöfe und Baublöcke, die fußläufige Abkürzungen ermöglichen (z. B. Margaretenhof laut Flächenwidmungsplan als „öffentlicher Durchgang“ definiert, aber ist als Privatgrund gekennzeichnet).
- **Topographische Barriere:** Im Bezirk gibt es kaum topographische Höhenunterschiede, dennoch kann es durch angehobene Gehsteige und einzelne Treppenanlagen zu Barrieren kommen.
- **Temporäre Barriere:** Durch Baustellen, falsch abgestellte Fahrzeuge, mangelnde Schneeräumung oder Glatteis kann es zu zeitlich begrenzten und spontanen Hindernissen im Straßenraum kommen.

## Gefahrenstellen am Schulweg

Schulkinder und Jugendliche sind besonders im Frühverkehr und zur Mittagszeit am Schulweg gefährdet. Deshalb sollen die Umgebung von den Bildungsstandorten verkehrsberuhigt sein und sichere Querungsmöglichkeiten bieten sowie Bewusstseinsbildung von Kfz-Lenkenden zum besonderen Schutzbedürfnis von Kindern erfolgen. Für sechs Schulstandorte wurde bereits ein Schulwegplan<sup>15</sup> der MA 46 und der AUVA erstellt, der den Schulkindern einen sicheren Weg zur Bildungseinrichtung aufzeigt.

### 4.3.3 Aufenthaltsqualität und Begrünung

Der Fußweg wird geprägt durch das Umfeld und die Straßenraumgestaltung. Ein abwechslungsreicher Weg, Aufenthaltsflächen und vielfältige Nutzungen sind

---

<sup>15</sup> Vgl. Schulwegpläne Wien, Margareten:

<https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/index.html> (19.03.2024)

Faktoren, die sich auf die Qualität des zu-Fuß-Gehens auswirken. Die Standards der Grünraum- und Freiraumversorgung<sup>16</sup> werden im Bezirk deutlich unterschritten.

### **Monotone Straßenräume**

Lange Straßenabschnitte, die einen durchgehend gleichen Querschnitt aufweisen, werden generell als monoton bewertet und können als langweilig wahrgenommen werden. Ein abwechslungsreicher Straßenraum kann einen Alltagsweg interessanter wirken lassen und so einen Anreiz zum Zu-Fuß-Gehen schaffen.

### **Fehlende Begrünung**

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

Insgesamt sollten im Bezirk nach Möglichkeit neue Freiflächen für Erholung geschaffen werden.

### **Negative Umwelteinflüsse**

Straßen mit einem hohen motorisierten Verkehrsaufkommen haben negative Auswirkungen für Anrainer\*innen und Passant\*innen. Lärm, Feinstaub und Luftverschmutzung sind eine Belastung für alle Personen, die sich in der Stadt aufhalten, besonders aber für ältere oder kranke Menschen.

### **Linienführung und Hindernisse**

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

### **Sitzelemente**

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

#### **4.3.4 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden**

Die Fußverkehrsplanung wurde in den vergangenen Jahrzehnten zu Gunsten des motorisierten Verkehrs vernachlässigt und so werden Personen, die zu Fuß unterwegs

---

<sup>16</sup> Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/kennwerte/index.html> (21.8.2024)

sind, oftmals direkt und indirekt benachteiligt. Gleichzeitig stellen sie die vulnerabelste Gruppe im Straßenverkehr dar und auf ihre Bedürfnisse wird wenig reagiert.

### **Mischverkehr und fehlende Fuß-Infrastruktur**

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

### **Lieferverkehr**

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

### **Fahrzeuge reduzieren Flächen für Fußverkehr**

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

### **E-Scooter auf Gehsteigen**

E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Dennoch wird oft der Gehsteig zum Fahren oder zum Abstellen der Geräte genutzt. Dadurch kommt es zu Stolperfallen oder Hindernissen und Einschränkungen des Gehwegs.

*Abbildung 7 Barrierefreie Planung als wichtiger Faktor für Inklusion in Margareten*



Quelle: komobile

## 5 Räumliches und qualitatives Leitbild

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

Die Steigerung der Fußverkehrsqualität geht einher mit:

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

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).

Folgende Handlungsfelder wurden festgelegt:

1. ***Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs***
2. ***Hohe Aufenthaltsqualität und klimafitte Umfeldgestaltung***
3. ***Fußgeherfreundliche Stadtentwicklung und attraktive kurze Wege***
4. ***Barrierefreiheit und Inklusion, Altersgerechtigkeit***
5. ***Bewusstseinsbildung und Kommunikation***

Zur Verbesserung können sowohl Einzelmaßnahmen gesetzt, als 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 zur Belebung beitragen. Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und gegenseitigen Fairness im Verkehrsverhalten tragen auch einen wichtigen Anteil zur gegenseitigen Toleranz und Akzeptanz bei.

Der Bezirk hat einen hohen Nutzungsdruck aufgrund der dichten Bebauung und den wenigen Freiräumen und Grünflächen.

Für Margareten sollen folgende Verbesserungen erzielt werden:

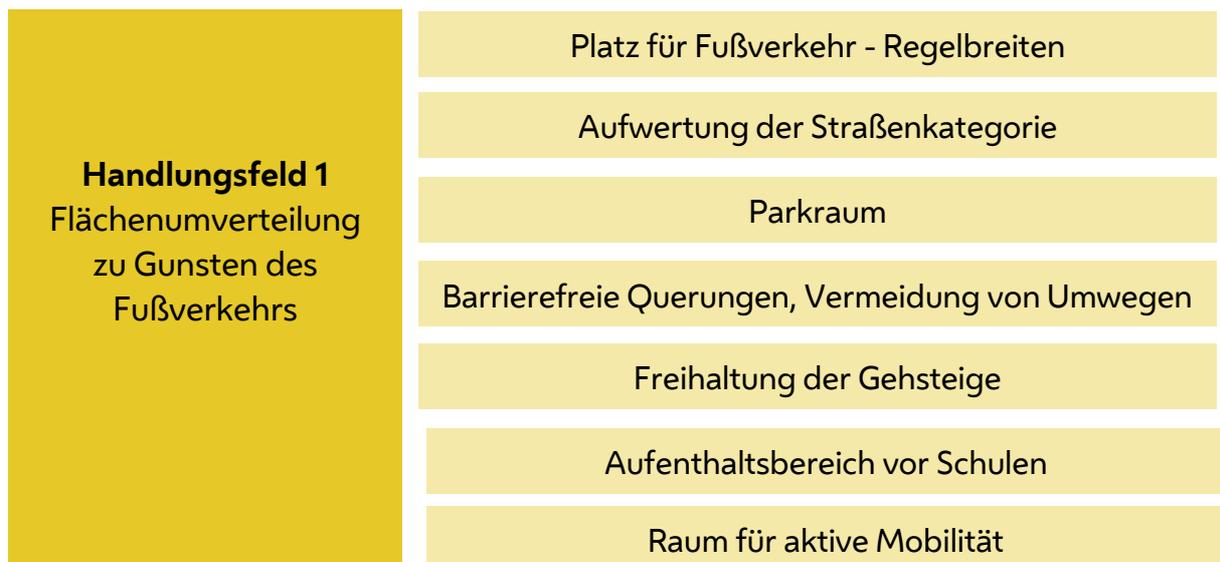
- *Barrierefreiheit und Inklusion im öffentlichen Raum fördern*
- *Fußverkehrsfreundliche Gestaltung an den ÖV-Haltestellen und den U-Bahnstationen*
- *U2-Stationen als Impulsgeber für Neugestaltung des öffentlichen Raumes*
- *Bezirk der kurzen, klimafitten und hochwertigen Wege*
- *Minimierung von negativen Effekten an Durchzugsstraßen*
- *Erhöhung der Anzahl an Freiräumen und Mikrofreiräumen*
- *Vernetzung der Parks durch Grünraum- und Freiraumachsen*
- *Durchwegungen und Durchlässigkeiten herstellen (insbesondere bei Gemeindebauten)*
- *Vernetzung und Umgestaltung der Wohnstraßen als großflächige Verkehrsberuhigung*
- *Schaffung „Lebenswertes Grätzl“ (z. B. „Hauslabviertel“ - Grätzl zw. Blechturm-gasse/Wiedner Hauptstraße/Geigergasse/ Margareten-gürtel) und „Grätzl am Bacherplatz“, „Zentaplatzgrätzl“ sowie „Embelgassengrätzl“ durch Verkehrsberuhigung und Begrünung*
- *Aufenthaltsqualität entlang des Wienflusses steigern*
- *Straßenräume für den Fußverkehr öffnen und Lückenschlüsse herstellen*
- *Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten des Fußverkehrs*
- *Vernetzung mit den Nachbarbezirken über die Barrieren an den nördlichen, westlichen und südlichen Bezirksgrenzen*

## 6 Handlungsfelder und Maßnahmen

In diesem Kapitel werden die Handlungsfelder definiert und mit Maßnahmenvorschlägen hinterlegt. Die Kategorien beziehen sich auf bauliche Vorschläge und Maßnahmen zur Raum- und Siedlungsentwicklung sowie Bewusstseinsbildung. Zu den Maßnahmen sind einige Straßenzüge oder Standorte als Beispiele aufgelistet, bei denen während der Bestandsanalyse entsprechender Handlungsbedarf identifiziert wurde.<sup>17</sup> Weitere Beispiele für Straßen mit Handlungspotential sind im Straßenindex angeführt (siehe Kapitel 8).

### 6.1 Handlungsfeld 1 – Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs

Der urbane Raum ist begrenzt und eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raums ist unumgänglich, um im Bezirk die Gegebenheiten für den Fußverkehr zu verbessern. In Margareten wird der Großteil der Flächen des öffentlichen Raums von fahrenden oder parkenden Fahrzeugen eingenommen. Durch Umverteilung und Schaffung von Erholungsräumen soll der Anteil an Flächen für den Fußverkehr erhöht werden.



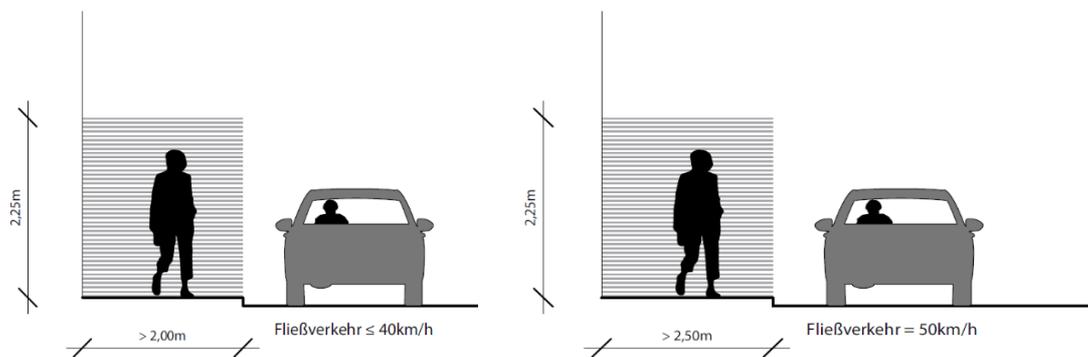
#### 6.1.1 Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten

Für das komfortable Gehen ist eine ausreichend breite Fläche erforderlich, damit das Nebeneinander Gehen oder Begegnen möglich ist. Abhängig von der angrenzenden seitlichen Nutzung, wie z. B. ÖV-Haltestellen, Fahrbahn, Geschäfte oder Gastronomie sind Zuschläge einzuhalten. Gemäß den gültigen Planungsempfehlungen für den Fußverkehr (RVS 03.03.12. Fußgängerverkehr) soll eine Gehsteigbreite von 2,0 m

<sup>17</sup> Bei den beschriebenen Maßnahmenvorschlägen handelt es sich um ein Gesamtkonzept. Die technische Überprüfung zur Umsetzbarkeit von Verkehrsorganisation, sowie Einbauten oder ähnlichen Grundlagen bedarf einer Detailplanung.

nicht unterschritten werden. In stärker frequentierten Bereichen wird eine Gehsteigbreite von mind. 2,5 m empfohlen. Bei Geschwindigkeiten über 40 km/h im angrenzenden Fließverkehr muss zusätzlich ein 0,5 m breiter Schutzstreifen zur Fahrbahn vorhanden sein. In Margareten gilt am Margaretengürtel, der Wiedner Hauptstraße, Schönbrunner Straße und Rechten Wienzeile eine Geschwindigkeit von 50 km/h.

Abbildung 8 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

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

### Maßnahmen

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

*z.B. Grüngasse, Johannagasse, Kohlgasse, Storkgasse, Gartengasse, etc.*

Abbildung 9 Geringe Gehsteigbreiten, z. B. Krongasse und geringe Aufstellflächen an Kreuzungen, z. B. Margaretengürtel



Quelle: komobile

### 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs

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

#### Maßnahmen

- Umgestaltung von Straßen zu Fußgängerzonen, Wohnstraßen oder Begegnungszonen
- Erweiterung der Wohnstraßenviertel und großräumige Vernetzung von verkehrsberuhigten Straßen
- Prüfung, ob Parkstreifen in der bestehenden Anzahl benötigt werden
- Erweiterung von Plätzen und Parks durch Umnutzung der Stellplätze für Aufenthaltsflächen
- Zusammenspiel von mehreren großräumigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z. B. „Lebenswertes Grätzl“)

*z.B. Rechte Wienzeile, Viktor-Christ-Gasse, Scalagasse, Sonnenhofgasse, Embelgasse, Hauslabgasse, etc.*

Abbildung 10 Potenzial für sichere Fußverkehrsverbindung durch Aufwertung der Straßenkategorie, z. B. Straßenabschnitt Rechte Wienzeile und Nebenfahrbahn Zentaplatz



Quelle: komobile

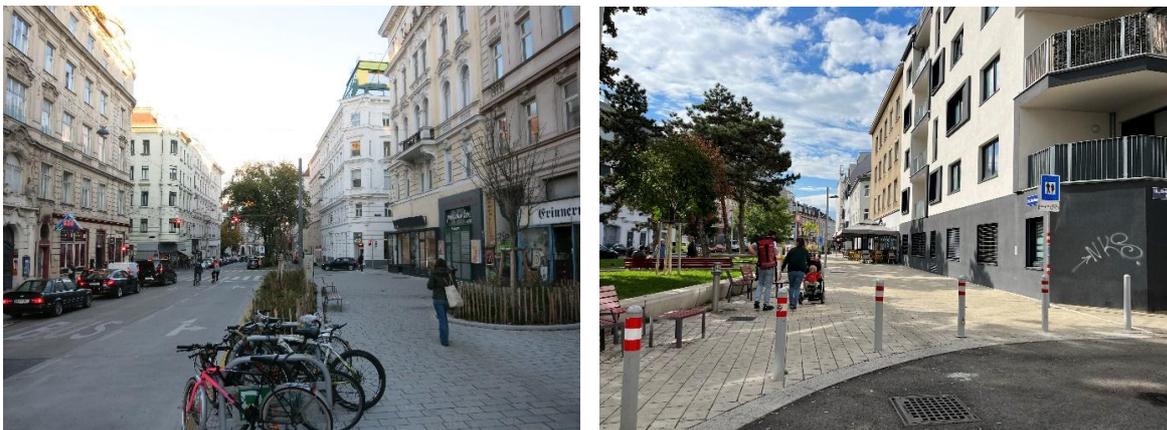
### Aufwertung von Nebenfahrbahnen

Nebenfahrbahnen dürfen nur zum Zu- oder Abfahren genutzt werden und dienen somit lediglich als Abstellflächen für Kfz. Da die Straßenquerschnitte in solchen Fällen besonders breit sind, kann Raum zu Gunsten der Aufenthaltsqualität für die aktive Mobilität geschaffen werden.

- Nebenfahrbahnen (teilweise) zu Aufenthaltsbereichen umgestalten (Mikrofreiräume, schattige Plätze, etc.)

*z. B. Südlicher Margaretengürtel, Zentaplatz, etc.*

Abbildung 11 Nebenfahrbahn als Aufenthaltsfläche, z. B. Burggasse 1070 und Friedmanngasse 1160



Quelle: komobile

- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Schaffung von nachhaltigen Plätzen und Mikrofreiräumen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.6 Park- und Platzweiterung*
- ➔ *Siehe auch 6.3.1 Verkehrsberuhigung*

### 6.1.3 Parkraum

Durch eine Parkraumerhebung können u. a. der Bedarf und die Auslastung von Kfz-Stellplätzen erhoben werden. Diese dient als Grundlage für die Beurteilung des zeitlichen und räumlichen Angebots an Stellplätzen.

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

Durch Anpassung und Änderung der Parkraumorganisation kann mehr Platz für den Fußverkehr und Aufenthaltsräume geschaffen werden.

#### Maßnahmen

- Verlegung von Kfz-Stellflächen vom Gehsteigbereich in den Parkstreifen
- Änderung der Stellplatzordnung z. B. Schrägparkordnung in Längsparkordnung
- Auf Basis der Parkraumerhebung: Beurteilung des vorhandenen Stellplatzpotenzials und der Stellplatzauslastung, gegebenenfalls Umwandlung von Parkstreifen in Grünflächen oder Verlegung der oberirdischen Stellplätze in den Untergrund (Garagen z. B. unter Park am Hundsturm, Klieberpark, Zentaplatz, Scheupark)

*Schrägparker: z. B. Josef-Schwarz-Gasse, Diehlgasse, Einsiedlerplatz, etc.*

*Parken am Gehsteig: z. B. Stolberggasse, Geigergasse, Margaretengürtel, etc.*

*Abbildung 12 markierte Stellplätze auf Gehsteigflächen, z. B. Stolberggasse und Hauslabgasse*



*Quelle: komobile*

### 6.1.4 Barrierefreie Querungen und Vermeidung von Umwegen

Um Umwege für den Fußverkehr zu vermeiden, sollen direkte Wegführungen an den bevorzugten Gehlinien der Passant:innen ermöglicht werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen können Hindernisse den Weg erschweren oder auch ganz unmöglich machen. Engstellen, keine abgesenkten Gehsteigkanten oder

Treppenanlagen können ein großes Problem für diese Nutzer\*innengruppe darstellen. Barrierefreiheit bedeutet, dass alle Menschen – auch mit Einschränkungen – den Raum gleichberechtigt und selbstständig nutzen können.

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

## Maßnahmen

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

*z. B. Margaretengürtel, Rechte Wienzeile, Wiedner Hauptstraße, Wienflusstrasse, Eichenstraße, etc.*

Abbildung 13 Fehlende Barrierefreiheit mit Möglichkeit der Gehsteigerweiterung, z. B. Johannagasse und Stolberggasse



Quelle: komobile

Einige der Stiegenanlagen bieten eine Rampe als Alternative zur Überwindung des Höhenunterschiedes. Gute Beispiele sind z. B. die Falcostiege und die Rampenanlage in der Gießaufgasse.

Abbildung 14 Barrierefreie Stufenanlage Gießaufgasse und Querungshilfe über die Arbeitergasse



Quelle: komobile

### 6.1.5 Freihaltung der Gehsteige

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

#### Maßnahmen

- Versetzung von Recycling-Container in den Parkstreifen
- Anbringen der Verkehrszeichen am Fahrbahnrand
- „Aufräumen“ des öffentlichen Raumes und Entfernung aller Masten, Tafeln oder Aufbauten im Gehbereich, die nicht mehr genutzt werden
- Pkw dürfen nicht in den Gehsteig hineinragen
- Einhaltung der Regelungen des Baustellenleitfadens<sup>18</sup>
- Anordnung von Fahrradabstellflächen im Parkstreifen und Erhöhung der Anzahl (durch das Absperren von Fahrrädern an Masten oder an Hauswänden kann es bei schmalen Gehsteigen zu Stolperfallen für Zu-Fuß-Gehende kommen)
- Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten durch gelbe Bodenmarkierung an Stelle von Verkehrszeichen
- Scooter-Abstellplätze, um deren illegales Abstellen zu vermeiden

<sup>18</sup> Vgl. Stadt Wien: Sicherheit auf Wiens Baustellen

<https://www.wien.gv.at/verkehr/baustellen/pdf/baustellensicherheit.pdf> (14.03.2024)

*z. B. Gartengasse 6 (Container im Gehsteigbereich), Stolberggasse, Schönbrunner Straße # Grohgasse, etc.*

*Abbildung 15 Müllcontainer und Kfz-Teile am Gehsteig als Hindernis für den Fußverkehr, z. B. Gartengasse und Stolberggasse*



*Quelle: komobile*

- ➔ *Siehe auch 6.1.3 Parkraum*
- ➔ *Siehe auch 6.1.4 Barrierefreie Querungen und Vermeidung von Umwegen*

### **6.1.6 Aufenthaltsbereiche vor Schulen**

Viele Vorplätze und Straßenzüge an Schulstandorten im Bezirk sind bereits verkehrsberuhigt umgestaltet. Die Aufenthaltsbereiche für die Kinder können dennoch erweitert werden und mit den Parks und ÖV-Haltestellen verkehrssicher verbunden werden.

#### **Maßnahmen**

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

*z. B. Pannaschgasse, Grätzl um den Bacherplatz, etc.*

- ➔ *Siehe auch 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle*
- ➔ *Siehe auch 6.4.2 Schulwegsicherheit*
- ➔ *Siehe auch 6.5.4 Schulprojekte und Partizipation*

### 6.1.7 Raum für Aktive Mobilität

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

#### Maßnahmen

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

*z.B. Margaretenstraße, Rechte Wienzeile # Reinprechtsdorfer Straße, etc.*

*Abbildung 16 schmaler gemischter Geh- und Radweg, z. B. Margaretengürtel;*

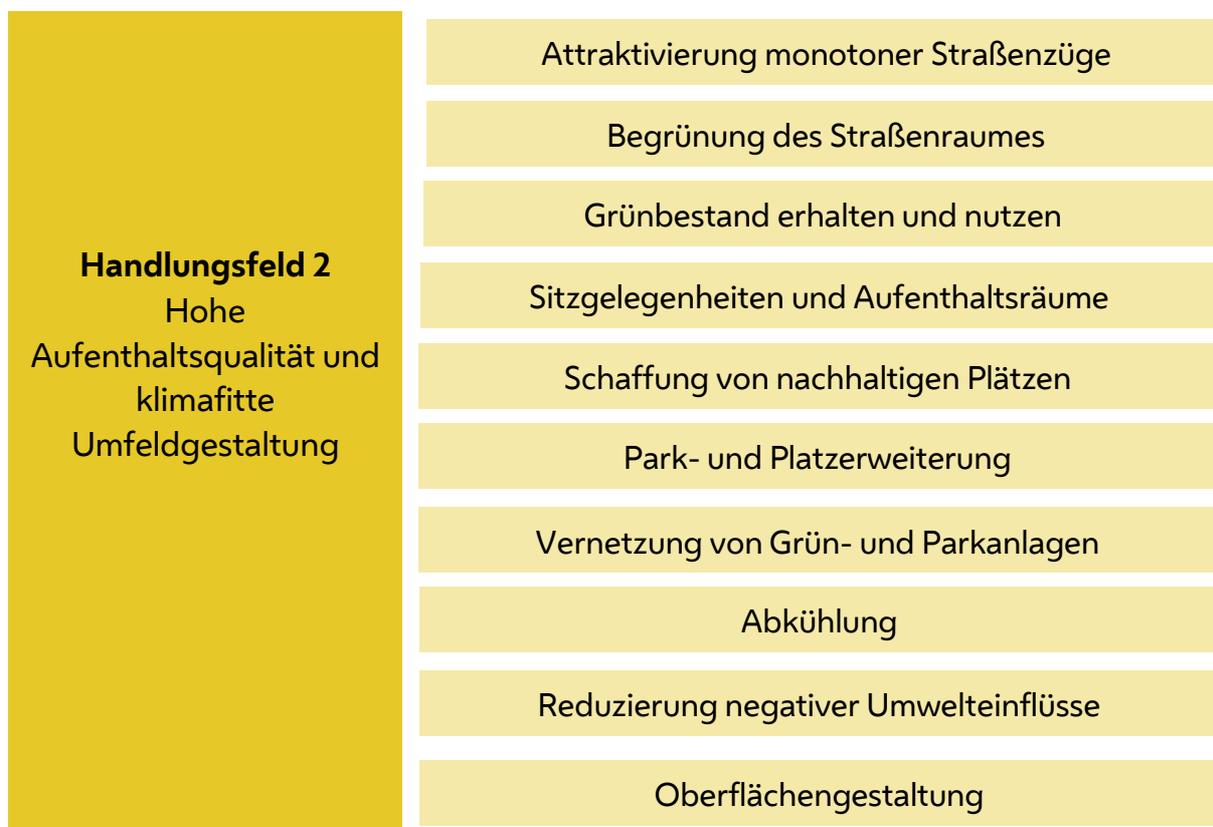
*Optisch und baulich getrennter Radweg mit Aufstellfläche für Fußverkehr, z. B. Hellwagstraße 1200*



*Quelle: komobile*

## 6.2 Handlungsfeld 2 – Hohe Aufenthaltsqualität und klimafitte Umfeldgestaltung

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



### 6.2.1 Attraktivierung monotoner Straßenzüge

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

## Maßnahmen

- Schaffung von Aufenthaltsflächen, Mikrofreiräumen entlang von geradlinigen Straßenzügen
- Sitzgelegenheiten, Grätzloasen in regelmäßigen Abständen
- Begrünung in Form von Bäumen oder (begehbare) Grünflächen
- Kunst im öffentlichen Raum (Street Art, Aktionen, Installationen, etc.)
- Wegbegleitendes Spiel<sup>19</sup>

*z. B. Gartengasse, Anzengrubergasse, Kriehubergasse, Mauthausgasse, Maria-Lassnig-Park, etc.*

*Abbildung 17 Monotoner Straßenraum ohne Aufenthaltsqualität für Zu-Fuß-Gehende, z. B. Johannagasse und Scalagasse*



*Quelle: komobile*

- ➔ *Siehe auch 6.2.2 Begrünung des Straßenraums*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Schaffung von nachhaltigen Plätzen und Mikrofreiräumen*
- ➔ *Siehe auch 6.4.6 Kunst und Kultur im öffentlichen Raum*

### 6.2.2 Begrünung des Straßenraums

Begrünungen entlang von versiegelten Straßenzügen tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Besonders großkronige Bäume bewirken nicht nur Abkühlung, ihr Schatten bietet im Sommer auch angenehme, überschattete Aufenthaltsbereiche. Stadtbäume sind zunehmendem Stress ausgesetzt, wie hohe Temperaturen und wenig Niederschlag, wenig Wurzelraum, etc., deswegen sollen hitzetolerante Baumarten gepflanzt werden.

## Maßnahmen

- Pflanzung von Bäumen und anderen Begrünungsmaßnahmen je nach Einbauten im Untergrund (technische Vorprüfung notwendig)

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

- Ausreichend große Baumscheiben
- Speicherung von Regenwasser über das Schwammstadtprinzip
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Begrünung und Beschattung unter den Bäumen
- Entsiegelung von asphaltierten Flächen zur Verbesserung des Mikroklimas
- Renaturierung von ungenutzten Flächen, kleineren Freiflächen und Plätzen als „Wiener Wäldchen“ (auch „Tiny Forest“ benannt)<sup>20</sup>

*z. B. Margaretengürtel, Arbeitergasse, Siebenbrunnengasse, Margaretenstraße, Schönbrunner Straße, etc.*

- ➔ *Siehe auch 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
- ➔ *Siehe auch 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.7 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.6 Park- und Platzerweiterung*
- ➔ *Siehe auch 6.2.9 Reduzierung negativer Umwelteinflüsse*
- ➔ *Siehe auch 6.2.10 Oberflächengestaltung*

### 6.2.3 Grünbestand erhalten und nutzen

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

#### Maßnahmen

- Vergrößerung der Baumscheiben für mehr Versickerungsfläche und Staudenunterpflanzung
- Nutzung der bestehenden Beschattung als Aufenthaltsräume, Mikrofreiräume, und als attraktive Grünraumverbindung
- „Schattenbankerl“<sup>21</sup> aufstellen: Potenzielle Schattenplätze mit mehr als 4 m laut Schattenkarte der Stadt Wien für Aufenthaltsräume nutzen (siehe Straßenindex)<sup>22</sup>

*z.B. Fendigasse, Stolberggasse, Zentagasse, Zentaplatz, Wiedner Hauptstraße, Castelligasse, etc.*

<sup>20</sup> Vgl. Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/wiener-waeldchen.html> (14.03.2024)

<sup>21</sup> Vgl. Stadt Wien (2022). Wiener Hitzeaktionsplan für ein cooles Wien der Zukunft. S. 34. ff

<sup>22</sup> Vgl. Stad Wien. Stadtvermessung Wien (2024). Schattenplätze Margareten. Auf Grundlage der Sonnenstunden auf Basis des Dom 2013

Abbildung 18 Potenzial von bestehenden Baumschatten für konsumfreie Aufenthaltsräume, z. B. Wiedner Hauptstraße 109 – 135 und Fendiggasse



Quelle: komobile

- ➔ Siehe auch 6.1.1 Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten
- ➔ Siehe auch 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
- ➔ Siehe auch 6.2.8 Abkühlung
- ➔ Siehe auch 6.3.1 Verkehrsberuhigung

#### 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume

Durch Bereitstellung von Sitzmöglichkeiten lassen sich längere Fußwege leichter bewältigen, konsumfreie Räume, Aufenthaltsbereiche, Spiel- und Schattenplätze steigern das Wohlbefinden. Als notwendig wird eine Rastmöglichkeit mindestens alle 200 bis 300 m erachtet.<sup>23</sup> Als positiv werden die vielen Sitzmöglichkeiten im Bezirk, die gut erreichbar sind, betrachtet. Hervorzuheben ist auch, dass in Margareten individuelle und identitätsstiftende (rote) Sitzgelegenheiten sind. Diese markanten Mobiliare lassen Passant\*innen indirekt wissen, in welchem Bezirk sie sich befinden.

#### Maßnahmen

- Verdichtung der konsumfreien Sitzmöglichkeiten (v. a. im Bereich von Apotheken oder dem Seniorenheim „Haus Margareten“)
- Erhalt der individuellen Gestaltung von Sitzgelegenheiten aus langlebigen Materialien und Rastmöglichkeiten
- Parklets oder Grätzloasen, Bücherschränke als Ergänzung zum städtischen Mobiliar und als identitätsstiftendes Merkmal
- Bereitstellung von Trinkbrunnen und WC-Anlagen
- Beschattete Sitzgelegenheiten ermöglichen („Schattenbankerl“) als Rückzugsoase
- Wegbegleitendes Spiel<sup>24</sup>

*z.B. Christophgasse, Wehrgasse, Embelgasse, Josef-Schwarz-Gasse, Hofgasse, etc.*

<sup>23</sup> Vgl. Stadt Wien MA 19. (2021). Sitzfibel. S. 10

<sup>24</sup> Vgl. Stadt Wien MA 19. (2019). Spielfibel

- *Siehe auch 6.2.3 Grünbestand erhalten und nutzen*
- *Siehe auch 6.1.6 Aufenthaltsbereiche vor Schulen*
- *Siehe auch 6.2.7 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen*
- *Siehe auch 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
- *Siehe auch 6.4.5 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum*

### **6.2.5 Schaffung von nachhaltigen Plätzen und Mikrofreiräumen**

Bei der Neugestaltung von urbanen Plätzen sollen ökologische Kriterien für eine klimafitte Gestaltung besonders berücksichtigt werden. Dazu gibt es eine Checkliste<sup>25</sup>, in der u. a. folgende Aspekte vorkommen: Klima, Materialien, Pflanzen, Wasser, Verkehr, Nutzer\*innen, usw. Je nach Umfeld und Anforderungen, müssen Plätze individuell für die Bedürfnisse der Nutzer\*innen gestaltet werden.

Kleine und größere Erholungsräume können für junge und ältere Bewohner\*innen die Lebensqualität erhöhen. Positive Beispiele findet man in Margareten z. B. entlang der Margaretenstraße oder der Wiedner Hauptstraße (siehe Abbildung 19) sowie entlang der Rechten Wienzeile.

#### **Maßnahmen**

- Schaffung von neuen Plätzen durch Verkehrsberuhigung und Öffnung von Straßen
- „Restflächen“ zusammenlegen und die Aufenthaltsqualität steigern
- Sperrflächen, soweit sie nicht überfahrbar sein müssen, für den Fußverkehr umgestalten (siehe Abbildung 13)
- Sackgassen umgestalten zu Aufenthaltsräumen für Anrainer\*innen
- Pocketpark (wienerisch „Beserlpark“) in Baulücken oder auf halb-öffentlichen Flächen als Mikrofreiräume schaffen

*z. B. Matzleinsdorfer Platz, Reinprechtsdorfer Straße, Rechte Wienzeile, Embelgasse, Hauslabgasse, Maria-Lassnig-Park, etc.*

---

<sup>25</sup> Vgl. Stadt Wien. Nachhaltigkeit und öffentliche Plätze in der Stadt.  
<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/nup/>

Abbildung 19 Begrünter urbaner Freiraum mit Sitzgelegenheiten, z. B. Margaretenstraße/Maria-Lassnig-Park und Josef-Schwarz-Gasse



Quelle: komobile

## Wienfluss

Die Promenade entlang der Wien und der U-Bahntrasse erstreckt sich 1,5 km entlang der nördlichen Grenze. Mit der Wientalerrasse und der Umgestaltung der Querungen als Verbindung nach Mariahilf über die Nevillebrücke wurden bereits Maßnahmen gesetzt, die Aufenthaltsqualität und Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes zu verbessern.

## Maßnahmen

- Erlebarmachung und Nutzung des öffentlichen Raumes entlang des Wienflusses
- Nutzung und Verbesserung der Kaltluftabflussbahn durch Renaturierungsmaßnahmen und Begrünung
- Straßenzüge entlang der Wien für die aktive Mobilität öffnen: Lückenschluss des Fußwegenetzes entlang der Rechten Wienzeile
- Oberflächengestaltung und Sitzgelegenheiten
- Verbindung zu zukünftigen Planungen auf der Freifläche zwischen Kettenbrückengasse und Rechte Wienzeile 2B und dem Naschmarkt-Parkplatz

*z. B. Rechte Wienzeile, Reinprechtsdorfer Brücke, Wiental-Steg, Pilgrambrücke, etc.*

## Rund um die Kirche St. Josef zu Margareten

Die Kirche und das gegenüberliegende Pfarrhaus in der Ramperstorffergasse 65 sowie die Magistratischen Bezirksämter und die Sonnenhofgasse in Verbindung mit der Rechten Wienzeile bieten Potenzial zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung zu einem urbanen Platz mit Aufenthaltsqualität.

## Maßnahmen

- Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten
- Lieferzonen und temporäre Stellplätze für Kirchenbetrieb

- Anschluss an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Schönbrunner Straße  
*z.B. Ramperstorffergasse, Sonnenhofgasse, Schönbrunner Straße, etc.*

*Abbildung 20 Schaffung von urbanen Freiflächen, z. B. Wientalterrasse, Kirche St. Josef zu Margareten*



*Quelle: komobile*

- ➔ *Siehe auch 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
- ➔ *Siehe auch 6.1.3 Parkraum*
- ➔ *Siehe auch 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.6 Park- und Platzerweiterung*
- ➔ *Siehe auch 6.2.7 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen*
- ➔ *Siehe auch 6.3.2 Verbindung zu Nachbarbezirken stärken*

### **6.2.6 Park- und Platzerweiterung**

Die öffentlichen Freiflächen im Bezirk sind begrenzt und teilweise nicht sehr groß. Der angrenzende Straßenraum wird meist für Stellplätze genutzt. Durch Attraktivierung und Erweiterung von Plätzen können Aufenthaltsbereiche erweitert werden und der geringe Platz für den Fußverkehr geöffnet werden. Positive Beispiele finden sich in Margareten u. a. Am Hundsturm, Rainergasse # Wiedner Hauptstraße oder dem Siebenbrunnenplatz (Erweiterung und Umgestaltung 1999).

#### **Maßnahmen**

- Aufwertung von bestehenden Plätzen (z. B. als „Beserlpark XL“)
- Erweiterung der Plätze in den angrenzenden Straßenraum
- Nutzung des Potenzials der neuen U-Bahnstationen für Aufenthaltsflächen
- Linksabbiegestreifen je nach Verkehrsaufkommen umnutzen
- Schaffung von neuen urbanen Plätzen
- Ausstattung mit Beschattung und Sitzelementen
- Straßenfeste und temporäre Veranstaltungen, auch in den Nebenstraßen
- Öffnung der Nebenfahrbahn für den Fußverkehr
- Änderung der angrenzenden Schrägparker auf Längsparker, um mehr Raum für Fußgänger\*innen zu schaffen
- Konsumfreie Orte ermöglichen und fördern

*z. B. Zentaplatz, Klieberpark (Hauslabgasse), Stolberggasse zwischen Nikolsdorfer Gasse und Rudolf-Sallinger-Park, Schönbrunner Straße # Grohgasse, etc.*

*Abbildung 21 Erweiterung des urbanen Raumes für den Fußverkehr, umgesetzt z. B. Margaretenstraße # Reinprechtsdorfer Straße und geplant am Heinz-Jerabek-Platz*



*Quelle: komobile*

- ➔ *Siehe auch 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
- ➔ *Siehe auch 6.1.3 Parkraum*
- ➔ *Siehe auch 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.9 Reduzierung negativer Umwelteinflüsse*

## 6.2.7 Vernetzung von Grün- und Parkanlagen

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

### Maßnahmen

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

*z. B. die Freiflächen am Gürtel, den Einsiedlerpark, den Bacherplatz, den Schütte-Lihotzky-Park über die Straßen Gießaufgasse, Schwarzhorngasse, Castelligasse und Mittersteig als Grünraumachse gestalten, etc.*

- ➔ *Siehe auch 6.2.6 Park- und Platzerweiterung*
- ➔ *Siehe auch 6.3.2 Verbindung zu Nachbarbezirken stärken*
- ➔ *Siehe auch 6.3.3 Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse*

### 6.2.8 Abkühlung

Den bebauten Flächen (Bauland 64 % und Verkehrsflächen 31 %) stehen lediglich 4 % Grünland und Gewässer im Bezirk gegenüber. Diese umfangreichen, versiegelten Flächen führen zu städtischen Hitzeinseln und belasten den Menschen und die Umwelt. Die Überhitzung wird von den Bewohner\*innen vor allem in den zentralen Siedlungsgebieten sehr stark wahrgenommen. Abkühlende und erfrischende Maßnahmen<sup>26</sup> können sich positiv auf die Aufenthaltsqualität aller Altersgruppen auswirken.

#### Maßnahmen

- Aufbruch von versiegelten Oberflächen, Schaffung von natürlichen Oberflächen mit Vegetationsbedeckung und feuchtigkeitspeichernden Böden (z. B. Rasengleise<sup>27</sup>)
- Vermeidung von wärmeabsorbierenden Oberflächen und Ersatz durch helle Oberflächen finden
- Vernetzung der bestehenden Freiräume durch begrünte Straßenzüge
- Nutzung von Regenwasser (Schwammstadtprinzip)
- Aufstellung von Trinkbrunnen
- Schattenspendende Maßnahmen wie z. B. Bäume, Lauben, etc.
- Kühle und konsumfreie Räume abseits des öffentlichen Raumes anbieten<sup>28</sup>
- Öffnung von begrünten, öffentlichen Innenhöfen
- Reduktion von abgestellten Fahrzeugen im öffentlichen Raum
- Schwammstadtprinzip
- Fassadenbegrünungen

*z.B. Margaretegürtel, Wiedner Hauptstraße, Schönbrunner Straße, Arbeitergasse, etc.*

- ➔ *Siehe auch 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
- ➔ *Siehe auch 6.2.2 Begrünung des Straßenraums*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Schaffung von nachhaltigen Plätzen und Mikrofreiräumen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.3 Grünbestand erhalten und nutzen*

---

<sup>26</sup> Vgl. Wiener Schatten: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/wiener-schatten.html> (16.04.2024)

<sup>27</sup> Vgl. Wiener Linien: <https://www.wienerlinien.at/gr%C3%BCngleise> (14.03.2024)

<sup>28</sup> Vgl. WieNeu+: Coole Zone <https://smartcity.wien.gv.at/coole-zone/> (19.03.2024)

### 6.2.9 Reduzierung negativer Umwelteinflüsse

Feinstaub- und Lärmemissionen können für Stadtbewohner\*innen zu erheblicher gesundheitlicher Belastung führen. Die Aufenthaltsqualität in Margareten wird von einer hohen Belastung an Lärm und Abgasen durch den MIV am Gürtel beeinträchtigt. Aber auch die Durchzugsstraßen, die das Gebiet von Norden nach Süden und Westen nach Osten durchqueren, weisen eine hohe Lärm-Belastung auf und laden nicht zum Verweilen ein.<sup>29</sup>

#### Maßnahmen

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

*z. B. Margaretengürtel, Arbeitergasse, Wiedner Hauptstraße, Rechte Wienzeile, etc.*

*Abbildung 22 Fußweg neben dreispuriger Fahrbahn, z. B. Margaretengürtel*



*Quelle: komobile*

- ➔ *Siehe auch 6.1.1 Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten*
- ➔ *Siehe auch 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
- ➔ *Siehe auch 6.2.2 Begrünung des Straßenraums*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Schaffung von nachhaltigen Plätzen und Mikrofreiräumen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.8 Abkühlung*
- ➔ *Siehe auch 6.3.1 Verkehrsberuhigung*
- ➔ *Siehe auch 6.3.6 Impulsgeber Mobilitätsstationen*

<sup>29</sup> Vgl. Lärmschutz für Österreich (2024). <https://maps.laerminfo.at/> (19.03.2024)

### 6.2.10 Oberflächengestaltung

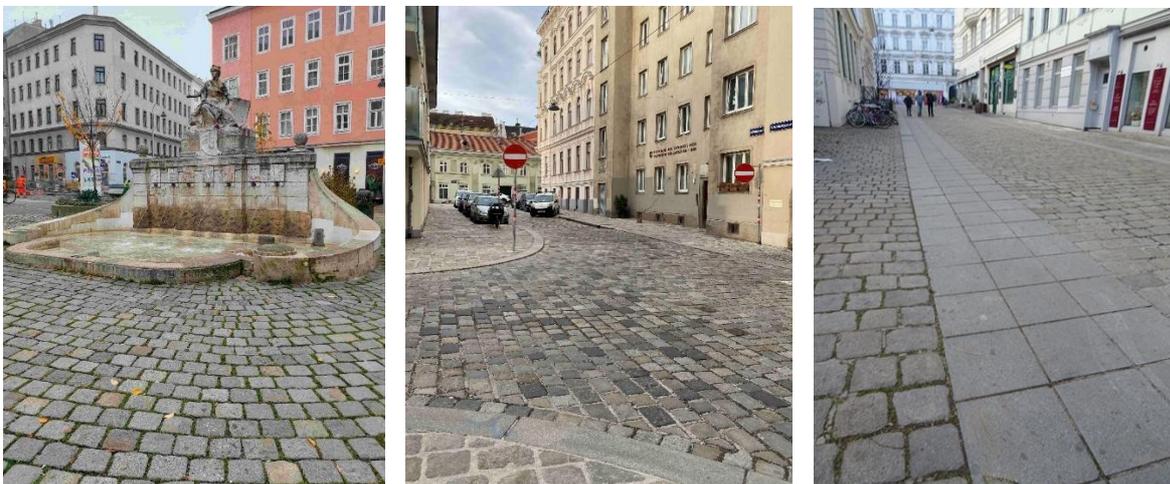
Bei der Oberflächengestaltung ist auf sicheres und barrierefreies Vorankommen, auf die Verwendung von umweltfreundlichen Materialien und ästhetische Ansprüche zu achten.

#### Maßnahmen

- Rücksicht auf Barrierefreiheit v. a. bei historischer Pflasterung
- Ebener Flächenbelag und Entfernung von Stolperfallen
- Instandhaltung des Belags und der Bodenmarkierungen nach Umbauarbeiten
- Anbringung eines gut sichtbaren und gut tastbaren taktilen Leitsystems ohne Lücken
- Winterdienst gegen schneebedeckte und vereiste Gehsteige
- Verwendung von Pflastersteinen mit offenen Fugen für die Versickerung
- Schaffung von Grünflächen, Wasserflächen oder wassergebundenen Oberflächen
- Verlegung von modernen Pflastersteinen je nach Nutzungsanspruch<sup>30</sup>
- Ästhetisch ansprechende Materialien (z. B. Musterung)

*z. B. Siebenbrunnenplatz, Hofgasse, Schloßgasse, Margaretengürtel, etc.*

*Abbildung 23 Historischer Bodenbelag „Wiener Pflaster“, z. B. Siebenbrunnenplatz und Schloßgasse; barrierefreie Lösung, z. B. Alserbachstraße 1090*



*Quelle: komobile*

- ➔ *Siehe auch 6.4.3 Barrierefreiheit*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Schaffung von nachhaltigen Plätzen und Mikrofreiräumen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.8 Abkühlung*

<sup>30</sup> Vgl. Stadt Wien. Straßenverwaltung und Straßenbau (2022). Bewertung der Barrierefreiheit von Straßenbelägen in Wien

## 6.3 Handlungsfeld 3 - Fußgeherfreundliche Stadtentwicklung und attraktive, kurze Wege

Direkte Wegeführungen ohne Umwege und Hindernisse machen das Zu-Fuß-Gehen attraktiver. Ein Ziel der Stadt Wien ist das Konzept der 15-Minuten Stadt, das heißt, dass alle Ziele, wie Wohnen, Lernen, Arbeiten und Einkaufen, Kultur oder Sport sowie andere Wege des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten nachhaltig erreichbar sein sollen. Dies soll insbesondere bei der Neuplanung von Stadtquartieren berücksichtigt werden. So sollen lebendige und gemischt genutzte Stadtteile entstehen und erhalten bleiben.<sup>31</sup> Die Qualität der Wege soll hochwertig ausgebaut sein und einen angenehmen Aufenthalt garantieren.

<b>Handlungsfeld 3</b> Fußgeherfreundliche Stadtentwicklung und attraktive, kurze Wege	Verkehrsberuhigung
	Verbindung zu Nachbarbezirken stärken
	Durchwegung schaffen
	Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen
	Impulsgeber aktuelle Projekte
	Impulsgeber Mobilitätsstationen
	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel

### 6.3.1 Verkehrsberuhigung

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

#### Maßnahmen

- Gesamtkonzept für ein ganzes Grätzl oder einen Bezirksteil, z. B. „Lebenswertes Grätzl“ im Hauslabgassengrätzl, Zentaplatzgrätzl bzw. Embelgassengrätzl
- Erweiterung und Vernetzung der Wohnstraßenviertel
- Sackgassen und verkehrsberuhigte Straßenzüge zu Aufenthaltsflächen umgestalten

<sup>31</sup> Vgl. Stadt Wien. Smart Klima Strategie Wien.

<https://www.wien.gv.at/spezial/smartklimacitystrategie/zielbereiche/mobilitaet-und-verkehr/> (19.03.2024)

- Straßenzüge, die wegen Baustellen temporär gesperrt werden, in Zukunft als Potenzial für den Fußverkehr andenken
- Verschmälerung der Fahrstreifen auf das Regelmaß
- Fahrbahnverschwenkung, Aufdoppelung oder Gehsteigdurchziehung zur indirekten Reduzierung der Geschwindigkeit der Kfz

*z. B. Margaretenstraße, Scalagasse, Rechte Wienzeile, Arbeitergasse, „Hauslabviertel“ zw. Blechturm-gasse/Wiedner Hauptstraße/Geigergasse/ Margareten-gürtel, Grätzl am Bacherplatz, Embelgasse, etc.*

- ➔ *Siehe auch 6.1.2 Aufwertung der Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs*
- ➔ *Siehe auch 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- ➔ *Siehe auch 6.2.5 Schaffung von nachhaltigen Plätzen und Mikrofreiräumen*
- ➔ *Siehe auch 6.2.9 Reduzierung negativer Umwelteinflüsse*
- ➔ *Siehe auch 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle*

### **6.3.2 Verbindung zu Nachbarbezirken stärken**

Der 5. Bezirk ist von ebenfalls dichtbebautem, städtischem Gebiet umgeben, welches teilweise nur über Barrieren (Wienfluss, Gürtel) für den Fußverkehr erreichbar ist. Umso wichtiger ist es die vorhandenen Verbindungen attraktiv zu gestalten und fußläufig zu vernetzen sowie Verbesserungen durch zusätzliche Querungen oder fußgeherfreundliche Ampelschaltungen umzusetzen.

#### **Maßnahmen**

- Berücksichtigung der bezirksübergreifenden Maßnahmen des Masterplan Gehen der Nachbarbezirke
- Abbau von Barrieren
- Vernetzung und fußläufige Erreichbarkeit von Freiräumen
- Grünraumachsen zu Naherholungsgebieten schaffen
- Schulwegsicherheit als bezirksübergreifende Verbindung (Bildungsgrätzl)

#### **Meidling**

Die Bezirke Meidling und Margareten werden durch den, stark vom Kfz-Verkehr geprägten, Gürtel und die Straßenbahntrasse getrennt. Allerdings befinden sich hier auch großflächige Grün- und Aufenthaltsflächen.<sup>32</sup>

*z.B. Margareten-gürtel, Stefan-Weber-Park, Eichenstraße, etc.*

#### **Favoriten**

Der 10. und der 5. Bezirk werden nicht nur durch den MIV-geprägten Gürtel, sondern auch durch die Bahntrasse getrennt. Eine Verbindung gibt es lediglich über die Durchzugsstraßen Kliebergasse – Landgutgasse und Reinprechtsdorfer Straße -

<sup>32</sup> Vgl. Stadt Wien. MA 18 (2023). Wien Meidling. Masterplan Gehen

Triester Straße / Gudrunstraße. Diese zwei Verbindungen sind für den Fußverkehr nur durch Unterführungen und lange Wartezeiten möglich.<sup>33</sup>

Der Matzleinsdorfer Platz schließt auf Seiten des 5. Bezirks unmittelbar an das im STEK erarbeitete Leitbild „Matzleinsdorfer Platz Süd“ im 10. Bezirk an, wo eine Aufwertung und ein neues Grätzl um die neue U-Bahnstation entstehen soll.<sup>34</sup>

*z. B. Margareten Gürtel, Matzleinsdorfer Platz, etc.*

### **Mariahilf**

Die Grenze zu Mariahilf wird über die Wientaltrasse und die Linie U4 bestimmt. Im Masterplan Gehen Mariahilf wird empfohlen, die Nevillebrücke zum Therese-Sip-Park und weiter zum Kurt-Pint-Platz als Grünraumachse auszubauen.<sup>35</sup>

Grünraumverbindungen zum Wiental und zum 5. Bezirk sollen entstehen. Eine wichtige städtebauliche Entwicklung wird in Zukunft der Naschmarkt-Parkplatz, welcher zu einer Grünoase werden soll, spielen. Die Anbindung daran sowie eine grüne Wegeverbindung können die Bezirksgrenzen miteinander vernetzen und Barrieren für den Fußverkehr überwinden. Durch den Ausbau der U-Bahnstation Pilgramgasse werden die Frequenzen des Fußverkehrs rund um die Pilgrambrücke steigen und somit auch der Bedarf an sicherer Fußinfrastruktur.

*z. B. Wientaltrasse, Rechte Wienzeile, Pilgrambrücke, Naschmarkt-Parkplatz, etc.*

### **Wieden**

Die Grenze zur Wieden verläuft fließend über das urbane Stadtgebiet entlang der Kettenbrückengasse, Kleine Neugasse, Mittersteig, Ziegelofengasse bzw. Blechturm-gasse. Synergien und verbesserte Verbindungen sollen vor allem über die Verbindungsstraßen Wiedner Hauptstraße, Margaretenstraße und Rechte Wienzeile bzw. den Wienfluss geschaffen werden.

*z. B. Wiedner Hauptstraße, Margaretenstraße, Rechte Wienzeile, Wientaltrasse, etc.*

### **6.3.3 Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse**

Kurze und direkte Wege lassen einen Fußweg attraktiver erscheinen. Das Zentrum des Bezirks ist generell von den Grenzen der anderen Bezirke innerhalb von 10 Minuten erreichbar (siehe Abbildung 4). Die Durchwegung von sonst abgeschlossenen Bereichen ermöglicht ruhige Wege und kurze Distanzen. Damit diese auch ersichtlich sind und auch von ortsfremden genutzt werden können ist die Kennzeichnung

---

<sup>33</sup> Vgl. Stadt Wien. MA 18 (2023). Masterplan Gehen Favoriten – Fußverkehrskonzept für den 10. Wiener Gemeindebezirk

<sup>34</sup> Vgl. Stadt Wien. (2020). 59. STEK. Matzleinsdorfer Platz Süd.

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/matzleinsdorfer-platz-sued/pdf/stek-matzleinsdorfer-platz-sued-2020.pdf>

<sup>35</sup> Vgl. Stadt Wien. MA 18 (2023). Masterplan Gehen Mariahilf – Fußverkehrskonzept für den 6. Wiener Gemeindebezirk

wichtig. Die zusätzliche Information der Gehminuten hilft die Gehdistanz einzuschätzen.

Die Innenhöfe der großen Gemeindebauten bieten außerdem einen ruhigen und kühlen Aufenthaltsraum im Sommer.

### Maßnahmen

- öffentlich gewidmete Durchgänge (temporär) zugänglich machen
- Sichtbarmachung von fußläufigen Durchwegungen
- Durchwegung von Gemeindebauten
- Kennzeichnung von Barrierefreiheit oder Stufenanlagen
- Fußgänger\*innenleitsystem mit Stelen und Wegweisern

*z. B. Margaretenhof, Reumannhof, Schlossquadrat, Viktor-Christ-Gasse zur Gartengasse, etc.*

*Abbildung 24 (temporäre) Durchwegung von Wohnblöcken, z. B. Schlossquadrat, Eiselberg Hof und Reumannhof (nicht barrierefrei)*



*Quelle: komobile*

➔ *Siehe auch 6.5.6 Wegweisung und Orientierung*

### 6.3.4 Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen

Lange Wartezeiten und kurze Freigabezeiten an ampelgeregelten Kreuzungen sind für den Fußverkehr wenig attraktiv. Es wird von Zu-Fuß-Gehenden eine Wartezeit von 30 Sekunden<sup>36</sup> akzeptiert, bevor eine Rotlichtmissachtung zu illegalem Queren führen kann. Die Freigabezeiten sollten entsprechend der Querungslänge ausreichend Zeit bieten, damit kein Unsicherheitsgefühl (v. a. bei mobilitätseingeschränkten Personen) entsteht. Durch unterstützende Systeme zur Signalisierung z.B. Signal-Countdown-

<sup>36</sup> KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) 2023. Rotlichtmissachtung im Straßenverkehr

Timer, werden Fußgänger\*innen über die Ampelphasen informiert, wodurch die Effizienz und Akzeptanz gesteigert werden.

### Maßnahmen

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

### 6.3.5 Impulsgeber aktuelle Projekte

Durch den U-Bahnbau sind aktuell mehrere Straßenumgestaltungen in Planung, die den öffentlichen Raum und somit auch den Fußverkehr und seine Verbesserung betreffen.

#### Impulsgeber U-Bahnausbau

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein bedeutender Zubringer und somit Impulsgeber für den Fußverkehr. Die Fertigstellung der Einstiegstellen Bacherplatz bzw. Siebenbrunnenplatz sind für 2027 geplant. Die Erweiterung des U-Bahnnetzes wird zu Erhöhung der Fußgänger\*innenfrequenz in den umliegenden Straßen der neuen Stationen führen, worauf frühzeitig reagiert werden sollte.

### Maßnahmen

- Gehsteigbreiten auf Grund erhöhter Fußgänger\*innenfrequenzen
- Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten
- Begrünung
- Barrierefreie Zugänge bei Wartebereichen
- Oberflächengestaltung
- Vernetzung der U-Bahnstationen mit Mobilitätsstationen

*z. B. Reinprechtsdorfer Straße, Pilgramgasse, Matzleinsdorfer Platz, Bacherplatz, etc.*

- ➔ *Siehe auch 6.1.1 Platz für Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten*
- ➔ *Siehe auch 6.1.4 Barrierefreie Querungen und Vermeidung von Umwegen*
- ➔ *Siehe auch 6.3.1 Verkehrsberuhigung*

## Umgestaltung Siebenbrunnenplatz<sup>37</sup>

Die Umgestaltung des Platzes geht einher mit dem Umbau der Reinprechtsdorfer Straße und der U-Bahnstation. Im Herbst 2019 wurden Bürger\*innen nach ihren Wünschen und Bedürfnissen befragt.

### Maßnahmen

- Platzerweiterung und Ruhebereiche
- Sitzgelegenheiten und konsumfreie Räume
- Mehr Grünflächen und Beschattung durch Bäume
- Platz für öffentliche Veranstaltungen und Feste
- Ideen der Bürger\*innen und Nutzer\*innen berücksichtigen

## Margaretenplatz

Trotz seiner verhältnismäßig kleinen Fläche fungiert der Margaretenplatz als wichtiger Aufenthaltsraum im umliegenden Grätzl. Durch seinen Wochenmarkt und monatlichen Flohmarkt, Gastronomie, Sitzgelegenheiten und Schatten bietet er Potenzial zur Erweiterung.

### Maßnahmen

- Bürger\*innenbeteiligung und Information bzgl. Umgestaltung bzw. Erweiterung
- Konsumfreien Aufenthaltsraum erhalten und ergänzen
- Querungsmöglichkeiten durch fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung oder Gehsteigvorziehungen erleichtern
- Verbindung zur U-Bahnstation Pilgramgasse für den Fußverkehr aufwerten und sichere Radverbindung ermöglichen
- Grünnetzverbindung Richtung Helga-Pankratz-Platz, Schütte-Lihotzky-Park und Rechte Wienzeile

Abbildung 25 Siebenbrunnenplatz: Rastmöglichkeiten und Platzgestaltung



Quelle: komobile

<sup>37</sup> Vgl. Stadt Wien. <https://www.wien.gv.at/margareten/siebenbrunnenplatz> (19.03.2024)

- *Siehe auch 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*
- *Siehe auch 6.2.6 Park- und Platzerweiterung*
- *Siehe auch 6.2.10 Oberflächengestaltung*
- *Siehe auch 6.4.6 Kunst und Kultur im öffentlichen Raum*
- *Siehe auch 6.5.5 Zusammenarbeit mit Bürger\*innen, Initiativen und Akteur\*innen*

### **Grätzl am Bacherplatz**

Durch die Standorte mehrerer Schulen und Kindergärten, der Verkehrsberuhigung in der Panaschgasse und der U-Bahnbaustelle am Bacherplatz gibt es hier Potential zur großräumigen Umgestaltung.

#### **Weitere Projektumsetzungen in Planung:**

- Baumscheiben in der Straußengasse (läuft bereits)
- Umgebung rd. um den Margaretenplatz, Margaretenstraße, Pilgramgasse, Maria-Lassnig-Park und Strobachgasse, Zentagasse und Zentaplatz
- Großflächige Aufwertung des Grätzl im Südteil des Bezirks (Umfeld Hauslabgasse / Hauslabgassengrätzl, Klieberpark, bestehende Wohnstraßen)
- Parkerweiterung „Bräuhausspitz“ - Heinz-Jerabek-Platz
- Rechte Wienzeile 2B: Umgestaltung Attraktivierung / Barbara Prammer Park

### **6.3.6 Impulsgeber Mobilitätsstationen**

Verteilt über den Bezirk wurden neun WienMobil Stationen errichtet. Sie sollen eine Alternative zur Nutzung des privaten Pkw bieten und die kurzen Wege im Bezirk unterstützen. Vor allem in der Nähe eines ÖV-Knotenpunktes bieten Rad- und Cargo-Bike oder E-Car-Sharing Angebote ein ergänzendes Angebot der aktiven Mobilität.

#### **Maßnahmen**

- Verdichtung des Angebots an Sharing-Mobilität (WienMobil-Stationen) und Instandhaltung von Sharing-Einrichtungen
  - Gute fußläufige Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen sicherstellen
  - Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr durch ausreichend Aufenthaltsfläche vor den Stationen
- *Siehe auch 6.1.7 Raum für Aktive Mobilität*
  - *Siehe auch 6.2.9 Reduzierung negativer Umwelteinflüsse*
  - *Siehe auch 6.3.1 Verkehrsberuhigung*

### 6.3.7 Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel

Die gleichmäßige räumliche Verteilung von Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf ermöglicht kurze Wege zu Fuß und schnelle Erreichbarkeiten. Das Flanieren und Aufhalten entlang von Einkaufsstraßen fördert den Umsatz der Geschäfte und belebt den Bezirk.

#### Maßnahmen

- Aufenthaltsqualität und Sitzgelegenheiten entlang von Einkaufsstraßen
- Ausreichend breite Gehsteige bei hoher Fußgänger\*innenfrequenz in der unmittelbaren Umgebung von Supermärkten und Geschäften des täglichen Bedarfs
- Konsumfreie Aufenthaltsbereiche ermöglichen
- Wochenmärkte und Flohmärkte
- Bewusstsein seitens der Händler\*innen für Barrierefreiheit (Stufenlose Zugänge, Warenausstellungen nicht im unmittelbarem Gehbereich)
- Ausgewiesene Ladezonen (zeitlich und räumlich begrenzt) für den Lieferverkehr schaffen
- Nachnutzung und Zwischennutzung von Erdgeschoßzonen fördern

*z. B. Reinprechtsdorfer Straße, Gebrauchtwagen Großhandel Carla und 48er Tandler, Margaretenplatz Wochenmarkt und Flohmarkt 1x im Monat, die direkte Nähe und Zugang zum Naschmarkt (Flohmarkt 1x die Woche) in Mariahilf, etc.*

Abbildung 26 Handel in Margareten, z. B. Markt am Margaretenplatz, Reinprechtsdorfer Straße



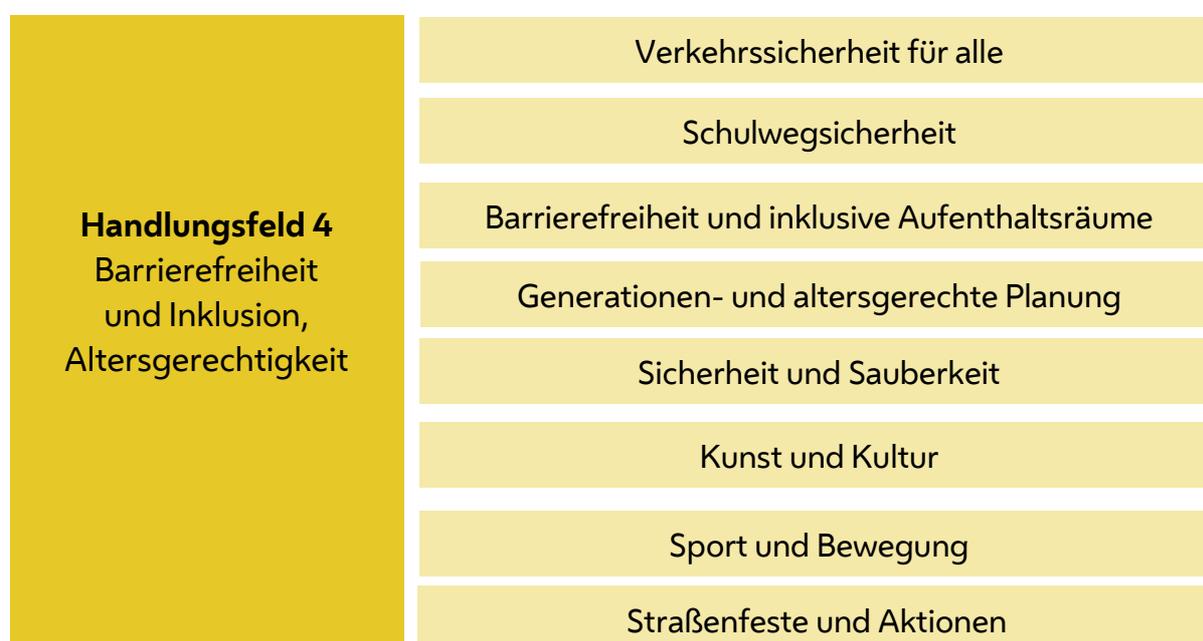
Quelle: komobile

- ➔ Siehe auch 6.1.1 Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten
- ➔ Siehe auch 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume

## 6.4 Handlungsfeld 4 – Barrierefreiheit und Inklusion, Altersgerechtigkeit

Barrierefreie Mobilität bedeutet, dass sich alle Menschen – mit oder ohne Einschränkungen – ohne fremde Hilfe durch den öffentlichen Raum bewegen können. Im Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz sind eine gleichberechtigte Teilhabe und ein Diskriminierungsverbot von behinderten Menschen geregelt. Die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, älteren Personen oder Menschen mit Behinderungen müssen besonderen Eingang in die Mobilitätsplanung erhalten, damit inklusives Bauen zur Regel wird.

Der Bezirk legt in seinen Planungen einen besonderen Fokus auf Barrierefreiheit und Inklusion sowie eine altersgerechte Planung.



### 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle

Zu-Fuß-Gehen ist eine sichere Fortbewegungsart, jedoch sind Fußgänger\*innen im Falle eines Zusammenstoßes mit einem Kfz, Scooter oder Fahrrad vergleichsweise ungeschützt, was schwere Verletzungen zur Folge haben kann. Das subjektive Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr spielt eine bedeutende Rolle, da Unsicherheit dazu führt Fußwege zu vermeiden.

In der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie<sup>38</sup> ist die „Vision Zero“ – keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr – bis 2050 als Fernziel verankert.

#### Maßnahmen

- Gegenseitige Rücksichtnahme und Einhaltung der Verkehrsregeln durch Bewusstseinsbildung stärken

<sup>38</sup> Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie, 2021–2030, BMK

- Besondere Berücksichtigung von Schulkindern, älteren Menschen und Personen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen
- Temporeduktion des Kfz-Verkehrs
- Senkung des Verkehrsaufkommens des MIV
- Verbesserung von Sichtbeziehungen und Warteflächen an Kreuzungen
- Querungshilfen an Straßenzügen mit hohem Verkehrsaufkommen
- Durchgezogene Gehsteige

#### 6.4.2 Schulwegsicherheit

Das Mobilitätsverhalten wird von klein auf gelernt und die Förderung der aktiven Mobilität im Kindesalter ist wichtig. Ein eigenständiger, alltäglicher Fußweg kann dazu beitragen das Selbstvertrauen und die Selbstständigkeit der Schüler\*innen zu stärken. Gleichzeitig benötigen Kinder besonderen Schutz im Straßenverkehr.

#### Maßnahmen

- Förderung des alltäglichen Schulweges zu Fuß als Alternative zu „Elterntaxis“ und Reduzierung der Konfliktsituationen durch hohes Verkehrsaufkommen vor den Schulen
- Workshops und Bewusstseinsbildung der Kinder und Erziehungsberechtigten im Rahmen einer „Mobilitätswoche“
- Pedibus-Routen für Volksschulkinder etablieren<sup>39</sup>
- Vernetzung mit - und Förderungen von Wiener Bildungsgrätzl „Fünfter mobil!“
- Verkehrserziehung und Schulwegsicherungen
- Weitere Entschärfung von Gefahrenstellen und Konfliktstellen, die in den Schulwegplänen beschrieben sind
- Kindern soll das Queren der Fahrbahn jederzeit ermöglicht werden: Kenntnis über den in der StVO verankerten „unsichtbaren Schutzweg“ verbreiten

#### *z. B. Beteiligte Einrichtungen des Bildungsgrätzl „Fünfter mobil!“:*

- *Kindergarten der Wiener Kinderfreunde Spengergasse*
- *VS Stolberggasse und VS Pannaschgasse*
- *MS Viktor-Christ-Gasse und Schäffergasse (1040)*
- *VHS Polycollege und Bücherei Pannaschgasse*

➔ *Siehe auch 6.1.6 Aufenthaltsbereich vor Schulen*

➔ *Siehe auch 6.5.4 Schulprojekte und Partizipation*

---

<sup>39</sup> Vgl. <https://www.klimabuendnis.at/angebote/pedibus/> (28.03.2024)

### 6.4.3 Barrierefreiheit und inklusive Aufenthaltsräume

Nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen fördern das barrierefreie Vorankommen. Auch die Aufklärung zur Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten (temporäre) Hindernisse im Straßenraum zu reduzieren (z.B. Baustellenschilder, Verstellen von taktilen Leitsystemen, abgestellte Scooter am Gehsteig, etc.). Bei der Planung von Aufenthaltsräumen, Spielplätzen und Parks sollen alle Nutzer\*innengruppen integriert und einbezogen werden sowie auf eine gendersensible und altersgerechte Planung geachtet werden.

#### Maßnahmen

- Barrierefreie öffentliche Räume gewährleisten, ggf. nachrüsten und bei Umgestaltung Bedürfnisse berücksichtigen (z. B. Inklusiver Park, barrierefreie Spielplätze, etc.)
- Barrierefreiheit bei Baustellen sicherstellen gemäß dem Leitfaden „Sicherheit auf Wiens Baustellen“
- Ebener, stolperfreier Oberflächenbelag und Winterdienst bei vereisten Gehsteigen
- Anbringung sowie Instandhaltung eines taktilen Leitsystems, wo es notwendig ist (nach Aufgrabungen oder Umbauten wieder herstellen)
- Bewusstseinsbildung für alle im öffentlichen Raum tätigen Personen zur Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen
- Senior\*innengerechte Gestaltung von Aufenthaltsräumen

*z. B. FmB – Interessensvertretung Frauen\* mit Behinderungen, etc.*

Abbildung 27 temporäre Umleitungen und Engstellen für Zu-Fuß-Gehende durch Baustellen, z. B. Obere Amtshausgasse und Pilgrambrücke



Quelle: komobile

- ➔ Siehe auch 6.1.1 Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Regelbreiten
- ➔ Siehe auch 6.2.10 Oberflächengestaltung

#### 6.4.4 Generationen- und altersgerechte Planung

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

##### Maßnahmen

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

→ *Siehe auch 6.1.7 Raum für Aktive Mobilität*

→ *Siehe auch 6.2.4 Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume*

→ *Siehe auch 6.2.10 Oberflächengestaltung*

→ *Siehe auch 6.3.4 Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen*

→ *Siehe auch 6.4.1 Verkehrssicherheit für alle*

→ *Siehe auch 6.4.5 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum*

#### 6.4.5 Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum

Die Sicherheit in der Stadt ist die Voraussetzung für das Aufhalten und Bewegen im öffentlichen Raum. Das subjektive Sicherheitsgefühl variiert je nach individueller Wahrnehmung des Menschen, und kann bei Personen, die sich als Mädchen oder Frauen definieren, Senior\*innen oder Personen mit Kindern anders sein.

##### Maßnahmen

- Vermeidung von Angsträumen, z. B. durch Sichteinschränkungen
- Ausreichend Beleuchtung auf Plätzen und weniger frequentierten Orten um Angsträume zu vermeiden
- Kampagne zur Beseitigung und Vermeidung von Müll im öffentlichen Raum
- Öffentliche und saubere WC-Anlagen
- Entfernung von Hundekot, Müllablagerungen, Vandalismusschäden, etc.
- Zugänge zu ÖV-Stationen hell und offen gestalten

Abbildung 28 Saubere WC-Anlage als Qualitätsmerkmal für den Aufenthalt im öffentlichen Raum, z. B. Leopold-Rister-Gasse und Parkgestaltung ohne Angsträume, z. B. Bruno-Kreisky-Park



Quelle: komobile

#### 6.4.6 Kunst und Kultur im öffentlichen Raum

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

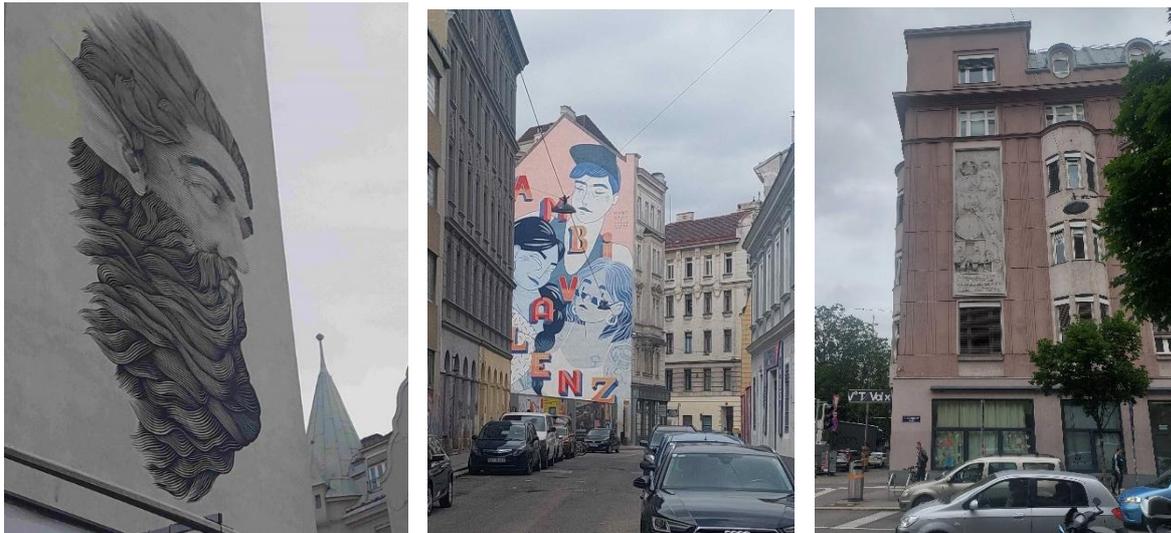
#### Maßnahmen

- Weitere Förderungen und Unterstützung für lokale Kunstschaaffende<sup>40</sup>
- Themenwege erarbeiten und gestalten (z. B. Geschichte oder Handwerk- und Gewerbe in Margareten, Fassadengestaltung von öffentlichem Wohnbau, etc.)
- Street Art und Wandmalerei: Fensterlose Fassaden für identitätsstiftende, professionelle Malerei anbieten

*z. B. Historische Wandmalerei: Arbeitergasse 40, Graffiti: Mauthausgasse 9, Reinprechtsdorfer Straße 76, Christophgasse, etc.*

<sup>40</sup> Kunst im öffentlichen Raum Wien: <https://www.koer.or.at/projekte/> (22.04.2024)

Abbildung 29 Street Art in Margareten, z. B. Rechte Wienzeile, Mauthausgasse; Fassaden der Wohnbauten



Quelle: komobile

### 6.4.7 Sport und Bewegung im öffentlichen Raum

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

#### Maßnahmen

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

Abbildung 30 Sport im öffentlichen Raum, z. B. Leopold-Rister-Gasse und Margaretengürtel



Quelle: komobile

#### **6.4.8 Straßenfeste und Aktionen im öffentlichen Raum**

Durch das (temporäre) Öffnen von Straßenzügen für Feste können alternative Nutzungen für den öffentlichen Raum und Verkehrsflächen aufgezeigt werden. Neue Nutzer\*innengruppen können sich einbringen und ihre Aktivitäten im öffentlichen Raum erleben (z. B. Jugendzentren, Schulen, Senior\*innen, Kunstschaffende, Sportgruppen, etc.).

##### **Maßnahmen**

- Flohmarkt
- Wanderkino (z. B. Science Fiction im Park)
- Öffnung und Bespielung eines Straßenzuges in den Sommermonaten (z. B. Sommerstraße)
- Nachbarschaftswoche
- Wohnstraßenfeste
- Zwischennutzungen ermöglichen und fördern

## 6.5 Handlungsfeld 5 – Bewusstseinsbildung und Kommunikation

Zu-Fuß-Gehen ist eine umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsform. Die positiven Aspekte des Fußverkehrs sollen beworben und gefördert werden, um die Wegeanteile zu erhöhen. Um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer\*innen zu vermeiden und aggressives Verhalten im Straßenverkehr zu reduzieren sind gegenseitiger Respekt und Fairness erforderlich. Oftmals werden der motorisierte Verkehr, der Radverkehr und Fußverkehr als Konfliktparteien dargestellt. Hier ist eine Sensibilisierung notwendig, damit allen bewusst wird, dass alle gemeinsam zu einem reibungslosen Verkehrsgeschehen beitragen und es besonders schutzbedürftige Personen gibt.



### 6.5.1 Gesundheitsaspekte des Gehens und Nachhaltigkeit

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. Ein weiterer positiver Effekt des Zu-Fuß-Gehens ist, dass die Umgebung direkt wahrgenommen wird und dadurch eine Identifikation und Wertschätzung erfolgt.

#### Maßnahmen

- Strukturelle Förderung des Fußverkehrs
- alltägliches Mobilitätsverhalten ändern
- umweltfreundliches Mobilitätsverhalten durch betriebliches Mobilitätsmanagement
- Sport und Bewegung im öffentlichen Raum

### 6.5.2 Respekt und Toleranz zwischen Verkehrsteilnehmer\* innen

Rücksichtsvolles Verhalten gegenüber anderen im städtischen Raum ist ein Zeichen für Inklusion im öffentlichen Raum. Fußgänger\*innen werden im Verkehrsraum gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer\*innen oft benachteiligt und benachrangt. Straßen, Geschwindigkeit und VLSA werden immer noch an den MIV angepasst. Fuß- und Radverkehr müssen sich oft wenig Raum teilen, was an Kreuzungen und Engstellen zu Konfliktsituationen führen kann. In verkehrsberuhigten Zonen, wie z. B. Wohnstraßen, Fußgänger\*innenzonen oder Begegnungszonen soll tatsächlich auf Zu-Fuß-Gehende Rücksicht genommen werden.

#### Maßnahmen

- Fairnesskampagnen
- Einrichtung von Fairnesszonen
- Wissen über Wohnstraßen und Begegnungszonen anheben

### 6.5.3 Kampagnen und Bewusstseinsbildung

Kampagnen können zur Bewusstseinsbildung beitragen und die aktive Mobilität unterstützen. Auch vorbildliches Verhalten und rücksichtvolles Handeln im Straßenraum kann positive Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.

#### Maßnahmen

- Bewusstseinsbildende Aktionen im öffentlichen Raum, an Schulen, etc.
- 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

*z. B. Kampagne für rücksichtsvolles Radfahren und Scooter Fahren sowie Abstellen von Scootern an davor vorgesehenen Plätzen*

*Abbildung 31 Schildkampagne "Vorrang für Fußgänger\*innen" (Brüssel), Velo-Charta für fußgängerfreundliches Velofahren (Schweiz)*



Quelle: komobile, [www.velo-charta.ch](http://www.velo-charta.ch)

### 6.5.4 Schulprojekte und Partizipation

Kinder nutzen die Straßen auf einer anderen Augenhöhe als Erwachsene. Das Angebot an Abwechslung im Straßenraum und aufregenden Aufenthaltsräumen ist genauso wichtig wie die Sicherheit. Kinder in den Planungsprozess einzubeziehen bringt nicht nur einen neuen Blick auf die Stadt, sondern kann deren Interesse, die Identität und die Wahrnehmung für ihre Umgebung stärken.

#### Maßnahmen

- Mobilitätswoche<sup>41</sup>
- Mobilitätspaket der Mobilitätsagentur mit Themen Mobilität, Klimaschutz und Sicherheit für unterschiedliche Schulstufen<sup>42</sup>
- Einbeziehen von Schulkindern in die Stadtplanung: Pflanzungen von „Tiny Forest“, Mitgestaltung des Schulvorplatzes, Gemeinsamer Bau von Sitzmöbel für den öffentlichen Raum oder Grätzloasen, etc.
- Partizipation, Aktionen und Mitbestimmung von Jugendlichen
- Sensibilisierung der Kinder für nachhaltige Mobilität und Wahrnehmung des Umfelds

Abbildung 32 Schulprojekte im öffentlichen Raum, z. B. Pflanzung von "Wiener Wäldchen" am Margaretengürtel und Schulvorplatz Rainergymnasium



Quelle: komobile

### 6.5.5 Zusammenarbeit mit Bürger\*innen, Initiativen und Akteur\*innen

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

#### Maßnahmen

- Wochenmärkte erhalten und etablieren

<sup>41</sup> Vgl. <https://www.mobilitaetswoche.at/> (23.04.2024)

<sup>42</sup> Mehr dazu: <https://www.deinestadtdeinweg.at/> (23.04.2024)

- Organisierte Grätzspaziergänge und Aktionen im öffentlichen Raum
- Projekte mit und für Jugendliche, z. B. in Zusammenarbeit mit dem Jugendzentrum 5ERHAUS
- Austausch mit Vereinen, Senior\*innen und Behindertenorganisationen<sup>43</sup>
- Weitere Umsetzung der Ideen des „Wiener Klimateams“<sup>44</sup>
- Einbindung von lokalen Betrieben, unternehmerisch tätigen Organisationen, öffentlichen Gebietskörperschaften, Vereinen oder konfessionellen Einrichtungen
- Beteiligungsprozesse bei neuen Straßenplanungen

### 6.5.6 Wegweisung und Orientierung

Zur Orientierung innerhalb des Bezirks, aber auch über dessen Grenzen hinaus, kann ein Fußweg- Leitsystem für ortsfremde, aber auch für Anrainer\*innen hilfreich sein. Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmenden stellt der Fußweg eine zeitaufwendige Alternative zum individuellen oder öffentlichen Verkehr dar. Durch die Sichtbarmachung und Ausweisung von Routen und deren zeitlichem Aufwand in Minutenangaben können neue Wege durch die Stadt aufgezeigt werden.

#### Maßnahmen

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

### 6.5.7 Fußverkehrsbeauftragte und Evaluierung

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

#### Maßnahmen

- Ernennung von Fußverkehrsbeauftragten zur Konzeption und Koordination von fußverkehrsrelevanten Maßnahmen im Bezirk
- Auswahl und Definition von quantitativen Indikatoren zur Zielerreichung
- Regelmäßiges Monitoring zur Überprüfung des Fortschrittes

---

<sup>43</sup> Barrierefrei durch Margareten? 2023: <https://www.la21wien.at/blog-detail-la21/barrierefrei-durch-margareten.html> (24.04.2024)

<sup>44</sup> Mehr dazu: Stadt Wien: <https://mitgestalten.wien.gv.at/de-DE/projects/5er-klimateam/5> (24.04.2024)

- Kommunikation der Zahlen an die Öffentlichkeit

*Mögliche exemplarische Indikatoren können sein:*

- Messung umgesetzter Maßnahmen
  - Wieviel m<sup>2</sup> neue Fußverkehrsinfrastruktur wurde geschaffen?
  - Wieviel begrünte Elemente wurden angelegt?
- Fußgänger\*innenfreundliche Siedlungsentwicklung
  - Sind wichtige Ziele fußläufig erreichbar?
  - Wieviel Kinder einer Volksschule absolvieren den täglichen Weg zu Fuß?
- Bewusstseinsbildung und Kommunikation
  - Anzahl der Kampagnen zur Sensibilisierung und wieviel Zielgruppen wurden damit erreicht?
- Bereitgestellte finanzielle Mittel
  - Wieviel wurde für Planung und Umsetzung bereitgestellt?
  - Anzahl der Personalstellen
  - Gibt es eine/n Fußgeher\*innenbeauftragte im Bezirk?
- Quantitative Darstellung
  - Modal-Split
  - Fußverkehrszählungen
  - Reduzierung der Verkehrsunfälle im Fußverkehr

## 7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Rund ein Drittel der Wege in Wien (32 %)<sup>45</sup> wird zu Fuß zurückgelegt – im Vergleich mit anderen Großstädten ein Spitzenwert. Dies ist auch das Ergebnis einer langjährigen fußverkehrsfreundlichen Stadtentwicklung, die sowohl für die Bestandsstadt, als auch für die Stadtteilplanung immer wieder neue Maßstäbe setzt.

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

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

Auch in Strategien und Konzepten, die die Quartiersentwicklung in den Fokus nehmen – d.h. mehr auf der Maßstabebene der Masterpläne Gehen in Wien, die bezirkweise erstellt werden, werden Zielsetzungen formuliert, die den Ausbau der fußgänger\*innengerechten Stadt vorsehen. So wurden bspw. als Teil des Stadtentwicklungsplans 2025 mehrere Fachkonzepte entwickelt, die das Zu-Fuß-Gehen und gute Gehinfrastruktur vor dem Hintergrund einer gemischt genutzten Stadt der kurzen Wege adressieren.

Ein Grund dafür, warum das Konzept der Stadt der kurzen Wege Realität wird, ist ein vielfältiges Angebot - sozial, kulturell, Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs – das zu Fuß erreichbar ist. Diese Vielfalt wird bspw. mit den Fachkonzepten „Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien“, aber auch dem Fachkonzept „Produktive Stadt“ gezielt gefördert.

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

---

<sup>45</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/modal-split.html> (14.8.2024)

## 7.1 Zielerreichung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen

Der vorliegende Masterplan Gehen Margareten wurde auf Grundlage der Ziele der Stadt Wien und derer auf Bundesebene erarbeitet (siehe Kapitel 2.1 Ziele und Strategiepapiere).

### **Mobilitätsverhalten**

Die Maßnahmenvorschläge sollen dazu beitragen das Mobilitätsverhalten nachhaltig positiv zu verändern. Durch die Attraktivierung der Fußverkehrswege soll sich der Modal-Split im Bezirk signifikant zu Gunsten der umweltbewussten Mobilität verbessern. Der Motorisierungsgrad soll dadurch gesenkt werden und das Nutzen eines privaten Pkw durch alternative Wege verringert werden.

### **Verkehrssicherheit und Vision Zero**

Ganz besonderes Augenmerk wird auf die Sicherheit im Straßenraum gelegt, um so das Ziel der Vision Zero – keine Verkehrstoten – und Reduktion von Unfällen mit Personenschaden zu erreichen.

### **Klima und Hitze**

Die Maßnahmen zur hohen Aufenthaltsqualität und angenehmen Umfeldgestaltung verfolgen die Ideen des Leitbild Grünraume Wien und sollen beitragen das Stadtklima zu verbessern.

### **Gesundheit und Bewegung**

Zusätzlich erfolgt durch die aktive Bewegung die Stärkung der Gesundheit der Bevölkerung durch die Erhöhung des Anteils an aktiven Wegen und der Verringerung von Emissionen.

### **Inklusion und soziale Akzeptanz**

Durch barrierefreies Bauen soll die Inklusion verstärkt werden und so die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung verbessert werden. Durch die Bewusstseinsbildung und Beteiligung erfolgt eine stärkere Identifikation der Bewohner\*innen und Nutzer\*innen mit der Umgebung, was zur sozialen Akzeptanz beiträgt.

### **Wirtschaft**

Durch die Attraktivierung des öffentlichen Raumes kommt es auch zu positiven Effekten für Wirtschaftstreibende, 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 Margareten überprüft werden.

### **Einbindung Akteur\*innen**

Zur erfolgreichen Umsetzung des Masterplan Gehen 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 klimaaktiv 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 erhöhen.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Vgl. <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/kam-foerderung-gehen.html> (25.05.2024)

## 8 Straßenindex

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

1. **Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs**
2. **Hohe Aufenthaltsqualität und klimafitte Umfeldgestaltung**
3. **Fußgeherfreundliche Stadtentwicklung und attraktive kurze Wege**
4. **Barrierefreiheit und Inklusion**
5. **Bewusstseinsbildung und Kommunikation**

<b>Straßenname</b>	<b>Handlungsfeld</b>	<b>Maßnahmen</b>
<b>Am Hundsturm</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Amtshausgasse</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Anzengrubergasse</b>	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Arbeitergasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Abkühlung
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
<b>Bacherpark / Bacherplatz</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Bacherplatz</b>	3	Verkehrsberuhigung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
<b>Bacherplatz (lt. Schattenkarte)</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Bäregasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
<b>Blechturm-gasse (westseitig)</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraum
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Brandmayergasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Bräuhausgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraum
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Bruno-Kreisky-Park</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Castelligasse</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Christophgasse</b>	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
<b>Diehgasse</b>	1	Parkraum
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Eichenstraße</b>	1	Barrierefreie Querungen und Vermeidung von Umwegen
	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
<b>Einsiedlerplatz</b>	1	Parkraum

<b>Eiselberg Hof (Durchwegung Bacherplatz zur Siebenbrunnengasse)</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Embelgasse</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	1	Parkraum
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
	3	Verkehrsberuhigung
<b>Embelgasse 45 (lt. Schattenkarte)</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Embelgasse zur Obere Amtshausgasse (Sparvorplatz / Tiefgarageneinfahrt)</b>	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
<b>Fendigasse</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Franzengasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Franzengasse 10 (lt. Schattenkarte)</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Gartengasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Freihaltung der Gehsteige
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Gassergasse 44 (Wohnstraße / Mittelschule) ( lt. Schattenkarte)</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Gartengasse &lt;&gt; Mittersteig</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Geigergasse</b>	1	Parkraum
<b>Gießaufgasse</b>	1	Parkraum
<b>Gießaufgasse (zw. Margareten Gürtel und Johanngasse)</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Grohgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Grüngasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Grünwaldgasse # Reinprechtsdorfer Straße</b>	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Hamburgerstraße</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Hanna-Gärtner-Park</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Hartmannngasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Hauslabgasse</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	3	Verkehrsberuhigung
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen

<b>Heinz-Jerabek-Platz (auch: Bräuhausspitz)</b>	2	Park- und Platzerweiterung
<b>Herweghpark (Parkplatz)</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Hofgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
	2	Oberflächengestaltung
<b>Högelmüllergasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Högelmüllergasse (zw. Reinprechtsdorfer Straße und Stöbergasse)</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Jahngasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Johannagasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
<b>Josef-Schwarz-Gasse</b>	1	Parkraum
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
<b>Kliebergasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Klieberpark (Hauslabgasse)</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Kohlgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Kriehubergasse</b>	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
	3	Verkehrsberuhigung
<b>Krongasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
<b>Krongasse zur Kleinen Neugasse</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Laurengasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
<b>Leitgebasse (zw. Reinprechtsdorfer Straße und Stöbergasse)</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Leopold-Rister-Park</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Margaretengürtel</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraum
	1	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Oberflächengestaltung
	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
3	Verkehrsberuhigung	
<b>Margaretengürtel Grünfläche</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Margaretenhof</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Margaretenplatz</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
	3	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel

<b>Margaretenstraße</b>	1	Parkraum
	1	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
	1	Raum für aktive Mobilität
	2	Begrünung des Straßenraums
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
	3	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel
<b>Margaretenstraße 155 (lt. Schattenkarte)</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Margeritensteg</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Maria-Lassnig-Park</b>	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
<b>Matteotti-Hof</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Matzleinsdorfer Platz</b>	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
<b>Mauthausgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Mittersteig</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
<b>Mittersteig 10</b>	3	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel
<b>Naschmarkt Umgebung</b>	3	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel
<b>Nikolsdorfer Gasse</b>	1	Parkraum
<b>Obere Amtshausgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
<b>Panaschgasse</b>	3	Verkehrsberuhigung
	1	Aufenthaltsbereiche vor Schulen
<b>Pilgrambrücke</b>	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
<b>Pilgramgasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
	3	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel
<b>Rainergasse</b>	1	Parkraum
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Ramperstorffergasse</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	3	Verkehrsberuhigung
<b>Rechte Wienzeile</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	1	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
	1	Platz für aktive Mobilität
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
	3	Verkehrsberuhigung
3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken	

<b>Rechte Wienzeile # Reinprechtsdorfer Straße</b>	1	Raum für aktive Mobilität
<b>Rechte Wienzeile (abschnittsweise)</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Rechte Wienzeile (zw. Ramperstorffergasse und Pilgramgasse)</b>	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Rechte Wienzeile / Ernst-Arnold-Park</b>	1	Raum für aktive Mobilität
<b>Rechte Wienzeile 2B</b>	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	5	Zusammenarbeit mit Bürger*innen
<b>Redergasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
	3	Verkehrsberuhigung
<b>Reinprechtsdorfer Brücke</b>	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Reinprechtsdorfer Straße (südlicher Abschnitt)</b>	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
	3	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel
<b>Reumannhof</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Rüdigergasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Sankt-Johann-Gasse</b>	1	Parkraum
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Scalagasse</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	3	Verkehrsberuhigung
<b>Scheupark</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Schloßgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Oberflächengestaltung
<b>Schlossquadrat</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Schönbrunner Straße</b>	1	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Abkühlung
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
<b>Schönbrunner Straße # Grohgasse</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	1	Freihaltung der Gehsteige
<b>Schönbrunner Straße 109 (lt. Schattenkarte)</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Schußwallgasse</b>	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Schütte-Lihotzky-Park</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Schwarzhorngasse</b>	2	Begrünung
<b>Siebenbrunnenfeldgasse 3</b>	3	Impulsgeber Einkaufsstraßen und Handel
<b>Siebenbrunnenfeldgasse 1C (lt. Schattenkarte)</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Siebenbrunnengasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
	3	Verkehrsberuhigung
	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten

	2	Oberflächengestaltung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
	2	Abkühlung
<b>Siebenbrunnenplatz (Brandmayergasse / Siebenbrunnengasse / Kohlgasse)</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Sonnenhofgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Attraktivierung monotoner Straßenzüge
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	2	Begrünung des Straßenraums
	3	Verkehrsberuhigung
	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
<b>Spengergasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraum
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Stefan-Weber-Park</b>	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
<b>Steggasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Sterkgasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Stöbergasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Stolberggasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Parkraum
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Stolberggasse (zwischen Park und Nikolsdorfer Gasse)</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
<b>Stolberggasse zwischen Nikolsdorfer Gasse und Rudolf-Sallinger-Park</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
<b>Stolberggasse zwischen Nikolsdorfer Gasse und Rudolf-Sallinger-Park</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Storkgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
<b>Strobachgasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
<b>Stöbergasse</b>	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
<b>Viktor-Christ-Gasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	1	Parkraum
	2	Begrünung des Straßenraums
<b>Viktor-Christ-Gasse (Sackgasse)</b>	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Viktor-Christ-Gasse &lt;&gt; Gartengasse</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Vogelsanggasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
<b>Wehrgasse</b>	1	Platz für den Fußverkehr und Einhaltung von Mindestbreiten
	2	Begrünung des Straßenraums

	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
<b>Wiedner Hauptstraße</b>	1	Parkraum
	1	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	2	Abkühlung
	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
	3	Verkehrsberuhigung
	<b>Wiedner Hauptstraße 90 – 92, 119 – 131 (lt. Schattenkarte)</b>	2
<b>Wienflusstrasse</b>	1	Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen
<b>Wiental-Steg</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Wientalterrasse</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Wientaltrasse</b>	3	Verbindung zu Nachbarbezirk stärken
<b>Willi-Frank-Park</b>	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
<b>Wimmergasse</b>	1	Parkraum
<b>Wimmergasse (Vorplatz Eiselberg Hof)</b>	2	Schaffung von urbanen Plätzen und Mikrofreiräumen
<b>Zeinhofergasse zur Margareten Straße</b>	3	Durchwegungen und barrierefreie Lückenschlüsse
<b>Zentagasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
	2	Reduzierung negativer Umwelteinflüsse
	3	Verkehrsberuhigung
	3	Impulsgeber aktuelle Projekte
<b>Zentaplatz</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Vernetzung von Grün- und Parkanlagen
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Zentaplatz (lt. Schattenkarte)</b>	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen
<b>Zeuggasse</b>	1	Aufwertung des Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsräume
<b>Ziegelofengasse</b>	2	Begrünung des Straßenraums
	2	Bestehenden Grünbestand erhalten und nutzen

## 9 Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2022. Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzept oder lokalen Masterplans Gehen
- 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
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2015). GeHsundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden. Wien: Mobilitätsagentur Wien GmbH. [Von www.wienzufuss.at](http://www.wienzufuss.at) abgerufen
- ÖROK. (2021). ÖV-Güteklassen. Von [www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen](http://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](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/leitbild-gruenraeume.html) abgerufen
- Stadt Wien. (2022). Wiener Hitzeaktionsplan. Für ein cooles Wien der Zukunft. Von <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3955617?originalFilename=true> abgerufen.
- Stadt Wien. MA 17. (2023). Integrations- & Diversitätsmonitor. Wien 2023. Von <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4890275?originalFilename=true> abgerufen
- Stadt Wien. MA 18. (2019). Aktive Mobilität in Wien. Von [www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595](http://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595) abgerufen
- Stadt Wien. MA 18. (2020). Stadtklimaanalyse, Stadtklimakarte Wien. von [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf) abgerufen
- Stadt Wien. MA18. (2020). Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte. Von [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg) abgerufen
- Stadt Wien. MA 19, ARGE Gruber/Jauschneg. (2018). Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger\_innenleitsystems. Von [https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/2018\\_Abschlussbericht\\_Stelenevaluierung\\_MA\\_19.pdf](https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/2018_Abschlussbericht_Stelenevaluierung_MA_19.pdf) abgerufen

Stadt Wien. MA 19. (2021). Sitzfibel. von

[www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf) abgerufen

Stadt Wien. MA 19. (2019). Spielfibel. Von

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000038.pdf> abgerufen

Stadt Wien. MA 19. Tilia staller.studer og (2022). Entwicklungsplan öffentlicher Raum: 4. Bezirk, 5. Bezirk, 6. Bezirk Vision 2050, von

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

Stadt Wien. MA 23. (2023). Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien, Seite 36. Von

<https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2023.html> abgerufen

Stadt Wien. MA 28. (2022). Bewertung der Berollbarkeit von Straßenbelägen in Wien. Von

[www.wien.gv.at/verkehr/strassen/pdf/studie-berollbarkeit.pdf](http://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/pdf/studie-berollbarkeit.pdf) abgerufen

Stadt Wien. MA 42 (2023): COOLing Fibel. Von

<https://digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/4908644> abgerufen

Wirtschaftskammer Wien. (2023). Wiener Nahversorgung. Passantenzählung. Für Wien.

Ausgabe 31. S. 38 - 39. Von <https://www.wko.at/wien/wien/20230307-fuer-wien-passantenzaehlung-sis-web.pdf> abgerufen

## 10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet Margareten, Wien .....	2
Abbildung 2 Einwohner*innendichte Wien 2020, Ausschnitt Margareten .....	7
Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, 2015 - 2019.....	8
Abbildung 4 Gehzeiten in Margareten: innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min.....	9
Abbildung 5 ÖV-Güteklassen, Erreichbarkeiten mit dem ÖV-Netz (die eingezeichnete U2 Stationen sind in den Güteklassen noch nicht berücksichtigt).....	10
Abbildung 6 Städtische Hitzeinseln, Ausschnitt Margareten.....	13
Abbildung 7 Barrierefreie Planung als wichtiger Faktor für Inklusion in Margareten.....	16
Abbildung 8 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn .....	20
Abbildung 9 Geringe Gehsteigbreiten, z. B. Krongasse und geringe Aufstellflächen an Kreuzungen, z. B. Margaretengürtel.....	21
Abbildung 10 Potenzial für sichere Fußverkehrsverbindung durch Aufwertung der Straßenkategorie, z. B. Straßenabschnitt Rechte Wienzeile und Nebenfahrbahn Zentaplatz.....	22
Abbildung 11 Nebenfahrbahn als Aufenthaltsfläche, z. B. Burggasse 1070 und Friedmanngasse 1160 .....	22
Abbildung 12 markierte Stellplätze auf Gehsteigflächen, z. B. Stolberggasse und Hauslabgasse.....	23
Abbildung 13 Fehlende Barrierefreiheit mit Möglichkeit der Gehsteigerweiterung, z. B. Johannagasse und Stolberggasse.....	24
Abbildung 14 Barrierefreie Stufenanlage Gießaufgasse und Querungshilfe über die Arbeitergasse .....	25
Abbildung 15 Müllcontainer und Kfz-Teile am Gehsteig als Hindernis für den Fußverkehr, z. B. Gartengasse und Stolberggasse .....	26
Abbildung 16 schmaler gemischter Geh- und Radweg, z. B. Margaretengürtel; Optisch und baulich getrennter Radweg mit Aufstellfläche für Fußverkehr, z. B. Hellwagstraße 1200 .....	27
Abbildung 17 Monotoner Straßenraum ohne Aufenthaltsqualität für Zu-Fuß-Gehende, z. B. Johannagasse und Scalagasse .....	29
Abbildung 18 Potenzial von bestehenden Baumschatten für konsumfreie Aufenthaltsräume, z. B. Wiedner Hauptstraße 109 – 135 und Fendigasse .....	31
Abbildung 19 Begrünter urbaner Freiraum mit Sitzgelegenheiten, z. B. Margaretenstraße/Maria-Lassnig-Park und Josef-Schwarz-Gasse.....	33
Abbildung 20 Schaffung von urbanen Freiflächen, z. B. Wientalerrasse, Kirche St. Josef zu Margareten .....	34
Abbildung 21 Erweiterung des urbanen Raumes für den Fußverkehr, umgesetzt z. B. Margaretenstraße # Reinprechtsdorfer Straße und geplant am Heinz-Jerabek- Platz.....	35
Abbildung 22 Fußweg neben dreispuriger Fahrbahn, z. B. Margaretengürtel .....	37
Abbildung 23 Historischer Bodenbelag „Wiener Pflaster“, z. B. Siebenbrunnenplatz und Schloßgasse; barrierefreie Lösung, z. B. Alserbachstraße 1090 .....	38
Abbildung 24 (temporäre) Durchwegung von Wohnblöcken, z. B. Schlossquadrat, Eiselberg Hof und Reumannhof (nicht barrierefrei).....	42
Abbildung 25 Siebenbrunnenplatz: Rastmöglichkeiten und Platzgestaltung.....	44

Abbildung 26 Handel in Margareten, z. B. Markt am Margaretenplatz, Reinprechtsdorfer Straße .....	46
Abbildung 27 temporäre Umleitungen und Engstellen für Zu-Fuß-Gehende durch Baustellen, z. B. Obere Amtshausgasse und Pilgrambrücke.....	49
Abbildung 28 Saubere WC-Anlage als Qualitätsmerkmal für den Aufenthalt im öffentlichen Raum, z. B. Leopold-Rister-Gasse und Parkgestaltung ohne Angsträume, z. B. Bruno-Kreisky-Park.....	51
Abbildung 29 Street Art in Margareten, z. B. Rechte Wienzeile, Mauthausgasse; Fassaden der Wohnbauten .....	52
Abbildung 30 Sport im öffentlichen Raum, z. B. Leopold-Rister-Gasse und Margaretengürtel .....	52
Abbildung 31 Schildkampagne "Vorrang für Fußgänger*innen" (Brüssel), Velo-Charta für fußgängerfreundliches Velofahren (Schweiz).....	55
Abbildung 32 Schulprojekte im öffentlichen Raum, z. B. Pflanzung von "Wiener Wäldchen" am Margaretengürtel und Schulvorplatz Rainergymnasium.....	56

## 11 Anhang

Plan Nr°	Name	Stand
01	Bestandsanalyse	Mai 2024
02	Defizitanalyse	Mai 2024
03	Zielnetz	Dezember 2024



- Legende:**
- POI Point of Interest
  - Fußgängerzone
  - Begegnungszone
  - Wohnstraße
  - getrennter Geh- und Radweg
  - gemischter Geh- und Radweg
  - Verkehrsberuhigte Bereiche (Sackgasse, etc.)
  - Öffentlicher Grünraum
  - Öffentliche Gehverbindung
  - Freiraumnetz
  - Stadtwanderweg 11
  - WienMobil Station
  - WC Anlage (barrierefrei / nicht barrierefrei)
  - Spielplatz
  - Kindergarten
  - Schule
  - soziale Einrichtung
  - Krankenhaus
  - Museum / kulturelle Einrichtung
  - Sportstätte
  - Schwimmbad
  - Markt
  - Ampelanlage
  - Straßenbahn Haltestelle
  - Bus Haltestelle
  - U-Bahn Abgang
  - U-Bahn Planung

**Masterplan Gehen Margareten**

**Bestand**

Plan Nr° 01

Im Auftrag von: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklungs- und Stadtplanung  
Bezirksvorstehung Margareten

BearbeiterInnen:  
Dipl. Ing.® Olivia Kantner  
Dipl. Ing.® Magdalena Gössinger

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.  
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.  
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: FMZK Stadt Wien  
Stand: Mai 2024  
Maßstab: 1:30000

0 20 40 60 80 100m

**komobile**  
Schottenbühlgasse 51/17 1070 Wien  
T +43 1 89 00 01 F +43 1 89 00 01 10  
www.komobile.at www.wien.at

**Stadt Wien**  
Stadtentwicklung  
und Stadtplanung



**Legende:**

**BARRIEREN**

- Gehsteigbreite < 2m
- beidseitig Gehsteigbreite < 2m
- Flächenbarriere (Umweg > 500m)
- Linienbarriere
- Topographische Barriere (z.B. Stufen)
- Planung/Umbau

**BESTAND**

- POI Point of Interest
- Schulen

**Masterplan Gehen Margareten**

Defizite

Plan Nr° 02

Im Auftrag von: Magistratsabteilung 16 - Stadtentwicklungs- und Stadtplanung  
Bezirksvorstehung Margareten

BearbeiterInnen:  
Dipl. Ing.® Olivia Kantner  
Dipl. Ing.® Magdalena Gössinger

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.  
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.  
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: FMZK Stadt Wien  
Stand: Mai 2024  
Maßstab: 1:3000

**komobile**  
Schottenfeldgasse 51/17, 1070 Wien  
+43 1 89 00 01 F +43 1 89 00 10  
www.komobile.at www.stadt.wien

**Stadt Wien**  
Stadtentwicklung und Stadtplanung

