

Bezirksvertretung des 7. Wiener Gemeindebezirks Neubau
Sitzung am 8.9.2022

Beschlussantrag

Gemäß § 103g Abs. 1 Z 1 der Wiener Stadtverfassung – WStV, LGBl. für Wien Nr. 28/1968, in der geltenden Fassung, Erstellung von Bezirksentwicklungskonzepten, beschließt die Bezirksvertretung Neubau dem von der zuständigen Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung beauftragten

Masterplan Gehen Neubau

Fußverkehrskonzept für den 7. Wiener Gemeindebezirk

erstellt durch das Büro für Verkehrsplanung „komobile GmbH“, Stand Jänner 2022.

Begründung:

Um den Fußverkehr weiter zu stärken, wurde das vorliegende, umfassende Konzept „Masterplan Gehen“ erarbeitet. Dieses ist auch eine Grundlage zur Beantragung von Förderungen. Begleitend zu den baulichen Maßnahmen soll auch Öffentlichkeitsarbeit erfolgen, um das Bewusstsein für die umweltfreundliche und verkehrssichere Fortbewegung zu schärfen.

Das vorgeschlagene Fußverkehrsprogramm soll dem Bezirk Neubau als Basis für die Planung von Maßnahmen für die Anhebung der Qualität des Fußverkehrs sowie für ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen dienen. Es baut auf dem Konzept „Fußgängerfreundlicher Neubau“ aus dem Jahr 2001 auf.

Wien, 1.9.2022

Masterplan Gehen Neubau

Fußverkehrskonzept für den 7. Wiener Gemeindebezirk



Bericht

Jänner 2022

Erstellt im Auftrag der:



**Bezirksvorsteher Mag. Markus Reiter
Bezirksvorstehung Neubau**

komobile

komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien
T: +43 1 8900681-0
F: +43 1 8900681-10
E: wien@komobile.at
W: www.komobile.at

Titel:

Masterplan Gehen Neubau

Fußverkehrskonzept für den 7. Wiener Gemeindebezirk

Erstellt im Auftrag von:



Erstellt im Auftrag von:

Bezirksvorsteher Mag. Markus Reiter
Bezirksvorstehung Neubau

Hermanngasse 24-26
1070 Wien

post@bv07.wien.gv.at

Bearbeitung:

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Olivia Kantner

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Magdalena Gössinger

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Margarethe Staudner

Thomas Hirsch

komobile

komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17

A-1070 Wien

T: +43 1 8900681-0

F: +43 1 8900681-10

E: wien@komobile.at

W: www.komobile.at

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	1
1.1 Aufgabenstellung	1
1.2 Förderungsmöglichkeiten	1
1.3 Fußverkehr in Zahlen	2
1.3.1 Modal-Split	2
1.3.2 Flächenverteilung	4
1.4 Benutzergruppen	5
1.5 Vorteile des zu-Fuß-Gehens	5
2 Leitbild	7
2.1 Zielsetzungen	7
2.2 Handlungsfelder	7
3 Beteiligung und Stakeholder	9
4 Defizitanalyse	10
4.1 Flächenbedarf - Gehsteigbreite	10
4.2 Barrierefreiheit und eingeschränkte Nutzungen	11
4.2.1 Barrierefreiheit	11
4.2.2 Barrieren	14
4.3 Begrünung und Aufenthaltsqualität	17
4.4 Nutzungskonflikte MIV	19
4.5 Nutzungskonflikte mit Radverkehr und Scooter	20
4.6 Nutzungskonflikte zwischen Verkehrsteilnehmer*innen	21
4.7 Schulwege	22
4.8 Verkehrsunfälle	23
5 Zielnetz	24
6 Handlungsfelder und Maßnahmenplanung	25
6.1 Gerechte Verteilung des Straßenraums und Fußverkehrs freundliche Bedingungen	25
6.1.1 Maßnahmen gerechte Verteilung	26
6.2 Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung	39

6.2.1 Maßnahmen Straßenraumgestaltung, Aufenthaltsqualität und Umfeldgestaltung	39
6.3 Selbständigkeit im Straßenraum für alle (Inklusion)	47
6.3.1 Maßnahmen Inklusion	47
6.4 Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer*innen	49
6.4.1 Maßnahmen Fairness	49
6.5 Ortsspezifische Maßnahmen, aktuelle Entwicklungsprojekte	51
7 Zielerreichung und Indikatoren	58
8 Good-Practice Beispiele	60
8.1 Kampagnen	60
8.2 Gestaltungsbeispiele	62
Anhang	68

Abkürzungsverzeichnis

AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BV	Bezirksvertretung
FG	Fußgänger*innen
Kfz	Kraftfahrzeug
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mittelschule
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
v	Geschwindigkeit
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VS	Volksschule
VZ	Verkehrszeichen
WWW	World Wide Web

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split 2020	2
Abbildung 2: Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015 - 2019	3
Abbildung 3: Fußläufige Erreichbarkeit im Bezirk Neubau; innerer Kreis = 500 m, äußerer Kreis = 800 m	4
Abbildung 4: Bewegungsbreiten	11
Abbildung 5 Sammelstellen auf Gehsteig, Bsp. Andreasgasse, Verkehrszeichen in der Gehlinie, Bsp. Hermanngasse	12
Abbildung 6 Bewegungsbreite für Fußgänger*innen, Bsp. Neubaugasse, Bsp. Lerchenfelderstraße	12
Abbildung 7 Bewegungsbreite für Fußgänger*innen, Bsp. Bandgasse, Faßziehergasse	12
Abbildung 8 Parkender Lieferverkehr auf Gehsteig, Bsp. Neustiftgasse, Westbahnstraße.....	13
Abbildung 9 Keine ausreichende Freigabezeit für Fußgänger*innen Bsp. Museumsplatz	16
Abbildung 10 Einschränkungen am Gehsteig durch Baustellen, Bsp. Mondscheingasse, Augustinplatz	16
Abbildung 11 Mangelhafte Aufenthaltsqualität trotz Bäumen, Bsp. Neustiftgasse, Kirchengasse ...	17
Abbildung 12 Wohnstraße Andlergasse und Richtergasse	18
Abbildung 13 Wohnstraße Urban-Loritz-Platz und Mechitaristengasse	18
Abbildung 14 Kfz-Stellplätze am Gehsteig, Bsp. Gürtel	19
Abbildung 15 Poller verschmälern den Gebbereich, Bsp. Kirchberggasse, Neustiftgasse.....	20
Abbildung 16 Proportionierung des Straßenraums im Verhältnis 3:4:3 für eine ausgewogene Aufteilung	25
Abbildung 17 Regelbreite Gehsteig, angrenzender Fließverkehr v < 40 km/h	26
Abbildung 18 verbreiterter Vorplatz Schulumfeld, Kandlgasse.....	27
Abbildung 19 Gehsteigverbreiterung, Burggasse, Breite Gasse.....	27
Abbildung 20 Wohnstraße Lindengasse und Fußgängerzone Myrthengasse.....	28
Abbildung 21 Fahrverbot ausg. RV, Kirchberggasse, Richtergasse	29
Abbildung 22 Begegnungszone und Fußgängerzone Zollergasse.....	29
Abbildung 23 Durchgezogener Gehsteig	30

Abbildung 24 Fahrbahnhebung, niveaugleiche Querung, Bsp. Schillerplatz, Mittelinsel Bsp. Gumpendorfer Straße	31
Abbildung 25 Schutzwege über alle Relationen, Gehsteigvorziehung	31
Abbildung 26 Stadtplan Altstoffsammelstellen.....	33
Abbildung 27 Altstoffsammelstellen auf der Fahrbahn, Bsp. Kandlgasse, Seidengasse.....	33
Abbildung 28 Aufstellung VZ außerhalb Verkehrsraum, Bsp. Straßenseitig mit Schutzstreifen, Bsp. Hausfassade ohne Schutzstreifen (b = Breite Verkehrsraum, z = Schutzstreifen)	34
Abbildung 29 Verkehrszeichen an der Hausmauer, Bsp. Bandgasse	35
Abbildung 30 Freihalten von Verkehrsraum, Gehsteigbreite mindestens 2,0m	36
Abbildung 31 Pflanztrog in der Parkspur, bzw. an der Hausfassade Bsp. Kaiserstraße, Schottenfeldgasse	36
Abbildung 32 Radabstellanlage in Parkspur, Bsp. Schottenfeldgasse, Kandlgasse.....	37
Abbildung 33 Trennung Haltestellenbereich – Fußverkehr in Längsrichtung.....	37
Abbildung 34 Durchgang Jenny-Steiner-Weg, Durchgang Ahornergasse.....	38
Abbildung 35 Sitzelement mit Pergola bzw. Baum, Bsp. Sonnwendviertel, Mariahilfer Straße.....	41
Abbildung 36 Potentialkarte Straßenraumpflanzungen, Masterplan Grün	42
Abbildung 37 Keine Kfz-Stellplätze in der Wohnstraße, Bsp. Stuckgasse	43
Abbildung 38 Spielement und Begrünung, Bsp. Zollergasse.....	43
Abbildung 39 Zwischennutzungen Gürtelfrische, Sophienspital	45
Abbildung 40 Temporäres Blumenlabyrinth mit Sitzgelegenheiten, Bsp. Lübeck, DE	45
Abbildung 41 Platz für Zwischennutzung Zollergasse	46
Abbildung 42 Parklet Bsp. Neustiftgasse, Westbahnstraße.....	46
Abbildung 43 Absenkung Bordstein, taktil erkennbar.....	48
Abbildung 44 Parken auf schmalem Gehsteig	50
Abbildung 45 Scooterparkplatz, Bsp. Hauptbahnhof Wien	51
Abbildung 46 Barriere Altstoffsammelstelle auf Gehsteig, Andreasmasse	51
Abbildung 47 Beispiel Faßziehergasse.....	52
Abbildung 48 Beispiel Mechitaristengasse.....	53
Abbildung 49 Belebung und Begrünung, Wohnstraße, Lindengasse	62
Abbildung 50 Gerechte Verteilung des Straßenraums und Aufenthaltsraum, Burggasse	63

Abbildung 51 Begrünung und Verkehrsberuhigung, Wohnstraße, Richtergasse.....	63
Abbildung 52 Aufenthaltsfläche und Sitzgelegenheit, Parklet, Neustiftgasse.....	64
Abbildung 53 Verweilraum mit Begrünung, Parklet, Westbahnstraße	64
Abbildung 54 Gehsteigdurchziehung, Neustiftgasse.....	65
Abbildung 55 Gehsteigvorziehung, Breite Gasse.....	65
Abbildung 56 Sitzgelegenheiten, Fußgängerzone Zollergasse.....	66
Abbildung 57 Niveaausgleich und Pflasterung, Begegnungszone Zollergasse.....	66
Abbildung 58 Wohnstraße Stuckgasse	67
Abbildung 59 Eröffnungsfeier, Neubaugasse.....	67

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Flächenverteilung Bezirk Neubau.....	4
--	---

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Dem Fußverkehr wurde in der Vergangenheit in der Straßenraumgestaltung eine eher untergeordnete Bedeutung zugeordnet. Den Fußgänger*innen wurde wenig Raum gegeben, die Querungsmöglichkeiten erschwert, kaum attraktive Aufenthaltsflächen zugestanden und wenig Rücksicht auf negative Auswirkungen durch Abgase und Lärm genommen. Zunehmend wird dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit geschenkt und die Bedeutung, die eine qualitätvolle Umgebung auf die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens hat, berücksichtigt. Eine Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr kommt auch anderen Nutzer*innen zu Gute.

Der Bezirk Neubau hat in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger*innen im Bezirk gesetzt. Als jüngste Projekte sind die Umgestaltung von Teilen der Zollergasse zu einer Fußgängerzone und Begegnungszone, die kühle Meile Zieglergasse sowie die Begegnungszone Neubaugasse zu nennen.

Um den Fußverkehr weiter zu stärken, wurde das vorliegende, umfassendes Konzept „Masterplan Gehen“ erarbeitet. Dieses ist auch eine Grundlage zur Beantragung von Förderungen. Begleitend zu den baulichen Maßnahmen soll auch Öffentlichkeitsarbeit erfolgen, um das Bewusstsein für die umweltfreundliche und verkehrssichere Fortbewegung zu schärfen.

Das vorgeschlagene Fußverkehrsprogramm soll dem Bezirk Neubau als Basis für die Planung von Maßnahmen für die Anhebung der Qualität des Fußverkehrs sowie für ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen dienen. Es baut auf dem Konzept „Fußgängerfreundlicher Neubau“ aus dem Jahr 2001 auf¹. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können mit einem Arbeitsprogramm, welches zeitlich nach Dringlichkeiten und Umsetzungswahrscheinlichkeiten gegliedert ist, abgearbeitet werden. Kurzfristige Maßnahmen beziehen sich auf die nächsten 1 bis 3 Jahre, mittelfristige auf 3 bis 5 Jahre und langfristige auf einen Zeitraum bis ungefähr in 10 Jahren. Wichtig ist auch eine Erfolgskontrolle, ob sich die Fußgängerfreundlichkeit verbessert hat.

1.2 Förderungsmöglichkeiten

Um Investitionen in die fußgängerfreundliche Infrastruktur zu unterstützen, gibt es Förderungsmöglichkeiten im Rahmen des klimaaktiv mobil Programms der österreichischen Bundesregierung und des Förderprogramms der Stadt Wien "Lebenswerte Klimamusterstadt"².

¹ Komobile (ehemals Trafico): Fußgängerfreundlicher Neubau. Wien, 2001.

² <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klima-foerderprogramm-bezirke.html>

Klimaaktiv mobil

Im Rahmen des klimaaktiv Förderungsprogramms werden Investitionen für eine fußgeherfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums sowie 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 bzw. örtliches Fußverkehrskonzept, welcher im Bezirksparlament angenommen wurde, vorliegen. Die Förderung in Wien erfolgt auf Bezirksebene.

Lebenswerte Klimamusterstadt

Mit dem Förderprogramm "Lebenswerte Klimamusterstadt" der Stadt Wien sollen nachhaltige Klimawandel-Anpassungsmaßnahmen gefördert werden. Dazu zählen Umbaumaßnahmen, welche zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen, und, die das Mikroklima positiv beeinflussen können.

1.3 Fußverkehr in Zahlen

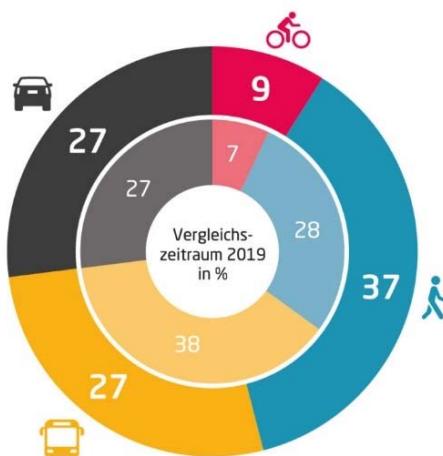
1.3.1 Modal-Split

Die Bedeutung des Fußverkehrs wird oftmals unterschätzt, dabei beginnt und endet jeder Weg zu Fuß. Auch wer mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Auto fährt, hat am Beginn und Ende der Etappe einen Fußweg. Gerade durch die Pandemie Covid-19 hat sich eine starke Verlagerung der Wege zu Gunsten der aktiven Mobilität gezeigt. Aus der Modal Split Erhebung der Wiener Linien geht hervor, dass im Jahr 2020 in Wien 37 % der Wege zu Fuß zurückgelegt wurden (siehe Abbildung 1). Das ist ein Anstieg um 9% im Vergleich zum Jahr davor.

Abbildung 1: Modal Split 2020

Modal Split 2020

So waren die WienerInnen unterwegs (in %):

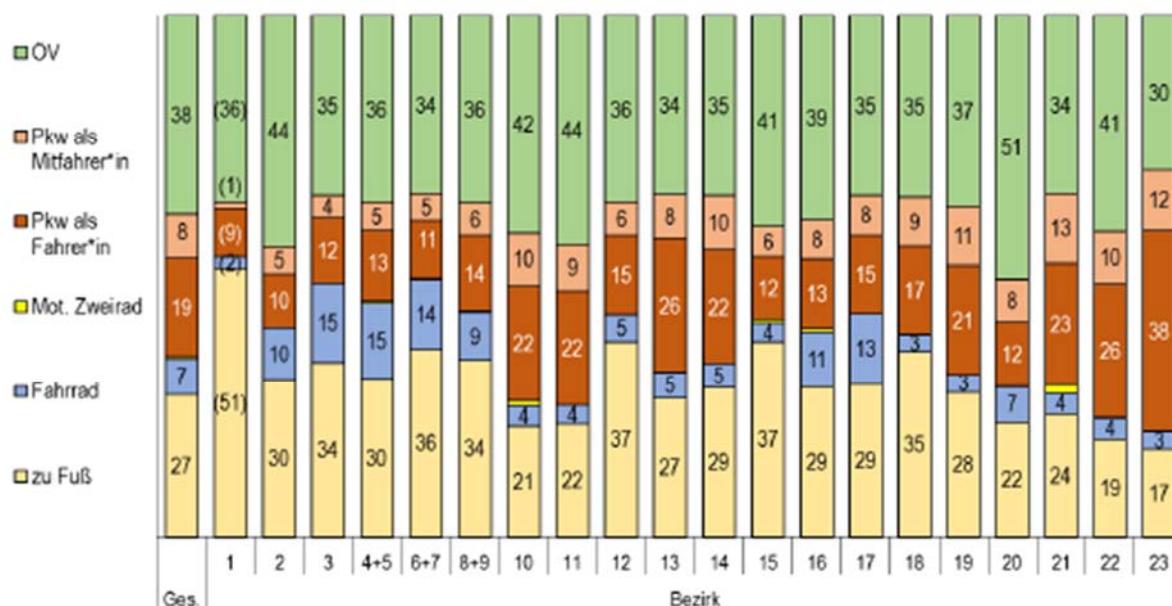


Quelle: Wiener Linien

Die spezifische Auswertung des Modal Splits auf Bezirksebene, weist für den Bezirk Neubau für den Zeitraum 2015-2019 (prä-Covid-19) einen Fußwegeanteil von 36 % aus (Durchschnitt Wien 2019 27%) (siehe Abbildung 2). Der Modal Split bezieht sich nur auf Bewohner*innen, allerdings kann daraus geschlossen werden, dass auch Beschäftigte, sowie Personen, die im Bezirk einkaufen oder das Kultur- und Gastronomieangebot nutzen, viele ihrer Wege innerhalb des Bezirks zu Fuß zurücklegen. Von Verbesserungen der Infrastruktur für den Fußverkehr profitiert damit ein hoher Anteil an Personen.

Abbildung 2: Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015 - 2019

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten
1. Bezirk: geringe Fallzahlen (n=259 Wege) – Abb. bezieht sich auf 2015-2019

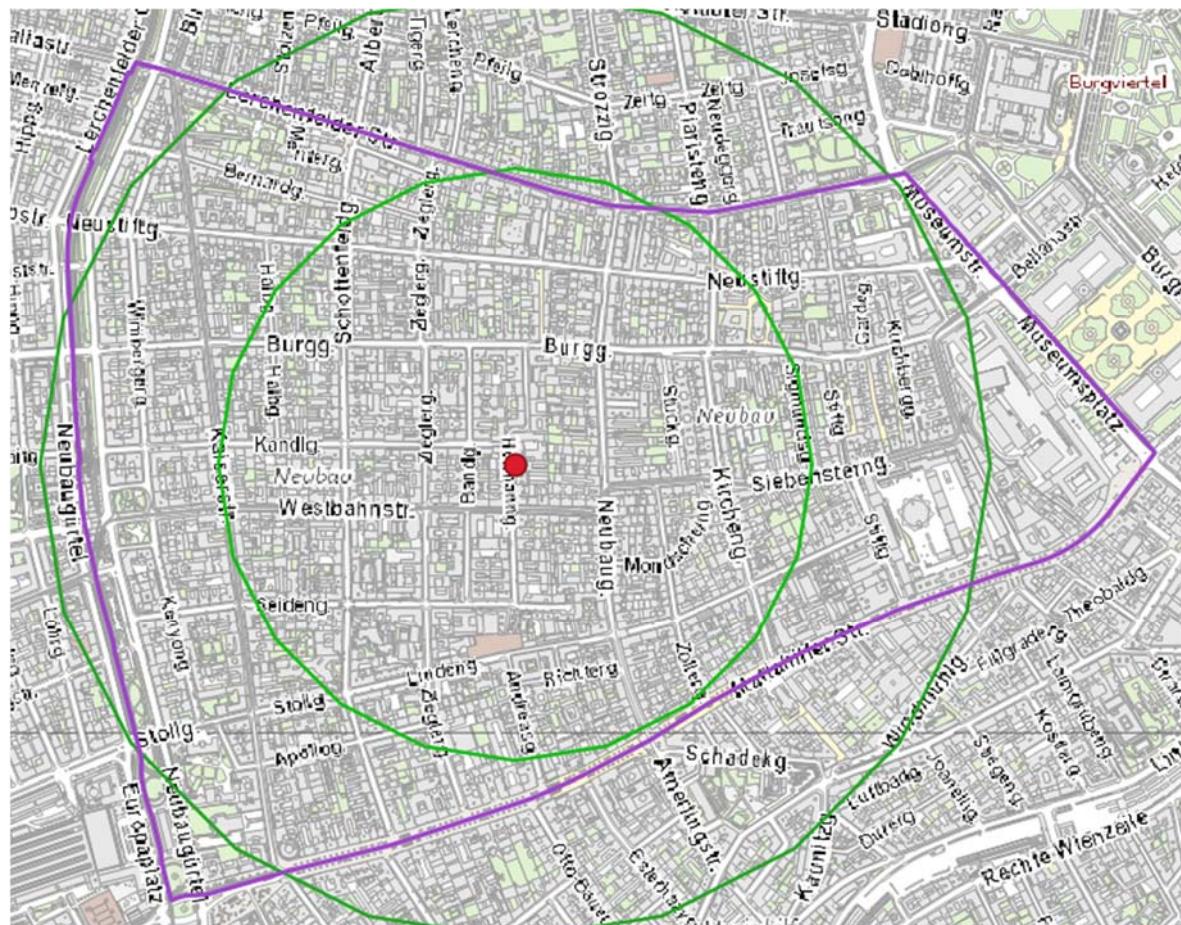


Quelle: Wiener Linien / omnitrend

Gerade in innerstädtischen Bezirken, wo die zurückzulegenden Distanzen gering sind, gibt es ein großes Potential für Fußwege. Reine Fußwege sind in Wien durchschnittlich 800 m lang.³ Im Bezirk Neubau liegt fast der gesamte Bezirk innerhalb eines Radius von 800 m und somit innerhalb der durchschnittlichen Gehdistanzen der Wiener*innen (siehe Abbildung 3).

³ Mobilitätsagentur Wien (Hg.): Wien zu Fuß Report 2018.

Abbildung 3: Fußläufige Erreichbarkeit im Bezirk Neubau; innerer Kreis = 500 m, äußerer Kreis = 800 m



Quelle: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>, eigene Darstellung

1.3.2 Flächenverteilung

Folgende Tabelle zeigt die Verteilung von öffentlichen Flächen ohne Innenhöfe und Durchgänge, inklusive Parkflächen des Bezirks Neubau. Den größten Anteil machen die Fahrbahnen (36%) aus, dicht gefolgt von den Flächen für Gehsteige (35%). Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum beanspruchen 12% und immerhin 2,6% werden als Fußgängerzone genutzt.

Tabelle 1 Flächenverteilung Bezirk Neubau

Flächentyp	Fläche m ²	Prozentanteil
Fahrbahn	156 437	36,0%
Gehsteig	151 983	34,9%
Kfz-Stellplätze	53 512	12,3%
Grünfläche und Sportfeld	37 476	8,6%
Befestigte Fläche	18 858	4,3%
Fußgängerzone	11 292	2,6%
Radweg	3 846	0,9%
Sonstiges	1 637	0,4%
Summe	435 040	100,0%

Quelle: Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Bearbeitung

1.4 Benutzergruppen

Bei der Betrachtung des Fußverkehrs wird oftmals von einer homogenen Gruppe ausgegangen. Dabei handelt es sich bei den Fußgänger*innen jedoch um eine stark differenzierte Gruppe. Diese unterscheiden sich nach:

- ▶ Altersstufe
 - Kinder: können Verkehrssituation nicht einschätzen, unberechenbar, geringe Körpergröße
 - Jugendliche: spontan, oftmals abgelenkt
 - SeniorInnen: evtl. motorisch eingeschränkt, langsam, sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf für z.B. Querungen
- ▶ Personen mit Mobilitätseinschränkungen: größerer Platzbedarf
- ▶ Personen mit Sinneseinschränkungen (sehen oder hören): akustische und taktile Führungshilfen notwendig
- ▶ ob Einzelpersonen oder Gruppen bzw. Erwachsene mit Kindern unterwegs sind
- ▶ Menschen mit Gehhilfen o.ä.
- ▶ ob Gepäck oder Taschen mitgenommen werden
- ▶ ob ein fahrzeugähnliches Gefährt wie Scooter benutzt wird

Weiters gibt es belebtere Gegenden mit einer höheren Fußgängerfrequenz und Straßen, wo weniger Personen zu Fuß unterwegs sind.

Diese Einflussfaktoren sind bei der Planung sowohl hinsichtlich Platzbedarf und Hilfsmitteln zu berücksichtigen.

1.5 Vorteile des zu-Fuß-Gehens

Das Zu-Fuß-Gehen bietet eine Vielzahl an Vorteilen:

- ▶ Gesundheit
 - Stärkung der Gesundheit der Bevölkerung
- ▶ Belebung des Stadtviertels
 - Hebung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
 - Verbesserung der Kommunikation und Identifikation mit dem Stadtviertel durch attraktive Fußwege
- ▶ Verkehrssicherheit
 - Senkung der Unfallzahlen und Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - Senkung des Gefährdungspotenzials im Straßenraum und Schaffung kinder-, seniorens- und behindertenfreundlicher Bedingungen auf den Straßen

► Umwelt

- Ermöglichung umweltverträgliche Mobilität durch Verbesserung der Bedingungen
- Reduktion der verkehrsbedingten Belastungen für die Bevölkerung und der Umwelt durch Verlagerung auf Fußwege
- Auffrischung des Stadtviertels durch Bepflanzung und Grüngestaltung

► Wirtschaft

- Stärkung der kleinteiligen Wirtschaft durch attraktive Straßenräume
- Hebung der Einkaufsqualität und Stärkung der wirtschaftlichen Struktur des Bezirks

► Öffentlichkeitsarbeit

- Reduktion der Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenraum
- Beispielwirkung für andere Bezirke und Städte

2 Leitbild

Dem Masterplan Gehen liegt ein Leitbild (siehe Anhang) zu Grunde, welches die übergeordneten Ziele, die Handlungsfelder mit den Umsetzungszielen sowie Indikatoren zur Zielerreichung darlegt.

2.1 Zielsetzungen

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

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

Die rechtlichen und politischen Grundlagen sind beschlossene Strategien und Ziele der Stadt Wien sowie des Bundes. Dazu zählen:

- STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität
- SmartCity Rahmenstrategie Wien 2019-2050
- Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (2020)
- Gesundheitsziele Wien 2025
- Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien (2014)
- Masterplan Gehen des bmvit (2015)
- Österreichische Jugendstrategie (2020)

2.2 Handlungsfelder

Um die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen zu verbessern, wurden Handlungsfelder definiert und darauf aufbauend konkrete Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung abgeleitet (siehe Kapitel 6). Die Maßnahmen sind mit Indikatoren hinterlegt, diese können zur Überprüfung der Erreichung der Zielsetzungen herangezogen werden (siehe Kapitel 7).

Folgende Handlungsfelder wurden festgelegt:

- ▶ Gerechte Verteilung des Straßenraums
- ▶ Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung
- ▶ Selbständigkeit im Straßenverkehr für alle (Inklusion)
- ▶ Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer*innen

Zur Verbesserung können sowohl Einzelmaßnahmen gesetzt, aber auch ganze Straßenzüge und Plätze umgestaltet werden. Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung tragen auch einen wichtigen Anteil zur gegenseitigen Toleranz und Akzeptanz bei. Die 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. Zudem kann durch ein attraktives Umfeld die Identifikation der Bewohner*innen und der Nutzer*innen mit dem Stadtviertel verstärkt werden und zur Belebung beitragen.

Da in den nächsten Jahren im 7. Bezirk umfangreiche Bauprojekte, beispielweise durch den U-Bahn Bau, den Umbau des Sophienspitals oder des Leiner-Areals, umgesetzt werden, sollen diese als Impulsgeber für eine nachhaltige, fußgängerfreundliche Mobilität dienen.

Diese Kriterien sollen bei der Fußverkehrsplanung berücksichtigt werden:

- ▶ direkte Verbindungen ohne Umwege
- ▶ hoher Gehkomfort durch ausreichend breite und hindernisfreie Gehsteige und Wege
- ▶ Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer*innen aller Altersgruppen, mit und ohne Mobilitätseinschränkung
- ▶ hohe Umfeldqualität
- ▶ Barrierefrei

3 Beteiligung und Stakeholder

Um das Fußverkehrskonzept bestmöglich an die verschiedenen Bedürfnisse anzupassen, ist die Einbindung der relevanten Akteur*innen notwendig. Zusätzlich zu den Abstimmungen mit den Vertreter*innen des 7. Bezirks wurden drei besondere Zielgruppen, nämlich Menschen mit Einschränkungen, die lokale Bevölkerung und die Geschäftsleute eingebunden. Folgende Stakeholder Austausche haben stattgefunden:

- 28.06.2021: Vertreter*innen der inklusiven Planungsgruppe des Österreichischen Behindertenrates
- 05.10.2021: Gruppen „Mobilität“ und „Draußen in Neubau“ der Lokalen Agenda 21 Neubau
- 12.01.2022: Geschäftstreibende (Vertreter der Einkaufsstraßen im 7. Bezirk) und Barrierefreiheit

Die Ergebnisse der Gespräche wurden in die jeweiligen Kapitel Defizite und Maßnahmenplanung mit aufgenommen.

Alle Beteiligten würden eine frühzeitige Einbindung in weitere Planungsprozesse begrüßen und es wurden weitere Gespräche mit den Obleuten der Einkaufsstraßen und der Behindertenverbände vereinbart. Vor allem seitens der inklusiven Planungsgruppe wurde betont, dass dadurch kostspielige Anpassungen im Nachhinein verhindert werden können. Auch die konsequente Umsetzung von bestehenden Regelungen, Normen und Vorschriften wird angeregt, da darin vieles bereits gut geregelt ist.

Die von den Agendagruppen behandelten Themen sind auf der Homepage der Lokalen Agenda 21 Neubau, sowie auf ihrer Ideenkarte Neubau näher ausgeführt.⁴

⁴ <https://www.agendaneubau.at/>, <https://www.agendaneubau.at/projekte-detail/ideenkartern-eubau.html>

4 Defizitanalyse

Bei der Mängelanalyse wurden sowohl die vorhandene Infrastruktur in Hinblick auf bauliche Defizite als auch die gestalterischen Aspekte wie Aufenthaltsqualität und auch die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen betrachtet.

Die Analyse wurde auf Basis der durchgeführten Planungsspaziergänge, einer GIS-Analyse beruhend auf der Mehrzweckkarte der Stadt Wien, der Stakeholder-Gespräche sowie Besprechungen mit Vertreter*innen der Bezirksvorstehung und aufgrund der vorhandenen Lokalkenntnis durchgeführt.

4.1 Flächenbedarf - Gehsteigbreite

Gemäß der gültigen Planungsrichtlinien der RVS soll eine Gehsteigbreite von 2,0m nicht unterschritten werden. Bei angrenzenden oder intensiven Nutzungen (z.B. Geschäfte, Haltestellen, angrenzenden Kfz-Stellplätzen, etc.) müssen Breitenzuschläge berücksichtigt werden.

In der Defizitkarte wurden Bereiche, in denen die Breite der Gehsteige < 2,0m beträgt, ausgewiesen. Die Analyse erfolgte mittels GIS auf Basis der Mehrzweckkarte der Stadt Wien.

Aus dem Plan geht hervor, dass in folgenden Straßenabschnitten bereichsweise oder zur Gänze **die Gehsteigbreiten beidseitig < 2,0m** betragen:

- | | | |
|------------------|------------------------------|---|
| • Andlergasse | • Kandlgasse | • Seidengasse |
| • Andreasgasse | • Karl-Schwaighofer-Gasse | • Sigmundsgasse |
| • Apollogasse | • Kellermannngasse | • Stiftgasse |
| • Bandgasse | • Kirchberggasse | • Westbahnstraße
(zw. Zieglergasse
und Neubaugasse) |
| • Bernardgasse | • Mechitaristengasse | • Zieglergasse |
| • Burggasse | • Mondscheingasse | |
| • Enzingergasse | • Myrthengasse
(nördlich) | |
| • Faßziehergasse | | |
| • Gardegasse | | |
| • Hermanngasse | • Neustiftgasse | |

In folgenden Straßenabschnitten ist abschnittsweise **einseitig eine Gehsteigbreite < 2,0m** vorhanden:

- | | | |
|----------------|------------------------|------------------|
| • Ahornergasse | • Lerchenfelder Gürtel | • Museumsplatz |
| • Badhausgasse | • Lindengasse | • Neubaugürtel |
| • Döblergasse | • Lindengasse | • Seidengasse |
| • Kaiserstraße | • Mentergasse | • Wimbergergasse |
| • Kirchengasse | | |

Selbst bei kürzlich umgestalteten und umgebauten Straßenzügen, wie zum Beispiel der Neubaugasse mit Einbindung der Mondscheingasse oder der Andreasmasse, konnten Mindestbreiten (2,0m) und darunter zwischen Hausfassaden und Kfz-Stellplätzen oder Grünräumen sowie Aufbauten wie Werbetafeln festgestellt werden.

4.2 Barrierefreiheit und eingeschränkte Nutzungen

4.2.1 Barrierefreiheit

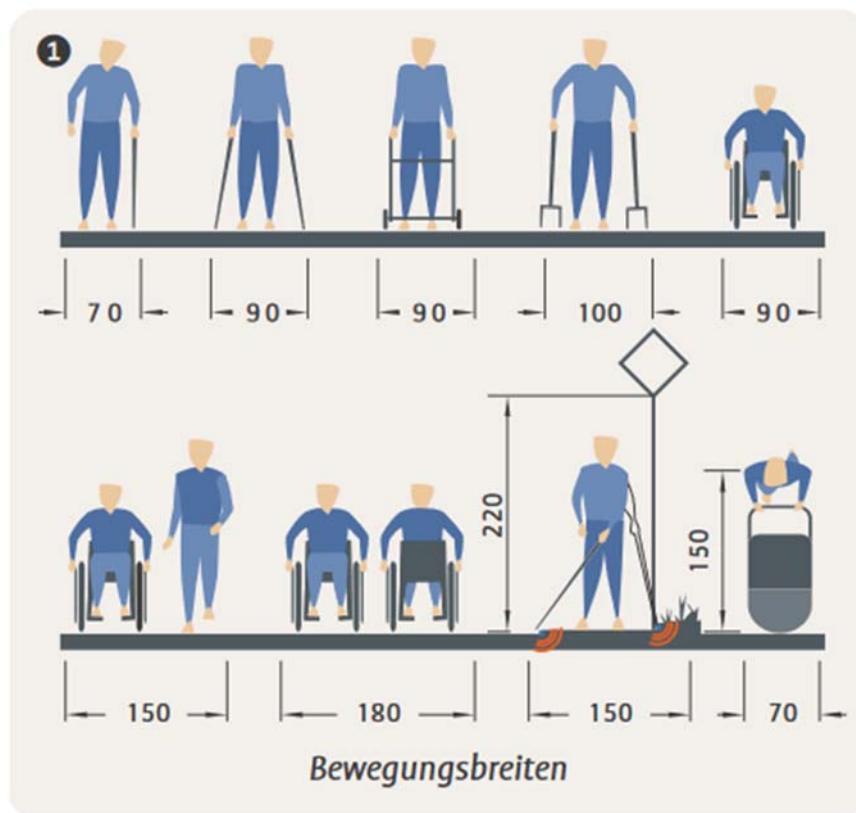
Die Barrierefreiheit ist für den Fußverkehr ein wesentlicher Faktor, sowohl für Personen ohne Einschränkungen, aber insbesondere für Personen mit Bewegungs- oder Sinneseinschränkungen. Barrierefreiheit bedeutet, dass Wege ohne Hindernisse und Umwege und selbstständig zurückgelegt werden können.

Für Menschen mit Einschränkungen sind insbesondere folgende Aspekte relevant:

Gehsteige

Die Gehsteigbreite sollte ausreichend sein, damit Personen, die Hilfsmittel zur Fortbewegung benötigen, passieren können. Eine Gehsteigbreite von 1,5m sollte nicht unterschritten werden. Die Regelgehsteigbreite beträgt gemäß Planungsrichtlinien 2,0m, in städtischen, stärker frequentierten Bereichen sollte eine Breite von 2,5m – 3,0m angestrebt werden.

Abbildung 4: Bewegungsbreiten



Quelle: Barrierefreies Bauen für alle Menschen, Stadt Graz

Permanente und temporäre Hindernisse am Gehsteig wie Schaltkästen, Altstoffsammelbehälter, abgestellte Fahrräder, A-Ständer, Schanigärten, etc. erschweren das Vorankommen zu Fuß. Öfters werden durch solche Hindernisse auch taktile Leitsysteme und Orientierungshilfen wie Hauskanten verstellt, wodurch diese nicht bzw. nur eingeschränkt zur Orientierung mit dem Langstock nutzbar sind. Auch Verkehrszeichen auf den Gehsteigflächen werden als Hindernis wahrgenommen. Dazu kommt, dass die Masten oftmals zum Abstellen von Fahrrädern genutzt werden. Ebenso werden Altstoffsammelcontainer vielfach am Gehsteig platziert. Dadurch wird die Durchgangsbreite auf Gehsteigen reduziert, was für Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator das Durchkommen erschwert bzw. sogar verunmöglich.

Abbildung 5 Sammelstellen auf Gehsteig, Bsp. Andreasgasse, Verkehrszeichen in der Gehlinie, Bsp. Hermannngasse

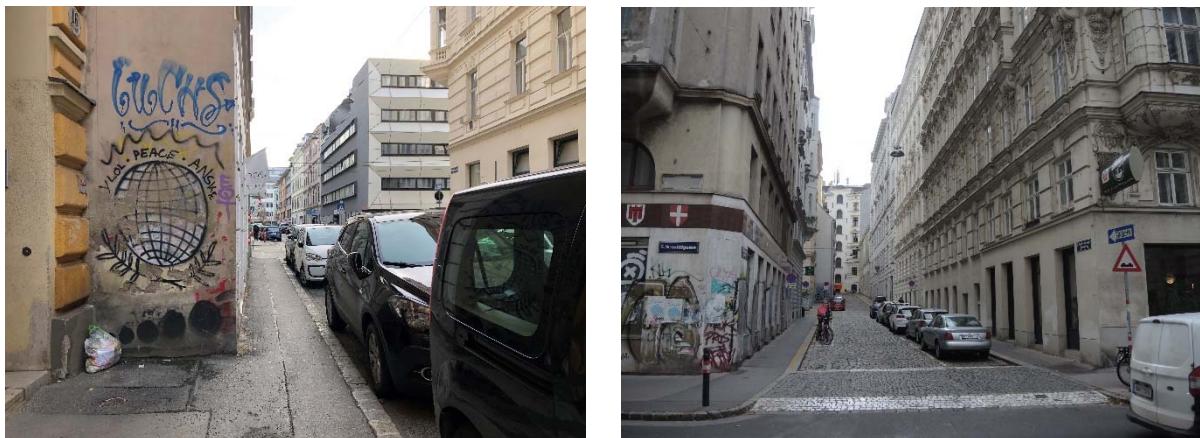


Fotos: komobile

Abbildung 6 Bewegungsbreite für Fußgänger*innen, Bsp. Neubaugasse, Bsp. Lerchenfelderstraße



Abbildung 7 Bewegungsbreite für Fußgänger*innen, Bsp. Bandgasse, Faßziehergasse



Fotos: komobile

Aber auch freigeräumte oder abgesenkte Gehsteige stehen nicht immer uneingeschränkt den Fußgänger*innen zur Verfügung, da sie von Lieferwagen oft als Kurzzeitparkplatz verwendet werden. Als Beispiel werden die neu gestalteten Gehsteige im Bereich Zieglergasse / Westbahnstraße genannt.

Abbildung 8 Parkender Lieferverkehr auf Gehsteig, Bsp. Neustiftgasse, Westbahnstraße



Foto: komobile

Querungen und VLSA

Generell wird die Querung von Fahrbahnen als Herausforderungen für Personen mit Einschränkungen betrachtet. Einerseits erwähnen vor allem vulnerable Gruppen, dass VLSA Fußgänger*innen Sicherheit vermitteln, allerdings funktionieren die akustischen Signale nicht immer und auch die Freigabezeiten sind oft zu kurz. Dem gegenüber werden von Personen ohne Einschränkungen VLSA aufgrund der oftmals langen Wartezeiten eher als Behinderung für Fußgänger*innen wahrgenommen.

Positiv werden allgemein angehobene Fahrbahn-Querungen (z.B. Schutzstreifen auf Aufdoppelung inkl. Leitsystem) bewertet. Nicht eindeutig signalisierte Querungen, wie rot-gelb Ampeln werden kritisch gesehen, da sie kaum (akustisch) wahrgenommen werden. In Begegnungszonen wird das Queren vor allem von vulnerablen Gruppen als besonders herausfordernd empfunden, da ein

Querungswunsch aktiv gezeigt werden muss und es oft uneindeutig ist, ob dieser von anderen Verkehrsteilnehmer*innen wahrgenommen und beachtet wird.

Sitzgelegenheiten und Stadtmobiliar

Ausruhemöglichkeiten im öffentlichen Raum, am besten beschattet, werden allgemein als wichtiger Aspekt genannt, der das zu-Fuß-Gehen für alle Menschen angenehmer macht. Die Vertreter*innen der inklusiven Planungsgruppe betonen zusätzlich, dass der Wiedererkennungswert sowie die kontrastreiche Gestaltung von Sitzgelegenheiten bzw. Stadtmobiliar sehr wichtig sind. Je unterschiedlicher und kontrastärmer („grau in grau“) Stadtmobiliar gestaltet wird, desto schwieriger ist es, dieses als solches wahrzunehmen.

Begegnungszonen

Begegnungszonen werden sehr unterschiedlich wahrgenommen. Personen ohne Einschränkungen sehen diese eher als sehr wünschenswerte Variante der Gestaltung des Straßenraums an, während Personen mit Einschränkungen diese eher als unübersichtlich und unsicher empfinden (siehe auch Punkt „Querungen“). Von Konfliktsituationen zwischen (manchen) Radfahrer*innen und Fußgänger*innen berichten beide Seiten.

E-Scooter und Co

Tretroller, aber vor allem E-Scooter, werden von Menschen mit Einschränkungen als problematisch angesehen. Einerseits, da sie nahezu überall abgestellt werden und dadurch oft ein Hindernis oder besonders bei Dunkelheit auch eine Stolperfalle darstellen, andererseits durch das Verhalten der Nutzer*innen, die häufig auf Gehwegen mit hohem Tempo unterwegs sind. Durch das leise Geräusch, werden sie kaum wahrgenommen, was das Problem für seingeschränkte Personen zusätzlich verstärkt.

4.2.2 Barrieren

Barrieren stellen für den Fußverkehr Hindernisse dar, die nur schwer oder mit Umwegen überwunden werden können.

Allgemein können folgende Arten von Barrieren unterschieden werden:

- linienförmig z.B. Hauptverkehrsstraßen
- flächenförmig z.B. größere undurchlässige Gebiete
- topographisch z.B. in Form von Steigungen oder Stiegen
- punktförmig z.B. fehlende Querungshilfen oder VLSA mit langen Wartezeiten, Verstellen von Gehsteigen durch Hindernisse
- temporär z.B. Baustellen, falsch abgestellte Fahrzeuge, mangelnde Schneeräumung

Folgende Barrieren wurden im Bezirk Neubau erhoben:

Linienförmige Barriere:

Durch fehlende Querungsmöglichkeiten oder in zu großen Abständen an stark oder auch mit hoher Geschwindigkeit befahrenen Straßen sowohl durch MIV als auch ÖV kommt es zu linienförmigen Barrieren:

- z.B. Gürtel, Urban-Loritz-Platz, Museumsplatz („2-er Linie“), Burggasse, Lerchenfelder Straße, Neustiftgasse, Kaiserstraße

Flächige Barriere:

Im dicht verbauten Gebiet des 7.Bezirks finden sich teilweise große Baublöcke ohne öffentliche Durchwegung. Dadurch ergeben sich für die Fußgänger*innen Umwege:

- z.B. Stiftskaserne, Museumsquartier, Sophienspital

Topographische Barriere:

Starke Steigungen können für mobilitätseingeschränkte Nutzer*innen eine Barriere darstellen. Die topographischen Gegebenheiten kann man nicht verändern, jedoch kann man alternative Routen anbieten.

- z.B. Kirchengasse (zwischen Burggasse und Neustiftgasse), Kellermanngasse

Eingeschränkte Nutzungen ergeben sich auch aufgrund von Stufen:

- z.B. Adlerhofdurchgang, Durchgang Lerchenfelder Straße 13, Kellermanngasse, Neustiftgasse (ON 67-69)

Punktförmige Barriere:

Keine ausreichend lange Freigabezeiten (Grünphasen) an Ampeln (VLSA) und auch lange Wartezeiten auf die Grünphase erschweren das Queren von Straßenzügen bzw. erzeugen ein gehetztes Gefühl. Bei längeren Wartezeiten erfolgt ein „wildes“ Queren. Eine akzeptierte Wartezeit liegt unter 30 Sekunden.

Als Beispiel wird hier die VLSA an der Querung Museumsplatz auf Höhe MQ und Kunsthistorisches und Naturhistorisches Museum genannt. Die Freigabezeit beträgt für Fußgänger*innen 10 Sekunden, die Wartezeit zum Queren beträgt jedoch 180 Sekunden! Das bedeutet, dass Fußgänger*innen 18 Mal so lange warten müssen als sie Zeit zum Queren haben. Außerdem beträgt die Querungslänge ca. 21m, bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 1,1 m/s ist die Querung nicht in der vorgegebenen Freigabezeit zu schaffen.

Keine ausreichenden Freigabezeiten bzw. lange Wartezeiten auf Grün:

- z.B. Museumsplatz / Maria-Theresien-Platz, Urban-Loritz-Platz, Westbahnhof

Fehlende Querungshilfen benachteiligen den Fußverkehr:

- z.B. Hermanngasse / Burggasse

Abbildung 9 Keine ausreichende Freigabezeit für Fußgänger*innen Bsp. Museumsplatz



Foto: komobile

Aufbauten am Gehsteig verhindern ein geradliniges vorankommen für Fußgänger*innen:

- z.B. Elektro-Böcke, Verkehrszeichen, Werbetafeln, Fahrradbügel, Mistkübel

Pkws können bei frequentierten Garageneinfahrten den Gehweg blockieren:

- z.B. Lindengasse zwischen Stiftgasse und Kirchengasse

Temporäre Hindernisse:

Auch temporäre Hindernisse benachteiligen den Fußverkehr und führen dazu das Zu-Fuß-Gehen unattraktiv zu machen.

- z.B. Baustellen, Schanigärten, am Gehsteig abgestellte Fahrräder und Scooter tlw. auf Blindenleitsystem oder unzureichende Schneeräumung

Abbildung 10 Einschränkungen am Gehsteig durch Baustellen, Bsp. Mondscheingasse, Augustinplatz



Foto: komobile

4.3 Begrünung und Aufenthaltsqualität

Zu einem angenehmen Umfeld beim Gehen leisten die Begrünung und eine abwechslungsreiche Straßenraumgestaltung einen wesentlichen Beitrag.

Folgende Straßenzüge weisen wenig bis fast keine **Begrünung** auf:

- Kaiserstraße
- Kirchengasse
- Neubaugasse (nördlich der Burggasse)
- Siebensterngasse
- Burggasse (abschnittsweise)
- Westbahnstraße (zwischen Kaiserstraße - Neubaugasse)
- Augustinplatz
- Bernardgasse
- Bandgasse

Eine mangelhafte Aufenthaltsqualität zeigt sich durch eine lineare und eintönige Gestaltung sowie das Fehlen von Ausstattungselementen wie Sitzmöbeln und Begrünungen.

Folgende Straßenzüge weisen wenig **Aufenthaltsqualität** auf:

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Badhausgasse • Bandgasse • Bernardgasse • Burggasse • Döblergasse • Kaiserstraße • Kirchengasse | <ul style="list-style-type: none"> • Lerchenfelder Straße • Lindengasse (abschnittsweise) • Mentergasse • Museumstraße • Neubaugasse (nördlich der Burggasse) | <ul style="list-style-type: none"> • Neustiftgasse • Schottenfeldgasse (südlicher Teil) • Siebensterngasse • Stiftgasse • Westbahnstraße • Zollergasse (abschnittsweise) |
|---|--|--|

Abbildung 11 Mangelhafte Aufenthaltsqualität trotz Bäumen, Bsp. Neustiftgasse, Kirchengasse



Foto: komobile

Wohnstraßen

Die meisten Wohnstraßen werden aufgrund der Dominanz des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs nicht entsprechend genutzt. Auch im 7. Bezirk überwiegen in den Wohnstraßen die im öffentlichen Raum abgestellten Privatfahrzeuge, ausgenommen ist die Stuckgasse, in der keine Kfz-Stellplätze vorhanden sind. Allerdings wurde dort beobachtet, dass Fahrzeuge dennoch (kurzeitig) parken.

Im 7. Bezirk sind folgende Straßenzüge als Wohnstraße ausgewiesen:

- Andlergasse
- Lindengasse (abschnittsweise)
- Mechitaristengasse
- Richtergasse
- Stuckgasse
- Urban-Loritz-Platz (abschnittsweise)

Abbildung 12 Wohnstraße Andlergasse und Richtergasse



Foto: komobile

Abbildung 13 Wohnstraße Urban-Loritz-Platz und Mechitaristengasse



Foto: komobile

4.4 Nutzungskonflikte MIV

Negative Umwelteinflüsse / Stärker befahrene Straßen

Im Bereich von stärker befahrenen Straßen kommt es zu negativen Auswirkungen auf die Fußgänger*innen aufgrund der Lärmbelastung sowie der Emissionen durch die Luftverschmutzung und Feinstaub. Zudem wird die Querbarkeit stark eingeschränkt.

Gemäß der Verkehrsuntersuchung der BV 7 aus dem Jahr 2017⁵ sind folgende Straßenzüge mit dem MIV höher belastet.

- Burggasse
- Gürtel
- Lindengasse (zwischen Zieglergasse – Schottenfeldgasse)
- Museumsplatz
- Neubaugasse (vor Umbau zur Begegnungszone)
- Neustiftgasse
- Schottenfeldgasse (zwischen Lerchenfelder Straße – Westbahnstraße)
- Schottenfeldgasse (zwischen Lindengasse – Mariahilfer Straße)
- Seidengasse (zwischen Schottenfeldgasse – Zieglergasse)

Kfz-Stellplätze am Gehsteig

Am Lerchenfelder Gürtel gibt es bereichsweise Kfz-Stellplätze am Gehsteig, wodurch die Gehsteigbreite auf unter 2,0m verengt wird.

Abbildung 14 Kfz-Stellplätze am Gehsteig, Bsp. Gürtel



Quelle: komobile

⁵ Einbahnnumkehr BV 7. Bezirk; Wr. Linien, Stadt Wien, Quelle: areal Consult

Lieferverkehr

Der Lieferverkehr nützt oftmals den Seitenbereich, der den Fußgänger*innen zur Verfügung steht zum (kurzfristigen) Abstellen von Fahrzeugen. Dadurch wird der Platz eingeschränkt und es kommt zu Behinderungen sowohl in Längsrichtung als auch beim Queren.

Als Maßnahme dagegen werden Poller entlang des Gehsteigs gesetzt, die indirekt den Platz am Gehweg einschränken.

Abbildung 15 Poller verschmälern den Gehbereich, Bsp. Kirchberggasse, Neustiftgasse



Foto: komobile

4.5 Nutzungskonflikte mit Radverkehr und Scooter

Bei Straßen, besonders im Mischverkehr (Begegnungszone, Fußgängerzonen mit Radfahren erlaubt, Wohnstraßen) oder bei fehlender Infrastruktur für den Radverkehr (z.B. Radfahren gegen die Einbahn nicht gestattet), kommt es oftmals zu Konflikten zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

In folgenden Bereichen wurden Konflikte beobachtet:

- Mariahilfer Straße (hohe Frequenz an Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bzw. abschnittsweise mit MIV)
- Lindengasse (Wohnstraße, Begegnungszone)
- Durchgang Ahornergasse (Radfahren nicht erlaubt)
- Zollergasse (Fußgängerzone, Begegnungszone)
- Gürtelradweg (unübersichtliche Radwegführung, gemischter Geh- und Radweg)
- Museumsstraße zwischen Lerchenfelder Straße und Burggasse (derzeit Baustelle)
- Durchgang Lindengasse – Hermanngasse
- Breite Gasse: Radfahren am Gehsteig, um Straßenbahn auszuweichen

Außerdem kann es im Kreuzungsbereich durch nicht ausreichende Platzverhältnisse zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen kommen:

- z.B. Kreuzungsbereich Burggasse / Museumsplatz

Ein weiteres wesentliches Problem ist, wie bereits erwähnt, die Anbringung von Radabstellanlagen auf Gehsteigen oder das Absperren von Fahrrädern an Verkehrszeichen o.ä.

Bei der Nutzung von E-Scootern kommt es oftmals zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen insbesondere mit Fußgänger*innen. E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Aufgrund von Beobachtungen und Verkehrszählungen lässt sich belegen, dass E-Scooter Nutzer*innen die jeweils für sie vorteilhafte und subjektiv sichere Infrastruktur nutzen. Beispielsweise wird bei höheren zulässigen Geschwindigkeiten auf den Gehsteig ausgewichen, je nach Grünphase bei der Ampel wird der Schutzweg oder die Fahrbahn genutzt. Dadurch dass E-Scooter eine wesentlich höhere Geschwindigkeit als der Fußverkehr haben, kommt es bei den Fußgänger*innen beim plötzlichen Auftauchen zu Erschrecken und Ausweichmanövern. Oftmals werden E-Scooter am Gehsteig abgestellt und blockieren dadurch den Durchgang und stellen Stolperfallen dar.

4.6 Nutzungskonflikte zwischen Verkehrsteilnehmer*innen

Fairness

Sowohl seitens der inklusiven Planungsgruppe als auch seitens der beiden Agendagruppen wurde betont, dass Fairness gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer*innen und vor allem Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer*innen ganz wesentlich für ein gutes Miteinander im Straßenverkehr sind. Dies durch eine Kampagne zu fördern, wird als sehr positiv gesehen. Seitens der inklusiven Planungsgruppe wurde ergänzt, dass dabei auch ein Ziel sein muss, das Verständnis von Barrierefreiheit besser zu vermitteln, denn ein barrierefreier Raum ist ein Gewinn für alle.

Gemäß Mobilitätsreport Wien 2019⁶ fühlen sich Fußgänger*innen am meisten durch Radfahrer*innen gestört, gefolgt von Scooter Fahrer*innen und Autofahrer*innen. Auch in den Stakeholder Gesprächen war rücksichtloses Verhalten durch Radfahrer*innen ein wesentlicher negativer Aspekt beim Verkehrsverhalten.

Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum

Abgesehen vom hohen Platzverbrauch den legal und illegal abgestellte Fahrzeuge benötigen, kommt es durch parkende Autos zu Sicht einschränkungen zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen. Dadurch dass die Fahrzeuge immer größer werden (Anteil SUVs steigt), steigen auch die negativen

⁶ <https://www.wienzufuss.at/2020/02/26/mobilitaetsreport-2019-gute-noten-fuers-zu-fuss-gehen/>

Auswirkungen. Fehlende Sichtbeziehungen sind eine wesentliche Unfallursache, welche meist zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen ausgehen. Zusätzlich bilden durchgehende Reihen parkender Autos eine Barriere, welche beim Queren von Straßen hinderlich sind. Zugeparkte Gehsteige und Querungen stellen ein weiteres Hindernis dar und schränken den Platz ein.

Nutzungsdruck

Da der Platz in der Stadt begrenzt und teilweise eng ist, kommt es zu Konflikten zwischen den Nutzungen und Verkehrsflächen. Insbesondere dadurch, dass auch neue Mobilitätsformen wie Scooter, Car-Sharing, E-Ladestationen, etc. Platz benötigen, entsteht mehr Konkurrenz um den Verkehrsraum. Zusätzlich soll es zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Senkung der Hitze in der Stadt mehr Platz für Grün und Erholungsraum geben.

4.7 Schulwege

Im 7. Bezirk gibt es 14 Schulstandorte⁷. Das Ziel soll sein den Anteil der Kinder, die ihre Schulwege allein zurücklegen, zu erhöhen. Das setzt eine sichere Gestaltung von Wegen innerhalb des Bezirks voraus.

Die Schulwegpläne der Stadt Wien⁸ werden von der MA 46 und der AUVA ausgearbeitet und sollen den Kindern einen sicheren Weg in die Schule ermöglichen. In den Plänen sind auch die Gefahrenstellen bzw. kritischen Bereiche, wo erhöhte Vorsicht geboten ist, eingetragen. Diese Gefahrenstellen wurden im Plan Nr°02 Defizite übernommen.

Die Gefahrenstellen betreffen sowohl Kreuzungsbereiche, wo gequert werden muss, als auch Engstellen, wo den Kindern geraten wird, hintereinander zu gehen.

Schulwegpläne gibt es für folgende Schulen:

- VS Burggasse
- VS Kenyongasse
- VS Neustiftgasse
- VS Stiftgasse
- VS Zieglergasse

Spielplätze

Auch Spielplätze stellen einen großen Anziehungspunkt für Eltern, Erziehungsberechtigte, Kindergärten, usw., die mit ihren Kindern zu Fuß im Bezirk unterwegs sind, dar. Die Spielmöglichkeiten sind ein wichtiges Ziel und tragen als Aufenthaltsraum und Erholungsraum im unmittelbaren Wohnumfeld zur Qualität der Nachbarschaft bei.

Schulstandorte, Kindergärten und Spielplätze sind im Plan Nr°01 Bestandsplan verortet.

⁷ <https://schulfuehrer.bildung-wien.gv.at/schoolguide/>

⁸ Schulwegpläne 7.Bezirk: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk07>

4.8 Verkehrsunfälle

Die Unfalldaten der Statistik Austria⁹ weisen für das Jahr 2020 insgesamt 96 Straßenverkehrsunfälle im Bezirk Neubau aus, davon waren 19 mit Personenschaden an Fußgänger*innen. Kinder waren nicht betroffen. Das bedeutet, dass rund ein Fünftel aller Unfälle im Bezirk die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen betrifft. Die Auswertung der Unfalldatenbank zeigt, dass es auf der Mariahilfer Straße besonders häufig zu Unfällen zwischen Fußgängern und Fahrradfahrer*innen kommt, in den Kreuzungsbereichen kommt es meist zu Unfällen mit Pkw-Beteiligung und im Bereich des Westbahnhofs zu Unfällen mit Straßenbahnen.

⁹ Statistik Austria: [https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/
verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet_verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html)

5 Zielnetz

Um das Zu-Fuß-Gehen attraktiv zu machen, bildet ein dichtes, engmaschiges Fußwegenetz mit ausreichenden Breiten in einem angenehmen Umfeld die Grundlage. Besonders Fußgeher*innen sind empfindlich für Umwege oder Barrieren. Die Wunschlinien sollen direkte, ideale, attraktiv gestaltete Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen darstellen. Bei der Festlegung des Zielnetzes wurden sowohl die vorhandenen wichtigen Einrichtungen, auch bezirksübergreifend, berücksichtigt als auch die in Zukunft wichtigen Quellen und Ziele.

Die wesentlichen POI (Points of Interest) wurden beim Zielnetz miteinander verbunden. Darunter versteht man Schulen, soziale Einrichtungen aber auch lokale Einkaufszentren, wichtige Verkehrsknotenpunkte des öffentlichen Verkehrs, sowie zukünftige Planungen wie die U2-Haltestelle Neubaugasse oder das Sophienspital.

Folgende POIs wurden bei der Netzerstellung berücksichtigt:

- ▶ Lokale Zentren:
 - Soziale Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Seniorenheime
 - Kulturelle Angebote wie Theater, Kino, Museen
 - Dichtes vielfältiges Angebot
 - Standort der Bezirksvertretung
- ▶ Freizeiteinrichtungen wie Parks
- ▶ Geschäftsstraßen
 - Metropolzentrum Mariahilfer Straße
 - Hauptzentrum Neubaugasse¹⁰
 - Einkaufsstraßen Kaiserstraße, Lerchenfelder Straße, Westbahnstraße, Siebensternviertel
- ▶ Bündelung bestehender Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
 - Fußgängerzone, Begegnungszone oder Wohnstraße
 - Spittelberg
- ▶ ÖV-Umsteigeknoten und Haltestellen

Das Zielnetz sowie Handlungsfelder sind im Plan Nr°03 Zielnetz und Maßnahmen dargestellt.

¹⁰ STEP 2025 Fachkonzept Mittelpunkt des städtischen Lebens (S.30ff)
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008563.pdf>

6 Handlungsfelder und Maßnahmenplanung

6.1 Gerechte Verteilung des Straßenraums und Fußverkehrsfreundliche Bedingungen

Der Großteil der Wege im Bezirk Neubau wird zu Fuß zurückgelegt (vgl. Kapitel 1.3.1). Dennoch beanspruchen der ruhende und fließenden MIV anteilmäßig mehr Fläche im Straßenraum, annähernd 50%. Um den Fußverkehr zu fördern, muss der Anteil der ihm zustehenden Flächen erhöht werden.

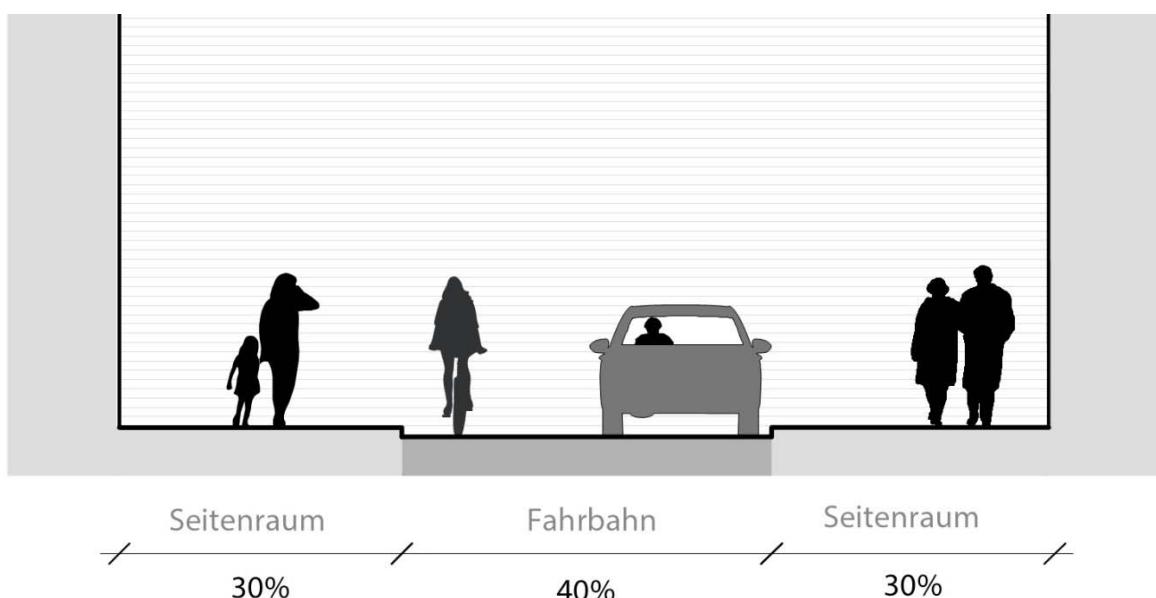
Dies kann durch eine Umverteilung des öffentlichen Raums, insbesondere auch durch Umnutzung der öffentlichen Fläche, welche für private Kraftfahrzeuge zum Abstellen zur Verfügung gestellt wird, erfolgen. Weiters können Fahrspuren aufgrund der fast flächendeckend geltenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verschmälert werden. Um das Modal-Split Ziel der Stadt Wien zur Reduktion des MIV-Anteils auf 20% im Jahr 2025 zu erreichen, kann auch bei mehrspurigen Straßen die Anzahl der Fahrstreifen reduziert werden. Die neu gewonnenen Flächen können als Fußverkehrsinfrastruktur, aber auch als Aufenthalts- und Grünflächen ausgebildet werden.

Mit der gerechten Verteilung des Straßenraums soll der Anteil an Fläche, welche dem Fußverkehr zur Verfügung steht, erhöht werden.

Im Leitbild wurden dazu folgende Umsetzungsziele festgelegt:

- ▶ Ausreichend breite, qualitativ hochwertige Gehsteige, Gehwege und Flächen (Plätze, Fußgängerzonen, etc.) für Fußgänger*innen schaffen
- ▶ Barrieren abbauen, öffentliche Durchwegungen ermöglichen und kennzeichnen
- ▶ Rahmenbedingungen an die Bedürfnisse von Fußgeher*innen anpassen

Abbildung 16 Proportionierung des Straßenraums im Verhältnis 3:4:3 für eine ausgewogene Aufteilung



Quelle: Bundesamt für Straßen: Fussverkehr Schweiz - Fusswegnetzplanung, Handbuch

6.1.1 Maßnahmen gerechte Verteilung

Ausreichend breite Gehsteige und Gehwege, Breitenbedarf an Frequenz anpassen

Gemäß den gültigen Planungsempfehlungen für Fußverkehr (RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr) soll eine Gehsteigbreite von 2,0m nicht unterschritten werden. In stärker frequentierten Bereichen wird eine Gehsteigbreite von mind. 2,5m empfohlen. Dieses Maß soll bei hohem Fußgängeraufkommen dementsprechend erhöht werden. Bei Geschwindigkeiten über 40 km/h im angrenzenden Fließverkehr muss zusätzlich ein 0,5m breiter Schutzstreifen zur Fahrbahn vorhanden sein. Bei hohem, stoßweisen Fußverkehrsaufkommen vor einer Institution soll ausreichend Platz zum Warten und zum Verweilen geboten werden. Geh- und Radwege sollen baulich getrennt verlaufen.

Maßnahmen:

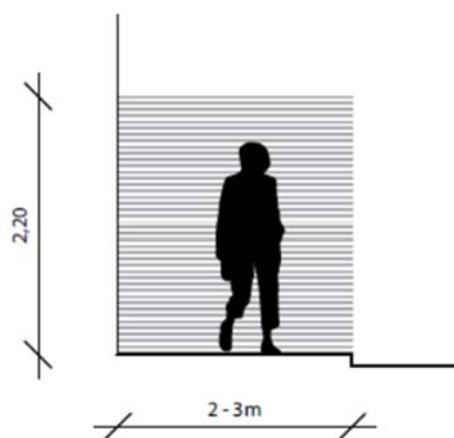
- Verbreiterung der Gehsteige auf über 2,0m (Regelbreite)
- Verbreiterung der Aufenthaltsfläche vor frequentierten Gebäuden z.B. vor Schulen, vor Seniorencentren, Theater, Kino, etc.
- Platzbildung an Kreuzungen
- Trennung von Geh- und Radwegen

Beispiele:

- Flächenbedarf Gehsteige siehe Kap. 4.1 Defizitanalyse
- Platzgestaltung: Mondscheingasse / Siebensterngasse, Augustinplatz - St. Ulrich Platz (Platzbildung über Neustiftgasse), Aufwertung Urban-Loritz Park (Verbindung zwischen beiden Parkteilen)
- Aufenthaltsfläche vor Schulen: Volksschule Stiftgasse, Neustiftgasse, Burggasse
- Aufenthaltsfläche vor Theater und Kino: Ateliertheater, Off-Theater, Admiral-Kino
- Getrennter Fuß- und Radweg: Gürtel

Folgende Abbildung 17 zeigt den Platzbedarf für Zu-Fuß-Gehende laut RVS. Der Verkehrsraum von mindestens 2,0m Breite und 2,20m Höhe ist unbedingt freizuhalten. Ein eventuell vorhandenes taktiles Leitsystem ist von Hindernissen freizuhalten.

Abbildung 17 Regelbreite Gehsteig, angrenzender Fließverkehr v < 40 km/h



Quelle: Darstellung komobile

Abbildung 18 verbreiterter Vorplatz Schulumfeld, Kandlgasse



Foto: komobile

Abbildung 19 Gehsteigverbreiterung, Burggasse, Breite Gasse

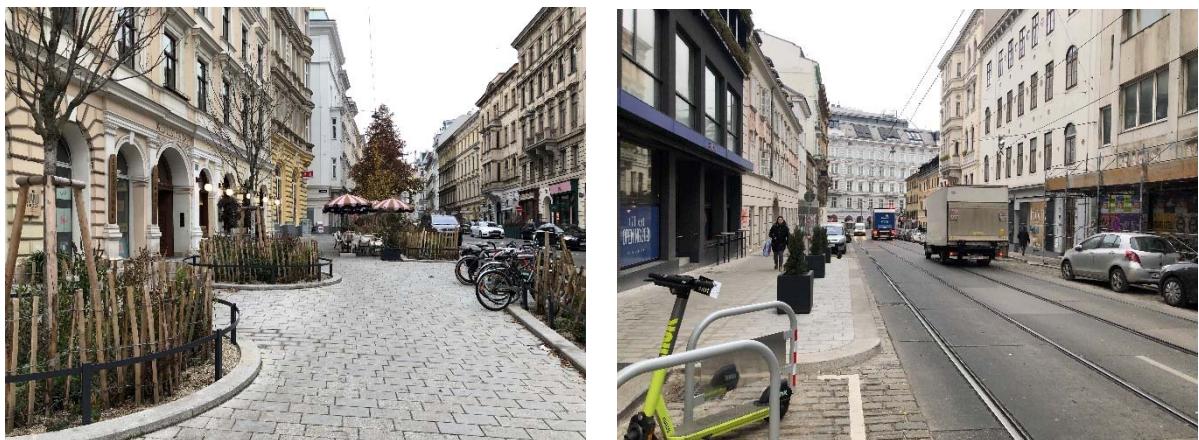


Foto: komobile

Straßenkategorie umändern zu Gunsten des Fußverkehrs

Um die Umfeldqualität der Anrainer*innen und Nutzer*innen zu verbessern, können Straßen und Gassen, die dem MIV viel Platz überlassen, in andere Straßenkategorien umgewandelt werden. Dies bedeutet attraktive, den Nutzer*innen gerecht werdende Anlageformen, die mehr Raum zum Aufenthalt, zum Begegnen und zum Spielen bieten. Konkret kann dies durch Umwandlung in beispielsweise Wohnstraßen, Fußgängerzonen oder Begegnungszonen erfolgen. Eine kostengünstige Möglichkeit ist die Ausweisung mit einem (abschnittsweisen) Fahrverbot (ausgenommen Radverkehr), wodurch Fußgänger*innen die Fahrbahn legal benutzen können. Außerdem können ganze Fahrspuren und Nebenfahrbahnen oder Kfz-Parkspuren in Gehsteige und Aufenthaltsbereiche umgewandelt werden.

Maßnahmen:

- Umgestaltung von Straßen in Fußgängerzonen

- Umgestaltung von Straßen in Wohnstraßen
- Umgestaltung von Straßen in Begegnungszonen
- Durchfahrtsverbot für MIV (ausgenommen Radverkehr)
- Sackgassen (ausgenommen Radverkehr)
- Umwandlung Fahrbahn und Kfz-Abstellplätze in Gehsteige oder Aufenthaltsbereiche

Beispiele:

- Aufwertung zur Wohnstraße z.B. Faßziehergasse – Gardegasse – Kirchberggasse
- Aufwertung zur Fußgängerzone z.B. Sigmundsgasse, Spittelbergzentrum
- Aufwertung zur Fußgängerzone bzw. Wohnstraße Myrthengasse zwischen Lerchenfelder Straße – Burggasse
- Aufwertung Mondscheingasse z.B. Fahrverbot
- Verkehrsberuhigung und Aufwertung zur Fußgängerzone oder Begegnungszone z.B. Bernardgasse abhängig vom Bürgerbeteiligungsprozess, Stiftgasse
- Prüfung, ob Fahrspuren in der Anzahl benötigt werden, Bsp. Umwandlung Fahrspur Gürtel oder Museumsplatz in attraktiven Seitenbereich oder Gehsteig
- Entfernung Kfz-Stellplätze von Gehsteig Bsp. Gürtel

Abbildung 20 Wohnstraße Lindengasse und Fußgängerzone Myrthengasse



Foto: komobile

Abbildung 21 Fahrverbot ausg. RV, Kirchberggasse, Richtergasse



Foto: komobile

Abbildung 22 Begegnungszone und Fußgängerzone Zollergasse

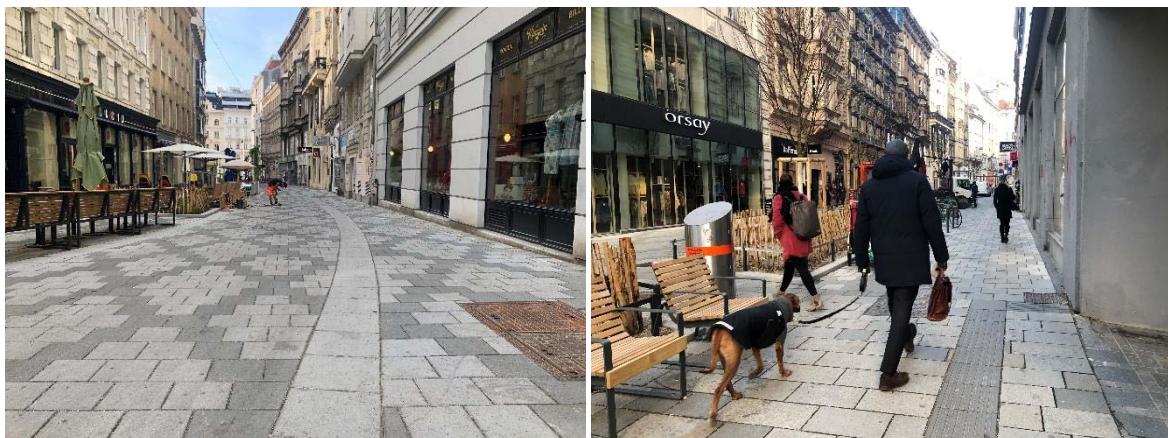


Foto: komobile

Querungsmöglichkeiten

Besonders an stärker befahrenen Straßen oder bei wichtigen Zielen wie U-Bahn Stationen sollen in Abständen von höchstens 200m Querungsmöglichkeiten mit Querungshilfen angeboten werden, um Umwege für den Fußverkehr oder ungesichertes Queren zu vermeiden. Ausgetretene Trampelpfade zeigen die Wunschlinien der Fußgänger*innen auf. Gehsteigvorziehungen, sogenannte „Ohrwaschel“, sorgen für erweiterte Sichtbeziehungen, erleichtern das Queren von Straßen und erhöhen somit die Verkehrssicherheit. An Querungen über Nebengassen sollen durchgezogene Gehsteige errichtet werden. An Kreuzungen sollen Schutzwege über alle möglichen zu querenden Relationen gekennzeichnet werden, um direkte Querungen sicherzustellen. Vor den Schutzwegen soll eine ausreichend große Aufstellfläche sein, die anschließenden Schutzwege sollen ausreichend breit sein, angepasst an die Frequenz. Eine Verkürzung der Querungslänge kann durch Verschmälerung der Fahrbahnen oder Errichtung von Mittelinseln erfolgen.

Maßnahmen:

- Durchgezogene Gehsteige durch Fahrbahnhebungen
- Gehsteigvorziehungen bei Querungen
- Querungshilfen in Form von Schutzwegen, Aufpflasterungen, Mittelinseln, VLSA
- Schutzwege über alle Relationen
- Ausreichende Aufstellflächen und breite Schutzwege
- Verkürzung der Querungslänge

Beispiele:

- Querungshilfen:

U-Bahn Station U6 Thaliastraße / Bernardgasse

Neustiftgasse zwischen Museumsstraße - Kirchberggasse, Neustiftgasse / Myrthengasse

Burggasse / Hermanngasse / Myrthengasse, Burggasse / Bandgasse

Entlang der Lerchenfelder Straße, Kaiserstraße

- Schutzwege an allen Relationen: Neustiftgasse / Halbgasse, Breite Gasse / Burggasse, Stiftgasse / Siebensterngasse (Haltestelle)
- Größere Aufstellfläche und breiterer Schutzweg: Burggasse, U-Bahn Station Volkstheater, Urban-Loritz-Platz
- Verkürzung der Querungslänge: Westbahnstraße / Urban-Loritz-Platz

Abbildung 23 Durchgezogener Gehsteig



Quelle: komobile

Abbildung 24 Fahrbahnanhebung, niveaugleiche Querung, Bsp. Schillerplatz, Mittelinsel Bsp. Gumpendorfer Straße



Quelle: komobile

Abbildung 25 Schutzwege über alle Relationen, Gehsteigvorziehung



Quelle: komobile

Fußgeherfreundliche Ampelschaltungen (VLSA), Anzahl an Ampelanlagen

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

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

Die Ampelanlagen sind barrierefrei mit akustischen Signalen und taktilen Leiteinrichtungen auszustatten.

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

Aufgrund der veränderten Verkehrsstärken, soll die Erfordernis, ob Ampeln noch notwendig sind, überprüft werden.

Maßnahmen:

- Anpassung der Freigabezeiten (Grünphase) an die Querungslänge
- Reduktion der Wartezeiten auf unter 30 Sekunden für Fußgänger*innen an Ampeln
- Überprüfung, welche Ampeln aufgrund des Verkehrsaufkommens notwendig sind
- Einführung von Rechtsvorrang als „Tempobremse“

Beispiele:

- Museumsplatz, Gürtel
- VLSA Lindengasse/Stollgasse/Schottenfeldgasse
- VLSA Mariahilfer Straße / Neubaugasse (Anmeldung für Bus)

Ausräumen von Hindernissen am Gehsteig

Ein barrierefreies Vorankommen soll entlang der Gehsteige ermöglicht werden. Die Hindernisse sollen nicht in den Gehlinien der Fußgänger*innen aufgestellt werden.

Altstoffsammelstellen

Altstoffsammelstellen befinden sich oftmals am Gehsteig oder im Kreuzungsbereich und schränken dadurch den Platz bzw. auch die Sichtbeziehungen ein. Container zum Sammeln von Wertstoffen sollen auf der Fahrbahn bzw. in der Parkspur situiert werden, um den Fußverkehr nicht zu behindern.

Maßnahmen:

- Aufstellen von Altstoffcontainern auf der Fahrbahn

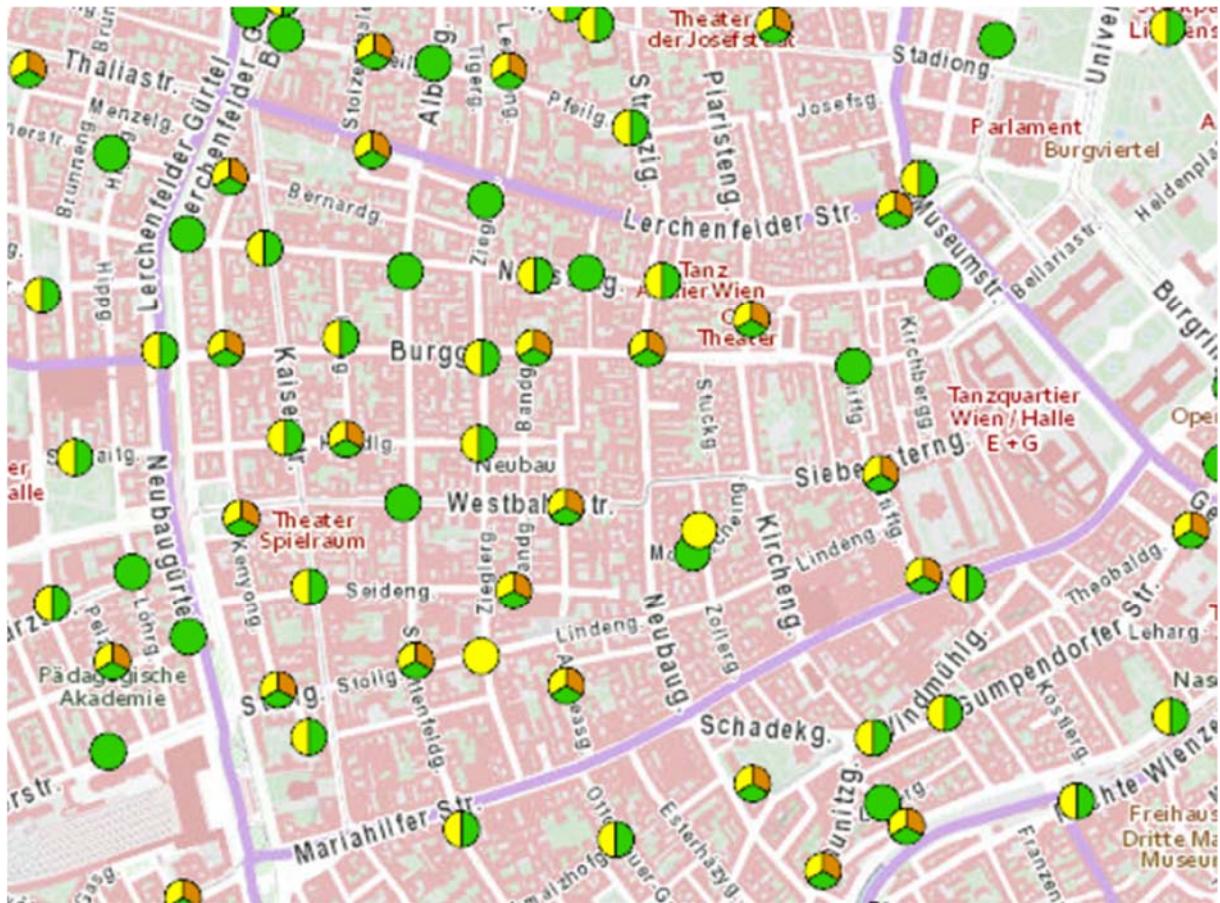
Beispiele:

- Andreasmagasse, Neustiftgasse

Eine Karte, wo sich welche Container befinden, findet sich auf dem Stadtplan Wien¹¹:

¹¹ Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/grafik.aspx?bookmark=pZYwRumZQUZmpYFFvioURe5R5qta&lang=de&bmadr=10000608>

Abbildung 26 Stadtplan Altstoffsammelstellen



Quelle: Stadtplan Wien

Abbildung 27 Altstoffsammelstellen auf der Fahrbahn, Bsp. Kandlgasse, Seidengasse



Quelle: komobile

Verkehrszeichen

Verkehrszeichen, welche dem Kfz-Verkehr dienen, werden meist nicht auf der Fahrbahn, sondern im Seitenbereich am Gehsteig situiert. Des Öfteren werden zusätzlich Mistkübel daran befestigt. Verkehrszeichen dürfen gemäß RVS (RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr) nicht in den Verkehrsraum vom Fußverkehr hineinragen, sondern müssen außerhalb aufgestellt werden. Ist dies nicht möglich,

so soll eine Wandmontage oder Situierung der Steher an der Hausfassade erfolgen (siehe Abbildung 28). Mobil aufgestellte Verkehrszeichen sollen taktil mit dem Langstock ertastbar sein und nicht über den Standsockel hinausragen.

Eine Ausweisung von Halte- und Parkverboten ist gemäß StVO auch durch Kennzeichnung mittels einer gelben, durchgehenden Linie am Fahrbahnrand oder am Gehsteig möglich.

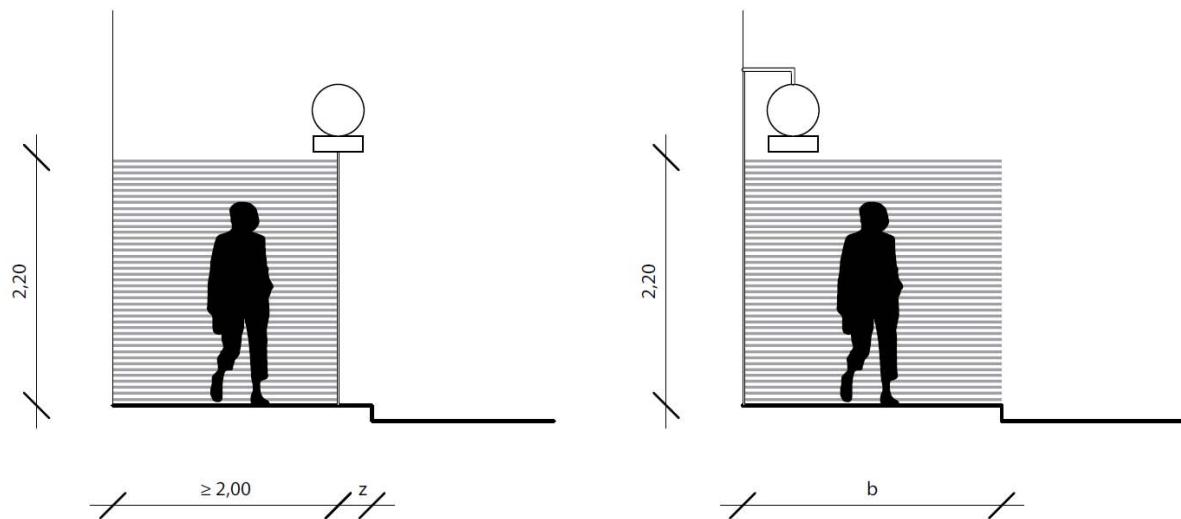
Maßnahmen:

- Bei der Anbringung von Verkehrszeichen ist auf eine Aufstellung außerhalb des Verkehrsraums des Fußverkehrs (Breite 2m) bzw. einer Befestigung an der Hausfassade zu achten.
- Allgemein soll geprüft werden, ob vorhandene Verkehrszeichen, im Verkehrsraum stehen und ggf. versetzt werden können.
- Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten durch eine gelbe Linie am Gehsteig

Beispiele:

- Westbahnstraße, Kandlgasse, Neustiftgasse, Burggasse

Abbildung 28 Aufstellung VZ außerhalb Verkehrsraum, Bsp. Straßenseitig mit Schutzstreifen, Bsp. Hausfassade ohne Schutzstreifen (b = Breite Verkehrsraum, z = Schutzstreifen)



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

Abbildung 29 Verkehrszeichen an der Hausmauer, Bsp. Bandgasse



Foto: komobile

Fixe und mobile Werbetafeln, Blumentröge, E-Schaltböcke, Aufbauten, Fahrradabstellanlagen, Schanigärten:

Rolling Boards und sonstige Werbeflächen der Stadt Wien sollen nur dort aufgestellt werden, wo sie den Verkehrsstrom von Fußgänger*innen im öffentlichen Raum nicht behindern. Das gleiche gilt für sonstige Aufbauten wie E-Böcke, Schaltschränke, Fahrradabstellanlagen und dgl. Mobile Werbetafeln, z.B. A-Ständer, oder Pflanzgefäß werden des Öfteren vor Geschäftseingänge gestellt. Dadurch kann es zu Platz einschränkungen und Hindernissen v.a. auch für sinnes- oder mobilitätseingeschränkte Personen, kommen. Hier soll Bewusstsein dafür geschaffen werden, indem die Geschäftstreibenden darauf aufmerksam gemacht werden. Wenn Werbetafeln oder Begrünungen aufgestellt werden, sind diese außerhalb der Gehlinien und platzsparend zu situieren.

Für die Errichtung von Schanigärten gibt es Vorschriften zur Einhaltung der Barrierefreiheit. So muss ein taktiles Leitsystem frei bleiben und eine verbleibende Gehsteigbreite von mindestens 2,0m eingehalten werden. Bei einem höheren Fußverkehrsaufkommen sind größere Breiten empfehlenswert.

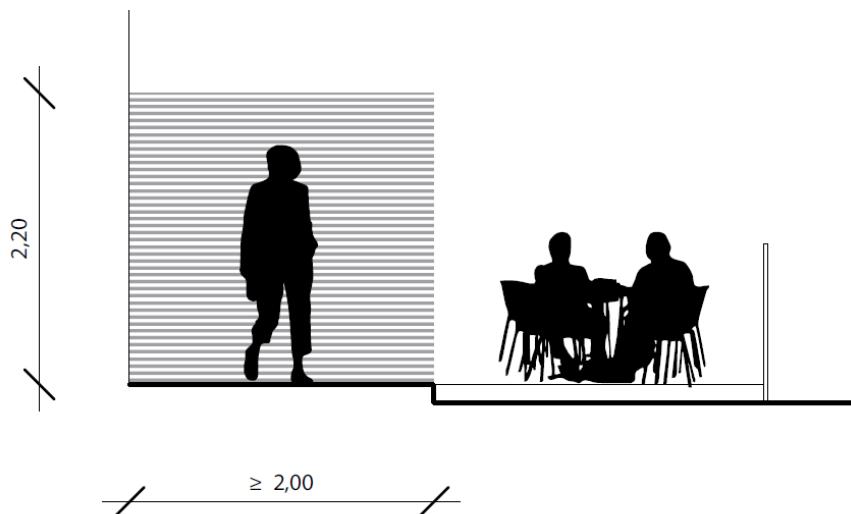
Maßnahmen:

- Aufstellen von Hindernissen wie Rolling Boards, Schaltschränke, Schanigärten und dgl. außerhalb der Gehlinien, Mindestdurchgangsbreite von 2,0m

Beispiele:

- Westbahnstraße, Burggasse, Siebensterngasse

Abbildung 30 Freihalten von Verkehrsraum, Gehsteigbreite mindestens 2,0m



Quelle: Angabe gemäß RVS, Darstellung komobile

Abbildung 31 Pflanztrog in der Parkspur, bzw. an der Hausfassade Bsp. Kaiserstraße, Schottenfeldgasse



Quelle: komobile

Abbildung 32 Radabstellanlage in Parkspur, Bsp. Schottenfeldgasse, Kandlgasse



Quelle: komobile

Haltestellen

Bei der Errichtung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist auf ausreichend Platz für das Warten und das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu achten. Der Warte- und Aufstellbereich ist an die Frequenz der Ein- und Aussteiger anzupassen.

Der Haltestellenbereich soll außerhalb der Gehlinien des in Längsrichtung passierenden Fußverkehrs liegen.

Maßnahmen:

- Trennung von Haltestellenbereich und Fußverkehr
- Wartebereiche ausreichend groß entsprechend der Frequenz

Beispiele:

- Neustiftgasse, Lerchenfelder Straße, Neubaugasse

Abbildung 33 Trennung Haltestellenbereich – Fußverkehr in Längsrichtung



Quelle: komobile

Stadt der kurzen Wege, Vermeidung von Umwegen

Bei Neuplanungen, wie z.B. bei Wohnbauprojekten mit öffentlichen Freiflächen, sollen kurze Wege und Durchlässigkeiten von Anfang an mitgedacht werden. Fußgeher*innen sind besonders empfindlich auf Umwege. Kurze, direkte Wegeverbindungen tragen zur Fußgängerfreundlichkeit bei und machen Alltagswege attraktiver. Bei kleinräumiger Betrachtung wird bereits ein Umweg von 5 bis 10m nicht toleriert.

Maßnahmen:

- Vermeidung von Umwegen durch Öffnung von Durchgängen
- Abbau von Barrieren

Beispiele:

- Neuplanung Sophienspital
- Museumsquartier
- Stiftskaserne
- Neues Leiner Areal

Abbildung 34 Durchgang Jenny-Steiner-Weg, Durchgang Ahornergasse



Quelle: komobile

Stadtentwicklungen

Bei allen Bauvorhaben betreffend Neuplanungen oder Ausbauten im Stadtgebiet soll auf eine fußgeherfreundliche Mobilität und barrierefreie Planung geachtet werden. Dies ist auch während der Bauzeit zu beachten.

Besonders nach Abbau der Baustelle kann bei der Wiederherstellung der Oberfläche eine fußgeherfreundliche Gestaltung implementiert werden.

Maßnahmen:

- Nutzung der Impulse zur Umgestaltung der Oberfläche durch neue Bauvorhaben
- Keine Einschränkungen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen bei Baustellen

Beispiele:

- Neue U2 U-Bahn Station Neubaugasse
- Linie U5
- Neuplanung Sophienspital
- Neues Leiner Areal
- Augustinplatz

6.2 Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung

Ein angenehmes Umfeld und eine hohe Aufenthaltsqualität fördern das Zu-Fuß-Gehen, da mehr Menschen in einem attraktiven Umfeld ihre Wege zu Fuß zurücklegen, außerdem werden abwechslungsreiche und interessante Wege als kürzer empfunden. Dazu gehören keine oder geringer negative Umwelteinflüsse wie Lärm und Abgase, eine ausgewogene Straßenaufteilung (siehe Abbildung 16 Proportionierung des Straßenraums im Verhältnis 3:4:3 für eine ausgewogene Aufteilung), eine ansprechende Straßenraumgestaltung, ausreichend Sitzgelegenheiten, sowie Begrünungen, die durch Verdunstung und Schattenwurf ein angenehmes Mikroklima fördern.

Im Leitbild wurden folgende Umsetzungsziele festgelegt:

- ▶ Abwechslungsreiche, attraktive Wege für Fußgänger*innen schaffen und so die Freude am Zu-Fuß-Gehen fördern
- ▶ Negative Umwelteinflüsse minimieren
- ▶ Bäume, Fassadenbegrünung, Grünflächen, Wasserelemente etc. anlegen
- ▶ Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten und Beschattung schaffen

6.2.1 Maßnahmen Straßenraumgestaltung, Aufenthaltsqualität und Umfeldgestaltung

Einsatz von Gestaltungselementen

Um dem Fußverkehr ein angenehmes Umfeld zu bieten, können Gestaltungsmaßnahmen einen großen Beitrag leisten. Die Schaffung von Räumen mit viel Grün und hoher Urbanität und Nutzungsvielfalt durch attraktive Gestaltung der Straßen, Gassen und Plätze kann dazu beitragen, dass Menschen öfters zu-Fuß gehen. Dadurch kann der Anteil von Fußgänger*innen im Alltagsverkehr direkt erhöht werden. Ein Fußweg wird dann als attraktiv bewertet, wenn eintönige, verbaute Flächen vermieden werden und Fußgänger*innen alle 4 Sekunden, d.h. rund alle 4,0m, einen Blickfang vorfinden.¹² Vor Aufstellung von Aufbauten oder Mistkübeln, etc. sollen diese in Hinblick auf Beeinträchtigung des Fußverkehrs und gestalterische Aspekte geprüft werden.

¹² Jahn Gehl (2010): Cities for people, zitiert in (S.9) Fußverkehr CH (2019): Restflächen aufwerten

Maßnahmen:

- Abwechslungsreiche Straßenraumgestaltung durch Nutzungsvielfalt
- Gestaltungs-Check des Straßenraums nach ästhetischen Aspekten

Beispiele:

- Gestalterische Genehmigung der Aufstellung für Aufbauten (Schaltschränke, Telefonzellen, Werbetafeln, Altstoffcontainern, E-Ladesäulen, etc.)

Platzgestaltungen

Eintönige Straßenverläufe ermüden Fußgänger*innen und lassen die Dauer des Fußwegs länger erscheinen. Nach Möglichkeit soll alle ca. 200- 300m platzähnliche Gestaltungen zum Verweilen einladen.

Maßnahmen:

- Platzgestaltungen oder Verweilbereiche alle 200-300m
- Unterbrechung von durchgehenden Parkspuren am Fahrbahnrand
- Lieferzonen Zeiten verkürzen

Beispiele:

- Unterbrechung der geradlinigen Straßenverläufe z.B. Kaiserstraße
- Aufwertung Augustinplatz, Siebensternplatz
- Durchgehende Parkspuren entlang Burggasse und Neustiftgasse, etc. unterbrechen
- Prüfung, ob Lieferzeit zeitlich verkürzt werden können, z.B. Mariahilfer Straße derzeit bis 16:00h

Beleuchtung

Eine ausreichende Beleuchtung ist nicht nur für sehbeeinträchtigte Personen wichtig. Die Vermeidung von dunklen Ecken und das Gewährleisten von ausreichend Beleuchtung erhöht das Sicherheitsgefühl von Personen, die zu Fuß unterwegs sind.

Maßnahmen:

- Ausreichende Ausleuchtung der Gehwege und Plätze

Beispiele:

- Mangelnde Beleuchtung auf Lerchenfelder Straße aufgrund Schattenwurfs der Bäume

Sitzmöglichkeiten, Ausruhemöglichkeiten

Regelmäßige Ruhe- und Verweilbereiche sind besonders für mobilitätseingeschränkte Personen oder auch ältere Menschen essenziell, damit sie einen Fußweg überwinden können. Allen Personen soll jedoch einen angenehmen Aufenthalt im öffentlichen, konsumfreien Raum geboten werden. Bei

der Wahl der Sitzelemente ist auf Barrierefreiheit zu achten, die Sitzelemente sollen bis zum Boden reichen, damit sie mit dem Langstock ertastbar sind, und Arm- oder Rückenlehnen haben.

Die Sitzfibel der Stadt Wien (MA 19) gibt einen umfangreichen Überblick über mögliche Arten von Sitz- und Verweilräume im öffentlichen Raum¹³.

Abbildung 35 Sitzelement mit Pergola bzw. Baum, Bsp. Sonnwendviertel, Mariahilfer Straße



Quelle: komobile

Begrünung

Nicht nur Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen sind für den Fußverkehr förderlich, sondern auch schattige Bereiche entlang eines Straßenzugs, da es im dicht bebauten Stadtgebiet zu hohen Temperaturen kommen kann und das zu-Fuß-Gehen unerträglich macht.

Einen umfassenden Überblick über Bestand und Potential der Straßenraumbegrünung im 7. Bezirk gibt der Masterplan Grün – Straßenraum.¹⁴

¹³ MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung (2021): Sitzfibel:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf>

¹⁴ D/D Landschaftsplanung (2020), Masterplan Grün - Straßenraum

Abbildung 36 Potentialkarte Straßenraumpflanzungen, Masterplan Grün



Quelle: D/D Landschaftsarchitektur

Umwelteinflüsse (Lärm, Abgase)

Ein wesentlicher Faktor damit sich Fußgänger*innen wohlfühlen, ist das negative Umwelteinflüsse, insbesondere Lärm, Abgase und Feinstaub, von ihnen ferngehalten werden. Dies kann durch eine Verkehrsberuhigung und Reduktion der Verkehrsbelastung erfolgen. Ansonsten kann durch einen entsprechenden Abstand zur Fahrbahn, womöglich mit einer Begrünung, der nachteilige Einfluss verringert werden.

Maßnahmen:

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Reduktion Durchzugsverkehr
- Abstandsgrün zur Fahrbahn

Beispiele:

- Prüfung Anteil an Durchzugsverkehr und Reduktionsmöglichkeiten, z.B. Burggasse, Neustiftgasse, Lerchenfelderstraße
- siehe Bestandsanalyse, Kap 4.4

Evaluierung Wohnstraßen

In Wohnstraßen darf per Definition die Straße betreten und auch zum Spielen verwendet werden, die Fahrzeuge dürfen nur in Schrittgeschwindigkeit Zu- und Abfahren. Ob die Zielerfüllung, dass sich Kinder oder Fußgänger*innen tatsächlich wohl fühlen und die Fahrbahn nutzen oder, ob diese nur als Parkfläche für Kfz dient, sollte einer Evaluierung unterzogen werden und gegebenenfalls durch gestalterische Maßnahmen angepasst werden. Bei der Neugestaltung sind nach Möglichkeit Begrünungsmaßnahmen zu setzen und auf ausreichende Sitzmöglichkeiten zu achten.

Maßnahmen:

- Evaluierung Wohnstraßen

Beispiele:

- Andlergasse, Mechitaristengasse, Richtergasse, Stuckgasse, Urban-Loritz-Platz (abschnittsweise)

Abbildung 37 Keine Kfz-Stellplätze in der Wohnstraße, Bsp. Stuckgasse

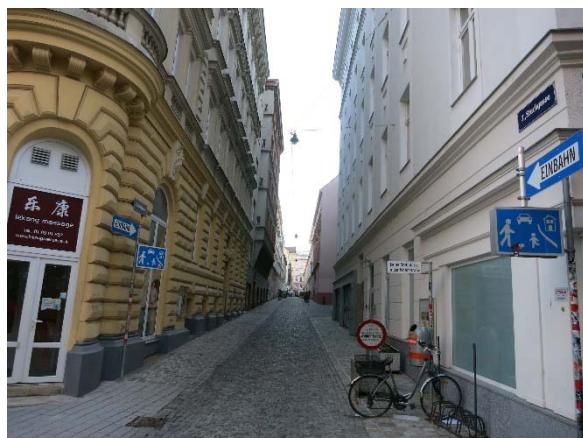


Foto: komobile

Kunst im öffentlichen Raum, Spield möglichkeiten

Durch das Vorhandensein von Kunstwerken im öffentlichen Raum oder Spielgelegenheiten o.ä. wird ein weiterer Anreiz zum Wohlsein geschaffen.

Maßnahmen:

- Platzieren von Kunstwerken
- Aufstellung von Spielgelegenheiten

Beispiele:

- Auf Plätzen: Urban-Loritz-Platz, Augustinplatz

Abbildung 38 Spield element und Begrünung, Bsp. Zollergasse



Quelle: komobile

Zwischenutzungen

Im Sommer 2021 gab es Zwischenutzungen am Gürtel mit der „Sommerfrische“ und im Sophiengspital.

Auch (temporär) gesperrte Straßen oder mit eingeschränkter Zufahrt wie die Lindengasse, Kirchengasse oder Zollergasse können für temporäre Zwischenutzungen z.B. Aufstellen von Sitzelementen, Begrünungen, Kunst im öffentlichen Raum, Flohmärkten, o.ä. verwendet werden.

Maßnahmen:

- Nutzung von (öffentlichen) Freiflächen oder überbreiten Fahrbahnen für temporäre Aufenthaltsflächen

Beispiele:

- Sophiengspital, Lindengasse, Kirchengasse, Zollergasse, Mondscheingasse

Abbildung 39 Zwischennutzungen Gürtelfrische, Sophienspital



Fotos: komobile

Abbildung 40 Temporäres Blumenlabyrinth mit Sitzgelegenheiten, Bsp. Lübeck, DE



Foto: Olivia Kantner

Abbildung 41 Platz für Zwischenutzung Zollergasse



Fotos: komobile

Parklets

Parklets sind konsumfreie Grün- und Sitzbereiche, welche in Parkspuren (temporär) eingerichtet werden können. Parklets können von Initiativen (<https://graetzloase.at/parklets>) oder auch von Einzelpersonen oder mehreren Personen wie Hausgemeinschaften beantragt werden. Parklets oder temporäre Grätzloasen, die in der Parkspur errichtet werden, können als Pausen- und Aufenthaltsraum dienen. Dadurch werden Kommunikationsräume im Bezirk errichtet und der Austausch der Anrainer*innen gefördert.

Abbildung 42 Parklet Bsp. Neustiftgasse, Westbahnstraße



Fotos: komobile

6.3 Selbständigkeit im Straßenraum für alle (Inklusion)

Selbständig und subjektiv sichere Wege zurücklegen zu können, ist für Menschen jeden Alters und unterschiedlicher Bedürfnisse gleichermaßen wichtig. Durch eine entsprechende Gestaltung des Straßenraumes soll dies ermöglicht und so die Inklusion gefördert werden.

Im Leitbild wurden folgende Umsetzungsziele festgelegt:

- ▶ Abbau von Barrieren und Schaffung von sicheren Wegen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen
- ▶ Sichere Gestaltung der Wege von und zu Bildungs- und Betreuungseinrichtungen
- ▶ Bezirksfußverkehrsplan, in dem sichere, barrierefreie Wege ersichtlich sind, erstellen

6.3.1 Maßnahmen Inklusion

Bei der Planung sollen insbesondere auch die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden. Die Nutzergruppe ist divers und umfasst sowohl mobilitätseingeschränkte Personen als auch Menschen mit Sehinschränkungen oder Höreinschränkungen, die alle unterschiedliche Bedingungen voraussetzen. Werden die Voraussetzungen bereits von Beginn an bedacht, so können Umbaumaßnahmen im Nachhinein vermieden werden.

Zur Barrierefreien Planung zählen folgende Maßnahmen:

- Ausreichend breite Gehsteige
- Platzieren von Hindernissen außerhalb der Gebbereiche
- niveaufreie Kreuzungsplateaus und Fahrbahnhebungen für flächiges Queren
- Absenkung der Bordsteine an Übergängen (Barrierefrei; aber taktil erkennbar)
- regelmäßige, griffige und ebene Oberflächenbeläge
- Taktile und akustische Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Personen:
 - Anbringung von taktilen Leitsystemen dort, wo es keine natürlichen Leitsysteme wie Mauerkanten gibt
 - taktile Leitsysteme bei Kreuzungen und als Querungshilfen
 - zusätzlich im Straßenraum bei wichtigen Quellen oder Zielen
 - Orientierung für den Hörsinn: Anbringung von akustischen Ampeln
- Freihalten von Leitsystemen von Hindernissen (Schanigärten, Baustellenabsicherungen, abgestellte Fahrräder oder Scooter, etc.)
- Ausreichend lange und vorgezogene Freigabezeiten bei VLSA-Querungen
- Baustellen auf Hauptverbindungen sind deutlich zu signalisieren, ebenso muss die Umleitung deutlich erkennbar sein.
- Hauptverbindungen für den Fußverkehr sind beim winterlichen Räumdienst vorrangig zu behandeln.
- gute und gleichmäßige Beleuchtung

- Entfernung von Gehsteigparken und Umwandlung von Schrägparkordnung in Längsparkordnung
- bauliche Trennung von Geh- und Radwegen
- Barrierefreie Sitzgelegenheiten im Abstand von 200m

Abbildung 43 Absenkung Bordstein, taktil erkennbar



Foto: komobile

Wegweisung

Zur Orientierung kann ein Informationsleitsystem mit wichtigen Einrichtungen in einer fußläufigen Distanz für Fußgänger*innen hilfreich sein. Analoge Stelen mit Informationen über Entfernungen zu POIs, öffentlichen Verkehrsmittel, öffentlichen Toiletten und Parks sowie touristischen Standorten sind eine sinnvolle Erweiterung zu Wegweisern und Beschilderungen von Routen¹⁵.

Sichere Gestaltung von Schulwegen, Berücksichtigung von Senior*innen

Kinder sind bei der Verkehrsplanung aufgrund ihrer eingeschränkten Wahrnehmungsfähigkeit des Verkehrsgeschehens besonders zu berücksichtigen. Damit Kinder ihre Schulwege selbstständig abwickeln können, sind insbesondere im Schulumfeld besondere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu treffen. Siehe Kap. 6.5. Die Einführung von Schulstraßen, mit einer zeitlichen Sperre der Straße, zu Beginn- und Endzeiten des Unterrichts, kann geprüft werden.

Auch für die Erreichbarkeit von Seniorencentren gilt, dass die besonderen Bedürfnisse von älteren Menschen wie ausreichende und gesicherte Querungsmöglichkeiten und Ausruhemöglichkeiten, im Umfeld berücksichtigt werden.

¹⁵ MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung, ARGE Gruber/Jauschneg (2018): Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems

6.4 Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer*innen

Der Straßenraum ist besonders im innerstädtischen Bereich begrenzt und wird von Personen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen genutzt. Neben einer Planung und Politik, die die verschiedenen Bedürfnisse und Anforderungen berücksichtigt, kommt auch dem respektvollen Umgang der Verkehrsteilnehmer*innen miteinander eine wesentliche Rolle zu.

Im Leitbild wurden folgende Umsetzungsziele festgelegt:

- ▶ Rücksichtnahme auf die jeweils anderen Verkehrsteilnehmer*innen stärken
- ▶ Bewusstsein innerhalb der Bezirksvertretung für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen schärfen
- ▶ Bewusstsein der Wohnbevölkerung und der Geschäftsinhaber*innen für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen schärfen
- ▶ Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer*innen für die positiven gesundheitlichen Aspekte von Zu-Fuß-Gehen erhöhen

6.4.1 Maßnahmen Fairness

Leitfaden Baustellen

Im Zuge der Einrichtung von Baustellen werden oftmals Umwege oder Hindernisse, die Stolperfallen für den Fußverkehr darstellen, erzeugt. Um die Bedürfnisse von mobilitäts- oder sinneseingeschränkten Personen zu befriedigen, ist eine barrierefreie Gestaltung unumgänglich. Umwege oder ungesicherte Querungen sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Von der Stadt Wien gibt es einen Leitfaden „Sicherheit auf Wiens Baustellen“¹⁶, welcher bei der Einrichtung von Baustellen berücksichtigt werden soll.

Zu diesen Maßnahmen zählen:

- ▶ Einhaltung der vorgeschriebenen Durchgangsbreiten
- ▶ Anbringung von Anrampungen bzw. Überbrückungen
- ▶ Ausreichend hohe und standfeste Absperrungen und Schutzgitter
- ▶ Anbringung von Tastleisten

Illegales Parken

Das illegale Parken auf Gehsteigen wird von den Fahrzeuglenker*innen meist als geringes Übel angesehen und das Bewusstsein, dass dadurch die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen eingeschränkt und gefährdet werden, ist kaum vorhanden. Besonders durch Lieferfahrzeuge erfolgt oftmals temporäres illegales Parken. Eine Bewusstseinskampagne, welche Gefahren durch falsch

¹⁶ Stadt Wien, Baustellensicherung: <https://www.wien.gv.at/verkehr/baustellen/sicherheit/index.html>

abgestellte Fahrzeuge ausgehen, kann Abhilfe schaffen. Außerdem können flächendeckende Kontrollen erfolgen.

Abbildung 44 Parken auf schmalem Gehsteig



Foto: komobile

Radfahren vs. Fußgänger*innen

Von Fußgänger*innen werden (rücksichtslose) Radfahrer*innen als besonders störend empfunden. Wichtig für ein gutes Miteinander ist, dass Radfahrer*innen bei Kreuzungen, Engstellen, gemischten Geh- und Radwegen, etc. auf angepasstes Verhalten hinsichtlich Geschwindigkeit und Vorrang achten.

Für Radfahrer*innen sollen ausreichend, adäquat gestaltete Radfahranlagen zur Verfügung stehen, damit diese nicht auf den Gehsteig ausweichen. Außerdem sollen wichtige Hauptradrouten nicht durch Fußgängerzonen führen.

- Bsp. Radfahren gegen die Einbahn Burggasse, Neustiftgasse
- Bsp. Radfahren neben der Straßenbahn Breite Gasse
- Bsp. Hoher Radverkehrsanteil auf der Mariahilfer Straße, da es keine parallele Ausweichroute gibt

Scooterparkplätze, Leihradstationen

Scooter, die am Gehsteig abgestellt werden, stellen oft Hindernisse dar. Eine geregelte Abstellung auf zweckgewidmeten Aufstellflächen, kann Abhilfe schaffen. Bei den Nutzer*innen ist das Bewusstsein zu schaffen, dass diese Flächen oder andere legale Abstellplätze genutzt werden sollen.

Auch Leihradstationen (city bike) sollen nicht auf Gehsteigen, sondern möglichst auf der Fahrbahn aufgestellt werden.

Abbildung 45 Scooterparkplatz, Bsp. Hauptbahnhof Wien



Foto: komobile

Sauberkeit

Damit sich Menschen in ihrer Umgebung wohlfühlen, ist es wichtig einen sauberen Straßenraum zu haben. Bewusstes richtiges Entsorgen von Abfällen und auch das Wegräumen von Hundekot tragen dazu bei, dass es zu keinen unangenehmen Eindrücken kommt.

6.5 Ortsspezifische Maßnahmen, aktuelle Entwicklungsprojekte

Im Plan Nr°03 „Zielnetz und Maßnahmen“ sind zusätzlich zu den oben beschriebenen Anforderungskriterien ortsspezifische Maßnahmen unter „Handlungsfelder“ dargestellt. Diese berücksichtigen insbesondere die aktuellen Entwicklungsprojekte im Bezirk.

Andreaspark und Andreasgasse, Richtergasse

Es ist geplant den Andreaspark aufzuwerten. Im Zuge dessen soll auch die Straßenraumqualität in der Andreasgasse und in den Wohnstraßen Richtergasse und Andlergasse verbessert werden. Die Richtergasse und Andreasgasse sollen als Wohnstraße ausgestaltet und die Stellplätze entfernt werden. Es können die Flächen bemalt werden.

Abbildung 46 Barriere Altstoffsammelstelle auf Gehsteig, Andreasgasse



Foto: komobile

Bernardgasse und Badhausgasse

Für die Bernardgasse hat im Herbst 2021 ein Beteiligungsprozess zur Umgestaltung stattgefunden. Dieser dient als Basis zur Anhebung der Aufenthaltsqualität für die Bewohner*innen. Auch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und die Begrünung sind angedacht. Die in der Nähe liegende Badhausgasse kann in die Umgestaltungsüberlegungen miteinbezogen werden.

Bandgasse/ Hermannngasse

Aktuell befinden sich hier lange Straßenzüge mit beidseitigen Gehsteigbreiten unter 2,0m. Eine Verbreiterung der Gehsteige kann die Steigerung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr fördern.

Burggasse, Neustiftgasse, Lerchenfelder Straße

Es soll geprüft werden, ob Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt werden können, um das hohe Verkehrsaufkommen in der Burggasse, Neustiftgasse und Lerchenfelder Straße zu reduzieren. Weiters sollen die Gehsteige verbreitert werden und Elemente zur Aufwertung des Straßenraums wie Begrünungen eingesetzt werden. Eine regelmäßige Abfolge von Ausruhemöglichkeiten soll umgesetzt werden.

Hermannngasse

Im Bereich der Mündung zur Burggasse gilt die fehlende Querungsmöglichkeit als Barriere. Das Schaffen einer Querungsmöglichkeit soll vor allem die Verkehrssicherheit fördern und als direkte Verbindung zur verkehrsberuhigten Myrthengasse dienen.

Spittelbergzentrum

Durch den Schulstandort in der Stiftgasse und die vorhandenen schmalen Gehsteige gibt es hier einen guten Grund für eine Verkehrsberuhigung vor der Volksschule und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität.

Auch in der Kirchberggasse, wo sich ein Kindergarten und ein Spielplatz befinden, sind beidseitig schmale Gehsteigbreiten, die zusätzlich durch Poller und Grünflächen verringert werden und wenig Platz für Fußgänger*innen bieten. Die Kirchberggasse könnte als Fußgängerzone umgestaltet werden.

Faßziehergasse / Gardegasse

Durch die gegebenen schmalen Gehsteigbreiten in diesem Grätzel wäre eine Umwandlung in Wohnstraßen, o.ä. und Begrünungselemente anzudenken.

Abbildung 47 Beispiel Faßziehergasse



Foto: komobile

Siebensternviertel

Das bereits bestehende lokale Zentrum um den Siebensternplatz bietet Potential zum Ausbau. Die zukünftige neue U-Bahn Station und eine Aufwertung der Kirchengasse und der Mondscheingasse, die aktuell von Stellplätzen dominiert wird, könnte eine fußgeherfreundliche Verbindung zur Neubaugasse darstellen.

U-Bahn Station Neubaugasse/Kirchengasse

Durch die zukünftige Erweiterung des U-Bahn Angebots im Bezirk und die Zu- und Abgänge zu den Stationen soll eine Aufwertung der anliegenden Straßen (z.B. Fußgängerzone) angedacht werden. Durch die neuen Umsteigemöglichkeiten ist eine Steigerung der Frequenz im Fußverkehr zu erwarten, was auch Auswirkungen auf die potentiellen Einkaufsmöglichkeiten, etc. hat.

Mechitaristengasse

Die Ausweisung der Mechitaristengasse als Wohnstraße erlaubt zwar den Aufenthalt auf der Fahrbahn, es fehlt allerdings der gestalterische Anreiz und die Begrünung. Bsp: für Wohnstraße fußverkehrsreich gestalten, Attraktivierung durch Begrünung. (siehe auch Kapitel 4.2.2 Wohnstraßen)

Abbildung 48 Beispiel Mechitaristengasse



Foto: komobile

Neubaugasse

Der Umbau der Neubaugasse zwischen Burggasse und Mariahilfer Straße zur Begegnungszone war ein wichtiger Beitrag zur Aufwertung des Straßenraums. Dem Abschnitt zwischen Burggasse und Lerchenfelder Straße fehlt es hingegen noch an Begrünung und einer qualitätvollen, durchgehenden Fußverkehrsverbindung.

Mondscheingasse

Die Mondscheingasse stellt eine verkehrsberuhigte Verbindung von der Neubaugasse zum Siebensternviertel dar. Für den Fußverkehr fehlt es allerdings an Aufenthaltsqualität. Durch Gehsteigverbreiterungen kann eine Attraktivierung für Fußgänger*innen erzielt werden.

Kaiserstraße

Entlang der gesamten Kaiserstraße gibt es Defizite hinsichtlich Begrünung und Beschattung, sowie fehlender Aufenthaltsqualität, die diese Verbindung durch den Bezirk für Fußgänger*innen unattraktiv erscheinen lässt. Die Verbreiterung der Gehsteige und Aufenthaltsflächen sowie Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abstand können diesen Mängeln entgegenwirken. Außerdem soll die Querbarkeit der Straße erhöht werden.

Westbahnstraße

Durch die Straßenbahnschienen entlang der Westbahnstraße sind die Möglichkeit zur Erweiterung der Gehflächen gering, aber dennoch sollte eine Verbreiterung der Gehsteige, wo es möglich ist, angedacht werden. Auch der fehlenden Begrünung und Aufenthaltsqualität sollte entgegengewirkt werden. Ein kleines Zentrum in diesem Grätzel hat sich an der Kreuzung zur Zieglergasse gebildet, das Potential für mehr Verweilräume bietet. Eine Sitzgelegenheit kann die Aufenthaltsqualität erhöhen.

Urban-Loritz-Platz

Der Urban-Loritz-Platz stellt einen wichtigen Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr dar und gleichzeitig bietet er hohes Gefährdungspotential durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Straßenbahn für den Fußverkehr. Mehr und verbesserte Querungsmöglichkeiten, über den Gürtel und über die Westbahnstraße, und vermehrtes Augenmerk auf Aufenthaltsqualität können zur Aufwertung beitragen und einen attraktiven Ein- und Ausgang zum Bezirk bieten. Insbesondere auch die vorhandene Wohnstraße kann hinsichtlich der Aufenthaltsqualität verbessert werden. Hier ist eine farbliche Unterlegung bei der Wohnstraße angedacht.

Sophienspital

Die Neuplanung des Sophienspitals stellt einen Impulsgeber für eine zukünftige Durchwegung und die Möglichkeit, eine große flächige Barriere, abzubauen dar. Vor allem der unmittelbaren Umgebung sollte eine Möglichkeit für eine attraktive Verbindung zur U-Bahn Station „Westbahnhof“ gegeben werden.

Seidengasse

Durch Verkehrsberuhigung soll dem hohen MIV-Durchzugsverkehr in der Seidengasse gegengesteuert werden. Teilweise geringe Gehsteigbreiten sollen verbreitert werden, um mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen zu bieten.

Museumsplatz

Der Museumsplatz dient als wichtige Verbindung für die touristischen Sehenswürdigkeiten und bildet gleichzeitig durch das hohe MIV Aufkommen eine lineare Barriere, die es abzubauen gilt. Die Querungsmöglichkeiten können durch größere Aufstellbereiche und eine fußgeherfreundliche Ampelschaltung verbessert werden.

Stiftskaserne / Karl-Schweighofer-Gasse / Museumsquartier

Durch die Stiftskaserne und das mit einer Mauer umgebende Museumsquartier ergeben sich weite Umwege für den Fußverkehr. Durchwegungen und Abkürzungen können diesen Bereich fußgeherfreundlicher gestalten.

Westbahnhof

Beim Westbahnhof gehen etliche Fußgänger*innen entlang der Straßenbahngleise. Hier kann eine attraktive parallele Fußwegverbindung die Wege verlagern. Zudem sollen die Querungen, besonders die Ampelschaltungen, über den Gürtel fußgeherfreundlich gestaltet werden.

Emil-Maurer-Platz

In der Gürtelmanntzone beim Emil-Maurer-Platz gibt es keinen separaten Gehweg, sondern der Fußweg führt durch den Skater-Park. Daher weichen viele Menschen auf den Radweg aus. Die Nebenfahrbahn kann hier zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs umgestaltet werden.

Kreuzung Schottenfeldgasse / Lindengasse

Beim Kreuzungsplateau Schottenfeldgasse / Lindengasse gibt es vergleichsweise lange Wartezeiten bei der Ampel für Fußgänger*innen, zudem fehlen Gehsteigvorziehungen, so dass die Querung über die Fahrbahn lang ist. Da in der Nähe ein Seniorenwohnheim ist, sollen die Bedingungen möglichst nutzergerecht angepasst werden.

Lindengasse ON 57

Im Bereich des Kindergartens bei ON 57 soll das Umfeld verbessert und an die benutzerspezifischen Bedürfnisse (z.B. Schaffung von Scooter-Abstellplätzen) angepasst werden. Wichtig sind auch die fußläufige Verbindung zum Andreaspark, siehe Maßnahmen Andreagasse, und eine verbesserte Kreuzungsgestaltung Zieglergasse / Lindengasse.

Kreuzung Lindengasse / Zieglergasse

Die Kreuzung Zieglergasse und Lindengasse ist im Nahbereich der GTVS Zieglergasse und liegt auf dem Schulweg. Es gibt dort Konflikte zwischen dem abbiegenden MIV und den Fußgänger*innen,

zudem sind die Gehsteige teilweise unter 2m Breite. Hier kann eine verbesserte Ampelschaltung zu Gunsten der Fußgänger*innen (vorgezogenes Grün bzw. Rundherum Grün) zur Verbesserung beitragen.

Ahornergasse

Die Ahornergasse ist eine Sackgasse und dient dem MIV als Zufahrt zur Garage und zum Abstellen von PKWs. Sie ist jedoch eine wichtige fußläufige Verbindung zur Neubaugasse, da es hier eine Durchgangsmöglichkeit gibt. Eine Aufwertung für den Fußverkehr und eine Anhebung der Aufenthaltsqualität wird hier vorgeschlagen.

Maßnahmen Schulwege

Schulumfeld VS Burggasse

In den Schulwegplänen der Stadt Wien sind die schmalen Gehsteige mit Breiten unter 2,0m in den Kreuzungsbereichen Burggasse / Breite Gasse, Neustiftgasse / Kirchengasse sowie Siebensterngasse / Sigmundsgasse als kritische Bereiche aufgelistet. Die Gehsteige sollen hier aufgrund der hohen Frequenz an Fußgänger*innen bzw. der Bushaltestelle auf mind. 2,5m verbreitert werden. Ausgenommen davon ist die Sigmundsgasse aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse wegen der Straßenbahngleise. Die Querung Burggasse / Kirchengasse wird hinsichtlich der kurzen Grünphase und der abbiegenden Fahrzeuge als kritisch betrachtet. Hier können ein vorgezogenes Grünsignal (vor den abbiegenden Fahrzeugen) und eine längere Grünphase bzw. ein ausschließliches Grün für Fußgänger*innen zum Queren zur Verbesserung beitragen.

Vor der Volksschule in der Burggasse 37 gibt es eine Nebenfahrbahn. Diese könnte, ähnlich wie vor Hausnummer 49-53 rückgebaut werden, und so als großzügiger Vorplatz vor der Schule fungieren.

Schulumfeld VS Kenyongasse

In dem Schulwegplan VS Kenyongasse werden die unsicheren Kreuzungsbereiche Kaiserstraße / Stollgasse, Stollgasse / Kenyongasse, Übergang Westbahnhof, Übergänge Europaplatz und Neubaugürtel / Märzstraße sowie Neubaugürtel / Urban-Loritz-Platz hinsichtlich fehlender Aufstellflächen, fehlender Übergänge v.a. bei den Straßenbahnschienen, nicht geregelter oder mit gleichzeitiger Freigabe für abbiegende Straßenbahn als kritische Bereiche aufgelistet. Die Aufstellflächen sollen vergrößert und die Hindernisse im Kreuzungsbereich entfernt bzw. versetzt werden. Eine fußgeherfreundliche Anpassung der Lichtsignalanlagen kann die Konflikte minimieren. Entlang des inneren Neubaugürtels ist die Gehsteigbreite unter 2,0m. Hier soll aufgrund der hohen Frequenz die Breite auf mind. 2,5m verbreitert werden. Im mittleren Bereich des Gürtels entlang der Straßenbahngleise gibt es keine fußläufige Verbindung. Ein Gehsteig entlang der westlichen Straßenseite des inneren Neubaugürtels soll überprüft werden.

Schulumfeld VS und MS Neustiftgasse

Die Volksschule liegt an der viel befahrenen Neustiftgasse. An der T-Kreuzung mit der Halbgasse gibt es über die Neustiftgasse nur einen Schutzweg. Hier könnte ein zweiter Schutzweg nördlich gekennzeichnet werden, damit ein Queren auch von der westlichen Straßenseite der Halbgasse möglich ist. Alternativ kann ein angehobenes Plateau errichtet werden, um ein flächiges Queren zu ermöglichen. An dieser Kreuzung befinden sich zusätzlich zwei Kindertengruppen.

Die Gehsteige aus Richtung Gürtel kommend sind ab der Wimbergergasse unter dem Mindestmaß von 2,0m und sollten dementsprechend verbreitert werden. Im Schulwegplan wird weiters der Kreuzungsbereich Lerchenfelder Gürtel / Neustiftgasse aufgrund der VLSA als Gefahrenstelle ausgewiesen. Hier kann eine fußgeherfreundliche Ampelschaltung (vorgezogenes Grün, längere Freigabezeit) die Verkehrssicherheit erhöhen.

Schulweg VS Stiftgasse

Die Volksschule Stiftgasse liegt in einer wenig befahrenen Seitengasse. Hier können Überlegungen zur Verkehrsberuhigung in Hinblick auf ein zeitliches Fahrverbot in Form einer Schulstraße oder auch eine Kategorisierung mit einer höheren Wertigkeit für Fußgänger*innen, z.B. Erweiterung der Fußgängerzone wie zu Zeiten des Weihnachtsmarkts, angedacht werden.

Schulumfeld VS Zieglergasse

Besonders die Querungen über die Straßenbahngleise werden für die Schulkinder als Gefahrenstelle hervorgehoben. Hier kann nur mittels Mobilitätserziehung auf die Vorfahrt der Straßenbahn an Schutzwegen hingewiesen werden. Als weitere gefährliche Stelle wird das Queren der Mariahilfer Straße (Begegnungszone) auf Höhe der Schottenfeldgasse angeführt. Es wird empfohlen erst auf Höhe der Zieglergasse zu Queren. In der Schottenfeldgasse / Webgasse können Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dazu beitragen, dass Verkehrsaufkommen zu senken.

Bei der Volksschule Zieglergasse gibt es Überlegungen eine Schulstraße einzuführen. In Abstimmung mit der Schulleitung kann ein Konzept erarbeitet werden.

Weitere Ideen

Zertifikat für barrierefreie Geschäfte

Um Geschäfte mit einem barrierefreien Zugang hervorzuheben, gibt es die Idee ein neubauinternes Zertifikat für besonders fußgeherfreundliche und barrierefreie Geschäfte auszustellen.

Gesundheit und Öffentlichkeitsarbeit

Zur Stärkung des Bewusstseins für die gesunde Fortbewegungsart Gehen, wird eine Kampagne mit Einbindung der Neubauer Arztpraxen überlegt.

Entwicklungsplan Öffentlicher Raum

Die Ideen und Vorschläge des sich derzeit in Ausarbeitung befindenden „Entwicklungsplan Öffentlicher Raum“ sollen berücksichtigt werden. Dabei geht es insbesondere um die Grün- und Freiräume und deren Aufwertung, beispielsweise durch die Schaffung von „verbundenen Parks“.

7 Zielerreichung und Indikatoren

Zielerreichung

Wichtig ist es die Zielerreichung, nämlich einen fußgeherfreundlichen Bezirk umzusetzen, regelmäßig zu überprüfen. Die Dokumentation kann mittels einem jährlichen Monitoring Bericht erfolgen, der beispielsweise der Mobilitätskommission vorgelegt wird. Durch eine regelmäßige Überprüfung soll gewährleistet werden, dass konkrete Umsetzungsschritte erfolgen und dokumentiert werden.

Indikatoren

Um die Ergebnisse messbar zu machen, können folgende Parameter als Indikatoren herangezogen werden:

Gerechte Verteilung des Straßenraums

- ▶ Anteil Flächen für Fußverkehr steigt bei Umbau- / Straßenerneuerungsprojekten
- ▶ Erhöhung des Anteils an Fußwegen im Bezirk, Erhebung z.B. mit automatischen FG-Zählungen an ausgewählten Querschnitten
- ▶ Anzahl der umgesetzten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor Schulen
- ▶ Anzahl "x" der VLSA im Bezirk, die hinsichtlich ihrer Fußgänger*innen-freundlichkeit überprüft wurden
- ▶ Fläche in „x“ m², die von Hindernissen (wie Altstoffsammelcontainern, Fahrradabstellanlagen) freigeräumt wurde

Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung

- ▶ Anzahl "x" von neuen, begrünten Elementen werden angelegt
- ▶ Anzahl "x" an neuen Aufenthaltsbereichen mit Beschattung werden geschaffen
- ▶ Anzahl "x" an Wegen, die hinsichtlich Gestaltung und Attraktivität untersucht und für geeignet befunden wurden
- ▶ Anzahl "x" an neu aufgestellten Sitzmöglichkeiten
- ▶ Anzahl "x" an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Selbständigkeit im Straßenraum für alle (Inklusion)

- ▶ Reduktion der Anzahl an FG-Unfällen im Bezirk

- ▶ Erhöhung des Anteils an Kindern, die ihre Schulwege allein zurücklegen
- ▶ Bezirksfußverkehrsplan ist fertiggestellt

Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer*innen

- ▶ "x" % / Anzahl "x" an Personen werden mit der Kampagne zur Bewusstseinsbildung erreicht
- ▶ "Mind. 1 Workshop / Wissensaustausch mit Fokus auf Fußgänger*innen wird in der BV durchgeführt
- ▶ Manual (Leitfaden) für Bezirksrät*innen, welche für Fußgänger*innen relevante Punkte bei (Orts-)verhandlungen berücksichtigt werden müssen (z.B. Einhaltung der 2,0m Restgehsteigbreite) wird erstellt"
- ▶ Mind. Anzahl "x" von Gesprächen mit Bewohner*innen und Geschäftstreibenden werden geführt
- ▶ "x" % / Anzahl "x" an Personen werden mit der Kampagne zur Zu-Fuß-Gehen und Gesundheit erreicht

8 Good-Practice Beispiele

8.1 Kampagnen

„Velo-Charta für fußgängerfreundliches Velofahren“¹⁷



Bewusstseinsbildungskampagne in der Schweiz mit der Zielgruppe Radfahrer*innen, die diese zu mehr Rücksichtnahme auf Fußgänger*innen ermuntern will. Die Velo-Charta wurde durch die Verkehrsclubs von Basel, sowie den Basler Interessensvertretungen für Fuß- und Radverkehr lanciert und in Aktionswochen, sowie online wurde zur Unterschrift aufgerufen. Die Kampagne bestand aus einer Medienkampagne inkl. Plakaten, sowie einer Aktionswoche, in der Verteilaktionen stattfanden Unterschriften gesammelt und Gespräche geführt wurden.

Link: <https://www.velo-charta.ch/>

Gehsteig ≠ Fahrsteig bzw. #GehsteigistkeinFahrsteig Österreich

Eine Kampagne von walk-space.at (Österreichischer Verein für FußgängerInnen). Der Fokus liegt darauf, dass der Gehsteig Fußgänger*innen vorbehalten bleiben soll. Die Kampagne läuft vor allem über Social Media, Newsletter und Medienmitteilungen.

Link: <https://www.walk-space.at/index.php/bewusstsein/gehsteigistkeinfahrsteig>

Selbständig zur Schule

Eine Kampagne vom Land Vorarlberg zur Sensibilisierung, dass Kinder den weg in die Schule allein gehen sollen.

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=OtBEnyXBgeo>

¹⁷ https://www.velo-charta.ch/fileadmin/user_upload_velo-charta/Plakate/Velo-Charta_Plakat_1.pdf, https://www.velo-charta.ch/fileadmin/user_upload_velo-charta/Plakate/Velo-Charta_Plakat_2.pdf

Infos auf der Homepage der Schule

Infos auf der Homepage der Schule zu Schulwegsicherheit und Pedibus.

Bsp. VS Zell in Kufstein

Link: <https://vs-kufsteinzell.tsn.at/>

8.2 Gestaltungsbeispiele

Im Bezirk Neubau wurden in den vergangenen Jahren bereits einige Anreize und Umgestaltungen umgesetzt um den Fußverkehr zu attraktiveren.

Abbildung 49 Belebung und Begrünung, Wohnstraße, Lindengasse

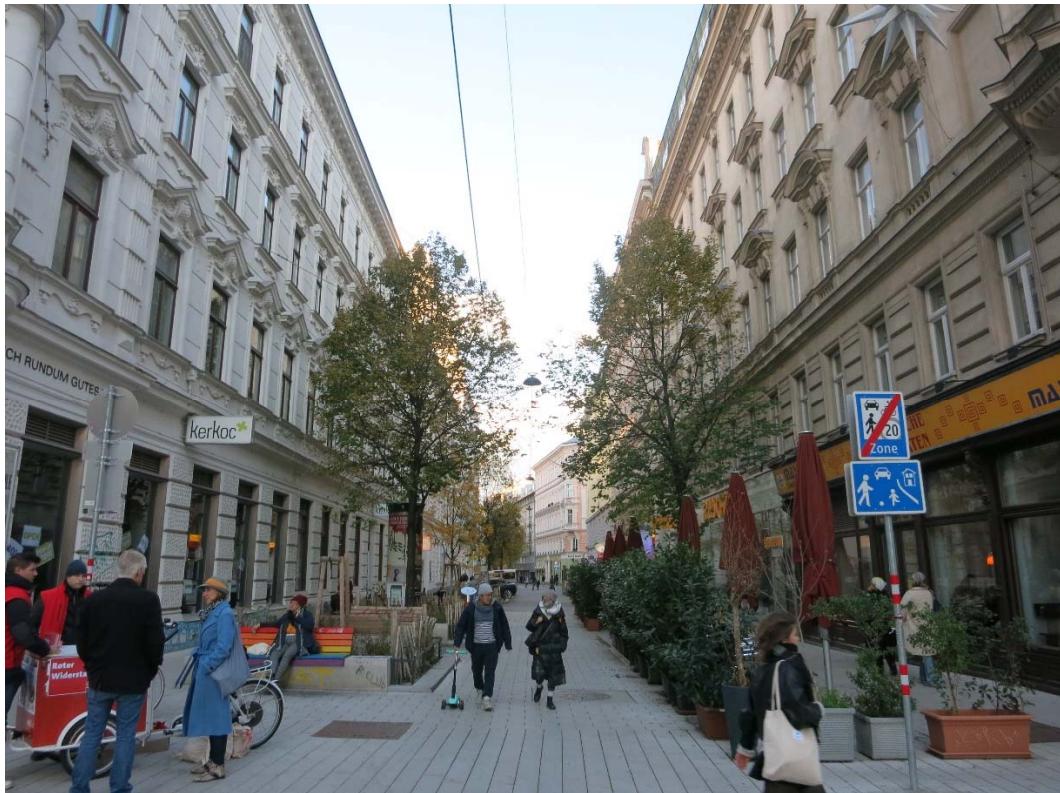


Foto: komobile

Abbildung 50 Gerechte Verteilung des Straßenraums und Aufenthaltsraum, Burggasse



Foto: komobile

Abbildung 51 Begrünung und Verkehrsberuhigung, Wohnstraße, Richtergasse



Foto: komobile

Abbildung 52 Aufenthaltsfläche und Sitzgelegenheit, Parklet, Neustiftgasse



Foto: komobile

Abbildung 53 Verweilraum mit Begrünung, Parklet, Westbahnstraße



Foto: komobile

Abbildung 54 Gehsteigdurchziehung, Neustiftgasse



Foto: komobile

Abbildung 55 Gehsteigvorziehung, Breite Gasse



Foto: komobile

Abbildung 56 Sitzgelegenheiten, Fußgängerzone Zollergasse



Foto: komobile

Abbildung 57 Niveaausgleich und Pflasterung, Begegnungszone Zollergasse



Foto: komobile

Abbildung 58 Wohnstraße Stuckgasse



Foto: komobile

Abbildung 59 Eröffnungsfeier, Neubaugasse



Foto: Olivia Kantner

Anhang

Anhang 1. Planliste

Plan Nr°	Name	Stand
01	Bestandsplan	Dezember 2021
02	Defizitanalyse	Dezember 2021
03	Zielnetz und Maßnahmen	Dezember 2021

Anhang 2. Leitbild

Eckpunkte für das Leitbild für "Fußgänger*innenfreundlicher Bezirk Neubau"

Übergeordnete Ziele	Handlungsfelder	Umsetzungsziele	Indikatoren
Gesundheit der Bevölkerung stärken, Klima- und Umwelt schützen	Gerechte Verteilung des Straßenraums und fußgängerfreundliche Bedingungen	Ausreichend breite, qualitativ hochwertige Gehsteige, Gehwege und Flächen (Plätze, FG-Zonen, etc.) für Fußgänger*innen schaffen	Anteil Flächen für Fußverkehr steigt bei Umbau- / Straßenerneuerungsprojekten
		öffentliche Durchwegungen ermöglichen und kennzeichnen	Erhöhung des Anteils an Fußwegen im Bezirk, Erhebung z.B. mit automatischen FG-Zählungen an ausgewählten Querschnitten
		Ampelphasen (Freigabezeiten der VLSA) an Bedürfnisse von Fußgänger*innen anpassen	Anzahl "x" der VLSA im Bezirk, die hinsichtlich ihrer Fußgänger*innen-freundlichkeit überprüft wurden
			Fläche in „x“ m ² , die von Hindernissen (wie Altstoffsammelcontainern, Fahrradabstellanlagen) freigeräumt wurde
		Baumscheiben, Abkühlelemente, Fassadenbegrünung, Grünflächen etc. anlegen	Anzahl "x" von neuen, begrünten Elementen werden angelegt
	Hohe Aufenthaltsqualität und angenehme Umfeldgestaltung	Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten und Beschattung schaffen	Anzahl "x" an neuen Aufenthaltsbereichen mit Beschattung werden geschaffen Anzahl "x" an neuen Sitzgelegenheiten aufgestellt
		Abwechslungsreiche, attraktive Wege für Fußgänger*innen schaffen und so die Freude am Zu-Fuß-Gehen fördern	Anzahl "x" an Wegen, die hinsichtlich Gestaltung und Attraktivität untersucht und für geeignet befunden wurden
		Negative Umwelteinflüsse minimieren	Anzahl "x" an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
		Abbau von Barrieren und Schaffung von sicheren Wegen für mobilitäts- und sinneseingeschränkte Menschen	Reduktion der Anzahl an FG-Unfällen im Bezirk
Verkehrssicherheit für alle	Selbständigkeit im Straßenverkehr für alle (Inklusion)	Sichere Gestaltung der Wege von/zu Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Seniorencentren	Erhöhung des Anteils an Kindern, die ihre Schulwege alleine zurücklegen
		Verkehrsberuhigung vor Schulen umsetzen	Anzahl der umgesetzten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor Schulen
		Bezirksfußverkehrsplan erstellen, in dem sichere, barrierefreie Wege ersichtlich sind	Bezirksfußverkehrsplan ist fertiggestellt
		Rücksichtnahme auf die jeweils anderen Verkehrsteilnehmer*innen stärken	"x" % / Anzahl "x" an Personen werden mit der Kampagne zur Bewusstseinsbildung erreicht
Kommunikation und Bewusstseinsbildung	Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer*innen	Bewusstsein innerhalb der Bezirksvorstellung für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen schärfen	Mind. 1 Workshop / Wissensaustausch mit Fokus auf Fußgänger*innen wird in der BV durchgeführt, Manual für Bezirksräte*innen, welche für Fußgänger*innen relevante Punkte bei (Orts)verhandlungen berücksichtigt werden müssen (z.B. die Einhaltung der 2m Restgehsteigbreite) wird erstellt
		Bewusstsein der Wohnbevölkerung und der Geschäftsinhaber*innen für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen schärfen	Mind. Anzahl "x" von Gesprächen mit Bewohner*innen und Geschäftstreibenden werden geführt
		Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer*innen für die positiven gesundheitlichen Aspekte von Zu-Fuß-Gehen erhöhen	"x" % / Anzahl "x" an Personen werden mit der Kampagne zur Zu-Fuß-Gehen und Gesundheit erreicht