

Masterplan Gehen Donaustadt

Fußverkehrskonzept für den 22. Wiener
Gemeindebezirk

Wien, November 2023



Bildquelle: tbw research 11/2023



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

tbw
RESEARCH



**Masterplan Gehen Donaustadt
Fußverkehrskonzept für den 22. Wiener
Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 22. Bezirk

Auftragnehmer:
tbw research GesmbH

Grünbergstraße 15, Stiege 1, 5. Stock
1120 Wien

Bearbeitung durch:
DI Clemens Raffler
Julia Simhandl BSc

November, 2023

Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Zielsetzungen	5
3	Steckbrief Donaustadt.....	10
4	Bestandsanalyse	17
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	22
6	Handlungsfelder und Maßnahmen.....	25
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele	49
8	Maßnahmenliste	50
9	Straßenindex.....	54
10	Literaturverzeichnis.....	66
11	Abbildungsverzeichnis.....	70
12	Anhang.....	71

Abkürzungsverzeichnis

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
LiDo	Fußverkehrsprojekt „Links der Donau geht was weiter“
MIV	Motorisierter Individualverkehr, KFZ-Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage

1 Einleitung

Täglich legen wir kürzere oder längere Fußwege zu verschiedensten Zwecken zurück. Ob nun auf Wegen in die Arbeit, zum Einkaufen, in die Schule oder zur Arztpraxis. Oft gehen wir auch, um zu anderen Verkehrsmitteln zu kommen, sei es die U-Bahn, das Fahrrad oder das E-Auto. Somit nutzen wir alle die Infrastruktur fürs Gehen.

Zahlreiche Gründe sprechen für eine Förderung des Fußverkehrs. Gehen als aktive Fortbewegung ist gesund, stärkt das Immunsystem und fördert die Leistungsfähigkeit im Alter. Dadurch trägt das Gehen dazu bei, Krankheiten vorzubeugen und wirkt sich positiv auf die Prävention von Gelenksbeschwerden und der Volkskrankheit Rückenschmerzen aus.

Gehen ist die ursprünglichste, aktivste und nachhaltigste aller Fortbewegungsarten. Keine andere Art der Mobilität ist derart ressourcenschonend. Es kommt zu keinem Ausstoß von Treibhausgasen oder anderen Luftschadstoffen, ebenso entsteht beim Gehen de-facto kein Feinstaub. Zudem weist Fußverkehr den geringsten Flächenbedarf im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln auf. Kurzum: Gehen ist enorm nachhaltig.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist das Gehen von zentraler Bedeutung. Für lokale Geschäfte ist die Laufkundschaft essenziell. Nicht umsonst befinden sich die großen Einkaufsstraßen entlang von Fußgänger:innen- und Begegnungszonen mit hoher Attraktivität für den Fußverkehr.

Insgesamt lassen sich vielfältige positive Effekte des Gehens auf die Gehenden selbst aber auch auf die unmittelbare Umgebung und auf das gesamte Stadtklima sowie die städtische Wirtschaft ausmachen. Um von den positiven Effekten des Fußverkehrs auch in der Donaustadt bestmöglich profitieren zu können, wird gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen „Masterplan Gehen“ des BMK ein Masterplan fürs Gehen in der Donaustadt ausgearbeitet.

Im Rahmen des **klimaaktiv** Förderungsprogrammes werden Investitionen für eine fußverkehrsfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums, bauliche, raum- und siedlungsplanerische sowie bewusstseinsbildende Aktivitäten gefördert. Als Voraussetzung für den Erhalt der Förderung muss ein lokaler Masterplan Gehen für den Bezirk vorliegen.

1.1 Das Untersuchungsgebiet

Der Bezirk Donaustadt ist sowohl flächenmäßig als auch bezogen auf die Anzahl an Einwohner:innen der größte Bezirk Wiens. Die 102,3 km² Bezirksfläche untergliedern sich in neun Bezirksteile (s. Abbildung 1), die sich in ihren Nutzungsstrukturen zum Teil sehr stark unterscheiden:

Im Bereich um das Zentrum Kagran sind Siedlungsstrukturen mit hoher Bebauungsdichte vorzufinden, während Richtung Stadtrand (Osten) vermehrt weniger dichte Einfamilienhausgebiete vorzufinden sind. Der Bezirk wird mittig durch die nord-süd-verlaufende Barriere der S2/A23 und Bahngleise durchschnitten. Im nördlichen Abschnitt dieser Barrieren sind vor allem gewerblich genutzte Gebiete angesiedelt, welche durch ihre autoaffine Nutzungsgestaltung die Barrierewirkung für den Fußverkehr forcieren.

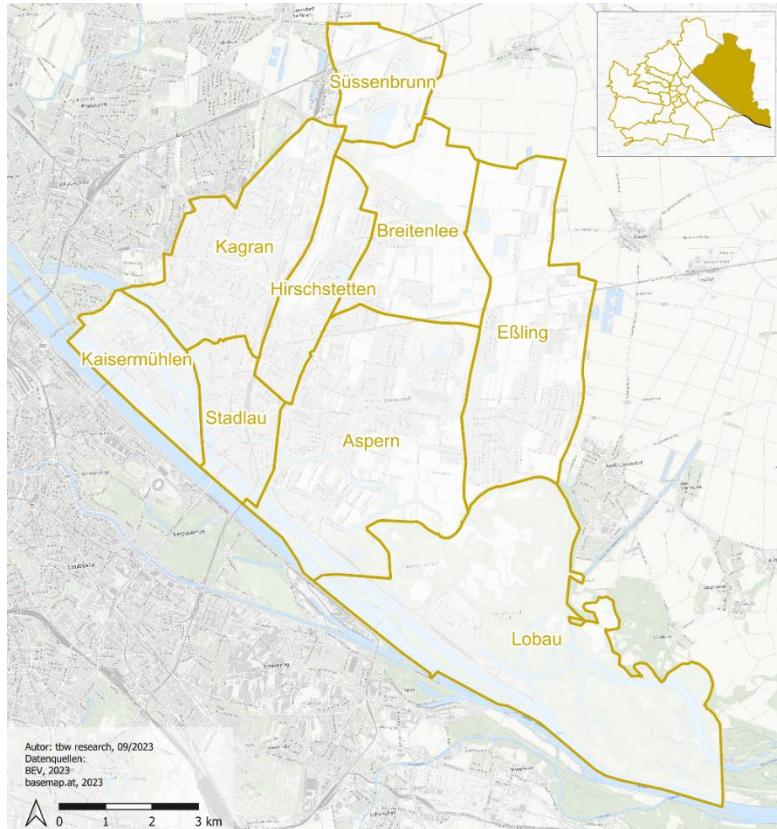


Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile

Im Süden und Westen wird der Bezirk durch große Naherholungsgebiete gerahmt (Alte Donau und Lobau), in denen mit der Donauinsel und der Lobau als Teil des Nationalparks Donau-Auen im Süd-Osten des Bezirks zwei überregional bedeutsame Grün- und Gewässerflächen liegen. Durch zahlreiche Flächenreserven stellt der Bezirk darüber hinaus ein wichtiges Zielgebiet für die Stadtentwicklung dar. Neben der Seestadt Aspern im Osten des Bezirks sind viele weitere Stadtentwicklungsgebiete, wie etwa um den Bildungscampus Berresgasse sowie das Obere Hausfeld und Am Heidjöchl entlang der U-Bahnlinie U2 vorzufinden.

1.2 Methoden

Der Masterplan Gehen Donaustadt baut auf den Ergebnissen zur Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung (Raffler & Simhandl, 2023) des Projektes *LiDo geht – Links der Donau geht was weiter*¹ auf. Das Projekt wurde unter der Leitung der Mobilitätsagentur Wien gemeinsam mit den Unternehmen Stadtpsychologie und tbw research zwischen Oktober 2021 und Juni 2023 bearbeitet.

Ziel des Projektes *LiDo geht* war, im Rahmen eines mehr als zweijährigen partizipativen Prozesses, einerseits die lokale Bevölkerung zum Zu-Fuß-Gehen zu motivieren und eine Kultur des Zu-Fuß-Gehens in Form der *LiDo geht*-Community zu schaffen. Ein weiteres Ziel des Projektes war die Identifikation von Schwachstellen im Fußwegenetz, sowie die anschließende Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs.

Als Grundlage für die Erstellung des Masterplan Gehen Donaustadt wurden folgende Ergebnisse des LiDo-Prozesses herangezogen:

- Kooperativ ausgearbeitete **Fußwegekarte** zur besseren Orientierung der Bevölkerung im Bezirk beim Zu-Fuß-Gehen (LiDo-Fußwegekarte), als Baustein für die Analyse und Erarbeitung des Bestands- und Zielnetzes.
- **LiDo-SWOT Analyse** als planerische Grundlage zur Identifikation von Handlungsspielräumen, Potentialen und Schwachstellen des Fußverkehrs
- Ergebnisse der partizipativen bzw. **app-gestützten Sammlung von Schwach- und Problemstellen** für den Fußverkehr (GehCheck-App)
- **Begehungen** vor Ort sowie digital (z.B.: mittels Google Maps StreetView).
- Systematische Ableitung von **Handlungsempfehlungen** und **Maßnahmen** zur Förderung des Fußverkehrs auf Basis des Fußwegenetzes, LiDo-SWOT Analyse sowie partizipativ erhobenen Problem- und Schwachstellen.
- **Priorisierung der Handlungsempfehlungen** unter Zuhilfenahme des auf Mobilfunkdaten aufbauenden **LiDo-Wirkungsmodells** (strukturerklärender statistischer Ansatz nach Hackl, et al. (2019) unter der Einbeziehung von Mobilfunkdaten), der identifizierten und quantifizierten Determinanten und Wirkbeziehungen des Zu-Fuß-Gehens

Zusätzlich zu den Planungsgrundlagen aus *LiDo geht* wurden weitere Datenquellen zur Erstellung des Masterplans Gehen Donaustadt herangezogen (s. Abbildung 2). Sie ergänzen einerseits die Bestandsanalyse bzw. erweitern die in *LiDo geht* abgeleiteten Handlungsempfehlungen:

- Information zu Gehsteigbreiten der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2022)
- Baum- und Schattenkarten der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 22 - Umweltschutz)

¹ Projektwebsite: <https://www.wienzufuss.at/lido-geht/> (29.09.2023)

- Auswertung der Stadt Wien zu Unfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2019 - 2021 (Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten)
- Schulwegpläne der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, 2023)
- Fußverkehrsstromanalysen auf Basis von Mobilfunkdaten (A1-Nutzer:innen-daten in einem Raster von 250x250m)
- Weitere Themenschichten aus dem OpenData-Katalog der Stadt Wien (Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>)

Die im Syntheseprozess der Analysen aus *LiDo geht* und dem Erstellungsprozess des Masterplan Gehen Donaustadt abgeleiteten Bestandsverbindungen wurden im Anschluss anhand der Mobilfunkdaten (s. Kapitel 3.3) und Modellergebnisse aus dem Vorprojekt *LiDo geht* gemäß ihrer Bedeutung für Fußverkehr priorisiert (insb. in Bezug auf Nutzungsdruck) und entsprechend ihrer Qualität für den Fußverkehr bewertet. Sie wurden weiters durch fehlende und, im Kontext der Stadtentwicklung, zukünftig bedeutsame Verbindungen ergänzt.

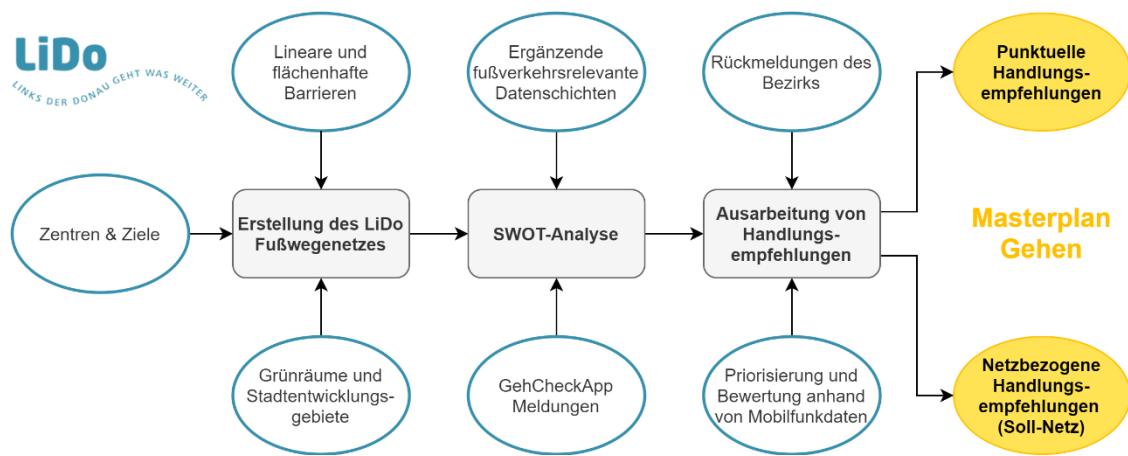


Abbildung 2: Schematische Darstellung der Prozessverzahnung des Masterplan Gehen Donaustadt mit dem Projekt *LiDo geht*

2 Zielsetzungen

Grundsätzliche Zielsetzung eines Masterplan Gehen ist die Förderung, bzw. Steigerung des Anteils des Fußverkehrs auf Ebene von Stadtbezirken. Verkehrspolitisch liegen dem Masterplan Gehen Donaustadt eine Vielzahl an Ziel- und Strategiedokumenten der Stadt Wien zugrunde.

2.1 Ziele und Strategiepapiere

Der Masterplan Gehen Donaustadt und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus.² Insbesondere die Umsetzung der im Masterplan ausgewiesenen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen trägt aus verkehrswissenschaftlicher Betrachtung positiv zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wien bei. Zu diesen verkehrspolitischen Zielen gehören:

- **Senkung der Treibhausgasemissionen** im Sektor Verkehr bis 2030 um 50% und bis 2040 um 100% (Basisjahr 2005)
- **Vergrößern des Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes³** nach folgenden Zeithorizonten:
 - 2025: 80%
 - 2030: 85%,
 - 2050: deutlich > 85%
- **Senkung des Motorisierungsgrades** auf 250 Pkw/1.000 Wiener:innen bis 2030
- Stadtentwicklung nach dem **Prinzip der „15-Minuten-Stadt“** und der **„Stadt der kurzen Wege“**
- **Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums** zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- **Vision Zero**: Null Verkehrstote in Wien
- Attraktivierung der Gehsteige und Abbau von Barrieren
- Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23% 2013 auf 30% im Jahr 2025.

Darüber hinaus existieren weitere Strategiepapiere, deren Ziele mit der Förderung des Fußverkehrs eng verknüpft sind:

² Zusammenschau aus Klimafahrplan 2022 (Stadt Wien - MA20, 2022), Smart City Klima Strategie 2022 (Stadt Wien - MA18, 2022), STEP 2025 (Stadt Wien - MA18, 2014), STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (Stadt Wien - MA18, 2015), Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien 2014 (Mobilitätsagentur Wien, 2014).

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

- **Leitbild Grünräume Wien 2020** (Stadt Wien – MA 18, 2020a): Der Bezirk Donaustadt kennzeichnet sich durch seine Stadtrandlage als ein Bezirk mit großen Grünflächen (Lobau und Mühlwasser im Süd-Osten und den Norbert-Scheid-Wald im Norden des Bezirks). Diese werden durch Grünkorridore (verlaufend durch die landwirtschaftlich genutzten Flächen in den Bezirksteilen Hirschstetten, Breitenlee und Essling) vernetzt. Die in der Donaustadt im Leitbild Grünräume Wien (2020) ausgewiesenen Flächen und Verbindungen werden vom vorliegenden Masterplan berücksichtigt und deren Vernetzung zum Zweck der besseren Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen gestärkt.
- **Gesundheitsziele Wien 2025** (Stadt Wien – MA 15, 2015): Die Erhöhung des Fußverkehrsanteils adressiert konkret die **Ziele 3** (Selbstständigkeit und Lebensqualität bis ins hohe Alter fördern und erhalten), **5** (Gesundheitskompetenz der Wiener Bevölkerung stärken) sowie **8** (Lebensraum Stadt weiter attraktivieren, Umweltbelastungen gering halten und Bewegung fördern).
- **STEP 2025 - Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien** (Stadt Wien – MA 18, 2020b): Fußverkehr stellt ein Schlüsselement zur Stärkung und Belebung lokaler Zentren dar.
- **Urban Heat Island Strategieplan 2015** (Stadt Wien - MA22, 2015): Die Vermeidung von Urban Heat Islands ist besonders für den Fußverkehr als ein exponierter Verkehrsmodus relevant. Der Masterplan Gehen Donaustadt adressiert diese insbesondere durch die Berücksichtigung von Begrünungsmaßnahmen im Straßenraum.

Zusätzlich trägt der Masterplan Gehen Donaustadt direkt zur Zielerreichung folgender Bundesstrategien bei:

- Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030 des BMK (BMK, 2022)
- Österreichische Jugendstrategie 2020 (BMEIA, 2020)

2.2 Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

Die für den Masterplan Gehen Donaustadt maßgeblichen Qualitätskriterien werden unter anderem durch Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) und dem jeweils geltenden rechtlichen Rahmen (z.B.: StVO) vorgegeben sowie durch unverbindliche Planungsleitfäden zur Fußverkehrsplanung (z.B.: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden (BMK, 2019)) ergänzt.

Folgende RVS-Richtlinien wurden bei der Erstellung des Masterplans berücksichtigt:

- RVS 03.02.12 – Fußverkehr (FSV, 2015a)
- RVS 02.01.11 – Grundsätze der Verkehrsplanung (FSV, 2013)
- RVS 03.04.13 – Kinderfreundliche Mobilität (FSV, 2015b)

- RVS 03.04.14 – Gestaltung des Schulumfeldes (FSV, 2015c)
- RVS Arbeitspapier – Einsatzkriterien für Begegnungszonen (FSV, 2016)

Folgende darin festgehaltene Kriterien wurden dabei generell bei Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs im Masterplan Gehen Donaustadt berücksichtigt:

- Schaffung **direkter Verbindungen** für Fußgänger:innen ohne Umwege und Wartezeiten
- Erzielen eines **hohen Gehkomforts** durch ausreichend breite, hindernisfreie (ohne Müllcontainer, Stromkästen usw.) Gehsteige (für den Fußverkehr bestimmte, von der Fahrbahn abgetrennte Teile der Straße) und Gehwege (für den Fußverkehr bestimmte und gekennzeichnete Wege) zu jeder Jahreszeit
- Errichten und ertüchtigen von Gehwegen mit einer **hochwertigen Oberfläche**
- Sicherstellung **hoher Umfeldqualität** mit **Beschattungen** und ohne Einfluss von negativen Umweltfaktoren wie **Lärm** und **Luftverunreinigungen**
- **Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer:innen** aller Altersgruppen, mit und ohne Mobilitätseinschränkung
- **Barrierefreiheit**
- Platz im öffentlichen Raum zum **Aufhalten** und **Begegnen**

Die oben angeführten Planungsleitlinien wurden durch die statistische Analyse im Vorprojekt *LiDo geht* bestätigt und verkehrswissenschaftlich konkretisiert. Im Rahmen von *LiDo geht* wurde ein statistisches Modell des Fußverkehrs erstellt, welches die Wirkzusammenhänge zwischen Determinanten des Fußverkehrs sowie dem lokalen Fußverkehrsanteil ableitet. Das Modell gibt quantitativ Aufschluss darüber, wie Fußverkehrsanteile lokal effektiv gefördert werden können. Zu den statistisch signifikant nachweisbaren, positiv wirkenden Einflüssen zählen unter anderem:

- Errichtung von Lückenschlüssen zur Minimierung von Gehzeiten
- Verbreiterung von Gehsteigen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Begrünung im Straßenraum
- Steigerung der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen des alltäglichen Bedarfs

Diese Wirkbeziehungen sind in Fußverkehrsplanungen grundsätzlich zu berücksichtigen und sind Grundlage für die Ableitung der Handlungsempfehlungen im vorliegenden Masterplan Gehen.

Auf Seiten der rechtlichen Rahmenbedingungen gibt es Neuerungen, die für Fußverkehrsplanungen im Masterplan berücksichtigt wurden: Im Zuge der 33. StVO-Novelle im Oktober 2022 wurden Verbesserungen für den Fußverkehr in das Gesetz aufgenommen. Die Änderungen umfassen das Freihalten von Gehsteigen, die Nutzung

von Schutzwegen, gehfreundliche Ampelschaltungen oder Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen.

- 1,5 m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein (gem. RVS 03.02.12 und laut Projektierungshandbuch der Stadt Wien sollte der Verkehrsraum für Fußgänger:innen mind. 2 m betragen (bezeichnet als Regelgehsteigbreite). Hinzu kommen u.U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Senkrechtparkern).

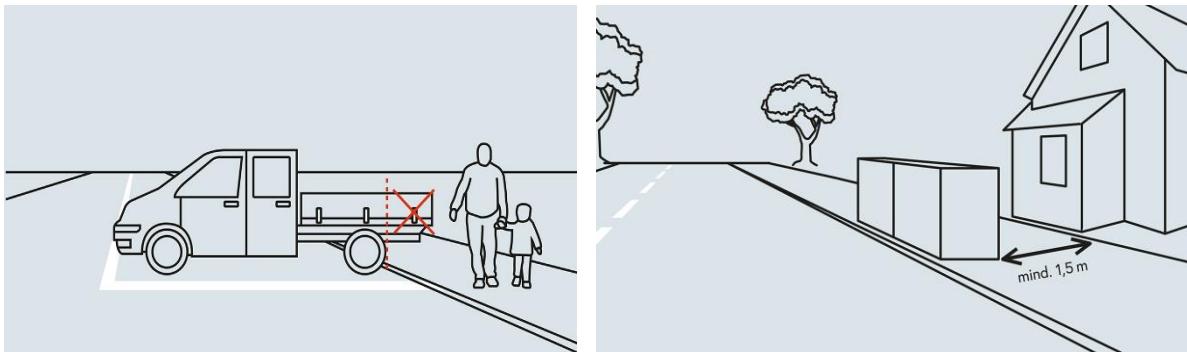


Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger:innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>, 20.10.2023)

- Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- Gehwegbenützungspflicht nur wenn zumutbar
- Verkehrszeichen müssen nicht mehr von der Fahrbahn abgerückt sein.
- Kein „Fahrbahn in angemessener Eile queren“
- Schutzwegbenützungspflicht bis zu 25 m entfällt
- Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren

2.3 Inklusion und Diversität

Fußgänger:innen können nicht als homogene Gruppe charakterisiert werden – vielmehr teilen sozioökonomische und soziodemographische Eigenschaften Fußgänger:innen in unterschiedlich große Sub-Gruppen. Die Ansprüche dieser Gruppen an Raum, Infrastruktur, Verkehrsorganisation sowie ihre unterschiedliche Sensitivität gegenüber Distanzen gestalten sich je nach individueller Eigenschaft unterschiedlich. Auf folgende Merkmale wurde daher bei der Erstellung des Masterplans Gehen Donaustadt besonders Rücksicht genommen:

- **Alter**
 - **Kinder:** können Verkehrssituation nicht gut einschätzen, verhalten sich z.T. unberechenbar und sind überdies aufgrund der geringeren Körpergröße (z.B. zwischen parkenden PKW) schlechter sichtbar
 - **Jugendliche:** verhalten sich spontan, sind oftmals abgelenkt
 - **Senior:innen:** sind mitunter motorisch eingeschränkt und langsam, besonders sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf, z.B. für Querungen
- **Mobilitätseinschränkungen:**
 - **Physische Mobilitätseinschränkungen:** Dazu gehören Sinneseinschränkungen (Sehen und/oder Hören), Gehbehinderungen. Diese gehen mitunter einher mit größerem Platzbedarf (insbesondere für Gehhilfen), akustischen und taktilen Führungshilfen, Sensibilität auf bestimmte Oberflächen und Höhenunterschiede in der Fußverkehrsinfrastruktur bzw. Lichteinflüsse.
 - **Personen mit kognitiven Einschränkungen:** Dazu zählen psychische Erkrankungen oder Beeinträchtigungen und gehen einher mit besonderen Ansprüchen bezüglich Straßengestaltung (insbesondere Beschilderung, Beleuchtung, Lärm und Gefahrensituationen).
- **Betreuungspflichten:** Personen mit Kinderwagen

Besonders zur berücksichtigen sind auch Ansprüche, die mit speziellen Wegezwecken einhergehen wie z.B.:

- Erhöhter Platzbedarf sowie Sitzmöglichkeiten für **Menschen mit Gepäckstücken oder Taschen**.
- **Menschen mit fahrzeugähnlichen Gefährten** wie Skateboards, Scooter etc., die laut StVO den Gehsteig benutzen müssen.

3 Steckbrief Donaustadt

Dem Masterplan Gehen Donaustadt liegt eine statistische Grundlagenanalyse zugrunde. Diese umfasst einen Überblick zu städtebaulichen, wirtschaftlichen, soziodemographischen sowie verkehrlichen Kennzahlen.

3.1 Flächen

Der Bezirk Donaustadt ist 102,3 km² groß und nimmt damit ca. 25% der Gesamtfläche Wiens ein. Mehr als die Hälfte der Fläche entfällt dabei auf Grün- und Gewässerflächen (64%), womit die Donaustadt anteilig betrachtet, weit über dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegt. Im Gegensatz dazu weist die Donaustadt einen geringeren Anteil an Verkehrs- und Baulandflächen auf (s. Abbildung 4). Gleichzeitig stellt der Bezirk ein wichtiges Zielgebiet der Stadtentwicklung dar, wie sich auch in der Statistik des Bevölkerungswachstums (s. Kapitel 3.2) erkennen lässt.

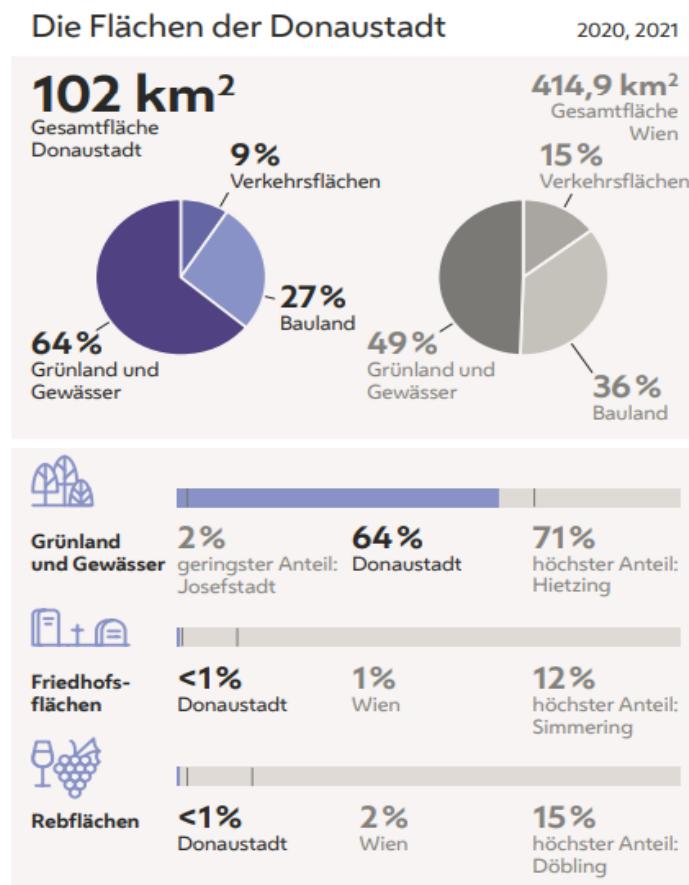


Abbildung 4: Flächenverteilung Donaustadt (MA 23, 2022)

Betrachtet man die Aufteilung der Verkehrsflächen genauer (s. Abbildung 5), so zeigt sich, dass ein Großteil auf Fahrbahnen und Verkehrsflächen entfällt, die weitestgehend für die Nutzung durch den MIV bestimmt sind. Auf Gehsteige sowie Geh- und Radwege gemeinsam entfallen hingegen nur knapp 12% der Verkehrsflächen. Mit 0,04% ist der Anteil an Fußgängerzonen verschwindend gering. Betrachtet man nur die befestigten und ausgebauten Flächen von Gemeindestraßen, so liegt der Flächenanteil von

Fahrbahnen bei 71% und jener von Gehsteigen, Fahrbahnteilern, Fußgänger:innenzonen sowie baulich getrennten Radwegen zusammen nur bei 29% (Stadt Wien - MA23, 2022, S. 43; FMZK Wien, 2021, Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Auswertung).

Verteilung der verkehrlich genutzten Flächen in der Donaustadt

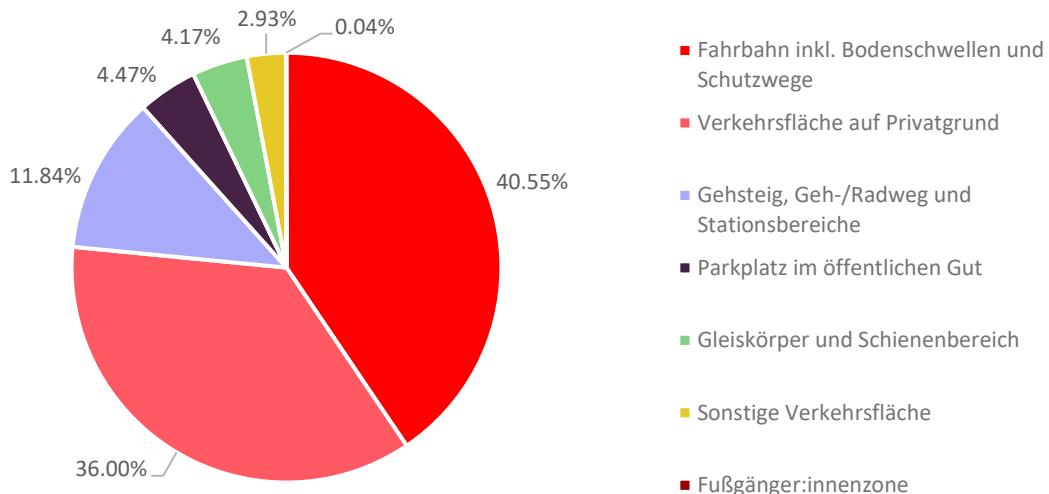


Abbildung 5: Flächenverteilung Verkehrsflächen, (FMZK Wien, 2021, Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Auswertung)

3.2 Soziodemografie

Im Bezirk Donaustadt wohnen 203.823 Personen, das entspricht einem Anteil an ca. 10% der Gesamtbevölkerung Wiens. Mit 1.992 Personen pro km² (s. Abbildung 6) weist der Bezirk jedoch eine geringe Bevölkerungsdichte als der Wiener Durchschnitt auf, wobei im Zentrum Kagran (Nord-Westen) eine deutlich höhere Siedlungsdichte vorzufinden ist, welche Richtung Stadtrand (Nord-Osten bis Süd-Osten) hin abnimmt.

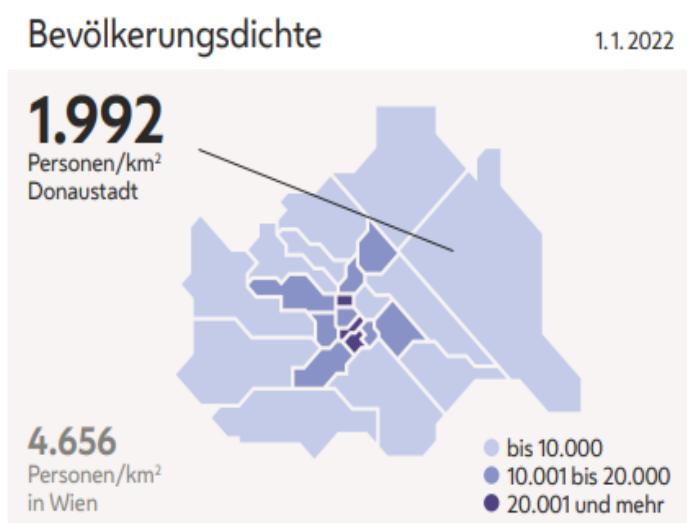


Abbildung 6: Bevölkerungsdichte im gesamtstädtischen Vergleich (MA 23, 2022)

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl im Bezirk Donaustadt weist über die letzten Jahre hinweg ein stetiges Wachstum auf. Die durchschnittliche Wachstumsrate über die letzten zehn Jahre liegt bei +2,3%. Im gesamtstädtischen Vergleich ist der Bezirk mit einer Zunahme der Bevölkerungszahl von 25,9% in den letzten zehn Jahren führend (MA 23, 2022). Das Bevölkerungswachstum im Bezirk zeigt sich auch in der Wanderungsstatistik (s. Abbildung 7).

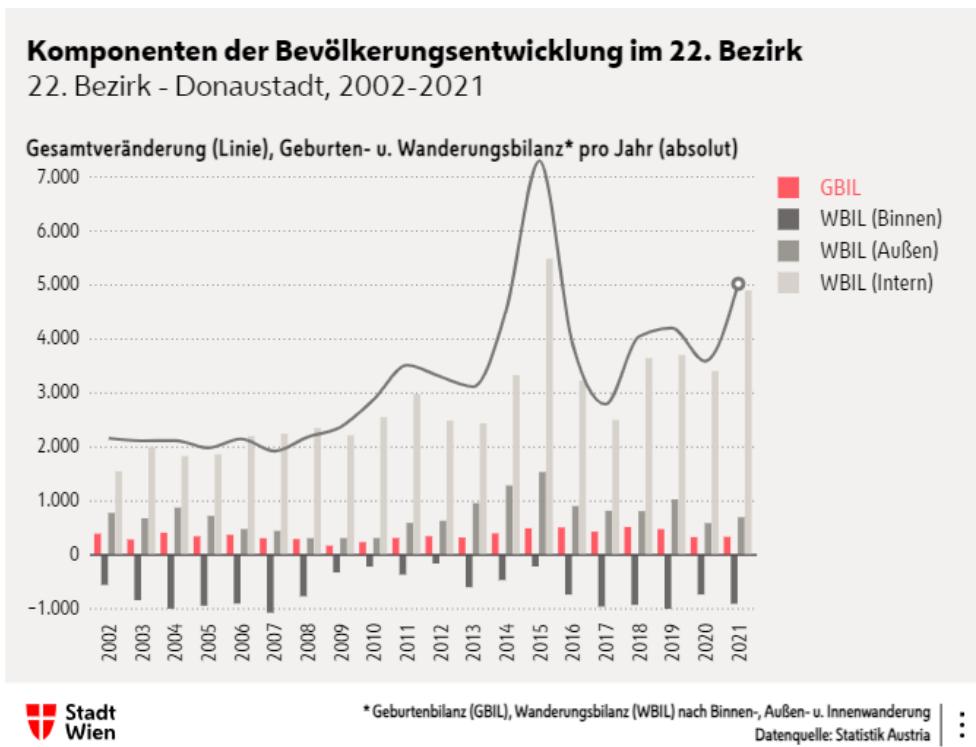


Abbildung 7: Geburten- und Wanderungsbilanz Donaustadt (Stadt Wien - MA23, 2023)

Wer lebt in der Donaustadt?

Das Durchschnittsalter der Donaustädter Bevölkerung liegt bei 40 Jahren. Im Vergleich zu Gesamt Wien wohnen im Bezirk mehr Kinder und Jugendliche. 76% der Personen besitzen die österreichische Staatsbürgerschaft (MA 23, 2022).

Altersstruktur

1.1.2022

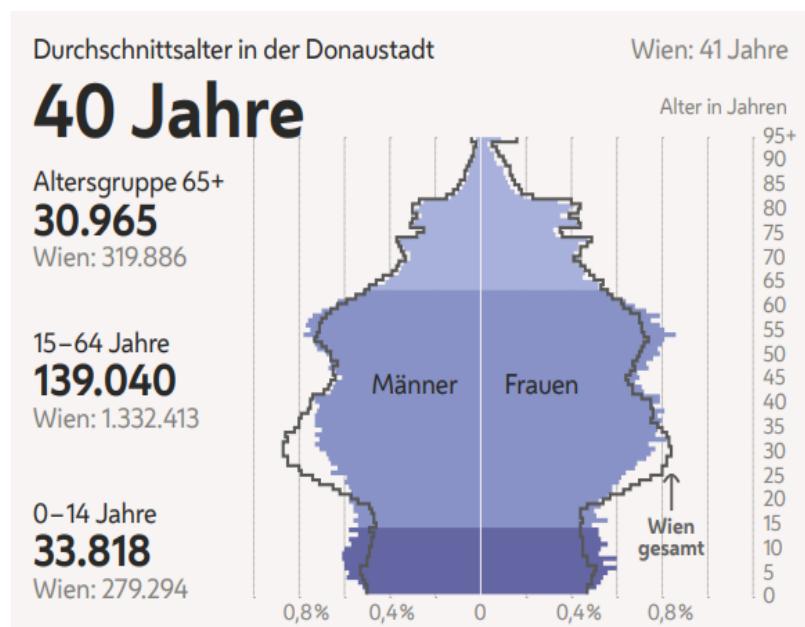


Abbildung 8: Bevölkerungspyramide Donaustadt (MA 23, 2022)

Der Bezirk weist mit 27% einen höheren Anteil an Personen mit Lehrabschlüssen und einen geringeren Akademiker:innen-Anteil (22%) als der gesamtstädtische Durchschnitt auf. Etwas mehr als 7% aller Wiener Studierenden wohnen im Bezirk Donaustadt (MA 23, 2022). Das Nettoeinkommen der Donaustädter Bevölkerung liegt nur gering über dem Wiener Durchschnitt (Stadt Wien - MA23, 2023).

3.3 Verkehr

Genutzte Verkehrsmittel

Gemäß einer Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Stadt Wien (s. Abbildung 9) werden im Bezirk Donaustadt 19% aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Die Donaustadt gehört damit zu den Bezirken mit dem geringsten Fußverkehrsanteil. Auch der Anteil an mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist gering. Der öffentliche Verkehr wird hingegen im gesamtstädtischen Vergleich vermehrt (41% aller Wege) genutzt.

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten

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

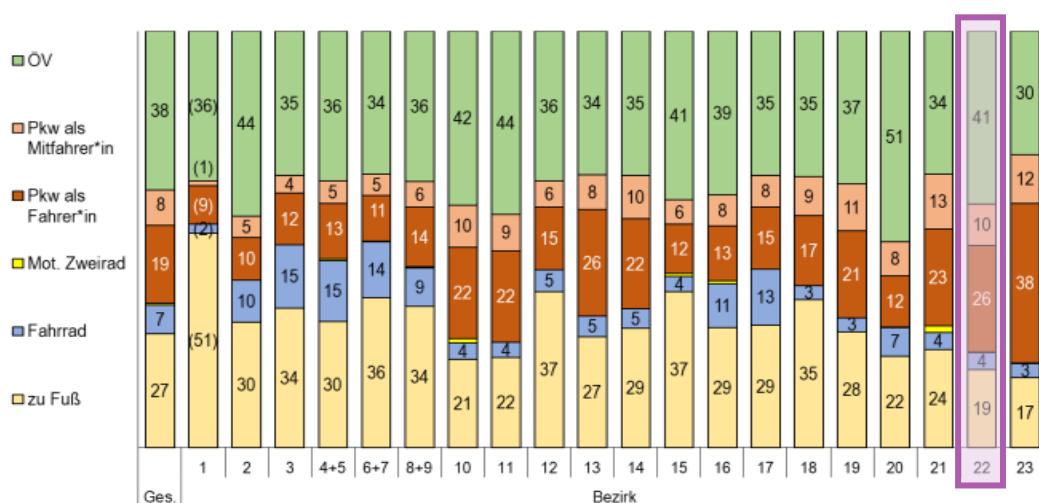


Abbildung 9: Modal Split Erhebung Wien (Heller, 2021: 40)

Abbildung 10 zeigt die durch Mobilfunkdaten gemessene Fußverkehrsaktivität in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt. Größere Fußverkehrsströme gehen von den Bezirkszentren aus, im Fall von Bezirk Donaustadt von Kagran (Donauzentrum, U1-Station Kagran). Die Subzentren Aspern, Hirschstetten, Essling, Breitenlee und das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern spielen als lokale Attraktoren bzw. Quellen von Fußverkehr eine größere Rolle. Der Fußverkehrsanteil scheint auf allen Hauptverkehrsverbindungen schwach ausgeprägt auf, wohingegen die rural geprägten Gegenden in den Bezirken als Spazier- und Naherholungsräume (Lobau) mit hohen Fußverkehrsanteilen hervorstechen.

Fußverkehrsströme

Floridsdorf und Donaustadt

Origin-Destination Matrix

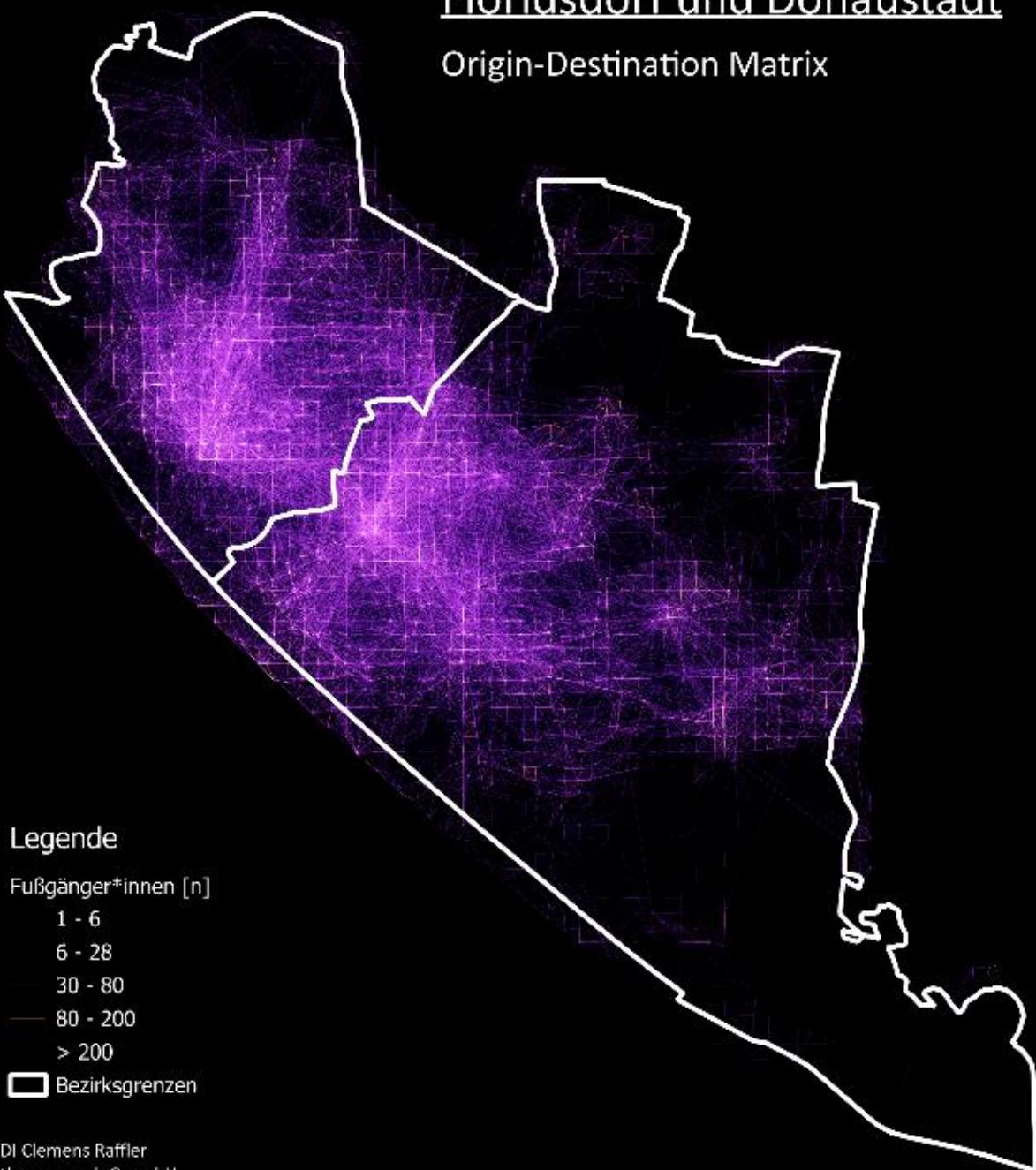


Abbildung 10: OD-Matrix der Fußverkehrsströme

Neben der Funktion des Weges (Arbeit, Freizeit, alltägliche Besorgungen) stellt vor allem die zurückzulegende Distanz einen wesentlichen limitierenden Faktor für Fußverkehr dar. Dies ist gerade im Hinblick auf die Bezirksgröße der Donaustadt und den damit verbundenen Distanzen von Relevanz. Dementsprechend kommt den Wegen zu lokalen Zentren und Zielen für den Fußverkehr eine größere Bedeutung zu. Die Vernetzung zwischen diesen Zentren ist hingegen vermehrt in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (ÖV, Fahrrad) zu bedenken.

Insgesamt zeigt sich die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs im Bezirk Donaustadt. So liegt auch die Pkw-Dichte im Bezirk mit 42 Autos je 100 Einwohner:innen über dem gesamtstädtischen Durchschnitt (s. Abbildung 11).



Abbildung 11: Pkw-Dichte im Bezirk Donaustadt (MA 23, 2022)

Verkehrsunfälle

In der Donaustadt kam es im Jahr 2021 zu insgesamt 488 Straßenverkehrsunfällen (Verletzte: 611, Getötete: 4, auf dem Schulweg verletzte Kinder: 6) (Stadt Wien - MA23, 2022, S. 324). Eine detaillierte Analyse der Unfallhäufungsstellen findet sich im Kapitel der Bestandsanalyse (s. Kapitel 4).

4 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse umfasst unterschiedliche, für den Fußverkehr relevante Themenschichten, etwa wichtige Zielorte, Erhebungen zur infrastrukturellen Qualität oder bestehende Barrieren und Hemmfaktoren, welche im Folgenden genauer erläutert werden. Sie wurden zur Ermittlung von Stärken, Schwächen/Lücken sowie Potentialen im Bestandsfußwegenetz herangezogen. Die entsprechenden Plandokumente zur Bestandsanalyse sind im Anhang beigefügt (Nr. 2 – 7).

4.1 Wichtige Zentren und Ziele

Als Basis für die Netzerstellung dienten wichtige Zentren und Ziele (kommerzielle Zentren, ÖV-Stationen, Bildungseinrichtungen, historische Zentren). Das Netz wurde dabei schrittweise ausgehend von diesen Zielen sowie anhand von Verbindungen der umliegenden Wohngebiete dorthin aufgebaut, um ein möglichst dem Maßstab des Fußverkehrs angepasstes Netz zu generieren (Stadt der kurzen Wege).

Wichtige Ziele und Orte mit Zentrumsfunktion sind im Bezirk Donaustadt vor allem um das Bezirkszentrum Kagran sowie im Bereich Stadlau, entlang der Langobardenstraße, vorzufinden. Die historischen Ortskerne Hirschstetten, Breitenlee, Aspern und Essling stellen weitere lokal bedeutsame Zentren dar. Mit der Seestadt Aspern wurde ein weiteres Zentrum im Bezirk geschaffen. Im Hinblick auf städtebauliche Entwicklungen im Bezirk Donaustadt werden auch in Zukunft weitere lokale Zentren entstehen.

Weiters stellen Bildungseinrichtungen wichtige Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs dar. Insbesondere im Kontext von Schulwegen ist dabei eine fußverkehrsfreundliche und sichere Ausgestaltung von Relevanz. Entsprechend der Schulwegpläne der Stadt Wien (Stadt Wien MA 46, 2023) besteht für Wege zu Volksschulen im Bezirk Donaustadt an folgenden Kreuzungen und Straßenabschnitten ein erhöhtes Gefahrenpotential:

- Hardeggasse im Abschnitt Schickgasse bis Ehrenpreisgasse
- Kreuzungssituation Melangasse/Jüptnergasse
- Donaufelder Straße im Abschnitt Saikogasse bis Anton-Sattler-Gasse
- Rennbahnweg im Abschnitt Theodor-Kramer-Straße bis Silenegasse
- Obersdorfstraße sowie Kreuzungssituation Obersdorfstraße/Langobardenstraße und Obersdorfstraße/Erzherzog-Karl-Straße
- Kreuzungssituation Industriestraße/Erzherzog-Karl-Straße
- Kreuzungssituation Langobardenstraße/Hartlebengasse

4.2 Öffentlicher Verkehr

Durch die Größe des 22. Bezirk entstehen zum Teil weite Wegdistanzen zwischen Zentren/Zielen und Wohngebieten, weshalb ÖV-Stationen eine große Bedeutung als Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs zukommt.

Die wichtigsten ÖV-Anbindungen im Bezirk Donaustadt stellen die beiden U-Bahnlinien U1 (Donauinsel, Kaisermühlen VIC, Alte Donau, Kagran, Kagraner Platz, Rennbahnweg), im Westen des Bezirks, und U2 (Donaustadtbrücke, Stadlau, Hardeggasse, Donauspital, Aspernstraße, Hausfeldstraße, Aspern Nord, Seestadt Aspern), von Süden bis Osten durch den Bezirk verlaufend, dar. Die Bezirksteile Hirschstetten und Süßenbrunn sind durch S-Bahnstrecken angebunden. Die anderen Teile des Bezirks sind durch ein Netz an Straßenbahnen sowie Stadtbuslinien erschlossen.

Insgesamt zeigt sich im gesamten Bezirk, insbesondere in den dichten besiedelten Gebieten im Westen, eine gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Kontext der fortschreitenden Stadtentwicklung und Schaffung neuer Quartiere ist auch ein Ausbau des ÖV-Netzes geplant. Eine qualitativ hochwertige Anbindung für den Fußverkehr an bestehende sowie neue ÖV-Haltestellen ist hierbei sicherzustellen.

4.3 Freiräume und Naherholungsgebiete

Der Bezirk Donaustadt verfügt über viele wichtige Freiräume und Naherholungsgebiete, deren Einzugsbereich zum Teil auch über die Bezirksgrenzen hinausreicht:

- Donauinsel
- Donaupark
- Alte Donau
- Lobau
- Norbert-Scheid-Wald
- Badeteich Hirschstetten

Im Zuge der Fußverkehrsplanung ist die Erreichbarkeit sowie infrastrukturelle Qualität der Erschließungsverbindungen für den Fußverkehr zu diesen Naherholungsgebieten sicherzustellen bzw. zu verbessern. Im Kontext der überregionalen Bedeutung der Gebiete ist deren fußläufige Anbindung in Kombination mit weiteren Verkehrsmodi (ÖV, Rad) zu betrachten.

Die Begrünung von Straßenräumen und die damit verbundenen positiven stadtökologischen Effekte (Verschattung und Temperaturreduktion) stellt insbesondere für den Fußverkehr einen wichtigen Bestandteil attraktiver Verbindungen dar. Im Bestandsnetz befinden sich in der Donaustadt bereits zahlreiche begrünte Straßenabschnitte bzw. Wege, die durch Gebiete mit hohem Grünraumanteil

verlaufen. Dennoch zeigt sich, insbesondere in den dichtbesiedelten Gebieten, in einigen Straßenabschnitten (s. Kapitel 9) ein Potential für die Durchführung von Begrünungsmaßnahmen.

4.4 Barrieren

Aufgrund der, im Vergleich zu anderen Verkehrsmodi, geringen Reichweite des Fußverkehrs können Barrieren und die damit verbundenen Umwege schnell zu einer Verringerung des Fußverkehrs führen.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde daher das Bestandsfußwegenetz auf Lücken, fehlende Verbindungen und umwegreiche Gebiete untersucht. Diese finden sich in der Donaustadt rund um die nord-süd durch den Bezirk verlaufenden Barrieren S2/A23 und Verschub- und Betriebsflächen der Bahn sowie daran anschließende Industrie- und Gewerbegebiete. Neben flächigen Barrieren wurden auch lineare, verkehrliche Barrieren ausgewiesen. Dabei handelt es sich um Hauptverkehrsachsen, die aufgrund des hohen MIV-Aufkommens meist eine geringe Aufenthalts- bzw. Begehungsqualität haben, gleichzeitig jedoch wichtige Querungspunkte bzw. ÖV-Stationen als Ziele des Fußverkehrs aufweisen. Im Fokus der Analyse der Hauptverkehrsverbindungen standen die Querungsqualität (Querungszeiten, Hindernisse für Fußgänger:innen wie Kettenabsperrungen, Lärmschutzwände, Zäune am Mittelstreifen) sowie die Distanz zwischen Querungsmöglichkeiten.

Im Kontext von stark befahrenen Straßen und fehlenden Querungsmöglichkeiten ergeben sich oftmals auch Unfallhäufungsstellen. Gemäß einer Auswertung der MA 46 zu Unfällen mit Personenschaden sind an folgenden Kreuzungen und Straßenabschnitten im Bezirk Donaustadt vermehrt Unfälle aufgetreten:

- Kreuzungssituation Donaufelder Straße/Wagramer Straße
- Rennbahnweg
- Langobardenstraße im Abschnitt Stadlauer Straße bis Hardeggasse
- Kreuzungssituation Erzherzog-Karl-Straße/Polgarstraße
- Kreuzungssituation Düsseldorfstraße/Donaustadtstraße

Auch das niederrangige Netz ist punktuell durch Barrieren unterbrochen. Unter anderem handelt es sich dabei um Kleingartenanlagen, die aufgrund von Sperrzeiten keine zeitlich durchgängige Durchwegung gewährleisten und somit zur Barriere für den öffentlichen Fußverkehr werden. Gemäß §17 des Wiener Kleingartengesetzes (WKIG 1996, in der Fassung vom 24.08.2023) sind Eingänge von Kleingartenanlagen von Anfang Mai bis Ende September zwischen 09:00 und 19:00 Uhr offen zu halten. Sind Durchgänge gewidmet, sind diese ständig offen zu halten. Aufgrund der fehlenden Information und somit Sicherheit über die Öffnung von Ein-/Durchgängen werden diese, obwohl sie formal geöffnet sind, nicht als potentielle Wege erkannt und werden somit zu Barrieren für den Fußverkehr. Weiters können Unterbrechungen durch

fehlende Infrastrukturen bzw. mangelhafte Durchwegung von Grünräumen Hindernisse im Fußwegenetz darstellen.

4.5 Qualität des Bestandsfußwegenetzes

Verkehrsberuhigte Gebiete haben (sofern sie entsprechend ausgestaltet sind) eine höhere Qualität für den Fußverkehr. Folgende Gebiete sind im Bezirk Donaustadt anzuführen (Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>):

Fußgänger:innenzonen

- Seestadt Apern
 - Seestadtpromenade
 - Lina-Bo-Bardi-Platz
 - Simone-De-Beauvoir-Platz
 - Gertrude-Bodenwieser-Gasse
 - Trude-Fleischmann-Gasse
 - Frenkel-Brunswik-Gasse
 - Lella-Lombardi-Gasse
 - Beatrix-Kempf-Gasse
 - Wangari-Maathai-Platz
 - Lydia-Sicher-Gasse
 - Anna-Bastel-Gasse
 - Eva-Maria-Mazzucco-Platz
- Seitenbereiche der Tokiostraße
- Weissauweg

Wohnstraßen

- Claretnergasse
- Große-Bucht-Straße
- Löwnzahngasse
- Fischerstrand
- Eileen-Gray-Gasse

Begegnungszonen

- Sabine-Oberhauser-Straße
- Ilse-Buck-Straße

Die meisten verkehrsberuhigten und explizit auf den Fußverkehr fokussierten Verkehrsflächen im Bezirk Donaustadt finden sich im Stadtentwicklungsgebiet der Seestadt Aspern sowie im Bereich um die Alte Donau. Die Analyse des Bezirks hat jedoch weitere Potentialgebiete für verkehrsberuhigende Maßnahmen ergeben (s. Kapitel 6.6)

Um eine Einschätzung des Netzes hinsichtlich seiner Qualität für den Fußverkehr zu ermöglichen, wurde dieses in Bezug auf infrastrukturelle Eigenschaften in Kombination

mit stadtclimatischen Faktoren (Begrünung & Wasserelemente) sowie Infrastrukturen für Aufenthaltsqualität (Sitzbänke & Stadtmobiliar) analysiert.

Als Basis wurde der maschinenlesbare Geodatensatz der MA18 zu Bestandsgehsteigbreiten auf den Kanten des Fußwegnetzes ausgewertet und Abschnitte ohne Gehsteige bzw. mit einer Breite geringer als die Regelbreite von 2 m (FSV, 2015a) ausgewiesen. Zusätzlich wurde mithilfe der Schattenkarte der Stadt Wien sowie Geodatensätzen zu Bäumen und Gebüschen die lokale Verschattungs- bzw. Begrünungssituation in das Netz übertragen. Komplettiert wurde die Analyse durch eine Auswertung von Flächenpotentialen für Umgestaltungen im Straßenraum. Hierfür wurde die bestehende Parkraumordnung untersucht. Quer- und Schrägstellplätze bzw. Gehsteigstellplätze (Stellplätze, die auf Teilen des Gehsteiges markiert sind) wurden auf Basis von Luftbildanalysen, der Flächenmehrzweckkarte der Stadt Wien sowie digitalen Begehungen in Google Street View erhoben und als Potentialflächen etwa für die Umgestaltung in Längsparkordnung gekennzeichnet.

4.6 Einbettung in langfristige Planungen zur Stadtentwicklung

Im Kontext von städtebaulichen Entwicklungen im Bezirk Donaustadt ergeben sich einige langfristige Planungsperspektiven mit Relevanz für den Fußverkehr, die außerhalb des Zeithorizont zur Umsetzung des Masterplans Gehen liegen.

Dies umfasst folgende Stadtentwicklungsgebiete:

- Seestadt Aspern
- Berresgasse
- Am Heidjöchl
- Erzherzog-Karl-Straße
- Raffentättergasse „Kagrainer Laberl“
- SEK Hausfeld

Eine den im Masterplan gelisteten Qualitätskriterien entsprechende Fußverkehrsplanung ist in den neuen Stadtentwicklungsgebieten noch vor Baustart zu berücksichtigen.

5 Räumliches und qualitatives Leitbild

Dem Leitbild des Masterplan Gehen Donaustadt liegt die Schaffung einer hochwertigen Ausgangslage für Fußverkehr nach dem Konzept der Stadt der kurzen Wege bzw. der 15-Minuten-Stadt zugrunde. Das im Leitbild geschaffene Fußverkehrsnetz adressiert alle unterschiedlichen Gruppen an Fußgänger:innen und ermöglicht ein einfaches und unkompliziertes Aufsuchen alltäglicher Ziele zu Fuß.

Das Leitbild baut auf der Bestandsanalyse des Masterplans auf. Sie bildet die Grundlage zur Ableitung des Soll-Wegenetzes für den Fußverkehr. Dieses Netz spannt sich zwischen den übergeordneten sowie lokalen Zentren des Bezirks (kommerzielle sowie historische Zentren), Grünräumen und Naherholungsgebieten sowie alltäglichen Zielen des Fußverkehrs (Bildungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen) auf und vernetzt somit dazwischenliegende Wohngebiete mit Zielen des alltäglichen Bedarfs.

Da der Bezirk Donaustadt ca. 25% der Gesamtfläche Wiens einnimmt, ist das Netz durch große Distanzen zwischen den lokalen und übergeordneten Zielen/Zentren im Bezirk gekennzeichnet. Dementsprechend wurde die Netzerstellung im Sinne einer fußverkehrsgerechten Vernetzung von lokalen Quellen und Zielen des alltäglichen Bedarfs hierarchisch durchgeführt: Neben der Erstellung eines lokalen, niederrangigen Fußverkehrsnetzes wurden wichtige Ziele im Bezirk (historische/kommerzielle Zentren, Grün- und Naherholungsgebiete, Schulen, ÖV-Haltestellen) über hochrangige Fußverkehrsachsen verbunden, die den gesamten Bezirk durchwegen.

Folgende Achsen spannen das hochrangige Fußwegenetz in der Donaustadt auf:

- Donaufelderstraße – Kagraner Platz – Gewerbepark Kagran – Hirschstetten – Seestadt Aspern
- Wagramer Straße
- An der oberen Alten Donau – An der unteren Alten Donau
- Donaufelderstraße – Saikogasse – Melangasse
- Kagraner Platz – Hirschstettner Straße – Hirschstetten – An der alten Schanzen – Seestadt Aspern
- Hirschstetten – Stadlauer Straße – Stadlau – Kaisermühlenstraße – Donauinsel
- An der unteren Alten Donau – Lange Allee – Stadlau – Langobardenstraße – Aspern
- Seestadt Aspern – Johann-Kutschera-Gasse – Groß-Enzersdorfer-Straße – Saltenstraße – Lobau
- Seestadt Aspern – Seestadtstraße – Groß-Enzersdorfer-Straße – Lannesstraße – Lobau

Neben allgemeinen netzbezogenen bzw. punktuellen Handlungsempfehlungen weist das Leitbild neun Fokusgebiete aus, die einerseits aufgrund ihrer Lage neuralgische Knoten im hochrangigen Netz bilden und denen andererseits aufgrund ihres hohen Fußverkehrsaufkommens oder historischer Bedeutung besondere Aufmerksamkeit in Bezug auf fußverkehrsfreundliche Gestaltung zukommt.

Der Masterplan Gehen Donaustadt weist folgende neun Fokusgebiete aus:

- Umfeld Zentrum Kagran
- Kaisermühlen/Schüttaustraße
- Ortskern Kagran, Kagraner Platz
- Ortskern Stadlau
- Ortskern Hirschstetten
- Ortskern Aspern
- Ortskern Breitenlee
- Ortskern Essling
- Zentrum Seestadt Aspern

Das hierarchisch aufgebaute Soll-Fußwegenetz berücksichtigt insbesondere die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur sowie generelle Aufenthaltsqualität (Begrünung, Infrastruktur am Wegesrand wie z.B.: Sitzmöglichkeiten, WCs, Trinkbrunnen). Dabei wird zwischen Netzabschnitten unterschieden, welche im Status Quo die Qualitätskriterien des Masterplans unterschreiten, und jenen Abschnitten, die dies zwar nicht tun, jedoch qualitativ noch weiter verbessert werden können.

Das Zielnetz wird neben wichtigen Bestandsverbindungen durch das Ausweisen urbaner und infrastruktureller Lücken des Fußwegenetzes komplettiert und berücksichtigt zukünftige Verbindungen, denen durch die Realisierungsprozesse neuer Bezirksteile (Stadtentwicklungsgebiete, z.B.: Seestadt Aspern, Hausfeld) große Bedeutung zukommt (neu entstehender Nutzungsdruck bzw. Nachfrage nach Verbindungen in Zentren und zu lokalen Zielen).

Masterplan Gehen 22. Bezirk, Donaustadt

Leitbild - Karte Nr. 1

Karteninhalte

■ Fokusgebiete

■ Achsen

Soll-Fußwegenetz

— Hochrangig

— Hochrangig - Planungsnetz

— Niederrangig

— Niederrangig - Planungsnetz

Flächige Barrieren

■ Gewerbe- und Industriegebiete, Gleisanlagen, urbane Lücken und Stadtentwicklungsgebiete

Handlungsempfehlung Siedlungsrandgebiete

■ Bezirksteile mit geringer Erschließung, Einfamilienhausgebiete

Zentrumszonen

■ Kommerzielle und historische Zentren, Bildungseinrichtungen

Auftraggeber:in:

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien,
im Rahmen des Bezirksauftrages für den 22. Bezirk

Verfasser:in:

tbw research GesmbH

Bearbeitung:

Julia Simhandl BSc,
DI Clemens Raffler

Datenquellen:

Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, 2023
basemap.at, 2023

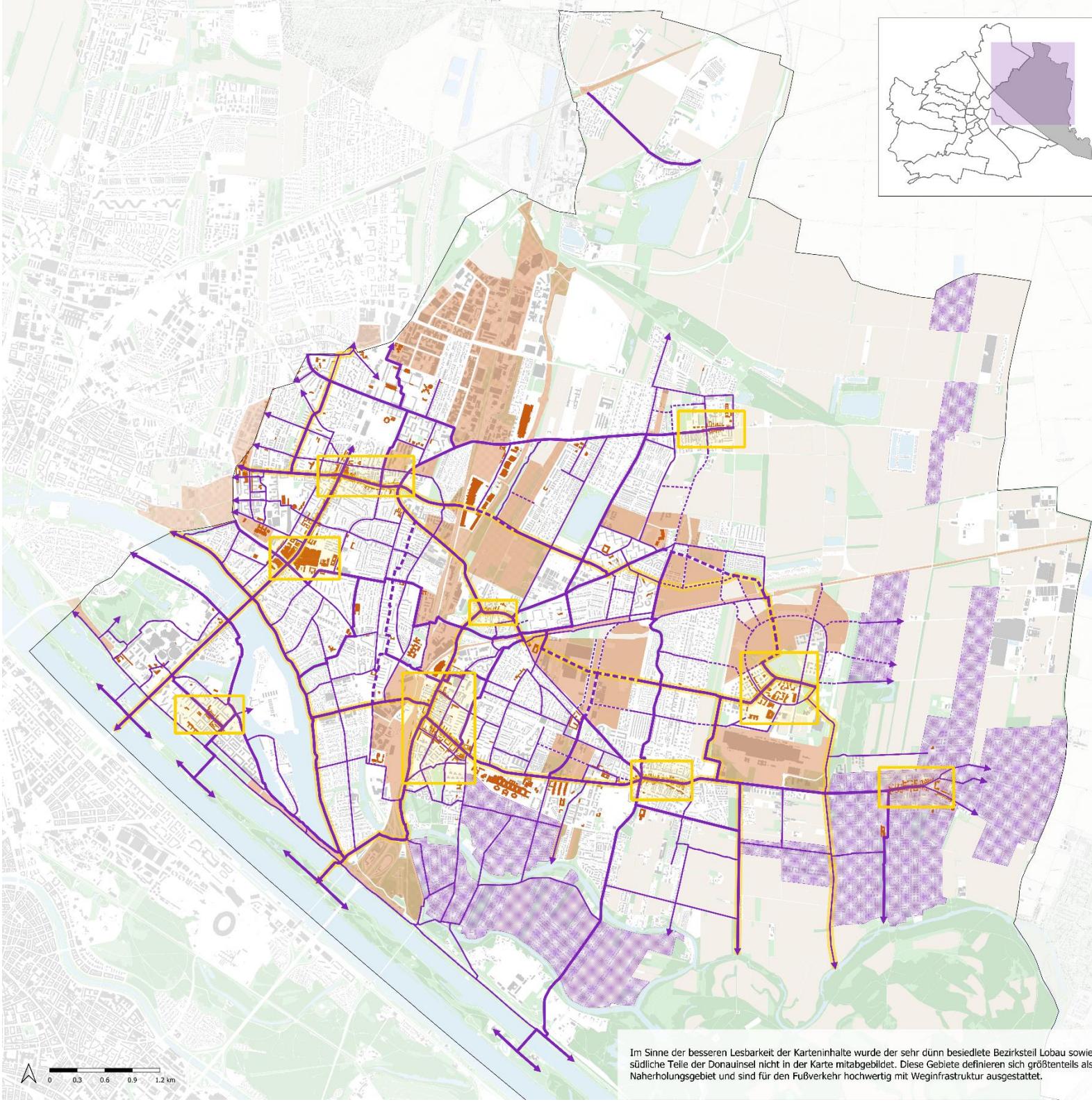
Stand: 11/2023



Stadt
Wien

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

tbw
RESEARCH



Im Sinne der besseren Lesbarkeit der Karteninhalte wurde die sehr dünn besiedelte Bezirksteil Lobau sowie südliche Teile der Donauinsel nicht in der Karte mitabgebildet. Diese Gebiete definieren sich größtenteils als Naherholungsgebiet und sind für den Fußverkehr hochwertig mit Weginfrastruktur ausgestattet.

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

Die Handlungsempfehlungen können in sieben Handlungsfelder gruppiert werden:

- **Handlungsfeld 1:** Netzinfrastruktur verbessern
- **Handlungsfeld 2:** Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur
- **Handlungsfeld 3:** Abbau von Barrieren
- **Handlungsfeld 4:** Sichere Querungsmöglichkeiten
- **Handlungsfeld 5:** Verkehrsberuhigung
- **Handlungsfeld 6:** Aufenthaltsqualität verbessern
- **Handlungsfeld 7:** Kommunikation und Bewusstseinsbildung

Diese beziehen sich jeweils auf unterschiedliche Straßenabschnitte im Bezirk Donaustadt (s. Anhang, Karte Nr. 8). Weiters wurde eine detaillierte Liste an Einzelmaßnahmen ausgearbeitet und in Abstimmung mit dem Bezirk Donaustadt priorisiert (s. Kapitel 8).

Grundsätzlich bildet der Masterplan Gehen Donaustadt ein Rahmendokument, welches fokussierte Handlungsempfehlungen im Bezirk ausweist. Abseits der im Masterplan Gehen verorteten Handlungs- und Netzempehlungen tragen auch andere Maßnahmen aus den unten angeführten Handlungsfeldern unabhängig von ihrer Verortung immer zur Förderung des Fußverkehrs bei und werden im vorliegenden Masterplan für den gesamten Bezirk empfohlen.

6.1 Handlungsfeld 1: Netzinfrastruktur verbessern

Handlungsfeld 1 Netzinfrastruktur verbessern	Gehsteigverbreiterungen
	Hindernisse am Gehsteig entfernen
	Fußverkehrsfreundliche Parkraumordnung
	Auswahl geeigneter Bodenbeläge
	Inklusive Planung und Umgestaltung

Der Bezirk Donaustadt weist bereits ein weitläufiges Bestandsfußwegenetz auf. Viele Straßenabschnitte davon verfügen jedoch über ein Potential zur Verbesserung ihrer infrastrukturellen Qualität.

Dies betrifft vor allem Straßenabschnitte deren Gehsteige die Regelgehsteigbreite (FSV, 2015a) von 2 m unterschreiten (s. Anhang, Karte Nr. 8). Um ein für den Fußverkehr qualitativ hochwertiges Netz zu schaffen, ist ein Ausbau der Gehsteige über die vorgegebenen 2 m hinausgehend anzustreben. Gemäß Leitfaden zum „Aktionsprogramm klimaaktiv mobil“ (Klima- und Energiefonds, 2023) können nur

Gehsteigverbreiterungen, die über die in der RVS festgelegte Regelbreite hinausgehen, gefördert werden.

Im Zusammenhang mit Gehsteigverbreiterungen ist auch die bestehende Parkraumordnung zu beachten. Raum für Fußverkehrsinfrastruktur kann dabei einerseits durch Umwandlung einer Schräg- oder Querparkordnung in Längsparkordnung, andererseits durch komplettes Auflassen der Parkspur gewonnen werden. Weiters entstehen bei Schräg- und Querparkordnung oftmals Konfliktsituationen durch Fahrzeugteile, die über die Gehsteigkante ragen und somit den verfügbaren Raum für Fußgänger:innen einschränken – auch wenn dies formal seit der StVO-Novelle nicht mehr gestattet ist (s. Kapitel 2.2). Ebenso gilt es, ausgewiesene Stellplätze, welche auch Teile des Gehsteigs als Stellplatzfläche nutzen, anders zu organisieren. Die genaue Umgestaltung ist entsprechend der jeweiligen Straßensituation sowie mittels Erhebungen zu Bedarf und Auslastung der vorhandenen Stellplätze vorzunehmen.

Der für den Fußverkehr verfügbare Raum wird oftmals auch durch andere Infrastrukturen, wie etwa Müllcontainer, Verkehrszeichen oder Beleuchtungsmasten verringert. Diese Hindernisse können insbesondere an Kreuzungspunkten zu weiteren Problemen, etwa durch eingeschränkte Sichtbeziehungen zum MIV, führen. Punktuell kann die Regelgehsteigbreite gemäß RVS zwar unterschritten werden, im Sinne eines hochwertigen Fußwegenetzes ist jedoch eine durchgehende Breite von mehr als 2 m anzustreben. Seit der StVO-Novelle ist es möglich Verkehrszeichen direkt am Fahrbahnrand anzubringen und somit Hindernisse für den Fußverkehr zu minimieren (s. Kapitel 2.2).

Unterschiedliche Personengruppen haben verschiedene Bedürfnisse und Anforderungen an die Ausgestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur (s. Kapitel 2.3). Insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen sowie Kinder oder Personen mit Betreuungsaufgaben ist eine entsprechende infrastrukturelle Qualität des Fußwegenetzes bedeutsam. Eine barrierefreie Ausgestaltung, genügend Rastmöglichkeiten (s. Kapitel 6.6), die Schaffung möglichst direkter Verbindungen und entsprechende Informations- bzw. Hilfs- und Leitsysteme (akustische Ampeln, taktile Leitsysteme) sind für diese Gruppen besonders wichtig.

Im Sinne einer klimaverträglichen Stadtentwicklung ist bei der Umgestaltung von Straßenräumen auch auf die Wahl geeigneter Oberflächen zu achten. Die Benutzung von hellen Pflastersteinen mit offenen Fugen ist einer asphaltierten Fläche vorzuziehen, um Sickerwässer besser ableiten zu können. Wo möglich, sind versiegelte Flächen zu reduzieren und durch wassergebundene Decken und Grünflächen zu ersetzen. Die Wahl der Oberflächengestaltung ist entsprechend der jeweiligen Situation und Erfordernisse (Benützungsintensität, Tragfähigkeit) zu wählen.

Betreffende Orte im Bezirk Donaustadt

Besonders an Straßen, die eine hochrangige Verbindungsfunction aufweisen, ist es wichtig den entsprechenden Raum für Fußgänger:innen durch Gehsteigverbreiterungen zu ermöglichen. Konkret betrifft dies im Bezirk Donaustadt beispielsweise die folgenden beiden Straßenabschnitte:

- **Hasibederstraße**

Entlang der Westseite der Hasibederstraße ist zurzeit kein ausreichend dimensionierter Gehsteig vorhanden. Auf der gegenüberliegenden, östlichen Straßenseite existiert ein Gehsteig in Regelbreite als Nord-Süd Verbindung. Ein Ausbau der Gehsteiginfrastruktur an der Westseite ist insbesondere aufgrund der einmündenden Wege ins Siedlungsgebiet relevant, da dieser Straßenseite eine wichtige Erschließungsfunktion zukommt.

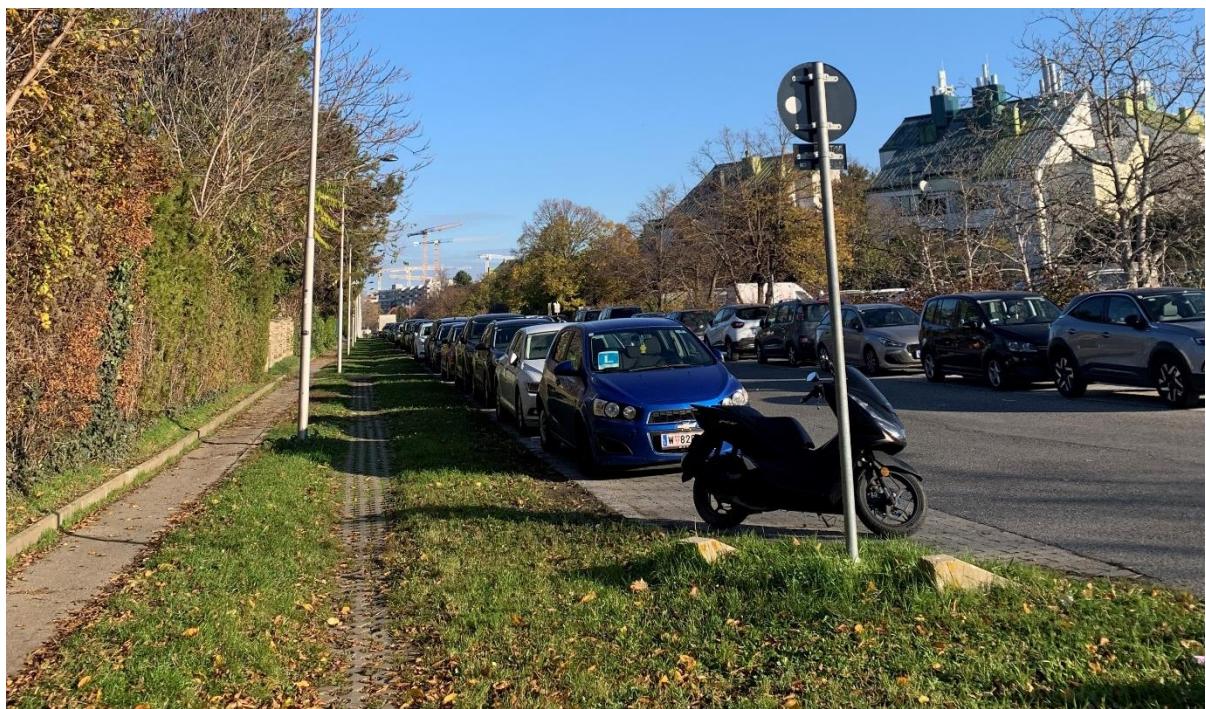


Abbildung 12: Hasibederstraße (tbw research 11/2023)

- **Bettelheimstraße**

Die Bettelheimstraße ist eine wichtige Verkehrsachse zwischen dem Süßenbrunner Ortszentrum und dem Bahnhof Süßenbrunn. Um die Anbindung des Ortskerns an die öffentlichen Verkehrsmittel auch für den Fußverkehr zu gewährleisten, wird empfohlen die derzeit markierte, niveaugleiche Mischfläche für Fuß- und Radverkehr zu vergrößern bzw. ggf. einen baulich getrennten Gehweg zu errichten.



Abbildung 13: Bettelheimstraße (tbw research 11/2023)

Darüber hinaus gibt es viele weiteren Straßenabschnitte, welche Gehsteige mit einer Breite unter 2 m aufweisen. Das betrifft beispielsweise längere Abschnitte an folgenden Straßen:

- Hausgrundweg
- Steigenteschgasse
- Hartlebengasse

Eine vollständige Liste aller betroffenen Straßen befindet sich im Straßenindex (s. Kapitel 9 – Einträge zu Handlungsfeld 1) zum Masterplan Gehen Donaustadt.

Im Zuge der Um-/Neugestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur sind auch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) zu bedenken. Hervorzuheben sind folgende Straßenabschnitte, die neben geringen Gehsteigbreiten auch Potential zur Setzung von Begrünungsmaßnahmen aufweisen:

- Stadlauer Straße im Abschnitt Erzherzog-Karl-Straße bis Anton-Klein-Gasse
- Hirschstettner Straße im Abschnitt Pogrelzstraße bis Kagraner Platz
- Heustadelgasse

6.2 Handlungsfeld 2: Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur

Handlungsfeld 2 Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur	Fehlende Gehsteige errichten
	Ertüchtigung von Trampelpfaden
	Vernetzung neuer Stadtentwicklungsgebiete
	Nutzungsadäquate Netzgestaltung

Obwohl der Bezirk Donaustadt bereits über ein weitreichendes Netz an Fußwegeverbindungen verfügt, bestehen dennoch einige Lücken und das Potential zur Errichtung neuer Fußverkehrsinfrastrukturen. Das umfasst einerseits Straßen, die derzeit keine oder nur einseitig Gehsteige aufweisen. Um den entsprechenden Platz im Straßenraum für die Errichtung zu gewährleisten, sind auch mögliche Flächenumverteilungen, beispielsweise durch Änderung der Parkraumordnung (s. Kapitel 6.1) einzubeziehen.

Auch Trampelpfade sind ein Anzeichen für fehlende Infrastrukturen bzw. den Bedarf an Fußwegeverbindungen. Sie kennzeichnen durch Fußgänger:innen gewünschte Abkürzungen und sind daher oftmals im Zusammenhang mit Barrieren (s. Kapitel 6.3) vorzufinden. Bestehende Trampelpfade, als Lücken im Fußwegenetz, sollten daher zu ansprechend ausgestalteten Fußwegeverbindungen (befestigte Untergründe, Beleuchtung, Begrünungs- und Beschattungsmaßnahmen) ausgebaut werden.

Insbesondere beim Ausbau des ÖV-Angebots sowie im Kontext neuer städtebaulicher Entwicklungen, ergeben sich Möglichkeiten zum Ausbau des Fußwegenetzes sowie Notwendigkeiten zur Schaffung neuer Infrastruktur (z.B.: Stadtentwicklungsgebiete Am Heidjöchl, Hausfeld und Erzherzog-Karl-Straße Süd). Bedarfe des Fußverkehrs, wie etwa ein kleinmaschiges Netz an attraktiven Verbindungen und eine gute Anbindung wichtiger Ziele sowie ÖV-Stationen, im Sinne einer 15-Minuten-Stadt, sind dabei zu berücksichtigen. Insgesamt ist bei der Errichtung neuer Gehsteige und Fußwege auf eine qualitativ hochwertige infrastrukturelle Ausgestaltung (s. Kapitel 6.1) sowie Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) zu achten.

Im Bezirk Donaustadt gibt es einige Gebiete, vorrangig am Stadtrand gelegen, die keine Gehsteiginfrastruktur aufweisen. Aufgrund ihrer Bebauungs- und Nutzungsstruktur sowie des (derzeit) relativ geringen Verkehrsaufkommens erscheint aus verkehrsplanerischer Sicht auch keine flächendeckende Errichtung von Gehsteigen sinnvoll. Dies umfasst Siedlungsgebiete in Essling und Neuessling sowie rund um das Mühlwasser, mit großteils Einfamilienhausbebauung und wenigen Zentren und Zielen (s. Anhang, Karte Nr. 1, Handlungsempfehlung Siedlungsrandgebiete).

Der Fokus sollte hier auf der verbesserten Anbindung und qualitativ hochwertigen Ausgestaltung von frequentierten Orten (insbesondere ÖV-Haltestellen) liegen. In den

übrigen Netzabschnitten sind gestalterische Maßnahmen anzudenken, um MIV-Geschwindigkeiten zu reduzieren bzw. weiterhin gering zu halten und somit das Zu-Fuß-Gehen trotz fehlender Infrastruktur sicher zu ermöglichen. Hierfür könnten etwa Pflanztröge punktuell im Straßenraum platziert werden, wie beispielsweise auch in einem Entwurf der Stadt Wien für den Lavendelweg im 22. Bezirk angedacht (s. Abbildung 14). Diese führen einerseits zu einer Geschwindigkeitsreduktion durch punktuelle Fahrbahnverengung und tragen andererseits durch die Begrünungselemente zur Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) bei.



Abbildung 14: Lösungsansatz Verkehrsberuhigung Siedlungsstraßen am Beispiel Lavendelweg (Stadt Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/stadtrandsiedlung-aspern-hausfeld>, 08.06.2023)

Betreffende Orte im Bezirk Donaustadt

Im Bezirk Donaustadt besteht beispielsweise in folgenden Straßenabschnitten der Bedarf und das Ausbaupotential für neue Gehsteiginfrastruktur:

- **Seidelbastgasse**

Die Seidelbastgasse stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Mühlwasser und der Achse Langobardenstraße dar – für den Fußverkehr fehlt jedoch Gehsteiginfrastruktur. Die Errichtung eines Gehsteigs wird empfohlen, um eine hochwertige Begehbarkeit des Zugangswegs zu hochrangigem ÖV als auch zu Naherholungsflächen am Mühlwassers herzustellen.



Abbildung 15: Seidelbastgasse (tbw research 11/2023)

- **Breitenleer Straße (Pfingstrosenweg/Telephonweg)**

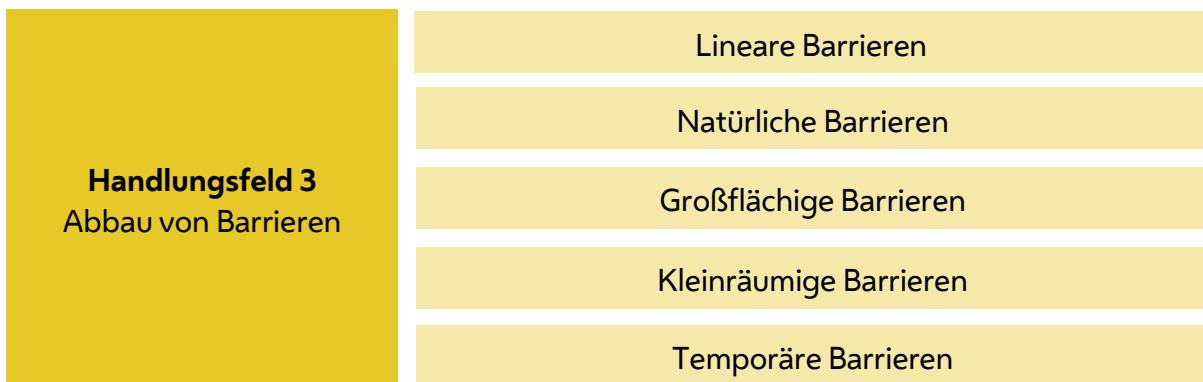
Auf der Breitenleer Straße im Abschnitt zwischen Pfingstrosenweg und Telephonweg (Neu-Essling) fehlt eine Verbindung für Fußgänger:innen. Dies ist insbesondere relevant, da kein direkter Zugang zur Querungsmöglichkeit der Breitenleerstraße auf Höhe des Telephonwegs für Fußgänger:innen und somit ein Erreichen der auf der Nordseite der Breitenleer Straße gelegenen ÖV-Haltestelle möglich ist. Die Errichtung eines Gehsteigs wird empfohlen.



Abbildung 16: Breitenleerstraße (Pfingstrosenweg/Telephonweg) (tbw research 11/2023)

Eine vollständige Liste aller betroffenen Straßen befindet sich im Straßenindex (s. Kapitel 9) zum Masterplan Gehen Donaustadt.

6.3 Handlungsfeld 3: Abbau von Barrieren



Für den Fußverkehr stellen insbesondere Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen Barrieren dar, da sie nur an eingerichteten Querungen (s. Kapitel 6.4) überwunden werden können und somit oftmals mit Umwegen für zu Fuß gehende Personen verbunden sind. Im Bezirk Donaustadt sind diese Barrieren beispielsweise die Erzherzog-Karl-Straße, die Wagramer Straße, die Langobardenstraße und die Donaustadtstraße. Auch landschaftliche Gebiete, wie etwa unbebaute Felder und Baulücken, können Barrieren für den Fußverkehr darstellen. Weiters befinden sich insbesondere im nördlichen Teil des Bezirkes Donaustadt Gebiete mit gewerblichem und industriellem Nutzungsschwerpunkt entlang der nord-süd-verlaufenden Bahntrasse und S2/A23, die ebenfalls Barrieren für den Fußverkehr darstellen.

Um ein für den Fußverkehr attraktives Netz mit geringen Umwegen zu schaffen, sind einerseits bestehende Querungsmöglichkeiten attraktiv für Fußgänger:innen zu gestalten (s. Kapitel 6.4) sowie darüber hinaus weitere Querungsmöglichkeiten einzurichten. Für großflächige Barrieren sind dafür beispielsweise weitere Brücken oder Unterführungen zu schaffen. Hervorzuheben ist hier insbesondere die anzustrebende Anbindung des Gewerbegebiets Stadlau aus westlicher Richtung über die Barriere der Bahngleise hinweg (s. Betreffende Orte).

Neben großflächigen Barrieren, bei welchen die Errichtung von Querungsmöglichkeiten oftmals ein aufwändiges Unterfangen darstellt, bestehen auch kleinräumige Barrieren, wie beispielsweise verschlossene Tore oder Zäune. Insbesondere im Zusammenhang mit Wegen durch Kleingartenvereine treten diese Barrieren häufig auf. Problematisch ist dabei vor allem die bestehende Unsicherheit aufgrund mangelnder Information, ob bzw. in welchem Zeitraum die Wege in und durch Kleingartengebiete geöffnet sind/sein müssen. Eine entsprechende Beschilderung und Sicherstellung der Durchwegbarkeit sowie deren Öffnungszeiten, als auch weitere Informationsmaßnahmen zwecks verlässlicher Toröffnung (s. Kapitel 6.7) können diesem Problem entgegenwirken. Als Beispiel kann die Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge durch ein Pilotprojekt der Mobilitätsagentur Wien herangezogen werden (Mobilitätsagentur Wien, 2018).

Auch bei temporären Barrieren, wie etwa im Zuge von Baustellentätigkeiten, ist auf eine fußgängerfreundliche Gestaltung und die Vermeidung von Umwegen unter Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherheit zu achten. Insbesondere für Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen (s. Kapitel 2.3) ist die Beachtung von Aspekten wie barrierefreie Geh- und Querungsmöglichkeiten, die Sicherstellung entsprechender Durchgangsbreiten, eine geeignete Beschilderung sowie die Zurverfügungstellung etwaiger Hilfs- und Informationssysteme besonders wichtig.

Betreffende Orte im Bezirk Donaustadt

Folgende drei Gebiete sind im Kontext des Abbaus von Barrieren für den Fußverkehr im Bezirk Donaustadt beispielhaft zu nennen:

- **Brücke Gewerbepark Stadlau**

Der Gewerbepark Stadlau stellt ein wichtiges Versorgungsziel für die Neubaugebiete entlang des Marlen-Haushofer-Wegs dar. Aufgrund der dazwischen verlaufenden Gleisanlagen der ÖBB, ist ein direkter Weg in den Gewerbepark mit einem Umweg von über einer halben Stunde verbunden. Ein Zugang ist mit Umwegen nur über die Straßenbahlinie 26 gegeben. Die Errichtung einer Querungsmöglichkeit der Barriere (~10m die überwunden werden müssen) für den Fuß- und Radverkehr wird daher empfohlen.



Abbildung 17: Gleise der ÖBB als Barriere zwischen Marlen-Haushofer-Weg und Gewerbepark Stadlau
(tbw research 11/2023)

- **KGV Im Gestockert**

Die von Osten nach Westen verlaufenden Wege durch den Kleingartenverein Im Gestockert stellen wichtige Verbindungen für den Fußverkehr dar. Eine Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch entsprechende Beschilderung würde die Barrierewirkung verhindern.



Abbildung 18: KGV Im Gestockert als Beispiel für temporär geschlossene Fußwege im Bezirk
(tbw research 11/2023)

Weitere Straßenabschnitte und Orte mit Bedarf zum Abbau bestehender Barrieren sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) angeführt.

6.4 Handlungsfeld 4: Sichere Querungsmöglichkeiten

Handlungsfeld 4 Sichere Querungsmöglichkeiten	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
	Errichtung neuer Querungsmöglichkeiten
	Verbesserung der Sichtbeziehungen

Ein wichtiger Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Fußverkehrsnetzes sind Querungsmöglichkeiten über Straßenzüge bzw. an Knotenpunkten. Diese sind so einzurichten, dass sich möglichst direkte Verbindungen ergeben, um dem Wunschnetz der zu Fuß gehenden Personen zu entsprechen. Durch die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten über alle Kreuzungsrelationen können Umwege für Fußgänger:innen vermieden werden. Besonders zur Überwindung hochfrequenter Straßen ist ein dichtes Netz an Querungsmöglichkeiten wichtig, da diese sonst meist schwer überwindbare Barrieren für den Fußverkehr darstellen (s. Kapitel 6.3). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass entsprechend der Neuerungen der StVO

die Benützungspflicht von Schutzwegen, die sich in einem Umkreis von bis zu 25 m befinden, entfällt.

Da Kreuzungspunkte auch stets Gefahrenpotentiale aufweisen und ein Großteil der Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger:innen an diesen stattfindet, ist eine sichere Ausgestaltung besonders wichtig. Hierbei ist darauf zu achten gute Sichtbeziehungen zwischen dem MIV und Fußgänger:innen zu gewährleisten. Eine Verbesserung der Beleuchtungssituation sowie bauliche Hilfestellungen wie die Errichtung von Gehsteigvorziehungen in Kreuzungspunkten tragen zu verbesserter Sichtbarkeit sowie Sicherheit von Fußgänger:innen bei. Durch Gehsteigvorziehungen wird darüber hinaus die Querungslänge reduziert. Diese sollte grundsätzlich so gering wie möglich gehalten werden, um ein sicheres Überqueren zu gewährleisten. Zur Unterstützung sind Querungshilfen wie etwa Mittelinseln anzudenken.

Weiters ist auf eine entsprechende Dimensionierung der Aufstellflächen für Fußgänger:innen zu achten. Insbesondere gilt dies für Kreuzungspunkte mit bzw. in der Nähe von ÖV-Haltestellen. Ebenso ist eine niveaugleiche Ausgestaltung der Kreuzungsplateaus hilfreich. Dadurch wird nicht nur der MIV entschleunigt und die Sichtbeziehung verbessert, sondern auch die Querungssituation für beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen verbessert bzw. überhaupt erst gefahrlos ermöglicht (s. Kapitel 2.3).

Bei ampelgeregelten Kreuzungen ist darauf zu achten, möglichst kurze Wartezeiten für Fußgänger:innen zu schaffen. Zu lange Rotphasen können etwa zur Missachtung der VLSA sowie – in Kombination mit zu geringen Aufstellflächen – zu einer Ansammlung von Personen und somit zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit führen. Für eine fußgängerfreundliche Gestaltung ampelgeregelter Kreuzungssituationen sind Wartezeiten/Rotphasen von unter 20 Sekunden und entsprechend lange Freigabezeiten/Grünphasen zur sicheren Querung anzustreben. Dabei ist auch eine barrierefreie Gestaltung durch akustische sowie taktile Hilfssysteme zu beachten.

Betreffende Orte im Bezirk Donaustadt

An folgenden Kreuzungssituationen besteht der Bedarf zur Neuerrichtung von entsprechenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen zum Abbau von Barrieren und zur besseren Vernetzung sowie die Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten zur Verringerung von Gefahrenpotentialen:

- **Langobardenstraße, Nähe Markgraf-Gerold-Gasse**

Die Langobardenstraße stellt als wichtige Verkehrsverbindung für den MIV sowie Straßenbahnverkehr eine gewisse Barriere für den querenden Fußverkehr dar. Auf Höhe der Markgraf-Gerold-Gasse trennt der selbstständige Gleiskörper die Anbindung an die im Norden verlaufende hochwertige Fußwegeverbindung. Es wird empfohlen die Errichtung einer hochwertigen Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.



Abbildung 19: Querungsmöglichkeit über die Langobardenstraße Höhe Markgraf-Gerold-Gasse
(tbw research 11/2023)

- **Erzherzog-Karl-Straße / Argonautenstraße / Schrötlgasse**

Die Querung der Erzherzog-Karl-Straße auf Höhe

Argonautenstraße/Schrötlgasse stellt eine wichtige Nord-Süd Verbindung zwischen dem Siedlungsgebiet und den Naherholungsflächen entlang der Alten Donau dar. Eine Querung ist für Fußgänger:innen derzeit nur über den Grünstreifen der Erzherzog-Karl-Straße unter Querung des selbstständigen Gleiskörpers sowie Fahrbahnen für den MIV möglich. Die Prüfung bzw.

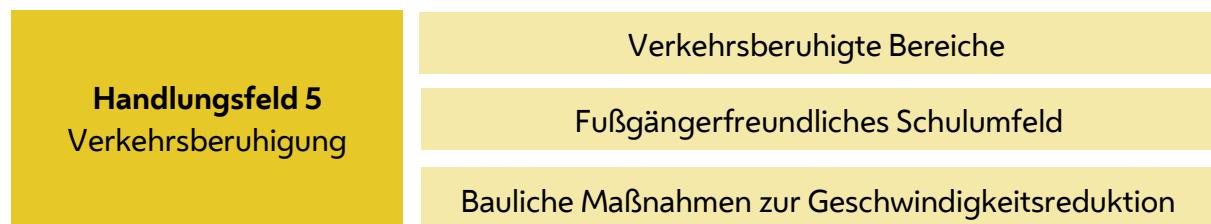
Errichtung einer hochwertigen Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen wird empfohlen.



Abbildung 20: Querungsmöglichkeit über die Erzherzog-Karl-Straße Höhe Argonautenstraße /Schrötlgasse
(tbw research 11/2023)

Weitere Straßenabschnitte mit fehlenden Querungsmöglichkeiten sowie Kreuzungspunkten mit Verbesserungspotential der bestehenden Querungen sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) angeführt.

6.5 Handlungsfeld 5: Verkehrsberuhigung



Neben der Verbesserung des Fußwegenetzes durch Gehsteigverbreiterungen oder Schaffung neuer Verbindungen wirken auch Maßnahmen zur Entschleunigung des MIV positiv für den Fußverkehr. Einerseits verbessert sich dadurch die Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) und Sicherheit für Fußgänger:innen, andererseits können diese Maßnahmen auch Lenkungseffekte, etwa durch eine Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse zu Gunsten des Fußverkehrs, anstoßen.

Es gibt unterschiedliche Maßnahmen, die gesetzt werden können, um eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen. Zunächst ist die Ausweisung von auf Verkehrsberuhigung fokussierten Straßentypen, wie Wohnstraßen, Begegnungs- oder Fußgänger:innenzonen, zu nennen. Weiters sind Netzabschnittslücken mit fehlender Beschränkung des Tempolimits (Tempo 30 Zone) zu schließen. Vorgaben zur Geschwindigkeitsreduktion zeigen jedoch meist nur dann ihre intendierte Wirkung, wenn der Straßenraum so gestaltet ist, dass die Vorgaben für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar sind und diese auch dazu bringen die Geschwindigkeitsgrenzen einzuhalten. Hierfür können entsprechende bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Bodenschwellen und eine verschwenkte Fahrbahnführung, sorgen. Aktuelle Beispiele aus der Fußverkehrsplanung sehen auch unterschiedlich geformte, großflächige Bodenmarkierungen an stark verkehrsberuhigten Straßenabschnitten vor (z.B.: Mariahilferstraße in Graz, s. Abbildung 21), um die Aufmerksamkeit des durchfahrenden MIVs zu erhöhen und dessen Geschwindigkeit zu reduzieren.



Abbildung 21: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021),
https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.htm
| 18.10.2023)

Insbesondere bei Begegnungszonen, welche das Queren für Fußgänger:innen über den gesamten Straßenverlauf hinweg ermöglichen, ist auf die Sicherstellung von guten Sichtbeziehungen zwischen Fließverkehr und Fußgänger:innen zu achten, etwa durch entsprechende Gestaltung der Kreuzungssituationen (s. Kapitel 6.4) sowie durch Reduktion bzw. Umorganisation von Stellplätzen (s. Kapitel 6.1).

Besonders bei beengten Straßenverhältnissen mit geringen Gehsteigbreiten, ohne Möglichkeit zur Verbreiterung sowie zum Schutz bzw. zur Attraktivierung alter Ortskerne eignen sich verkehrsberuhigende Maßnahmen. Weiters ist im Kontext von Schulwegen, im direkten Umfeld von Schulen und Kindergärten aber auch im Umfeld von Pflegeheimen, Gesundheitseinrichtungen und Spielplätzen eine verkehrsberuhigte Ausgestaltung zur Auflösung von Gefahrensituationen (s. u.a. Kapitel 4.1) anzustreben. Eine mögliche Maßnahme stellt in diesem Zusammenhang die Einrichtung von Schulstraßen dar.

Betreffende Orte im Bezirk Donaustadt

In folgenden Straßenabschnitten im Bezirk Donaustadt sind beispielsweise verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Attraktivierung und Verbesserung der Sicherheit für den Fußverkehr anzudenken:

- **An der Oberen Alten Donau**

Entlang der Oberen Alten Donau wird eine Verkehrsberuhigung in Form einer fußverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Straße (Niveaugleiche, Fahrbahnverschwenkung, Bepflanzung) unter Wahrung der Zufahrtsmöglichkeit für Anrainer:innen empfohlen.



Abbildung 22: An der Oberen Alten Donau (tbw research 11/2023)

- **Rennbahnweg**

Die Straßenausgestaltung des Rennbahnwegs lädt aufgrund des geraden Verlaufs zu einer Überschreitung der verordneten Geschwindigkeit im MIV ein. Um die Aufenthaltsqualität und Querungssicherheit für Fußgänger:innen zu erhöhen wird die Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch bauliche Maßnahmen empfohlen.



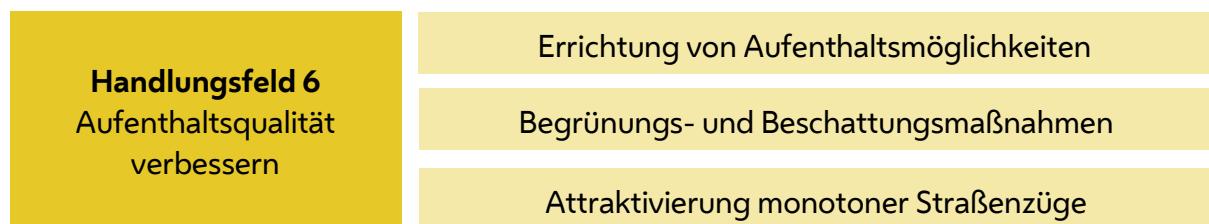
Abbildung 23: Rennbahnweg (tbw research 11/2023)

Darüber hinaus gibt es viele weitere Straßenabschnitte, an welchen Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und dessen Geschwindigkeit zu setzen sind. Das betrifft beispielsweise folgende Straßenabschnitte:

- Stadlauer Straße im Abschnitt Erzherzog-Karl-Straße bis Stadlauer Bahnhofsplatz
- Quadenstraße im Abschnitt Hirschstettner Straße bis Ziegelhofstraße

Weitere Straßenabschnitte mit Bedarf an verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) und dem Straßenindex (s. Kapitel 9) angeführt.

6.6 Handlungsfeld 6: Aufenthaltsqualität verbessern



Um ein attraktives Fußwegenetz zu schaffen und Personen zum Zu-Fuß-Gehen zu motivieren, ist nicht nur die infrastrukturelle Qualität der Gehsteige und Gehwege ausschlaggebend, sondern insbesondere auch die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes.

Ein wichtiger Aspekt für eine hohe Aufenthaltsqualität ist die Einrichtung mit entsprechendem Stadtmobiliar (Sitz- und Rastplätze). Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen wichtig. Konsumfreie, für zu Fuß gehende Personen attraktiv gestaltete Aufenthaltsmöglichkeiten führen darüber hinaus auch zu einer allgemeinen Attraktivierung des Straßenraumes. Dies kann vor allem monotone, geradlinige Straßenzüge, die für eine Nutzung durch den MIV (Fließverkehr und ruhenden Verkehr) ausgerichtet sind, attraktiver für den Fußverkehr gestalten. In diesem Zusammenhang können beispielsweise auch Parklets oder Grätzloasen, als Mikro-Freiräume, positiv zur Gestaltung beitragen. Diese schaffen darüber hinaus die Möglichkeit für Anrainer:innen sich direkt an der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu beteiligen.

Die Gestaltung attraktiver Straßenräume bedeutet, insbesondere im Hinblick auf eine klimaresiliente Stadtentwicklung, auch eine Ausstattung mit Begrünungs- und Beschattungselementen. Insbesondere Baumpflanzungen tragen durch ihre kühlende Wirkung und schattenspendende Funktion positiv zum Stadtklima bei, wobei grundsätzlich Baumreihen und -gruppen der Pflanzung von Einzelbäumen vorzuziehen sind. Weiters eignen sich Fassadenbegrünungen sowie Flächenentsiegelungen und die Errichtung wassergebundener Decken zur Gestaltung eines attraktiven, klimafitten Straßenraumes. Begrünungsmaßnahmen tragen dabei nicht nur positiv zum Stadtklima

bei, sondern erhöhen auch die allgemeine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und dessen Wahrnehmung als attraktiven Ort für das Zu-Fuß-Gehen.

Weiters ist die Ausstattung von Fußwegenetzen mit entsprechenden Infrastrukturen und Einrichtungen entlang des Weges wichtig. Im Sinne einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes für alle sind hierbei die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Personengruppen (s. Kapitel 2.3) zu beachten. Beispielsweise kann die Errichtung von einem dichten Netz an Möglichkeiten zur Abfallentsorgung, ergänzend zur Entfernung etwaiger Verschmutzungen und Schäden, zur Sauberkeit von Straßenräumen beitragen. Ein sauberer Straßenraum führt nicht nur zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität, sondern kann auch das subjektive Sicherheitsempfinden positiv beeinflussen. Auch die Verfügbarkeit von sauberen Sanitäreinrichtungen im öffentlichen Raum ist für bestimmte Personengruppen, etwa Familien und Kinder, besonders wichtig.

Sowohl bei der Durchführung von Begrünungsmaßnahmen als auch der Errichtung von Infrastrukturen entlang des Weges ist darauf zu achten, diese so zu platzieren, dass sie keine Barriere für Fußgänger:innen darstellen. Weiters ist auf gute Sichtbeziehungen zwischen dem MIV und dem Fußverkehr zu achten.

Betreffende Orte im Bezirk Donaustadt

Besonders an folgenden Orten besteht der Bedarf sowie das Potential zur Setzung von Begrünungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum:

- **Wagramer Straße**

Die Wagramer Straße ist eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen durch den Bezirk Donaustadt und direkte Verbindung ins Stadtzentrum von Wien. Dementsprechend ist ein hoher Nutzungsdruck durch alle Verkehrsmode auf der Straße gegeben. Im Rahmen der geplanten Umgestaltung der Wagramer Straße von Kagran bis Kagraner Platz wird die Umsetzung breiterer Gehsteige und Aufenthaltsflächen, die Optimierung der Querungszeiten/Ampelschaltungen und der Abbau von Querungsbarrieren für Fußgänger:innen empfohlen.

- **Heustadelgasse**

Die Heustadelgasse ist als Ost-West-Verbindung am Siedlungsrand des Bezirksteils Aspern ein wichtiges Element des Fußwegenetzes. Aufgrund der peripheren Lage ist die Straße jedoch nur unzureichend für den Fußverkehr eingerichtet. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Gehsteigverbreiterung sowie Prüfung und ggf. Umsetzung von Baumpflanzungen sowie Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung wird dringend empfohlen.

- **Am Bahnhof, Stadlauer Straße**

Der Platz rund um den alten Stadlauer Bahnhof ist ein Sub-Zentrum des Bezirksteils Stadlau. Zur Aufwertung dieser Funktion wird die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Fußgänger:innenfreundliche Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (bspw. Errichtung einer Begegnungszone, Niveaugleiche, Bodenbelag, Reduktion von Parkplätzen) auf den Straßenflächen rund um den Stadlauer Bahnhofspark empfohlen.



Abbildung 24: Wagramer Straße (tbw research 11/2023)



Abbildung 25: Heustadelgasse (tbw research 11/2023)



Abbildung 26: Am Bahnhof, Stadlauer Straße (tbw research 11/2023)

Darüber hinaus gibt es viele weitere Straßenabschnitte, in welchen die Aufenthaltsqualität für zu Fuß gehende Personen verbessert werden kann. Dies betrifft etwa Abschnitte an folgenden Straßen:

- Hirschstettner Straße (Ortskern Hirschstetten und im Abschnitt Pogrelzstraße bis Kagraner Platz)
- Mühlgrundgasse
- Breitenleer Straße/Gewerbepark - Motorikpark

In der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) und dem Straßenindex (s. Kapitel 9) sind weitere Straßen mit dem Bedarf an Begrünungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität angeführt.

6.7 Handlungsfeld 7: Kommunikation & Bewusstseinsbildung

Handlungsfeld 7 Kommunikation und Bewusstseinsbildung	Informationskampagnen und -veranstaltungen
	Informationsmaterial zur Verfügung stellen
	Partizipative Ausarbeitung von Umgestaltungen

Zusätzlich zur Errichtung eines engmaschigen und qualitativ hochwertigen Fußwegenetzes, ist zur Erhöhung des Anteils an zu Fuß zurückgelegten Wegen auch ein entsprechendes Bewusstsein und Motivation in der Bevölkerung notwendig. Dies kann

durch unterschiedliche Maßnahmen erzeugt und gesteigert werden: Einerseits kann mittels entsprechender Verfügbarmachung von Information, etwa zu hochwertigen Fußwegen (s. LiDo-Fußwegekarte), unbekannten Abkürzungen (s. Kapitel 6.3, Sichtbarmachtung von Wegen durch Kleingartenanlagen) oder verfügbaren Angeboten – wie gemeinschaftliche Spaziergänge – zum Zu-Fuß-Gehen motiviert werden. Weiters eignen sich Informationskampagnen für die gezielte Ansprache spezifischer Zielgruppen, wie etwa Schulwegkampagnen für Kinder und Familien. Auch Veranstaltungen mit thematischem Fokus, wie beispielsweise die LiDo-Spaziergänge, können dazu genutzt werden, die Motivation für das Zu-Fuß-Gehen zu steigern.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Einsatz von partizipativen Methoden, wie beispielsweise gemeinsame Begehungen oder Befragungen der lokalen Bevölkerung (s. Einsatz der GehCheckApp im Rahmen des LiDo-Prozesses). Im Zuge von Planungs- und Umgestaltungsvorhaben können so Eindrücke zu Stärken, Schwächen, Mängeln und Potentialen der direkt betroffenen Personen gesammelt werden und Maßnahmen dementsprechend zielgerichtet ausgearbeitet werden. Durch den Austausch zwischen Entscheidungsträger:innen, Expert:innen, Anrainer:innen und lokaler Bevölkerung, erhalten die unterschiedlichen Gruppen Information über die jeweiligen Bedürfnisse und Wünsche der anderen. Hiermit wird Bürger:innen die Möglichkeit gegeben sich an der Gestaltung ihres alltäglichen Umfeldes zu beteiligen.

Grundsätzlich bietet es sich an, bei Umgestaltungen bzw. der Errichtung neuer Fußverkehrsverbindungen und Aufenthaltsmöglichkeiten (s. Kapitel 6.1, 6.5, 6.6) die lokale Bevölkerung einzubinden. Im Fokus steht dabei das Vertrautmachen mit den baulichen Änderungen und Neugestaltungen.

Im Kontext von Kommunikations- und Beteiligungsformaten ist jedoch immer auch auf unterschiedliche Bedürfnisse und Möglichkeiten der verschiedenen Personengruppen zu achten. So sind etwa Informationsmaterialien entsprechend barrierefrei zu gestalten (s. Kapitel 2.3), insbesondere wenn sie für die spezifische Ansprache einer Zielgruppe gedacht sind. Weiters ist zu bedenken, dass Beteiligungsformate aufgrund ihrer Charakteristika bestimmte Personengruppen nicht oder unzureichend ansprechen. So können sich etwa Personen mit geringer Technikaffinität oder fehlenden Geräten an digitale Formate nicht bzw. in geringerem Ausmaß beteiligen.

Im Projekt *LiDo geht*, das dem Masterplan Gehen Donaustadt vorangegangen ist, wurde bereits eine Vielzahl an Maßnahmen zur Etablierung einer Kultur des zu Fuß Gehens in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt gesetzt.

Zu Beginn des *LiDo geht* Prozesses wurde eine Fußwegekarte erstellt (s. Abbildung 27). Insgesamt stand die Motivation zum Zu-Fuß-Gehen durch die Fußwegekarte im Vordergrund. Dies wurde durch die Konzeption motivierender Inhalte rund um das Thema Zu-Fuß-Gehen in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt adressiert. Dem Erstellungsprozess ging ein breit gestreuter Prozess qualitativer Interviews mit Bewohner:innen und Interessent:innen rund um das Thema Zu-Fuß-Gehen voran. Im Fokus stand dabei die Frage nach persönlichen motivierenden Faktoren zum Zu-Fuß-Gehen. Im Sinne der Verknüpfung von Fußverkehrsförderung mit identitätsstiftenden Themen, Orten und Geschichten im Bezirk, wurden zusätzlich zum Fußverkehrsnetz die Informationsschichten der GEHschichten bzw. GEHgenden geschaffen. Die GEHschichten weisen auf Orte mit historischem Hintergrund in den zwei Bezirken hin. Sie decken Plätze, Gebäude, Parks und Institutionen ab. Die GEHgenden stellen Gebiete dar, die von Fußgänger:innen als besonders beliebt genannt wurden. Das Thema der großen Fußwegdistanzen in den beiden Bezirken wurde auch in Form eines topologischen Plans der Bezirksteile als Informationsschicht in die LiDo-Fußwegekarte aufgenommen. In Anlehnung an topologische Netzpläne des ÖV wurden die Gehdistanzen zwischen den Bezirksteilen (Knoten) auf den Verbindungen dazwischen ausgewiesen, um eine einfachere zeitliche Einschätzung von Gehzeiten zwischen Bezirksteilen mithilfe der Fußwegekarte zu ermöglichen.



Abbildung 27: LiDo Fußwegekarte (tbw research oder Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)

Weiters wurde im Projekt ein begehbares Luftbild (Bodenplan) der beiden Bezirke zum Einsatz bei Interventionen im öffentlichen Raum angefertigt, um interessierten Personen ein besseres Fassen des Raumes bzw. der räumlichen Beziehungen sowie der

Maßstäblichkeit des LiDo Gebiets zu ermöglichen. Begleitend dazu wurden Methoden der digitalen räumlichen Analyse entliehen und als analoge Analysewerkzeuge für den partizipativen *LiDo geht* Prozess umgesetzt. Damit konnte Stadtraum für die lokale Bevölkerung besser greifbar gemacht werden, indem alltägliche persönliche Wege mithilfe des Bodenplans sichtbar gemacht werden konnten, um Distanzen und Potentiale der Fußverkehrserschließung in den Flächenbezirken begreifbar zu machen. Zu diesem Zweck wurde der sogenannte „Wegewurm“ (biegsamer Pfeifenputzer mit Styroporkugeln an beiden Enden) entwickelt, der ähnlich eines digitalen Routings zur Nachbildung persönlicher Fußwege am Bodenplan genutzt werden kann. Hierzu wurden zusätzlich transparente Scheiben („Hausschlafpfenradien“) erstellt, die durch Auflage des Zentrums auf einen gewählten Punkt am Bodenplan die in Luftlinie zurücklegbare Distanz bei verschiedenen Gehgeschwindigkeiten visualisieren (s. Abbildung 28).



Abbildung 28: Anwendung von Hausschlafpfenradien am LiDo Bodenplan (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)

Diese Vermittlungsmethoden wurden in den unterschiedlichen Veranstaltungen, die im Rahmen des *LiDo geht* Projektes durchgeführt wurden, verwendet. Bei den beiden Interventionen im öffentlichen Raum (Donauzentrum und Pius-Parsch-Platz) im September und Oktober 2022 wurden sie beispielsweise genutzt, um die Bevölkerung für das Thema Zu-Fuß-Gehen zu sensibilisieren und partizipativ Stärken, Schwächen sowie Potentiale zu identifizieren.

Weiters wurde hierzu das Werkzeug der GehCheckApp verwendet. Die App für Android und iOS stellt Nutzer:innen die Möglichkeit zur Meldung, Kategorisierung und Erhebung von Problem und Schwachstellen auf einer digitalen Karte zur Verfügung. Schwachstellen im Fußwegenetz können textlich beschrieben, mit Fotos versehen bzw.

im Rahmen eines Spaziergangs oder nachträglich von einem anderen Ort digital eingemeldet werden. Die Nutzung der GehCheckApp wurde einerseits im Rahmen der LiDo-Netzwerktreffen verbreitet und andererseits gab es bei den Interventionen im öffentlichen Raum die Möglichkeit, Meldungen mit Unterstützung des LiDo-Projektteams einzumelden. Als Ergebnis dieses Prozesses wurden insgesamt über 600 Meldungen über die App gesammelt, wovon die meisten Meldungen Gefahren für Fußgänger:innen auf Gehwegen und Gehsteigen bzw. Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf Fahrbahnen betreffen. Die gesammelten Informationen wurden im Zuge der Stärken-Schwächen-Analyse und Entwicklung von Handlungsempfehlungen in den Entstehungsprozess des Masterplan Gehen einbezogen (s. Kapitel 1.2).

Über den gesamten Projektzeitraum hinweg wurden mehrere Netzwerktreffen veranstaltet, in denen sich die lokale Bevölkerung zu Potentialgebieten und Schwachstellen des Fußverkehrs eingebracht hat. Die Treffen dienten weiters zur Diskussion, Vernetzung und Austausch, durch welche die Kultur des Zu-Fuß-Gehens kritisch reflektiert wurde. Durch Verknüpfung des Netzwerks mit lokalen Multiplikator:innen (Vereine, Verbände, lokale Wirtschaftstreibende, etc.) konnten die Ergebnisse der LiDo Netzwerktreffen im Bezirk effektiv an weite Kreise der Bevölkerung disseminiert werden. Zu Projektende wurden je Bezirk eine Person mit der Fortführung des Netzwerks über die Projektlaufzeit hinaus betraut, um die Förderung der Kultur des Zu-Fuß-Gehens weiterzuführen.

Um möglichst viele Personen für das Thema Fußverkehr in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt zu gewinnen, wurde im Juni 2023 der Wandertag 12h-LiDo veranstaltet. Ziel war es innerhalb von 12 Stunden die beiden Bezirke zu Fuß vollständig zu umrunden. An Punkten entlang der Strecke gab es zusätzlich Programm sowie Informationsmaterial und Austauschmöglichkeiten. Unter anderem wurde auch hier der entwickelte Bodenplan genutzt.

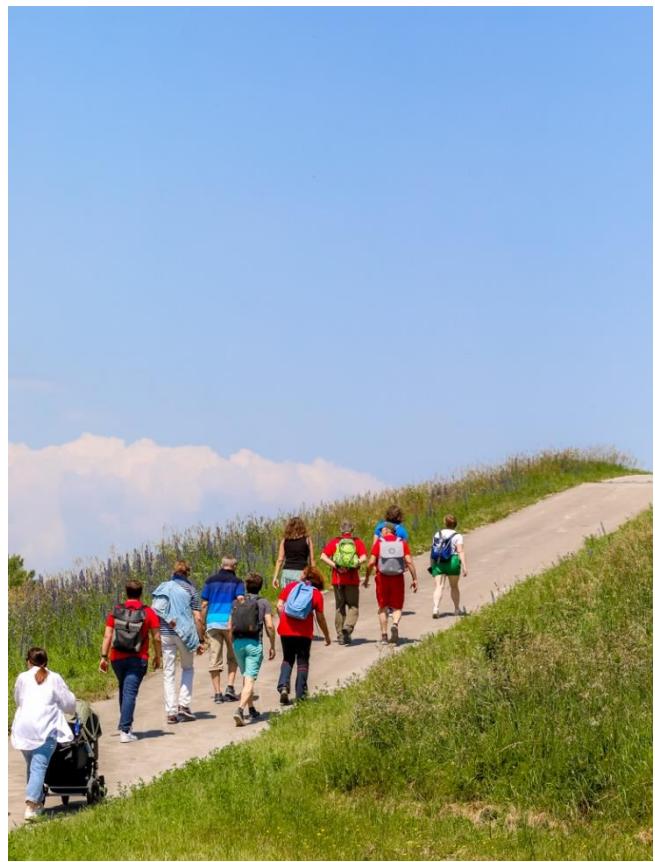
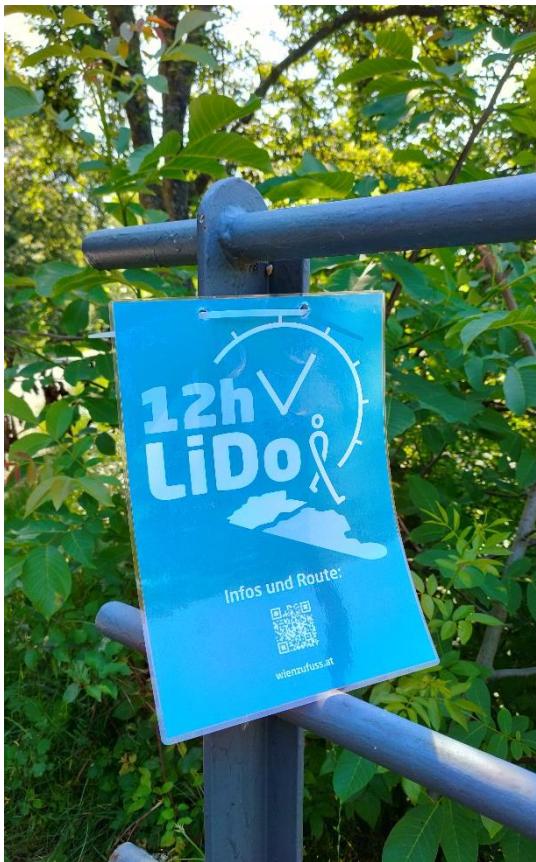


Abbildung 29: 12h LiDo Wandertag (tbw research, 6/2023; Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2023)

7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Insgesamt tragen die im Masterplan Gehen Donaustadt angeführten Handlungsempfehlungen und Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen zu einer Förderung des Fußverkehrs bei.

Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zeigen besonders jene Maßnahmen eine positive Wirkung, welche zu einer besseren Anbindung von Zielen des alltäglichen Bedarfs (Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen) sowie ÖV-Haltestellen beitragen. Das umfasst einerseits Lückenschlüsse im Fußwegenetz durch Errichtung neuer Fußverkehrsinfrastruktur (s. Kapitel 6.2) sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Bestandsnetzes (s. Kapitel 6.1). Insbesondere in Gebieten mit einer hohen Dichte an Zielen, und einer hohen Frequenz an Fußgänger:innen, wie beispielsweise rund um die Zentren Kagran und Stadlau und entlang wichtigen Achsen, ist die entsprechende Dimensionierung von Fußverkehrsinfrastruktur (Gehsteigbreiten) notwendig.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Durchführung von Begrünungsmaßnahmen. Diese tragen einerseits zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) im Straßenraum bei und sorgen dafür, dass Wege für Fußgänger:innen attraktiver werden. Weiters wird dadurch das Netz an Grünräumen ausgebaut sowie neue Mikro-Grünräume geschaffen. Durch Maßnahmen zur Verbesserung der grünen und blauen Infrastruktur kann darüber hinaus der zunehmenden Erhitzung von Straßenräumen entgegengewirkt werden. Die Umsetzung der im Masterplan verankerten Maßnahmen tragen auf einer gesamtstädtischen Ebene somit zur Erreichung der Ziele des Leitbilds Grünräume Wien 2020 (Stadt Wien - MA18, 2020a) sowie des Urban Heat Island Strategieplans 2015 (Stadt Wien - MA22, 2015) bei.

Zur Zielerreichung des Fachkonzeptes Mittelpunkte des städtischen Lebens – polyzentrales Wien des STEP 2025 (Stadt Wien - MA18, 2020b) tragen insbesondere verkehrsberuhigende Maßnahmen (s. Kapitel 6.5) sowie Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) bei, da dadurch eine Attraktivierung lokaler Zentren erreicht werden kann. Im Bezirk Donaustadt betrifft dies vor allem bestehende historische Ortszentren, wie Stadlau, Hirschstetten, Breitenlee, Essling oder Aspern.

Die positive Wirkung der Handlungsempfehlungen des vorliegenden Masterplans wird durch die im Rahmen des Vorprojektes *LiDo geht* entwickelten Fußverkehrsmodelle (s. Kapitel 2.2) wissenschaftlich bestätigt.

8 Maßnahmenliste

Die Maßnahmenliste umfasst eine priorisierte Auswahl an Maßnahmen, in Ergänzung zum allgemein bestehenden Handlungsspielraum zur Förderung des Fußverkehrs.

Nr.	Handlungs-feld	Ort	Bezirksteil	Handlungsempfehlung	Priorisierung
1	6	Hirschstettner Straße (Ortskern Hirschstetten)	Hirschstetten - Breitenlee	Fußverkehrsfreundliche Umgestaltung des Hirschstettner Ortskerns im zeitlichen Anschluss an die Eröffnung der Stadtstraße und Spange.	Hoch
2	3	Forstnergasse - Gewerbepark Stadlau - Oberfeldgasse	Hirschstetten - Breitenlee	Lückenschluss zwischen Kagrainer Platz und Hirschstetten über die Barrieren Bahn und S2 (barrierefreie Fuß-/Radverkehrsbrücke/Steg)	Hoch
3	5	An der oberen Alten Donau	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagan Süd	Verkehrsberuhigung und fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Straße (Niveaugleiche, Fahrbahnverschwenkung, Bepflanzung)	Hoch
4	4	Langobardenstraße, Nähe Markgraf-Gerold-Gasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Querungsmöglichkeit errichten	Hoch
5	2	Seidelbastgasse	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung zum Mühlwasser	Hoch
6	5	Quadenstraße (im Abschnitt Hirschstettner Straße bis Ziegelhofstraße)	Hirschstetten - Breitenlee	Prüfung und ggf. Ausweitung der Temporeduktion entlang der Quadenstraße (Tempo 30 angestrebt)	Hoch
7	4	Erzherzog-Karl-Straße / Argonautenstraße / Schrötlgasse	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagan Süd	Prüfung und ggf. Errichtung einer geeigneten Querungsmöglichkeit über die Erzherzog-Karl-Straße	Hoch
8	1	Pogrelzstraße	Kagan	Gehsteigverbreiterung und Begrünung (Prüfung von Baumpflanzungen)	Hoch
9	1	Am langen Felde	Kagan	Gehsteigverbreiterung	Hoch
10	1	Hasibederstraße (im Abschnitt Gestmayerweg und Guido-Lammer-Gasse)	Hirschstetten - Breitenlee	Gehsteigverbreiterung entlang der Westkante der Hasibederstraße	Hoch
11	6	Wagramer Straße	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagan Süd	Umgestaltung der Wagramer Straße von Kagan bis Kagrainer Platz mit breiteren Gehsteigen und Aufenthaltsflächen, Optimierung der Querungszeiten/Ampelschaltungen und Abbau von Querungsbarrieren	Hoch
12	6	Heustadelgasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Gehsteigverbreiterung sowie Prüfung und ggf. Umsetzung von Baumpflanzungen, Sicherstellung	Hoch

				der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung	
13	2	Breitenleer Straße (im Abschnitt Pfingstrosenweg bis Telephonweg)	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Errichtung des Gehsteigs an der Südkante der Breitenleer Straße zur Anbindung der Bushaltestelle	Hoch
14	1	Bettelheimstraße	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Gehsteigverbreiterung zur Ertüchtigung der Achse zwischen Süßenbrunn Ortskern und Bahnhof Süßenbrunn	Hoch
15	4	Erzherzog-Karl-Straße / Rittersporngasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Errichtung einer Querungsmöglichkeit	Mittel
16	5	Stadlauer Straße (Abschnitt Erzherzog-Karl-Straße bis Stadlauer Bahnhofsplatz)	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Prüfung einer Temporeduktion entlang der Stadlauerstraße (Tempo 30 angestrebt), Prüfung und ggf. Umsetzung von Baumpflanzungen	Mittel
17	6	Am Bahnhof, Stadlauer Straße	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch fußgängerfreundliche Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (bspw. Errichtung einer Begegnungszone, Niveaugleiche, Bodenbelag, Reduktion von Parkplätzen) auf den Straßenflächen rund um den Stadlauer Bahnhofspark	Mittel
18	5	Rennbahnweg (im Abschnitt Wagramer Straße bis Ludwig-Reindl-Gasse)	Kagran	Verbesserung der Querungssicherheit und Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch bauliche Maßnahmen	mittel
19	2	Margeritenweg - Johann-Kutschera-Gasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Errichtung einer Fußverkehrsverbindung vom Margeritenweg in Richtung Seestadt Aspern	Mittel
20	3	KGV Im Gestockert	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Im Gestockert (Widmung öffentlicher Durchgänge, Beschilderung der Öffnungszeiten)	Mittel
21	6	Hirschstettner Straße (im Abschnitt Pogrelzstraße bis Kagraner Platz)	Kagran	Aufwertung des Straßenraums für den Fußverkehr durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Errichtung eines Gehsteigs und Begrünung im Zuge der Bebauung des Neubaugebiets entlang der Hirschstettner Straße	Mittel
22	4	Esslinger Hauptstraße	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Verdichtung der Querungsmöglichkeiten entlang der Esslinger Hauptstraße	Mittel
23	1	Breitenleerstraße (zwischen Am Bergl und Hausfeldstraße)	Hirschstetten - Breitenlee	Gehsteigverbreiterung an der Südkante der Breitenleer Straße	Mittel
24	1	Steigenteschgasse	Kagran	Gehsteigverbreiterung und Begrünung	Mittel
25	2	Niklas-Eslarn-Straße - Seestadt Aspern	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Errichtung einer Verbindung für Fuß- und Radverkehr von der Niklas-Eslarn-Straße in Richtung	Mittel

				Seestadt Aspern im Zuge der städtebaulichen Fertigstellung	
26	2	Verbindung Cherubinistraße - An der oberen Alten Donau	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Lückenschluss durch Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung Richtung Alte Donau, bestehender Trampelpfad durch Privatgrundstück	Mittel
27	3	Friedhof Aspern	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Lückenschluss durch Öffnung des Friedhoftors nach Süden	Mittel
28	6	Gumplowiczstraße	Kagran	Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigte Umgestaltung der Gumplowiczstraße im Anschluss an die bestehende Grünfläche am Edmund-Weber-Weg	Niedrig
29	4	Groß-Enzersdorfer-Straße / Böckingstraße	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit über die Groß-Enzersdorfer-Straße (Nord-Süd-Verbindung und Anbindung an Seestadt Aspern) im Zuge der Errichtung der Straßenbahnlinie 25.	Niedrig
30	6	Mühlgrundgasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Fortführung der Straßenumgestaltung in der Mühlgrundgasse	Niedrig
31	6	Arbeiterstrandbadstraße	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Gehsteigverbreiterung unter Einbezug der Radweginfrastruktur, Prüfung und ggf. Umsetzung von Baumpflanzungen	Niedrig
32	4	Wulzendorfstraße / Stavangerstraße	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Entschärfung der Querungssituation durch Umgestaltung des Haltestellenumfelds (Gehsteigvorziehung Stavangerstraße) und Prüfung und ggf. Errichtung einer Querungsmöglichkeit	Niedrig
33	1	Saikogasse	Kagran	Gehsteigverbreiterung und Begrünung	Niedrig
34	6	Stadlauer Straße (im Abschnitt Erzherzog-Karl-Straße bis Anton-Klein-Gasse)	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Gehsteigverbreiterung sowie Prüfung und ggf. Umsetzung von Baumpflanzungen	Niedrig
35	4	Hardeggasse	Essling - Aspern Süd - Sülzenbrunn	Einrichtung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten entlang der Hardeggasse	Niedrig
36	3	Hirschstettner Straße - Erzherzog-Karl-Straße - Donaustadtstraße	Kagran	Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung (Kagrainer Anger - Erzherzog-Karl-Straße) mittels Durchstoß durch Zäune im Abstandsgrün zwischen Siedlungen; Anbindung an bestehende Gehwege und Trampelpfade; Querungsmöglichkeiten über querende Straßen vorsehen; Beschilderung und Ausweisung des Wegs	Niedrig

37	2	Rothergasse - Feuerwehrweg - Hirschstettner Straße	Hirschstetten - Breitenlee	Ertüchtigung des bestehenden Wegs als Lückenschluss im Fußwegenetz	Niedrig
38	1	Siebeckstraße - Cherubinistraße	Kagran	Ertüchtigung des Gehsteigs entlang der Siebeckstraße und Verbesserung der Kreuzungssituation	Niedrig
39	1	Rennbahnweg (im Abschnitt Ingeborg-Bachmann-Platz bis Wagramer Straße)	Kagran	Gehsteigverbreiterung	Niedrig
40	2	Arminienstraße	Kaisermühlen - Stadlau West - Kagran Süd	Errichtung von Gehsteigen	Niedrig
41	1	Aspernstraße	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Gehsteigverbreiterung unter Wahrung des Baumbestandes	Niedrig
42	1	Hausgrundweg	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Gehsteigverbreiterung auf der gesamten Straßenlänge	Niedrig
43	1	Hartlebengasse - Salbeigasse	Stadlau Ost - Zentrum Aspern	Gehsteigverbreiterung auf der gesamten Straßenlänge	Niedrig
44	2	Trampelpfad zwischen Am langen Felde und Theodor-Kramer-Straße	Kagran	Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung Rennbahnweg - Kagraner Platz	Niedrig
45	4	Biberhaufenweg / Mühlwasserpromenade	Essling - Aspern Süd - Süßenbrunn	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über den Biberhaufenweg zur besseren Vernetzung des Grünraums entlang des Mühlwassers	Niedrig
46	6	Breitenleer Straße / Gewerbepark - Motorikpark	Hirschstetten - Breitenlee	Aufwertung des Straßenraums für den Fußverkehr durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Gehsteigverbreiterung und Begrünung	Niedrig
47	1	Ziegelhofstraße (im Abschnitt Bibernellweg bis Mittelfeldweg)	Hirschstetten - Breitenlee	Gehsteigverbreiterung und Begrünung	Niedrig

9 Straßenindex

Der Straßenindex stellt eine Verschriftlichung der netzbezogenen Handlungsempfehlungen (s. Anhang, Karte Nr. 8) dar. Sowohl Karte als auch Index zeigen die Handlungsempfehlungen in Bezug auf

- Ausbau bestehender Infrastruktur- und Aufenthaltsqualität
- Gehsteigverbreiterungen
- Begrünungsmaßnahmen
- Errichtung fehlender Gehsteiginfrastruktur

Beziehungsweise deren Kombination. Je Straße wird ausgewiesen, ob hochrangige Netzabschnitte auf dieser verlaufen.

Straßenname	Handlungsfeld	Handlungsempfehlung	Netzabschnitt
Adelheid-Popp-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Aderklaer Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Agavenweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Am Bahnhof	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Am Heidjöchl	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Am Kaisermühlendamm	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Am Krautgarten	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Am langen Felde	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Amongasse	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteig errichten	niederrangig
An den alten Schanzen	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
An der Neurisse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
An der oberen Alten Donau	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig

Anton-Sattler-Gasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Arbeiterstrandbadstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Argonautenstraße	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Arminienstraße	1, 2	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Arnikaweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Arztgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Asperner Heldenplatz	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Aspernstraße	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteig errichten	hochrangig
Benatzkygasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Bernoullistraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Berresgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Bertha-von-Suttner- Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Bettelheimstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Biberhaufenweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Bibernellweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Binsenweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Böckingstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Bodmergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Breitenleer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und	hochrangig

		Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	
Breuergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Brockhausengasse	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Bullagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Cherubinistraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Contiweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Cortigasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Czernetzplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Deinleingasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Donaufelder Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Donaustadtstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Doningasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Donizettieweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Dr.-Adolf-Schärf-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Drygalskiweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Dückegasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Düsseldorfstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Edith-Piaf-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Eibengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Eipeldauer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Erzherzog-Karl-Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Elßlinger Hauptstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Fahngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Fliederweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Flugfeldstraße	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Franz-Pletersky-Weg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Fuchsienweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Gänsehäufelbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gartenheimstraße	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Genochplatz	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Georginenplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gerstmayerweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gewerbeparkstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Godlewskigasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Goldregengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gotramgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Groß-Enzersdorfer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Guido-Lammer-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Gumplowiczstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Haberlandtgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hannah-Arendt-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hans-Mayr-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hardeggasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hartlebgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hasibederstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hausfeldstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Hausgrundweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hermann-Greulich-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Heustadelgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Hirschstettner Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Höchsmannweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hoechlegasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hyazinthengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Industriestraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Ing.-Sarek-Weg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Ingeborg-Bachmann-Platz	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Janis-Joplin-Promenade	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Johann-Kutschera-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Josef-Baumann-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Josef-Frank-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kagraner Anger	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Kagraner Brücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Kagraner Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kaisermühlenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Kamelienweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kanalbrücke	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kanalstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kapellenweg	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kirschenallee	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kleine-Bucht-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kliengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Konstanziagasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Korianderweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kornblumenweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kratochwilestraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kraygasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kokusweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kürschnergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Lange Allee	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Langobardenstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Lannesstraße	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Lavaterstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Leonard-Bernstein-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Lexergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Liebgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Lobaugasse	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Ludwig-Reindl-Gasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Mälzelplatz	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Maria-Trapp-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Maria-Tusch-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Markgraf-Gerold-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Markomannenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Mayredergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Melangasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Mergenthalerplatz	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Miriam-Makeba-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig

Moissigasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Mühlgrundgasse	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Mühlwasserbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Mühlwasserstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Murraygasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Murrstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Naufahrtbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Naufahrtweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Neuhaufenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Niklas-Eslarn-Straße	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Nippongasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Novigasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Oberdorfstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Oberfeldgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Oleanderstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Oskar-Grissemann-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Oskar-Sima-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Ostbahnbegleitstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Pfalzgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Pichlgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Pilotengasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Pirquetgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Pogrelzstraße	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Polgarstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Portnergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Prandaugasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Prinzgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Quadenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Rautenweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Reglergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rennbahnweg	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Rittersporngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Rosenbergstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Rügenau	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Rugierstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Saikogasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Salbeigasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Saltenstraße	2	Gehsteig errichten	hochrangig
Santifallerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Schickgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schiergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Schierlinggrundbrücke	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Schilfweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schrötlgasse	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Schukowitzgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schüttauplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Schüttaustraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Sebaldgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Seestadtstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Siebeckstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Siebenbürgerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Siegesplatz	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	hochrangig
Silenegasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Skrabalgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Sonnenallee	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Spargelfeldstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Stadlauer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Staustufenbrücke	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Steigenteschgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Süßenbrunner Hauptstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Süßenbrunner Platz	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Tamariskengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Theodor-Kramer-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Thonetgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Tokiostraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Tomaschekstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Trillergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Tschaikowskygasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Tulzergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Überfuhrstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Ullreichgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Begrünungsmaßnahmen setzen,	niederrangig
Untere Säten	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Unterführung Hirschstettner Straße	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Unterführung-Richard-Neutra-Gasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Viktor-Kaplan-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Vohburggasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Voltelinistraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Wagramer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Wassermanngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Weissenwolffgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)-	hochrangig
Wiener Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Wihestraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Winkeläckerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Winkeläckerweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Wohlgemuthgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Wolfgang-Mühlwanger-Straße	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Wolsteingasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Wulzendorfstraße	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Zallingergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Zanggasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Zehdengasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Ziegelhofstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Zieritzgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Zillingergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Zschokkegasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Zwerchäckerweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

10 Literaturverzeichnis

- BMEIA. (2020). Österreichische Jugendstrategie. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter:
https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:caa737b2-2efa-40d5-ba1b-379920373bb5/32_12_jugendziel.pdf
- BMK. (2019). Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden. Wien. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter:
<https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:738c224b-34c4-4879-9774-197cac2ee8fa/fussverkehr foerderung ua.pdf>
- BMK. (2022). Besser Gehen in Österreich! Masterplan gehen 2030. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter:
<https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html>
- FSV. (2010). RVS Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2013). RVS Grundsätze der Verkehrsplanung. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015a). RVS Fußgängerverkehr. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015b). RVS Kinderfreundliche Mobilität. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015c). RVS Gestaltung des Schulumfelds. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2016). Arbeitspapier Einsatzkriterien für Begegnungszonen. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- Hackl, R., Raffler, C., Friesenecker, M., Kramar, H., Kalasek, R., Soteropoulos, A. et al. (2019). Promoting active mobility: Evidence-based decision-making using statistical models. *Journal of Transport Geography*, 80, 102541. doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.102541

Heller, Jochen (2021). Aktive Mobilität in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung - Magistratsabteilung 18. Zugriff am 28.9.2023. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3792595?originalFilename=true>

Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2015). GeHsundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden. Wien: Mobilitätsagentur Wien GmbH. Von www.wienzufuss.at abgerufen

Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2014). Strategiepapier Fußverkehr 2014. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/pdf/strategiepapier.pdf>

Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2018): Leitsystem für Fußgängerinnen und Fußgänger. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.wienzufuss.at/zu-fuss-gehen-in-zahlen/leitsystem/#:~:text=Kennzeichnung%20%C3%96ffentlicher%20Durch%C3%A4nge,dass%20die%20Kennzeichnung%20gut%20ankommt>

Klima- und Energiefonds (2023). Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement. Zugriff am 10.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-Aktionsprogramm-klimaaktiv-mobil-2023.pdf>

Raffler, C. & Simhandl, J. (2023). LiDo geht - Links der Donau geht was weiter. Endbericht zur Mobilitätsforschung und Fußverkehrsplanung. Endbericht. Wien: tbw research GesmbH. Zugriff am 6.11.2023. Verfügbar unter: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2023/11/2023_LiDo_geht_Ergebnisbericht_tbwr_final.pdf

Stadt Wien - MA15. (2015). Gesundheitsziele Wien 2025. Wien. Zugriff am 4.10.2023. Verfügbar unter: <https://gesundheitsziele.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/44/2018/02/gesundheitsziele.pdf>

Stadt Wien - MA18. (2014). STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien. Zugriff am 4.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>

Stadt Wien - MA18. (2015). STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien, Fachkonzept Mobilität. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true>

Stadt Wien - MA18. (2020a). Erläuterungen zum Leitbild Grünräume Wien. Wien: Stadt Wien. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/pdf/leitbild-gruenraeume-booklet.pdf>

*Stadt Wien - MA18. (2020b). STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien, Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien. Zugriff am 5.10.2025. Verfügbar unter:
[https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3935374?originalFile
ename=true](https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3935374?originalFilename=true)*

*Stadt Wien - MA18. (2022). Smart Klima City Strategie Wien: der Weg zur Klimamusterstadt. Wien: Magistrat der Stadt Wien. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter:
[https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4312569?originalFile
ename=true](https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4312569?originalFile
ename=true)*

*Stadt Wien - MA20. (2022). Wiener Klimafahrplan - Unser Weg zur klimagerechten Stadt. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter:
[https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3951390?originalFile
ename=true](https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3951390?originalFile
ename=true)*

*Stadt Wien - MA22 (2015). Urban Heat Islands - Strategieplan Wien. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wiener Umweltschutzabteilung – Magistratsabteilung 22. Zugriff am 28.9.2023. Verfügbar unter:
[https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559579?originalFile
ename=true](https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559579?originalFile
ename=true)*

*Wieser, Peter (2022). Donaustadt in Zahlen 2022. 22. Bezirk. Wien: Landesstatistik Wien, Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 29.9.2023. Verfügbar unter:
<https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-22.pdf>*

*Stadt Wien - MA23 (2022). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022. Wien in Zahlen. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 29.9.2023. Verfügbar unter:
[https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4353659?originalFile
ename=true](https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4353659?originalFile
ename=true)*

*Stadt Wien - MA23 (2023). Donaustadt in Zahlen – Statistiken. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 29.9.2023. Verfügbar unter:
<https://www.wien.gv.at/statistik/bezirke/donaustadt.html>*

*Stadt Wien - MA46 (2023). Sicherheit auf dem Schulweg – Schulwegpläne. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. Von
<https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#beirk22> abgerufen*

Walk-space.at. (2013). Argumente und Fakten - Aktionstage "Gehen ist ein Genuss" für FußgängerInnen. Wien: Walk-space.at, Der Österreichische Verein für Fußgängerinnen.

Wiener Kleingartengesetz 1996 - WKIG 1996, in der Fassung vom 24.8.2023. Verfügbar unter:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000061>

11 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile	2
Abbildung 2: Schematische Darstellung der Prozessverzahnung des Masterplan Gehen Donaustadt mit dem Projekt LiDo geht	4
Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger:innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html , 20.10.2023)	8
Abbildung 4: Flächenverteilung Donaustadt (MA 23, 2022)	10
Abbildung 5: Flächenverteilung Verkehrsflächen, (FMZK Wien, 2021, Stadt Wien - https://data.wien.gv.at , eigene Auswertung)	11
Abbildung 6: Bevölkerungsdichte im gesamtstädtischen Vergleich (MA 23, 2022)	11
Abbildung 7: Geburten- und Wanderungsbilanz Donaustadt (Stadt Wien - MA23, 2023)	12
Abbildung 8: Bevölkerungspyramide Donaustadt (MA 23, 2022).....	13
Abbildung 9: Modal Split Erhebung Wien (Heller, 2021: 40).....	14
Abbildung 10: OD-Matrix der Fußverkehrsströme	15
Abbildung 11: Pkw-Dichte im Bezirk Donaustadt (MA 23, 2022)	16
Abbildung 12: Hasibederstraße (tbw research 11/2023).....	27
Abbildung 13: Bettelheimstraße (tbw research 11/2023).....	28
Abbildung 14: Lösungsansatz Verkehrsberuhigung Siedlungsstraßen am Beispiel Lavendelweg (Stadt Wien, https://www.wien.gv.at/stadtplanung/stadtrandsiedlung-aspern-hausfeld , 08.06.2023)	30
Abbildung 15: Seidelbastgasse (tbw research 11/2023).....	31
Abbildung 16: Breitenleerstraße (Pfingstrosenweg/Telephonweg) (tbw research 11/2023)....	31
Abbildung 17: Gleise der ÖBB als Barriere zwischen Marlen-Haushofer-Weg und Gewerbepark Stadlau (tbw research 11/2023)	33
Abbildung 18: KGV Im Gestockert als Beispiel für temporär geschlossene Fußwege im Bezirk	34
Abbildung 19: Querungsmöglichkeit über die Langobardenstraße Höhe Markgraf-Gerold- Gasse (tbw research 11/2023)	36
Abbildung 20: Querungsmöglichkeit über die Erzherzog-Karl-Straße Höhe Argonautenstraße /Schrötlgasse (tbw research 11/2023).....	36
Abbildung 21: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021), https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html , 18.10.2023)	38
Abbildung 22: An der Oberen Alten Donau (tbw research 11/2023)	39
Abbildung 23: Rennbahnweg (tbw research 11/2023).....	39
Abbildung 24: Wagramer Straße (tbw research 11/2023).....	42
Abbildung 25: Heustadelgasse (tbw research 11/2023)	42
Abbildung 26: Am Bahnhof, Stadlauer Straße (tbw research 11/2023)	43
Abbildung 27: LiDo Fußwegekarte (tbw research oder Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)	45
Abbildung 28: Anwendung von Hausschlafpfenradien am LiDo Bodenplan (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022).....	46
Abbildung 29: 12h LiDo Wandertag (tbw research, 6/2023; Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2023)	48

12 Anhang

Kartennr.	Titel
1	Leitbild
2	Bestandsanalyse – Zentren und Ziele
3	Bestandsanalyse – Bildung
4	Bestandsanalyse – Öffentlicher Verkehr
5	Bestandsanalyse – Grün- und Freiräume
6	Bestandsanalyse - Barrieren
7	Bestandsanalyse – Infrastrukturelle Qualität
8	Soll-Fußwegenetz
9.1	Übersicht Bezirksteile, Kaisermühlen – Stadlau West – Kagran Süd
9.2	Übersicht Bezirksteile, Hirschstetten- Breitenlee
9.3	Übersicht Bezirksteile, Stadlau Ost – Zentrum Aspern
9.4	Übersicht Bezirksteile, Kagran
9.5	Übersicht Bezirksteile, Essling – Aspern Süd - Süßenbrunn