

Masterplan Gehen Hernals

Fußverkehrskonzept für den 17. Wiener Gemeindebezirk



Bericht

Wien, Jänner 2023

Erstellt im Auftrag von:

Bezirksvorsteherung Wien Hernals

Elterleinplatz 14

via

Magistratsabteilung 18

Rathausstraße 14-16

1082 Wien



Bezirksvorsteherung
Hernals



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

komobile

komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Masterplan Gehen Hernals

Fußverkehrskonzept für den 17. Wiener Gemeindebezirk

Erstellt im Auftrag von



Bezirksvorsteherung Wien Hernals

via

Magistratsabteilung 18

Referat Mobilitätsstrategien

Rathausstraße 14-16

1082 Wien

post@ma18.wien.gv.at

Bearbeitung

komobile GmbH

Schottenfeldgasse 51/17

1100 Wien

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Olivia Kantner

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Magdalena Gössinger

Thomas Hirsch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Untersuchungsgebiet Hernals	2
2	Zielsetzungen	4
2.1	Zielsetzungen der Stadt Wien	4
2.2	Zielsetzungen Fußverkehr Hernals	5
3	Bestandsanalyse	9
3.1	Flächenverteilung	9
3.2	Fußverkehr in Zahlen	9
3.3	Öffentlicher Verkehr	11
3.4	Verkehrsberuhigte Bereiche	12
3.5	Grünraum und Freiraum	13
3.6	Hitzeanalyse	14
3.7	Verkehrsunfälle	15
3.8	Konzepte und Akteure in Hernals	15
4	Defizitanalyse	16
4.1	Flächenbedarf – Gehsteigbreiten	16
4.2	Barrieren	16
4.3	Gefahrenstellen am Schulweg	16
4.4	Aufenthaltsqualität und Begrünung	17
4.5	Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden	18
5	Zielnetz	19
6	Handlungsfelder	20
6.1	Handlungsfeld 1 Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs	20
6.2	Handlungsfeld 2 Abbau von Barrieren und Lückenschlüsse	26
6.3	Handlungsfeld 3 Steigerung der Aufenthaltsqualität	29
6.4	Handlungsfeld 4 Fußgeherfreundliche Siedlungsentwicklung	41
6.5	Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Fairness	47
6.6	Handlungsfeld 6 Kommunikation	49
6.7	Straßenindex	53
	Literaturverzeichnis	56
	Abbildungsverzeichnis	57
	Anhang	59

Abkürzungsverzeichnis

AUVA	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BV	Bezirksvertretung
FG	Fußgänger:innen
GTVS	Ganztagesvolksschule
Kfz	Kraftfahrzeug
MA	Magistratsabteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mittelschule
MZK	Mehrzweckkarte
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
RV	Radverkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
v	Geschwindigkeit
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage
VS	Volksschule
VZ	Verkehrszeichen
WWW	World Wide Web

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Das Zu-Fuß-Gehen und eine qualitativ hochwertige Gestaltung des Straßenraums nehmen sowohl in der öffentlichen Wahrnehmung als auch in der Mobilitätsplanung an Bedeutung zu. Eine fußgängerfreundliche Umgebung und direkte Wegeführungen sind essenziell, damit das zu-Fuß-Gehen als attraktiv und sicher empfunden wird und der Anteil der Wege am Fußverkehr steigt.

Um gezielt die Situation für den Fußverkehr im 17. Wiener Bezirk zu verbessern, wird ein „Masterplan Gehen Hernals“ gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen Masterplan Gehens des BMK erstellt.¹ Im Rahmen des klima**aktiv** Förderungsprogramms werden Investitionen für eine fußgeherfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums sowie bauliche, raum- und siedlungsplanerische und bewusstseinsbildende Aktivitäten, die zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen, gefördert. Als Voraussetzung für den Erhalt der Förderung muss ein lokaler Masterplan Gehen für den Bezirk, welcher im Bezirksparlament angenommen wurde, vorliegen.

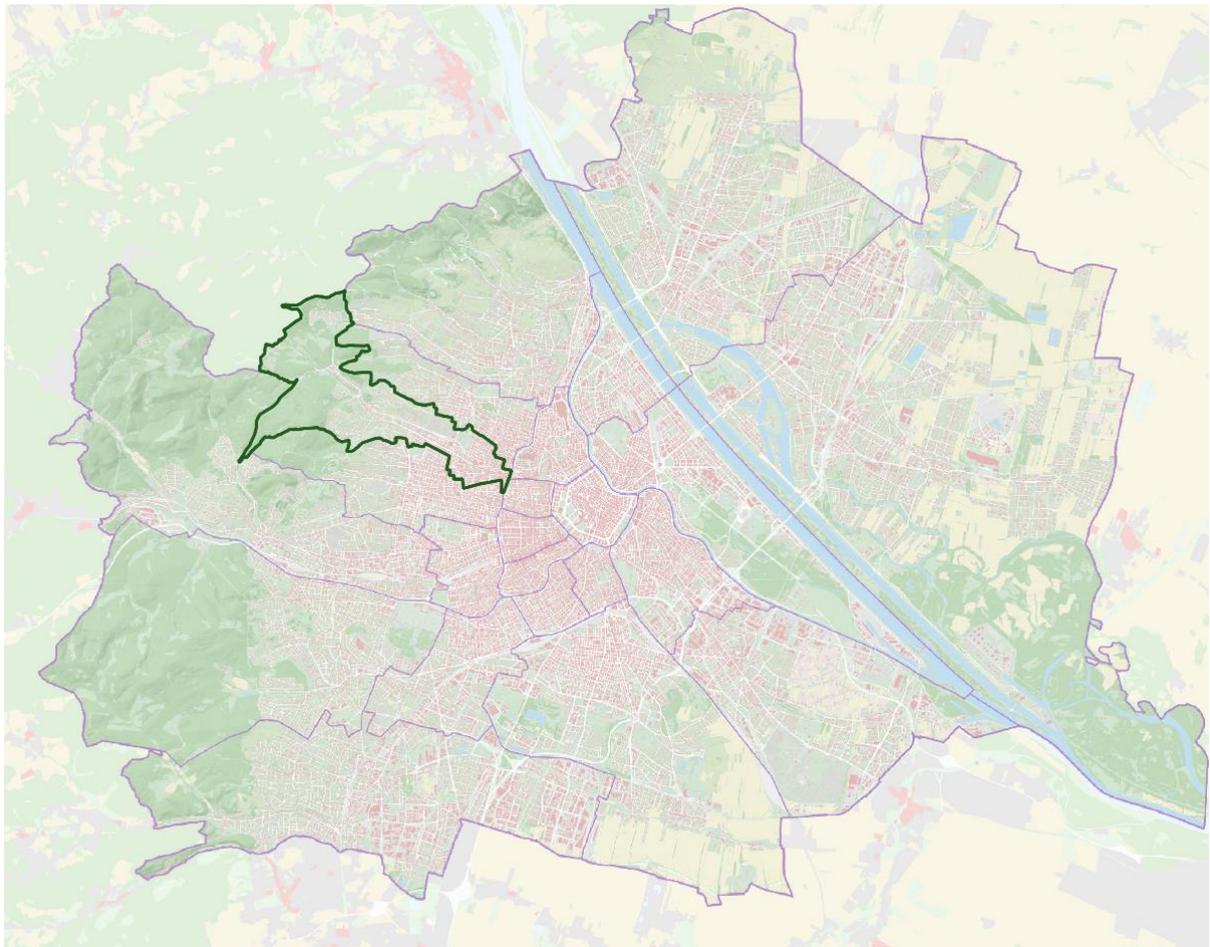
Der Masterplan Gehen Hernals wurde in enger Abstimmung mit der Bezirksvorstehung Hernals, der MA 18 und der Mobilitätsagentur Wien erarbeitet.

¹ BMK 2022: Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen

1.2 Untersuchungsgebiet Hernals

Die Bezirksgrenzen umschließen die Bezirksteile Hernals im Osten und Dornbach und Neuwaldegg im Westen. Der Bezirk ist geprägt von einer hohen Bebauungsdichte nahe dem Gürtel, in den Siedlungsgebieten Richtung Westen nimmt die Urbanisierung ab. Die Areale am Schafberg und Heuberg sind geprägt von Kleingarten- und Einfamilienhaussiedlungen. Der Bezirk hat einen sehr hohen Anteil an Grünflächen, wobei ein Großteil davon das Naherholungsgebiet des Wienerwalds bildet.

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 17. Bezirk, Wien



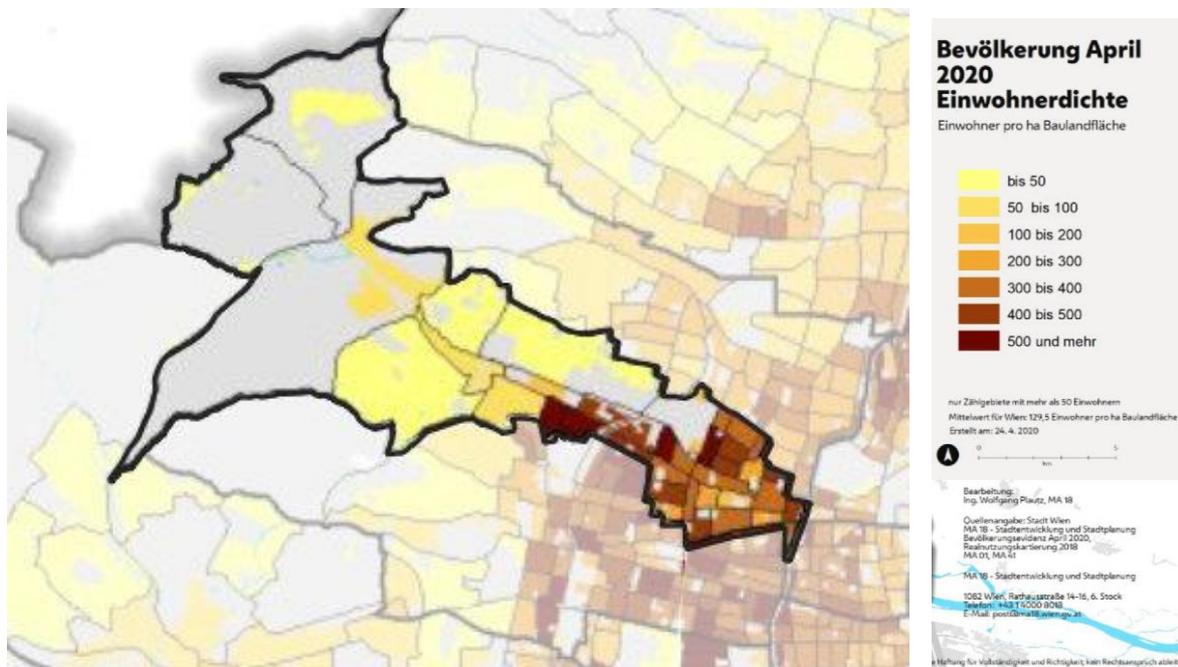
Quelle: MZK Stadt Wien, Darstellung komobile

Bevölkerung

Der 17. Bezirk umfasst eine Fläche von ca. 11 km². Er hat ca. 57.000 Einwohner:innen und eine Einwohnerdichte von 5.000 EW/km² (Vergleich Durchschnitt Wien 4.600 EW/km²). Die höchsten Dichten finden sich im Viertel zwischen Hernalser Hauptstraße und Kongresspark, sowie südwestlich und östlich vom Postsportplatz.

Für 2038 wird eine Zunahme der Bevölkerungszahl um rund 9% auf über 62.000 Personen prognostiziert. Der Anteil der unter 15-jährigen soll sich wenig verändern, allerdings soll die Zahl der über 80-jährigen überdurchschnittlich stark ansteigen.²

Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Hernals



Quelle: Stadt Wien (2020)³

² Stadt Wien, MA23 (2018): Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien 2018, Seite 123

³ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>

2 Zielsetzungen

Die Bedeutung des Fußverkehrs wurde in der Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte stark unterschätzt bzw. vernachlässigt. In der Praxis beginnt und endet jeder Weg zu Fuß, unabhängig davon, ob man weiter mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Kfz oder dem Fahrrad unterwegs ist. Es gibt auch reine Fußwege, vor allem im dicht bebauten Gebiet werden viele Nicht-Freizeitwege für Einkaufen, Besorgungen, Schulweg, etc., zu Fuß zurückgelegt. Bedeutend ist auch der Anteil der Fußwege am Freizeitverkehr zum Flanieren, Erholen oder Spaß an der Bewegung. Der Anteil der Fuß-Etappen an den Gesamtwegen ist demnach nicht unerheblich.

2.1 Zielsetzungen der Stadt Wien

Übergeordneten Zielsetzungen zur Förderung des Fußgängerverkehrs sind in Strategien und Programmen, welche durch die Stadt Wien oder den Bund beschlossen wurden, festgehalten. Dazu zählen (Stand 31.01.23):

- ▶ Smart Klima City Strategie (2022)⁴
Ziel: Wien soll eine 15-Minuten Stadt werden.
- ▶ Leitbild Grünräume Wien (2020)⁵
Ziel: Das Freiraumnetz ist für alle in 250 m erreichbar.
- ▶ Wiener Klimafahrplan (2022)⁶
Ziele: Der Anteil der in Wien im erweiterten Umweltverbund zurückgelegten Wege steigt bis 2030 auf 85 % und auf deutlich über 85 % bis 2050. Mobilitätsgarantie: In Wien kann man auch ohne einen Pkw zu besitzen mobil sein.
- ▶ Gesundheitsziele Wien 2025⁷
- ▶ Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien (2014)⁸
- ▶ Masterplan Gehen des BMK (Vorabversion, Oktober 2022)⁹
- ▶ Österreichische Jugendstrategie (2020)¹⁰
- ▶ STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität¹¹
- ▶ Urban Heat Island Strategieplan 2015 (UHI STRAT)¹²

⁴ <https://www.wien.gv.at/spezial/smartklimacitystrategie/>

⁵ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/leitbild-gruenraeume.html>

⁶ <https://www.wien.gv.at/spezial/klimafahrplan/>

⁷ <https://gesundheitsziele.wien.gv.at/ziele/>

⁸ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/strategiepapier.html>

⁹ https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html

¹⁰ <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/agenda/jugend/oesterreichische-jugendstrategie/jugendziele.html>

¹¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/mobilitaet/ueberblick.html>

¹² <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/uhi-strategieplan.html>

2.2 Zielsetzungen Fußverkehr Hernals

Auf Grundlage einer Bestandserhebung und einer Defizitanalyse werden für den 17. Bezirk folgende spezifischen Handlungsfelder und Maßnahmen definiert, auf die in Kapitel 6 detailliert eingegangen wird:

Handlungsfeld 1 Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs

- Maßnahmen 1 Gehsteigbreiten Hernals
- Maßnahmen 2 Freihaltung des Gehsteigs
- Maßnahmen 3 Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum
- Maßnahmen 4 Aufwertung Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs
- Maßnahmen 5 Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsbereiche vor Schulen

Handlungsfeld 2 Abbau von Barrieren und Lückenschlüsse

- Maßnahmen 6 Querungen über Straßen ermöglichen
- Maßnahmen 7 Verbindungen über Barrieren
- Maßnahmen 8 Durchwegungen
- Maßnahmen 9 Fußverbindungen – Lückenschlüsse
- Maßnahmen 10 Aufwertung ‚Desire Lines‘

Handlungsfeld 3 Steigerung der Aufenthaltsqualität

- Maßnahmen 11 Attraktivierung monotoner Straßenzüge
- Maßnahmen 12 Begrünung und Beschattung
- Maßnahmen 13 Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten
- Maßnahmen 14 Attraktivierung Plätze
- Maßnahmen 15 Oberflächen
- Maßnahmen 16 Inklusion im öffentlichen Raum

Handlungsfeld 4 Fußgeherfreundliche Siedlungsentwicklungen

- Maßnahmen 17 Parkraumordnung
- Maßnahmen 18 Vernetzung der Grün- und Freiräume
- Maßnahmen 19 Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung und Querungen
- Maßnahmen 20 Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeiten
- Maßnahmen 21 Schutz der alten Ortskerne und Bebauungsstruktur
- Maßnahmen 22 Impulsgeber Einkaufsstrassen
- Maßnahmen 23 Impulsgeber neue Entwicklungsprojekte
- Maßnahmen 24 Mobilitätsstationen

Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Fairness

- Maßnahmen 25 Verkehrssicherheit für alle und Gefahrenstellen entschärfen
- Maßnahmen 26 Schulwege zu Fuß bewältigen
- Maßnahmen 27 Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer:innen
- Maßnahmen 28 Illegales Parken am Gehsteig
- Maßnahmen 29 Barrierefreiheit bei Baustellen

Handlungsfeld 6 Kommunikation

Maßnahmen 30 Gesundheit und Nachhaltigkeit

Maßnahmen 31 Inklusion und Barrierefreiheit

Maßnahmen 32 Fußwege- Leitsystem

Maßnahmen 33 Wohnstraßenfest, Straßenfest, Wochenmärkte

Maßnahmen 34 Sicherheit im öffentlichen Raum

Maßnahmen 35 Sauberkeit im öffentlichen Raum

Maßnahmen 36 Dokumentation und Evaluierung

2.3 Qualitätskriterien

Straßenräume sind öffentliche Räume, welche eine Vielzahl an Ansprüchen erfüllen müssen. Besonders Menschen, die zu Fuß gehen, können ihr Umfeld direkt wahrnehmen und sind empfindlich auf positive und negative Einflüsse.

Zu den Qualitätsmerkmalen des Fußverkehrs gehören:

- ▶ Bereitstellung einer hochwertigen Infrastruktur für alle Personen zu Fuß
 - Ausreichend breite Gehsteige und Gehwege
 - Oberfläche in einem guten Zustand, Instandsetzung, Schneeräumung im Winter
 - Umwegfreie, direkte leicht lesbare Wegeführungen
- ▶ Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen
 - Schutz vor Emissionen wie Lärm, Abgase, Staub
 - Witterungsschutz bei Sonne und Wind
- ▶ Platz im öffentlichen Raum zum Aufhalten und Begegnen in ansprechender Umgebung
 - Abwechslungsreiche Umgebung, keine monotonen Straßenzüge
 - Freiflächen, Geschäftszonen, belebte Erdgeschoßzonen
 - Begrünungen
 - Verweil- und Ausruhemöglichkeiten, Trinkbrunnen
- ▶ Sicherheit
 - Verkehrssicherheit, Verhinderung von Gefahren durch den motorisierten Verkehr und Zweiradverkehr, Vermeidung von Unfällen und Risiken
 - Kein Unsicherheitsgefühl durch dunkle oder schlecht einsehbare Bereiche, Kriminalität oder Gewalt

StVO Novelle

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

- ▶ 1,5 m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein
- ▶ Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- ▶ Neues Verkehrszeichen ‚Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)‘
- ▶ Verkehrszeichen dürfen direkt am Fahrbahnrand situiert werden (kein Einrücken mehr erforderlich)
- ▶ Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- ▶ Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- ▶ Kein ‚Fahrbahn in angemessener Eile queren‘
- ▶ Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m entfällt
- ▶ Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar
- ▶ Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren
- ▶ Rechts abbiegen bei Rot nach HALT für Radfahrer, wenn eine Kundmachung hierzu besteht

2.4 Benutzergruppen und Inklusion

Als vulnerable Personengruppe im Straßenverkehr (Vulnerable Road User) werden nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger:innen (sowie Radfahrer:innen, Motorradfahrer:innen) und Kinder sowie Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung definiert.¹³

Aus Mobilitätserhebungen geht hervor, dass mehr Frauen als Männer sich aktiv zu Fuß fortbewegen. Außerdem erledigen diese vermehrt Versorgungswege mit komplexeren Wegeketten, in denen Bring- und Holdienste sowie Versorgungstätigkeiten durchgeführt werden. Auch der Anteil an älteren Personen, die sich zu Fuß fortbewegen, ist höher. Frauen, Kinder und ältere Menschen sind somit die Hauptnutzungsgruppe im Fußverkehr.

Bei der Betrachtung des Fußverkehrs muss von einer differenzierten Zielgruppe ausgegangen werden. Diese unterscheidet sich nach:

- ▶ Altersstufen
 - Kinder: können Verkehrssituation nicht einschätzen, unberechenbar, geringe Körpergröße
 - Jugendliche: spontan, oftmals abgelenkt
 - Senior:innen: evtl. motorisch eingeschränkt, langsam, sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf für z.B. Querungen
- ▶ Personen mit Mobilitätseinschränkungen: größerer Platzbedarf und besondere Bedürfnisse bzgl. Oberflächengestaltung
- ▶ Personen mit Sinneseinschränkungen (sehen oder hören): akustische und taktile Führungshilfen notwendig
- ▶ Menschen mit Gehhilfen o.ä.
- ▶ ob Einzelpersonen oder Gruppen bzw. Erwachsene mit Kindern unterwegs sind
- ▶ ob Gepäck oder Taschen mitgenommen werden

¹³ European Commission Mobility and Transport: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-vulnerable-road-users_en

- ▶ ob ein fahrzeugähnliches Gefährt wie Roller benützt wird

3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse, die auf Basis von Begehungen, Recherchen und im Dialog mit der Bezirksvertretung erstellt wurde, dient als Grundlage zur Ermittlung von Schwachstellen und Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen. Die wichtigen Quellen und Ziele für den Fußverkehr im Bezirk sowie das vorhandene IST-Fußwegenetz werden im Plan Nr°01 Bestandsanalyse dargestellt (siehe Anhang).

3.1 Flächenverteilung

In der Flächenverteilung des Bezirks ist mehr als die Hälfte Grünland, die übrigen Anteile sind größtenteils Wohnnutzung und der Rest ist Verkehrsfläche. Die Grünflächen in Hernalts betragen rund 53% (Vergrößerung seit 2018 um 3%), wobei mehr als die Hälfte davon Waldgebiet ist. 11% der Fläche ist für den Verkehr vorgesehen (eine Reduzierung seit 2018 um 3%).¹⁴

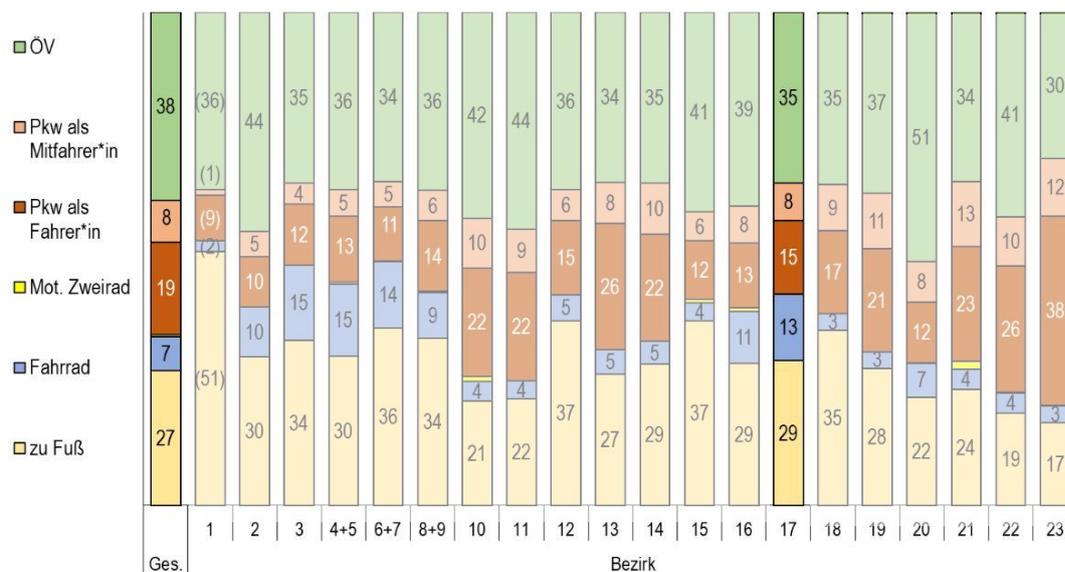
3.2 Fußverkehr in Zahlen

Im Folgenden ist die Verkehrsmittelwahl nach Wohnbezirken, gemäß einer Befragung, dargestellt. Im 17. Bezirk werden gemäß einer ausgewählten Umfrage fast ein Drittel aller Wege (29 %) durch die Wohnbevölkerung zu Fuß zurückgelegt, was über dem Wiener Durchschnitt (27%) liegt. Vergleichsweise wird das Rad als Hauptverkehrsmittel überdurchschnittlich genutzt, der öffentliche Verkehr hingegen weniger.

Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015-2019

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten

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



Quelle: Stadt Wien, MA 18 (2021)

¹⁴ Land Wien 2020: Hernalts in Zahlen

Wegdistanzen

Ein wesentlicher begrenzender Faktor beim zu-Fuß-Gehen ist die zu überwindende Distanz. Die durchschnittliche Länge eines reinen Fußwegs in Wien beträgt gemäß der Studie ‚Zu Fuß Gehen in Wien‘ der Stadt Wien 800m.¹⁵ Diese Entfernung ist mit durchschnittlicher Geh-Geschwindigkeit in weniger als 10 Minuten zu bewältigen. Vom Elterleinplatz aus lässt sich der östlichste Teil des Bezirks sehr gut innerhalb von 10 Minuten erreichen.

Abbildung 4 Wegedistanzen für den Fußverkehr, innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min



Quelle: FMZK der Stadt Wien, Darstellung komobile

¹⁵ Stad Wien, MA 18 (2015): <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008453.html>

3.4 Verkehrsberuhigte Bereiche

Im dicht bebauten Gebiet von Innerhernals verlaufen in radialer und tangentialer Richtung wichtige Hauptverkehrsachsen - die Hernalser Hauptstraße und Jörgerstraße sowie an der Bezirksgrenze die Ottakringer Straße, der Gürtel und die Wattgasse - mit all ihren negativen Auswirkungen auf den Fußverkehr. In den Seitengassen jedoch gibt es oftmals weniger Verkehrsaufkommen und durch die Rasterstruktur in regelmäßigen Abständen Parks und Freiflächen.

In den äußeren Bezirksteilen gibt es abseits der Hauptdurchzugsachsen Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen.

Plätze

Besonders um die vorhandenen Plätze oder bei Schulvorplätzen gibt es bereits einige attraktive Bereiche mit einer angenehmen Aufenthaltsqualität zum Verweilen.

Andererseits gibt es noch Plätze mit erheblichen Defiziten in der Attraktivität, da diese oftmals durch Zäune und Abgrenzungen oder einer Ansammlung von Recycling-Containern abgeschottet sind.

Abbildung 6 Verkehrsberuhigte Plätze und Sackgassen, z.B. St.-Bartholomäus-Platz, Dornerplatz, Kindermanngasse und Halirschgasse



Quelle: komobile

Fußgängerzone

In Hernals gibt es eine einzige Fußgängerzone. Nur ein kurzer Abschnitt bei der Straßenbahnhaltestelle Neuwaldegg an der Dornbacher Straße ist als Fußgängerzone ausgewiesen.

Wohnstraße

Mehrere kurze Straßenzüge sind als Wohnstraße gewidmet.

- ▶ Lorenz-Bayer-Platz (Nord)
- ▶ Redtenbachergasse (zwischen Sautergasse und Hernalser Hauptstraße)
- ▶ Diepoldplatz (Süd)
- ▶ Schöberweg
- ▶ Schönbrunner Graben (Länge ca. 1 km)
- ▶ Rötzergergasse (Umsetzung voraussichtlich 2023)

Schulstraße

Eine temporäre Verkehrsberuhigung gibt es vor den Schulen in der Wichtelgasse und beim Dr. Josef-Resch-Park.

3.5 Grünraum und Freiraum

Der Grünraumanteil im 17. Bezirk ist sehr hoch und umfasst über die Hälfte der Fläche. Abgesehen von den großen Waldgebieten des Wienerwalds gibt es noch zahlreiche große und auch kleine Parkanlagen, zudem gibt es an den Hängen des Schafbergs und Heubergs Kleingartenanlagen und zwei große Friedhöfe in Hernals und Dornbach.

Im dicht bebauten innenstadtnahen Bereich ist der Grünanteil jedoch erheblich niedriger.

Freiflächen und große Parkanlagen

- ▶ Naherholungsgebiet Wienerwald
- ▶ Schafberg (früher Sommerfrische)
- ▶ Schwarzenbergpark
- ▶ Kleingartenanlagen: Schafberg-Siedlung
- ▶ 28 Städtische Parkanlagen
- ▶ 15 Spielplätze

Wanderwege

Von der Endstation der Straßenbahn 43 verläuft der Wanderweg 3 Richtung Nord-Westen ins Naherholungsgebiet. Der wienweite Rundumadumweg führt durch den Schwarzenbergpark und über den Heuberg.

- ▶ Stadtwanderweg 3
- ▶ Rundumadumweg

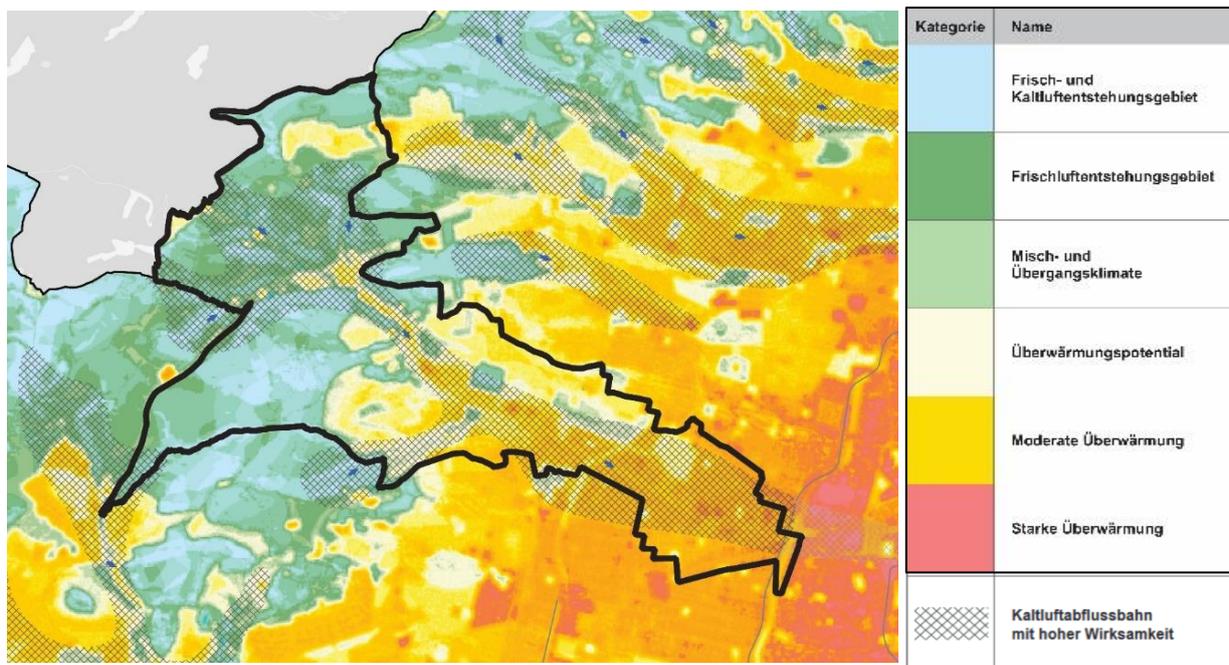
3.6 Hitzeanalyse

Durch die Nähe zum Wienerwald und die großen Freiraumflächen wird eine geringere Überwärmung prognostiziert als in den innerstädtischen Bezirken. Eine potentielle Hitzeentwicklung wird in den inneren Bezirksteilen allerdings deutlich höher eingeschätzt als in den nordöstlichen grüneren Bereichen.

Auf Basis des Strategieplans Urban Heat Islands wurden schon Straßenzüge in Hernals umgestaltet und Bäume gepflanzt.

- ▶ Jörgerstraße
- ▶ Kapitelgasse
- ▶ Klopstockgasse
- ▶ Palffygasse
- ▶ Rokitskyygasse

Abbildung 7 Stadtklimaanalyse Wien, Ausschnitt Hernals



Quelle: Stadt Wien (2020)¹⁶

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

¹⁶ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf>

3.7 Verkehrsunfälle

Fußgänger:innen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet, da sie sich „ungeschützt“ fortbewegen. Als besondere Gefahrenstellen für Fußgänger:innen gelten Kreuzungen und fehlende Querungshilfen. Auch Sichtbehinderungen durch parkende Autos stellen eine große Gefahrenquelle dar.

Zwischen 2018 und 2020 gab es 16 Unfälle mit schwer verletzten Fußgänger:innen im Bezirk und einen tödlichen Unfall an der Kreuzung Hernalser Gürtel und Thelemanngasse.

Aus der Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria¹⁷ geht hervor, dass im 17. Bezirk die meisten Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgänger:innen auf den stark befahrenen Durchzugsstraßen passieren:

- ▶ Hernalser Hauptstraße sowohl an geregelten als auch ungeregelten Kreuzungen und auf der Strecke, z.B. Güpferlingstraße, Urbangasse
- ▶ Jörgerstraße
- ▶ Neuwaldegger Straße, Bushaltestelle 43A „Neuwaldegger Straße“
- ▶ Dornbacher Straße Endstation 43
- ▶ Lidlgasse

3.8 Konzepte und Akteure in Hernals

Eine Einbindung der Akteur:innen vor Ort kann viel zu einer gelungenen Umsetzung der Fußverkehrsstrategie beitragen. Folgende Akteur:innen sind in Hernals aktiv.

Einkaufsstraßen

In den zwei großen Einkaufsstraßen wurden zwei Interessensgemeinschaften der Kaufleute im 17. Bezirk gegründet.¹⁸

- ▶ IG Hernalser Hauptstraße
- ▶ IG Kalvarienberggasse/Dornerplatz

Gebietsbetreuung

Die Gebietsbetreuung hatte in den vergangenen drei Jahren Veranstaltungen mit Bürger:innenbeteiligung im öffentlichen Raum:

- ▶ Clemens-Hofbauer-Platz
- ▶ Leopold-Kunschak-Platz
- ▶ Kalvarienberggasse inkl. Dornerplatz (Umsetzung der Neugestaltung ab 2024)

¹⁷ Statistik Austria: <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/>

¹⁸ Interessensgemeinschaft der Kaufleute im 17. Bezirk:

<https://meinkaufstadt.wien/einkaufen/einkaufsgebiete/Hernalser-Hauptstrasse.html>
<https://meinkaufstadt.wien/einkaufen/einkaufsgebiete/Kalvarienberggasse.html>

4 Defizitanalyse

In dem Arbeitsschritt werden ausgewählte Problembereiche, welche eine große Bedeutung für den Fußverkehr haben z.B. lokale Bezirkszentren, Schulen und Kindergärten, Einkaufsstraßen vertieft untersucht und die Mängel näher beleuchtet. Dabei kann es sich unter anderem um Infrastruktur wie nicht ausreichend breite Gehsteige, punktuelle oder lineare Barrieren, oder um fehlende Aufenthaltsqualität oder Nutzungskonflikte handeln. Verortet sind diese Schwachstellen im Plan Nr°02 Defizitanalyse (siehe Anhang).

4.1 Flächenbedarf – Gehsteigbreiten

Eine ausreichend breite Bewegungsfläche ist essenziell, damit Fußgänger:innen sich ungehindert bewegen und einander passieren können. Gemäß den gültigen Planungsrichtlinien beträgt die Regelbreite eines Gehsteiges mind. 2 m, abhängig von der Frequenz und der angrenzenden Nutzung. An punktuellen Engstellen, wie z.B. Einbauten, darf eine Breite von 1,5 m nicht unterschritten werden.

Durch eine GIS-Analyse wurden alle Gehsteigbreiten von weniger als 2 m ermittelt und im Defizitplan hervorgehoben. Nicht ausreichend breite Gehsteige gibt es vor allem im dichtverbauten östlichen Teil von Hernals, wo eine hohe Anzahl an Kfz-Stellplätzen vorhanden ist.

4.2 Barrieren

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

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

4.3 Gefahrenstellen am Schulweg

Die Schulwegpläne der Stadt Wien¹⁹ werden von der MA 46 und der AUVA ausgearbeitet und sollen den Kindern Hilfestellungen für einen gefahrlosen Weg in die Schule ermöglichen. Die Schulwegpläne werden durch die MA 46 auf Sichtweiten bzw. Sichtbeziehungen geprüft und gegebenenfalls evaluiert. Ob alle Maßnahmen schon realisiert sind, kann bei der MA 28 angefragt werden. Für fünf Schulen in Hernals wurden diese Pläne erstellt. Darin sind Gefahrenstellen bzw.

¹⁹ Schulwegpläne 17.Bezirk: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk17>

kritische Bereiche, wo erhöhte Vorsicht für die Schulkinder geboten ist, eingetragen. Die dort mit „Gefahr“ gekennzeichneten Stellen sind im Plan Nr°02 Defizitanalyse hervorgehoben.

4.4 Aufenthaltsqualität und Begrünung

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

- ▶ **Monotone Straßenräume**

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

- ▶ **Fehlende Begrünung**

Besonders im urbanen Hernals im Osten, in einigen Seitengassen der Hernalser Hauptstraße, gibt es Straßenzüge mit wenig bis keiner Begrünung und es kann zu hohen Temperaturen kommen. Schattige Gehbereiche und Verweilorte machen die Wege für Zu-Fuß-Gehende angenehmer.

- ▶ **Negative Umwelteinflüsse**

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

- ▶ **Linienführung und Hindernisse**

Eine klare, direkte Linienführung erleichtert das Auffinden von Routen. Ständiges Ausweichen vor Hindernissen und Barrieren, wie Masten oder Recycling-Containern, kann das Zu-Fuß-Gehen unangenehm erscheinen lassen.

4.5 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Im dicht bebauten urbanen Gebiet stoßen viele Nutzungen auf engem Raum aneinander. Fußgänger:innen stellen die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden dar und sie reagieren empfindlich auf Konflikte.

- ▶ Kfz ragen in den Gehsteig

Durch das Reinragen von Fahrzeugteilen werden tatsächliche Gehsteigbreiten reduziert und die Bewegungsfreiheit von Zu-Fuß-Gehenden eingeschränkt.

- ▶ Lieferverkehr

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

- ▶ Mischverkehr und fehlende Infrastruktur

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

- ▶ E-Scooter auf Gehsteigen

E-Scooter gelten gemäß StVO als Fahrräder und müssen dementsprechend Radfahranlagen oder die Fahrbahn nutzen. Dennoch wird oft auf den Gehweg ausgewichen oder die Scooter im Seitenbereich abgestellt, was ein Hindernis für den Fußverkehr darstellt.

5 Zielnetz

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

Hervorgehoben werden

- ▶ Lokale Zentren: dichtes Wohngebiet, ÖV-Haltestellen, Einkaufsstraßen, Kunst und Kultur, medizinisches Angebot, u.dgl.
- ▶ Freiraum: Erholungsgebiete, Grünräume, Parkanlagen
- ▶ Bildungsstandort: Schulstandort mit mindestens zwei Schulen
- ▶ Freizeit und Sportstätten: Öffentliche Schwimmbäder, öffentliche Sportplätze

Hauptwegenetz

Die Hernalser Hauptstraße als bedeutende Einkaufsstraße und Verbindung vieler Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs bildet eine wichtige fußläufige Verbindung durch den Bezirk. Parallel dazu definiert die Verbindung Jörgerstraße, Roggendorfgasse und Alszeile und die Verlängerung in der Dornbacher Straße eine weitere wichtige Achse von Westen nach Osten. Bedeutende Querverbindungen Richtung Währing und Ottakring sind die Kalvarienberggasse, Rosensteingasse und Wattgasse.

Die Vernetzung in das westliche Grünraumgebiet im Bezirk stellt ein weiteres Potential für den (Freizeit-)Fußverkehr des Bezirkes dar.

Freiraumnetz

Das Hauptwegenetz wird durch die von der Stadt Wien definierten Wanderwege und dem Freiraumnetz (Leitbild Grünräume Wien) ergänzt. Das Freiraumnetz verbindet Parks und Erholungsgebiete. Es soll möglich sein, dass alle Anwohner:innen das Netz in ca. 250 m erreichen können.

Priorität

Unter Punkt 6.7 Straßenindex sind alle Straßen und Plätze alphabetisch aufgelistet und nach Umsetzungshorizont ‚hoch‘ priorisiert. Dieser ergibt sich durch die Lage entlang des Zielnetzes und der angrenzenden POIs (z.B. Schulen, soziale Einrichtungen, ÖV-Stationen) sowie der Zuordnung mehrerer Maßnahmen.

6 Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen eines attraktiven Fußwegenetzes zu erreichen, werden auf Basis der Zielsetzungen konkrete Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und geplanten Entwicklungen ausgearbeitet. Die Kategorien beziehen sich auf bauliche Vorschläge und Maßnahmen zur Raum- und Siedlungsentwicklung sowie Bewusstseinsbildung.

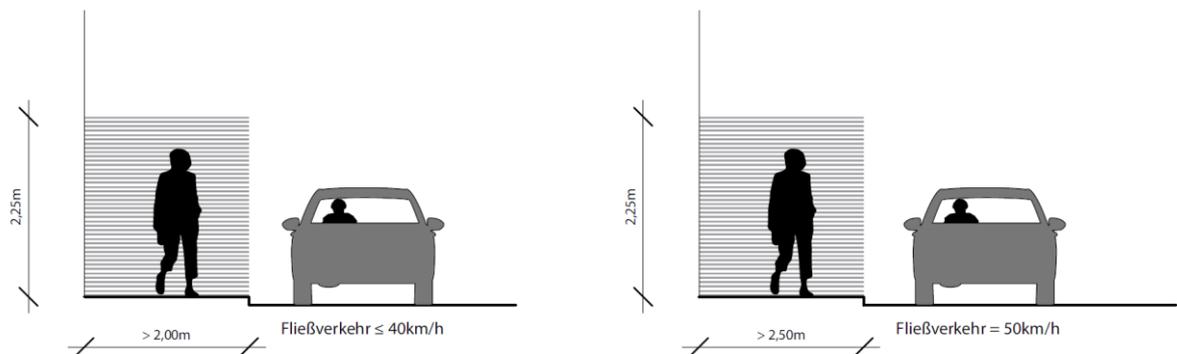
Konkrete Maßnahmen konzentrieren sich verstärkt auf den zentrumsnahen Stadtteil von Hernalts, da hier aufgrund der höheren Wohndichte und fehlenden Grün- und Freiräume ein höherer Handlungsbedarf besteht.

6.1 Handlungsfeld 1 Flächenumverteilung zu Gunsten des Fußverkehrs

Breitenbedarf

Bei der Ermittlung des Flächenbedarfs für den Fußverkehr ist zusätzlich zum dynamischen Raumbedarf auch das bequeme nebeneinander Gehen oder Begegnen zu berücksichtigen. Weiters ist die Umgebung miteinzubeziehen; bei einer angrenzenden seitlichen Nutzung beispielsweise durch ÖV-Haltestellen oder Geschäfte, bei angrenzenden Kfz-Stellplätzen oder parallelen Fahrbahnen mit einer zulässigen Geschwindigkeit ab größer 40 km/h ist ein Breitenzuschlag vorzusehen.

Abbildung 8 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn



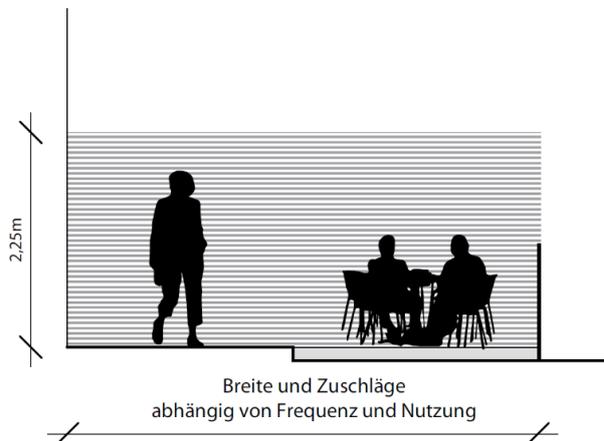
Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

Auch sollten entsprechend der Frequenz, entweder dauerhaft z.B. Einkaufsstraßen oder punktuell zu Stoßzeiten (z.B. Schulen, Veranstaltungen), zusätzliche Breiten berücksichtigt werden.

Bestimmung der Wegbreiten, abhängig von:

- ▶ Dynamischer Raumbedarf der Fußgänger:innen
- ▶ Fußgängeraufkommen (Anzahl der Personen)
- ▶ Angrenzende Nutzung
- ▶ Mindestbreite > 2 m

Abbildung 9 Raumbedarf Abhängig von Frequenz und Nutzung



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

Anmerkung zur Förderfähigkeit von Projekten gemäß dem klimaaktiv Aktionsprogramm

Im „Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil“ wird hinsichtlich Förderfähigkeit von baulichen Maßnahmen folgendes angemerkt:

- ▶ Mindeststandard für Gehsteigbreiten einhalten
- ▶ Gehsteigverbreiterung über die in der RVS 03.02.12 festgelegten Regelbreite der Gehsteige und Gehwege über 2 m hinaus.

Maßnahmen 1 Gehsteigbreiten Hernal

Im dicht besiedelten Innerhernal gibt es mehrere Straßenzüge mit Gehsteigbreiten unter 2 m. Vor allem bei angrenzenden oder intensiven Nutzungen, wie Handel oder Haltestellen wird darauf hingewiesen, ausreichend Fläche für den Fußverkehr zu Verfügung zu stellen. Um eine Neuorganisation des Straßenraums zum Vorteil des Fußverkehrs zu gestalten, sollten Gehsteigbreiten von mindestens 2,5 m angedacht werden.

Straßenzüge, die abschnittsweise beidseitig Gehsteigbreiten von unter 2 m aufweisen, sind:

- | | | |
|------------------------------------------|--------------------|----------------------|
| ▶ Alsgasse | ▶ Bergsteiggasse | ▶ Geblergasse |
| ▶ Haslingergasse | ▶ Hormayrgasse | ▶ Kalvarienberggasse |
| ▶ Lacknergasse | ▶ Leitermayergasse | ▶ Payergasse |
| ▶ Scherlandgasse | ▶ Schumanngasse | ▶ Steingasse |
| ▶ Veronikagasse | ▶ Weißgasse | ▶ Dornbacher Straße |
| ▶ Rosensteingasse | ▶ Ortliebasse | ▶ Vollbadgasse |
| ▶ Hernalser Gürtel (entlang Gürtelbögen) | | |

Abbildung 10 Geringe Gehsteigbreiten, z.B. Veronikagasse und Geblergasse



Quelle: komobile

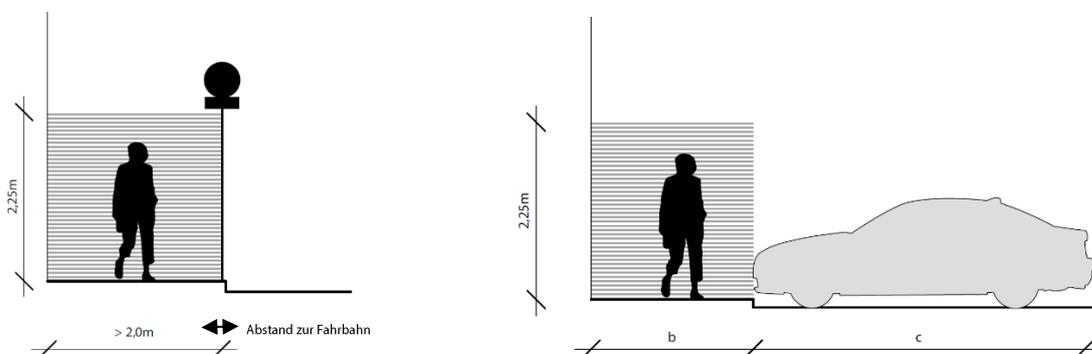
Maßnahmen 2 Freihaltung des Gehsteigs

Der Gehsteig wird oftmals als „Restfläche“ verwendet und zum Abstellen von Dingen, die nicht primär für den Fußverkehr bestimmt sind, benutzt. Dadurch kommt es zur Reduktion der lichten Durchzugsbreite und zu Hindernissen entlang der Gehlinie.

Zu den Hindernissen zählen Recyclingcontainer, Werbetafeln, Pkws, Beleuchtungsmaste, etc. Die Unterordnung des Fußverkehrs gegenüber dem MIV führte in der Vergangenheit dazu, dass Stellplätze teilweise am Gehsteig markiert wurden, um die Fahrfläche nicht einzuschränken. Auch der Überhang der Fahrzeuge durfte bisher in den Gehsteig hineinragen.

Durch die bisherige Planungsvorgabe, dass Verkehrszeichen von der Fahrbahn abgerückt errichtet werden müssen, kam es zu Hindernissen entlang von Gehlinien. Gemäß der neuen StVO dürfen Verkehrszeichen direkt am Fahrbahnrand situiert werden.

Abbildung 11 Aufstellung Verkehrszeichen am Fahrbahnrand; Kfz dürfen nicht in den Gehbereich hineinragen



Quelle: Angaben gemäß RVS, Darstellung komobile

- ▶ Der Gehsteigbereich muss bei punktuellen Einschränkungen auf einer Breite von mindestens 1,5 m freigehalten werden. Dies gilt für alle Hindernisse; z.B. Müllcontainer.
- ▶ Verkehrszeichen dürfen direkt am Gehsteigrand aufgestellt werden,
- ▶ Fahrzeugteile dürfen in geringfügigem Ausmaß (z.B. Seitenspiegel, Stoßstange) sowie für Ladetätigkeiten bis zu 10 Minuten in den Gehsteig hineinragen, solange 1,5 m Restgehsteig verbleiben.

Abbildung 12 Reduzierung der Gehsteigbreiten durch Müllcontainer, z.B. Schrammelpark und Pezzlgasse



Quelle: komobile

Maßnahmen 3 Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum

Der zur Verfügung gestellte Platz im öffentlichen Straßenraum ist begrenzt und besonders an Stellen, wo viele Nutzungen mit hoher Frequenz zusammentreffen, kommt es zu Engstellen und Konflikten. Um ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer:innen zu fördern, muss genügend Raum zur Verfügung stehen.

Vor allem im Kreuzungsbereich, in schmalen Straßenquerschnitten oder bei frequentierten ÖV-Haltestellen kann es zu Engstellen kommen und diese sollten entschärft werden.

- ▶ Ausreichend große Aufstellflächen in Kreuzungsbereichen
- ▶ Ausreichend große Warteflächen bei ÖV-Haltestellen
- ▶ Verbreiterung der Gehsteige oder Gehsteigvorziehungen insbesondere bei Nutzungen mit stoßweiser Auslastung oder Geschäften
- ▶ Entflechtung von Gehbereichen und Aufenthaltsbereichen
- ▶ Gemischte Geh- und Radwege nur in Ausnahmefällen

Beispiele dafür sind:

- ▶ Veranstaltungsort Reaktor, kein ausreichender Platz für dem Eingang
- ▶ Wattgasse, Bushaltestellen

Abbildung 13 Beispiel Platz für den Fußverkehr, z.B. Station Hernalts, Dornbacher Straße



Quelle: komobile

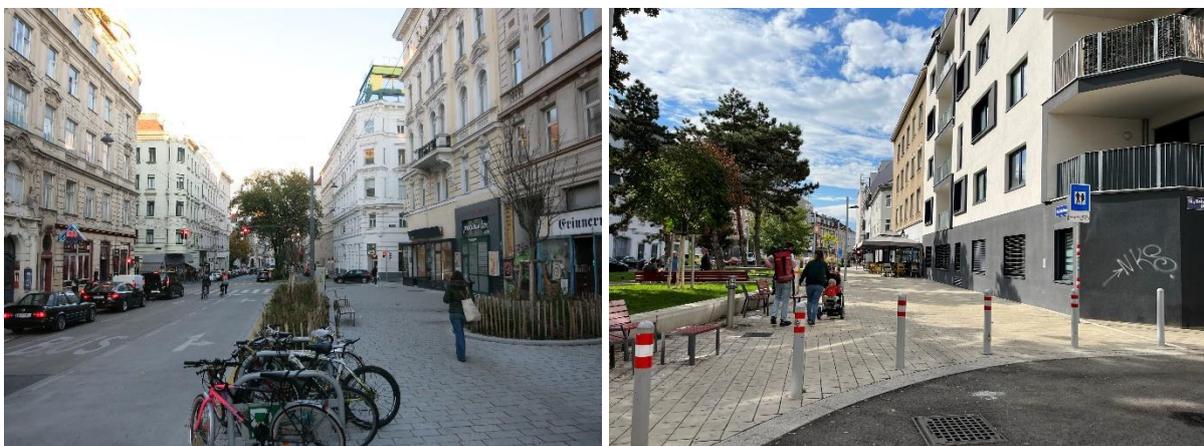
Maßnahmen 4 Aufwertung Straßenkategorie zu Gunsten des Fußverkehrs

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

- ▶ Rötnergasse zw. Jörgerstraße – Kalvarienberggasse (Umwandlung in Wohnstraße)

Beispiele zur Umgestaltung sind die Fußgängerzone in der Friedmanngasse in Ottakring ein verbreiteter Gehsteig bzw. Platz am Ruth-Klüger-Platz, Burggasse.

Abbildung 14 Beispiel Umgestaltung Nebenfahrbahn zu Aufenthaltsfläche, z.B. Burggasse, Friedmanngasse



Quelle: komobile

Nebenfahrbahnen

Nebenfahrbahnen dienen dem ruhenden Verkehr, das heißt dem Abstellen von Kfz, und dürfen nicht zum Durchfahren genutzt werden. Durch die Raumeinnahme durch abgestellte Fahrzeuge wirken diese Straßen wenig attraktiv und könnten oftmals anderweitig zusätzliche Aufenthaltsqualitäten bieten. In gering ausgelasteten Parkplatzbereichen kann eine Umverteilung der Abstellflächen zu Gunsten der Aufenthaltsqualität überlegt werden.

- ▶ Hernalser Hauptstraße (westlicher Bereich)
- ▶ Dornbacher Straße
- ▶ Alszeile
- ▶ Hernalser Gürtel

Abbildung 15 Beispiel Nebenfahrbahn in Hernals, z.B. Hernalser Hauptstraße



Quelle: komobile

Maßnahmen 5 Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsbereiche vor Schulen

Vor einigen Schulen (z.B. Parhamerplatz, Kindermanngasse, inklusive Schule Leopold-Ernst-Gasse, Hernalser Gymnasium Geblergasse, HBLVA Rosensteingasse) im Bezirk gibt es bereits Maßnahmen zur Vorplatzgestaltung. Wenn nicht schon vorhanden, sollen verkehrsberuhigte Straßenzüge oder Gehsteigverbreiterungen oder eine Platzgestaltung mit Sitzgelegenheiten vor dem Eingang gestaltet werden, um den Kindern eine Aufenthaltsmöglichkeit und einen Treffpunkt zur Verfügung zu stellen. Die verkehrsberuhigten Bereiche sollen zusätzlich mit Grün aufgewertet werden.

Unter anderem vor folgenden Schulen kann die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit verbessert werden:

- ▶ Volksschule Rötzergergasse (Umgestaltung zur Wohnstraße in Planung)
- ▶ GTVS Wichtelgasse (Schulstraße)
- ▶ Volksschule Knollgasse
- ▶ Mittelschule Geblergasse

Abbildung 16 Schulvorplatz, z.B. Kalvarienberggasse und Rötzergasse/Pezzlgasse



Quelle: komobile

6.2 Handlungsfeld 2 Abbau von Barrieren und Lückenschlüsse

Maßnahmen 6 Querungen über Straßen ermöglichen

Die längste Barriere von Osten nach Westen stellt die Hernalser Hauptstraße bzw. die Dornbacher Straße und Jörgerstraße, die den Bezirk gewissermaßen teilen und wenig Querungsmöglichkeiten anbieten, dar. Entlang der südlichen Grenze ist es die Ottakringer Straße, nach Osten sind es der Gürtel und die Trasse der U6 und im Westen die Wattgasse bzw. Lidlgasse, welche eine Barriere darstellen. Im Norden begrenzen die tiefgelegte Trasse der Vorortelinie und die Gersthofer Straße den Bezirk.

Der Gürtel mit seinem hohen MIV-Anteil stellt eine große Hürde für den Fußverkehr dar. Nicht nur ist die Lärm- und Feinstaubbelastung problematisch für die Aufenthaltsqualität, auch das Verkehrsaufkommen und die oftmals überhöhte Geschwindigkeit der Kfz-Fahrer:innen machen die Straße zu einer schwer überwindbaren Barriere. Geregelt Querungsstellen gibt es bei der Ottakringer Straße, Hernalser Hauptstraße und Jörgerstraße in Abständen von mind. 100m und größer. Bei der Kreuzung mit der Schellhamnergasse gibt es keine Querungshilfe für den Fußverkehr.

Durch die hohe MIV-Belastung und die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, Straßenbahnen, S-Bahn und U-Bahn, weisen die Hauptverkehrsstraßen abschnittsweise große Querschnittsbreiten, die es für den Fußverkehr zu bewältigen gilt, auf. Die Abstände zwischen den Kreuzungen, wo es Querungsmöglichkeiten gibt, sind teilweise erheblich.

Möglichkeiten zur Querung von Straßenzügen sollen in regelmäßigen Abständen in Distanzen unter 200m angeboten und für den Fußverkehr sicher gestaltet werden. Die zu querenden Straßenbreiten sind möglichst kurz zu halten und genügend sichere Aufstellflächen zum Warten sollen gegeben sein. Dort wo vermehrtes Queren auf der freien Strecke beobachtet wird, insbesondere bei einmündenden Straßen, sollen Querungshilfen gestaltet werden.

- ▶ Gehsteigvorziehungen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und Verkürzung der Querungslänge
- ▶ Fahrbahnteiler zum Queren auf zwei Etappen
- ▶ Querungsmöglichkeiten bzw. -hilfen an den Wunschlinien z.B. Schellhamnergasse
- ▶ VLSA, wo notwendig
- ▶ Querungen über alle Kreuzungsrelationen, um Umwege zu vermeiden
- ▶ Ausreichend große Aufstellflächen

Maßnahmen 7 Verbindungen über Barrieren

Die Bahntrassen des öffentlichen Verkehrs stellen in Hernals eine Linienbarriere dar. Dadurch sind Umwege oder Wege durch teilweise unattraktive Unter- und Überführungen notwendig.

- ▶ S45-Schnellbahnlinie durch den Bezirk (Hochlage und Tieflage)
- ▶ U6-Trasse entlang des Gürtels

Um Umwege für den Fußverkehr zu vermeiden, sollen möglichst direkte Wegeführungen angeboten werden, und die Unter- bzw. Überführungen attraktiv gestaltet werden.

- ▶ Direkte fußläufige Verbindungen
- ▶ Ansprechende Gestaltung der Unterführungen für den Fußverkehr mit ausreichender Gehsteigbreite und Abstand zu MIV (z.B. Hernalser Hauptstraße / Gürtel)

Maßnahmen 8 Durchwegungen

Durch öffentliche oder halböffentliche Durchwegungen können Umwege vermieden werden und so Erreichbarkeiten für den Fußverkehr verbessert werden. Durch Kennzeichnung und Beschriftungen von Durchgängen können verkehrsberuhigte, kurze Verbindungen ins Bewusstsein der Fußgänger:innen gerufen werden. Zusätzlich können die Wegedistanzen (in Minuten) angegeben werden.

- ▶ Friedhof (Öffnungszeiten: 07:00 bis 18:00 bzw. 19:00): Es befinden sich drei Eingänge entlang der Alseile im Süden, einer westlich im Grünbeckweg und einer östlich in der Lazargasse.
- ▶ Fußverbindungen durch das Siedlungsgebiet am Heuberg: z.B. Jenschikweg, Eselstiege
- ▶ Durchwegung Christine-Nöstlinger-Hof von Hernalser Hauptstraße zur Rötzergasse

Verkehrszeichen, wie z.B. 'Sackgasse' gab es bis vor der letzten StVO-Novelle nur für Kfz. Gibt es bei Sackgassen die Möglichkeit den Weg zu Fuß fortzusetzen, soll der Hinweis auf Durchwegung für den Fuß- (und Radverkehr) auf dem Schild vermerkt werden. So können Umwege für Zu-Fuß-Gehende vermieden werden (siehe 33. StVO-Novelle Radverkehr und Fußverkehr 2022). Sackgassen für Kfz, aber nicht für den Fußverkehr befinden sich in Hernals unter anderem in der:

- ▶ Halirschgasse
- ▶ Rosenackerstraße
- ▶ Twarochgasse
- ▶ Himmelmutterweg
- ▶ Kreuzwiesengasse
- ▶ Kainzgasse

Maßnahmen 9 Fußverbindung – Lückenschluss

Ein dichtes Fußwegenetz mit einer engen Vermaschung stellt das Grundgerüst für eine gute Erreichbarkeit ohne Umwege dar. Bei fehlenden Verbindungen sollten Lückenschlüsse hergestellt werden. Die Fußwegverbindungen, welche bereits als solche gewidmet sind, sollen als solche reaktiviert werden.

- ▶ Fußverbindung Areal Postsportplatz
- ▶ Die Öffnung des ‚Mauserweg‘ als Verbindung der Braumüllergasse zur Czartoryskigasse am Schafberg steht schon jahrelang in Diskussion.

Mittig entlang des Hernalser Gürtels verläuft ein breiter Radweg, der nicht für den Fußverkehr vorgesehen ist. Der Gehweg auf der Innenstadtnahen Seite verläuft entlang der Gürtelbögen und weist nur geringe Breiten auf. Die Stellplätze in der Nebenfahrbahn und illegales Parken am Gehsteig können die Gehsteigbreiten zusätzlich reduzieren. Besonders vor den Lokalen und Geschäften sollten ausreichend breite Gehsteige sein.

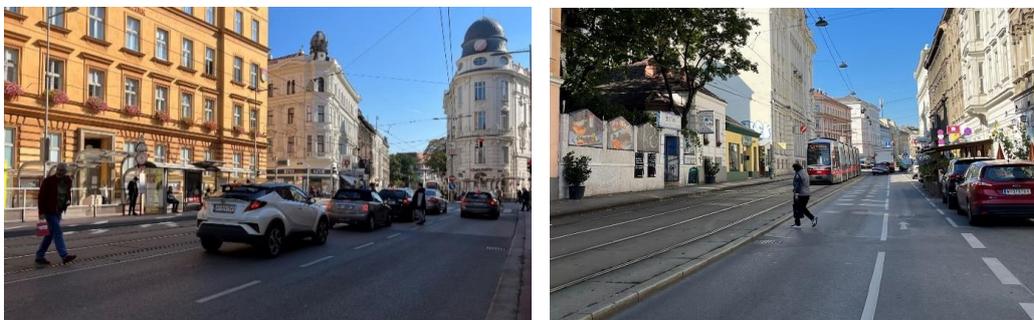
- ▶ Fußweg entlang Hernalser Gürtel (entlang Gürtelbögen)

Maßnahmen 10 Aufwertung ‚Desire Lines‘

Fußgänger:innen wollen sich möglichst energieschonend fortbewegen und nutzen daher bevorzugt einen direkten Weg. Nutzer:innenbasierte Wegeverbindungen, die sich durch Trampelpfade auf Freiflächen oder freies Queren von Verkehrsachsen sichtbar machen, zeigen den potentiellen Bedarf einer Fußverbindung oder Abkürzung auf. Die tatsächlich zurückgelegten Wege können mittels Gehlinien-Erhebung erfasst werden und bilden eine Grundlage für zukünftig sinnvolle Querungsmöglichkeiten. So sind z.B. Schutzwege, Mittelinseln oder Gehsteigabsenkungen nach Möglichkeit dort anzubringen, wo Querungsbedarf besteht.²⁰ Absperrgitter zur Verhinderung des Betretens der Fahrbahn sollen, nach Erfordernis, entfernt werden.

- ▶ Beobachtung vom Fußgänger:innenverhalten und Optimierung der Gehrelationen
- ▶ Anbringung von Querungsmöglichkeiten an den Wunschverbindungen
- ▶ Abbau von Barrieren wie Absperrgitter und ermöglichen von flächigem Queren an Plätzen

Abbildung 17 Freigewählte Querungen abseits eines Schutzweges



Quelle: komobile

²⁰ Stadt Wien MA 18 (2010): FußgängerInnenenerhebung S45-Station Hernals

6.3 Handlungsfeld 3 Steigerung der Aufenthaltsqualität

Eine angenehme, abwechslungsreiche Umgebung mit hoher Aufenthaltsqualität trägt viel dazu bei, dass Menschen gerne zu Fuß gehen. Dazu leisten Begrünungen, Rastmöglichkeiten und einladende Aufenthaltsbereiche sowie gegliederte, abwechslungsreiche Fassaden oder Attraktionen im Straßenraum einen wichtigen Beitrag.

Maßnahmen 11 Attraktivierung monotoner Straßenzüge

Ein abwechslungsreicher Straßenraum wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität aus. Die Motivation zu Fuß zu gehen steigt, wenn es Abwechslung entlang des Fußweges gibt. Viele Straßenzüge sind geprägt von geradlinigen Gehsteigen und Fahrbahnen, Stellplätzen und wenig Rastmöglichkeiten. Die Auflockerung von linearen Fußwegen und Bildung von Mikrofreiräumen durch beispielsweise Platzgestaltung und Begrünungen bieten die Möglichkeit den Straßenraum vielfältig zu gestalten und zu nutzen.

Die Straßenkategorie Wohnstraße sollte Kinder dazu einladen auf der Straße zu spielen. In der Regel jedoch, werden Wohnstraßen hauptsächlich zum Abstellen von Kfz genutzt.

Unter anderem wurden folgende Straßenzüge als wenig abwechslungsreich kategorisiert:

- ▶ Beheimgasse
- ▶ Lacknergasse
- ▶ Mariengasse
- ▶ Schumanngasse
- ▶ Weißgasse
- ▶ Schellhamnergasse
- ▶ Bergsteiggasse
- ▶ Leopold-Ernst-Gasse
- ▶ Ortliebasse
- ▶ Taubergasse
- ▶ Wichtelgasse
- ▶ Rötzerasse
- ▶ Frauengasse
- ▶ Lobenhauergasse
- ▶ Rokitanskygasse
- ▶ Weidmannngasse
- ▶ Geblergasse

Mit der Aufwertung der monotonen Straßenzüge mit Sitzgelegenheiten und mehr Platz im Seitenbereich soll auch eine Begrünung und die Pflanzung von Bäumen erfolgen.

Abbildung 18 Fehlende Mikrofreiräume, z.B. Taubergasse und Weidmannngasse



Quelle: komobile

Kunst im öffentlichen Raum

Zur Attraktivierung und Belebung des öffentlichen Raumes können temporäre oder permanente künstlerische Projekte soziale Qualitäten fördern. Durch die Einbeziehung des Raumes kann die Identität und die Geschichte des Bezirks bewusst gemacht werden. Für Zu-Fuß-Gehende wird so eine Abwechslung und zusätzliche Attraktivität geschaffen. Das können unter anderem Installationen, Street Art (z.B. Hernalser Gürtel 13), Statuen, aber auch Gedenktafeln („Park der Freiheit“ Station Hernals 2015)²¹ sein.

Sport und Bewegung im öffentlichen Raum

Im öffentlichen Raum kann ein Angebot an Fitnessmöglichkeiten und Sportanlagen aufgestellt werden. Bei der Gestaltung soll auf eine gendergerechte Stadtplanung geachtet werden, da aus Untersuchungen hervorgeht, dass sich das Spiel- und Sportangebot an den Bedürfnissen von männlichen Jugendlichen orientiert.

- ▶ Gendersensible Gestaltung von Parks und Sportplätzen

In mehreren Parks und entlang der Alszeile findet man in Hernals öffentliche Sportstätten, die frei und jederzeit nutzbar sind.

- ▶ Trainingspark Alszeile (Trimm-dich-Pfad)
- ▶ Trainingspark Frederic-Morton-Park
- ▶ Trainingspark Christine-Nöstlinger-Park
- ▶ Trainingspark Lorenz-Bayer-Park

Maßnahmen 12 Begrünung und Beschattung

Durch die dichte Bebauung im östlichen Teil des Bezirks gibt es wenig Freiflächen und viele Oberflächen sind versiegelt. Hier können sich im Sommer Hitzeinseln, die gerade für Fußgänger:innen und besonders vulnerable Gruppen, eine große Herausforderung darstellen, entwickeln.

Laut der Klimaanalysekarte der Stadt Wien (siehe Kapitel 3.6) kann es vor allem in Gürtelnähe, in der nahen Umgebung des Elterleinplatzes und in dicht bebauten Gebieten entlang der Hernalser Hauptstraße zur Überhitzung kommen.

Ein einzelner Baum reicht nicht aus, um das Stadtklima zu verbessern. Effizienter ist das Pflanzen einer Baumreihe mit Kronenschluss, um so einen großzügigen Schatten zu bilden. Für potentielle Baumstandorte müssen die Einbauten (Kanal, Wasser, Gas, Fernwärme, etc.) berücksichtigt werden, zusätzlich gibt es Abstandsvorgaben der Stadt Wien zwischen den Bäumen (mind. 11m) und zu benachbarten Nutzungen wie Hausfassaden (mind. 3,5 m bis 4,5 m).

- ▶ Erhöhung des Grünanteils durch Pflanzung von Bäumen, Sträuchern, Grünflächen
- ▶ Beschattung durch begrünte Pergolas, o.ä.

²¹ Kunst im öffentlichen Raum Wien: <https://www.koer.or.at/projekte/>

- ▶ Vernetzung der Freiräume
- ▶ Schaffung von Mikro-Freiräumen

Unter anderem in folgenden Straßenzügen ist wenig bis gar kein Grün vorhanden:

- ▶ Bergsteiggasse
- ▶ Haslingergasse
- ▶ Rosensteingasse
- ▶ St. Bartholomäus-Platz
- ▶ Blumengasse
- ▶ Lacknergasse
- ▶ Rötzergergasse
- ▶ Geblergasse
- ▶ Römergasse
- ▶ Sautergasse

Abbildung 19 Baumpflanzungen, z.B. Jörgerstraße, Palffygasse



Quelle: komobile

Maßnahmen 13 Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeiten

Regelmäßige Sitzgelegenheiten, Rastmöglichkeiten, Spiel- und Erfrischungsplätze sowie Begrünung und konsumfreie Schattenplätze steigern das Wohlbefinden im öffentlichen Straßenraum²². Die Empfehlung für eine Distanz zwischen den Sitzgelegenheiten beträgt, laut einem Richtwert für mobilitätseingeschränkte Personen, 200m. In der Umgebung von Pensionistenheimen soll geprüft werden, ob Sitz- und Rastgelegenheiten in ausreichender Dichte und Anzahl vorhanden sind. Die Bereitstellung von Trinkbrunnen steigert das Wohlfühl und öffentliche, saubere WCs sollten im öffentlichen Raum in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen.

Parklets oder Grätzloasen, die durch Initiativen, Einzelpersonen oder Gruppen errichtet werden können, bieten eine sinnvolle Ergänzung zur städtischen Möblierung. Bewohner:innen oder Initiativen können dadurch motiviert werden, ihre Umgebung selbst zu gestalten²³.

Der 17. Bezirk verfügt bereichsweise über großzügige Grünraumachsen mit Baumbestand und breiten Gehsteigen. Diese vorhandenen Straßenzüge mit potentiellen Schattenplätzen können mit Aufenthaltsräumen und Pausenplätzen aufgewertet werden.

²² Stadt Wien, MA 19 (2021): Sitzfibel

²³ Grätzloase: <https://graetzloase.at/de/parklets>

- ▶ Alszeile
- ▶ Braungasse
- ▶ Güpferlingstraße
- ▶ Hernalser Hauptstraße
- ▶ Rötzergasse
- ▶ Sautergasse (In Abstimmung mit dem 16. Bezirk)
- ▶ Zeillergasse (westlicher Abschnitt)
- ▶ Beheimgasse
- ▶ Heigerleinstraße (Nord)
- ▶ Hernalser Gürtel
- ▶ Pezzlgasse
- ▶ Roggendorfergasse
- ▶ Schumanngasse (westlich von Rosensteingasse)

Abbildung 20 Gehsteigverbreiterung und Sitzgelegenheiten, z.B. Geblergasse und Rötzergasse



Quelle: komobile

Bei der Gestaltung der Sitzgelegenheiten sollte Bedacht darauf genommen werden, eine gewisse Individualität zu wahren und nicht alle Aufenthaltsräume und Sitzgelegenheiten einheitlich aussehen. Der Charakter von Hernals kann durch ein spezielles Design gewahrt werden.

Abbildung 21 Potentieller Verweilraum, z.B. Schumanngasse



Quelle: komobile

Maßnahmen 14 Attraktivierung Plätze

Mit der Attraktivierung von Plätzen können im öffentlichen Raum Aufenthaltsbereiche mit einer hohen Qualität geschaffen werden, damit erfolgt eine Belebung und Erweiterung des Straßenraums. Sowohl größere Plätze als auch kleine Bereiche bieten Potential für Verweilräume für den Fußverkehr.

Clemens-Hofbauer-Platz

Im Herbst 2022 wurde ein Straßenfest an der Ecke Kulmgasse/Clemens-Hofbauer-Park veranstaltet. Die Motivation der Anrainer:innen an der Aktion teilzunehmen, verdeutlicht, dass es eine aktive Nachbarschaft gibt, die einen attraktiver und großzügiger gestalteten Platz evtl. bespielen würde.

Der Clemens-Hofbauer-Platz wirkt durch die abschnittsweise angebrachten Zäune und die an mehreren Stellen platzierten Recycling-Container eher abweisend. Zudem werden durch die rundherum parkenden Kfz die Eingänge verstellt. Die Erweiterung des Parks in die angrenzenden Straßenzüge (Wichtelgasse, Lobenhauergasse, Kulmgasse) durch die Schaffung von Wohnstraßen oder auch einer Fußgängerzone ist anzudenken.

- ▶ Bessere Zugänglichkeit zu den Eingängen (Entfernung von Kfz-Stellplätzen)
- ▶ Aufwertung der umliegenden Straßen z.B. mit einer Wohnstraße
- ▶ Versetzung der Recycling-Container

Dornerplatz und Kalvarienberggasse

Bei der Bürger:innenbefragung zur Umgestaltung der Kalvarienberggasse war auch die Aufwertung des Dornerplatzes ein wichtiges Thema.²⁴ Als Ergebnis wurden im Allgemeinen Wünsche nach einer Verkehrsberuhigung, der Entsiegelung von asphaltierten Flächen und nach einer Beschattung der Hitzeinseln ausgesprochen. Zusätzlich sollen konsumfreie Aufenthaltsräume sowie abkühlende Elemente und Spielmöglichkeiten den Platz attraktiver werden lassen. Eine Straßen- und Platzerweiterung als Begegnungszone sollen den Abschnitt beleben. Bei den Planungen ist die Kalvarienberggasse als wichtige Radroute im Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien zu berücksichtigen.

Um den Durchzugsverkehr in der Kalvarienberggasse vom 18. in den 16. Bezirk zu unterbinden wurde eine Einbahn zwischen der Blumengasse und der Leopold-Ernst-Gasse sowie der Leopold-Ernst-Gasse zwischen Hormayrgasse und Kalvarienberggasse umgedreht. Nach einer erfolgreichen Pilotphase von sechs Monaten wurde beschlossen, diese Verkehrsberuhigung permanent zu machen.

Der Entwurf für die Umgestaltung der Kalvarienberggasse und dem Dornerplatz wird 2023 vorgestellt und die Umsetzung soll 2024 beginnen (siehe auch Maßnahmen 22).

²⁴ Gebietsbetreuung 17: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/kalvarienberggasse/neues-miteinander/>

Abbildung 22 Dornerplatz



Quelle: komobile

Leopold-Kunschak-Platz

Der verkehrsberuhigte Bereich vor dem Friedhof bietet viel Potential für die Umgestaltung zu einem urbanen Aufenthaltsraum. Der Baumbestand ist teilweise 115 Jahre alt und bietet großflächig Schatten. Aktuell wird der Bereich entlang der Alszeile samstags für einen Wochenmarkt genutzt.

Um das Potential dieses Platzes zweckmäßig auszuschöpfen fand im Dezember 2022 eine von der Bezirksvorstehung und Gebietsbetreuung durchgeführte Bürger:innenbefragung statt, deren Ergebnisse im Frühjahr 2023 präsentiert werden. In weiterer Folge gilt es, die Interessen des Fußverkehrs nicht zu vernachlässigen, die Barrierefreiheit zu sichern und Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr zu vermeiden.

Besonders vor und auf dem Weg zum Friedhofseingang soll Rücksicht auf die Bedürfnisse von älteren Personen genommen werden.

- ▶ Attraktive Neugestaltung des Platzes
- ▶ Austausch des Kopfsteinpflasters am Gehsteig mit einem stolperfreien Belag
- ▶ Durchgehender Schutzweg über den Leopold-Kunschak-Platz
- ▶ Ruhebänke auf dem Weg zur S-Bahn-Station Hernalts

Lorenz-Bayer-Platz

Die wenigen Zugänge zum Park sind nicht attraktiv und schlecht ersichtlich. Es sollten entlang der Längsseiten des Platzes zusätzliche Eingänge in den Park geschaffen und diese offener und attraktiver gestaltet werden, um zum Hineingehen einzuladen. Die vor den Eingängen situierten Kfz-Stellplätze sollten entfernt werden. Die Straßenbahn fährt entlang drei Seiten des Platzes (mit Umkehrschleife) und der Gehsteig ist einseitig sehr schmal. Im nördlichen Abschnitt (Haslingergasse) befindet sich eine Wohnstraße, welche großteils für Kfz-Stellplätze vorgesehen ist.

Um den Platz attraktiver und einladender zu gestalten, sollte die Umzäunung an mehreren Stellen geöffnet werden und dadurch zum Durchgehen und Verweilen einladen.

- ▶ Schaffung von zusätzlichen Eingängen (entlang der Rosensteingasse) bzw. Entfernung der Umzäunung
- ▶ Bessere Zugänglichkeit zu den Eingängen (Entfernung von Kfz-Stellplätzen)
- ▶ Aufwertung der umliegenden Straßen bzw. der Wohnstraße

Abbildung 23 Südlicher Bereich Lorenz-Bayer-Platz



Foto: komobile

Dr. Josef-Resch-Platz

Der Dr. Josef-Resch-Platz wirkt durch seine Umzäunung und die wenigen Eingänge nicht sehr einladend. Aktuell wird der Gehsteig rund um den Park für Pkw-Stellplätze genutzt. Eine Erweiterung des Platzes in die umliegenden Straßenzüge als Wohnstraße oder Begegnungszone könnte den Platz erweitern.

An der östlichen Seite des Platzes befindet sich eine Volksschule. Um den Kindern einen sicheren Schulweg zu ermöglichen, soll hier eine Schulstraße eingerichtet werden.

- ▶ Entfernung Parken am Gehsteig (Parkraumordnung)
- ▶ Aufwertung der anliegenden Straßen
- ▶ Einrichtung einer Schulstraße
- ▶ Attraktivierung der Eingangsbereiche

Sankt-Bartholomäus-Platz

Der Platz vor der Kalvarienbergkirche und der Schule ist bereits ein verkehrsberuhigter öffentlicher Aufenthaltsplatz mit Sitzgelegenheiten. Zwei Bäume wurden 2010 gepflanzt und weitere 9 Baumtröge aufgestellt. Durch die Pflasterung und Stellplätze an der westlichen Seite fehlt es in dem Bereich an Schatten und Begrünung.

- ▶ Zusätzliches Grün durch Grünflächen und Bäume

Elterleinplatz

Der Elterleinplatz ist ein zentraler wichtiger Platz im Zentrum von Hernalts an dem sich nicht nur Verwaltungseinrichtungen wie die Bezirksvertretung und das Bezirksgericht sondern auch

zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, eine Bücherei, eine Volksschule und VHS, Banken, usw. befinden. Zudem liegt hier ein wichtiger ÖV-Knotenpunkt mit den Straßenbahnlinien 43 und 9.

In der zweiten Ausbaustufe der neuen U5 nach Hernals soll eine Station am Elterleinplatz errichtet werden (Fertigstellung 2032 bis 2035).

- ▶ Attraktive Platzgestaltung im Zuge der Errichtung der neuen U-Bahn Station
- ▶ Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für flächiges Queren

Vorfeldgestaltung ÖV-Haltestellen

Um die Nutzung, den Zugang und die Wartezeit an den ÖV-Haltestellen für Zu-Fuß-Gehende angenehmer zu gestalten, ist es wichtig, das Umfeld der Haltestellen zu einem attraktiven Aufenthaltsraum aufzuwerten und den Zugangsweg ohne Umwege oder lange Wartezeiten an Ampeln direkt zu ermöglichen. Beschattung, ausreichend bequeme Sitzgelegenheiten und ein Witterungsschutz für die Wartezeiten sind besonders zu berücksichtigen.

- ▶ Mayssengasse (Straßenbahn 2)
- ▶ Dornbacher Straße (Straßenbahn 43 und Bus)
- ▶ Johann-Nepomuk-Berger Platz (Straßenbahn 2 und 9)
- ▶ Vorplatz der U6-Stationen (Alser Straße, Josefstädter Straße)

Maßnahmen 15 Oberflächengestaltung

Um das Stadtklima zu verbessern und die Hitzeentwicklung an heißen Tagen zu reduzieren, können versiegelte Flächen aufgebrochen und durch wassergebundene Decken, Grün- oder Wasserflächen ersetzt werden. Die Verlegung von hellen Pflastersteinen mit offenen Fugen ist – nach Erfordernis der Tragfähigkeiten - gegenüber Asphaltdecken zu bevorzugen.

- ▶ Entsiegelung
- ▶ Schaffung von Grünflächen, Wasserflächen oder wassergebundenen Oberflächen
- ▶ Verlegung von hellen Pflastersteinen mit offenen Fugen

Um ein barrierefreies Vorankommen gewährleisten zu können, müssen Oberflächen Instandgehalten und bei Schnee oder Eis geräumt und gestreut werden. Es ist darauf zu achten Stolperfallen und Hindernisse regelmäßig zu beseitigen.

Um sehingeschränkten oder blinden Menschen eine Orientierung zu bieten, soll ein taktiles Leitsystem angebracht werden.

- ▶ Geeigneter Oberflächenbelag
- ▶ Sanierung von Stolperfallen
- ▶ Instandhaltung
- ▶ Schneeräumung
- ▶ Anbringung eines taktilen Leitsystems

Abbildung 24 Instandhaltung taktiles Leitsystem, Stolperfalle, z.B. Elterleinplatz und Leopold-Ernst-Gasse



Quelle: komobile

Wiener Pflaster

In Hernalts findet man noch oft historische Bepflasterung entlang von Gehsteigen oder Fahrbahnen. Den ‚Geritzten‘ Pflasterbelag aus der Zeit um 1900 gibt es noch am Himmelmutterweg oder im unteren Teil der Oberwiedenstraße.²⁵

Der robuste Bodenbelag des ‚Wiener Würfel‘ kann leider zur Stolperfalle werden und macht ein schnelles vorankommen für Personen mit Mobilitätseinschränkung unmöglich. Große Fugenbreiten und Fugentiefen sind dabei besonders schwierig für mobilitätseingeschränkte Personen oder Rollstuhlfahrende zu bewältigen.

Abbildung 25 Oberflächenbeschaffenheit und Hindernis, z.B. Dornbacher Straße



Quelle: komobile

²⁵ Stadt Wien, MA 28 (2020) Die Entwicklungen des Straßenbaus in Wien:
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3676806?originalFilename=true>

Im Falle der Pflasterung eines langen Straßenabschnitts kann unter gewissen Bedingungen die Umwidmung zu einer Wohnstraße den Passant:innen die Möglichkeit geben auf die Fahrbahn auszuweichen.

Sollte es nicht möglich sein den Baubestand zu verbessern oder zu erneuern, sollte zumindest ein barrierefreier Streifen zur Überwindung der Pflastersteine errichtet werden.

- ▶ Beheimgasse (abschnittweise)
- ▶ Klampfelberggasse bzw. Kreuzwiesengasse
- ▶ Hormayrgasse
- ▶ Sautergasse

Abbildung 26 barrierefreier Streifen in Pflasterung, z.B. Fußgängerzone Alserbachstraße (Wien), Rapperswill (Schweiz)



Quelle: komobile

Moderne Pflastersteine

Moderne Pflastersteine haben eine geringe Fugenbreite, eine ebene Oberfläche und sind aus hellem Granit, der sich nicht so leicht erhitzt wie dunkler Asphalt.

Die MA 28 hat die Qualität der Bodenbeschaffenheit von Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, nach bestimmten Kriterien untersuchen lassen. Um eine barrierefreie Barollbarkeit zu garantieren, müssen bei Beton- sowie Naturwerksteinen mit geschnittener und sandgestrahlter beziehungsweise gestockter Oberfläche die normgemäßen Fugenbreiten eingehalten werden. Weitaus weniger geeignet sind Naturwerksteine mit gespaltener oder spaltrauer Oberfläche und Pflastermaterial mit kleinen Formaten.

Im 17. Bezirk wurden unter anderem folgende Bereiche auf Tauglichkeit überprüft:²⁶

- ▶ S45 Vorplatz Hernalts: Betonwerkstein
 - Bewertung: 1,5 (1=neutral bis 10= sehr schmerzhaft/sehr anstrengend)
 - Zustand der Fugen: 1 (1= optimal bis 5=leer)
- ▶ Sankt-Bartholomäus-Platz Gehsteig: Naturwerkstein Granit
 - Bewertung: 1,25 (1=neutral bis 10= sehr schmerzhaft/sehr anstrengend)
 - Zustand der Fugen: 1 (1= optimal bis 5=leer)
- ▶ Sankt-Bartholomäus-Platz Fahrbahn: Betonwerkstein
 - Bewertung: 1,5 (1=neutral bis 10= sehr schmerzhaft/sehr anstrengend)
 - Zustand der Fugen: 2 (1= optimal bis 5=leer)

Maßnahmen 16 Inklusion im öffentlichen Raum

Vor allem die unmittelbare Umgebung von Kindergärten, Schulen, Pensionist:innenheimen, sozialen Einrichtungen (z.B. Obdach Wien), Betreuungseinrichtungen, Kliniken, Ärztezentren, Apotheken, öffentlichen Verkehrsmitteln, etc. ist ein wichtiger Aufenthaltsbereich für vulnerable Gruppen. Dies bedarf die Rücksichtnahme auf Bedürfnisse von älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen, blinden und sehingeschränkten Personen, Kindern, etc. Ihnen soll die Möglichkeit geboten werden, sich ohne Barrieren entlang von störungsfreien Wegen und mit ausreichenden Ruhemöglichkeiten durch den öffentlichen Raum zu bewegen.

- ▶ Störungsfreie Wege ohne Hindernisse
- ▶ Kennzeichnung von Stolperstellen wie z.B. Stiegen
- ▶ Ausreichende Ausruhemöglichkeiten
- ▶ Akustische und taktile Hilfsmittel (Akustische Ampeln, taktile Leitsysteme)
- ▶ Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit der integrativen Schule Hernalts
- ▶ Instandhaltung von taktilen Leitsystemen

²⁶ Stadt Wien MA Straßenverwaltung und Straßenbau (2022): Bewertung der Barollbarkeit von Straßenbelägen in Wien

Abbildung 27 Fehlendes taktiles Leitsystem und akustisches Warnsignal auf dem Weg zur integrativen Schule, Hernalser Hauptstraße



Quelle: komobile

6.4 Handlungsfeld 4 Fußgeherfreundliche Siedlungsentwicklung

Folgendes Handlungsfeld umfasst Maßnahmen zu einer umwelt- und fußgeherfreundlichen Siedlungsentwicklung:

Maßnahmen 17 Parkraumordnung

Der Gehsteig wird abschnittsweise oftmals zweckentfremdet zum Abstellen von Kfz als Stellplatz genutzt. Dadurch wird die tatsächliche Gehsteigbreite verringert, stellenweise auf unter 2 m, und der dem Fußverkehr zur Verfügung stehende Raum eingeschränkt.

Die Anpassung der Organisation des Parkraums und die Verlegung der Stellplätze vom Gehsteig auf die Fahrbahn gibt dem Fußverkehr den Platz wieder zurück. Durch eine Änderung der Stellplatzordnung im Straßenraum kann potentieller Straßenraum für den Fußverkehr geschaffen werden; beispielweise Änderung der Schrägparkordnung in Längsparker.

Es wird empfohlen, eine Parkraumstudie zur Erhebung und Auslastung der Stellplätze durchzuführen, um potentiellen Straßenraum für den Fußverkehr zu erheben. In diesem Zuge kann auch die Auslastung von Garagenplätzen überprüft werden.

- ▶ Verlegung von Kfz-Stellplätzen vom Gehsteig auf die Fahrbahn
- ▶ Änderung der Stellplatzordnung zu Gunsten von Platz für den Fußverkehr
- ▶ Erhebung der vorhandenen Kfz-Stellplätze und Stellplatzauslastung, Umverteilung des Raumes der passiven Mobilität zu Gunsten des Fußverkehrs

In u.a. folgenden Straßenabschnitten sind Kfz-Stellplätze am Gehsteig markiert:

- ▶ Beheimgasse (zw. Lacknergasse und Kastnergasse)
- ▶ Halirschgasse
- ▶ Neuwaldegger Straße
- ▶ Sautergasse
- ▶ Schellhamnergasse
- ▶ Doktor-Josef-Resch-Platz
- ▶ Kainzgasse
- ▶ Röttergasse
- ▶ Zeillergasse
- ▶ Ortliebasse

Abbildung 28 Kfz-Stellplätze auf Gehsteig, z.B. Röttergasse, Halirschgasse



Quelle: komobile

Maßnahmen 18 Vernetzung der Grün- und Freiräume

Die Vernetzung des Grünraumes im westlichen Teil des Bezirkes mit dem innerstädtischen Bereich entlang von Grünraumachsen ermöglicht die Erweiterung des Freizeit-Fußverkehrs ins dicht bebaute Gebiet. Der Anschluss der Freizeitwege an die bestehende ÖV-Erschließung ist auch ein wichtiger Faktor.

- ▶ Die Achse entlang der Pezzlgasse und Alszeile stellt eine wichtige Grünraum-Verbindung vom Zentrum bis zum Grünraum dar. Eine Weiterführung der Grünraumachse über die Pezzlgasse oder Beheimgasse Richtung Gürtelfreiraum soll als Option überprüft werden.
- ▶ Die Endstation der 43 Straßenbahn bietet einen Startpunkt für fußläufige Wegeverbindungen Richtung Neuwaldegg. Eine gute Erreichbarkeit der Haltestelle und ein dichtes ÖV-Intervall machen die Freizeitwege attraktiver.

Ebenso sollen bezirksübergreifende Grün- und Freiraumachsen fußgeherfreundlich ausgebaut werden.

- ▶ Vernetzung Alszeile mit Kongresspark in Ottakring; z.B. Kainzgasse, Beringgasse
- ▶ Sternwartepark und Türkenschanzpark in Währing; z.B. Rosensteingasse
- ▶ Verbindung Hernalser Hauptstraße mit Yppenplatz in Ottakring; Palffygasse
- ▶ Verbindung von Ottakring (Huberpark) nach Währing (Schubertpark); Kalvarienberggasse
- ▶ Verbindung zum Wienerwald in Döbling über Hameau und Neuwaldegg
- ▶ Verbindung zum Schafbergbad: Schöffelgasse, Czartoryskigasse

Maßnahmen 19 Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung und Querungen

Lange Wartezeiten an ampelgeregelten Kreuzungen sind unattraktiv für Zu-Fuß-Gehende, können zu illegalem Queren führen und die Verkehrssicherheit verringern. Die Anpassung von Freigabezeiten von VLSA auf bis zu weniger als 20 Sekunden verhindert die Rotlichtmissachtung oder das Ausweichen auf nicht geregelte Übergänge.

Die Freigabezeiten sollen ausreichend lange sein, um die Fahrbahn in durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit zu queren. Nach Möglichkeit sollen die Querungslängen durch Gehsteigvorziehungen oder Auflassung von Fahrstreifen oder Nebenfahrbahnen verkürzt werden.

An ampelgeregelten Kreuzungen sollen über alle Relationen Schutzwege gekennzeichnet werden, um Umwege zu vermeiden.

- ▶ Wartezeiten auf Grünphase < 20 Sekunden
- ▶ Ausreichende Freigabezeiten zum Queren
- ▶ Querungsmöglichkeit über alle Relationen
- ▶ Kürzung der Querungslänge z.B. durch Gehsteigvorziehungen oder Auflassung von Fahrstreifen

Maßnahmen 20 Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeiten

Damit die Alltagswege zu Fuß bewältigt werden, ist es essenziell, dass die Grundfunktionen des täglichen Lebens in einem fußläufigen Umkreis erreichbar sind. Dazu zählen Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kindergärten, Erholungsmöglichkeiten und Arbeitsplätze.

Die fußläufige Anbindung an das Öffentliche Verkehrsnetz ist ein wichtiger Faktor, um die aktive Mobilität in einem bestehenden oder entstehenden Wohngebiet zu fördern.

Einige periphere Wohngebiete und Kleingartensiedlungen in Dornbach sind nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Die Buslinie 44A ist die einzige öffentliche Verbindung zur Schnellbahn-Station Hernals. Schmale Gehsteige und eine Steigung aufgrund des Heubergs stellen keinen Vorteil für den Fußverkehr dar. Bei weiterer Siedlungsentwicklung in den westlichen Teilen von Hernals muss auf die fußläufige Erreichbarkeit von sozialer Infrastruktur und öffentlichem Verkehr geachtet werden und in zukünftigen Konzepten miteingeplant werden.

- ▶ Kurze Wege zu den ÖV-Haltestellen
- ▶ Angebot an ÖV auch in peripheren Lagen, evtl. Bedarfsverkehre
- ▶ Einrichtungen des täglichen Bedarfs fußläufig erreichbar (15-Minuten Stadt)

Maßnahmen 21 Schutz der alten Ortskerne und der Bebauungsstruktur

Die Baugeschichte Hernals hinterlässt, vor allem im Stadtteil Neuwaldegg, Strukturen mit historisch schützenswertem Charakter. Die teilweise schmalen Gassen sind von Pflastersteinen geprägt. Bei einer Umgestaltung des öffentlichen Raumes soll auf den Erhalt historischer Strukturen bei gleichzeitiger Belebung der alten Ortskerne geachtet werden.

- ▶ Die Höhenstraße zählt zu Wiens längsten Straßen und verbindet Neuwaldegg mit Döbling. Abschnitte der in den 1930ern errichteten Höhenstraße stehen unter Denkmalschutz (Neuwaldegg). Das bedeutet, dass dort, wo historische Gebäude oder Ausblicke vorhanden sind, das Pflaster im Originalzustand erhalten werden muss.²⁷
- ▶ Städtebaulich erhaltungswürdige Schutzzonen gibt es rund um den Elterleinplatz, entlang der Dornbachstraße bis Neuwaldegg und in Teilen von Dornbach.

Die Randlagen des Schafbergs sind geprägt von Einfamilienhäusern und Kleingartensiedlungen. Gleichzeitig steigt der Druck zur Entwicklung von (Einfamilien-)Häusern im Grünen. Derzeit führt die Abteilung Stadtteilplanung und Flächenwidmung MA 21A der Stadt Wien eine umfangreiche Bestandserhebung und -analyse durch, um die Ziele und Bedingungen zur ressourcenschonenden Entwicklung zu definieren.

- ▶ Kleiner Schafberg: Erhaltung der Bebauungsstruktur bei gleichzeitiger nachhaltiger Erschließung

²⁷ Stadt Wien, MA 28 (2020) Die Entwicklungen des Straßenbaus in Wien:

<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3676806?originalFilename=true>

Maßnahmen 22 Impulsgeber Einkaufsstraßen

Einkaufsstraßen sind ein wesentlicher Impulsgeber für die lokale örtliche Struktur und von großer Bedeutung zur Belebung des Straßenraumes. Für die Geschäfte von wirtschaftlichem Stellenwert ist eine hohe Passantenfrequenz, diese korreliert mit den Umsätzen, wie Studien z.B. ‚Grätzlbelebung in der 17., Kalvarienberggasse‘²⁸, belegen.

Besonders wichtig in den Geschäftsstraßen ist ein positives Gesamterlebnis, das sich aus der Vielfalt am Geschäftsangebot und qualitativ hochwertigen Aufenthaltsmöglichkeiten zusammensetzt.

Im Zentrum von Hernals befinden sich zwei Einkaufsstraßen und ein wöchentlicher Markt.

- ▶ Hernalser Hauptstraße
- ▶ Kalvarienberggasse / Dornerplatz
- ▶ Leopold-Kunschak-Platz

Die Anreise mit dem privaten Pkw wird oft überschätzt, denn ein Großteil der Konsument:innen kommt zu Fuß oder mit dem ÖV. Dementsprechend ist Wert auf eine hohe Qualität der Fußinfrastruktur zu legen. Die Parkplatznachfrage ist eher gering, und sollte vorwiegend Stellplätze für kurzzeitiges Parken ausweisen, und nicht für Dauerparker. Dem Lieferverkehr kommt eine große Bedeutung zu. Die Parkregelungen sollen die Rahmenbedingungen für Lieferzonen zeitlich und örtlich berücksichtigen, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen zu vermeiden.

Im Falle eines erhöhten Fußverkehrsaufkommens wird empfohlen, mit breiteren Gehsteigen zu planen (siehe auch Kapitel 4.1). Bei einer 2016 durchgeführten Passant:innenzählung in der Hernalser Hauptstraße auf Höhe des Elterleinplatz wurden donnerstags 3.670 und samstags 3.212 Personen erhoben.²⁹

Die Barrierefreiheit ist bei der Zugänglichkeit in Einkaufsstraßen besonders zu berücksichtigen. Beim Umbau von Seitenbereichen soll ein barrierefreier Eingang ins Geschäft errichtet werden. Alle zwei Jahre wird vom Bundesverband für Menschen mit Behinderung (ÖZIV) eine Studie zur Barrierefreiheit in Einkaufsstraßen durchgeführt, die sich folgenden Themen widmet:³⁰

- ▶ Angenehme Aufenthaltsqualität
- ▶ Breite der Fußgängerbereiche entsprechend der Frequenz
- ▶ Gute fußläufige Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
- ▶ Parkregelungen zeitlich und örtlich befristet
- ▶ Temporäre Haltemöglichkeiten für den Lieferverkehr
- ▶ Barrierefrei – öffentlicher Raum und Geschäftseingänge

²⁸ https://www.wko.at/site/standortanwalt-wien/20220210_KB_Graetzlbelebung-Kalvarienberggasse_SiS-web.pdf

²⁹ Stadt Wien, Wirtschaftskammer Wien (2016): Passantenzählung 2016 mit Entwicklung der Passantenzahlen in Wiener Geschäftsstraßen: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008496.pdf>

³⁰ ÖZIV (2020): Wie barrierefrei sind Wiens Einkaufsstraßen? https://www.oeziv.org/fileadmin/user_upload/oeziv-bund/pdf/Einkaufsstrassen_Studie_und_Umfrage_2020.pdf

Der 17. Bezirk erscheint bislang noch nicht in der Studie.

Die Kalvarienberggasse soll, gemäß Ergebnissen des Bürger:innenbeteiligungsprozesses, als Begegnungszone zu einem ‚Ort der Begegnung‘ umgestaltet werden. Der Ausbau von Handel und Gastronomie sowie Kulturveranstaltungen und Nachbarschaftsinitiativen sollen den Raum zu einer ‚lebendigen Straße‘ machen. Dabei steht der Ausbau der Aufenthaltsqualität für Zu-Fuß-Gehende im Vordergrund.

- ▶ Verkehrsberuhigung auch in den umliegenden Straßenzügen Richtung Frederic-Morton-Park und zur Volksschule Peztlgasse und VHS Hernals sowie in der Leopold-Ernst-Gasse
- ▶ Grüne Aufenthaltsräume mit Beschattung und Sitzgelegenheiten
- ▶ Entsiegelung von großen Betonflächen und Trinkbrunnen
- ▶ Niveaugleicher Fahrbahnausbau
- ▶ Haupttradroute berücksichtigen und Nutzungskonflikte vermeiden
- ▶ Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen

Maßnahmen 23 Impulsgeber neue Entwicklungsprojekte

In Hernals gibt es Entwicklungsgebiete und Neubauten oder Umbauten, die neues Potential für den Ausbau des Fußverkehrs bieten.

U-Bahn Verlängerung

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiger Zubringer und somit Impulsgeber für den Fußverkehr. Die zwei zentralen Knotenpunkte Elterleinplatz und die S-Bahn Haltestelle Hernals sollen ab 2032 von der neuen U-Bahnlinie U5 angefahren werden.

Dies soll zum Anlass für eine neue fußgeherfreundliche Oberflächengestaltung und Verkehrsberuhigung im Umfeld der Haltestellen genommen werden. Der Anschluss an ein engmaschiges, lückenloses, qualitativ hochwertiges Wegenetz ist dabei von großer Bedeutung. Aufenthaltsflächen, begrünte und attraktive Wegeverbindungen zu und zwischen den Haltestellen haben hohe Priorität, damit sich Fuß- und Öffentlicher Verkehr gut ergänzen können.

- ▶ U5 Hernals (ab 2032) inkl. Umgestaltung Oberfläche
- ▶ U5 Elterleinplatz (2032) inkl. Neugestaltung Elterleinplatz

Entwicklung Postsportareal

Auf dem Areal des Postsportplatzes gab es Bestrebungen zu einer Weiterentwicklung und Aufwertung der Sportstätten. Derzeit sind die Planungen ruhig gestellt.

Sollte eine Umnutzung oder Weiterentwicklung angedacht werden, sind Rahmenbedingungen für eine umweltgerechte Entwicklung anzustreben.

- ▶ Aufwertung des Freiraums und Öffnung der Nutzung für alle
- ▶ Erhalt des ökologischen Lebensraums
- ▶ öffentliche Durchwegung

Sportstätte Jenschikweg

Die Sportstätte Jenschikweg soll weiterentwickelt und ganzjährig nutzbar gemacht werden. Der Sportplatz ist durch die Station ‚Baungasse‘ der Buslinie 44A erreichbar.

- ▶ Gute fußläufige Erreichbarkeit der umgebauten Sportstätte

Maßnahmen 24 Mobilitätsstationen

Mit dem Angebot an Bike- und E-Carsharing an den Mobilitätsstationen soll das Angebot an umweltfreundlichen Fortbewegungsmitteln ausgeweitet werden, und gleichzeitig der Gebrauch an privaten Pkw reduziert werden. Ein flächendeckendes Angebot dieser Mobilitätsstationen und ein einfacher Gebrauch in der Umsetzung sind wichtig, damit die alternativen Mobilitätsformen genutzt werden. Dichte Wohngebiete sollen kurzwegig an das Mobilitätsangebot angeschlossen werden.

Bei der Situierung der Mobilitätsstationen ist darauf zu achten, dass diese nicht im Gehsteigbereich entlang der Gehlinien platziert werden.

- ▶ WienMobil (9 Stationen in Hernalis)
- ▶ Platzierung der Mobilitätsstationen außerhalb der Gehlinien

Abbildung 29 Mobilitätsstationen Dornerplatz und Palffygasse



Quelle: komobile

6.5 Handlungsfeld 5 Bewusstseinsbildung und Fairness

Maßnahmen 25 Verkehrssicherheit für alle und Gefahrenstellen entschärfen

Die Reduktion der Anzahl der Verkehrsunfälle im Bezirk soll eine hohe Priorität für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden haben. Das übergeordnete Ziel ist die ‚Vision Zero‘, was bedeutet, dass es keine Verkehrstoten geben soll.

Insbesondere für Fußgänger:innen ist ein subjektives Sicherheitsgefühl wichtig, da ansonsten Wege zu Fuß vermieden werden. Das Zusammenspiel und die Rücksichtnahme aller Nutzer:innen im öffentlichen Raum soll durch Bewusstseinsbildung gestärkt werden.

Schulwege sollten generell eine sichere Möglichkeit für die aktive Mobilität von Kindern bieten. Die aus den Schulwegplänen als ‚Gefahr‘ definierten Kreuzungen sind im Plan Nr°2 Defizitanalyse vermerkt und sollten auf ihre Entschärfung überprüft und verkehrssicherer gestaltet werden.

- ▶ Kreuzung Jörgerstraße/Palffygasse: Die Querung wird hier aufgrund der Sichtverhältnisse nicht empfohlen, alternativ soll die Ampel bei der Bergsteiggasse genutzt werden.
- ▶ Hernalser Hauptstraße/Nesselgasse: Die Querung auf den Mittelinseln wird aufgrund von Sichtverhältnissen und Geschwindigkeiten des MIV als gefährlich eingestuft, die Kinder sollen bei der Ampel queren.
- ▶ Hernalser Hauptstraße/Beringgasse: Aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und den Straßenbahnen aus beiden Richtungen sollen die Kinder hier nicht queren.
- ▶ Hernalser Hauptstraße/Heigerleinstraße: Die geringen Sichtweiten und die Straßenbahnen aus beiden Richtungen machen die nicht geregelte Querung gefährlich für Schulkinder.

Maßnahmen 26 Schulwege zu Fuß bewältigen

Die Kinder sind die Zu-Fuß-Gehenden von morgen. Ein routinierter, eigenständiger Schulweg kann schon früh dazu beitragen, das Selbstvertrauen und die Selbstständigkeit der Kinder zu stärken. Der alltägliche, aktive Schulweg zu Fuß gilt als sinnvolle Alternative zum sogenannten Elterntaxi, reduziert die Konfliktsituationen vor dem Schuleingang und fördert die Bewegung von Kindern.

- ▶ Einrichtung temporär verkehrsberuhigter ‚Schulstraßen‘ z.B. Dr.Josef-Resch-Park, Parhamerplatz
- ▶ Pedibus-Routen für Volksschulkinder etablieren
- ▶ Workshops im Zuge einer ‚Mobilitätswoche‘
- ▶ Ausbildungs- und Schulprogramme zum Thema Schulwegsicherheit
- ▶ Etablierung eines ‚Bildungsgrätzls‘ mit der Thematik des sicheren Schulweges, Gefahrenstellenanalyse, etc. z.B. rund um den Elterleinplatz (7 Schulen)

Maßnahmen 27 Fairness zwischen Verkehrsteilnehmer:innen im öffentlichen Raum

Die Aktivierung und der Austausch mit Entscheidungsträger:innen, Anwohner:innen, Geschäftstreibenden und allen im öffentlichen Raum Beteiligten kann Anreize schaffen, um den Aufenthalt im Straßenraum attraktiver werden zu lassen, und die Kommunikation und den Erfahrungsaustausch zu den Bedürfnissen der unterschiedlichen Personengruppen zu stärken.

- ▶ Bewusstsein innerhalb der Bezirksvorstehung für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Workshops und Wissensaustausch schärfen.
- ▶ Bewusstsein der Wohnbevölkerung für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Workshops, Gespräche, Grätzlinitiativen, Straßenfeste, etc. schärfen.
- ▶ Bewusstsein der Geschäftstreibenden für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:innen durch Kooperationen schärfen

Maßnahmen 28 Illegales Parken am Gehsteig

Das illegale, temporäre Abstellen von Kfz im Bereich eines Gehsteiges führt zur Reduzierung der verfügbaren Breite und damit zur Verringerung der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit von Zu-Fuß-Gehenden. Zudem kann es durch das Falschparken zu Sichtbehinderungen und damit zur Reduktion der Verkehrssicherheit kommen.

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

- ▶ Angebot an befristeten Abstellmöglichkeiten – Lieferzonen - für den Lieferverkehr einrichten
- ▶ Flächendeckende Kontrollen in Bereichen, wo hoher Anteil an Lieferverkehr mit Falschparken einhergeht
- ▶ Um die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr und vulnerablen Gruppen zu fördern, kann eine Kampagne zur Bewusstseinsbildung unterstützend wirken.

Maßnahmen 29 Barrierefreiheit bei Baustellen

Durch Straßen- und Gebäudesanierungen oder bei Neubauten kann es zu zahlreichen Baustellen im Bezirk kommen. Dabei kann es zur temporären Verräumung von Straßenraum, vor allem Gehsteigen, kommen. Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten oder blinden Personen müssen bei solchen Vorhaben beachtet und befriedigt werden, um deren Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

- ▶ Barrierefreiheit bei Baustellen sicherstellen
- ▶ Einhaltung der vorgeschriebenen Durchgangsbreiten
- ▶ Absperrungen, Beschilderung zum nächsten barrierefreien Übergang
- ▶ Taktile Tastleisten für Umwege

Abbildung 30 Stolperfalle Baustellengerüst und Umleitung



Quelle: komobile

6.6 Handlungsfeld 6 Kommunikation

Maßnahmen 30 Gesundheit und Nachhaltigkeit

Die Förderung für das Bewusstsein der positiven gesundheitlichen und nachhaltigen Aspekte des Zu-Fuß-Gehens kann zur Wahrnehmung und Förderung der aktiven Mobilitätsform beitragen. Nicht nur das individuelle Wohlbefinden durch die Fortbewegung zu Fuß, auch die Auswirkungen auf die Lärm- und Feinstaubbelastung in der Stadt durch geringeren MIV können der Allgemeinheit zugutekommen.

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

Maßnahmen 31 Inklusion und Barrierefreiheit

Die Schärfung des Bewusstseins zur Rücksichtnahme auf vulnerable Gruppen im öffentlichen Raum, soll einen wichtigen Beitrag dazu leisten, das Fortbewegen für alle barrierefrei zu ermöglichen. Dazu zählt die Anzahl an temporären Hindernissen wie z.B. Baustellenschilder, Werbeständer, Parken am Gehsteig, Scooter, etc. zu reduzieren und das taktile Leitsystem nicht mit Schanigärten o.ä. zu verstellen. Auch der Vortritt der Fußgänger:innen an Schutzwegen sollte eine Selbstverständlichkeit sein.

Abbildung 31 Platzbedarf und ausreichend Barrierefreiheit vor sozialen Einrichtungen schaffen; z.B. Hindernisse aufgrund überfüllter Scooter-Abstellanlage; Hernalser Gymnasium Geblergasse



Quelle: komobile

Maßnahmen 32 Fußwege- Leitsystem

Im Bewusstsein vieler Verkehrsteilnehmenden stellt der Fußweg eine zeitaufwendige unattraktive Alternative zum motorisierten- und öffentlichen Verkehr dar. Das Umdenken für eine fußgängergerechte Stadt kann durch das Sichtbarmachen von Fußgängerachsen gefördert werden. Durch die Anbringung von Verkehrszeichen und Stelen mit wichtigen Punkten wird das Fußwegenetz sichtbar gemacht. Dabei hat es sich als zweckmäßig erwiesen die Entfernungen in Minuten und nicht in Meter anzugeben.

- ▶ Stelen mit Radien und Wegweiser mit Distanzen in Minutenangaben zu lokalen Zentren und Knotenpunkten³¹
- ▶ Kennzeichnung von (verkehrsberuhigten) Durchwegungen

Maßnahmen 33 Wohnstraßenfest, Straßenfest, Wochenmärkte

Das temporäre Öffnen von Straßenzügen für den Fußverkehr, ein Fest oder einen Markt signalisiert alternative Nutzungsmöglichkeiten im Straßenraum abgesehen vom MIV. Neue Nutzer:innengruppen können sich so einbringen und Gehör in der Nachbarschaft und darüber hinaus finden (z.B. Jugendzentrum, Schulen, Senior:innen, Künstler:innen, Musik- oder Sportgruppen).

- ▶ Sommerstraßenfest Mariengasse
- ▶ Straßenfest Clemens-Hofbauer-Park

³¹ Stadt Wien – Architektur und Stadtgestaltung, ARGE Gruber/Jauschneg (2018)

Maßnahmen 34 Sicherheit im öffentlichen Raum

Ein subjektives Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum, nicht nur auf den Verkehr bezogen, spielt eine wichtige Rolle für die Attraktivität und Nutzung durch Fußgänger:innen, vor allem bei Mädchen und Frauen.

- ▶ Vermeidung von Angsträumen durch ausreichende Beleuchtung und das Zurückschneiden von Sträuchern
- ▶ Auch Maßnahmen zur Einschränkung sozialer Konflikte, z.B. in Gürtelnähe, sollen eingesetzt werden, um kein Unsicherheitsgefühl aufkommen zu lassen.

Maßnahmen 35 Sauberkeit im öffentlichen Raum

Saubere Straßenzüge, durch das Entfernen von Hundekot und Müllablagerungen, können viel zur Aufenthaltsqualität im Straßenraum beitragen. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger:innen kann durch die Entfernung von Vandalismus und Verunreinigungen im öffentlichen und halböffentlichen Raum erhöht werden. Zahlreiche und saubere Sanitäranlagen ermöglichen besonders Personen mit Kindern sowie Senior:innen einen längeren und sicheren Aufenthalt im öffentlichen Raum.

Maßnahmen 36 Dokumentation und Evaluierung

Eine Dokumentation und die Evaluierung der erfolgten Umsetzungen, vor allem bei bewusstseinsbildenden Aktionen, sollen als eine Übersicht und zur Kommunikation an die Öffentlichkeit dienen. Durch ein regelmäßiges Monitoring kann der Fortschritt zur Erreichung der Zielsetzung eines fußverkehrsfreundlichen Hernalts überprüft werden. Innerhalb der Bezirksvorstehung (Mobilitätskommission) sollen Indikatoren und Definitionen zur Zielerreichung festgesetzt werden.

Die Auswahl der Indikatoren kann sich auf die unterschiedlichen Anforderungen an das zu-Fuß-Gehen wie ein hochwertiger (Straßen-) Raum, Umwelt und Gesundheit, aber auch Verkehrssicherheit oder Fairness beziehen.

- ▶ Bewertung baulicher Umsetzung und Abbau von Barrieren
 - Wieviel m² neue Fußverkehrsinfrastruktur wurde geschaffen?
 - Wieviel begrünte Elemente wurden angelegt?
- ▶ Fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung
 - Sind wichtige Ziele fußläufig erreichbar?
 - Wieviel Kinder einer Volksschule absolvieren den täglichen Weg zu Fuß?
- ▶ Bewusstseinsbildung und Kommunikation
 - Anzahl der Kampagnen zur Sensibilisierung und wieviel Zielgruppen wurde damit erreicht?
- ▶ Bereitgestellte finanzielle Mittel
 - Wieviel wurde für Planung und Umsetzung bereitgestellt?
 - Anzahl der Personalstellen
- ▶ Quantitative Darstellung

- Modal-Split
- Fußverkehrszählungen
- Reduzierung der Unfälle im Fußverkehr

6.7 Straßenindex

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahmen	Priorität
Alsgasse	1	Gehsteigbreiten	
Alszeile	1 3	Aufwertung Straßenkategorie Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit	hoch
Beheimgasse	3 3 3 4	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit Oberflächen Parkraumordnung	hoch
Bergsteiggasse	1 3 3	Gehsteigbreiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung	hoch
Beringgasse	4	Vernetzung Grün- und Freiräume	
Blumengasse	3	Begrünung und Beschattung	
Braungasse	3	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit	
Czartoryskigasse	4	Vernetzung Grün- und Freiräume	
Dornbacher Straße	1 1 2	Gehsteigbreiten Aufwertung Straßenkategorie Querungen ermöglichen	hoch
Frauengasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge	
Geblergasse	1 1 3 3	Gehsteigbreiten Aufenthalt vor Schule Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung	hoch
Güpferringstraße	3	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit	
Halirschgasse	2 4	Kennzeichnung Durchwegung Parkraumordnung	
Haslingergasse	1 3 3	Gehsteigbreiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge (Wohnstraße) Begrünung und Beschattung	
Heigerleinstraße	3	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit	
Hernalser Gürtel	1 1 2 2 3	Gehsteigbreiten (entlang Gürtelbögen) Aufwertung Straßenkategorie Querungen ermöglichen Verbindungen über Barrieren Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit	hoch
Hernalser Hauptstraße	1 2 3 4	Aufwertung Straßenkategorie Querungen ermöglichen Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit Impulsgeber Einkaufsstraße	hoch
Himmelmutterweg	2	Kennzeichnung Durchwegung	
Hormayrgasse	1 3	Gehsteigbreiten Oberflächen	
Jörgerstraße	2	Querungen ermöglichen	
Kainzgasse	2 4 4	Kennzeichnung Durchwegung Parkraumordnung Vernetzung Grün- und Freiräume	hoch

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahmen	Priorität
Kalvarienberggasse	1 3 4 4	Gehsteigbreiten Attraktivierung Plätze Vernetzung Grün- und Freiräume Impulsgeber Einkaufsstraße	hoch
Kreuzwiesengasse	2	Kennzeichnung Durchwegung	
Knollgasse	1	Aufenthalt vor Schule	
Kulmgasse	3	Attraktivierung Plätze	hoch
Lacknergasse	1 3 3	Gehsteigbreiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung	hoch
Leitermayergasse	1	Gehsteigbreiten	
Leopold-Ernst-Gasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge	
Lobenhauergasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge	
Mariengasse	3 6	Attraktivierung monotoner Straßenzüge Straßenfest	
Neuwaldegger Straße	4	Parkraumordnung	
Ortliebasse	1 3	Gehsteigbreiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge	hoch
Palfygasse	4	Vernetzung Grün- und Freiräume	
Payergasse	1	Gehsteigbreiten	
Pezlgasse	3	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit	
Roggendorfgasse	3	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit	
Rokitanskygasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge	
Römergasse	3	Begrünung und Beschattung	
Rosenackerstraße	2	Kennzeichnung Durchwegung	
Rosensteingasse	1 3 4	Gehsteigverbreiterung Begrünung und Beschattung Vernetzung Grün- und Freiräume	hoch
Rötzergasse	1 1 3 3 3 4	Aufwertung Straßenkategorie Aufenthalt vor Schule (Wohnstraße) Attraktivierung monotoner Straßenzüge Begrünung und Beschattung Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit Parkraumordnung	hoch
Sautergasse	3 3 4	Begrünung und Beschattung Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit Parkraumordnung	hoch
Schellhamnergasse	2 3	Querungsmöglichkeiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge	hoch
Scherlandgasse	1	Gehsteigbreiten	
Schöffelgasse	4	Vernetzung Grün- und Freiräume	
Schuhmannngasse	1 3 3	Gehsteigbreiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit	

Straßenname	Handlungsfeld	Maßnahmen	Priorität
Steinergasse	1	Gehsteigbreiten	
Taubergasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge	
Twarochgasse	2	Kennzeichnung Durchwegung	
Veronikagasse	1	Gehsteigbreiten	
Vollbadgasse	1	Gehsteigbreiten	hoch
Weidmanngasse	3	Attraktivierung monotoner Straßenzüge	
Weißgasse	1 3	Gehsteigbreiten Attraktivierung monotoner Straßenzüge	
Wichtelgasse	1 3	Aufenthalt vor Schule Attraktivierung monotoner Straßenzüge	
Zeillergasse	3 4	Sitzgelegenheiten und Rastmöglichkeit Parkraumordnung	

Plätze	Handlungsfeld	Maßnahmen	Priorität
Clemens-Hofbauer-Platz	3 6	Attraktivierung Plätze Straßenfest	hoch
Dornerplatz	3 4	Attraktivierung Plätze Impulsgeber Einkaufsstraßen	hoch
Leopold-Kunschak-Platz	3 4	Attraktivierung Plätze Impulsgeber Einkaufsstraße	hoch
Lorenz-Bayer-Platz	3	Attraktivierung Plätze	hoch
Dr. Josef-Resch-Platz	3 4 5	Attraktivierung Plätze Parkraumordnung Schulwege (Schulstraße)	hoch
Sankt-Bartholomäus-Platz	3 3	Begrünung und Beschattung Attraktivierung Plätze	hoch
Vorplatz U6 Alser Straße	3	Attraktivierung Plätze	hoch
Vorplatz U6 Josefstädter Straße	3	Attraktivierung Plätze	hoch
Haltestellen ÖV Mayssengasse Dornbacher Straße Johann-Nepomuk-Berger Platz	3	Attraktivierung Plätze	hoch

Kreuzungen	Handlungsfeld	Maßnahmen	Priorität
Jögerstraße/Palfygasse	5	Verkehrssicherheit	hoch
Hernalser Hauptstraße/ Nesselgasse	5	Verkehrssicherheit	hoch
Hernalser Hauptstraße/ Beringgasse	5	Verkehrssicherheit	hoch
Hauptstraße/ Heigerleinstraße	5	Verkehrssicherheit	hoch

Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
2022: Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzept oder lokalen
Masterplans Gehen

ÖROK (2021): ÖV-Güteklassen: <https://www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen>

ÖROK (2021): ÖV-Güteklassen: <https://www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen>

Stadt Wien (2020): Grünräume Wien:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruenfreiraum/leitbild-gruenraeume.html>

Stadt Wien MA 18 (2010): FußgängerInnenenerhebung S45-Station Hernalts
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008173a.pdf>

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

Stadt Wien, MA 18 (2020): Stadtklimaanalyse, Stadtklimakarte Wien:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/pdf/stadtklimaanalyse-karte.pdf>

Stadt Wien, MA 19 (2021): Sitzfibel:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000039.pdf>

Stadt Wien, MA 19, ARGE Gruber/Jauschneg (2018): Abschlussbericht zur Untersuchung der
Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems:
https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/2018_Abschlussbericht_Stelenevaluierung_MA19.pdf

Stadt Wien, Magistrat für Wirtschaft, Arbeit und Statistik MA23 (2018): Kleinräumige
Bevölkerungsprognose Wien:
<https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2018.html>, Seite 123

Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung MA18 (2020):
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>

Stadt Wien, MA 18 (2019): Aktive Mobilität in Wien
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792595>, Seite 40

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsgebiet 17. Bezirk, Wien	2
Abbildung 2 Einwohnerdichte Wien 2020, Ausschnitt Hernals	3
Abbildung 3 Modal Split nach Wohnbezirken, Jahre 2015-2019	9
Abbildung 4 Wegedistanzen für den Fußverkehr, innerer Kreis = 5 min, äußerer Kreis = 10 min	10
Abbildung 5 ÖV-Güteklassen	11
Abbildung 6 Verkehrsberuhigte Plätze und Sackgassen, z.B. St.-Bartholomäus-Platz, Dornerplatz, Kindermanngasse und Halirschgasse	12
Abbildung 7 Stadtklimaanalyse Wien, Ausschnitt Hernals	14
Abbildung 8 Regelbreite Gehsteig, abhängig von Geschwindigkeit auf angrenzender Fahrbahn	20
Abbildung 9 Raumbedarf Abhängig von Frequenz und Nutzung	21
Abbildung 10 Geringe Gehsteigbreiten, z.B. Veronikagasse und Geblergasse	22
Abbildung 11 Aufstellung Verkehrszeichen am Fahrbahnrand; Kfz dürfen nicht in den Gehbereich hineinragen	22
Abbildung 12 Reduzierung der Gehsteigbreiten durch Müllcontainer, z.B. Schrammelpark und Pezlgasse	23
Abbildung 13 Beispiel Platz für den Fußverkehr, z.B. Station Hernals, Dornbacher Straße	24
Abbildung 14 Beispiel Umgestaltung Nebenfahrbahn zu Aufenthaltsfläche, z.B. Burggasse, Friedmanngasse	24
Abbildung 15 Beispiel Nebenfahrbahn in Hernals, z.B. Hernalser Hauptstraße	25
Abbildung 16 Schulvorplatz, z.B. Kalvarienberggasse und Röttergasse/Pezlgasse	26
Abbildung 17 Freigewählte Querungen abseits eines Schutzweges	28
Abbildung 18 Fehlende Mikrofreiräume, z.B. Taubergasse und Weidmanngasse	29
Abbildung 19 Baumpflanzungen, z.B. Jörgerstraße, Palffygasse	31
Abbildung 20 Gehsteigverbreiterung und Sitzgelegenheiten, z.B. Geblergasse und Röttergasse	32
Abbildung 21 Potentieller Verweilraum, z.B. Schumanngasse	32
Abbildung 22 Dornerplatz	34
Abbildung 23 Südlicher Bereich Lorenz-Bayer-Platz	35
Abbildung 24 Instandhaltung taktiles Leitsystem, Stolperfalle, z.B. Elterleinplatz und Leopold-Ernst-Gasse	37
Abbildung 25 Oberflächenbeschaffenheit und Hindernis, z.B. Dornbacher Straße	37

Abbildung 26 barrierefreier Streifen in Pflasterung, z.B. Fußgängerzone Alserbachstraße (Wien), Rapperswill (Schweiz).....	38
Abbildung 27 Fehlendes taktiles Leitsystem und akustisches Warnsignal auf dem Weg zur integrativen Schule, Hernalser Hauptstraße	40
Abbildung 28 Kfz-Stellplätze auf Gehsteig, z.B. Rötzergergasse, Halirschgasse.....	41
Abbildung 29 Mobilitätsstationen Dornerplatz und Palffyergasse	46
Abbildung 30 Stolperfalle Baustellengerüst und Umleitung.....	49
Abbildung 31 Platzbedarf und ausreichend Barrierefreiheit vor sozialen Einrichtungen schaffen; z.B. Hindernisse aufgrund überfüllter Scooter-Abstellanlage; Hernalser Gymnasium Geblergasse.....	50

Anhang

Planverzeichnis

Plan Nr°	Name	Stand
01	Bestandsplan	August 2022
02	Defizitanalyse	Oktober 2022
03	Zielnetz und Maßnahmen	Dezember 2022

