

# Masterplan Gehen Floridsdorf

Fußverkehrskonzept für den 21. Wiener  
Gemeindebezirk

Wien, Oktober 2023



Bildquelle: tbw research 10/2023



**Stadt  
Wien**

Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

**tbw**  
RESEARCH



**Masterplan Gehen Floridsdorf  
Fußverkehrskonzept für den 21. Wiener  
Gemeindebezirk**

Erstellt für  
Magistratsabteilung 18 –  
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 21. Bezirk

Auftragnehmer:  
tbw research GesmbH

Grünbergstraße 15, Stiege 1, 5. Stock  
1120 Wien

Bearbeitung durch:  
DI Clemens Raffler  
Julia Simhandl BSc

November, 2023

# Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Zielsetzungen.....	5
3	Steckbrief Floridsdorf .....	10
4	Bestandsanalyse .....	17
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	22
6	Handlungsfelder und Maßnahmen .....	25
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele.....	49
8	Maßnahmenliste.....	50
9	Straßenindex.....	56
10	Literaturverzeichnis .....	65
11	Abbildungsverzeichnis .....	69
12	Anhang.....	70

## **Abkürzungsverzeichnis**

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

# 1 Einleitung

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

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

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

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

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

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

## 1.1 Das Untersuchungsgebiet

Der Bezirk Floridsdorf ist flächenmäßig, mit 44,4 km<sup>2</sup> der zweitgrößte Bezirk Wiens. Er untergliedert sich in neun Bezirksteile (s. Abbildung 1), die sich in ihren Nutzungsstrukturen teils sehr stark unterscheiden:

Im Bereich um das Zentrum Floridsdorf sowie im Donaufeld sind Siedlungsstrukturen mit höherer Bebauungsdichte vorzufinden, während Richtung Nordwesten (Schwarze Lackenau) sowie Nordosten (Leopoldau, Stammersdorf) die Bebauungsdichte abnimmt und vermehrt weniger dichte Einfamilienhausgebiete vorzufinden sind.

Im Zentrum des Bezirks befinden sich mehrere Barrieren, darunter Bahngleise und eine Autobahn, die gemeinsam mit den angrenzenden gewerblich genutzten Gebieten große Hürden für den Fußverkehr darstellen und den Bezirk zerschneiden. Zudem befinden sich zahlreiche Kleingartenanlagen im gesamten Bezirk, die ebenso Barrieren für den Fußverkehr darstellen können.

Im Süden und Westen wird der Bezirk durch große Naherholungsgebiete gerahmt (Alte Donau und Neue Donau), in denen mit der Donauinsel und den Weingartengebieten am Bisamberg im Nord-Westen des Bezirks zwei überregional bedeutsame Grün- und Gewässerflächen liegen. In diesen Stadtrandgebieten bestehen die historischen Ortskerne und lokale Zentren Strebersdorf und Stammersdorf.

Der Bezirk Floridsdorf weist weiters einige wichtige Stadtentwicklungsgebiete auf, insbesondere das Donaufeld im Süden des Bezirks.

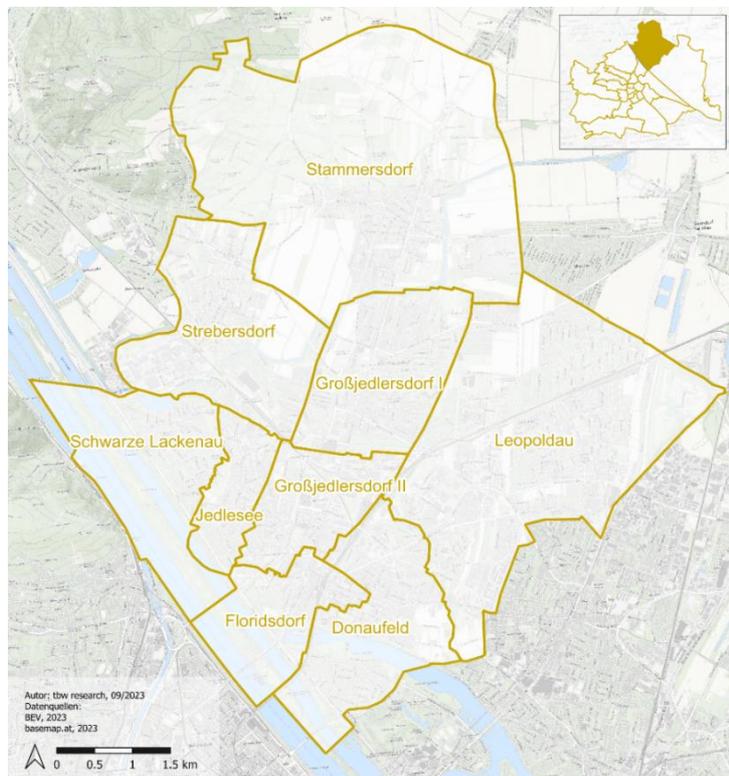


Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile

## 1.2 Methoden

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

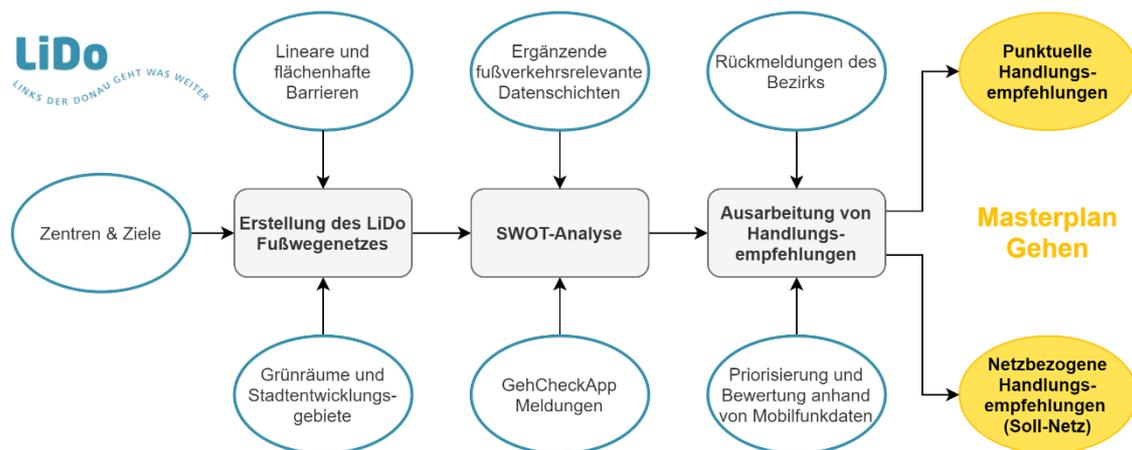


Abbildung 2: Schematische Darstellung der Prozessverzahnung des Masterplan Gehen Floridsdorf mit dem Projekt *LiDo geht*

## 2 Zielsetzungen

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

### 2.1 Ziele und Strategiepapiere

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

- **Senkung der Treibhausgasemissionen** im Sektor Verkehr bis 2030 um 50 % und bis 2040 um 100 % (Basisjahr 2005)
- **Vergrößern des Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes<sup>3</sup>** nach folgenden Zeithorizonten:
  - 2025: 80 %
  - 2030: 85 %,
  - 2050: deutlich > 85 %
- **Senkung des Motorisierungsgrades** auf 250 Pkw/1.000 Wiener:innen bis 2030
- Stadtentwicklung nach dem **Prinzip der „15-Minuten-Stadt“** und der **„Stadt der kurzen Wege“**
- **Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums** zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- **Vision Zero:** Null Verkehrstote in Wien
- Attraktivierung der Gehsteige und Abbau von Barrieren
- Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23 % 2013 auf 30 % im Jahr 2025.

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

---

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

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

- **Leitbild Grünräume Wien 2020** (Stadt Wien – MA 18, 2020a): Floridsdorf kennzeichnet sich durch seine Stadtrandlage als ein Bezirk mit großen Grünflächen (Bisamberg, landwirtschaftliche Nutzung zwischen Großjedlersdorf, Strebersdorf und Stammersdorf), welche durch bestehende Ost-West-Grünkorridore entlang des Marchfeldkanals sowie einer Nord-Süd-Verbindung zur Alten Donau vernetzt werden. Die in Floridsdorf im Leitbild Grünräume Wien (2020) ausgewiesenen Flächen und Verbindungen werden vom vorliegenden Masterplan berücksichtigt und deren Vernetzung zum Zweck der besseren Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen gestärkt.
- **Gesundheitsziele Wien 2025** (Stadt Wien – MA 15, 2015): Die Erhöhung des Fußverkehrsanteils adressiert konkret die **Ziele 3** (Selbstständigkeit und Lebensqualität bis ins hohe Alter fördern und erhalten), **5** (Gesundheitskompetenz der Wiener Bevölkerung stärken) sowie **8** (Lebensraum Stadt weiter attraktivieren, Umweltbelastungen gering halten und Bewegung fördern).
- **STEP 2025 - Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien** (Stadt Wien – MA 18, 2020b): Fußverkehr stellt ein Schlüsselement zur Stärkung und Belebung lokaler Zentren dar.
- **Urban Heat Island Strategieplan 2015** (Stadt Wien - MA22, 2015): Die Vermeidung von Urban Heat Islands ist besonders für den Fußverkehr als ein exponierter Verkehrsmodus relevant. Der Masterplan Gehen Floridsdorf adressiert diese insbesondere durch die Berücksichtigung von Begrünungsmaßnahmen im Straßenraum.

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

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

## 2.2 Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

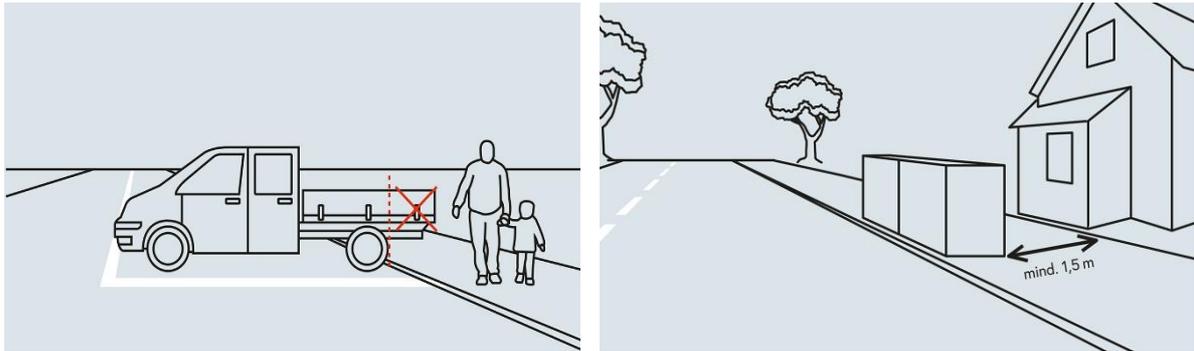


Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger:innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>, 20.10.2023)

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

## 2.3 Inklusion und Diversität

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

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

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

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

### 3 Steckbrief Floridsdorf

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

#### 3.1 Flächen

Der Bezirk Floridsdorf ist 44,4 km<sup>2</sup> groß und nimmt damit ca. 10 % der Gesamtfläche Wiens ein. Die Verteilung auf Verkehrs-, Bauland sowie Grün- und Gewässerflächen entspricht weitgehend der gesamtstädtischen Verteilung. Im Bezirksvergleich gehört Floridsdorf zu jenen Bezirken mit einem höheren Anteil an Grün- und Gewässerflächen. In Bezug auf weinbaulich genutzte Gebiete weist der Bezirk mit 7% mehr als der Durchschnitt in Wien auf (s. Abbildung 4).

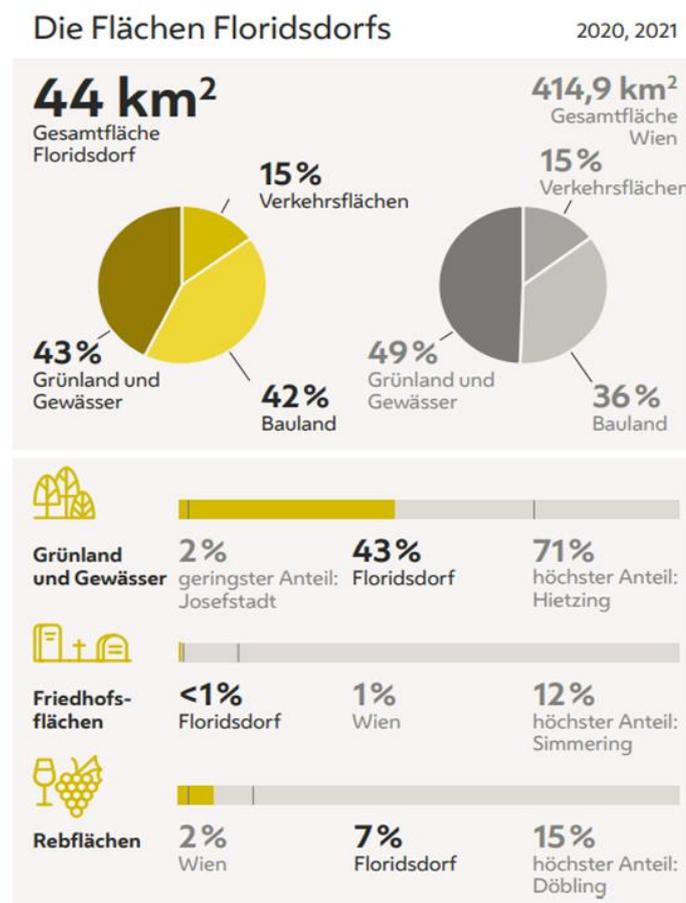


Abbildung 4: Flächenverteilung Floridsdorf (MA 23, 2022)

Betrachtet man die Aufteilung der Verkehrsflächen genauer (s. Abbildung 5), so zeigt sich, dass ein Großteil auf Fahrbahnen und Verkehrsflächen entfällt, die weitestgehend für die Nutzung durch den MIV bestimmt sind. Auf Gehsteige sowie Geh- und Radwege gemeinsam entfallen hingegen nur knapp 16% der Verkehrsflächen. Mit 0,08% ist der Anteil an Fußgänger:innenzonen verschwinden gering. Betrachtet man nur die befestigten und ausgebauten Flächen von Gemeindestraßen, so liegt der Flächenanteil von Fahrbahnen bei 67% und jener von Gehsteigen, Fahrbahnteilern,

Fußgänger:innenzonen sowie baulich getrennten Radwegen zusammen bei 33% (Stadt Wien - MA23, 2022: 43; FMZK Wien, 2021, Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Auswertung).

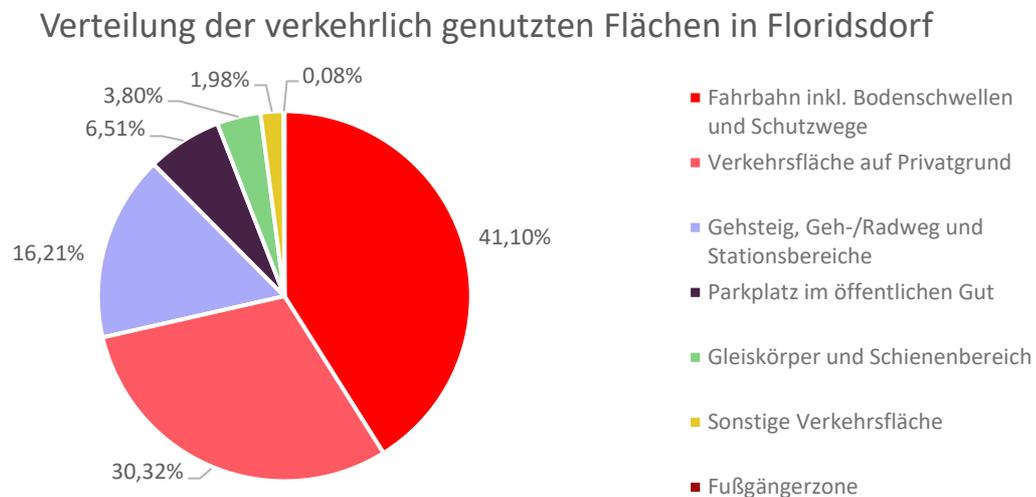


Abbildung 5: Flächenverteilung Verkehrsflächen (FMZK Wien, 2021, Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Auswertung)

### 3.2 Soziodemografie

Im Bezirk Floridsdorf wohnen 178.185 Personen, das entspricht einem Anteil an ca. 9% der Gesamtbevölkerung Wiens. Mit 4.009 Personen pro km<sup>2</sup> (s. Abbildung 6) weist der Bezirk eine leicht geringere Bevölkerungsdichte auf als der Wiener Durchschnitt. Im Zentrumsbereich von Floridsdorf und im Bezirksteil Donauefeld ist eine höhere Siedlungsdichte vorzufinden, während diese in Richtung Osten (Schwarze Lackenau) hin deutlich abnimmt.

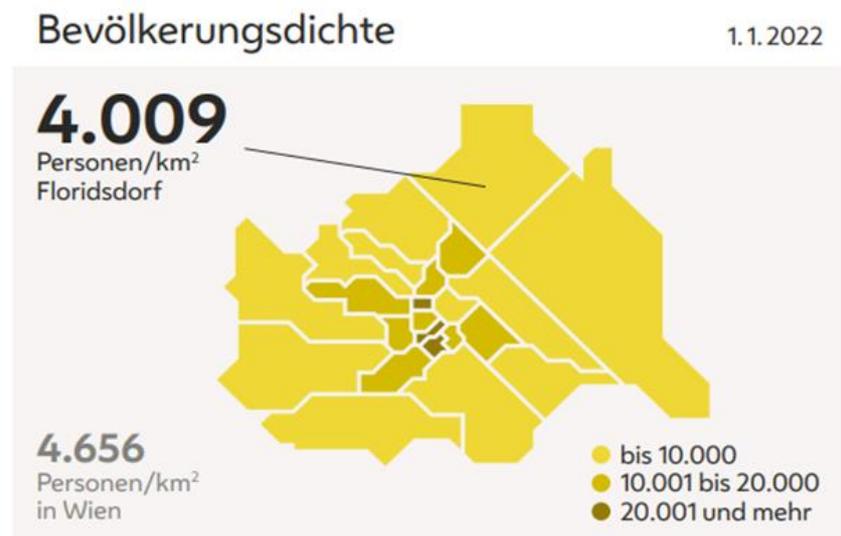


Abbildung 6: Bevölkerungsdichte im gesamtstädtischen Vergleich (Wieser, 2022)

## Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl im Bezirk Floridsdorf weist über die letzten Jahre hinweg ein stetiges Wachstum auf. Die durchschnittliche Wachstumsrate über die letzten zehn Jahre liegt bei +2,1%. Das Bevölkerungswachstum im Bezirk zeigt sich auch in der Wanderungsstatistik (s. Abbildung 7).

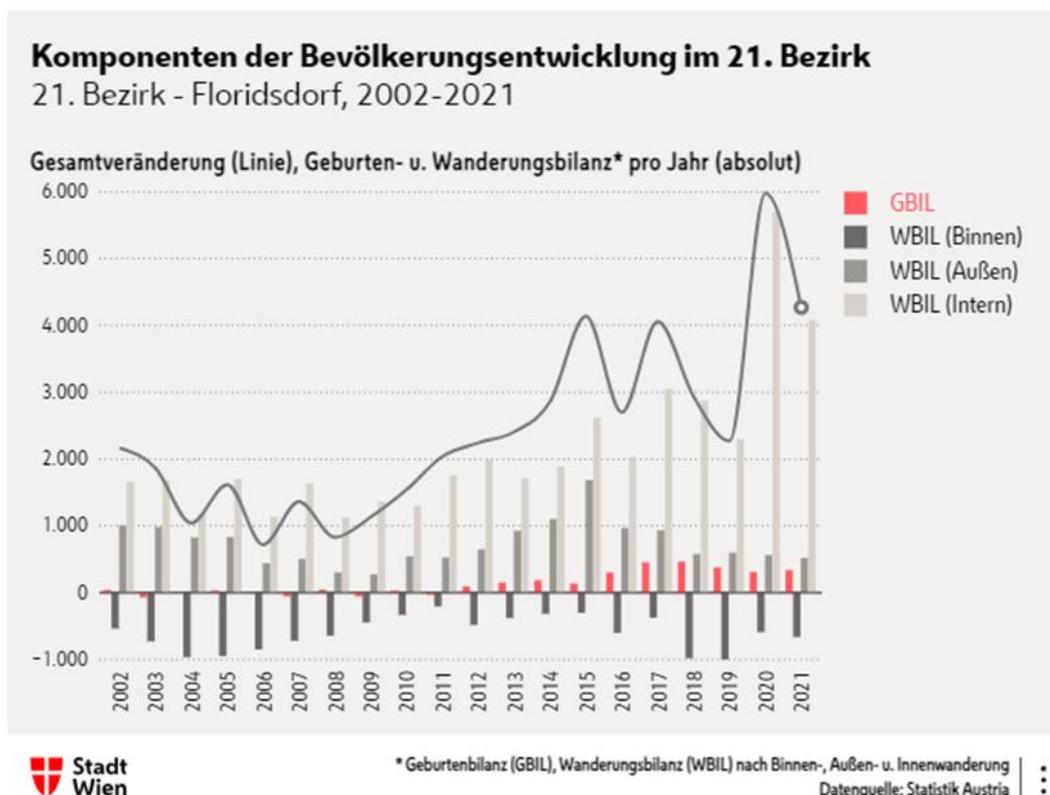


Abbildung 7: Geburten- und Wanderungsbilanz Floridsdorf (Stadt Wien - MA23, 2023)

## Wer lebt in Floridsdorf?

Das Durchschnittsalter der Floridsdorfer Bevölkerung liegt bei 40 Jahren (s. Abbildung 8). Im Vergleich zu gesamt Wien wohnen im Bezirk mehr Kinder und Jugendliche. 72% der Personen besitzen die österreichische Staatsbürgerschaft (Wieser, 2022).

## Altersstruktur

1.1.2022

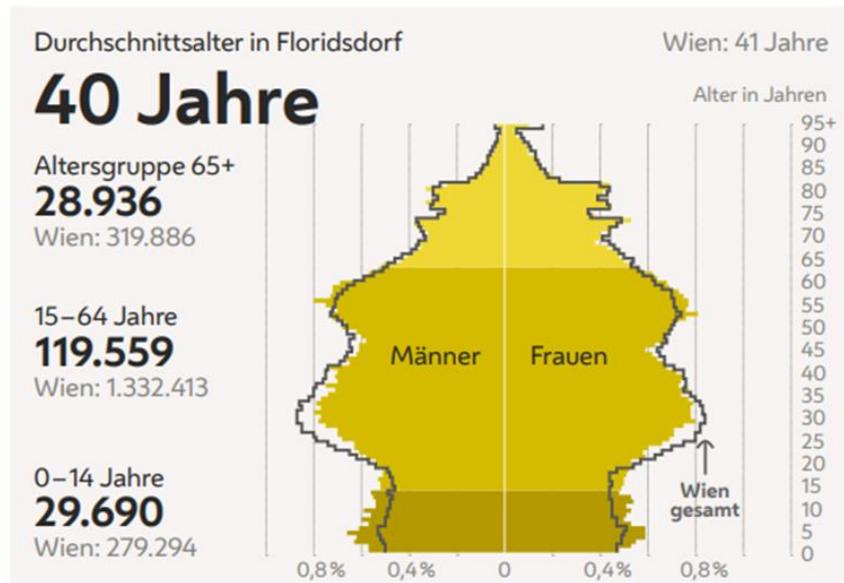


Abbildung 8: Bevölkerungspyramide Floridsdorf (Wieser, 2022)

Der Bezirk weist mit 24% an Personen mit Pflichtschulabschluss und 29% an Personen mit Lehrabschlüssen einen höheren Anteil an Personen mit niedrigerem Bildungsstand und einen geringeren Akademiker:innen-Anteil als im gesamtstädtischen Durchschnitt auf. Knapp 5% aller Wiener Studierenden wohnen im Bezirk Floridsdorf (Wieser, 2022). Das Nettoeinkommen der Floridsdorfer Bevölkerung liegt gering über dem Wiener Durchschnitt (Stadt Wien - MA23, 2023).

### 3.3 Verkehr

#### Genutzte Verkehrsmittel

Gemäß einer Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Stadt Wien (s. Abbildung 9) werden im Bezirk Floridsdorf 24% aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Floridsdorf gehört damit zu den Bezirken mit sehr geringem Fußverkehrsanteil. Auch der Anteil an mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist gering. Der öffentliche Verkehr wird hingegen, im gesamtstädtischen Vergleich vermehrt (34% aller Wege) genutzt.

**Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten**

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

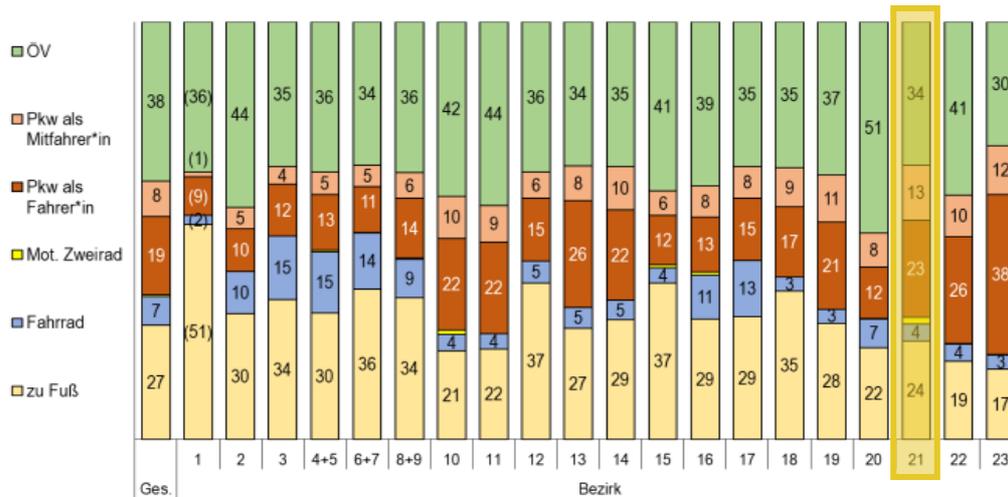


Abbildung 9: Modal Split Erhebung Wien (Heller, 2021: 40)

Abbildung 10 zeigt die durch Mobilfunkdaten gemessene Fußverkehrsaktivität in den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt. Größere Fußverkehrsströme gehen von den Bezirkszentren aus, im Fall von Floridsdorf vom Franz-Jonas-Platz und entlang der Brünner Straße. Der Fußverkehrsanteil scheint auf allen Hauptverkehrsverbindungen schwach ausgeprägt auf, wohingegen die rural geprägten Gegenden in den Bezirken als Spazier- und Naherholungsräume (Bisamberg) mit hohen Fußverkehrsanteilen hervorstechen.

# Fußverkehrsströme Floridsdorf und Donaustadt Origin-Destination Matrix

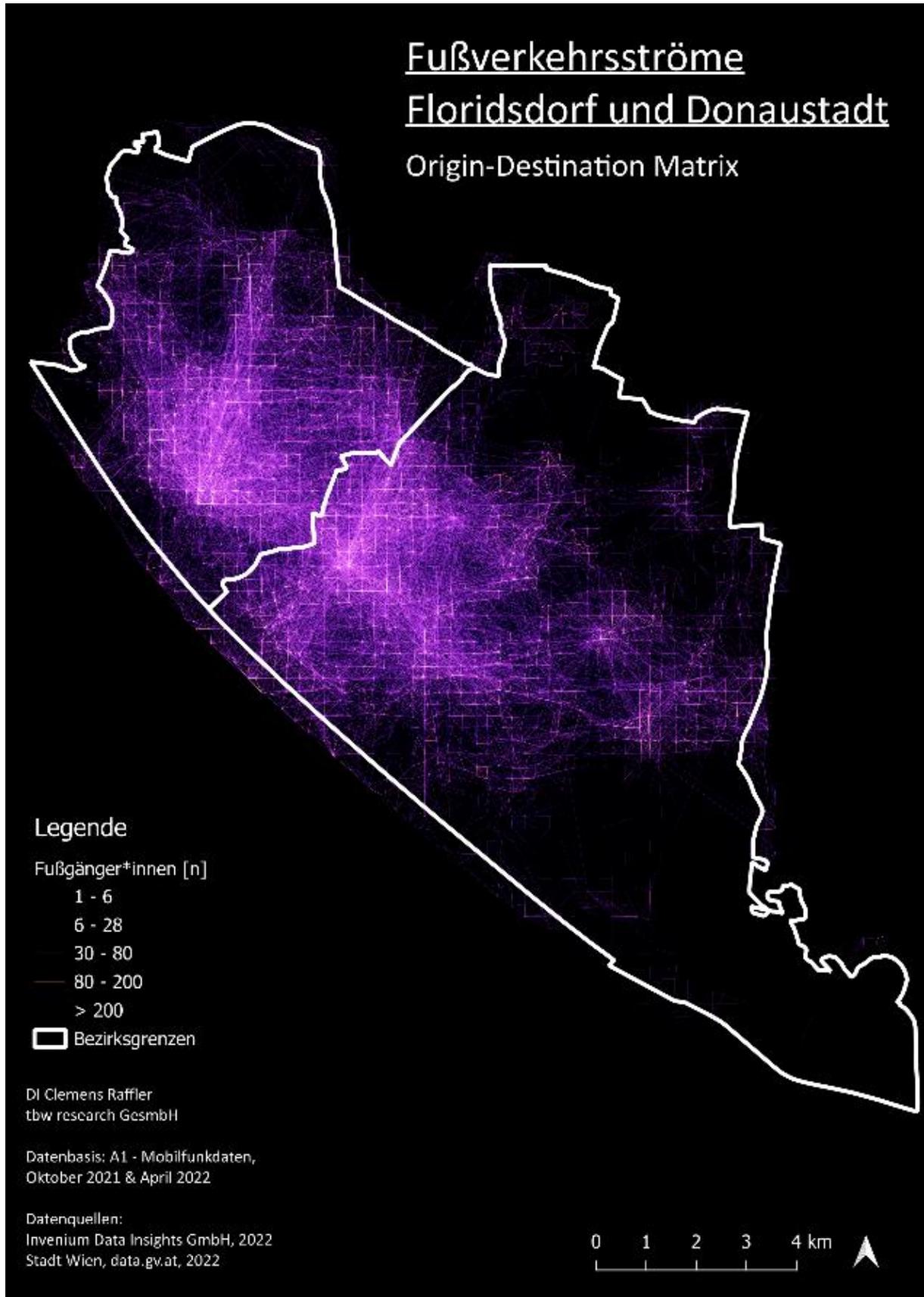


Abbildung 10: OD-Matrix der Fußverkehrsströme

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

Insgesamt zeigt sich die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs im Bezirk Floridsdorf. Die Pkw-Dichte im Bezirk entspricht mit 38 Autos je 100 Einwohner:innen exakt dem gesamtstädtischen Durchschnitt (s. Abbildung 11).



Abbildung 11: Pkw-Dichte im Bezirk Floridsdorf (Wieser, 2022)

## Verkehrsunfälle

In Floridsdorf kam es im Jahr 2021 zu insgesamt 359 Straßenverkehrsunfällen (Verletzte: 460, Getötete: 2, auf dem Schulweg verletzte Kinder: 7) (Stadt Wien - MA23, 2022, S. 322). Eine detaillierte Analyse der Unfallhäufungsstellen findet sich im Kapitel der Bestandsanalyse (s. Kapitel 4).

## 4 Bestandsanalyse

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

### 4.1 Wichtige Zentren und Ziele

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

Wichtige Ziele und Orte mit Zentrumsfunktion sind im Bezirk Floridsdorf vor allem im Bereich um das Bezirkszentrum Franz-Jonas-Platz bis in Richtung Hoßplatz, entlang der Brünner Straße (Höhe Frauenstiftgasse) sowie auch in der Großfeldsiedlung vorzufinden. Als wichtige Zentren mit überregionaler Bedeutung befinden sich im Bezirk einerseits die Klink Floridsdorf, im Zentrum, sowie die Veterinärmedizinische Universität Wien, an der Grenze zum Bezirk Donaustadt.

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

- Christian-Bucher-Gasse im Abschnitt Wenhartgasse bis Jeneweingasse
- Kreuzungssituation Berzeliusgasse/Osergasse
- Donaufelder Straße im Abschnitt Fultonstraße bis Christine-Nöstlinger-Gasse
- Dopschstraße im Abschnitt Jerusalemgasse bis Langfeldgasse
- Hanreitergasse im Abschnitt Jedlersdorfer Straße bis Brünnerstraße
- Rußbergstraße im Abschnitt Beer-Hofmann-Gasse bis Meriangasse
- Kreuzungssituation Lavantgasse/Aistgasse
- Justgasse im Abschnitt Schleidengasse bis Skrapupstraße
- Kreuzungssituation Leopoldauer Straße/Mengergasse
- Kreuzungssituation Schlossergasse/Autokaderstraße
- Kreuzungssituation Wohlsteingasse/Voltelinistraße

- Kreuzungssituation Eipeldauer Straße/Oskar-Grisseman-Straße

## 4.2 Öffentlicher Verkehr

Durch die Größe des 21. Bezirks entstehen zum Teil weite Wegdistanzen zwischen Zentren/Zielen und Wohngebieten, weshalb ÖV-Stationen eine große Bedeutung als Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs zukommt.

Der wichtigste Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr im Bezirk stellt der Bahnhof Floridsdorf dar. Er gehört mit knapp 60.000 Ein- und Aussteigenden zu den fünf meistfrequentierten Bahnhöfen Österreichs (ÖBB-Holding AG, 2023). Weitere wichtige ÖV-Haltestellen sind die Bahnstationen Brünner Straße, Jedlersdorf und Strebersdorf – vom Zentrum Floridsdorf ausgehend in westliche Richtung – und die Bahnstationen Siemensstraße und Leopoldau in östliche Richtung.

Eine weitere wichtige ÖV-Anbindung ist durch die U-Bahnlinien U1 (Aderklaaer Straße, Großfeldsiedlung und Leopoldau) und U6 (Neue Donau, Bahnhof Floridsdorf) gegeben. Die anderen Teile des Bezirks sind durch ein Netz an Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbusse erschlossen. Insgesamt zeigt sich im gesamten Bezirk Floridsdorf grundsätzlich eine gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

## 4.3 Freiräume und Naherholungsgebiete

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

- Donauinsel
- Alte Donau
- Wasserpark
- Donaupark
- Bisamberg
- Marchfeldkanal

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

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

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

## 4.4 Barrieren

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

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

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

- Kreuzungssituation Frauentiftgasse/Baumergasse
- Kreuzungssituation Brünner Straße/Frauentiftgasse
- Floridsdorfer Hauptstraße/Am Spitz
- Kreuzungssituation Koloniestraße/Prager Straße/O'Brien-Gasse
- Schloschofer Straße im Abschnitt Brünnerstraße bis Fahrbachgasse

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

formal geöffnet sind, nicht als potentieller Weg erkannt und werden somit zu Barrieren für den Fußverkehr.

Im Bezirk Floridsdorf besteht eine Vielzahl an Kleingartenvereinen, deren Wege aufgrund der Lage der Anlagen eine wichtige Verbindungsfunktion aufweisen. Konkret betrifft das folgende Kleingartenvereine:

- KGV Im Äugl-Musteranlage
- KGV Großjedlersdorf
- KGV Blumenfreunde
- KGV Ödenburgerstraße
- KGV Am Mühlweg-ÖBB
- KGV Transit
- KGV Tiefweg
- KGV Donaufelder, Grünland Donaufeld

Weiters können Unterbrechungen durch fehlende Infrastrukturen bzw. mangelhafte Durchwegung von Grünräumen Hindernisse im Fußwegenetz darstellen.

## 4.5 Qualität des Bestandsfußwegenetzes

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

### **Fußgänger:innenzonen**

- Franz-Jonas-Platz
- Pius-Parsch-Platz
- Simmelgasse
- Menzelstraße
- Marischkapromenade

### **Wohnstraßen**

- Dattlergasse
- Edi-Finger-Straße
- Achardgasse
- Anichweg

Es finden sich zwar keine ausgewiesenen Begegnungszonen im Bezirk, jedoch vereinzelt Gebiete, die durch ihre Gestaltung aktiver Mobilitätsformen vorbehalten sind bzw. diese priorisiert werden, wie beispielsweise die Franklinstraße im Abschnitt

Bahnhof Floridsdorf bis Bentheimstraße. Die Analyse des Bezirks hat jedoch weitere Potentialgebiete für verkehrsberuhigende Maßnahmen ergeben (s. Kapitel 6.6)

Um eine Einschätzung des Netzes hinsichtlich seiner Qualität für den Fußverkehr zu ermöglichen, wurde dieses in Bezug auf infrastrukturelle Eigenschaften in Kombination mit stadtklimatischen Faktoren (Begrünung & Wasserelemente) sowie Infrastrukturen für Aufenthaltsqualität (Sitzbänke & Stadtmobiliar) analysiert.

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

## 4.6 Einbettung in langfristige Planungen zur Stadtentwicklung

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

Dies betrifft insbesondere folgende zwei Bereiche:

- **Donaufeld:** Strategische Planung der MA 21B im Zuge der städtebaulichen Entwicklung des Donaufeldes zur Sicherstellung der Verbindung zur Alten Donau und Schaffung einer überregional bedeutsamen Verbindung in Richtung Wiener Stadtzentrum
- **Floridsdorfer Zentralraum:** Überwindung der bestehenden Barriere im Floridsdorfer Zentralraum durch Ertüchtigung einer Achse entlang der bestehenden Bahntrasse (Nord-Süd-Verbindung) sowie Schaffung einer Querungsmöglichkeit über die Bahnbarriere (Ost-West-Verbindung)

## 5 Räumliches und qualitatives Leitbild

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

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

Da der Bezirk Floridsdorf ca. 10% der Gesamtfläche Wiens einnimmt, ist das Netz durch große Distanzen zwischen den lokalen und übergeordneten Zielen/Zentren im Bezirk gekennzeichnet. Dementsprechend wurde die Netzerstellung im Sinne einer fußverkehrsgerechten Vernetzung von lokalen Quellen und Zielen des alltäglichen Bedarfs hierarchisch durchgeführt: Neben der Erstellung eines lokalen, niederrangigen Fußverkehrsnetz wurden wichtige Ziele im Bezirk (historische/kommerzielle Zentren, Grün- und Naherholungsgebiete, Schulen, ÖV-Haltestellen) über hochrangige Fußverkehrsachsen verbunden, die den gesamten Bezirk durchweg.

Folgende Achsen spannen das hochrangige Fußwegenetz in Floridsdorf auf:

- Arbeiterstrandbadstraße – Bahnhof Floridsdorf
- Floridsdorfer Hauptstraße – Brünner Straße
- Jedleseer Straße – Schwarze Lackenau
- Schwarze Lackenau – Rudolf-Virchow-Straße – Josef-Zapf-Gasse – Ödenburger Straße – Stammersdorf
- HB 232 Highway aktiver Mobilität – Neu Leopoldau
- Marchfeldkanal
- Bahnhof Floridsdorf – Donaufelder Straße
- An der Alten Donau
- Großjedlersdorf - Strebersdorf

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

Der Masterplan Gehen Floridsdorf weist folgende sechs Fokusgebiete aus:

- Umfeld Bahnhof Floridsdorf
- Umfeld Hoßplatz
- Ortskern Leopoldau
- Ortskern Stammersdorf
- Ortskern Großjedlersdorf
- Ortskern Strebersdorf

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

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

# Masterplan Gehen 21. Bezirk, Floridsdorf

## Leitbild - Karte Nr. 1

### Karteninhalte

 Fokusgebiete

 Achsen

### Soll-Fußwegenetz

 Hochrangig

 Hochrangig - Planungsnetz

 Niederrangig

 Niederrangig - Planungsnetz

### Flächige Barrieren

 Gewerbe- und Industriegebiete, Gleisanlagen, urbane Lücken

### Handlungsempfehlung Siedlungsrandgebiete

 Bezirksteile mit geringer Erschließung, Einfamilienhausgebiete

### Zentrumszonen

 Kommerzielle und historische Zentren, Bildungseinrichtungen

### Auftraggeber:in

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien, im Rahmen des Bezirksauftrages für den 21. Bezirk

### Verfasser:in

tbw research GmbH

### Bearbeitung:

Julia Simhandl BSC,  
DI Clemens Raffler

### Datenquellen:

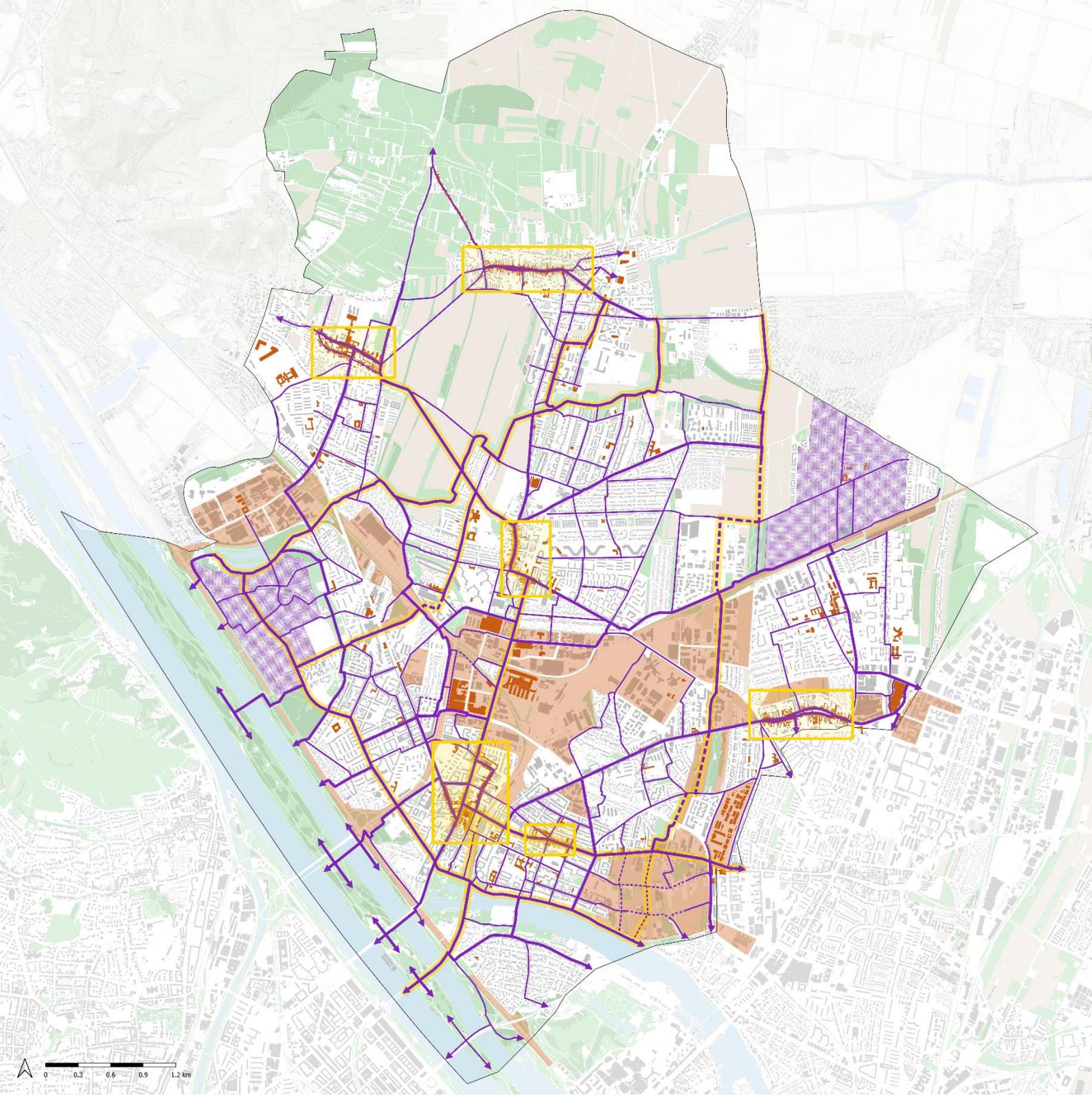
Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, 2023  
BEV, 2023  
basemap.at, 2023

Stand: 10/2023



**Stadt Wien**  
Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

**tbw**  
RESEARCH



## 6 Handlungsfelder und Maßnahmen

Die Handlungsempfehlungen können in sieben Handlungsfelder gruppiert werden:

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

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

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

### 6.1 Handlungsfeld 1: Netzinfrastruktur verbessern



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

Dies betrifft einerseits Straßenabschnitte deren Gehsteige die Regelgehsteigbreite (FSV, 2015a) von 2m unterschreiten (s. Anhang, Karte Nr. 8). Um ein für den Fußverkehr qualitativ hochwertiges Netz zu schaffen, ist ein Ausbau der Gehsteige über die vorgegebenen 2m hinausgehend anzustreben. Gemäß Leitfaden zum

„Aktionsprogramm klimaaktiv mobil“ (Klima- und Energiefonds, 2023) können nur Gehsteigverbreiterungen, die über die in der RVS festgelegte Regelbreite hinausgehen, gefördert werden.

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

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

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

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

## Betreffende Orte im Bezirk Floridsdorf

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

- **Arbeiterstrandbadstraße**

Die Arbeiterstrandbadstraße stellt besonders im Sommer eine wichtige Verbindung für den Fußverkehr dar (Zugangswege zu Bademöglichkeiten und Naherholungsgebieten an der Alten Donau). Sie verbindet die U6-Station Neue Donau mit den Grünflächen und Bademöglichkeiten an der Alten Donau. Der abschüssige und gemischte Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg und der fehlende Abstand zum Fließverkehr führt zu einer mangelnden Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen und mindert die Aufenthaltsqualität. An dieser Stelle ist der Flächenkonflikt zwischen Fußgänger:innen und Radfahrenden durch geeignete Verbreiterungsmaßnahmen zu entschärfen.



Abbildung 12: Arbeiterstrandbadstraße (tbw research 10/2023)

- **Verbindungsachse Schwarze Lackenau – Bahnhof Jedlersdorf**

Die Achse Rudolf-Virchow-Gasse / Josef-Zapf-Gasse ist eine wichtige Verbindung zur Anbindung der Schwarzen Lackenau und von Wohngebieten entlang der Prager Straße an den Bahnhof Jedlersdorf sowie an die Nahversorgungs- und ÖV-Angebote entlang der Pragerstraße. Dies wird durch die bestehenden Pläne zu neuen Bildungsstandorten in dem Gebiet verstärkt. Eine Ertüchtigung der Achse im Sinne von Gehsteigverbreiterungen wird empfohlen.



Abbildung 13: Josef-Zapf-Gasse (tbw research 10/2023)

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

- Donaufelder Straße
- Ödenburger Straße
- Pastorstraße
- Schloßhofer Straße

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

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

- Autokaderstraße
- Satzingerweg
- Christian-Bucher-Gasse

## 6.2 Handlungsfeld 2: Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur

<b>Handlungsfeld 2</b> Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur	Fehlende Gehsteige errichten
	Ertüchtigung von Trampelpfaden
	Vernetzung neuer Stadtentwicklungsgebiete
	Nutzungsadäquate Netzgestaltung

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

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

Insbesondere beim Ausbau des ÖV-Angebots sowie im Kontext neuer städtebaulicher Entwicklungen, ergeben sich Möglichkeiten zum Ausbau des Fußwegenetzes sowie Notwendigkeiten zur Schaffung neuer Infrastruktur (z.B.: Donaufeld, Tomaschekstraße, HB 232 Highway aktive Mobilität). Bedarfe des Fußverkehrs, wie etwa ein kleinmaschiges Netz an attraktiven Verbindungen und eine gute Anbindung wichtiger Ziele sowie ÖV-Stationen, im Sinne einer 15-Minuten-Stadt, sind dabei zu berücksichtigen. Insgesamt ist bei der Errichtung neuer Gehsteige und Fußwege auf eine qualitativ hochwertige infrastrukturelle Ausgestaltung (s. Kapitel 6.1) sowie Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) zu achten.

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

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



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

## Betreffende Orte im Bezirk Floridsdorf

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

- **Satzingerweg**

Der Satzingerweg ist eine bedeutsame Ost-West-Verbindung vom Donaufeld in Richtung Leopoldau. Stellenweise verfügen dabei Abschnitte über keine Gehsteiginfrastruktur. Um ein hochwertiges Fußwegenetz zu schaffen, gilt es diese Lücken im Bestand zu schließen.

- **Johannes-Fehring-Promenade**

An der Nordkante des Kleingartenvereins ÖBB-Koloniestraße besteht eine Lücke im Fußwegenetz. Die Johannes-Fehring-Promenade, als hochwertig ausgestaltete Bestandsfußwegeverbindung, sollte hier in Richtung Nord-Osten verlängert werden, um einen Anschluss an den Bahnhof Jedlersdorf zu ermöglichen.



Abbildung 16: Satzingerweg (tbw research 10/2023)



Abbildung 15: Johannes-Fehring-Promenade (tbw research 10/2023)

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

## 6.3 Handlungsfeld 3: Abbau von Barrieren



Für den Fußverkehr stellen insbesondere Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen Barrieren dar, da sie nur an eingerichteten Querungen (s. Kapitel 6.4) überwunden werden können und somit oftmals mit Umwegen für zu Fuß gehende Personen verbunden sind. Im Bezirk Floridsdorf sind diese Barrieren beispielsweise die Brünner Straße, die Prager Straße oder die Katsushikastraße. Auch landschaftliche Gebiete, wie etwa unbebaute Felder und Baulücken, können Barrieren für den Fußverkehr darstellen. Beispielhaft ist hier die unterbrochene Karl-Lothringer-Straße im Abschnitt zwischen Dattlergasse und Gregor-Ulbrich-Gasse, zu nennen. Weiters befinden sich im Zentralraum Floridsdorf Gebiete mit gewerblichem und industriellem Nutzungsschwerpunkt sowie großflächige Bahntrassen, die ebenfalls Barrieren für den Fußverkehr darstellen.

Um ein für den Fußverkehr attraktives Netz mit geringen Umwegen zu schaffen, sind einerseits bestehende Querungsmöglichkeiten attraktiv für Fußgänger:innen zu gestalten (s. Kapitel 6.4) sowie darüber hinaus weitere Querungsmöglichkeiten einzurichten. Für großflächige Barrieren sind dafür beispielsweise weitere Brücken oder Unterführungen zu schaffen.

Neben großflächigen Barrieren, bei welchen die Errichtung von Querungsmöglichkeiten oftmals ein aufwändiges Unterfangen darstellt, bestehen auch kleinräumige Barrieren, wie beispielsweise verschlossene Tore oder Zäune. Insbesondere im Zusammenhang mit Wegen durch Kleingartenvereine, von welchen es zahlreiche im Bezirk Floridsdorf gibt (s. Kapitel 4.4), treten diese Barrieren häufig auf. Problematisch ist dabei vor allem die bestehende Unsicherheit aufgrund mangelnder Information, ob bzw. in welchem Zeitraum die Wege in und durch Kleingartengebiete geöffnet sind/sein müssen. Eine entsprechende Beschilderung und Sicherstellung der Durchwegbarkeit sowie deren Öffnungszeiten, als auch weitere Informationsmaßnahmen zwecks verlässlicher Toröffnung (s. Kapitel 6.7) können diesem Problem entgegenwirken. Als Beispiel kann die Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge durch ein Pilotprojekt der Mobilitätsagentur Wien herangezogen werden (Mobilitätsagentur Wien, 2018).

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

## Betreffende Orte im Bezirk Floridsdorf

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

- **Anbindung Bahnhof Jedlersdorf**

Im Norden des Bahnhofs Jedlersdorf liegt ein Neubaugebiet (Otilie-Bondy-Promenade). Auf Höhe der Karl-Gramm-Gasse besteht jedoch keine Querungsmöglichkeit der Bahntrasse bzw. Zugangsmöglichkeit zum Bahnhof. Besonders im Kontext bestehender Pläne zu neuen Bildungsstandorten ist dies ein wichtiger Lückenschluss in der Nord-Süd-Achse für den Fußverkehr.



Abbildung 17: Otilie-Bondy-Promenade, Blick Richtung Bahnhof Jedlersdorf (tbw research 10/2023)

- **Haspingerplatz**

Der Haspingerplatz wird durch ein bestehendes Gelände vom daran nördlich anschließenden Park getrennt. Trampelpfade zeigen jedoch die Bedeutung dieser kurzen Fußwegverbindung, die jedoch nur erschwert zu nutzen ist. Eine Durchwegung des Blocks durch Entfernung der Barriere ist zu gewährleisten.



Abbildung 18: Haspingerplatz (tbw research 10/2023)

- **Durchwegung Kleingartenverein Am Mühlweg**

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



Abbildung 19: Kleingartenverein Am Mühlweg (tbw research, 6/2023)

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

## 6.4 Handlungsfeld 4: Sichere Querungsmöglichkeiten

<b>Handlungsfeld 4</b> Sichere Querungsmöglichkeiten	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
	Errichtung neuer Querungsmöglichkeiten
	Verbesserung der Sichtbeziehungen

Ein wichtiger Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Fußverkehrsnetzes sind Querungsmöglichkeiten über Straßenzüge bzw. an Knotenpunkten. Diese sind so einzurichten, dass sich möglichst direkte Verbindungen, um dem Wunschnetz der zu-Fuß-gehenden Personen zu entsprechen. Durch die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten über alle Kreuzungsrelationen können Umwege für Fußgänger:innen vermieden werden. Besonders zur Überwindung hochfrequentierter Straßen ist ein dichtes Netz an Querungsmöglichkeiten wichtig, da diese sonst meist schwer überwindbare Barrieren für den Fußverkehr darstellen (s. Kapitel 6.3). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass entsprechend der Neuerungen der StVO die Benützungspflicht von Schutzwegen bis zu 25m entfällt.

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

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

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

Freigabezeiten/Grünphasen zur sicheren Querung anzustreben. Dabei ist auch eine barrierefreie Gestaltung durch akustische sowie taktile Hilfssysteme zu beachten.

## Betreffende Orte im Bezirk Floridsdorf

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

- **Frauenstiftgasse – Baumergasse**

An der Kreuzung Frauenstiftgasse/Baumergasse besteht derzeit keine Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen. Aufgrund der Ziel- und Quellpunkte (ÖV-Station, Geschäfte) ist ein stark ausgeprägter Querungswunsch für Fußgänger:innen bestehend, welcher in Kombination mit dem meist hohen motorisierten Verkehrsaufkommen in der Frauenstiftgasse zu einer Gefahrensituation führt. Entsprechende Querungsmöglichkeiten auf allen Relationen der Kreuzung sind daher zu prüfen und ggf. zu errichten.



Abbildung 20: Kreuzung Frauenstiftgasse/Baumergasse (tbw research 10/2023)

- **Kammelmweg**

Am Übergang des Kammelmwegs in die Thomaschekstraße kreuzt eine wichtige Ost-West-Verbindung (Schwarze Lackenau – Prager Straße). Aufgrund des sehr schmalen Gehsteigs, der fehlenden Querungsmöglichkeit und erschwerten Sichtbeziehungen entsteht hier eine Gefahrensituation für Fußgänger:innen. Die Errichtung einer Querungsmöglichkeit (ggf. in Kombination mit einer Gehsteigverbreiterung am westlichen Straßenrand der Tomaschekstraße) am gut einsehbaren nördlichen Teil der Kreuzung ist daher zu prüfen.



Abbildung 21: Kreuzung Thomaschekstraße/Kammelweg (tbw research 10/2023)

- **Lavantgasse**

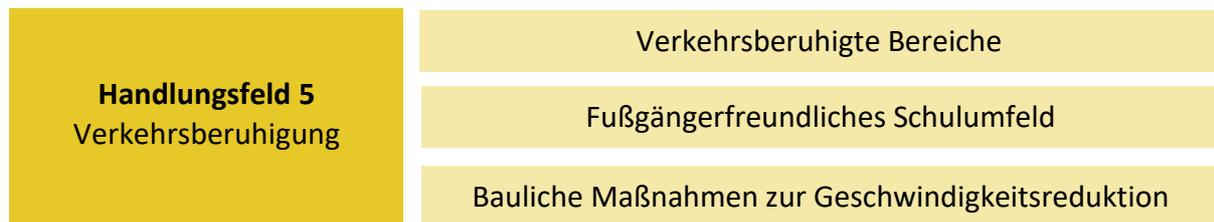
In der Lavantgasse, auf Höhe der Aistgasse, ist eine Querungsmöglichkeit zur Anbindung des an der nördlichen Straßenseite gelegenen Lebensmittelgeschäfts aus südlicher Richtung einzurichten.



Abbildung 22: Kreuzung Lavantgasse/Aistgasse (tbw research 10/2023)

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

## 6.5 Handlungsfeld 5: Verkehrsberuhigung



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

Es gibt unterschiedliche Maßnahmen, die gesetzt werden können, um eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen. Zunächst ist die Ausweisung von auf Verkehrsberuhigung fokussierten Straßentypen, wie Begegnungs- oder Fußgänger:innenzonen, zu nennen. Weiters sind Netzabschnittslücken mit fehlender Beschränkung des Tempolimits (Tempo 30 Zone) zu schließen. Vorgaben zur Geschwindigkeitsreduktion zeigen jedoch meist nur dann ihre intendierte Wirkung, wenn der Straßenraum so gestaltet ist, dass die Vorgaben für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar sind und diese auch dazu bringen die Geschwindigkeitsgrenzen einzuhalten. Hierfür können entsprechende bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Bodenschwellen und eine verschwenkte Fahrbahnführung, sorgen. Aktuelle Beispiele aus der Fußverkehrsplanung sehen auch unterschiedlich geformte, großflächige Bodenmarkierungen an stark verkehrsberuhigten Straßenabschnitten vor (s. z.B.: Mariahilferstraße in Graz, s. Abbildung 23), um die Aufmerksamkeit des durchfahrenden MIVs zu erhöhen und dessen Geschwindigkeit zu reduzieren.



Abbildung 23: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021),

[https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um\\_den\\_Lendplatz\\_verkehrsberuhigt\\_und\\_bunt.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html), 18.10.2023)

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

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

### **Betreffende Orte im Bezirk Floridsdorf**

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

- **Anton-Böck-Gasse**

In der Anton-Böck-Gasse bestehen mehrere Quellen und Ziele für den Fußverkehr (Schulen, Kirche). Im Nahbereich dieser ist eine verkehrsberuhigte Umgestaltung der Anton-Böck-Gasse (Niveaugleiche, gestalterische Maßnahmen) zu prüfen.



Abbildung 24: Anton-Böck-Gasse (tbw research 10/2023)

- **Autokaderstraße**

Der Großteil der Autokaderstraße ist Teil einer Tempo-30 Zone. Aufgrund der Gestaltung des Straßenraumes (breite, geradlinige Fahrbahn, Schrägparkordnung, zum Teil geringe Gehsteigbreiten) ist eine intendierte Verkehrsberuhigung jedoch – abgesehen von den Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsbegrenzung – nicht sofort erkennbar. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sind entsprechende gestalterische



Abbildung 25: Autokaderstraße (tbw research 10/2023)

Maßnahmen (Fahrbahnverengung/-verschwenkung, Gehsteigvorziehung, Begrünung an der Nordkante) vorzusehen.

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

- Richard-Neutra-Gasse
- An der oberen Alten Donau
- Mühlshüttelgasse

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

## 6.6 Handlungsfeld 6: Aufenthaltsqualität verbessern



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

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

Die Gestaltung attraktiver Straßenräume bedeutet, insbesondere im Hinblick auf eine klimaresiliente Stadtentwicklung, auch eine Ausstattung mit Begrünungs- und Beschattungselementen. Insbesondere Baumpflanzungen tragen durch ihre kühlende Wirkung und schattenspendende Funktion positiv zum Stadtklima bei, wobei grundsätzlich Baumreihen und -gruppen der Pflanzung von Einzelbäumen vorzuziehen sind. Weiters eignen sich Fassadenbegrünungen sowie Flächenentsiegelungen und

die Errichtung wassergebundener Decken zur Gestaltung eines attraktiven, klimafitten Straßenraumes. Begrünungsmaßnahmen tragen dabei nicht nur positiv zum Stadtklima bei, sondern erhöhen auch die allgemeine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und dessen Wahrnehmung als attraktiven Ort für das zu-Fuß-Gehen.

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

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

## **Betreffende Orte im Bezirk Floridsdorf**

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

- **Marie-Schuller-Park**

Der Marie-Schuller-Park stellt einen wichtigen, lokal bedeutsamen Grün- und Freiraum in Nähe der Brünner Straße dar. Die Zugänglichkeit der Aufenthaltsflächen im Park ist derzeit durch Gehsteigparker stark eingeschränkt. Fußgänger:innen haben nur über Trampelpfade Zugang. Eine Umorganisation der Parkordnung unter Wahrung des bestehenden Grünraums wird angestrebt, um einen einfachen Zugang zum Park zu gewährleisten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

- **Ortszentrum Stammersdorf**

Im Ortskern Stammersdorf bestehen aufgrund der historisch gewachsenen Strukturen relativ geringe Gehsteigbreiten sowie beengte Verhältnisse für den Fußverkehr. Um die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich weiter zu steigern und die Attraktivität des Ortskerns zu erhöhen, wird eine verkehrsberuhigte Ausgestaltung sowie Gehsteigverbreiterungen an der Südachse der Stammersdorfer Straße zur besseren Erschließung im alten Ortskern angestrebt. Möglichkeiten zur fußverkehrsfreundlichen Umgestaltung sollen mittels einer Machbarkeitsuntersuchung erhoben werden.



Abbildung 27: Marie-Schuller-Park (tbw research, 6/2023)



Abbildung 26: Ortszentrum Stammersdorf (tbw research 6/2023)

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

- Floridusgasse
- Autokaderstraße
- Berlagasse
- Ruthnergasse

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

## 6.7 Handlungsfeld 7: Kommunikation & Bewusstseinsbildung

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

Zusätzlich zur Errichtung eines engmaschigen und qualitativ hochwertigen Fußwegenetzes, ist zur Erhöhung des Anteils an zu Fuß zurückgelegten Wegen auch ein entsprechendes Bewusstsein und Motivation in der Bevölkerung notwendig. Dies kann durch unterschiedliche Maßnahmen erzeugt und gesteigert werden: Einerseits kann mittels entsprechender Verfügbarmachung von Information, etwa zu hochwertigen Fußwegen (s. LiDo-Fußwegkarte), unbekanntem Abkürzungen (s. Sichtbarmachung von Wegen durch Kleingartenanlagen, Kapitel 6.3) oder verfügbaren Angeboten – wie gemeinschaftliche Spaziergänge – zum Zu-Fuß-Gehen motiviert werden. Weiters eignen sich Informationskampagnen für die gezielte Ansprache spezifischer Zielgruppen, wie etwa Schulwegkampagnen für Kinder und Familien. Auch Veranstaltungen mit thematischem Fokus, wie beispielsweise die LiDo-Spaziergänge, können dazu genutzt werden, die Motivation für das Zu-Fuß-Gehen zu steigern.

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

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

Im Kontext von Kommunikations- und Beteiligungsformaten ist jedoch immer auch auf unterschiedliche Bedürfnisse und Möglichkeiten der verschiedenen Personengruppen zu achten. So sind etwa Informationsmaterialien entsprechend barrierefrei zu gestalten

(s. Kapitel 2.3), insbesondere wenn sie für die spezifische Ansprache einer Zielgruppe gedacht sind. Weiters ist zu bedenken, dass Beteiligungsformate aufgrund ihrer Charakteristika bestimmte Personengruppen nicht oder unzureichend ansprechen. So können sich etwa Personen mit geringer Technikaffinität oder fehlenden Geräten an digitale Formate nicht bzw. in geringerem Ausmaß beteiligen.

Im vorangegangenen Projekt *LiDo geht* des Masterplan Gehen Floridsdorf wurde bereits eine Vielzahl an Maßnahmen zur Etablierung einer Kultur des zu Fuß Gehens in den Bezirke Floridsdorf und Donaustadt gesetzt.

Zu Beginn des *LiDo geht* Prozesses wurde eine Fußwegekarte erstellt (s. Abbildung 28). Insgesamt stand die Motivation zum Zu-Fuß-Gehen durch die Fußwegekarte im Vordergrund. Dies wurde durch die Konzeption motivierender Inhalte rund um das Thema Zu-Fuß-Gehen in Floridsdorf und Donaustadt adressiert. Dem Erstellungsprozess ging ein breit gestreuter Prozess qualitativer Interviews mit Bewohner:innen und Interessent:innen rund um das Thema Zu-Fuß-Gehen voran. Im Fokus stand dabei die Frage nach persönlichen motivierenden Faktoren zum Zu-Fuß-Gehen. Im Sinne der Verknüpfung von Fußverkehrsförderung mit identitätsstiftenden Themen, Orten und Geschichten im Bezirk, wurden zusätzlich zum Fußverkehrsnetz die Informationsschichten der GEHschichten bzw. GEHgenden geschaffen. Die GEHschichten weisen auf Orte mit historischem Hintergrund in den zwei Bezirken hin. Sie decken Plätze, Gebäude, Parks und Institutionen ab. Die GEHgenden stellen Gebiete dar, die von Fußgänger:innen als besonders beliebt genannt wurden. Das Thema der großen Fußwegedistanzen in den beiden Bezirken wurde auch in Form eines topologischen Plans der Bezirksteile als Informationsschicht in die LiDo Fußwegekarte aufgenommen. In Anlehnung an topologische Netzpläne des ÖV wurden die Gehdistanzen zwischen den Bezirksteilen (Knoten) auf den Verbindungen dazwischen ausgewiesen, um eine einfachere zeitliche Einschätzung von Gehzeiten zwischen Bezirksteilen mithilfe der Fußwegekarte zu ermöglichen.



Abbildung 28: LiDo Fußwegekarte (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)

Weiters wurde im Projekt ein begehbares Luftbild (Bodenplan) der beiden Bezirke zum Einsatz bei Interventionen im öffentlichen Raum angefertigt, um interessierten Personen ein besseres Fassen des Raumes bzw. der räumlichen Beziehungen sowie der Maßstäblichkeit des LiDo Gebiets zu ermöglichen. Begleitend dazu wurden Methoden der digitalen räumlichen Analyse entliehen und als analoge Analysewerkzeuge für den partizipativen Lido-geht-Prozess umgesetzt. Damit konnte Stadtraum für die lokale Bevölkerung besser greifbar gemacht werden, indem alltägliche persönliche Wege mithilfe des Bodenplans sichtbar gemacht werden konnten und Distanzen und Potentiale der Fußverkehrserschließung in den Flächenbezirken begreifbar zu machen. Zu diesem Zweck wurde der sogenannte „Wegewurm“ (biegsamer Pfeifenputzer mit Styroporkugeln an beiden Enden) entwickelt, die ähnlich eines digitalen Routings zur Nachbildung persönlicher Fußwege am Bodenplan genutzt werden können. Hierzu wurden zusätzlich transparente Scheiben („Hausschlapfenradien“) erstellt, die durch Auflage des Zentrums auf einen gewählten Punkt am Bodenplan die in Luftlinie zurücklegbare Distanz bei verschiedenen Gehgeschwindigkeiten visualisieren (s. Abbildung 29).



Abbildung 29: Anwendung von Prototypen der Wegewürmer und Hausschlapfenradien (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)

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

Weiters wurde hierzu das Werkzeug der GehCheckApp verwendet. Die App für Android und iOS stellt Nutzer:innen die Möglichkeit zur Meldung, Kategorisierung und Erhebung von Problem und Schwachstellen auf einer digitalen Karte zur Verfügung. Schwachstellen im Fußwegenetz können textlich beschrieben, mit Fotos versehen bzw. im Rahmen eines Spaziergangs oder nachträglich von einem anderen Ort digital eingemeldet werden. Die Nutzung der GehCheckApp wurde einerseits im Rahmen der LiDo-Netzwerktreffen verbreitet und andererseits gab es bei den Interventionen im öffentlichen Raum die Möglichkeit Meldungen mit Unterstützung des LiDo-Projektteams einzumelden. Als Ergebnis dieses Prozesses wurden insgesamt über 600 Meldungen über die App gesammelt, wovon die meisten Meldungen Gefahren für Fußgänger:innen auf Gehwegen und Gehsteigen bzw. Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf Fahrbahnen betreffen. Die gesammelten Informationen wurden im Zuge der Stärken-Schwächen-Analyse und Entwicklung von Handlungsempfehlungen in den Entstehungsprozess des Masterplan Gehen einbezogen (s. Kapitel 1.2).

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

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



Abbildung 30: 12h LiDo Wandertag (tbw research, 6/2023; Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2023)

## 7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

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

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

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

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

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

## 8 Maßnahmenliste

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

Nr.	Handlungsfeld	Ort	Bezirksteil	Handlungsempfehlung	Priorisierung
1	1	Arbeiterstrandbadstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Gehsteigverbreiterung; wichtige Verbindung im Sommer von U6-Station Neue Donau zur Alten Donau; Der abschüssige, gemischte 2-Richtungs- Geh- und Radweg ohne Abstand zum Fließverkehr führt zu mangelnder Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen.	Hoch
2	3	Karl-Gramm-Gasse - Ottilie-Bondy-Promenade	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Zugang zum Bahnhof Jedlersdorf einrichten; Durchgang durch den Bahnhof am Nordzugang (Karl-Gramm-Gasse - Ottilie-Bondy-Promenade) gewährleisten	Hoch
3	6	Schleifgasse	Floridsdorf - Donauefeld	Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf der Achse Pius-Parsch Platz bis Floridsdorfer Markt (Umwandlung von Parkplätzen in begrünte und möblierte Aufenthaltsbereiche, Niveaugleiche)	Hoch
4	6	Umfeld Bahnhof Floridsdorf	Floridsdorf - Donauefeld	Verbesserung der Querungsmöglichkeit und Aufenthaltsqualität rund um den Floridsdorfer Bahnhof	Hoch
5	6	Kinzerplatz	Floridsdorf - Donauefeld	Verkehrsberuhigte Gestaltung Kinzerplatz (Stadtmobiliar, Niveaugleiche), großflächige Herstellung von Flächengerechtigkeit durch teilweise Entfernung/Umwandlung von Gehsteig- und Schrägparkern in Längsparker	Hoch
6	2	Matthias-Wagner-Gasse – Sandtnergasse - Karl-Lothringer-Straße	Stammersdorf	Ertüchtigung der Ost-West Achse für den Fußverkehr	Hoch
7	4	Frauenstiftgasse - Baumergasse	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Errichtung von Querungsmöglichkeiten auf allen Relationen der Kreuzung (viele Unfälle)	Hoch
8	6	Marie-Schuller-Park	Großjedlersdorf II – Jedlese - Schwarze Lackenau	Umorganisation der Parkordnung zugunsten des Fußverkehrs unter Wahrung des bestehenden Grünraums.	Hoch

9	6	Schöpfleuthnergasse	Floridsdorf - Donauefeld	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Umgestaltung und Verkehrsberuhigung des Platzes an der Schöpfleuthnergasse; Kindergärten in der Umgebung, derzeit keine Verbindungsfunktion für MIV; hohes Potential als Nord-Süd Verbindung für Fußgänger:innen (Ertüchtigung Achse Wasserpark - Franz-Jonas Platz)	Hoch
10	2	Satzingerweg	Leopoldau	Lückenschluss im Fußwegenetz, Errichtung von Gehsteiginfrastruktur	Hoch
11	4	Floridsdorfer Hauptstraße - Brünnerstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Ampel- und Querungszeiten optimieren; Begrünung im Straßenraum	Hoch
12	1	Schwarze Lackenau - Rudolf-Virchow-Straße - Prager Straße - Josef-Zapf-Gasse	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Schaffung der Regelgehsteigbreite (Rudolf-Virchow-Straße, Josef-Zapf-Gasse).	Hoch
13	3	Haspingerplatz	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Durchwegung von Block ermöglichen; Zugang vom Park in südliche Straße (Haspingerplatz) ermöglichen; Wird derzeit durch Geländer versperrt, Trampelpfade vorhanden	Hoch
14	2	Prager Straße	Großjedlersdorf I - Strebersdorf	Ertüchtigung des Abgangs von der Pragerstraße zum Marchfeldkanal (Einrichtung einer Treppe ähnlich zum Abgang am nord-westlichen Ende der Brücke)	Hoch
15	2	Karl-Lothringer-Straße	Stammersdorf	Lückenschluss der Nord-Süd-Verbindung Karl-Lothringer-Straße; derzeit Feld und Zaun als Barrieren; Ausgestaltung im Zuge einer Bebauung des Feldes unter Einbindung der Bauträger; Freigabe prioritär für Rad- und Fußverkehr vorsehen	Hoch
16	2	Johannes-Fehring-Promenade	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur (Gehsteig/Gehweg)	Hoch
17	3	Demmergasse - Katsushikastraße	Großjedlersdorf II - Jedlesee - Schwarze Lackenau	Durchgang Richtung Katsushikastraße sichtbar machen/beschildern	Hoch
18	6	Stammersdorfer-Straße	Stammersdorf	Machbarkeitsuntersuchung zur Fußverkehrsfreundlichen Umgestaltung an der Südachse der Stammersdorfer Straße im Abschnitt des alten Ortskerns, verkehrsberuhigte Ausgestaltung wird angestrebt. Gehsteigverbreiterung auf einer Straßenseite der Stammersdorfer Straße zur besseren Erschließung im alten Ortskern	Mittel

19	3	KGV Im Äugl-Musteranlage	Großjedlersdorf II – Jedlesee – Schwarze Lackenau	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Im Äugl-Musteranlage	Mittel
20	3	KGV Großjedlersdorf	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Großjedlersdorf	Mittel
21	3	KGV Blumenfreunde	Floridsdorf – Donauefeld	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Blumenfreunde (Nord-Süd)	Mittel
22	3	KGV Ödenburgerstraße	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Ödenburgerstraße	Mittel
23	2	Strebersdorfer Straße	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Schaffung einer hochwertigen, verschatteten Verbindung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen entlang der Strebersdorfer Straße	Mittel
24	1	Jedlersdorfer Straße	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Gehsteigverbreiterung, Trennung Geh- und Radweg durch Umwandlung/Entfernung der Schrägparker	Mittel
25	6	Leopoldauer Platz	Leopoldau	Verkehrsberuhigte Neugestaltung des Leopoldauer Platzes	Mittel
26	4	Kammelmweg	Großjedlersdorf II – Jedlesee – Schwarze Lackenau	Verbesserung der Kreuzungssituation für den Fußverkehr: Prüfung einer Querungsmöglichkeit am gut einsehbaren nördlichen Teil der Kreuzung	Mittel
27	2	Horst-Winterpromenade – Ignaz-Köck-Straße	Großjedlersdorf II – Jedlesee – Schwarze Lackenau	Ertüchtigung des bestehenden Trampelpfads; Ost-West-Verbindung Bahnhof Jedlersdorf/SCN; Berücksichtigung einer Querungsmöglichkeit über Anschlussgleis zu südlich liegendem Betriebsgebiet	Mittel
28	3	KGV Am Mühlweg-ÖBB	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Am Mühlweg-ÖBB	Mittel
29	3	KGV Transit	Großjedlersdorf II – Jedlesee – Schwarze Lackenau	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Transit	Mittel
30	4	Steinbügelweg – Hagenbrunner Straße – Stammersdorfer Straße	Stammersdorf	Verbesserung der Sichtbeziehungen für Fußgänger:innen an der Kreuzung. Schaffung einer besseren Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen.	Mittel
31	4	Lavantgasse	Leopoldau	Errichtung von Querungsmöglichkeit; Anbindung von Einkaufsmöglichkeit	Mittel
32	3	KGV Tiefweg	Leopoldau	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenverein Tiefweg	Mittel

				(Nord-Süd), Beschilderung zu den Durchgangszeiten	
33	3	KGV Donaufelder, Grünland Donaufeld	Floridsdorf - Donaufeld	Gewährleistung des öffentlichen Durchgangs durch Kleingartenvereine Donaufelder, Grünland Donaufeld	Mittel
34	4	Trillergasse	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit der Einmündung Trillergasse in Koloniestraße zum Zweck der Verbindung vom Waldpark Koloniestraße (Süden) mit dem Fußweg Richtung Znaimer Gasse (Norden).	Mittel
35	1	Ödenburger Straße	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Gehsteigverbreiterung auf dem Abschnitt zwischen Hasswellgasse und Strebersdorfer Straße	Mittel
36	3	Gebauergasse	Großjedlersdorf II - Jedlese - Schwarze Lackenaus	Verbindung hinter dem Betriebsgelände der Wiener Linien ertüchtigen (Nord-Süd Verbindung)	Mittel
37	6	Schumpeter- weg	Stammersdorf	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Rahmen der Umgestaltung des Schumpeterwegs	Mittel
38	4	Angyalföld- straße	Floridsdorf - Donaufeld	Errichtung einer Querungsmöglichkeit (Schutzweges/Fußgängerübergang/Ampel mit Signalanforderung) zur Herstellung einer Nord-Süd Verbindung zwischen Siedlung (Norden) und Einkaufsmöglichkeiten (Süden); Unfallhäufungsstelle	Niedrig
39	4	Brünner Straße – Katsushika- straße	Großjedlersdorf II – Jedlese - Schwarze Lackenaus	Gehsteigvorziehung und Fußgängerübergang über die Brünner Straße einrichten (Zugang von Katsushikastraße zur SCN), Leistungsfähigkeitsüberprüfung der VLSA	Niedrig
40	2	Peitlgasse	Großjedlersdorf II – Jedlese - Schwarze Lackenaus	Ertüchtigung des verschatteten Trampelpfads auf der Südseite der Peitlgasse; Neugestaltung des Straßenraumes: Entfernung des nördlichen Gehsteigs, Verlagerung der Parkplätze an den Straßenrand Richtung Remise, ggf. autofreie Gestaltung in Abstimmung mit Wiener Linien zur Sicherung notwendiger Parkplätze für den Remisenbetrieb	Niedrig
41	2	Koloniestraße - Johannes- Fehring- Promenade	Großjedlersdorf II – Jedlese - Schwarze Lackenaus	Lückenschluss in der Ost-West-Verbindung (an Kleingarten vorbei); Nutzung der Parkplatzfläche und Abstandsgrün zur Öffnung der Verbindung	Niedrig

42	5	Anton-Böck-Gasse	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Verkehrsberuhigte Umgestaltung der Anton-Böck-Gasse im Nahbereich der Schulen und Kirche (Niveaugleiche, gestalterische Maßnahmen)	Niedrig
43	4	Floridusgasse - Morelligasse	Floridsdorf - Donauefeld	Prüfung einer Gehsteigvorziehung zur Verbesserung der Sichtbeziehungen	Niedrig
44	1	Schwarze Lackenau - Christian-Bucher-Gasse - Jedleseer Straße	Großjedlersdorf II – Jedlese - Schwarze Lackenau	Gehsteigverbreiterung in der Christian-Bucher-Gasse durch Verschmälerung der Fahrbahn; ggf. Gehsteigverbreiterung und Begrünungsmaßnahmen in der Weißenwolffgasse; bereits viele private Gärten	Niedrig
45	1	Fultonstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Zusätzliche Gehsteigvorziehungen an den Kreuzungen; Gehsteigverbreiterung an der östlichen Seite durch Umwandlung der Schrägparker in Längsparker; wichtige Achse zur Alten Donau	Niedrig
46	4	Brünner Straße	Großjedlersdorf II – Jedlese - Schwarze Lackenau	Ampel- und Querungszeiten optimieren; Begrünungsmaßnahmen ausgehend von ÖV-Haltestellen	Niedrig
47	1	Großfeldsiedlung	Leopoldau	Gehsteigverbreiterung im Raum Großfeldsiedlung	Niedrig
48	4	Brünner Straße	Floridsdorf - Donauefeld	Errichtung einer Querungsmöglichkeit, zu große Maschenweite im Fußwegenetz	Niedrig
49	1	Thomaschekstraße, Schlossergasse	Großjedlersdorf II – Jedlese - Schwarze Lackenau	Errichtung eines Gehsteigs an der Westseite der Straße sowie Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Schlossergasse (Lückenschluss der Nord-Süd Verbindung im Fußwegenetz Schwarze-Lackenau - Marchfeldkanal), Attraktivierung im Rahmen der geplanten städtebaulichen Umgestaltung	Niedrig
50	4	Josef-Flandorfer-Straße	Stammersdorf	Errichtung einer Querungsmöglichkeit (Nord-Süd-Verbindung)	Niedrig
51	2	Anton-Schall-Gasse – Empergergasse	Großjedlersdorf I – Strebersdorf	Ertüchtigung der des bestehenden Trampelpfads; Nord-Süd-Verbindung	Niedrig
52	2	Koloniestraße - Nekulagasse	Großjedlersdorf II – Jedlese - Schwarze Lackenau	Ertüchtigung der bestehenden Trampelpfade (Ost-West- und Nord-Süd-Verbindung)	Niedrig
53	6	Leopoldauer Straße – Bessemerstraße - Fultonstraße	Floridsdorf - Donauefeld	Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang der Bessemerstraße	Niedrig

54	1	Franz-Jonas- Platz - Schlosshofer Straße – Donaufelder- straße	Floridsdorf - Donaufeld	Gehsteigverbreiterung an der Grenze zu Donaustadt; Parallelverbindungen in Stadtentwicklungsgebiet Donaufeld mitdenken	Niedrig
55	6	Jedleseer Straße	Floridsdorf - Donaufeld	teilweises Setzen von Begrünungsmaßnahmen	Niedrig
56	3	Sölchgasse - Ichagasse	Leopoldau	Schaffung einer Verbindung Sölchgasse - Ichagasse (derzeit Privatgrundstück)	Niedrig
57	6	Prager Straße	Großjedlersdorf II – Jedlesee - Schwarze Lackenu	Neugestaltung der Unterführung unter der A22-Abfahrt Pragerstraße (Beleuchtung, künstlerische Ausgestaltung); Wunsch aus vielen GehCheckApp-Meldungen	Niedrig
58	3	Rubingasse	Leopoldau	Möglicher Durchgang über Porsche-Nord-Gelände zu prüfen	Niedrig
59	5	Autokaderstr aße	Großjedlersdorf II – Jedlesee - Schwarze Lackenu	Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (Fahrbahnverengung/- verschwenkung Gehsteigvorziehung, Begrünung an der Nordkante)	Niedrig
60	6	Leopoldauer Straße - Aderklaaer Straße	Leopoldau	Begrünungsmaßnahmen	Niedrig

## 9 Straßenindex

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

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

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

Straßenname	Handlungsfeld	Handlungsempfehlung	Netzabschnitt
Aderklaaer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Aistgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Alter Wiener Weg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Am Bisamberg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Am Hubertusdamm	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Am Nordwestbahnhof	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Am Spitz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Amtsstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
An der Oberen Alten Donau	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
An der Schanze	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Andreas-Hofer-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Angerer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Angyalföldstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Anton-Böck-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Anton-Bosch-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Anton-Schall-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Arbeiterstrandbadstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Audorf gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Autokaderstraße	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig

Baldassgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Baumergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Beer-Hofmann-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Bellgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	hochrangig
Berlagasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Bernreiterplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Bessemerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Blechschmidtgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Bodenstedtgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Broßmannplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Brücke Jedlersdorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Brücke Stammersdorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Brücke Strebersdorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Bruckhaufner Hauptstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Brünner Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Bunsengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Christian-Bucher-Gasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Dammäckergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Dattlergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Demmergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Deublergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Dominik-Wölfel-Gasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Donaufelder Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Dopschstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Dr.-Nekowitsch-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Draugasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Drygalskiweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Dückegasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Edisonstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Eichfeldergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Eipeldauer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Empergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Erbpostgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Felderchengasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Felix-Slavik-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Florian-Ott-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Floridsdorfer Hauptstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Floridsdorfer Markt	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Floridusgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Franklinstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Franz-Jonas-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Franz-Sebek-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Frauenstiftgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Freiheitsplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Freiligrathplatz	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Freytaggasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Friedrich-Manhart-Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Friedstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Fultonstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Galvanigasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Georgistraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Gerasdorfer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Gerichtsgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Grenzweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Großbauerstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Großfeldstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Grünbrücke Islamisches Zentrum	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hagenbrunner Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hagenbrunnerbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hahnemanngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hanreitergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig

Hans-Schilder-Platz	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Hans-Spitz-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Haspingerplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hassingergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hasswellgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Hawlicekgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Heinrich-von-Buol-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Heribert-Meisel-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hermann-Bahr-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Herzmanovsky-Orlando-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Heuschreckengasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Holetschekgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hopfengasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hoßplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Ignaz-Köck-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Immengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Jara-Benes-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Jedlersdorfer Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Jedlersdorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Jedleseer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Jeneweingasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Jerusalemgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Johann-Weber-Straße	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteig errichten	niederrangig
Josef-Baumann-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Josef-Brazdovics-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Josef-Flandorfer-Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Josef-Türk-Gasse	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Josef-Zapf-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig

Julius-Ficker-Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kaftangasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kainachgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kammelweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Karl-Benz-Weg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Karl-Biedermann-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Karl-Gramm-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Karl-Lothringer-Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Karl-Nieschlag-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Karl-Seitz-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Katharina-Scheiter- Gasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Katsushikastraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kinzerplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kollarzgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Koloniestraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kormorangasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kreuzfeldgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Krottenhofgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Kürschnergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Langenzersdorfer Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Lavantgasse	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Lazarsfeldgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Leopoldauer Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Leopoldauer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Lokomotivgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Lorettoplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Luckenschwemmigasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Lundenburger Gasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig

Maigasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Matthias-Wagner-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Maximilian-Reich-Weg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Mayerweckstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Meriangasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Michtnergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Miklosichgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Mitterhofergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Möllplatz	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Morelligasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Mühlschüttelgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Mühlweg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Nippongasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Nordmanngasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Novigasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
O Brien-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Ocwirkgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Ödenburger Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Ostmarkgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Oswald-Redlich-Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Otto-Benedik-Platz	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Pastorstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Patrizigasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Pavlicekgasse	1, 2	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Peitlgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Pfarrer-Matz-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Pfarrer-Pasecker-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Pfendlergasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Pius-Parsch-Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Plankenbüchlergasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Prager Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Prießnitzgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Ratzenhofergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Richard-Neutra-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Rittingergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Robert-Dienst-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Roggegasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rubingasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Rudolf-Virchow-Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Rußbergstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Ruthnergasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Sandauergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Sandtnergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Santifallerstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Satzingerweg	1, 2, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Scheffelstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schererstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Scheydgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Schleifgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Schlossergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schloßhofer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Schöpfleuthnergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Schwangasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Scottgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Sebaldgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Seyringer Straße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Shuttleworthstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Siebeckstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Siemensplatz	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Siemensstraße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Skrapupstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Stammersdorfer Kellergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Stammersdorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Steinbügelweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Steinheilgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Stowassergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Strebersdorfer Platz	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Strebersdorfer Straße	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	hochrangig
Thayagasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Theodor-Körner-Gasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Thomagasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Töllergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Tomaschekstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Trillergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Tschaikowskygasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Tulzergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Überfuhrstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Ullreichgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Untere Sätzen	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Unterführung-Richard-Neutra-Gasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Vohburggasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Voltelinistraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Vorwärtsplatz	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Wagramer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Wassermanngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Weißenwolffgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Wiener Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Winkeläckerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Winkeläckerweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Wolsteingasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Zallingergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Zehdengasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig

## 10 Literaturverzeichnis

- BMEIA. (2020). *Österreichische Jugendstrategie*. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: [https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:caa737b2-2efa-40d5-ba1b-379920373bb5/32\\_12\\_jugendziel.pdf](https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:caa737b2-2efa-40d5-ba1b-379920373bb5/32_12_jugendziel.pdf)
- BMK. (2019). *Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden*. Wien. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:738c224b-34c4-4879-9774-197cac2ee8fa/fussverkehr\\_foerderung\\_ua.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:738c224b-34c4-4879-9774-197cac2ee8fa/fussverkehr_foerderung_ua.pdf)
- BMK. (2022). *Besser Gehen in Österreich! Masterplan gehen 2030*. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html>
- FSV. (2010). *RVS Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2013). *RVS Grundsätze der Verkehrsplanung*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015a). *RVS Fußgängerverkehr*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015b). *RVS Kinderfreundliche Mobilität*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015c). *RVS Gestaltung des Schulumfelds*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2016). *Arbeitspapier Einsatzkriterien für Begegnungszonen*. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- Hackl, R., Raffler, C., Friesenecker, M., Kramar, H., Kalasek, R., Soteropoulos, A. et al. (2019). *Promoting active mobility: Evidence-based decision-making using statistical models*. *Journal of Transport Geography*, 80, 102541. doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.102541

- Heller, Jochen (2021). *Aktive Mobilität in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren.* Wien: Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung - Magistratsabteilung 18. Zugriff am 28.9.2023. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3792595?originalFilename=true>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2015). *GeHsundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden.* Wien: Mobilitätsagentur Wien GmbH. Von [www.wienzufuss.at](http://www.wienzufuss.at) abgerufen
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2014). *Strategiepapier Fußverkehr 2014.* Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/pdf/strategiepapier.pdf>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2018): *Leitsystem für Fußgängerinnen und Fußgänger.* Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.wienzufuss.at/zufussgehen-in-zahlen/leitsystem/#:~:text=Kennzeichnung%20%C3%96ffentlicher%20Durchg%C3%A4nge,dass%20die%20Kennzeichnung%20gut%20ankommt>
- Klima- und Energiefonds (2023). *Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement.* Zugriff am 10.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-Aktionsprogramm-klimaaktiv-mobil-2023.pdf>
- Raffler, C. & Simhandl, J. (2023). *LiDo geht - Links der Donau geht was weiter. Endbericht zur Mobilitätsforschung und Fußverkehrsplanung. Endbericht.* Wien: tbw research GesmbH. Zugriff am 6.11.2023. Verfügbar unter: [https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2023/11/2023\\_LiDo\\_geht\\_Ergebnisbericht\\_tbw\\_r\\_final.pdf](https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2023/11/2023_LiDo_geht_Ergebnisbericht_tbw_r_final.pdf)
- Stadt Wien - MA15. (2015). *Gesundheitsziele Wien 2025.* Wien. Zugriff am 4.10.2023. Verfügbar unter: <https://gesundheitsziele.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/44/2018/02/gesundheitsziele.pdf>
- Stadt Wien - MA18. (2014). *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien.* Zugriff am 4.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>
- Stadt Wien - MA18. (2015). *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien, Fachkonzept Mobilität.* Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true>
- Stadt Wien - MA18. (2020a). *Erläuterungen zum Leitbild Grünräume Wien.* Wien: Stadt Wien. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzept/gruen-freiraum/pdf/leitbild-gruenraeume-booklet.pdf>

- Stadt Wien - MA18. (2020b). STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien, Fachkonzept  
Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien. Zugriff am 5.10.2025.  
Verfügbar unter:  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3935374?originalFilename=true>
- Stadt Wien - MA18. (2022). Smart Klima City Strategie Wien: der Weg zur Klimamusterstadt.  
Wien: Magistrat der Stadt Wien. Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter:  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4312569?originalFilename=true>
- Stadt Wien - MA20. (2022). Wiener Klimafahrplan - Unser Weg zur klimagerechten Stadt.  
Zugriff am 5.10.2023. Verfügbar unter:  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3951390?originalFilename=true>
- Stadt Wien - MA22 (2015). Urban Heat Islands - Strategieplan Wien. Wien: Magistrat der  
Stadt Wien, Wiener Umweltschutzabteilung – Magistratsabteilung 22. Zugriff am  
28.9.2023. Verfügbar unter:  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559579?originalFilename=true>
- Wieser, Peter (2022). Floridsdorf in Zahlen 2022. 21. Bezirk. Wien: Landesstatistik Wien,  
Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23.  
Zugriff am 29.9.2023. Verfügbar unter:  
<https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-21.pdf>
- Stadt Wien - MA23 (2022). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022. Wien in Zahlen.  
Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik –  
Magistratsabteilung 23. Zugriff am 29.9.2023. Verfügbar unter:  
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4353659?originalFilename=true>
- Stadt Wien - MA23 (2023). Floridsdorf in Zahlen – Statistiken. Wien: Magistrat der Stadt  
Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am  
29.9.2023. Verfügbar unter:  
<https://www.wien.gv.at/statistik/bezirke/floridsdorf.html>
- Stadt Wien - MA46 (2023). Sicherheit auf dem Schulweg – Schulwegpläne. Wien:  
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und  
technische Verkehrsangelegenheiten. Von  
<https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk21> abgerufen
- Walk-space.at. (2013). Argumente und Fakten - Aktionstage "Gehen ist ein Genuss" für  
FußgängerInnen. Wien: Walk-space.at, Der Österreichische Verein für  
FußgängerInnen.
- Wiener Kleingartengesetz 1996 - WKIG 1996, in der Fassung vom 24.8.2023. Verfügbar  
unter:

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

ÖBB-Holding AG (2023). Zahlen Daten Fakten 2022/23. Wien, 11. Ausgabe , 1. Auflage.  
Zugriff am 28.9.2023. Verfügbar unter:  
[https://konzern.oebb.at/dam/jcr:58b03a4f-07d2-46e0-ae40-4900fb5062b4/OEBB\\_Zahlen\\_2023-1\\_web.pdf](https://konzern.oebb.at/dam/jcr:58b03a4f-07d2-46e0-ae40-4900fb5062b4/OEBB_Zahlen_2023-1_web.pdf)

# 11 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile .....	2
Abbildung 2: Schematische Darstellung der Prozessverzahnung des Masterplan Gehen Floridsdorf mit dem Projekt LiDo geht .....	4
Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger:innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), <a href="https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html">https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html</a> , 20.10.2023) .....	8
Abbildung 4: Flächenverteilung Floridsdorf (MA 23, 2022) .....	10
Abbildung 5: Flächenverteilung Verkehrsflächen (FMZK Wien, 2021, Stadt Wien - <a href="https://data.wien.gv.at">https://data.wien.gv.at</a> , eigene Auswertung) .....	11
Abbildung 6: Bevölkerungsdichte im gesamtstädtischen Vergleich .....	11
Abbildung 7: Geburten- und Wanderungsbilanz Floridsdorf (Stadt Wien - MA23, 2023) .....	12
Abbildung 8: Bevölkerungspyramide Floridsdorf (Wieser, 2022) .....	13
Abbildung 9: Modal Split Erhebung Wien (Heller, 2021: 40) .....	14
Abbildung 10: OD-Matrix der Fußverkehrsströme .....	15
Abbildung 11: Pkw-Dichte im Bezirk Floridsdorf (Wieser, 2022) .....	16
Abbildung 12: Arbeiterstrandbadstraße (tbw research 10/2023) .....	27
Abbildung 13: Josef-Zapf-Gasse (tbw research 10/2023) .....	28
Abbildung 14: Lösungsansatz Verkehrsberuhigung Siedlungsstraßen am Beispiel Lavendelweg (Stadt Wien, <a href="https://www.wien.gv.at/stadtplanung/stadtrandsiedlung-aspern-hausfeld">https://www.wien.gv.at/stadtplanung/stadtrandsiedlung-aspern-hausfeld</a> , 08.06.2023) .....	30
Abbildung 15: Johannes-Fehring-Promenade (tbw research 10/2023) .....	31
Abbildung 16: Satzingerweg (tbw research 10/2023) .....	31
Abbildung 17: Ottilie-Bondy-Promenade, Blick Richtung Bahnhof Jedlersdorf (tbw research 10/2023) .....	33
Abbildung 18: Haspingerplatz (tbw research 10/2023) .....	34
Abbildung 19: Kleingartenverein Am Mühlweg (tbw research, 6/2023) .....	34
Abbildung 20: Kreuzung Frauenstiftgasse/Baumergasse (tbw research 10/2023) .....	36
Abbildung 21: Kreuzung Thomaschekstraße/Kammelweg (tbw research 10/2023) .....	37
Abbildung 22: Kreuzung Lavantgasse/Aistgasse (tbw research 10/2023) .....	37
Abbildung 23: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021), <a href="https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html">https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html</a> , 18.10.2023) .....	39
Abbildung 24: Anton-Böck-Gasse (tbw research 10/2023) .....	40
Abbildung 25: Autokaderstraße (tbw research 10/2023) .....	40
Abbildung 26: Ortszentrum Stammersdorf (tbw research 6/2023) .....	43
Abbildung 27: Marie-Schuller-Park (tbw research, 6/2023) .....	43
Abbildung 28: LiDo Fußwegkarte (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022) .....	46
Abbildung 29: Anwendung von Prototypen der Wegewürmer und Hausschlapfenradien (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022) .....	47
Abbildung 30: 12h LiDo Wandertag (tbw research, 6/2023; Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2023) .....	48

## 12 Anhang

Kartennr.	Titel
1	Leitbild
2	Bestandsanalyse – Zentren und Ziele
3	Bestandsanalyse – Bildung
4	Bestandsanalyse – Öffentlicher Verkehr
5	Bestandsanalyse – Grün- und Freiräume
6	Bestandsanalyse - Barrieren
7	Bestandsanalyse – Infrastrukturelle Qualität
8	Soll-Fußwegenetz
9.1	Übersicht Bezirksteile, Donaufeld
9.2	Übersicht Bezirksteile, Großjedlersdorf II – Jedlesee – Schwarze Lackenau
9.3	Übersicht Bezirksteile, Großjedlersdorf I – Strebersdorf
9.4	Übersicht Bezirksteile, Leopoldau
9.5	Übersicht Bezirksteile, Stammersdorf