

4 Bestandsanalyse

4.1 Bestandsanalyse

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

4.1.1 Verkehrsberuhigte Abschnitte

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

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

4.1.2 Ziele für den Fußverkehr

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

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

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

Die Reinprechtsdorfer Straße als zentrale Einkaufsstraße zählt bis über 7.000 Passant*innen pro Tag.¹²

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

¹² Vgl. Wirtschaftskammer Wien (2023). Für Wien 31. Wiener Nahversorgung Passantenzählung. S. 38

4.2 Aktuelle Bauvorhaben und Stakeholder

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

Stadtentwicklungen

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

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

Akteur*innen

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

- **Verein Kaufleute Wien – Margareten:** Kettenbrückengasse, Nikolsdorf – Alt-Margareten, Margaretenplatz¹³
- **Wiener Bildungsgrätzl:** Fünfter mobil!

Masterpläne Gehen der Nachbarbezirke

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

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

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

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

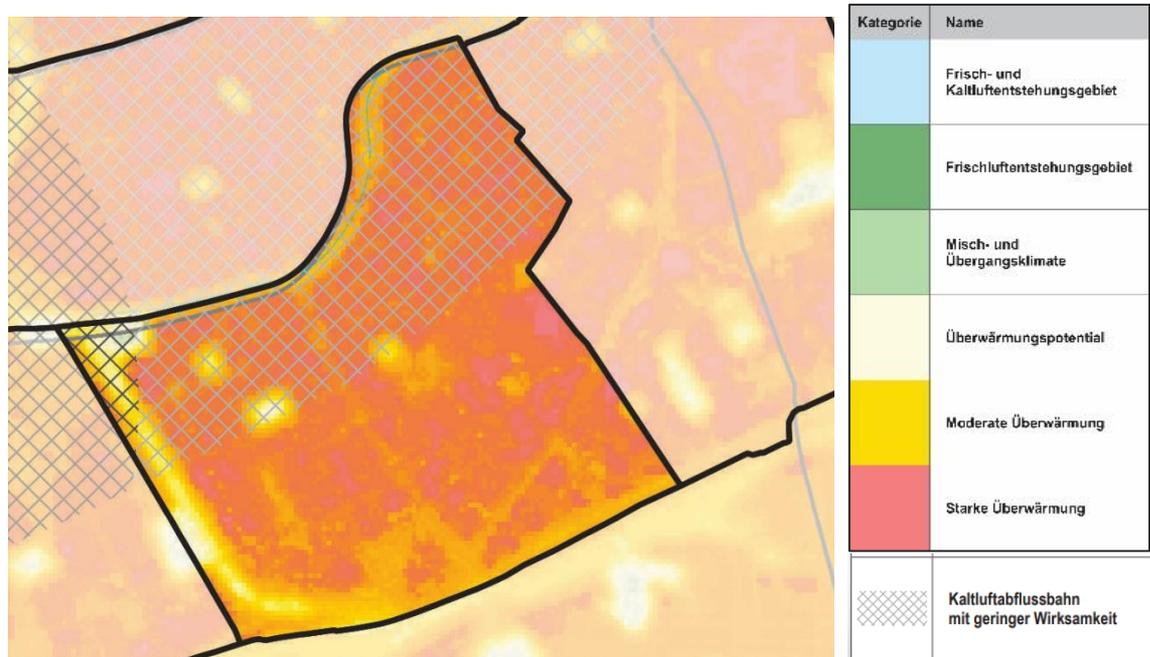
4.3 Defizitanalyse

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

4.3.1 Stadtklima und Hitzebelastung

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

Abbildung 6 Städtische Hitzeinseln, Ausschnitt Margareten



Quelle: Stadtklimaanalyse Wien 2020, Stadt Wien (2020)

4.3.2 Fußverkehrs-Infrastruktur

Ausreichende Gehsteigbreiten

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

Barrieren für den Fußverkehr

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

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

Gefahrenstellen am Schulweg

Schulkinder und Jugendliche sind besonders im Frühverkehr und zur Mittagszeit am Schulweg gefährdet. Deshalb sollen die Umgebung von den Bildungsstandorten verkehrsberuhigt sein und sichere Querungsmöglichkeiten bieten sowie Bewusstseinsbildung von Kfz-Lenkenden zum besonderen Schutzbedürfnis von Kindern erfolgen. Für sechs Schulstandorte wurde bereits ein Schulwegplan¹⁵ der MA 46 und der AUVA erstellt, der den Schulkindern einen sicheren Weg zur Bildungseinrichtung aufzeigt.

4.3.3 Aufenthaltsqualität und Begrünung

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

¹⁵ Vgl. Schulwegpläne Wien, Margareten:

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

Faktoren, die sich auf die Qualität des zu-Fuß-Gehens auswirken. Die Standards der Grünraum- und Freiraumversorgung¹⁶ werden im Bezirk deutlich unterschritten.

Monotone Straßenräume

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

Fehlende Begrünung

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

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

Negative Umwelteinflüsse

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

Linienführung und Hindernisse

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

Sitzelemente

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

4.3.4 Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

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

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

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

Mischverkehr und fehlende Fuß-Infrastruktur

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

Lieferverkehr

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

Fahrzeuge reduzieren Flächen für Fußverkehr

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

E-Scooter auf Gehsteigen

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

Abbildung 7 Barrierefreie Planung als wichtiger Faktor für Inklusion in Margareten



Quelle: komobile