

STRASSEN- PORTRAIT WOHN- STRASSE

Nutzungs- und
Umgestaltungsmöglichkeiten eines
klimaangepassten Straßenraums



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Diplomarbeit

Stäßenportrait Wohnstraße: Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten eines klimaangepassten Straßenraums

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin unter der Leitung von

Univ. Prof. Dr.sc. Susann Ahn

E260-02 Forschungsbereich Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Senior Scientist Dipl.-Ing. Dr.techn. Harald Frey

E230-01 Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

eingereicht an der Technischen Universität Wien Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Arno Kadri Hashem

Matr.-Nr.: 0135342

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt bzw. die wörtlich oder sinngemäß entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Wien, am 28. März 2024

DE Zusammenfassung

Vor dem Aufkommen des Automobils waren die Straßen Wiens Spielplatz, Lebensraum und Wohnzimmer der Wiener*innen. Heute sind diese Funktionen räumlich getrennt und der öffentliche Raum ist vor allem eines: Verkehrsraum. Autofahrer*innen können sich über ein großartiges Infrastrukturangebot freuen, während Gehsteige oft zu schmal, Radwege nicht flächendeckend vorhanden, Grünflächen immer weniger werden und Spielplätze eingezäunten Hochsicherheitszonen gleichen. Wie kam es zu dieser Entwicklung und warum ist der Straßenraum so ungleich verteilt? Warum gilt das Auto heute noch so oft als Norm, an der sich die Stadtplaner*innen ausrichten?

Anhand umfangreicher Analysen soll hier die Entwicklung des Straßenraums seit dem Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs dargestellt werden. Dabei wird auch darauf eingegangen, dass die Stadt Wien seit gut fünfzig Jahren eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs anstrebt, ohne großen Erfolg allerdings, seither kam es zu einer Verdopplung des Pkw-Bestandes.

Der Fokus dieser Diplomarbeit liegt auf einem speziellen Straßentyp: der Wohnstraße. Sie ist 1983 eingeführt worden, mit der Absicht, die Straße wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zuzuführen: als vielfältiger Lebensraum.

Das Durchfahren mit PKWs wurde in diesen Straßen verboten, erlaubt waren hingegen das Betreten und die Nutzung der Straße als Spielplatz und verlängertes Wohnzimmer. Im Unterschied zu einigen anderen europäischen Städten ging in Österreich die Umwidmung einer Straße zur Wohnstraße nicht mit verpflichtenden baulichen Maßnahmen einher, mit der Folge, dass Wohnstraßen hierzulande oft genauso aussehen wie herkömmliche Straßen. Die einzige verpflichtende Maßnahme besteht bis heute darin, eine Wohnstraße mit einem Verkehrsschild zu kennzeichnen - einem Verkehrsschild, das die vielen Regelungen in dieser Straße in Form eines eher kryptischen Piktogramms darstellt. Heutzutage werden Wohnstraßen oft genauso wie herkömmliche Verkehrsstraßen genutzt, befahren und zugeparkt. Vertan ist damit die Chance, diesen Straßenraum als öffentlichen Raum zu nutzen.

Diese Arbeit strebt eine umfassende Analyse aller bestehenden Wohnstraßen in Wien an, ihre gegenwärtige Nutzung soll kritisch beleuchtet werden, um daraus Möglichkeiten für eine Umgestaltung abzuleiten. Für eine Umgestaltung, die dabei helfen soll, die Wohnstraße als öffentlichen Raum zu etablieren, als einen Raum, der nicht allein von Autofahrer*innen genutzt wird, sondern auch von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, von Jung und Alt.

Wohnstraßen sind im Idealfall Orte für die alltäglichen Bedürfnisse und Gewohnheiten ihrer Anwohner*innen. Orte, die den Klimawandel berücksichtigen und somit den Anforderungen einer modernen Verkehrsplanung in Städten gerecht werden.

Zunächst soll jedoch ein Historischer Abriss zeigen, wie die Straße zu dem geworden ist, was sie heute ist.

EN Abstract

Before the advent of the automobile, the streets of Vienna served as the playground, habitat, and living room for its residents. Today, these functions are spatially separated, and public space is primarily one thing: a traffic area. Car drivers can enjoy excellent infrastructure, while sidewalks are often too narrow, bike paths are not widespread, green spaces are diminishing, and playgrounds resemble fenced high-security zones. How did this development occur, and why is street space so unevenly distributed? Why is the car still often considered the norm that city planners adhere to?

This thesis aims to depict the evolution of street space since the emergence of motorized individual transport through extensive analyses. It also addresses the fact that Vienna has been striving to reduce motorized individual traffic for over fifty years, with limited success, as there has been a doubling of the car population since then.

The focus of this thesis is on a specific type of street: the residential street. It was introduced in 1983 with the intention of returning the street to its original purpose: a diverse living space. Driving cars through these streets was prohibited, while entering and using the street as a playground and extended living room were allowed. Unlike some other European cities, the transformation of a street into a residential street in Austria did not involve mandatory structural measures. Consequently, residential streets in this country often look the same as conventional streets. The only mandatory measure is still to mark a residential street with a traffic sign – a sign that represents the many regulations in this street in the form of a rather cryptic pictogram. Nowadays, residential streets are often used, driven through, and parked in just like conventional traffic streets. This misses the opportunity to utilize this street space as public space.

This work aims for a comprehensive analysis of all existing residential streets in Vienna, critically examining their current usage to derive possibilities for redesign. The redesign aims to establish the residential street as public space, a space not only used by car drivers but also by pedestrians and cyclists, young and old.

Ideally, residential streets are places for the everyday needs and habits of their residents. Places that consider climate change and, therefore, meet the requirements of modern urban traffic planning.

A historical overview is intended to demonstrate how the road has evolved into what it is today

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung
Abstract

Inhaltsverzeichnis

9	1. Der Öffentlichen Raum in Wien
10	1.1 Die Entwicklung des öffentlichen Raums seit Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs in Wien
20	1.2 Veränderung des Klimas und die Folgen auf den öffentlichen Raum
22	1.3 Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum
26	2 Wohnstraßen
26	2.1 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens
26	2.2 Definition und Rahmenbedingungen von Wohnstraßen
29	2.3 Geschichte von Wohnstraßen
32	2.4 Momentane Nutzungs- und Umgestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum
37	3 Straßenportrait Wohnstraße
38	3.1 Stand der Forschung
38	3.2 Methoden der Analyse
44	3.3 Fakten zu Wohnstraßen in Wien
54	3.4 Straßenportrait: Wohnstraßen in klimatisch vulnerablen Gebieten in Wien
231	4 Handlungsempfehlungen
232	4.1 Klare Unterscheidung zum gewöhnlichen Straßenraum
232	4.2 Weder Fahrbahn noch Gehsteig: Aufenthaltsraum
233	4.3 Koordinierte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
233	4.4 Parkplätze im öffentlichen Raum sind ein großes Missverständnis
234	4.5 Klimawandelanpassung muss großflächig integriert werden
235	4.6 Direkte Mitgestaltung ermöglichen
235	4.7 Förderungen sollen individuelle Ideen aufgreifen und unterstützen
235	4.8 Ein Inklusiver Gestaltungsprozess muss angestrebt werden
237	4.9 Einen Schritt weitergehen
239	5 Conclusio

Verzeichnisse

Literaturverzeichnis
Abbildungsverzeichnis

Anhänge

MA 41, Stellplatzzahlen im öffentlichen Raum 2024
MA 46, Wohnstraßen in Wien, 2023
Tabelle: Straßenportrait Wohnstraßen

1 Der öffentliche Raum in Wien

1.1 Die Entwicklung des öffentlichen Raums seit Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs in Wien

1.1.1 1875 – 1930

Der Beginn des Automobils in der Stadt und die Erfindung von Fahrbahn und Gehsteig

Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Straßen Wiens multifunktional genutzt, als Spielplatz, Mobilitätsraum und Lebensraum. Fußgänger*innen, Fuhrwerke und später auch Straßenbahnen sowie Radfahrer*innen prägten das Straßenbild (vgl. Scherer 2022). Das Leben der Wiener*innen spielte sich auf der Straße ab; nicht dort, sondern in der eigenen Garage wurden private Fuhrwerke abgestellt (vgl. Richter 2023). Im Jahr 1875 wurde durch das allgemeine Straßengesetz und die Straßenpolizeiordnung das Parkieren von privaten Fahrzeugen im Straßenraum ausdrücklich verboten und ein Zuwiderhandeln sogar mit mehreren Tagen Gefängnisstrafe geahndet (vgl. Allgemeines Straßengesetz, zitiert in: Psenner 2013: 142). Man sieht also: Schon vor mehr als 100 Jahren wurde die Straße als Aufenthaltsraum für alle verstanden.

Mit dem starken Anstieg der Bevölkerung und des Straßenverkehrs wurde 1880 das Benutzen von Gehsteigen für den Rad- und Wagenverkehr verboten (vgl. Scherer 2022). Die Breite der gründerzeitlichen Gehsteige betrug mindestens ein Sechstel der Straßenbreite, das heißt, die Gehsteige waren in der Regel ungefähr zwei Meter breit (vgl. Békési 2020).

In der Österreichisch-Ungarischen Monarchie lässt sich der Beginn des Automobilismus mit dem Jahr 1890 verorten. In diesem Zusammenhang ist ein Ort anzuführen, der gut 100 Jahre später erneut eine bedeutende Rolle in der Entwicklung des öffentlichen Raums spielen sollte – nämlich die Mariahilferstraße. Damals führte in dieser Straße der Mechaniker und Erfinder Siegfried Marcus Testfahrten mit einem von ihm konstruierten Automobil mit Verbrennungsmotor durch. Dieses Auto machte einen solchen Lärm, dass die Wiener Polizei Marcus untersagte, weitere Ausfahrten vorzunehmen (vgl. Blasi 2016: 73). Bald darauf sollte Gottfried Daimler, der Erfinder des Ottomotors, mit seinem Automobil durch die Wiener Innenstadt fahren – und seitdem war die Verbreitung des Automobils in Wien nicht mehr aufzuhalten (vgl. Scherer 2022).

Regelungen bezüglich des Automobils fielen während der Österreichisch-Ungarischen Monarchie in den Zuständigkeitsbereich der einzelnen Kronländer (vgl. Kiegerl 1996 zitiert in: Blasi 2016: 74). Und diese Regelungen unterschieden sich teilweise sehr voneinander. Einige Länder führten 1904 den Linksverkehr ein, andere nicht. Der einheitliche Rechtsverkehr wurde erst 1938 durch die Nationalsozialisten in der Reichsstraßenverkehrsordnung (RStVO) festgelegt (vgl. Österreichische Nationalbibliothek 1934a: 462 §26).

1905 entstanden auch erste Automobilclubs und einheitliche Sicherheitsbestimmungen, sowie Verordnungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen. Festgelegt wurde sowohl die verpflichtende Fahrprüfung, sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h im Stadtraum (vgl. Hachleitner et. al. 2013: 92; vgl. RIS 1905: 391-398; vgl. Harrer 2006: 428). Da diese aber kaum kontrolliert wurden, häuften sich die Beschwerden über Lärm- und Geschwindigkeits-Belästigungen durch den Automobilverkehr. Dies führte schon damals zu Debatten über eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet von 45 auf 30 km/h. Diese Diskussion wurde aber mit der Begründung beendet, da man nicht in der Lage sei, diese Geschwindigkeitsübertretung kontrollieren zu können (vgl. Harrer 2006: 432-433).

Die Aufhebung des Fahrverbots für Automobile in der Innenstadt markierte 1910 einen wichtigen Schritt in der Entwicklung der Mobilität in Wien (vgl. Scherer 2022).

1910

Entwicklung bis 1920

Fläche Wien
275.880 km²

Einwohner*innen 2.083.630
-10,5%

Pkw Zahl
2.545 +124,5% / +3.169

Verkehrsfläche:
7.729.151 m²
Straße
4.926.116 m²
Gehweg
2.803.035 m²

Straßenlänge
1.060.045 m +185.875 m

Straßenlänge
1.060.045 m

Hitzewelle Tage
5

1920

Entwicklung bis 1930

Fläche Wien
275.880 km²

Einwohner*innen
1.865.780 +3,8%

Pkw Zahl
5.714 +55,8% / +3.189

Hitzewelle Tage
19

Wien wurde 1910 mit über 2 Millionen Einwohner*innen zur fünftgrößten Stadt der Welt und erlebte einen starken Zuwachs des Automobilverkehrs (vgl. Koller 2014). Die Anzahl der Autos auf Wiens Straßen stieg ständig an, auch dann noch, als es infolge des 1. Weltkriegs zu einem starken Bevölkerungsrückgang in der Stadt kam. Der Bedarf an autogerechter Infrastruktur nahm zu, Garagen, Tankstellen und Autowerkstätten wurden vermehrt gebaut (vgl. Michlits 2020).

Im Jahr 1910 wurden Nummernschilder, ein internationaler Fahrausweis und ein Mindestalter von 18 Jahren für Fahrer*innen verpflichtend eingeführt. Umwelt- und Gesundheitsbelastungen, die bereits zu dieser Zeit ein großes Problem darstellten, wurden dagegen in der Kraftfahrverordnung nicht berücksichtigt. Auch das Ausmaß von Strafen für wider die Verkehrsordnung handelnde Autofahrer*innen wurde noch nicht festgelegt (vgl. Krieger 1996 zitiert in: Blasi 2016: 77-78).

Der Gehsteig war großzügig ausgelegt (vgl. Békési 2020). Fußgänger*innen hatten herrlich viel Platz, neben dem breiten Gehweg konnten sie auch den gesamten Straßenquerschnitt nutzen (ebd.). Doch im Jahr 1912 folgten erste Einschränkungen durch die „Gehordnung“, sie verpflichtete Fußgänger*innen dazu, den Bürgersteig zu benutzen und beim Überqueren der Straße den kürzesten Weg zu wählen (Blasi 2016: 78). Die strikte Trennung von Fahrbahn und Gehsteig wurde damit eingeführt. Die heutige Flächenverteilung und die damit einhergehende Nutzung des öffentlichen Raums hat hier ihren Ursprung.

Während in Europa Krieg herrschte, entwickelte sich in den USA ab den 1920er Jahren die Fließband-Produktion – der Grundstein für die Massenmotorisierung. In Europa sollte diese Entwicklung erst nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzen (Ellrich 2012: 1). Die viereinhalb Jahre Krieg zwischen 1914 und 1918 verwandelten Wien von einer glanzvollen Metropole in eine triste Stadt mit hungernden Bürger*innen (Unterguggenberger 2023).

Nach dem Krieg, im sozialdemokratisch geführten „roten Wien“ wurden Luxusgüter, und als solche galten Autos, besteuert (vgl. Bauer & Bauer 2014). Das verhinderte allerdings nicht, dass es zu einer rasanten Verbreitung des Autos kam, was wiederum den Bedarf an Verkehrsregelungen erhöhte. Die manuelle Verkehrsregelung mit den zwei unterschiedlichen Phasen „Fahrt“ und „Halt“ wurde ab 1925 schrittweise eingeführt, und 1926 wurde die erste beleuchtete Verkehrsampel installiert (vgl. Michlits 2020). Im Jahr 1929 kam es erstmals zu Bodenmarkierungen auf den Straßen Wiens. Zusätzlich wurden große Kreuzungen mit Sperrketten ausgestattet, um die Unfallgefahr für Fußgänger*innen zu reduzieren – man kann auch sagen: um sie in Schach zu halten (ebd.).

Taxis waren seit Aufkommen des Automobils in Wien ein wichtiger Teil des Transportsystems. Ab 1926 gab es „Autorufsäulen“ in der Stadt, bei welchen man sich ein Taxi, ähnlich wie heute, per Anruf bestellen konnte (vgl. Wien Geschichte Wiki 2014).

1.1.2 1930 – 1940

Zeitenwende Zweiter Weltkrieg

Zu Beginn der 1930er Jahre war es laut Wiener Straßenpolizeiordnung immer noch verboten, sein Automobil nachts auf öffentlichem Grund zu parken oder Fußgänger*innen mit Straßenschmutz zu bespritzen. Doch in der folgenden Zeit wurde dem Auto, zum Nachteil der Fußgänger*innen, immer mehr Platz und damit immer mehr Bedeutung eingeräumt (vgl. Wie-

1900
Entwicklung bis 1910

Fläche Wien
178.120 km²

Einwohner*innen
1.674.880 +24,4%

Hitzewelle Tage
0

1930	Entwicklung bis 1940
Fläche Wien	278.067 km ² +337,8%
Einwohner*innen	1.935.881 -8,5%
Pkw Zahl	8.903 +176,6% / +15.751
Verkehrsfläche:	17.133.369 m ² +11,5%
Straße	11.556.197 m ² +912.665 m ²
Gehweg	4.726.119 m ² +515.007 m ²
Grünflächen	851.053 m ² +543.914 m ²
Straßenlänge	1.060.045 m +185.875 m
Straßenbäume	58.640 +99.777
Hitzewelle Tage	7

1940	Entwicklung bis 1950
Fläche Wien	1.215.541 km ²
Einwohner*innen	1.770.938 -8,7%
Pkw Zahl	24.654 -22,4% / -5.534
Verkehrsfläche:	19.105.225 m ² +70,6%
Straße	12.469.062 m ² +6.388.011 m ²
Gehweg	5.241.196 m ² +97.556 m ²
Grünflächen	1.394.967 m ² +7.005.033 m ²
Straßenlänge	1.245.920 m +1.149.483 m
Radweglänge	54.766 m + 22.936 m
Straßenbäume	118.417 -11.110
Hitzewelle Tage	14

ner Straßenpolizeiordnung, zitiert in: Psenner 2013: 143).

Mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich im Jahr 1938 wurde deren Reichsstraßenverkehrsordnung (RStVO) übernommen, welche die „Volksmotorisierung“ zum Ziel hatte (vgl. Luef 2022). Man wollte über die Verbreitung des Autos den Verkehrsfluss befördern. Dazu wurden einige grundlegende Maßnahmen beschlossen, welche die monofunktionale Nutzung des Straßenraums als Verkehrsraum sowie die Vorrangstellung des Autos zur Folge hatten – eine entscheidende Kehrtwende in der Verkehrspolitik. Eine neu eingeführte Radwegbenutzungspflicht verbannte die Radfahrer*innen von den Straßen Wiens (vgl. Fraszewski 2020). Diese Radwegbenutzungspflicht ist übrigens heute noch weitgehend gültig, auch wird sie noch mit dem gleichen Argument wie damals verteidigt, nämlich den Verkehrsfluss aufrecht erhalten zu wollen.

Kraftfahrzeuge eroberten immer mehr den Straßenraum, nicht zuletzt daran zu erkennen, dass das Recht der Fußgänger*innen zur Straßenbenutzung weiter eingeschränkt wurde. Die motorisierten Fahrzeuge hatten gegenüber ihnen nun generell Vorrang (vgl. Österreichische Nationalbibliothek 1934b: 463 §27).

In die Zeit des Nationalsozialismus fällt im Übrigen auch die Einführung des einheitlichen Rechtsverkehrs in Österreich, das damals Ostmark hieß (vgl. Österreichische Nationalbibliothek 1934a: 462 §26).

Der öffentliche Raum wurde zum Parken der Automobile frei gegeben – auch das „verdanken“ wir den Nationalsozialisten, sie führten dieses Recht 1939 ein (vgl. Psenner 2013: 147). Dazu kam die sogenannte Reichsgaragenordnung, die die Schaffung und Förderung von Stellplätzen bei Neubauten vorsah – Ähnliches ist heute noch im Wiener Garagengesetz geregelt (vgl. Österreichische Nationalbibliothek 1939: 221; vgl. RIS 2023b: §48, vgl. Psenner 2013: 147). Wie überhaupt viele Inhalte aus der RStVO von 1934 in unsere Straßenverkehrsordnung (StVO) übernommen wurden. Kurzum: Unser heute noch vielfach anzutreffendes Verständnis des öffentlichen Raums hat seine Ursprünge in der Zeit des Nationalsozialismus.

1.1.3 1940 - 1970

Der Wiederaufbau mit den Leitlinien der „autogerechten Stadt“ und die Massenmotorisierung

Ein wichtiger Grundstein für die Entwicklung Wiens in der Nachkriegszeit war die „Charta von Athen“, entwickelt 1933 von Architekt*innen und Stadtplaner*innen, die allgemein der „Avantgarde“ zugerechnet wurden. Diese Charta ist als Antwort auf die miserablen Lebensbedingungen in den Städten zu verstehen, welche vor allem durch die von der Industrie verursachte Umweltverschmutzung bedingt waren. Künftig sollten, so sah es die Charta vor, die Orte für Wohnen, Arbeit und Freizeit getrennt voneinander sein. Damit wurde der Weg für die sogenannte „autogerechte Stadt“ geebnet (vgl. Wien Geschichte Wiki 2022; Traut 2022a).

Gerade in der Nachkriegszeit stand das Auto für Freiheit, Fortschritt und Wohlstand. In Wien setzte eine Massenmotorisierung ein (vgl. Ellrich 2012: 1). Die Pkw-Zahl stieg im Zeitraum von 1950 bis 1960 wie nie zuvor um 597%, nämlich auf 133.390. Ab 1952 wurden für den Wiederaufbau Richtlinien und Vorschriften für die Technischen Normen im Straßenbau (RVS) durch die Österreichische Forschungsgesellschaft entwickelt. Von nun an hatte man für die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums ein Regelwerk, welches den in erster Linie als Verkehrsraum verstand und definierte. In der Nachkriegszeit hatte Roland Rainer, österreichi-

1950
Entwicklung bis 1960

Fläche Wien
1.215.541 km² **-65,93%**

Einwohner*innen
1.616.125 +0,7%

Pkw Zahl
19.120 **+597,5%** / **+114.270**

Verkehrsfläche:
32.595.825 m² **-22,99%**
Straße
18.857.073 m² -1.981.797 m²
Gehweg
5.338.752 m² +996.016 m²
Grünflächen
8.400.000 m² -6.494.729 m²

Straßenlänge
2.395.403 m -474.992 m
Radweglänge
54.766 m -11.853 m

Straßenbäume
107.307 **-99.896**

Hitzewelle Tage
32

1960
Entwicklung bis 1970

Fläche Wien
414.520 km²

Einwohner*innen
1.627.566 -0,5%

Pkw Zahl
133.390 +139,7% / **+186.463**

Verkehrsfläche:
25.115.315 m² **+24,4%**
Straße
16.875.276 m² +2.736.045 m²
Gehweg
6.334.768 m² +1.200.278 m²
Grünflächen
1.905.271 m² +2.185.514 m²

Straßenlänge
1.920.411 m +445.183 m
Radweglänge
42.913 m **-18.943 m**

Straßenbäume
67.411 + 1.804

Hitzewelle Tage
58

scher Architekt und zwischen 1958 und 1961 auch Wiens Stadtplaner, zweifellos den größten Einfluss auf die Wiener Stadtplanung (vgl. Wien Geschichte Wiki 2022). Und die zeichnete sich vor allem durch den Bau von Schnell- und Ringstraßen, die Verlegung von Straßenbahnen und Gehsteigen in den Boden sowie den Plan vom Umbau von Straßenbahnlinien zu Buslinien aus (vgl. Reichow 1959: 37). Bauten, welche der Errichtung neuer Straßen im Weg standen, wurden teilweise kurzerhand abgerissen (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007: 56). So etwa 1965 die Rauchfangkehrerkirche in der Wiedener Hauptstraße. Ein symbolträchtiger Zug für das Auto in Österreich (Unterguggenberger 2022).

Bezeichnend für die autogerechte Stadtplanung war auch der Bau der Ringstraßen-Unterführungen (ebd: 56). 1955 wurde die erste Fußgängerpassage bei der Oper gebaut. Und das bedeutete: Fußgänger*innen mussten gleichsam in die Tiefe steigen, damit die Autofahrer*innen oben freie Fahrt hatten. Die letzte umgesetzte Passage für Fußgänger*innen am Ring ist die Schottentor-Passage, sie entstand 1961 (vgl. Richter 2023). In den Zeitgeist von damals passt die (schließlich nicht umgesetzte) Überlegung Rainers, die West-Autobahn bis zum Karlsplatz zu verlängern (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007: 49).

Die wachsende Anzahl von Fahrzeugen führte schon damals öfters zu Verkehrsstaus, mit der Folge, dass der öffentliche Raum vermehrt zu Verkehrsräumen mit Parkplätzen umfunktioniert wurde (vgl. Scherer, 2022). Im Jahr 1959 richtete die Stadt Wien Kurzparkzonen im 1. Bezirk ein, um die hohe Parkplatz-Nachfrage zu entlasten (vgl. Stadt Wien 2014; vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Damals war Parken in der gesamten Stadt kostenlos. In den Kurzparkzonen genügte es, eine Parkuhr hinter das Fenster zu klemmen (vgl. Richter 2023).

In den 1950er und 1960er Jahren wurde das Auto allmählich auch für Durchschnittsbürger*innen leistbar. Die Zahl der Pkws stieg zwischen 1960 und 1970 um weitere 186.463 Stück, worauf die Verantwortlichen den Straßenausbau forcierten, bei gleichzeitigem Rückbau von Radwegen und Gehsteigen.

Im Jahr 1960 trat die heute noch gültige Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft, die viele Inhalte der Reichsstraßenverkehrsordnung (RStVO) von 1939 übernommen hatte (vgl. RIS 2023a; vgl. Knoflacher 2017; vgl. Psenner 2013: 147). Diese Straßenverkehrsordnung orientierte sich am Auto, es wurde als Norm für die Mobilität herangezogen (vgl. Békési 2020). Mit ihrer Einführung wurden auch Bestimmungen für die Straße auf den Gehweg übertragen. So war von nun an das unbegründete Stehenbleiben am Gehsteig verboten. Außerdem durften nun in Nebenstraßen Gehsteige auf 1,2 Meter Breite verkleinert werden, was einmal mehr zu einer Umwidmung und Neuverteilung des Straßenraums führte (ebd.).

Ebenfalls wurde in den 1960er Jahren das Schrägparken eingeführt und stark gefördert, um mehr Stellplätze zu schaffen. Das war die Antwort der Verantwortlichen auf die schon damals herrschende Parkplatzproblematik – auf Kosten der Fußgänger*innen, deren ohnehin schon schmale Gehsteige nun zusätzlich durch Autohecks versperrt wurden. Die Wiener Straßen waren schon damals mit den rund 200.000 in der Stadt registrierten Pkws stark ausgelastet. Roland Rainer verkündete, dass im Fall einer Vollmotorisierung in Zukunft mit bis zu 400.000 Pkw zu rechnen sei (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007: 49). Tatsächlich sind es mehr als 700.000 Pkw, die heute in Wien registriert sind (vgl. Stadt Wien 2022).

1.1.4 1970 – 2000

1970
Entwicklung bis 1980
Fläche Wien 414.540 km ²
Einwohner*innen 1.619.885 -5,5%
Pkw Zahl 319.853 +46,8% / +149.778
Modal Split Auto 41% Öffi 31% -1% Gehen 28% Rad 0% +1%
Verkehrsfläche: 31.237.152 m ² +68,8%
Straße 19.611.321 m ² +18.569.441 m²
Gehweg 7.535.046 m ² +1.475.622 m ²
Grünflächen 4.090.785 m ² +1.360.484 m ²
Straßenlänge 2.365.594 m +283.766m
Radweglänge 23.970 m +13.573m
Straßenbäume 69.215 +3.969
Hitzewelle Tage 56
1980
Entwicklung bis 1990
Fläche Wien 414.950 km ²
Einwohner*innen 1.531.346 +0,6%
Pkw Zahl 469.631 +16,5% / +77.314
Modal Split Auto 41% -1% Öffi 30% -1% Gehen 28% Rad 1% +2%
Verkehrsfläche: 52.734.000 m ² +6,24%
Straße 38.180.762 m ² +3.260.670 m²
Gehweg 7.535.046 m ² +93.779 m ²
Grünflächen 5.451.269 m ² +39.852 m ²
Straßenlänge 2.649.360 m +127.648m
Radweglänge 10.397 m +61.128m
Straßenbäume 73.184 +4.539
Hitzewelle Tage 146

Ölkrise, Umweltbewegung und erste Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

In den 1970er Jahren kam europaweit und auch in Wien eine Bewegung auf, die sich für eine umweltfreundliche Stadtgestaltung und Mobilität stark machte. Der neue Zeitgeist hatte seinen Anteil daran, dass in Wien mit dem Bau der U-Bahnen begonnen wurde. Damals ein umstrittenes und von manchen stark angefeindetes Projekt, das eine Aufwertung des öffentlichen Verkehrs bedeutete – heute kann sich Wien rühmen, über eines der weltweit am besten ausgebauten öffentlichen Transportsysteme zu verfügen (vgl. Zinner 2019).

Im Zuge des U-Bahn-Baus 1974 im ersten Bezirk wurde, trotz großen Widerstands vor allem der dort ansässigen Geschäftsinhaber, die erste Fußgängerzone um den Stephansplatz in Wien eingerichtet (vgl. Scherer 2022; vgl. Knoflacher 2017).

1973 wurde im Zuge der sogenannten Ölkrise in ganz Österreich ein „autofreier Tag“ eingeführt, der kurzzeitig zu einer Einschränkung des Autoverkehrs führte. Im Grunde handelte es sich dabei um eine Maßnahme zum Energiesparen, jede*r Lenker*in war verpflichtet, sein* ihr Auto an einem Tag in der Woche stehen zu lassen (vgl. Rella 2022).

Der erste Teil der U-Bahn-Strecke der Linie U1 wurde 1978 eröffnet.

Alles Maßnahmen, die die Bedeutung des Autos zurückdrängten. Mit dem ersten Stadtentwicklungsplan von 1984 deutete sich sogar so etwas wie ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik an. Dieser Stadtentwicklungsplan sah nämlich vor, den individuellen motorisierten Verkehr nach Möglichkeit auf die öffentlichen Verkehrssysteme zu verlagern, um den Wirtschaftsverkehr, der für das städtische Leben seit jeher von besonderer Bedeutung ist, zu gewährleisten (vgl. Stadt Wien 1984: 3; vgl. Pirhofer & Stimmer 2007).

Der Radverkehr wurde in den 1980er Jahren gefördert, obwohl das Radfahren zu dieser Zeit noch immer hauptsächlich als Freizeitbeschäftigung galt (vgl. Hachleitner et al. 2018). 1986 wurde in Wien die erste Einbahn für den Radverkehr geöffnet. Für den Ausbau des Radverkehrsnetzes spielte dies eine bedeutende Rolle. So konnte in den darauffolgenden Jahren das Radverkehrsnetz in der Stadt schnell erweitert werden (vgl. Radlobby 2020). 1990 umfasste es 300 km, vier Jahre später schon 509 km.

Die Einführung einer einheitlichen Parkraumwirtschaft begann in Wien 1993. Als Pilotprojekt wurde eine Kurzparkzone eingeführt, die sich über den ganzen ersten Bezirk erstreckte. In den nächsten 31 Jahren sollten sukzessive die anderen Bezirke diesem Beispiel nachfolgen, heute gilt ganz Wien als Kurzparkzone (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Und dennoch: Gleichzeitig wurden mehr Pkw-Stellplätze auf öffentlichen Gemeinschaftsflächen geschaffen, da die Pkw-Anzahl in Wien ungebrochen weiter anstieg (ebd.). Außerdem kam es in den 1990er Jahren zu einer zweiten Schrägpark-Offensive (vgl. VCÖ 2019: 22).

Zur Verkehrsberuhigung wurden 1983 die ersten Wohnstraßen und 1987 die Tempo-30-Zonen eingeführt (vgl. Schwendinger 2021; Stadt Wien 2012). Dadurch wurde die Grundlage geschaffen, den Straßenraum wieder als Lebensraum zu etablieren. Das durchfahren der Wohnstraßen mit Pkw wurde dabei sogar verboten, während ihre Nutzung als Spielplatz von nun an ausdrücklich erlaubt war. Heute werden Wohnstraßen jedoch wie herkömmliche Verkehrsstraßen genutzt, sie werden befahren und zugeparkt (vgl. Redl 2020). Ähnlich ernüchternd fällt die Bilanz der Tempo-30-Zonen aus. Laut dem Kuratorium für Verkehrssicherheit halten sich 72% der Autofahrer*innen nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen (vgl. KFV 2023). Bauliche Maßnahmen, die die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung garantieren könnten, fehlen weitgehend, weshalb man hier allein auf die Vernunft der Autofahrer*innen

hoffen kann.

Die Bilanz also: Maßnahmen wurden gesetzt, um den öffentlichen Verkehr und aktive Fortbewegungsarten aufzuwerten – dennoch vermochten sie die Dominanz des Autos nicht zu brechen. Deren Anzahl steigt ungebrochen weiter an.

1.1.5 2000 - 2020

Jahrhundertwende im Zeichen aktiver Mobilität

Im Jahr 2003 wurden der "Masterplan Verkehr" und kurz darauf der "STEP 05" (Stadtentwicklungsplan 2005) von der Stadt Wien verabschiedet. Konkret wollte man damit eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die Verdoppelung des Radverkehrs und eine Erhöhung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erreichen (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007: 160). Obwohl der „Masterplan Verkehr 2003“ sehr ehrgeizige Ziele verfolgte, so beispielsweise auch eine Mindestbreite von zwei Metern für Gehwege, hat sich bis heute bei fast 40% der Gehwege noch nichts geändert (vgl. Békési 2020).

2003 wurde das „Citybike“ eingeführt, ein Radausleihsystem innerhalb der Stadt Wien. Bis 2018 gab es 1.500 Leihräder an 121 Stationen, die rund um die Uhr kostenlos zur Verfügung standen (vgl. Traut 2022b). Im Jahr 2021 hat die Stadt Wien ein neues, kostenpflichtiges Ausleihsystem umgestellt, bei welchem das Angebot auf 240 Stationen mit 3.000 Leihrädern verdoppelt werden konnte. Dafür zahlt man nun fürs Ausleihen eine Gebühr von 1,50€ pro halbe Stunde (vgl. Wiener Linien 2023). In der Folge sind die Buchungen um 50% zurückgegangen – so die Aussage eines ehemaligen Mitarbeiters von CityBikes.

197 Staaten haben sich 2015 auf das Pariser Klimaabkommen geeinigt. Dieses Abkommen zielt darauf ab, die globale Erderwärmung und den damit verbundenen Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Auch Österreich hat sich diesem Abkommen angeschlossen (vgl. Das Übereinkommen von Paris 2023).

In diesem Jahrzehnt ist es das erste Mal seit gut 100 Jahren, dass die Zahl der Pkw-Zulassungen, bezogen auf die Zahl der Einwohner*innen, in Wien gesunken ist. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf dem Zusatz: „bezogen auf die Zahl der Einwohner*innen“. Denn tatsächlich sind die Pkw-Zulassungen gestiegen, aber noch kräftiger gestiegen ist der Zahl der Einwohner – heute hat Wien rund 2 Millionen Einwohner*innen.

Im September 2010 wurde die Nacht-U-Bahn ins Leben gerufen, die seitdem am Wochenende rund um die Uhr fährt (vgl. Wiener Linien 2022). Das löste keine Diskussionen aus, wohl aber die 2013 erfolgte Umwidmung der Mariahilferstraße in eine Begegnungszone – in eine Zone, die allen Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt zur Verfügung steht. Das Konzept der Begegnungszone ist eigentlich schon sehr alt, sie war, wie wir oben geschrieben haben, einst in Wiens Straßen die Regel, denn Fußgänger*innen, Fuhrwerklenker*innen und Radfahrer*innen teilten sich, wenn auch nicht immer einträchtig, den gemeinsamen Straßenraum. Allerdings wurde nach dem Krieg die gesetzliche Grundlage für Begegnungszonen erst wieder im Jahr 2013 geschaffen (vgl. Stadt Wien 2015). Seit dieser Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist es außerdem möglich, Straßen als Fahrradstraßen auszuweisen. In diesen Straßen hat der Radverkehr Priorität, und der motorisierte Individualverkehr darf sie nur zum Zu- und Abfahren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nutzen (vgl. Stadt Wien 2019).

1990
Entwicklung bis 2000
Fläche Wien 414.950 km ²
Einwohner*innen 1.539.848 +0,7%
Pkw Zahl 546.945 +16,7% / +91.623
Modal Split Auto 40% -3% Öffi 29% +4% Gehen 28% -1% Rad 3% +1%
Verkehrsfläche: 56.038.000 m ² +1,6%
Straße 41.441.432 m ² +224.677 m ²
Gehweg 9.104.447 m ² +493.053 m ²
Grünflächen 5.491.121 m ² +155.270 m ²
Straßenlänge 2.777.008 m +24.692m
Radweglänge 71.525 m +105.484m
Straßenbäume 77.723 +3.704
Hitzewelle Tage 146
2000
Entwicklung bis 2010
Fläche Wien 414.950 km ²
Einwohner*innen 1.550.261 +9,7%
Pkw Zahl 638.568 +4,8% / +30.711
Modal Split Auto 37% -6% Öffi 33% +3% Gehen 27% +1% Rad 4% +1%
Verkehrsfläche: 56.910.000 m ² +4,8%
Straße 41.666.109 m ² +1.013.042 m ²
Gehweg 9.597.500 m ² +1.269.193 m ²
Grünflächen 5.646.391 m ² +155.271 m ²
Radweg 228.136 m ² +92.053 m ²
Straßenlänge 2.801.700 m +2.955m
Radweglänge 177.009 m +75.788m
Straßenbäume 81.427
Hitzewelle Tage 159

2010	Entwicklung bis 2020
Fläche Wien	414.950 km ²
Einwohner*innen	1.701.071 +12,4%
Pkw Zahl	669.279 +7,4% / +49.540
Modal Split	Öffi 36% -6% Auto 31% -5% Gehen 28% +7% Rad 5% +4%
Verkehrsfläche:	59.647.000 m ² +6,1%
Straße	42.679.151 m ² -275.330 m²
Gehweg	10.866.693 m ² +757.260 m ²
Grünflächen	5.801.662 m ² -244.057 m ²
Radweg	320.189 m ² +110.432 m ²
Straßenlänge	2.804.655 m +29.624m
Radweglänge	252.797 m +81.654m
Straßenbäume	84.847 +11.150
Hitzewelle Tage	257
2020	
Fläche Wien	414.870 km ²
Einwohner*innen	1.911.191
Pkw Zahl	718.819
Modal Split 2022	Öffi 30% Auto 26% Gehen 35% Rad 9%
Verkehrsfläche:	60.016.000 m ²
Straße	42.403.821 m ²
Gehweg	11.623.953 m ²
Grünflächen	5.557.605 m ²
Radweg	430.621 m ²
Straßenlänge	2.834.279 m
Radweglänge	334.451 m
Straßenbäume	95.997

2013 wurde weiters der Radverkehr unter bestimmten Bedingungen von der Radwegbenutzungspflicht befreit, die, wie auch bereits oben erwähnt, 1938 durch die Nationalsozialisten eingeführt worden war (vgl. Matzenberger 2013). Diese Befreiung betrifft beispielsweise den Radweg, der sich durch die Operngasse und die Margaretenstraße in Wien-Wieden zieht.

Auch wurde 2013 ein Programm ins Leben gerufen, das vorsieht, Parkplätze neu zu gestalten. Seit jenem Jahr fördern die Stadt Wien und der Verein „Lokale Agenda 21“ sogenannte „Grätzloasen“. Dabei handelt es sich um eine Umgestaltung von Parkplätzen zu begrünten Aufenthaltsbereichen für Bewohner*innen im Straßenraum. Aus einem Parkplatz kann so ein Grätzlgarten werden, oder aus einer Straße ein Freiraum. Mehrmals im Jahr wählt eine Jury die besten Einreichungen aus, deren Umsetzung mit bis zu 8.000 Euro unterstützt wird (vgl. Pechtl 2020).

In Wien gab es 2015 mehr als 650.000 Stellplätze in Garagen (vgl. Natmessnig 2015) – damit also genug Platz, um die damals 681.000 in der Stadt zugelassenen Pkws unterzubringen. Allerdings: Pro Monat zahlt man in Wien durchschnittlich 98 Euro für einen Garagenplatz, vergleichsweise günstiger kommt das „Parkpickerl“, für die Erlaubnis, sein Auto in seinem Bezirk abzustellen – dieses Parkpickerl kostet rund zehn Euro im Monat. Somit bleibt es dabei, dass das Auto vorwiegend vor der eigenen Haustüre, im öffentlichen Raum, geparkt wird (vgl. OIZ 2019; vgl. Stadt Wien 2023g)

1.1.5 2024 Über 100 Jahre motorisierter Individualverkehr in Wien – eine Bilanz mitten in der Klimakrise

Heute haben Autofahrer*innen Zugang zu einem unglaublich gut ausgebauten Verkehrsnetz. Nicht nur in Wien, sondern auch in vielen anderen Städten und Ländern. Doch die Attribute, die man dem Auto in den 1950er und 1960er noch zuschrieb, die gelten nicht mehr unbedingt. Dem Straßenraum wird mittlerweile von immer mehr Leuten eine Bedeutung als Lebensraum zugesprochen, in der das Auto, so wie wir es heute noch vielfach nutzen, ihrer Meinung nach keinen Platz mehr haben sollte.

Dass der Straßenraum auf den Autoverkehr ausgerichtet ist, hat historische Gründe, die wir oben angeführt haben. Jedoch könnten Städte heute auch ganz anders aussehen, nämlich radfahrer*innen- und fußgänger*innenfreundlicher. Die Wiener Stadtplanung verfolgt seit 50 Jahren umweltbewusste Ziele. Nicht dass es an entsprechenden Bekundungen fehlen würde. Auch nicht an Beschlüssen, die in diese Richtung gehen.

Die Stadt ist dabei, den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen. Neben drei neuen Straßenbahnlinien soll auch eine neue U-Bahn hinzukommen (vgl. Stadt Wien 2023b). Der Bau der Straßenbahnlinie 27 und der U5 soll noch bis 2030 abgeschlossen sein (Stadt Wien 2023d; ebd. 2023e). Damit erweitert die Stadt Wien ihr öffentliches Verkehrsnetz, welches schon 2019 zu den am besten ausgebauten der Welt gehörte (vgl. Zinner 2019).

Auch dem Ausbau des Radverkehrs wird eine bedeutende Rolle zugeschrieben (vgl. Stadt Wien 2023f; vgl. Mobilitätsagentur 2023a). In den 2020er Jahren sind etwa 354 der 813 Einbahnkilometer Wiens für Radfahrer*innen geöffnet worden und insgesamt gibt es 130 km befestigte Radwege – das entspricht etwa 5% der rund 2.700 Straßenkilometern in Wien (vgl. Radlobby

2020). 2023 gab es rund 60.000 Fahrradabstellplätze für die 11,7 Millionen gezählten Radfahrer*innen in Wien (vgl. Mobilitätsagentur 2023b; Auskunft MA 46).

Sharing-Systeme wie Auto-, Fahrrad- und Roller-Verleihe werden zunehmend zu einem wichtigen Bestandteil des urbanen Verkehrskonzepts (vgl. Stadt Wien 2023i: 54; vgl. VCÖ 2023b). Laut einer Studie des International Transport Forums der OECD könnte man denselben Bedarf an Automobilität durch Car Sharing in Wien mit nur 10% der derzeit vorhandenen Pkws abdecken (VCÖ 2023a). Während Car-Sharing bereits politisch akzeptiert und gefördert wird, stellen gewisse Regulierungen eine große Hürde für die Einführung von Fahrrad- und Roller-Verleihsystemen dar.

Wiens Bürgermeister Michael Ludwig hat 2022, kurz nachdem er sich in der Smart Klima City für den Ausbau von Sharing-Angeboten ausgesprochen hatte, angekündigt, die Anzahl der Roller-Verleihsysteme um zwei Drittel zu reduzieren (vgl. Krutzler 2023b; vgl. Stadt Wien 2023i: 54). Dieses Beispiel zeigt, dass alternative Mobilitätsarten in Wien nicht immer leicht umzusetzen sind, selbst wenn sie den Mobilitätszielen der Stadt entsprechen.

Auch die Wiener Smart Klima City Strategie setzte 2022 klare Ziele für die Reduzierung des Motorisierungsgrads und des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Modal Split. Demnach soll bis 2030 der Anteil der Autofahrten von derzeit 26% auf 15% reduziert werden (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2022). Wien setzte bereits Maßnahmen um, um diesen Zielen gerecht zu werden, zu nennen wäre da etwa die Umgestaltung der Mariahilferstraße der Thaliastraße oder auch durch das jüngste Projekt, das „Supergrätzl“ (vgl. Stadt Wien 2023a). Tatsächlich konnte durch diese Maßnahmen jedoch keine effektive Reduzierung des MIV erreicht werden. Teilweise setzte und setzt man noch immer auf veraltete Ansätze, um den motorisierten Individualverkehr zu entlasten – das zeigt sich nicht zuletzt an dem allgegenwärtigen Ausbau von Straßen, insbesondere an der geplanten 19km langen Stadt-Schnellstraße, die einen 8,2km langen Tunnel unter dem Naturschutzgebiet Lobau vorsieht (vgl. ASFINAG 2023).

Mit der 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden 2022 weitere Grundlagen zur Förderung von aktiven Mobilitätsformen eingeführt. Beispielsweise wurde die rechtliche Basis für Schulstraßen geschaffen, in denen Autos nur noch in Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, diese Straßen können außerdem grundsätzlich von Fußgänger*innen genutzt werden. Zudem wurde das Hineinragen von Autos auf Gehwege verboten und die Benutzungspflicht von Gehsteigen bei unzumutbaren Gehwegen aufgehoben. Diese neuen Bestimmungen wurden von vielen Menschen lange erwartet, und einigen geht die Novelle noch nicht weit genug (vgl. Bundesministerium 2023).

Seit dem 1. März 2022 gilt in ganz Wien eine flächendeckende Kurzparkzone für 436.787 öffentliche Pkw Stellplätze (vgl. Stadt Wien 2014; vgl. Krutzler 2023a; Anhang 1). Nach 31 Jahren wurde damit eine lückenlose Parkraumbewirtschaftung in ganz Wien durchgesetzt. Damit sollten auf einen Schlag um die 76.000 Autostellplätze in den neuen Kurzparkzonen in den Bezirken 13, 21, 22 und 23 frei werden (vgl. Krutzler 2023a).

Das Privileg, einen Platz für sein privates Eigentum im öffentlichen Raum zu mieten, bleibt bis heute jedoch ausschließlich Autofahrer*innen vorbehalten. Dafür stehen Pkw Besitzer*innen 2024 eine Fläche von etwa 5,57km² im öffentlichen Raum von Wien zur Verfügung (s. Anhang 3). Dies entspricht in etwa der Fläche vom vierten, sechsten, siebten und achten Bezirk zusammen.

Dabei hat Wien den geringsten Motorisierungsgrad in Österreich. Heute besitzen 36,7% der Bevölkerung ein Auto (vgl. Stadt Wien 2023c). Diese haben Anspruch, ihr Auto vor der eigenen

Haustüre für nur zehn Euro im Monat abzustellen (vgl. Stadt Wien 2023g). Das entspricht in etwa dem Preis, den Wiener*innen 2023 für nur einen Quadratmeter Wohnungsmiete pro Monat zahlen (vgl. Statistik Austria 2023). Die Lage des Parkplatzes und die Größe des Autos spielen dabei keine Rolle. Anders sieht es aus, wenn Parkplätze von Gastronomiebetrieben oder Baustellen gemietet werden. In diesem Fall werden immer die Lage sowie der Quadratmeterpreis berücksichtigt, der zwischen 2,40€ und 23,10€ im Monat liegt (vgl. Stadt Wien o.D. b).

Das Auto ist, um es mit einem bekannten Wort von Hermann Knoflacher zu vergleichen, kein Fahrzeug, sondern ein „Stehzeug“. 95% seiner Zeit steht es in den Straßen von Wien (vgl. VCÖ 2023a). Wenn es gefahren wird, so sitzen laut Umweltbundesamt im Schnitt 1,14 Personen in diesem Auto (vgl. Zechmeister et al. 2022: 136). Im Jahr 2022 legten nur noch 26% der Wiener*innen ihre täglichen Wege mit dem Auto zurück. Und trotzdem beansprucht das Auto momentan 66% des Straßenraums in der Stadt, davon ein Viertel für abgestellte Pkws. Dieser Straßenraum wird jedoch hauptsächlich von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen genutzt, nämlich zu 44% (vgl. Mobilitätsagentur 2023a; vgl. Käfer & Fürstl 2014; vgl. Raimund et al. 2023: 9). Mit anderen Worten: Ein Großteil des öffentlichen Straßenraums ist durch den ruhenden motorisierten Individualverkehr blockiert (vgl. Staller et al. 2022). Aktuell dominieren also Autos noch immer den Straßenraum und verhindern Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel, die aufgrund steigender Temperaturen dringend notwendig sind.

Nach dem Pariser Klimaabkommen wird Österreich laut Umweltbundesamt sein selbst gestecktes Ziel, bis 2040 klimaneutral zu sein, voraussichtlich nicht erreichen können (vgl. Pramer 2023). Selbst das EU-weite Ziel der Klimaneutralität bis 2050 kann mit den aktuellen Maßnahmen nicht erreicht werden. Fortschritte in Bereichen wie der Stromerzeugung oder Abfallwirtschaft wurden durch den starken Anstieg der Verkehrsemissionen wieder zunichtegemacht, die seit 1990 um 57% gestiegen sind (ebd.). Daher ist die Reduzierung von Autos im Straßenraum sowohl für den Klimaschutz als auch für die Anpassung an den Klimawandel von großer Bedeutung. Entscheidende Schritte dazu bleiben bislang allerdings aus. Seit dem Jahr 2012 stehen Autofahrten am Modal Split ziemlich konstant bei 26-27% (vgl. Mobilitätsagentur 2023a).

Autos beanspruchen nicht nur Platz, sie haben auch Einfluss auf die Gestaltung der umliegenden Räume. So sind Straßenschilder beispielsweise nach aktueller Regelung 60 cm von der Bordsteinkante auf dem Gehweg platziert, um das Öffnen der Autotüren problemlos zu ermöglichen (vgl. RIS 2023a: §48, 5). Dadurch wird die Breite der Gehwege zusätzlich eingeschränkt. Gleichzeitig ist auf der anderen Längsseite eines parkenden Autos ein Abstand von 1,2 m für Radfahrer*innen einzuhalten. Laut einer aktuellen Studie der TU Berlin wird die Größe von Autos in Europa weiter zunehmen. In den letzten 20 Jahren sind sie schon um 20cm länger, um 10cm breiter, um 7cm höher und noch dazu um 20% schwerer geworden (vgl. Huber & Schwedes 2022: S5-6). Der Anteil an SUVs auf Österreichs Straßen liegt mittlerweile bei 43% – am höchsten steigt dieser Wert interessanterweise auf den lückenlos asphaltierten Straßen Wiens (vgl. Pflüge 2023). Zurzeit wird diskutiert, ob Parken für größere Autos teurer werden soll. Im internationalen Vergleich ist Parken in Wien besonders günstig.

Europaweit nehmen die Proteste und Aktionen gegen die Klimapolitik der Regierungen zu. Viele Menschen betrachten die verfehlten Maßnahmen der Vergangenheit und das politische Zögern und Scheitern bei der Umsetzung effektiver Klimaschutzmaßnahmen als Bedrohung für ihre Zukunft. Insbesondere auf den Straßen der Städte finden Proteste statt, wo Klimaaktivist*innen ihren Unmut durch Protestaktionen gegen die Klimapolitik kundtun, und damit die alltäglichen Gewohnheiten vieler Menschen kritisieren (vgl. APA 2023). Diese Proteste polarisieren und stoßen bei vielen Menschen auf Unverständnis. Die Forderung nach Veränderungen verunsichert

wahrscheinlich auch jene, die sich an die Gewohnheiten ihres Alltags klammern. Gleichzeitig stellt die Veränderung des Klimas und die damit einhergehenden Wetterextreme vor allem die Bevölkerung in Städten vor lebensbedrohliche Situationen.

In Österreich wartet man schon seit 2020 auf ein Klimaschutzgesetz und gleichzeitig werden seit Jahren Klimaschutzmaßnahmen immer wieder von starken Lobbygruppen sowie der Politik verhindert (vgl. Koren 2023). Ein besorgniserregendes Beispiel dafür ist der Widerstand des aktuellen österreichischen Kanzlers gegen einen EU-Beschluss, der die Abschaffung von Verbrennungsmotoren im motorisierten Individualverkehr fordert (vgl. Mittelstaedt 2023). Feinstaub und Stickoxide sind Nebenprodukte des Autoverkehrs und sind gesundheitsschädlich und schlecht für die Umwelt. Laut der Europäischen Umweltagentur sterben in Österreich Jährlich über 7.000 Menschen frühzeitig durch Luftverschmutzung. Weltweit sind es jedes Jahr 4,5 Millionen. Schuld daran sind vor allem Schadstoffe wie Stickoxide. Man geht davon aus, dass in den europäischen Städten der Verkehr für 90% dieser Stickoxide verantwortlich ist (vgl. VCÖ 2023c). Schon aus Gesundheits- und Klimaschutzgründen tut also eine beherztere Abkehr vom Auto Not. Dabei sind andere Gründe noch nicht einmal weiter ausgeführt.

1.2 Veränderung des Klimas und die Folgen auf den öffentlichen Raum

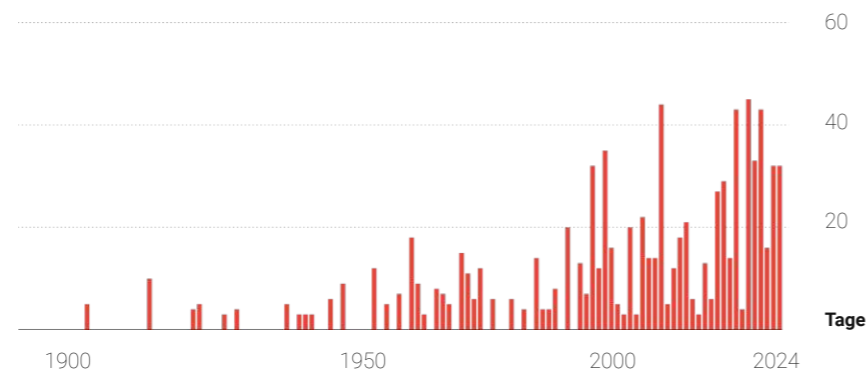
Der vom Menschen verursachte Klimawandel und die daraus resultierenden klimatischen Veränderungen und Probleme gehören heute zweifellos zu den größten Herausforderungen der Menschheit (vgl. Europäische Kommission o.D.).

Die Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ist eine Institution der Vereinten Nationen, welche weltweit Fachleute versammelt und aktuelle Erkenntnisse zum Klimawandel zusammenfasst und aus wissenschaftlicher Perspektive bewertet. Im Jahr 2023 wurde der bisher sechste Bericht veröffentlicht, der erneut auf die Dringlichkeit schnellen Handelns hinweist, um die Folgen des Klimawandels abzuschwächen.

Anfang 2024 hat Österreich immer noch kein Klimaschutzgesetz verabschiedet und zeigt sich generell säumig bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (vgl. Laufer 2024). Die von der Bevölkerung, namentlich den Umweltschützern, geäußerten Wünsche zur Umgestaltung des Straßenraums stoßen bei den zuständigen Behörden oft auf Ablehnung, die verweisen auf die vermeintlich hohen Kosten, die eine Neugestaltung und Begrünung verursachen würden. Die Kosten für einen Straßenbaum beginnen bei 8.000 €, abhängig vom Alter sowie der Art des Gehölzes und auch der Verortung des Baums (vgl. LA21 2019; Obermaier 2022). Angesichts der jährlichen Kosten, die durch das Versäumnis im Bereich Klimaschutz in Österreich entstehen und die ein neuer Bericht des Wifo auf 5,4 - 7 Milliarden Euro beziffert (vgl. WIFO 2024: 15-16), scheinen die Ausgaben für einen Baum vergleichsweise gering zu sein.

Die Hitzebelastung und die daraus resultierenden gesundheitlichen Probleme stellen bereits heute eine lebensbedrohliche Situation für einige Menschen dar, wobei die städtische Bevölkerung zur am stärksten gefährdeten Gruppe gehört. Die hohe Bebauungsdichte, die damit verbundene Flächenversiegelung und die Art und Weise, wie städtische Ressourcen heute genutzt werden, verschärfen die Auswirkungen des Klimawandels. In Österreich gehören die beiden größten Städte, Wien und Graz, zu den Regionen mit den höchsten Sommertemperaturen (vgl. Umweltbundesamt 2024).

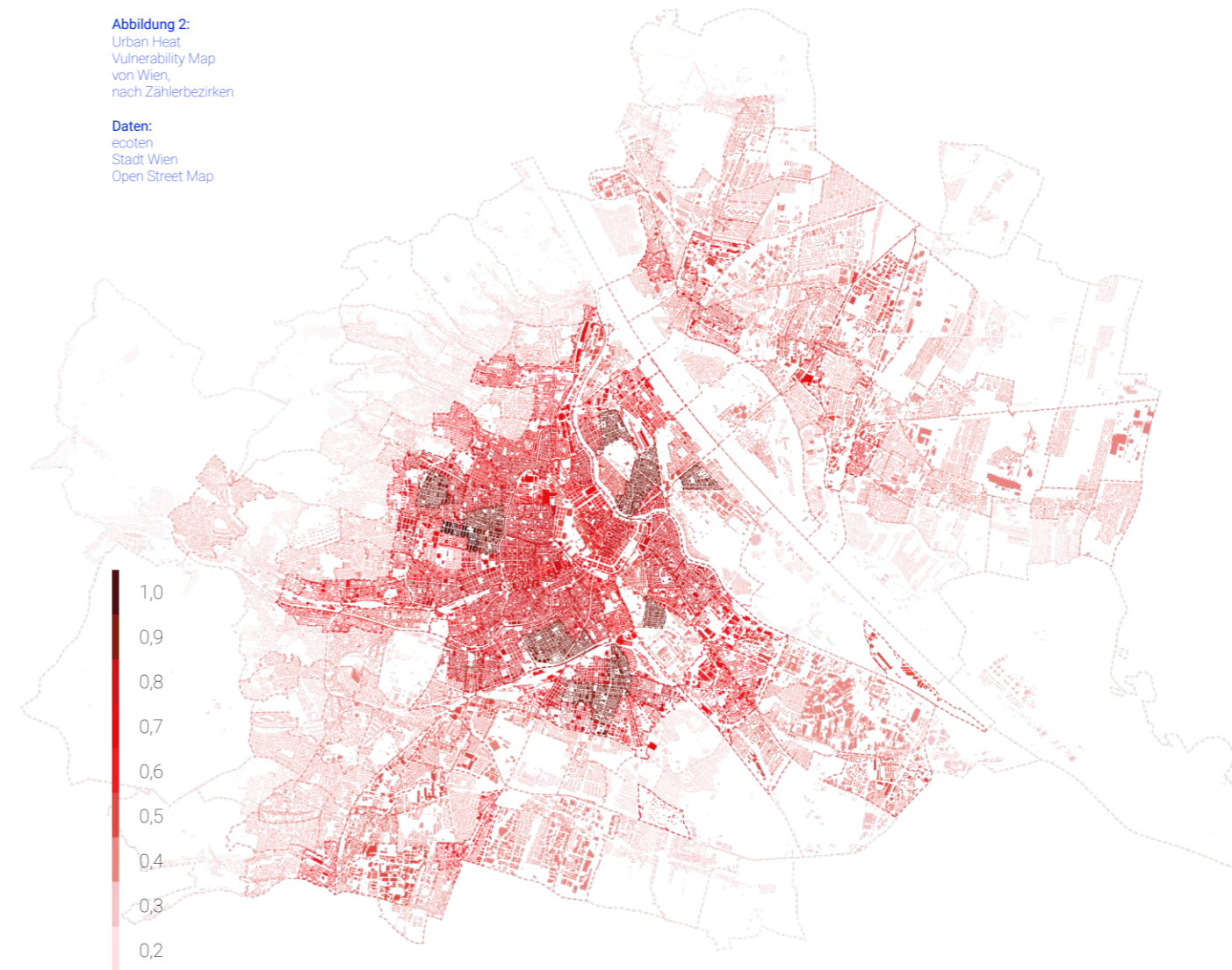
Besonders belastend für die Bevölkerung sind die sogenannten Hitzewellen. Der Meteorologe Jan Kysely beschreibt eine Hitzewelle als eine Serie von mindestens drei aufeinanderfolgenden Tagen mit Temperaturen über 30 °C, die von Tagen zwischen 25 und 30 °C unterbrochen werden können, solange die durchschnittliche Maximaltemperatur in der gesamten Periode mindestens 30 °C beträgt. In den letzten Jahrzehnten ist in Österreich eine etwa 50%ige Zunahme von Hitzewellen zu beobachten, welche zudem gegenüber früher länger anhalten. Die beigefügte Grafik zeigt die exponentielle Zunahme von Hitzewellen in Wien seit 1900 (vgl. ZMAG 2023).



In Wien gibt es neben der sorgfältigen Dokumentation von auftretenden Hitzephänomenen auch eine Urban Heat Vulnerability Map, die von ecoten im Auftrag der Stadt erstellt wurde. Hierbei wurde ein Index entwickelt, der jedes Gebiet der Stadt anhand von Stadtklimadaten und sozialräumlichen Daten bewertet. Die Vulnerabilität wird dabei anhand von Komponenten wie Hitzeausgesetztheit (Hitzeinseln und Oberflächentemperaturen), sensible Bevölkerungsgruppen (insbesondere Menschen unter 14 und über 60 Jahren, die besonders hitzegefährdet sind) und Anpassungsfähigkeit (vorhandene Vegetation und Wasser) beurteilt. Es fällt auf, dass dicht bebaute Regionen mit starker Flächenversiegelung und geringem Grünanteil in dieser Hinsicht ein großes Gefahrenpotenzial darstellen. Diese Karte dient der Stadt Wien als Grundlage zur Identifikation von Gebieten mit erhöhtem Handlungsbedarf (vgl. ecoten 2019).

Abbildung 2: Urban Heat Vulnerability Map von Wien, nach Zählerbezirken

Daten: ecoten
Stadt Wien
Open Street Map



Der öffentliche Raum spielt heute eine bedeutende Rolle bei möglichen Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel. Im vergangenen Jahrhundert hat sich das Bild des öffentlichen Raumes aufgrund der Entwicklung des Autoverkehrs erheblich verändert. Die Priorisierung des Verkehrsflusses und die Betrachtung des öffentlichen Raumes als Pkw-Stellplatz haben dazu geführt, dass die räumlichen Ressourcen heute sehr ungleich verteilt sind. Aktuell dominieren Autos immer noch den Straßenraum und behindern somit dringend notwendige Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel mit seinen steigenden Temperaturen und extremen Wetterbedingungen.

1.3 Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum

„Öffentliche Räume werden als das Netz jener gebauten Orte verstanden, an denen sich das urbane öffentliche Leben zu entfalten vermag.“ (Ahn & Knierbein 2023: 4)

Neben seiner Bedeutung als Lebensraum dient der öffentliche Raum auch zur Bewältigung des Klimawandels. Die Gestaltung von Straßen, Plätzen und Grünflächen hängt heute also nicht nur von den Bedürfnissen und Nutzungsansprüchen der Gesellschaft ab, sondern auch von globalen Herausforderungen.

Wien kann heutzutage sehr viel öffentlichen Grünraum vorzeigen – beinahe die Hälfte der Fläche von Wien ist öffentlicher Grünraum. Während in den äußeren Bezirken der Stadt sein Anteil bei bis zu 70% liegt, ist der Bedarf an Grünflächen in innerstädtischen Gebieten weitaus höher. Dort liegt der Anteil bei nur 2-15%, die übrige Fläche ist in Bauland und Verkehrsflächen aufgeteilt (vgl. Stadt Wien o.D. a). Die Grünflächen sind im Wiener Stadtgebiet sehr ungleich verteilt. In den inneren Bezirken der Stadt beschränkt sich der öffentliche Raum hauptsächlich auf Straßen und Plätze. In diesen dicht besiedelten Gebieten übernimmt der Verkehrsraum neben seiner Erschließungsfunktion oft auch eine Rolle als Aufenthaltsraum. Die Schaffung von neuen Grünflächen im Straßenraum, vor allem durch die Anpflanzung von Bäumen, ist wichtig, um langfristig die hohe Lebensqualität, die Wien auszeichnet, gewährleisten zu können.

Fahrbahnen und Parkplätze machen zwei Drittel der Verkehrsfläche aus, während Gehsteige 19 Prozent, Grünflächen neun Prozent und Radwege nicht einmal ein Prozent ausmachen (vgl. Mobilitätsagentur 2023a). Diese Zahlen sind keine abstrakte Statistik, sondern etwas, das jede und jeder unmittelbar in Wien beobachten und erleben kann.

Der Modal Split zeigt, dass nur 26% der Wiener Bevölkerung mit dem Auto unterwegs sind. 44% der Wiener*innen gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad, während 30% von ihnen öffentliche Verkehrsmittel nutzen (vgl. ebd.). Ein Blick in die Entwicklung des öffentlichen Raums macht deutlich, wie es zu dieser ungleichen Flächenverteilung gekommen ist. Was jetzt Not tut, ist eine neue und faire Umverteilung des öffentlichen Raums.

Der Ausbau von Straßen hat in der Vergangenheit immer wieder zu einem größeren Autoaufkommen geführt, was durch das Phänomen des induzierten Verkehrs erklärt werden kann (vgl. VCÖ 2024). Der induzierte Verkehr ist wissenschaftlich belegt und beschreibt das Phänomen, dass ein Angebot an Infrastruktur dazu führt, dass Menschen bereit sind, ihr Mobilitätsverhalten entsprechend dieser Infrastruktur zu ändern. Eine Umverteilung der Flächen zugunsten Öffentlichen Verkehr, sowie Fußgänger*innen und Radfahrer*innen würde also höchstwahrscheinlich dazu führen, dass mehr Menschen auf Fahrten mit dem Auto verzichten.

Die gebotene Neuverteilung des öffentlichen Raums erfolgt aktuell allerdings höchst zögerlich. Während die Art der Fortbewegung in Städten immer vielfältiger wird, sind Straßen weiterhin

hauptsächlich auf den ruhenden sowie fließenden motorisierten Individualverkehr ausgerichtet.

Die Bevölkerung Wiens wächst, momentan leben wieder mehr als 2 Millionen Bürger*innen in der Stadt (vgl. Stadt Wien 2023k). Um dem gestiegenen Wohnbedarf nachzukommen, wurde zwischen 2010 und 2020 etwa 5% des Grünlands in Bauland umgewandelt (vgl. Stadt Wien 2023c). Bis vor kurzem galten Grünflächen im Straßenraum in der Amtssprache als „unbefestigte Flächen“. Seither gelten sie als „Unbefestigte Flächen bzw. Grünflächen“, derzeit machen sie etwa 13,6% der gesamten Verkehrsfläche bei Gemeindestraßen aus (vgl. ebd.). Um dicht besiedelte städtische Gebiete an die Folgen des Klimawandels anzupassen, setzt die Stadt Wien auf die Bepflanzung mit Bäumen, die Entsiegelung von Bodenflächen im Schwammstadtprinzip und die Bereitstellung von Wasser und Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Zwischen 2010 und 2020 hat die Stadt Wien jedoch laut Statistischem Jahrbuch die Grünflächen im Verkehrsraum stark reduziert: um 244.057 m². In diesem Zeitraum wurden 11.150 neue Straßenbäume gepflanzt (vgl. ebd.). Dazu muss gesagt werden, dass ein Großteil der neuen Baumpflanzungen behördlich vorgeschrieben war, da aufgrund von neuen Bauprojekten zahlreiche Bäume gefällt worden waren (vgl. Krutzler, 2023d).

Es ist jedoch zu beobachten, dass, mit wenigen Ausnahmen, die Bäume im Straßenraum aktuell vor allem Schatten für parkende Autos spenden.

Der Straßenraum wird in Zukunft vermehrt für Klimawandelanpassungsmaßnahmen genutzt werden müssen, daneben gewinnt er als Erholungsraum für die Anwohner*innen immer mehr an Bedeutung. Einen eigenen Garten können sich nur wenige Wiener*innen leisten, daher fungieren öffentliche Grünflächen als wichtiger Rekreationsraum für die städtische Bevölkerung.

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens

Derzeit entspricht der Straßenraum Wiens, wie oben ausgeführt, weder den tatsächlichen Nutzungsanforderungen noch den aktuellen Bedürfnissen der Stadtbewohner*innen. Vorrang hat nach wie vor der motorisierte Individualverkehr. Dabei bringt Wien, mit einem vergleichsweise niedrigen Motorisierungsgrad der Bevölkerung und einer außerordentlich guten Anbindung des öffentlichen Verkehrs, gute Voraussetzungen mit, den Straßenraum neu zu organisieren – als einen Ort der Mobilität, als einen Lebens- und Aufenthaltsraum und als einen Ort für Klimawandelanpassungsmaßnahmen (vgl. Mobilitätsagentur 2023a; vgl. Zinner 2019). Wohnstraßen haben im Wiener Straßennetz wahrscheinlich das größte Potential, ein solcher Straßenraum zu werden.

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf der Wohnstraße in Wien. Eine umfassende Analyse der bereits in Wien bestehenden Wohnstraßen soll ihre derzeitige Nutzung aufzeigen, um daraus Umgestaltungsmöglichkeiten abzuleiten. Gerade weil Wohnstraßen in Wien nur einen geringen Anteil am gesamten Straßennetz haben und für den Verkehr keine bedeutende Rolle spielen, können sie ein Beispiel dafür werden, wie aus bestehendem Straßenraum ein neuer Raum geschaffen werden könnte, der menschenfreundlicher und klimagerechter ist.

2.2 Definition und Rahmenbedingungen von Wohnstraßen

Das Straßennetz in Österreich ist in verschiedene Kategorien unterteilt, grundsätzlich in ein übergeordnetes und ein untergeordnetes (vgl. Stadt Wien 2011: 71).

Übergeordnete Straßenräume stellen Verkehrsflächen dar, die für den motorisierten Individualverkehr eine erhöhte Bedeutung haben. Hierzu zählen Autobahnen, Schnellstraßen sowie Bundesstraßen. Diese Verkehrsflächen sind auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet, insbesondere hinsichtlich eines ungehinderten Verkehrsflusses mit hoher Geschwindigkeit (vgl. ebd.).

Das untergeordnete Straßennetz umfasst Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Wohnstraßen. Diese öffentlichen Verkehrsflächen haben gemäß Flächenwidmungs- und Bebauungsplan keine vorrangige Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr. Sie erfüllen innerhalb des städtischen Raumes neben ihrer Erschließungsfunktion einige zusätzliche Aufgaben, wie beispielsweise die Schaffung von Aufenthaltsbereichen, die Förderung des Radverkehrs und die Unterstützung wirtschaftlicher Aktivitäten (vgl. ebd.).

Da Wien sowohl Bundesland als auch Gemeinde ist, werden neben Autobahnen und Schnellstraßen alle Straßen in Wien als Gemeindestraßen betrachtet. Diese Straßen werden in Hauptstraßen und Nebenstraßen unterteilt. Hauptstraßen zeichnen sich durch eine hohe Verkehrsbedeutung aus und gehören daher zum übergeordneten Straßennetz, während die Nebenstraßen zum untergeordneten Straßennetz gezählt werden (vgl. Stadt Wien 2024a).

Seit 2013 besteht die Möglichkeit, eine Straße in eine Begegnungszone umzugestalten. In diesen Zonen gilt das Prinzip des Mischverkehrs, wobei die Fahrzeuggeschwindigkeit auf 20 km/h oder 30 km/h beschränkt ist. Diese Zonen stellen, was die Gestaltung betrifft, den größten Unterschied zu normalen Straßen dar und sind auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen ausgerichtet, die unterschiedslos gleiche Rechte genießen (vgl. RIS 2024a: §76c). Begegnungszonen befinden sich vor allem an Orten mit kommerzieller Nutzung und erhöhtem Fußgänger*innen Anteil in Wien und machen zurzeit den geringsten Teil am untergeordneten

Straßennetz aus (vgl. Stadt Wien 2024b).

Beinahe alle Wohngebiete in Wien sind zurzeit Tempo-30-Zonen. Die Tempo-30-Zonen machen heute in Wien bereits mehr als zwei Drittel des gesamten Straßennetzes aus. Diese Zonen sind, abgesehen von ihrer Geschwindigkeitsbegrenzung, hauptsächlich auf die Bedürfnisse des Fahrzeugverkehrs ausgerichtet und haben momentan vor allem eine Funktion als Verkehrs- und Parkraum inne (vgl. Stadt Wien 2024c).

Wohnstraßen spielen insofern nicht nur im untergeordneten Straßennetz eine besondere Rolle, als sie der einzige Straßenraum sind, in dem Fußgänger*innen der Aufenthalt auf der Fahrbahn generell erlaubt ist, und nicht nur das, sie genießen dort auch Vorrang. In diesen Straßen ist der Fahrzeugverkehr beschränkt, und das Spielen auf der Fahrbahn ist ausdrücklich erlaubt (vgl. RIS 2024b: §76b).

In Wien besteht seit 1983 die Möglichkeit, eine verkehrsberuhigte Maßnahme in Form der Einführung einer Wohnstraße anzuordnen. Heute existieren etwa 200 Wohnstraßen (je nach Zählweise, siehe unten) in der Stadt (vgl. Stadt Wien 2024b). Wohnstraßen finden sich überwiegend in Wohngebieten und spielen für den Verkehrsfluss keine bedeutende Rolle, und sollen Lebensraum und sicherer Aufenthaltsraum für Bewohner*innen mit Spielmöglichkeiten für Kinder sein (vgl. Stadt Wien 2011: 11).

2.2.1 StVO: Gesetzliche Rahmenbedingungen der Nutzung

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer*innen im öffentlichen Raum. Ihre Einführung erfolgte im Jahr 1960, seitdem wurde sie 33 Mal novelliert (vgl. BMK o.D. a). Im Großen und Ganzen zeichnet sich die StVO durch eine Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs aus, weswegen seit Jahren Experten eine grundlegende Reform der StVO fordern (vgl. KfV 2022).

Mit der 10. Novellierung im März 1983 wurde die Wohnstraße gesetzlich in der StVO verankert, als eine Straße, die sowohl für die Fußgänger*innen, als auch den beschränkten Fahrzeugverkehr bestimmt ist (vgl. RIS 2024b: §76b). Das Betreten der Fahrbahn und das Spielen auf ihr sind ausdrücklich erlaubt. Um einen sicheren Aufenthalt in dieser Straße zu gewährleisten, ist der Durchzugsverkehr für Fahrzeuge generell verboten. Fahrzeuglenker*innen dürfen die Wohnstraße nur zum Zu- und Abfahren benutzen, und dies auch nur mit Schrittgeschwindigkeit. Für Lenker*innen von Fahrrädern und Fahrzeugen des öffentlichen Dienstes gilt das Fahrverbot nicht. Die Schrittgeschwindigkeit wird in der StVO nicht näher definiert, jedoch hat sie der Oberste Gerichtshof mit einem Entscheidungstext vom 30.10.2008 auf 5 km/h festgelegt (vgl. RIS 2012).

Neben Fahrradfahrer*innen dürfen in Wohnstraßen auch Scooter- und Rollschuhfahrer*innen die Fahrbahn in Schrittgeschwindigkeit nutzen. Fahrradfahrer*innen dürfen gegen die Einbahn fahren und seit der letzten StVO-Novelle auch nebeneinander.

Was die Kennzeichnung von Wohnstraßen betrifft, so ist in der StVO festgehalten, dass bei der Ein- und Ausfahrt ein entsprechendes Verkehrsschild aufgestellt sein muss. Außerdem müssen Parkplätze gekennzeichnet sein. Bauliche Maßnahmen, die der Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit dienen, sind in der Wohnstraße erlaubt (vgl. RIS 2024b: §76b). Doch fehlen detaillierte Vorgaben für die Gestaltung der Wohnstraße. Die Tatsache, dass Begegnungszonen, anders als Wohnstraßen, immer als solche erkennbar sind, liegt vor allem daran, dass für sie genaue Gestaltungsvorgaben existieren, festgehalten in den RVS, den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. Dazu gleich mehr, erst einmal wollen wir festhalten:

Zusammenfassend ergeben sich folgende Regeln in Wohnstraßen:

- Das Gehen auf der Fahrbahn ist erlaubt.
- Das Spielen auf der Fahrbahn ist erlaubt.
- Radfahren gegen die Einbahn ist erlaubt.
- Mit dem Rad nebeneinander fahren ist erlaubt.
- Rollschuh- sowie Scooterfahren auf der Fahrbahn sind erlaubt.
- Der Kfz-Verkehr ist grundsätzlich verboten, ausgenommen: Zu- und Abfahren sowie Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes.
- Das Durchfahren einer Wohnstraße ist verboten.
- Geparkt werden darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen.
- Fahrzeuge müssen in Schrittgeschwindigkeit fahren und dürfen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nicht gefährden. Schrittgeschwindigkeit wird mit 5 km/h beschrieben.

2.2.2 RVS: Gestalterische Rahmenbedingungen

Die Richtlinien und Vorschriften im Straßenwesen (RVS) sind ein Regelwerk, welches von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr erstellt wird. Die RVS geben den Stand der Technik im Straßen- und Verkehrswesen wieder, das Regelwerk ist relevant für die Planung von Bundes- und Landesstraßen (in Wien auch von Gemeindestraßen) (vgl. BMK o.D. b). Das bedeutet jedoch nicht, dass ein Individuum daraus grundsätzlich Ansprüche ableiten kann. Die RVS ist lediglich zwischen Beteiligten bei der Umsetzung und Planung rechtlich bindend. In der RVS lassen sich insbesondere gestalterische Richtlinien für den Straßenraum finden – Beispielsweise auch für die Umgestaltung einer Straße in eine Begegnungszone, aufgelistet werden einige Kriterien, die dabei einzuhalten sind.

Bisher wurde kein eigenes Regelwerk für Wohnstraßen entwickelt. Wohnstraßen werden zwar in manchen Kapiteln der RVS erwähnt, dort machen ihre gestalterischen Vorgaben im Vergleich zur Begegnungszone allerdings nur einen Bruchteil aus. Dies könnte ein Grund dafür sein, dass Wohnstraßen heute oft genauso aussehen und genutzt werden wie herkömmliche Straßen.

In der RVS 03.02.12 „Fußgängerverkehr“ werden unter Punkt 4.1.1.3 Beispiele für die Gesamtbreite von Fußgängeranlagen angeführt, mit der Angabe einer Regelbreite und einer Mindestbreite. Für Wohnstraßen wird eine Regelbreite von zwei Metern angeführt, dies ist der einzige Straßentyp ohne Angabe einer Mindestbreite (vgl. RVS 2015a: 6). Das heißt, in Wohnstraßen ist kein Gehsteig vorgeschrieben – Fußgänger*innen ist es ja erlaubt, auf der Fahrbahn zu gehen. In Wohnstraßen soll der Fußgängerverkehr grundsätzlich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden.

Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes als Lebensraum und Mobilitätsraum werden in der RVS 03.04.13.1 „Kinderfreundliche Mobilität“ angeführt. Dabei wird die „Verringerung des motorisierten Verkehrs in Wohngebieten“ am Beispiel der Wohnstraße erklärt (vgl. RVS 2015b: 7).

Die RVS 03.04.14 „Gestaltung eines Schulumfeldes“ beschreibt in Absatz 5.1.3, neben den bereits in der StVO erwähnten Regelungen, weitere Gestaltungsprinzipien für Wohnstraßen. Eine Trennung zwischen Fahrbahn und Gehsteig ist demnach nicht zwingend erforderlich, und generelles Parken entlang der Gehsteige soll vermieden werden. Die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit ist durch bauliche Maßnahmen sicherzustellen. Die Wohnstraße wird hier als ideales Instrument beschrieben, um die Verkehrssicherheit rund um die Schule zu erhöhen und die Lebensqualität der Anwohner*innen zu steigern (vgl. RVS 2016: 9-11).

Zusammenfassend können folgende RVS-Gestaltungsprinzipien für Wohnstraßen festgehalten werden:

- In Wohnstraßen kann auf einen Gehsteig verzichtet werden.
- Eine Trennung von Gehsteig und Fahrbahn ist nicht notwendig.
- Generelles Parken entlang der Gehsteige soll vermieden werden.
- Die Schrittgeschwindigkeit ist durch bauliche Maßnahmen zu gewährleisten.

2.3 Geschichte von Wohnstraßen

Mit dem verstärkten Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs in den 1970er Jahren entstanden in ganz Europa Konzepte, um den damit neu entstandenen Problemen entgegenzutreten. Die Niederlande taten sich da besonders hervor – mit ihrem Konzept der sogenannten Woonerfs, übersetzt bedeutet der Begriff so viel wie Wohnhof. In Delft wurden die ersten Woonerfs eingeführt, mit der Zielsetzung, den Straßenraum zu beruhigen und aus ihm einen Lebensraum zu machen (vgl. Collarte 2012: 3-6). Dies geschah vor dem Hintergrund, dass die Wohnräume in den Niederlanden oft klein waren und der Straßenraum vor allem als Parkplatz genutzt wurde. Dieses Konzept einer Wohnstraße wurde weltweit übernommen. Wohnstraßen sind mittlerweile in ganz Europa sowie im Vereinigten Königreich, in Amerika, Japan, Australien und Israel verbreitet. In jedem Land sind Wohnstraßen wieder etwas anders, angepasst an die Bedürfnisse der jeweiligen Bevölkerung (vgl. Collarte 2012: 3-6).

2.3.1 Best Practice: Woonerf

Trotz ihrer weltweiten Verbreitung haben Woonerfs ihren wohl größten Erfolg in den Niederlanden gefunden. Dort ist es gelungen, verkehrsberuhigte Orte zu schaffen, die aktiv von den Anwohner*innen als Aufenthalts- und Lebensraum genutzt werden. Diese Woonerfs unterscheiden sich optisch deutlich von gewöhnlichen Straßen und erinnern eher an begrünte Innenhöfe. Woonerfs sind gesetzlich ähnlich geregelt wie die Wohnstraßen in Österreich, wobei die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit in den Woonerfs mit 15 km/h höher liegt als in Österreich. Warum Woonerfs in den Niederlanden so gut funktionieren, liegt wahrscheinlich gerade daran, dass sie sich gestalterisch und optisch klar von normalen Straßen unterscheiden. In einem Woonerf teilen sich Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge die Straße – einen (gesonderten) Gehsteig gibt es nicht. Große Teile eines Woonerfs sind intensiv begrünt.

Charakteristika der Woonerfs in den Niederlanden (vgl. Collarte 2012: 6-10):

- Klare Unterscheidung zum gewöhnlichen Straßenraum: Woonerfs legen besonderen Wert darauf, dass sich diese Straßen bereits bei der Einfahrt stark von einer gewöhnlichen Straße unterscheiden. Dieser Unterschied kann auf unterschiedliche Weise deutlich gemacht werden: durch den Bodenbelag, durch eine Anhebung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau, durch eine Verengung der Fahrbahn oder durch eine intensive Begrünung.
- Beseitigung von Gehsteigkanten: Fußgänger*innen und Autofahrende bewegen sich im Mischverkehr auf gleicher Ebene. Autofahrende müssen generell vorsichtig sein, da es keine klar definierte Fahrspur gibt und Fußgänger*innen Vorrang genießen. Die Verwendung unterschiedlicher Farben im Belagsmaterial macht zusätzlich deutlich, dass es sich um einen Fußgängerbereich handelt. Die Beseitigung von Bordsteinkanten schafft Barrierefreiheit.



Abbildung 3:
Woonerf in den Niederlanden

- Mehrere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Bündel: Fast alle Woonerfs weisen eine verzo-gene und verengte Straße auf, dazu kommen räumliche Elemente wie Sitzmöglichkeiten, Spiel-elemente oder Bepflanzungen. So werden Fahrer*innen angehalten, langsam und vorsichtig zu fahren.
- Reduziertes Parkplatzangebot: In den Niederlanden ist das Parken ähnlich wie in Österreich nur auf dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. In Woonerfs wird darauf geachtet, generelle deutlich weniger Parkplätze und nur auf einer Fahrbahnseite anzubieten, weswegen dort viel weniger Parkraum vorhanden ist als in österreichischen Wohnstraßen.
- Integration von Grünraum und Straßenmöbeln: In Woonerfs trägt der große Anteil von Grün-raum dazu bei, dass Schattenflächen genutzt werden können. Bewohner*innen stellen den Bereich vor ihrer Haustür gerne mit Töpfen, Beeten und Sitzmöglichkeiten aus – sie schaffen sich ihren „privaten“ Bereich. Sitzmöglichkeiten laden zum Verweilen ein und sind meist mit Grünflächen und Spielmöglichkeiten kombiniert.
- Woonerfs mit übergeordnetem Konzept: Woonerfs sind oft Teil einer umfassenden Strategie, wie beispielsweise der einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung in einem Gebiet. Diese Art von Wohnstraße wird häufig mit anderen verkehrseingeschränkten Zonen kombiniert.

2.3.2 Wohnstraßen in Wien

In Wien haben sich, rein statistisch gesehen, Wohnstraßen neben Tempo-30- und Fußgän-ger*innen-Zonen zu der beliebtesten Verkehrsberuhigungsmaßnahme entwickelt. Auf dem Papier zumindest. Wohnstraßen finden sich überwiegend in Wohngebieten und spielen für den Verkehrsfluss keine bedeutende Rolle, denn sie sollen auch und vor allem Lebensraum und sicherer Aufenthaltsraum mit Spielmöglichkeiten für Kinder sein, doch oft werden sie wie alle

anderen Straßen genutzt. Viele Nutzer*innen wissen über die geltenden Regelungen in einer Wohnstraße jedoch nicht Bescheid.

Wohnstraßen sind in Wien unterschiedlich gestaltet, entsprechend dem jeweiligen Verständnis vor Ort. Konstant zieht sich jedoch ein erhöhtes Pkw Stellplatz Angebot durch das Straßenbild von Wohnstraßen. Das mit 33,5% deutlich höher ist als in normalen Gemeindestraßen Wiens, dort liegt es nämlich bei 23,6%.

Beispielsweise dienen Wohnstraßen in Siedlungsgebieten vor allem dazu, das Parken in schmalen Zufahrtsstraßen zu ermöglichen. In Österreich darf man grundsätzlich überall dort parken, wo es laut Straßenverkehrsordnung nicht verboten ist, jedoch gelten in Wohnstraßen besondere Regelungen (vgl. RIS 2024c: §23). Dort ist das Parken nur auf dafür gekennzeichne-ten Stellen erlaubt, und gemäß RVS ist in einer Wohnstraße kein Gehsteig erforderlich. Daher können diese markierten Parkplätze in Wohnstraßen auch dort angelegt werden, wo sich bei einer normalen Straße der Gehsteig befindet. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen beschränken sich in den Wohnstraßen der Siedlungsgebiete oft einzig auf eine Schwelle bei der Einfahrt, dies ist in der Löwenzahngasse, der Larwingasse und dem Fischerstrand der Fall, allesamt im 22. Wiener Gemeindebezirk, allesamt 2023 zu Wohnstraßen umgewidmet.

Weiters gibt es in Wien zahlreiche Wohnstraßen, die offensichtlich mit dem Ziel umgewidmet wurden, das dort befindliche Umfeld von Bildungseinrichtungen, Parks und Plätzen zu be-ruhigen. Dazu zählen die meisten Wohnstraßen, beispielsweise auch die Wohnstraße in der Schwarzringergasse, der Gassergasse oder der Maiselgasse.

Auch in diesen Straßen zeigt sich jedoch ein klassisches Straßenbild mit intensiver Nutzung des Straßenraums als Parkplatz. Um Schüler*innen vor Schulen daran zu hindern, auf die Stra-ße zu laufen, ist der Gehsteig dort von der Straße in der Regel durch ein Geländer abgetrennt, wie beispielsweise in der Greiseneckergasse zu beobachten ist. Die Bedürfnisse von Anwoh-ner*innen, die wurden bei der Gestaltung dieser Wohnstraßen offensichtlich nicht berücksich-tigt.

Es finden sich auch Beispiele, wo eine Wohnstraße wohl einzig zu dem Zweck eingerichtet wurde, die Geschwindigkeit der Pkws zu reduzieren und den Durchzugsverkehr einzubremsen. In Wohnstraßen, wo zusätzlich Baumaßnahmen gegen den Durchzugsverkehr ergriffen wurden, zeigt dieser Ansatz Erfolg. Leider blieben dort meist weitere bauliche Maßnahmen aus, um die Wohnstraße auch als Aufenthaltsraum zu etablieren.

Seit 2013 zeigen sich Bestrebungen, Gestaltungsprinzipien, die für Begegnungszonen ent-wickelt wurden, auch für Wohnstraßen zu übernehmen. Dabei kommt es auch zu partizipativen Prozessen, wobei unter anderem die Interessen von Anwohner*innen aufgegriffen werden und diese aktiv in den Umgestaltungsprozess eingebunden werden. So entstehen Straßenräume, in denen Wünsche von Anwohner*innen berücksichtigt werden mit Aufenthaltsflächen, mit Sitz-möglichkeiten, Trinkbrunnen und Bäumen, während Stellplätze für Autos stark eingeschränkt werden. Es scheint, dass nach 50 Jahren, seit der Einführung der Wohnstraße, nun ein Konzept Anklang findet, welches das ursprüngliche Verständnis der Wohnstraße durch einen partizi-pativen Prozess umsetzen kann. In diesen Wohnstraßen gibt es ausgewiesene Aufenthalts-flächen, außerdem kann ihre Fahrbahn barrierefrei begangen werden, ohne Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehweg, während Autofahrer*innen klar signalisiert wird, dass sie sich hier nur eingeschränkt bewegen dürfen. Das Straßenleben wie in den Woonerfs ist hier trotz-dem noch nicht vollständig eingezogen. Möglicherweise liegt dies daran, dass bei der Gestal-tung der Wohnstraße eben Prinzipien angewendet werden, die für Begegnungszonen entwickelt wurden. Es bestehen zwar einige Ähnlichkeiten zwischen beiden Straßentypen, doch erlauben Begegnungszonen beispielsweise eine deutlich höhere Fahrgeschwindigkeit, außerdem bleibt bei diesem Straßentyp die Durchfahrt mit dem Pkw weiterhin möglich und sie richten sich in

ihren Nutzungsansprüchen nicht primär an die Bedürfnisse als Aufenthaltsraum, sondern an jene eines Mischverkehrs mit hohem Fußgänger*innenaufkommen. Allerdings muss hier auch erwähnt werden, dass in Wohnstraßen die Durchfahrt nicht erlaubt ist, diese aber bei ca 75% nicht verhindert wird.

Als Beispiele für Wohnstraßen, die die Anwohner*innen bei der Planung miteinbinden, sind folgende zu nennen: die Goldschlagstraße im 14. Bezirk, die Servitengasse im 9. Bezirk und die Pelzgasse im 15. Bezirk. Und trotzdem: Auch in diesen Wohnstraßen fahren immer noch Pkws durch und die Bewohner*innen können diesen Straßenraum nicht vollständig als Aufenthalts- und Lebensraum nutzen.

Viele der 179 Wohnstraßen in Wien bleiben hinter ihrem Potenzial zurück. Vielfach herrscht noch Unklarheit über die in ihnen geltenden Regelungen, und das Fehlen einer klaren und einheitlichen Umbaustrategie trägt dazu bei, dass Wohnstraßen sich nicht als attraktive Alternative zur gewöhnlichen Straße empfehlen können. Not tut, bestehende Wohnstraßen so umzugestalten, dass ein einheitliches und funktionierendes Konzept für diesen Straßentyp erkennbar wird, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der klimatischen Veränderungen, auf die eine Antwort gefunden werden muss.

2.4 Momentane Nutzungs- und Umgestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum

Sieht man sich die Woonerfs in den Niederlanden an, so gewinnt man den Eindruck, dass deren Anwohner*innen ihr Wohnzimmer auf die Straße ausgeweitet haben. Den Platz vor ihrer Tür drapieren sie mit Möbeln und Topfpflanzen. So entsteht nicht nur ein lebenswerter Raum für alle, sondern durch die aktive Beteiligung der Bewohner*innen wird auch die Instandhaltung und Nutzung dieses Raums gefördert.

Ebenfalls in den Niederlanden, in Rotterdam, besteht die Möglichkeit, den öffentlichen Raum vor der eigenen Haustüre aktiv zu gestalten. Dieser kann bepflanzt und begrünt werden – dafür dürfen die Pflastersteine sogar entfernt werden. Auch Sitzmöglichkeiten in Form von Sesseln oder einer Bank können geschaffen werden – es muss lediglich eine Gehsteigbreite von 1,5 m erhalten bleiben. Mit einer Genehmigung durch die Gemeinde sind diese Schritte möglich, und sie werden mit finanziellen Mitteln gefördert. Informationen und auch Tipps, die Bauanleitungen oder Pflegehinweise zu unterschiedlichen Pflanzen betreffen, sind leicht auf eigens dafür eingerichteten Webseiten zu finden (vgl. Slaars 2023).

In Wien gibt es einige Projekte, die die aktive Teilhabe der Bevölkerung bei der Gestaltung des Straßenraums im Rahmen eines partizipativen Prozesses vorsehen. Die Art und Intensität der Beteiligung ist aber von Projekt zu Projekt sehr unterschiedlich. Man unterscheidet zwischen einer informativen Beteiligung, einer konsultativen Beteiligung und einer Mitbestimmung (vgl. Arbter 2012: 11). Während man bei der informativen Beteiligung lediglich über ein Vorhaben informiert wird, hat man bei einer konsultativen die Möglichkeit, Ideen oder Wünsche zu einem Projekt einzubringen, und zwar im Rahmen einer Veranstaltung oder Umfrage.

Bei der weitreichendsten Beteiligungsform, der Mitbestimmung, kann man an den Plänen zur Umgestaltung mitarbeiten (vgl. ebd.).

Bei der Umgestaltung zahlreicher Straßenräume (Supergrätzl in Favoriten, Neugestaltung der

Gumpendorferstraße oder der äußerer Mariahilferstraße) hatten Anwohner*innen die Möglichkeit, ihre Ideen, Wünsche und Vorstellungen für den Straßenraum einzubringen. Die Stadt Wien setzte dabei auf Befragungen im öffentlichen Raum sowie auf partizipative Veranstaltungen sowie auf digitale Beteiligungsmethoden, um möglichst viele Menschen in diesen Prozess einzubinden. Bei diesen Straßenräumen baut man nicht nur auf die Expertise von Planer*innen, sondern man berücksichtigt auch die Bedürfnisse der (künftigen) Nutzer*innen.

Leider beschränkt sich die Beteiligung an solchen Umgestaltungen heute noch auf wenige ausgewählte Projekte der Stadt. Wenn man Ideen, Wünsche oder Anregungen für einen Straßenraum hat, für den unmittelbar keine Umgestaltung von Seiten der Stadt vorgesehen ist, kann man sich direkt an die betreffende Bezirksvorstehung wenden. Freilich ist man darauf angewiesen, dass man dort bei den verantwortlichen Stellen auf offene Ohren trifft. Es kann durchaus sein, dass etwa der Vorschlag, einen nicht barrierefreien Gehweg umzugestalten, nicht aufgegriffen wird, selbst wenn der sich mit den Zielen der Stadt deckt und die räumlichen Ressourcen für eine Umgestaltung in dem Fall gegeben sind.

So kann bei der Bevölkerung leicht der Eindruck aufkommen, dass der öffentliche Raum ausschließlich der Verkehrsnutzung dient. Ihr erscheint die Beteiligung an der Umgestaltung eines Straßenraums hin zu einem Aufenthaltsraum daher oft als wenig aussichtsreich. Eine spezielle Protestaktion gegen die Nutzung des Straßenraums als Parkplatz hat es in die Medien geschafft: das „Cabriobeet“ des Filmemachers Christoph Schwarz. Schwarz hat ein Cabrio mit Erde gefüllt und es im öffentlichen Raum abgestellt. Er will damit zeigen, wie einfach und günstig es ist, ein Auto vor der eigenen Haustür abzustellen, während es keine rechtliche Grundlage gibt, ähnlich unkompliziert ein privates Hochbeet im Straßenraum aufzustellen.

Trotzdem: Das Interesse der Bevölkerung, das eigene Wohnumfeld mitzugestalten, nimmt zu – sowohl im Rahmen von Beteiligungsprozessen als auch in Bezug auf aktive Mitwirkung. Die Stadt Wien möchte diese Entwicklung unterstützen und hat zwei Maßnahmen ergriffen: Zum einen können Bürger*innen die Verantwortung für eine Baumscheibe, also für den Boden um das untere Ende eines Baumstamms, übernehmen und diese gegebenenfalls begrünen (vgl. Gebietsbetreuung o.D.). Zum anderen unterstützt die Stadt seit 2015 die Initiative „Grätzloase“, die sich als Antwort auf die infolge der Parkraumbewirtschaftung freigewordenen Parkplätze versteht (vgl. Prechtl 2020). Die Idee ist, diese Parkplätze in Parklets umzuwandeln, in Aufenthaltsräume. Der Prozess der Umwidmung ist an ein Auswahlverfahren gebunden, bei dem die Agenda 21 – im Auftrag der Stadt Wien – diese zuerst genehmigen muss, sie dann aber, bei positivem Bescheid, auch finanziell unterstützt (vgl. LA21 2023). Seit 2015 wurden etwa 400 Parkplätze in Wien zu Aufenthaltsorten im Straßenraum umgewandelt (vgl. Stadt Wien 2024d).

In Wohnstraßen ist eine alternative Nutzung des Straßenraums ausdrücklich erwünscht. In ihnen ist es beispielsweise erlaubt, Tische aufzustellen und Feste zu veranstalten. Ebenso darf man Liegestühle in Parklücken platzieren oder einen Swimmingpool aufbauen, um an heißen Tagen für Abkühlung in der Nachbarschaft zu sorgen. Die Straße darf für Musikveranstaltungen oder als Spielplatz für Kinder genutzt werden, die die Straße auch mit Kreide bemalen können. Dies alles ist erlaubt, ohne einen Antrag stellen zu müssen – allerdings nur, solange eine Mindestfahrbahnbreite von 2,6 Metern freigehalten wird und der erlaubte Fahrzeugverkehr nicht behindert wird.

Angesichts der faktisch gegebenen Umstände und Möglichkeiten in den meisten Wohnstraßen Wiens erscheinen solche Nutzungsmöglichkeiten derzeit eher als idyllische Idee. Zwischen zwei parkenden Autos zu liegen oder auf einer Straße zu spielen, auf welcher normalerweise Autos mit erhöhter Geschwindigkeit durchfahren, erscheint erst einmal nicht sehr attraktiv und

erfordert im Gegenteil viel Mut, wie ein Selbsttest von zwei Mitarbeiter*innen des „Standard“ zeigt, die darüber eine Reportage schrieben. Die zwei Mitarbeiter*innen berichten auch darüber, dass große Unwissenheit über die geltenden Regelungen in einer Wohnstraße sowohl bei Anrainer*innen, Autofahrer*innen als auch Besucher*innen besteht (vgl. Fellner 2023).

Eine andere Initiative nennt sich „Space and Place“ und veranstaltet unter anderem einmal jährlich den sogenannten „Tag der Wohnstraße“, um das Bewusstsein für die Nutzungsmöglichkeiten in ihr zu schärfen. Diese Initiative wird von der Stadt unterstützt. Trotz dieser löblichen Bemühungen, wird jedoch einmal mehr deutlich, dass nicht nur die Unwissenheit über bestehende Regelungen oder das fehlende kulturelle Verständnis der Nutzung öffentlicher Räume für die ausbleibende alternative Nutzung in Wohnstraßen verantwortlich ist. Wie bei Woonerfs zu sehen ist, ist vielmehr die fehlende Grundlage eines sicheren attraktiven öffentlichen Raums als Ursache für eine ausbleibende Nutzung zu nennen.

3 Straßenportrait Wohnstraße

3.1 Stand der Forschung

Die Stadt Wien veröffentlicht jährlich das „Statistische Jahrbuch der Stadt Wien“ sowie „Wien in Zahlen“. In diesen Veröffentlichungen finden sich bezirksbezogene Informationen zu unterschiedlichen Parametern wie Bevölkerungsentwicklung, finanzielle Ausgaben, unverbaute Flächen in Gemeindestraßen und Motorisierungsgrad. Anhand dieser Zahlen lassen sich spezifische Entwicklungen und Veränderungen gut nachvollziehen. In der jeweiligen Bewertung lässt sich auch ein bestimmter Zeitgeist herauslesen. Beispielsweise zur Zeit der stark gestiegenen Motorisierung, wurde die Flächenversiegelung durch den Ausbau des Straßennetzes noch positiv bewertet. Was früher mit „Unbefestigte Flächen“ angeführt wurde, trägt heute die Bezeichnung „Unbefestigte Flächen bzw. Grünflächen“. Diese geänderte Begrifflichkeit deutet auf einen Sinneswandel hin.

Bisher wurden nur sehr wenige bis keine amtlichen Daten zu den Wohnstraßen von der Stadt veröffentlicht. Wien verzeichnet laut eigenen Angaben derzeit ungefähr 200 Wohnstraßen, mit einer Gesamtlänge von 44 km – sie machen nur einen Bruchteil des insgesamt 2.700 km umfassenden Straßennetzes der Stadt aus. Aktuell gibt es von offizieller Seite keine detaillierten Angaben zur Nutzung und zur genauen Flächenverteilung der Wohnstraßen. Damit fehlt eine Grundlage zu deren objektiver Beurteilung. Der Stadt ist jedoch klar, dass die gewünschte Nutzung in Wohnstraßen oft ausbleibt (vgl. Stadt Wien: 11).

Weiters lässt sich zum aktuellen Stand der Forschung sagen, dass unter anderem die Initiative Space and Place an einem EU-Projekt namens StreetForum teilnimmt, in welchem zwei Wohnstraßen in Wien, die Lambertgasse und die Rahlgasse, als Versuchsorte dienen. Bei diesem Projekt geht es darum, eine Methode zu entwickeln, wie Menschen mit unterschiedlichen Interessen und Vorstellungen gemeinsam einen Straßenraum gestalten und nutzen können. Dafür wird ein eigenes Toolkit entwickelt, welches in vier sogenannten „Living Labs“ in Brüssel, Stockholm, Istanbul und Wien erprobt werden soll. Eine Umwandlung von autodominierten Straßen in menschenorientierte Orte wird dabei angestrebt. (vgl. Street Forum o.D.).

3.2 Methoden der Analyse

In diesem Abschnitt der Arbeit wird die Datenerhebung aller Wohnstraßen vorgestellt, um ein Bild von der momentanen Qualität und Nutzung der Wohnstraßen in Wien zu generieren. Dabei handelt es sich um eine Momentaufnahme. Als Grundlage für diese Erhebung diente eine Liste der MA46, auf der alle Wohnstraßen inkl. Länge und Realisierungsdatum mit Stand vom 17.07.2023 aufgeführt sind. Zusätzlich wurden Geodaten von wien.gv, Klimadaten von ecoten sowie Informationen aus OpenStreetMap und Google Maps herangezogen. Um die Daten zu überprüfen und weitere Informationen einzuholen, war auch die Besichtigung einzelner Straßen erforderlich. Die Erhebung enthält detaillierte Angaben zur aktuellen Flächenverteilung, zu Mobilität, alternativen Nutzungsformen und einzelner klimatisch relevanten Daten. Im folgenden Teil der Arbeit wird genauer auf die Erhebungsmethode mit seinen inhaltlichen Schwerpunkten eingegangen.

Die Zählweise von Wohnstraßen, wie sie von der MA 46 durchgeführt wurde, wird nicht übernommen. Diese Zählweise listet nämlich eine Wohnstraße mehrfach auf, wenn sie sich über mehrere Gassen oder Bezirke erstreckt. Vor Ort konnte ich feststellen, dass solche mehrfach

aufgelisteten Wohnstraßen durch nichts unterbrochen sind, durch keine Schilder und keine räumlichen Elemente. In meiner Erhebung wurden diese „mehrfachen“ Wohnstraßen also nur als eine Wohnstraße gezählt.

Daraus ergibt sich diese Differenz: In der offiziellen Liste der MA 46 finden sich ungefähr 200 Wohnstraßen, in meiner nur 179.

Alle erhobenen Daten sind als EXCEL-Tabelle (s. Anhang) festgehalten, während Wohnstraßen welche einen erhöhten Handlungsbedarf, hinsichtlich klimatischer Veränderungen aufweisen, auch visuell dargestellt sind.

In den folgenden Unterpunkten wird genauer auf die Erhebung der Daten aus der EXCEL-Tabelle eingegangen.

3.2.1 Flächenverteilungen

In dieser Erhebung wurde die Flächenverteilung zwischen Fahrbahn, ruhendem Verkehr, Gehweg, baulich getrenntem Radweg und Grünfläche erfasst. Obwohl in Wohnstraßen, ihrem Konzept nach, kein Unterschied zwischen Fahrbahn und Gehsteig besteht, unterstützt eine räumliche Trennung beider Bereiche, etwa mit einem Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehsteig, eine klassische Straßennutzung. Ist ein Gehsteig vorhanden, wird dieser faktisch auch als solcher genutzt.

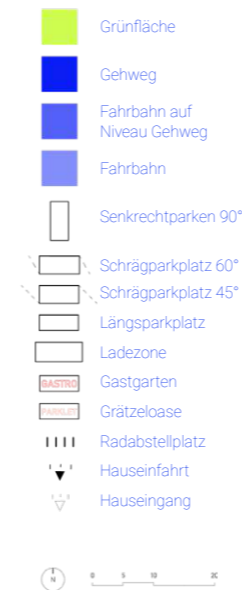


Abbildung 4:
Flächenermittlung am Beispiel
der Langmaiggasse und
Alberichgasse

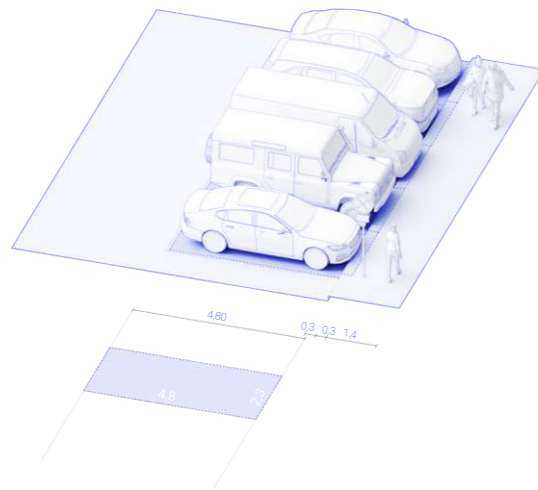
Daten:
wien.gv
Google Maps



Senkrechtparkplatz 90°

Flächenbeanspruchung:

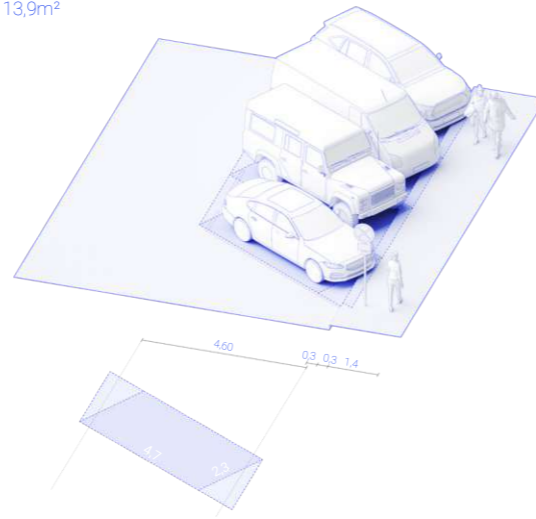
11,04m²



Schrägparkplatz 60°

Flächenbeanspruchung:

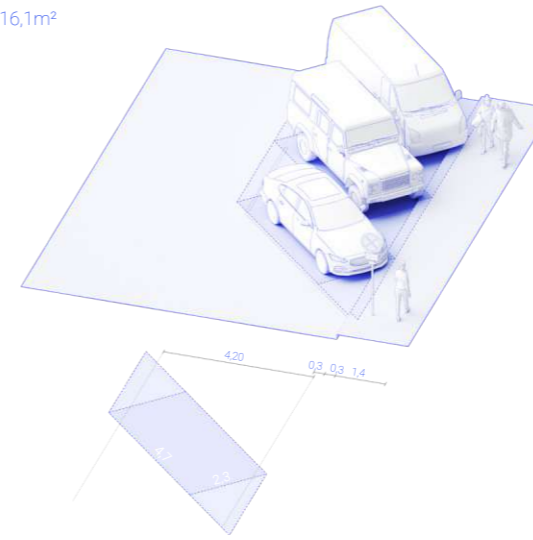
13,9m²



Schrägparkplatz 45°

Flächenbeanspruchung:

16,1m²



Längsparkplatz

Flächenbeanspruchung:

10m²

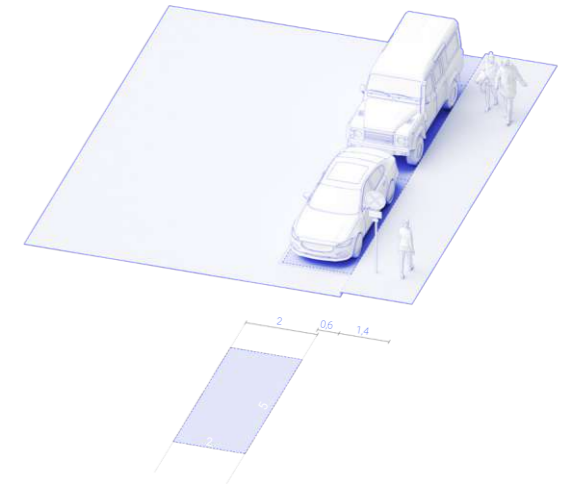


Abbildung 5:
Stellplatzmöglichkeiten im
öffentlichen Raum

Zur Erfassung der unterschiedlichen Flächen wurden als Grundlage die MZK-Vektordaten herangezogen. Mit dem Bearbeitungsprogramm „Rhino 3D“ wurden die jeweiligen Flächen-nutzungen detailliert erfassen. Die aus den Vektordaten gewonnenen Annahmen bezüglich der Flächennutzung wurden anschließend durch einzelne Besichtigungen kontrolliert und verifiziert.

- Fahrbahn: Die Fahrbahn ist der Bereich, der normalerweise den Fahrzeugen zur Verfügung steht. In der Erhebung wurde zwischen allgemeinen Fahrbahnen und Fahrbahnen auf Gehsteig-niveau unterschieden.
- Ruhender Verkehr: Bei der Erfassung des ruhenden Verkehrs wurden die jeweiligen Park-möglichkeiten in den Stadtplan eingetragen: Längsparkplatz, Senkrechtparkplatz (90°) und Schrägparkplatz (60°) sowie (45°). Dabei wurde die unterschiedliche Flächenbeanspruchung der einzelnen Stellplatzmöglichkeiten berücksichtigt, wie sie auch im „Projektierungs Hand-buch Öffentlicher Raum“ der Stadt Wien beschrieben sind (vgl. Stadt Wien 2011: 85-88). Bei der Berechnung der Stellplatzflächen der gesamten Stadt wurde seitens der Stadt Wien keine Unterscheidung zwischen den unterschiedlichen Parkplatzvarianten übermittelt. Für die folgen-de Berechnung der Pkw-Stellplatzfläche in der gesamten Stadt wurde daher der Mittelwert der Flächenbeanspruchung jener Stellplatzvarianten verwendet. Dieser liegt bei 12,8m². In Abbildung 5 sind die unterschiedlichen Flächenbeanspruchungen dargestellt. Die Maße basieren auf den Angaben des „Projekthandbuchs Öffentlicher Raum“ der Stadt Wien. Als

durchschnittliche Größe eines Pkws wird dabei ein Auto mit einer Breite von 1,8 Metern und einer Länge von 4,7 Metern angenommen (vgl. ebd.: 85-88).

- Gehweg: Gehwege sind Bereiche, die durch visuelle oder bauliche Erhebung oder Bodengestal-tung von der Fahrbahn abgetrennt und dem Fußgängerverkehr zugeordnet sind. Die Qualität der einzelnen Gehwege wurde ebenfalls erfasst. Ist kein Gehweg vorhanden, wurde erhoben, ob die Gestaltung für einen Mischverkehr ausgelegt ist, ob also eine sichere Nutzung der Fahrbahn als Gehweg gewährleistet ist und somit die Fläche als Gehweg gelesen werden kann.
- Baulich getrennter Radweg: Das Radfahren in Wohnstraßen ist in beide Richtungen erlaubt, dafür muss kein separater Bereich markiert sein. Trotzdem befinden sich in einigen Wohnstraßen Markierungen und sogar baulich getrennte Radwege.
- Grünfläche: Eine Grünfläche weist auf eine unversiegelte Fläche im Straßenraum hin. Es wird in der Erhebung nicht weiter auf die jeweilige Qualität der Grünfläche eingegangen.

3.2.2 Mobilität

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen haben das Ziel, diese als solche zu kennzeichnen und eine Einschränkung des Verkehrs, die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit und eine sichere Nutzung der Fahrbahn für Fußgänger*innen zu gewährleisten. Es wurden folgende Maßnahmen in Wohnstraßen erhoben und in die Tabelle miteinbezogen:

- Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet?
Erhoben wurde, ob Maßnahmen sicherstellen, dass die Regeln einer Wohnstraße eingehalten werden und alternative Straßennutzungen möglich sind. Gemäß RVS ist die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen zu gewährleisten.
- Durchfahrt möglich?
Generell ist das Durchfahren mit dem Pkw in Wohnstraßen untersagt. Wohnstraßen, in denen die Durchfahrt nicht möglich ist, verzeichnen eine erhebliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Allerdings wird diese Regelung nicht immer baulich unterstützt und somit auch nicht eingehalten. Bauliche Verhinderungen werden in der Tabelle berücksichtigt.
- Gehweg baulich getrennt?
Wenn ein baulich getrennter Gehweg vorhanden ist, wird dieser vorrangig als solcher genutzt. Es wurde außerdem überprüft, ob ein baulich getrennter Gehweg nur teilweise existiert, was aus Sicherheitsgründen für Fußgänger*innen negativ zu bewerten ist.
- Gehweg barrierefrei?
Ein barrierefreier Gehsteig sollte gemäß ÖNORM B 1600 eine Breite von mindestens 1,5 Metern haben, wobei punktuell 90 cm nicht unterschritten werden dürfen (vgl. Österreichisches Normungsinstitut: 5). Da die Fahrbahn in Wohnstraßen generell betreten werden darf, stellt ein erhöhter Bordstein eine Barriere für einige Benutzer*innengruppen dar. Ein Gehweg in Wohnstraßen muss sowohl als Mobilitätsraum als auch als barrierefreier Aufenthaltsraum dienen, insbesondere auch für Rollstuhlfahrer*innen mit einem erforderlichen Wendekreis von mindestens 1,5 Metern. Daher wurde ein baulich getrennter Gehweg als nicht barrierefrei gekennzeichnet, wenn eine punktuelle Unterschreitung der Gehwegbreite unter 1,5 Meter festgestellt wurde.
- Parkplätze auf dem Gehweg?
Parkplätze auf Gehwegen stellen ein erhebliches Problem dar, da sie die Barrierefreiheit und Sicherheit von Fußgänger*innen beeinträchtigen. Sie sind zu vermeiden, insbesondere wenn alternative Straßennutzungen unterstützt werden sollen.
- Hausgaragen/Häuser
In der Analyse wurde erfasst, wie viele Häuser sich in einer Wohnstraße befinden und wie viele davon eine eigene Garage besitzen. Hauszufahrten sind oft der Grund, warum eine Wohnstraße nicht vollständig für den Pkw-Verkehr gesperrt ist. Zudem wird in Wohnstraßen mit zahlreichen Hausgaragenzufahrten der Straßenraum oft als klassischer Parkraum genutzt.
- Pkw-Parkplätze
Eine intensive Verwendung des Straßenraums als Parkplatz verhindert eine alternative Nutzung dieses Raumes. Parkende Autos stellen oft eine Barriere dar und widersprechen dem grundlegenden Konzept einer Wohnstraße, außerdem verhindern sie die visuelle Unterscheidung von gewöhnlichen Straßen.
- Fahrradabstellplätze
Fahrräder dürfen auch auf für Autos gedachten Parkplätzen abgestellt werden, es muss nur sichergestellt sein, dass sie nicht umfallen können. Ein Fahrrad darf auch auf dem Gehweg abgestellt werden, sofern dieser mindestens 2,5 Meter breit ist. In Wien sind die gängigsten und am meisten genutzten Fahrradabstellmöglichkeiten die sogenannten Wiener Bügel. Diese nehmen in Wien rund 60.000 Räder auf und beanspruchen dabei lediglich 2,5 m² für zwei Fahr-

räder im öffentlichen Raum.

- Radfahren gegen die Einbahn möglich? Gesetzlich ist dies zwar erlaubt, jedoch in der Realität oft nicht möglich, mitunter sogar gefährlich.

3.2.3 Distanzen

In der EXCEL-Tabelle gibt es eine Kategorie „Distanzen“. Ausgewertet wurde, wie weit diese Orte von der betreffenden Wohnstraße jeweils entfernt sind, gemessen in Gehminuten, immer zur nächstbesten Möglichkeit: öffentliche Parkgarage, ÖPNV-Haltestelle, Grünraum. Diese Erhebung zielt insbesondere darauf ab, die Parkmöglichkeit in Wohnstraßen zu hinterfragen. Obwohl in Wien generell kein Parkdruck besteht, sollen die kurzen Entfernungen zur nächsten ÖPNV-Haltestelle sowie die Möglichkeit, das Auto in einer Parkgarage abzustellen, dazu beitragen, auf das Parken in Wohnstraßen zu verzichten. Ist eine Wohnstraße nicht durch parkende Autos verstellt, kann diese Fläche für Anpassungen an den Klimawandel und als Lebensraum genutzt werden. Eine gute öffentliche Anbindung ist eine Grundvoraussetzung, um auf motorisierten Individualverkehr verzichten zu können. Eine erhöhte Distanz zu Grünflächen und Spielplätzen zeigt an, dass in diesem Fall entsprechender Nachholbedarf im öffentlichen Raum besteht.

Die Distanzen wurden mithilfe von Google Maps ermittelt. Google arbeitet mit Nutzungsdaten und kann somit Gehminuten sehr präzise angeben.

3.2.4 Alternative Nutzungen

Freiflächen oder Sitzmöglichkeiten laden zum Verweilen ein und können unterschiedlich genutzt werden. Alternative Nutzungsformen, wie sie sich momentan in Wohnstraßen finden lassen, wurden begutachtet und mit in die Tabelle aufgenommen.

- Grätzloasen: Durch die Umwidmung von Parkplätzen zu Begegnungszonen mit Sitzgelegenheiten und Grünflächen wird das Verweilen in einer Straße unterstützt. Bei diesem Prozess der Umgestaltung werden Anrainer*innen miteinbezogen.
- Parkplätze als Schanigärten genutzt: Schanigärten sind Gastgärten von Gewerbetreibenden. Sie stellen eine kommerzielle Nutzung des öffentlichen Raums dar und dienen dem Aufenthalt.
- Sitzmöglichkeiten: Neben kommerziellen Sitzgelegenheiten gibt es auch öffentliche, die einen Aufenthalt im Freien ermöglichen. Es wurde die Anzahl von Parkbänken in der jeweiligen Wohnstraße erhoben.
- Institutionen in der Straße: Wohnstraßen werden häufig in der Nähe von Schulen, Kindergärten, Universitäten, Altersheimen oder auch Kultureinrichtungen angelegt, um für diese Einrichtungen eine sichere Umgebung zu schaffen. In der Nähe von Hotels und ähnlichen Institutionen dienen Wohnstraßen allerdings in erster Linie dazu, Anlieferungen zu ermöglichen.

3.2.5 Klima

Die Notwendigkeit, den Straßenraum an die derzeit erfolgenden klimatischen Veränderungen anzupassen, erfordert eine Umgestaltung bestehender Straßenräume. Neben dem bereits erwähnten Urban Heat Vulnerability Index wurde daher auch erhoben, ob sich in der Wohnstraße

Bäume und Trinkbrunnen befinden. Wobei kritisch anzumerken ist, dass die durch Straßenbäume bedingten Schattenflächen häufig ausschließlich parkenden Autos zugutekommen.

3.3 Fakten zu Wohnstraßen in Wien

Die EXCEL-Tabelle gibt die detaillierten Zahlen der Auswertung wieder (s. Anhang 3). Auf den nachliegenden Seiten 46-53 werden die ausgewerteten allgemeinen Fakten zu Wiens Wohnstraßen veranschaulicht (Abbildung 8-11).

Gemeindestraßen in Wien teilen sich laut dem aktuellen „Statistischen Jahrbuch“ und Angaben der Stadt Wien so auf: 57,1% Fahrbahn, davon 23,6% ruhender Verkehr, 28,4% Gehweg, 13,4% Grünfläche und 1,1% Radwege. Die Erhebung der 179 Wohnstraßen ergibt eine ähnliche Verteilung des öffentlichen Raums mit: 64,7% Fahrbahn, davon 33,5% ruhender Verkehr, 28,3% Gehweg, 6,8% Grünfläche und 0,3% Radweg.

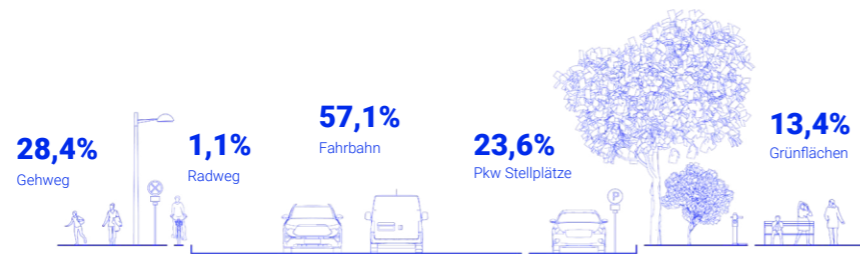


Abbildung 6:
Flächenverteilung von
Gemeindestraßen in Wien

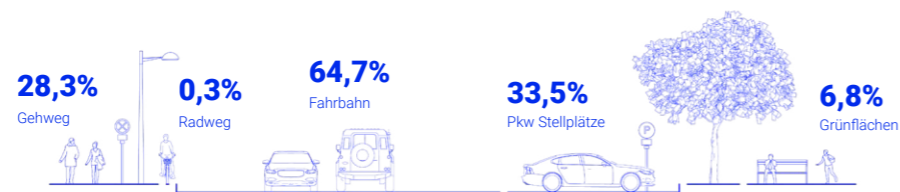


Abbildung 7:
Flächenverteilung von
Wohnstraßen in Wien

Die Flächenverteilung einer Wohnstraße unterscheidet sich kaum von der einer gewöhnlichen Straße.

Die Daten der Erhebung verdeutlichen, dass auch in Wohnstraßen momentan eine ungleiche Flächenverteilung besteht.

Besonders hervorzuheben ist die außergewöhnlich hohe Flächenbeanspruchung durch stehende Pkws. Diese beeinträchtigen neben der Barrierefreiheit auch eine alternative Nutzung dieses Straßenraums.

Zudem zeigt sich, dass in Wohnstraßen im Durchschnitt weniger Grünflächen vorhanden sind als im anderen Straßen.

6,8% der Flächen in Wohnstraßen sind **Grünflächen**.

Damit sind durchschnittlich um die **Hälfte weniger Grünflächen als in anderen Straßen** Wiens vorhanden.

65% der Fläche in Wohnstraßen ist als **Fahrbahn** gekennzeichnet.
Davon sind **33,5%** für **stehende Pkws reserviert**.
Insgesamt gibt es **8.512 Pkw-Stellplätze**.

In **26%** aller Wohnstraßen befindet sich eine **Bildungseinrichtung**

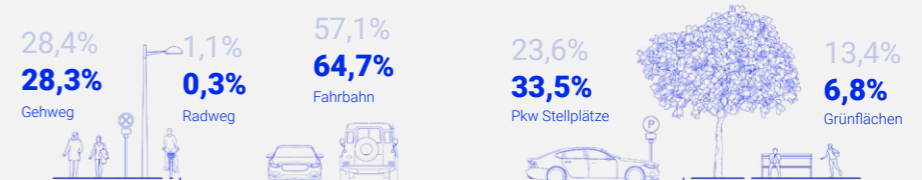
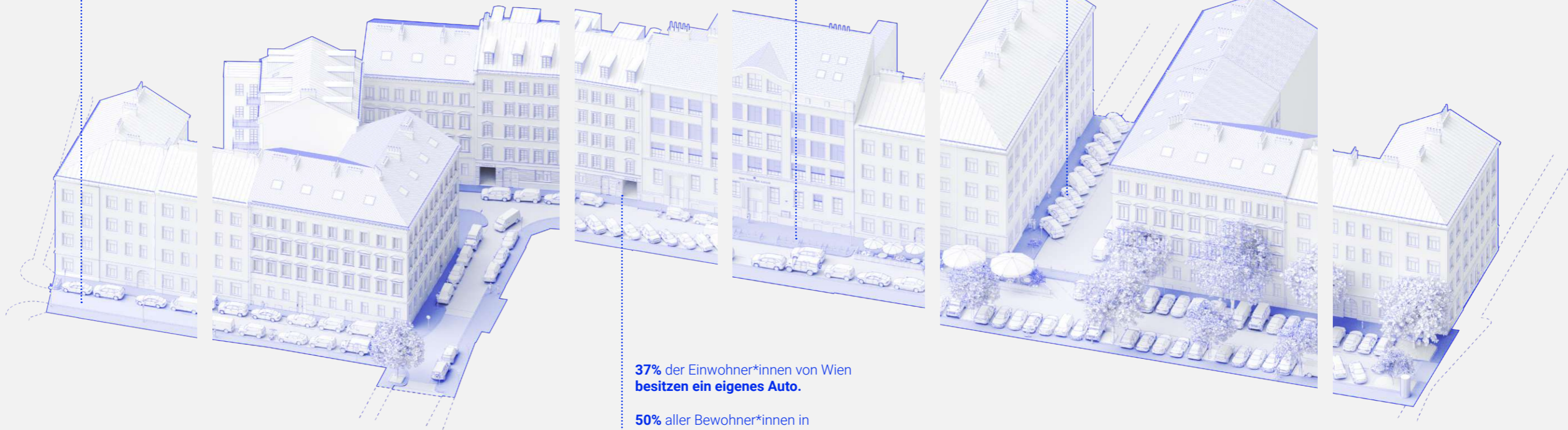
In **56%** aller Wohnstraßen gibt es **keine Radabstellplätze**, während in **96%** von ihnen Pkw-Stellplätze vorhanden sind.

5% aller **Pkw-Stellplätze** in Wohnstraßen sind **auf Gehwegen platziert**

37% der Einwohner*innen von Wien **besitzen ein eigenes Auto**.

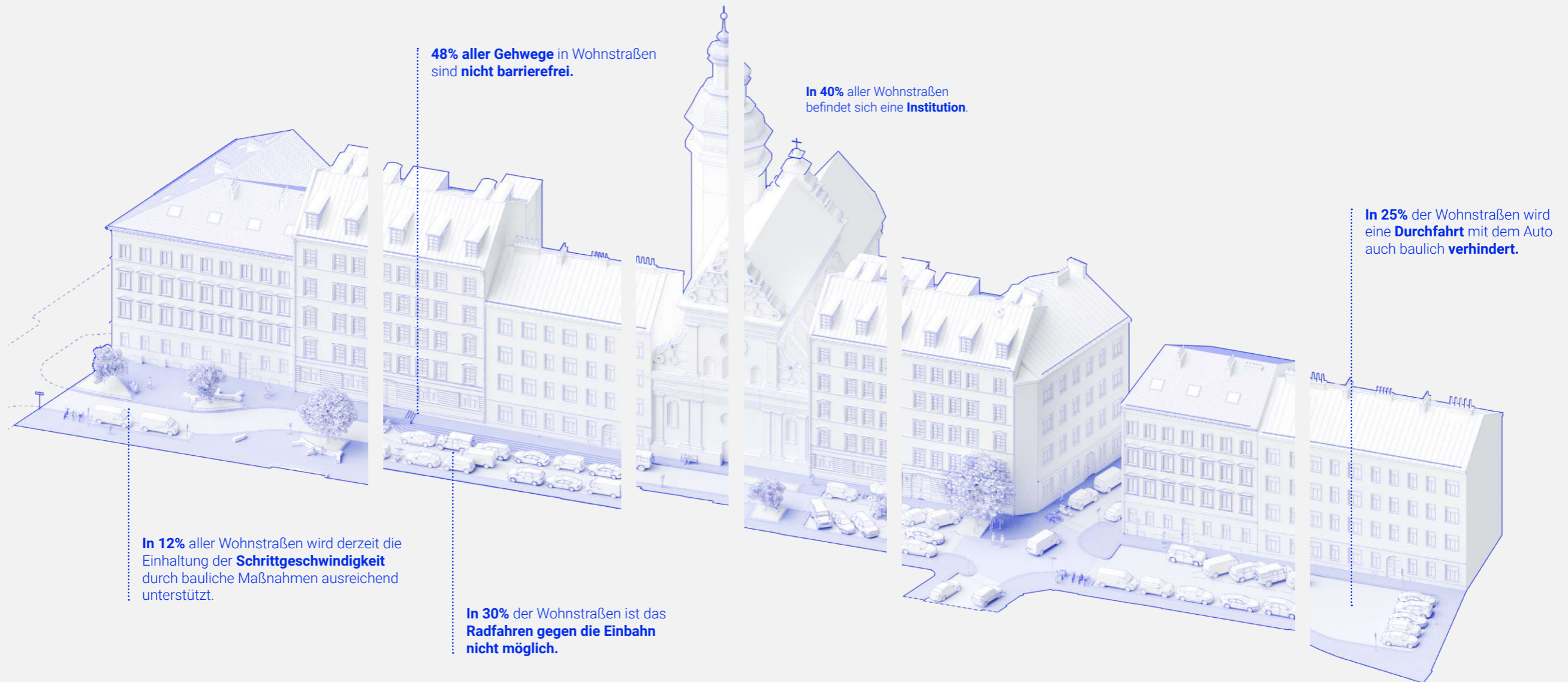
50% aller Bewohner*innen in Wohnstraßen haben die Möglichkeit, **ihr Auto in der eigenen Hausgarage abzustellen**.

100.000m² sind in Wiens Wohnstraßen für **stehende Pkws reserviert**.



Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung** fallen in Wohnstraßen sehr unterschiedlich aus, oft sind sie unzureichend oder fehlen sogar zur Gänze.

Ist eine sichere Nutzung der Fahrbahn für Fußgänger*innen und insbesondere Kinder nicht gegeben, wird sie auch nicht zum Spielen oder für andere Aktivitäten genutzt, wozu eine Wohnstraße ja gerade da sein soll.



Ist ein **baulich getrennter Gehweg** vorhanden, so wird dieser auch als solcher genutzt.
In 79% aller Wohnstraßen ist das der Fall.

Die Art der **momentanen Nutzung** von Wohnstraßen steht ganz im Widerspruch zu ihrer eigentlichen Idee, der Idee eines vielfältigen und diversen Lebensraums voller spielender Kinder.

Eine Wohnstraße entsteht in der Regel aus dem Bedürfnis der Bewohner*innen nach Verkehrsberuhigung, aber auch nach öffentlichem Freiraum. Sitzmöglichkeiten gibt es nicht in allen Wohnstraßen, damit sind auch alternative Nutzungsformen im Sinne eines längeren Aufenthalts in diesen Straßen limitiert.

Damit Straßen auch an Hitzetagen genutzt werden können, sind Schattenflächen sowie Trinkmöglichkeiten besonders wichtig. Leider hat die Erhebung ergeben, dass beides in den Wohnstraßen äußerst selten gegeben ist.

In **32%** aller Wohnstraßen gibt es **keine Straßenbäume**.

52% aller Wohnstraßen befinden sich in einem Gebiet, das zu den **am stärksten von Hitze betroffenen** Orten in Wien zählt.

In **6,7%** aller Wohnstraßen gibt es einen **Trinkbrunnen**.



33,5% der Fahrbahn in Wohnstraßen ist **für parkende Autos reserviert**. Insgesamt nehmen **8.512 Pkw-Stellplätze** eine Fläche von **100.000 m²** ein.

Derzeit werden **davon 1,5% als Grätzloasen oder Gastgärten** genutzt, während **5% aller Parkplätze auf Gehsteigen platziert sind**.

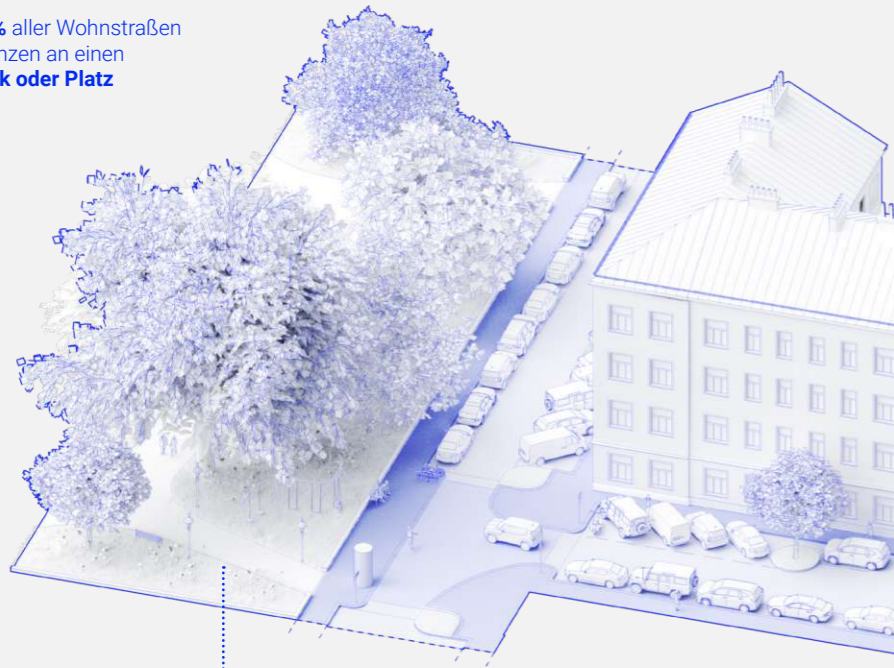
In **25%** aller Wohnstraßen gibt es eine **Sitzmöglichkeit**.

Wien verfügt über eine ausgezeichnete öffentliche **Anbindung**.

Im Durchschnitt benötigt man nur 3,6 Gehminuten, um von einer Wohnstraße zu einer ÖPNV-Haltestelle zu gelangen.

Was das Angebot an Parkgaragen, Parkanlagen und Spielplätzen betrifft, zeigen sich allerdings große Unterschiede. In dicht besiedelten Gebieten ist der Grünflächenanteil gering, gering ist auch die Parkgaragenanzahl in den äußeren Bezirken.

25% aller Wohnstraßen grenzen an einen **Park oder Platz**



Im Durchschnitt benötigt man nur **3,6 Gehminuten**, von einer Wohnstraße **zu einer ÖPNV-Haltestelle**.

In **33%** aller Wohnstraßen ist die **Distanz zu einer ÖPNV-Haltestelle größer als zu einer Parkgarage**.



In **84%** aller Wohnstraßen geht man im Durchschnitt **weniger als 5 Minuten zu einer öffentlichen Parkgarage**.



Durchschnittlich geht man von einer Wohnstraße **5,4 Minuten zu einem öffentlichen Grünraum**.

In **37%** aller Wohnstraßen ist die **Distanz zu einem Park größer als zu einer Parkgarage**.

In Wohnstraßen, in denen man **länger als 15 Minuten zu einer Parkgarage geht**, benötigt man durchschnittlich **4 Minuten zu einer ÖPNV-Haltestelle**.

3.4 Straßenportrait: Wohnstraßen in klimatisch vulnerablen Gebieten in Wien

Im nachfolgenden Teil der Arbeit werden die Ergebnisse der Erhebungen visuell dargestellt. Es werden in den einzelnen Bezirken die Flächenverteilungen von gewöhnlichen Straßen mit jenen der Wohnstraßen gegenübergestellt.

Zusätzlich wurden Axonometrien für Wohnstraßen erstellt, die die städtebauliche Situation, die Flächenverteilung und die gegenwärtige Nutzung wiedergeben sollen. Die Grundlage für die Axonometrien bilden die erhobenen Plandaten, die auf den Geodaten der Stadt Wien basieren. Somit kann der abgebildete Straßenraum ein Abbild der tatsächlichen Situation vor Ort sein. Die Gebäude in den Darstellungen sind jedoch fiktiv und dienen dazu, einen Eindruck der städtebaulichen Situation zu vermitteln. Die Darstellung eines Schulgebäudes, eines Wohnhauses, eines Hotels oder eines Parks werden wiederholt verwendet und stehen repräsentativ für eben jenes. Straßenquerschnitte sollen genaue Angaben zur Flächenverteilung in den Wohnstraßen liefern. Dadurch sollen Ähnlichkeiten und Unterschiede in der Flächenverteilung zu den angrenzenden Straßen verdeutlicht werden.

Von den insgesamt 179 Wohnstraßen in Wien sind dabei nur jene dargestellt, die in klimatisch vulnerablen Gebieten (UHVI > 0,6) liegen, also dort, wo der höchste Handlungsbedarf für eine Umgestaltung besteht. Dabei handelt es sich um 112 Wohnstraßen.

In den folgenden Seiten 56-229 sind die Ergebnisse der Erhebung dargestellt (Abbildung 12-173).

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



414 km² Gesamtfläche ²⁰²¹

- 49% Grünland und Gewässer
- 36% Bauland
- 15% Verkehrsflächen

Einwohner*innen ²⁰²⁴
2.006.134

Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²²
37

Pkw gesamt ²⁰²²
726.125

Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
436.787

Pkw Stellplätze in Garagen ²⁰¹⁵
ca. 650.000

Straßenbäume ²⁰²²
98.658

Gemeindestraßen ²⁰²²
41.440.207 m²

Fahrbahn ²⁰²²
23.657.722 m²

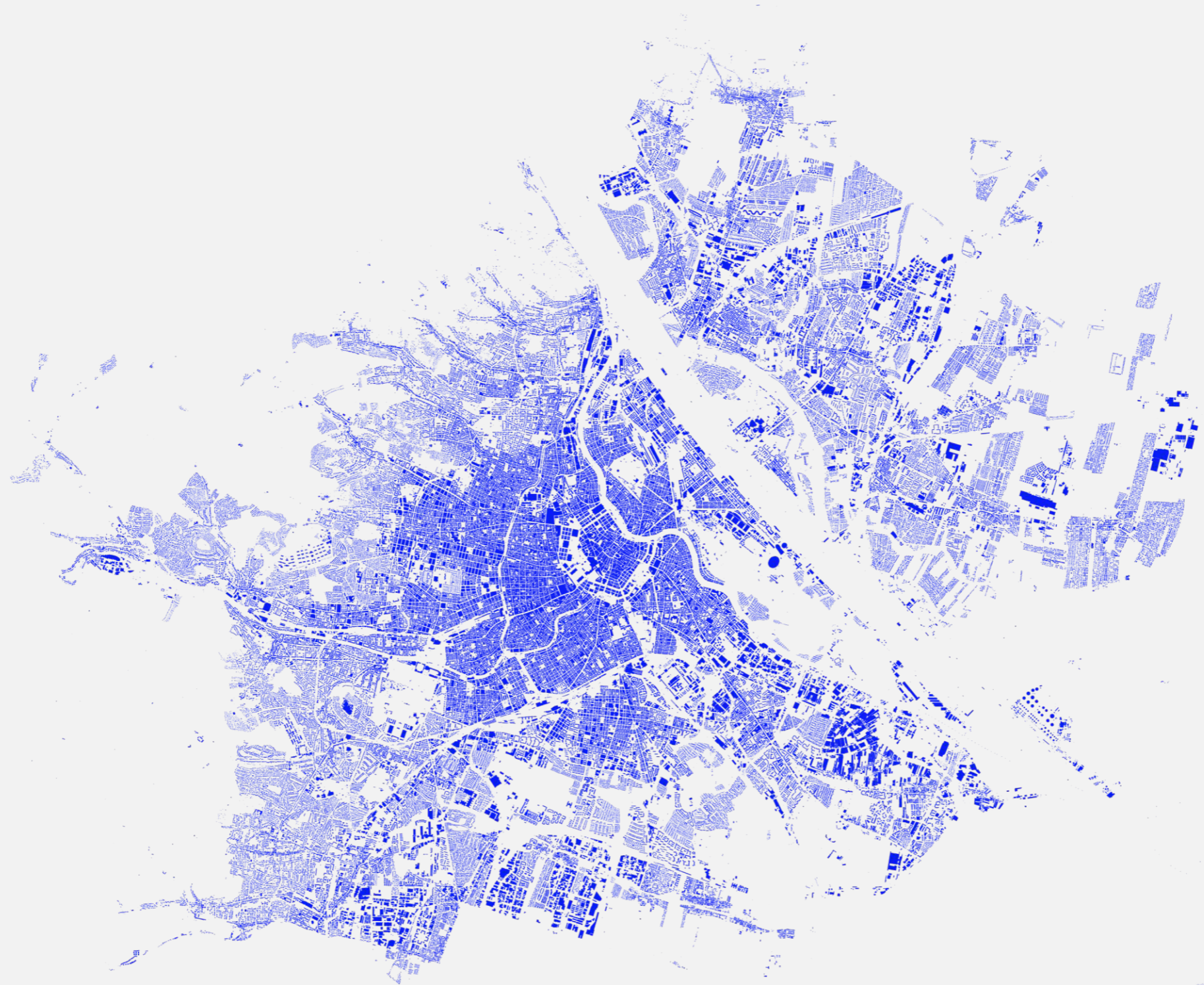
Pkw Stellfläche ²⁰²⁴
5.573.402 m²

Gehweg ²⁰²²
11.776.889 m²

Radwege ²⁰²²
44.3061 m²

Grünflächen ²⁰²²
5.562.535 m²

Modal Split ²⁰²²
Gehen 35%
Öffi 30%
Auto 26%
Rad 9%



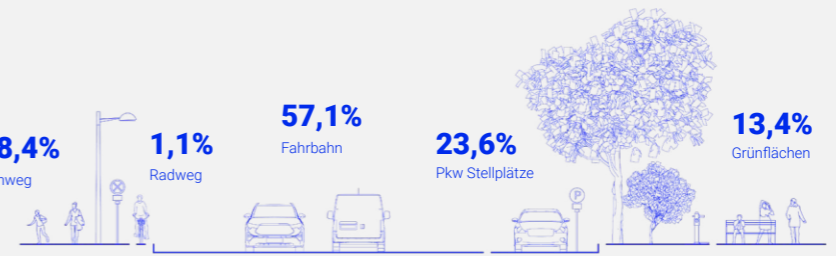
28,4%
Gehweg

1,1%
Radweg

57,1%
Fahrbahn

23,6%
Pkw Stellplätze

13,4%
Grünflächen



2024 179 Wohnstraßen in Wien

448.718 m² öffentlicher Raum
43.633 m lange Straße

Gehweg

126.927 m²

92 Wohnstraßen sind barrierefrei

In 138 Wohnstraßen gibt es einen Niveauunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn

290.196 m²

In 21 Wohnstraßen ist die Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In 131 Wohnstraßen ist die Durchfahrt möglich

Pkw Stellplätze

97.189 m²

8.512 Pkw Stellplätze
1.240 Rad Stellplätze

50,8% der Häuser haben eine eigene Garage

114 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

9 Grätzeloasen

415 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen

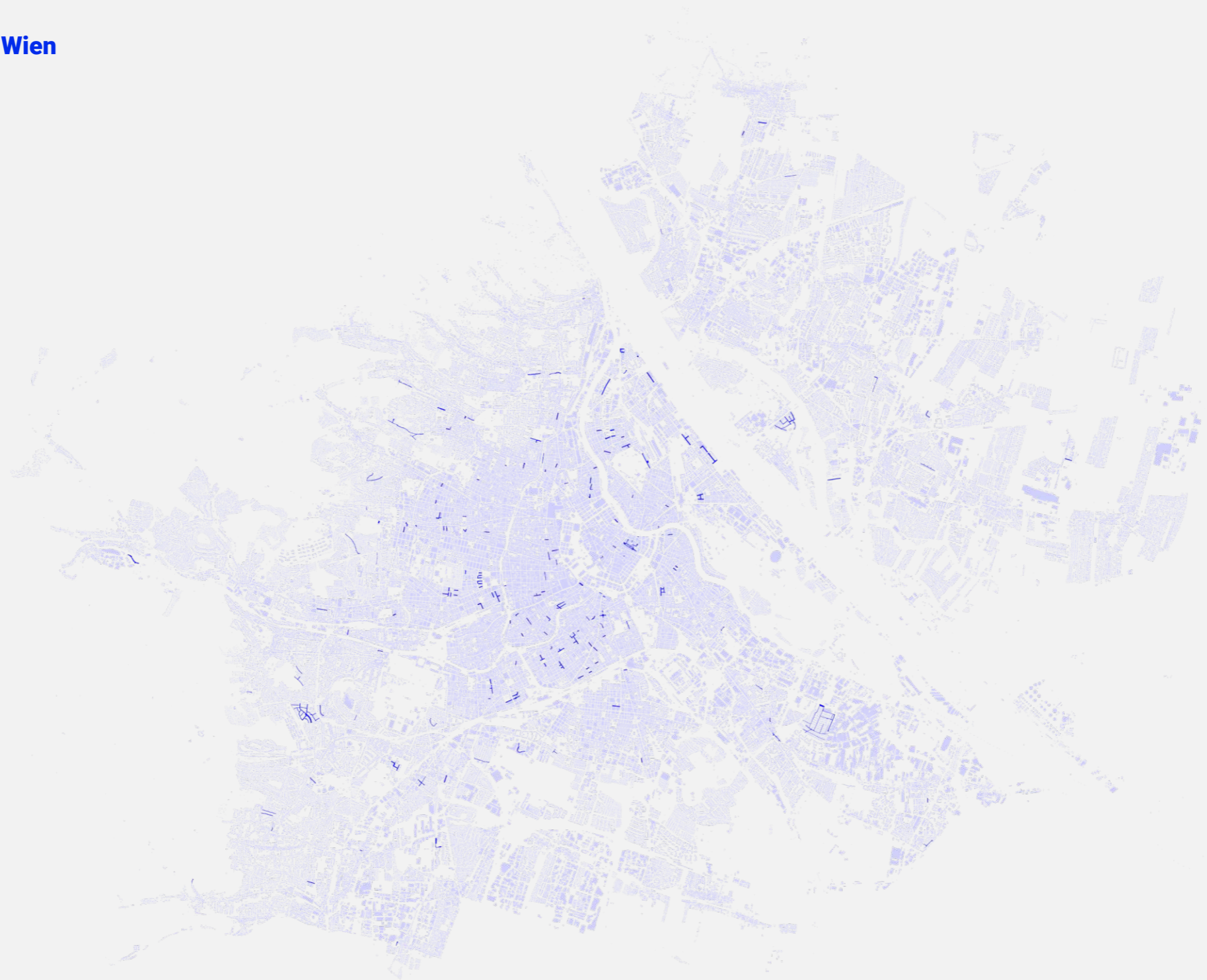
30.356 m²

0,63 Urban Heat Vulnerability Map

1.125 Straßenbäume

222 Sitzmöglichkeiten

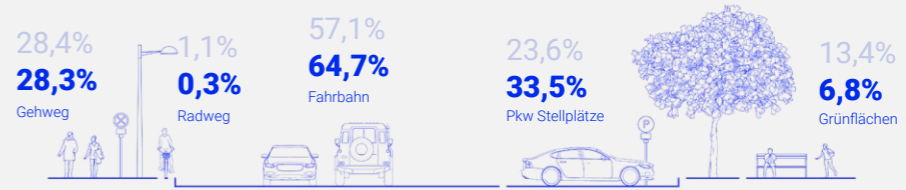
15 Trinkbrunnen



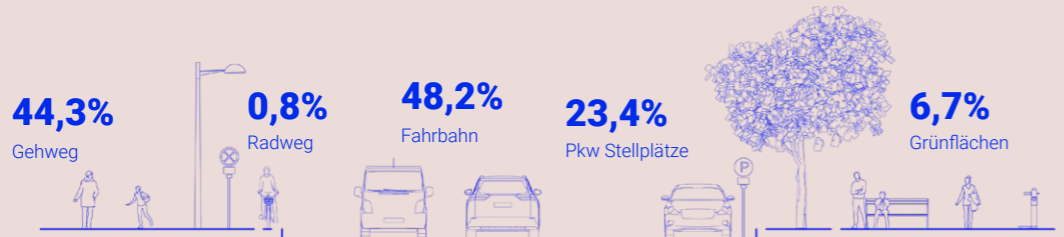
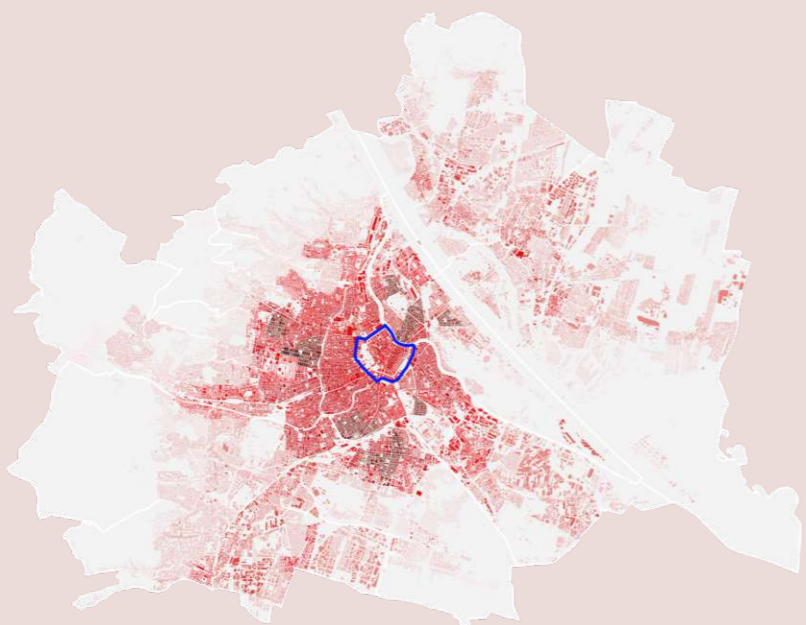
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- 6 min ANBINDUNG ÖPNV
- 5,4 min ANBINDUNG Grünraum
- 8,7 min ANBINDUNG Parkgarage



1010 1. Bezirk, Innere Stadt



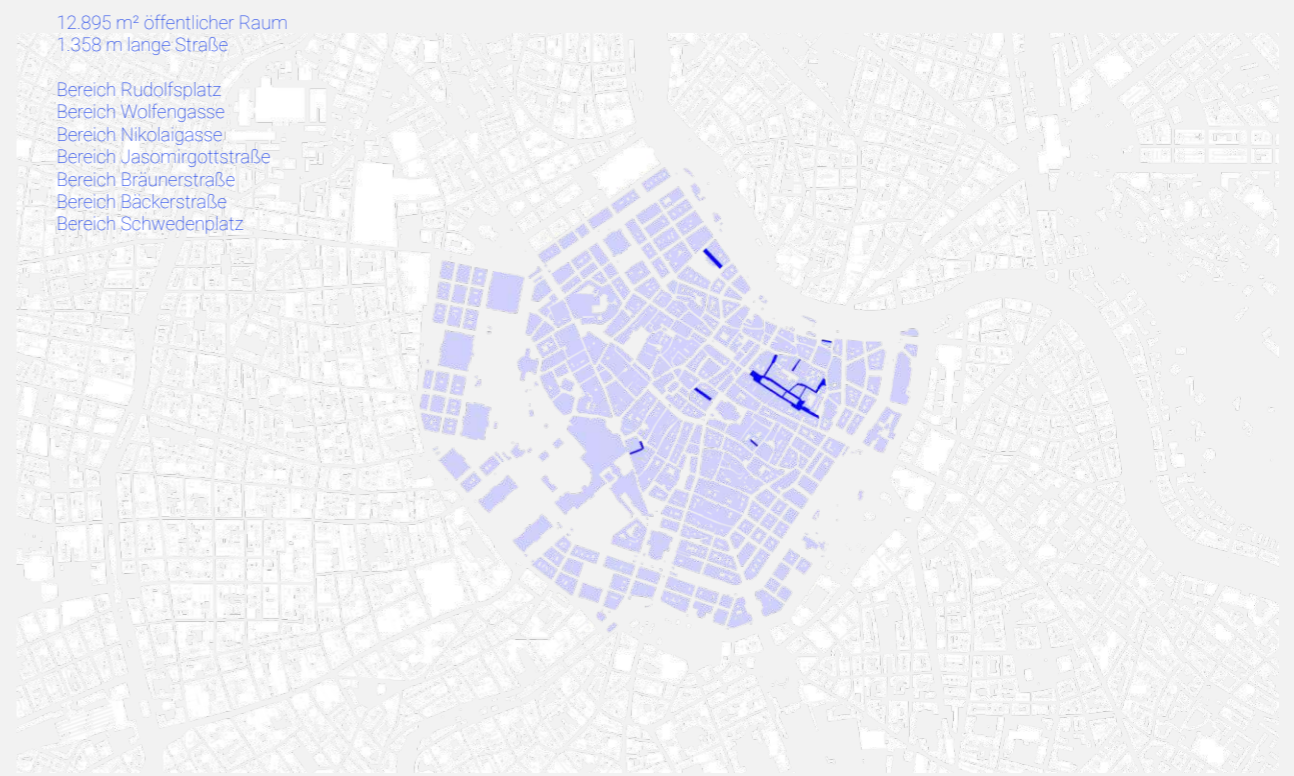
3 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
 49% Bauland
 40% Verkehrsflächen
 11% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 3,7 Mio ²⁰²¹
 56% Straßen und Verkehr
 19% Parks, Spielplätze & Bäder
 13% Bedürfnisanstalten
 6% Kindergärten & Schulen

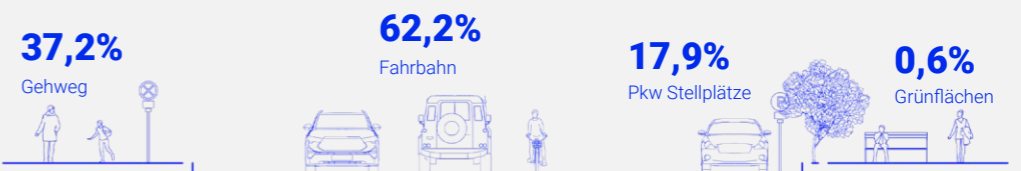
Einwohner*innen ²⁰²³
 16.623
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
 57
Pkw gesamt ²⁰²³
 9.475
Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
 9.207
Straßenbäume ²⁰²²
 2.818

Fahrbahn ²⁰²²
 501.285 m²
Pkw Stellfläche ²⁰²³
 117.481 m²
Gehweg ²⁰²²
 460.548 m²
Radwege ²⁰²²
 8.603 m²
Grünflächen ²⁰²²
 70.146 m²

1010 7 Wohnstraßen



12.895 m² öffentlicher Raum
 1.358 m lange Straße



Gehweg
 4.801 m²
4 von 7 Wohnstraßen
 sind **barrierefrei**
 In **4 von 7** Wohnstraßen
 gibt es einen **Niveau-
 unterschied zwischen
 Gehweg & Fahrbahn**

Fahrbahn
 12.895 m²
 In **4 von 7** Wohnstraßen ist
 die **Schrittgeschwindigkeit**
 durch bauliche Maßnahmen
 gewährleistet
 In **4 von 7** Wohnstraßen ist
 die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
 1.438 m²
135 Pkw Stellplätze
56 Rad Stellplätze
35% der Häuser haben eine
 eigene Garage
15 Parkplätze werden als
 Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf
 dem Gehweg platziert

Grünflächen
 73 m²
0,69 Urban Heat
 Vulnerability Map
8 Straßenbäume
3 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

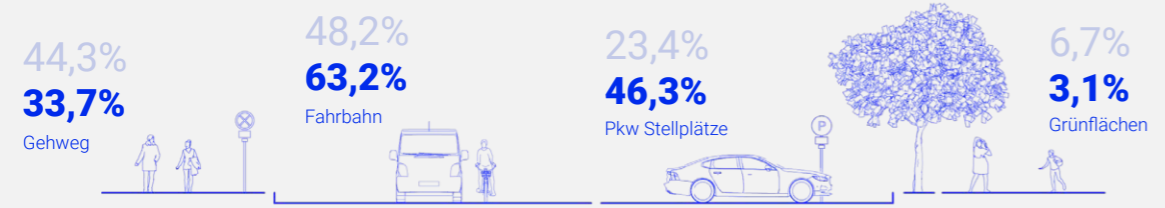
3,1 min Parkgarage
3,1 min ÖPNV
7,0 min Grünraum

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1010 Bereich Rudolfsplatz

Wohnstraße seit 1985
1.757 m² öffentlicher Raum
105 m lange Straße



Gehweg
592 m²

barrierefrei
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
1.110 m²

Schrittgeschwindigkeit
durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet

Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich

Pkw Stellplätze
514 m²

38 Pkw Stellplätze
20 Rad Stellplätze

2 von 5 Häuser haben eine eigene Garage
7 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
55 m²

0,62 Urban Heat Vulnerability Map
5 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

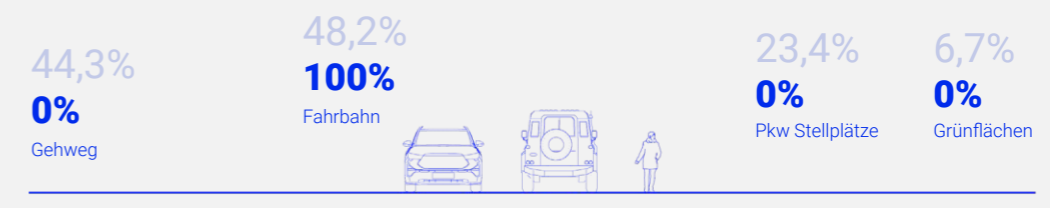
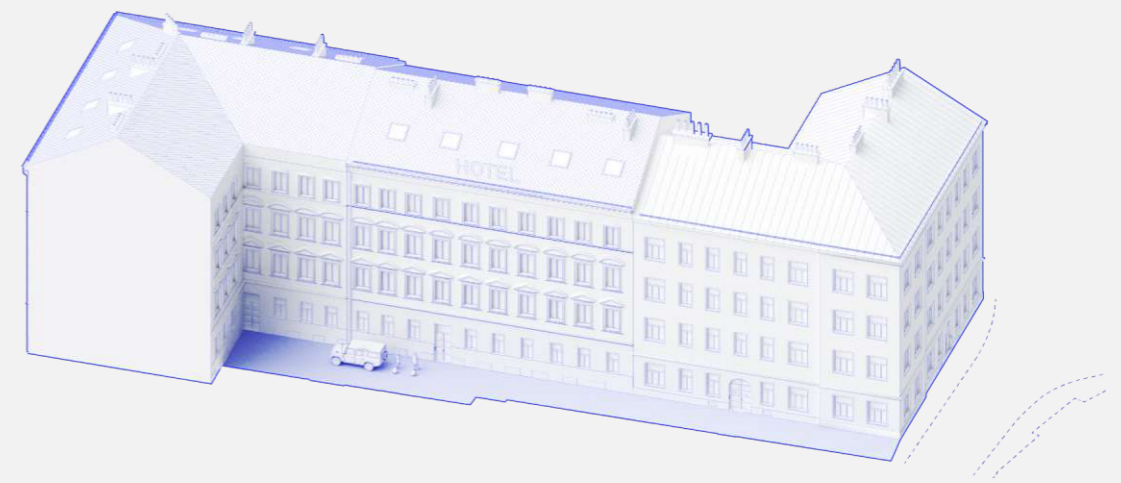
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Rudolfspark
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Rudolfsplatz
 - 3 min **Parkgarage** - Wertertorgasse

1010 Bereich Wolfengasse

Wohnstraße seit 1999
295 m² öffentlicher Raum
60 m lange Straße



Gehweg
0 m²

= Fahrbahn
barrierefrei

Fahrbahn
295 m²

Schrittgeschwindigkeit
durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

Durchfahrt nicht möglich

Pkw Stellplätze
0 m²

0 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze

0 von 4 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

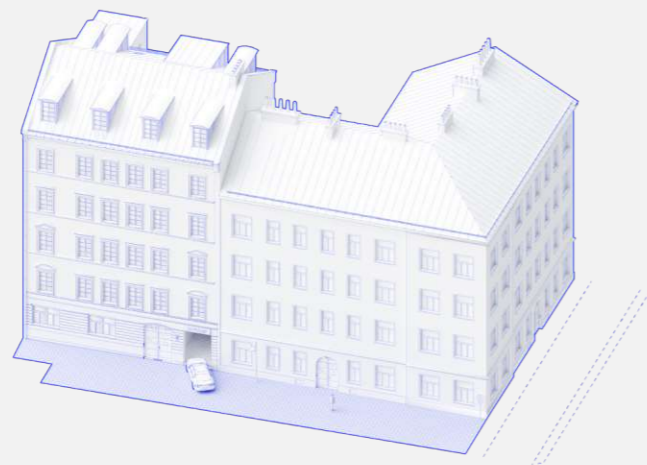
Grünflächen
0 m²

0,71 Urban Heat Vulnerability Map
0 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 3 min **Parkgarage** - Capricomo
 - 5 min **ÖPNV** - Haltestelle Schwedenplatz
 - 8 min **Grünraum** - Stadtpark

1010 Bereich Nikolaigasse

Wohnstraße seit 1999
247 m² öffentlicher Raum
41 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
0 m ²	247 m ²	0 m ²	0 m ²
= Fahrbahn	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet	0 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,71 Urban Heat Vulnerability Map
barrierefrei	Durchfahrt nicht möglich	3 von 4 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
		0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

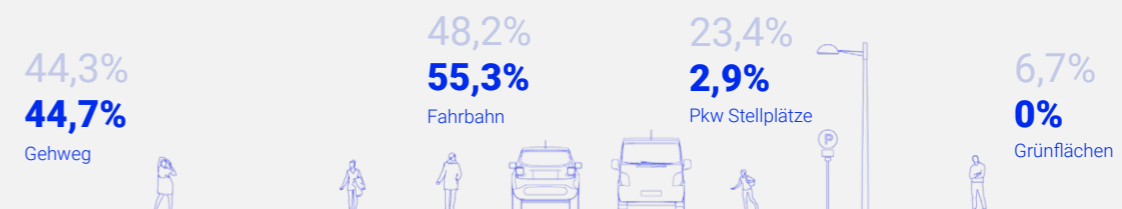
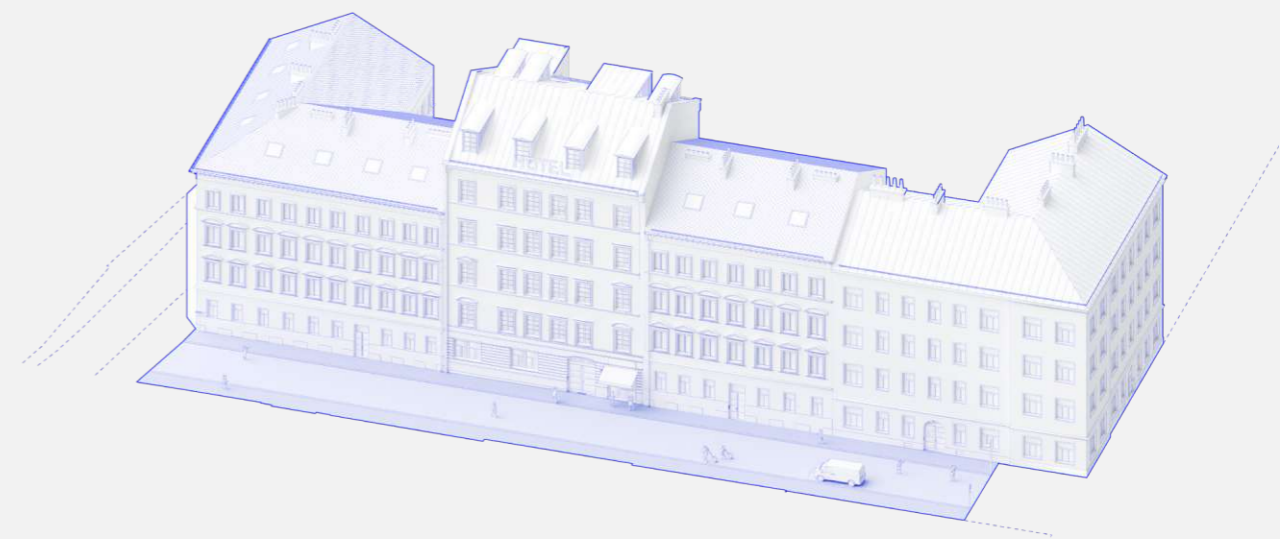
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 3 min **Parkgarage** - Weihburg Garage
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Stephansplatz
 - 10 min **Grünraum** - Stadtpark

1010 Bereich Jasomirgottstraße

Wohnstraße seit 2005
938 m² öffentlicher Raum
90 m lange Straße

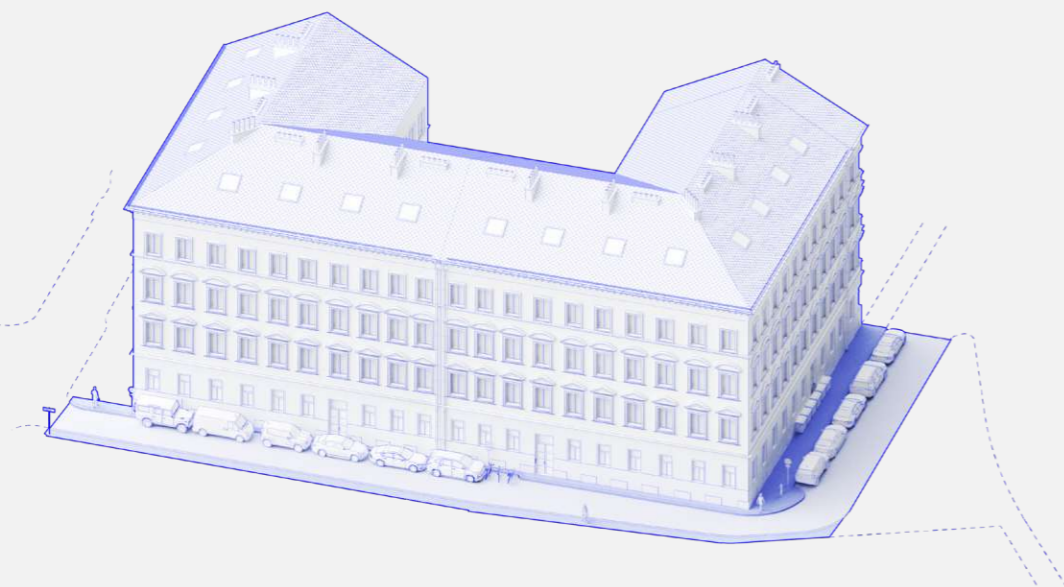


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
419 m ²	519 m ²	15 m ²	0 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet	1 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,70 Urban Heat Vulnerability Map
auf gleicher Ebene wie Fahrbahn	Durchfahrt nicht möglich	0 von 8 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
		0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Stephansplatz
 - 3 min **Parkgarage** - Stephansplatz
 - 11 min **Grünraum** - Rudolfsark

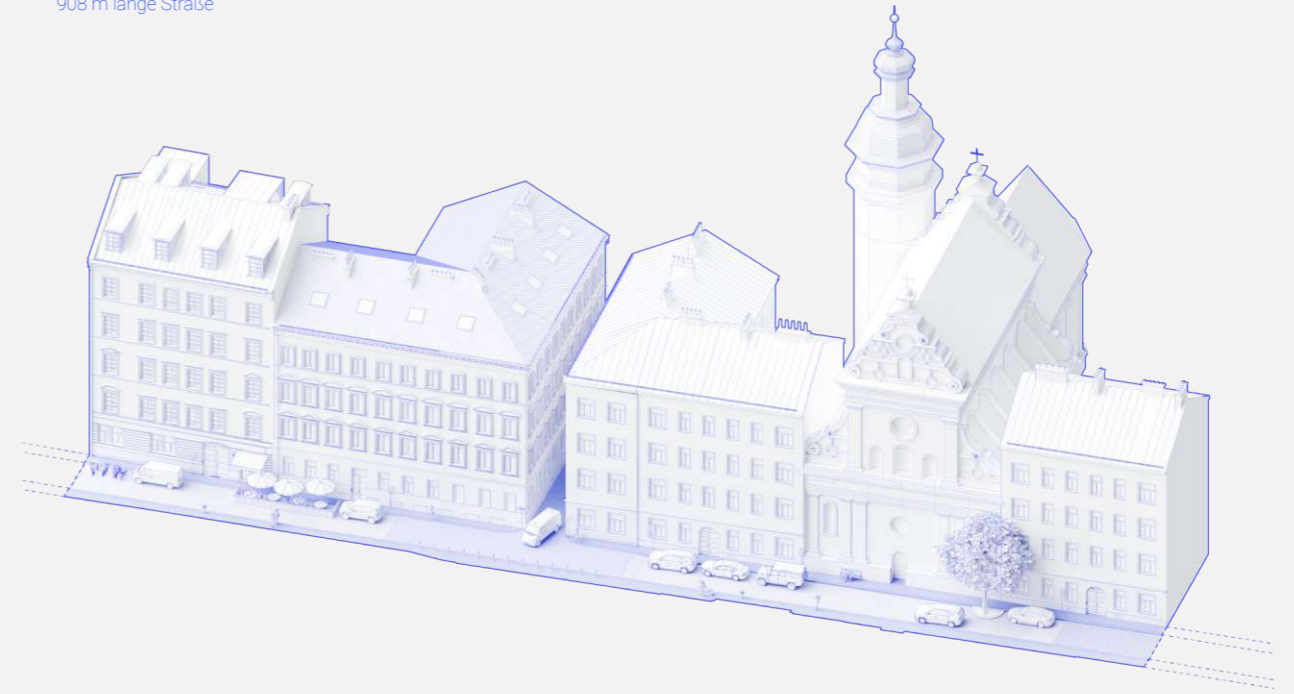
1010 Bereich Bräunerstraße

Wohnstraße seit 2014
636 m² öffentlicher Raum
94 m lange Straße



1010 Bereich Bäckerstraße

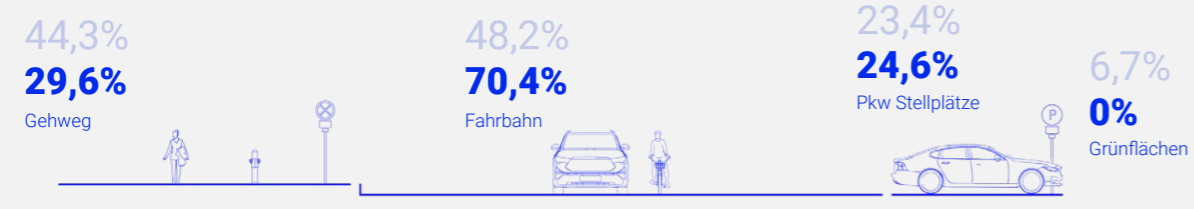
Wohnstraße seit 2014
8.800 m² öffentlicher Raum
908 m lange Straße



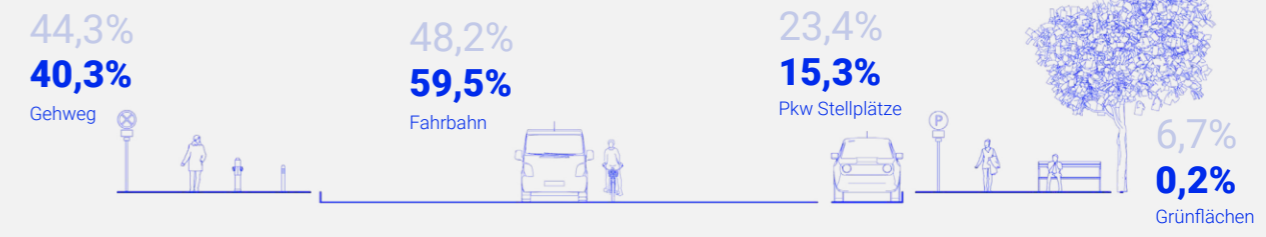
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 1 min Grünraum - Burggarten
 - 1 min ÖPNV - Haltestelle Habsburgerstraße
 - 6 min Parkgarage - Garage Neuer Markt



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
188 m²	448 m²	110 m²	0 m²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	11 Pkw Stellplätze 6 Rad Stellplätze	0,70 Urban Heat Vulnerability Map
nicht durchgängig vorhanden	Durchfahrt möglich	1 von 4 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
baulich von Fahrbahn getrennt	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	



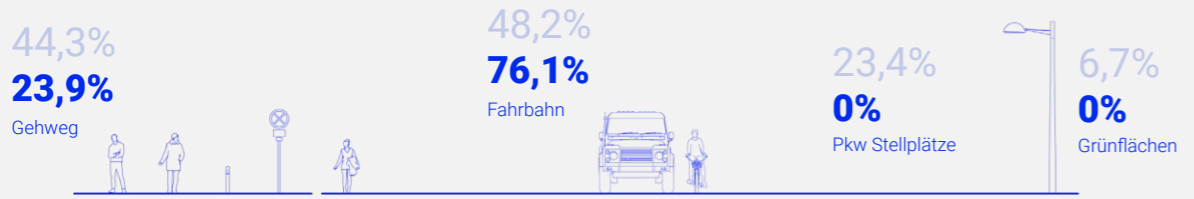
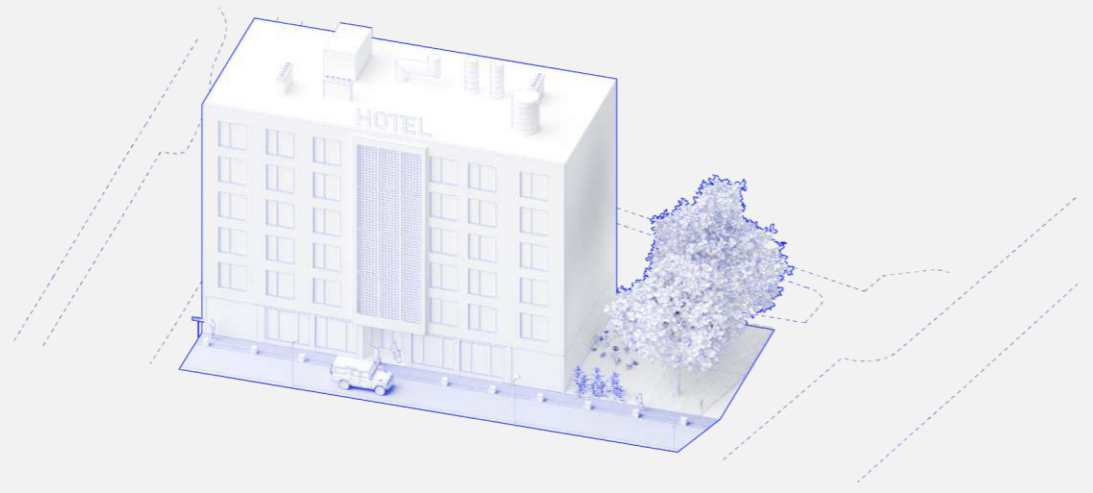
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
3.549 m²	5.233 m²	799 m²	18 m²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	85 Pkw Stellplätze 30 Rad Stellplätze	0,71 Urban Heat Vulnerability Map
nicht durchgängig vorhanden	Durchfahrt möglich	22 von 53 Häuser haben eine eigene Garage	3 Straßenbäume
baulich von Fahrbahn getrennt	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	8 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	3 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 3 min Parkgarage - Stephansplatz
 - 3 min ÖPNV - Haltestelle Stubentor
 - 8 min Grünraum - Stadtpark

1010 Bereich Schwedenplatz

Wohnstraße seit 2017
 222 m² öffentlicher Raum
 60 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Gehweg

53 m²
 nicht **barrierefrei**
 auf gleicher Ebene wie Fahrbahn

Fahrbahn

169 m²
Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze

0 m²
 0 Pkw Stellplätze
 0 Rad Stellplätze
 0 von 1 Häuser haben eine eigene Garage
 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
 0 Grätzeloasen
 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

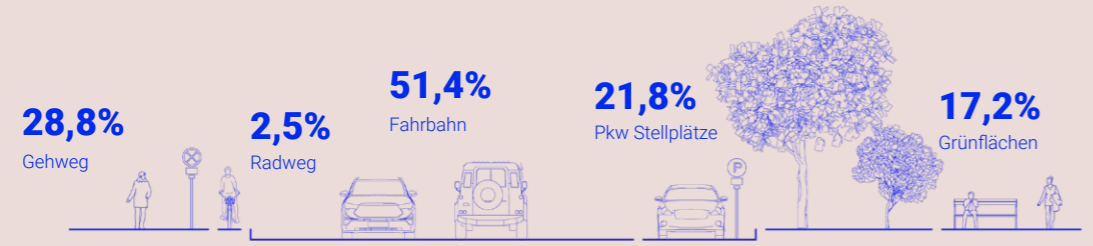
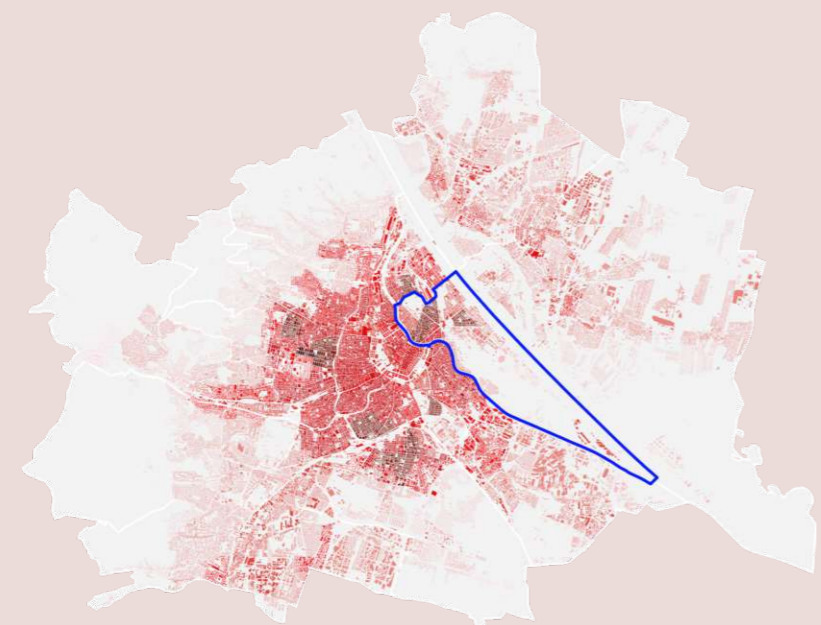
Grünflächen

0 m²
 0,71 Urban Heat Vulnerability Map
 0 Straßenbäume
 0 Sitzmöglichkeiten
 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min **Parkgarage** - Garage Capricorno
 - 5 min **ÖPNV** - Haltestelle Schwedenplatz
 - 10 min **Grünraum** - Stadtpark

1020 **2. Bezirk, Leopoldstadt**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

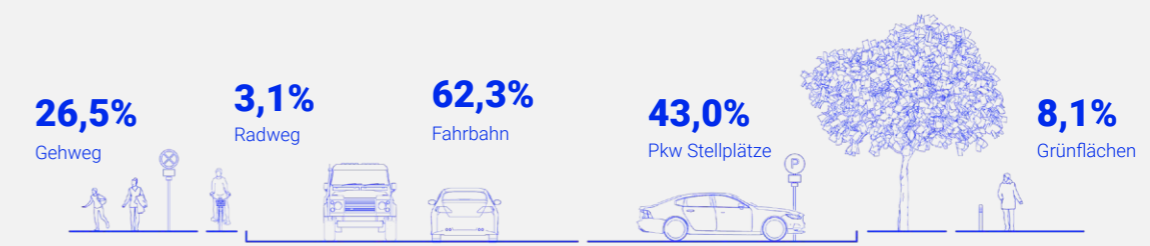
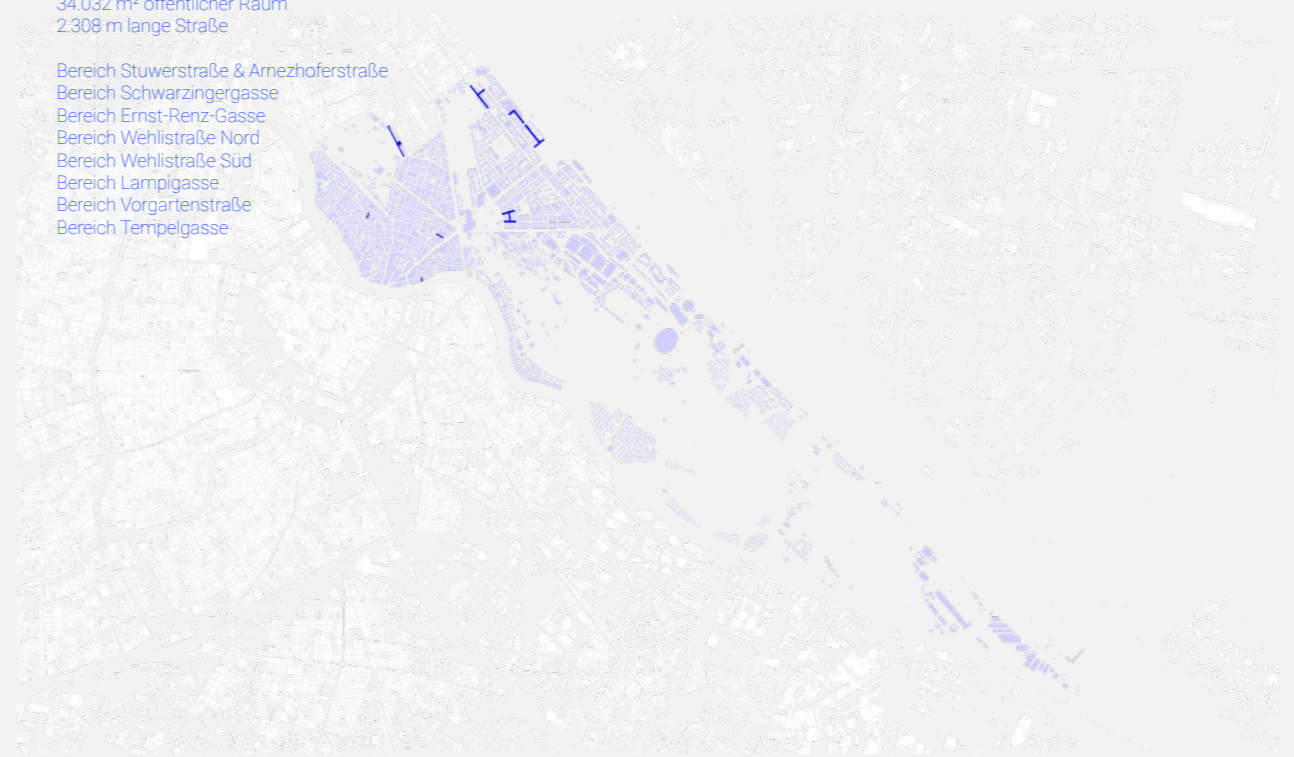


<p>19 km² Gesamtfläche ²⁰²¹</p> <p>56% Grünland und Gewässer 23% Bauland 22% Verkehrsflächen</p> <p>Bezirksbudget 13,8 Mio ²⁰²¹</p> <p>39% Kindergärten & Schulen 29% Straßen und Verkehr 19% Parks, Spielplätze & Bäder 7% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten 4% Märkte 2% Bedürfnisanstalten 0,3% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit</p>	<p>Einwohner*innen ²⁰²³ 108.306</p> <p>Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³ 31</p> <p>Pkw gesamt ²⁰²³ 33.575</p> <p>Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴ 18.594</p> <p>Straßenbäume ²⁰²² 8.321</p>	<p>Fahrbahn ²⁰²² 1.086.061 m²</p> <p>Pkw Stellfläche ²⁰²³ 237.259 m²</p> <p>Gehweg ²⁰²² 608.836 m²</p> <p>Radwege ²⁰²² 53.786 m²</p> <p>Grünflächen ²⁰²² 364.296 m²</p>
--	---	---

1020 **8 Wohnstraßen**

34.032 m² öffentlicher Raum
2.308 m lange Straße

- Bereich Stüwerstraße & Armezhoferstraße
- Bereich Schwarzingergasse
- Bereich Ernst-Renz-Gasse
- Bereich Wehlstraße Nord
- Bereich Wehlstraße Süd
- Bereich Lampigasse
- Bereich Vorgartenstraße
- Bereich Tempelgasse

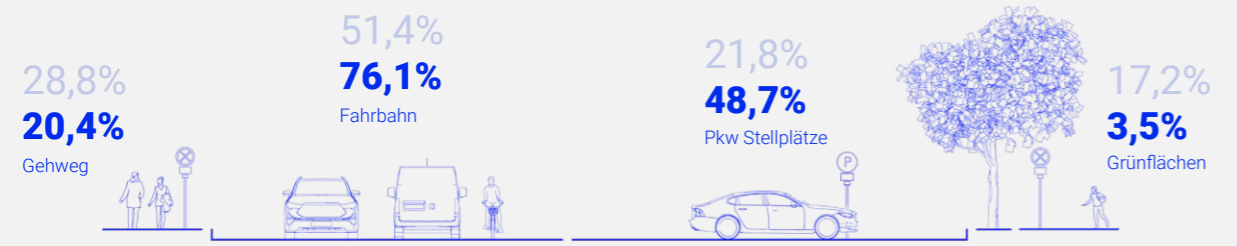
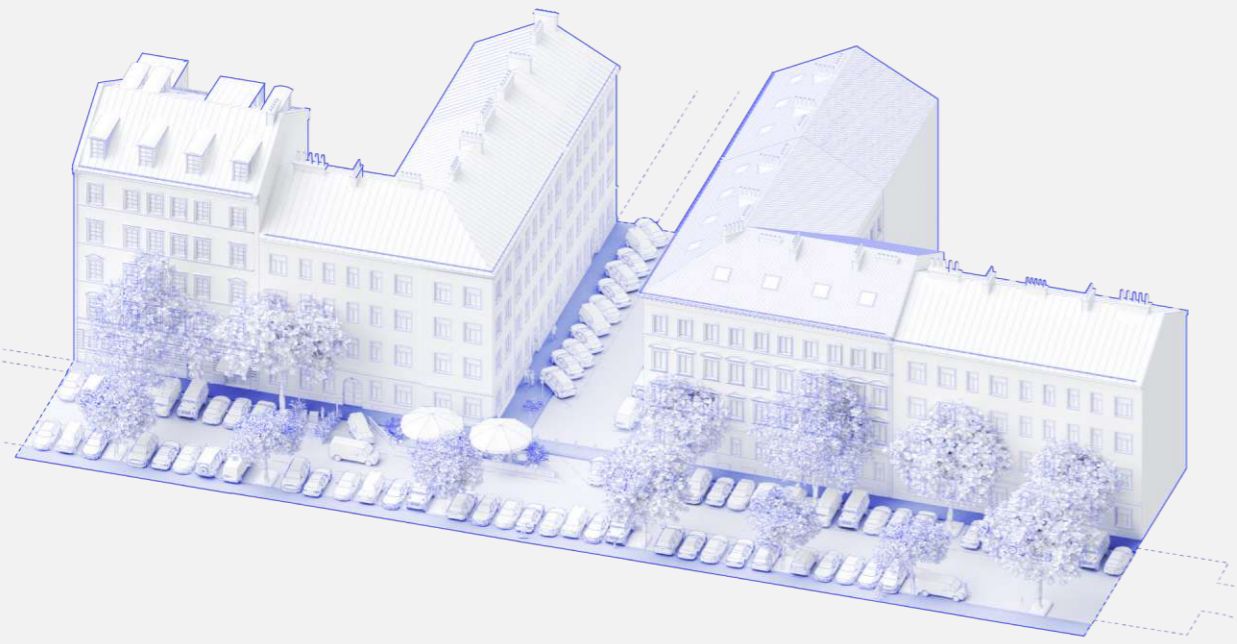


<p>Gehweg 9.013 m²</p> <p>4 von 8 Wohnstraßen sind barrierefrei</p> <p>In 8 von 8 Wohnstraßen gibt es einen Niveauunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn</p>	<p>Fahrbahn 21.191 m²</p> <p>In 1 von 8 Wohnstraßen ist die Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet</p> <p>In 5 von 8 Wohnstraßen ist die Durchfahrt möglich</p> <p>Radweg 1.062 m²</p>	<p>Pkw Stellplätze 9.121 m²</p> <p>813 Pkw Stellplätze 74 Rad Stellplätze</p> <p>31% der Häuser haben eine eigene Garage</p> <p>8 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt</p> <p>2 Grätzeloasen</p> <p>26 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert</p>	<p>Grünflächen 2.766 m²</p> <p>0,66 Urban Heat Vulnerability Map</p> <p>202 Straßenbäume</p> <p>0 Sitzmöglichkeiten</p> <p>0 Trinkbrunnen</p>
---	---	---	--

- 3,1 min **Parkgarage**
- 3,1 min **ÖPNV**
- 3,9 min **Grünraum**

1020 Bereich Stuerstraße & Arnezhofstraße

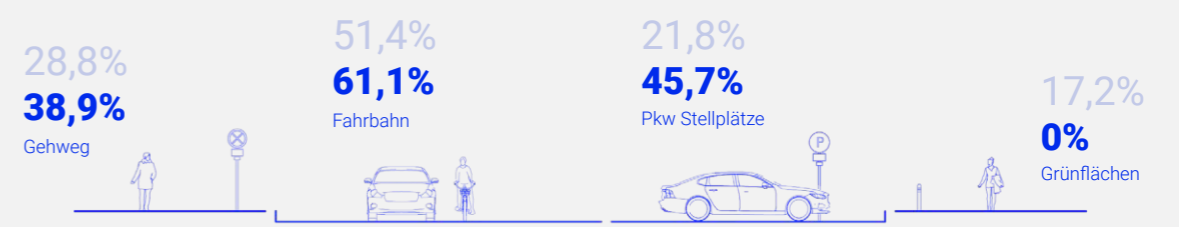
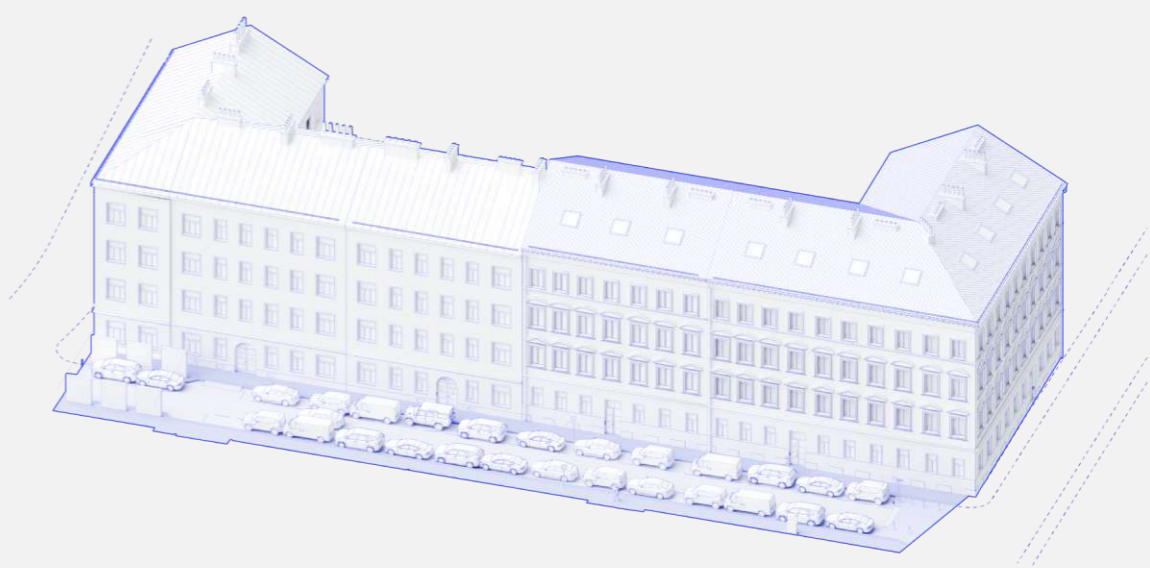
Wohnstraße seit 1990
6.321 m² öffentlicher Raum
424 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.290 m²	4.810 m²	2.344 m²	221 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	216 Pkw Stellplätze 4 Rad Stellplätze	0,82 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt nicht möglich	2 von 29 Häuser haben eine eigene Garage	38 Straßenbäume
		8 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		2 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		26 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1020 Bereich Ernst-Renz-Gasse

Wohnstraße seit 1993
1.056 m² öffentlicher Raum
101 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
411 m²	645 m²	295 m²	0 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	25 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,75 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	4 von 3 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 2 min Grünraum - Venediger Au
 - 3 min ÖPNV - Haltestelle Venediger Au
 - 6 min Parkgarage - Garage Prater Ausstellungsstraße

- ANBINDUNG**
- 1 min Parkgarage - Tiefgarage Afrikanergasse
 - 4 min ÖPNV - Haltestelle Praterstern
 - 7 min Grünraum - Grüner Prater

1020 Bereich Vorgartenstraße

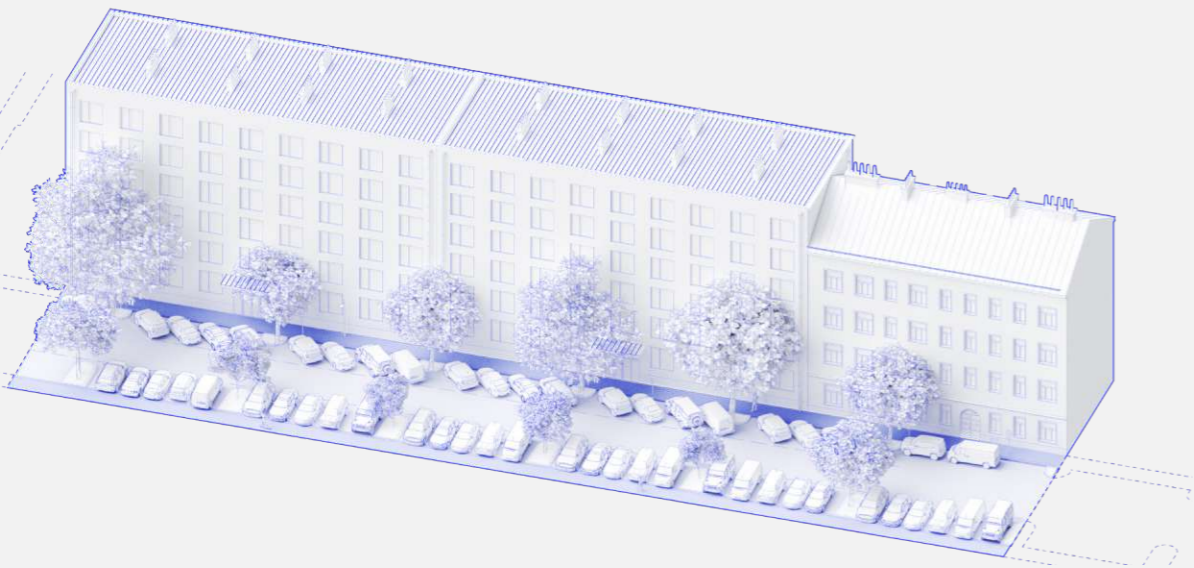
Wohnstraße seit 2010
7.499 m² öffentlicher Raum
434 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



TU WIEN

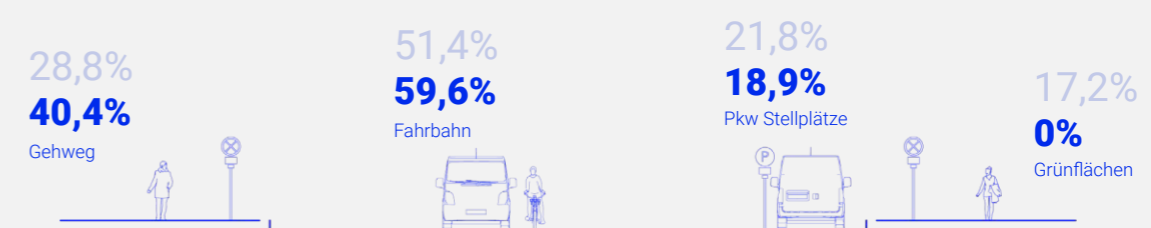
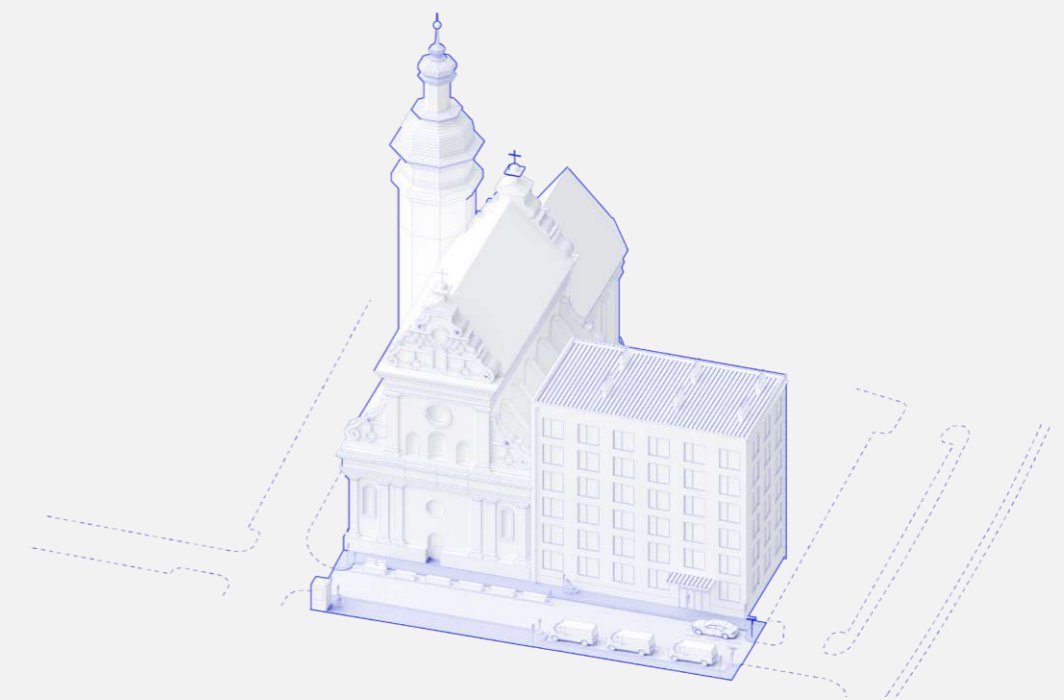
- ANBINDUNG**
- 1 min Grünraum - Stadtwildnis
 - 2 min ÖPNV - Haltestelle Vorgartenstraße
 - 4 min Parkgarage - PAYUCA Garage Vorgartenstraße 122



Gehweg 1.558 m ² nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Fahrbahn 5.555 m ² Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt nicht möglich	Pkw Stellplätze 2.410 m ² 205 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 4 von 9 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	Grünflächen 386 m ² 0,82 Urban Heat Vulnerability Map 40 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
---	--	--	---

1020 Bereich Tempelgasse

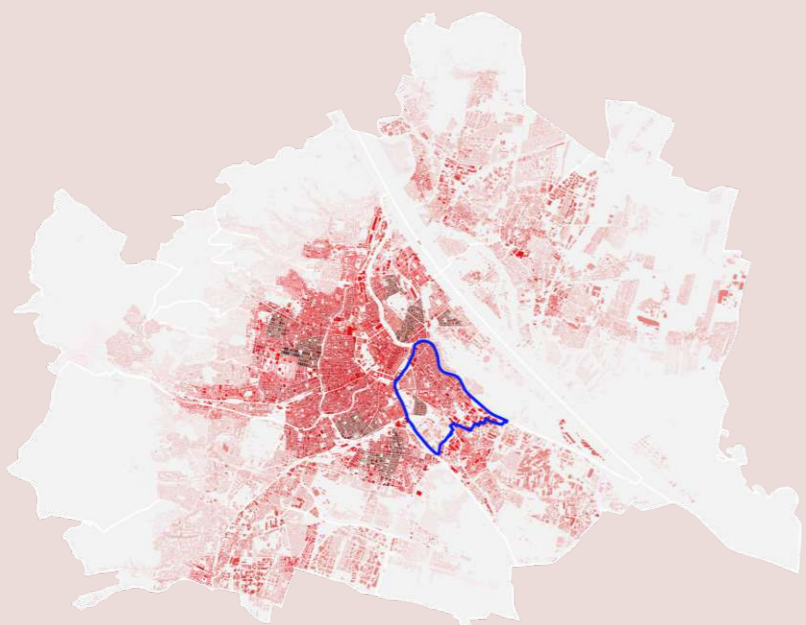
Wohnstraße seit 2015
532 m² öffentlicher Raum
64 m lange Straße



Gehweg 215 m ² barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Fahrbahn 317 m ² Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	Pkw Stellplätze 60 m ² 4 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 1 von 2 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	Grünflächen 0 m ² 0,75 Urban Heat Vulnerability Map 0 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
---	--	---	--

- ANBINDUNG**
- 1 min Parkgarage - Tiefgarage Uniqua
 - 1 min Grünraum - Haltestelle Nestroyplatz
 - 4 min ÖPNV - Veza Canetti Park

1030 **3. Bezirk, Landstraße**



7 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
 56% Bauland
 29% Verkehrsflächen
 15% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 8,2 Mio ²⁰²¹

36% Straßen und Verkehr
 26% Kindergärten & Schulen
 19% Parks, Spielplätze & Bäder
 13% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
 4% Bedürfnisanstalten
 2% Märkte
 1% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen ²⁰²³
 96.766

Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
 34

Pkw gesamt ²⁰²³
 32.900

Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
 20.782

Straßenbäume ²⁰²²
 2.669

Fahrbahn ²⁰²²
 929.896 m²

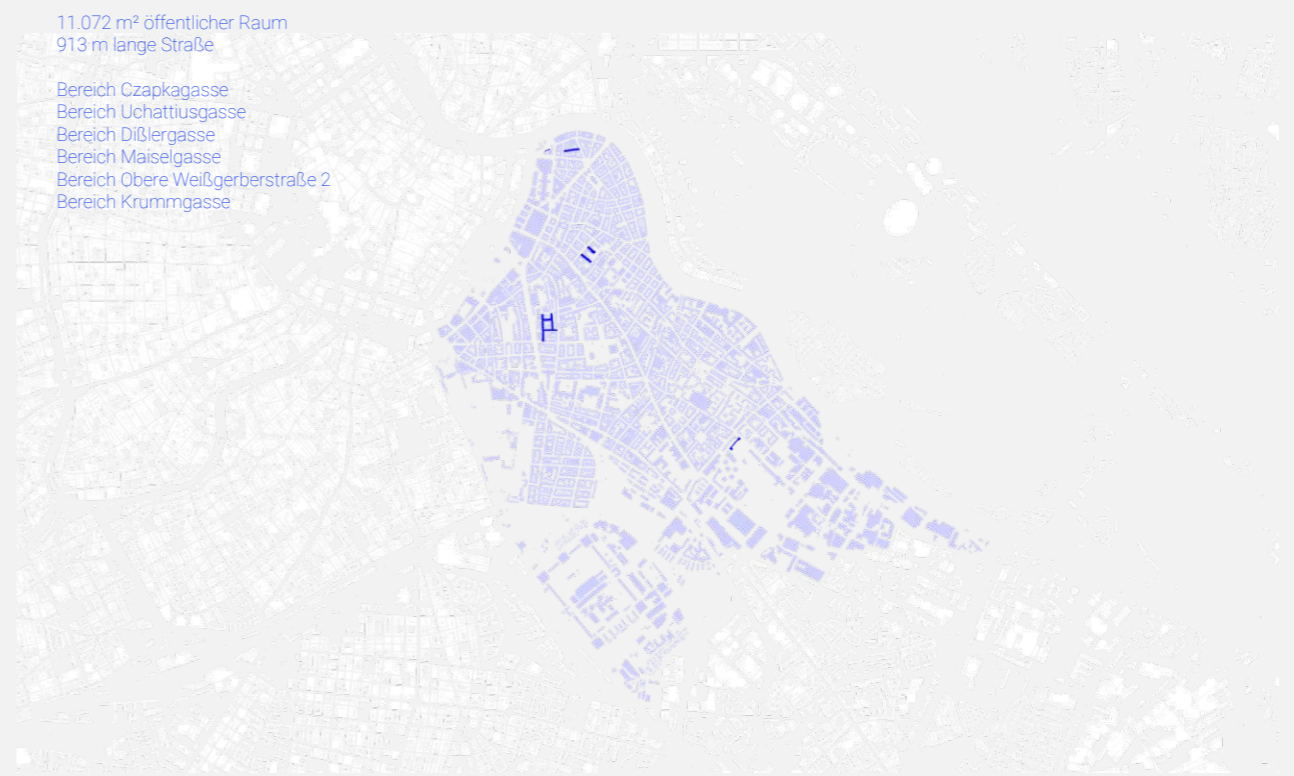
Pkw Stellfläche ²⁰²³
 265.178 m²

Gehweg ²⁰²²
 493.880 m²

Radwege ²⁰²²
 29.366 m²

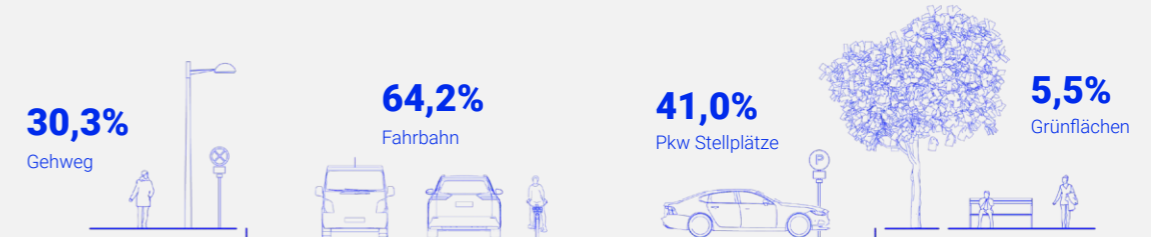
Grünflächen ²⁰²²
 105.030 m²

1030 **6 Wohnstraßen**



11.072 m² öffentlicher Raum
 913 m lange Straße

- Bereich Czapkagasse
- Bereich Uchattiusgasse
- Bereich Dißberggasse
- Bereich Maiselgasse
- Bereich Obere Weißgerberstraße 2
- Bereich Krummgasse



Gehweg
 3.351 m²

2 von 6 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In **5 von 6** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
 7.108 m²

In **3 von 6** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In **2 von 6** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
 2.916 m²

258 Pkw Stellplätze
46 Rad Stellplätze

55% der Häuser haben eine eigene Garage

4 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

0 Grätzeloasen

2 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
 613 m²

0,70 Urban Heat Vulnerability Map

19 Straßenbäume

4 Sitzmöglichkeiten

0 Trinkbrunnen

- 2,3 min **ÖPNV**
- 2,8 min **Parkgarage**
- 6,3 min **Grünraum**



ANBINDUNG

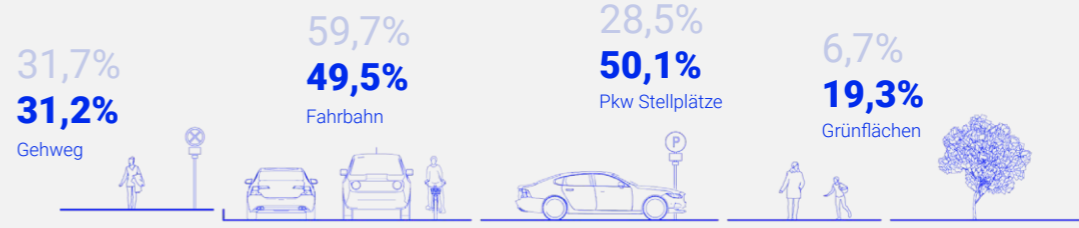
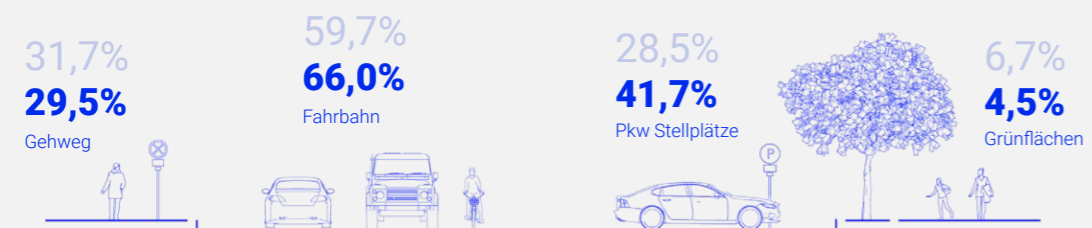
1030 Bereich Czapkagasse

Wohnstraße seit 1984
1.387 m² öffentlicher Raum
101 m lange Straße

1030 Bereich Uchattiusgasse

Wohnstraße seit 1984
1.174 m² öffentlicher Raum
69 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
409 m²	915 m²	382 m²	63 m²
nicht barrierefrei baulich von Fahr- bahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnah- men gewährleistet Durchfahrt nicht möglich	36 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze 3 von 7 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,71 Urban Heat Vulnerability Map 7 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

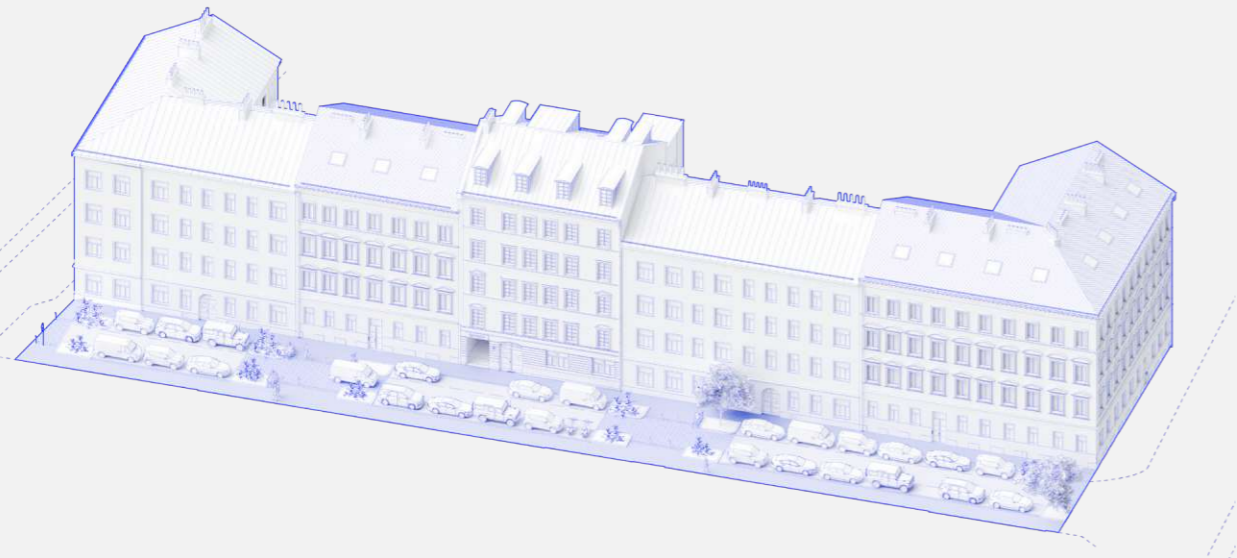
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
366 m²	581 m²	291 m²	227 m²
nicht barrierefrei baulich von Fahr- bahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnah- men gewährleistet Durchfahrt nicht möglich	27 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 3 von 4 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,71 Urban Heat Vulnerability Map 4 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- 1 min** ANBINDUNG **Grünraum** - Czapkapark
2 min **Parkgarage** - Tiefgarage Landstraßer Hauptstraße
2 min **ÖPNV** - Haltestelle Weyrgasse

- 1 min** ANBINDUNG **Grünraum** - Czapkapark
3 min **Parkgarage** - Tiefgarage Landstraßer Hauptstraße
3 min **ÖPNV** - Haltestelle Weyrgasse

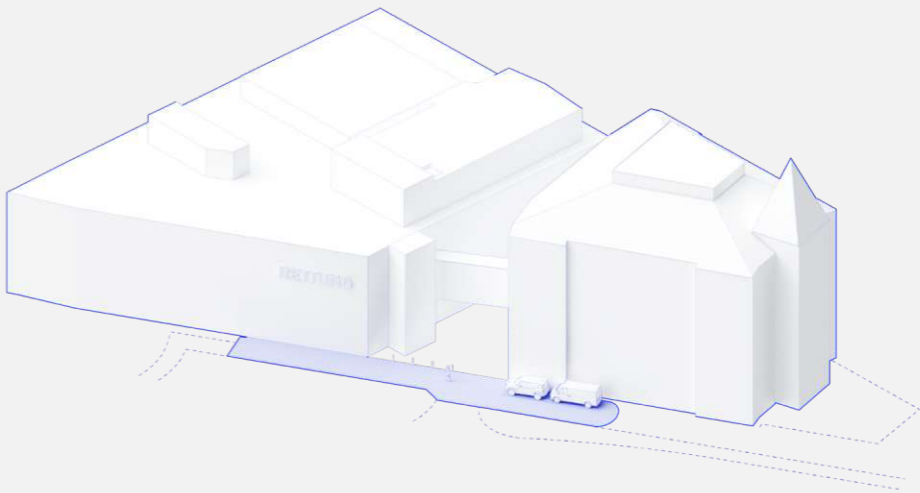
1030 Bereich Dißlergasse

Wohnstraße seit 1984
1.173 m² öffentlicher Raum
69 m lange Straße



1030 Bereich Obere Weißgerberstraße 2

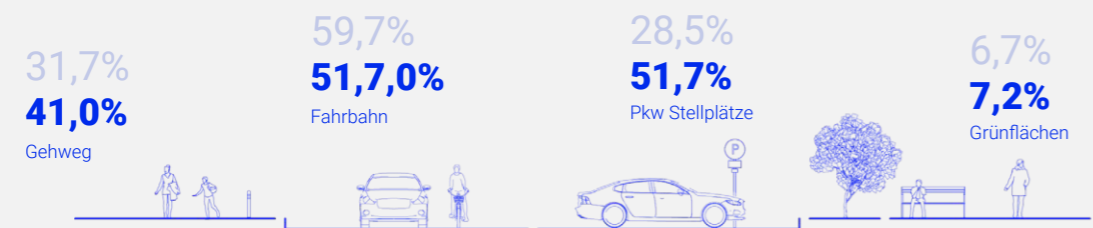
Wohnstraße seit 2011
175 m² öffentlicher Raum
39 m lange Straße



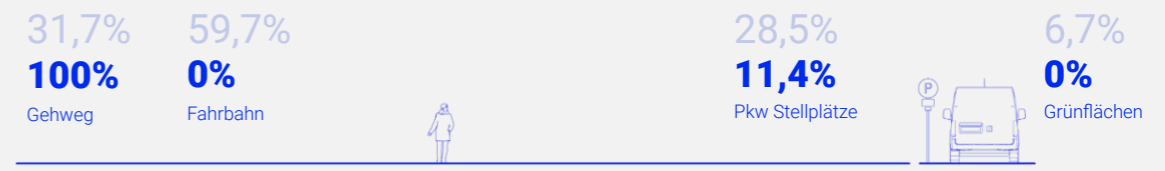
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 3 min **Parkgarage** - Tiefgarage Radetzky
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Hintere Zollamtsraße
 - 13 min **Grünraum** - Prater



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
481 m ²	607 m ²	314 m ²	85 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	29 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,73 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 11 Häuser haben eine eigene Garage	2 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	4 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	



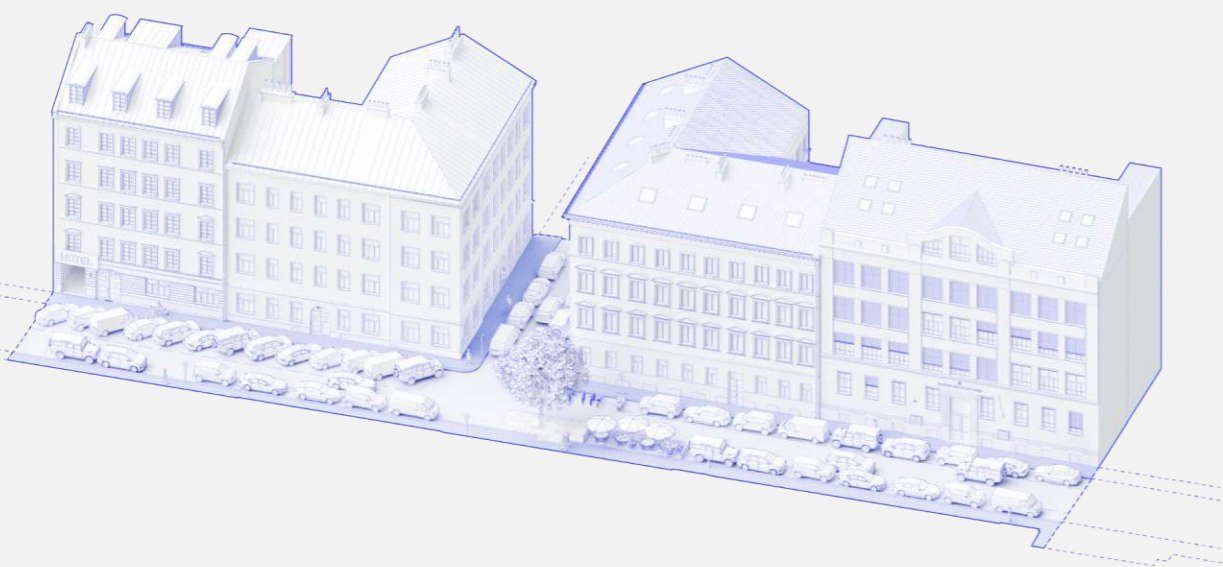
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
175 m ²	0 m ²	20 m ²	0 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet	2 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,73 Urban Heat Vulnerability Map
auf selber Ebene wie Fahrbahn	Durchfahrt nicht möglich	0 von 0 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
		0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		2 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Zollamtstraße
 - 3 min **Parkgarage** - Tiefgarage Radetzky
 - 13 min **Grünraum** - Stadtpark

1030 Bereich Krummgasse

Wohnstraße seit 2022
 6.056 m² öffentlicher Raum
 513 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Gehweg

1.819 m²
 nicht **barrierefrei**
 baulich von Fahr-
 bahn getrennt

Fahrbahn

4.159 m²
Schrittgeschwindigkeit
 durch bauliche Maßnah-
 men nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die
 Einbahn nicht möglich

Pkw Stellplätze

1.736 m²
147 Pkw Stellplätze
38 Rad Stellplätze
22 von 33 Häuser haben
 eine eigene Garage
4 Parkplätze werden als
 Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf
 dem Gehweg platziert

Grünflächen

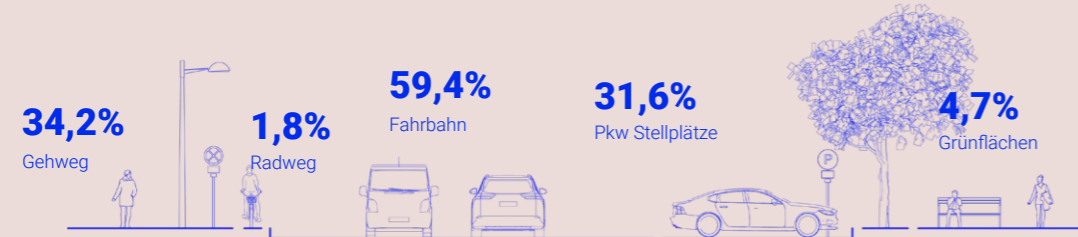
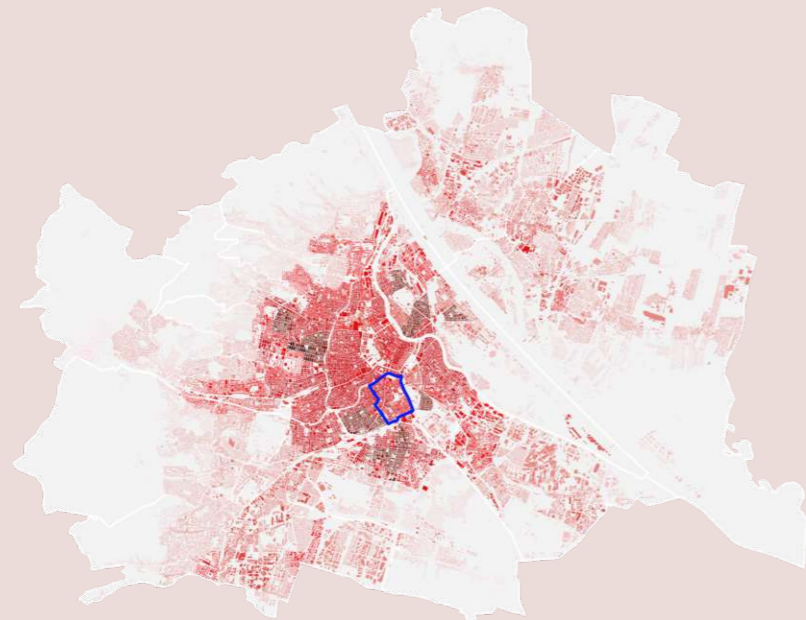
78 m²
0,72 Urban Heat
 Vulnerability Map
5 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen



- ANBINDUNG**
- 1 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Ungargasse 37
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Ungargasse, Neulinggasse
 - 9 min **Grünraum** - Arenbergpark



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



2 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
64% Bauland
26% Verkehrsflächen
10% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 3,5 Mio ²⁰²¹

30% Straßen und Verkehr
23% Parks, Spielplätze & Bäder
22% Kindergärten & Schulen
22% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
2% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit
1% Bedürfnisanstalten

Einwohner*innen ²⁰²³
33.633
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
34

Pkw gesamt ²⁰²³
11.435

Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
6.696

Straßenbäume ²⁰²²
580

Fahrbahn ²⁰²²
270.272 m²

Pkw Stellfläche ²⁰²³
85.441 m²

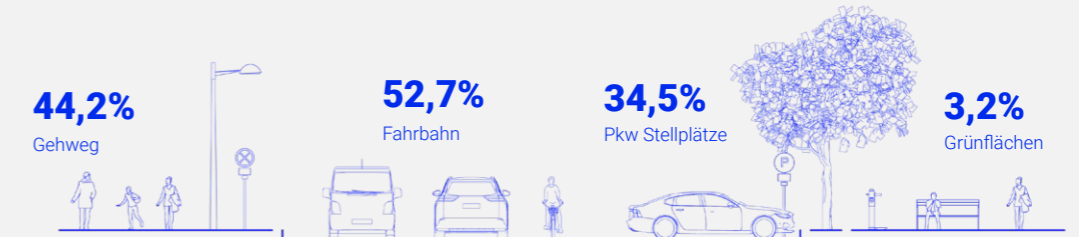
Gehweg ²⁰²²
155.607 m²

Radwege ²⁰²²
7.990 m²

Grünflächen ²⁰²²
21.423 m²

15.214 m² öffentlicher Raum
1.519 m lange Straße

- Bereich Mozartplatz
- Bereich Schöffergasse
- Bereich Treitlstraße
- Bereich Schlüsselgasse
- Bereich Waltergasse
- Bereich Resselgasse
- Bereich Neumanngasse
- Bereich Phorusgasse
- Bereich Trappelgasse
- Bereich Schmöllerlgasse
- Bereich Freundgasse



Gehweg
6.717 m²

5 von 11 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In 10 von 11 Wohnstraßen gibt es einen **Niveaunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn**

Fahrbahn
8.013 m²

In 2 von 11 Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In 10 von 11 Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
2.768 m²

269 Pkw Stellplätze
92 Rad Stellplätze

39% der Häuser haben eine eigene Garage

11 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

1 Grätzeloasen

5 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
484 m²

0,74 Urban Heat Vulnerability Map

23 Straßenbäume

41 Sitzmöglichkeiten

3 Trinkbrunnen

- 3,3 min ANBINDUNG Parkgarage
- 3,3 min ANBINDUNG ÖPNV
- 4,5 min ANBINDUNG Grünraum

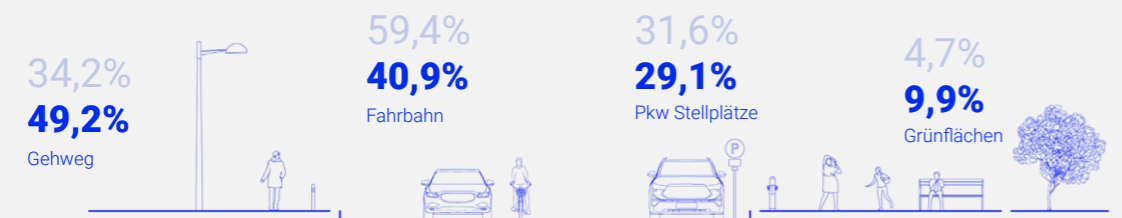
1040 Bereich Mozartplatz

Wohnstraße seit 1984
3.113 m² öffentlicher Raum
256 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



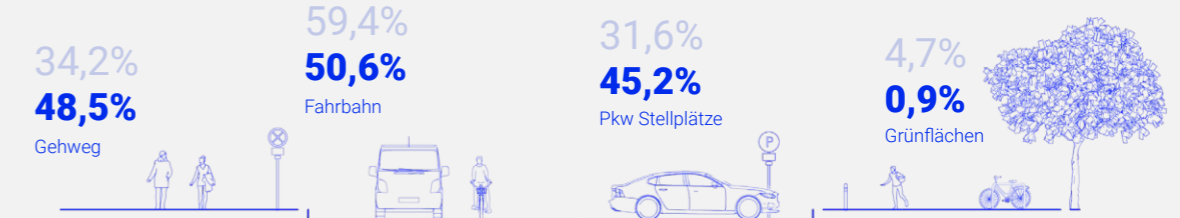
- ANBINDUNG**
- 1 min **Parkgarage** - Rainer Garage
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Taubstummengasse
 - 4 min **Grünraum** - Alois-Drasch Park



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.532 m ²	1.273 m ²	371 m ²	308 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahr- bahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnah- men gewährleistet Durchfahrt möglich	36 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze 4 von 15 Häuser haben eine eigene Garage	0,78 Urban Heat Vulnerability Map 2 Straßenbäume 12 Sitzmöglich- keiten 0 Trinkbrunnen
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	3 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen	0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

1040 Bereich Schäffergasse

Wohnstraße seit 1998
1.700 m² öffentlicher Raum
128 m lange Straße

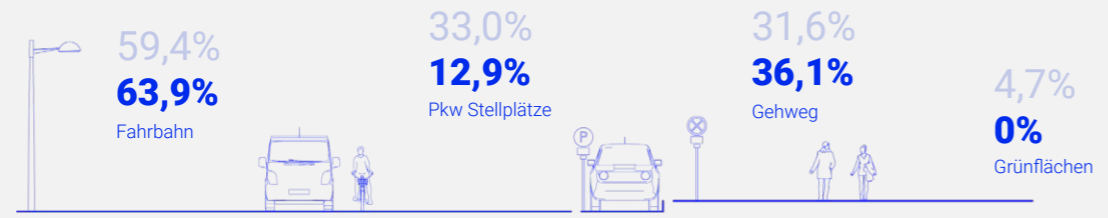
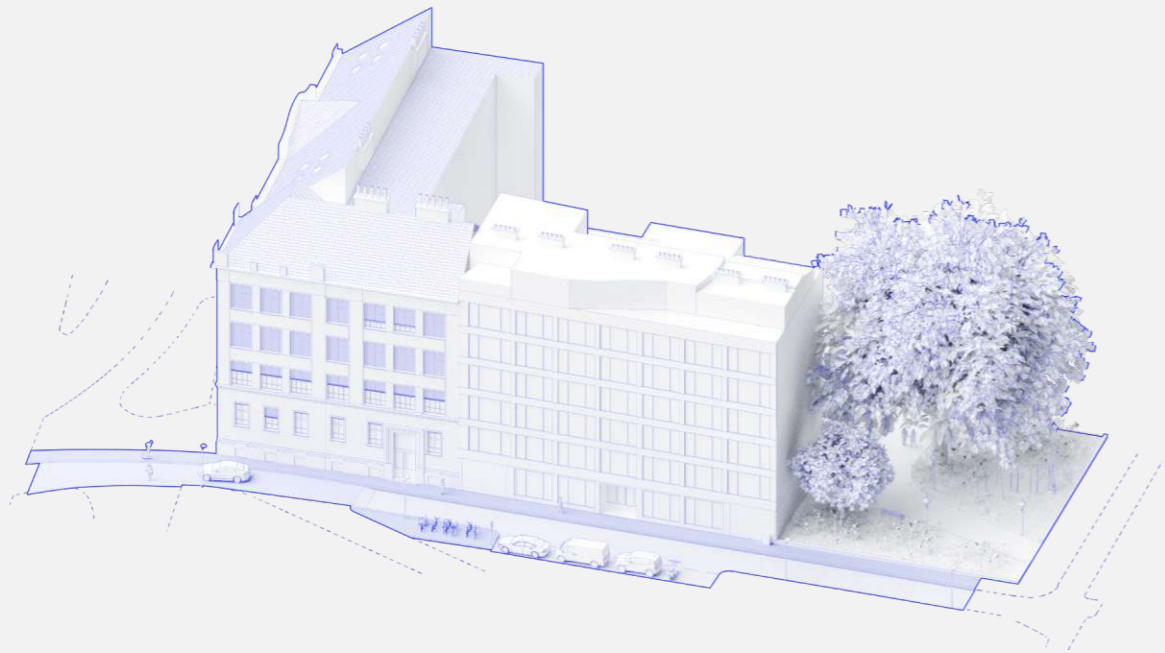


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
824 m ²	861 m ²	389 m ²	15 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahr- bahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnah- men nicht gewährleistet Durchfahrt möglich	34 Pkw Stellplätze 42 Rad Stellplätze 3 von 5 Häuser haben eine eigene Garage	0,78 Urban Heat Vulnerability Map 1 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen	0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Johannes-Diodato-Park
 - 4 min **Parkgarage** - Rainer Garage
 - 5 min **ÖPNV** - Haltestelle Paulanergasse

1040 Bereich Treitlstraße

Wohnstraße seit 1998
631 m² öffentlicher Raum
110 m lange Straße

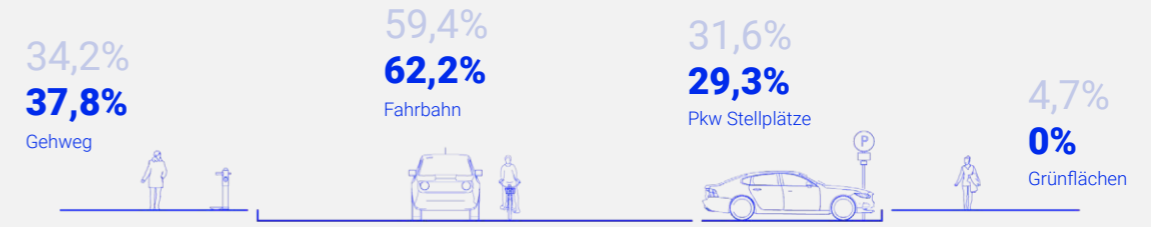


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
228 m²	403 m²	52 m²	0 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	3 Pkw Stellplätze 12 Rad Stellplätze	0,63 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 1 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Karlsplatz
 - 2 min **Parkgarage** - WIPARK Technische Universität
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Karlsplatz

1040 Bereich Schlüsselgasse

Wohnstraße seit 2000
1.283 m² öffentlicher Raum
162 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
485 m²	798 m²	234 m²	0 m²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	23 Pkw Stellplätze 6 Rad Stellplätze	0,78 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	4 von 10 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Ernst-Jandl Park
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Mayerhofgasse
 - 3 min **Parkgarage** - Rainer Garage

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

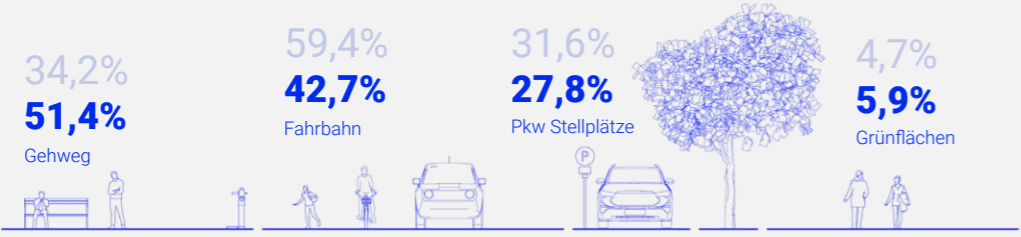


TU WIEN

Bibliothek
Your knowledge hub

1040 Bereich Waltergasse

Wohnstraße seit 2003
1.096 m² öffentlicher Raum
89 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
563 m ²	468 m ²	130 m ²	65 m ²
barrierefrei auf gleicher Ebene wie Fahrbahn	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet Durchfahrt nicht möglich	13 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze 0 von 2 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,78 Urban Heat Vulnerability Map 4 Straßenbäume 22 Sitzmöglichkeiten 1 Trinkbrunnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

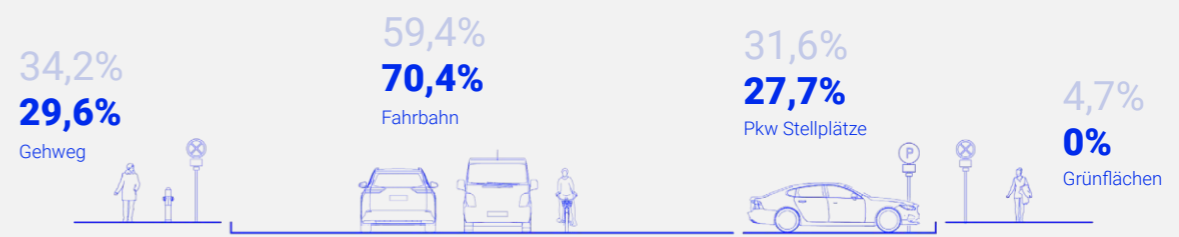
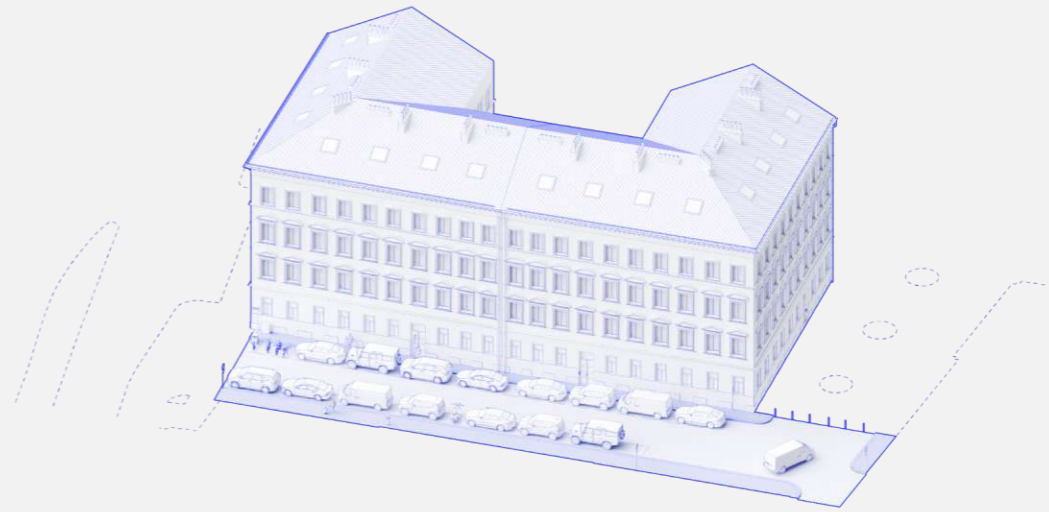


2 min
4 min
5 min

- ANBINDUNG**
- Parkgarage** - Garage beim Theresianum
 - ÖPNV** - Haltestelle Mayerhofgasse
 - Grünraum** - Alois Drasche Park

1040 Bereich Resselgasse

Wohnstraße seit 2005
768 m² öffentlicher Raum
68 m lange Straße

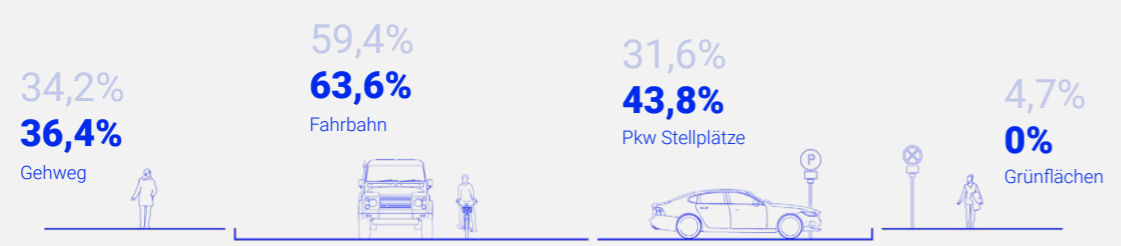
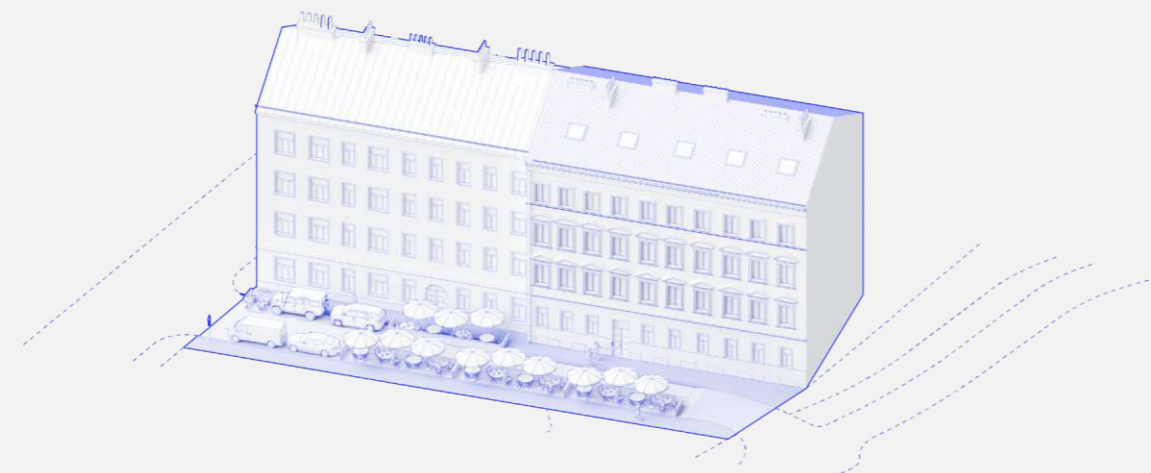


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
227 m ²	541 m ²	150 m ²	0 m ²
barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt nicht möglich	15 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze 3 von 4 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,63 Urban Heat Vulnerability Map 0 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min Grünraum** - Resselpark
 - 1 min ÖPNV** - Haltestelle Resselgasse
 - 3 min Parkgarage** - WIPARK Technische Universität

1040 Bereich Neumanngasse

Wohnstraße seit 2005
467 m² öffentlicher Raum
62 m lange Straße

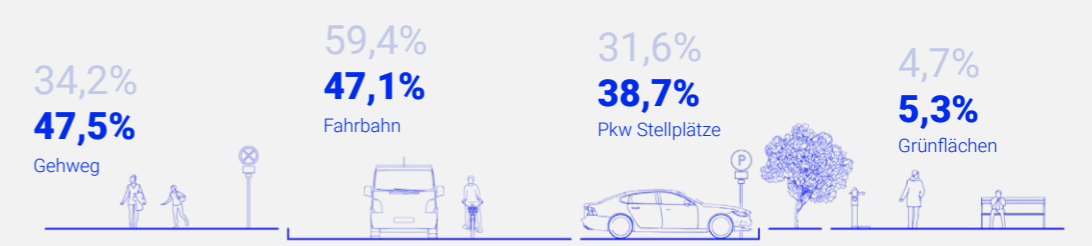


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
170 m²	297 m²	130 m²	0 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	15 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,78 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 3 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	8 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		5 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **Parkgarage** - Rainer Garage
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Taubstummengasse
 - 4 min **Grünraum** - Alois Drasche Park

1040 Bereich Phorusgasse

Wohnstraße seit 2022
1.795 m² öffentlicher Raum
146 m lange Straße



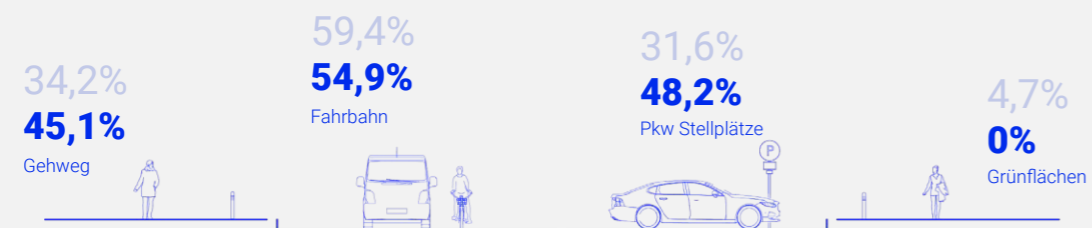
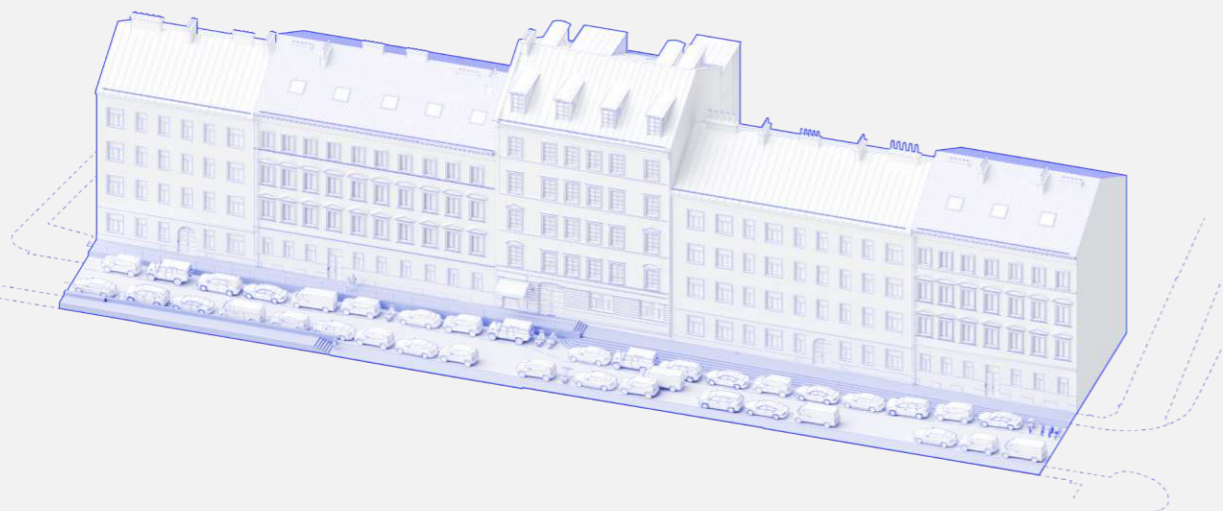
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
853 m²	846 m²	327 m²	96 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	32 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,78 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 8 Häuser haben eine eigene Garage	7 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	7 Sitzmöglichkeiten
		1 Grätzeloasen	1 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **ÖPNV** - Haltestelle Phorusgasse
 - 4 min **Parkgarage** - Parkgarage Mittersteig
 - 4 min **Grünraum** - Schütte-Lihotsky Park

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1040 Bereich Trappelgasse

Wohnstraße seit 2022
1.624 m² öffentlicher Raum
148 m lange Straße

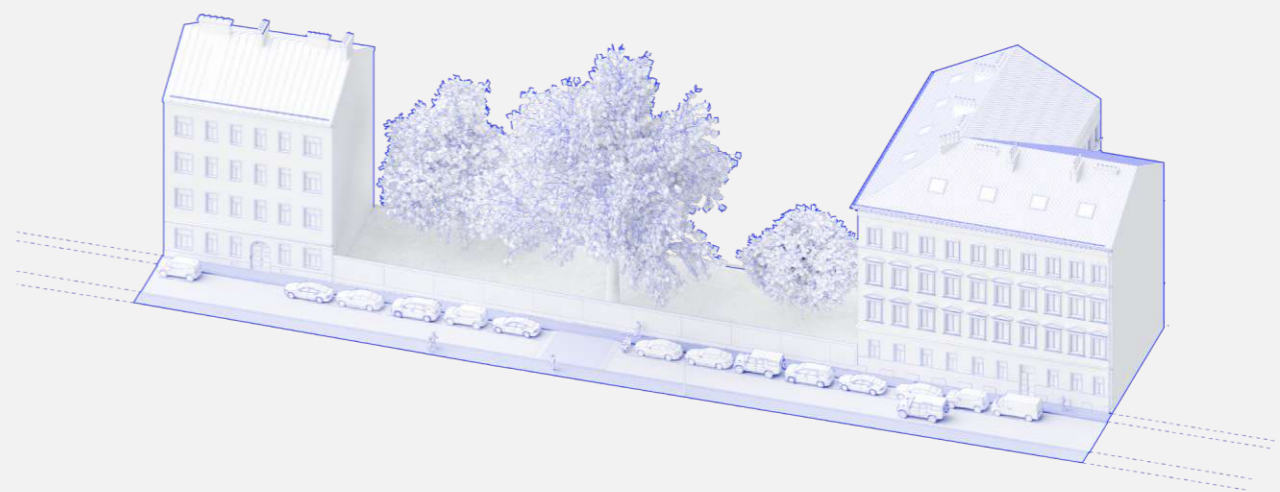


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
732 m ²	892 m ²	430 m ²	0 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	43 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze 3 von 11 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,78 Urban Heat Vulnerability Map 0 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Johann Strauß Gasse
 - 4 min **Grünraum** - Alois Drasche Park
 - 8 min **Parkgarage** - Parkgarage Mittersteig

1040 Bereich Schmöllergasse

Wohnstraße seit 2022
1.870 m² öffentlicher Raum
215 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
756 m ²	1.114 m ²	325 m ²	0 m ²
barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	32 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 9 von 9 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,65 Urban Heat Vulnerability Map 0 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 4 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Karolinengasse
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Plöbfgasse
 - 14 min **Grünraum** - Schweizergarten

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1040 Bereich Freundgasse

Wohnstraße seit 2022
 867 m² öffentlicher Raum
 135 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

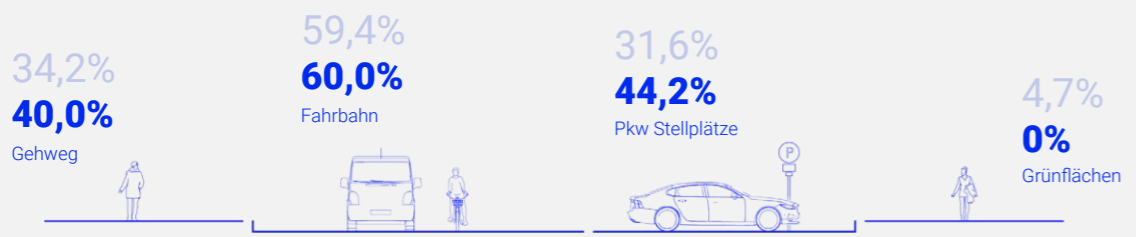
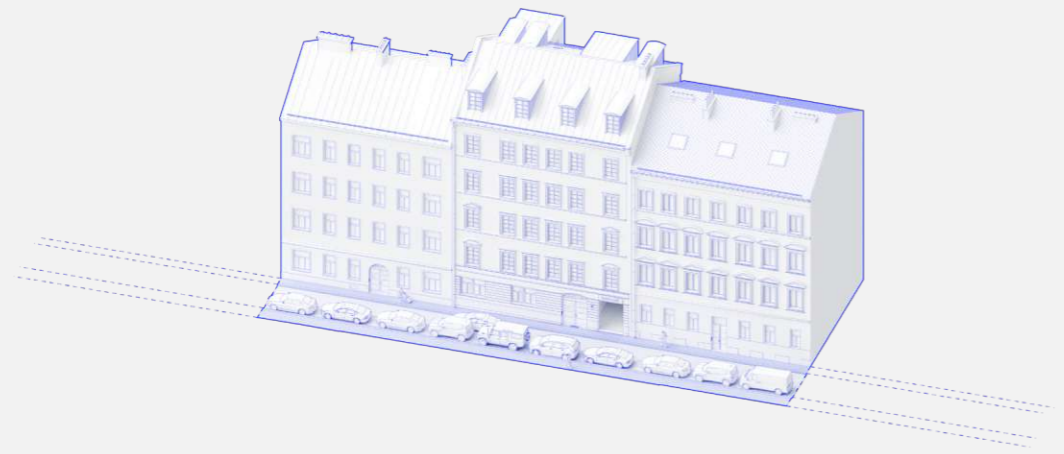


4 min
 5 min
 11 min



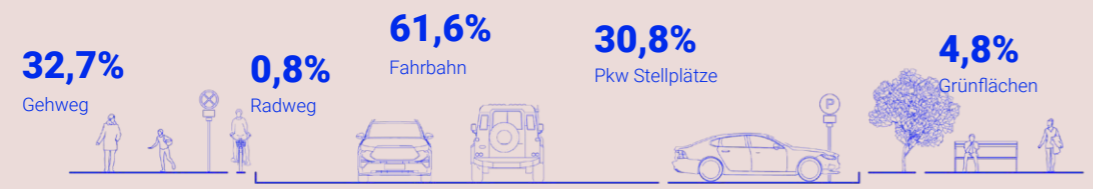
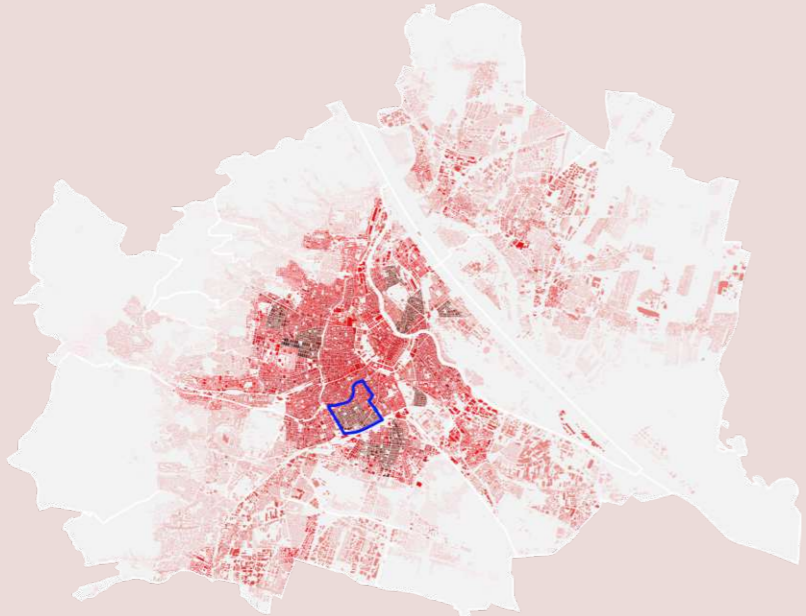
ANBINDUNG

- Parkgarage** - Holiday Inn Vienna City Parking
- ÖPNV** - Haltestelle Ziegelofengasse
- Grünraum** - Schütte Lihotsky Park



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
347 m ²	520 m ²	230 m ²	0 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	23 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,72 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	4 von 14 Häuser haben eine eigene Garage	5 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	4 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1050 **5. Bezirk, Margareten**



2 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
64% Bauland
31% Verkehrsflächen
4% Grünland und Gewässer

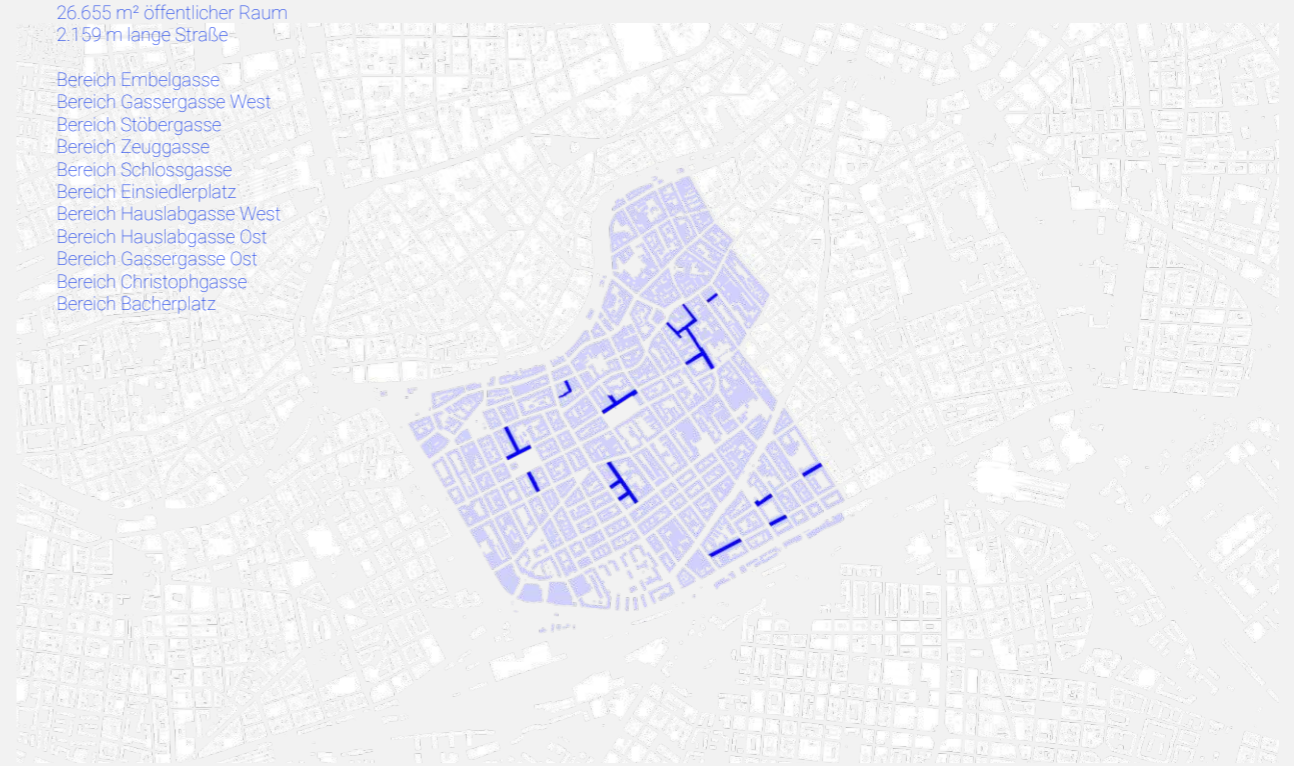
Bezirksbudget 3,9 Mio ²⁰²¹
29% Straßen und Verkehr
24% Parks, Spielplätze & Bäder
20% Kindergärten & Schulen
20% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
5% Bedürfnisanstalten
3% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen ²⁰²³
55.016
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
29
Pkw gesamt ²⁰²³
15.955
Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
9.290
Straßenbäume ²⁰²²
789

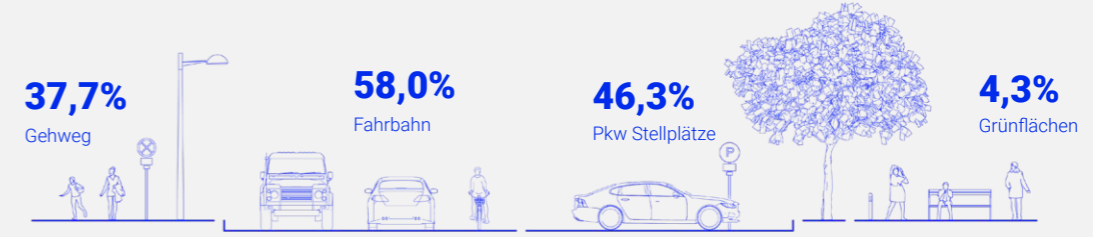
Fahrbahn ²⁰²²
365.194 m²
Pkw Stellfläche ²⁰²³
118.540 m²
Gehweg ²⁰²²
204.681 m²
Radwege ²⁰²²
5.240 m²
Grünflächen ²⁰²²
30.060 m²

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1050 **11 Wohnstraßen**



26.655 m² öffentlicher Raum
2.159 m lange Straße
Bereich Embelgasse
Bereich Gassergasse West
Bereich Stöbergasse
Bereich Zeuggasse
Bereich Schlossgasse
Bereich Einsiedlerplatz
Bereich Hauslabgasse West
Bereich Hauslabgasse Ost
Bereich Gassergasse Ost
Bereich Christophgasse
Bereich Bacherplatz



Gehweg
10.046 m²
7 von 11 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
In **11 von 11** Wohnstraßen gibt es einen **Niveaunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn**

Fahrbahn
15.484 m²
In **1 von 11** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
In **10 von 11** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
7.164 m²
562 Pkw Stellplätze
168 Rad Stellplätze
31% der Häuser haben eine eigene Garage
4 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
1 Grätzeloasen
5 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

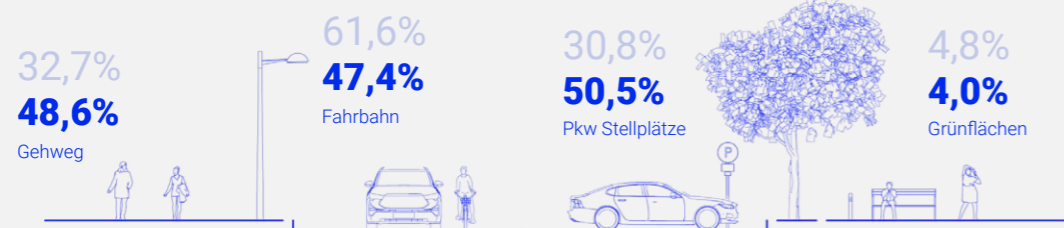
Grünflächen
1.145 m²
0,81 Urban Heat Vulnerability Map
65 Straßenbäume
10 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

2,7 min ÖPNV
3,7 min Parkgarage
4,3 min Grünraum

ANBINDUNG

1050 Bereich Embelgasse

Wohnstraße seit 1986
1.386 m² öffentlicher Raum
105 m lange Straße

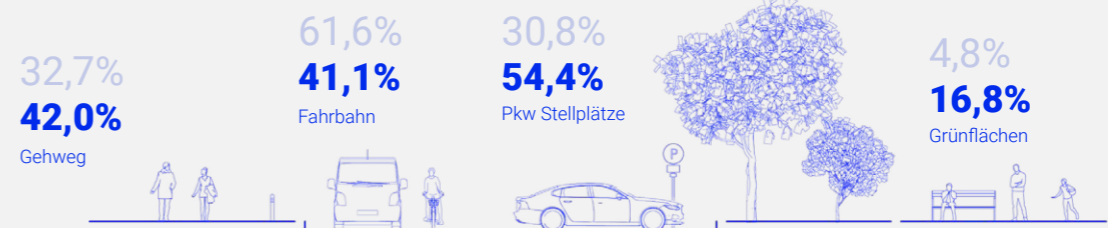


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
673 m ²	657 m ²	332 m ²	56 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	24 Pkw Stellplätze 24 Rad Stellplätze	0,85 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 8 Häuser haben eine eigene Garage	6 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	2 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	4 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Einsiedlerpark
 - 1 min **ÖPNV** - Haltestelle Einsiedlerplatz
 - 2 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Kohlgasse 24

1050 Bereich Gassergasse West

Wohnstraße seit 1988
2.093 m² öffentlicher Raum
162 m lange Straße



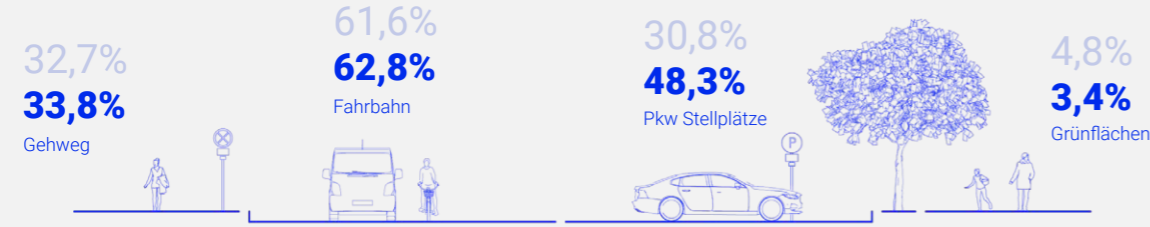
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
880 m ²	861 m ²	468 m ²	352 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet	34 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,82 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 9 Häuser haben eine eigene Garage	6 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	2 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 2 min **Parkgarage** - WIPARK Wiedner Hauptstraße
 - 5 min **ÖPNV** - Haltestelle Matzleinsdorfer Platz
 - 10 min **Grünraum** - Leopold Rister Park

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1050 Bereich Stöbergasse

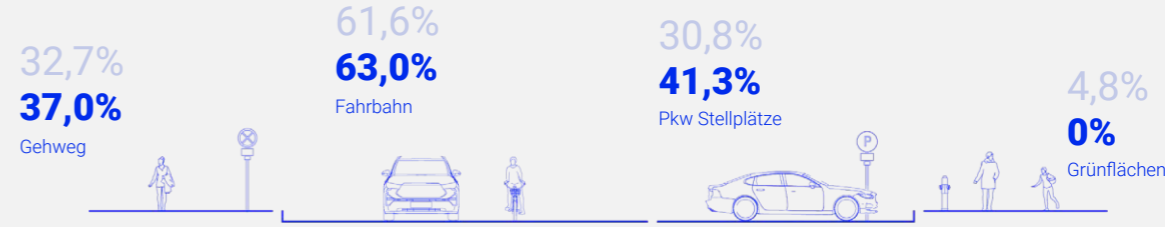
Wohnstraße seit 1986
4.647 m² öffentlicher Raum
351 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.573 m ²	2.916 m ²	1.410 m ²	158 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	106 Pkw Stellplätze 32 Rad Stellplätze	0,85 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	6 von 24 Häuser haben eine eigene Garage	15 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	2 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1050 Bereich Zeuggasse

Wohnstraße seit 1997
576 m² öffentlicher Raum
68 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
213 m ²	363 m ²	150 m ²	0 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	15 Pkw Stellplätze 18 Rad Stellplätze	0,76 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	1 von 4 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		1 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 2 min ÖPNV - Haltestelle Fendigasse
 - 4 min Parkgarage - PAYUCA Garage Kohlgasse 24
 - 8 min Grünraum - Leopold Rister Park

- ANBINDUNG**
- 1 min ÖPNV - Haltestelle Zeuggasse
 - 4 min Grünraum - Schütte Lihotsky Park
 - 5 min Parkgarage - Parkgarage Mittersteig

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



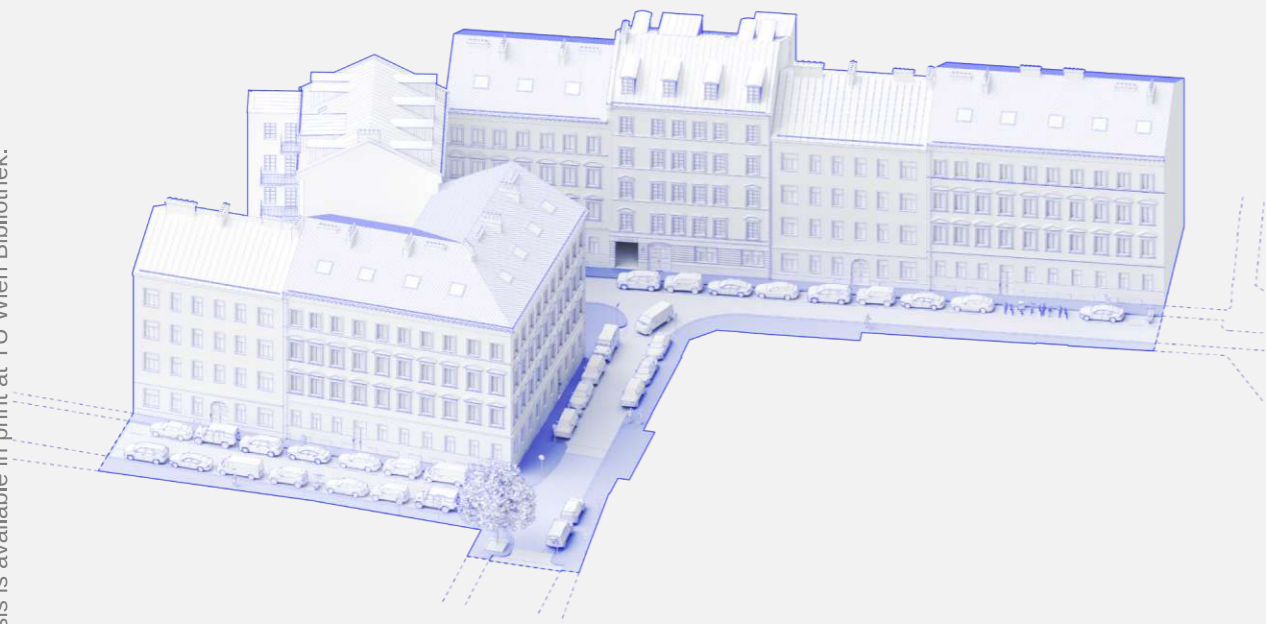
2 min
4 min
8 min

ANBINDUNG

ANBINDUNG

1050 Bereich Schlossgasse

Wohnstraße seit 1999
6.715 m² öffentlicher Raum
584 m lange Straße



1050 Bereich Einsiedlerplatz

Wohnstraße seit 2000
3.357 m² öffentlicher Raum
257 m lange Straße



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 3 min **Parkgarage** - Parkgarage Mittersteig
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Margartenplatz
 - 3 min **Grünraum** - Schütte Lihotsky Park



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
2.778 m ²	3.879 m ²	1.438 m ²	58 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	129 Pkw Stellplätze 54 Rad Stellplätze 17 von 37 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 5 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,76 Urban Heat Vulnerability Map 9 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.026 m ²	2.264 m ²	1.249 m ²	67 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	92 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 3 von 16 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,85 Urban Heat Vulnerability Map 7 Straßenbäume 2 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Einsiedlerpark
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Einsiedlerplatz
 - 5 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Kohlgasse 24

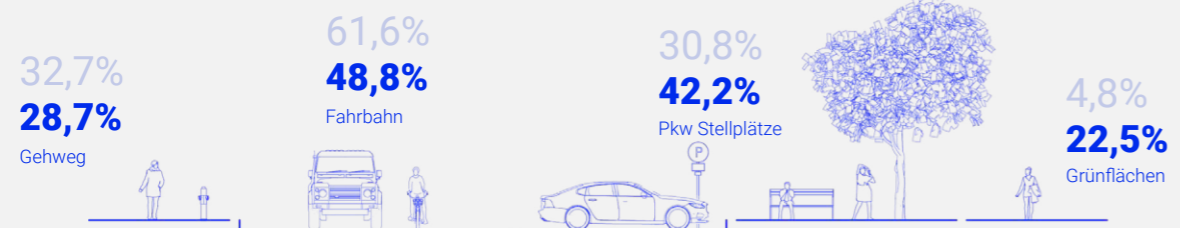
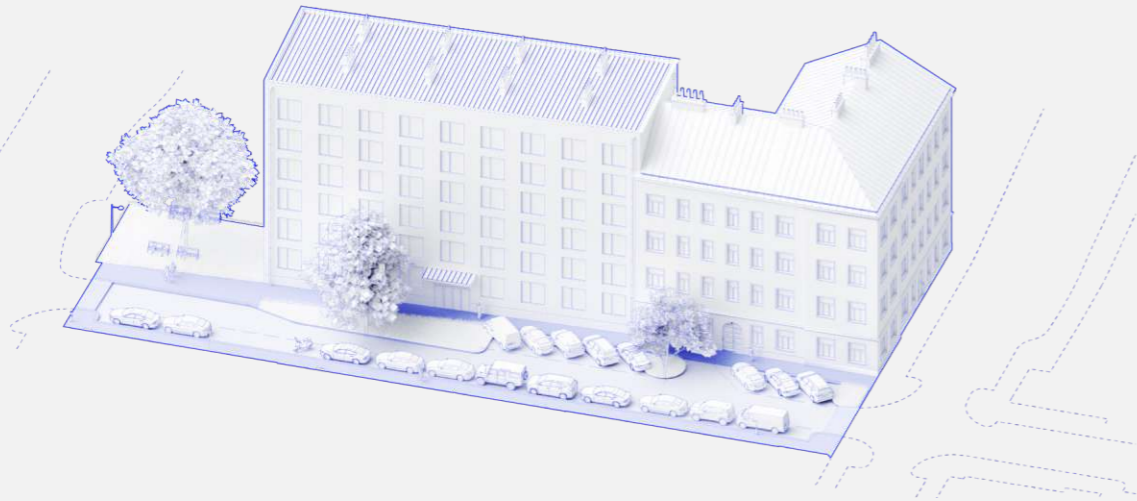
1050 Bereich Hauslabgasse West

Wohnstraße seit 2000
1.256 m² öffentlicher Raum
90 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



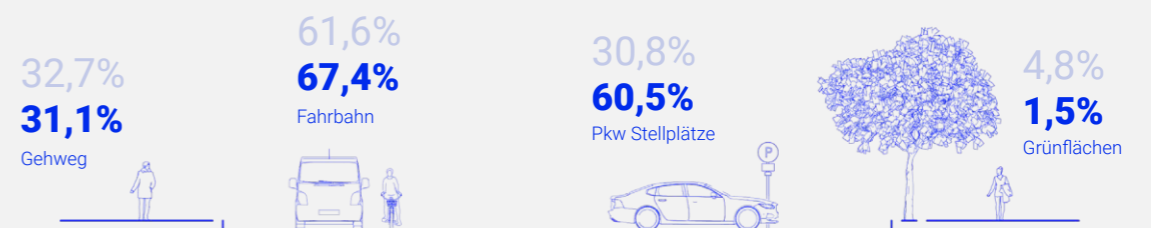
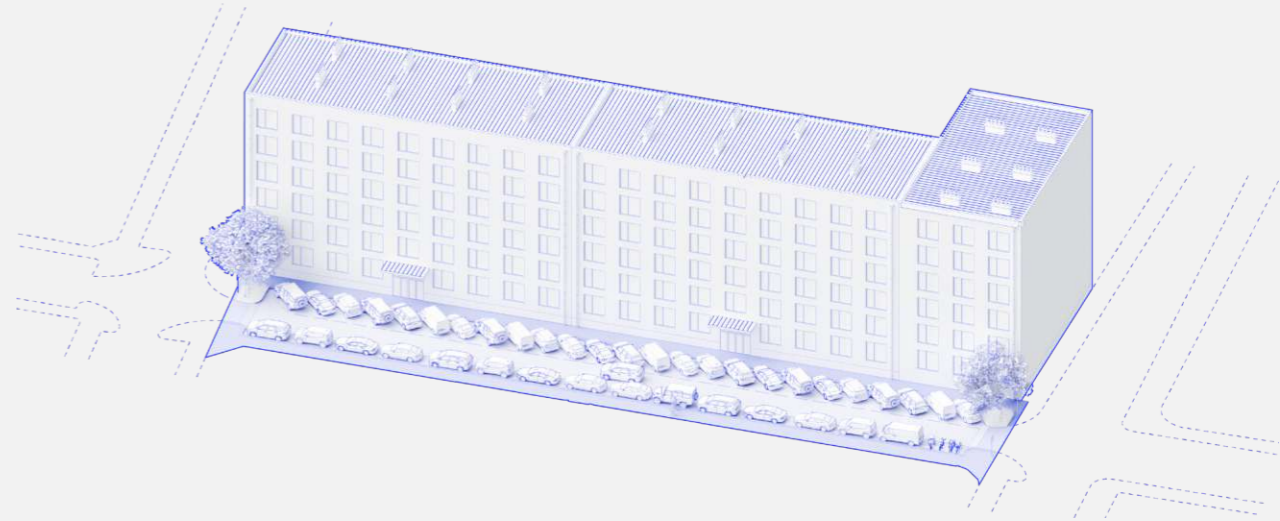
- ANBINDUNG**
- 1 min **Parkgarage** - Parkhaus Kliebergasse
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Kliebergasse
 - 6 min **Grünraum** - Alois Drasche Park



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
361 m ²	613 m ²	259 m ²	282 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	20 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,82 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 5 Häuser haben eine eigene Garage	7 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	2 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1050 Bereich Hauslabgasse Ost

Wohnstraße seit 2000
1.354 m² öffentlicher Raum
104 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
421 m ²	913 m ²	553 m ²	20 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	40 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze	0,82 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 3 Häuser haben eine eigene Garage	2 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Alois Drasche Park
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Blechturm-gasse
 - 5 min **Parkgarage** - Parkhaus Klieberpark

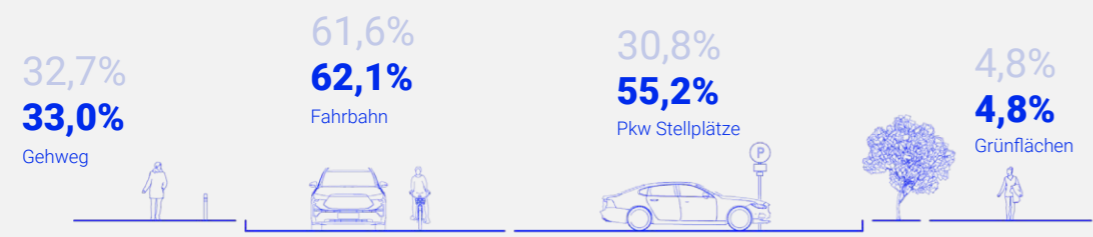
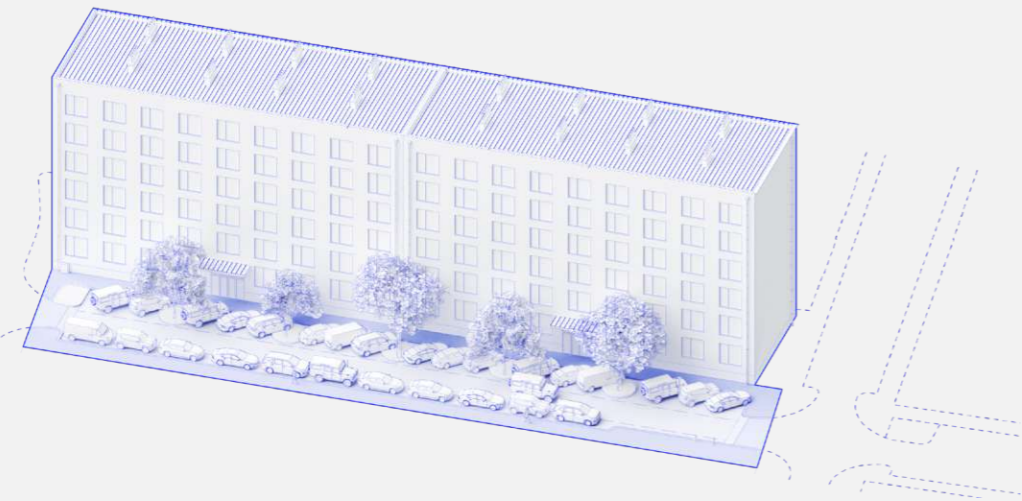
1050 Bereich Gassergasse Ost

Wohnstraße seit 2000
1.165 m² öffentlicher Raum
91 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



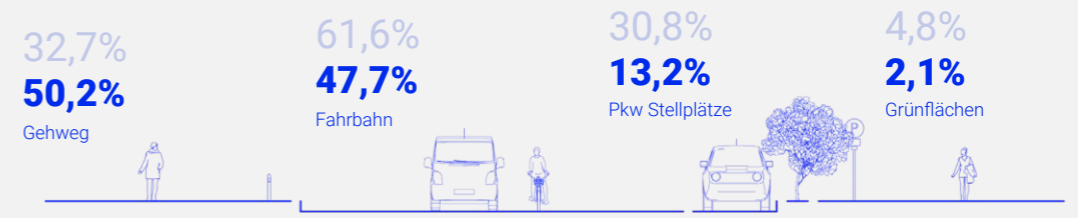
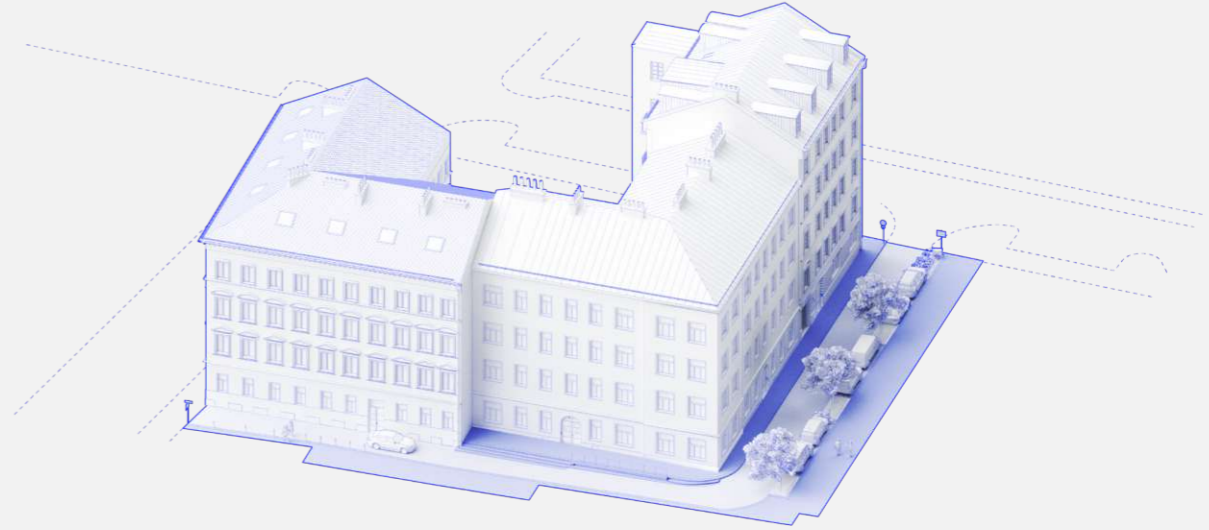
- ANBINDUNG**
- 2 min **Parkgarage** - Parkhaus Klieberpark
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Kierlinggasse
 - 6 min **Grünraum** - Waldmüllerpark



Gehweg 385 m ² barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Fahrbahn 724 m ² Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	Pkw Stellplätze 400 m ² 29 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 2 von 3 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	Grünflächen 56 m ² 0,82 Urban Heat Vulnerability Map 6 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
---	--	---	---

1050 Bereich Christophgasse

Wohnstraße seit 2001
952 m² öffentlicher Raum
123 m lange Straße



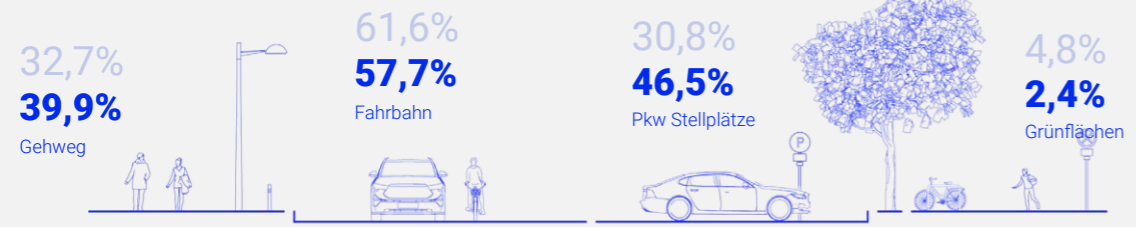
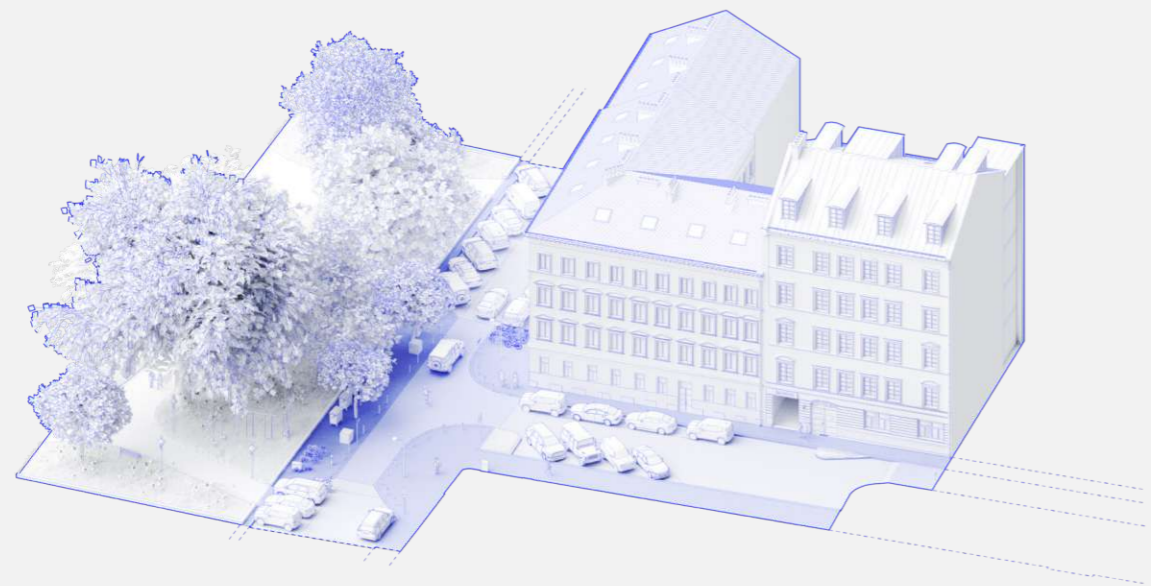
Gehweg 478 m ² nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Fahrbahn 454 m ² Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	Pkw Stellplätze 60 m ² 6 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze 4 von 10 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	Grünflächen 20 m ² 0,74 Urban Heat Vulnerability Map 3 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
---	--	--	---

- ANBINDUNG**
- 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Reinprechtsdorfer Straße, Arbeitergasse
 - 6 min **Parkgarage** - Garage Hundsturm
 - 6 min **Grünraum** - Einsiedlerpark

1050 Bereich Bacherplatz

Wohnstraße seit 2020
 3.154 m² öffentlicher Raum
 224 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Gehweg
1.258 m²

nicht **barrierefrei**
 baulich von Fahr-
 bahn getrennt

Fahrbahn
1.820 m²

Schrittgeschwindigkeit
 durch bauliche Maßnah-
 men nicht gewährleistet
Durchfahrt nicht möglich
Radfahren gegen die
 Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
846 m²

67 Pkw Stellplätze
24 Rad Stellplätze
3 von 12 Häuser haben
 eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als
 Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf
 dem Gehweg platziert

Grünflächen
76 m²

0,85 Urban Heat
 Vulnerability Map
4 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

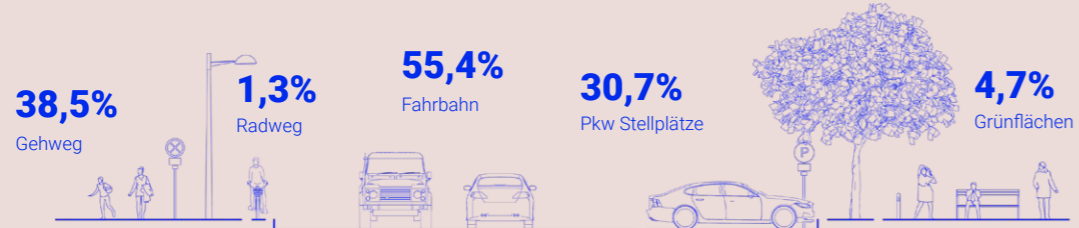
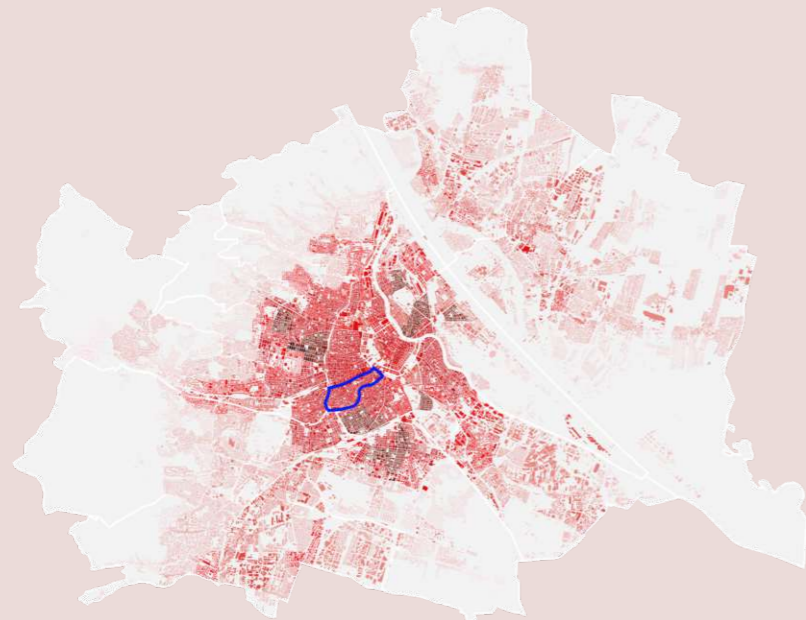


- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Bacherpark
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Reinprechtsdorfer Straße, Arbeitergasse
 - 6 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Kohlgasse 24



1060 **6. Bezirk, Mariahilf**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
66% Bauland
30% Verkehrsflächen
4% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 5,9 Mio ²⁰²¹

- 25% Kindergärten & Schulen
- 22% Straßen und Verkehr
- 13% Märkte
- 11% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit
- 11% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
- 9% Parks, Spielplätze & Bäder
- 8% Bedürfnisanstalten

Einwohner*innen ²⁰²³
31.433

Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
30

Pkw gesamt ²⁰²³
9.430

Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
5.612

Straßenbäume ²⁰²²
545

Fahrbahn ²⁰²²
233.108 m²

Pkw Stellfläche ²⁰²³
71.609 m²

Gehweg ²⁰²²
162.169 m²

Radwege ²⁰²²
5.617 m²

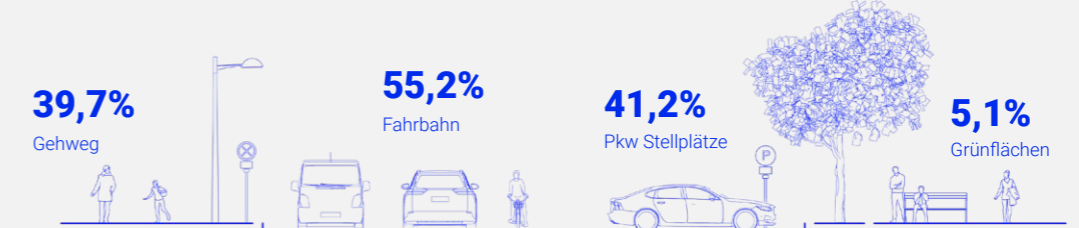
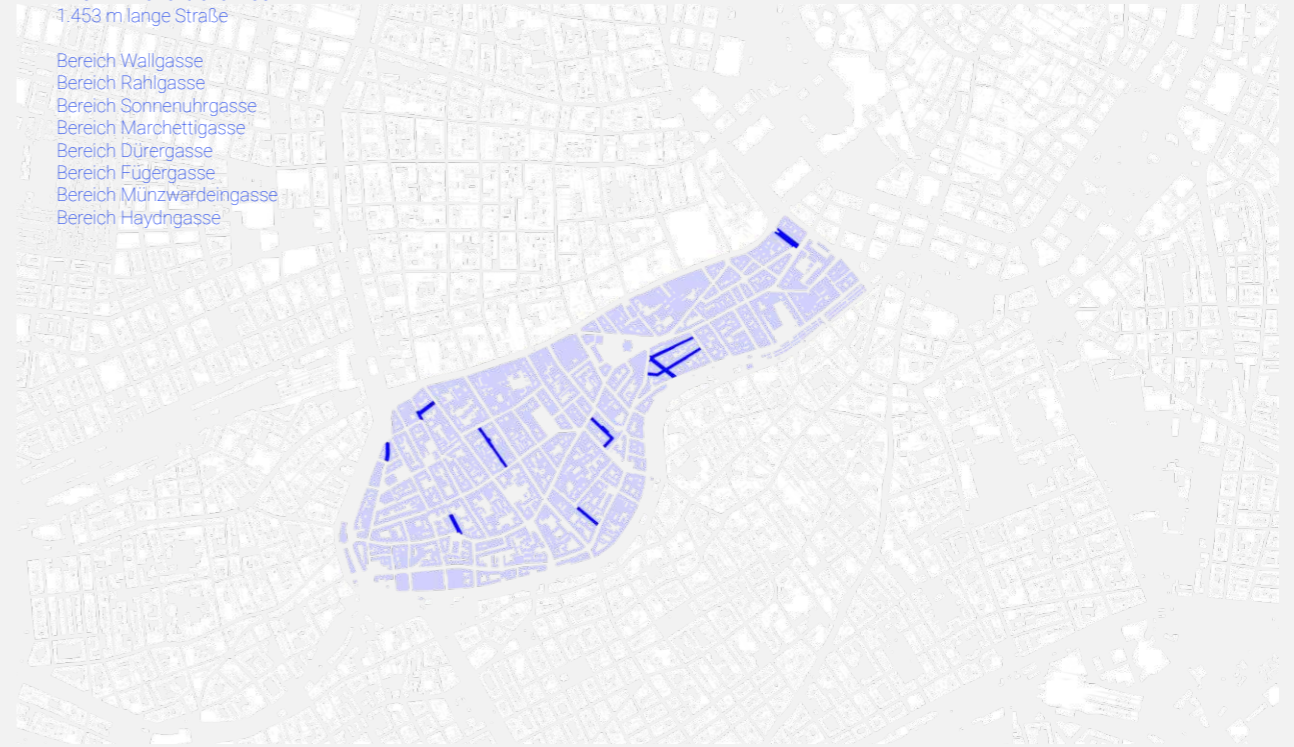
Grünflächen ²⁰²²
19.789 m²

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1060 **8 Wohnstraßen**

17.547 m² öffentlicher Raum
1.453 m lange Straße

- Bereich Wallgasse
- Bereich Rahlgasse
- Bereich Sonnenuhrgasse
- Bereich Marchettigasse
- Bereich Dürergasse
- Bereich Fügergasse
- Bereich Münzwärdeingasse
- Bereich Haydngasse



Gehweg
6.959 m²

5 von 8 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In **8 von 8** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn**

Fahrbahn
9.691 m²

In **2 von 8** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In **5 von 8** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
3.995 m²

363 Pkw Stellplätze
134 Rad Stellplätze

42% der Häuser haben eine eigene Garage

23 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

1 Grätzeloasen

0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
897 m²

0,77 Urban Heat Vulnerability Map

49 Straßenbäume

9 Sitzmöglichkeiten

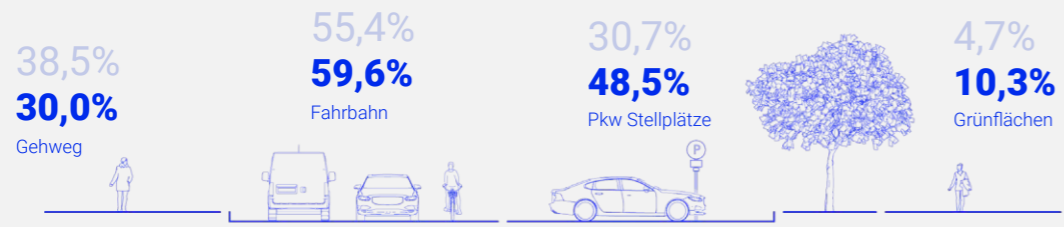
0 Trinkbrunnen

- 2,4 min **Parkgarage**
- 2,6 min **ÖPNV**
- 5,3 min **Grünraum**



1060 Bereich Wallgasse

Wohnstraße seit 1984
1.105 m² öffentlicher Raum
76 m lange Straße



Gehweg
332 m²

nicht **barrierefrei**
baulich von Fahr-
bahn getrennt

Fahrbahn
659 m²

Schrittgeschwindigkeit
durch bauliche Maßnah-
men gewährleistet
Durchfahrt nicht möglich

Pkw Stellplätze
320 m²

30 Pkw Stellplätze
4 Rad Stellplätze
0 von 5 Häuser haben
eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als
Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf
dem Gehweg platziert

Grünflächen
114 m²

0,79 Urban Heat
Vulnerability Map
5 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

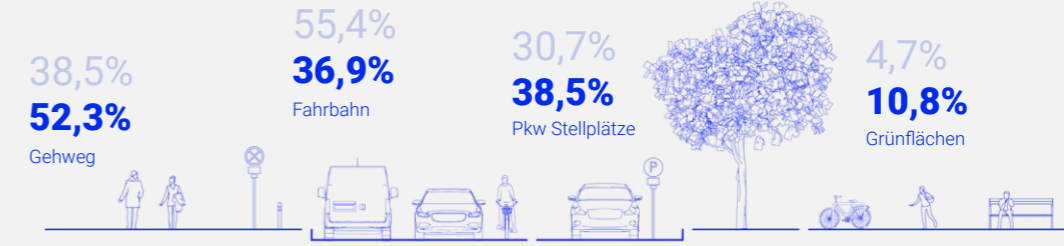
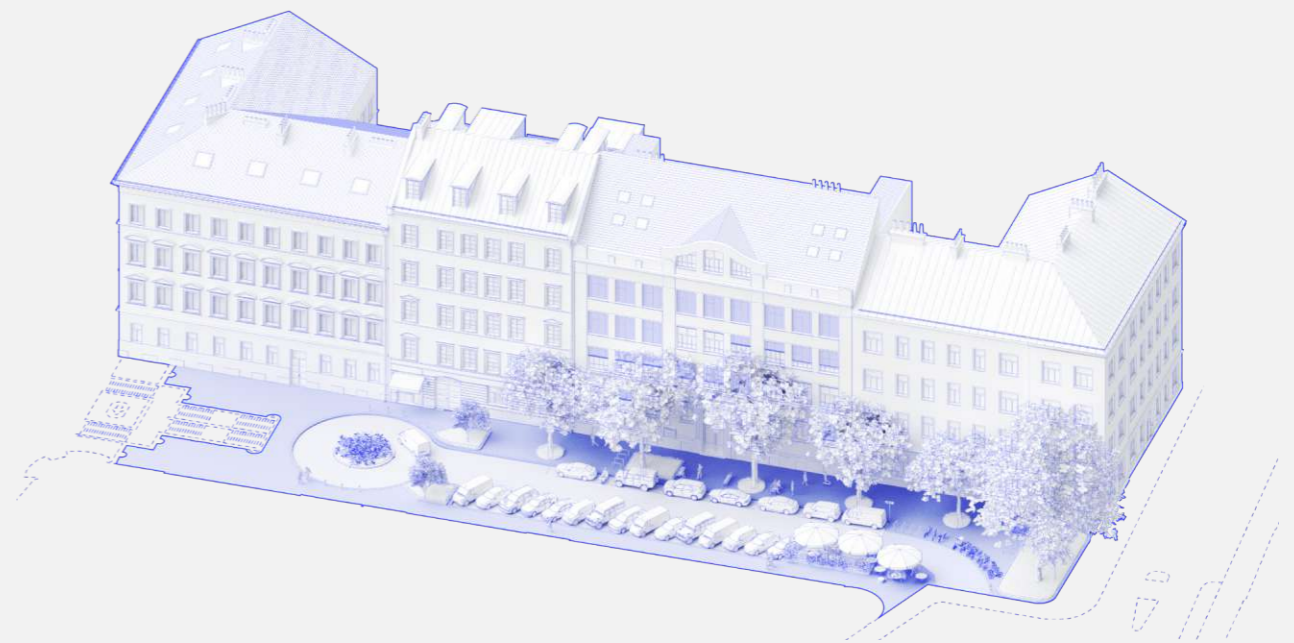
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 1 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Grohgassee
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Mariahilfer Gürtel
 - 12 min **Grünraum** - Stadtwildnis

1060 Bereich Rahlgasse

Wohnstraße seit 1987
2.277 m² öffentlicher Raum
93 m lange Straße



Gehweg
1.190 m²

barrierefrei
baulich von Fahr-
bahn getrennt

Fahrbahn
840 m²

Schrittgeschwindigkeit
durch bauliche Maßnah-
men nicht gewährleistet
Durchfahrt nicht möglich

Pkw Stellplätze
323 m²

26 Pkw Stellplätze
44 Rad Stellplätze
5 von 7 Häuser haben
eine eigene Garage
2 Parkplätze werden als
Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf
dem Gehweg platziert

Grünflächen
247 m²

0,73 Urban Heat
Vulnerability Map
7 Straßenbäume
3 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min **ÖPNV** - Haltestelle Getreidemarkt
 - 2 min **Parkgarage** - Garage in der Rahlgasse
 - 6 min **Grünraum** - Alfred Grünwald Park

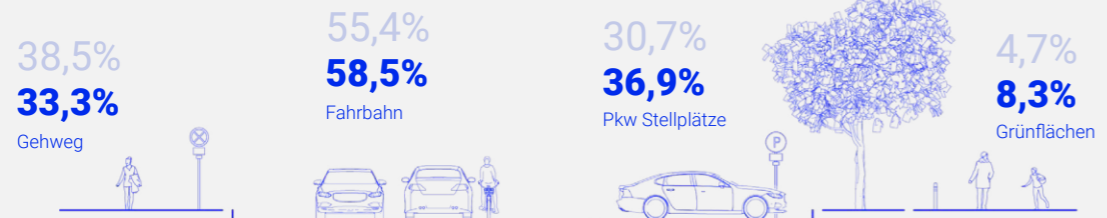
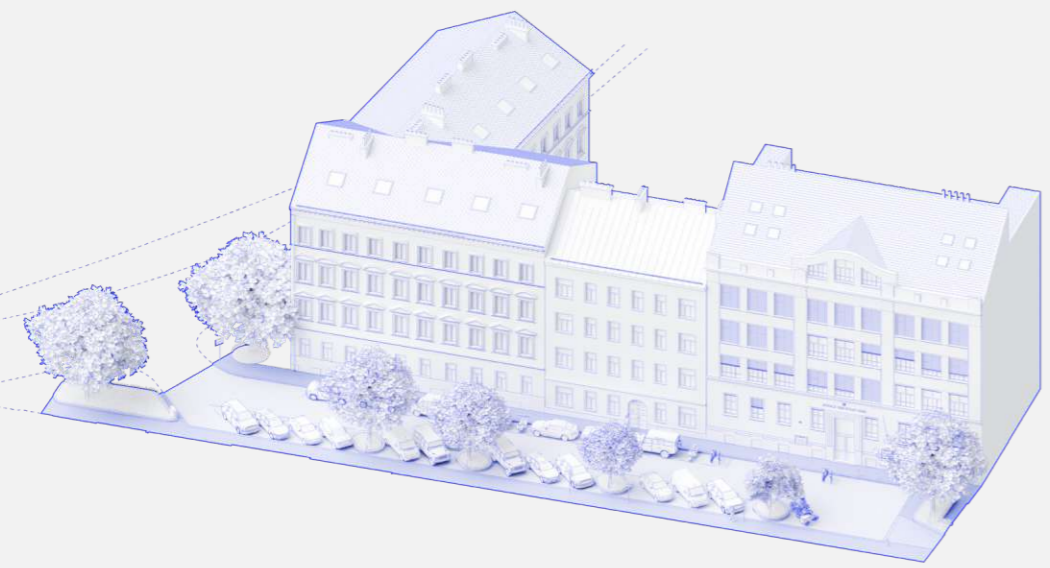
1060 Bereich Sonnenuhrgasse

Wohnstraße seit 1995
1.235 m² öffentlicher Raum
83 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



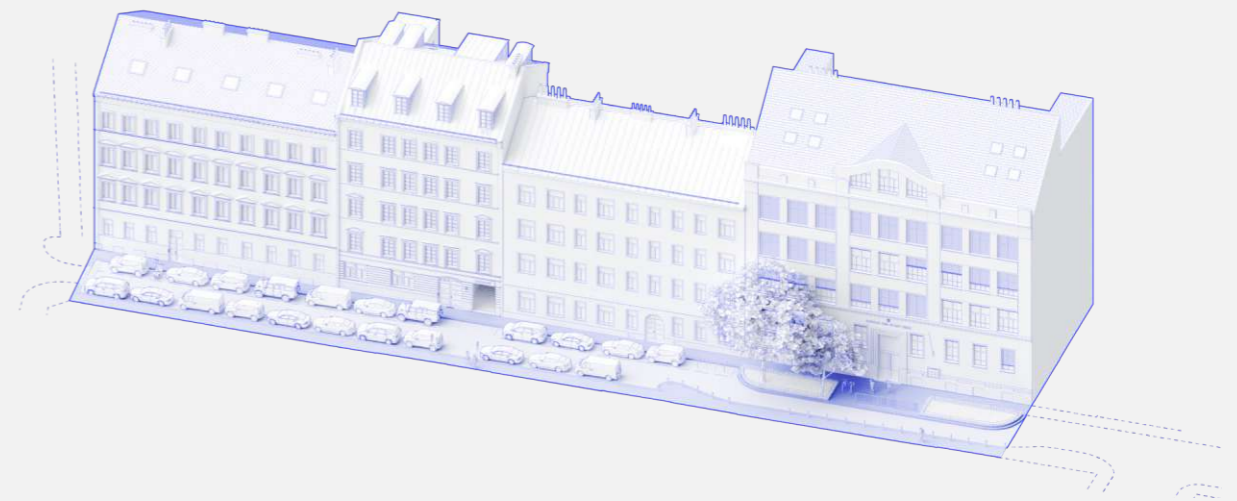
- ANBINDUNG**
- 1 min **ÖPNV** - Haltestelle Sonnenuhrgasse
 - 3 min **Parkgarage** - Türkenkugelgarage
 - 5 min **Grünraum** - Bruno Kreisky Park



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
411 m ²	722 m ²	267 m ²	102 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	20 Pkw Stellplätze 16 Rad Stellplätze	0,79 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt nicht möglich	2 von 6 Häuser haben eine eigene Garage	7 Straßenbäume
		0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	2 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1060 Bereich Marchettigasse

Wohnstraße seit 1996
1.175 m² öffentlicher Raum
132 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
500 m ²	605 m ²	235 m ²	70 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	23 Pkw Stellplätze 4 Rad Stellplätze	0,77 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	4 von 8 Häuser haben eine eigene Garage	3 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 2 min **Parkgarage** - Garage Mollardgasse
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Hirschengasse
 - 6 min **Grünraum** - Wientalterasse

1060 Bereich Dürergasse

Wohnstraße seit 2000
6.210 m² öffentlicher Raum
581 m lange Straße

1060 Bereich Fügergasse

Wohnstraße seit 2005
1.498 m² öffentlicher Raum
109 m lange Straße

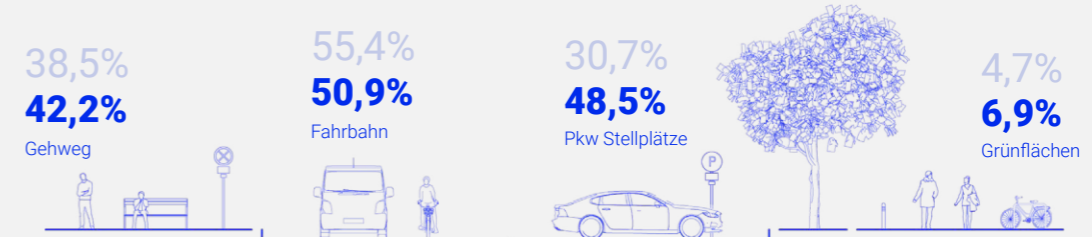
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 3 min **Grünraum** - Haus des Meeres
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Haus des Meeres
 - 5 min **Parkgarage** - WIPARK Windmühlgasse



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
2.494 m ²	3.619 m ²	1.402 m ²	97 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	128 Pkw Stellplätze 34 Rad Stellplätze	0,73 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	22 von 48 Häuser haben eine eigene Garage	5 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	11 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		1 Grätzeloase	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

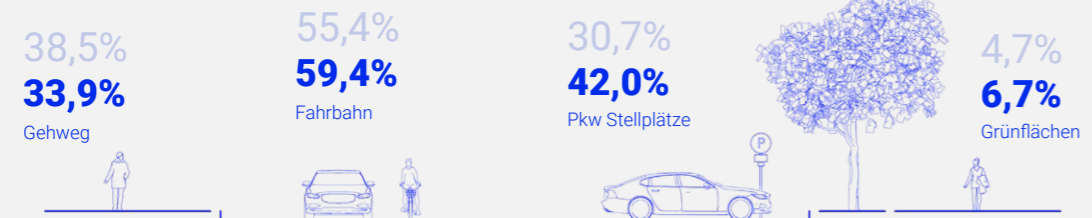
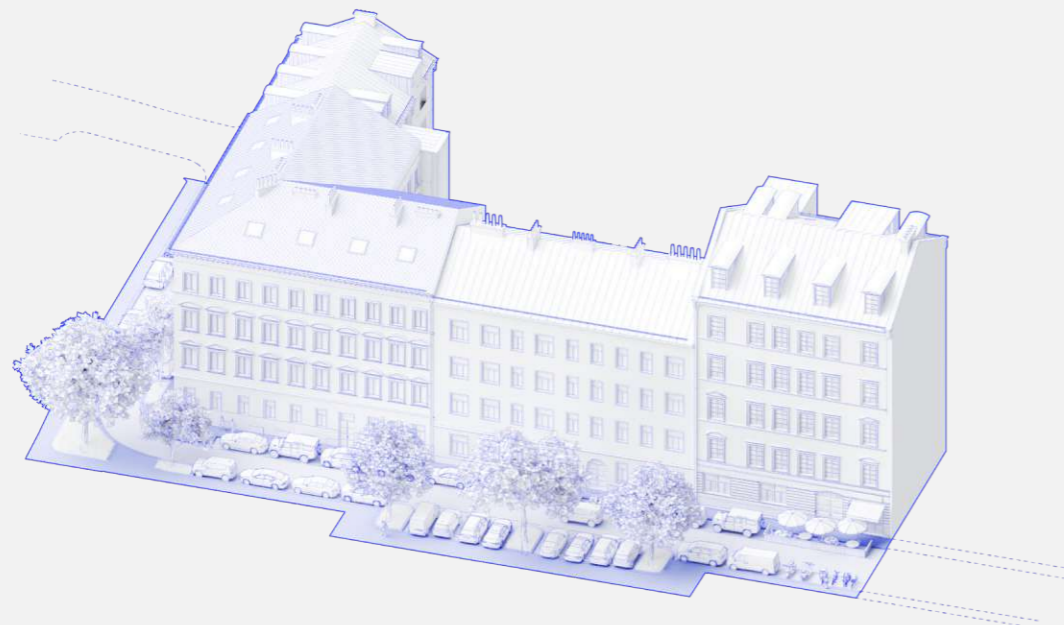


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
632 m ²	762 m ²	370 m ²	104 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet	30 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze	0,79 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	3 von 9 Häuser haben eine eigene Garage	9 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	7 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	4 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **Parkgarage** - Tiefgarage Mariahilferstraße
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Mariahilferstraße, Kaiserstraße
 - 4 min **Grünraum** - Minna Lachs Park

1060 Bereich Münzwardeingasse

Wohnstraße seit 2012
 1.997 m² öffentlicher Raum
 176 m lange Straße

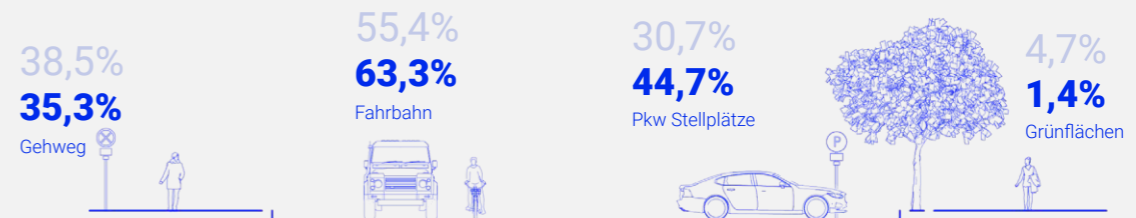
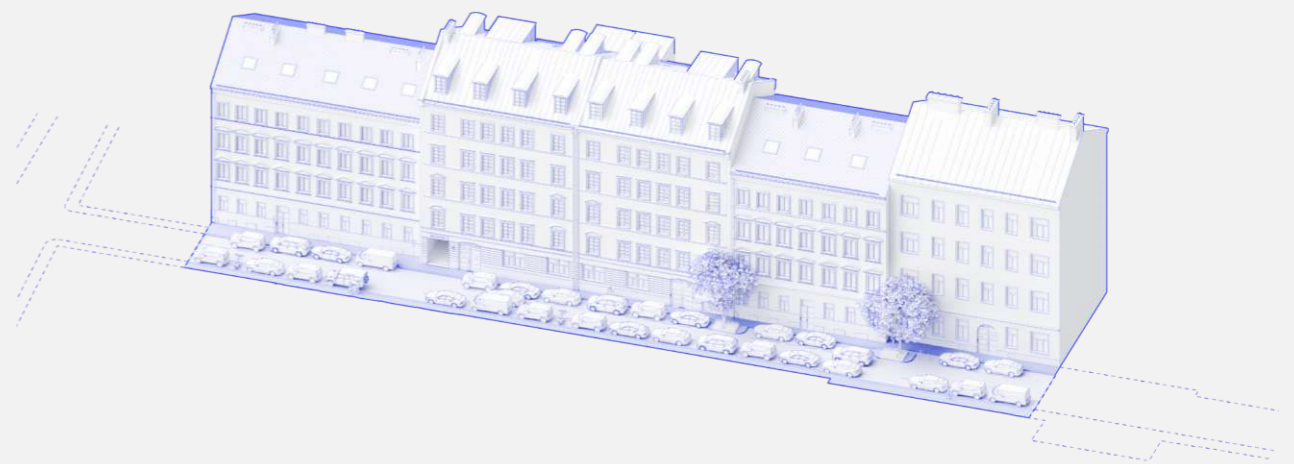


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
677 m ²	1.186 m ²	498 m ²	134 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahr- bahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnah- men nicht gewährleistet Durchfahrt möglich	49 Pkw Stellplätze 20 Rad Stellplätze 4 von 15 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,85 Urban Heat Vulnerability Map 4 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Bacherpark
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Reinprechtsdorfer Straße, Arbeitergasse
 - 6 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Kohlgasse 24

1060 Bereich Haydngasse

Wohnstraße seit 2014
 2.050 m² öffentlicher Raum
 203 m lange Straße



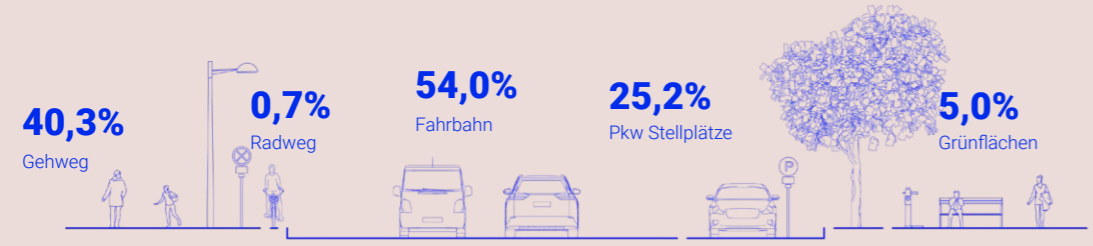
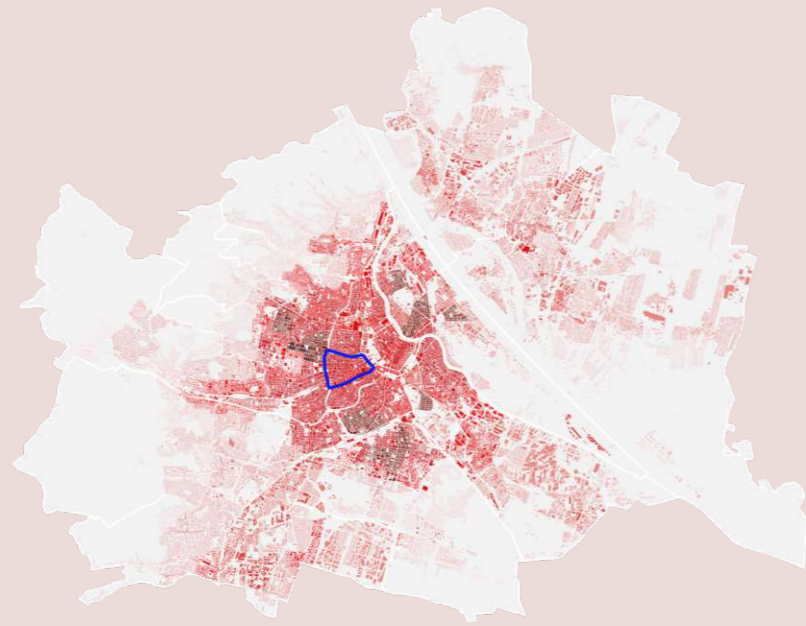
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
723 m ²	1.298 m ²	580 m ²	29 m ²
barrierefrei baulich von Fahr- bahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnah- men nicht gewährleistet Durchfahrt möglich	57 Pkw Stellplätze 4 Rad Stellplätze 10 von 20 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,85 Urban Heat Vulnerability Map 4 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 3 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Webgasse
 - 4 min **Grünraum** - Hubert Marischka Park
 - 6 min **ÖPNV** - Haltestelle Zieglergasse

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1070 **7. Bezirk, Neubau**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



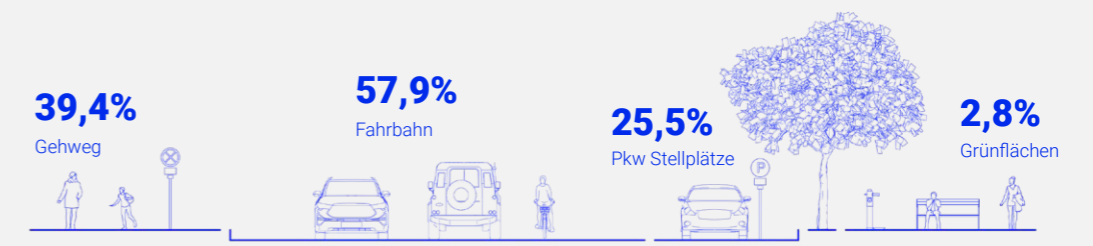
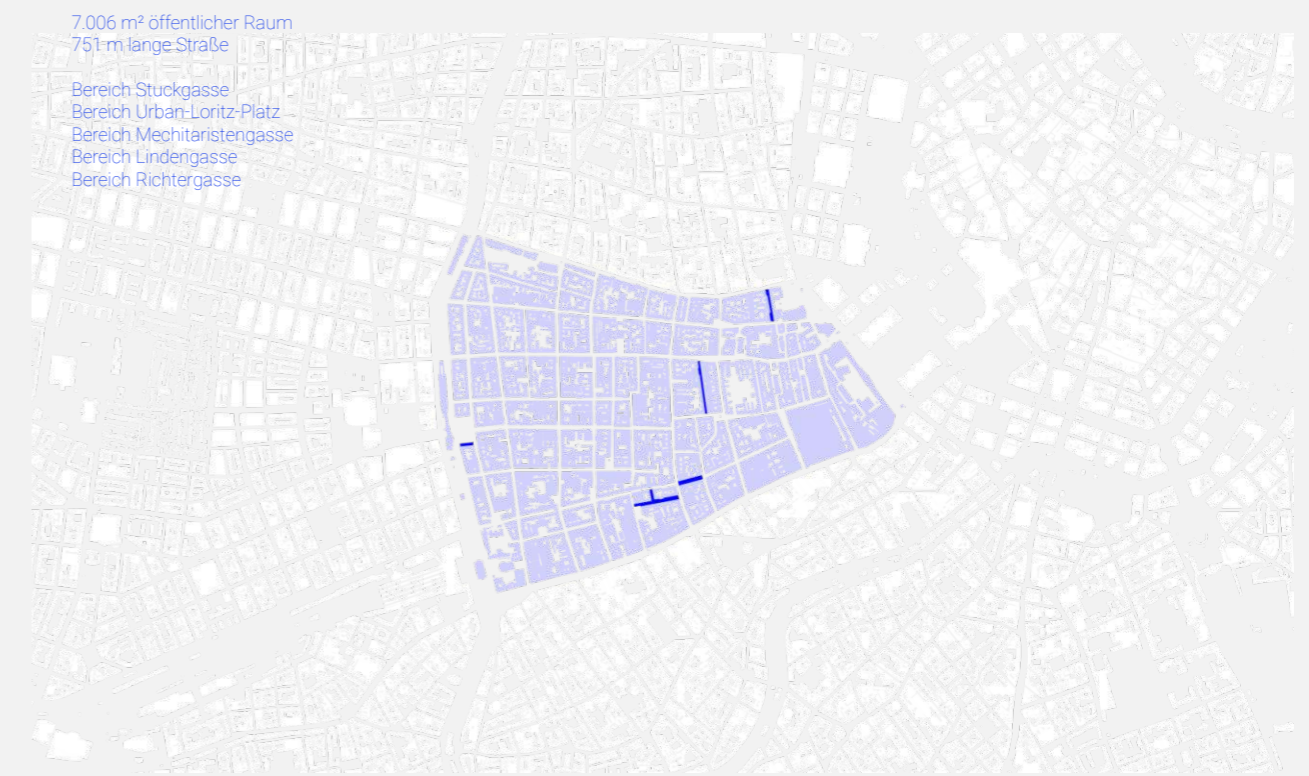
2 km² Gesamtfläche 2021
56% Bauland
29% Verkehrsflächen
15% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 5,8 Mio 2021
46% Straßen und Verkehr
21% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
15% Parks, Spielplätze & Bäder
12% Kindergärten & Schulen
3% Bedürfnisanstalten
3% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen 2023
31.597
Pkw / 100 Einwohner*innen 2023
29
Pkw gesamt 2023
9.163
Pkw Stellplätze im öff. Raum 2024
4.097
Straßenbäume 2022
677

Fahrbahn 2022
207.608 m²
Pkw Stellfläche 2023
52.278 m²
Gehweg 2022
154.714 m²
Radwege 2022
2.802 m²
Grünflächen 2022
19.053 m²

1070 **5 Wohnstraßen**



Gehweg
2.758 m²
1 von 5 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
In **4 von 5** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
4.054 m²
In **1 von 5** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
In **4 von 5** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
1.035 m²
94 Pkw Stellplätze
57 Rad Stellplätze
38% der Häuser haben eine eigene Garage
6 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
194 m²
0,73 Urban Heat Vulnerability Map
14 Straßenbäume
19 Sitzmöglichkeiten
2 Trinkbrunnen

2,4 min ÖPNV
2,8 min Grünraum
3,0 min Parkgarage

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

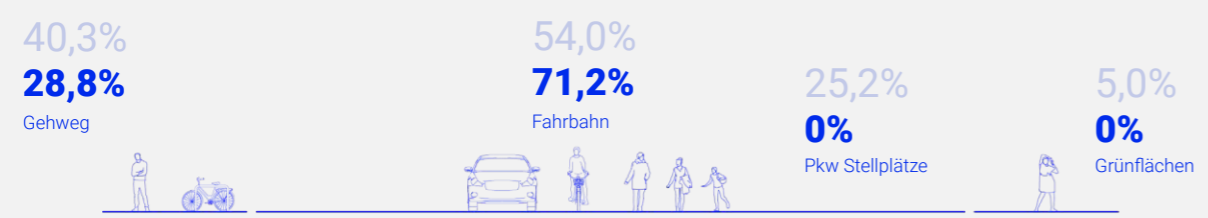
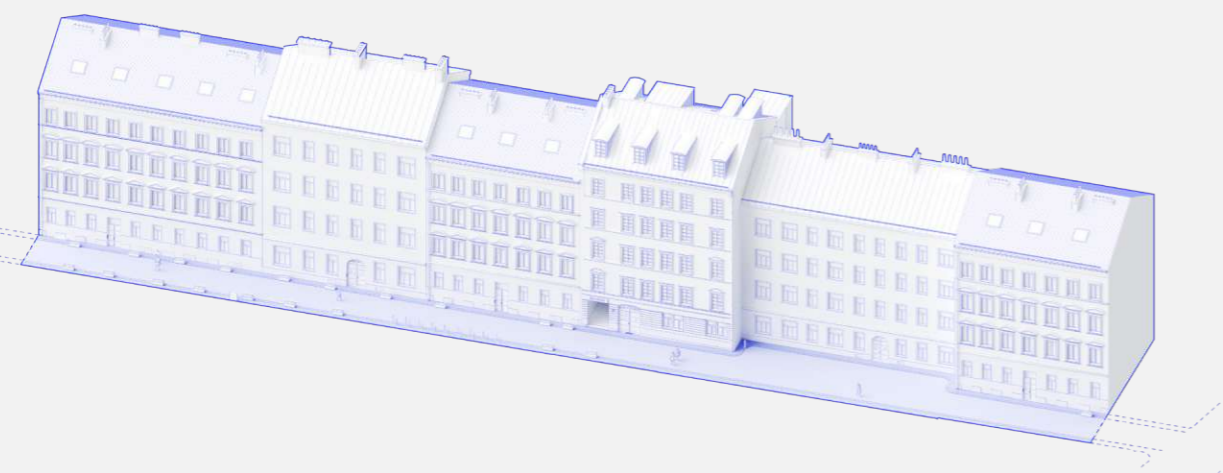
1070 Bereich Stuckgasse

Wohnstraße seit 1993
 1.387 m² öffentlicher Raum
 220 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



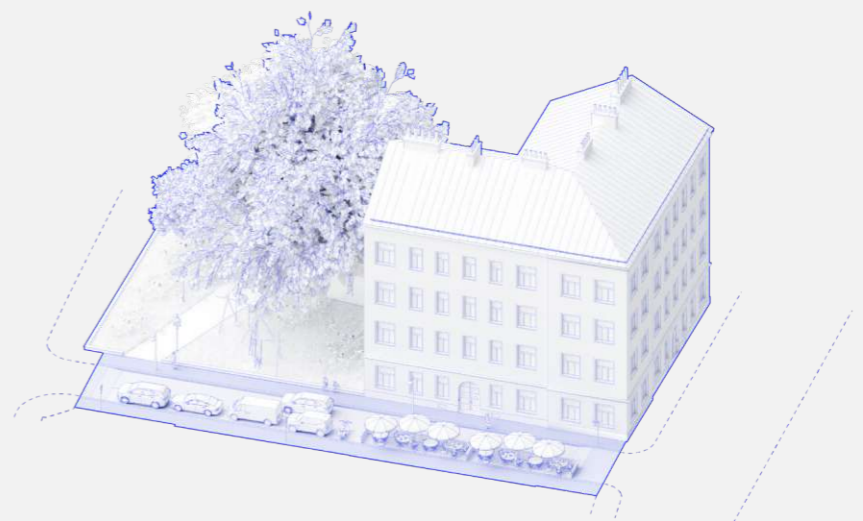
- ANBINDUNG**
- 3 min **Grünraum** - Siebensternpark
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Neubaugasse
 - 4 min **Parkgarage** - Parkhaus Elbl



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
400 m ²	987 m ²	0 m ²	0 m ²
nicht barrierefrei auf gleicher Ebene wie Fahrbahn	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Pkw Stellplätze 9 Rad Stellplätze 9 von 16 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,75 Urban Heat Vulnerability Map 0 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

1070 Bereich Urban-Loritz-Platz

Wohnstraße seit 2000
 503 m² öffentlicher Raum
 69 m lange Straße

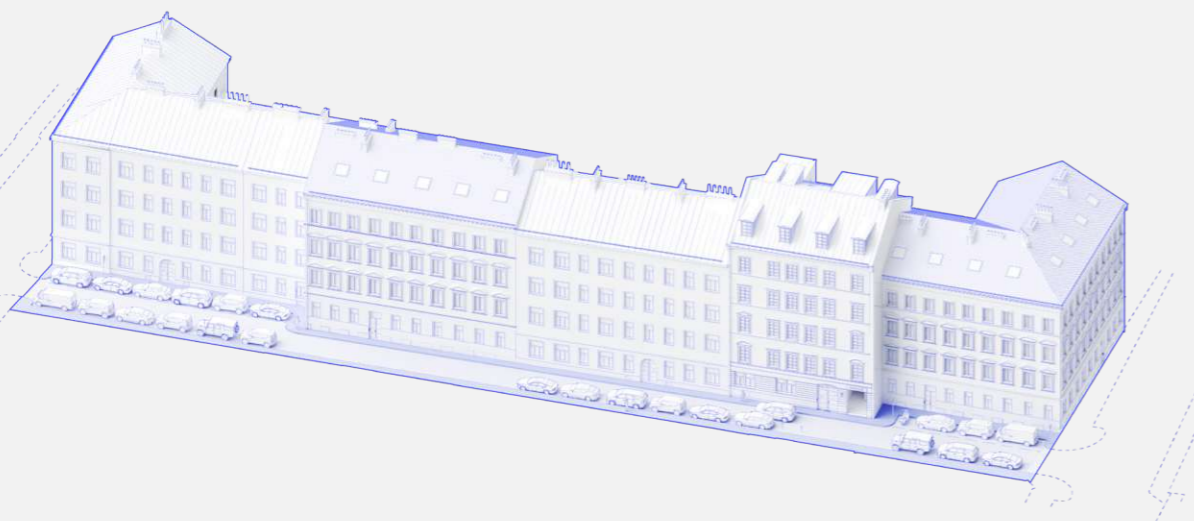


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
223 m ²	280 m ²	95 m ²	0 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	9 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 0 von 2 Häuser haben eine eigene Garage 4 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,79 Urban Heat Vulnerability Map 4 Straßenbäume 10 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Urban-Loritz-Park
 - 1 min **ÖPNV** - Haltestelle Urban-Loritz-Platz
 - 3 min **Parkgarage** - Parkgarage Kaiserstraße

1070 Bereich Mecharistengasse

Wohnstraße seit 2003
1.095 m² öffentlicher Raum
141 m lange Straße

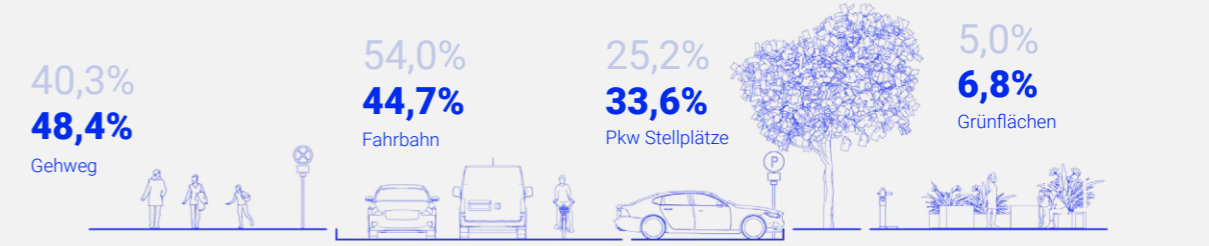
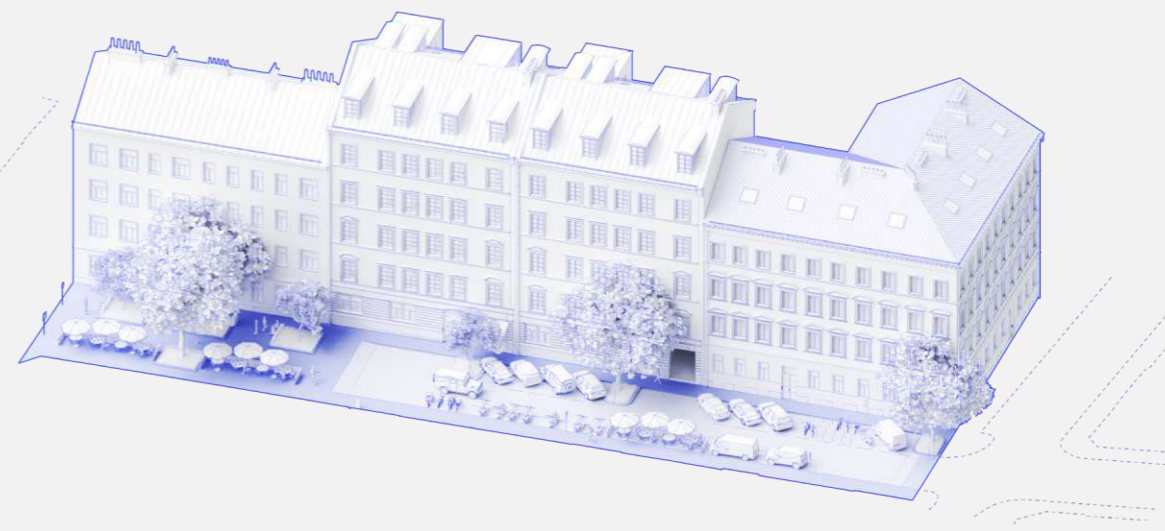


Gehweg 373 m ² nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Fahrbahn 722 m ² Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	Pkw Stellplätze 255 m ² 24 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 2 von 10 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	Grünflächen 0 m ² 0,75 Urban Heat Vulnerability Map 0 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
---	--	--	--

- ANBINDUNG**
- 2 min **Parkgarage** - Tiefgarage Lerchenfelderstraße
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Auerspergstraße
 - 3 min **Grünraum** - Weghuberpark

1070 Bereich Lindengasse

Wohnstraße seit 2010
1.388 m² öffentlicher Raum
83 m lange Straße



Gehweg 672 m ² barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Fahrbahn 621 m ² Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet Durchfahrt nicht möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	Pkw Stellplätze 209 m ² 15 Pkw Stellplätze 32 Rad Stellplätze 1 von 6 Häuser haben eine eigene Garage 1 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	Grünflächen 95 m ² 0,67 Urban Heat Vulnerability Map 7 Straßenbäume 5 Sitzmöglichkeiten 1 Trinkbrunnen
---	--	--	---

- ANBINDUNG**
- 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Neubaugasse
 - 4 min **Parkgarage** - Garage Gerngross
 - 5 min **Grünraum** - Andreaspark

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

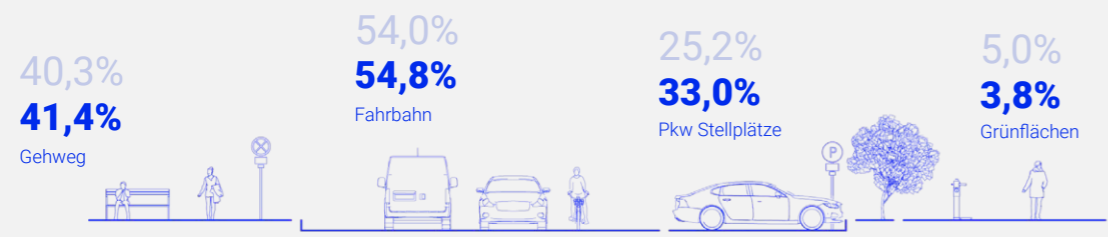
1070 Bereich Richtergasse

Wohnstraße seit 2013
 2.633 m² öffentlicher Raum
 238 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 2 min Grünraum - Andreaspark
 - 2 min Parkgarage - Garage Atterseehaus
 - 3 min ÖPNV - Haltestelle Neubaugasse



Gehweg
1.090 m²

nicht **barrierefrei**
 baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
1.444 m²

Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

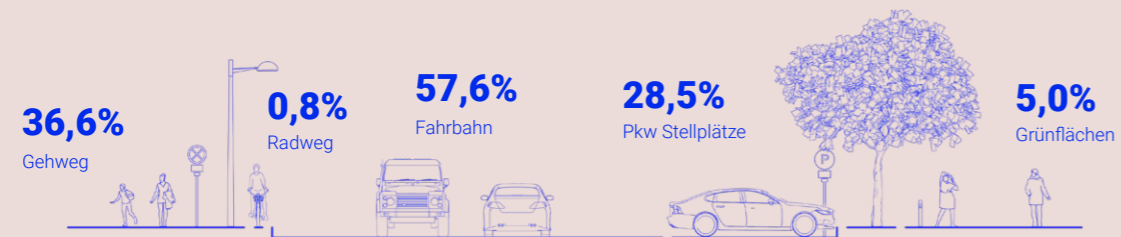
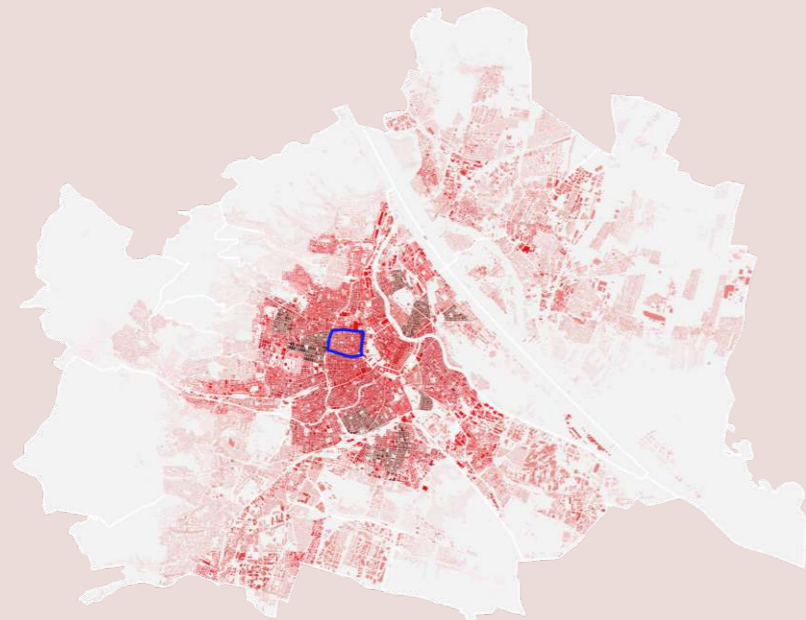
Pkw Stellplätze
476 m²

46 Pkw Stellplätze
16 Rad Stellplätze
6 von 13 Häuser haben eine eigene Garage
1 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
99 m²

0,71 Urban Heat Vulnerability Map
7 Straßenbäume
5 Sitzmöglichkeiten
1 Trinkbrunnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

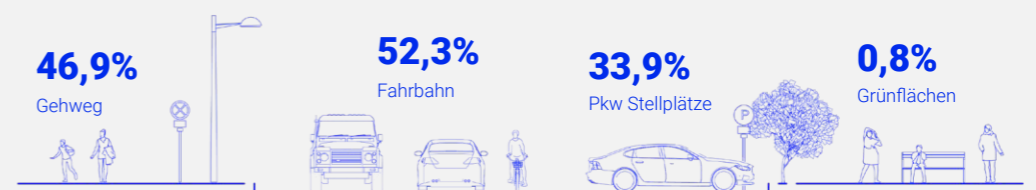
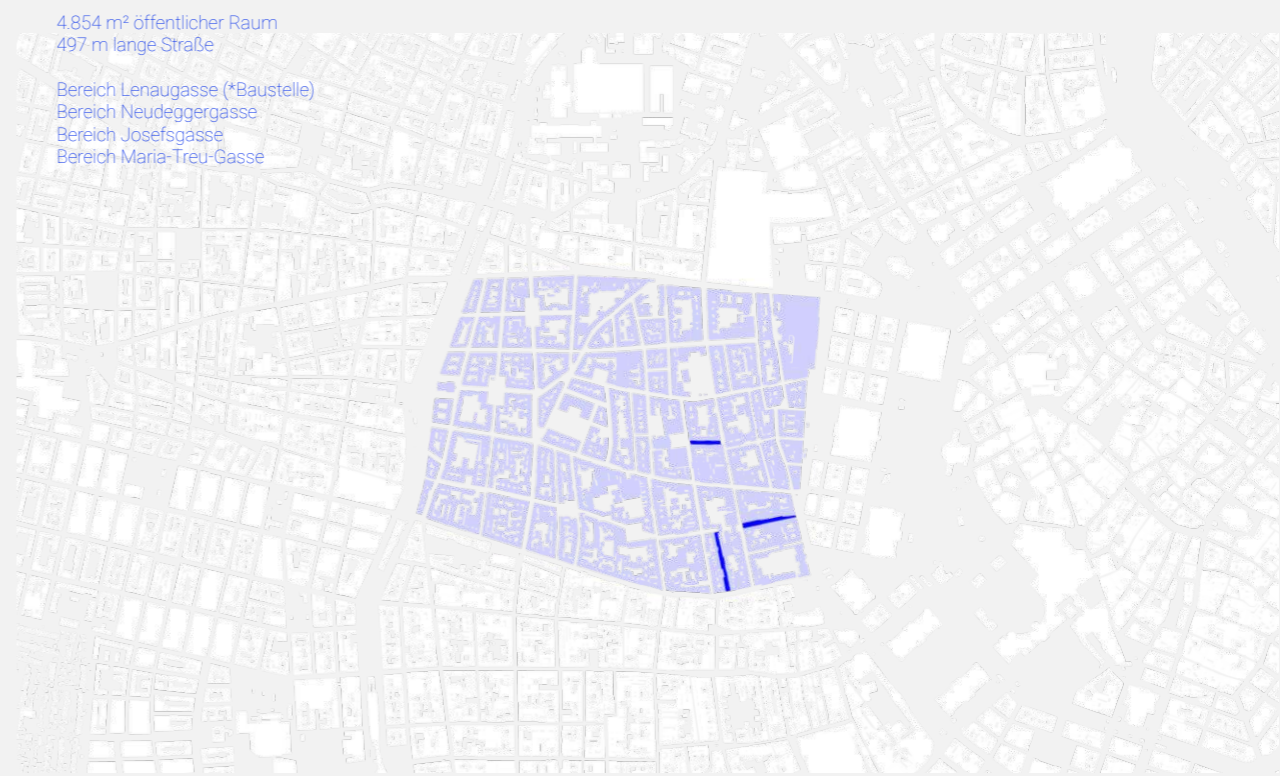


1 km² Gesamtfläche 2021
70% Bauland
28% Verkehrsflächen
2% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 3,5 Mio 2021
27% Straßen und Verkehr
26% Kindergärten & Schulen
23% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
17% Parks, Spielplätze & Bäder
6% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit
1% Bedürfnisanstalten

Einwohner*innen 2023
24.765
Pkw / 100 Einwohner*innen 2023
31
Pkw gesamt 2023
7.677
Pkw Stellplätze im öff. Raum 2024
3.813
Straßenbäume 2022
524

Fahrbahn 2022
170.835 m²
Pkw Stellfläche 2023
48.654m²
Gehweg 2022
108.410 m²
Radwege 2022
2.323 m²
Grünflächen 2022
14.949 m²



Gehweg
2.278 m²
2 von 3 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
In **3 von 3** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
2.539 m²
In **0 von 3** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
In **3 von 3** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
861 m²
78 Pkw Stellplätze
46 Rad Stellplätze
48% der Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

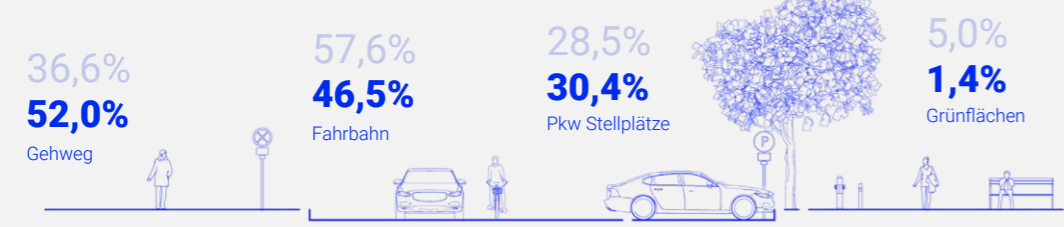
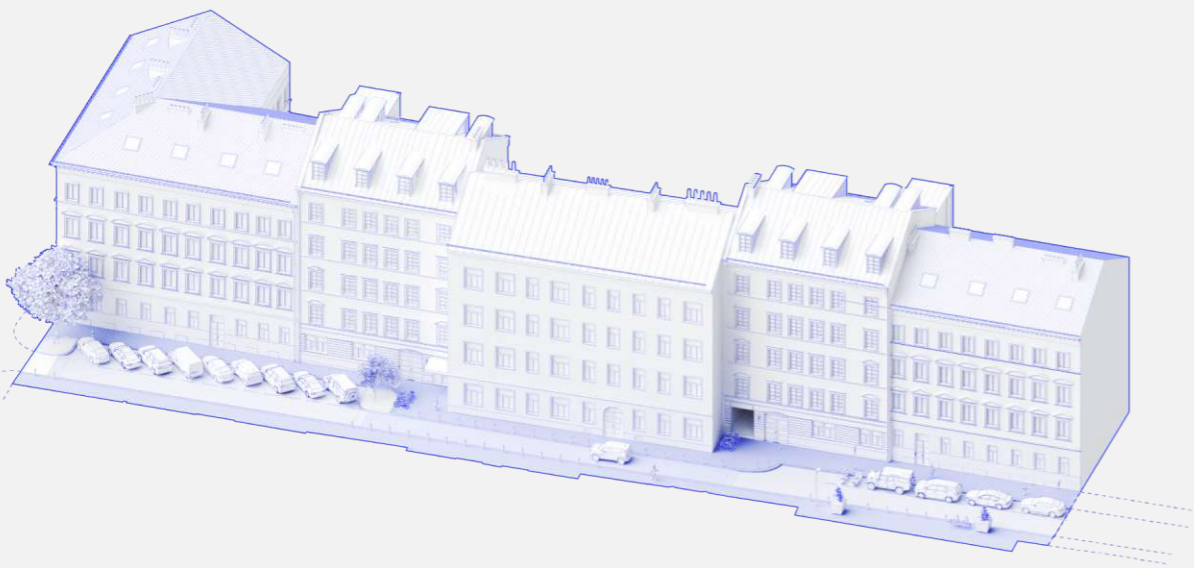
Grünflächen
37 m²
0,77 Urban Heat Vulnerability Map
3 Straßenbäume
3 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

3,5 min ÖPNV
3,8 min Parkgarage
5,0 min Grünraum

ANBINDUNG

1080 Bereich Neudeggergasse

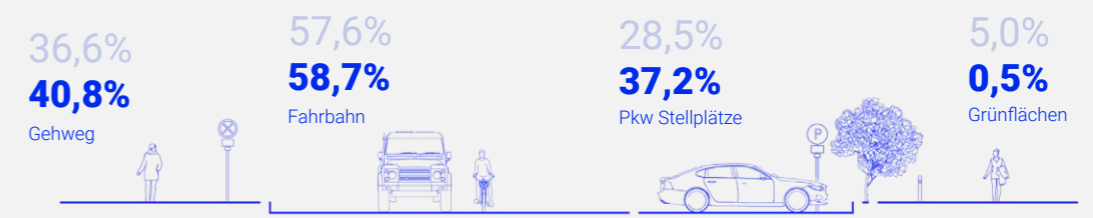
Wohnstraße seit 1994
1.981 m² öffentlicher Raum
203 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.031 m ²	922 m ²	281 m ²	28 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	23 Pkw Stellplätze 24 Rad Stellplätze	0,77 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	6 von 12 Häuser haben eine eigene Garage	2 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	1 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1080 Bereich Josefgasse

Wohnstraße seit 1995
1.876 m² öffentlicher Raum
182 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
765 m ²	1.102 m ²	410 m ²	9 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	40 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze	0,77 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	6 von 11 Häuser haben eine eigene Garage	1 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nichtmöglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG
- 4 min **Parkgarage** - Tiefgarage Lerchenfelderstraße
 - 5 min **ÖPNV** - Haltestelle Auerspergerstraße
 - 6 min **Grünraum** - Weghuberpark

- ANBINDUNG
- 3 min **Parkgarage** - Astoria Hochgarage
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Rathaus
 - 5 min **Grünraum** - Weghuberpark

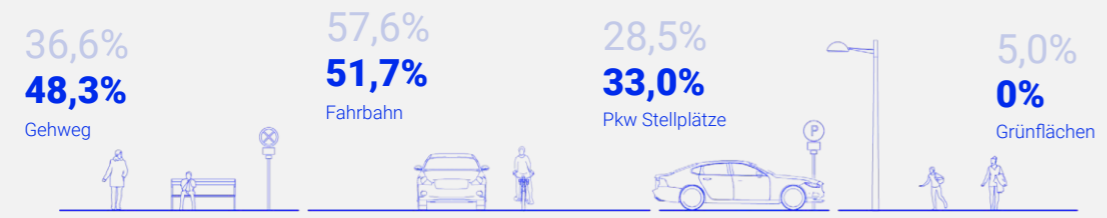
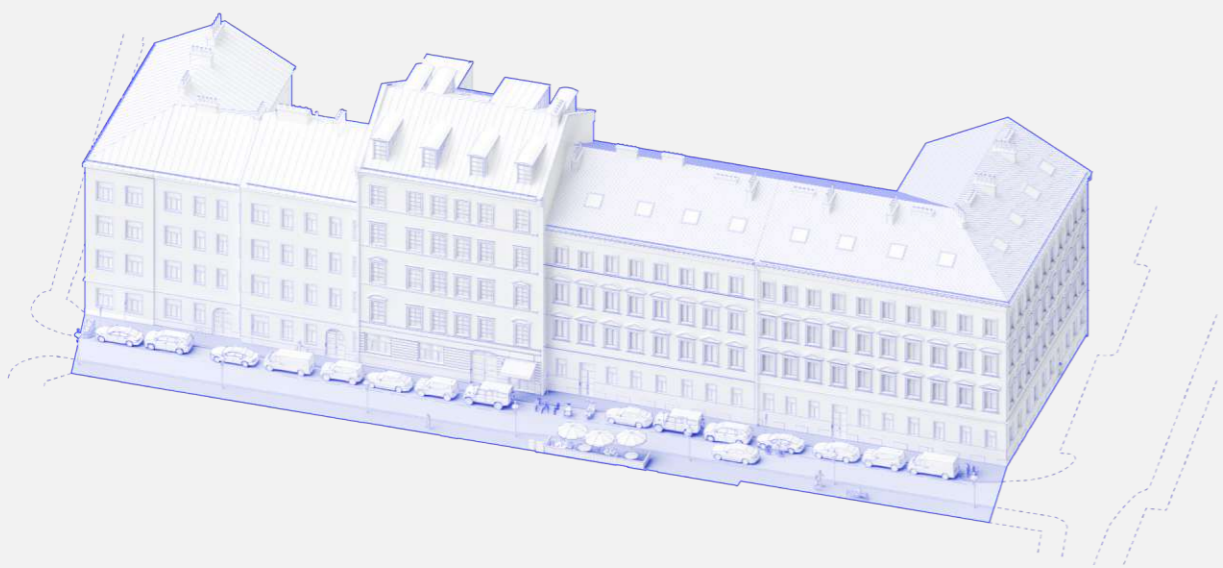
1080 Bereich Maria-Treu-Gasse

Wohnstraße seit 2017
 997 m² öffentlicher Raum
 112 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 3 min Grünraum - Schönbornpark
 - 3 min Parkgarage - Floriani Garage
 - 4 min ÖPNV - Haltestelle Lederergasse



Gehweg

482 m²
barrierefrei
 auf gleicher Ebene wie Fahrbahn

Fahrbahn

515 m²
Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze

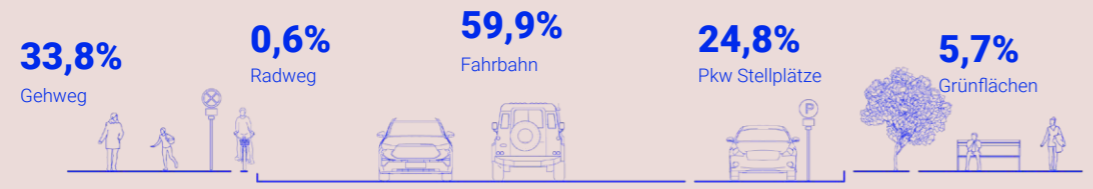
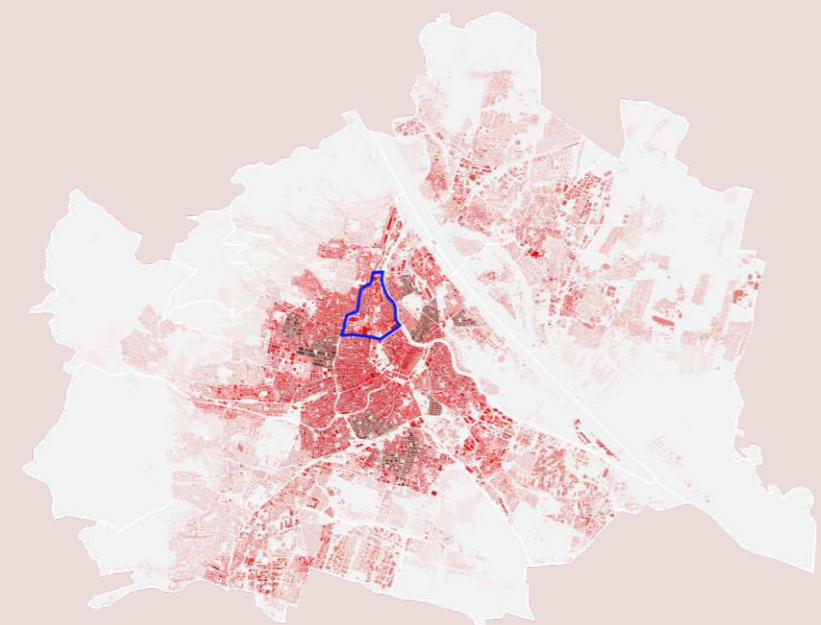
170 m²
 15 Pkw Stellplätze
 14 Rad Stellplätze
3 von 8 Häuser haben eine eigene Garage
 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
 0 Grätzeloasen
 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen

0 m²
 0,77 Urban Heat Vulnerability Map
 0 Straßenbäume
 2 Sitzmöglichkeiten
 0 Trinkbrunnen

1090 **9. Bezirk, Alsergrund**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

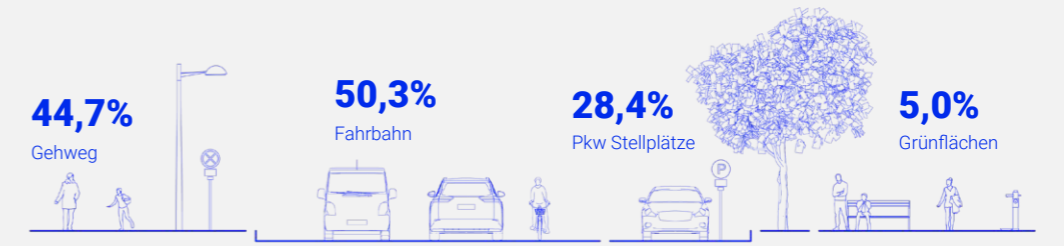


<p>3 km² Gesamtfläche ²⁰²¹</p> <p>60% Bauland 32% Verkehrsflächen 8% Grünland und Gewässer</p> <p>Bezirksbudget 4,8 Mio ²⁰²¹</p> <p>29% Straßen und Verkehr 27% Kindergärten & Schulen 25% Parks, Spielplätze & Bäder 17% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten 2% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit 1% Bedürfnisanstalten</p>	<p>Einwohner*innen ²⁰²³ 42.229</p> <p>Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³ 33</p> <p>Pkw gesamt ²⁰²³ 13.936</p> <p>Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴ 9.315</p> <p>Straßenbäume ²⁰²² 1.259</p>	<p>Fahrbahn ²⁰²² 479.857 m²</p> <p>Pkw Stellfläche ²⁰²³ 118.859 m²</p> <p>Gehweg ²⁰²² 271.147 m²</p> <p>Radwege ²⁰²² 5.194 m²</p> <p>Grünflächen ²⁰²² 45.523 m²</p>
--	---	---

1090 **8 Wohnstraßen**

11.406 m² öffentlicher Raum
1.068 m lange Straße

- Bereich D'Orsay-Gasse
- Bereich Strudlhofgasse
- Bereich Servitengasse Süd
- Bereich Galileigasse
- Bereich Lustkandlgasse
- Bereich Glaser-gasse
- Bereich Währinger Gürtel (Neben-fahrbahn)
- Bereich Servitengasse Nord



<p>Gehweg 5.095 m²</p> <p>6 von 8 Wohnstraßen sind barrierefrei</p> <p>In 8 von 8 Wohnstraßen gibt es einen Niveauunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn</p>	<p>Fahrbahn 5.740 m²</p> <p>In 1 von 8 Wohnstraßen ist die Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet</p> <p>In 6 von 8 Wohnstraßen ist die Durchfahrt möglich</p>	<p>Pkw Stellplätze 1.629 m²</p> <p>152 Pkw Stellplätze 146 Rad Stellplätze</p> <p>35% der Häuser haben eine eigene Garage</p> <p>11 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt</p> <p>1 Grätzeloasen</p> <p>22 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert</p>	<p>Grünflächen 571 m²</p> <p>0,75 Urban Heat Vulnerability Map</p> <p>43 Straßenbäume</p> <p>13 Sitzmöglichkeiten</p> <p>2 Trinkbrunnen</p>
---	--	---	--

3,1 min	ÖPNV
5,8 min	Parkgarage
6,6 min	Grünraum

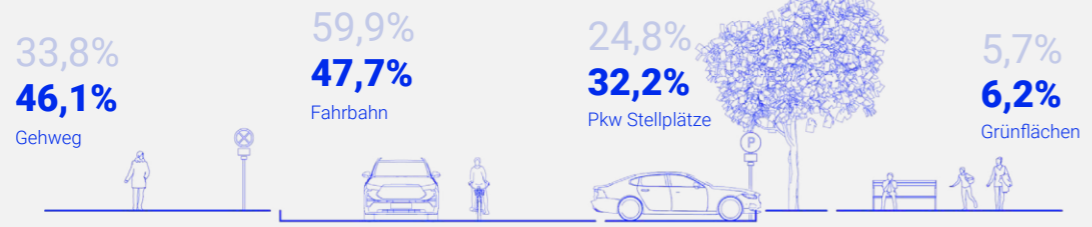
1090 Bereich D`Orsay-Gasse

Wohnstraße seit 1984
1.796 m² öffentlicher Raum
150 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



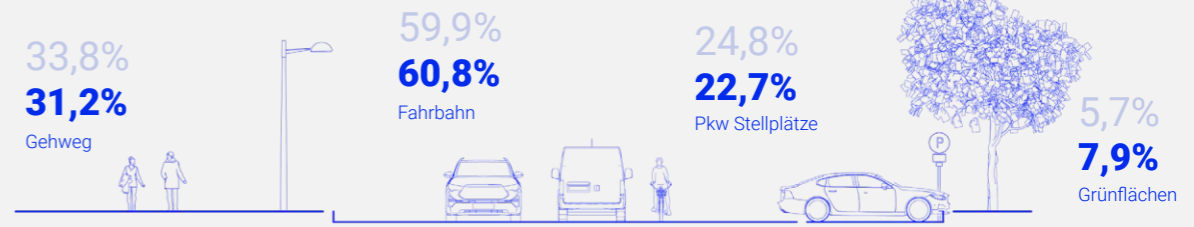
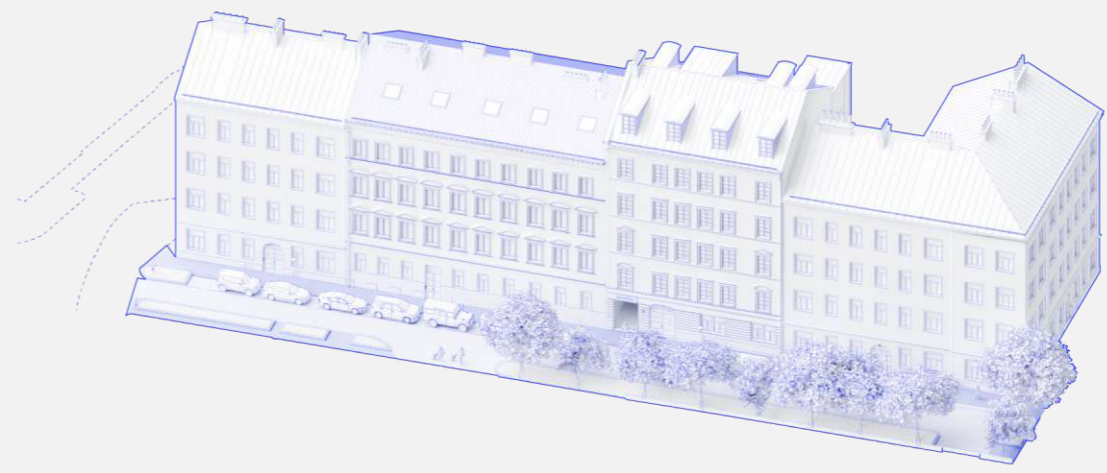
- ANBINDUNG**
- 5 min Grünraum - Roßauer Lände
 - 5 min ÖPNV - Haltestelle Roßauer Lände
 - 7 min Parkgarage - Garage Bauernfeldplatz



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
828 m²	857 m²	276 m²	111 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	27 Pkw Stellplätze 30 Rad Stellplätze	0,77 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	3 von 10 Häuser haben eine eigene Garage	13 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	2 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1090 Bereich Strudlhofgasse

Wohnstraße seit 1986
868 m² öffentlicher Raum
96 m lange Straße

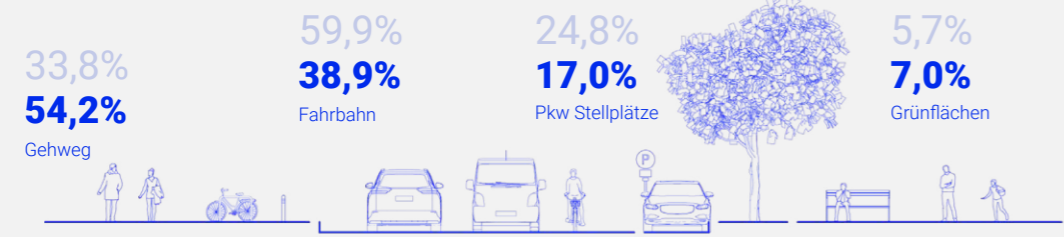


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
271 m²	528 m²	120 m²	69 m²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	12 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,63 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt nicht möglich	2 von 8 Häuser haben eine eigene Garage	2 Straßenbäume
		0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 4 min Parkgarage - Garage Bauernfeldplatz
 - 4 min ÖPNV - Haltestelle Spitalgasse
 - 7 min Grünraum - Arne-Karlson Park

1090 Bereich Servitengasse Süd

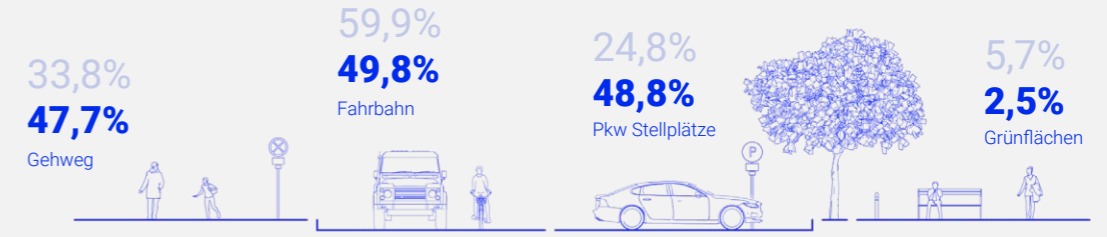
Wohnstraße seit 1987
1.333 m² öffentlicher Raum
90 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
722 m ²	518 m ²	88 m ²	93 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen gewährleistet	8 Pkw Stellplätze 24 Rad Stellplätze	0,77 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt nicht möglich	3 von 5 Häuser haben eine eigene Garage	5 Straßenbäume
		0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	4 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	1 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1090 Bereich Galileigasse

Wohnstraße seit 1993
1.415 m² öffentlicher Raum
110 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
675 m ²	704 m ²	343 m ²	36 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	27 Pkw Stellplätze 26 Rad Stellplätze	0,77 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 7 Häuser haben eine eigene Garage	4 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	2 Sitzmöglichkeiten
		1 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

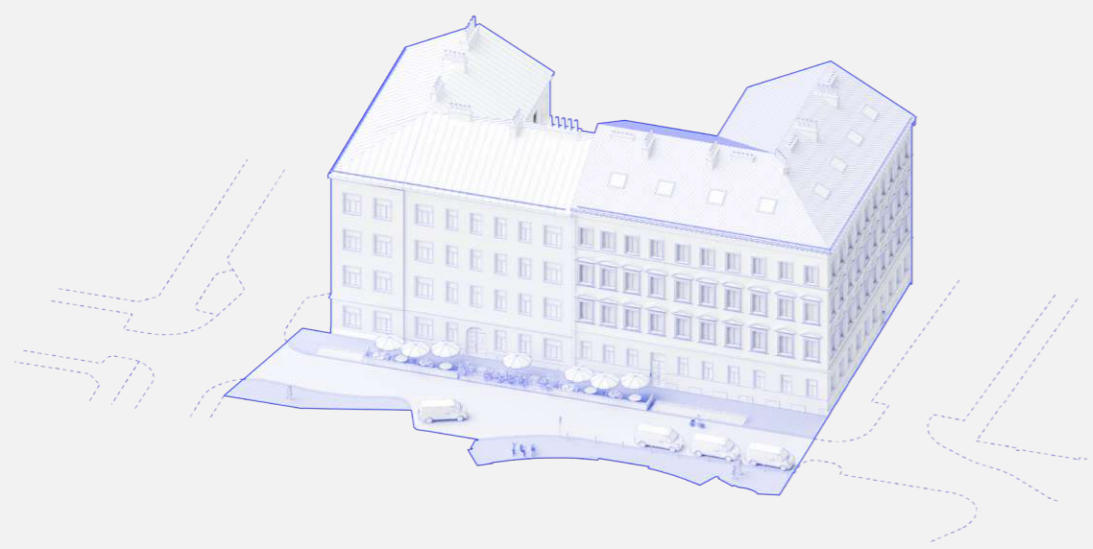


- ANBINDUNG**
- 1 min ÖPNV - Haltestelle Schlickgasse
 - 4 min Grünraum - Erwin Riegl Park
 - 5 min Parkgarage - Tiefgarage Rossau

- ANBINDUNG**
- 3 min ÖPNV - Haltestelle Nußdorferstraße
 - 9 min Grünraum - Liechtensteinpark
 - 9 min Parkgarage - Garage Seperstraße

1090 Bereich Lustkandlgasse

Wohnstraße seit 1993
885 m² öffentlicher Raum
70 m lange Straße

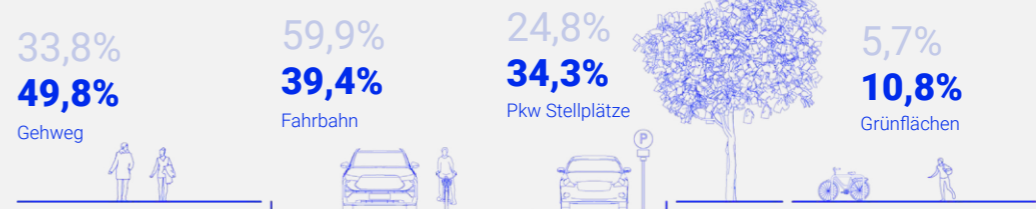
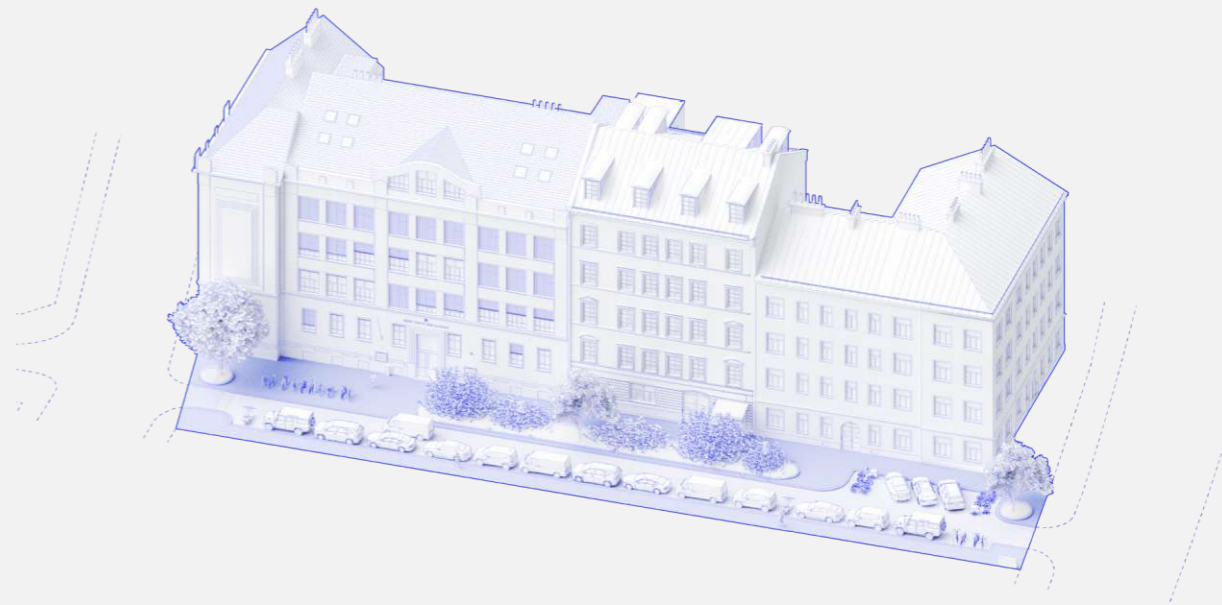


Gehweg 366 m² barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Fahrbahn 509 m² Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	Pkw Stellplätze 110 m² 11 Pkw Stellplätze 6 Rad Stellplätze 2 von 2 Häuser haben eine eigene Garage 8 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	Grünflächen 10 m² 077 Urban Heat Vulnerability Map 0 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
--	---	---	--

- ANBINDUNG
- 3 min ÖPNV - Haltestelle Währinger Straße Volksoper
 - 4 min Parkgarage - PAYUCA Garage Servitengasse
 - 8 min Grünraum - Arne-Karlson Park

1090 Bereich Glasergasse

Wohnstraße seit 1994
1.343 m² öffentlicher Raum
85 m lange Straße



Gehweg 669 m² barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Fahrbahn 529 m² Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	Pkw Stellplätze 182 m² 17 Pkw Stellplätze 44 Rad Stellplätze 0 von 7 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	Grünflächen 145 m² 0,77 Urban Heat Vulnerability Map 13 Straßenbäume 2 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
--	---	--	---

- ANBINDUNG
- 3 min Grünraum - Donaukanal
 - 4 min ÖPNV - Haltestelle Friedensbrücke
 - 6 min Parkgarage - PAYUCA Garage Spittelauer Lände

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



3 min

4 min

8 min

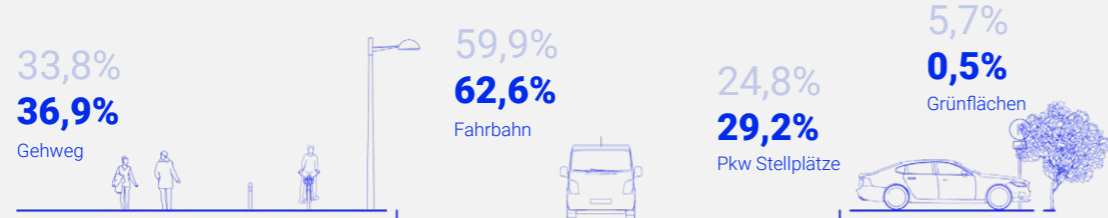
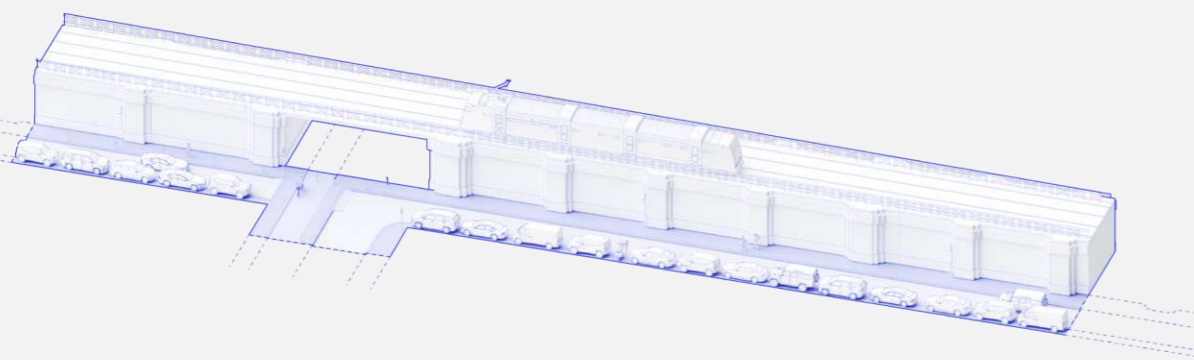
ANBINDUNG



Your knowledge hub

1090 Bereich Währinger Gürtel (Nebenfahrbahn)

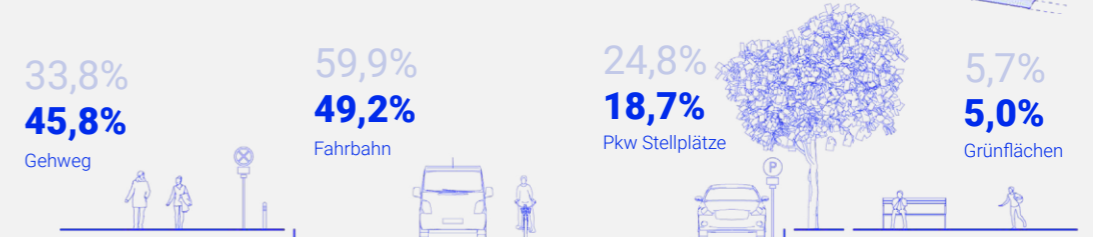
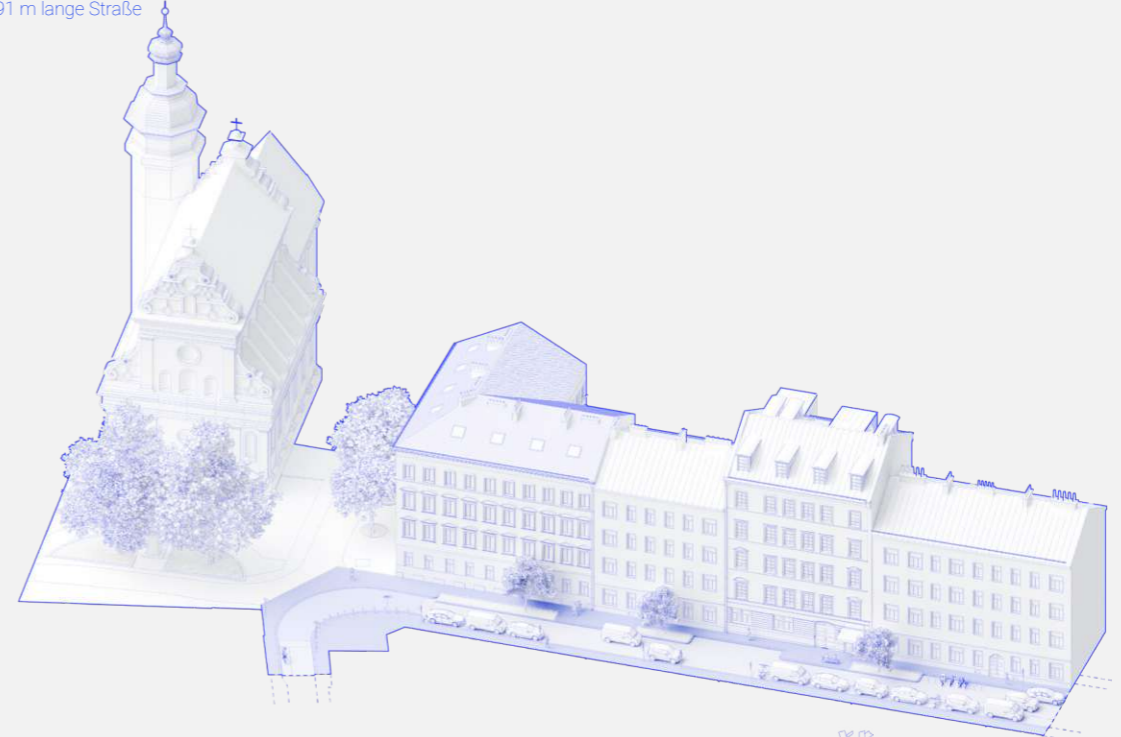
Wohnstraße seit 2001
1.806 m² öffentlicher Raum
276 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
667 m ²	1.130 m ²	330 m ²	9 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	32 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,78 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 0 Häuser haben eine eigene Garage	1 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		22 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1090 Bereich Servitengasse Nord

Wohnstraße seit 2023
1.960 m² öffentlicher Raum
191 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
897 m ²	965 m ²	180 m ²	98 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	18 Pkw Stellplätze 16 Rad Stellplätze	0,85 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	9 von 16 Häuser haben eine eigene Garage	4 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

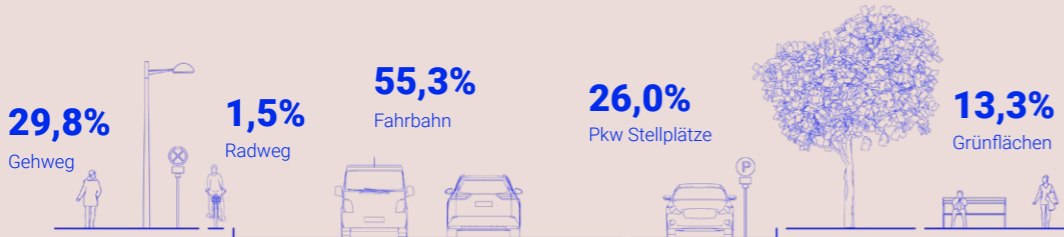
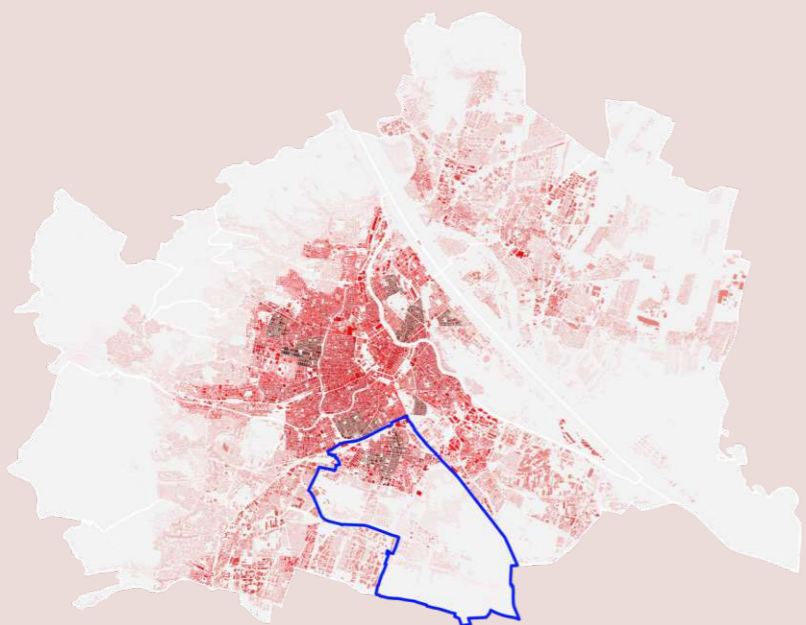
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 2 min **ÖPNV** - Währinger Gürtel Volksoper
 - 4 min **Parkgarage** - Tiefgarage WIFI B Wien
 - 12 min **Grünraum** - Arne-Karlson Park

- ANBINDUNG**
- 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Schlickgasse
 - 5 min **Grünraum** - Roßauer Lände
 - 7 min **Parkgarage** - Tiefgarage Rossau

1100 **10. Bezirk, Favoriten**



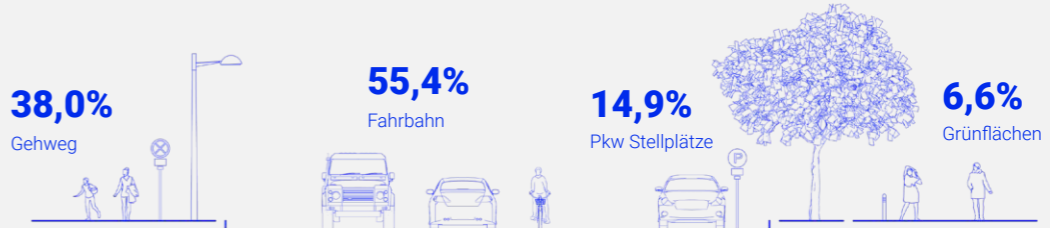
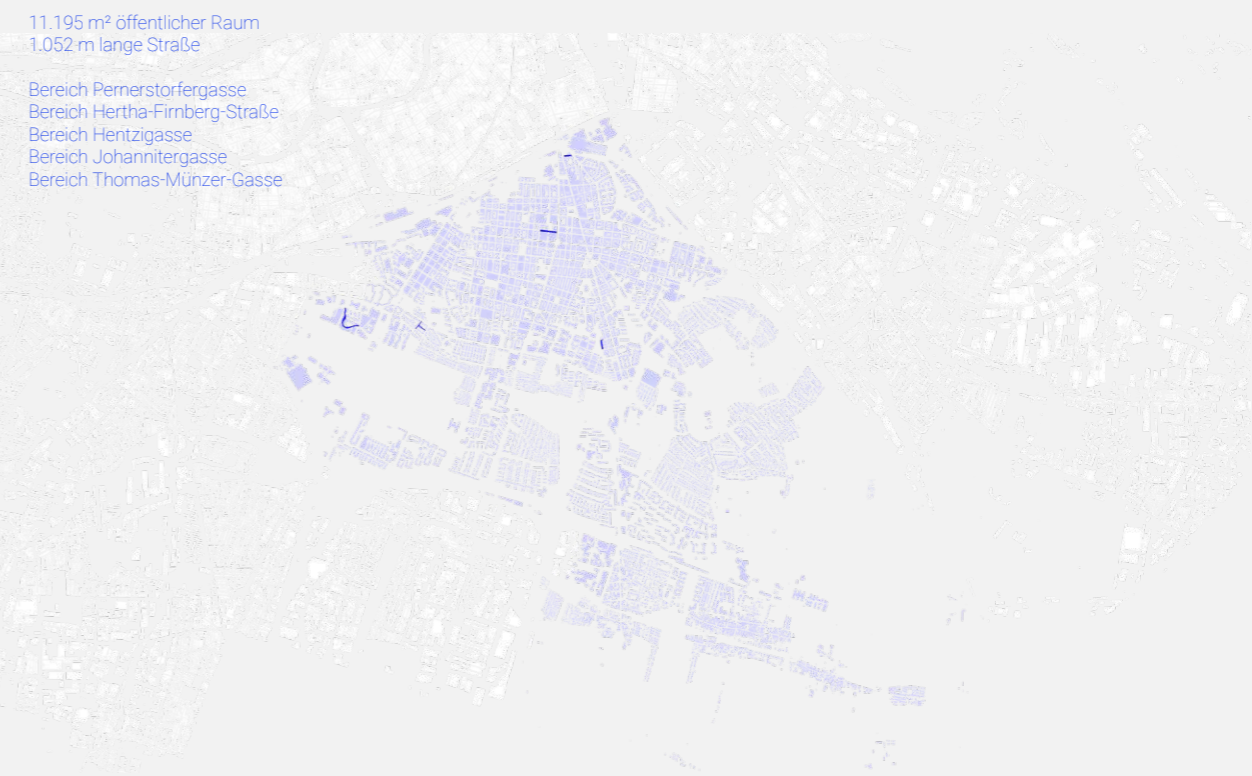
32 km² Gesamtfläche 2021
 46% Grünland und Gewässer
 35% Bauland
 19% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 19,7 Mio 2021
 42% Kindergärten & Schulen
 23% Straßen und Verkehr
 20% Parks, Spielplätze & Bäder
 10% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
 2% Märkte
 1% Bedürfnisanstalten
 0,4% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen 2023
 218.401
Pkw / 100 Einwohner*innen 2023
 36
Pkw gesamt 2023
 78.624
Pkw Stellplätze im öff. Raum 2024
 39.654
Straßenbäume 2022
 7.530

Fahrbahn 2022
 1.943.387 m²
Pkw Stellfläche 2023
 505.985 m²
Gehweg 2022
 1.046.103 m²
Radwege 2022
 53.923 m²
Grünflächen 2022
 467.736 m²

1100 **5 Wohnstraßen**



Gehweg
 4.259 m²
2 von 5 Wohnstraßen sind barrierefrei
 In 5 von 5 Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
 6.199 m²
 In 0 von 5 Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
 In 3 von 5 Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
 1.546 m²
126 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
54% der Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen

Grünflächen
 737 m²
0,63 Urban Heat Vulnerability Map
20 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

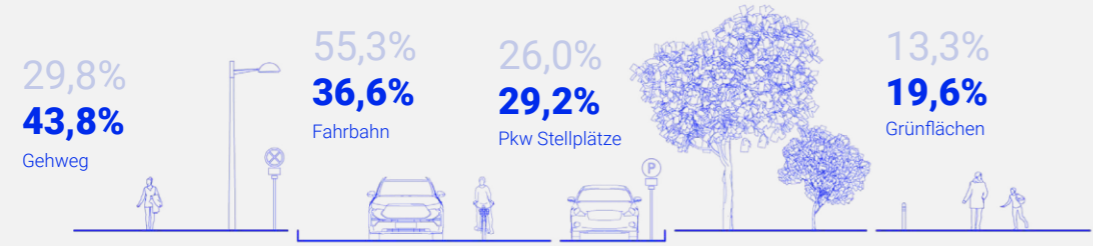
4,4 min ÖPNV
6,0 min Parkgarage
6,2 min Grünraum

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1100 Bereich Pernerstorfergasse

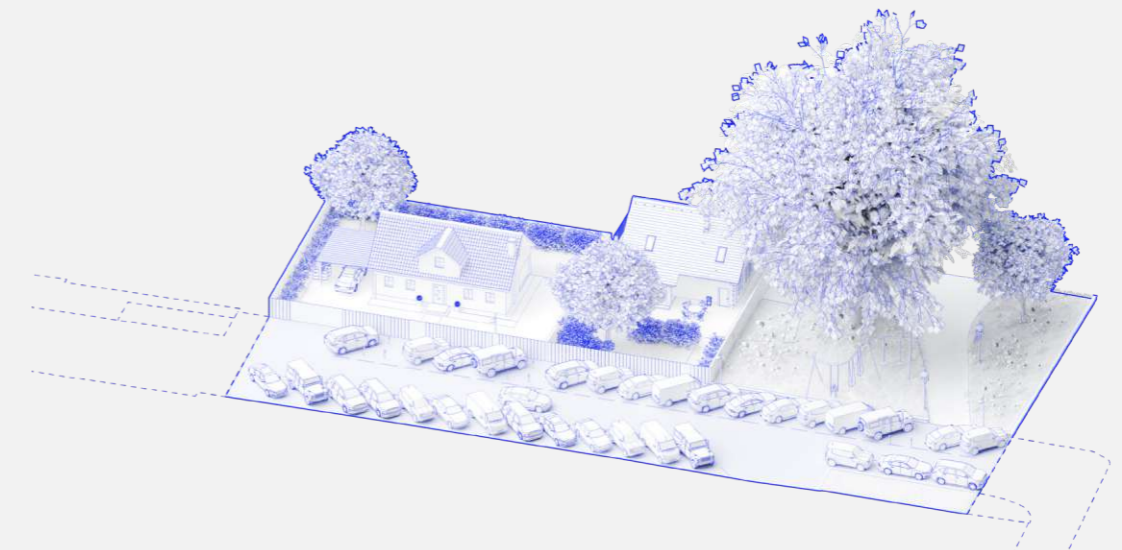
Wohnstraße seit 2020
154 m² öffentlicher Raum
224 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.188 m²	992 m²	290 m²	533 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	29 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,82 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	3 von 13 Häuser haben eine eigene Garage	12 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1100 Bereich Hentzigasse

Wohnstraße seit 2012
1.464 m² öffentlicher Raum
138 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
38 m²	1.308 m²	587 m²	118 m²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	38 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,60 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	6 von 4 Häuser haben eine eigene Garage	4 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 3 min ÖPNV - Haltestelle Quellplatz
 - 5 min Grünraum - Erlachpark
 - 13 min Parkgarage - PAYUCA Garage Herzgasse

- ANBINDUNG**
- 5 min Grünraum - Alfred Böhm Park
 - 5 min ÖPNV - Haltestelle Troststraße
 - 10 min Parkgarage - Altes Landgut

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



TU WIEN

Bibliothek
Your knowledge hub

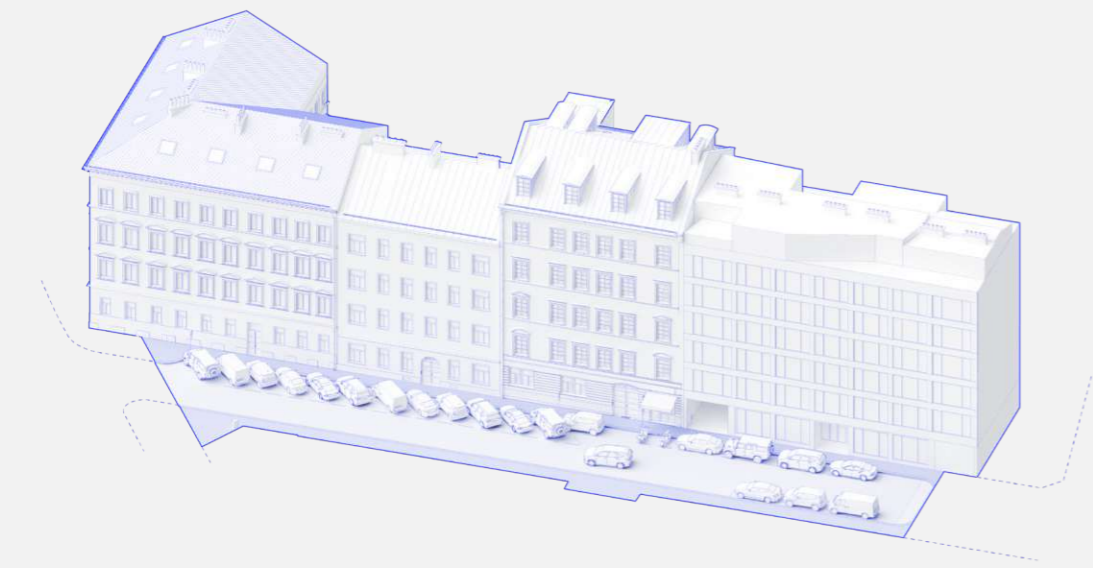
1100 Bereich Johannitergasse

Wohnstraße seit 2012
 1.047 m² öffentlicher Raum
 95 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1 min
 5 min
 12 min



Gehweg

351 m²
 nicht **barrierefrei**
 baulich von Fahr-
 bahn getrennt

Fahrbahn

696 m²
Schrittgeschwindigkeit
 durch bauliche Maßnah-
 men nicht gewährleistet
Durchfahrt nicht möglich

Pkw Stellplätze

283 m²
 21 Pkw Stellplätze
 0 Rad Stellplätze
 2 von 4 Häuser haben
 eine eigene Garage
 0 Parkplätze werden als
 Gastgärten genutzt
 0 Grätzeloasen
 0 Pkw Stellplätze sind auf
 dem Gehweg platziert

Grünflächen

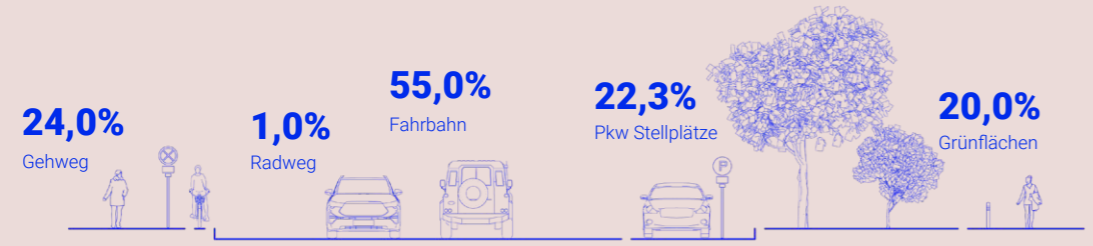
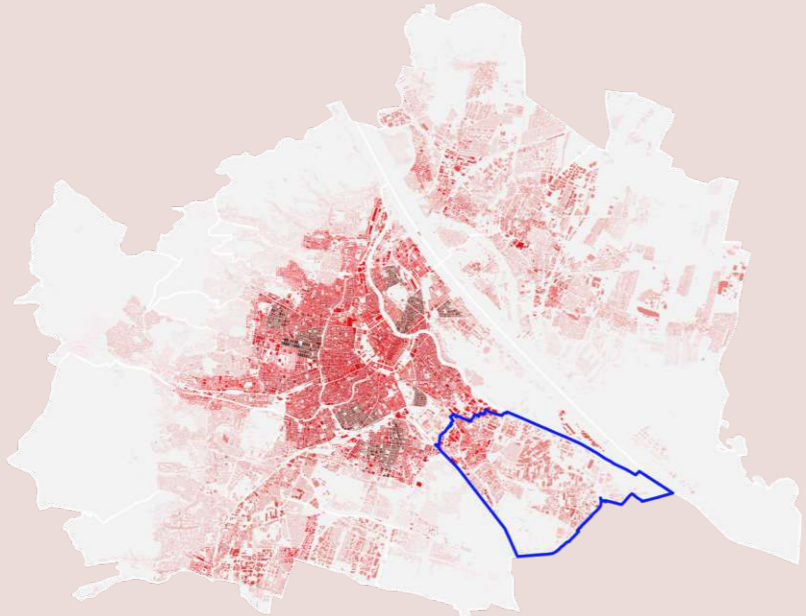
0 m²
 0,85 Urban Heat
 Vulnerability Map
 0 Straßenbäume
 0 Sitzmöglichkeiten
 0 Trinkbrunnen



ANBINDUNG

- Parkgarage** - WIPARK Johannitergasse
- ÖPNV** - Haltestelle Wien Hauptbahnhof
- Grünraum** - Helmut Zilk Park

1110 11. Bezirk, Simmering



23 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
42% Grünland und Gewässer
37% Bauland
22% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 9,6 Mio ²⁰²¹
41% Kindergärten & Schulen
28% Straßen und Verkehr
20% Parks, Spielplätze & Bäder
10% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
2% Bedürfnisanstalten
0,4% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen ²⁰²³
109.024
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
40

Pkw gesamt ²⁰²³
43.610
Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
22.159

Straßenbäume ²⁰²²
5.266

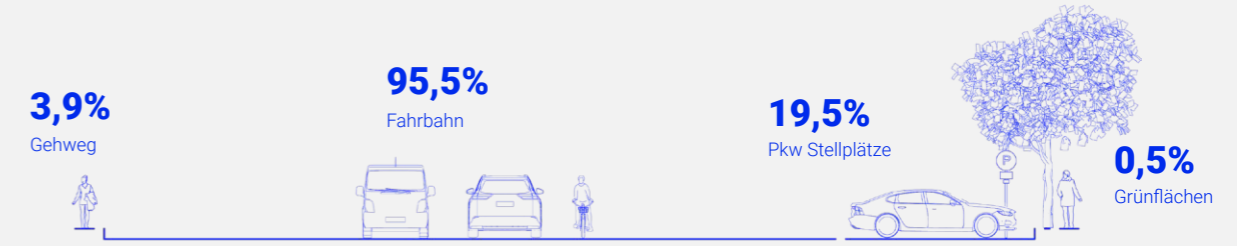
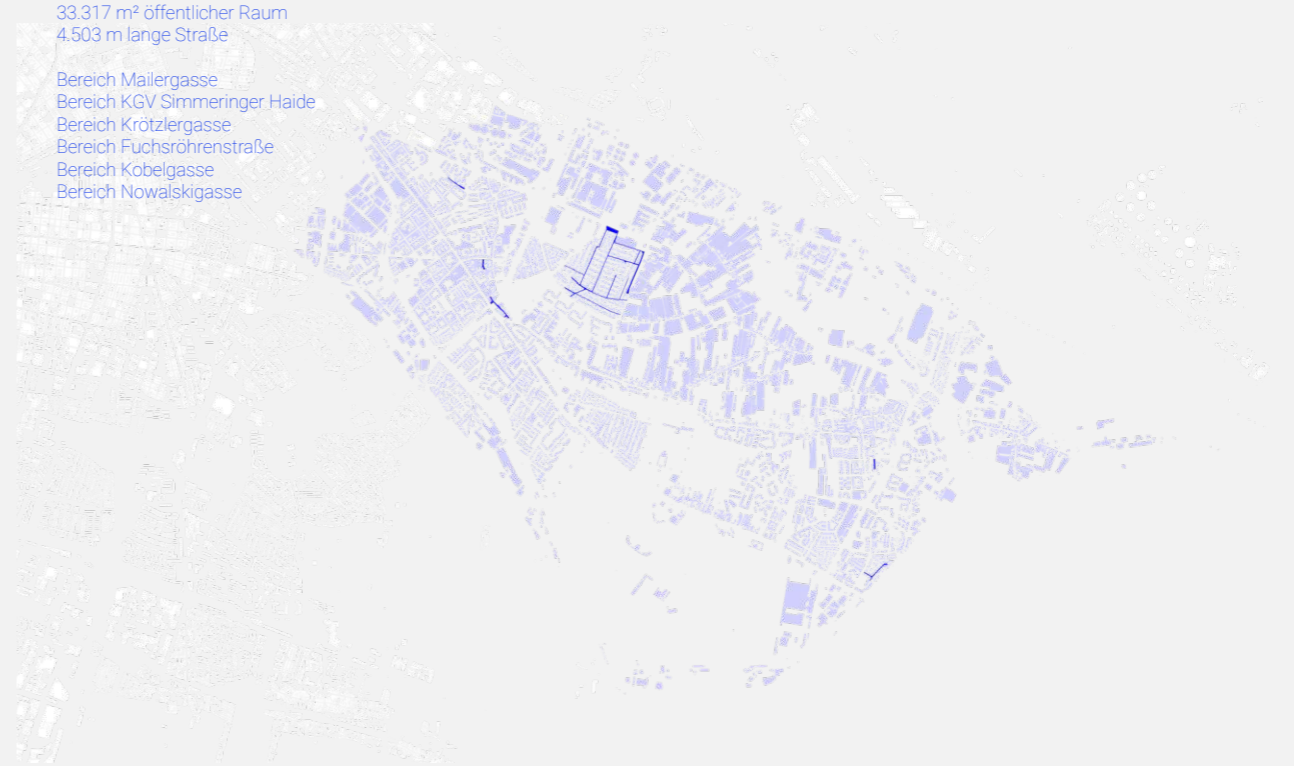
Fahrbahn ²⁰²²
2.307.301 m²
Pkw Stellfläche ²⁰²³
282.749 m²

Gehweg ²⁰²²
553.158 m²
Radwege ²⁰²²
23.311 m²

Grünflächen ²⁰²²
461.398 m²

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1110 6 Wohnstraßen



Gehweg
1.314 m²
3 von 6 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
In **5 von 6** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
31.829 m²
In **0 von 6** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
In **3 von 6** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
6.210 m²
540 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
93% der Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen

Grünflächen
174 m²
0,56 Urban Heat Vulnerability Map
9 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

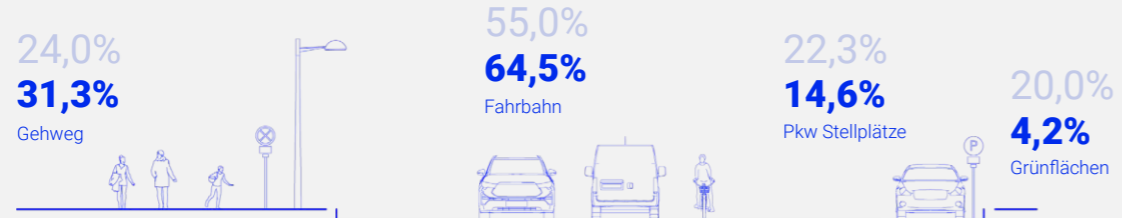
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

- 6,0 min ÖPNV
- 10,0 min Parkgarage
- 10,2 min Grünraum



1110 Bereich Krötzlgasse

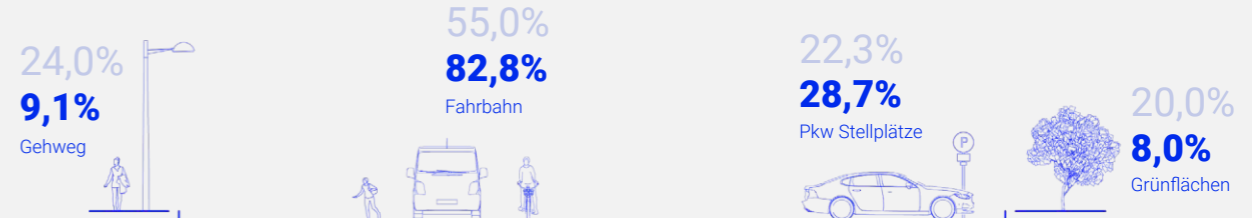
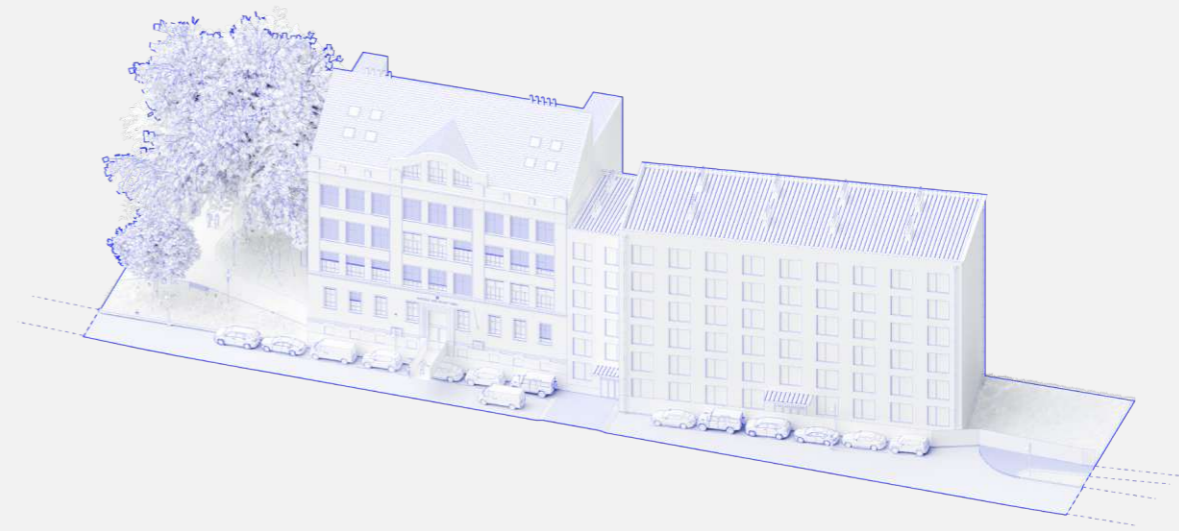
Wohnstraße seit 2001
1.168 m² öffentlicher Raum
102 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
366 m ²	753 m ²	110 m ²	49 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt nicht möglich	11 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 4 von 5 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,61 Urban Heat Vulnerability Map 3 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

1110 Bereich Fuchsröhrenstraße

Wohnstraße seit 2006
1.305 m² öffentlicher Raum
215 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
119 m ²	1.081 m ²	310 m ²	105 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	31 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 3 von 3 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,61 Urban Heat Vulnerability Map 4 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



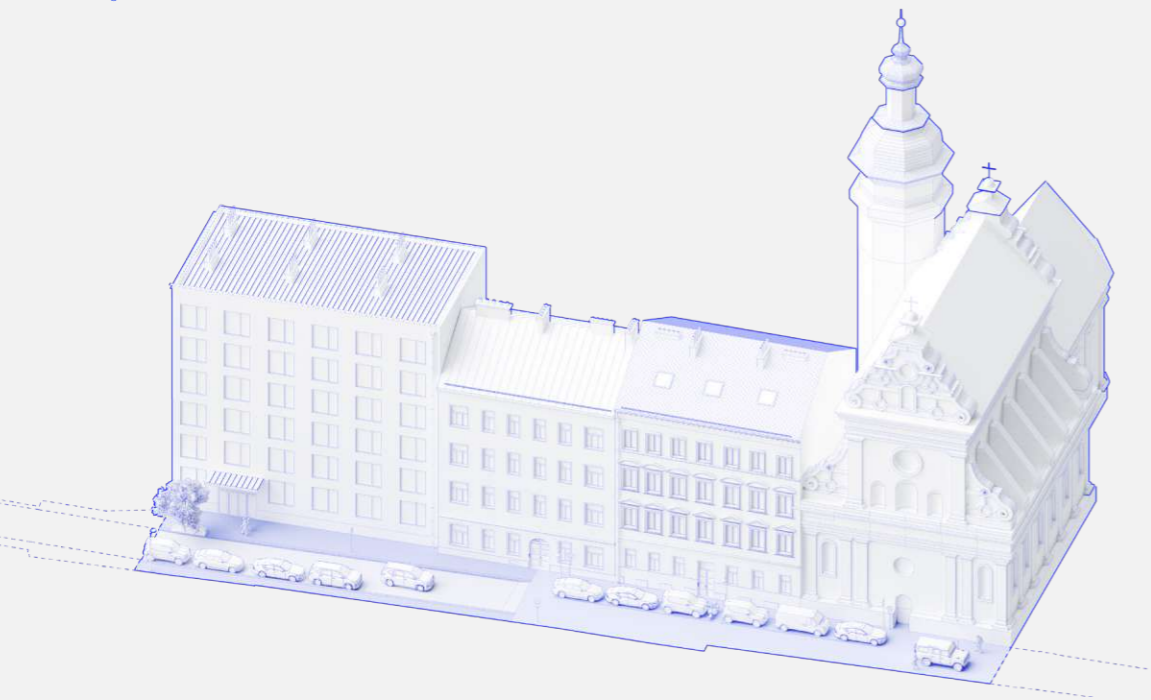
- ANBINDUNG**
- 1 min Grünraum - Krötzlerpark
 - 3 min ÖPNV - Haltestelle Enkplatz
 - 4 min Parkgarage - WIPARK Simmeringer Hauptstraße

- ANBINDUNG**
- 6 min Grünraum - Hyblerpark
 - 7 min ÖPNV - Haltestelle Zipperstraße
 - 7 min Parkgarage - Parkhaus City Center Simmering

1110 Bereich Krobeltgasse

Wohnstraße seit 2006
 2.651 m² öffentlicher Raum
 327 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Gehweg

550 m²
 nicht **barrierefrei**
 baulich teilweise von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn

2.081 m²
Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze

373 m²
36 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
11 von 15 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen

20 m²
0,61 Urban Heat Vulnerability Map
2 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

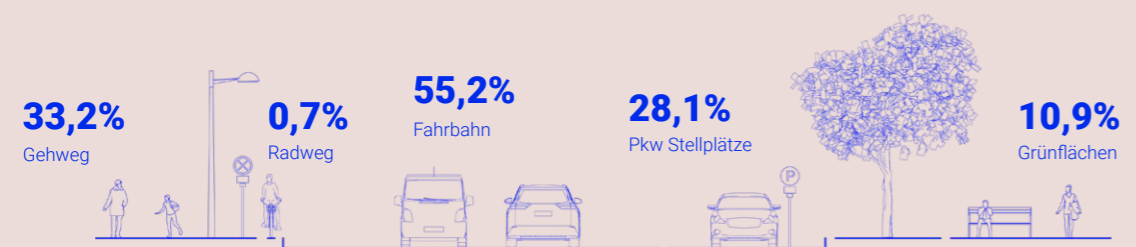
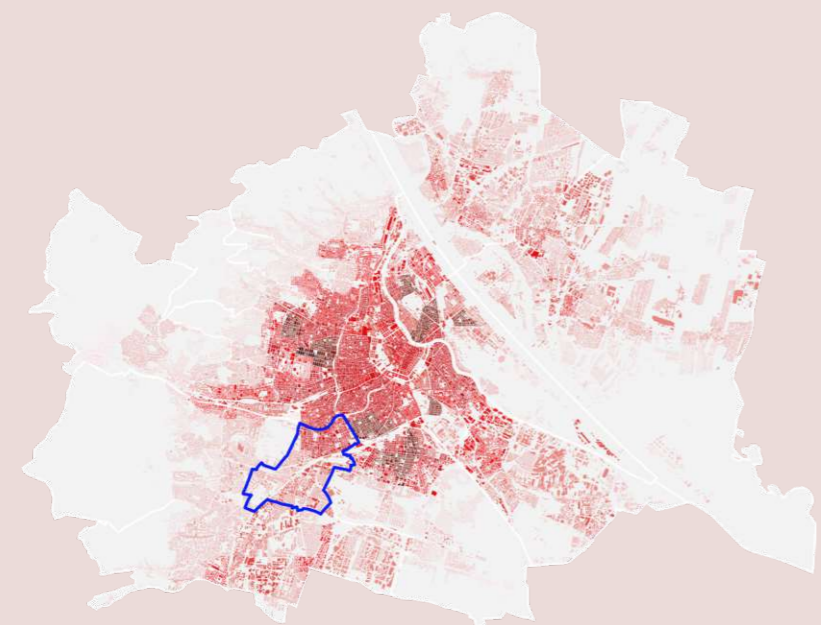


- ANBINDUNG**
- 3 min **Parkgarage** - WIPARK Simmering U3
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Simmering
 - 8 min **Grünraum** - Krötzlerpark



1120 **12. Bezirk, Meidling**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



8 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
 60% Bauland
 27% Verkehrsflächen
 13% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 10 Mio ²⁰²¹
 45% Kindergärten & Schulen
 27% Straßen und Verkehr
 13% Parks, Spielplätze & Bäder
 9% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
 3% Märkte
 2% Bedürfnisanstalten
 1% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen ²⁰²³
100.273

Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
35

Pkw gesamt ²⁰²³
35.096

Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
20.390

Straßenbäume ²⁰²²
4.148

Fahrbahn ²⁰²²
925.647 m²

Pkw Stellfläche ²⁰²³
260.176 m²

Gehweg ²⁰²²
557.692 m²

Radwege ²⁰²²
11.126 m²

Grünflächen ²⁰²²
183.280 m²

1120 **12 Wohnstraßen**

21.052 m² öffentlicher Raum
 33.382 m lange Straße

- Bereich Mandlgasse Nord
- Bereich Mandlgasse Süd
- Bereich Karl-Löwe-Gasse
- Bereich Rauchgasse
- Bereich Marschallplatz
- Bereich Am Fuchsenfeld
- Bereich Rotkirchgasse
- Bereich Löhnergasse
- Bereich Edmund-Reim-Gasse
- Bereich Rothenburgstraße
- Bereich Pottendorfer Straße
- Bereich Kollmayergasse



Gehweg
10.501 m²

8 von 11 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In **11 von 12** Wohnstraßen gibt es einen **Niveaunterschied** zwischen **Gehweg & Fahrbahn**

Fahrbahn
21.052 m²

In **0 von 12** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In **11 von 12** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
8.296m²

737 Pkw Stellplätze
28 Rad Stellplätze

52% der Häuser haben eine eigene Garage

0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

1 Grätzeloasen

61 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
1.829 m²

0,66 Urban Heat Vulnerability Map

85 Straßenbäume

3 Sitzmöglichkeiten

0 Trinkbrunnen



1120 Bereich Mandlgasse Nord

Wohnstraße seit 1984
1.835 m² öffentlicher Raum
133 m lange Straße

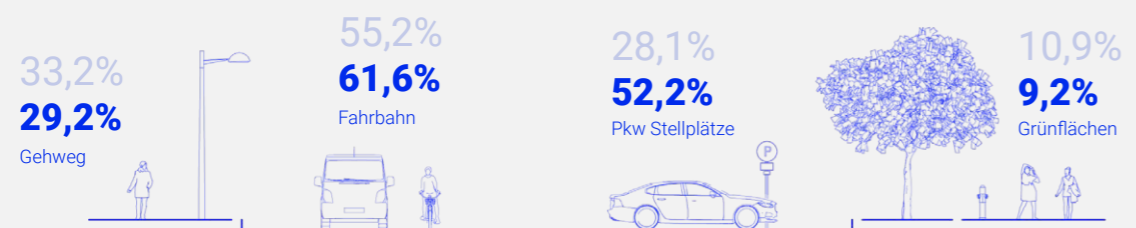
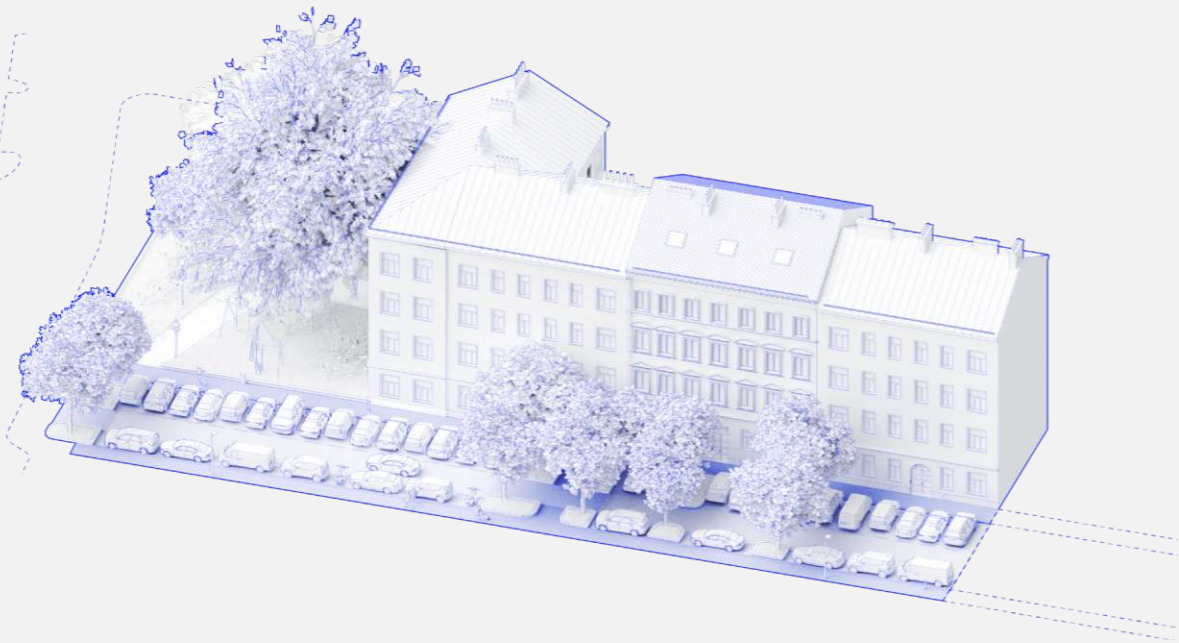
1120 Bereich Mandlgasse Süd

Wohnstraße seit 1985
2.749 m² öffentlicher Raum
271 m lange Straße

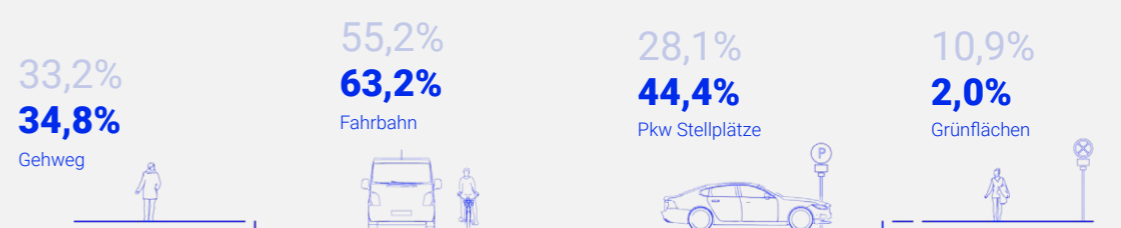
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 2 min **Grünraum** - Hermann Leopoldi Park
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Niederhofstraße
 - 3 min **Parkgarage** - Contipark Tiefgarage



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
536 m²	1.131 m²	591 m²	168 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	55 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,78 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 5 Häuser haben eine eigene Garage	10 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
958 m²	1.736 m²	770 m²	55 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	77 Pkw Stellplätze 2 Rad Stellplätze	0,78 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt nicht möglich	7 von 21 Häuser haben eine eigene Garage	4 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		1 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 2 min **Grünraum** - Hermann Leopoldi Park
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Niederhofstraße
 - 3 min **Parkgarage** - Contipark Tiefgarage

1120 Bereich Karl-Löw-Gasse

Wohnstraße seit 1986
2.444 m² öffentlicher Raum
194 m lange Straße

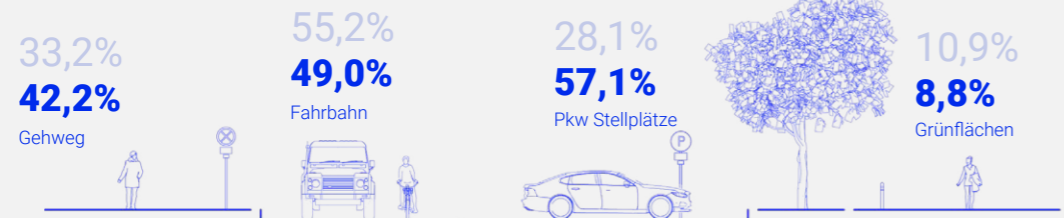
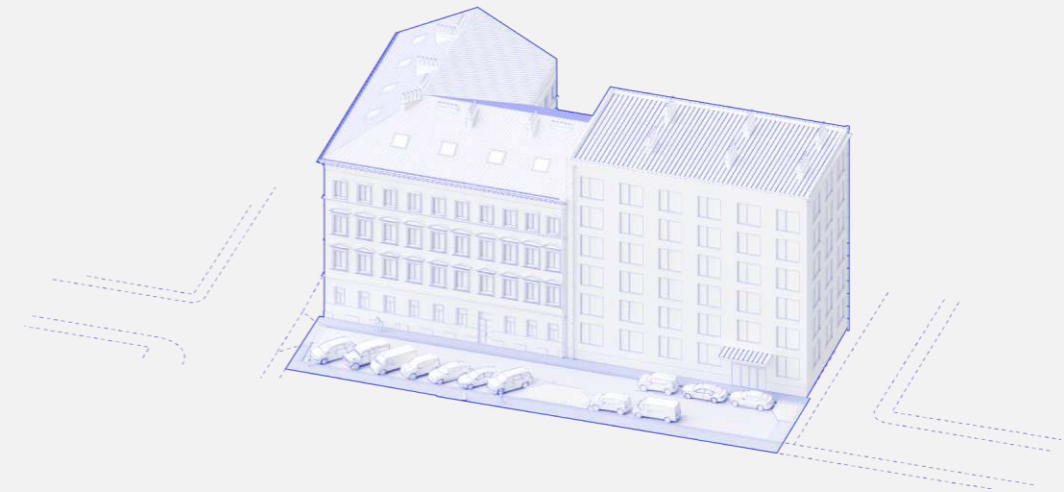
1120 Bereich Rauchgasse

Wohnstraße seit 1987
808 m² öffentlicher Raum
67 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Wilhelmsdorfer Park
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Flurschützstraße, Längenfeldgasse
 - 12 min **Parkgarage** - Tiefgarage Arcade Meidling



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.032 m ²	1.197 m ²	683 m ²	215 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	58 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,75 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 2 Häuser haben eine eigene Garage	15 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
211 m ²	362 m ²	163 m ²	35 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	12 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,78 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 5 Häuser haben eine eigene Garage	3 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 2 min **Grünraum** - Vierthalerpark
 - 5 min **ÖPNV** - Haltestelle Dörfelstraße
 - 6 min **Parkgarage** - Garage Meidling

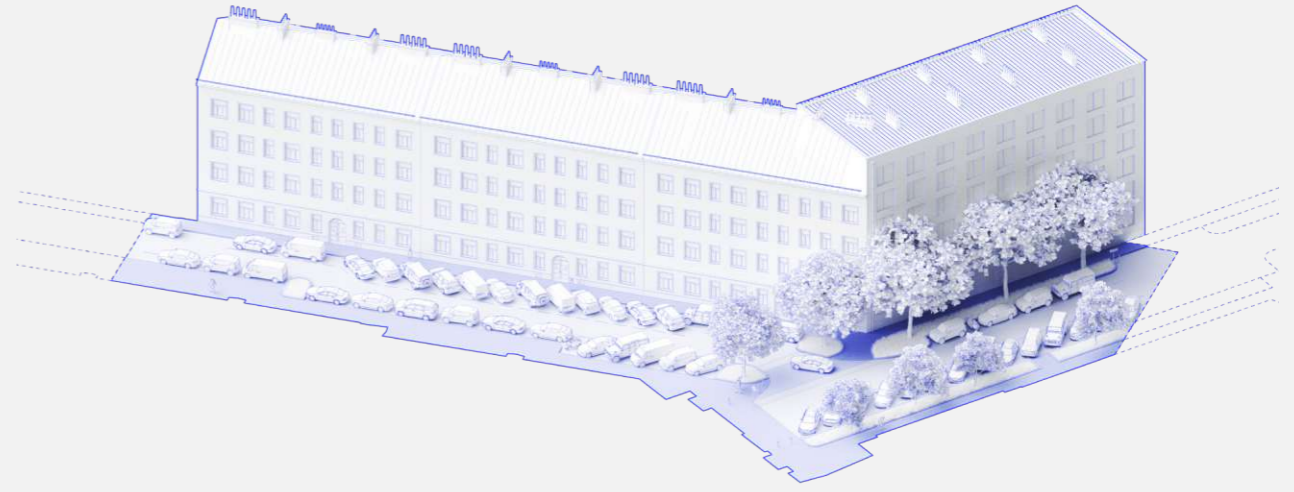
1120 Bereich Am Fuchsfeld

Wohnstraße seit 1989
2.991 m² öffentlicher Raum
188 m lange Straße



1120 Bereich Rotkirchgasse

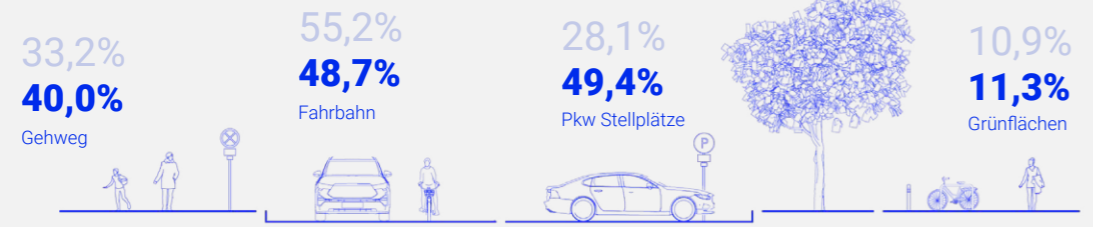
Wohnstraße seit 1989
3.105 m² öffentlicher Raum
197 m lange Straße



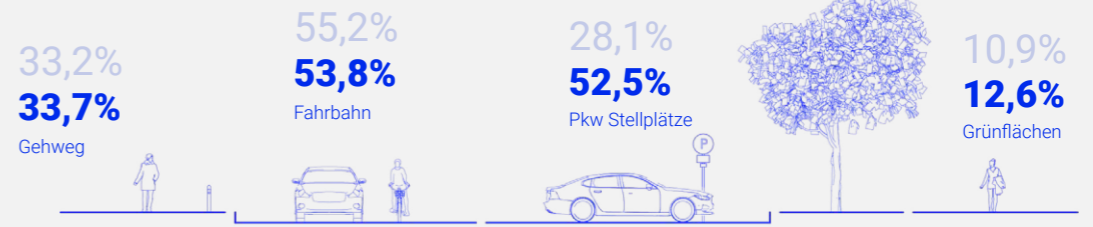
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 4 min ÖPNV - Haltestelle Flurschützstraße, Längenfeldgasse
 - 5 min Grünraum - Wilhelmsdorfer Park
 - 7 min Parkgarage - Tiefgarage Steinbauerpark



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.197 m²	1.457 m²	719 m²	337 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	58 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze	0,75 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	1 von 7 Häuser haben eine eigene Garage	16 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.045 m²	1.669 m²	876 m²	391 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	65 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,75 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	3 von 6 Häuser haben eine eigene Garage	16 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 3 min ÖPNV - Haltestelle Flurschützstraße, Längenfeldgasse
 - 5 min Grünraum - Wilhelmsdorfer Park
 - 6 min Parkgarage - Tiefgarage Steinbauerpark

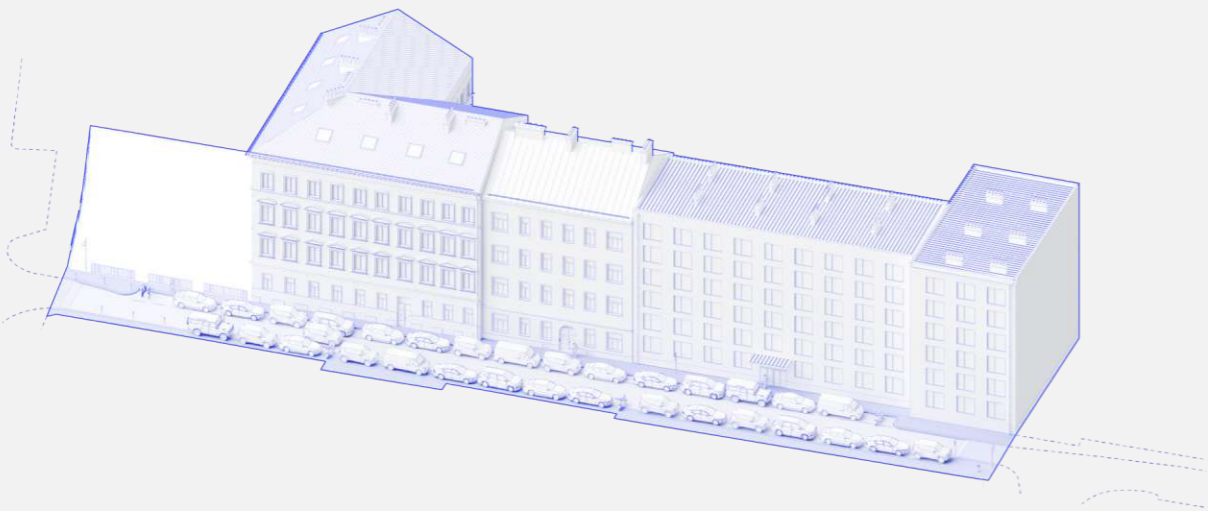
1120 Bereich Kollmayergasse

Wohnstraße seit 2021
 1.084 m² öffentlicher Raum
 121 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



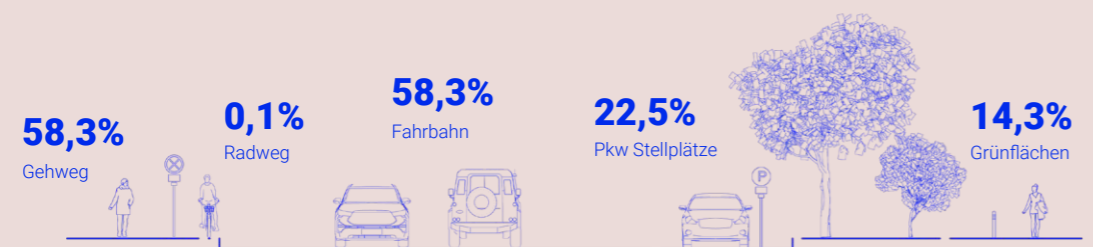
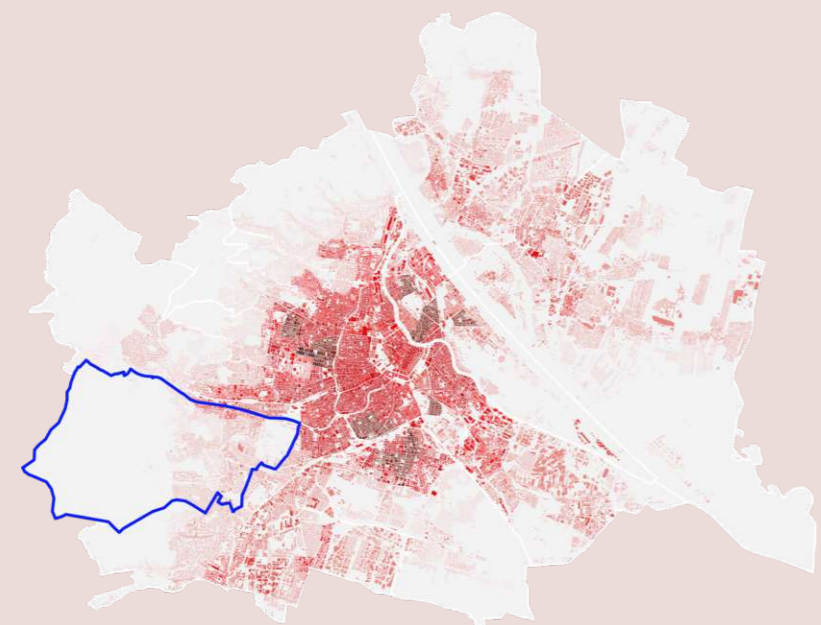
- ANBINDUNG**
- 4 min Grünraum - Steinhagepark
 - 5 min ÖPNV - Haltestelle Steinhagegasse
 - 5 min Parkgarage - Garage Franz Domes Hof



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
315 m ²	769 m ²	330 m ²	0 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	33 Pkw Stellplätze 4 Rad Stellplätze	0,68 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	7 von 9 Häuser haben eine eigene Garage	0 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		10 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1130 **13. Bezirk, Hietzing**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



38 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
71% Grünland und Gewässer
23% Bauland
6% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 5,8 Mio ²⁰²¹

46% Straßen und Verkehr
25% Parks, Spielplätze & Bäder
18% Kindergärten & Schulen
8% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
2% Bedürfnisanstalten
1% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit
0,1% Märkte

Einwohner*innen ²⁰²³
56.037

Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
48

Pkw gesamt ²⁰²³
26.898

Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
19.542

Straßenbäume ²⁰²²
6.714

Fahrbahn ²⁰²²
1.902.004 m²

Pkw Stellfläche ²⁰²³
249.356 m²

Gehweg ²⁰²²
519.812 m²

Radwege ²⁰²²
2.261 m²

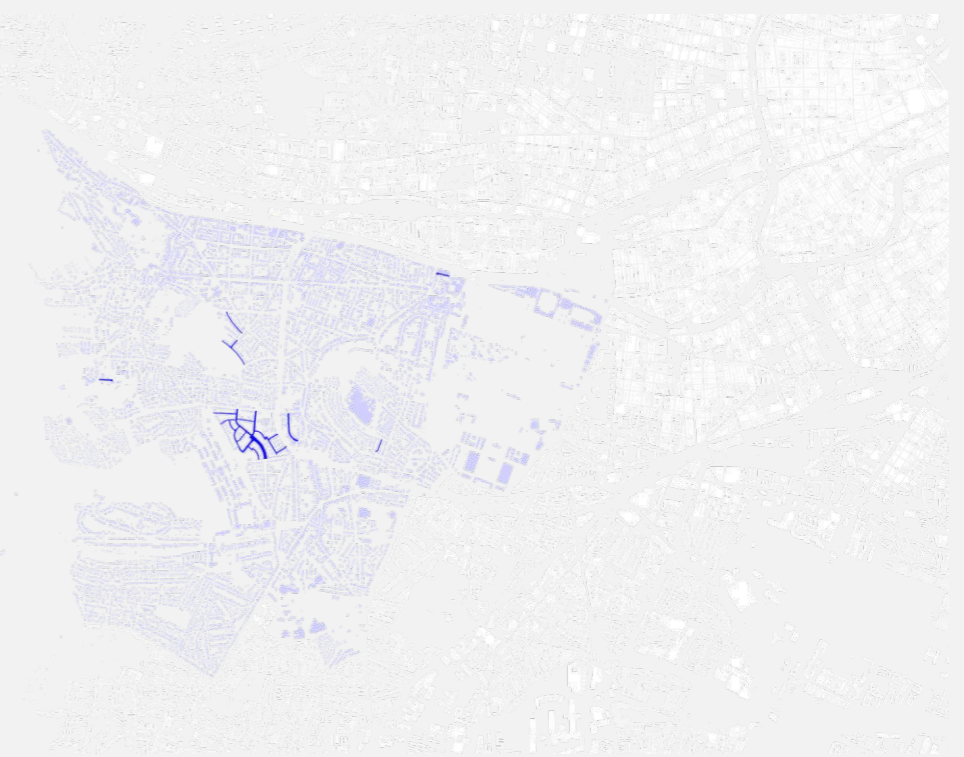
Grünflächen ²⁰²²
271.771 m²

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1130 **7 Wohnstraßen**

36.326 m² öffentlicher Raum
4.331 m lange Straße

- Bereich Eduard-Klein-Gasse
- Bereich Dontgasse
- Bereich Steinlechnergasse
- Bereich Josef-Heinzl-Gasse
- Bereich Faistauergergasse
- Bereich Horeischygasse
- Bereich Nothartgasse



Gehweg
9.430 m²

3 von 7 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In **5 von 7** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

3,4 min **ÖPNV**
9,3 min **Grünraum**
16,7 min **Parkgarage**

Fahrbahn
24.419 m²

In **1 von 7** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In **6 von 7** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
7.812 m²

773 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze

23% der Häuser haben eine eigene Garage

0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

0 Grätzeloasen

85 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
2.477 m²

0,43 Urban Heat Vulnerability Map

33 Straßenbäume

4 Sitzmöglichkeiten

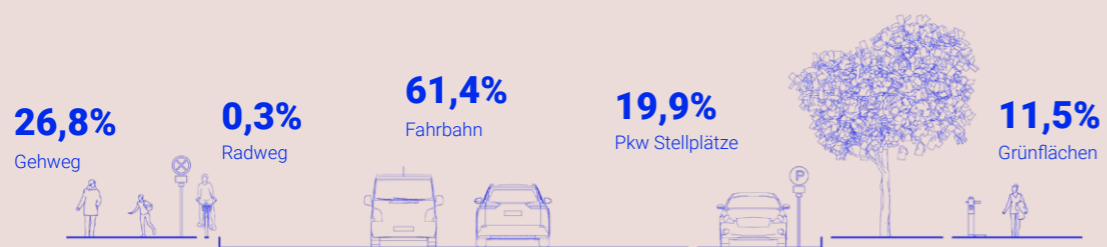
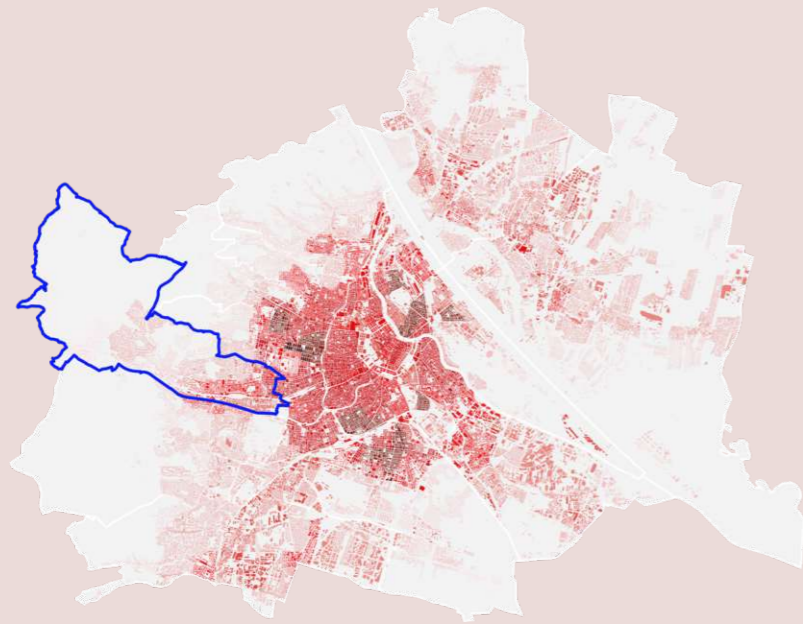
0 Trinkbrunnen



ANBINDUNG

1140 **14. Bezirk, Penzing**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



34 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
 61% Grünland und Gewässer
 29% Bauland
 9% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 9,7 Mio ²⁰²¹
 37% Straßen und Verkehr
 33% Kindergärten & Schulen
 15% Parks, Spielplätze & Bäder
 13% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
 1% Bedürfnisanstalten
 1% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen ²⁰²³
 96.827
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
 43
Pkw gesamt ²⁰²³
 41.636
Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
 21.686
Straßenbäume ²⁰²²
 4.429

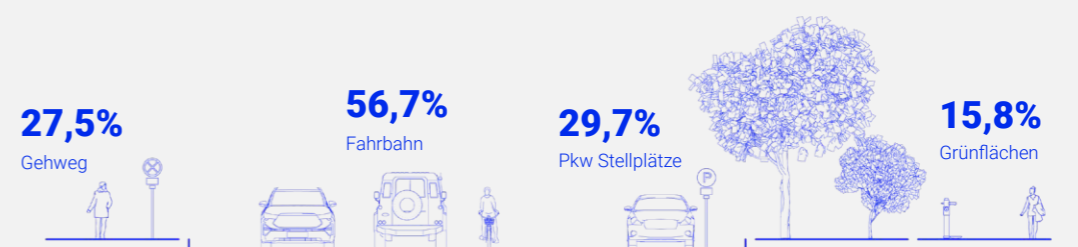
Fahrbahn ²⁰²²
 1.391.291 m²
Pkw Stellfläche ²⁰²³
 276.713 m²
Gehweg ²⁰²²
 607.293 m²
Radwege ²⁰²²
 6.800 m²
Grünflächen ²⁰²²
 259.506 m²

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1140 **4 Wohnstraßen**

9.106 m² öffentlicher Raum
 854 m lange Straße

Bereich Felbigergasse
 Bereich Unbenannte Verkehrsfläche - Albert Schweizer Gasse//Wientalstraße
 Bereich Astgasse
 Bereich Goldschlagstraße



Gehweg
 2.501 m²
4 von 4 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
 In **3 von 4** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
 5.165 m²
 In **0 von 4** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
 In **3 von 4** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
 1.536m²
153 Pkw Stellplätze
50 Rad Stellplätze
50% der Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen

Grünflächen
 1.440 m²
0,55 Urban Heat Vulnerability Map
66 Straßenbäume
17 Sitzmöglichkeiten
2 Trinkbrunnen

2,3 min Grünraum
 4,5 min ÖPNV
 4,8 min Parkgarage



1140 Bereich Felbingerasse

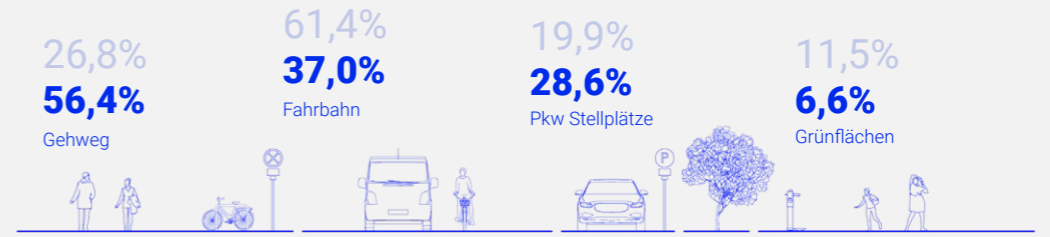
Wohnstraße seit 1990
1.472 m² öffentlicher Raum
256 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.098 m ²	1.472 m ²	590 m ²	161 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	59 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,68 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	11 von 20 Häuser haben eine eigene Garage	6 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1140 Bereich Goldschlagstraße

Wohnstraße seit 2020
1.478 m² öffentlicher Raum
87 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
834 m ²	547 m ²	156 m ²	97 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	15 Pkw Stellplätze 14 Rad Stellplätze	0,68 Urban Heat Vulnerability Map
auf gleicher Ebene wie Fahrbahn	Durchfahrt möglich	2 von 6 Häuser haben eine eigene Garage	5 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	15 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	1 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

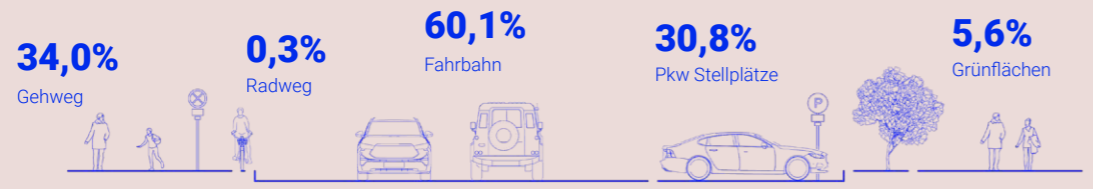
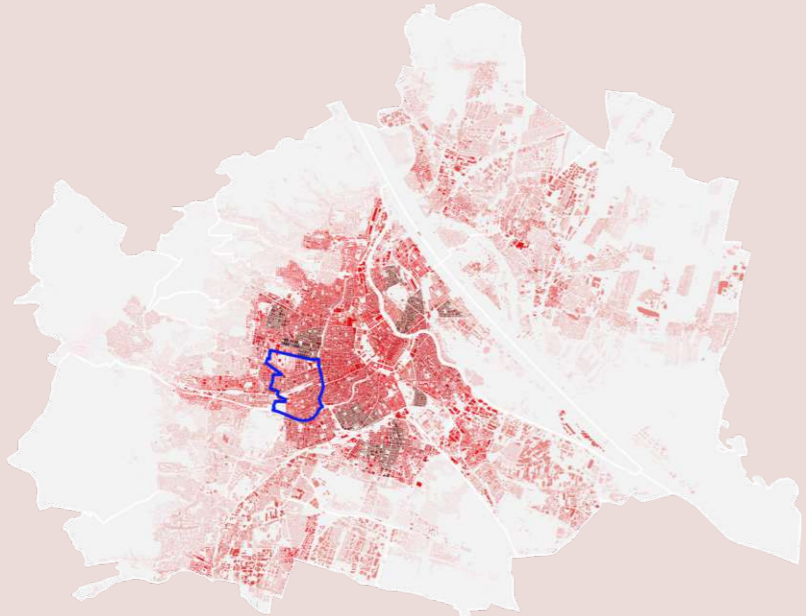
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 4 min **Grünraum** - Gustav Klimt Park
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Gruschplatz
 - 7 min **Parkgarage** - WIPARK Pfliegewohnhaus Baumgarten

- ANBINDUNG**
- 2 min **Grünraum** - Matznerpark
 - 2 min **Parkgarage** - WIPARK Missindorfstraße
 - 5 min **ÖPNV** - Haltestelle Diesterweggasse

1150 **15. Bezirk, Rudolfsheim-Fünfhaus**



4 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
56% Bauland
35% Verkehrsflächen
10% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 7,9 Mio ²⁰²¹
36% Straßen und Verkehr
25% Kindergärten & Schulen
18% Parks, Spielplätze & Bäder
16% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
2% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit
1% Märkte
0,2% Bedürfnisanstalten

Einwohner*innen ²⁰²³
76.110
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
29

Pkw gesamt ²⁰²³
22.072
Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
14.641

Straßenbäume ²⁰²²
2.582

Fahrbahn ²⁰²²
606.660 m²
Pkw Stellfläche ²⁰²³
186.819 m²

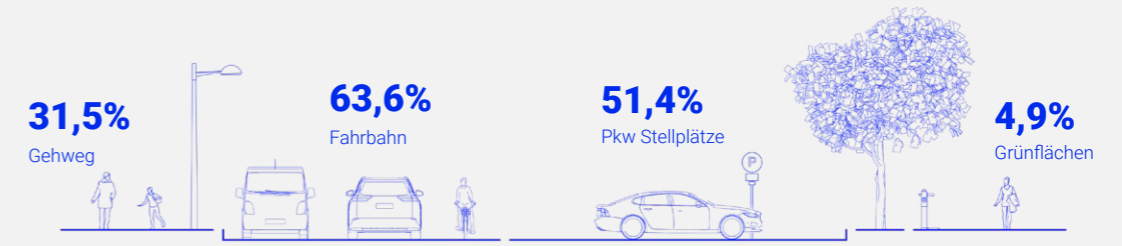
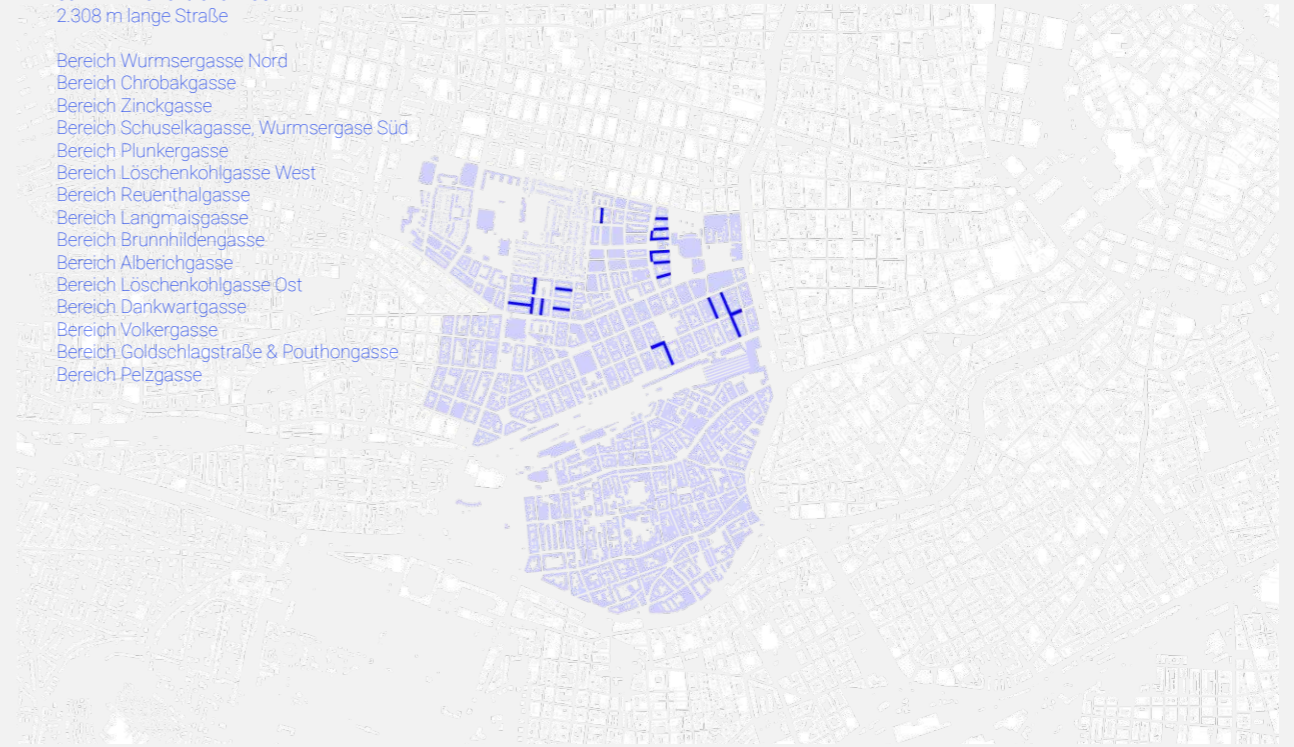
Gehweg ²⁰²²
343.303 m²
Radwege ²⁰²²
2.922 m²

Grünflächen ²⁰²²
56.758 m²

1150 **15 Wohnstraßen**

30.171 m² öffentlicher Raum
2.308 m lange Straße

- Bereich Wurmsergasse Nord
- Bereich Chrobakgasse
- Bereich Zinckgasse
- Bereich Schuselkagasse, Wurmsergasse Süd
- Bereich Plunkergasse
- Bereich Löschenkohlgrasse West
- Bereich Reuenthalgasse
- Bereich Langmaiggasse
- Bereich Brunnhildengasse
- Bereich Alberichgasse
- Bereich Löschenkohlgrasse Ost
- Bereich Dankwartgasse
- Bereich Volkergasse
- Bereich Goldschlagstraße & Pouthongasse
- Bereich Pelzgasse



Gehweg
9.502 m²
7 von 15 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In **15 von 15** Wohnstraßen gibt es einen **Niveaunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
19.180 m²
In **1 von 15** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In **15 von 15** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
9.859m²
765 Pkw Stellplätze
50 Rad Stellplätze

32% der Häuser haben eine eigene Garage
14 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
1 Grätzeloasen

21 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
1.489 m²
0,72 Urban Heat Vulnerability Map
101 Straßenbäume
22 Sitzmöglichkeiten
1 Trinkbrunnen

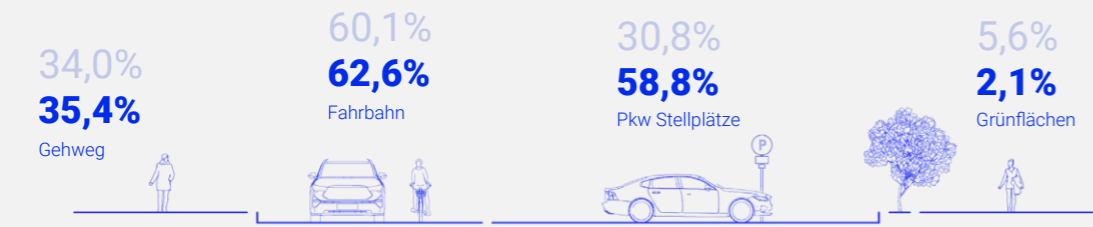
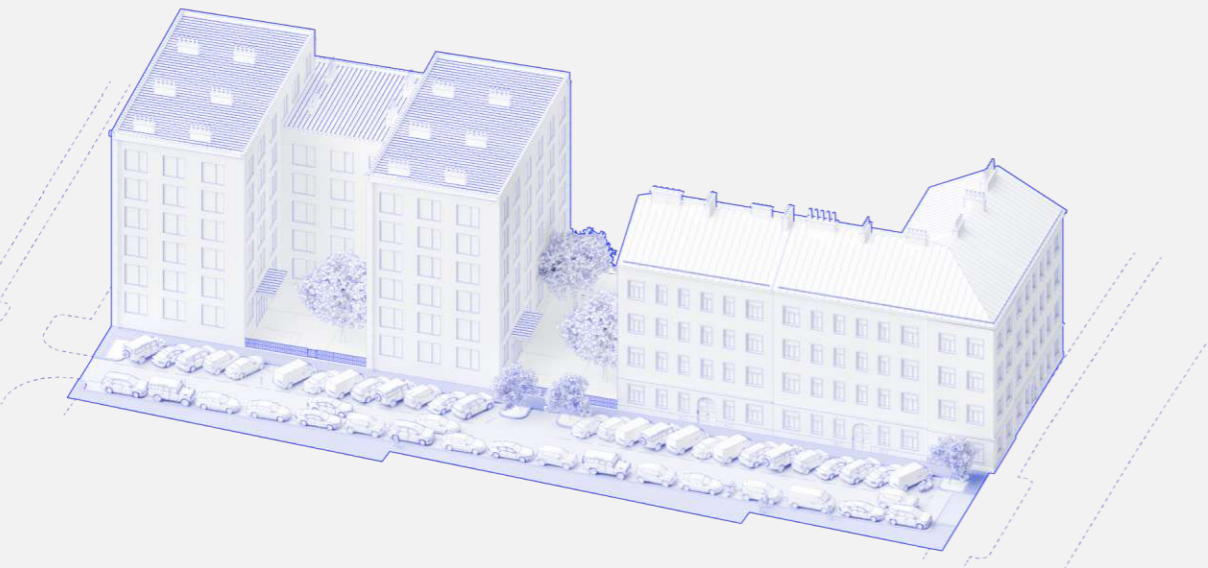
4,3 min **ÖPNV**
4,6 min **Grünraum**
5,3 min **Parkgarage**



ANBINDUNG

1150 Bereich Wurmsergasse Nord

Wohnstraße seit 1984
1.544 m² öffentlicher Raum
110 m lange Straße



Gehweg
546 m²

nicht **barrierefrei**
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
966 m²

Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
568 m²

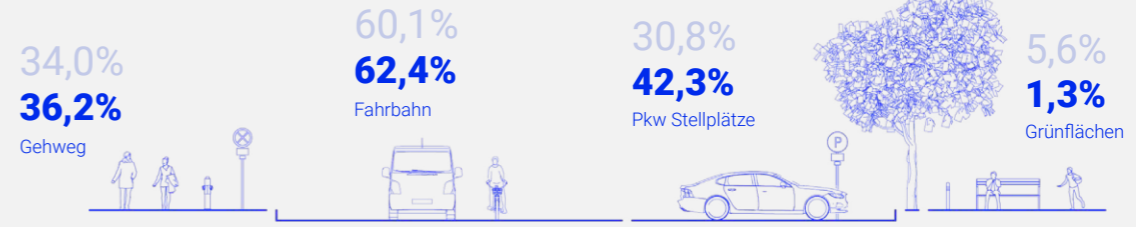
46 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
0 von 3 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
32 m²

0,78 Urban Heat Vulnerability Map
4 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

1150 Bereich Zinckgasse

Wohnstraße seit 1985
1.901 m² öffentlicher Raum
147 m lange Straße



Gehweg
689 m²

barrierefrei
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
1.187 m²

Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
502 m²

43 Pkw Stellplätze
4 Rad Stellplätze
4 von 9 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
25 m²

0,78 Urban Heat Vulnerability Map
1 Straßenbäume
2 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



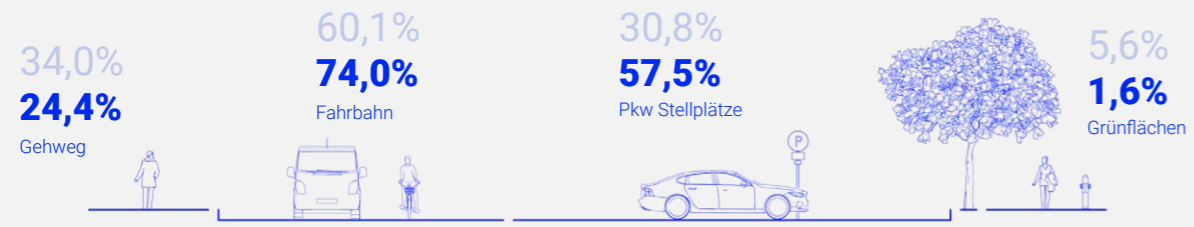
- ANBINDUNG**
- 4 min** ÖPNV - Haltestelle Johnstraße
 - 6 min** Parkgarage - Parkhaus Meiselmarkt
 - 7 min** Grünraum - Forschneritschpark

- ANBINDUNG**
- 5 min** Parkgarage - WIPARK Westbahnhof
 - 6 min** ÖPNV - Haltestelle Westbahnhof
 - 6 min** Grünraum - Märzpark



1150 Bereich Plunkergasse

Wohnstraße seit 1985
1.412 m² öffentlicher Raum
110 m lange Straße



Gehweg

345 m²
nicht **barrierefrei**
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn

1.045 m²
Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze

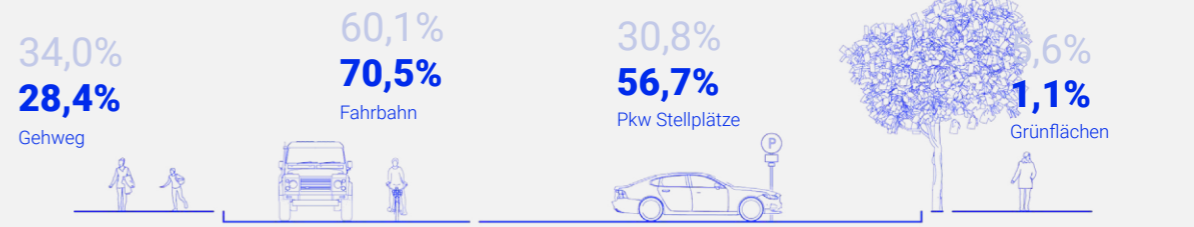
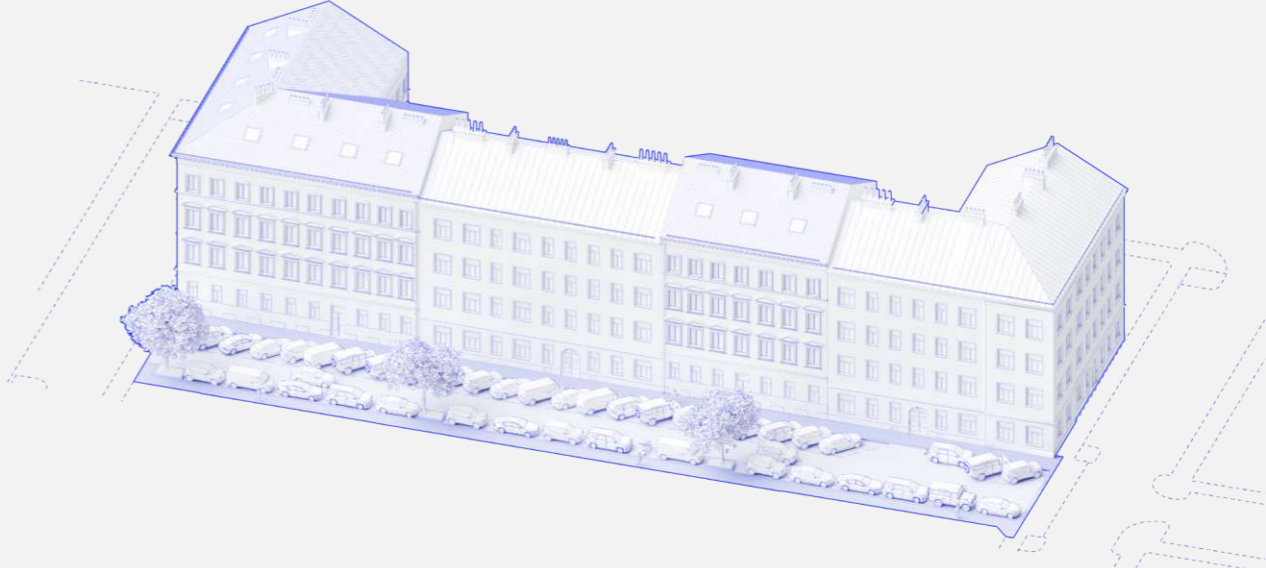
601 m²
43 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
1 von 8 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen

22 m²
0,73 Urban Heat Vulnerability Map
4 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

1150 Bereich Löschenkohlgrasse West

Wohnstraße seit 1985
1.418 m² öffentlicher Raum
110 m lange Straße



Gehweg

403 m²
barrierefrei
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn

999 m²
Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze

566 m²
42 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
2 von 6 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen

16 m²
0,73 Urban Heat Vulnerability Map
3 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

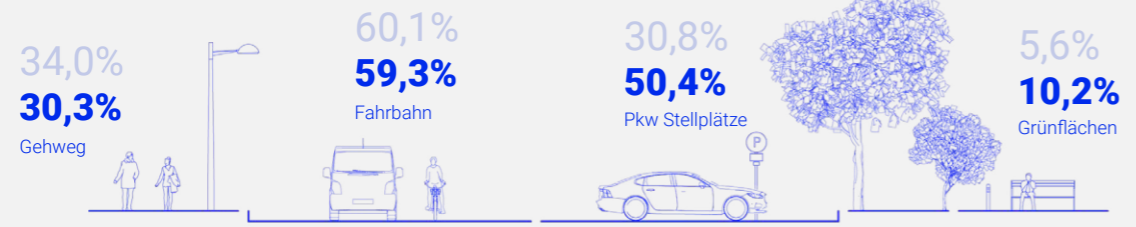
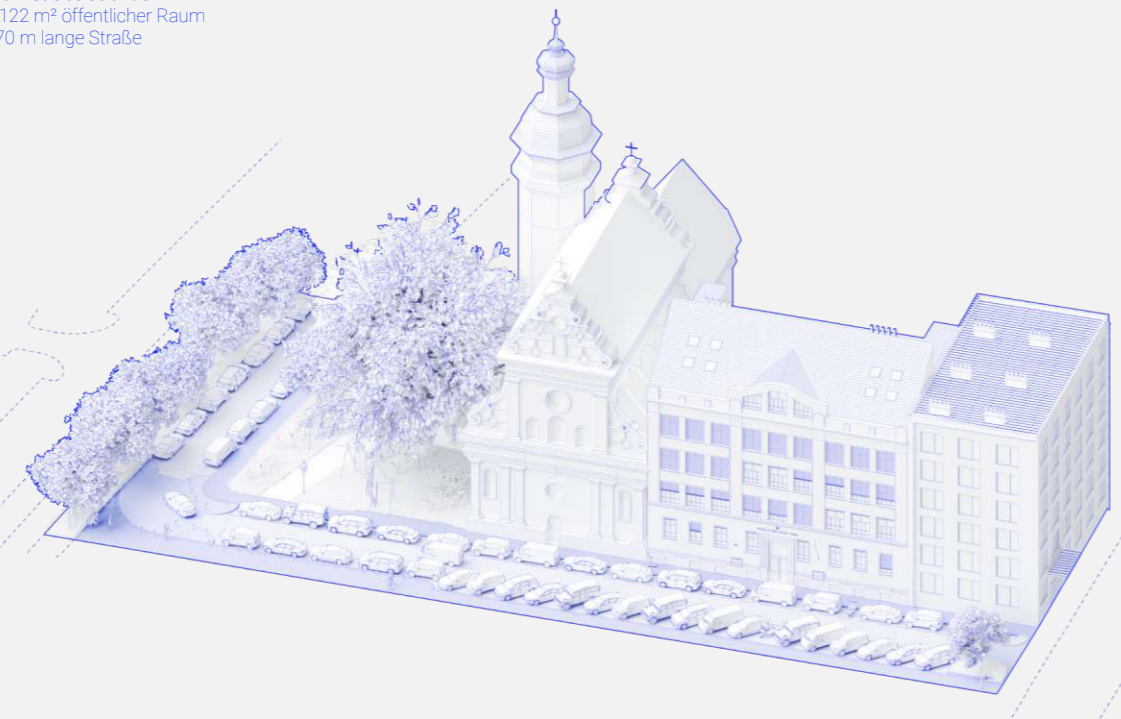


- ANBINDUNG**
- 6 min **ÖPNV** - Haltestelle Johnstraße
 - 7 min **Parkgarage** - Parkhaus Meiselmarkt
 - 8 min **Grünraum** - Forschneritschpark

- ANBINDUNG**
- 8 min **Grünraum** - Spielplatz Schmelz
 - 8 min **ÖPNV** - Haltestelle Johnstraße
 - 8 min **Parkgarage** - Parkhaus Meiselmarkt

1150 Bereich Reuenthalgasse

Wohnstraße seit 1987
2.122 m² öffentlicher Raum
170 m lange Straße

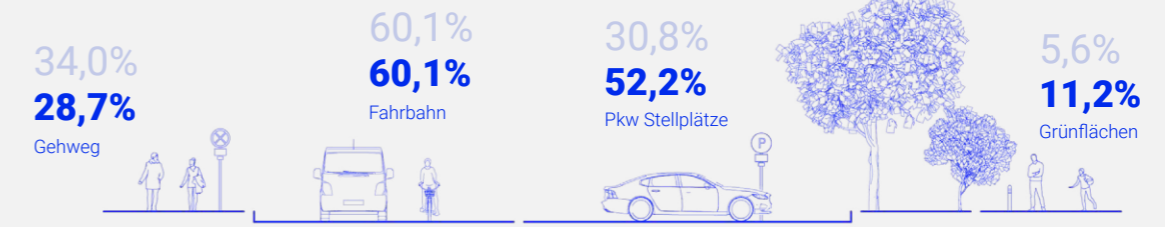
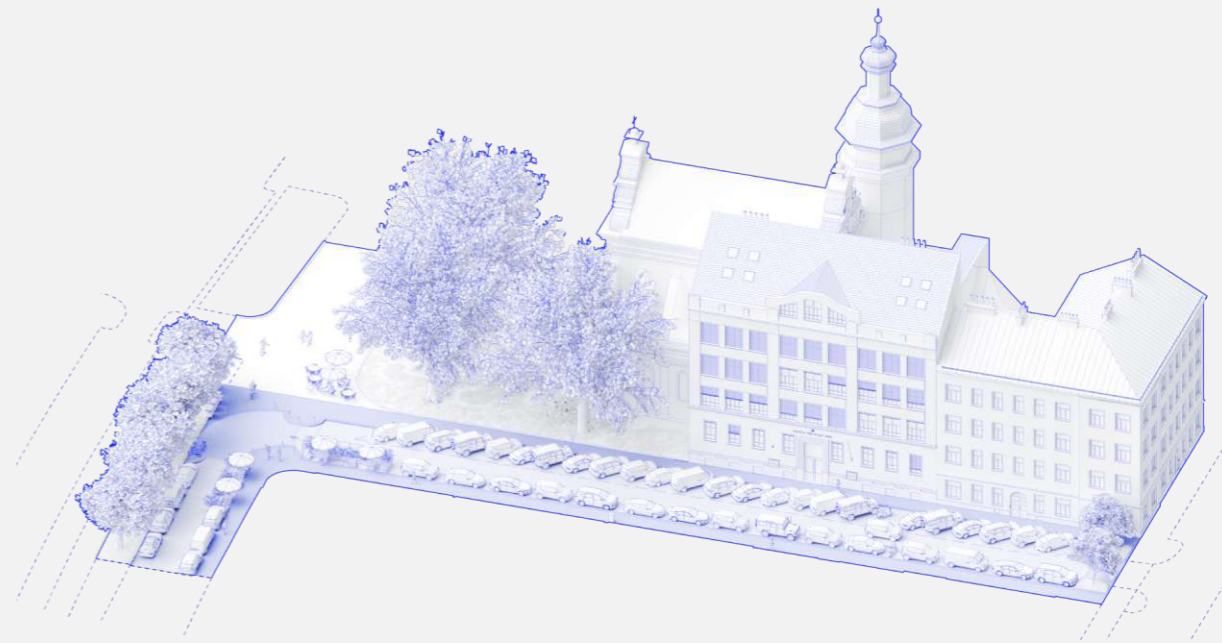


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
647 m ²	1.258 m ²	634 m ²	217 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	53 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,73 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 3 Häuser haben eine eigene Garage	10 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	1 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG
- 2 min Grünraum - Vogelweidenpark
 - 3 min ÖPNV - Haltestelle Vogelweidenplatz, Stadthalle
 - 5 min Parkgarage - Stadthallengarage

1150 Bereich Langmaissgasse

Wohnstraße seit 1987
2.335 m² öffentlicher Raum
181 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
671 m ²	1.403 m ²	733 m ²	261 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	58 Pkw Stellplätze 10 Rad Stellplätze	0,73 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	3 von 6 Häuser haben eine eigene Garage	10 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	7 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	5 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG
- 3 min Grünraum - Vogelweidenpark
 - 6 min ÖPNV - Haltestelle Beingasse
 - 6 min Parkgarage - Märzparkgarage

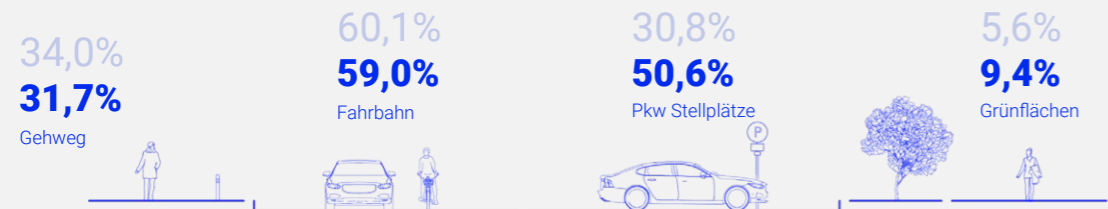
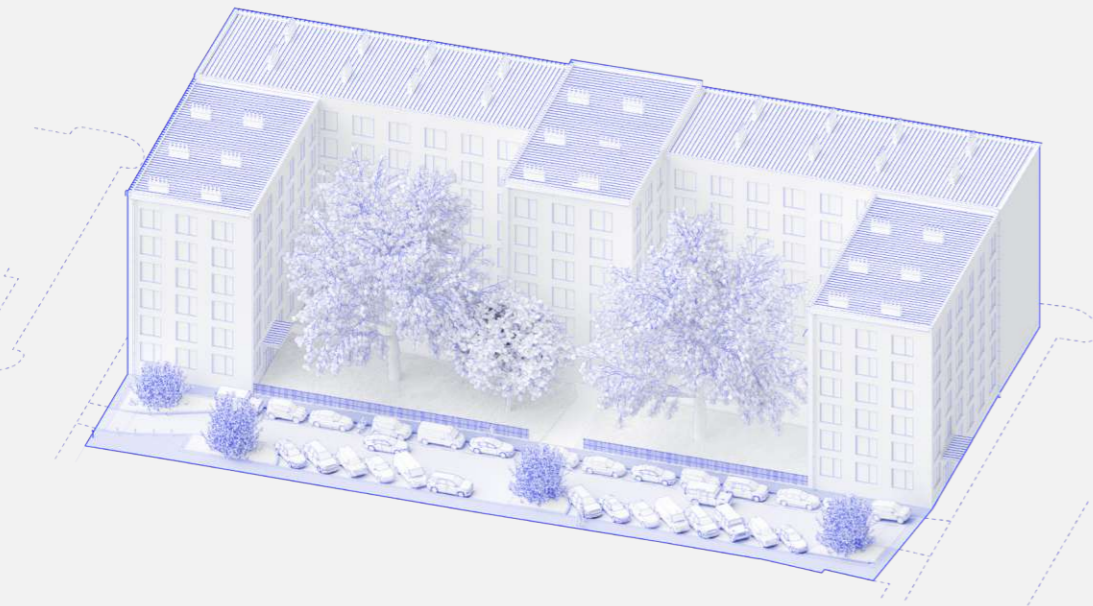
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



ANBINDUNG

1150 Bereich Brunnhildengasse

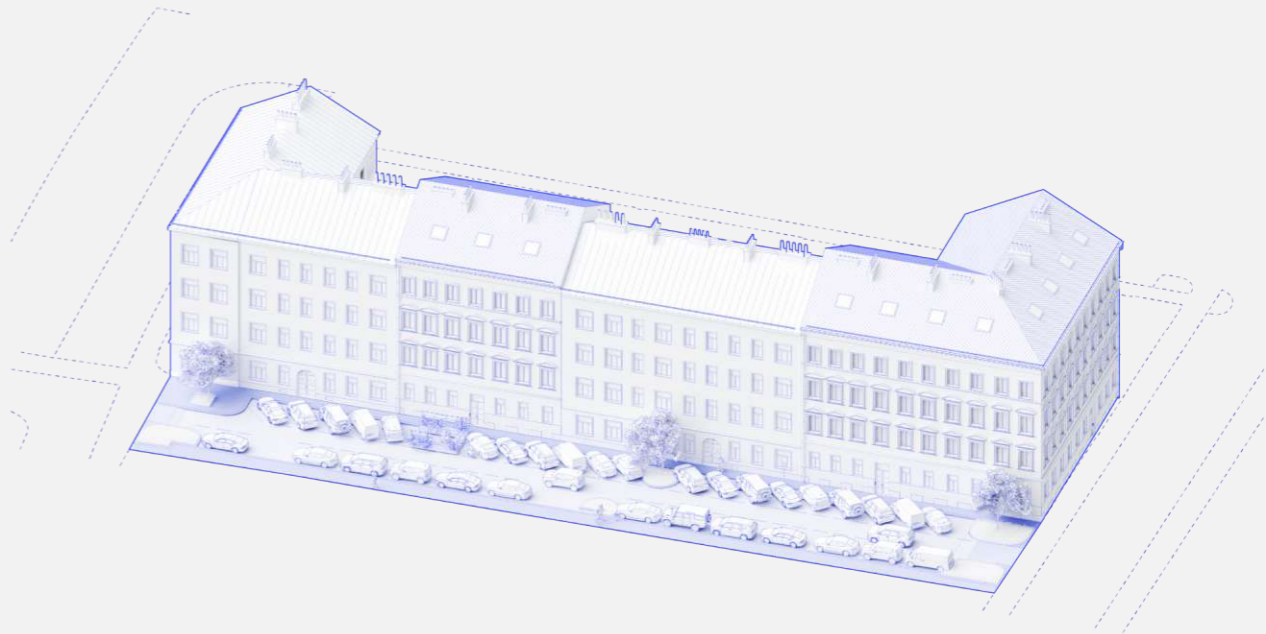
Wohnstraße seit 1987
1.311 m² öffentlicher Raum
103 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
415 m ²	773 m ²	392 m ²	123 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	31 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,73 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 5 Häuser haben eine eigene Garage	4 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1150 Bereich Alberichgasse

Wohnstraße seit 1990
1.363 m² öffentlicher Raum
117 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
324 m ²	913 m ²	484 m ²	126 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	35 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,73 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 9 Häuser haben eine eigene Garage	6 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		1 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG
- 3 min Grünraum - Vogelweidenpark
 - 5 min ÖPNV - Haltestelle Beingasse
 - 5 min Parkgarage - Märzparkgarage

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

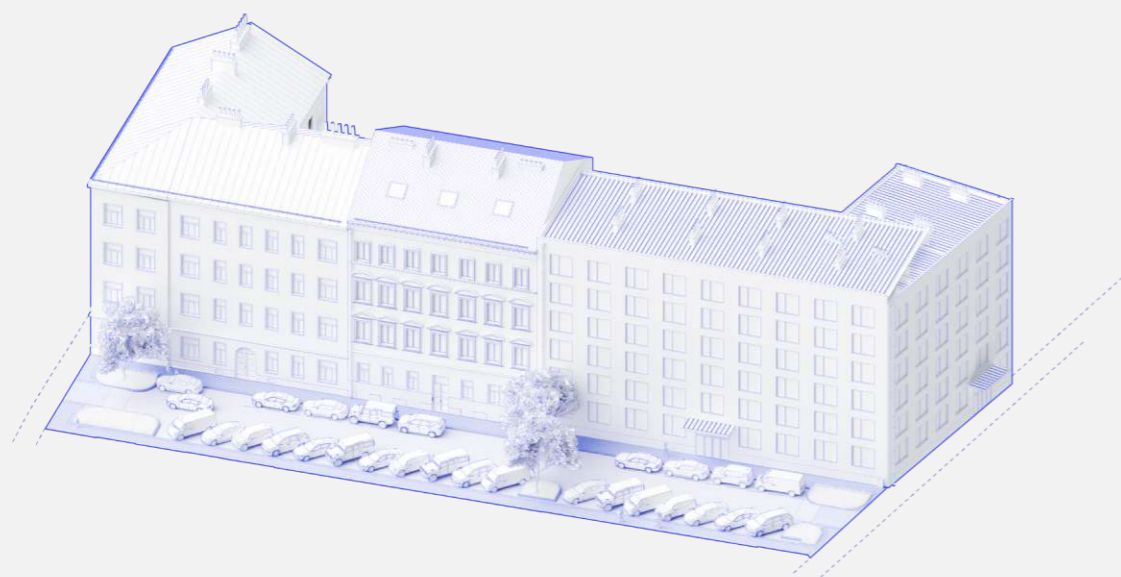


- ANBINDUNG
- 3 min ÖPNV - Haltestelle Camillo Sitte Gasse
 - 6 min Grünraum - Vogelweidenpark
 - 9 min Parkgarage - Stadthallengarage



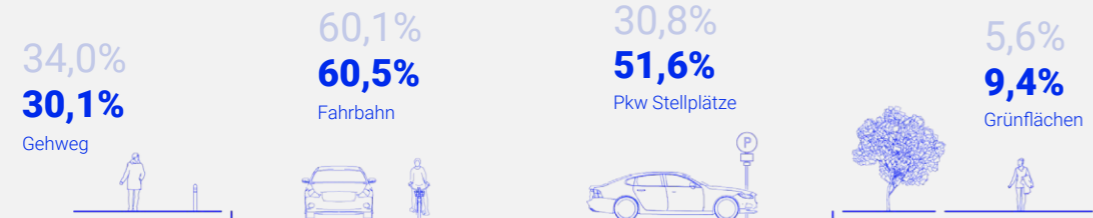
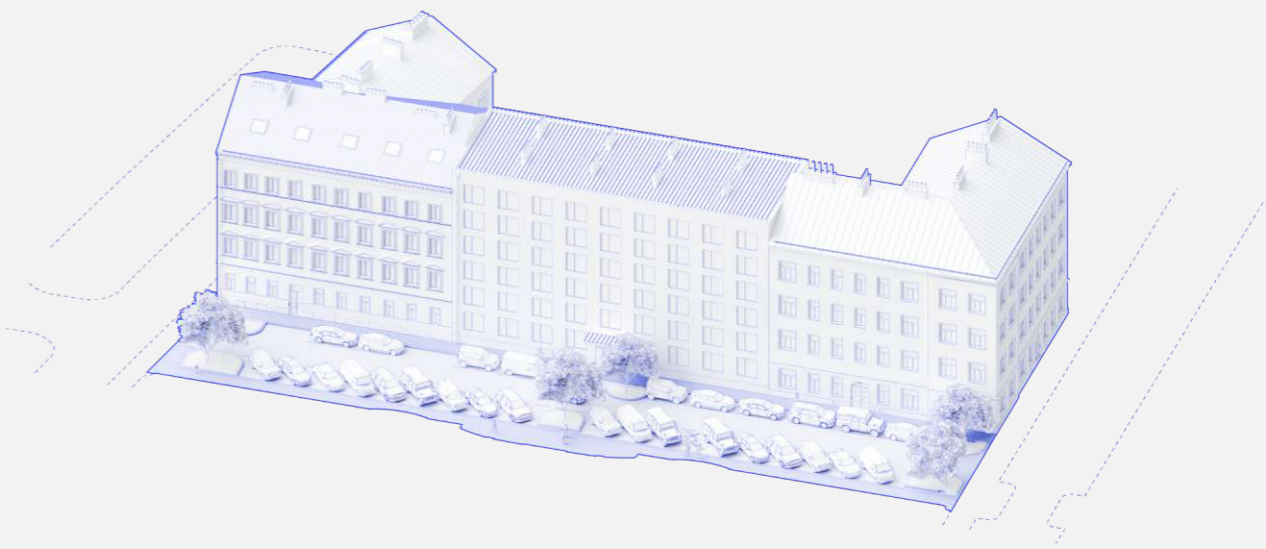
1150 Bereich Löschenkohlgrasse Ost

Wohnstraße seit 1990
1.217 m² öffentlicher Raum
104 m lange Straße



1150 Bereich Dankwartgasse

Wohnstraße seit 1990
1.254 m² öffentlicher Raum
106 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
366 m ²	736 m ²	380 m ²	115 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahr- bahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnah- men nicht gewährleistet Durchfahrt möglich	27 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 3 von 7 Häuser haben eine eigene Garage	0,73 Urban Heat Vulnerability Map 4 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen	
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
348 m ²	811 m ²	412 m ²	95 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahr- bahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnah- men nicht gewährleistet Durchfahrt möglich	29 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 3 von 5 Häuser haben eine eigene Garage	0,73 Urban Heat Vulnerability Map 6 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen	
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 4 min **Grünraum** - Vogelweidenpark
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Beingasse
 - 4 min **Parkgarage** - Märzparkgarage

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Vogelweidenpark
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Vogelweidenplatz, Stadthalle
 - 4 min **Parkgarage** - Stadthallengarage

1150 Bereich Volkergasse

Wohnstraße seit 1990
1.059 m² öffentlicher Raum
93 m lange Straße



Gehweg
254 m²

nicht **barrierefrei**
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
704 m²

Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
358 m²

26 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
0 von 6 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

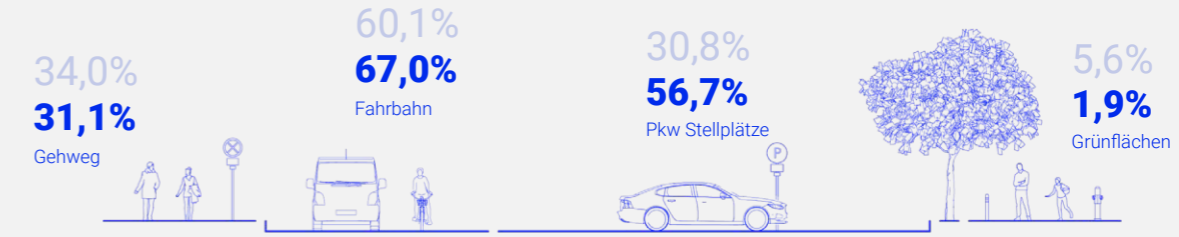
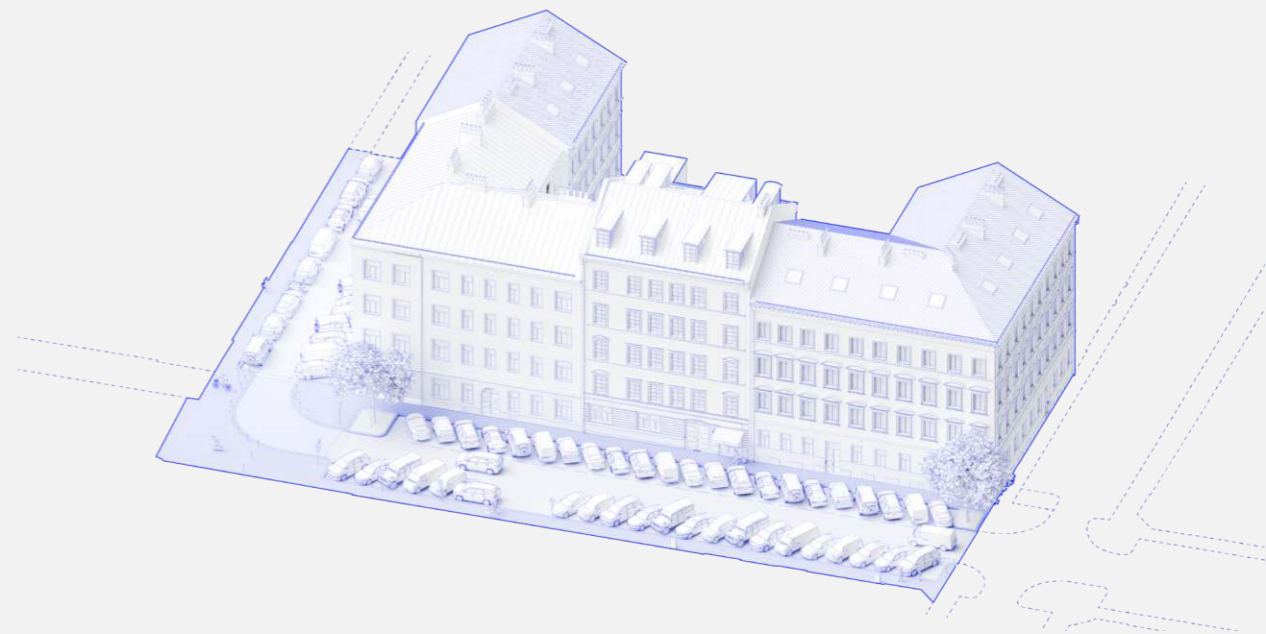
Grünflächen
101 m²

0,73 Urban Heat Vulnerability Map
6 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Vogelweidenpark
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Vogeweidenplatz, Stadthalle
 - 5 min **Parkgarage** - Stadthallengarage

1150 Bereich Goldschlagstraße & Pouthongasse

Wohnstraße seit 1997
3.435 m² öffentlicher Raum
209 m lange Straße



Gehweg
1.067 m²

barrierefrei
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
2.302 m²

Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
1.305 m²

100 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
8 von 15 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
66 m²

0,78 Urban Heat Vulnerability Map
3 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Reithofferpark
 - 2 min **Parkgarage** - Contipark Tiefgarage Reithofferplatz
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Schweglerstraße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1 min

2 min

5 min

Bibliothek
Your knowledge hub

1150 Bereich Pelzgasse

Wohnstraße seit 2007
 5.179 m² öffentlicher Raum
 369 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Gehweg

2.107 m²
barrierefrei
 baulich teilweise von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn

2.853 m²
Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze

1.246 m²
96 Pkw Stellplätze
36 Rad Stellplätze
14 von 26 Häuser haben eine eigene Garage
 7 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
21 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen

219 m²
0,78 Urban Heat Vulnerability Map
29 Straßenbäume
14 Sitzmöglichkeiten
1 Trinkbrunnen



4 min

5 min

7 min

ANBINDUNG

Parkgarage - WIPARK Westbahnhof

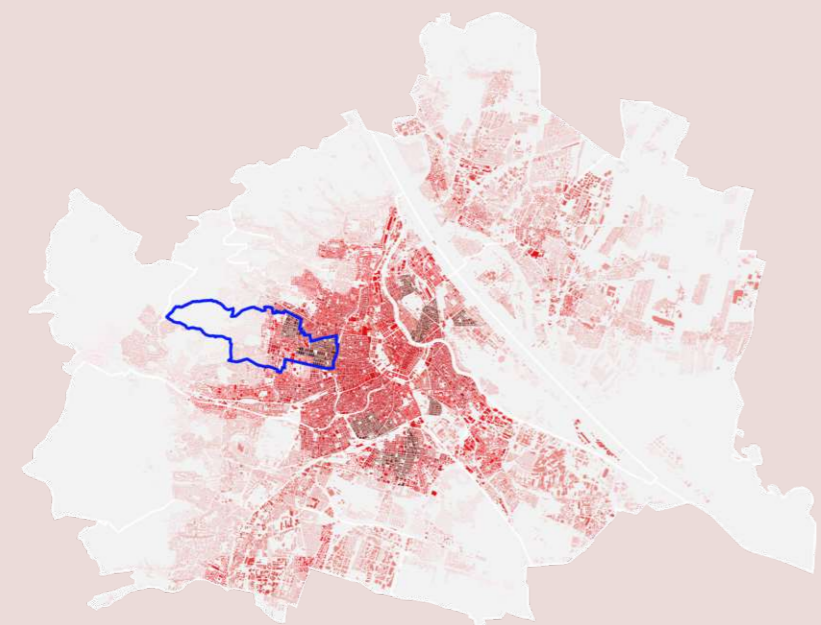
ÖPNV - Haltestelle Westbahnhof

Grünraum - Märzpark



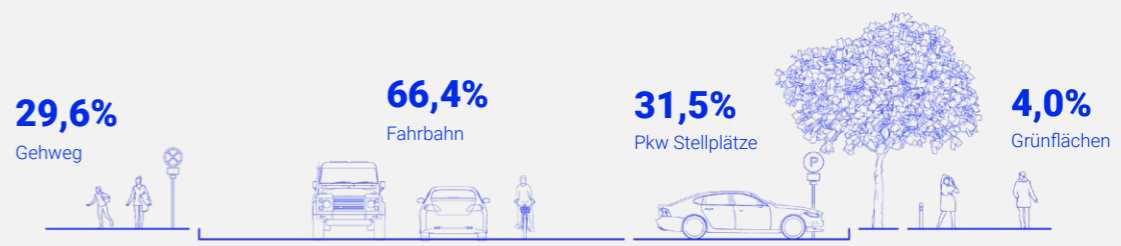
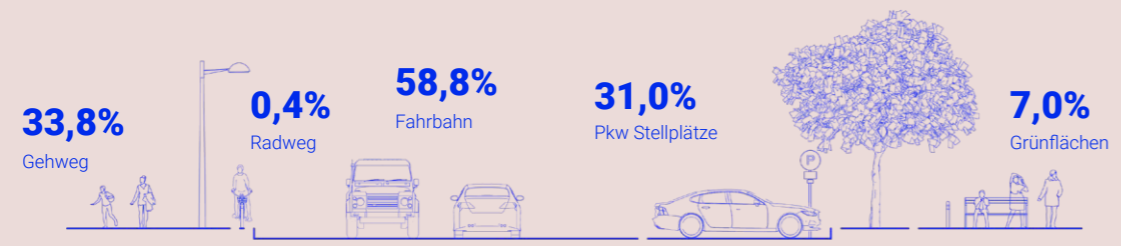
Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



27.682 m² öffentlicher Raum
2.967 m lange Straße

- Bereich Lambertgasse
- Bereich Wichtelgasse
- Bereich Johannes-Krawarik-Gasse
- Bereich Speckbachergasse
- Bereich Gaullachergasse
- Bereich Weinheimergasse
- Bereich Anton-Geiger-Weg
- Bereich Steinmüllergasse
- Bereich Familienplatz
- Bereich Himmelschlüsselweg
- Bereich Waidäckergasse
- Bereich Lorenz-Mandl-Gasse
- Bereich Johann-Nepomuk-Berger-Platz
- Bereich Gallitzinstraße



9 km² Gesamtfläche 2021
52% Bauland
30% Grünland und Gewässer
18% Verkehrsflächen

Einwohner*innen 2023
102.454
Pkw / 100 Einwohner*innen 2023
34

Fahrbahn 2022
828.805 m²
Pkw Stellfläche 2023
257.088 m²

Bezirksbudget 19,2 Mio 2021
49% Kindergärten & Schulen
33% Straßen und Verkehr
9% Parks, Spielplätze & Bäder
6% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
2% Märkte
1% Bedürfnisanstalten
0,3% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Pkw gesamt 2023
34.834
Pkw Stellplätze im öff. Raum 2024
20.148
Straßenbäume 2022
3.815

Gehweg 2022
476.108 m²
Radwege 2022
5.859 m²
Grünflächen 2022
99.244 m²

Gehweg
8.183 m²
6 von 14 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
In **12 von 14 Wohnstraßen** gibt es einen **Niveaunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn**

Fahrbahn
18.386 m²
In **1 von 14 Wohnstraßen** ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
In **11 von 14 Wohnstraßen** ist die **Durchfahrt** möglich

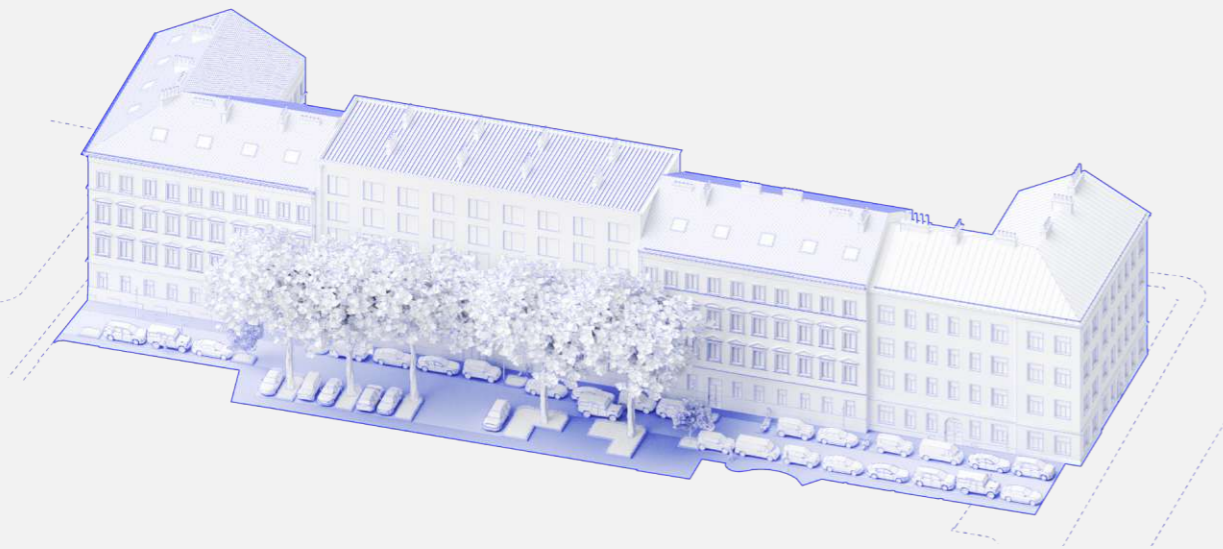
Pkw Stellplätze
5.786 m²
510 Pkw Stellplätze
58 Rad Stellplätze
61% der Häuser haben eine eigene Garage
13 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
1 Grätzeloasen

Grünflächen
1.113 m²
0,63 Urban Heat Vulnerability Map
83 Straßenbäume
9 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

3,1 min **ÖPNV**
5,7 min **Grünraum**
7,6 min **Parkgarage**

1160 Bereich Lambertgasse

Wohnstraße seit 1984
1.469 m² öffentlicher Raum
130 m lange Straße

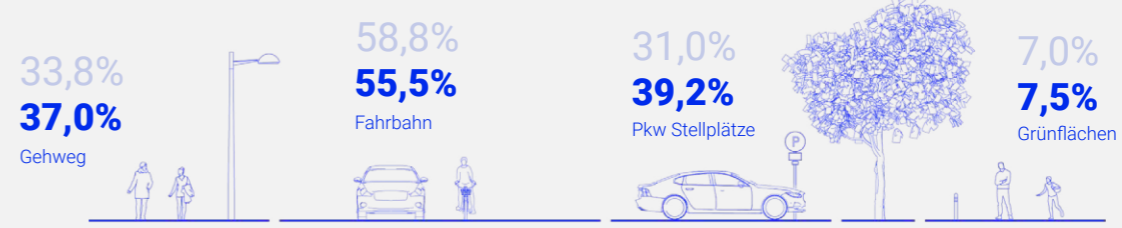
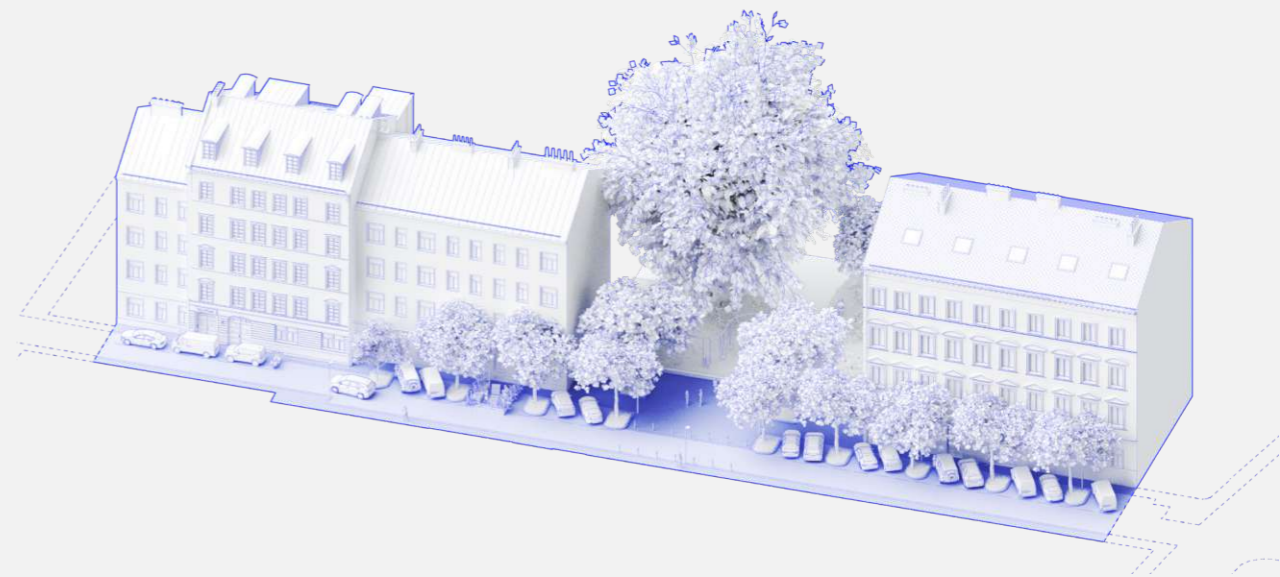


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
519 m ²	826 m ²	326 m ²	124 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	32 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 5 von 8 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,77 Urban Heat Vulnerability Map 10 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG
- 2 min ÖPNV - Haltestelle Familienplatz
 - 3 min **Parkgarage** - Parkhaus Wattgasse
 - 4 min **Grünraum** - Familienplatz

1160 Bereich Wichtelgasse

Wohnstraße seit 1984
1.369 m² öffentlicher Raum
138 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
507 m ²	760 m ²	298 m ²	102 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	20 Pkw Stellplätze 12 Rad Stellplätze 5 von 9 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 1 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,80 Urban Heat Vulnerability Map 12 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG
- 1 min **Grünraum** - Wichtelgasse
 - 3 min ÖPNV - Haltestelle Familienplatz
 - 4 min **Parkgarage** - Parkhaus Wattgasse

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



2 min

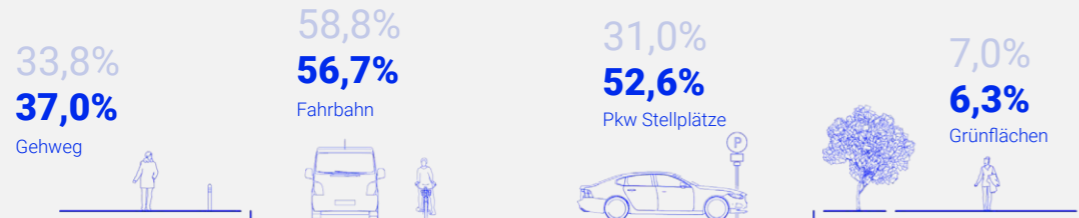
3 min

4 min

Bibliothek
Your knowledge hub

1160 Bereich Speckbachergasse

Wohnstraße seit 1987
1.260 m² öffentlicher Raum
103 m lange Straße

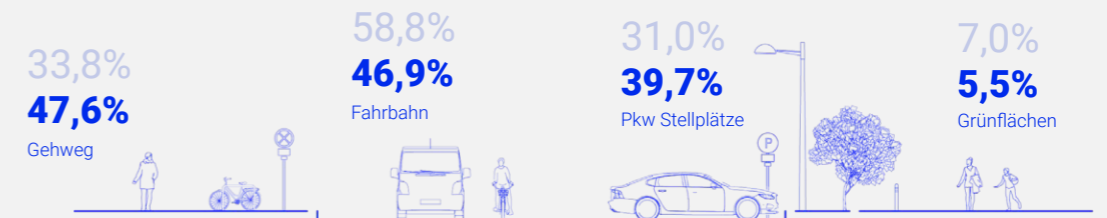


Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
466 m ²	714 m ²	375 m ²	80 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn möglich	29 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze 2 von 7 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,81 Urban Heat Vulnerability Map 8 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Albrechtskreithgasse
 - 5 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Römorgasse
 - 6 min **Grünraum** - Clemens Hofbauer Platz

1160 Bereich Gaullachergasse

Wohnstraße seit 1987
1.528 m² öffentlicher Raum
135 m lange Straße



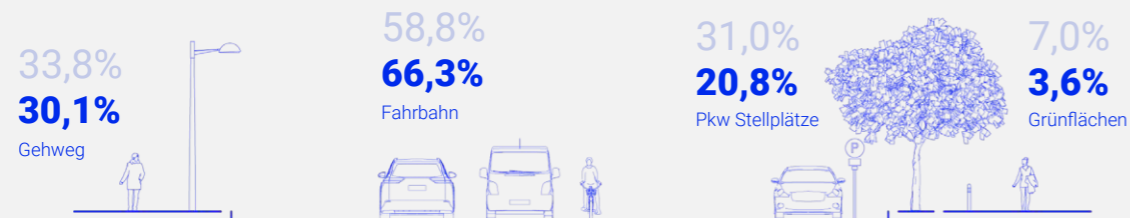
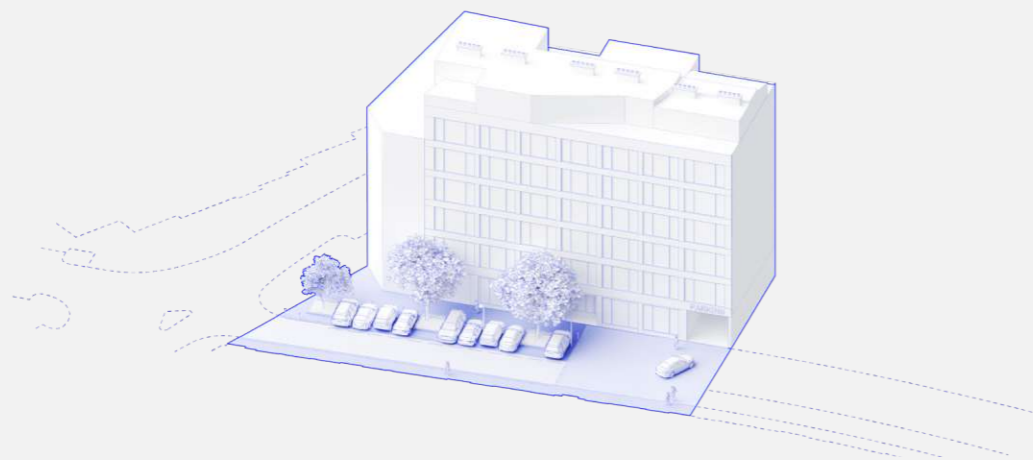
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
728 m ²	716 m ²	284 m ²	84 m ²
nicht barrierefrei baulich von Fahrbahn getrennt	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet Durchfahrt möglich Radfahren gegen die Einbahn nicht möglich	26 Pkw Stellplätze 16 Rad Stellplätze 3 von 13 Häuser haben eine eigene Garage 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt 0 Grätzeloasen 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	0,83 Urban Heat Vulnerability Map 5 Straßenbäume 0 Sitzmöglichkeiten 0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 3 min **Grünraum** - Huberpark
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Neulerchenfelder Straße, Haberlgasse
 - 6 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Brunnengasse

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1160 Bereich Weinheimergasse

Wohnstraße seit 1998
720 m² öffentlicher Raum
62 m lange Straße



Gehweg
217 m²

barrierefrei
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
477 m²

Schrittgeschwindigkeit
durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

Durchfahrt nicht möglich

Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
99 m²

9 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze

2 von 2 Häuser haben eine eigene Garage

0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

0 Grätzeloasen

0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
26 m²

0,77 Urban Heat Vulnerability Map

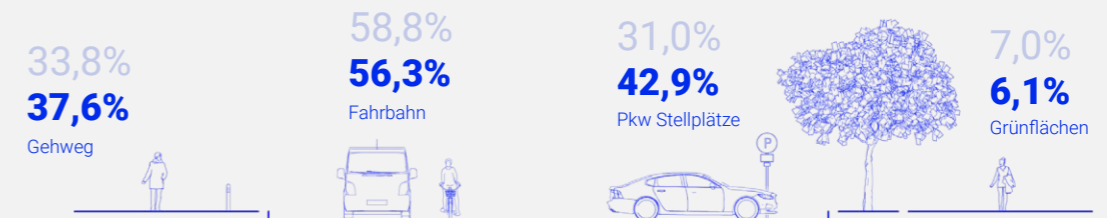
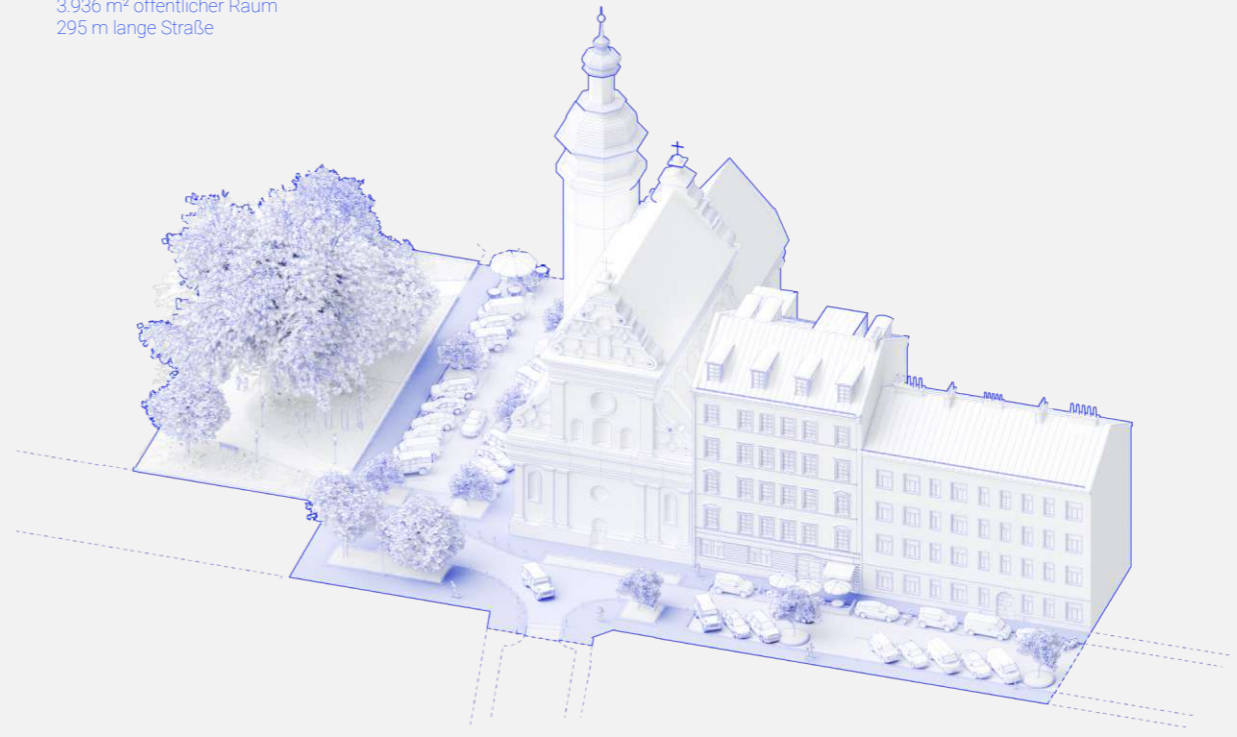
3 Straßenbäume

0 Sitzmöglichkeiten

0 Trinkbrunnen

1160 Bereich Familienplatz

Wohnstraße seit 2006
3.936 m² öffentlicher Raum
295 m lange Straße



Gehweg
1.480 m²

barrierefrei
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
2.217 m²

Schrittgeschwindigkeit
durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet

Durchfahrt möglich

Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
951 m²

73 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze

8 von 18 Häuser haben eine eigene Garage

4 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

0 Grätzeloasen

0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
239 m²

0,81 Urban Heat Vulnerability Map

16 Straßenbäume

0 Sitzmöglichkeiten

0 Trinkbrunnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 1 min **Parkgarage** - Weinheimergasse
 - 1 min **ÖPNV** - Haltestelle Weinheimergasse
 - 4 min **Grünraum** - Stillfriedplatz

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Familienplatz
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Familienplatz
 - 4 min **Parkgarage** - BOE Parkgarage Wattgasse

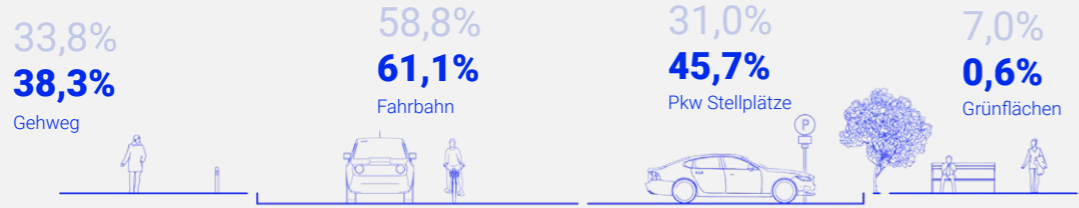
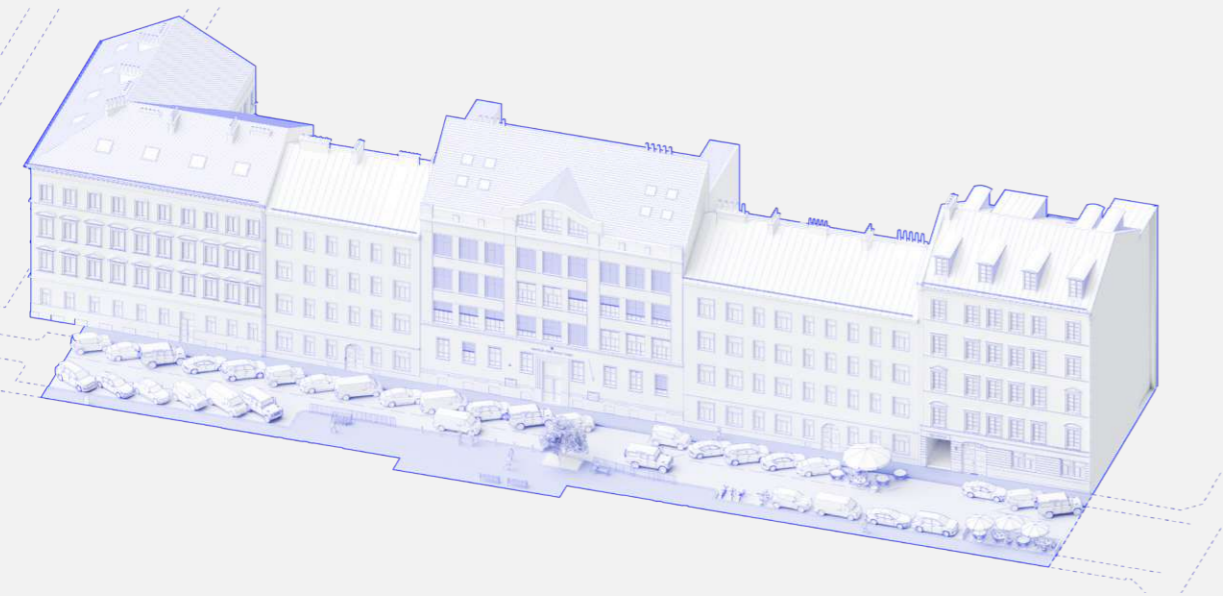
1160 Bereich Lorenz-Mandl-Gasse

Wohnstraße seit 2016
1.923 m² öffentlicher Raum
146 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



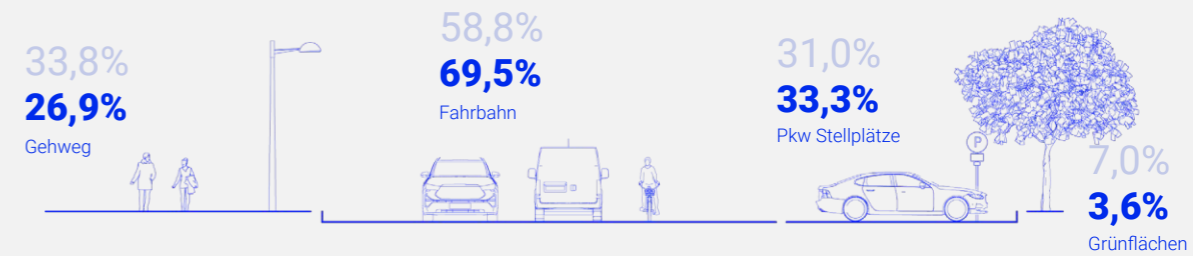
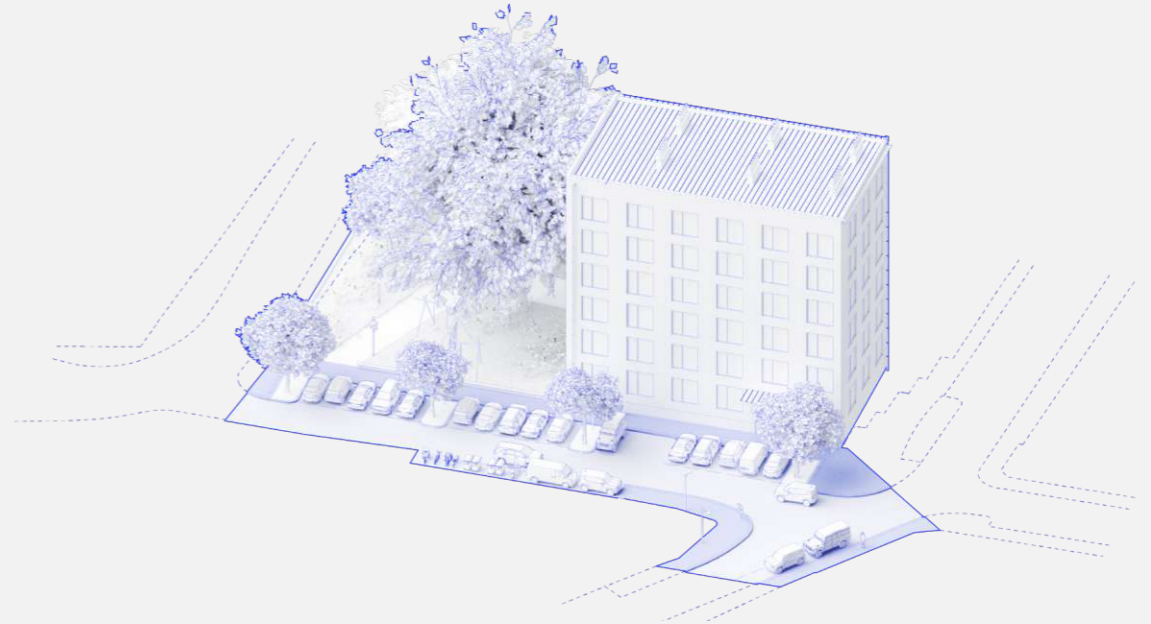
- ANBINDUNG**
- 3 min **ÖPNV** - Maroltingergasse
 - 5 min **Grünraum** - Karl Kantner Park
 - 6 min **Parkgarage** - Garage Klinik Ottakring



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
736 m ²	1.175 m ²	537 m ²	12 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	40 Pkw Stellplätze 6 Rad Stellplätze	0,75 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 10 Häuser haben eine eigene Garage	1 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	9 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	4 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

1160 Bereich Johann-Nepomuk-Berger-Platz

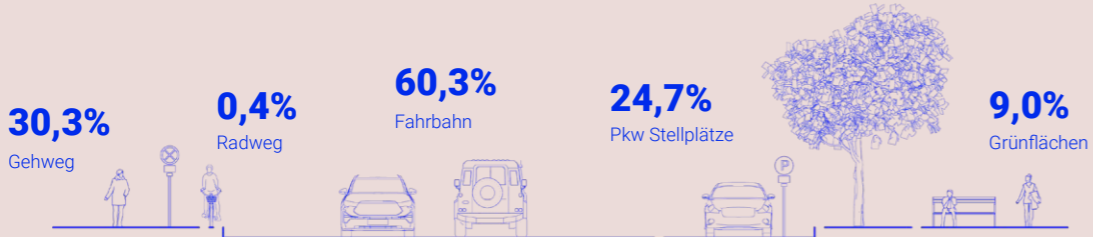
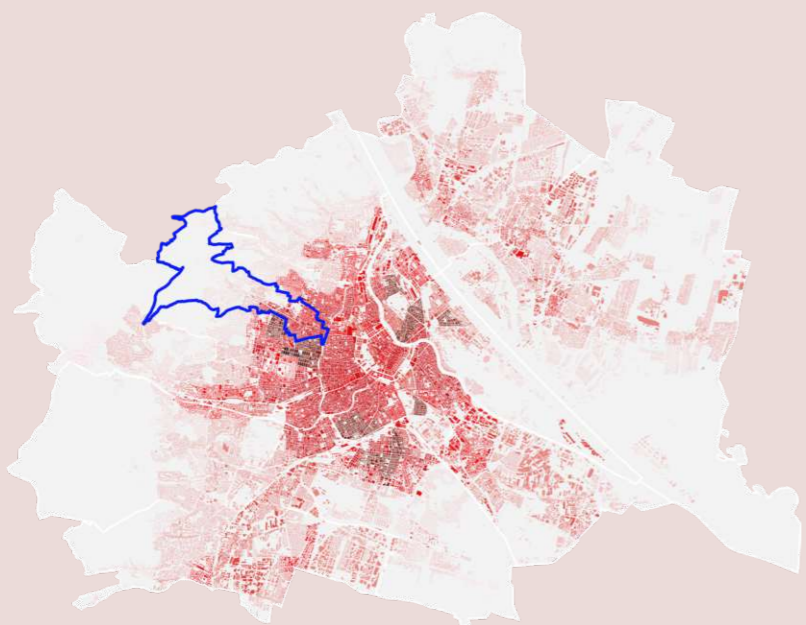
Wohnstraße seit 2018
1.670 m² öffentlicher Raum
146 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
450 m ²	1.160 m ²	387 m ²	60 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	37 Pkw Stellplätze 16 Rad Stellplätze	0,85 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt nicht möglich	5 von 8 Häuser haben eine eigene Garage	4 Straßenbäume
		0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Johann-Nepomuk-Berger-Platz
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Johann-Nepomuk-Berger-Platz
 - 6 min **Parkgarage** - Parkhaus Kalvarienbergviertel

1170 **17. Bezirk, Hernals**



11 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
53% Grünland und Gewässer
36% Bauland
11% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 5,8 Mio ²⁰²¹
46% Straßen und Verkehr
29% Kindergärten & Schulen
13% Parks, Spielplätze & Bäder
8% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
2% Bedürfnisanstalten
2% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen ²⁰²³
56.037
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
36

Pkw gesamt ²⁰²³
20.173
Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
12.547

Straßenbäume ²⁰²²
2.877

Fahrbahn ²⁰²²
647.047 m²
Pkw Stellfläche ²⁰²³
160.100 m²

Gehweg ²⁰²²
325.364 m²
Radwege ²⁰²²
4.518 m²

Grünflächen ²⁰²²
96.996 m²

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1170 **4 Wohnstraßen**

11.959 m² öffentlicher Raum
2.304 m lange Straße

Bereich Redtenbachergasse
Bereich Diepoldplatz (Süd)
Bereich Lorenz-Bayer-Platz (Nord)
Bereich Schönbrunner Graben (17 & 18.Bez)



Gehweg
2.299 m²

3 von 4 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In **4 von 4 Wohnstraßen** gibt es einen **Niveauunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn**

Fahrbahn
9.559 m²

In **0 von 4 Wohnstraßen** ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In **4 von 4 Wohnstraßen** ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
1.725 m²

165 Pkw Stellplätze
12 Rad Stellplätze

75% der Häuser haben eine eigene Garage

2 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

0 Grätzeloasen

Grünflächen
101 m²

0,67 Urban Heat Vulnerability Map

7 Straßenbäume
6 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

3,5 min Grünraum
3,8 min ÖPNV
13,0 min Parkgarage

ANBINDUNG

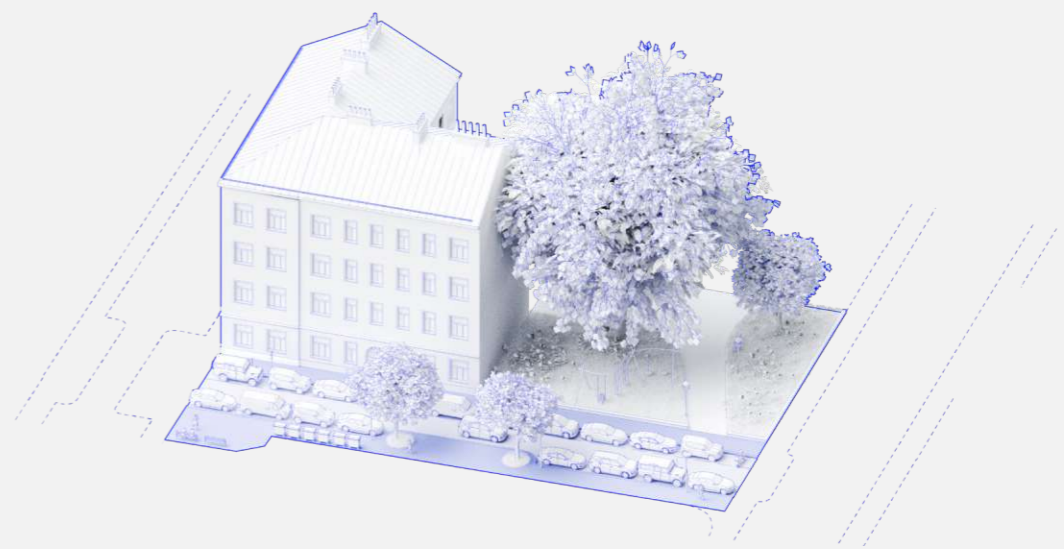
1170 Bereich Redtenbachergasse

Wohnstraße seit 1985
1.327 m² öffentlicher Raum
116 m lange Straße



1170 Bereich Diepoldplatz Süd

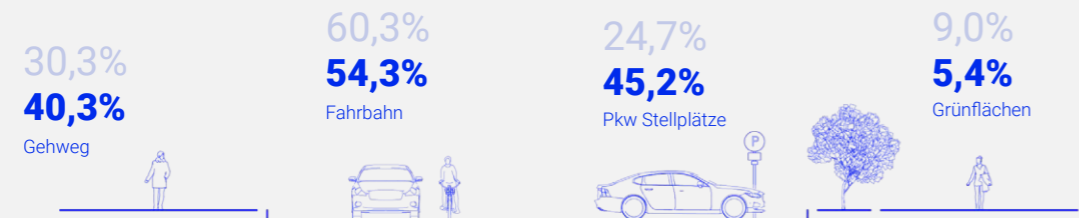
Wohnstraße seit 1986
799 m² öffentlicher Raum
71 m lange Straße



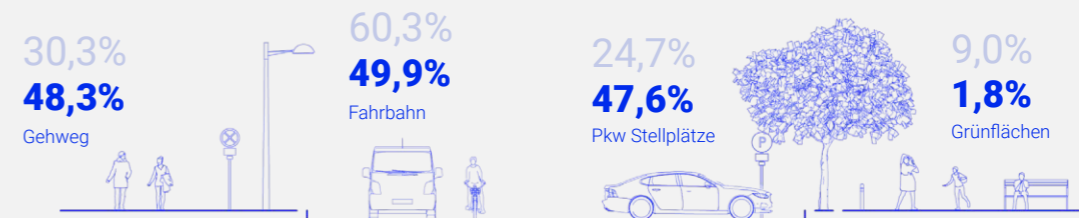
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 3 min Grünraum - Stöberplatz
 - 3 min ÖPNV - Haltestelle Hernals, Wattgasse
 - 6 min Parkgarage - PAYUCA Garage Hernalser Hauptstraße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
535 m ²	721 m ²	326 m ²	71 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	27 Pkw Stellplätze 12 Rad Stellplätze	0,81 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 5 Häuser haben eine eigene Garage	4 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	2 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	



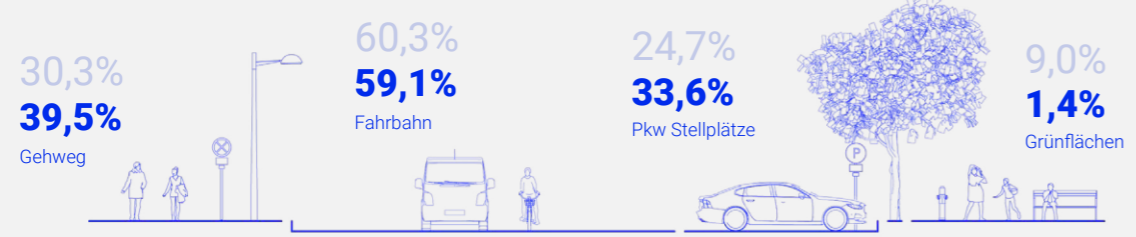
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
386 m ²	399 m ²	190 m ²	14 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	19 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,68 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	0 von 2 Häuser haben eine eigene Garage	2 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	2 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min Grünraum - Dornepark
 - 4 min ÖPNV - Haltestelle Blumengasse
 - 6 min Parkgarage - WIPARK Dornepark Parkgarage

1170 Bereich Lorenz-Bayer-Platz Nord

Wohnstraße seit 1993
 1.139 m² öffentlicher Raum
 94 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Gehweg

450 m²
barrierefrei
 baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn

673 m²
Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze

226 m²
 22 Pkw Stellplätze
 0 Rad Stellplätze
4 von 4 Häuser haben eine eigene Garage
 0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
 0 Grätzeloasen
 0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen

16 m²
0,85 Urban Heat Vulnerability Map
 4 Straßenbäume
 0 Sitzmöglichkeiten
 0 Trinkbrunnen

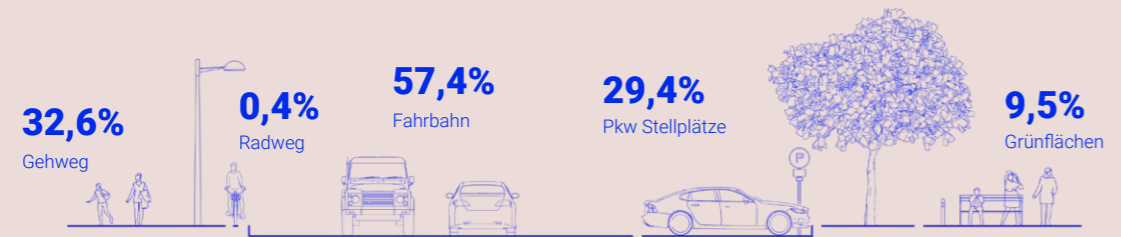
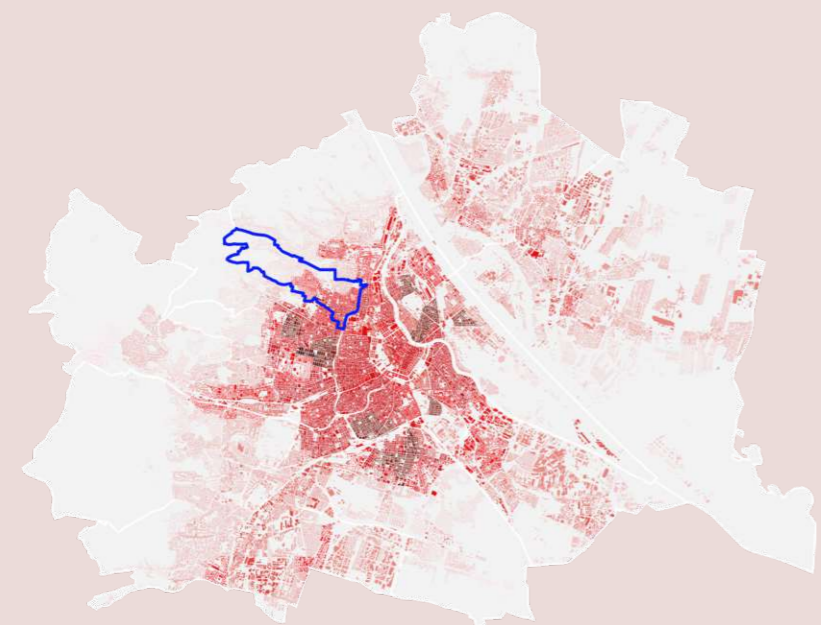


- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Lorenz-ayer-Platz
 - 3 min **ÖPNV** - Haltestelle Teichgasse
 - 5 min **Parkgarage** - WIPARK Geblergasse



1180 **18. Bezirk, Währing**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



6 km² Gesamtfläche 2021
56% Bauland
27% Grünland und Gewässer
17% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 4,9 Mio 2021

34% Straßen und Verkehr
24% Parks, Spielplätze & Bäder
21% Kindergärten & Schulen
12% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
6% Märkte
2% Bedürfnisanstalten
1% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen 2023
51.573

Pkw / 100 Einwohner*innen 2023
40

Pkw gesamt 2023
20.629

Pkw Stellplätze im öff. Raum 2024
13.149

Straßenbäume 2022
3.998

Fahrbahn 2022
570.791 m²

Pkw Stellfläche 2023
167.781 m²

Gehweg 2022
324.046 m²

Radwege 2022
3.824 m²

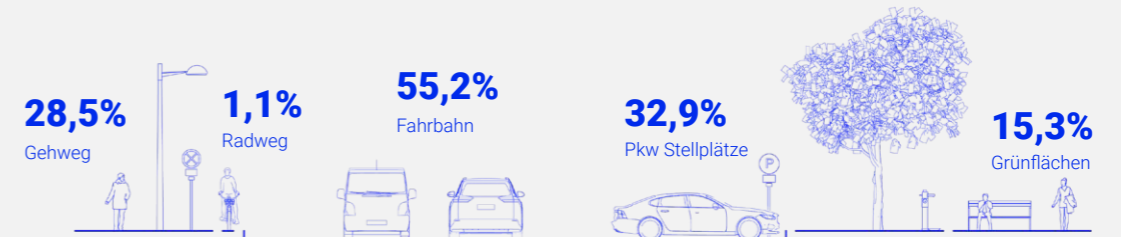
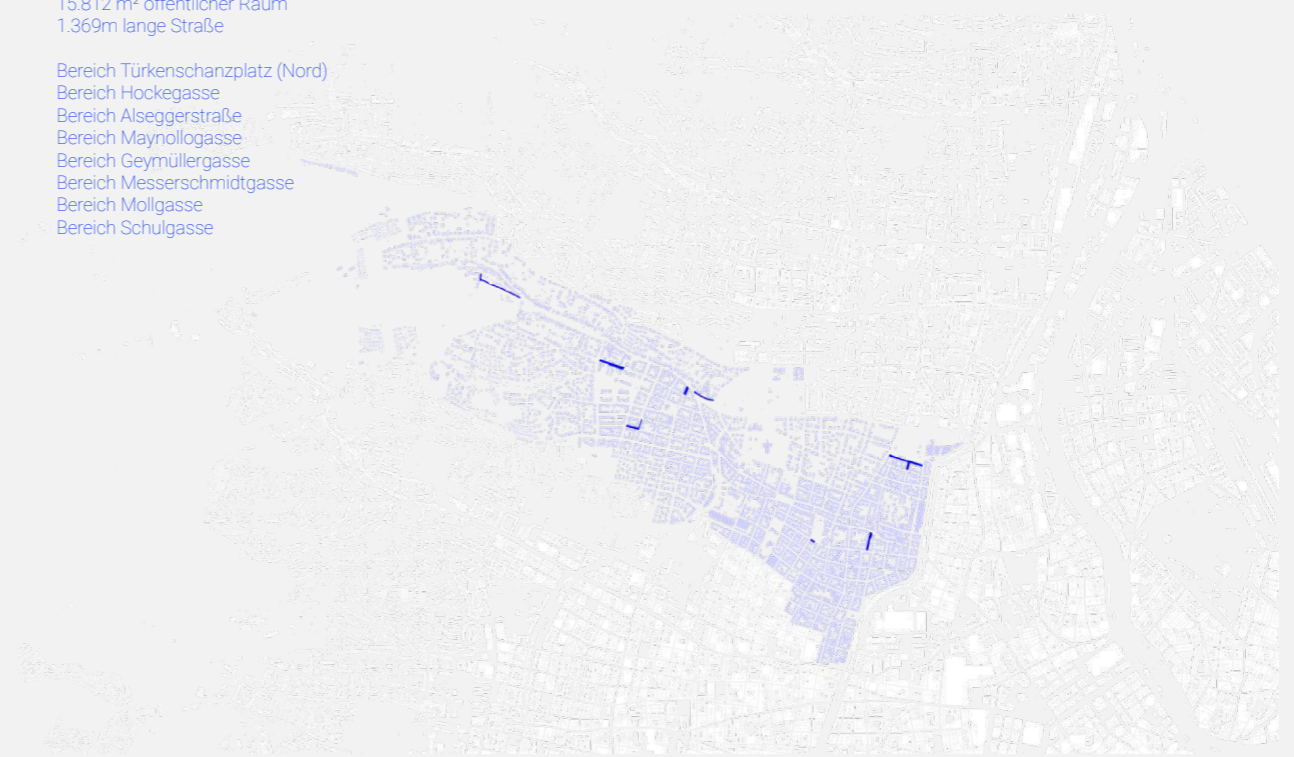
Grünflächen 2022
95.323 m²

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1180 **8 Wohnstraßen**

15.812 m² öffentlicher Raum
1.369m lange Straße

- Bereich Türkenschanzplatz (Nord)
- Bereich Hockegasse
- Bereich Alseggerstraße
- Bereich Maynollogasse
- Bereich Geymüllergasse
- Bereich Messerschmidtgasse
- Bereich Mollgasse
- Bereich Schulgasse



Gehweg
4.500 m²

4 von 8 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In **8 von 8** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
8.722 m²

In **1 von 8** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In **3 von 8** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Radweg
177 m²

Pkw Stellplätze
2.870 m²

264 Pkw Stellplätze
52 Rad Stellplätze

67% der Häuser haben eine eigene Garage

0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

0 Grätzeloasen

74 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
2.413 m²

0,56 Urban Heat Vulnerability Map

43 Straßenbäume

18 Sitzmöglichkeiten

2 Trinkbrunnen

3,1 min ÖPNV
3,3 min Grünraum
16,8 min Parkgarage



ANBINDUNG

1180 Bereich Maynollgasse

Wohnstraße seit 1986
1.951 m² öffentlicher Raum
151 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

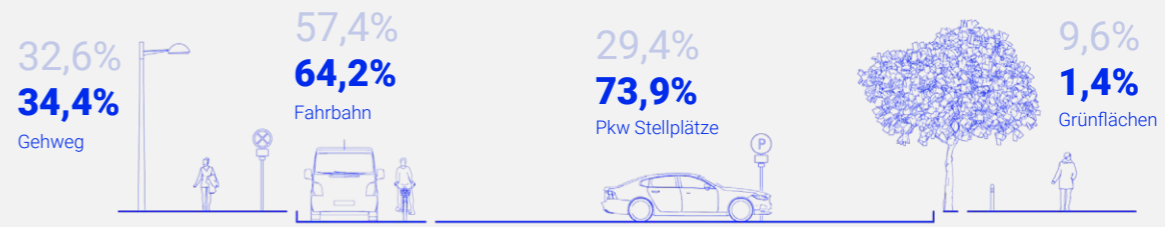
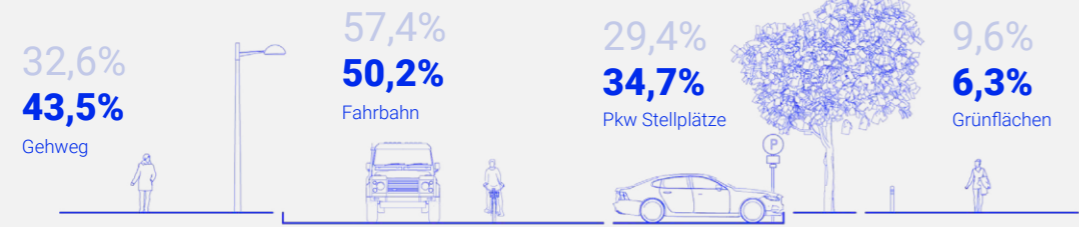


- ANBINDUNG**
- 1 min **ÖPNV** - Kutschergasse
 - 7 min **Parkgarage** - Tiefgarage Schubertpark
 - 8 min **Grünraum** - Schubertpark



1180 Bereich Mollgasse

Wohnstraße seit 2017
2.762 m² öffentlicher Raum
336 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
848 m ²	980 m ²	340 m ²	123 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	34 Pkw Stellplätze 8 Rad Stellplätze	0,66 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	3 von 10 Häuser haben eine eigene Garage	8 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

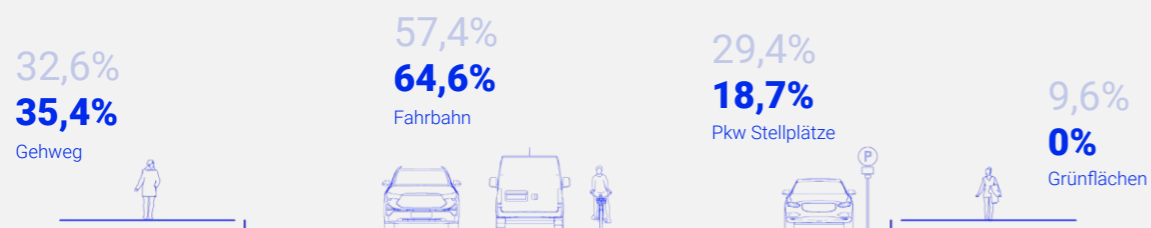
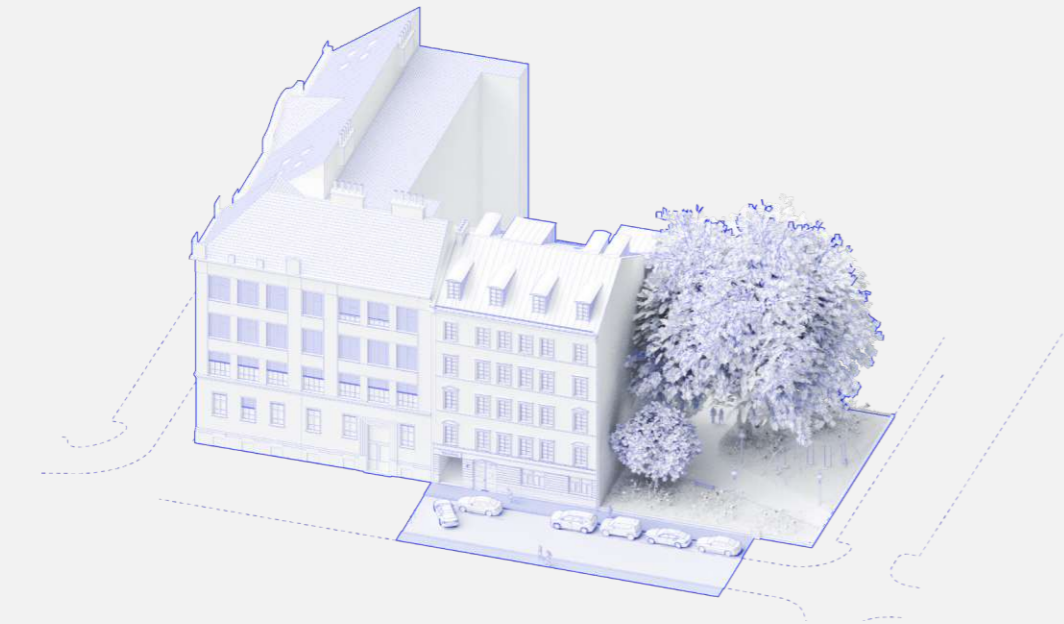
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
950 m ²	1.772 m ²	1.310 m ²	40 m ²
nicht barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	109 Pkw Stellplätze 28 Rad Stellplätze	0,66 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	7 von 12 Häuser haben eine eigene Garage	3 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		53 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Währinger Park
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Währinger Park
 - 6 min **Parkgarage** - Garage Semperstraße

1180 Bereich Schulgasse

Wohnstraße seit 2018
 413 m² öffentlicher Raum
 44 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Gehweg

146 m²

barrierefrei

baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn

267 m²

Schrittgeschwindigkeit
 durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet

Durchfahrt nicht möglich

Pkw Stellplätze

50 m²

5 Pkw Stellplätze
 0 Rad Stellplätze

1 von 2 Häuser haben eine eigene Garage

0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

0 Grätzeloasen

0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen

0 m²

0,66 Urban Heat Vulnerability Map

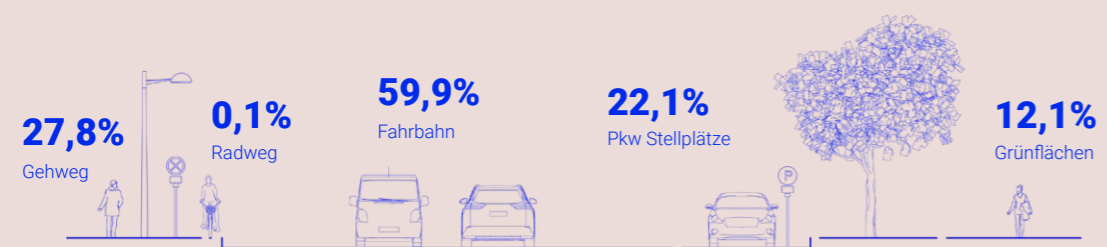
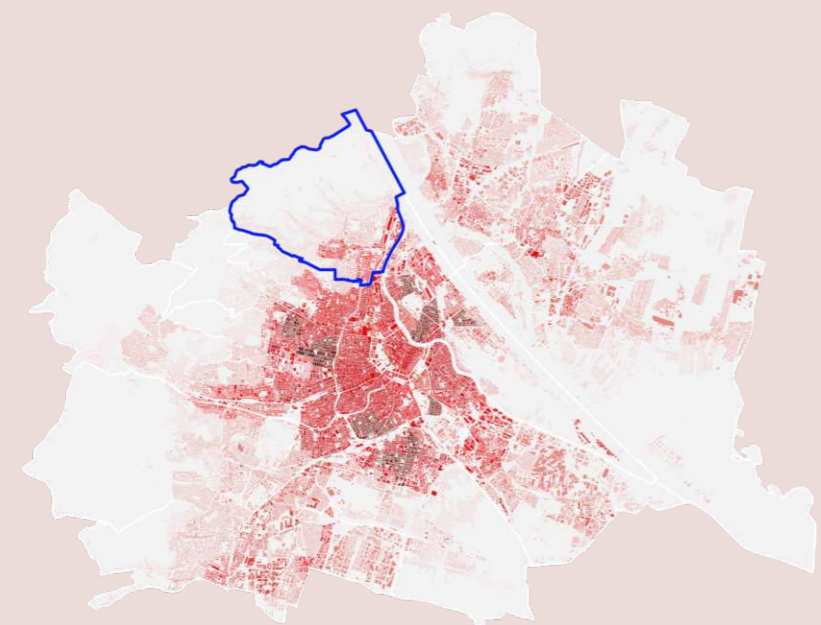
0 Straßenbäume

0 Sitzmöglichkeiten

0 Trinkbrunnen

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Bacherpark
 - 1 min **Parkgarage** - PAYUCA Garage Schulgasse 63
 - 4 min **ÖPNV** - Haltestelle Martinstraße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



25 km² Gesamtfläche 2021
52% Grünland und Gewässer
36% Bauland
12% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 10,6 Mio 2021
44% Straßen und Verkehr
26% Kindergärten & Schulen
21% Parks, Spielplätze & Bäder
6% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
1% Bedürfnisanstalten
1% Märkte
0,2% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

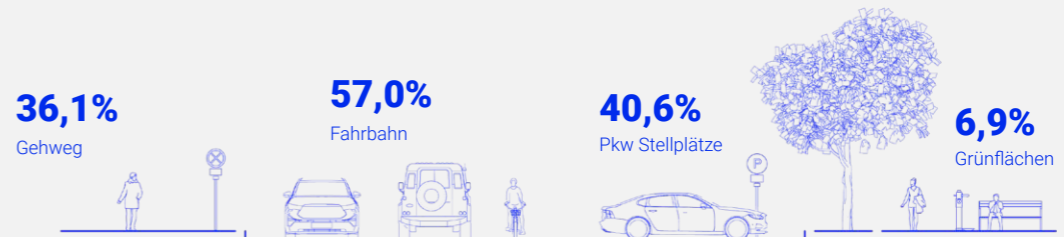
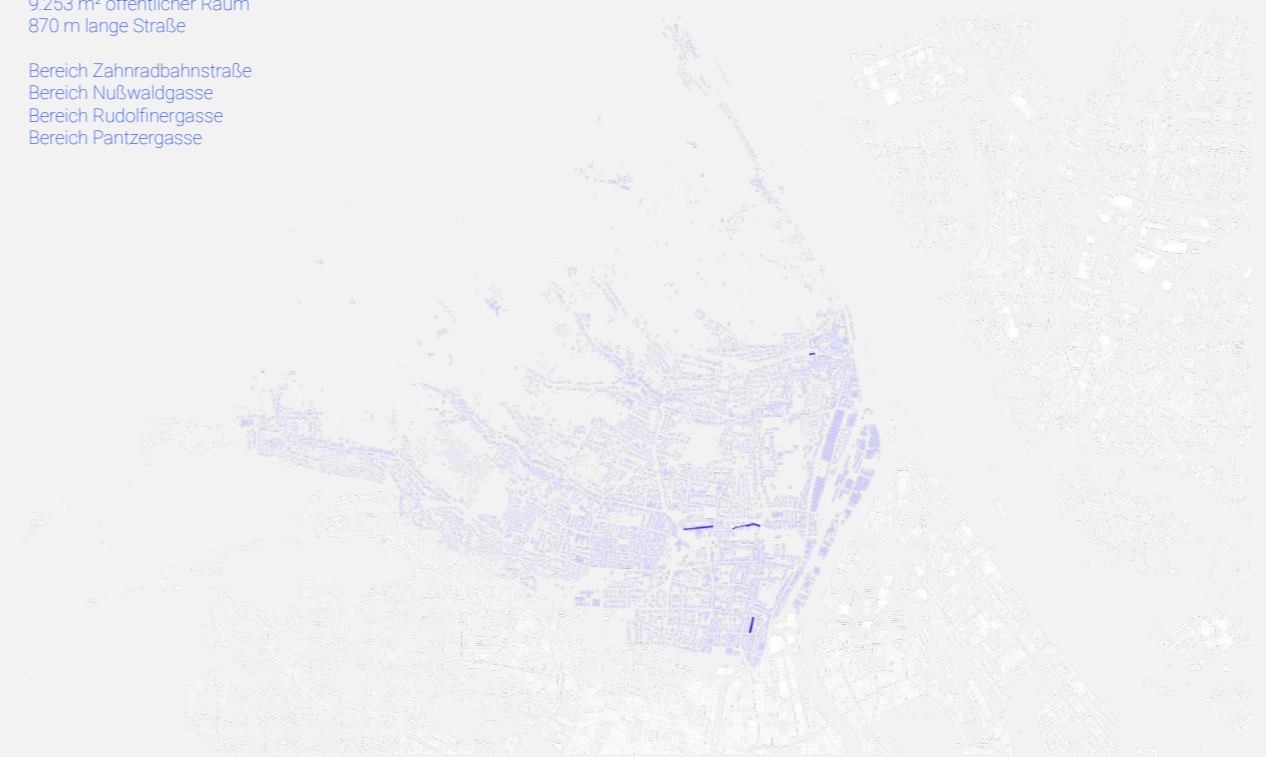
Einwohner*innen 2023
75.545
Pkw / 100 Einwohner*innen 2023
45

Pkw gesamt 2023
33.995
Pkw Stellplätze im öff. Raum 2024
23.017
Straßenbäume 2022
7.769

Fahrbahn 2022
1.330.498 m²
Pkw Stellfläche 2023
293.697 m²

Gehweg 2022
617.971 m²
Radwege 2022
2.593 m²
Grünflächen 2022
269.263 m²

9.253 m² öffentlicher Raum
870 m lange Straße
Bereich Zahnradbahnstraße
Bereich Nußwaldgasse
Bereich Rudolfinergasse
Bereich Pantzergasse



Gehweg
3.343 m²

1 von 4 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
In **4 von 4** Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
5.270 m²

In **0 von 4** Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
In **4 von 4** Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
2.137 m²

179 Pkw Stellplätze
62 Rad Stellplätze
57% der Häuser haben eine eigene Garage
1 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
4 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

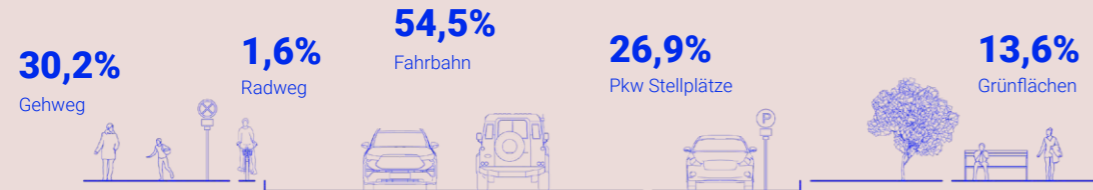
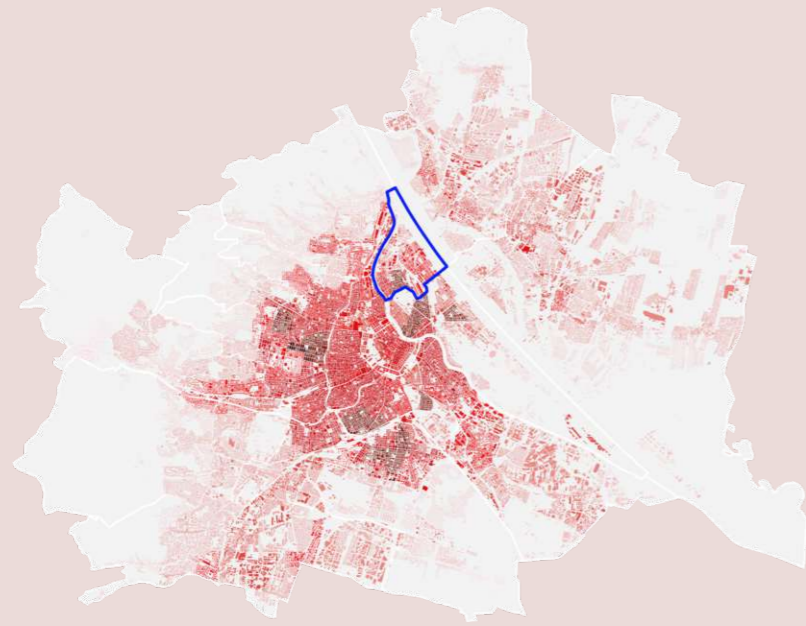
Grünflächen
640 m²

0,50 Urban Heat Vulnerability Map
31 Straßenbäume
3 Sitzmöglichkeiten
1 Trinkbrunnen

2,8 min ÖPNV
6,3 min Grünraum
7,0 min Parkgarage

1200 20. Bezirk, Brigittenau

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



6 km² Gesamtfläche 2021
36% Bauland
34% Verkehrsflächen
30% Grünland und Gewässer

Bezirksbudget 10,3 Mio 2021

23% Straßen und Verkehr
54% Kindergärten & Schulen
10% Parks, Spielplätze & Bäder
9% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
3% Märkte
1% Bedürfnisanstalten
1% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen 2023
85.713

Pkw / 100 Einwohner*innen 2023
30

Pkw gesamt 2023
25.714

Pkw Stellplätze im öff. Raum 2024
14.206

Straßenbäume 2022
3.264

Fahrbahn 2022
674.773 m²

Pkw Stellfläche 2023
181.269 m²

Gehweg 2022
374.072 m²

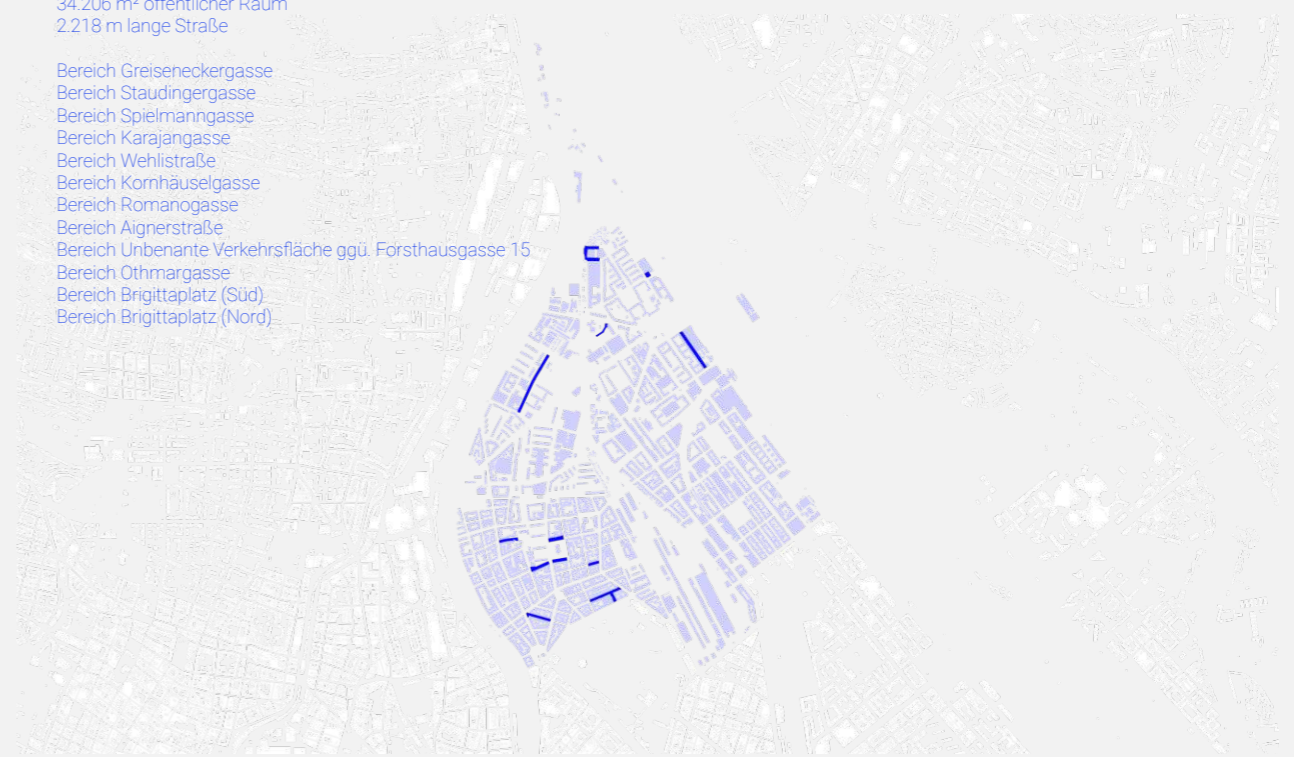
Radwege 2022
19.970 m²

Grünflächen 2022
168.584 m²

1200 12 Wohnstraßen

34.206 m² öffentlicher Raum
2.218 m lange Straße

- Bereich Greiseneckergasse
- Bereich Staudingergasse
- Bereich Spielmannngasse
- Bereich Karajangasse
- Bereich Wehlstraße
- Bereich Kornhäuselgasse
- Bereich Romanogasse
- Bereich Aignerstraße
- Bereich Unbenante Verkehrsfläche ggü. Forsthausgasse 15
- Bereich Othmargasse
- Bereich Brigittaplatz (Süd)
- Bereich Brigittaplatz (Nord)



Gehweg
11.211 m²

10 von 12 Wohnstraßen sind **barrierefrei**

In **11 von 12 Wohnstraßen** gibt es einen **Niveaunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn**

Fahrbahn
19.360 m²

In **0 von 12 Wohnstraßen** ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet

In **10 von 12 Wohnstraßen** ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
10.052 m²

799 Pkw Stellplätze
66 Rad Stellplätze

37% der Häuser haben eine eigene Garage

4 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt

0 Grätzeloasen

16 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

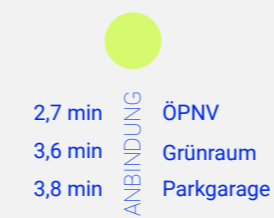
Grünflächen
3.635 m²

0,69 Urban Heat Vulnerability Map

168 Straßenbäume

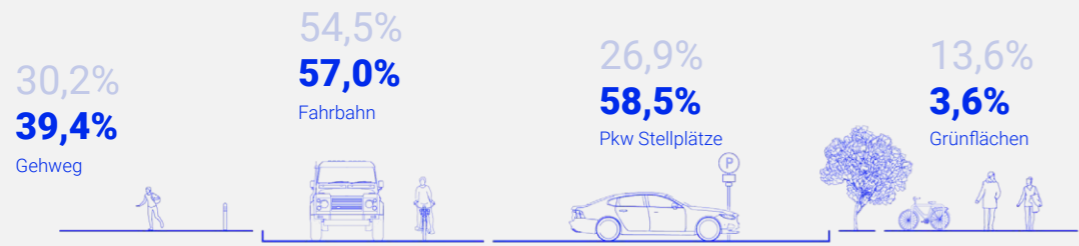
26 Sitzmöglichkeiten

1 Trinkbrunnen



1200 Bereich Greiseneckergasse

Wohnstraße seit 1983
1.114 m² öffentlicher Raum
87 m lange Straße



Gehweg
439 m²

barrierefrei
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
635 m²

Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
372 m²

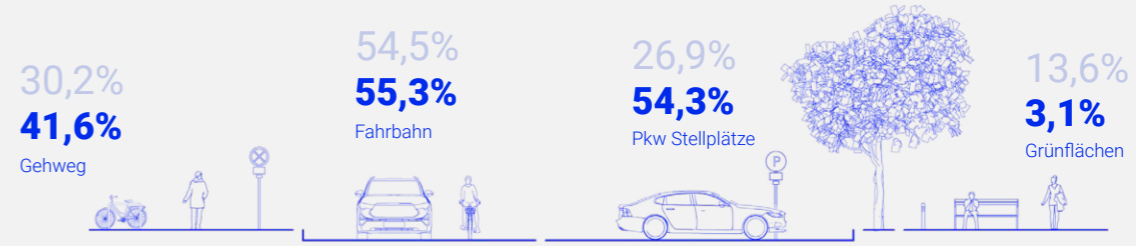
28 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
1 von 4 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
40 m²

0,83 Urban Heat Vulnerability Map
6 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

1200 Bereich Staudingergasse

Wohnstraße seit 1985
2.4663 m² öffentlicher Raum
185 m lange Straße



Gehweg
1.024 m²

barrierefrei
baulich von Fahrbahn getrennt

Fahrbahn
1.363 m²

Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die Einbahn möglich

Pkw Stellplätze
741 m²

60 Pkw Stellplätze
14 Rad Stellplätze
2 von 9 Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
76 m²

0,83 Urban Heat Vulnerability Map
9 Straßenbäume
6 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 2 min ÖPNV - Haltestelle Rauschergasse
 - 4 min Grünraum - Sachsenpark
 - 7 min Parkgarage - Garage Brigittaplatz

- ANBINDUNG**
- 2 min Parkgarage - Augartengarage
 - 2 min ÖPNV - Haltestelle Klosterneuburger Straße, Wallensteinstraße
 - 5 min Grünraum - Augarten



2 min
4 min
7 min

2 min
2 min
5 min

1200 Bereich Karajangasse

Wohnstraße seit 1990
4.169 m² öffentlicher Raum
299 m lange Straße

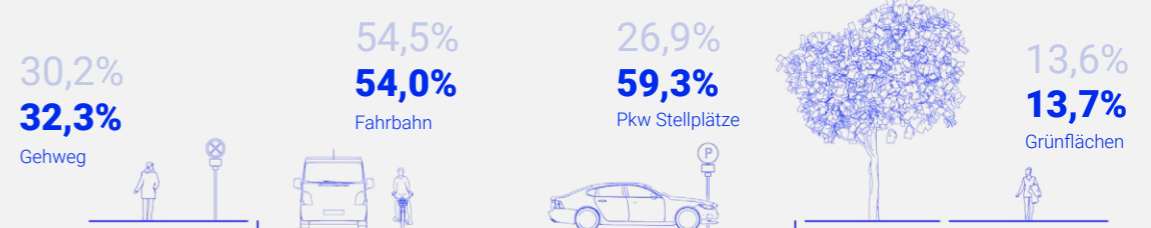
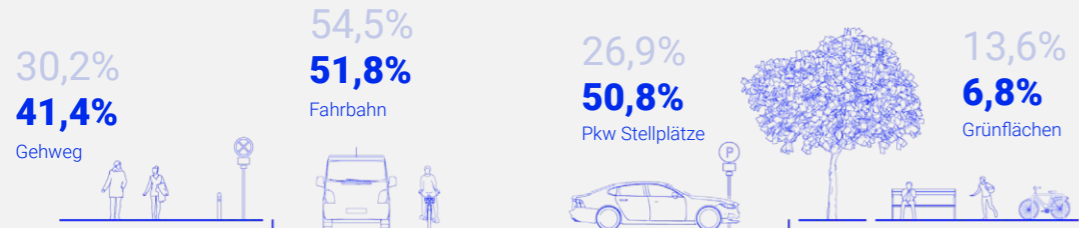
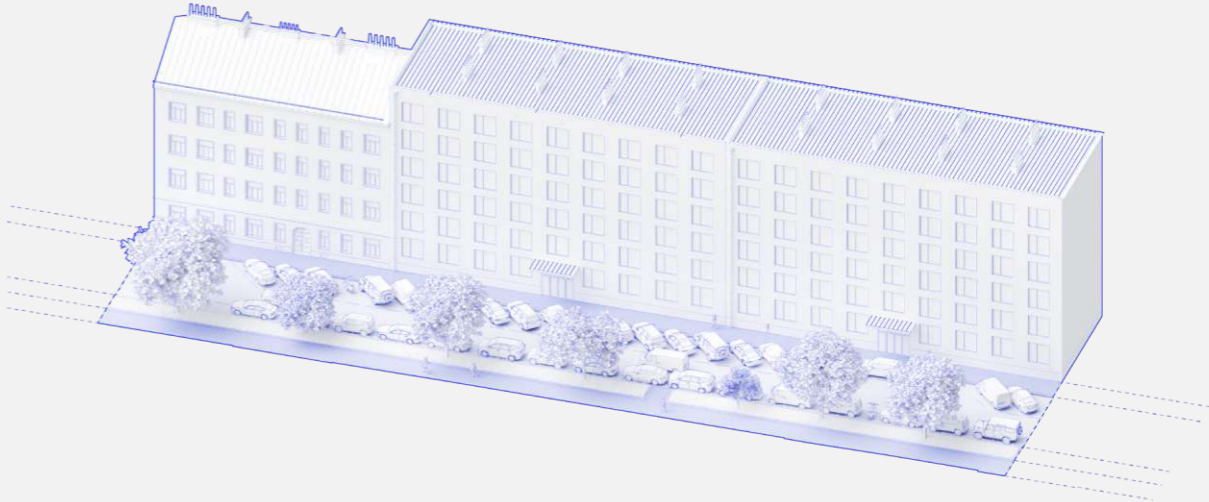
1200 Bereich Wehlistraße

Wohnstraße seit 1997
5.223 m² öffentlicher Raum
297 m lange Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- ANBINDUNG**
- 2 min Grünraum - Augarten
 - 2 min ÖPNV - Haltestelle Meißl Straße
 - 4 min Parkgarage - Augartengarage



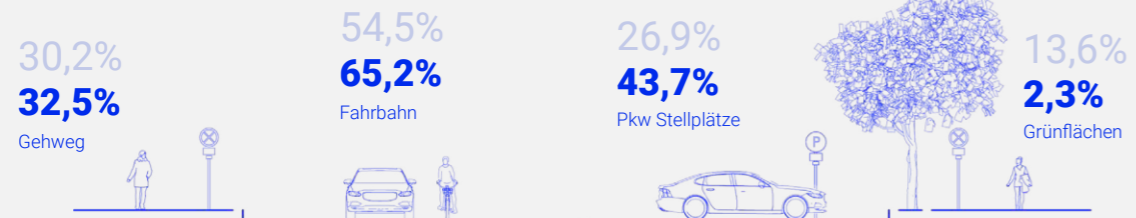
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.726 m ²	2.161 m ²	1.097 m ²	282 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	84 Pkw Stellplätze 14 Rad Stellplätze	0,83 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	5 von 18 Häuser haben eine eigene Garage	23 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	2 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.689 m ²	2.818 m ²	1.672 m ²	716 m ²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	125 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,63 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	5 von 7 Häuser haben eine eigene Garage	21 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG**
- 2 min Parkgarage - Rivergate
 - 3 min ÖPNV - Haltestelle Handelskai
 - 3 min Grünraum - Friedrich Engels Platz

1200 Bereich Romanogasse

Wohnstraße seit 2005
1.923 m² öffentlicher Raum
129 m lange Straße



Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
625 m²	1.253 m²	548 m²	45 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	45 Pkw Stellplätze 0 Rad Stellplätze	0,77 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt nicht möglich	3 von 8 Häuser haben eine eigene Garage	5 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	0 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	0 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG
- 2 min ÖPNV - Gerhardusgasse
 - 3 min Parkgarage - PAYUCA Garage Burghadtgasse
 - 7 min Grünraum - Anton-Krummer-Park

1200 Bereich Othmargasse

Wohnstraße seit 2022
2.548 m² öffentlicher Raum
144 m lange Straße



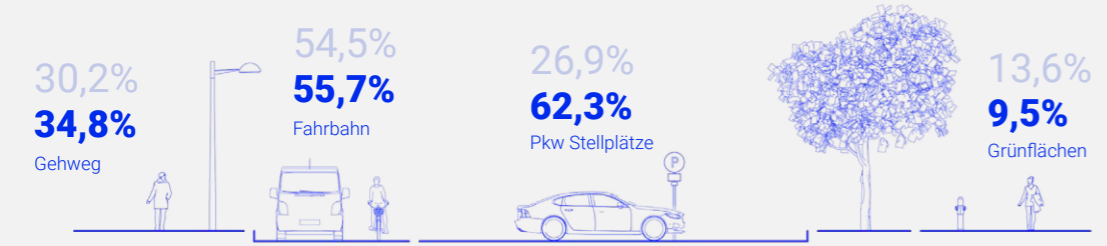
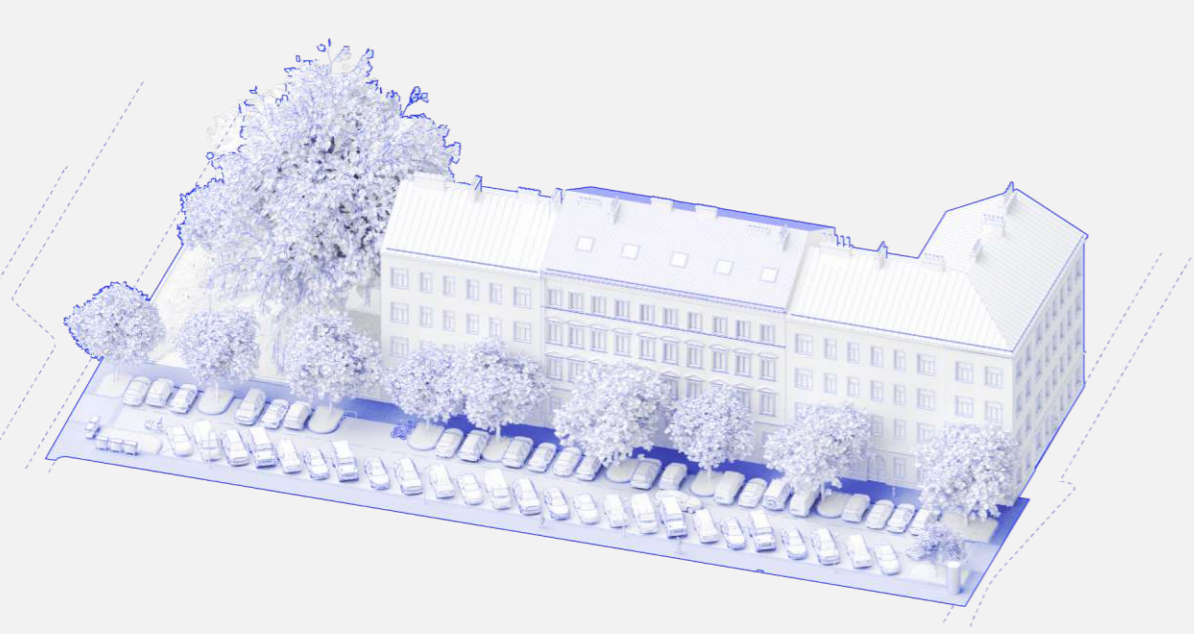
Gehweg	Fahrbahn	Pkw Stellplätze	Grünflächen
1.083 m²	1.391 m²	601 m²	74 m²
barrierefrei	Schrittgeschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen nicht gewährleistet	56 Pkw Stellplätze 14 Rad Stellplätze	0,77 Urban Heat Vulnerability Map
baulich von Fahrbahn getrennt	Durchfahrt möglich	2 von 8 Häuser haben eine eigene Garage	7 Straßenbäume
	Radfahren gegen die Einbahn möglich	4 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt	10 Sitzmöglichkeiten
		0 Grätzeloasen	1 Trinkbrunnen
		0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert	

- ANBINDUNG
- 2 min Parkgarage - Garage Brigittaplatz
 - 4 min ÖPNV - Haltestelle Brigittaplatz
 - 5 min Grünraum - Brigittaplatz

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1200 Bereich Brigittaplatz Süd

Wohnstraße seit 2022
1.755 m² öffentlicher Raum
110 m lange Straße



Gehweg
611 m²

nicht **barrierefrei**
baulich von Fahr-
bahn getrennt

Fahrbahn
978 m²

Schrittgeschwindigkeit
durch bauliche Maßnah-
men nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die
Einbahn nicht möglich

Pkw Stellplätze
609 m²

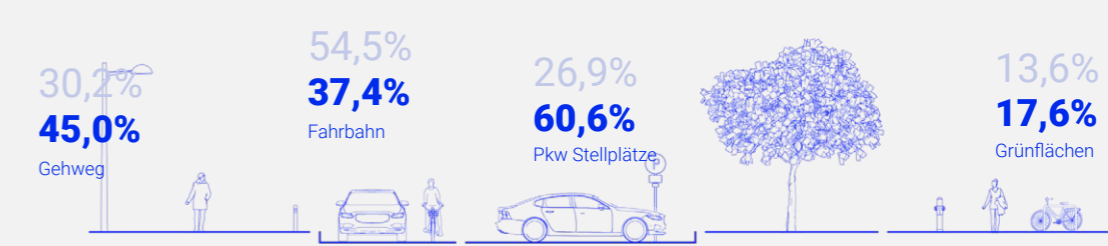
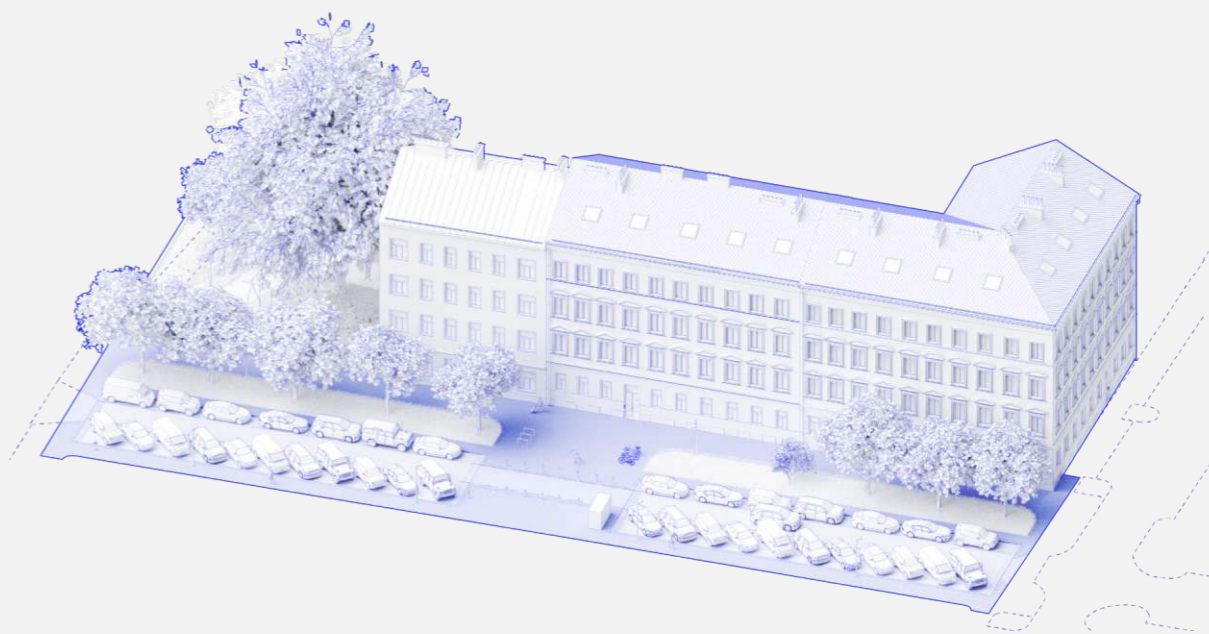
48 Pkw Stellplätze
12 Rad Stellplätze
2 von 4 Häuser haben
eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als
Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf
dem Gehweg platziert

Grünflächen
166 m²

0,83 Urban Heat
Vulnerability Map
10 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

1200 Bereich Brigittaplatz Nord

Wohnstraße seit 2022
2.181 m² öffentlicher Raum
111 m lange Straße



Gehweg
981 m²

barrierefrei
baulich von Fahr-
bahn getrennt

Fahrbahn
816 m²

Schrittgeschwindigkeit
durch bauliche Maßnah-
men nicht gewährleistet
Durchfahrt möglich
Radfahren gegen die
Einbahn nicht möglich

Pkw Stellplätze
494 m²

36 Pkw Stellplätze
12 Rad Stellplätze
0 von 3 Häuser haben
eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als
Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf
dem Gehweg platziert

Grünflächen
384 m²

0,83 Urban Heat
Vulnerability Map
13 Straßenbäume
0 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



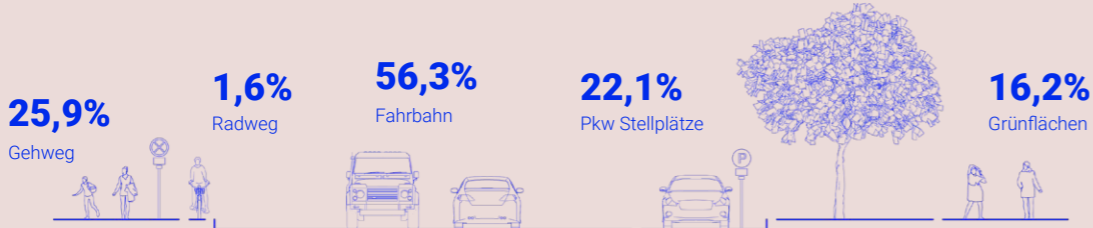
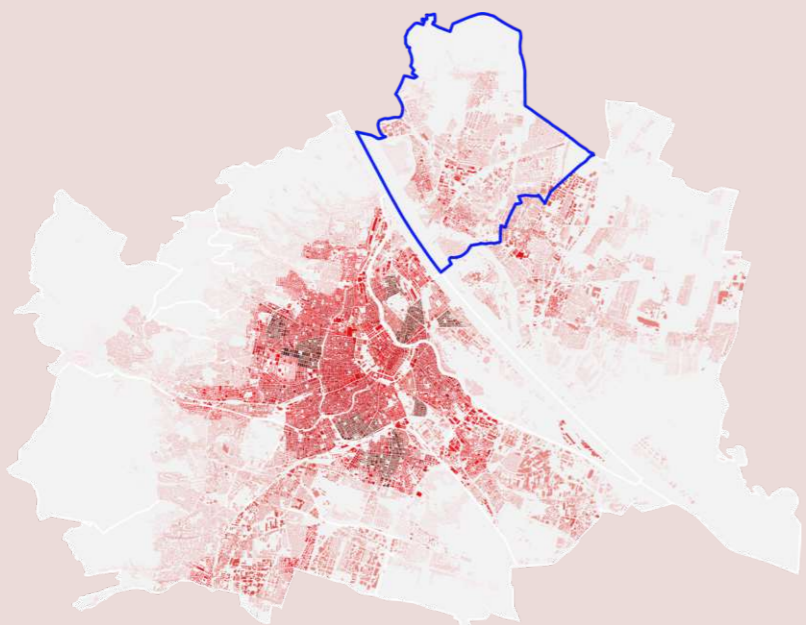
- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Brigittaplatz
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Brigittaplatz
 - 2 min **Parkgarage** - Garage Brigittaplatz

- ANBINDUNG**
- 1 min **Grünraum** - Brigittaplatz
 - 2 min **ÖPNV** - Haltestelle Brigittaplatz
 - 2 min **Parkgarage** - Garage Brigittaplatz



1210 21. Bezirk, Floridsdorf

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



44 km² Gesamtfläche 2021
 43% Grünland und Gewässer
 42% Bauland
 15% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 17,3 Mio 2021
 42% Kindergärten & Schulen
 31% Straßen und Verkehr
 15% Parks, Spielplätze & Bäder
 6% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
 3% Märkte
 2% Bedürfnisanstalten
 1% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen 2023
 183.925
Pkw / 100 Einwohner*innen 2023
 44

Pkw gesamt 2023
 80.927
Pkw Stellplätze im öff. Raum 2024
 42.969
Straßenbäume 2022
 9.970

Fahrbahn 2022
 2.483.520 m²
Pkw Stellfläche 2023
 548.284 m²

Gehweg 2022
 1.142.738 m²
Radwege 2022
 72.583 m²
Grünflächen 2022
 713.632 m²

1210 4 Wohnstraßen

7.699 m² öffentlicher Raum
 765 m lange Straße
 Bereich Achardgasse
 Bereich Dattlergasse
 Bereich Edi-Finger-Straße
 Bereich Anichweg



Gehweg
 1.508 m²
3 von 4 Wohnstraßen sind barrierefrei
 In 2 von 4 Wohnstraßen gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

Fahrbahn
 4.795 m²
 In 1 von 4 Wohnstraßen ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
 In 2 von 4 Wohnstraßen ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
 918 m²
89 Pkw Stellplätze
0 Rad Stellplätze
67% der Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen
0 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

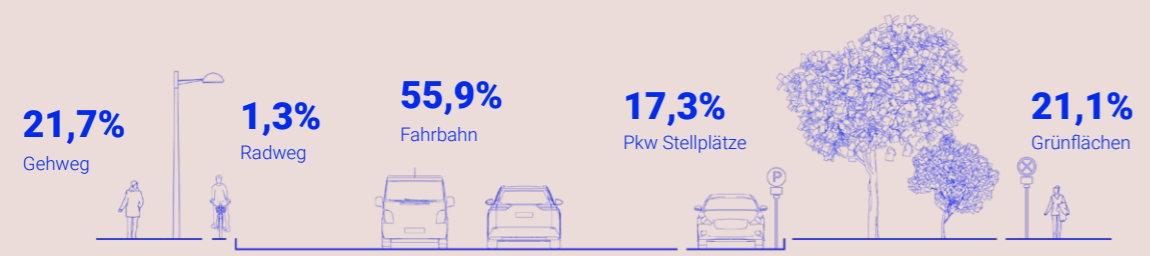
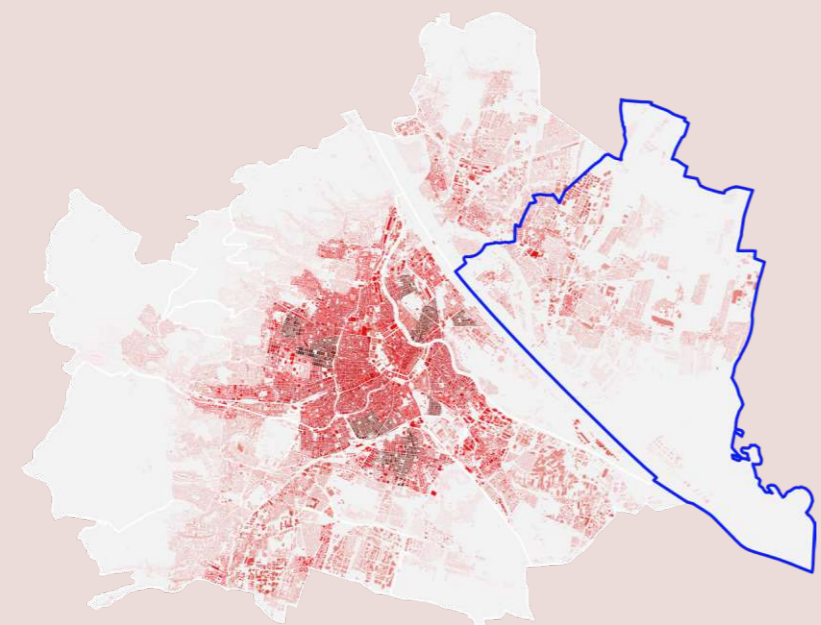
Grünflächen
 1.396 m²
0,46 Urban Heat Vulnerability Map
34 Straßenbäume
9 Sitzmöglichkeiten
1 Trinkbrunnen

5,5 min Grünraum
 6,5 min ÖPNV
 29,3 min Parkgarage

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1220 **22. Bezirk, Donaustadt**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



102 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
64% Grünland und Gewässer
27% Bauland
9% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 23,3 Mio ²⁰²¹
36% Kindergärten & Schulen
33% Straßen und Verkehr
18% Parks, Spielplätze & Bäder
11% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
1% Bedürfnisanstalten
1% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

Einwohner*innen ²⁰²³
212.691
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
47

Pkw gesamt ²⁰²³
99.965
Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
47.836
Straßenbäume ²⁰²²
11.228

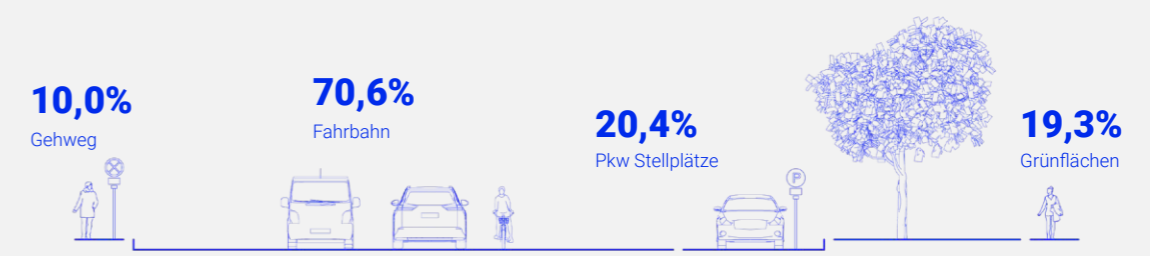
Fahrbahn ²⁰²²
3.524.617 m²
Pkw Stellfläche ²⁰²³
610.387 m²

Gehweg ²⁰²²
1.368.292 m²
Radwege ²⁰²²
84.373 m²
Grünflächen ²⁰²²
1.331.649 m²

1220 **6 Wohnstraßen**

30.603 m² öffentlicher Raum
3.312 m lange Straße

- Bereich Claretnergasse
- Bereich Große-Bucht-Straße
- Bereich Fischerstrand
- Bereich Eileen-Gray-Gasse
- Bereich Löwenzahngasse
- Bereich Larwingasse



Gehweg
3.071 m²

1 von 6 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
In **1 von 6 Wohnstraßen** gibt es einen **Niveauunterschied** zwischen Gehweg & Fahrbahn

4,8 min **ÖPNV**
8,3 min **Grünraum**
14,3 min **Parkgarage**

Fahrbahn
21.616 m²

In **1 von 6 Wohnstraßen** ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
In **3 von 6 Wohnstraßen** ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
4.405 m²

389 Pkw Stellplätze
14 Rad Stellplätze
70% der Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen

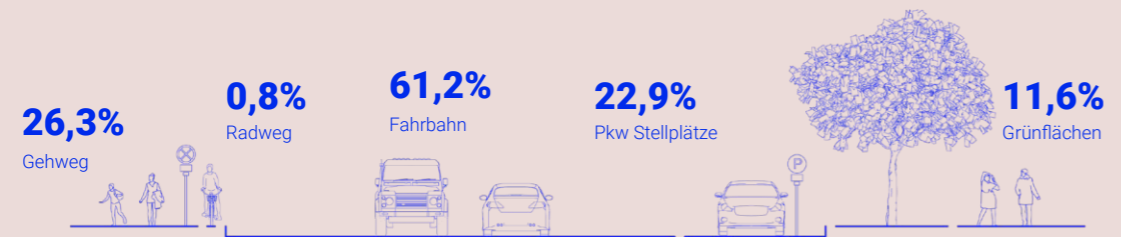
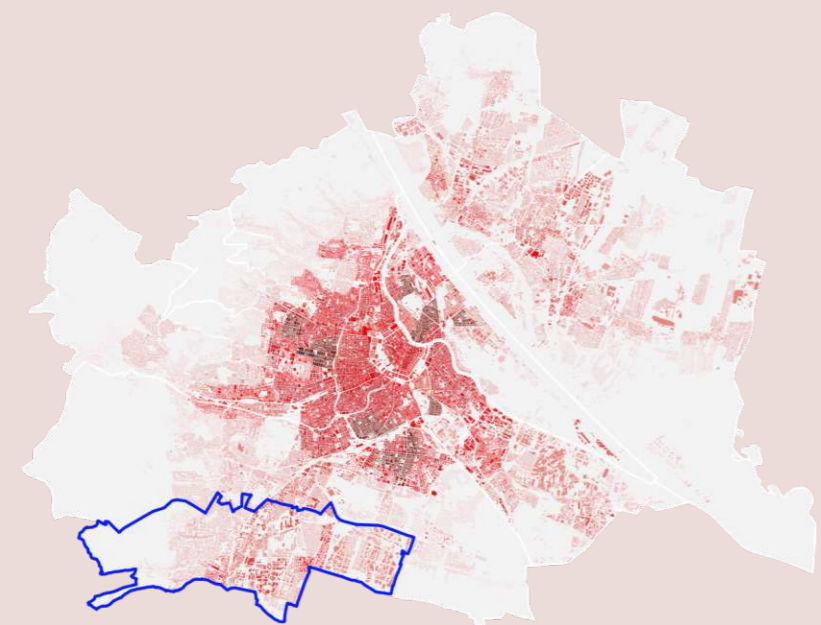
80 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
5.916 m²

0,46 Urban Heat Vulnerability Map
15 Straßenbäume
1 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

1230 **23. Bezirk, Liesing**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



32 km² Gesamtfläche ²⁰²¹
54% Bauland
31% Grünland und Gewässer
15% Verkehrsflächen

Bezirksbudget 12 Mio ²⁰²¹
42% Straßen und Verkehr
29% Kindergärten & Schulen
14% Parks, Spielplätze & Bäder
10% Kultur und Betreuung von Jugendlichen und Pensionisten
0,5% Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit
0,4% Bedürfnisanstalten

Einwohner*innen ²⁰²³
117.917
Pkw / 100 Einwohner*innen ²⁰²³
50
Pkw gesamt ²⁰²³
58.959
Pkw Stellplätze im öff. Raum ²⁰²⁴
37.437
Straßenbäume ²⁰²²
6.886

Fahrbahn ²⁰²²
2.088.974 m²
Pkw Stellfläche ²⁰²³
477.696 m²
Gehweg ²⁰²²
898.947 m²
Radwege ²⁰²²
28.077 m²
Grünflächen ²⁰²²
397.126 m²

Daten: ecoten, OpenStreetMap, Statistik Austria, MA 41, Wien in Zahlen, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

1230 **9 Wohnstraßen**

17.326 m² öffentlicher Raum
1.734 m lange Straße

- Bereich Anton-Krieger-Gasse
- Bereich Bendagasse
- Bereich Koppaliggasse
- Bereich Kirchenplatz
- Bereich August-Greiml-Weg
- Bereich In der Klausen
- Bereich Anton-Stutzenberger-Weg
- Bereich Engelshofengasse
- Bereich Rößlberggasse



Gehweg
4.287 m²

2 von 9 Wohnstraßen sind **barrierefrei**
In **9 von 9 Wohnstraßen** gibt es einen **Niveauunterschied zwischen Gehweg & Fahrbahn**

2,8 min **ÖPNV**
6,3 min **Grünraum**
24,4 min **Parkgarage**

Fahrbahn
12.823 m²

In **0 von 9 Wohnstraßen** ist die **Schrittgeschwindigkeit** durch bauliche Maßnahmen gewährleistet
In **5 von 9 Wohnstraßen** ist die **Durchfahrt** möglich

Pkw Stellplätze
3.112 m²

299 Pkw Stellplätze
29 Rad Stellplätze
77% der Häuser haben eine eigene Garage
0 Parkplätze werden als Gastgärten genutzt
0 Grätzeloasen

14 Pkw Stellplätze sind auf dem Gehweg platziert

Grünflächen
216 m²

0,43 Urban Heat Vulnerability Map
13 Straßenbäume
3 Sitzmöglichkeiten
0 Trinkbrunnen

4 Handlungsempfehlungen

Wie die Erhebungen zeigen, werden Wohnstraßen in Wien überwiegend wie auch andere Straßen genutzt, also primär als Verkehrsraum. Wohnstraßen sollten aber vor allem den Anwohner*innen als Lebensraum dienen – als sichere Aufenthaltsorte mit Spielmöglichkeiten für Kinder. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, bedarf es einer grundlegenden Überarbeitung gängiger Regelungen und Flächenverteilungen sowie freiraumplanerische/landschaftsarchitektonische Gestaltungskonzepte.

Die Gestaltung einer Wohnstraße muss dabei das Ziel haben, die Straße als klimaangepassten und sozial-ökologischen Aufenthaltsraum zu etablieren.

In den folgenden Unterpunkten werden Prinzipien für eine an den Klimawandel angepassten Straßenraum sowie der inklusive Prozess einer solchen Umgestaltung beschrieben.

4.1 Klare Unterscheidung zum gewöhnlichen Straßenraum

Verkehrsschilder alleine reichen zur Verkehrsberuhigung nicht aus. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass nicht nur Autofahrer*innen, sondern auch Bewohner*innen und Besucher*innen die Wohnstraße als öffentlichen Bereich mit besonderen Nutzungsmöglichkeiten wahrnehmen.

Die Bereitstellung von Sitzmöglichkeiten und Trinkbrunnen spielt dabei eine wichtige Rolle. Ebenfalls wichtig ist, dass die Straße als Aufenthaltsraum wahrgenommen wird. Dies kann durch die Art des Bodenbelags, eine farbliche Gestaltung, eine intensive Begrünung sowie durch den Verzicht auf Merkmale, die klassischerweise zur Gestaltung einer Straße gehören, geschehen. Generell sollte auf Bodenmarkierungen verzichtet werden, die die Straße zonieren, und Parkplätze sollten zur Gänze wegfallen. Die Voraussetzung für parkfreie Wohnstraßen ist so gut wie in allen Bezirken durch die durchgehend gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und die kurze Distanz zu Parkgaragen gegeben. Was offensichtlich fehlt, ist der politische Mut, neue Akzente zu setzen.

Eine Wohnstraße funktioniert erst dann, wenn die in diesem Raum geltenden Regelungen durch eine entsprechende Gestaltung deutlich werden. Hierbei ist es wichtig, dass den Bewohner*innen, Fußgänger*innen und insbesondere Kindern ein sicherer Aufenthalt in der gesamten Wohnstraße ermöglicht wird. Allen, die die Wohnstraße als Mobilitätsraum nutzen, sollte klar sein, dass ihnen dieser Raum nur eingeschränkt zur Verfügung steht.

4.2 Weder Fahrbahn noch Gehsteig: Aufenthaltsraum

In der Wohnstraße treffen die unterschiedlichsten Menschen mit den unterschiedlichsten Ansprüchen aufeinander. Hier gilt es, auf die Bedürfnisse von verschiedenen Altersgruppen, Kulturen und/oder Lebenssituationen Rücksicht zu nehmen, um ein Miteinander sicherzustellen. Bei der Gestaltung dieses Straßenraums sollten deren vielseitige Funktionen mitbedacht werden. In dem Fachkonzept Öffentlicher Raum von 2018 wurde der Straßenraum bereits als flexibler Aufenthaltsraum angeführt, der sich unter anderem durch Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, mögliche Mitgestaltung durch die Bewohner*innen, konsumfreie Zonen, Begrünung sowie Klimawandelanpassungsmaßnahmen auszeichnet (vgl. MA 18 2018: 24–25).

Durch die Auflösung klar definierter Zonen für Autofahrer*innen, Radfahrer*innen und Fuß-

gänger*innen herrscht in der Wohnstraße ein Mischverkehr. Alle Verkehrsteilnehmer*innen bewegen sich auf gleicher Ebene. Die Beseitigung von Bordsteinkanten ermöglicht Barrierefreiheit und uneingeschränkte Bewegung über die gesamte Straßenbreite. Fahrzeuge müssen langsam fahren, da keine klar definierte Fahrspur existiert und Fußgänger*innen Vorrang genießen.

Die Wohnstraße sollte nicht nur sicheren Aufenthalt garantieren, sondern auch zum Verweilen einladen. Zu diesem Zweck sollten Bereiche geschaffen werden, die die Wohnstraße als Aufenthaltsraum definieren. Dies kann beispielsweise durch begrünte Bodenflächen, entsprechendes Mobiliar oder auch bauliche Elemente erreicht werden. Zusätzlich zu Sitzmöglichkeiten im Schatten, Spielgeräten und Freiflächen sind in der Wohnstraße Trinkbrunnen bereitzustellen, um die Verfügbarkeit von Wasser zu gewährleisten. Auch sollte eine Ausstattung vorhanden sein, die es ermöglicht, den Raum temporär zu nutzen – das ist grundlegend für eine menschengerechte und lebenswerte Stadt.

4.3 Koordinierte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

In vielen Wohnstraßen, in denen vereinzelte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt wurden, ist zu erkennen, dass weder eine Reduzierung noch eine Beruhigung des Verkehrs erreicht wurden. Daher tut zur Verkehrsreduzierung ein Bündel von Maßnahmen Not. Eine Maßnahme kann in einer verschwenkten und verengten Straßenführung bestehen. Räumliche Elemente wie Sitzmöglichkeiten, Spielelemente und Bepflanzungen können diese Maßnahme unterstützen, wobei auf Bodenmarkierungen verzichtet werden kann. Es ist darauf zu achten, dass die Bereiche zwischen den Fahrbahnverengungen nicht zu lang sind, da längere, gerade Fahrbahnen Pkw-Lenker*innen gerne dazu animieren, das Fahrtempo zu erhöhen. Das Durchfahrverbot in Wohnstraßen sollte durch bauliche Interventionen deutlich gemacht werden, entweder klassisch durch das Aufstellen von Pollern oder, besser noch, durch die Anbindung der Wohnstraße an einen für den motorisierten Individualverkehr komplett gesperrten Bereich wie einen Spielplatz oder einen Park.

4.4 Parkplätze im öffentlichen Raum sind ein großes Missverständnis

Aktuell gibt es in Wien 436.787 PKW-Stellplätze in Wien, die beanspruchen viel Platz. Platz, der dringend für eine bedürfnisorientierte und faire Verteilung des Straßenraums sowie für Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel benötigt wird. Derzeit zeigt sich in manchen Wohnstraßen sogar eine besonders intensive Nutzung dieses Raums als Parkplatz. Allein in Wiens Wohnstraßen ist aktuell eine Fläche von insgesamt 100.000 m² für den ruhenden Individualverkehr reserviert. Während Parkgaragen größtenteils leer stehen, stehen Autos 95% ihrer Zeit im öffentlichen Raum und blockieren damit dringend benötigten Platz.

In Wohnstraßen sollte generell auf Parkplätze verzichtet werden. Wie die Analyse zeigt, bieten die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und die kurzen Entfernungen zu Parkgaragen optimale Voraussetzungen, um diese öffentlichen Räume vom ruhenden motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Überhaupt muss schon aus Klimaschutzgründen die Verwendung des Autos in Städten zukünftig stark reduziert werden, während zugleich der Fahrrad- und Fußgängerverkehr aktiv gefördert gehören. Zu erreichen ist dies durch eine Umgestaltung des Straßenraums.

In Wien gibt es ausreichend Platz in Garagen, um Autos dort abzustellen. Vereinzelt, zeitlich begrenzte Ladezonen sollten beibehalten, fallweise ausgebaut werden, damit weiterhin An- und Ablieferungen für Wohnungen oder (Gastronomie-)Betriebe möglich sind. Platzbedarf ist für zukunftssträchtige Konzepte wie Sharing-Angebote einzurechnen. Bedacht gehört auch, dass wohl der Online-Handel weiter zunehmen wird und damit auch der Lieferverkehr.

Die Autofahrer*innen haben eine starke Lobby. Der Mut und die Entschlossenheit, sich davon nicht beeindruckt zu lassen, kann auch belohnt werden, wie das Beispiel Paris zeigt. Die Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, ist seit längerem dabei, den motorisierten Individualverkehr in ihrer Stadt einzuschränken, beispielsweise hat sie schon die Hälfte der vorhandenen Parkplätze im öffentlichen Raum ersatzlos gestrichen und die Parkgebühren stark erhöht – und wurde wiedergewählt (vgl. Rottenberg 2024).

4.5 Klimawandelanpassungsmaßnahmen müssen großflächig integriert werden

Hitzewellen und Starkregenereignisse werden zukünftig höchstwahrscheinlich zunehmen. Der Klimawandel und seine Herausforderungen müssen künftig in der Stadtplanung stärker berücksichtigt werden. Die Stadt Wien setzt in Sachen Klimawandel im Augenblick insbesondere auf Bewusstseinsbildung – dies ist aus dem 2015 erarbeiteten Urban-Heat-Island-Strategieplan herauszulesen (vgl. MA 22 2015: 16-17).

Eine dichte Bebauung und ein hoher Bodenversiegelungsgrad fördern sogenannte Hitzeinseln in der Stadt. Auch in der Nacht kühlen diese Orte kaum ab. In Bezug auf Wasserversickerung und Wasserkreislauf sollte bei der Oberflächengestaltung auf helle und wiederverwendbare Materialien gesetzt werden.

Grünräume mit Bäumen spielen im Straßenraum eine entscheidende Rolle, zum einen als Aufenthaltsraum, zum anderen als Klimawandelanpassungsmaßnahme. Grünflächen können Wasser speichern und langsam wieder abgeben, so leisten sie gerade im Sommer wertvolle Dienste. Sie senken die Temperatur in ihrer Umgebung und dienen zudem als ausgezeichnete Schattenspendler. Außerdem fungieren Bäume als Feinstaubfilter, sie spielen somit eine wichtige Rolle im Ökosystem (vgl. Dickhaut & Eschenbach 2019: 11-12). Im Fachkonzept Öffentlicher Raum wurde das Ziel definiert, bis zum Jahr 2025 10.000 neue Baumpflanzungen in Wien vorzunehmen (vgl. MA 18 2018: 20).

Die Begrünung von Pflastersteinfugen ist eine weitere Maßnahme zum Umweltschutz. Bisher wurde diese Art der Begrünung nicht gezielt forciert, vielmehr hat die Natur selbst diesen Raum erobert. Jetzt gibt es immer mehr Umgestaltungsprojekte, die begrünte Fugen vorsehen. Wie zum Beispiel auf dem Platz vor dem gerade wiedereröffneten Wien Museum am Karlsplatz. Auf diesen Stellen kann das Wasser versickern (vgl. Kowaschitz o.D.).

Apropos Wasser: In Wien gibt es, besonders zur Erfrischung an heißen Sommertagen, mehrere öffentliche Nebelduschen und rund 1.300 Trinkbrunnen (vgl. Stadt Wien 2023i). Auch wenn beides für Abkühlung sorgt und so zur Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt beiträgt, hat es keinen relevanten Einfluss auf das Klima (vgl. MA 22 2015: 70). Eine wirklich abkühlende Wirkung auf die Umgebung haben nur größere Wasserflächen und Wasserfontänen.

In Wohnstraßen sollten versiegelte Bodenflächen entsiegelt und großzügige Flächen für eine intensive Begrünung bereitgestellt werden. Es genügt nicht, nur vereinzelt Flächen oder Baum-

scheiben zu begrünen; vielmehr sollten Grünflächen großzügig über alle Bereiche der Wohnstraße verteilt sein. So würde sich die Wohnstraße nicht nur klar von der gewöhnlichen Straße abgrenzen, sondern auch der Aufenthalt in ihr wäre nachhaltig und langfristig gesichert.

4.6 Direkte Mitgestaltung ermöglichen

Die Möglichkeit, den Raum vor der eigenen Wohnung mitzugestalten, fördert nicht nur das Gemeinschaftsgefühl, sondern stärkt auch die Beziehung der Anwohner*innen zu ihrem Grätzl. Gestaltungen, die die Aufenthaltsqualität für alle verbessern und gleichzeitig Anpassungsmaßnahmen an die Folgen des Klimawandels darstellen, sollten in einem festgelegten Bereich vor dem Wohnhaus erlaubt sein und von der Stadt unterstützt werden. Anrainer*innen kann die Aufgabe zufallen, einen wichtigen Teil der Instandhaltung dieses Raums zu übernehmen. Als Vorbild kann, wie bereits erwähnt, Rotterdam dienen.

4.7 Förderungen sollen individuelle Ideen aufgreifen und unterstützen

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass vor allem dann Umgestaltungen im Straßenraum vorgenommen wurden, wenn größere Sanierungen anstanden. So kam es im Zuge von Kanalsanierungen oft zu neuen Straßengestaltungen – man verband einfach schon aus Kostengründen das eine mit dem anderen (vgl. Staller et al. 2022, S. 95). Bei einem Straßenumbau fallen sehr hohe Kosten an, erst recht, wenn größere Umbauten im Sinne des Klimaschutzes vorgenommen werden.

Förderungen der Stadt Wien helfen, solche Veränderungen bzw. Verbesserungen voranzutreiben. Momentan gibt es ein großes Förderprogramm, welches dazu beitragen soll, die Straßen klimagerechter zu gestalten. Dieses Programm heißt „Lebenswerte Klimamusterstadt“ und es übernimmt bis zu 80 % der Kosten für umweltgerechte Maßnahmen, wie etwa solche, die auf die Bekämpfung von Hitzeinseln zielen, durch Entsiegelung, Begrünung und Baumpflanzung sowie das Bereitstellen von Wasser.

Je mehr Kriterien bei einer Umgestaltung im Sinne einer Klimawandelanpassung erfüllt werden, desto höher fällt auch die Förderung aus.

Auch Privatpersonen haben für die Umsetzung von klimawirksamen Maßnahmen (beispielsweise Dachbegrünung oder grüne Fassadengestaltung) Anspruch auf Förderung (vgl. MA 22 2015: 22). Ebenso werden spezielle Projekte von Privatpersonen im öffentlichen Raum, wie beispielsweise die Errichtung eines Parklets, also eines Aufenthaltsbereichs auf einem ehemaligen Parkplatz, finanziell unterstützt (vgl. LA21 2023).

Die privaten Beteiligungsmaßnahmen helfen, dass die städtischen Umweltziele erreicht werden. Darüber hinaus wird so die Beziehung der Bürger*innen zu ihrem städtischen Raum gestärkt.

4.8 Ein Inklusiver Gestaltungsprozess muss angestrebt werden

Für die Neu- bzw. Umgestaltung von Straßen liegt die Kompetenz bei der jeweiligen Bezirksvertretung. Es liegt in ihren Händen, ob und welche Veränderungen vorangetrieben oder auch

gebremst werden (Staller et al. 2022: 16).

Neben den Bezirksvorsteher*innen sind aber noch allerhand anderer Akteur*innen involviert, die vor allem in den planerischen Prozess integriert werden. In Wien ist wohl die Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau, als wohl wichtigste Stelle dafür zu nennen, sie ist für die Detailplanung sowie die Ausführung und Erhaltung des städtischen Straßenraums zuständig (vgl. Stadt Wien 2023j).

Auch der MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten – und der MA 33 – öffentliche Beleuchtung. Doch auch Bürger*innen können aktiv werden und ihre Vorstellungen und Visionen einbringen.

Noch ist die Partizipation von Bürger*innen bei der Umgestaltung einer Wohnstraße eher die Ausnahme, weil mit großem Aufwand verbunden. Üblicherweise bilden die in der StVO und der RVS festgehaltenen Regelungen die Grundlage für die Gestaltung des Straßenraums. Diese Regelwerke fußen allerdings ausschließlich auf der Expertise von Planer*innen und Fachleuten. Nicht auf der von Anwohner*innen. Die Gestaltung einer Wohnstraße sollte nicht nach dem gleichen Prozess wie die einer herkömmlichen Straße erfolgen. Stattdessen sollten die unmittelbar betroffenen Menschen mit einbezogen werden. Deren Wünsche und Vorstellungen sollten bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden, auch deshalb, weil so mögliche Interessenskonflikte frühzeitig erkannt und im Idealfall gelöst werden könnten.

Eine aktive Einbindung der betroffenen Personengruppen in der Planungsphase erhöht die Akzeptanz einer Wohnstraße und trägt dazu bei, dass die Wohnstraße künftig entsprechend den geäußerten Wünschen auch genutzt und angenommen wird. Daher ist eine Partizipation von Bürger*innen schon bei der Planung von Wohnstraßen wichtig.

4.9 Einen Schritt weitergehen

Eine effektive Nutzung der Wohnstraße ist wohl nur dann möglich, wenn Fußgänger*innen wissen, dass sie sich hier überall und uneingeschränkt aufhalten und bewegen dürfen. Gleichzeitig muss Autofahrer*innen vermittelt werden, dass sie in Wohnstraßen nur unter eingeschränkten Bedingungen fahren dürfen und Fußgänger*innen Vorrang haben.

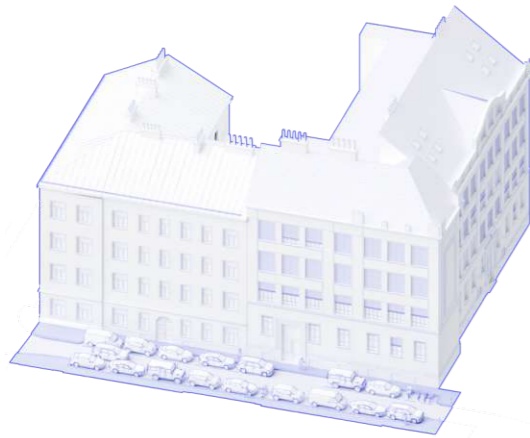
Das Wohnstraßen-Verkehrsschild ist verwirrend und schwer verständlich, es vermag kaum die in der Wohnstraße geltenden Regeln vermitteln. Anders das Straßenschild, das eine Fußgänger*innen-Zone anzeigt. Das ist klar. Mit den zwei Menschen auf dem Schild werden die in der Fußgänger*innen-Zone geltenden Regelungen klar transportiert. Es bietet sich daher eine einfache Lösung an, damit Wohnstraßen tatsächlich gemäß ihrer eigentlichen Bestimmung genutzt werden: Man erklärt sie per Beschilderung zur Fußgänger*innen-Zone, mit dem Zusatz, dass in ihr Ausnahmen für Radfahrer*innen (Durchfahrt) und Autolenker*innen (Zu- und Abfahrt zu Stellplätzen) gelten. Eine Umwandlung von Wohnstraßen in Fußgänger*innen-Zonen mit Ausnahmen könnte die gewünschte Nutzung der Wohnstraße sicherstellen.

Das Beispiel der Staglgasse im 15. Bezirk zeigt, dass die Umbenennung einer Wohnstraße in eine Fußgänger*innen-Zone möglich ist.

Folgende Visualisierungen zeigen die Staglgasse in ihren vier Entwicklungsschritten: Straße, Wohnstraße, gestaltete Wohnstraße und Fußgänger*innen-Zone.

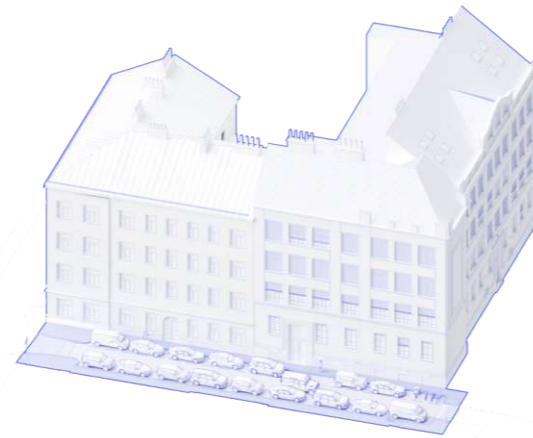
Abbildung 174:
Die Entwicklung der Staglgasse von einer Nebenstraße zu einer Wohnstraße, zu einer Fußgänger*innen-Zone

Nebenstraße



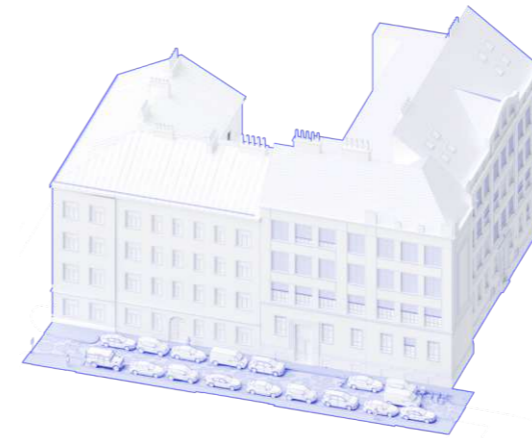
Die Staglgasse befindet sich im 15. Bezirk, direkt neben dem Bezirksamt und zwischen zwei Schulen. Um ein sicheres Schulumfeld zu gewährleisten wurde die Straße zu einer Wohnstraße gewidmet.

2018 Wohnstraße - Gestaltung 1



Bei der Widmung zur Wohnstraße wurde, außer den entsprechenden Schildern bei Ein- und Ausfahrt, eine Schwelle gebaut. Ansonsten blieb die Straßengestaltung gleich. Eine Verkehrsberuhigung sowie die Nutzung der Straße im Sinne einer Wohnstraße blieben aus.

2018 Wohnstraße - Gestaltung 2



Da keine sichere Straßennutzung gewährleistet werden konnte, wurde im nächsten Schritt eine Fahrbahngestaltung in einer knalligen Farbe vorgenommen. Eine Umverteilung der Fläche blieb aus – ebenso das Wohnstraßenleben.

2022 Fußgänger*innen Zone



2022 wurde die Wohnstraße schließlich zu einer Fußgänger*innen-Zone umgewidmet, mit Ausnahme für Radfahrer*innen und einer Zufahrtserlaubnis zu den Garagenplätzen der Häuser und Anlieferungen. Die Straße wurde in diesem Zuge komplett umgestaltet und entsiegelt. Bäume wurden gepflanzt, Grünflächen entstanden und Schüler*innen sowie Anwohner*innen stand nun ein sicherer Aufenthaltsort zur Verfügung, während die Funktion der Straße erhalten bleibt.

Die Notwendigkeit einer Reform von Wohnstraßen

Die Art und Weise, wie wir in Städten zusammenleben, befindet sich in ständigem Wandel, und die Anpassung an den Klimawandel zwingt uns dazu, herkömmliche Konzepte des öffentlichen Raums erneut zu überdenken. Es ist entscheidend, dass dieser Raum sozial, vielfältig und anpassungsfähig wird, damit Wien auch in Zukunft eine lebenswerte Stadt bleibt.

In den 80er Jahren wurden Wohnstraßen eingeführt, um einen Straßenraum zu schaffen, der sich der rasanten Ausbreitung des motorisierten Individualverkehrs entgegenstellen sollte. Doch die aktuelle Nutzung von Wohnstraßen steht ganz im Widerspruch zu ihrer eigentlichen Idee, der Idee eines vielfältigen und diversen Lebensraums voller spielender Kinder. Ihre Gestaltung unterscheidet sich oft kaum von herkömmlichen Straßen, und viele Menschen sind sich der Möglichkeiten, die Wohnstraßen bieten könnten, nicht bewusst.

Während meiner Begehungen bin ich nur ein einziges Mal auf eine Wohnstraße gestoßen, in der tatsächlich gespielt wurde: das war in der Hockegasse der Fall. Diese Straße erinnert eher an eine Fußgänger*innen-Zone als an einen Straßenraum. Die direkte Anbindung an einen Spielplatz verhindert in dieser Straße die Durchfahrt von Autos.

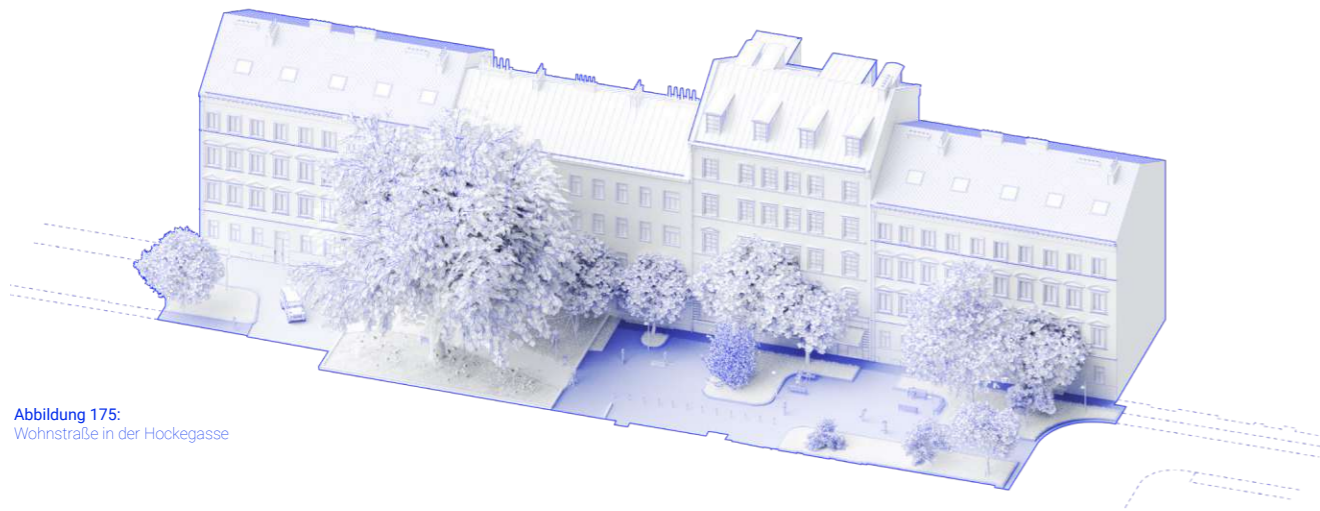


Abbildung 175:
Wohnstraße in der Hockegasse

Das alltägliche Leben in den meisten Wohnstraßen sieht jedoch anders aus. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen geben vor, dass keine Gehwege in Wohnstraßen vorhanden sein müssen, da man auch auf der Fahrbahn gehen darf. Das bedeutet aber zugleich in manchen Wohnstraßen: Wo vormals ein Gehweg war, ist nun eine Straße, auch von Autos nutzbar. Reine Gehwegflächen, wie beispielsweise die Jasomigottstraße, der Schwedenplatz oder auch die Untere Weißgerberstraße, werden von Autos befahren und beparkt, sie sind somit faktisch keine Gehwege mehr, sondern Straßen.

Nehmen wir die im Jahr 2023 zu Wohnstraßen umgewidmeten Larwingasse und Löwenzahnstraße: In diesen schmalen Siedlungsstraßen wurde erst durch die Widmung zur Wohnstraße

das Parken möglich, indem aus dem Gehweg eine Parkspur wurde. Der (gesonderte) Gehweg wurde also ersatzlos gestrichen. Hier verkehrt sich der ursprüngliche Sinn der Wohnstraße in sein Gegenteil.



Abbildung 176:
Löwenzahngasse 2022



Abbildung 177:
Wohnstraße Löwenzahngasse
2023

Die Analyse der Daten zeigt, dass Wohnstraßen eine höhere Pkw-Stellplatzfläche haben als gewöhnliche Straßen, wodurch Potenziale der Wohnstraße geradewegs versiegelt werden. Gleichzeitig sind Grünräume und Schattenflächen in Wohnstraßen noch seltener zu finden als in herkömmlichen Straßenräumen.

Wohnstraßen erfüllen ihre ursprüngliche Funktion im öffentlichen Raum nur ganz selten – im Regelfall dienen sie der Verkehrs- und Stellplatznutzung. Die geltenden rechtlichen Regelungen lassen das zu.

Es ist an der Zeit, die Bedürfnisse der Anwohner*innen mehr in den Vordergrund zu rücken und mit den Wohnstraßen Räume zu schaffen, die eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, anstatt sie primär auf den motorisierten Individualverkehr auszurichten. In Wohnstraßen sollte kein Platz mehr für Stellplatzflächen sein.

Bei meiner Untersuchung der Wohnstraßen wurde deutlich, dass sie erst dann in der Lage sind, ihre Potenziale eines an den Klimawandel angepassten Straßenraums mit hoher Aufenthalts-

qualität ganz auszuschöpfen, wenn sie als Fußgänger*innen-Zonen deklariert werden. Das zeigen die Beispiele Stagliasse im 15. Bezirk und Teile der neu umgestalteten Servitengasse im 9. Bezirk.

Fußgänger*innen-Zonen bieten eine ideale Lösung, um einen öffentlichen Raum zu schaffen, der die Kriterien eines Aufenthaltsraums erfüllt und gleichzeitig, durch spezielle Regelungen, eine Zu- und Abfahrt von Pkw-Lenker*innen erlauben kann. Ihre potenzielle Nutzung ist dabei vergleichbar mit der einer Wohnstraße, jedoch mit dem entscheidenden Unterschied, dass Fußgänger*innen-Zonen bereits etabliert sind und ausgezeichnet funktionieren. Die in ihnen geltenden Regelungen sind in der Bevölkerung weithin bekannt, somit kann dieser Lebensraum an den Klimawandel angepasst werden und den Anforderungen einer modernen, urbanen Mobilitätsplanung gerecht werden.

Wohnstraßen präsentieren sich derzeit in Wien kaum als Alternative zu gewöhnlichen Straßen. Eine Transformation in Fußgänger*innen-Zonen erscheint daher empfehlenswert, insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels. Die hier präsentierten Datenerhebungen und Handlungsanweisungen mögen den Weg zu einer Umgestaltung weisen – hin zu einem lebenswerten und zukunftsfähigen Straßenraum.

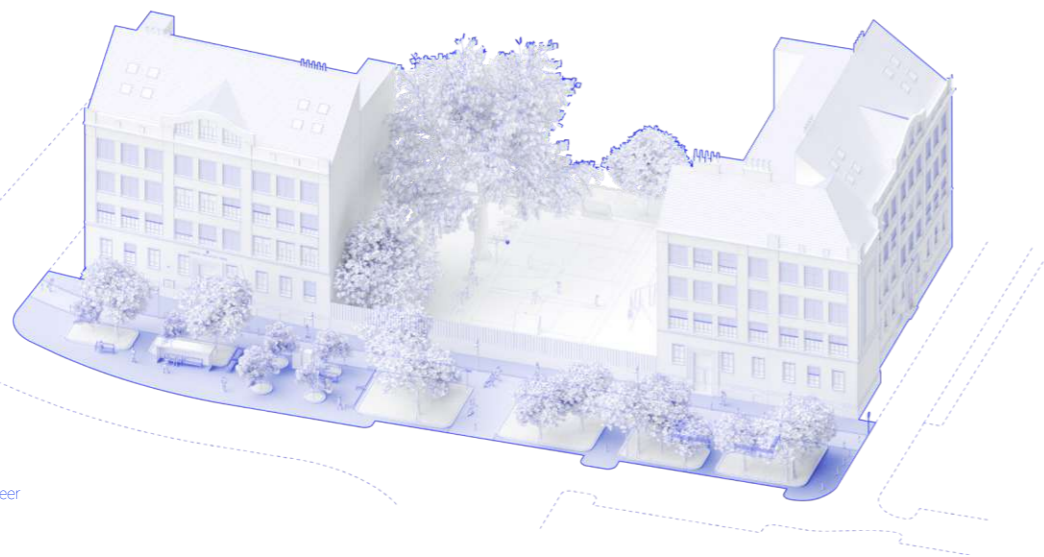


Abbildung 178:
Ehemalige Wohnstraße
„Nebenfahrbahn der Breiten-
seer Straße“

Literaturverzeichnis

Ahn, Susann & Knierbein, Sabine (2023, Mai): Urbane Alltagsräume zwischen Klima, Krise und Transformation. Collage 5/23. S. 4-6. https://www.f-s-u.ch/wp-content/uploads/2024/01/Collage_5_23.pdf

Arbter, Kerstin (2012): Praxisbuch Partizipation. Gemeinsam die Stadt entwickeln. Werkstattbericht, Nr. 127, S.11
ASFINAG (2023): S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat bis Süßenbrunn. <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-schwechat-bis-sussenbrunn/> [25.04.2023]

Austria Presse Agentur (APA) (2023, 21. April): 1.400 Fachleute stellen sich hinter Klimaproteste. Der Standard. <https://www.derstandard.at/story/2000145730957/1-400-fachleute-stellen-sich-hinter-klimaproteste> [29.04.2023]

Bauer, Lilli & Bauer, Werner (2014): Das rote Wien, SPÖ. <https://dasrotewien.at/seite/kommunaler-wohnbau> [26.03.2023]

Beirer, Julia (2023, 3. März): Was die Klimabewegung von früheren Erfolgen lernen kann. Der Standard. <https://www.derstandard.de/story/2000143887381/was-die-klimabewegung-von-frueheren-erfolgen-lernen-kann> [29.04.2023]

Békési, Sándor (2020, 25. Mai): Die Misere des Trottoirs. <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/reflexionen/vermessungen/2061271-Die-Misere-des-Trottoirs.html>. [08.04.2023]

Blasi, Walter (2016): Die Verrechtlichung des Autofahrens. Gesetzgebung und Fiskalpolitik am Beginn des Automobilmus in Österreich-Ungarn, *SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis* (1), 73-84. http://dx.doi.org/10.7396/2016_1_G.

BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (o.D.a): Straßenverkehrsordnung (StVO) [https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fussradverkehr/recht/stvo.html#:~:text=Die%20Straßenverkehrsordnung%20\(StVO\)%20regelt%20das,Bundes%20\(RIS\)%20eingesehen%20werden](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fussradverkehr/recht/stvo.html#:~:text=Die%20Straßenverkehrsordnung%20(StVO)%20regelt%20das,Bundes%20(RIS)%20eingesehen%20werden.). [19.02.2024]

BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) (o.D.b): Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/planung/rvs.html> [19.02.2024]

Bundesministerium (2023, 29.März): Neuerungen durch die 33. StVO-Novelle. Bundesministerium für Finanzen. <https://www.oesterreich.gv.at/ueber-oesterreichgvat/impressum.html> [04.05.2023]

Collarte, Natalia (2012, 7. Dezember): The Woonerf Concept "Rethinking a Residential Street in Somerville" https://nacto.org/docs/usdg/woonerf_concept_collarte.pdf

Das Übereinkommen von Paris. (2023, 3. Februar): [oesterreich.gv.at - Österreichs digitales Amt](https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Sei-). https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Sei-

[te.1000325.html](https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Sei-te.1000325.html) [25.04.2023]

Dickhaut, Wolfgang & Eschenbach, Annette (2019): ENTWICKLUNGSKONZEPT STADTBÄUME. S.11-12 <https://fiona.uni-hamburg.de/3573328e/sik-enwicklungskonzept-stadtbaeume.pdf>

Ecoten (2019) URBAN HEAT VULNERABILITY ASSESSMENT: <https://lifeadaptate.eu/wp-content/uploads/ECOTEN-2nd-LIFE-ASTI-Workshop.pdf> [07.01.2024]

Ellrich, Mirko (2012, 25. Mai): Infoblatt Fordismus. Leipzig. Klett. 1-3 https://www.klett.de/sixcms/detail.php?template=terrasse_artikel__layout__pdf&art_id=1010825 [04.04.2023]
Europäische Kommission (o.D.): Ursachen des Klimawandels. https://climate.ec.europa.eu/climate-change/causes-climate-change_de# [18.02.2024]

Europäische Kommission (o.D.): Ursachen des Klimawandels. https://climate.ec.europa.eu/climate-change/causes-climate-change_de# [18.02.2024]

Fellner, Sebastian (2023, 5. November): Wie es ist, in einer von Wiens Alibi-Wohnstraßen zu spielen <https://www.derstandard.at/story/3000000193259/wie-es-ist-in-einer-von-wiens-alibi-wohnstrassen-zu-spielen> [19.02.2024]

Fraszewski, Lisa (2020, 27.Juni): Die 10 Pflichten des Radfahrers. <https://www.hallo24.de/muenster/die-10-pflichten-des-radfahrers-kannten-sie-diese-regeln-aus-munster-1041879> [25.04.2023]

Gebietsbetreuung (o.D.): Garteln ums Eck: So werden Sie Baumscheibenpat*in! <https://www.gbstern.at/themen-projekte/urbanes-garteln/garteln-ums-eck/> [19.02.2024]

Grajeda-Rosado, Ruth & Alonso-Guzman, Elia & Escobar del Pozo, Carlos & Esparza López, Carlos Javier & Sotelo-Salas, Cristina & Martinez Moli- na, Wilfrido & Mondragon-Olan, Max & Cabrera-Macedo, Alfonso. (2022): Anthropogenic Vehicular Heat and Its Influence on Urban Planning. *Atmosphere*. DOI:13.1259.10.3390/atmos13081259.

Hachleitner, B., Marschik, M., Müllner, R., Zappe, M. (Hg.) (2013): Motor bin ich selbst: 200 Jahre Radfahren in Wien. Wien: Metroverlag. S.92.

Haider, Manfred (2023): 72 Prozent der Pkw fahren in Tempo-30-Zonen im Ortsgebiet zu schnell, KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit, [online] <https://www.kfv.at/72-prozent-der-pkw-fahren-in-tempo-30-zonen-im-ortsgebiet-zu-schnell/#:~:text=In%20Tempo%2D30%2DZonen%20wird,der%20Exekutive%20E2%80%93%20mittels%20Seitenradarger%C3%A4ten%20durchgef%C3%BChrt.>

Harrer, Hilde (2006): Automobilmus in der Steiermark um 1900. Dissertation an der Karl Franzens-Universität. Graz. 428-433 <https://austria-forum.org/web-books/automobilismusi-00de2006iicm/ev0001> [25.04.2023]
<https://radkompetenz.at/wp-content/uploads/2021/03/fahrradstrasse-auszug-endbericht.pdf>

Huber, Felix & Schwedes, Oliver (2022, 8. November): Autos und Stadtraum. Technische Universität Berlin. S.5-6. <https://www.tu.berlin/ueber-die-tu-berlin/profil/pressemitteilungen-nachrichten/hoeher-schneller-breiter> [02.05.2023]

Julian Traut (2022a, 8. Februar): Der Weg zur Autogerechten Stadt - Wien Geschichte Wiki https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtplanung#Planungskonzept_Wien_-_Der_Weg_zur_autogerechten_Stadt [25.04.2023]

Käfer, Andreas & Fürstl, Bernhard (2014, 23.Dezember): Garagenförderung in Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008406a.pdf> [08.04.2023].

KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) (2022, 21.Oktober): Wie muss eine moderne Straßenverkehrsordnung aussehen? <https://www.kfv.at/wie-muss-eine-moderne-strassenverkehrsordnung-aussehen/> [19.02.2024]

Knoflacher, H. (2017) Verkehr ist kein Schicksal, Wien: echomedia Buchverlag, S.10

Koller, Jürgen (2014): Die größten Städte der Welt im Jahr 1910. Kollermedia.at. <https://www.kollermedia.at/2014/02/26/die-groessten-staedte-der-welt-im-jahr-1910/> [23.03.2023]

Koren, Paul (2022, 25. Juli) Warten auf das Klimaschutzgesetz. Wiener Zeitung. <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/oesterreich/2155691-Warten-auf-das-Klimaschutzgesetz.html> [29.04.2023]

Kowaschitz, Birgit (o.D.): PFLASTERFUGENBEGRÜNUNG. Anlage und Untersuchung verschiedener Begrünungsmöglichkeiten von Großpflaster-Fugen am Margaretengürtel in 1050 Wien. S. 62-64

Krutzler, David (2023a, 1.März): Ein Jahr Wiener Parkpickerl: Viele freie Parkplätze, aber noch wenige Pläne. Der Standard. <https://www.derstandard.at/story/2000143948859/ein-jahr-wiener-parkpickerl-viele-freie-parkplaetze-aber-noch-wenige> [25.04.2023]

Krutzler, David (2023b, 27.April): Der Gehsteig ist bald kein Parkplatz für E-Scooter mehr. Der Standard. <https://www.derstandard.at/story/2000145878225/der-gehsteig-ist-bald-kein-parkplatz-fuer-e-scooter-mehr> [29.04.2023]

Krutzler, David (2023c, 28.April): Initiator der Kahlenberg-Seilbahn kämpft um Termin bei Stadtchef Ludwig. Der Standard. <https://www.derstandard.at/story/2000145962701/initiator-der-kahlenberg-seilbahn-kaempft-um-termin-bei-stadtchef-ludwig> [29.04.2023]

Krutzler, David (2023d, 8.Juni): Kritik an fehlenden Stadtbäumen in Wien. Der Standard. <https://www.derstandard.at/story/3000000173236/kritik-an-fehlenden-stadtbaeumen-in-wien> [07.01.2024]

LA 21 (2019,1. Januar): WIE HOCH SIND DIE KOSTEN FÜR EINEN BAUM IN DER GASSE? <https://www.la21.wien.at/blog-detail-la21/id-6-wie-hoch-sind-die-kosten-fuer-einen-baum-in-der-gasse.html> [05.03.2024]

LA21 (2023): Grüne Parklets. Verein Lokale Agenda 21 Wien. <https://graetzloase.at/parklets> [09.03.2024]

Lauer, Nora (2024, 7. Jänner): Im Koalitionspakt, aber nicht umgesetzt: Wo Türkis-Grün beim Klima säumig ist. Der Standard. Im Koalitionspakt, aber nicht umgesetzt: Wo Türkis-Grün beim Klima säumig ist. <https://www.derstandard.at/story/3000000201859/h228lt-sich-t252rkis->

gr252n-an-eigene-klimaversprechen?ref=rss [18.02.2024]

Luef, E. (2022, 08.August): Anschluss. Wien Geschichte Wiki. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Anschluss> [21.03.2023]

MA 18 (2018): Fachkonzept Öffentlicher Raum. Gemeinsam draussen. S 24-25

MA 22 (2015): Urban Heat Island. Strategiepapier.

Magistrat der Stadt Wien (Hg.) (2022). Smart Klima City Strategie Wien. Die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. <https://smartcity.wien.gv.at/strategie/> [25.04.2023]

Matzenberger, Michael (2013, 17.Mai): Operngasse: Auf erstem Wiener Radweg fällt die Benutzungspflicht, Der Standard <https://www.derstandard.at/story/1363711343220/operngasse-auf-erstem-wiener-radweg-faellt-die-benuetzungspflicht>

Mertens, Christian (2018, 27. Juni): Parken - Wien Geschichte Wiki <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Parken> [08.04.2023]

Michlits, Christian (2020, 23. Juni): Automobil. Wien Geschichte Wiki <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Automobil> [08.04.2023].

Mittelstaedt, Katharina (2023, 10. März): Wie Karl Nehammer die ÖVP zurück in die Zukunft führt. Der Standard. <https://www.derstandard.at/story/2000144387174/wie-karl-nehammer-die-oevp-zurueck-in-die-zukunft-fuehrt> [29.04.2023]

Mobilitätsagentur (2023b): Radfahren in Zahlen. <https://www.fahrradwien.at/radfahren-in-zahlen/> [25.04.2023]

Mobilitätsagentur Wien (2023a, 24. März). Wiener:innen sind klimafreundlich unterwegs - Fahrrad Wien. <https://www.fahrradwien.at/2023/03/24/klimafreundlich-unterwegs/>

Nachbauer, Stefanie (2022, 21. März): Rollender Wechsel: Citybike-Stationen verschwinden aus Stadtbild. Kurier. <https://kurier.at/chronik/wien/rollender-wechsel-citybike-stationen-verschwinden-aus-stadtbild/401945455> [19.02.2024]

Natmessnig, Elias (2015, 30.Januar): Zigtausende Garagenplätze in Wien unbenutzt. Kurier. <https://kurier.at/chronik/wien/zigtausende-garagenplaetze-in-wien-unbenutzt/107.742.377> [02.04.2023].

Obermaier Barbara (2022, 27.Januar): Was kostet EIN BAUM. <https://ottakring.gruene.at/news/umwelt/was-kostet-ein-baum/#:~:text=Die%20Kosten%20für%20einen%20Straßenbaum,beginn%20bei%20rund%2025.000€>. [05.03.2024]

Österreichische Immobilien Zeitung (OIZ) (2019, 6.Juni): Luxusgut Autostellplatz. <https://www.oiz.at/aktuelles/luxusgut-autostellplatz-47839> [17.03.2024]

Österreichische Nationalbibliothek (1934a, 30. Mai): ÖNB-ALEX - Deutsches Reichsgesetzblatt Teil I 1867-1945., S.462, §26 <https://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1934&page=576&size=45>

Österreichische Nationalbibliothek (1934b, 30. Mai): ÖNB-ALEX - Deutsches Reichsgesetzblatt Teil I 1867-1945., S.463, §27 <https://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1934&page=577&size=45>

Österreichische Nationalbibliothek (1939, 18 Februar): ÖNB-ALEX - Deutsches Reichsgesetzblatt Teil I 1867-1945., S.221, Abschnitt 2 <https://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=dra&datum=1939&page=452&size=45>

Österreichisches Normungsinstitut (2005, 1.Mai): ÖNORM B1600 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen. S.5 https://www.bauberufe.eu/images/doks/_Oenormb1600.pdf

Pflüge, Jakob (2023, 24. April): 20 Zentimeter länger: Autos sind seit 2000 viel größer geworden. DER STANDARD. <https://www.derstandard.at/story/2000145777148/20-zentimeter-laenger-autos-sind-seit-2000-viel-groesser-geworden> [25.04.2023]

Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007): Pläne für Wien, Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005, Wien, MA18. 49- <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008280a.pdf> [08.04.2023]

Pramer, Philip (2023, 25. April): Österreich droht an Klimazielen krachend zu scheitern <https://www.derstandard.at/story/2000145820076/oesterreich-droht-an-klimazielen-krachend-zu-scheitern> [28.04.2023]

Prechtl Soraya (2022, 04. Juli): Wiener Tempolimits: 30 ist das neue 50 - #358 - FALTER.at. <https://www.falter.at/morgen/20220704/wiener-tempolimits-30-ist-das-neue-50> [13.04.2023]
Prechtl, Soraya (2020, 25. Mai) Grätzel-Oasen: So einfach werden Parkplätze zu Grünflächen, Der Falter <https://www.falter.at/morgen/20220915/so-einfach-wird-aus-einem-parkplatz-einzubetonierten-strassen-ein-gruner-aufenthaltsraum> [08.04.2023]

Psenner, Angelika (2013): Wem gehört die Straße? Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen. SWS-Rundschau, 53(2), S. 131-159. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssor-437076>

Radlobby (2020, 26. März): Wiens Einbahnen: Analyse 2020. <https://www.radlobby.at/wien/einbahnen> [08.04.2023]

Raimund, Willy; Bartana, Ilil Beyer; Kranzl, Sabine; Heinfellner, Holger (2023 1. März): Umverteilung öffentlicher Räume. Umweltbundesamt. S.9 <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/dp164.pdf> [04.05.2023]

Redl Bernadtte (2020, 21. Oktober): Wohnstraße: Ein verlängertes Wohnzimmer, das niemand nutzt.DER STANDARD. <https://www.derstandard.at/story/2000120365969/wohnstrasse-ein-verlaengertes-wohzimmer-das-niemand-nutzt> [08.04.2023]

Reichow, Hans Bernhard (1959): Die Autogerechte Stadt: ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos, Ravensburg: Otto Maier Verlag S. 37

Rella, Christoph (2022, 11. April): Ein Pickerl gegen die Energiekrise. Wiener Zeitung. <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2143648-Ein-Pickerl-gegen-die-Energiekrise.html> [08.04.2023]

Richter, Wolfgang (2023): Geschichte des Parkens. wipark. <https://www.wipark.at/unternehmen/geschichte-des-parkens> [08.04.2023].

RIS (Rechtsinformationssystem des Bundes) (1905, 27. September): Reichsgesetzblatt für die im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder, S. 391-398 <https://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rgb&datum=19050004&seite=00000391>

RIS (Rechtsinformationssystem des Bundes) (2012, 11. November): Entscheidungstext OGH 30.10.2008 2Ob171/04t; 2Ob44/08x. https://www.ris.bka.gv.at/JustizEntscheidung.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_20040923_OGH0002_00200B00171_04T0000_000&IncludeSelf=True&ShowPrintPreview=True [19.02.2024]

RIS (Rechtsinformationssystem des Bundes) (2023a, 3.April): Straßenverkehrsordnung 1960 - Bundesrecht konsolidiert, Fassung vom 03.04.2023. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

RIS (Rechtsinformationssystem des Bundes) (2023b, 30.April): Landesrecht konsolidiert Wien: Gesamte Rechtsvorschrift für Wiener Garagengesetz 2008, § 48. Fassung vom 30.04.2023. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000052>

RIS (Rechtsinformationssystem des Bundes) (2024a, 19. Februar): Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, § 76c. Fassung vom 19.02.2024. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000052> [19.02.2024]

RIS (Rechtsinformationssystem des Bundes) (2024b, 19. Februar): Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, § 76b. Fassung vom 19.02.2024. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000052> [19.02.2024]

RIS (Rechtsinformationssystem des Bundes) (2024c, 19. Februar): Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, § 76b. Fassung vom 19.02.2024. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000052> [19.02.2024]

Rottenberg Thomas (2024, 15. Jänner): Die Probleme, weil Parken fast nichts kostet. <https://www.derstandard.at/story/3000000202837/die-probleme-weil-parken-fast-nichts-kostet> [09.03.2024]

RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) (2015a, 1. Oktober): FUSSGÄNGERVERKEHR RVS 03 02 12. S. 6

RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) (2015b, 1. Oktober): KINDERFREUNDLICHE MOBILITÄT RVS 03 04 13. S. 7

RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) (2016, 1. Juni): GESTALTUNG DES SCHULUMFELDES RVS 03 04 14. S. 9-11

Scherer Georg (2022, 29. November): Wie der Stephansplatz (wieder) schön wurde. Wien-Schauen. <https://www.wienschauen.at/wie-der-stephansplatz-wieder-schoen-wurde/>

[08.04.2023]

Schwendinger Michael (2021, 21. Juli) Der Standard, Tempo 30 im Ortsgebiet: Beweislastumkehr im Verkehr DER STANDARD. <https://www.derstandard.at/story/2000128330408/tempo-30-im-ortsgebiet-beweislastumkehr-im-verkehr> [08.04.2023]

Slaars, Mirte (2023, 7. August): Een geveltuin aanleggen. De voordelen, geschikte planten, onderhoud en tips. <https://woonbewust.nl/geveltuin-aanleggen-groene-gevel>.

Stadt Wien (1984): Stadtentwicklungsplan STEP, S.3, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b004541b.pdf>

Stadt Wien (1993, 1.März): Verkehrskonzept Wien, Leitlinien. S.15 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b006549.pdf>

Stadt Wien (2011): Projektierungs Handbuch: Öffentlicher Raum. Magistratsabteilung 18

Stadt Wien (2012, 27. September): Tempo-30-Zonen. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/tempo30.html>

Stadt Wien (2014, 30. Mai): Geschichtliche Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung. <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/geschichte.html> [08.04.2023].

Stadt Wien (2015): Mariahilfer Straße neu! Der Prozess zur Umgestaltung und neuorganisation, MA 18. <https://www.digital.wienbibliothek.at/urn/urn:nbn:at:AT-WBR-881217>

Stadt Wien (2015): Öffentlich zugängliche Grünflächen - Analyse <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/oeffentlich.html> [19.02.2024]

Stadt Wien (2019, 1. März): Masterplan Fahrradstraßen Wien. S.6

Stadt Wien (2020, August): Wien in Zahlen 2021. MA 13. S.12-13. <https://b2b.wien.info/resource/blob/380458/b7f8538c44847d73772816ad2efa2aa5/wien-in-zahlen-de-data.pdf>

Stadt Wien (2021, 1.Juli): Studie zur sommerlichen Überwärmung in Bildungseinrichtungen der Stadt Wien. MA20.S 7-8. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/pdf/kidz-studie.pdf>

Stadt Wien (2022, November): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/periodical/titleinfo/2221941> [21.04.2023].

Stadt Wien (2022i, 1. November): Smart Klima City Strategie. S. 54 <https://smartcity.wien.gv.at/strategie/> [04.05.2023]

Stadt Wien (2022j, 03. November): Sima/Blum: Ab heute startet neue Lastenrad-Förderung der Stadt Wien für Private - bis zu 1.000 Euro Förderung! <https://presse.wien.gv.at/2022/10/03/sima-blum-ab-heute-startet-neue-lastenrad-foerderung-der-stadt-wien-fuer-private-bis-zu-1-000-euro-foerderung> [19.02.2024]

Stadt Wien (2023a): Supergrätzl Favoriten. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl->

favoriten [25.04.2023]

Stadt Wien (2023b): U-Bahn-Ausbau U2 und U5. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/u2u5/#:~:text=Bis%20zum%20Jahr%202026%20soll,30.000%20Arbeitspl%C3%A4tze%20geschaffen%20und%20gesichert>[25.04.2023]

Stadt Wien (2023c): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien. <https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/jahrbuch.html>[25.04.2023]

Stadt Wien (2023d): Straßenbahnplanung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/> [25.04.2023]

Stadt Wien (2023e): Erweiterung und Neubau der U-Bahn-Linien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/u2u5/>

Stadt Wien (2023f): Planung und Bau des Wiener Radverkehrsnetzes. <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/>[25.04.2023]

Stadt Wien (2023g): Parkpickerl für Bewohner:innen in Wohnbezirk. <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/parken/kurzparkzone/parkpickerl.html>

Stadt Wien (2023h, 1. März): Grätzloase - Smart City Wien. Smart City Wien. <https://smartcity.wien.gv.at/graetzloase/> [25.04.2023]

Stadt Wien (2023i): Brunnen in Wien. <https://www.wien.gv.at/wienwasser/versorgung/brunnen.html> [09.03.2024]

Stadt Wien (2023j): Kooperationspartner*innen der MA 28. Straßenverwaltung und Straßenbau. <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/kooperationspartner.html> [09.03.2024]

Stadt Wien (2023k, 6. Oktober): Wien ist wieder Zwei-Millionen-Metropole: Wie es dazu kam. <https://wien1x1.at/zwei-millionen-metropole/#:~:text=In%20Wien%20lebten%20laut%20vorl%C3%A4ufigen,monatlichen%20Bev%C3%B6lkerungsmonitorings%20der%20Landesstatistik%20Wien.> [19.02.2024]

Stadt Wien (2024a): Hauptstraßen A und B - Generelle Bundesstraßenplanung <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/bundesstrassen/hauptstrassen-ab.html#:~:text=Landesstra%C3%9fen%20in%20Wien%20hei%C3%9fen%20Hauptstra%C3%9fen,Die%20restlichen%20Stra%C3%9fen%20hei%C3%9fen%20Nebenstra%C3%9fen.> [19.02.2024]

Stadt Wien (2024b): Zahlen und Fakten zum Zu-Fuß-Gehen in Wien. <https://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/zahlen-fakten-zu-fuss-gehen.html#:~:text=Begegnungszonen,-Entwicklung%20der%20Begegnungszonen&text=Begegnungszonen%20dienen%20der%20Verkehrsberuhigung%20und,6%20C3%20Kilometer%20an%20Begegnungszonen.> [19.02.2024]

Stadt Wien (2024c): Tempo-30-Zonen - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/tempo30.html> [19.02.2024]

Stadt Wien (2024d): ÖFFENTLICHEN RAUM AKTIV MITGESTALTEN. <https://smartcity.wien.gv.at/graetzloase/> [19.02.2024]

Stadt Wien (o.D. a): Stadtgebiet - Statistiken. <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/stadtgebiet/#:~:text=Auf%20einer%20Fl%C3%A4che%20von%202015,Beckens%20im%20Osten%20und%20S%C3%BCden.> [04.03.2024]

Stadt Wien (o.D. b): Gebühren - Gewerbe, Betriebsanlagen, Schanigärten. <https://www.wien.gv.at/mba/gewerbe-gebuehren.html#:~:text=Geb%C3%BChren%20f%C3%BCr%20Ansuchen%20und%20Be-willigungen%20eines%20Schanigartens&text=Gebrauchsabgabe%20je%20begonnenem%20Quadratmeter%20Fl%C3%A4che,Zone%203A%202C40%20Euro> [18.04.2024]

Statistik Austria (2023, 7. Dezember): Wohnkosten. <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/wohnen/wohnenkosten> [17.03.2024]

Staller, S.; Studer, H.; Szeiler, M.; Terzic, L. (2022): Klimagerechtigkeit im Öffentlichen Raum. Vision Wiener Klimastraßen. Arbeiterkammer Wien: Stadtpunkte Nr. 39 https://wien.arbeiterkammer.at/service/veranstaltungen/Klimagerechtigkeit_im_oeffentlichen_Raum.pdf [25.04.2023]

Street Forum (o.D.): Transforming streets into accessible urban oases through consensus building <https://streetforum.eu> [09.03.2024]

Thaler, Selina und Kroisleitner, Oona (23.Juli 2020) Wie sich die Wiener Mobilität durch Corona verändert hat, Der Standard, <https://www.derstandard.at/story/2000118923254/wie-sich-die-wiener-mobilitaet-durch-corona-veraendert-hat>

Traut Julian (2022b, 3. Juni) Citybike. Wien Geschichte Wiki <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Citybike#tab=null> [02.04.2023]

Umweltbundesamt (2024): Checkliste nachhaltiger öffentlicher Raum, online: <https://www.klimawandelanpassung.at/newsletter/kwa-nl13/kwa-checkliste-ffentlicher-raum> [07.01.2024]

Umweltbundesamt (Hg.) (2021): Bundesländer Luftschadstoffinventur 1990-2019 <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0817.pdf> [25.04.2023]

Unterguggenberger, Samuel (2022, 6. Dezember): Florianikirche. Wien Geschichte Wiki. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Florianikirche#tab=null> [02.05.2023]

Unterguggenberger, Samuel (2023, 31. Januar): Erster Weltkrieg. Wien Geschichte Wiki https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Erster_Weltkrieg#tab=null [02.04.2023]

VCÖ (2019, Februar): Aktive Mobilität als Säule der mobilitätswende, Wien, S.22 <https://vcoe.at/themen/aktive-mobilitaet-als-saeule-der-mobilitaetswende/download-publikation-aktive-mobilitaet-als-saeule-der-mobilitaetswende>

VCÖ (2023a): Wiens Pkw ergeben aneinandergereiht Autokolonne von Wien nach Jerusalem - Mobilität mit Zukunft.VCÖ <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/wiens-pkw-ergeben-aneinandergereiht-autokolonne-von-wien-nach-jerusalem> [25.04.2023]

VCÖ (2023b): Sharing und neue Mobilitätsangebote.VCÖ. <https://vcoe.at/themen/sharing-und-neue-mobilitaetsangebote> [29.04.2023]

VCÖ (2023c): Gesundheitsgefahr Luftschadstoffe - Mobilität mit Zukunft. <https://vcoe.at/themen/gesundheitsgefahr-luftschadstoffe> [04.05.2023]

VCÖ (2024): Kommentar - Die Infrastruktur von heute bestimmt den Verkehr von morgen. <https://vcoe.at/news/details/kommentar-die-infrastruktur-von-heute-bestimmt-den-verkehr-von-morgen> [19.02.2024]

Wien Geschichte Wiki (2014, 19. August): Taxi. Wien Geschichte Wiki. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Taxi> [08.04.2023]

Wien Geschichte Wiki (2018, 8. November): Radweg. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Radweg> [22.03.2023]

Wien Geschichte Wiki (2022, 10.März): Stadtplaner im Wiederaufbau. https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadteplaner_im_Wiederaufbau#tab=null [22.04.2023]

Wiener Linien (2022, 14. März): Mit der U-Bahn durch die Nacht. online: <https://blog.wienerlinien.at/erfolgreich-durch-die-nacht/> [25.04.2023]

Wiener Linien (2023): WienMobil Rad - Wiener Linien. <https://www.wienerlinien.at/wienmobil/rad> [02.05.2023]

WIFO (2024 Jänner): Policy Brief: Budgetäre Kosten und Risiken durch klimapolitisches Nicht-handeln und Klimarisiken. WIFO-Projekt Nummer: 23048, S. 15-16

Zechmeister, Andreas (2022, 16. August): Umweltbundesamt Klimaschutzbericht 2022 REPORT REP-0816. S.136. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0816.pdf>

Zinner, Johannes (2019, 25. November): Wien auf Platz 3 der Städte mit dem besten Verkehrsnetz. Vienna.at <https://www.vienna.at/wien-auf-platz-3-der-staedte-mit-dem-besten-verkehrsnetz/6434967> [25.04.2023]

ZMAG (2015, 13. August): Hitzewellen: 2015 eines der extremsten Jahre der Messgeschichte <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/hitzewellen-2015-eines-der-extremsten-jahre-der-messgeschichte#:~:text=Definition%20der%20Kysely%2DTage%3A%20Eine,25%C%20unterschritten%20wird> [18.02.2024]

ZMAG (2023) Hitzewellen: länger und häufiger: <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/hitzewellen-laenger-und-haeufiger> [07.01.2024]

Abbildungsverzeichnis

Bei allen Abbildungen handelt es sich um eigene Darstellungen, sofern nicht anders gekennzeichnet

Folgende Geodaten-Quellen wurden als Basis für Axonometrien und katographischen Darstellungen herangezogen:

- OpenStreetMap: <https://www.openstreetmap.org/search?query=wien#map=11/48.2203/16.3796> [04.01.2024]
- ViennaGIS: <https://www.wien.gv.at/ma41/datenviewer/public/> [01.09.2023]

Abb. 1

Hitzwellentage nach Jan Kysely seit 1900
Eigene Darstellung nach ZMAG (2015) Hitzwellen-Tage Wien Hohe Warte (1872-2015). https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/hitzwellen-2015-eines-der-extremsten-jahre-der-messgeschichte/image/image_view_fullscreen [11.10.2023]

Abb. 2

Urban Heat Vulnerability Map von Wien, nach Zählerbezirken
Eigene Darstellung nach ecoten (2019) Urban Heat Vulnerability Map of Vienna. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/pdf/hitzekarte.pdf> [01.09.2023]

Abb. 3

Woonerf in den Niederlanden
Cc RdA Suisse, Scheveningen - woonerf, <https://www.flickr.com/photos/rda-ch/albums/72157719546303708/> [15.03.2024]

Abb. 4

Flächenermittlung am Beispiel der Langmaigasse und Alberichgasse

Abb. 5

Stellplatzmöglichkeiten im öffentlichen Raum
Eigene Darstellung nach Stadt Wien (2011) Projektierungs Handbuch Öffentlicher Raum S. 85-88

Abb. 6

Flächenverteilung von Gemeindestraßen in Wien

Abb. 7

Flächenverteilung von Wohnstraßen in Wien

Abb. 8-11

Fakten zu Wohnstraßen in Wien

Abb. 12 - 173

Ergebnisse der Wohnstraßen Analyse Wien

Abb. 174

Die Entwicklung der Staglgasse von einer Nebenstraße zu einer Wohnstraße, zu einer Fußgänger*innen-Zone

Abb. 175

Wohnstraße in der Hockegasse

Abb. 176

Löwenzahngasse 2022

Abb. 177

Wohnstraße Löwenzahngasse 2023

Abb. 178

Ehemalige Wohnstraße „Nebenfahrbahn der Breitenseer Straße“

Anhang 1: MA 41, Stellplatzzahlen im öffentlichen Raum 2024

Die folgende Tabelle wurde mir am 6. Februar 2024 von dem Magistrat der Stadt Wien - MA 41, Stadtvermessung per Email zur Verfügung gestellt. Datenstand ist Dezember 2023.
 Anmerkung der MA 41: „Die Stellplatzzahlen sind aufgrund von Baumaßnahmen laufend Schwankungen unterlegen. Die Genauigkeit der Zahlen schätzen wir deshalb auf +- 1%.“

BEZIRK	STELLPLÄTZE
1	9.207
2	18.594
3	20.782
4	6.696
5	9.290
6	5.612
7	4.097
8	3.813
9	9.315
10	39.654
11	22.159
12	20.390
13	19.542
14	21.686
15	14.641
16	20.148
17	12.547
18	13.149
19	23.017
20	14.206
21	42.969
22	47.836
23	37.437
SUMME	436.787

Anhang 2: MA 46, Wohnstraßen in Wien, 2023

Das folgende PDF wurde mir am 19. Juli 2023 von dem Magistrat der Stadt Wien - MA 46, Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten per Email zur Verfügung gestellt. Datenstand ist der 17. Juli 2023.

WOHNSTRASSEN IN WIEN		realisiert	Länge*
Bereich Rudolfsplatz			
1. Rudolfsplatz		07.05.1985	121 m
Bereich Wolfengasse			
1. Wolfengasse		13.09.1995	41 m
Bereich Nikolaigasse			
1. Nikolaigasse		06.04.1999	36 m
Bereich Bräunerstraße			
1. Bräunerstraße		26.02.2014	70 m
1. Stallburggasse		26.02.2014	40 m
Bereich Bäckersstraße			
1. Bäckersstraße		03.10.2014	170 m
1. Bäckersstraße		03.10.2014	105 m
1. Dr.-Ignaz-Seipel-Platz		03.10.2014	45 m
1. Köllnerhofgasse		03.10.2014	120 m
1. Lugreck		03.10.2014	100 m
1. Schölarergasse		03.10.2014	220 m
1. Sonnenföhlgasse		03.10.2014	195 m
Bereich Jaominggasse			
1. Jaominggasse		13.12.2005	90 m
Bereich Schwedenplatz			
1. Schwedenplatz		01.06.2017	60 m
Bereich Stauersstraße			
2. Stauersstraße		24.08.1990	155 m
Bereich Ernst-Renz-Gasse			
2. Ernst-Renz-Gasse		11.01.1993	101 m
Bereich Schwarzgasse			
2. Schwarzgasse		21.09.1990	91 m
Bereich Wehlstraße Nord			
2. Friedrich-Hillegas-Straße		24.11.1998	129 m
2. Wehlstraße		24.11.1998	184 m
Bereich Wehlstraße Süd			
2. Mexikaplatz		24.08.2004	62 m
2. Mexikaplatz		24.08.2004	93 m
2. Wehlstraße		24.08.2004	261 m
Bereich Amershoferstraße			
2. Amershoferstraße		24.08.1990	79 m
2. Amershoferstraße		24.08.1990	88 m
2. Mambgasse		24.08.1990	103 m
Bereich Lampigasse			
2. Lampigasse		25.03.2010	171 m
2. Lampigasse		25.03.2010	216 m
2. Nordpolstraße		25.03.2010	54 m
2. Rabbiner-Scheerens-Platz		25.03.2010	24 m
Bereich Vorgartenstraße			
2. Holahstraße		23.11.2010	111 m
2. Vorgartenstraße		23.11.2010	128 m
2. Vorgartenstraße		23.11.2010	195 m
Bereich Tempelgasse			
2. Tempelgasse		20.09.2015	64 m
Bereich Dillergasse			
3. Dillergasse		23.08.1984	129 m
Bereich Czaplakgasse			
3. Czaplakgasse		18.05.1984	101 m
Bereich Lichtungsgasse			
3. Lichtungsgasse		18.05.1984	68 m
Bereich Maiselgasse			
3. Maiselgasse		29.09.1997	122 m
Bereich Obere Weißgerberstraße 2			
3. Obere Weißgerberstraße 2		28.03.2011	22 m
Bereich Bereich Krummgasse			
3. Bereich Krummgasse		04.07.2022	513 m

Ortlichkeit	realisiert	Länge*
Bereich Mozartgasse		
4. Mozartgasse	30.10.1984	256 m
4. Mozartgasse	30.10.1984	53 m
4. Mozartgasse	30.10.1984	67 m
4. Mozartplatz	30.10.1984	73 m
4. Neumanngasse	30.10.1984	45 m
4. Neumanngasse	30.10.1984	18 m
Bereich Schöffergasse		
4. Schöffergasse	05.05.1998	128 m
Bereich Treislstraße		
4. Treislstraße	03.07.1998	110 m
Bereich Schlüsselgasse		
4. Schlüsselgasse	06.03.2000	162 m
Bereich Resselgasse		
4. Resselgasse	17.01.2005	68 m
Bereich Neumanngasse		
4. Neumanngasse	01.12.2005	62 m
Bereich Walgasse		
4. Walgasse	25.04.2003	89 m
Bereich Phonogasse		
4. Phonogasse	23.03.2022	146 m
Bereich Trappelgasse		
4. Trappelgasse	23.03.2022	148 m
Bereich Schmöllelgasse		
4. Schmöllelgasse	23.03.2022	215 m
Bereich Freundgasse		
4. Freundgasse	05.07.2022	135 m
Bereich Gasergasse West		
5. Gasergasse West	12.01.1988	162 m
Bereich Einsiedlerplatz		
5. Einsiedlerplatz	28.02.2000	257 m
Bereich Stöbergasse		
5. Stöbergasse	08.11.1996	351 m
Bereich Schloßgasse		
5. Castellgasse	20.09.1999	92 m
5. Hofgasse	20.09.1999	139 m
5. Schloßgasse	20.09.1999	84 m
5. Schloßgasse	20.09.1999	132 m
5. Schloßgasse	20.09.1999	137 m
Bereich Handabgasse West		
5. Handabgasse West	13.10.2000	90 m
Bereich Handabgasse Ost		
5. Handabgasse Ost	13.10.2000	104 m
Bereich Gasergasse Ost		
5. Gasergasse Ost	13.10.2000	91 m
Bereich Christophgasse		
5. Christophgasse	15.03.2001	123 m
Bereich Embelgasse		
5. Embelgasse	23.04.1986	105 m
Bereich Bacherplatz		
5. Bacherplatz	15.06.2020	71 m
5. Bacherplatz	15.06.2020	52 m
5. Pannaschgasse	15.06.2020	101 m
Bereich Zeuggasse		
5. Zeuggasse	21.01.1997	68 m

Örtlichkeit	realisiert	Länge*
Bereich Wallgasse		76 m
6. Wallgasse	30.10.1984	76 m
Bereich Rablgasse		93 m
6. Rablgasse	28.10.1987	93 m
Bereich Marchettigasse		132 m
6. Marchettigasse	18.06.1996	132 m
Bereich Sonnenberggasse		83 m
6. Sonnenberggasse	30.11.1995	83 m
Bereich Dierenstraße		581 m
6. Dierenstraße	27.04.2000	581 m
Bereich Minzwandlinggasse		176 m
6. Minzwandlinggasse	08.10.2012	176 m
Bereich Haydgasse		203 m
6. Haydgasse	05.12.2014	203 m
Bereich Fliegergasse		109 m
6. Fliegergasse	15.07.2005	109 m
Bereich Stückgasse		220 m
7. Stückgasse	04.04.1993	220 m
Bereich Urban-Loritz-Platz		69 m
7. Urban-Loritz-Platz	31.03.2000	69 m
Bereich Lindengasse		83 m
7. Lindengasse	17.11.2010	83 m
Bereich Mechtuarstergasse		141 m
7. Mechtuarstergasse	10.04.2003	141 m
Bereich Richterergasse		238 m
7. Richterergasse	15.08.2013	238 m
Bereich Lenauergasse		545 m
8. Friedrich-Schmid-Platz	05.06.1986	92 m
8. Friedrich-Schmid-Platz	05.06.1986	79 m
8. Lenauergasse	05.06.1986	93 m
8. Lenauergasse	05.06.1986	86 m
8. Loiskoldgasse	05.06.1986	52 m
8. Schmidgasse	05.06.1986	86 m
8. Schmidgasse	05.06.1986	57 m
Bereich Neudlegergasse		203 m
8. Neudlegergasse	24.10.1994	203 m
Bereich Josefsgasse		182 m
8. Josefsgasse	11.08.1995	182 m
Bereich Maria-Treu-Gasse		112 m
8. Maria-Treu-Gasse	16.01.2017	112 m
Bereich Lenauergasse		89 m
8. Lenauergasse	16.01.2017	89 m
Bereich Galligasse		110 m
9. Galligasse	05.08.1993	110 m
Bereich Lunckandlgasse		70 m
9. Lunckandlgasse	27.08.1993	70 m
Bereich Straußhofgasse		96 m
9. Straußhofgasse	17.12.1986	96 m
Bereich D'Orsay-Gasse		150 m
9. D'Orsay-Gasse	16.10.1984	150 m
Bereich Servitengasse		212 m
9. Servitengasse	07.08.1987	212 m
Bereich Grauentorgasse		85 m
9. Grauentorgasse	07.08.1987	85 m
Bereich Glasergasse		105 m
9. Glasergasse	22.11.1994	105 m
Bereich Währinger Gürtel (Nebenfahrbahn)		276 m
9. Währinger Gürtel (Nebenfahrbahn)	17.09.2001	276 m
Bereich Glasergasse		187 m
9. Glasergasse	07.09.2020	187 m
Bereich Perenstorfergasse		202 m
10. Perenstorfergasse	15.12.1994	202 m
Bereich Heitzgasse		138 m
10. Heitzgasse	18.10.2012	138 m
Bereich Johannergasse		95 m
10. Johannergasse	19.12.2012	95 m
Bereich Hertha-Firnberg-Straße		400 m
10. Hertha-Firnberg-Straße	17.01.2005	400 m
Bereich Thomas-Münzer-Gasse		217 m
10. Gallßmayrgasse	20.10.2022	53 m
10. Gallßmayrgasse	20.10.2022	65 m
10. Thomas-Münzer-Gasse	20.10.2022	99 m

Örtlichkeit	realisiert	Länge*
Bereich Fuchsbühnenstraße		215 m
11. Fuchsbühnenstraße	04.10.2006	215 m
Bereich Mailergasse		99 m
11. Mailergasse	16.03.2000	99 m
Bereich KGV Simmeringer Haide		3440 m
11. KGV Simmeringer Haide	03.08.2000	3440 m
Bereich Krützelergasse		102 m
11. Krützelergasse	19.07.2001	102 m
Bereich Kobelgasse		327 m
11. Kobelgasse	28.11.2006	327 m
Bereich Nowakgasse		320 m
11. Nowakgasse	26.04.2022	320 m
Bereich Mandlgasse Süd		271 m
12. Mandlgasse Süd	01.08.1985	271 m
Bereich Mandlgasse Nord		133 m
12. Mandlgasse Nord	19.04.1984	133 m
Bereich Rauchgasse		67 m
12. Rauchgasse	16.02.1987	67 m
Bereich Karl-Löwe-Gasse		194 m
12. Karl-Löwe-Gasse	07.11.1986	194 m
Bereich Am Fuchsenfeld		188 m
12. Am Fuchsenfeld	23.10.1989	188 m
Bereich Rotkirchgasse		197 m
12. Rotkirchgasse	23.10.1989	197 m
Bereich Marschallplatz		468 m
12. Marschallplatz	11.01.1988	468 m
Bereich Löhrergasse		331 m
12. Löhrergasse	19.10.1998	331 m
Bereich Edmund-Reim-Gasse		513 m
12. Edmund-Reim-Gasse	12.09.2003	513 m
Bereich Putendörfer Straße		349 m
12. Putendörfer Straße	13.09.2011	349 m
Bereich Rutenburgstraße		190 m
12. Rutenburgstraße	19.11.2003	190 m
Bereich Kollmayergasse		121 m
12. Kollmayergasse	15.03.2021	121 m
Bereich Eduard-Klein-Gasse		136 m
13. Eduard-Klein-Gasse	21.10.1997	136 m
Bereich Dongasse		143 m
13. Dongasse	18.08.2000	143 m
Bereich Steinteichergasse		297 m
13. Steinteichergasse	26.04.2005	297 m
Bereich Fainuergasse		3015 m
13. Fainuergasse	20.04.2015	3015 m
Bereich Josef-Herndl-Gasse		127 m
13. Josef-Herndl-Gasse	17.03.2014	127 m
Bereich Horitschgasse		247 m
13. Horitschgasse	14.03.2016	247 m
Bereich Nothgasse		366 m
13. Nothgasse	13.03.2018	93 m
13. Nothgasse	13.03.2018	176 m
13. Nothgasse	13.03.2018	97 m
Bereich Felbgasse		256 m
14. Felbgasse	25.10.1990	256 m
Bereich Breitenmeer Straße (Nebenfahrbahn)		123 m
14. Breitenmeer Straße (Nebenfahrbahn)	14.12.1987	123 m
Bereich Unbenannte Verkehrsfläche		369 m
14. Unbenannte Verkehrsfläche	29.05.2000	369 m
Bereich Auggasse		142 m
14. Auggasse	08.10.2010	142 m
Bereich Goldschlagstraße		87 m
14. Goldschlagstraße	17.11.2020	87 m

Örtlichkeit	realisiert	Länge*
Bereich Besenbühlgasse		103 m
15. Besenbühlgasse	15.12.1987	103 m
Bereich Volkergasse		93 m
15. Volkergasse	18.05.1990	93 m
Bereich Dankwartgasse		106 m
15. Dankwartgasse	18.05.1990	106 m
Bereich Reuentalgasse		170 m
15. Reuentalgasse	11.12.1987	170 m
Bereich Langmaigasse		181 m
15. Langmaigasse	11.12.1987	181 m
Bereich Albertergasse		117 m
15. Albertergasse	10.05.1990	117 m
Bereich Löscherkoblgasse Ost		104 m
15. Löscherkoblgasse Ost	10.05.1990	104 m
Bereich Schuelkagasse, Wurmorgasse Süd		262 m
15. Schuelkagasse, Wurmorgasse Süd	25.06.1985	262 m
Bereich Wurmorgasse Nord		110 m
15. Wurmorgasse Nord	05.03.1984	110 m
Bereich Chrobakgasse		117 m
15. Chrobakgasse	13.04.1984	117 m
Bereich Plankergasse		110 m
15. Plankergasse	21.11.1985	110 m
Bereich Löscherkoblgasse West		110 m
15. Löscherkoblgasse West	21.11.1985	110 m
Bereich Pelzergasse		369 m
15. Pelzergasse	11.12.2007	369 m
Bereich Zuckergasse		147 m
15. Zuckergasse	08.02.1985	147 m
Bereich Goldschlagstraße		82 m
15. Goldschlagstraße	24.06.1997	82 m
Bereich Paathgasse		140 m
15. Paathgasse	24.06.1997	140 m
Bereich Johannes-Kirwanik-Gasse		127 m
16. Johannes-Kirwanik-Gasse	27.11.1986	127 m
Bereich Speckbacherergasse		103 m
16. Speckbacherergasse	22.05.1987	103 m
Bereich Familienplatz		295 m
16. Degengasse	20.02.2006	70 m
16. Familienplatz	12.09.2015	15 m
16. Familienplatz	20.02.2006	73 m
16. Rückergasse	20.02.2006	137 m
Bereich Wichterergasse		138 m
16. Wichterergasse	03.02.1984	138 m
Bereich Lambergergasse		130 m
16. Lambergergasse	02.02.1984	130 m
Bereich Gaullacherergasse		135 m
16. Gaullacherergasse	07.09.1987	135 m
Bereich Weinbergergasse		62 m
16. Weinbergergasse	12.02.1998	62 m
Bereich Anton-Geiger-Weg		312 m
16. Anton-Geiger-Weg	19.02.2003	312 m
Bereich Seisenmüllergasse		638 m
16. Seisenmüllergasse	19.04.2006	638 m
Bereich Himmelschloßberg		93 m
16. Himmelschloßberg	20.10.2011	93 m
Bereich Waldckergasse		584 m
16. Waldckergasse	10.07.2015	584 m
Bereich Lorenz-Mandl-Gasse		146 m
16. Lorenz-Mandl-Gasse	30.08.2016	146 m
Bereich Johann-Nepomuk-Berger-Platz		146 m
16. Johann-Nepomuk-Berger-Platz	06.08.2018	74 m
16. Johann-Nepomuk-Berger-Platz	06.08.2018	72 m
Bereich Gallitzstraße		58 m
16. Gallitzstraße	30.10.2018	58 m
Bereich Dierpoldplatz (Süd)		71 m
17. Dierpoldplatz (Süd)	13.06.1986	71 m
Bereich Redtenbacherergasse		116 m
17. Redtenbacherergasse	31.10.1985	116 m
Bereich Lorenz-Bayer-Platz (Nord)		94 m
17. Lorenz-Bayer-Platz (Nord)	08.02.1993	94 m
Bereich Schöbrunner Graben		2023 m
17. Schöbrunner Graben	08.06.2018	114 m
17. Schöbrunner Graben	08.06.2018	109 m
17. Schöbrunner Graben	08.06.2018	145 m
17. Schöbrunner Graben	08.06.2018	163 m
17. Schöbrunner Graben	08.06.2018	238 m
17. Schöbrunner Graben	08.06.2018	126 m
17. Wamballeweg	08.06.2018	65 m

Örtlichkeit	realisiert	Länge*
Bereich Mayrmlinggasse		151 m
18. Mayrmlinggasse	15.09.1986	151 m
Bereich Tücherschanzplatz (Nord)		169 m
18. Tücherschanzplatz (Nord)	21.01.1986	169 m
Bereich Abergstraße		60 m
18. Abergstraße	30.04.1986	60 m
Bereich Hockegasse (ÖNv. 40)		42 m
18. Hockegasse ÖNv. 40	13.02.1986	42 m
Bereich Geymüllergasse		385 m
18. Geymüllergasse	16.09.2004	385 m
Bereich Messerschmidgasse		182 m
18. Messerschmidgasse	10.10.2005	182 m
Bereich Mollgasse		336 m
18. Mollgasse	20.04.2017	160 m
18. Mollgasse	20.04.2017	108 m
18. Weitefgasse	20.04.2017	68 m
Bereich Schöbrunner Graben		2023 m
18. Schöbrunner Graben	08.06.2018	238 m
18. Schöbrunner Graben	08.06.2018	126 m
18. Schöbrunner Graben	08.06.2018	145 m
18. Schöbrunner Graben	08.06.2018	121 m
18. Schöbrunner Graben	08.06.2018	124 m
18. Schöbrunner Graben	08.06.2018	163 m
18. Weidönweg	08.06.2018	146 m
Bereich Schulgasse		44 m
18. Schulgasse	19.10.2018	44 m
Bereich Nubwalgasse		307 m
19. Nubwalgasse	11.10.1989	307 m
Bereich Rudolfsberggasse		311 m
19. Rudolfsberggasse	13.12.1983	311 m
Bereich Zahnradbahnstraße		80 m
19. Zahnradbahnstraße	25.01.1988	80 m
Bereich Pantzergasse		172 m
19. Pantzergasse	18.09.1984	172 m
Bereich Spielmannsgasse		428 m
20. Spielmannsgasse	08.01.1990	428 m
Bereich Grisensteckergasse		87 m
20. Grisensteckergasse	23.11.1983	87 m
Bereich Staudingergasse		185 m
20. Staudingergasse	25.11.1985	185 m
Bereich Karajungasse		299 m
20. Karajungasse	19.11.1990	74 m
20. Karajungasse	19.11.1990	152 m
20. Unterbürgerergasse	19.11.1990	73 m
Bereich Wehlstraße		297 m
20. Wehlstraße	30.09.1997	297 m
Bereich Kornhäuselgasse		268 m
20. Kornhäuselgasse	02.12.1998	73 m
20. Robert-Blum-Gasse	02.12.1998	96 m
20. Schongauerergasse	02.12.1998	99 m
Bereich Romanogasse		129 m
20. Romanogasse	16.11.2005	129 m
Bereich Aigpenstraße		37 m
20. Aigpenstraße	06.09.2006	37 m
Bereich Unbenannte Verkehrsfläche ggü. Forsthaugasse 15/7		121 m
20. Unbenannte Verkehrsfläche ggü. Forsthaugasse 15/7	07.05.2014	121 m
Bereich Othmargasse		144 m
20. Othmargasse	12.04.2022	144 m
Bereich Brigittaplatz (Nord)		111 m
20. Brigittaplatz (Nord)	31.12.2022	111 m
Bereich Brigittaplatz (Süd)		110 m
20. Brigittaplatz (Süd)	31.12.2022	110 m
Bereich Acharngasse		297 m
21. Acharngasse	13.04.2009	297 m
Bereich Dautlergasse		209 m
21. Dautlergasse	24.09.2012	209 m
Bereich Edi-Finger-Straße		116 m
21. Edi-Finger-Straße	13.02.2014	116 m
Bereich Anichweg		143 m
21. Anichweg	13.04.2021	143 m

Ortlichkeit	realisiert	Länge*
Bereich Claretnergasse		212 m
22., Claretnergasse	27.09.1990	212 m
Bereich Große-Buchs-Straße		320 m
22., Große-Buchs-Straße	14.11.2000	320 m
Bereich Löwentalgasse		m
22., Löwentalgasse	21.03.2023	#Fehler m
Bereich Fischerstrand		1780 m
22., Fischerstrand	31.12.2022	1780 m
Bereich Eileens-Gray-Gasse		135 m
22., Eileens-Gray-Gasse	31.12.2022	135 m
Bereich Larwingasse		m
22., Larwingasse	08.05.2023	#Fehler m
22., Larwingasse	08.05.2023	#Fehler m
Bereich Anton-Krieger-Gasse		188 m
23., Anton-Krieger-Gasse	07.10.1986	188 m
Bereich Bendagasse		89 m
23., Bendagasse	14.10.1999	89 m
Bereich Koppalggasse		103 m
23., Koppalggasse	15.11.2002	103 m
Bereich Kirchenplatz		87 m
23., Kirchenplatz	27.10.2007	87 m
Bereich In der Klassen		102 m
23., In der Klassen	20.11.2014	102 m
Bereich August-Gerind-Weg		339 m
23., August-Gerind-Weg	18.08.2009	339 m
Bereich Anton-Sutzenberger-Weg		294 m
23., Anton-Sutzenberger-Weg	17.01.2019	294 m
Bereich Engelhofengasse		189 m
23., Engelhofengasse	14.03.2019	189 m
Bereich Rößergasse		343 m
23., Rößergasse	07.09.2020	343 m

Quelle: * Längenerhebung auf Basis BSW
M446 - Team Datenmanagement

Seite 34 von 34

Status: Juli 2023
Druckdatum: 17.07.2023

Anhang 3: Tabelle: Straßenportrait Wohnstraßen

In der folgenden Tabelle ist die Analyse aller Wohnstraßen in Wien abgebildet. Alle Daten stammen aus eigener Erhebung, sofern nicht anders angegeben.

Folgende Quellen sind hierbei zu nennen:

Einwohner*innen

Statistik Austria (2023) Einwohner*innen zu Jahresbeginn 2023. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/682157/umfrage/einwohner-in-wien-nach-bezirken/> [01.08.2023]

Pkw pro 100 Einwohner*innen

Statistik Austria (2022) PKW Dichte in Wien 2022. <https://stp.wien.gv.at/viennaviz/anonymous/embed.html?id=11e8473c-09bd-49a8-b6f4-647e040cc233&isAnimated=false> [01.08.2023]

Pkw Stellplätze im öffentlichen Raum

Stadt Wien (2023, Dezember) Stellplatzzahlen nach Bezirken. (s. Anhang 1)

Wohnstraßen, Kundmachung und Länge der Straße

Magistrat der Stadt Wien - MA 46, Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2023, 17. Juli): Wohnstraßen in Wien, Stand Juli 2023. (s. Anhang 2)

Distanzen zu Parkgaragen, ÖPNV Haltestellen, Park/Spielplatz

Google Maps (o.D.): <https://www.google.at/maps/preview> [25.02.2024]

Urban Heat Vulnerability Index

ecoten (2019): Wo Wien besonders unter hohen Temperaturen leidet. <https://www.derstandard.at/story/2000107087815/wo-wien-besonders-unter-hohen-temperaturen-leidet> [01.11.2023]

Allgemein Informationen										Flächenverteilung					Verkehrsberuhigung					Gehen					MIV					Fahrrad					Mobilität					Alternative Nutzungen					Klima				
Bezirk	Einwohner*innen	Pkw pro 100 Einwohner*innen	Pkw Zahl	Pkw Stellplätze im öffentlichen Raum	Wohnstraßen	Kundmachung	Typ	Länge	Fläche	Fahrbahn	davon behinderter Verkehr		Gehweg		baulich getrennter Fußweg		Grünflächen		Besondere Verkehrsberuhigung?	Schriftgesch. durch bauh. Maßn. gewährleisten	Durchfahrt möglich?	Gehweg baulich getrennt?	Gehweg barrierefrei?	Parkplätze auf dem Gehweg	Hausgängen / Häuser	Pkw Stellplätze	Fahrradstellplätze	Fahrräder gegen die Einbahn möglich?	m	min Fuß	Name	m	min Fuß	Name	m	min Fuß	Name	Grünzonen	Parkplätze als Grünzonen genutzt	Sitzmöglichkeiten	Institutionen in Straße?	Straßenbäume	Trinkbrunnen	Urban Heat Vulnerability Map					
								m	m²	m²	%	m²	%	m²	%	m²	%	m²																											%	m²	%	m	min Fuß
1					Bereich Rudolfsplatz	07.05.85	A,C,E	105	1.757	1.110	63,2%	514	46,3%	592	33,7%	0	0,0%	55	3,1%	D	/	ja	ja	ja	/	2/5	38	20	/	250	3	Garage Werdertorgasse	130	2	Rudolfsplatz	60	1	Rudolfspark	/	7	/	Bildung	5	/	0,62				
1					Bereich Wollengasse	13.09.95	A,D,F,G	60	295	295	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	G,J	ja	/	/	ja	/	0/4	0	/	270	3	Garage Capricorno	400	5	Schwedenplatz U	600	8	Statpark	/	/	/	Hotel	/	/	0,71					
1					Bereich Nikolaigasse	06.04.99	A,D,F,G	41	247	247	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	B,G,J	ja	/	/	ja	/	3/4	0	/	190	3	Weihburg Garag	350	4	Stephansplatz U, 3A	700	10	Stadtpark	/	/	/	/	/	/	0,71					
1					Bereich Jasomirgotsstraße	13.12.05	A,E,F	90	938	519	55,3%	15	2,9%	419	44,7%	0	0,0%	0	0,0%	B,F,G,J	ja	/	/	ja	/	0/8	1	/	210	3	Parkhaus Stephansplatz	120	2	Stephansplatz U, 3A	750	11	Rudolfspark	/	/	/	Kirche	/	/	0,70					
1					Bereich Bräunerstraße	26.02.14	A,I	94	636	448	70,4%	110	24,6%	188	29,6%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	ja	ja	/	1/4	11	6	/	400	6	Garage Neuer Markt	100	1	Habsburgerstraße, 2A	850	1	Burggarten	/	/	/	Kirche	/	/	0,70					
1					Bereich Bäckerstraße	03.10.14	A,D,J	908	8.800	5.233	59,5%	799	15,3%	3.549	40,3%	0	0,0%	18	0,2%	A,G	/	ja	teilw.	/	/	22/53	85	30	/	210	3	Parkhaus Stephansplatz	270	3	Subentor U3	600	8	Stadtpark	/	8	3	Kirche	3	/	0,71				
1					Bereich Schwedenplatz	01.06.17	A,E,F	60	222	169	76,1%	0	0,0%	53	23,9%	0	0,0%	0	0,0%	G	ja	ja	ja	/	/	0/1	0	/	ja	50	1	Garage Capricorno	350	5	Schwedenplatz U	750	10	Stadtpark	/	/	/	Hotel	/	/	0,71				
Bezirk	16.623	57	9.475	9.207	7			1.358	12.895	8.021	62,2%	1.438	17,9%	4.801	37,2%	0	0,0%	73	0,6%	1	4	4	3	4	0	35	135	56	1	210	3,1		246	3,1		616	7,0		0	15	3		8	0	0,69				
Bezirk					Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)				1.040.582	501.285	48,2%	117.481	23,4%	460.548	44,3%	8.603	0,8%	70.146	6,7%																														
2					Bereich Stuverstraße & Ameholzerstraße	24.08.90	A,I	424	6.321	4.810	76,1%	2.344	48,7%	1.290	20,4%	0	0,0%	221	3,5%	F	/	/	ja	ja	26	2/29	216	4	400	6	Garage Prater Ausstellungstraße	220	3	Venediger Au	180	2	Venediger Au	2	8	/	/	38	/	0,82					
2					Bereich Schwarzringgasse	21.09.90	A,C	91	834	428	51,3%	150	35,0%	355	42,6%	0	0,0%	51	6,1%	A,G	/	ja	ja	/	/	2/7	15	8	/	200	3	Garage Karmellermarkt	160	2	Leopoldgasse	500	7	Augarten	/	/	/	Bildung	3	/	0,52				
2					Bereich Ernst-Renz-Gasse	11.01.93	A	101	1.056	645	61,1%	295	45,7%	411	38,9%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	ja	ja	ja	/	4/3	25	/	/	90	1	Tiefgarage Afrkanergasse	260	4	Praterstern	500	7	Prater	/	/	/	/	/	/	0,75				
2					Bereich Wehlstraße Nord	24.11.98	A,I	313	4.732	2.352	49,7%	992	42,2%	2.044	43,2%	0	0,0%	336	7,1%	/	/	ja	ja	ja	/	0/9	82	46	/	160	2	WPARK Pflegewohnhaus Leopoldstadt	160	2	Pensionsversicherungsanstalt	650	9	Rudolf Bednar Park	/	/	/	/	/	12	/	0,54			
2					Bereich Wehlstraße Süd	24.08.04	A,E,I	416	7.166	4.773	66,6%	2.047	42,9%	1.997	27,9%	0	0,0%	396	5,5%	F	ja	/	ja	/	/	9/16	188	8	ja	550	7	WPARK Pflegewohnhaus Leopoldstadt	260	4	Walchergasse	190	3	Rosenpark	/	/	/	/	49	/	0,54				
2					Bereich Lampgasse	25.03.10	A,E,I	465	5.892	2.311	39,2%	823	35,6%	1.143	19,4%	1.062	18,0%	1.376	23,4%	I	/	ja	ja	/	/	7/20	78	8	ja	60	1	Parkplatz Nordwestbahnstraße	280	4	Am Tabor	50	1	Augarten	/	/	/	/	60	/	0,52				
2					Bereich Vorgartenstraße	23.11.10	A,I	434	7.499	5.555	74,1%	2.410	43,4%	1.558	20,8%	0	0,0%	386	5,1%	E,I	/	/	ja	/	/	4/9	205	/	/	290	4	PAYUCA Garage Vorgartenstraße 122	130	2	Vorgartenstraße	60	1	Stadtwildnis	/	/	/	/	40	/	0,82				
2					Bereich Tempelgasse	20.08.15	A,E	64	532	317	59,6%	60	18,9%	215	40,4%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	ja	ja	ja	/	1/2	4	/	ja	90	1	Tiefgarage Uniqua	260	4	Nestroyplatz	20	1	Veza Canetti Park	/	/	/	Kirche	/	/	0,75				
Bezirk	108.306	31	33.575	18.594	8			2.308	34.032	21.191	62,3%	9.121	43,0%	9.013	26,5%	1.062	3,1%	2.766	8,1%	3	1	5	8	4	26	31	813	74	3	200	3,1		216	3,1		269	3,9		2	8	0		202	0	0,66				
Bezirk					Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)				2.112.979	1.086.061	51,4%	237.259	21,8%	608.836	28,8%	53.786	2,5%	364.296	17,2%																														
3					Bereich Czupkagasse	18.05.84	A,E,G	101	1.387	915	66,0%	382	41,7%	409	29,5%	0	0,0%	63	4,5%	A,G	ja	/	ja	/	/	3/7	36	8	170	2	Tiefgarage Landstraßer Hauptstraße	180	2	Weyrgasse	100	1	Czapkikapark	/	/	/	/	7	/	0,71					
3					Bereich Uchafutgasse	18.05.84	A,E,G	69	1.174	581	49,5%	291	50,1%	366	31,2%	0	0,0%	227	19,3%	/	ja	/	ja	/	/	3/4	27	/	220	3	Tiefgarage Landstraßer Hauptstraße	220	3	Weyrgasse	120	1	Czapkikapark	/	/	/	/	4	/	0,71					
3					Bereich Dißnergasse	23.08.84	A	69	1.173	607	51,7%	314	51,7%	481	41,0%	0	0,0%	85	7,2%	A,G	/	ja	ja	ja	/	2/11	29	/	ja	250	3	Tiefgarage Radetzky - Wien APCOA	220	3	Hintere Zollamtsstraße	950	13	Prater	/	/	/	4	/	2	/	0,73			
3					Bereich Maiselgasse	29.09.97	A,C,D,E,G	122	1.107	846	76,4%	173	20,5%	101	9,1%	0	0,0%	160	14,5%	/	/	/	teilw.	/	/	1/1	17	/	/	400	5	Tiefgarage Arkadenhof - Wien APCOA	150	2	Buangasse	50	1	Stadtwildnis	/	/	/	Bildung	1	/	0,57				
3					Bereich Obere Weißbergerstraße 2	28.03.11	A,F	39	175	0	0,0%	20	11,4%	175	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	G	ja	/	/	ja	2	0/0	2	/	220	3	Tiefgarage Radetzky - Wien APCOA	130	2	Hintere Zollamtsstraße	900	13	Stadtpark	/	/	/	/	Retung	/	/	0,73				
3					Bereich Krumngasse	04.07.22	A,C,I	513	6.056	4.159	68,7%	1.736	41,8%	1.819	30,0%	0	0,0%	78	1,3%	/	/	ja	ja	/	/	22/53	147	38	/	100	1	PAYUCA Garage Ungargasse 37	130	2	Ungargasse, Neulingasse	650	9	Arenbergpark	/	4	/	kote, Bildung	5	/	0,72				
Bezirk	96.766	34	32.900	20.782	6			913	11.072	7.108	64,2%	2.916	41,0%	3.351	30,3%	0	0,0%	613	5,5%	3	3	2	4	2	2	55	258	46	1	240	2,8		172	2,3		462	6,3		0	4	4		19	0	0,70				
Bezirk					Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)				1.558.172	929.896	59,7%	265.178	28,5%	493.880	31,7%	29.366	1,9%	105.030	6,7%																														
4					Bereich Mozartplatz	30.10.84	A,E,I	256	3.113	1.273	40,9%	371	29,1%	1.532	49,2%	0	0,0%	308	9,9%	C,D,G	ja	ja	ja	/	/	4/15	36	8	/	90	1	Rainer Garage	160	2	Taubstummengasse	300	4	Alois-Drasche Park	/	3	12	/	2	/	0,78				
4					Bereich Schaffergasse	05.05.98	A,C	128	1.700	861	50,6%	389	45,2%	824	48,5%	0	0,0%	15	0,9%	I	/	ja	ja	/	/	3/5	34	42	/	300	4	Rainer Garage	350	5	Paulanergasse	70	1	Johannes-Diodato-Park	/	/	/	Bildung	1	/	0,78				
4					Bereich Treitlstraße	03.07.98	A,C,E	110	631	403	63,9%	52	12,9%	228	36,1%	0	0,0%	0	0,0%	G	/	ja	teilw.	ja	/	0/1	3	12	ja	170	2	Wipark Technische Uni	120	2	Karlsplatz U	10	1	Karlsplatz	/	/	/	Bildung	/	/	0,63				
4																																																	

Allgemein Informationen										Flächenverteilung										Verkehrsberuhigung										Gehen										MIV										Fahrad										Mobilität										MIV										ÖPNV										Alternative Nutzungen										Klima									
Bezirk	Einwohner*innen	Pkw pro 100 Einwohner*innen	Pkw-Zahl	Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum	Wohnstraßen	Kundmachung	Typ	Länge		Fläche		Fahrbahn		davon ruhender Verkehr		Gehweg		baulich getrennter Radweg		Grünflächen		Besondere Verkehrsberuhigung?	Schriftgesch. durch baul. Maßn. gewährleistet	Durchfahrt möglich?	Gehweg baulich getrennt?	Gehweg barrierefrei?	Parkplätze auf dem Gehweg	Hausgaragen / Häuser	Pkw-Stellplätze	Radabstellplätze	Radfahren gegen die Einbahn möglich?	Disziplin zu Parkgaragen		Disziplin zu ÖPNV Haltestelle		Disziplin zu Park/Spielplatz		Grätzzone	Parkplätze als Gastgarten genutzt	Strommöglichkeiten	Institutionen in Straße?	Straßenbäume	Trinkbrunnen	Urban Heat Vulnerability Map																																																																	
								m	m²	m²	%	m²	%	m²	%	m²	%	m²	%	m	min Fuß											Name	m	min Fuß	Name	m	min Fuß								Name	0-1																																																															
6					Bereich Wallgasse	30.10.84	A,G	76	1.105	659	59,6%	320	48,5%	332	30,0%	0	0,0%	114	10,3%	/	/	ja	/	ja	/	/	0,5	30	4		110	1	PAYUCA Garage Grohngasse	160	2	Marhillier Gürtel	900	12	Stadtwildnis	/	/	/	/	/	5	/	0,79																																																														
6					Bereich Rahlgasse	28.10.87	A,C,G	93	2.277	840	36,9%	323	38,5%	1.190	52,3%	0	0,0%	247	10,8%	/	/	/	ja	ja	/	/	5,7	26	44	ja	110	2	Garage in der Rahlgasse	70	1	Getreidemarkt	500	6	Alfred Grünwald Park	/	2	3	Bildung	7	/	0,73																																																															
6					Bereich Sonnenuhrgasse	30.11.95	A,C,G	83	1.235	722	58,5%	267	36,9%	411	33,3%	0	0,0%	102	8,3%	/	/	/	ja	ja	/	/	2,6	20	16		240	3	Törtenkugelgarage	20	1	Sonnenuhrgasse	400	5	Bruno Kreisky Park	/	/	2	Bildung	7	/	0,79																																																															
6					Bereich Marchettigasse	18.06.96	A,C	132	1.175	605	51,5%	235	38,8%	500	42,6%	0	0,0%	70	6,0%	C	/	ja	ja	ja	/	/	4,8	23	4	/	190	2	Garage Mollardgasse	220	3	Hirschengasse	450	6	Wientallerasse	/	/	/	Bildung	3	/	0,77																																																															
6					Bereich Dörnergasse	27.04.00	A,I	581	6.210	3.619	58,3%	1.402	38,7%	2.494	40,2%	0	0,0%	97	1,6%	C,I	/	ja	ja	ja	/	/	22,48	128	34	/	350	5	WIPARK Windmühlgasse	180	3	Haus des Meeres	180	3	Haus des Meeres	1	11	/	/	5	/	0,73																																																															
6					Bereich Fügergasse	15.07.05	A	109	1.498	762	50,9%	370	48,5%	632	42,2%	0	0,0%	104	6,9%	A,E,I	ja	ja	ja	ja	/	/	3,9	30	8	ja	60	1	Tiefgarage Mariahilferstraße	190	3	Mariahilfstraße, kaiserstraße	300	4	Minna-Lache-Park	/	7	4	/	9	/	0,79																																																															
6					Bereich Münzwardingasse	08.10.12	A	176	1.997	1.186	59,4%	498	42,0%	677	33,9%	0	0,0%	134	6,7%	/	/	ja	ja	ja	/	/	4,15	49	20	/	200	2	Parkhaus Hofmühlgasse	100	2	Esterházygasse	160	2	Richard Waldemar Park	/	3	/	/	9	/	0,77																																																															
6					Bereich Haydngasse	05.12.14	A	203	2.050	1.298	63,3%	580	44,7%	723	35,3%	0	0,0%	29	1,4%	/	/	ja	ja	ja	/	/	10,20	57	4	/	210	3	PAYUCA Garage Webgasse	400	6	Zieglergasse	280	4	Hubert-Marischka Park	/	/	/	Museum	4	/	0,79																																																															
6	31.433	30	9.430	5.612	8			1.453	17.547	9.691	55,2%	3.995	41,2%	6.959	39,7%	0	0,0%	897	5,1%	5	2	5	8	5	0	42	363	134	2	184	2,4		168	2,6		396	5,3		1	23	9		49	0	0,77																																																																
6	Bezirk				Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)				420.683	233.108	55,4%	71.609	30,7%	162.169	38,5%	5.617	1,3%	19.789	4,7%																																																																																										
7					Bereich Stuckgasse	04.04.93	A,D	220	1.387	987	71,2%	0	0,0%	400	28,8%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	ja	/	/	/	/	9,16	0	9	ja	280	4	Parkhaus Elbl	220	3	Neubaugasse	200	3	Sebensterpark	/	/	/	/	/	/	/	0,75																																																														
7					Bereich Urban-Lortz-Platz	31.03.00	A,E	69	503	280	55,7%	95	33,9%	223	44,3%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	ja	ja	/	/	/	0,2	9	/	ja	260	3	Parkgarage Kaiserstraße	90	1	urban Lortz Platz	20	1	Urban Lortz Park	/	4	9	/	/	/	/	0,79																																																														
7					Bereich Mechtaristengasse	10.04.03	A,D	141	1.095	722	65,9%	255	35,3%	373	34,1%	0	0,0%	0	0,0%	B	/	ja	ja	/	/	/	2,10	24	/	/	190	2	Tiefgarage Lerchenfelderstraße	210	3	Auerspergstraße	190	3	Weghuberpark	/	/	/	/	/	/	/	0,75																																																														
7					Bereich Lindengasse	17.11.10	A	83	1.388	621	44,7%	209	33,6%	672	48,4%	0	0,0%	95	6,8%	F	ja	/	ja	ja	/	/	1,6	15	32	ja	280	4	Garage Gemgros	180	2	Neubaugasse U	350	5	Andreaspark	/	1	5	/	7	ja	0,67																																																															
7					Bereich Richterergasse	15.08.13	A,E,I	238	2.633	1.444	54,8%	476	33,0%	1.090	41,4%	0	0,0%	99	3,6%	A	/	ja	ja	/	/	/	6,13	46	16	ja	170	2	Garage Altseehaus	210	3	Neubaugasse	160	2	Andreaspark	/	1	5	/	7	ja	0,71																																																															
7	31.597	29	9.163	4.097	5			751	7.006	4.054	57,9%	1.035	25,5%	2.758	39,4%	0	0,0%	194	2,8%	2	1	4	4	1	0	38	94	57	4	236	3		182	2,4		184	2,6		0	6	19		14	2	0,73																																																																
7	Bezirk				Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)				384.177	207.608	54,0%	52.278	25,2%	154.714	40,3%	2.802	0,7%	19.053	5,0%																																																																																										
8					Bereich Lenuagasse (Baustelle)	05.05.86	A,I																							350	5	Tiefgarage Rathausquartier	160	2	Rathaus	400	6	Schönbompark	/	/	/	/	/	/	0,77																																																																
8					Bereich Neudeggergasse	24.10.94	A	203	1.981	922	46,5%	281	30,4%	1.031	52,0%	0	0,0%	28	1,4%	G,I	/	ja	ja	ja	/	/	6,12	23	24	ja	350	4	Tiefgarage Lerchenfelderstraße	400	5	Auerspergerstraße	450	6	Weghuberpark	/	/	1	/	2	/	0,77																																																															
8					Bereich Josefgasse	11.08.95	A	182	1.876	1.102	58,7%	410	37,2%	765	40,8%	0	0,0%	9	0,5%	/	/	ja	ja	/	/	/	6,11	40	8	/	270	3	Astoria Hochgarage	200	3	Rathaus	350	5	Weghuberpark	/	/	/	heater, Hotel	1	/	0,77																																																															
8					Bereich Maria-Treu-Gasse	16.01.17	A	112	997	515	51,7%	170	33,0%	482	48,3%	0	0,0%	0	0,0%	B	/	ja	/	ja	/	/	3,8	15	14	ja	200	3	Floriani garage	290	4	Ledergasse	230	3	Schönbompark	/	/	2	/	/	/	0,77																																																															
8	24.765	31	7.677	3.813	4			497	4.854	2.539	52,3%	861	33,9%	2.278	46,9%	0	0,0%	37	0,8%	1	0	3	2	2	0	48	78	46	2	293	3,8		263	3,5		358	5,0		0	0	3		3	0	0,77																																																																
8	Bezirk				Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)				296.517	170.835	57,6%	48.654	28,5%	108.410	36,6%	2.323	0,8%	14.949	5,0%																																																																																										
9					Bereich D'Orsay-Gasse	16.10.84	A,C	150	1.796	857	47,7%	276	32,2%	828	46,1%	0	0,0%	111	6,2%	C	/	ja	ja	ja	/	/	3,10	27	30	ja	550	7	Garage Bauernfeldplatz	350	5	Röbauerlände	350	5	Röbauer Lände	/	/	/	2	Bildung	13	/	0,77																																																														
9					Bereich Strudlhofgasse	17.12.86	A,G	96	868	528	60,8%	120	22,7%	271	31,2%	0	0,0%	69	7,9%	/	/	/	ja	/	/	/	/	2,8	12	/		260	4	Garage Bauernfeldplatz	350	4	Spitalgasse	500	7	Arne-Karisson Park	/	/	/	Hotel	2	/	0,63																																																														
9					Bereich Servitengasse Süd	07.06.87	A,E,I	90	1.333	518	38,9%	88	17,0%	722	54,2%	0	0,0%	93	7,0%	A,F,G,I	ja	/	ja	ja	/	/	3,5	8	24		450	5	Tiefgarage Rossau	160	1	Schlickgasse	500	4	Erwin Riegl Park	/	/	4	Kirche	5	ja	0,77																																																															
9					Bereich Galliegasse	05.08.93	A,C	110	1.415	704	49,8%	343	48,8%	675	47,7%	0	0,0%	36	2,5%	/	/	ja	ja	ja	/	/	0,7	27	26	ja	600	9	Garag Sepenstraße	210	3	Nußdorferstraße	650	9	Liechtensteinpark	1	/	2	Bildung	4	/	0,77																																																															
9					Bereich Luskandlgasse	27.08.93	A	70	885	509	57,5%	110	21,6%	366	41,4%	0	0,0%	10	1,1%	/	/	ja	ja	ja	/	/	2,2	11	6	ja	250	4	PAYUCA Garage Servitengasse	170	3	Währinger Straße Volksoper	550	8	Arne-Karisson Park	/	8	/	Theater	/	/	0,77																																																															
9					Bereich Glaserergasse	22.11.94	A,C	85	1.343	529	39,4%	182	34,3%	669	49,8%	0	0,0%	145	10,8%	/	/	ja	ja	ja	/	/	0,7	17	44	ja	400	6	PAYUCA Garage Spittelauer Lände	280	4	Friedensbrücke U	220	3	Donaukanal	/	/	2	Bildung	13	/	0,77																																																															
9					Bereich Währinger Gürtel (Nebenfahrbahn)	17.09.01	A	276	1.806	1.130	62,6%	330	29,2%	667	36,9%	0	0,0%	9	0,5%	/	/	ja	ja	ja	/	/	22	0,0	32	/	290	4	Tiefgarage WIFI B Wien	130	2	Währinger Straße Volksoper	850	12	Arne-Karisson Park	/	/	/	/	1	/	0,78																																																															
9					Bereich Servitengasse Nord	2023	A,E,I	19																																																																																																					

Allgemein Informationen										Flächenverteilung										Verkehrsberuhigung										Gehen										MIV										Fahrad										Mobilität										MIV										ÖPNV										Alternative Nutzungen										Klima									
Bezirk	Erwohner*innen	Pkw pro 100 Einwohner*innen	Pkw Zahl	Pkw Stellplätze im öffentlichen Raum	Wohnstraßen	Kundmachung	Typ	Länge		Fläche		Fahrbahn		davon ruhender Verkehr		Gehweg		baulich getrennter Radweg		Grünflächen		Besondere Verkehrsberuhigung?	Schnittpesch. durch baul. Maßnahmen, gewährleistet	Durchfahrt möglich?	Gehweg baulich getrennt?	Gehweg barrierefrei?	Parkplätze auf dem Gehweg	Hauseingänge / Häuser	Pkw Stellplätze	Radabstellplätze	Radfahren gegen die Einbahn möglich?	Distanz zu Parkplätzen	Distanz zu ÖPNV Haltestelle	Distanz zu Park/Spielplatz	Grätzboase	Parkplätze als Gastgarten genutzt	Sitzmöglichkeiten	Institutionen in Straße?	Straßenbäume	Trinkbrunnen	Urban Heat Vulnerability Map																																																																				
								m	m²	m²	%	m²	%	m²	%	m²	%	m²	%	m	min Fuß																					Name	m	min Fuß	Name	m	min Fuß	Name																																																													
22					Bereich Larwiggasse	08.05.23	B.I	399	2.840	2.147	75,6%	542	25,3%	483	17,0%	0	0,0%	210	7,4%	/	/	ja	teilw.	/	23	18/21	53	/	/	1.400	19	WIPARK Parkplatz Schrödingerplatz	250	4	Freiheitsiedlung	1.300	18	Ernst Paul Zimmer Park	/	/	/	/	/	10	/	0,49																																																															
22	212.691	47	99.965	47.836	6			3.312	30.603	21.616	70,6%	4.405	20,4%	3.071	10,0%	0	0,0%	5.916	19,3%	3	1	3	2	1	80	70	389	14	4	1.047	14,3		333	4,8		592	8,3		0	0	1		15	0	0,46																																																																
Bezirk					Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)				6.308.931	3.524.617	55,9%	610.387	17,3%	1.368.292	21,7%	84.373	1,3%	1.331.649	21,1%																																																																																										
23					Bereich Anton-Krieger-Gasse	07.10.86	B.C	188	2.192	1.063	48,5%	200	18,8%	1.025	46,6%	0	0,0%	104	4,7%	/	/	ja	ja	ja	/	4,8	20	8	ja	700	10	WIPARK Riverside	100	1	Liesing Schulzentrum	600	8	Fridtjof nasen Park	/	/	/	3	Bildung	9	/	0,48																																																															
23					Bereich Bendäggasse	14.10.99	B.C.G	89	886	533	60,2%	80	15,0%	353	39,8%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	/	ja	/	/	6,6	8	12	ja	2.300	32	WIPARK Riverside	170	2	Mauerer Hauptplatz	350	5	Mauerer Rathauspark	/	/	/	/	Bildung	/	/	0,43																																																															
23					Bereich Koppaliggasse	15.11.02	B.G	103	1.063	728	68,5%	80	11,0%	263	24,7%	0	0,0%	72	6,8%	/	/	/	teilw.	/	/	5,5	8	/	ja	600	8	WIPARK Siebentritten	220	3	Lemböckgasse	350	5	Özelpark	/	/	/	/	2	/	0,43																																																																
23					Bereich Kirchenplatz	27.10.07	B.D	87	552	462	83,7%	100	21,6%	90	16,3%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	ja	teilw.	/	/	2,3	10	6	/	1.200	17	Contipark Tiefgarage Interspar Breitenfurter Straße	120	2	Alzgersorfer Kirchenplatz	900	12	Stadtpark Alzgersdorf	/	/	/	/	Kirche	/	/	0,54																																																															
23					Bereich August-Greim-Weg	18.08.09	B.D	339	2.250	1.873	83,2%	420	22,4%	377	16,8%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	ja	teilw.	/	/	27,54	42	/	ja	2.900	40	WIPARK Riverside	230	3	Ursulinenkloster	750	10	Mauerer Rathauspark	/	/	/	/	/	/	/	0,35																																																															
23					Bereich In der Klausen	20.11.14	B.G	102	586	571	97,4%	140	24,5%	15	2,6%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	/	teilw.	/	/	14	1,3	14	ja	2.900	37	WIPARK Riverside	450	5	Kalksburg Kirchenplatz	140	2	Wald	/	/	/	/	/	/	/	0,31																																																															
23					Bereich Anton-Stutzenberger-Weg	17.01.19	B.D	294	2.437	1.653	67,8%	280	16,9%	784	32,2%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	ja	teilw.	/	/	27,34	28	/	ja	2.900	40	WIPARK Riverside	280	4	Heudörflgasse 29	700	9	Mauerer Rathauspark	/	/	/	/	/	/	0,35																																																																
23					Bereich Engleishofengasse	14.03.19	B.G	189	1.833	1.517	82,8%	420	27,7%	316	17,2%	0	0,0%	0	0,0%	/	/	/	teilw.	/	/	10,12	42	/	ja	1.100	14	Contipark parkplatz Krankenhaus Hietzing	220	3	Riedelgasse	350	5	Adreas Rett Park	/	/	/	/	/	/	0,48																																																																
23					Bereich Rößergasse	07.09.20		343	5.527	4.423	80,0%	1.392	31,5%	1.064	19,3%	0	0,0%	40	0,7%	A.G.J	/	ja	ja	ja	/	2/4	127	3	ja	1.600	22	APCOA Parkhaus P+R Perfektastraße	120	2	Alteriaa	80	1	Hedy-Wunsch-Park	/	/	/	Bildung	2	/	0,47																																																																
Bezirk	117.917	50	58.959	37.437	9			1.734	17.326	12.823	74,0%	3.112	24,3%	4.287	24,7%	0	0,0%	216	1,2%	7	0	5	7	2	14	77	299	29	8	1.800	24,4		212	2,8		469	6,3		0	0	3	3	13	0	0,43																																																																
Bezirk					Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)				3.413.124	2.088.974	61,2%	477.696	22,9%	896.947	26,3%	26.077	0,8%	397.126	11,6%																																																																																										
hmsnr.					179			43.633	448.718	290.196	64,7%	97.189	33,5%	126.927	28,3%	1.239	0,28%	30.356	6,8%	83	21	131	138	92	415	50,83	8.512	1.240	112	631	8,7		259	3,6		395	5,4		9	114	222		1.125	15	0,63																																																																
Wien	1.982.895	37	766.677	436787	Verkehrsfächen gesamt (Gemeindestraßen)			41.440.207	23.657.729	57,1%	5.573.402	23,6%	11.776.889	28,4%	443.061	1,1%	5.562.535	13,4%																																																																																											

Wohnstraßen Typ

- A Straße in dichter Bebauungsstruktur
- B Straße in Peripherie
- C Straße bei Schule
- D Straße mit schmalem Straßenquerschnitt
- E Straße bei Platz oder Park
- F Straße in Fußgänger*innen Bereich
- G Sackgasse
- H Straße in Siedlung
- I Mehrere Straßen

Verkehrsberuhigung

- A Bodenbelag im Verlauf unterschiedlich
- B Bodenbelag gesamt unterschiedlich
- C Fahrbahn im Verlauf verzogen
- D Fahrbahn im Verlauf verengt
- E Durchfahrt teilweise verhindert
- F Durchfahrt verhindert
- G Fahrbahn und Gehsteig teilw. auf selbem Niveau
- H Fahrbahnbelag gestaffelt
- I Schwellen im Verlauf
- J Mischverkehr, Straßenraum gestaltet

Arno Kadri Hashem Diplomarbeit 2024