mitgestalten

mitarbeiten

mitreden

LA21 PLUS
Lokale Agenda
JOSEFSTADT

# Vision Zu Fuß 2034
# - Gehkultur in der Josefstadt

## Inhaltsverzeichnis


Vorwort 3
Einleitung 4
Vision Zu Fuß in der Josefstadt 2034 5
Aktuelle Studie der Stadt Wien zum „Zu Fuß Gehen“ 6
Internationale Charta für das Gehen 7
ExpertInnendiskussion 8
Grätzelspaziergänge 9
Attraktive fußläufige Verbindungen – „grüne Wege“ 14
Lange Gasse 15
Albertgasse 16
Schmidgasse - Maria Treu Gasse – Jodok-Fink-Platz 17
Pfeilgasse / Zeltgasse 18
Die Geschäftsstraßen der Josefstadt 20
Gehkomfort und Gehqualität 22
Straßenbegleitgrün 22
Querungsmöglichkeiten 23
Barrierefreiheit 24
Gehsteigbreiten 24
Ausstattung 25
Durchgänge und Durchhäuser 26
Plätze 27
Mathias-Hauer-Platz 28
„Pfeilplatz“ 29
Albertplatz 29
„Alserspitz“ 30
„Stolzenthaler Platz“ 31
Mikrofreiräume und Vorfelder öffentlicher Gebäude 32
Mikrofreiräume in der Josefstadt 33
Zeltgasse/Neudeggergasse 33
Zeltgasse 1 (Hof zwischen den Gemeindbauten) 33
Hugo Bettauer Platz 34
Roter Hof - Piaristengasse 5-7 34
Pfeilgasse/Tigergasse (Platz bei der Tiefgaragenrampe): 34
Stolzenthalergasse 19 (hintere Bereich der Schule Pfeilgasse 42) 34
Josefstädter Straße/Kupkagasse 34
Zugang Volkskundemuseum 35
Uhlplatz – nördlicher Bereich 35
Ludwig-Sackmauer-Platz 35
Vorplatz Kirche „Zur heiligen Dreifaltigkeit“ 35
Vorplatz Kindergarten Josefstädter Straße 93-97 35
Kurzbiografie - Markus Mondre 39
Impressum 39

## Vorwort

Bereits seit 13 Jahren wohne ich in der Josefstadt. Ich bin Vater von drei kleinen Buben und besitze ganz bewusst kein Auto. Jeden Tag gehen wir zu Fuß: zum Kindergarten, in die Schule, zum Einkaufen, in den Park oder zum nächsten öffentlichen Verkehrsmittel. Daher sind uns als Familie bequeme, sichere und attraktive Fußwege und Freiräume so wichtig! Natürlich sind uns auch schon einige Schwachstellen aufgefallen – seien es schmale Gehsteige, fehlende Querungsmöglichkeiten, lange Rotphasen und viel zu kurze Grünphasen für FußgängerInnen und der oft erschreckend lieblose und phantasielose Umgang mit dem öffentlichen Raum. Daher war ich sofort begeistert, als mich Christian Schrefel von der Lokalen Agenda 21 Josefstadt im Frühjahr 2013 fragte, ob ich in der neu gegründeten Agenda-Plattform „Gut zu Fuß" mitarbeiten möchte.

„Natürlich hat jede Straße Gehsteige, aber oft scheint es, als handle es sich dabei um die Restflächen, die nach Abzug von Fahrbahn und Parkspuren übrig bleiben." Das schreibt Christiane Klerings, die damalige Leiterin der Gebietsbetreuung Stadterneuerung für den 6. und 7. Bezirk, am Anfang ihres Artikel „Der Grüne Weg" in der Broschüre „Ein Weg durch Neubau" aus dem Jahr 1995.

Die Idee, begrünte fußgängerInnenfreundliche Verbindungen durch die Bezirke zu gestalten, ist nicht neu. Die Zeit ist reif, diese gute Idee hervorzuholen, zeitgemäß zu adaptieren und umzusetzen!

Die kompakte Josefstadt mit ihrer urbanen Dichte bietet sich als Modellbezirk für das Zufußgehen an.

Ein attraktiv gestaltetes Gehwegenetz soll die interessanten und stark frequentierten Orte der Josefstadt verbinden, an zahlreichen Sehenswürdigkeiten und Einkaufsmöglichkeiten vorbeiführen und Menschen dazu einladen, den Bezirk zu Fuß zu erkunden.

Attraktive Orte zum Verweilen, die durch sichere und bequeme Wege miteinander verbunden sind, machen die Qualität des öffentlichen Raumes in der Josefstadt aus.

In dieser Broschüre wird beschrieben, was schrittweise getan und umgesetzt werden kann, um diese Vision in 20 Jahren Wirklichkeit werden zu lassen.

Markus Mondre (Agendasprecher Plattform „Gut zu Fuß")

## Einleitung

Sabine Neumayer

In der Josefstadt wohnen viele Menschen, die ihre Wege zu Fuß zurücklegen: Erwachsene, Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Eltern mit Kleinkindern und Kinderwägen. Alle können von einer fußgängerInnenfreundlichen und barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes profitieren - besonders diejenigen, die kurzfristig oder dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.
Die Wege in der Josefstadt sind oft kurz und weisen ideale Distanzen für FußgängerInnen auf. Trotzdem wird bei der Verkehrsplanung primär der motorisierte Individualverkehr berücksichtigt und die FußgängerInnen buchstäblich an den Rand gedrängt. In einem so kleinen und kompakten Bezirk mit einem bereits jetzt hohen Anteil von FußgängerInnen sollte das geändert werden!

Die Plattform „Gut zu Fuß“ der Agenda Josefstadt wünscht sich, dass im Bezirk das Konzept des „Langsamverkehrs“ verwirklicht wird. Dieses macht den Bezirk für seine BewohnerInnen noch lebenswerter. Besonders sehr junge und sehr alte Menschen sind meist zu Fuß unterwegs und finden im städtischen Freiraum oft keine Barrierefreiheit vor.

Die Josefstadt könnte ein Vorzeigebezirk für den „Langsamverkehr“ werden und als erster Bezirk Wiens FußgängerInnen in der Verkehrspolitik bevorzugt behandeln.

Die Plattform „Gut zu Fuß“ der Agenda Josefstadt hat gemeinsam mit dem Landschaftsplaner Markus Mondre Methoden entwickelt, wie Mängel erkannt werden und wie die BewohnerInnen darüber ins Gespräch kommen können. Dazu gibt es viele Ideen, wie das Ziel des „Langsamverkehrs“ Schritt für Schritt erreicht werden kann, nachzulesen in dieser Broschüre.

Unterstützen und begleiten Sie die Plattform „Gut zu Fuß“ auf ihrem Weg in eine Josefstadt voller Gehkultur!

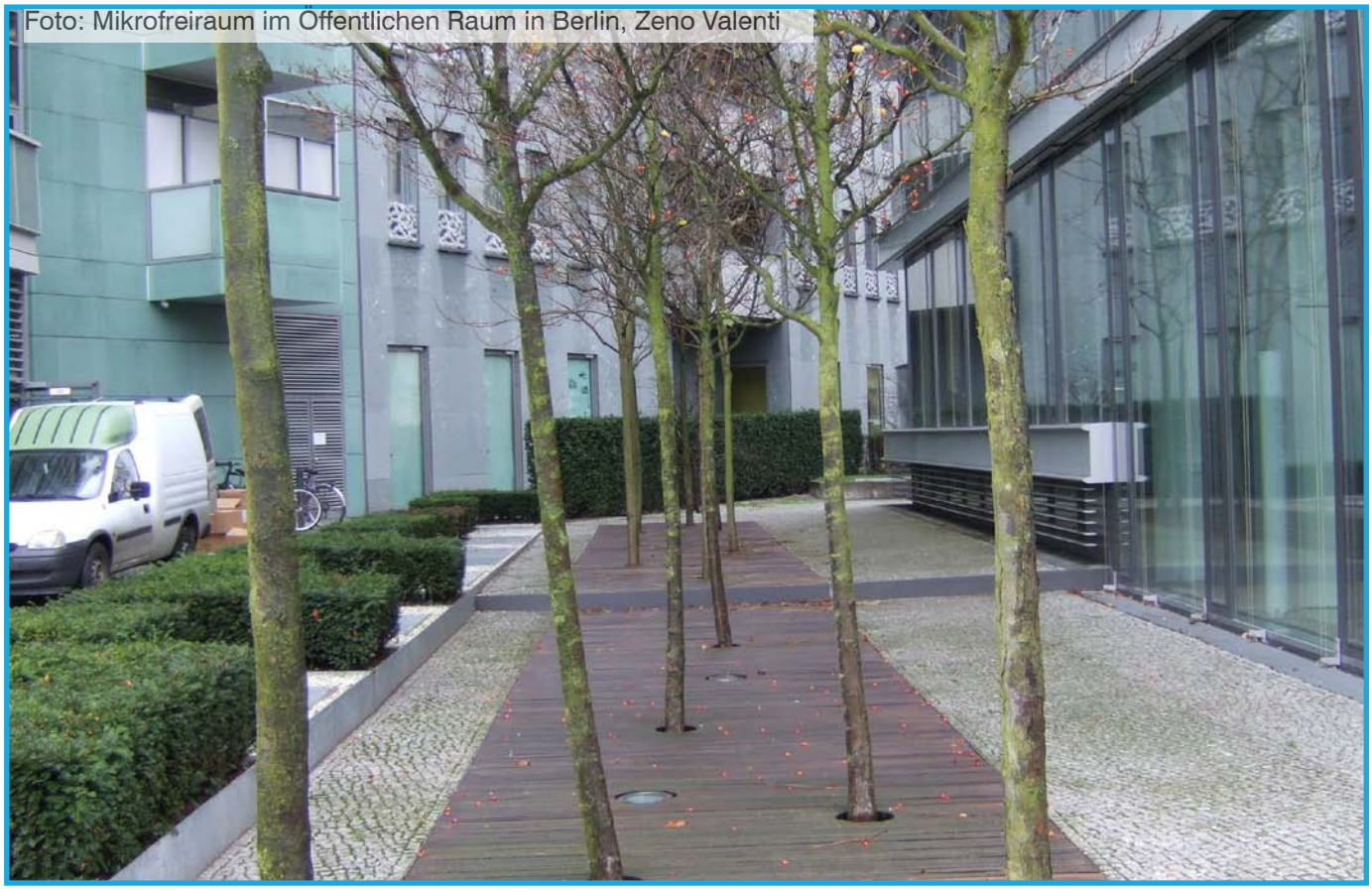


Foto: Mikrofreiraum im Öffentlichen Raum in Berlin, Zeno Valenti

## Vision Zu Fuß in der Josefstadt 2034

(Markus Mondre & Christian Schrefel)

Überall dort, wo die Platzverhältnisse eng sind – wie in der Josefstadt – herrscht Konkurenz. Die Straße ist eine Konfliktzone zwischen den verschiedenen NutzerInnen und Verkehrsarten, aber viele Konflikte treten schon bei den Entscheidungen im Vorfeld auf: bei der Planung des Straßenraumes, bei der Zuteilung der Mitteln und bei der Aufteilung von Flächen im Straßenraum.

In vielen Gesetzen und Normen sind die Qualitätsstandards für den Autoverkehr festgelegt. In der öffentlichen Meinung, bei der Polizei und in der Planung haben dessen Interessen großes Gewicht. Die Autolobby ist stark. Auch die „Wiener Linien" haben in Wien traditionell eine starke Position und die RadfahrerInnen werden aus umweltpolitischen Gründen erst in letzter Zeit stärker wahrgenommen.

Aber wer vertritt die Interessen der FußgängerInnen?

Es ist die Aufgabe der Politik (insbesondere der Bezirkspolitik) und der Planung, den Ausgleich zwischen den Interessen aller Gruppen zu schaffen.
Die FußgängerInnen sind die schwächste Gruppe und daher muss man ihnen erhöhte Aufmerksamkeit schenken! Neue Qualitätsstandards für den FußgängerInnenverkehr im Masterplan Verkehr 2003 waren ein wichtiger erster Schritt – nun geht es um die konkrete Umsetzung. In der Josefstadt soll nunmehr erprobt werden, was Chancengleichheit in der Planung auf Bezirksebene bedeutet: welche Strategie hilfreich ist, welche Grundsätze wichtig sind, welche Maßnahmen empfehlenswert sind. Die vorliegende Broschüre gibt einen Einblick in die Ergebnisse des Pilotprozesses.

Das derzeitige quantitative Angebot an allgemeinen öffentlichen Freiräumen ist in der Josefstadt aus historischen und städtebaulichen Gründen mangelhaft.
Da es im dicht verbauten Betreuungsgebiet schwierig ist, neue Freiräume zu schaffen, ist vor allem der Straßenraum ein wesentliches Potential für die zukünftige Freiraumversorgung der BewohnerInnen. Die Umwandlung von Straßen in lineare Freiräume mit attraktiven Platzbereichen, Promenaden mit ausreichenden und unterschiedlichen Sitzmöglichkeiten, Spielpunkten für Kinder sowie Pflanzelementen bietet hier fast unbeschränkte Möglichkeiten.

Ein optimales Ineinandergreifen, eine gute Verknüpfung zwischen Verweilen und Transit, macht die Qualität des öffentlichen Raumes einer Stadt aus. Daher muss in der Josefstadt in der Zukunft mehr Platz für FußgängerInnen in Form von attraktiven Aufenthaltsbereichen und Transiträumen zur Verfügung gestellt werden. Dieser Raum kann nur auf Kosten des ruhenden Individualverkehrs zur Verfügung gestellt werden. In der Josefstadt gibt es derzeit ca. 4500 allgemeine Stellplätze im öffentlichen Raum – Fläche die ausschließlich von parkenden Autos genutzt werden darf. In den nächsten 20 Jahren soll dieser Anteil jährlich um 100 Stellplätze (2,2%) reduziert werden und diese Fläche ca. 20.000 m² für breitere Gehsteige, attraktive Flanierzonen, aufgewertete und neu geschaffene Mikrofreiräume und Platzgestaltungen zur Verfügung zu haben. Diese Fläche entspricht dem jetzigen Angebot an allgemeinen, öffentlichen Grünflächen in der Josefstadt und wird dadurch in 20 Jahren verdoppelt. Durch diese klare Mobilitätstrategie wird auch allen JosefstädterInnen signalisiert in welche Richtung sich die Verkehrspolitik entwickeln wird – weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund mit Schwerpunkt FußgängerInnenverkehr.

In Zukunft sollen oberirdische allgemeine öffentliche Stellplätze mit Ausnahme von Lieferzonen, Taxiabstellplätzen, Bereiche für Car-Sharing, allgemeine und spezielle Behindertenparkplätze, die absolute Ausnahme darstellen.
Bereits jetzt gibt es ca. 300 verfügbare Stellplätze in bestehenden privaten und öffentlichen Garagen, somit ist ein sofortiger Start der Umsetzung der Vision zu Fuß in der Josefstadt 2034 möglich.

## Aktuelle Studie der Stadt Wien zum „Zu Fuß Gehen“

2013 gab die Stadt Wien eine Studie in Auftrag zum Thema „Nutzerinnen- und Nutzerbefragung: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab?“ Die Ergebnisse decken sich weitgehend mit den Erkenntnissen der Plattform „Gut zu Fuß“ in der Josefstadt.
Gehen ist ein wichtiger Bestandteil unseres täglichen Lebens, es ist die natürlichste Fortbewegungsart und die Grundlage aller Mobilität.

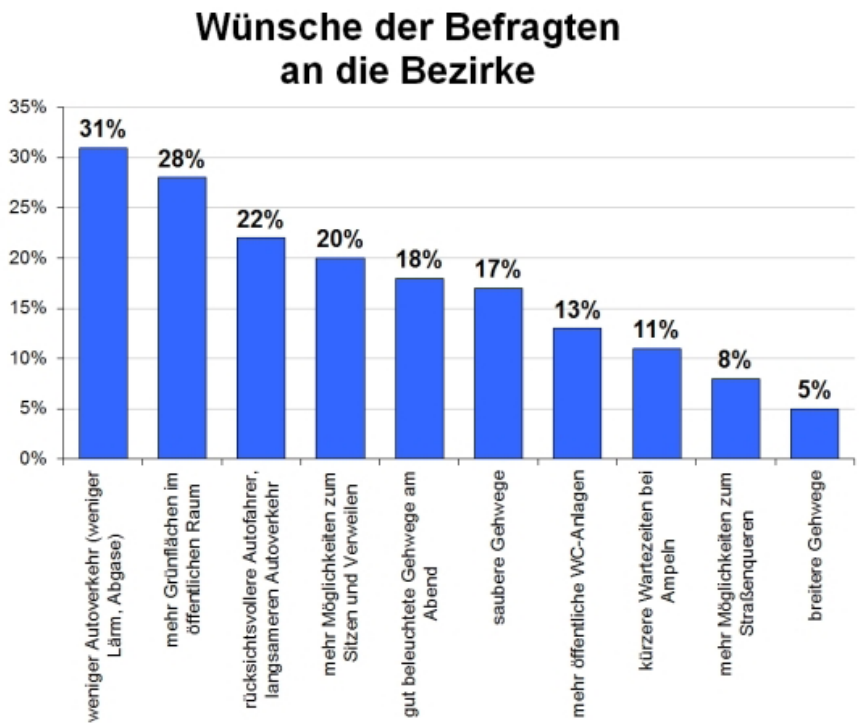
28 Prozent der Wege in Wien werden zu Fuß zurückgelegt und da sind die kurzen Wege zu U-Bahn oder zum Parkplatz noch nicht eingerechnet. Der Wert des zu Fuß Gehens ist unbestritten für Körper, Geist und Umwelt.
Seit Beginn der Vollmotorisierung in Wien konnten die FußgängerInnen 2012 die AutonutzerInnen (27%) zum ersten Mal überholen, die seit einigen Jahren rückläufige Zahlen in den Bezirken innerhalb des Gürtels aufweisen.

Zum Gehen besonders gut geeignet sind Entfernungen von unter einem Kilometer. Wenn man berücksichtigt, dass jede zweite Strecke, die mit dem Auto gefahren wird, kürzer als fünf Kilometer und jede vierte Strecke kürzer als drei Kilometer ist, dann ist erkennbar, welch großes Potential besteht, diese Wege zu Fuß zurückzulegen.
Der Großteil der befragten Wienerinnen und Wiener geht häufig (80 Prozent) und gerne (60 Prozent) zu Fuß. Der Stellenwert des Gehens in der Gesellschaft wird jedoch als gering betrachtet. So glauben nur 18 Prozent der Befragten, dass Gehen für PolitikerInnen ein wichtiges Thema ist.“

Quelle: http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/befragung-2013/

Ergebnis der Studie als gratis Download: http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008356.html

Bild: Grafik der Stadt Wien zur Befragung




Quelle: www.wien.gv.at

## Internationale Charta für das Gehen

„Für die Schaffung von gesunden, leistungsfähigen und nachhaltigen Städten und Dörfern, in denen Menschen gerne zu Fuß gehen. Wir, die Unterzeichnenden, anerkennen den hohen Wert des Gehens als einen Schlüsselindikator für gesunde, leistungsfähige, sozial einbeziehende und nachhaltige Städte und Dörfer. Sich überall und jederzeit zu Fuß sicher und in qualitativ hoch stehenden öffentlichen Räumen bewegen zu können, anerkennen wir als allgemeines Menschenrecht.
Wir stimmen darin überein, dass die physischen, sozialen und institutionellen Barrieren, die das Gehen einschränken, zu verringern sind. Wir wollen gemeinsam daran arbeiten, eine Kultur zu schaffen, in der Menschen sich für das Gehen entscheiden, indem wir uns dieser Charta und ihren strategischen Grundsätzen anschließen:“

1. Steigerung einer Mobilität, die alle einbezieht

2. Gut gestaltete und gepflegte Räume und Plätze für die Menschen

3. Verbesserte Integration von Wegnetzen

4. Unterstützende Flächennutzung und Raumplanung

5. Verringerte Gefahr auf der Straße

6. Weniger Kriminalität und Furcht vor Kriminalität

7. Mehr unterstützende Behörden

8. Eine Kultur des Gehens

Folgende Visionen werden dazu formuliert:
„Eine Welt zu schaffen, in der Menschen sich für das Gehen entscheiden, um sich fortzubewegen, gesund zu bleiben und sich zu entspannen; eine Welt, in der Behörden, Organisationen und Einzelpersonen:

- den Wert des Gehens erkannt haben
- sich gesunden, effizienten und nachhaltigen Gemeinden verpflichtet fühlen; und
- gemeinsam daran arbeiten, die physischen, sozialen und institutionellen Barrieren zu überwinden , die oft die Menschen daran hindern, sich zur Fortbewegung für die eigenen Füße zu entscheiden.“

*Quelle: www.walk21.com*

Diese Charta wurde bei der WALK 21 in München präsentiert. Mit dem Beitritt zur Charta kann die Josefstadt als 1. Wiener Bezirk dem internationalen Netzwerk WALK 21 beitreten.

In den folgenden Kapiteln kann nachgelesen werden, wie die Plattform „Gut zu Fuß“ zu diesen Forderungen kommt und mit welchen Methoden gearbeitet wurde.

Daniel Cranach Agendasprecher Gruppe öffentlicher Raum und Vorsitzender des Verein Asphalt Piraten; Jim Walker Präsident walk21.com und Christian Schrefel Agenda Josefstadt bei der walk21 in München September 2013, präsentierten den Josefstädter Sommer und die temporären Interventionen der Asphaltpiraten.

Foto: Christian Schrefel

## ExpertInnendiskussion

Am 28. Oktober 2013 organisierte die Agenda-Plattform „Gut zu Fuß“ eine Diskussion mit ExpertInnen. Der Inhalt dieser anregenden Diskussion ist in die Broschüre miteingeflossen.
Die Zitate sind in den blauen Kästen der ungeraden Seiten nachzulesen. Weitere Zitate sind aus den jeweiligen Kapiteln.

TeilnehmerInnen:

Markus Mondre
GB* 6/14/15, leitet die Spaziergänge, Landschaftsplaner, wohnt in der Josefstadt
Bettina Berger Zimmermann
Agenda Gruppe 3. Bezirk Thema „Schulwege“, „Zu Fuß und mit dem Rad“
Harald Frey
TU Wien - Institut für Verkehrswissenschaften
Petra Jens
FußgängerInnenbeauftragte, früher Schülerin in der Josefstadt

Barbara Mayer
GB* 7/8/16 Landschaftsarchitektin, BOKU - Institut für Landschaftsarchitektur
Daniel Cranach
Architekt in der Josefstadt, Agenda Gruppe „Öffentlicher Raum“, Asphaltpirat
Sabine Neumayer
Pädagogin und Landschaftsplanerin, bei der Agenda Josefstadt tätig
Christian Schrefel
Moderator für die Diskussionsrunde, Geschäftsführer bei 17&4, bei der Agenda Josefstadt tätig

Foto: ExpertInnendiskussion, Sabine Neumayer

## Grätzelspaziergänge

(Sabine Neumayer)

Grätzelspaziergänge sind eine Methode, BürgerInnen der Josefstadt einzubeziehen und ihnen das Thema „Gut zu Fuß“ aufzubereiten. Die Agenda-Plattform hat vom Frühling bis zum Herbst 2013 drei Grätzelspaziergänge organisiert. Markus Mondre hat die Routen dafür zusammen gestellt, um der Josefstädter Bevölkerung und anderen Interessierten die freiräumlichen Besonderheiten der Josefstadt zu zeigen. Jeder Spaziergang fand in einem anderen Grätzel des 8. Bezirks statt, damit möglichst viel vom Bezirk gezeigt werden konnte. Die Routen führten an positiven und negativen Beispielen vorbei und wurden vor Ort mit den TeilnehmerInnen besprochen und diskutiert.

1. Spaziergang

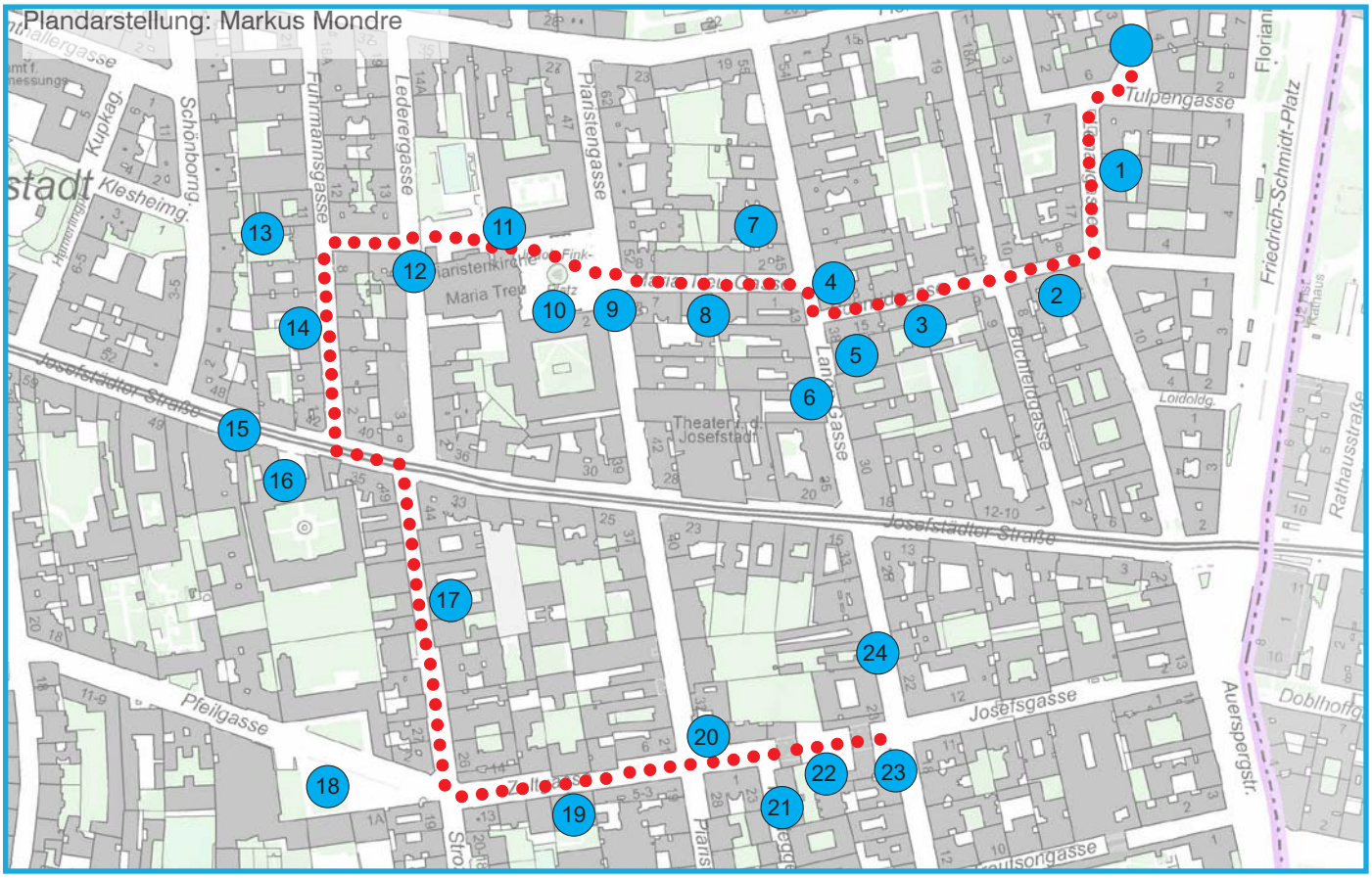
Die erste Route im Frühling startete in der Tulpengasse, führte Richtung Maria Treu Gasse, durch Durchgänge am Jodok-Fink-Platz, über die Josefstädter Straße und die Strozzigasse bis hin zum Hugo-Bettauer-Platz. An dieser Route gibt es über 20 Punkte im öffentlichen Raum, die diskutiert wurden. Es nahmen über 20 Menschen daran teil, die schnell erkannten, welche Orte für FußgängerInnen zu eng, zu unübersichtlich oder auch zu unattraktiv waren.

Die TeilnehmerInnen äußerten ihre Wünsche zur Umgestaltung und Verbesserung. Niveaugleichheit und Begegnungszonen waren oft geäußerte Ideen.

*„Der Freiraumanteil im 8.Bezirk ist sehr gering. Die Freiräume, die es gibt, sollten mit großem Fokus auf die gestalterische Qualität verändert werden. Der Maßstab für die gestalterische Qualität der Freiräume muss sehr hoch sein, da die Quantität in der Josefstadt nicht möglich ist.“*

*Barbara Mayer, 2013*

*Landschaftsplanerin*



Plandarstellung: Markus Mondre

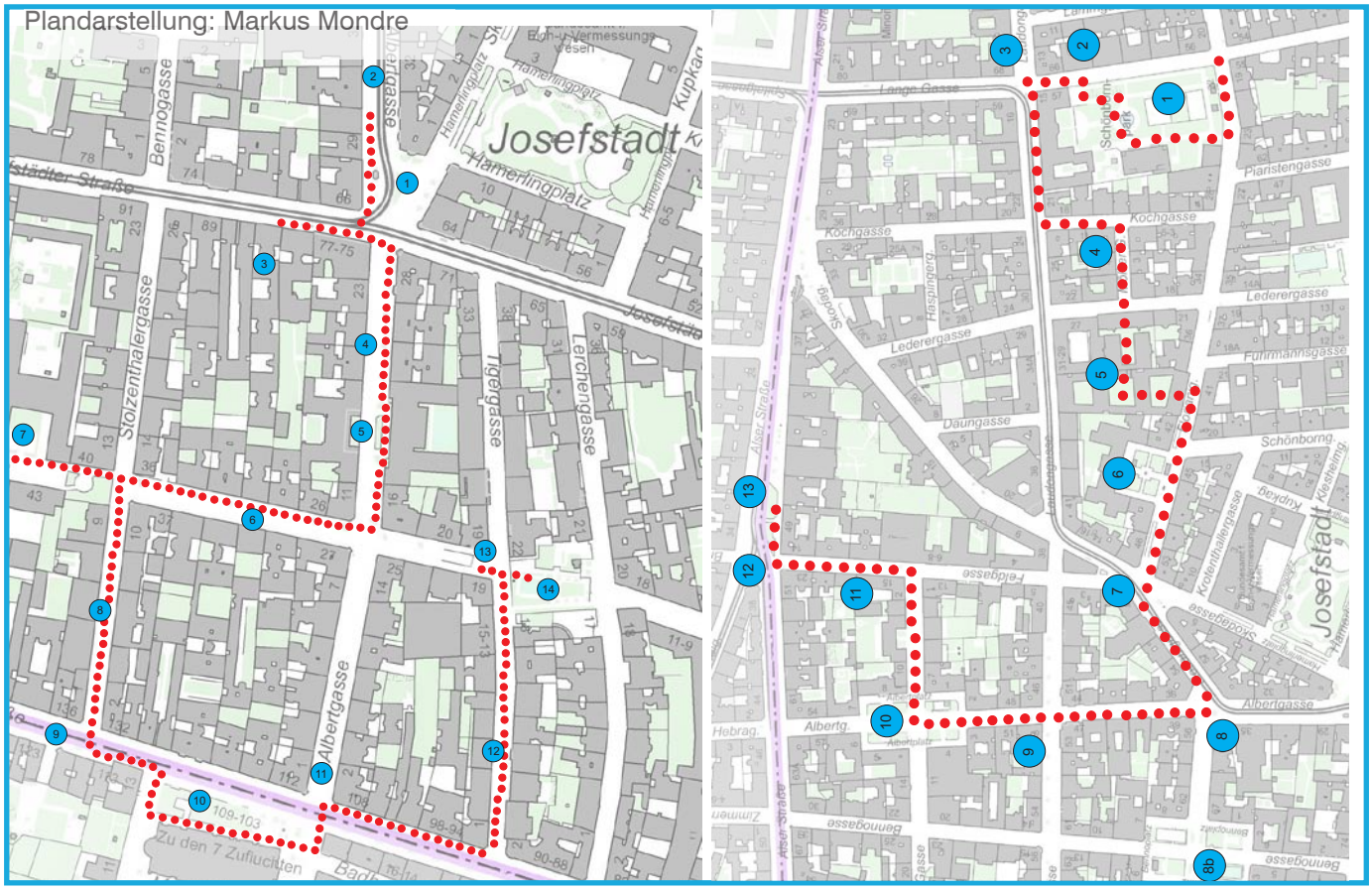
Außerdem wurden die AutofahrerInnen kritisiert, die Wohnstraßen zu schnell befahren und nicht zu wissen scheinen, dass die Fahrbahn auch von FußgängerInnen genutzt werden kann.
So sehr die unattraktiven Plätze missfallen haben, bemerkten die TeilnehmerInnen aber auch die umgestalteten und attraktiveren Orte. Positiv wurden die Plätze mit Aufenthaltsmöglichkeiten bewertet und der Platz nicht den Autos gewidmet war, sondern anderen NutzerInnengruppen. Ganz besonders spannend für die TeilnehmerInnen waren die Durchgänge durch offene Wohnhäuser. Erstens erkannten sie Abkürzungen, die sie in Zukunft gehen könnten und gleichzeitig entdeckten sie versteckte Innenhöfe, die sie beeindruckten und zum Verweilen einladen.

2. Spaziergang

Der zweite Grätzelspaziergang im Sommer wurde in Kooperation mit der Mobilitätsagentur Wien und der FußgängerInnenbeauftragten Petra Jens durchgeführt. Die Tour startete am Josef-Matthias-Hauer-Platz, führte von der Albertgasse in die Pfeilgasse, durch die Strozzigasse zum kurz vor Fertigstellung befindlichen Lerchenfelder Kirchenvorplatz und dann durch die Tigergasse bis zum Tigerpark, wo der Spaziergang mit einem gemütlichen Geh-Cafe endete.
Trotz heißer 30 Grad Außentemperatur und Sommerferien fanden sich über 60 Personen zum Spaziergang ein.
Bei der vor ca. 20 Jahren alten Planung des Mathias-Hauer-Platzes wurde mehr Rücksicht auf den Autoverkehr als auf FußgängerInnen genommen. „Bei einer weiteren Umgestaltung ist das Modell Begegnungszone eine schöne Alternative“, regte Markus Mondre an.
Der Landschaftsplaner führte die Albertgasse entlang an einem Schulvorplatz vorbei, der als positives Beispiel für Schulvorplätze gezeigt werden kann (großzügiger Platz, Aufenthaltsqualität, Sitzmöglichkeiten). Im Gegensatz dazu dient der Vorplatz vor der Schule in der Pfeilgasse als Parkplatz – hier sahen Mondre und die TeilnehmerInnen noch Verbesserungsbedarf. Außerdem entspann sich eine Diskussion, ob es gerecht ist einen LehrerInnenparkplatz in der Josefstadt zu haben, aber keinen attraktiven Schulvorplatz, den die LehrerInnen mit den SchülerInnen zusammen nutzen könnten.

Die Josefstadt ist der Bezirk mit den geringsten Grünanteil in Wien. Dies wurde bei diesem Spaziergang auch wieder deutlich.
Wie optimale Qualitäten für FußgängerInnen aussehen können, erklärte Markus Mondre:
„Genügend Querungsangebote, breite Gehsteige, Aufenthaltsqualitäten durch Sitzmöglichkeiten und Schattenspender durch Baumpflanzungen.“

Plandarstellung: Markus Mondre



Weiter ging es zur Lerchenfelderkirche, zum neugestalteten Vorplatz. Markus Mondre stellte den landschaftsarchitektonischen Plan vor, der auf den Ergebnissen eines Beteiligungsverfahrens basiert. Dort wurde über die Neugestaltung des Platzes mit AnrainerInnen diskutiert und das Ergebnis kann sich sehen lassen: Obwohl der Kirchenvorplatz wenig durchgängige Grünflächen aufweist, ist der Platz nach der Umgestaltung vielfältiger nutzbar.
Die Route führte weiter durch die Tigergasse in den Tigerpark, wo das „Geh-Cafe" im Grünen auf die Gruppe wartete. Hier war der Plan der bisherigen Grätzelspaziergänge aufgestellt und alle Beteiligten konnten durch Post-its ihre Anregungen zur positiven Umgestaltung einbringen. Biologische Säfte, fairer Eiscafé und kleine Süßspeisen verfeinerten den Abschluss des Spaziergangs.

3. Spaziergang
Im Herbst fand der dritte Spaziergang statt, der durch die Kälte zwar weniger TeilnehmerInnen anlockte, trotzdem sehr interessant war. Die Route startete beim Schönbornpark, der in den nächsten Jahren umgebaut werden soll, führte zuerst zur viel diskutierten Kreuzung Lange Gasse/Laudongasse, dann weiter Richtung Schlesingerplatz bis zum umgestalteten Teil der Albertgasse. Über den Benno-Platz ging es zum Alser Spitz, der 2014 von der Agendagruppe „Öffentlicher Raum" wieder thematisiert wird. Mit dieser Route wurde der nördliche Teil der Josefstadt abgedeckt und besprochen. Bei dieser Tour testeten die TeilnehmerInnen die schmalen Gehsteige. Zwar gibt es einige Straßen, wo die Gehsteige so schmal sind, dass zwei PassantInnen aneinander vorbei kommen, jedoch sobald ein Kinderwagen, Rollstuhl oder Kleinkind an der Hand hinzukommen, ist der Gehsteig zu eng. Positiv zu bemerken war die Schwelle in der Lange Gasse vor dem kleinen Eingang beim Schönbornpark. Obwohl kein Zebrastreifen markiert ist, fahren die Autos durch die Schwelle langsamer und sind dadurch eher bereit stehen zu bleiben, wenn sie jemanden am Straßenrand warten sehen. Bei dieser Tour war auffällig, dass parkenden Autos sehr viel vom öffentlichen Raum in der Josefstadt zur Verfügung gestellt wird.

## Zusammenfassung

Die drei Spaziergänge waren sehr aufschlussreich und zeigten viele Details im Freiraum, die zu verbessern sind, aber auch solche, die vorbildhaft wirken. Die Methode „Grätzelspaziergänge" ist eine sehr bereichernde, weil die BürgerInnen ihre Probleme und Anliegen vor Ort zeigen und besprechen konnten. Mit dem Landschaftsplaner Markus Mondre, der oft Hintergrunddetails und Fachwissen zu den einzelnen Diskussionspunkten parat hatte, waren die Spaziergänge eine angenehme Art, die Bevölkerung einerseits miteinzubeziehen und andererseits ein Feedback zu dem öffentlichen Freiraum in der Josefstadt zu bekommen.

(Die Fotos von Gerd W. Götzenbrucker sollen einen Eindruck von der Stimmung vor Ort beim Geh/Cafe vermitteln.)

*„Mit 70 Menschen durch die Josefstadt zu gehen, war schon ein besonderes Gefühl. Diskussionen gab es an fast jeder Ecke - sei es der Vorplatz der Schule oder die Umgestaltungen rund um die Neulerchenfelderkirche. Besondere Überraschung: Es waren nicht nur AnrainerInnen dabei, sondern auch Interessierte aus entfernten Bezirken."*

*Petra Jens, 2013*

*FußgängerInnenbeauftragte*

*„Es ist spannend, bei den Grätzelspaziergängen aufmerksam durch die Gassen zu gehen und gemeinsam nachzudenken, was gut funktioniert und wo es Verbesserungsmöglichkeiten gibt. So lerne ich die Josefstadt aus mehreren Blickwinkeln besser kennen."*

*Renate Sova, 2013*

*Agendateam*

SPÖ

Fotos: Gerd W. Götzenbrucker

## Attraktive fußläufige Verbindungen – „grüne Wege“

(Markus Mondre)

Das derzeitige quantitative Angebot an allgemeinen öffentlichen Freiräumen kann in der Josefstadt – vor allem aus historischen, städtebaulichen Gründen - als sehr mangelhaft bezeichnet werden. Der im STEP 05 formulierte – jedoch international bereits sehr gering angesetzte - Wert von 3,5 m² an öffentlichen Grün- und Freiräumen pro EinwohnerIn wird bei weitem nicht erreicht. Für die Josefstadt würde es bedeuten ca. vier Kilometer Straßenräume vollkommen zu begrünen, um diesen Wert zu erreichen.

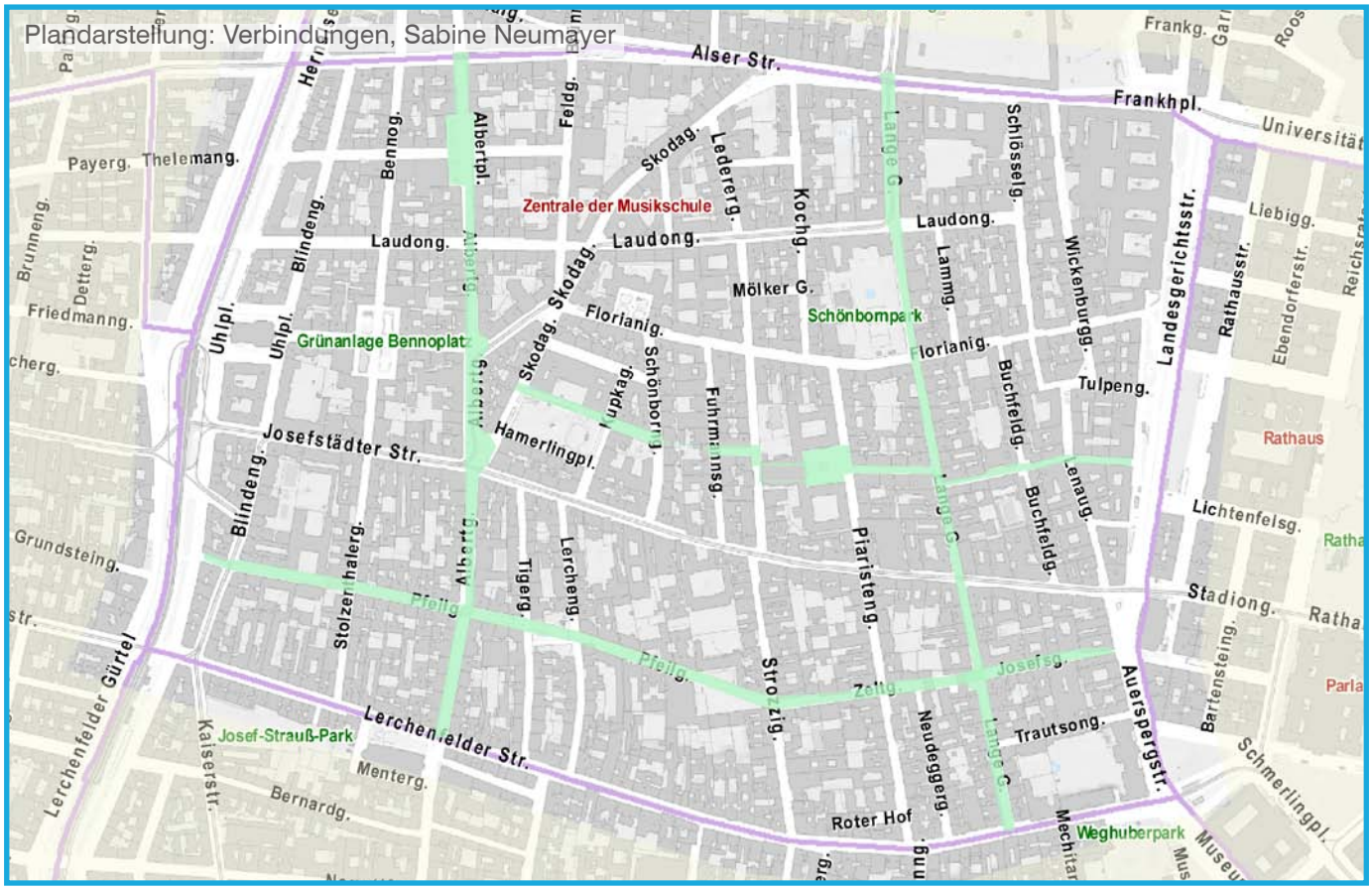
Da es derzeit im dicht verbauten Betreuungsgebiet schwierig ist, neue Freiräume zu schaffen, ist vor allem der Straßenraum ein wesentliches Potential für die zukünftige Freiraumversorgung der BewohnerInnen. Die Umwandlung von Straßen in lineare Freiräume mit attraktiven Platzbereichen, Promenaden mit ausreichenden und unterschiedlichen Sitzmöglichkeiten und Spielpunkten für Kinder bietet hier fast unbeschränkte Möglichkeiten. Auch für das Anlegen von Mieter- und Gemeinschaftsgärten – in unmittelbarer Nähe zur Wohnung und als neuer Trend in Wien – bieten sich ungenutzte Straßenräume an.

In der kompakten Josefstadt sollte daher das Konzept der „grünen Wege“ verfolgt werden, welches das Spazierengehen durch die Ausgestaltung fußgängerInnenfreundlicher Verbindungen zwischen bestehenden bzw. noch zu schaffenden Freiräumen und durch das Einbeziehen charakteristischer Durchhäuser und verkehrsberuhigter Straßenräume in die Wegeführung zum Erlebnis macht. Ein optimales Ineinandergreifen, eine gute Verknüpfung zwischen Verweilen und Transit, macht die Qualität des öffentlichen Raumes einer Stadt aus.

Die Ausgestaltung der Straßenräume soll nach den drei Kriterien ökologisch sicher und bequem erfolgen.

Die Vermeidung von Angsträumen durch z.B. ausreichende Beleuchtung, ausreichende Gehsteigbreiten und weitere Gestaltung im Sinne von Gender Mainstreaming sollen dafür sorgen, dass ein sicheres, bequemes und barrierefreies Flanieren für alle NutzerInnengruppen gewährleistet wird.

Neben der Aufgabe einer engen Vernetzung attraktiver, öffentlicher Freiräume im Sinne der kurzen Wege tragen die Ausstattungsqualitäten des Wegenetzes, die Sequenzabfolgen und die damit verbundene Erlebnisvielfalt wesentlich zur Unverwechselbarkeit des jeweiligen Quartiers, aber auch zur Identifizierbarkeit für seine BesucherInnen bei.



Plandarstellung: Verbindungen, Sabine Neumayer

## Lange Gasse

Entlang der Lange Gasse – die den gesamten 8. Bezirk von der Alser Straße bis zur Lerchenfelder Straße quert – sind einige der interessantesten Orte und Sehenswürdigkeiten des Bezirkes situiert. So tangiert die Gasse das Palais Schönborn mit seinem öffentlichen Park, das barocke Palais Damian, gibt den Blick auf die attraktive Maria-Treu-Gasse mit der malerischen Piaristenkirche im Hintergrund frei, führt an der alten Backstube vorbei, quert die Josefstädter Straße, führt an dem malerischen Biedermeierensemble vorbei und mündet schließlich nach dem kleinen Hugo-Bettauer Platz in die Lerchenfelder Straße, wo gegenüber im 7. Bezirk der attraktive Fußweg durch das Durchhaus mit seinen Gaststätten und Geschäften in Richtung Spittelberg fortgesetzt werden kann.
Zusätzlich haben sich in den letzten Jahren auch einige junge und kreative Geschäfte entlang der Lange Gasse etabliert, die der Gasse zusätzliche Attraktivität verleihen. Darüber hinaus gibt es nach einer äußerst erfolgreichen Testphase die Bestrebung, einen biologischen Wochenmarkt in der Lange Gasse zu etablieren.
Daher sollten der Gasse in naher Zukunft hohe Priorität bei der Umgestaltung als attraktive Flanier- und Einkaufsmeile eingeräumt werden. Stellt sie doch sowohl innerhalb des 8. Bezirkes als auch übergeordnet eine wichtige Fußverbindung vom Naschmarkt im 6. Bezirk über den Spittelberg im 7. Bezirk bis zu den Höfen des Universitätscampus im Alten AKH im 9. Bezirk dar.
Derzeit fahren jedoch bis zu 4000 Autos pro Tag durch die Lange Gasse und benutzen ihn als „Schleichweg“ vom 19., 18. und 9. Bezirk in Richtung 2-Linie. Durch die zahlreichen parkenden Autos ist der Bewegungs- und Gestaltungsspielraum stark eingeschränkt. Die derzeitige Ausgestaltung und Nutzung bewirken, dass man als FußgängerIn bestrebt ist, die Gasse möglichst schnell zu durchqueren und zu verlassen. FussgängerInnen leiden vor allem an den schmalen Gehsteigen. Im Bereich der Alten Backstube, der Biedermeierhäuser oder beim Palais Damian sind die Gehsteige so schmal, dass FußgängerInnen kaum aneinander vorbei können. Mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator ist ein Fortkommen dort sehr mühsam. Vielfach sind die ohnehin schon schmalen Gehsteige auch noch mit Containern, Warenausräumungen oder Ähnlichem verstellt.
Durch ein neues Verkehrskonzept und eine faire Aufteilung des Straßenraumes könnte die Verkehrsbelastung für AnrainerInnen gemildert, der Schleichweg unterbunden, das Grätzel verkehrsberuhigt und vor allem die Lange Gasse als attraktive Flanierzone für FußgängerInnen entwickelt werden. Als ersten Schritt würde es sich anbieten, mit dem sanierungsbedürftigen Abschnitt zwischen Zeltgasse und Josefstädter Straße zu beginnen und die Forderungen und Ideen der Agenda Gruppe „Lebensraum Lange Gasse“ nach einheitlicher und niveaugleicher Ausgestaltung der Straße von Hausfassade zu Hausfassade und der Reduzierung einer Längsparkspur zugunsten von breiten Gehsteigen mit Baumpflanzungen und Sitzmöglichkeiten zu beginnen.

*„Gerade die Lange Gasse hat das Potential einer attraktiven FußgängerInnenachse von bezirksübergreifender Bedeutung, die sowohl von BezirksbewohnerInnen als auch von TouristInnen gerne als Flaniermeile aber zunehmend auch als Einkaufsstraße benutzt wird.“*

*Markus Mondre, 2014*

*Landschaftsplaner*

*„Die Leute gehen hier im 8. viel zu Fuß – die Stadt sieht aber nicht danach aus. Es ist unsympathisch und teilweise gefährlich.“*

*Daniel Cranach, 2013,*

*Architekt*

Gerade die Lange Gasse hat das Potential einer attraktiven FußgängerInnen-Achse von bezirksübergreifender Bedeutung, die sowohl von BewohnerInnen des Bezirks als auch von TouristInnen gerne als Flaniermeile, aber zunehmend auch als Einkaufsstraße benutzt wird.

## Albertgasse

Auch die Albertgasse könnte zu einer wichtigen nord-südlich verlaufenden FußgängerInnenachse von der Alser Straße bis zur Lerchenfelder Straße quer durch den Bezirk aufgewertet werden. An ihr liegen einige interessante Freiräume mit hohem Potential. Sie verfügt über einigermaßen ausreichend breite Gehsteige und darüber hinaus ist die Gasse in weiten Abschnitten bereits durch Baumpflanzungen begrünt.
Von der Alser Straße kommend ist der erste und zentrale Platz an der Gasse der Albertplatz, der derzeit über eine ungenügende Gestaltungs- Nutzungs- und Aufenthaltsqualität verfügt. Wie beim Kapitel Plätze beschrieben, wäre am Albertplatz die Errichtung einer Tiefgarage anzudenken. Damit gewänne man den notwendigen räumlichen Spielraum für die Gestaltung eines nutzungsoffenen und urbanen Freiraumes in der nordwestlichen Josefstadt mit hoher Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen.
Im weiteren Verlauf quert die Alser Straße die Florianigasse, tangiert einen attraktiv gestalteten Mikrofreiraum mit Baumpflanzung und Sitzbank und führt entlang des neu gestalteten Straßenabschnittes mit breiten Gehsteigen und Baumpflanzungen zum Mathias-Hauer-Platz. In diesem Abschnitt sollten noch zusätzliche Bänke zum Verweilen aufgestellt werden.Da am belebten Mathias-Hauer-Platz die unterschiedlichsten VerkehrsteilnehmerInnen aufeinandertreffen, würde es sich anbieten, hier eine Begegnungszone zu planen und den Platz dementsprechend zu gestalten. Eine durchgehende und niveaugleiche Pflasterung und zusätzliche Ausstattungselemente wie Wasser und Sitzmöglichkeiten könnten die Aufenthaltsqualität am Platz enorm steigern.
Nach der Querung der Josefstädter Straße gelangt man in den alleeartigen Abschnitt der Albertgasse mit relativ breiten Gehsteigen und schönem Altbaumbestand und streift das großzügig gestaltete Schulvorfeld des Albertgymnasiums bzw. das gegenüber liegende attraktive Vorfeld der städtischen Wohnhausanlage Ludo Hartmann Hof. Schließlich mündet die Albertgasse nach der Querung der Pfeilgasse in die Lerchenfelder Straße beim neu gestalteten und attraktiven Kirchenvorplatz. Der letzte Abschnitt sollte durch die Pflanzung einer Baumreihe im Bereich der Schrägparkordnung und das Aufstellen einiger weniger Bänke noch zusätzlich attraktiviert werden.

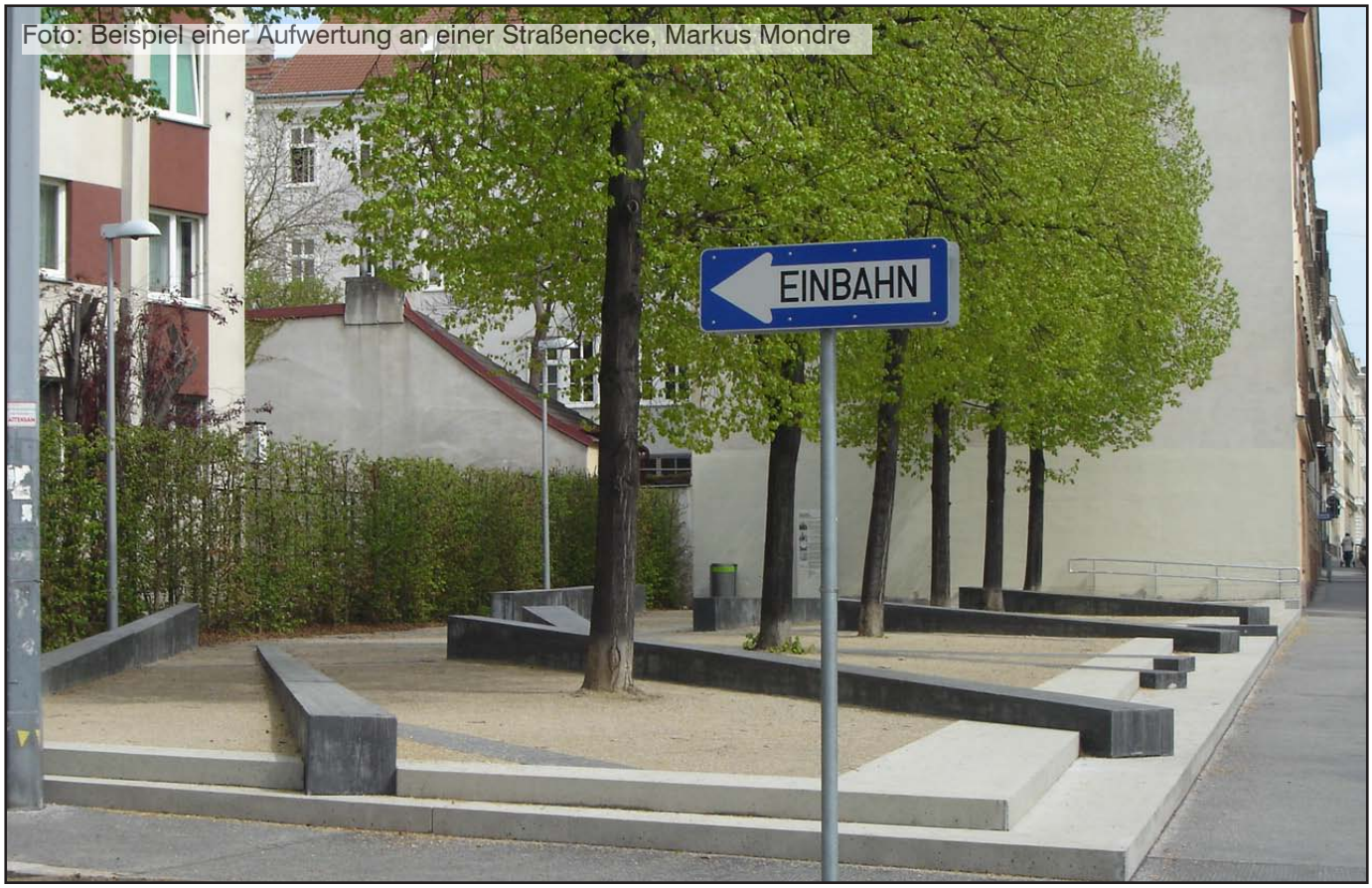


Foto: Beispiel einer Aufwertung an einer Straßenecke, Markus Mondre

## Schmidgasse - Maria Treu Gasse – Jodok-Fink-Platz

Dieser Wegverlauf vom Rathaus zum Mathias-Hauer-Platz verläuft nahe und parallel der „lauten“ Geschäfts- und Einkaufstraße Josefstädter Straße und bietet sich als ruhige Alternative an. Die Verbindung ist weitgehend frei von Durchzugsverkehr, verläuft durch attraktive, verkehrsberuhigte Straßen, und ist einmal für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen.
Vom ersten Bezirk bzw. Rathaus kommend besteht eine gesicherte Querungsmöglichkeit mittels FußgängerInnenampel über die Auerspergstraße (2-Linie). Der Weg beginnt unmittelbar danach in der verkehrsberuhigten Wohnstraße Schmidgasse, die in diesem Abschnitt ungenügend breite Gehsteige aufweist. Nach der Querung des attraktiv gestalteten Kreuzungsbereiches mit der idyllischen Lenaugasse verfügt die weiterhin als Wohnstraße ausgewiesene Schmidgasse in diesem Abschnitt über ausreichend breite Gehsteige. Hier benützen auch viele FußgängerInnen die Fahrspur in der Mitte der Gasse - wahrscheinlich aufgrund der fehlenden Parkplätze, die oft Hindernisse darstellen und natürlich aufgrund der sehr geringen Verkehrsbelastung. Im weiteren Verlauf des Weges gelangt man zum Ludwig-Sackmauer-Platz an der Kreuzung Buchfeldgasse/ Schmidgasse. Dieser kleine Platz bzw. Mikrofreiraum könnte durch Gestaltungsmaßnahmen wie einheitliche Pflasterung auf einem Niveau, ausgestattet mit ein oder zwei Einzelsitzen als zusätzliches konsumfreies Angebot zum Aufenthalt im Freien neben dem bestehenden, netten Schanigarten aufgewertet werden.
Danach verläuft die Schmidgasse vorbei beim neu sanierten ehemaligen Krankenhaus und dem Bezirksmuseum bis zur Lange Gasse. In diesem nicht mehr als Wohnstraße ausgewiesenen Abschnitt sind die Gehsteige auf beiden Seiten viel zu schmal. Hier wäre eine Verbreiterung zugunsten der bestehenden Parkspur bzw. die Gestaltung als niveaufreier Straßenraum anzustreben.
In weiterer Folge quert der Weg die Lange Gasse und folgt weiter der vor einigen Jahren mit BürgerInnenbeteiligung vorbildlich umgestalteten Maria-Treu-Gasse. Die hübsche Gasse mit Blick auf die barocke Piaristenkirche verfügt nunmehr über ausreichend breite Gehsteige auf beiden Seiten und ist als Wohnstraße gewidmet.
Auch hier benutzen viele FußgängerInnen die Fahrbahnmitte. Bei der Umgestaltung wurde die gesamte Straße auf ein Niveau gebracht. Sitzmöbel und Schanigärten beleben zusätzlich den Straßenraum der von FußgängerInnen frequentierten Gasse.

*„Der Maßstab kann überblickt werden, es ist leicht Maßnahmen zu setzen. Wo wenn nicht hier, kann das Zufußgehen als Alltagsmobilität einen hohen Stellenwert bekommen. Der 8. Bezirk könnte ein Vorzeigebezirk werden. Die zentrale Lage und die gute Infrastruktur fördern das reine Zufußgehen im 8.Bezirk.“*

*Harald Frey, 2013*

*Verkehrsplaner*

*„Agenda-Arbeit und Gebietsbetreuungs-Arbeit ist das allerwichtigste Fundament für uns, weil sie einen Boden aufbereiten ohne den die Mobilitätsagentur nicht arbeiten könnte. Es ist vieles nicht möglich ohne eine Vorarbeit von aktiven und freiwilligen, engagierten Menschen.“*

*Petra Jens, 2013*

*FußgängerInnenbeauftragte*

Der Weg führt nach der Kreuzung mit der Piaristengasse quer über den Jodok-Fink-Platz, der als Schulvorfeld und Kirchenplatz bereichert mit einigen Schanigärten, Sitzmöglichkeiten und Baumpflanzungen eines der belebten Zentren des Bezirks darstellt und im zunehmenden Maße auch von TouristInnen besucht wird.
Sowohl links als auch rechts der Kirche verlaufen zwei nicht gekennzeichnete und daher nur von Ortsansässigen bekannte und genutzte Durchgänge in die Lederergasse. Man quert die Ledergasse sicher mittels Schutzweg und gelangt in die kurze Löwenburggasse bis zur Fuhrmannsgasse.
Hier endet dieser Weg, da ein im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan verordneter öffentlicher Durchgang von der Fuhrmannsgasse Nr. 9 in die Schönborngasse Nr. 8 real nicht existiert. Derzeit ist es rechtlich nicht möglich, diese Durchgänge durch private Liegenschaften umzusetzen.

Der weitere Wegverlauf würde nach dem Durchgang und nach Querung der Schönborngasse ein kurzes Stück die kaum befahrenen Klesheimgasse folgen und schließlich in den Hamerlingpark münden.
Nach Querung des attraktiven Parks mit Altbaumbestand, ausreichend Sitzmöglichkeiten und Trinkbrunnen erreicht man schließlich als Endpunkt den Matthias-Hauer-Platz, als zweiten zentralen und belebten Platz der Josefstadt oder man setzt hier den Weg Richtung Josefstädter Straße oder Albertgasse fort.

Pfeilgasse / Zeltgasse
Hohe Priorität könnte in naher Zukunft der gestalterischen Aufwertung der Pfeilgasse eingeräumt werden. Diese stellt sowohl innerhalb des 8. Bezirkes als auch übergeordnet eine wichtige Fuß- (und auch Radwege-) verbindung vom 1. Bezirk (Parlament) in den 16. Bezirk (Brunnenmarkt) dar.
Die Pfeilgasse ist zwischen den beiden „lauten“ Geschäftsstraßen Josefstädter- und Lerchenfelder Straße situiert, weitgehend frei von Durchzugsverkehr und für den motorisierten Individualverkehr zweimal, beim Tigerpark und bei der Stolzenthalergasse, unterbrochen. Sie bietet sich also als ruhigere Flanierzone mit einer besonderen Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen an.
Entlang der Gasse sind verschieden große Freiräume mit derzeit unterschiedlichen Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität situiert. Diese sollten durch freiraumplanerische Interventionen aufgewertet werden

Bild: Ausschnitt Pfeilgasse/Zeltgasse
Quelle: www.wien.gv.at

Die wichtigsten Freiräume entlang der Achse, sind, vom Gürtel kommend, das derzeit verparkte Schulvorfeld in der Pfeilgasse 42A mit dem kleinen „Grünplatz“ an der Stolzenthalergasse, der Tigerpark (und seine Vorplätze) mit seiner kleinteiligen Gestaltung in unterschiedliche „Nutzungszimmer“ und als flächenmäßig größter Freiraum mit hohem Gestaltungspotential der Platz zwischen den beiden Studierendenheimen in der Pfeilgasse 4-6 und 1A.
Werden im Bereich der Heime im größeren Ausmaß oberirdische Stellplätze reduziert, wäre der Handlungsspielraum für Gestaltungsmaßnahmen bedeutend größer und viele Möglichkeiten wären gegeben.
So könnte die Pfeilgasse zwischen Tigerpark und Pfeilplatz vom ruhenden Verkehr vollkommen befreit werden und als Wohlfühlachse mit großen Baumbestand und attraktiven Sitzmöbeln für FußgängerInnen ausgestattet und ausgestaltet werden.
Gestalterisches Potential bieten auch die Kleinplätze und Mikrofreiräume im Bereich der städtischen Wohnhausanlage Maria-Franc-Hof zwischen Neudeggergasse und Lange Gasse. Auch hier wurde bereits vor Jahren eine möglich Sperre der Zeltgasse seitens der magistratischen Dienststellen geprüft, um einen größeren Handlungsspielraum für Gestaltungsmaßnahmen zu erreichen.

*„Werden im Bereich der Heime im größeren Ausmaß oberirdische Stellplätze reduziert, wäre der Handlungsspielraum für Gestaltungsmaßnahmen bedeutend größer und viele Möglichkeiten wären gegeben. “*

*Markus Mondre, 2013*

*Landschaftsplaner*

*„Wo lernen die Kinder aus der Josefstadt Radfahren? Du musst den öffentlichen Raum anderen Nutzungen geben: Es muss möglich sein, rodeln zu können oder Fußball zu spielen – sonst wird der Bezirk ein Museum.“*

*Harald Frey, 2013*

*Verkehrsplaner*

## Die Geschäftsstraßen der Josefstadt

(Markus Mondre)

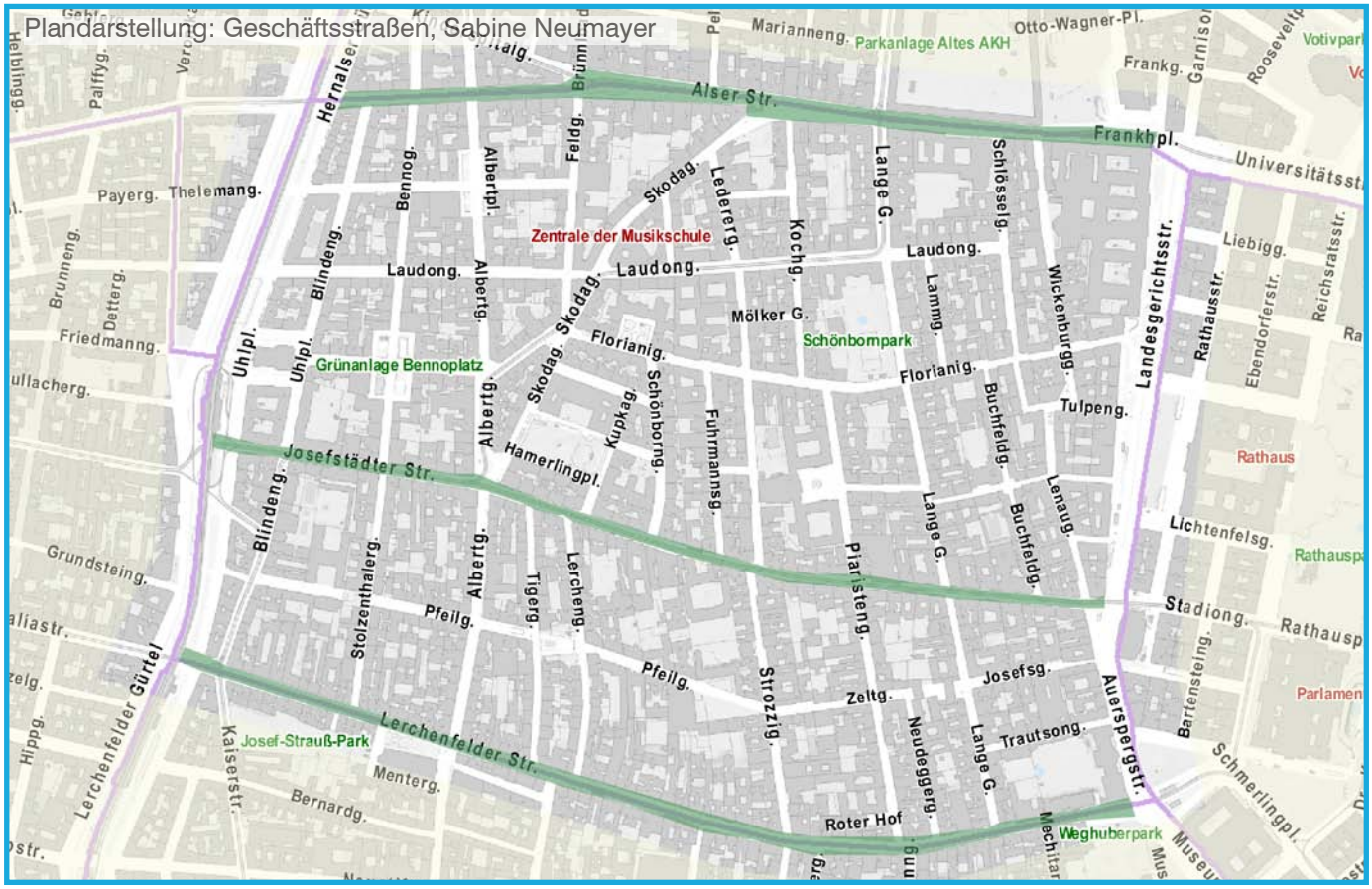
Die wahrscheinlich wichtigsten Fußwegeverbindungen in der Josefstadt, auf denen sich auch die meisten Menschen bewegen, sind die drei traditionellen Einkaufs- und Geschäftsstraßen Alser Straße, Josefstädter Straße und Lerchenfelder Straße.

Geschäfts- und Einkaufsstraßen benötigen ganz spezielle Kriterien, um für FußgängerInnen attraktiv zu sein und als solche gerne angenommen zu werden. Das sind natürlich in erster Linie belebte Erdgeschoßlokale in Form von interessanten Geschäften oder Dienstleistungsanbietern.

Weitere wichtige Kriterien sind breite Gehsteige ohne einschränkende Hindernisse zum Flanieren (Dreiecksständer, Müllcontainer, Verkehrsschilder, etc. sind in die Parkspur zu verlegen), ausreichende und gesicherte Querungsmöglichkeiten, um rasch und bequem auf die andere Seite zu gelangen sowie kleinere und größere Aufenthaltsbereiche (Schanigärten als auch konsumfreie Bereiche) mit attraktiver Ausstattung.

Die Josefstädter Straße ist die zentrale Einkaufsstraße im Herzen der Josefstadt mit hoher FußgängerInnenfrequenz und vielen traditionellen Geschäften. Aber gerade in der Josefstädter Straße ist der Straßenraum beengt und vor allem für FußgängerInnen in einigen Bereichen viel zu eng. Daher ist für die Josefstädter Straße durchaus eine neue und innovative Aufteilung des Straßenraumes und Neuorganisation der Verkehrsorganisation in Richtung mehr Platz und Vorrang für die FußgängerInnen anzudenken. Die Verordnung und dementsprechende Ausgestaltung der Josefstädter Straße als Begegnungszone mit einheitlichem Niveau, neuer Oberflächengestaltung und Ausstattungselementen soll geprüft werden. Darüber hinaus hat auch die Idee, die Josefstädter Straße im zentralen Bereich zwischen Mathias-Hauer-Platz und Lange Gasse in eine FußgängerInnenzone umzuwandeln durchaus Charme.

Die Lerchenfelder Straße als Grenzstraße zu Neubau hat in den letzten Jahren durch die Initiative „Lebendige Lerchenfelder Straße“ – die eine Vielzahl an Aktivitäten in der Straße initiieren und umsetzten konnte – wieder an Bedeutung gewonnen. Einige dieser Aktivitäten waren ganz konkrete Verbesserungsmaßnahmen für FußgängerInnen wie neue Querungshilfen, Gehsteigvorziehungen, Aufstellen einer Vielzahl von Bänken in regelmäßigen Abständen, Pflanzen zusätzlicher Bäume und partielle Gehsteigverbreiterungen.



Plandarstellung: Geschäftsstraßen, Sabine Neumayer

Die Alser Straße als Grenzstraße zum 9. Bezirk wurde bereits vor einigen Jahren neu gestaltet. Die FußgängerInnenfrequenz ist auch hier hoch, die Gehsteige ausreichend breit und das Angebot an Geschäften sehr gut. Gestaltungsmaßnahmen beim Alserspitz als besonders wichtigen Verkehrsknoten und der Mikrofreiraum vor der Minoritenkirche würden zusätzliche positive Anreize zum Besuch der Alser Straße bieten.

*„Der oft gehegte Wunsch nach Umwandlung eines Erdgeschoßlokals in Garagenplätze (oft im Zuge eines Dachgeschoßausbaus) sollte verhindert werden, um sogenannte „tote Zonen“ in Geschäftsstraßen zu vermeiden.“*

*Markus Mondre, 2014*

*Landschaftsplaner*

Foto: Josefstädter Straßenfest 2013, Renate Sova

## Gehkomfort und Gehqualität

(Markus Mondre)

### Straßenbegleitgrün

- Bäume

Grünflächen und insbesondere Bäume entlang von Fußwegen steigern das Wohlbefinden von StadtbewohnerInnen. Sie gehören zu unserem täglichen Leben und zum Stadtbild. Sie werten unsere Umwelt auf und machen die Straßen und Plätze in der Stadt attraktiver und lebenswerter. Bäume und Pflanzen filtern Staub aus der Luft, binden Kohlendioxid, setzen Sauerstoff frei und wirken durch die Verdunstung über die Blätter ausgleichend auf das wüstenähnliche Stadtklima. Darüber hinaus wirken sie durch ihren Schattenwurf einer Aufheizung des Straßenraums in den heißen Sommermonaten entgegen.

Durch Alleen und Baumreihen werden unterschiedliche Freiräume in der Stadt miteinander vernetzt, dazwischen entwickeln sich attraktive Wege für die FußgängerInnen.

- Vertikal- bzw. Außenfassadenbegrünung

In der Josefstadt mit so geringen Anteilen an Grünflächen sollen Vertikal- und Fassadenbegrünung en intensiver überlegt werden. Zum Beispiel könnten alle öffentlichen Gebäude, die renoviert oder neu gebaut werden, einen bestimmten Anteil an begrünter Fassade aufweisen.

- Begrünte Baumscheiben / „Garteln ums Eck“

Die Bepflanzung und Pflege von Baumscheiben durch BewohnerInnen wurde im Rahmen des Projekts „Garteln ums Eck“ in einigen Wiener Bezirken 2010/2011 gestartet und von den jeweiligen Gebietsbetreuungen, Bezirksvertretungen und Stadtgartenamt betreut. Dadurch wird ein Beitrag für Stadtklima, Stadtbild und für das Zusammenleben geleistet.

Bild: Fassadenbegrünung Branly Museum in Paris, Zeno Valenti

## Querungsmöglichkeiten

- Gehsteigdurchziehungen / Fahrbahnanhebung / Niveaufreies Kreuzungsplateau

Wird die Fahrbahn auf Gehsteigniveau angehoben – das heißt ein ebener Übergang von Gehsteig zu Gehsteig geschaffen – so ist das Überqueren für alle bequemer. Gehsteigdurchziehungen erhöhen den Komfort beim Queren, sorgen für langsameres Fahren im Kreuzungsbereich und verringern dadurch die Unfallgefahr und -schwere. Diese Maßnahme nützt vor allem Menschen, die am Gehsteig mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Gehhilfe unterwegs sind. Besonders positiv sind in diesem Zusammenhang angehobene Schutzwege mit optischer Betonung (rot umrandet) zu nennen, welche die AutofahrerInnen zusätzlich warnen und bei denen FußgängerInnen Vorrang haben. Zur Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Individualverkehrs und zum flächigen Queren der FußgängerInnen kann die Kreuzung im Fahrbahnbereich auch zur Gänze auf Gehsteigniveau angehoben werden.

- Gehsteigvorziehung

Gehsteigvorziehungen verbessern die Sicht auf die Fahrbahn, verkürzen die Querungslänge über die Fahrbahn und bieten auch wartenden FußgängerInnen mehr Platz sowie ausreichende Aufstellflächen für größere Menschenansammlungen (z.B. Kindergruppen). Wichtig ist es dabei, sichtbehindernde Gegenstände (Altstoffcontainer usw.) zu entfernen.

- Fahrbahnteiler / Mittelinsel

Dieser ermöglicht das Queren der Fahrbahn in Etappen. Insbesondere langsamen FußgängerInnen ermöglicht er einen Aufenthalt, um sich zuerst auf die eine, dann auf die andere Fahrtrichtung zu konzentrieren.

- Lichtsignalanlagen

Sie bieten FußgängerInnen in Straßen mit starkem KFz-Verkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten und konzentriertem FußgängerInnenverkehr mehr Sicherheit beim Queren. Dabei sind Wartezeiten von über 40 Sekunden für FußgängerInnen zu vermeiden. Bei bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen sollte bereits nach wenigen Sekunden die Freigabe für FußgängerInnen erfolgen. Die programmierte Überquerungszeit muss sich nach den langsameren FußgängerInnen richten, das bedeutet eine Gehgeschwindigkeit von 0,8 Meter pro Sekunde. Voreilzeiten von ca. 5 Sekunden schützen FußgängerInnen vor abbiegenden Autos. Bis die abbiegenden Autos Grün erhalten, sind selbst die langsamen FußgängerInnen schon für die AutolenkerInnen deutlich erkennbar auf der Fahrbahn. An wichtigen fußläufigen Verbindungen sollte „Alles Grün“ gelten, d.h. eine gleichzeitige Grünschaltung für FußgängerInnen. Es erlaubt das Queren in der Diagonale ohne Warten und sorgt für hohe Sicherheit, da weniger Konflikte zwischen FußgängerInnen und gleichzeitig abbiegenden AutofahrerInnen auftreten. Es führt jedoch auch zu längeren Wartezeiten.

*„Vertikalbegrünungen sind eine tolle Möglichkeit für Bezirke mit zu wenig Grünraum.“*

*Bettina Berger-Zimmermann, 2013*

*Agendagruppe 3. Bezirk*

*„Bei Tiefgaragenbau müssten eigentlich an der Oberfläche die Stellplätze im Verhältnis 1:1 reduziert werden. Dies ist leider zu selten geschehen.“*

*Petra Jens, 2013*

*FußgängerInnenbeauftragte*

## Barrierefreiheit

In der Vergangenheit rangierten FußgängerInnen – und insbesondere Menschen mit Behinderung – an der untersten Stelle in der Hierachie des Verkehrsgeschehens und wurden so gesehen in ihren Grundrechten nach freier Mobilitätsentfaltung und sicheren Gehmöglichkeiten eingeschränkt.

Daher ist barrierefreies Planen und Bauen seit einigen Jahren ein großes Anliegen in der Wiener Verkehrsplanung. Oft sind dabei gar nicht die großen und teuren Lösungen gefragt, es tragen gerade auch die kleinen Dinge dazu bei, die Alltagstauglichkeit zu erhöhen: Maßnahmen wie Gehsteigabsenkungen und –vorziehungen, niveaufreie Kreuzungsplateaus, ausreichende Beleuchtung, zusätzliche Querungsmöglichkeiten und vieles andere mehr tragen erheblich zu einer höheren Lebensqualität bei.
Um für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu ermöglichen, den öffentlichen Raum zu nutzen, braucht es gewisse Rahmenbedingungen. Gut berollbare Bodenbeläge, ausreichend lange Grünphasen an Fußgängerampeln und barrierefreie Haus- und Geschäftszugänge benötigen nicht nur Menschen mit Rollmobilen oder mit Rollstühlen, sondern kommen auch Menschen mit Kinderwägen und Koffertrolly entgegen.
Ampelanlagen mit akustischen Signalen werden von blinden Menschen genutzt, um das grüne Licht wahrzunehmen. Taktile Bodeninformationen kennzeichnen wichtige Eingänge, sie können mit dem Taststock gefunden werden.
Barrierefreie WC-Anlagen sind komfortabel nutzbar, Menschen die in Ihrer Mobilität eingeschränkt sind benötigen einen erhöhten Komfort.
Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes ist daher eine Grundvoraussetzung für die Integration und die eigenständige Lebensführung älterer Menschen und Menschen mit Behinderung.

## Gehsteigbreiten

Eine Gehsteigbreite von mindestens 2 Meter ist notwendig, damit zwei Personen bequem aneinander vorbei gehen können. Damit ist auch für RollstuhlfahrerInnen, eine Person mit Kinderwagen und Kleinkind an der Hand oder Gruppen von FußgängerInnen ausreichend Platz. Die für das bequeme Gehen vorgesehene Fläche darf nicht durch Elemente der Stadtmöblierung (Poller, Hydranten, Fahrradbügel, Wartehäuschen, Telefonzellen, Papierkörbe, Bänke, Verkehrszeichen, Maste, Bäume, Schaltkästen usw.) bzw. durch wirtschaftliche Nutzungen (Schanigärten, Warenausräumungen, Werbeflächen, Kioske, Verkaufsflächen usw.) vermindert werden.

Foto: Schulvorplatz Zeltgasse, Markus Mondre

Das gesamte Stadtmobiliar ist in den Parkspuren zu platzieren. Bei unvermeidbaren punktuellen (in Längsrichtung weniger als 1 m) Hindernissen im Verkehrsraum für FußgängerInnen wie etwa Tafeln, Papierkörbe etc. sind die Mindestbreiten von 1,5 m einzuhalten.
Manche Hindernisse im Gehbereich, wie z.B. hineinragende Äste, Mauervorsprünge, Verkehrsschilder, Werbetafeln oder ähnliches sind eine große Gefahr für Menschen mit Sehbehinderungen. Daher ist ein Lichtraumprofil von mindestens 1,2 m Breite und 2,2 m Höhe einzuhalten. Straßenverkehrszeichen sind in einer Mindesthöhe (Unterkante) von 2,2 m über Grund zu montieren.
Längsgefälle (Steigungen) über 6 % sind zu vermeiden, da diese nur von wenigen Menschen mit Behinderungen problemlos bewältigt werden. Quergefälle erschweren Menschen, die darauf angewiesen sind, einen Rollstuhl zu nutzen, aber auch Eltern mit Kinderwagen das Geradeausfahren. Die Neigung sollte daher 2 % nicht überschreiten.
Eine Schrägparkordnung ist prinzipiell zu vermeiden, da sie immer auf Kosten der Gehsteigbreiten geht und das Queren der Straßen für FußgängerInnen, besonders mit Rollstuhl und Kinderwagen, erschweren. Wenn Schrägparkplätze trotzdem angeordnet werden, darf die Gehsteigbreite nicht unter 2,5 m betragen, um den Überhang der parkenden Fahrzeuge in den Gehsteig ausreichend zu kompensieren. Auch das Gehsteigparken soll unbedingt vermieden werden, da sehr oft die Markierung nicht beachtet wird und für FußgängerInnen zu wenig Platz bleibt.

## Ausstattung

Attraktiv gestaltete kleine Plätze mit Grünflächen, Bäumen, Sitzgelegenheiten und Trinkbrunnen sind ein wichtiger Beitrag für ein angenehmes Wohnumfeld. Sie ermöglichen das Rasten zwischendurch, dienen als Treffpunkt, beleben die Nachbarschaft und nützen daher vor allem älteren Personen und Eltern mit kleinen Kindern sowie Jugendlichen, die sich ohne Konsumzwang treffen wollen.
Sitzgelegenheiten können die Reichweite des Gehens erheblich erweitern und das Gehen attraktiver machen. Für Menschen mit Gehbehinderung oder Herz-Kreislauferkrankungen sollten – in Abstand von höchstens 100 m – Sitzmöglichkeiten mit ausreichender Sitzhöhe (46-48 cm), Rücken- und Armlehne angeordnet werden, sowie die Möglichkeit für einen Rollstuhlstellplatz geschaffen werden. Idealerweise sollten die Sitzmöglichkeiten an geschützten Stellen außerhalb der Gehlinie stehen.
Neben öffentlichen, barrierefreien WC-Anlagen, die auch gut gepflegt werden, sollten in regelmäßigen Abständen sich auch Wasserentnahmestellen (Trinkbrunnen) im öffentlichen Raum befinden.
Besonders für Menschen mit Behinderung, aber auch ältere Personen und Personen mit Kleinkindern erhöht das die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum.

*„Warum scheitern wir ständig am Bezirk, wenn die Stadt Wien klar die Linie zu nachhaltiger Mobilität vorgibt?“*

*Christian Schrefel, 2013*

*Agendateam*

*„In der Josefstadt kann etwas impliziert werden, das im Kleinen optimal funktioniert. Wir gehen mit dem öffentlichen Raum nicht wertschätzend um, das ist nicht irgendein „Gang“ oder „Abstellkammerl“, sondern sollte als „Wohnzimmer“ wahrgenommen werden!“*

*Petra Jens, 2013*

*FußgängerInnenbeuaftragte*

## Durchgänge und Durchhäuser

Durchhäuser sind eine Wiener Rarität und eine touristisch kaum erschlossene Besonderheit, ein Geheimtipp gewissermaßen. Denn das Durchhaus diente und dient in der Regel als Abkürzung zwischen zwei parallel verlaufenden Straßen, welches von beiden Seiten zugänglich ist. Man erspart sich so den Weg um den Baublock herum. Alle Arten von Durchhäusern zeichnen sich dadurch aus, dass sie direkte Wegeführung erlauben ohne bebauten Raum zu verschenken, also ein und dieselbe Parzelle dem Verkehr und dem Wohnen oder Gewerbe dient.
Heute sind Durchhäuser bequeme und oft schattige Passagen, wo man gerne abseits des motorisierten Verkehrs flanieren kann. Oft findet man hier schöne Fassaden, blühende Innengärten oder versteckte Galerien, Cafes und Geschäftslokale.

Bild: Stimmungsvolle Innenhöfe verbinden die Neustiftgasse mit der Lerchenfelderstraße

Quelle: www.wien.gv.at

## Plätze

(Markus Mondre)

Ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Innenstädte ist der öffentliche Raum, respektive die städtischen Plätze, die über ein Fußwegenetz miteinander verbunden sind. Städtische Plätze unterlagen in den letzten Jahrhunderten einem stetigen Wandel, bis in den letzten Jahrzehnten viele Plätze durch das Automobil dominiert und damit für die FußgängerInnen weniger nutzbar wurden. Die Aufenthaltsflächen der FußgängerInnen wurden zugunsten des motorisierten Individualverkehrs minimiert.
In Städten haben Plätze und deren Gestaltung eine besondere Bedeutung. Sie sind heute nicht mehr nur Verkehrsträger, sondern vor allem wieder Aufenthaltsort, Bewegungsraum und sozialer Treffpunkt für BewohnerInnen, BesucherInnen und Beschäftigte. Häufig jedoch fehlt es den Plätzen an Lebendigkeit und Alltagstauglichkeit, leicht können aber ganz bestimmte Nutzungen und Aktivitäten gelenkt werden.

Hieraus resultiert eine grundsätzliche Forderung: Plätze – und letztendlich der gesamte öffentliche Raum – müssen einen hohen Anspruch an die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität erfüllen. Sie dürfen nicht der Verwahrlosung überlassen werden und nur als Verkehrs- und Parkraum für den Autoverkehr dienen. FußgängerInnen sollten gegenüber dem Autoverkehr als zumindest gleichberechtigt betrachtet werden. Es sollte eine ausgewogene Koexistenz dieser VerkehrsteilnehmerInnen im städtischen Lebensraum und damit eine faire Verteilung des öffentlichen Raumes angestrebt und erreicht werden.

Das menschliche Bedürfnis nach einer lebenswerten Umwelt und nach qualitätvoller Gestaltung sollte nicht unterschätzt werden. Die vorhandene, für die FußgängerInnen derzeit zum Teil nur ungenügend nutzbare Qualität des Stadtlebens wird vielerorts noch nicht voll ausgeschöpft. Gründe dafür liegen in der Vernachlässigung von Plätzen und deren mangelnde Einbindung in das Fußwegenetz, sowie fehlende qualitätvolle Gestaltung als auch die Dominanz durch den fahrenden und ruhenden Autoverkehr.

Der 8. Bezirk besitzt einige gut gestaltete urbane Plätze, die als Orte der Begegnung und des gesellschaftlichen Austauschs funktionieren und auch sehr gut in das bestehende Fußwegenetz integriert sind, wie etwa der Schlesingerplatz, der Bennoplatz und vor allem der Jodok-Fink-Platz. Diese Plätze, die auch für Veranstaltungen im Bezirk genutzt werden, stellen einen wesentlichen räumlichen relevanten Faktor für das soziale Leben im Bezirk und die entsprechende Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Wohnumfeld dar und gelten zurecht als Bezirkszentren. Daneben gibt es in der Josefstadt Plätze, die durchaus das Potential als Bezirks- oder zumindest Grätzelzentrum besitzen, jedoch derzeit aus verkehrs- und gestalterischen Kriterien noch erheblicher Nachholbedarf herrscht.

*„Die Studie „Neuinterpretation des öffentlichen Raumes“ vom Büro Gilbert/Petri aus dem Jahr 2005 zeigte über den allgemeinen Grün- und Freiraummangel im 8. Bezirk hinaus ein besonderes Defizit an Freiräumen hinsichtlich qualitativer und quantitativer Versorgung vor allem für den südlichen Teil der Josefstadt.“*

*Markus Mondre, 2013*

*Landshaftsplaner*

*„Kinder wie Erwachsene nehmen abgestellte Autos als Naturereignis wahr. Auf die Idee, dass dieser Raum anders genutzt werden könnte, kommen nur wenige. LehrerInnen wollen die SchülerInnen nicht hinaus lassen, weil es zu gefährlich ist. Es gibt einen Mangel an öffentlichen Plätzen, wo sich Leute unterschiedlicher Herkunft treffen.“*

*Petra Jens, 2013*

*FußgängerInnenbeauftragte*

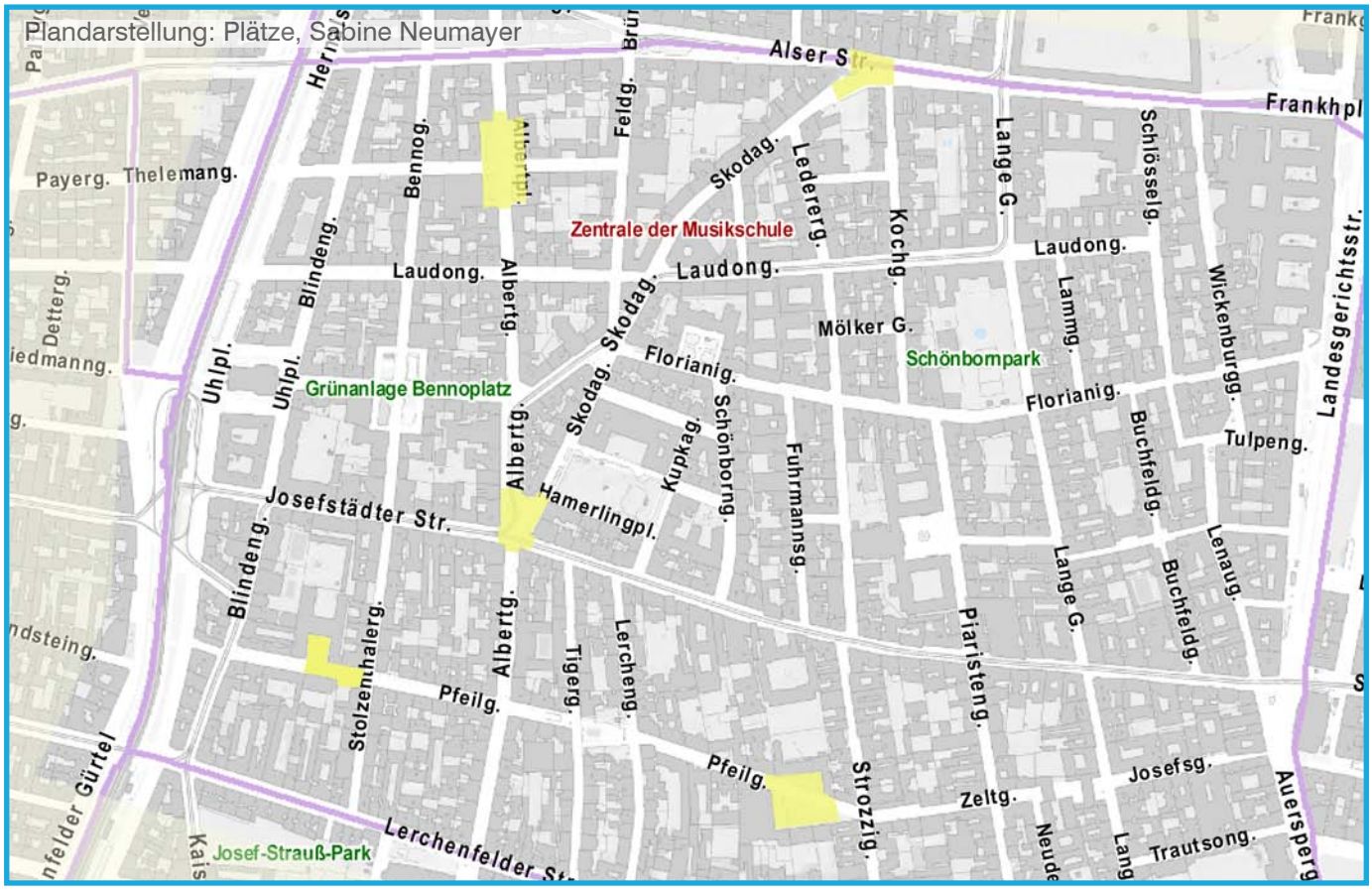
## Mathias-Hauer-Platz

Am Mathias-Hauer-Platz, an der Kreuzung Albertgasse / Skodagasse, weitet sich die an sich enge Josefstädter Straße auf. Der Platz ist mit sehr schönen gründerzeitlichen Häusern eingerahmt, in den Randbereich entlang der Häuserfassaden beschatten und strukturieren Altbäume den Ort. Durch die Haltestellen der Straßenbahnlinien und den zahlreichen Geschäften und Gastronomiebetrieben ist der Platz vor dem Cafe Hummel mit seinem beliebten Schanigarten nicht nur ein Verkehrsknotenpunkt, sondern das von FußgängerInnen belebte Zentrum der Josefstadt. Aber auch hier dominiert in der Gestaltung und Nutzung des Platzes der motorisierte Individualverkehr.

Die Belange der FußgängerInnen – vor allem bei der Querung des Platzes – wurden wenig berücksichtigt. Obwohl eine Vielzahl an Menschen jeden Tag den Josef-Matthias-Hauer-Platz zu Fuß überqueren, wird er von diesen nicht als attraktiver Platz wahrgenommen. Vielmehr stellt er für viele NutzerInnen ein Ärgernis dar und es gibt Beschwerden über die kurzen Grünphasen für FußgängerInnen. Oft schlängeln sich PassantInnen auf dem Weg zur Straßenbahn mühsam an den PKWs vorbei oder landen bei der Querung der Skodagasse im Blumenbeet.

Hier treffen die unterschiedlichsten VerkehrsteilnehmerInnen – seien es FußgängerInnen, RadfahrerInnen, BenützerInnen öffentlicher Verkehrsmittel und AutofahrerInnen – aufeinander. Daher bietet es sich an, diesen belebten zentralen Bezirksplatz in eine Begegnungszone umzuwandeln, ohne dabei die Interessen des KFZ-Verkehrs nach Querung vollkommen zu unterbinden.

Eine neue, durchgehende und niveaugleiche Pflasterung des Platzes, zusätzliche Ausstattungselemente (zum Beispiel Wasserelemente) und attraktive, konsumfreie Sitzmöglichkeiten als Ergänzung zum beliebten Gastgarten des Cafe Hummels, könnten die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität am Platz enorm steigern. Damit soll das logische Bezirkszentrum der Josefstadt mehr nach den Bedürfnissen der Menschen gestaltet und der Autoverkehr reduziert werden.



## „Pfeilplatz“

Der Platz zwischen den beiden Studierendenheimen in der Pfeilgasse (1a bzw. 4-6) ist einer der wenigen nennenswerten Freiräume im südlich gelegenen Teil der Josefstadt. Im derzeitigen Zustand ist die Qualität und Größe des Platzes aber kaum wahrnehmbar. Er sollte in mehrfacher Hinsicht als vorhandener Freiraum, jedoch unbefriedigender Nutzung und Gestaltung betrachtet werden. Der Platz wird von einer Straße durchschnitten und trennt ihn somit in zwei Bereiche. Ein Großteil der Fläche dient als Parkplatz und die vereinzelten Grün- und Aufenthaltsbereiche werden derzeit wenig genutzt, obwohl sie vor wenigen Jahren im Zuge eines Beteiligungsprojektes neu gestaltet wurden. Das umzäunte „Schmuckgrün“ auf der gegenüberliegenden nördlichen Straßenseite ist verwildert und zeigt keine Möglichkeit zum Verweilen.
Doch gerade dieser Platz bietet enorme Entwicklungsmöglichkeiten für das Grätzel zwischen Josefstädter- und Lerchernfelder Straße, mit seiner besonders prekären Freiraumsituation. Die Pfeilgasse bietet sich als ruhige Flaniermeile für FußgängerInnen mit ihrer Abfolge an kleineren Freiräumen an, wobei die Neugestaltung des Pfeilplatzes als zentraler Platz mit unterschiedlichsten Nutzungsmöglichkeiten gesehen werden kann.
Wie bereits die Agenda-Gruppe „Öffentlicher Raum“ der Agenda Josefstadt ausführte, wäre hier die Errichtung einer Tiefgarage anzudenken um damit erhebliche Flächen am Platz und in der Pfeilgasse vom ruhenden und teilweise auch vom fließenden KFZ-Verkehr frei zu bekommen. Damit gewinnt man den notwendigen räumlichen Spielraum für die Gestaltung eines nutzungsoffenen und urbanen Freiraumes in der südlichen Josefstadt mit hoher Aufenthaltsqualität.
Eine weitere Maßnahme zur Aufwertung der FußgängerInnenachse Pfeilgasse ist, die in diesem Bereich wenig befahrene Pfeilgasse bis zum Tigerpark als Wohnstraße auszubilden oder noch besser im Straßenabschnitt zwischen Tigerpark und Pfeilplatz auf den Individualverkehr zur Gänze zu verzichten und durch entsprechende (Grün)Gestaltung des Straßenraumes diesen in eine attraktive Flanierzone für FußgängerInnen mit Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen umzuwandeln.

## Albertplatz

Ähnlich dem Bennoplatz ist der Albertplatz eine Anlage aus der Biedermeierzeit. Der Albertplatz ist ein spärlich begrünter Stadtplatz, der sich durch die Kreuzung Albertgasse / Breitenfelder Gasse in vier Teile gliedert. Dadurch ist der räumliche und ästhetische Zusammenhang des an sich großen Platzes erheblich gestört. Verschärft wird diese unbefriedigende Situation noch durch die bestehende Schrägparkordnung entlang der Albertgasse und der kleinen Nebengassen mit Stellplätzen entlang der Häuserfassaden. Kurzum, der Platz ist heute vom motorisierten Individualverkehr dominiert und bietet ein kahles Erscheinungsbild. Die vier spärlich begrünten Restflächen bilden isolierte Inseln ohne nennenswerte Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität.

*„Die Einbeziehung des Straßenraumes würde nur den Verlust von 5 allgemeinen Stellplätzen bedingen. Ein geringer Verlust, der durch die Schaffung einer neuen Grünoase an der ruhigen Fußwegachse Pfeilgasse für die ansässige Bevölkerung in einem unterversorgten Grätzel der Josefstadt mehr als kompensiert.“*

*Markus Mondre, 2013*

*Landschaftsplaner*

Exkurs – Begegnungszone: Eine Begegnungszone verspricht eine einfache, innovative und moderne Lösung für eine Verkehrsberuhigung und Attraktivierung des Josef-Matthias-Hauer-Platzes. In einer Begegnungszone ist der FußgängerInnenverkehr überall zulässig, der Radverkehr ist in beiden Richtungen erlaubt. Generell gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h. Die Zufahrt zu Garagen und Einfahrten wird durch diese Verkehrslösung garantiert.

Mit seiner Größe, der symetrischen Anlage und seiner Lage im Bezirk kann der Albertplatz zu einem wichtigen Grätzel- bzw. Bezirkszentrum entwickelt werden. Wie auch hier bereits die Gruppe öffentlicher Raum der Agenda Josefstadt ausgeführte, wäre die Errichtung einer Tiefgarage anzudenken um damit die Straßenräume am Albertplatz und in den angrenzenden Straßen vom ruhenden und teilweise auch vom fließenden KFZ-Verkehr frei zu bekommen. Damit gewänne man den notwendigen räumlichen Spielraum für die Gestaltung eines nutzungsoffenen und urbanen Freiraumes in der nordwestlichen Josefstadt mit hoher Aufenthaltsqualität.

## „Alserspitz“

Der Alserpitz ist durch die platzartige Aufweitung und das markante Eckgebäude zwischen Skodagasse und Alser Straße, mit dem expressionistischen Vordach, ein markanter Ort in der Josefstadt. Die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, die hohe Anzahl an attraktiven Geschäften und der Zugang zum Krankenhaus Confraternität bedingen sehr hohe FußgängerInnenfrequenzen am Alserspitz.
In seinem jetzigen Zustand ist der Alserspitz jedoch vollkommen unattraktiv und weist in keiner Weise eine genügende Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität auf.
Wahllos angeordnete und aufgestellte Mülltonnen, Fahrradbügel, Elektroböcke, Telefonzellen, Würstelstände, Bushaltestelle und ein Mobilklo überfrachten den kleinen Platz und erzeugen ein chaotisches Erscheinungsbild.
Durch die in Bälde beginnende Um- und Neubautätigkeit am Krankenhausstandort bietet sich die Chance, auch diesen wichtigen Platz in der Josefstadt vollkommen neu zu gestalten.
Durch die Reduzierung einiger weniger Parkplätze, die Einbeziehung des Straßenraumes in die Gestaltung und das Reduzieren und Neuordnen des oben angeführten Stadtmobiliars könnte sich ein für FußgängerInnen interessanter und attraktiver Transit- und Aufenthaltsort entwickeln.
Für die bereits jetzt bestehenden Lokale in der unteren Skodagasse könnten nach Süden ausgerichtete Schanigärten entstehen und die bereits vorhandene Baumreihe um weitere Bäume ergänzt werden.
Als Verkehrskonzept bietet sich auch hier eine Begegnungszone an – die verlorenen Stellplätze werden durch eine geplante große Tiefgarage unter dem Gelände des Krankenhauses kompensiert.

Foto:Beispiel Platzgestaltung in München, Zeno Valenti

## „Stolzenthaler Platz“

Die Studie „Neuinterpretation des öffentlichen Raumes“ vom Büro Gilbert/Petri aus dem Jahr 2005 zeigte über den allgemeinen Grün- und Freiraummangel im 8. Bezirk hinaus ein besonderes Defizit an Freiräumen hinsichtlich qualitativer und quantitativer Versorgung vor allem für den südlichen Teil der Josefstadt. Da es in der dicht verbauten Josefstadt schwierig ist, neue Freiräume zu schaffen, ist vor allem der Straßenraum - und hier im speziellen die Pfeilgasse - ein wesentliches Potential für die zukünftige Freiraumversorgung der Josefstädter Bevölkerung im südlichen Bezirksteil.
Neben dem bereits beschriebenen Pfeilplatz ist einer der wichtigsten Freiräume entlang der Achse das derzeit unattraktive Schulvorfeld in der Pfeilgasse 42A, mit dem unmittelbar danach gelegenen kleinen „Grünplatz“ an der Stolzenthalergasse.

Der Schulvorplatz ist in einem desolaten Zustand, die derzeitige Gestaltung zeigt ein trostloses Bild. Fast der gesamte Platz wird als LehrerInnen-Parkplatz verwendet, der Zugang zur Haupteingangstür ist an den Rand gedrängt und direkt beim Eingang stehen die Müllcontainer.
Durch die Verbindung des heute als Parkplatz missbrauchten Schulvorfeldes und des bereits begrünten „Beserlparks“ an der Stolzenthalergasse unter Einbeziehung des dazwischen liegenden Straßenraumes, könnte ein attraktiver Stadtgrünplatz für alle NutzerInnengruppen – insbesondere der SchülerInnen und LehrerInnen – geschaffen werden.
Die Einbeziehung des Straßenraumes würde den Verlust von 5 allgemeinen Stellplätzen bedingen. Ein geringer Verlust, der durch die Schaffung einer neuen Grünoase an der ruhigen Fußwegachse Pfeilgasse für die ansäßige Bevölkerung in einem unterversorgten Grätzel der Josefstadt kompensiert.

*„Was wir heute diskutieren, ist eigentlich Mainstream in den Communitys. Es gibt immer AkteurInnen die dir in die Suppe spucken können, die Lange Gasse ist ja ein Paradebeispiel.“*

*Harald Frey, 2013*

*Verkehrsplaner*

*„‚Urban Life is People‘ so lautet das Motto der Stadtplanung von Kopenhagen, das bedeute reichlich attraktiven Raum für alle GeherInnen anzubieten, zu gestalten und sicher bereitzustellen.“*

*Christian Schrefel, 2014*

*Agendateam*

## Mikrofreiräume und Vorfelder öffentlicher Gebäude

(Markus Mondre)

Mikrofreiräume, als kleinste Form der urbanen öffentlichen Räume, sind ein wesentlicher Bestandteil des Netzes öffentlicher Räume - insbesondere im dicht verbauten Wohngebiet wie der Josefstadt. Sie können einen wichtigen Beitrag zur Aufenthaltsqualität im Stadtgefüge leisten. Besonders ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen sind auf die vollständige und qualitätsvolle Ausstattung ihres unmittelbaren Lebensumfeldes, ihres Grätzelquartiers angewiesen. Mikrofreiräume ergänzen feinmaschig das Angebot im Freiraumsystem und Wegenetz der Josefstadt. Sie verbinden größere Freiräume und schaffen eine Abfolge von unterschiedlichen Räumen.

Mikrofreiräume tragen zur Differenzierung der Freiräume in der Stadt bei. Es gibt nicht nur Plätze und Parks und den Straßenraum, sondern auch eine Abstufung über die Mikrofreiräume. Sie tragen darüber hinaus auch zur Orientierung, zur Identifikation, zur Gestalt- und Aufenthaltsqualität in der Stadt bei.

Diese Flächen, die oft aufgrund des Straßenzuschnitts und der baulichen Struktur in der Stadt in Form von Gehsteigvorziehungen, Gebäuderücksprüngen, Aufpflasterungen in Kreuzungsbereichen oder zum Gehsteig hinzugeschlagenen Fahrbahnbereichen in Erscheinung treten, tragen wesentlich zur Aufwertung der Alltagswege bei. Derartige Mikrofreiräume stellen kleine Oasen in der Stadt dar und bieten Gelegenheit zum Verweilen, Rasten, Niedersetzen, Tratschen, Abstellen von Taschen oder bieten Schatten, Regenschutz und die Möglichkeit für ein kurzes wegbegleitendes Spiel. Sie bieten damit kleinste Aufenthalts- und Kommunikationsbereiche im öffentlichen Raum und fungieren somit als soziale Ermöglichungszonen im Grätzel.

Die Ausgestaltung von Mikrofreiräumen erfordert eine äußerst sensible Balance zwischen speziell im dichtbebauten Stadtgebiet dringend notwendigen Grünflächen und nutzungsoffenen, betretbaren und benutzbaren Flächen. Im Einzelfall ist daher – auch in Abhängigkeit zu angrenzenden Nutzungen und den damit in Zusammenhang stehenden Frequenzen – auf eine für die jeweiligen Bedürfnisse sinnvolle Gestaltung zu achten, bei der hohes Augenmerk auf die Aufenthaltsqualität der betreffenden Fläche zu lenken ist.

Ein hoher Grad an Nutzungsoffenheit erhöht die Anzahl an Nutzungsmöglichkeiten und bestimmt so wesentlich Alltagstauglichkeit und Alterungsfähigkeit.

Plandarstellung: Mikrofreiräume, Sabine Neumayer

Im Falle einer Bepflanzung sollte diese zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen (z.B. Schatten) und keine Nutzungs- oder Platzeinschränkungen zur Folge haben. Standortgerechte Straßenbäume mit einem ausreichenden Lichtraumprofil ermöglichen eine Durchsicht und schaffen Räume. Diverse Ausstattungselemente können Anlässe für einen Aufenthalt schaffen und Nutzungen fördern, wodurch die Qualität eines Mikrofreiraumes erhöht werden kann. Auch hier sollte bedacht werden, dass weniger oft mehr ist und die Ausstattung an die Anforderungen, die an den Ort gestellt werden, angepasst wird. Mikrofreiräume treten kaum ins Bewusstsein der NutzerInnen. Trotzdem stellen sie eine unentbehrliche Komponente im öffentlichen städtischen Freiraum dar – bestehende Mikrofreiräume sollten daher langfristig gesichert werden. Um diese gewährleisten zu können, ist es notwendig, die große Bedeutung, welche diese Freiräume im Alltag der Menschen haben, den Verantwortlichen zu verdeutlichen und auf Ebene des Bezirkes zu diskutieren.

## Mikrofreiräume in der Josefstadt

Der Bereich der Zeltgasse zwischen Neudeggergasse und Lange Gasse kann als eine Abfolge von unterschiedlichen Mikrofreiräumen mit hoher Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Dazu wäre eine Änderung der bereits seit einigen Jahren diskutierten Verkehrsorganisation zu überlegen: So bietet es sich an, die Wohnstraße in der Neudeggergasse bis zur Zeltgasse Ecke Piaristengasse vorzuziehen. Dadurch würde ein zusätzlicher verkehrsberuhigter Bereich entstehen und durch die unten beschriebenen minimalen Gestaltungsinterventionen im Zwickel der beiden Eckhäuser ein Mikrofreiraum entstehen. Zwischen den Gemeindebrücken könnte ein intimer, begrünter und schattiger Hof mit Aufenthaltsqualität entstehen und im Bereich der Kreuzung Zeltgasse/Lange Gasse (Hugo Bettauer Platz) ein kleines belebtes urbanes „Platzl“ (Piazetta).

## Zeltgasse/Neudeggergasse

- Entfernen des Granitgrobsteinpflasters im Zwickel der beiden Eckhäuser (bei der Feuermauer)
- Errichtung eines Pflanzbeetes und Bepflanzen mit attraktiv blühenden Stauden (eventuell Kletterpflanzen an der Feuermauer)

## Zeltgasse 1 (Hof zwischen den Gemeindbauten)

- Entsiegelung des derzeit asphaltierten Platzes
- Errichtung eines größeren Pflanzbeetes und Bepflanzen mit attraktiv blühenden schattenverträglichen Stauden
- Setzen eines schattenverträglichen Baumes
- Entfall der Schrägparkordnung zugunsten einer größeren Platzfläche bzw. Änderung der Stellplatzordnung von Schräg- auf Längsparker zur Attraktivierung für FußgängerInnen
- Schaffung von Sitzmöglichkeiten

*„Es braucht einerseits große Leitprojekte und weiters kleine Maßnahmen, die permanent über eine lange Dauer eingesetzt werden. Kleine Maßnahmen können sein: Gehsteige verbreitern und Schrägparker in Längsparker verändern. Ein Leitprojekt wäre ein Wohnstraßenbezirk“.*

*Harald Frey, 2013*

*Verkehrsplaner*

*„Agenda-Arbeit und Gebietsbetreuungs-Arbeit ist das allerwichtigste Fundament für uns, weil sie einen Boden aufbereiten ohne den die Mobilitätsagentur nicht arbeiten könnte. Es ist vieles nicht möglich ohne eine Vorarbeit von aktiven und freiwilligen, engagierten Menschen.“*

*Petra Jens, 2013*

*FußgängerInnenbeauftragte*

## Hugo Bettauer Platz

- Entrümpeln des Platzes (Radbügel in Parkspur; Verlegen des Altkleidercontainers, etc.)
- Einbeziehung des Straßenraumes (Zelt- u. Lange Gasse) in die Gestaltung
- einheitliche und attraktive Pflasterung des Platzes auf einem Niveau;
- zusätzliche Sitzmöglichkeiten zur bestehenden Bank

Darüber hinaus gibt es weitere Mikrofreiräume mit großem Potential zur gestalterischen Aufwertung:

## Roter Hof - Piaristengasse 5-7

- Entfernen der nordseitigen Stellplätze und Entsiegelung der entsprechenden Fläche
- Gestaltung als kleiner und attraktiver Aufenthaltsort mit 2-3 Baumpflanzungen und einigen wenigen Sitzmöglichkeiten
- Kletterpflanzen an der glatten Hausfassade Piaristengasse 5-7

## Pfeilgasse/Tigergasse (Platz bei der Tiefgaragenrampe):

- Erneuerung bzw. Attraktivierung der derzeit ungepflegt wirkenden Pflanzfläche über der Tiefgarageneinfahrt (Entfernen der bestehenden Vegetation; Neupflanzung attraktiver Stauden und/oder Gräser)
- Ausmalen der Mauer (eventuell mit GraffitikünstlerInnen)
- Aufstellen einiger weniger Sitzmöglichkeiten (Wellenbank oder Plattformen für Jugendliche)

## Stolzenthalergasse 19 (hintere Bereich der Schule Pfeilgasse 42)

- Entfernen des bestehenden Maschendrahtzaunes (oder zurückversetzen unmittelbar vor das Schulgebäude)
- Gestaltung des baumbestandenen Freiraumes mit einigen wenigen und unterschiedlichen Sitzmöglichkeiten auch bzw. besonders für Jugendliche zwischen den Birken, Wellenbänke, etc.
- Eventuell Anlegen eines Pflanzbeetes mit schattenverträglichen Blütenstauden

## Josefstädter Straße/Kupkagasse

- Gestaltung des kurzen Sackgassenabschnittes als kleiner Platz (Erweiterung des bestehenden Schulvorfeldes der Handelsakademie bzw.- Eingangssituation in den Hamerlingpark

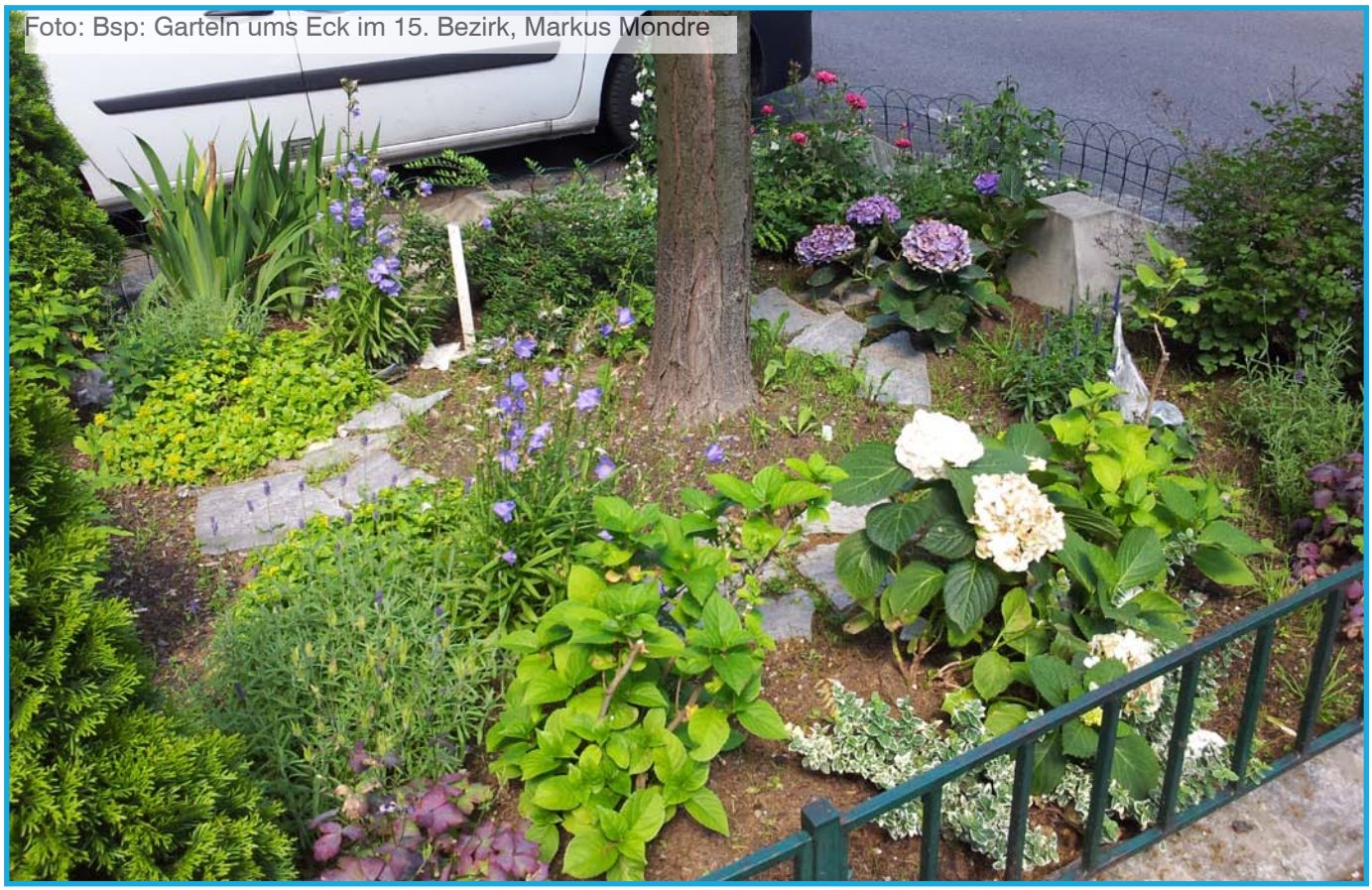


Foto: Bsp: Garteln ums Eck im 15. Bezirk, Markus Mondre

- Attraktive Pflasterung auf einem Niveau
- Möglichkeit für zusätzliche Sitzmöglichkeit und Schanigärten für die beiden Gastronomiebetriebe

### Zugang Volkskundemuseum

- Verbreiterung des bestehenden Gehsteiges bis unmittelbar zum bestehenden Gleiskörper in Verlängerung der Haltestelle der Straßenbahnlien 5
- Gestaltung als kleiner und attraktiver Aufenthaltsort und Zugangsbereich in das Volkskundemuseum mit Baumpflanzungen und einigen wenigen Sitzmöglichkeiten

### Uhlplatz – nördlicher Bereich

- Der trist wirkende Platz könnte durch moderne (bunte) Sitzmöbel für Jugendliche aufgewertet werden bzw.
- Einbeziehung der Sackgasse (Verlegen des Wendehammers und Reduzierung der Stellplätze) in die Platzgestaltung

### Ludwig-Sackmauer-Platz

- Einbeziehung des Straßenraumes (Schmid- u. Buchfeldgasse) in die Gestaltung
- einheitliche und attraktive Pflasterung des kleinen Platzes auf einem Niveau;
- zusätzliche konsumfreie Sitzmöglichkeiten (1-2 Einzelsitze) als Ergänzung zum bestehenden und attraktiven Schanigarten

### Vorplatz Kirche „Zur heiligen Dreifaltigkeit“

- Verbreiterung des bestehenden Gehsteiges zu Gunsten von ca. 3 Stellplätzen um einen kleinen Platz vor der Kirche zu schaffen
- Gestaltung als kleiner und attraktiver Aufenthaltsort mit Baumpflanzungen und einigen wenigen Sitzmöglichkeiten
- Aufstellen von einigen wenigen Radbügeln im Randbereich

### Vorplatz Kindergarten Josefstädter Straße 93-97

- Verlegen der bestehenden, unmittelbar vor dem Zugang in den Kindergarten situierte Ladezone in stadtauswertige nördliche Richtung um ca. 10 Meter (Verlust von 2 Stellplätzen)
- Verbreiterung des bestehenden Gehsteiges bis unmittelbar zum bestehenden Gleiskörper in Verlängerung ab Höhe Ordn. 91 um ca. 7 Meter
- Zusätzliche Radabstellanlagen im Ausmaß von 3 Meter Länge in die Parkspur im Anschluss an das nunmehr verbreiterte Kindergartenvorfeld
- Aufstellen von ein bis zwei Bänken
- Aufstellen von Scooterabstellanlagen

*„Mögliche Ziele in der gesamten Josefstadt könnten Gehstege mit Mindestbreiten von 3m sein und zusätzlich fährt kein Auto über 30 km/h.“*

*Daniel Cranach, 2013*

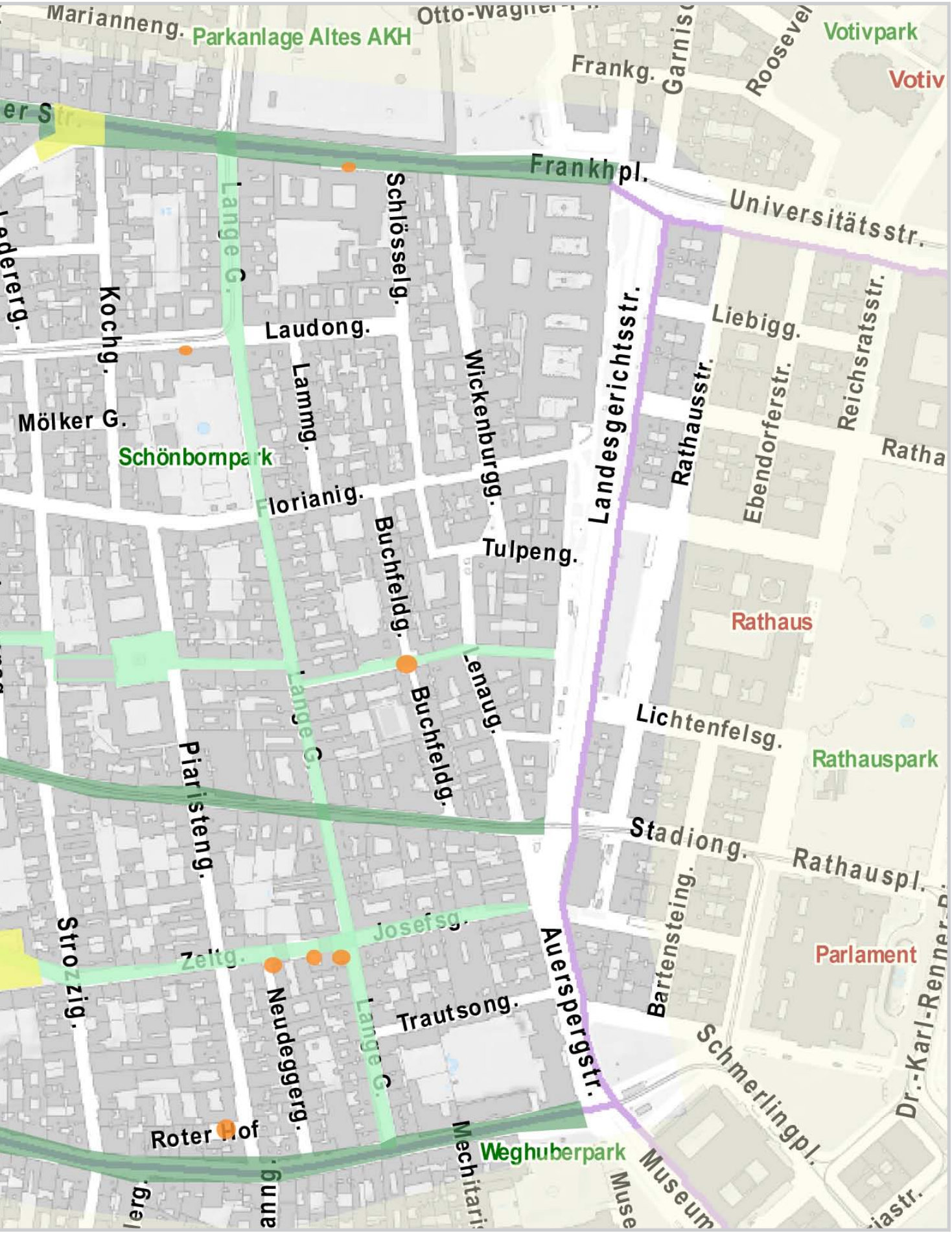
*Architekt*

*„Die Plattform „Gut zu Fuß“ der Agenda Josefstadt wünscht sich, dass im Bezirk das Konzept des „Langsamverkehrs“ verwirklicht wird.“*

*Sabine Neumayer, 2014*

*Agendateam*

Plandarstellung: Gut zu Fuß - Netzwerk, Sabine Neumayer


Marianneng.
Parkanlage Altes AKH
Otto-Wagner-P.
Frankg.
Garnis
Roosevel
Votivpark
Votiv
Frankhpl.
Universitätsstr.
Schlösselg.
Lange G.
Koch g.
Laudong.
Lammg.
Wickenburgg.
Landesgerichtsstr.
Liebigg.
Rathausstr.
Ebendorferstr.
Reichsratsstr.
Ratha
Mölker G.
Schönbornpark
Florianig.
Buchfeldg.
Tulpeng.
Rathaus
Lenaug.
Lichtenfelsg.
Rathauspark
Piaristeng.
Stadiong.
Rathauspl.
Josefsg.
Zeltg.
Stroczig.
Neudeggerg.
Trautsong.
Auerspergstr.
Bartensteing.
Parlament
Schmerlingpl.
Dr.-Karl-Renner-P
Roter Hof
Weghuberpark
Mechitaris
Museum

## Kurzbiografie - Markus Mondre

DI Markus Mondre wurde 1968 in Salzburg Stadt geboren. Er kam 1987 für sein Studium der Landschaftsplanung und Landschaftspflege an der Universität für Bodenkultur nach Wien.
Er ist verheiratet, hat 3 Kinder und wohnt mit seiner Familie seit 12 Jahren in der Josefstadt.
Derzeit arbeitet er bei der Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 14. und 15. Bezirk und ist für die Bereiche städtebauliche Strukturanalysen, Beteiligungsprojekte im öffentlichen Raum, FußgängerInnenverkehr, Innenhofbegrünung und Öffentlichkeitsarbeit zuständig.

## Impressum

Texte und Inhalt:
Markus Mondre, Sabine Neumayer, Christian Schrefel

Plandarstellung:
Markus Mondre & Sabine Neumayer
Plangrundlagen: www.wien.gv.at

Layout:
Sabine Neumayer

Redaktion:
Sabine Neumayer, Christian Schrefel & Renate Sova

Fotos:
Gerd W. Götzenbrucker, Markus Mondre, Sabine Neumayer, Christian Schrefel, Renate Sova & Zeno Valenti

© Agenda Josefstadt Plattform „Gut zu Fuß“

Kontakt:
Agendabüro Josefstadt
Laudongasse 40, 1080 Wien
Tel.: 01 405 55 15 317
Fax: 01 405 55 19
Email: info@agenda-josefstadt.at

Herausgeber: 17 & 4 Organisationsberatung GmbH
ISBN - Nr.978-3-9502304-1-3

März 2014

Immer mehr Wienerinnen und Wiener haben das Zu-Fuß-Gehen für sich entdeckt. Bewegen sich unkompliziert, schnell und gesund durch die Stadt. Damit Sie sicher auf dem Weg sind bietet **Wien zu Fuß** wertvolle Tipps und Informationen für Ihre Alltagswege.

Falls irgendwo der Schuh drückt: Für Ihre Wünsche, Anregungen und Fragen zum Fußverkehr wurde für Sie die **Wien zu Fuß Wunschbox** eingerichtet.
www.wienzufuss.at/wunschbox

www.wienzufuss.at

Wien! voraus
Das Zukunftsressort
StadtWien