

Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, die Trasse Franzensbrücke-Stadionbrücke entlang des Donaukanals als Hauptradroute zu widmen.

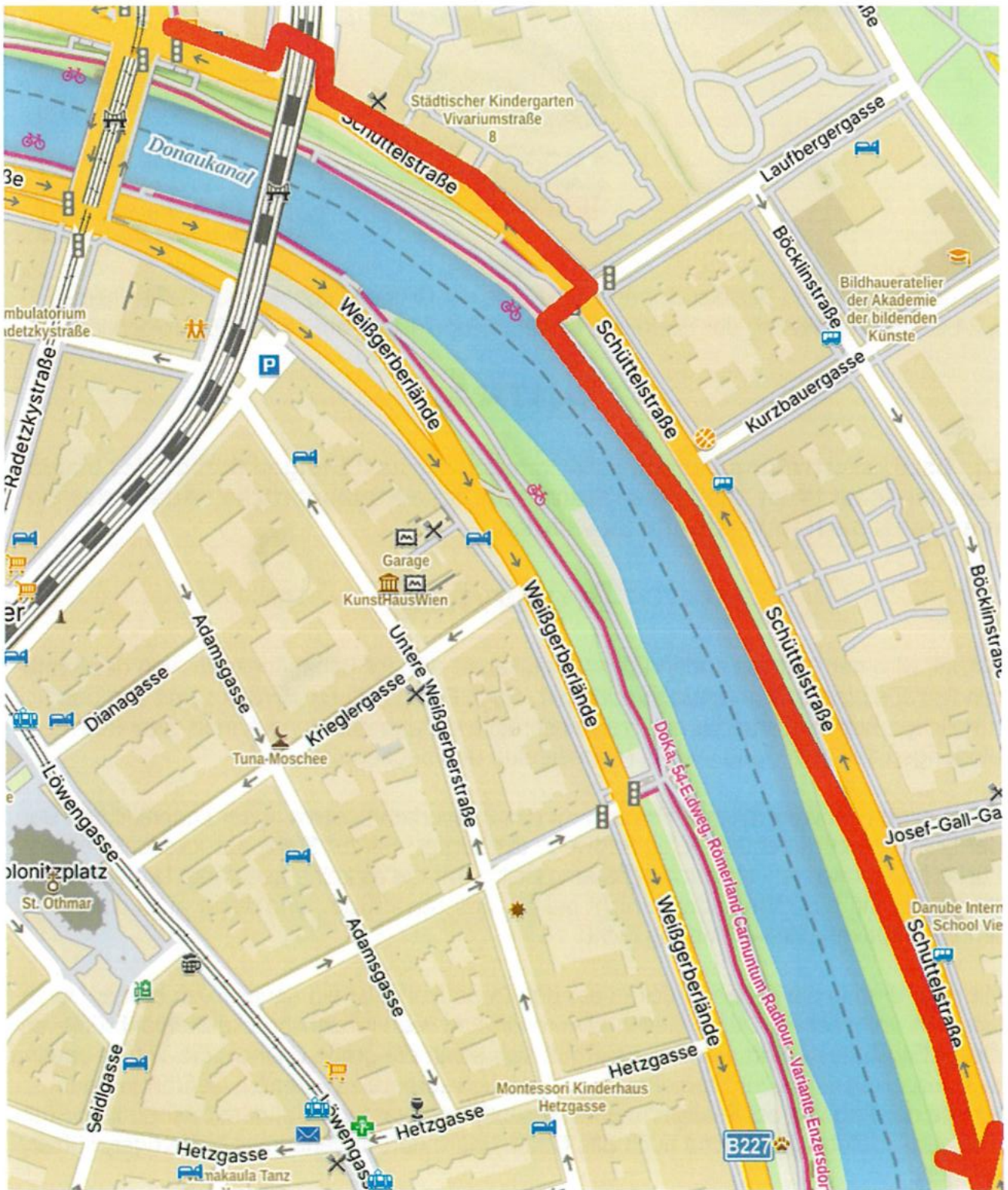
Begründung

Aktuell wird der Radweg entlang des Donaukanals auf der Bebauungsseite von der Rembrandtstraße bis zur Scholzgasse verlängert. Nach Fertigstellung werden somit von der nördlichen Bezirksgrenze bis zur Franzensbrücke entlang des Donaukanals zwei Radverbindungen zur Verfügung stehen (wasserseitig und bebauungsseitig).

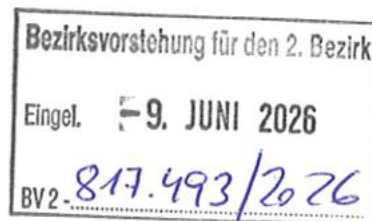
Diese bilden ein wesentliches Fundament des Radverkehrsnetzes in der Leopoldstadt. Bei der Franzensbrücke enden beide Radwege dzt abrupt: Bis zur Stadionbrücke klappt eine Lücke sowohl wasser- als auch bebauungsseitig, für die es keine geeignete Umfahrung gibt. Die Schüttelstraße endet ja nicht bei der Franzensbrücke, und daher auch der Bedarf an einer Radverkehrsverbindung nicht.

Mit dem Umbau der S-Bahnbrücke über den Donaukanal ist ein neuer 6-7m breiter Durchlass dort vorgesehen. Durch diesen könnte ein Radweg Franzensbrücke-Stadionbrücke an dieser Engstelle geführt werden. Es ergibt sich somit die große Chance, die Trasse entlang des Donaukanals bis zur Stadionbrücke als Hauptradroute zu widmen. Geführt werden könnte der Radweg bei Realisierung im wesentlichen wasserseitig, damit würde kein Stellplatzverlust einhergehen und auch das Fahren wäre dort angenehmer (schattiger, kühler, ruhiger).

Mit Fertigstellung der Linie 18 wird die Stadionbrücke als umweltfreundlicher Knoten im Bezirk erheblich aufgewertet, auch aus diesem Blickwinkel wäre ein Anschluss an das hochrangige Radverkehrsnetz im Bezirk wichtig.



Nina Nöhrig – Klubobfrau



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

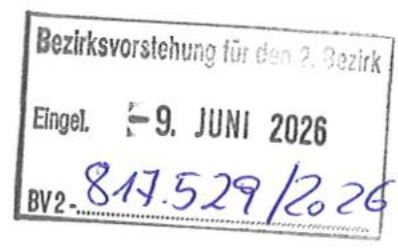
Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, an der Örtlichkeit Tandelmarktgasse ONr 4 die bestehende Fahrradbügel-Abstellanlage zu verlängern.

Begründung

Die Überparkung an dieser Stelle ist extrem. Fahrräder sind in der Not an Verkehrszeichen und andere feste Gegenstände gekettet. Das sichere und legale Absperren von Fahrrädern an Fahrradbügeln ist eine wichtige Maßnahme zum Diebstahlschutz, das zeigt sich auch in der Statistik. Die Leopoldstadt als großer und doch urbaner Bezirk führt leider die Bezirks-Statistik für gestohlene Fahrräder an. Eine auffällige Ansammlung von Fahrrad-Wracks konnte an dieser Stelle nicht beobachtet werden, offensichtlich werden solche von der MA48 regelmäßig entfernt. Das rote Viereck zeigt den gewünschten Platz der Verlängerung.



Nina Nöhrig – Klubobfrau



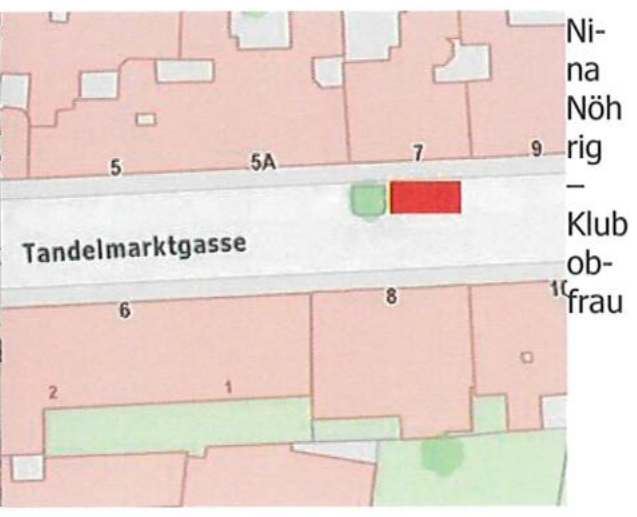
Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

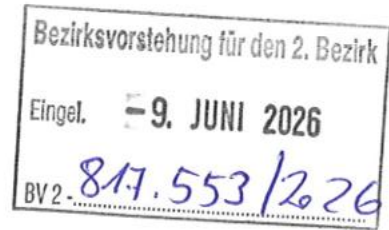
ANTRAG

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, an der Örtlichkeit Tandelmarktgasse ONr 7 eine Fahrradbügel-Abstellanlage in der Parkspur zu errichten, die auch für Lastenfahrräder geeignet ist.

Begründung

Die Überparkung an dieser Stelle ist extrem. Fahrräder stehen außerhalb und innerhalb des Begrenzungszaunes von Baumscheiben, an Verkehrszeichen gekettet usw. Der aktuelle Parkplatz ist direkt neben einer Haus-Ein/Ausfahrt, die Sichtbeziehung würde sich durch Radbügel erheblich verbessern. Zum Fotozeitpunkt war der Parkplatz nicht besetzt, er ist für Autos unbeliebt (schlechte Sicht und Längsparkplatz). Eine auffällige Ansammlung von Fahrrad-Wracks konnte an dieser Stelle nicht beobachtet werden, offensichtlich werden solche von der MA48 regelmäßig entfernt. Das rote Viereck zeigt den gewünschten Platz der Abstell-Anlage.





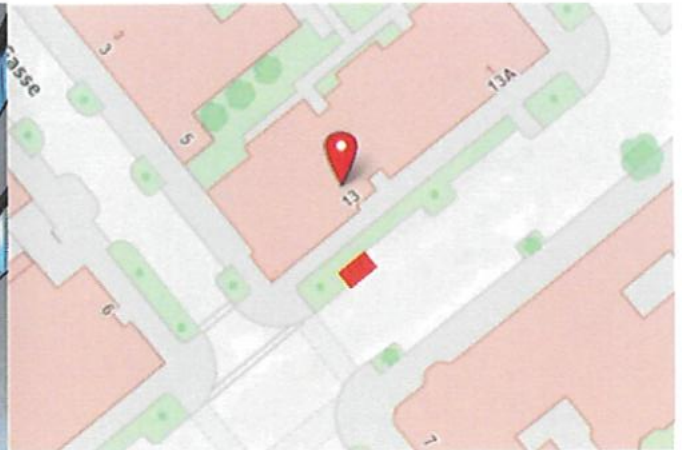
Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, an der Örtlichkeit Walcherstraße 16 in der Parkspur eine Lastenrad-taugliche Fahrrad-Abstellanlage zu errichten.

Begründung

Fahrräder hängen hier an Bäumen und Verkehrszeichen. Der erhebliche Abstellbedarf erklärt sich u.A. durch den Supermarkt an dieser Örtlichkeit, der MA40 mit Kund:innenverkehr usw. Das rote Viereck am Plan zeigt den gewünschten Platz der Aufstellung.



Nina Nöhrig – Klubobfrau



Bezirksvorsteherung für den 2. Bezirk

Eingel. - 9. JUNI 2026

BV 2 - 817.607/2026

Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, auf der Marienbrücke Tempo-30 mit dem Zusatz „ausgenommen Straßenbahn“ zu verordnen.

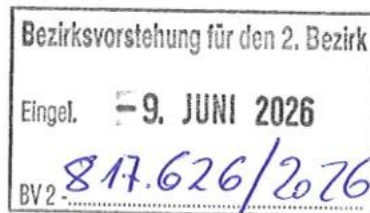
Begründung

Auf der Marienbrücke gilt aktuell Tempo-50. Es gibt dort eine nicht-geschützte Radverkehrsanlage in Form von mehreren Radstreifen, einer davon führt sogar gegen die Fahrtrichtung des mIV, der Radverkehr ist lediglich durch eine Linie vom mIV getrennt. Entsprechend den Richtlinien der MA46 sollte es bei T50 baulich getrennte Radwege geben. Da wir davon ausgehen, dass die Radverkehrsanlage in absehbarer Zeit nicht baulich verändert wird, bietet sich Tempo-30 als einfache, billige, sichere und schnelle Lösung an. Der Zeitverlust auf der kurzen Brücke zwischen T30 und T50 ist minimal, falls überhaupt messbar.



Klubobfrau

Nina Nöhrig -



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, auf der Salztorbrücke Tempo-30 zu verordnen.

Begründung

Formal gilt auf der Salztorbrücke Tempo-50. Es gibt dort eine nicht-geschützte Radverkehrsanlage in Form 2er Mehrzweckstreifen, der Radverkehr ist lediglich durch eine Linie vom mIV getrennt. Entsprechend den Richtlinien der MA46 sollte es bei T50 baulich getrennte Radwege geben. Da wir davon ausgehen, dass die Radverkehrsanlage in absehbarer Zeit nicht baulich verändert wird, bietet sich Tempo-30 als einfache, billige, sichere und schnelle Lösung an. Der Zeitverlust auf der kurzen Brücke zwischen T30 und T50 ist minimal, falls überhaupt messbar.

Nina Nöhrig – Klubobfrau





Bezirksvorstellung für den 2. Bezirk
Eingel. - 9. JUNI 2026
BV 2. 817.640/2026

Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, auf der Schwedenbrücke Tempo-30 zu verordnen.

Begründung

Formal gilt auf der Schwedenbrücke Tempo-50. Es gibt dort eine nicht-geschützte Radverkehrsanlage in Form von mehreren Radstreifen, der Radverkehr ist lediglich durch eine Linie vom mIV getrennt. Entsprechend den Richtlinien der MA46 sollte es bei T50 baulich getrennte Radwege geben. Da wir davon ausgehen, dass die Radverkehrsanlage in absehbarer Zeit nicht baulich verändert wird, bietet sich Tempo-30 als einfache, billige, sichere und schnelle Lösung an. Der Zeitverlust auf der kurzen Brücke zwischen T30 und T50 ist minimal, falls überhaupt messbar.



Nina Nöh-
rig – Klub-

obfrau



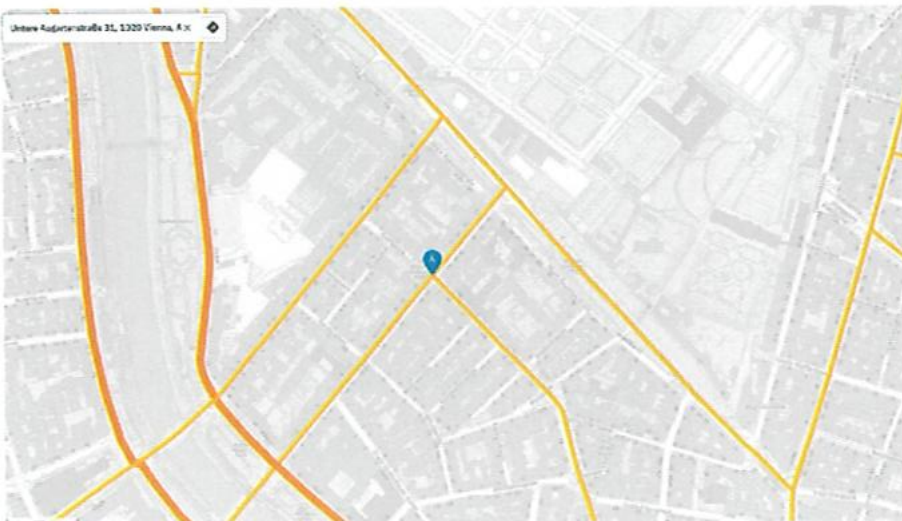
Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

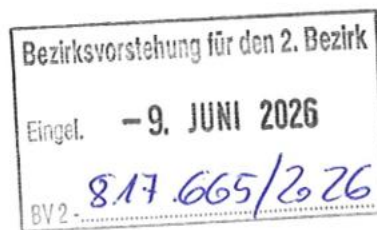
Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, an der Örtlichkeit Leopoldsgasse # Untere Augartenstraße das Zeichen "Vorrang geben" in die Untere Augartenstraße zu stellen, oder ganz entfallen zu lassen (Rechtsvorrang).

Begründung

Die Stadt Wien hat es sich zum Ziel gesetzt, dass der ÖV nur mehr in Haltestellen halten soll. Die Linie 5A hat an dieser Stelle Nachrang und verliert dabei wertvolle Zeit - dies widerspricht klar den Zielsetzungen der Stadt. Beide Straßenzüge sind an dieser Stelle als "Hauptstraße A" gewidmet und Tempo-30 verordnet, wodurch eine Änderung zugunsten des von rechts kommenden 5A auch abseits dieser Zielsetzung logisch erscheint, und auch den angestrebten Richtlinien der MA46 entspricht (kein Sondervorrang in T30-Gebieten). Vor der letzten Vorrang-Änderung gab es an dieser Stelle übrigens sehr lange einen Vorrang der Leopoldsgasse.



Nina Nöhrig – Klubobfrau



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.6.2026 folgenden

Antrag

Radabstellanlage Franz-Hochedlinger-Gasse

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, neue Fahrradabstellanlagen im Bereich Franz-Hochedlinger-Gasse Ecke Herminengasse zu errichten.

Begründung

In dem Bereich der Kreuzung der Franz-Hochedlinger-Gasse und Herminengasse werden Fahrräder oft am Gehsteig und an Verkehrsschildern abgestellt. Dies liegt an fehlenden geeigneten Abstellanlagen in diesem Bereich. Anhand der Radbügel-Analyse der Radlobby lässt sich gut erkennen, dass sich genau an dieser Stelle eine Lücke befindet, was die Abdeckung mit Fahrradabstellanlagen betrifft.

Neue Fahrradabstellanlagen in der Parkspur der Franz-Hochedlinger-Gasse (vor ONr. 17 oder ONr. 22) würden dieses Problem entschärfen.

Laut Medienberichten ist die Leopoldstadt der Bezirk mit den meisten gemeldeten Fahrraddiebstählen wienweit. Zusätzliche Radbügel würden daher auch die Abstellsicherheit für Fahrräder in der Leopoldstadt erhöhen.

Nina Nöhrig – Klubobfrau

BR Wolfgang Kamptner



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

Gehsteig vor Malzgasse 20 verbreitern

Die Bezirksvorstehung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, dafür Sorge zu tragen, dass der Gehsteig bei der Engstelle vor dem Haus Malzgasse 20 verbreitert wird.

Begründung

Der Gehsteig wird in dem Bereich vor dem Haus der Malzgasse 20 bis zu 1,04m eng. Dies inkludiert 30cm Bordstein. D.h. für Kinderwägen oder Rollstühle bleiben nur noch knapp 70cm befahrbarer Gehsteig übrig. Die Situation wird dadurch noch verschärft, dass an dieser Stelle offene Türen oder Spiegel von parkenden Autos den geringen Platz noch weiter einschränken.

Der Gehsteig verengt sich vom unteren Ende der Garage der Malzgasse 20 von 130cm bis zu 104cm (jeweils inklusive 30cm Bordstein) an der kritischsten Stelle (siehe Skizze).



Skizze der Engstelle inklusive Maßstab



Situation in der Malzgasse 20

Auch nach der Engstelle ist die Gehsteigbreite nur bei 174cm (inklusive 30cm Bordstein) und damit unter den Richtlinien für Mindest-Gehsteigbreiten. Auf dieses Defizit wird auch im Masterplan Gehen Leopoldstadt, dem Fußverkehrskonzept für die Leopoldstadt, hingewiesen.

Dieser Antrag ist der Verkehrskommission zuzuweisen.

Nina Nöhrig – Klubobfrau

BR Wolfgang Kamptner

Eingel. - 9. JUNI 2026

BV 2 -

816.584/2026

Sitzung vom 16. Juni 2026

Die unterfertigten Bezirksrät*innen von SPÖ, GRÜNE, NEOS, KPÖ und LINKS stellen gemäß § 24 Abs. 1 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretungen folgenden

Antrag

Verkehrsberuhigung Walcherstraße

Die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien werden ersucht, bei der Kreuzung Vorgartenstraße/Walcherstraße in der Walcherstraße auf der Fahrspur in Richtung Ernst-Melchior-Gasse eine Durchfahrtssperre („französische Einbahn“) für den motorisierten Verkehr umzusetzen.

Begründung

Die Walcherstraße hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend zu einer stark belasteten Ausweichroute für den motorisierten Individualverkehr entwickelt. Insbesondere in den Stoßzeiten wird sie von Fahrzeugen genutzt, die vom Handelskai kommend die stark frequentierte Lassallestraße umfahren wollen. Dadurch entsteht ein erhebliches Verkehrsaufkommen in einer Straße, die aufgrund ihrer Breite zusätzlich zu überhöhten Geschwindigkeiten verleitet und in den Planungen des Nordbahnhofviertels immer nur als Anrainer:innenstraße gedacht war.

Besonders problematisch ist, dass die Walcherstraße zugleich ein wichtiger Schulweg für zahlreiche Kinder und Jugendliche ist. Die hohe Verkehrsbelastung und das häufige Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit stellen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wird auch dadurch unterstrichen, dass es in diesem Bereich bereits zu schweren Verkehrsunfällen gekommen ist.

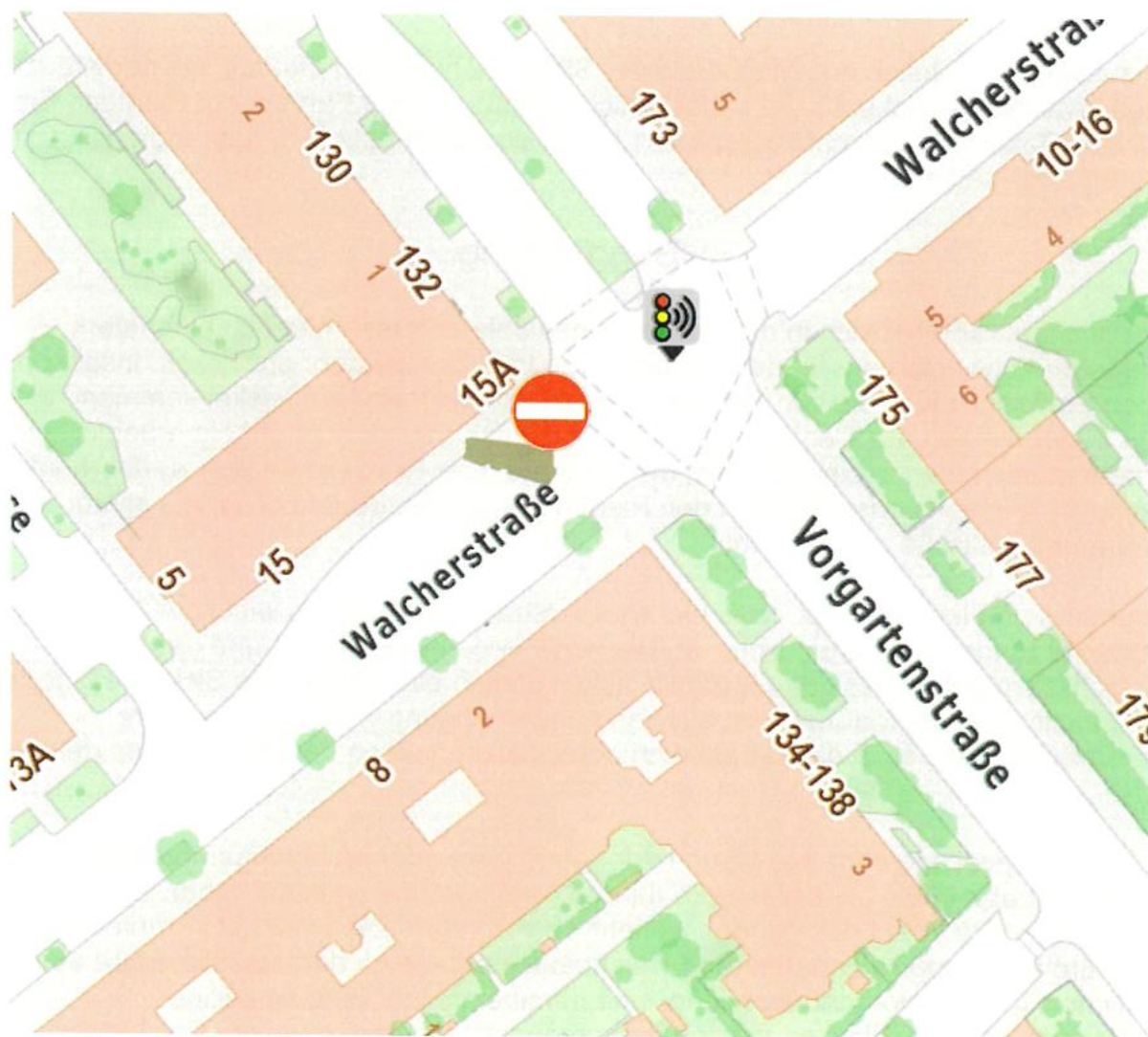
Mit der Fertigstellung der Linie 12 und der damit geschaffenen Abbiegemöglichkeit von der Vorgartenstraße in die Lassallestraße für den Anrainer:innenverkehr haben sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen wesentlich verändert. Die bisher als Argument gegen eine Durchfahrtssperre angeführten Erreichbarkeitsprobleme der Lassallestraße aus dem nördlichen Teil des Nordbahnhofviertels sind damit entfallen. Eine einseitige Durchfahrtssperre stadteinwärts kann nun umgesetzt werden, ohne die Erschließung des Gebiets für Anrainer:innen wesentlich einzuschränken.

Negative Auswirkungen auf den Straßenbahnbetrieb sind nicht zu erwarten. Einerseits sind die bestehenden Ampelanlagen bereits auf die Bevorzugung der Straßenbahn ausgelegt, andererseits wird durch die Unterbindung des Schleichverkehrs mit einer deutlichen Reduktion des allgemeinen Verkehrsaufkommens gerechnet. Dies kann sogar zu einer Verbesserung der Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs beitragen.

Um rasch auf die bestehende Gefährdungssituation reagieren zu können und gleichzeitig den aktuellen budgetären Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen, soll die Maßnahme in einem ersten Schritt mittels Betonleitwänden umgesetzt werden. Diese Lösung ermöglicht eine schnelle, kostengünstige und jederzeit evaluierbare Verkehrsberuhigung.

Die Wirksamkeit der Maßnahme kann anschließend beobachtet und gegebenenfalls durch dauerhafte bauliche Lösungen ergänzt werden.

Ziel der Maßnahme ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, insbesondere für Schulkinder und Fußgänger:innen, den Schleichverkehr wirksam zu reduzieren und die Lebensqualität im Grätzel nachhaltig zu verbessern.



<https://www.wien.gv.at/stadtplan/>



Bezirksvorstellung für den 2. Bezirk

Eingel. - 9. JUNI 2026

BV 2 - 817.702/2026

Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

Antrag

Radabstellanlage Brandgasse

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, eine neue Fahrradabstellanlage im Bereich Brandgasse vor ONr. 2 zu errichten.

Begründung

In der Schüttelstraße vor ONr. 93 bis ONr. 97 werden aufgrund mangelnder Alternativen regelmäßig Fahrräder an Bäumen, Straßenlaternen und Verkehrszeichen abgestellt. Teils ragen die Fahrräder in den Gehsteig hinein.

Auf der gesamten Länge der Schüttelstraße zw. Lukschgasse und Brandgasse gibt es keinen einzigen Fahrradabstellplatz.

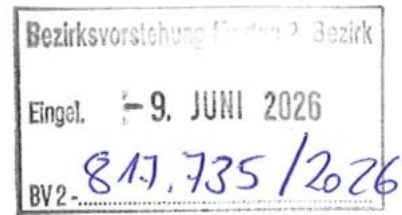
Neue Fahrradabstellanlagen in der Brandgasse vor ONr. 2 würden dieses Problem entschärfen.



Nina Nöhrig – Klubobfrau



Jacqueline Sinz – Bezirksrätin



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

Antrag

Erweiterung Radabstellanlagen Halmgasse

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, die Fahrradabstellanlagen im Bereich Halmgasse vor ONr. 1 und 2 zu erweitern.

Begründung

In der Halmgasse vor ONr. 1 und 2 wurden Fahrradabstellanlagen errichtet. Diese bestehen jeweils aus zwei Radbügeln. Es gibt dort genug Platz und vor allem Bedarf, weitere Bügel zu montieren. Gerade für Lastenräder, die aufgrund ihrer Länge oft keinen Platz an den meisten Fahrradabstellplätzen finden, wären diese zwei Standorte ideal.

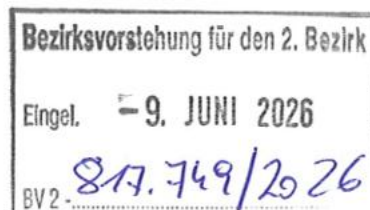
Zusätzlich wäre die bestehende Bodenmarkierung zu adaptieren.



Nina Nöhrig – Klubobfrau



Jacqueline Sinz – Bezirksrätin



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

Antrag

Tempo 30 in der Wittelsbachstraße

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, in der Wittelsbachstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zu verordnen. Dabei soll der Öffentliche Verkehr weiterhin T50 in der Wittelsbachstraße fahren dürfen.

Begründung

In der Wittelsbachstraße befinden sich eine Volksschule, eine Mittelschule und die Handelsschule am Bundes-Blindeninstitut, ebenso wie zwei Straßenbahnhaltestellen. Außerdem ist das Aufkommen an Fußgänger:innen dort relativ hoch, weil es sich um eine zentrale Straße des Bocklinviertels mit einigen Geschäften handelt.

Dennoch gilt in diesem Straßenzug immer noch Tempo 50. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer:innen dar, insbesondere deshalb, weil immer wieder Autofahrer:innen - von der Rotundenbrücke kommend - mit hohem Tempo in die Wittelsbachstraße einfahren.

Bis auf rund 25m nach der Kreuzung mit der Schüttelstraße haben Straßenbahn und Bus sogar eigene Gleiskörper bzw. Busspuren. Man kann daher den öffentlichen Verkehr ganz einfach von der T30-Beschränkung ausnehmen.

Dafür gibt es verschiedene Varianten.

- A) Für die gesamte Länge der Wittelsbachstraße wird Tempo 30 als erlaubte Höchstgeschwindigkeit verordnet. Inkl. Zusatztafel „ausgenommen Straßenbahn und Linienomnibusse“ (s. Foto aus 17, Alszeile)
- B) Der Grund dafür, dass es auf den ersten 25 m nach der Kreuzung mit der Schüttelstraße keinen eigenen markierten Gleiskörper gibt, dürfte darin liegen, dass ein Schanigarten in einer überbreiten Parkspur (2,5 m - ehemalige Ladezone?) aufgestellt ist.

Deshalb könnte man das Verkehrszeichen „erlaubte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“ erst 25m nach der Kreuzung mit der Schüttelstraße aufstellen. Inklusive Zusatztafel „ausgenommen Straßenbahn und Linienomnibusse“.

- C) Wenn die Überprüfung dieser überbreiten Parkspur ergibt, dass dort keine Ladezone mehr notwendig ist, soll die Parkspur verschmälert werden, wodurch es möglich ist, dass der gesamte Gleiskörper in der Wittelsbachstraße abmarkiert werden kann.

Dadurch haben die Straßenbahn und der Autobus der gesamten Länge der Wittelsbachstraße einen eigenen Gleiskörper bzw. eine eigene Busspur. Das würde es erleichtern, für die gesamte Länge der Wittelsbachstraße Tempo 30 als erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu verordnen. Inkl. Zusatztafel „ausgenommen Straßenbahn und Linienomnibusse“.

Die MA46-Verkehrsbehörde wird daher ersucht, die 3 Varianten zu überprüfen und die sinnvollste Variante umzusetzen.

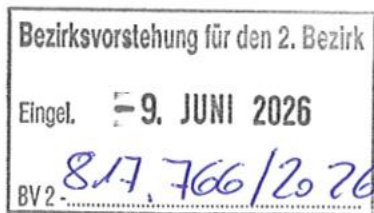


Verkehrszeichen in 17, Alnzeile

Dieser Antrag ist der Verkehrskommission zuzuweisen.

Nina Nöhrig – Klubobfrau

BR Wolfgang Kamptner



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

Antrag

Radabstellanlagen Adambergergasse

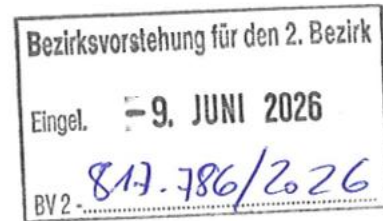
Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, Fahrradabstellanlagen im Bereich Adambergergasse vor ONr 3 und vor ONr. 4 in der Parkspur zu errichten, die auch für Lastenfahrräder geeignet ist.

Begründung

In der gesamten Adambergergasse werden aufgrund mangelnder Alternativen regelmäßig Fahrräder an Verkehrszeichen oder an die Fassade gelehnt, abgestellt. Die Durchgangsbreite für den Fußverkehr wird dadurch extrem eingeschränkt. Mit dem Errichten von Radabstellanlagen in der Parkspur wird dieses Problem zufriedenstellend gelöst.

Nina Nöhrig - Klubobfrau

Christine Fuchshuber - Bezirksrätin



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

Antrag

Radabstellanlage Nestroygasse

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien eine Fahrradabstellanlage im Bereich Nestroygasse 4 in der Parkspur zu errichten, die auch für Lastenfahrräder geeignet ist.

Begründung

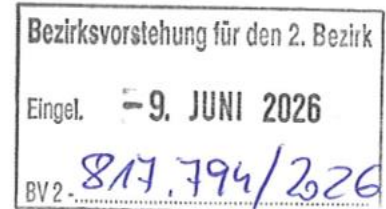
Regelmäßig werden aufgrund mangelnder Alternativen Fahrräder an Verkehrszeichen abgestellt. Die Durchgangsbreite für den Fußverkehr wird dadurch stark verringert. Um das Problem zu lösen, sollen vor der Garagenausfahrt in Fahrtrichtung Radbügel errichtet werden. Sie bieten den zusätzlichen Vorteil der besseren Sicht bei der Garagenausfahrt.

Die markierte Stelle im Planausschnitt zeigt ca. die Örtlichkeit, an der die Radbügel errichtet werden sollen.



Nina Nöhrig - Klubobfrau

Christine Fuchshuber - Bezirksrätin



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

Antrag

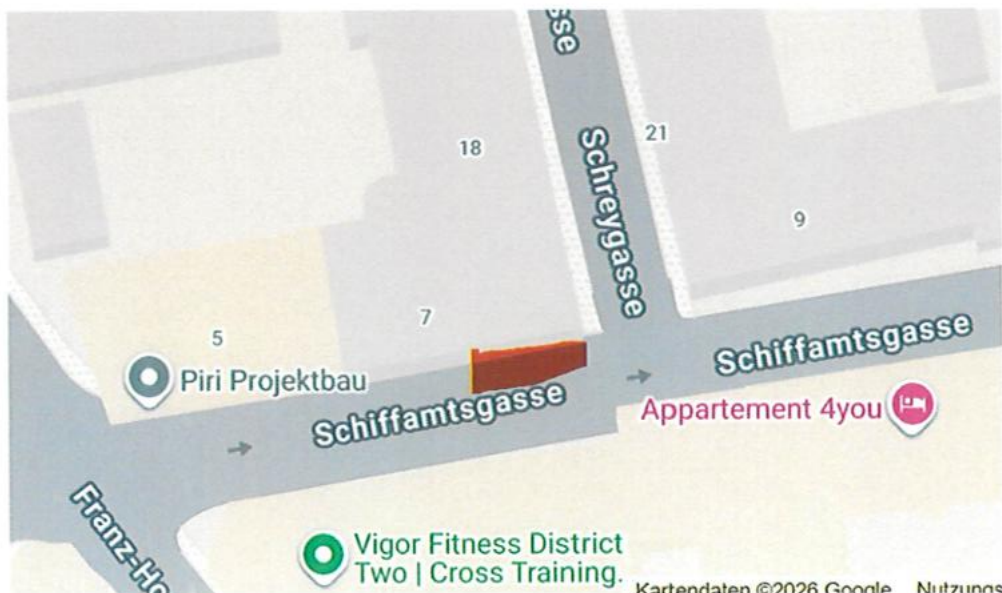
Radabstellanlagen Schiffamtsgasse

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien jeweils eine Fahrradabstellanlage im Bereich Schiffamtsgasse ONr. 7 und ONr. 10A in der Parkspur zu errichten, die auch für Lastenfahräder geeignet ist.

Begründung

In der Schiffamtsgasse auf Höhe der genannten ONrn. werden aufgrund mangelnder Alternativen regelmäßig Fahrräder an Verkehrszeichen abgestellt. Die Durchgangsbreite auf dem Gehsteig wird dadurch erheblich verringert. Kleinkinder auf Miniscootern sind durch die hineinragenden Fahrradlenker in Augenhöhe der Kleinkinder oftmals unnötiger Verletzungsgefahr ausgesetzt.

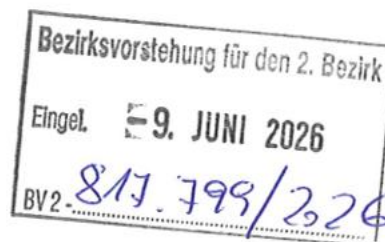
Die markierten Stellen im Planausschnitt zeigen die Örtlichkeiten an denen die Radbügel errichtet werden sollen.





Nina Nöhrig - Klubobfrau

Christine Fuchshuber - Bezirksrätin



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, ein Konzept für die Neugestaltung des Schulvorplatzes in der Darwingasse 14 auszuarbeiten.

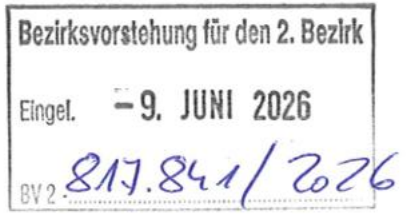
Begründung

Der bestehende Schulvorplatz der Ganztagesvolksschule Darwingasse wird den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Seit dem Schuljahr 2022/23 wird die Schule als Ganztageschule geführt, verfügt aber nicht über genügend Freiflächen für einen zeitgemäßen Schulbetrieb. Ein sicher nutzbarer Schulvorplatz ohne motorisierten Verkehr könnte diesen Mangel teilweise ausgleichen und zugleich den Schulweg der Schüler:innen deutlich sicherer machen.

Die Neugestaltung sollte unter Einbeziehung von Landschaftsplaner:innen erfolgen. Gleichzeitig sind die budgetären Rahmenbedingungen zu beachten, die umfangreiche Totalumbauten in naher Zukunft unrealistisch machen. Statt eines teuren Komplettumbaus sollten daher kostengünstige Maßnahmen zur Begrünung und Verkehrsberuhigung geprüft werden, die mit wenig Aufwand viel Lebensqualität schaffen können. Auch temporäre Sperren und Begrünungsmaßnahmen sollen erprobt werden.

Die Neugestaltung sollte jedenfalls eine Unterbrechung des motorisierten Verkehrs vor dem Schulgebäude vorsehen. Nur so kann der notwendige Platz für die Schüler:innen geschaffen werden. In den Planungsprozess sollen außerdem Vertreter:innen der Eltern und Schüler:innen sowie die Anrainer:innen eingebunden werden.

Nina Nöhrig – Klubobfrau



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien zu prüfen, ob eine budgetschonende Umsetzung eines "Low-Traffic-Grätzls" im Alliiertenviertel umsetzbar ist.

Begründung

Low Traffic Grätzl (LTG) stellen eine kostengünstige Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln dar. Durch Einbahnänderungen und Verkehrsfilter wird Durchzugsverkehr verhindert, während Anrainer:innen, Lieferdienste und Einsatzfahrzeuge weiterhin zufahren können. Der Neugewonnene Freiraum im Straßenbereich kann anschließend anderweitig genutzt werden und so die Aufenthalts- und Wohnqualität im Viertel verbessern.

Die Stadt Wien priorisiert bei der Planung von LTGs Gebiete, in denen sich ressourcenschonend und effizient Synergien mit laufenden bzw. geplanten Projekten wie Radwege-, Fernwärme- und U-Bahnausbau etc. nutzen lassen. Daher liegt es nahe, das von Stadt Wien und Wien Energie als Fernwärme-Pioniergebiet ausgewiesene Alliiertenviertel gezielt daraufhin zu prüfen, ob dort LTG-Maßnahmen umgesetzt werden können.

Idealerweise werden die Ergebnisse der Prüfung in der Verkehrskommission präsentiert und diskutiert.



0 75 150 m

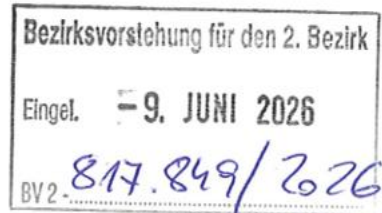


Legende

 Potenzielle Low Traffic Grätzl-Grenze

Abbildung 1: Potenzielles Low Traffic Grätzl Alliiertenviertel
(Quelle: eigene Darstellung)

Nina Nöhrig – Klubobfrau
Markus Rathmayr – Bezirksrat
Janis Kremser – Bezirksrat



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

ANTRAG

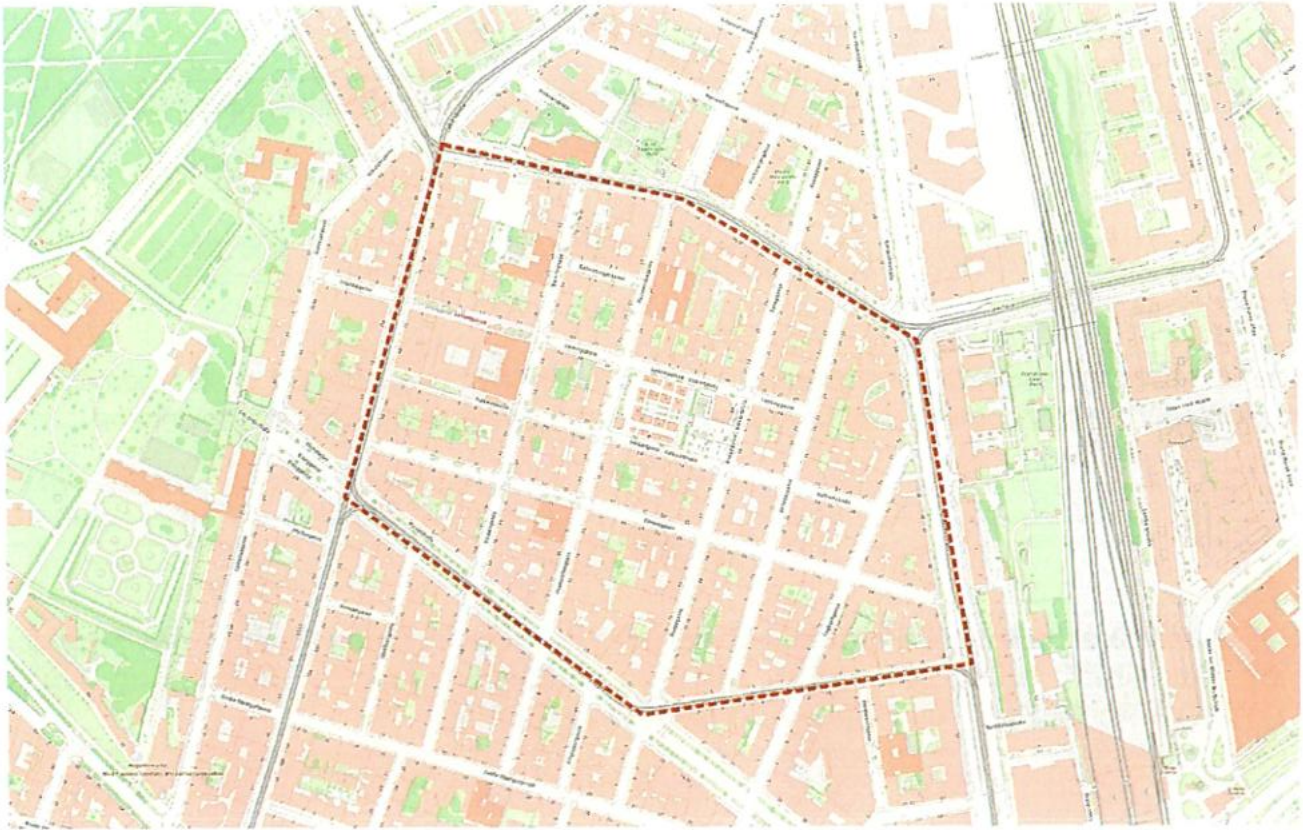
Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien zu prüfen, ob eine budgetschonende Umsetzung eines "Low-Traffic-Grätzls" im Volkertviertel umsetzbar ist.

Begründung

Low Traffic Grätzl (LTG) stellen eine kostengünstige Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln dar. Durch Einbahnänderungen und Verkehrsfilter wird Durchzugsverkehr verhindert während Anrainer:innen, Lieferdienste und Einsatzfahrzeuge weiterhin zufahren können. Der Neugewonnene Freiraum im Straßenbereich kann anschließend anderweitig genutzt werden und so die Aufenthalts- und Wohnqualität im Viertel verbessern.

Die Stadt Wien priorisiert bei der Planung von LTGs Gebiete, in denen sich ressourcenschonend und effizient Synergien mit laufenden bzw. geplanten Projekten wie Radwege-, Fernwärme- und U-Bahnausbau etc. nutzen lassen. Daher liegt es nahe, das von Stadt Wien und Wien Energie als Fernwärme-Pioniergebiet ausgewiesene Volkertviertel gezielt daraufhin zu prüfen, ob dort LTG-Maßnahmen umgesetzt werden können.

Idealerweise werden die Ergebnisse der Prüfung in der Verkehrskommission präsentiert und diskutiert.



0 75 150 m

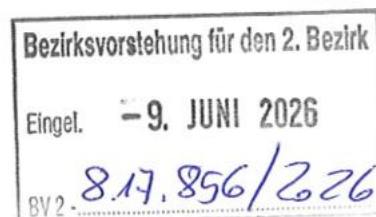


Legende

 Potenzielle Low Traffic Grätzl-Grenze

Abbildung 1: Potenzielles Low Traffic Grätzl Volkertviertel
(Quelle: eigene Darstellung)

Nina Nöhrig – Klubobfrau
Markus Rathmayr – Bezirksrat
Janis Kremser – Bezirksrat



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 24 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgenden

Antrag

Radabstellanlage Marinelligasse#Hochstettergasse

Die Bezirksvertretung Leopoldstadt ersucht die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien, neue Fahrradabstellanlagen im Bereich Marinelligasse Ecke Hochstettergasse zu errichten.

Begründung

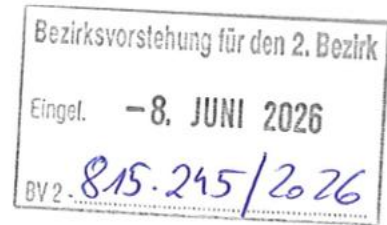
In dem Bereich der Kreuzung der Marinelligasse und Hochstettergasse werden Fahrräder oft am Gehsteig und an Verkehrsschildern abgestellt. Dies liegt an fehlenden geeigneten Abstellanlagen in diesem Bereich. Anhand der Radbügel-Analyse der Radlobby lässt sich gut erkennen, dass sich genau an dieser Stelle eine Lücke befindet, was die Abdeckung mit Fahrradabstellanlagen betrifft.

Neue Fahrradabstellanlagen in der Parkspur der Marinelligasse (vor ONr. 14 oder ONr. 15) oder in der Hochstettergasse (vor ONr. 8 oder ONr. 5) würden dieses Problem entschärfen.

Nina Nöhrig – Klubobfrau

Janis Kremser – Bezirksrat

Sitzung vom 16.6.2026



Die unterfertigten Bezirksrät:innen der SPÖ, Grünen, ÖVP, NEOS, KPÖ, Links, FPÖ stellen gemäß § 24 Abs. 1 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretungen folgenden

Antrag

Die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien werden ersucht, den Abschnitt entlang der Bahntrasse zwischen Schweidlgasse und Taborstraße, Wien 2, in „Amalia-Carneri-Park“ zu benennen.

Begründung

Mit der Benennung dieses Abschnitts soll Amalia Carneri (1875–1942), die vom nationalsozialistischen Regime aus Wien deportiert und ermordet wurde, gewürdigt werden. Die Wahl eines Abschnitts entlang der Bahntrasse erfolgt nicht zufällig: Die nationalsozialistische Vernichtungspolitik war untrennbar mit Deportationen per Bahn verbunden. Züge waren das zentrale Instrument, mit dem hunderttausende Menschen verschleppt und in die Vernichtungslager gebracht wurden. Die Leopoldstadt war über Jahrzehnte ein Zentrum jüdischen Lebens in Wien – und wurde zugleich zu einem zentralen Ort der Entrechtung und Deportation.

Mit dem Amalia-Carneri-Park wird ein Ort geschaffen, der Geschichte sichtbar macht und zum Innehalten, Erinnern und Nachdenken einlädt.

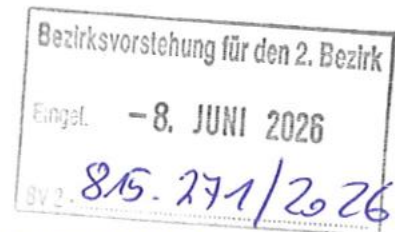
Biografie

Amalia Carneri, auch Amalie Carneri, geboren als Amalie Malka Kanarvogel am 12. September 1875 in Rzeszów (Galizien, damals Österreich-Ungarn), lebte über viele Jahre in Wien. Ihre letzte bekannte Wohnadresse war Untere Donaustraße 33.

Am 10. September 1942 wurde Amalia Carneri vom nationalsozialistischen Regime aus ihrer Wiener Wohnung deportiert und in das Ghetto Theresienstadt verschleppt. Nur wenige Tage später, am 29. September 1942, wurde sie – im Alter von 67 Jahren – gemeinsam mit 2.001 weiteren jüdischen Frauen und Männern in das Vernichtungslager Treblinka deportiert. Niemand aus diesem Transport überlebte.

Ihr Schicksal steht stellvertretend für tausende jüdische Wienerinnen und Wiener, die entrechtet, beraubt, deportiert und ermordet wurden – oft aus ihrer unmittelbaren Wohnumgebung heraus, unter Mitwissen und Beteiligung staatlicher Behörden.

Sitzung vom 16.6.2026



Die unterfertigten Bezirksrät:innen der SPÖ, Grünen, ÖVP, NEOS, KPÖ, Links, FPÖ stellen gemäß § 24 Abs. 1 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretungen folgenden

Antrag

Die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien werden ersucht, den Abschnitt entlang der Bahntrasse zwischen Schweidlgasse und Am Tabor, Wien 2, in „Anna-Peczenik-Park“ zu benennen.

Begründung

Mit der Benennung dieses Abschnitts soll Anna Peczenik (1911–1944), eine ehemals in der Praterstraße 24 wohnhafte antifaschistische Widerstandskämpferin, gewürdigt werden.

Die Wahl eines Abschnitts entlang der Bahntrasse erfolgt nicht zufällig: Die nationalsozialistische Vernichtungspolitik war untrennbar mit Deportationen per Bahn verbunden. Züge waren das zentrale Instrument, mit dem hunderttausende Menschen verschleppt und in die Vernichtungslager gebracht wurden. Die Deportationen wurden von den nationalsozialistischen Behörden stets streng organisiert und geheim gehalten, um Widerstand zu minimieren.

Die Leopoldstadt war über Jahrzehnte ein Zentrum jüdischen Lebens in Wien – und wurde zugleich zu einem zentralen Ort der Entrechtung und Deportation.

Mit dem Anna-Peczenik-Park wird ein Ort geschaffen, der Geschichte sichtbar macht und zum Nachdenken über die Bedeutung von Widerstand einlädt.

Biografie

Anna Peczenik, geboren als Anna Gadol, wurde am 9. Februar 1911 in Sofia geboren. Während des Ersten Weltkriegs zog sie gemeinsam mit ihren Eltern nach Wien. Ab dem 6. Juni 1917 war sie in der Praterstraße 24 im 2. Bezirk polizeilich gemeldet. In Wien besuchte sie die Volksschule und sechs Klassen Realgymnasium. Daraufhin machte sie eine Ausbildung zur Montessori-Kindergärtnerin.

Bereits als Jugendliche war sie politisch aktiv. 1931 trat sie gemeinsam mit ihrem Ehemann Hermann Peczenik der KPÖ bei. Ebenfalls im Jahre 1931 fand die Hochzeit der beiden im Tempel der türkisch-israelitischen Gemeinde im 2. Bezirk in der Zirkusgasse statt. Am 18. November 1933 wurde Tochter Hanja geboren.

1934 wurde Anna Peczenik, nachdem im Rahmen einer Hausdurchsuchung kommunistische Propaganda-materialien bei ihr gefunden wurden, erstmals festgenommen und mit sechs Wochen Gefängnis bestraft. Kurze Zeit später wurde sie wegen Teilnahme an einer geheimen kommunistischen Versammlung neuerlich verhaftet und für mehrere Wochen inhaftiert. Es folgte die Abschiebung. Nach einem missglückten Rückkehrversuch nach Wien begaben sich Anna Peczenik und ihr Mann schließlich nach Prag. In Tschechien arbeitete sie als Stenotypistin.

1937 führte Anna Peczeniks Weg sie nach Paris, um eine Ausbildung zur Krankenschwester zu absolvieren und sich in weiterer Folge in Spanien der Internationalen Brigade anzuschließen. Im Laufe der drauffolgenden Jahre gelangte Anna Peczenik wieder zurück nach Frankreich. Von hier aus wurde sie 1942 als französische FremdarbeiterInnen getarnt und mit falschen Personalpapieren ausgestattet von der KPÖ zurück nach Österreich geschleust. Ihre Aufgabe hierzulande bestand darin, die von der Gestapo zerstörten kommunistischen Parteistrukturen wieder aufzubauen und damit Widerstandsnetze zu reaktivieren.

1943 reiste Anna Peczenik zurück nach Paris und konnte so ihrer Enttarnung und Verhaftung in Österreich vorerst entgehen. Im Sommer 1944 wurde sie schließlich in Paris von der Gestapo gefasst. Von dort wurde sie in das KZ Ravensbrück deportiert und schließlich in ein Außenlager bei Magdeburg, wo sie in einer Munitionsfabrik der Zwangsarbeit nachgehen musste, gebracht.

1944 wurde sie vermutlich um Weihnachten im KZ Buchenwald ermordet. Die Umstände ihres Todes wurden nie endgültig geklärt. Was bleibt ist die Erinnerung an eine engagierte, mutige Frau, die ihr Leben im Widerstand gegen den Faschismus und für die Befreiung Österreichs vom Nationalsozialismus gegeben hat.

Bezirksvorsteherung für den 2. Bezirk
Eingel. -8. JUNI 2026
EV 2 - 815.340/2026

Sitzung vom 16.6.2026

Die unterfertigten Bezirksrät:innen der SPÖ, Grünen, ÖVP, NEOS, KPÖ, Links, FPÖ stellen gemäß § 24 Abs. 1 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretung folgenden

Antrag:

Die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien werden ersucht, den Platz an der Ecke Taborstraße/Nordbahnstraße/Alliiertenstraße in 1020 Wien nach „Susanne Schüller (Künstlername: Soshana)“ in „**Soshana-Platz**“ zu benennen.

Begründung:

Soshana hatte in unmittelbarer Nähe, in der Lampigasse, gelebt und stets einen starken Bezug zur Wiener Leopoldstadt gehabt. Im Jahr 2027 jährt sich ihr Geburtstag zum hundertsten Mal. Dieses Jubiläum bietet einen besonderen Anlass, ihr Leben und ihre internationale Bedeutung als Künstlerin sichtbar zu würdigen und an sie im öffentlichen Raum zu erinnern.

Biografie:

Susanne Schüller wurde am 1. September 1927 in eine jüdische Familie in Wien geboren. Vater Fritz Schüller besaß eine Manschettenknopffabrik, Mutter Margarethe Schüller war Bildhauerin. Sie besuchte zunächst die Rudolf-Steiner-Schule, danach die alternative Schwarzwaldschule.

Nach dem sogenannten „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich im Jahr 1938 floh sie gemeinsam mit ihrer Mutter und ihrem Bruder zunächst in die Schweiz, später nach Paris. 1939 erfolgte die Weiterreise nach England, wo sie die Chelsea Polytechnic School besuchte, Mal- und Zeichenkurse belegte und eine Ausbildung zur Modezeichnerin absolvierte.

1941 emigrierte sie in die Vereinigten Staaten. Dort schuf sie zahlreiche Porträts bedeutender Schriftsteller, Musiker, Wissenschaftler und Staatsmänner, darunter Thomas Mann, Arnold Schönberg, Lion Feuchtwanger, Franz Werfel, Otto Klemperer, Bruno Walter, Theodore Dreiser und Hanns Eisler. Nach ihrer Heirat mit dem Maler Beys Afroyim wurde 1946 der gemeinsame Sohn Amos geboren. 1948 fand ihre erste große Ausstellung im Círculo de Bellas Artes in Havanna statt. Ab diesem Jahr trat sie unter dem Künstlernamen „**Soshana**“ auf. In den 1950er-Jahren kehrte sie nach Wien zurück und studierte an der Hochschule für angewandte Kunst sowie an der Akademie der bildenden Künste. In dieser Zeit pflegte sie intensive Kontakte und Freundschaften mit bedeutenden Künstlerinnen und Künstlern des internationalen Kunstgeschehens, darunter František Kupka, Auguste Herbin, Ossip Zadkine, César, Édouard Pignon, Jean Bazaine, Max Ernst, Yves Klein, Alexander Calder, Wifredo Lam, Sam Francis, Lucio Fontana, Guisepe Gilioli sowie Jean-Paul Sartre.

1953 arbeitete Soshana im ehemaligen Atelier von Paul Gauguin – zuvor genutzt von Alfons Mucha – in der Rue de la Grande Chaumière in Montparnasse. 1954 wurde sie von Pablo Picasso porträtiert.

In den 1970er-Jahren lebte sie abwechselnd in Jerusalem und New York, bevor sie 1985 dauerhaft nach Wien zurückkehrte. Wien blieb bis zuletzt ihr Lebensmittelpunkt. Ihrer ausgeprägten Reiselust ging sie bis etwa 2005 nach, als ihr gesundheitlicher Zustand weitere Reisen nicht mehr zuließ.

Am 2. September 2009 wurde Soshana mit dem Goldenen Verdienstzeichen des Landes Wien ausgezeichnet. Am 27. Mai 2010 erhielt sie das Große Ehrenkreuz der Republik Österreich für Wissenschaft und Kunst. Soshana starb am 9. Dezember 2015 in ihrem 89. Lebensjahr in ihrem Geburtsort Wien.

Ausstellungen (Auswahl)

1948: Circulo de Bellas Artes, Havanna

1957: Imperial Palace, Peking

1960: Museo de Arte, São Paulo

1961: Soshana, Musée Picasso, Antibes

1966: Museo de Arte Moderno, Mexiko-Stadt

1973: Old Jaffa Gallery, Israel

1976: Modern Art Centre, Zürich

1982: Horizon Gallery, New York

1997: Soshana-Retrospective, Palais Pálffy, Wien

1998: Lentos Museum, Linz, Österreich

1999: Musée Matisse, Le Cateau-Cambrésis, Frankreich

2006: Buch-Präsentation, Jüdisches Museum, Wien

2007: Siddhartha Art Gallery, Kathmandu, Nepal; Agora Gallery, New York; Givatayim Theater, Israel

2008: Khalil Sakakini Cultural Center, Ramallah, Westbank; City Council of Lima, Pancho Fierro Art Gallery, Peru

2009: Yeshiva University Museum, New York; National Bank von Serbien, Belgrad; UCLA Hillel Museum, Los Angeles

2012: Lilly's Art, Wien; Ausstellung anlässlich Soshanas 85. Geburtstages

2013: Galerie des National Museum Bahrain

2013: Galizisch-Jüdisches Museum Krakau, Polen

2013: Österreichische Nationalbibliothek, Wien

2013: Galerie Art Couture Dubai, UAE

2013: Al-Babtain Library Kuwait

2014: Galerie del Ponte Turin, Italien

2014: Galerie Szaal, Wien

2015: Theater Nestroyhof/Hamakom, Wien

2015: Deutschvilla Strobl am Wolfgangsee, Österreich

2015: Gallery Lendnine, Graz

2016: Galerie Art Couture Dubai, UAE

2017: Kunsthall Oslo mit dem Edvard Munch Museum Oslo, Norwegen

2017: Österreichischen Kulturforum Istanbul, Türkei

2017: Österreichisches Kulturforum Neu Delhi, Indien

2018: Österreichisches Kulturforum London, Vereinigtes Königreich

2018: Kunstraum Dr. David, Wien, Österreich

2018: ARCC, Wien. Österreich

2018: Galerie ART nou mil.lenni, Barcelona, Spanien
2018: Goetheinstitut Shanghai, China
2019: Stadtgalerie Kitz-Art, Kitzbühel, Österreich
2019: Kleine Galerie, Wien, Österreich
2019: Weltmuseum Wien, Heldenplatz, Österreich
2019: Shanghai Art Collection Museum, China
2020: Amart Galerie – Austrian Modern Art, Wien, Österreich
2020: Deutschvilla Strobl, Strobl am Wolfgangsee, Österreich
2021: Fondazione Centro Giacometti, Schweiz
2021: Deutschvilla Strobl, Strobl am Wolfgangsee, Österreich
2022: Palais Palfy, Wien, Österreich
2022: Deutschvilla Strobl, Strobl am Wolfgangsee, Österreich
2022: Never at Home, Wien, Österreich
2022: Albertina Modern, Wien, Österreich
2022: JAM Gallery Luzern, Schweiz
2022: Kleine Galerie, Wien, Österreich
2023: Deutschvilla Strobl, Strobl am Wolfgangsee, Österreich
2024: Hessen Kassel Heritage, Kassel, Deutschland

Bezirksvorsteherung für den 2. Bezirk
Eingel. -8. JUNI 2026
BV 2- 815.392/2026

Sitzung vom 16.6.2026

Die unterfertigten Bezirksrät:innen der SPÖ, Grünen, ÖVP, NEOS, KPÖ, Links, FPÖ stellen gemäß § 24 Abs. 1 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretung folgenden

Antrag:

Die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien werden ersucht, die Grünfläche zwischen Stephanie-Endres-Straße 1, Meiereistraße 1 und Handelskai 320 in 1020 Wien nach „Ruth Langer“ in „Ruth-Langer-Park“ zu benennen.

Begründung:

Ruth Langers Sportkarriere begann beim jüdischen Sportverein Hakoah Wien, welcher sich in unmittelbarer Nähe zum zu benennenden Park befindet.

Biografie:

Ruth Langer wurde am 21. Mai (andere Quellen sprechen vom 5. Mai) 1921 in Wien geboren. Schon mit 11 Jahren begann ihre Schwimmkarriere im jüdischen Sportverein Hakoah Wien. Sie repräsentierte Österreich bei der Makkabiade 1935 im Mandatsgebiet Palästina, wo sie Bronze in der Kategorie 200 Meter Brustschwimmen gewann.

Mit 14 Jahren wurde sie 1936 österreichische Meisterin. Aufgrund der NS-Politik in Deutschland, boykottierte sie zusammen mit zwei weiteren Schwimmerinnen der Hakoah Wien (Judith Deutsch und Lucy Goldner) die Olympischen Spiele 1936. Obwohl ihre Weigerung nach den Vorschriften des Internationalen Olympischen Komitees und des Österreichischen Olympischen Komitees zulässig war, wurden sie auf Lebenszeit gesperrt und ihre Titel aberkannt. Die Tilgung der Rekorde wurde erst 1995, 4 Jahre vor Langers Tod, aufgehoben.

Nach dem sogenannten „Anschluss“ 1938 gelang es Langer im Juni mit einem gefälschten Taufschein nach Italien zu fliehen. Von dort aus setzte sie ihre Flucht in das Vereinigte Königreich fort. Dort nahm sie im selben Jahr am letzten britischen Langstreckenschwimmen auf der Themse teil und gewann. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde sie als „feindliche Ausländerin“ in Bath interniert. Nach der Freilassung kehrte sie zurück nach London, wo sie bis zu ihrem Lebensende wohnte. Langer heiratete 1943 John Lawrence (früher Hans Liebermann), den sie seit ihrer Kindheit in Wien kannte. Gemeinsam zogen sie einen Sohn und eine Tochter groß. Langer starb in London am 2. Mai 1999.

Quellen:

Austrian Jewish swimming champion, Ruth Langer, poses with her father, Wilhelm Langer, United States Holocaust Memorial Museum, Collection, URL: <https://collections.ushmm.org/search/catalog/pa1140539>.

Jewish Communities of Austria, Museum of the Jewish People, URL: <https://spotlight.anumuseum.org.il/austria/personalities/>.

Ruth Langer Lawrence, 77, Who Boycotted '36 Olympics, The New York Times, URL: <https://www.nytimes.com/1999/06/06/sports/ruth-langer-lawrence-77-who-boycotted-36-olympics.html>.

Ruth Langer, Wikipedia, Deutsch, URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Ruth_Langer.

Ruth Langer, Wikipedia, English, URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Ruth_Langer_\(swimmer\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Ruth_Langer_(swimmer)).

Eingel. - 9. JUNI 2026

BV 2 -

816.584/2026

Sitzung vom 16. Juni 2026

Die unterfertigten Bezirksrät*innen von SPÖ, GRÜNE, NEOS, KPÖ und LINKS stellen gemäß § 24 Abs. 1 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretungen folgenden

Antrag

Verkehrsberuhigung Walcherstraße

Die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien werden ersucht, bei der Kreuzung Vorgartenstraße/Walcherstraße in der Walcherstraße auf der Fahrspur in Richtung Ernst-Melchior-Gasse eine Durchfahrtssperre („französische Einbahn“) für den motorisierten Verkehr umzusetzen.

Begründung

Die Walcherstraße hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend zu einer stark belasteten Ausweichroute für den motorisierten Individualverkehr entwickelt. Insbesondere in den Stoßzeiten wird sie von Fahrzeugen genutzt, die vom Handelskai kommend die stark frequentierte Lassallestraße umfahren wollen. Dadurch entsteht ein erhebliches Verkehrsaufkommen in einer Straße, die aufgrund ihrer Breite zusätzlich zu überhöhten Geschwindigkeiten verleitet und in den Planungen des Nordbahnhofviertels immer nur als Anrainer:innenstraße gedacht war.

Besonders problematisch ist, dass die Walcherstraße zugleich ein wichtiger Schulweg für zahlreiche Kinder und Jugendliche ist. Die hohe Verkehrsbelastung und das häufige Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit stellen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wird auch dadurch unterstrichen, dass es in diesem Bereich bereits zu schweren Verkehrsunfällen gekommen ist.

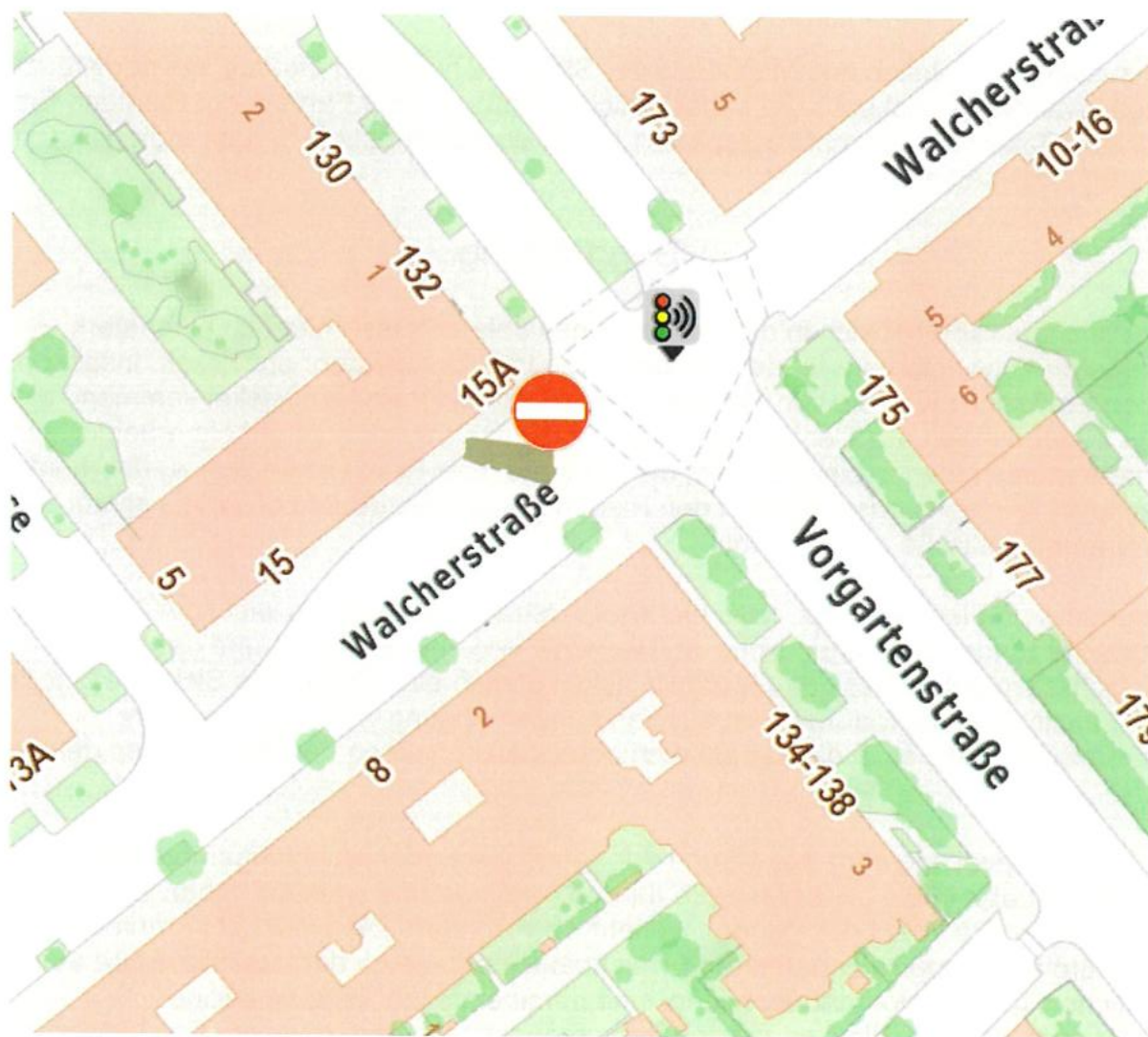
Mit der Fertigstellung der Linie 12 und der damit geschaffenen Abbiegemöglichkeit von der Vorgartenstraße in die Lassallestraße für den Anrainer:innenverkehr haben sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen wesentlich verändert. Die bisher als Argument gegen eine Durchfahrtssperre angeführten Erreichbarkeitsprobleme der Lassallestraße aus dem nördlichen Teil des Nordbahnhofviertels sind damit entfallen. Eine einseitige Durchfahrtssperre stadteinwärts kann nun umgesetzt werden, ohne die Erschließung des Gebiets für Anrainer:innen wesentlich einzuschränken.

Negative Auswirkungen auf den Straßenbahnbetrieb sind nicht zu erwarten. Einerseits sind die bestehenden Ampelanlagen bereits auf die Bevorzugung der Straßenbahn ausgelegt, andererseits wird durch die Unterbindung des Schleichverkehrs mit einer deutlichen Reduktion des allgemeinen Verkehrsaufkommens gerechnet. Dies kann sogar zu einer Verbesserung der Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs beitragen.

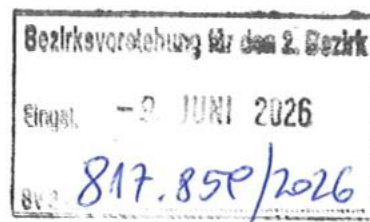
Um rasch auf die bestehende Gefährdungssituation reagieren zu können und gleichzeitig den aktuellen budgetären Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen, soll die Maßnahme in einem ersten Schritt mittels Betonleitwänden umgesetzt werden. Diese Lösung ermöglicht eine schnelle, kostengünstige und jederzeit evaluierbare Verkehrsberuhigung.

Die Wirksamkeit der Maßnahme kann anschließend beobachtet und gegebenenfalls durch dauerhafte bauliche Lösungen ergänzt werden.

Ziel der Maßnahme ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, insbesondere für Schulkinder und Fußgänger:innen, den Schleichverkehr wirksam zu reduzieren und die Lebensqualität im Grätzel nachhaltig zu verbessern.



<https://www.wien.gv.at/stadtplan/>



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 23 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgende

ANFRAGE

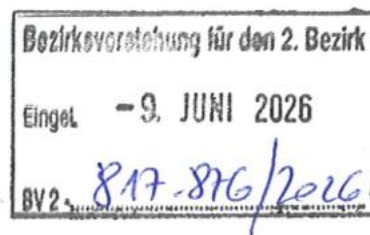
Betrifft: Abriss Gebäude Schwarzingergasse

Laut Medienberichten plant die Stadtregierung den Abriss des Schulgebäudes in der Schwarzingergasse 4. Für die künftige Nutzung des Grundstücks liegen derzeit offenbar keine konkreten Pläne vor.

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen an Sie, Herr Bezirksvorsteher:

1. In welchem Ausmaß sind Sie in die Planungen für den Abriss eingebunden?
2. Welche künftige Nutzung ist für das Grundstück vorgesehen?
3. Welche Nutzung halten Sie für das Grundstück für sinnvoll?
4. Warum soll das Gebäude bereits jetzt abgerissen werden, obwohl die künftige Nutzung des Grundstücks noch nicht feststeht?
5. Die Stadt bekennt sich zu einem schonenden und klimafreundlichen Umgang mit ihren Gebäuden. Wie lässt sich vor diesem Hintergrund der Abriss und Neubau eines Gründerzeitgebäudes rechtfertigen, obwohl eine Sanierung deutlich weniger graue Energie verbrauchen würde?
6. Welche Gutachten wurden in Auftrag gegeben, um den Abriss des Gebäudes zu begründen?
7. Zu welchen Ergebnissen kommen diese Gutachten im Detail?

Nina Nöhrig – Klubobfrau



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 23 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgende

ANFRAGE

Betrifft: Schutz des Naturdenkmals in der Schwarzringergasse 4

Im Hof des Schulgebäudes in der Schwarzringergasse 4 steht eine alte Platane, die als Naturdenkmal ausgewiesen und daher besonders schutzwürdig ist. Im Verzeichnis der Naturdenkmäler der Stadt Wien wird der Baum wie folgt beschrieben:

„Der Baum hat einen Stammumfang von 3,35 m (gemessen in 1 m Höhe ab Boden), einen Kronendurchmesser von ca. 18 m und eine Höhe von ungefähr 32 m. Bei diesem markanten Baumindividuum handelt es sich um ein mächtiges Exemplar, dass in der ansonsten weitest gehendst [sic!] baumlosen Örtlichkeit auch eine wichtige gestalterische und kleinklimatische Funktion erfüllt.“

Medienberichten zufolge plant die Stadtregierung den Abriss des Schulgebäudes in der Schwarzringergasse, ohne dass bisher Pläne für eine Nachnutzung des Grundstücks vorliegen.

Es ist anzunehmen, dass das Gebäude vollständig abgetragen wird, einschließlich des Kellers. Ebenso ist davon auszugehen, dass im Hofbereich des ehemaligen Schulgrundstücks Fahrzeugbewegungen, Ablagerungen und Lastabtragungen erforderlich sein werden.

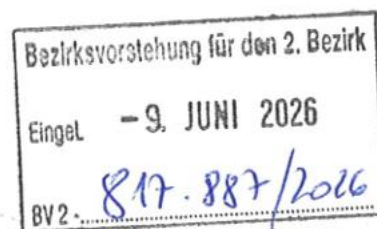
Dadurch könnte die Platane erheblich gefährdet sein, da Baumwurzeln in der Regel mindestens so weit reichen wie die Baumkrone. Schon Verletzungen im Wurzelbereich des Hofes können den Fortbestand des Baumes gefährden. Im Bezirk war bereits mehrfach zu beobachten, dass gesunde Bäume infolge von Abrissarbeiten geschädigt oder zerstört wurden.

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen an Sie, Herr Bezirksvorsteher:

1. Sind Sie in die Planungen des Abrisses des genannten Gebäudes eingebunden?
2. Welche Schutzmaßnahmen planen die zuständigen und die ausführenden Stellen im Detail, um den Schutz der Platane zu gewährleisten?
3. Sind Fahrzeugbewegungen im Hof vorgesehen? Werden Fahrzeuge, Mulden oder Ähnliches im Hof abgestellt?
4. Sind (Zwischen-)Lagerungen im Hof vorgesehen?

5. Sind Lastabtragungen im Hof vorgesehen? D. h. wird ein Kran im Hof aufgestellt, werden dort irgendwelche Stützvorrichtungen errichtet?
6. Wurde bereits ein:e unabhängige:r Sachverständige:r beauftragt, die:der die Schutzmaßnahmen vor, während und nach dem Abriss beaufsichtigt?

Nina Nöhrig – Klubobfrau



Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 23 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgende

Anfrage

Betrifft: Bevorrangung der Straßenbahnlinie 31 im Bereich Augartenbrücke

Die Straßenbahnlinie 31 stellt eine wichtige öffentliche Verkehrsverbindung zwischen der Leopoldstadt, dem 20. Bezirk und dem 1. Bezirk dar. Bei den drei Kreuzungen Augartenbrücke/Untere Augartenstraße, Augartenbrücke/Carl-Szokoll-Platz und Franz-Josefs-Kai/Schottenring kommt es jedoch immer wieder vor, dass Straßenbahnen vor den Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) außerhalb des Stationsbereichs anhalten müssen, was immer wieder einmal dazu führt, dass die Straßenbahn für diese 350m 3 Minuten braucht (= 7km/h). Auch nach Abschluss des Fahrgastwechsels in der Station Obere Donaustraße in Richtung Innenstadt steht die Straßenbahn fast noch 1 Minute, bevor sie grün bekommt.

Und das, obwohl eine möglichst durchgängige und beschleunigte Führung des öffentlichen Verkehrs im Sinne einer attraktiven, verlässlichen und klimafreundlichen Mobilität geboten wäre. Denn eine konsequente Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ist ein wesentlicher Beitrag zu Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Bezirk. Straßenbahnen sollten, wo immer technisch und verkehrsorganisatorisch möglich, an VLSAs bevorzugt werden. Wiederholte Wartezeiten an Ampeln beeinträchtigen die Fahrplanstabilität und machen den öffentlichen Verkehr weniger attraktiv.

Daher haben auch die Verkehrsstadträtin Sima und die Wiener Linien Anfang dieses Jahres öffentlich verkündet, dass sie das Prinzip „Halt nur an Haltestellen“ für Öffis – nach dem Vorbild von Zürich - auch für Wien wollen. Busse und Straßenbahnen sollen nur mehr an der Haltestelle halten und ansonsten auf der Strecke zügig fahren können.

(s. <https://presse.wien.gv.at/presse/2026/02/18/mehr-tempo-fuer-bus-und-bim-grosse-beschleunigungsoffensive-fuer-wiens-oeffis-halt-nur-mehr-an-der-haltestelle>)

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen an Sie, Herr Bezirksvorsteher:

1. Kann die Straßenbahnlinie 31 im Bereich Untere Augartenstraße, Augartenbrücke und Schottenring die Schaltung der o.a. VLSAs technisch beeinflussen?
2. Wenn ja: In welcher Form erfolgt diese Ampelbeeinflussung konkret? Wird die Annäherung der Straßenbahn durch Funk, Gleiskontakte,

Induktionsschleifen, GPS-basierte Systeme oder andere technische Einrichtungen erkannt?

3. Bei welchen der o.a. VLSAs (und in welcher Fahrtrichtung) verfügt die Linie 31 über eine aktive Vorrang- beziehungsweise Beschleunigungsschaltung?
4. Wie ist diese Ampelbeeinflussung derzeit konkret ausgestaltet?
Erhält die Straßenbahn bei Annäherung grundsätzlich sofort Grün, wird lediglich ihre Grünphase verlängert oder wird die Wartezeit nur verkürzt?
Beschreiben Sie die Art und Auswirkung der Ampelbeeinflussung durch die Straßenbahn möglichst konkret - für jede Ampel und für jede Richtung.
5. Ist bekannt, wie häufig es trotz vorhandener Vorrangsschaltung zu Wartezeiten der Linie 31 an den betroffenen Ampeln kommt?
6. Gibt es seitens der zuständigen Dienststellen, insbesondere MA 33, MA 46, Wiener Linien oder von Fahrgästen Beschwerden zu Wartezeiten der Linie 31 im betreffenden Bereich?
7. Welche konkreten Maßnahmen wären aus Ihrer Sicht beziehungsweise der zuständigen Stellen erforderlich, damit die Linie 31 auf diesem Abschnitt verlässlicher und mit möglichst kurzen Wartezeiten geführt werden kann?
8. Welche konkreten Gründe liegen an den drei o.a. Kreuzungen vor, dass die Straßenbahn nicht sofort bei Annäherung grün bekommt?
9. Gibt es einen Zeitplan für eine allfällige Evaluierung oder Verbesserung der Vorrangsschaltungen für die Straßenbahnlinie 31 in diesem Bereich?



Bezirksvorsteherung für den 2. Bezirk	
Erngel	- 9. JUNI 2026
BV 2	817-126/2026

Die unterzeichneten Bezirksrät:innen des Klubs der Grünen Leopoldstadt stellen gemäß § 23 GO-BV zur Sitzung der Bezirksvertretung Leopoldstadt am 16.06.2026 folgende

Anfrage

Betrifft: Bevorrangung des Öffentlichen Verkehrs im Bereich Taborstraße/Obere Augartenstraße

Die Straßenbahnlinie 2 stellt eine wichtige öffentliche Verkehrsverbindung zwischen der Leopoldstadt, dem 20. Bezirk und weiter westlich gelegenen Bezirken dar.

Die Situation bei der Kreuzung Taborstraße/Obere Augartenstraße ist einigermaßen komplex, da dort auch der Linienbus 5B verkehrt und viele Passant:innen die Kreuzung überqueren wollen.

Eine konsequente Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ist ein wesentlicher Beitrag zu Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Bezirk. Straßenbahnen sollten, wo immer technisch und verkehrsorganisatorisch möglich, an VLSAs bevorzugt werden. Wiederholte Wartezeiten an Ampeln beeinträchtigen die Fahrplanstabilität und machen den öffentlichen Verkehr weniger attraktiv.

Daher haben auch die Verkehrsstadträtin Sima und die Wiener Linien Anfang dieses Jahres öffentlich verkündet, dass sie das Prinzip „Halt nur an Haltestellen“ für Öffis – nach dem Vorbild von Zürich - auch für Wien wollen. Busse und Straßenbahnen sollen nur mehr an der Haltestelle halten und ansonsten auf der Strecke zügig fahren können.

(s. <https://presse.wien.gv.at/presse/2026/02/18/mehr-tempo-fuer-bus-und-bim-grosse-beschleunigungsoffensive-fuer-wiens-oeffis-halt-nur-mehr-an-der-haltestelle>)

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen an Sie, Herr Bezirksvorsteher:

1. Kann die Straßenbahnlinie 2 im Bereich Taborstraße/Obere Augartenstraße die Schaltung der VLSA technisch beeinflussen?
2. Wenn ja: In welcher Form erfolgt diese Ampelbeeinflussung konkret? Wird die Annäherung der Straßenbahn durch Funk, Gleiskontakte, Induktionsschleifen, GPS-basierte Systeme oder andere technische Einrichtungen erkannt?
3. Wie ist die Ampelbeeinflussung derzeit konkret ausgestaltet? Erhält die Straßenbahn bei Annäherung grundsätzlich sofort Grün, wird lediglich ihre Grünphase verlängert oder wird die Wartezeit nur verkürzt?

- Beschreiben Sie die Art und Auswirkung der Ampelbeeinflussung durch die Straßenbahn möglichst konkret - für jede Ampel und für jede Richtung.
4. Ist bekannt, wie häufig es trotz vorhandener Vorrangschaltung zu Wartezeiten der Linie 2 – nach Abschluss des Fahrgastwechsels - an dieser Ampel kommt?
 5. Gibt es seitens der zuständigen Dienststellen, insbesondere MA 33, MA 46, Wiener Linien oder von Fahrgästen Beschwerden zu Wartezeiten der Linie 2 im betreffenden Bereich?
 6. Welche konkreten Maßnahmen wären aus Ihrer Sicht beziehungsweise der zuständigen Stellen erforderlich, damit die Linie 2 auf diesem Abschnitt verlässlicher und mit möglichst kurzen Wartezeiten geführt werden kann?
 7. Kann der Linienbus 5B im Bereich Taborstraße/Obere Augartenstraße die Schaltung der VLSA technisch beeinflussen?
 8. Wenn ja: In welcher Form erfolgt diese Ampelbeeinflussung konkret?
Wird die Annäherung des Busses durch Funk, Gleiskontakte, Induktionsschleifen, GPS-basierte Systeme oder andere technische Einrichtungen erkannt?
 9. Wie ist die Ampelbeeinflussung derzeit konkret ausgestaltet?

Nina Nöhrig – Klubobfrau

BR Wolfgang Kamptner