

# 1 Einleitung

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

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

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

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

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

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

## 1.1 Das Untersuchungsgebiet

Der Bezirk Liesing ist als jüngster Wiener Gemeindebezirk sowohl flächenmäßig als auch bezogen auf die Anzahl an Einwohner:innen ein wichtiger Lebensraum am südöstlichen Stadtrand von Wien. Die 32,06 km<sup>2</sup> Bezirksfläche untergliedern sich in 8 Bezirksteile (s. Abbildung 1).

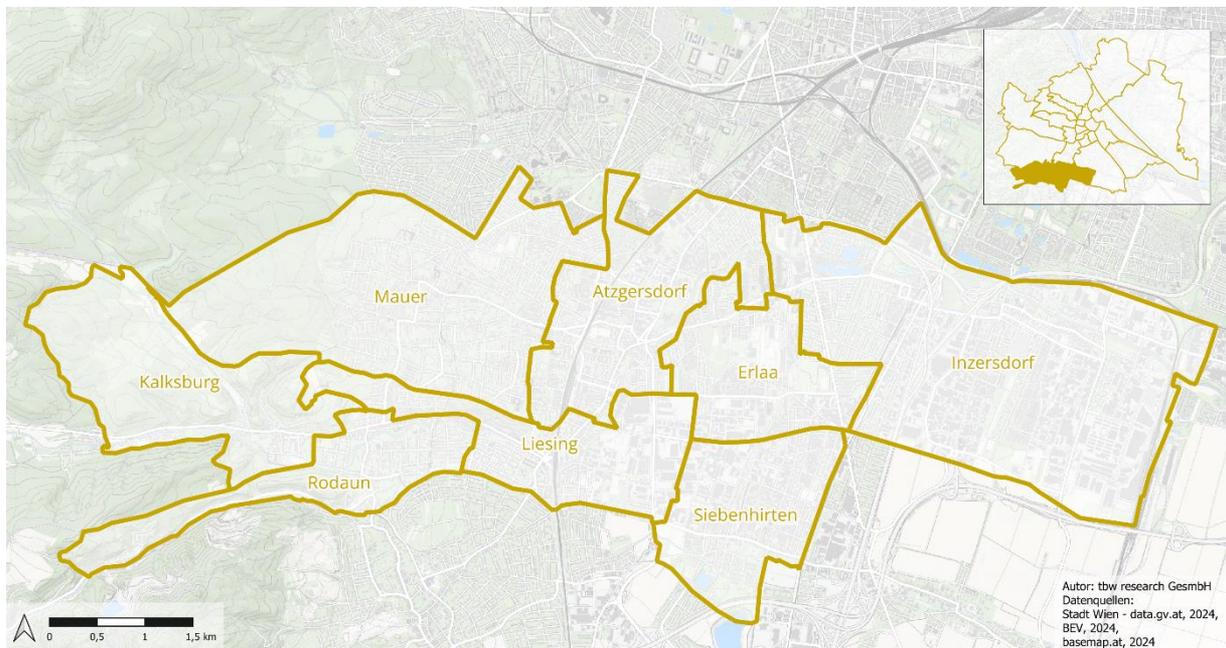


Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile

Strukturell gliedert sich der Bezirk in drei unterschiedliche Bereiche, die sich entlang der Barrieren A2/A23-Südautobahn sowie der Südbahn-Trasse funktional unterteilen lassen:

Der östlichste Bezirksteil Inzersdorf ist durch gemischte Siedlungsbauweise (vorwiegend Einfamilienhausgebiete durchmischt mit Zeilen- und Hofbebauungen) und großflächige Gewerbegebiete am südlichen Stadtrand gekennzeichnet.

Der zwischen Autobahn A2/A23 und Südbahntrasse gelegene, mittlere Bezirksteil umfasst zum Großteil die ehemaligen Ortschaften Erlaa, Siebenhirten, Liesing sowie Atzgersdorf. Der Abschnitt des Bezirks kennzeichnet sich durch eine heterogene Mischung aus Siedlungsstrukturen, die einerseits historische Ortskerne (Atzgersdorf, Erlaa, Siebenhirten), andererseits sehr dichte Wohnbebauung (z.B.: Wohnpark Alterlaa, Stadtentwicklungsgebiet In der Wiesen) aufweisen. Zwischen den oben beschriebenen Strukturen komplettieren Stadtentwicklungs- sowie Einfamilienhausgebiete das Siedlungsbild. Insbesondere der Süden des mittleren Bezirksabschnitts ist ähnlich zum östlichen Abschnitt durch große Gewerbeflächen definiert. Diese stellen den größten Anteil der Vienna Business Districts Süd.

Der westliche Bezirksabschnitt umfasst die Bezirksteile Liesing, Mauer, Kalksburg und Rodaun. Insbesondere Mauer, Kalksburg und Rodaun sind durch einen topographischen Anstieg in Richtung Wiener Wald (Maurer Berg, Zugberg) bzw. Rosenhügel charakterisiert. Die Siedlungsstruktur ist neben vereinzelt

Verdichtungen stärker durch Einfamilienhausgebiete und historische Ortskerne geprägt. Besonders im Westteil des Bezirks liegen wichtige Naherholungsgebiete im Maurer Wald sowie der Eingang zum Lainzer Tiergarten am Gütenbachtor.

Alle drei Bezirksteile werden von West nach Ost durch den Liesingbach als zentralen Grün- und Naherholungsraum verbunden.

## 1.2 Methoden

Der Masterplan Gehen Liesing wurde in einem mehrstufigen Prozess ausgearbeitet (s. Abbildung 2). Zu Beginn wurde eine Analyse der bestehenden verkehrspolitischen Zieldefinitionen und Stadtentwicklungsstrategien durchgeführt. Dafür wurden sowohl bestehende stadtweite Strategien und Konzepte (STEP 2025, STEP Fachkonzept Mobilität, STEP Fachkonzept öffentlicher Raum, SmartKlimaCity Strategie der Stadt Wien) als auch spezifisch für den Bezirk erstellte Planungs- und Strategiedokumente gesichtet. Dazu gehören:

- Knüpfwerk Atzgersdorf® - Klausurplanungsverfahren Atzgersdorf (Stadt Wien – MA18, 2011)
- Perspektive Liesing – Strategieplan für einen Stadtteil im Wachsen (Stadt Wien - MA18, 2015b)
- Geplante Vorhaben und Projekte der Wiener Stadtentwicklung (Stadt Wien – MA21, 2024)

Ergänzend dazu wurden statistische Kennzahlen des Bezirks erhoben, um die Arbeiten zur Erstellung des Masterplans besser im Kontext der Bezirksstruktur einzubetten.

In einem weiteren Schritt wurden planungsrelevante Datenschichten für die Bestandsanalyse im Fußwegenetz maschinenlesbar aufbereitet und entsprechende Darstellungs- und Analyseumgebungen in Geographischen Informationssystemen (GIS) aufgebaut. In der anschließenden Bestandsanalyse wurden wichtige Zentren und Ziele des Fußverkehrs sowie flächige und lineare Barrieren identifiziert. Ergänzt durch Grünräume, Stadtentwicklungsgebiete, Ein- und Ausstiegspunkte des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie bestehende Querungsmöglichkeiten über verkehrliche Barrieren mit hohem MIV-Aufkommen liefern sie die Grundlage zur Ableitung des IST-Fußwegenetzes.

Der dritte Schritt der Masterplan Erstellung bestand in der Durchführung einer netzbezogenen SWOT-Analyse, bei der Schwachstellen und Potentiale des Fußverkehrs identifiziert wurden und die Qualität des Fußwegenetzes hinsichtlich Gehsteigbreiten (Unterschreitung der Regelgehsteigbreite von zwei Metern), Aufenthaltsqualität, Begrünung sowie bestehender Lücken bewertet wurde. Begleitend dazu wurden Begehungen vor Ort sowie in digitalen Medien (Google Maps Street View) durchgeführt sowie weitere Datenschichten in die Analyse der Schwachstellen und Potentiale eingebracht:

- Information zu Gehsteigbreiten der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2022)
- Baum- und Schattenkarten der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 22 – Umweltschutz, 2022)
- Auswertung der Stadt Wien zu Unfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2020 - 2022 (Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten)
- Schulwegpläne der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, 2024)
- Weitere Themenschichten aus dem OpenData-Katalog der Stadt Wien (Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>)

Aus den Ergebnissen der SWOT-Analyse sowie den verkehrspolitischen Zielen und Strategien wurde das Leitbild des Masterplan Gehen Liesing erarbeitet. Dieses bildet mit der Ausweisung von priorisierten Achsen im Fußwegenetz sowie der Definition von Fokusgebieten (Gebiete mit hohem Fußverkehrsaufkommen bzw. Zentrumsfunktion) die Grundlage für die planerischen Empfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs.

Auf Basis der Analysen wurden systematisch netzbezogene sowie punktuelle Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs erarbeitet und in Abstimmung mit der Bezirksvertretung Liesing verfeinert sowie mit dem Input der Magistratsabteilung 21 um bestehende bzw. tangierende Planungen zum Fußverkehr ergänzt.

Als Ergebnis liegt mit dem Masterplan Gehen Liesing ein umfassendes Konzept für die Förderung des Fußverkehrs im Bezirk für die nächsten 3 – 5 Jahre vor.

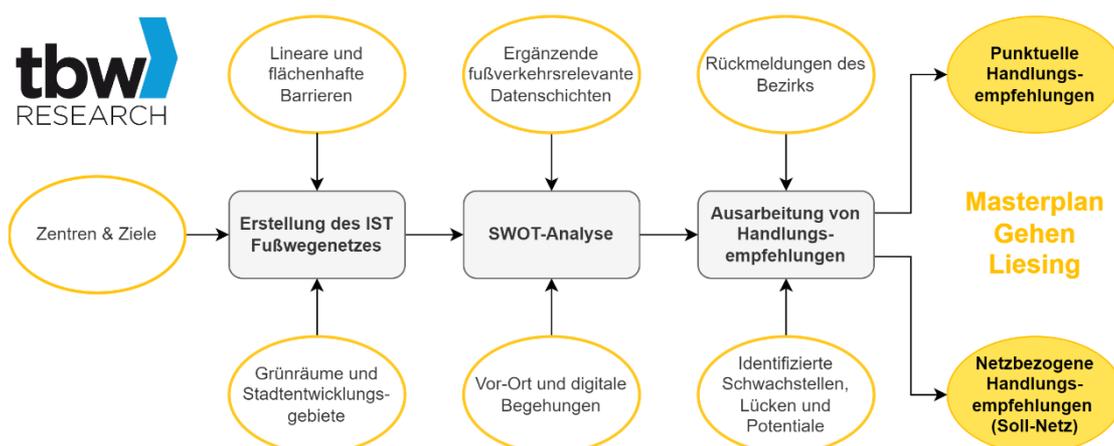


Abbildung 2: Schematische Darstellung des Arbeitsprozesses rund um die Ableitung von punktuellen und netzbezogenen Handlungsempfehlungen des Masterplan Gehen Liesing.