

2 Zielsetzungen

Die Zielsetzung eines Masterplan Gehen ist die Förderung, bzw. Steigerung des Anteils des Fußverkehrs auf der Ebene von Stadtbezirken. Verkehrspolitisch liegen dem Masterplan Gehen Liesing eine Vielzahl an Ziel- und Strategiedokumenten der Stadt Wien zugrunde.

2.1 Ziele und Strategiepapiere

Der Masterplan Gehen Liesing und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus.¹ Insbesondere die Umsetzung der im Masterplan ausgewiesenen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen trägt aus verkehrswissenschaftlicher Betrachtung positiv zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wien bei. Zu diesen verkehrspolitischen Zielen gehören:

- **Senkung der Treibhausgasemissionen** im Sektor Verkehr bis 2030 um 50% und bis 2040 um 100% (Basisjahr 2005)
- **Vergrößern des Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes²** nach folgenden Zeithorizonten:
 - 2025: 80%
 - 2030: 85%,
 - 2050: deutlich > 85%
- **Senkung des Motorisierungsgrades** auf 250 Pkw/1.000 Wiener:innen bis 2030
- Stadtentwicklung nach dem **Prinzip der „15-Minuten-Stadt“** und der **„Stadt der kurzen Wege“**
- **Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums** zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- **Vision Zero:** Null Verkehrstote in Wien
- Attraktivierung der Gehsteige und Abbau von Barrieren
- Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23% 2013 auf 30% im Jahr 2025.

Darüber hinaus existieren weitere Strategiepapiere, deren Ziele mit der Förderung des Fußverkehrs eng verknüpft sind:

¹ Zusammenschau aus Klimafahrplan 2022 (Stadt Wien - MA20, 2022), Smart City Klima Strategie 2022 (Stadt Wien - MA18, 2022), STEP 2025 (Stadt Wien - MA18, 2014), STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (Stadt Wien - MA18, 2015a), Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien 2014 (Mobilitätsagentur Wien, 2014).

² Zum erweiterten Umweltverbund gehören die Fortbewegungsarten Gehen, Radfahren, ÖV sowie Sharing-Angebote.

- **Leitbild Grünräume Wien 2020** (Stadt Wien – MA 18, 2020a): Der Bezirk Liesing kennzeichnet sich durch seine Stadtrandlage im Süd-Westen als ein Bezirk mit großen Grünflächen (insb. Teile des Wiener Walds wie z.B.: Maurer Wald, Zugberg) und dem Liesingbach als zentrale Grünraumverbindung im Bezirk. Die für Liesing im Leitbild Grünräume Wien (2020) ausgewiesenen Flächen und Verbindungen werden vom vorliegenden Masterplan berücksichtigt und deren Vernetzung zum Zweck der besseren Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen gestärkt.
- **Gesundheitsziele Wien 2025** (Stadt Wien – MA 15, 2015): Die Erhöhung des Fußverkehrsanteils adressiert konkret die **Ziele 3** (Selbstständigkeit und Lebensqualität bis ins hohe Alter fördern und erhalten), **5** (Gesundheitskompetenz der Wiener Bevölkerung stärken) sowie **8** (Lebensraum Stadt weiter attraktivieren, Umweltbelastungen gering halten und Bewegung fördern).
- **STEP 2025 - Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien** (Stadt Wien – MA 18, 2020b): Fußverkehr stellt ein Schlüsselement zur Stärkung und Belebung lokaler Zentren dar.
- **Urban Heat Island Strategieplan 2015** (Stadt Wien - MA22, 2015): Die Vermeidung von Urban Heat Islands ist besonders für den Fußverkehr als ein exponierter Verkehrsmodus relevant. Der Masterplan Gehen Liesing adressiert diese insbesondere durch die Berücksichtigung von Begrünungsmaßnahmen im Straßenraum.

Zusätzlich trägt der Masterplan Gehen Liesing direkt zur Zielerreichung folgender Bundesstrategien bei:

- Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030 des BMK (BMK, 2022)
- Österreichische Jugendstrategie 2020 (BMEIA, 2020)

2.2 Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

Die für den Masterplan Gehen Liesing maßgeblichen Qualitätskriterien werden unter anderem durch Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) und dem jeweils geltenden rechtlichen Rahmen (z.B.: StVO) vorgegeben sowie durch unverbindliche Planungsleitfäden zur Fußverkehrsplanung (z.B.: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden (BMK, 2019)) ergänzt.

Folgende RVS-Richtlinien wurden bei der Erstellung des Masterplans berücksichtigt:

- RVS 03.02.12 – Fußverkehr (FSV, 2015a)
- RVS 02.01.11 – Grundsätze der Verkehrsplanung (FSV, 2013)
- RVS 03.04.13 – Kinderfreundliche Mobilität (FSV, 2015b)
- RVS 03.04.14 – Gestaltung des Schulumfeldes (FSV, 2015c)

- RVS Arbeitspapier – Einsatzkriterien für Begegnungszonen (FSV, 2016)

Folgende darin festgehaltene Kriterien wurden dabei generell bei Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs im Masterplan Gehen Liesing berücksichtigt:

- Schaffung **direkter Verbindungen** für Fußgänger:innen ohne Umwege und Wartezeiten
- Erzielen eines **hohen Gehkomforts** durch ausreichend breite, hindernisfreie (ohne Müllcontainer, Stromkästen usw.) Gehsteige (für den Fußverkehr bestimmte, von der Fahrbahn abgetrennte Teile der Straße) und Gehwege (für den Fußverkehr bestimmte und gekennzeichnete Wege) zu jeder Jahreszeit
- Errichten und ertüchtigen von Gehwegen mit einer **hochwertigen Oberfläche**
- Sicherstellung **hoher Umfeldqualität** mit **Beschattungen** und ohne Einfluss von negativen Umweltfaktoren wie **Lärm** und **Luftverunreinigungen**
- **Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer:innen** aller Altersgruppen, mit und ohne Mobilitätseinschränkung
- **Barrierefreiheit**
- Platz im öffentlichen Raum zum **Aufhalten** und **Begegnen**

Die oben angeführten Planungsleitlinien werden durch Ergebnisse aktueller Forschung bestätigt (s. Forschungsprojekte *ACTIV8* (Hackl et al., 2019), *LiDo geht* (Raffler und Simhandl, 2023)). Im Rahmen dieser Projekte wurden statistische Modelle des Fußverkehrs erstellt, welches die Wirkzusammenhänge zwischen Determinanten des Fußverkehrs sowie dem tatsächlichen Fußverkehrsanteil ableitet. Die Modelle geben quantitativ Aufschluss darüber, wie Fußverkehrsanteile lokal effektiv gefördert werden können. Zu den statistisch signifikant nachweisbaren, positiv wirkenden Einflüssen zählen unter anderem:

- Errichtung von Lückenschlüssen zur Minimierung von Gehzeiten
- Verbreiterung von Gehsteigen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Begrünung im Straßenraum
- Steigerung der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen des alltäglichen Bedarfs

Diese Wirkbeziehungen sind in Fußverkehrsplanungen grundsätzlich zu berücksichtigen und sind Grundlage für die Ableitung der Handlungsempfehlungen im vorliegenden Masterplan Gehen.

Auf Seiten der rechtlichen Rahmenbedingungen gibt es Neuerungen, die für Fußverkehrsplanungen im Masterplan berücksichtigt wurden: Im Zuge der 33. StVO-Novelle im Oktober 2022 wurden Verbesserungen für den Fußverkehr in das Gesetz aufgenommen. Die Änderungen umfassen das Freihalten von Gehsteigen (s. Abbildung

3), die Nutzung von Schutzwegen, gehfreundliche Ampelschaltungen oder Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen.

- 1,5 m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein (gem. RVS 03.02.12 und laut Projektierungshandbuch der Stadt Wien sollte der Verkehrsraum für Fußgänger:innen mind. 2 m betragen (bezeichnet als Regelgehsteigbreite). Hinzu kommen u.U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Senkrechtparkern).

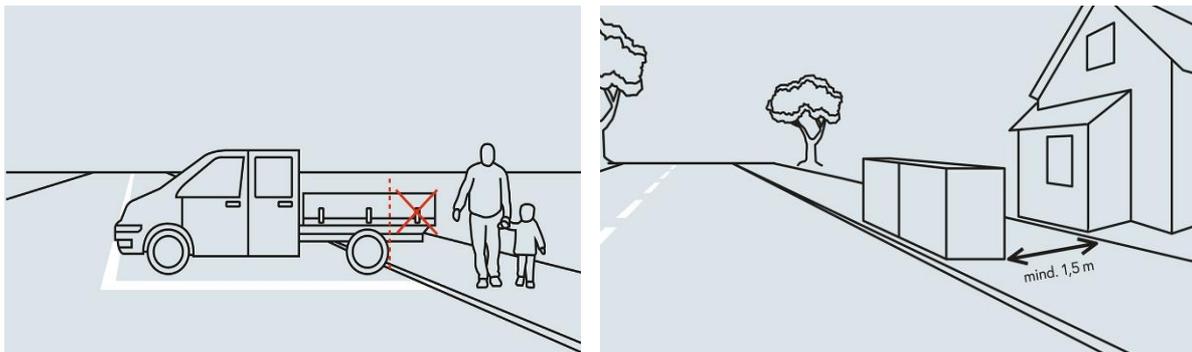


Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger:innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>, 20.10.2023)

- Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar
- Verkehrszeichen müssen nicht mehr von der Fahrbahn abgerückt sein.
- Kein „Fahrbahn in angemessener Eile queren“
- Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m entfällt
- Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren

2.3 Inklusion und Diversität

Fußgänger:innen können nicht als homogene Gruppe charakterisiert werden – vielmehr teilen sozioökonomische und soziodemographische Eigenschaften Fußgänger:innen in unterschiedlich große Sub-Gruppen. Die Ansprüche dieser Gruppen an Raum, Infrastruktur, Verkehrsorganisation sowie ihre unterschiedliche Sensitivität gegenüber Distanzen gestalten sich je nach individueller Eigenschaft unterschiedlich. Auf folgende Merkmale wurde daher bei der Erstellung des Masterplans Gehen Liesing besonders Rücksicht genommen:

- **Alter**
 - **Kinder:** können Verkehrssituation nicht gut einschätzen, verhalten sich z.T. unberechenbar und sind überdies aufgrund der geringeren Körpergröße (z.B. zwischen parkenden PKW) schlechter sichtbar
 - **Jugendliche:** verhalten sich spontan, sind oftmals abgelenkt
 - **Senior:innen:** sind mitunter motorisch eingeschränkt und langsam, besonders sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf z.B. für Querungen
- **Mobilitätseinschränkungen:**
 - **Physische Mobilitätseinschränkungen:** Dazu gehören Sinneseinschränkungen (Sehen und/oder Hören), Gehbehinderungen. Diese gehen mitunter einher mit größerem Platzbedarf (insbesondere für Gehhilfen), akustischen und taktilen Führungshilfen, Sensibilität auf bestimmte Oberflächen und Höhenunterschiede in der Fußverkehrsinfrastruktur bzw. Lichteinflüsse.
 - **Personen mit kognitiven Einschränkungen:** Dazu zählen psychische Erkrankungen oder Beeinträchtigungen und gehen einher mit besonderen Ansprüchen bezüglich Straßengestaltung (insbesondere Beschilderung, Beleuchtung, Lärm und Gefahrensituationen).
- **Betreuungspflichten:** Personen mit Kinderwägen

Besonders zur berücksichtigen sind auch Ansprüche, die mit speziellen Wegezwecken einhergehen wie z.B.:

- Erhöhter Platzbedarf sowie Sitzmöglichkeiten für **Menschen mit Gepäckstücken oder Taschen.**
- **Menschen mit fahrzeugähnlichen Gefährten** wie Skateboards, Scooter etc., die laut StVO den Gehsteig benützen müssen.