

## 4 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse umfasst unterschiedliche, für den Fußverkehr relevante Themenschichten, etwa wichtige Zielorte, Erhebungen zur infrastrukturellen Qualität oder bestehende Barrieren und Hemmfaktoren, welche im Folgenden genauer erläutert werden. Sie wurden zur Ermittlung von Stärken, Schwächen/Lücken sowie Potentialen im Bestandsfußwegenetz herangezogen. Die entsprechenden Plandokumente zur Bestandsanalyse sind im Anhang beigefügt (Nr. 2 – 7).

### 4.1 Wichtige Zentren und Ziele

Als Basis für die Netzerstellung dienten wichtige Zentren und Ziele (lokale Zentren, Ziele des alltäglichen Bedarfs, ÖV-Stationen, Bildungseinrichtungen, historische Zentren). Das Netz wurde dabei schrittweise, ausgehend von diesen Zielen mittels Verbindungen zu den umliegenden Wohngebieten, aufgebaut, um ein möglichst dem Maßstab des Fußverkehrs angepasstes Netz zu generieren (Stadt der kurzen Wege).

Wichtige Ziele und Orte mit Zentrumsfunktion sind im Bezirk Liesing vor allem um das Bezirkszentrum Liesing, sowie entlang der Breitenfurterstraße, vorzufinden. Die historischen Ortskerne Kalksburg, Mauer, Rodaun, Atzgersdorf, Erlaa, Siebenhirten und Inzersdorf stellen weitere lokal bedeutsame Zentren dar. Mit den Stadtentwicklungsgebieten entlang der Südbahntrasse (Karee Atzgersdorf) sowie in der Wiesen wurden zusätzlich zu den bereits realisierten städtebaulichen Verdichtungsbereichen (z.B.: Wohnpark Alterlaa, Unilever-Gründe, Riverside) weitere Zentren im Bezirk geschaffen. Im Hinblick auf städtebauliche Entwicklungen im Bezirksteil Liesing Mitte (In der Wiesen West) werden auch in Zukunft Verdichtungen und Lückenschlüsse entstehen.

Neben diesen Zentren innerhalb des Bezirks wird das motorisierte Verkehrsaufkommen in Liesing maßgeblich durch die Shopping City Süd (SCS), sowie den angrenzenden suburbanen Siedlungsbereich südlich von Wien beeinflusst. Die SCS ist im Süden Liesings in der Gemeinde Vösendorf durch die Autobahn A2, Triester Straße (B17) sowie die Badner Bahn und mehrere Regionalbuslinien erreichbar. Die Shopping City Süd liegt außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit (~25-30 Minuten Gehzeit ab Stadtgrenze).

Weiters stellen Bildungseinrichtungen wichtige Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs dar. Insbesondere im Kontext von Schulwegen ist dabei eine fußverkehrsfreundliche und sichere Ausgestaltung von Relevanz. Entsprechend der Schulwegpläne der Stadt Wien (Stadt Wien - MA 46, 2023) besteht für Wege zu Volksschulen im Bezirk Liesing an folgenden Kreuzungen und Straßenabschnitten ein erhöhtes Gefahrenpotential:

- Volksschule Draschestraße: Kreuzungssituation Pfarrgasse/Vöschergasse
- Volksschule Erlaaer Schleife: Erlaaer Straße - Bereich U-Bahn Station

- Volksschule Erlaaer Schleife: Bereich Altmannsdorfer Straße auf Höhe Anton-Baumgartner-Straße

## 4.2 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund der Sensibilität von Fußgänger:innen gegenüber langen Wegdistanzen zwischen Zentren/Zielen und Wohngebieten, kommen ÖV-Stationen sowie davon verkehrende Transportmittel eine große Bedeutung als Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs zu.

Die wichtigsten ÖV-Anbindungen im Bezirk Liesing stellen die U-Bahnlinie U6 (Alterlaa, Erlaaer Straße, Perfektastraße, Siebenhirten) im mittleren Bezirksabschnitt, sowie die S- und Regionalbahnroute entlang der Südbahn (Liesing, Atzgersdorf, sowie die zukünftige Station Benyastraße) dar. Neben diesen zwei hochrangigen ÖV-Korridoren verkehren mit der Straßenbahnlinie 60 im westlichen Bezirksabschnitt (Maurer, Liesing, Rodaun) sowie der Badner Bahn an der Grenze zum östlichen Bezirksteil (Inzersdorf) zwei Straßenbahnlinien. Das Gewerbegebiet Inzersdorf wird am östlichsten Rand des Bezirks durch die S-Bahn-Station Blumental an das S-Bahn-Netz angebunden. Als wichtigste Buslinie ist die Linie 66A zu erwähnen, die den Bezirk in West-Ost-Achse bis ins Zentrum des Nachbarbezirks Favoriten durchquert und alle Bezirksabschnitte befährt. Neben der Linie 66A fährt die Linie 62A parallel zur S-Bahn vom Liesinger Platz direkt nach Meidling. Weitere Buslinien vernetzen die anderen Bezirksteile. Ein wichtiger Knotenpunkt für Regionalbusse bzw. die Anbindung der Niederösterreichischen Nachbargemeinden Liesings (Breitenfurt bei Wien, Laab im Walde, Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Mödling, Vösendorf, Hennersdorf) stellt der Busbahnhof am Liesinger Platz dar, der den direkten Umstieg auf Regionalzüge der Südbahn ermöglicht.

Insgesamt zeigt sich im Bezirk, eine gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine qualitativ hochwertige Anbindung für den Fußverkehr an bestehende sowie neue ÖV-Haltestellen ist hierbei sicherzustellen.

## 4.3 Freiräume und Naherholungsgebiete

Der Bezirk Liesing verfügt über viele wichtige Freiräume und Naherholungsgebiete und Parks, deren Einzugsbereich zum Teil auch über die Bezirksgrenzen hinausreicht bzw. in Niederösterreich (v.a. Teile des Wiener Walds) liegen:

- Liesingbach
- Maurer Wald
- Zugberg & Leopoldsdorfer Wald (Wiener Hütte)
- Lainzer Tiergarten (Gütenbachtor)
- Weinberge Mauer

- Fridtjof-Nansen Park
- Stadtpark Atzgersdorf
- Neu-Steinhof
- Draschepark
- Hans Dunkl Park
- Erholungsgebiet Kellerberg
- Erholungsgebiet Wienerberg
- Perchtoldsdorfer Heide

Neben diesen öffentlich zugänglichen Grünräumen besteht mit dem Schlosspark Alterlaa auch ein zentraler Grünraum im Privatbesitz – der Park ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Im Zuge der Fußverkehrsplanung ist die Erreichbarkeit sowie infrastrukturelle Qualität der Erschließungsverbindungen für den Fußverkehr zu diesen Naherholungsgebieten sicherzustellen bzw. zu verbessern. Im Kontext der überregionalen Bedeutung der Gebiete ist deren fußläufige Anbindung in Kombination mit weiteren Verkehrsmodi (ÖV, Rad) zu betrachten.

Die Begrünung von Straßenräumen und die damit verbundenen positiven stadtklimatischen Effekte (Verschattung und Temperaturreduktion) stellt insbesondere für den Fußverkehr einen wichtigen Bestandteil attraktiver Verbindungen dar. Im Bestandsnetz befinden sich in Liesing bereits zahlreiche begrünte Straßenabschnitte bzw. Wege (z.B.: Gregorygasse, teilweise entlang der Breitenfurterstraße), die durch Gebiete mit hohem Grünraumanteil verlaufen. Dennoch zeigt sich, insbesondere in den dicht besiedelten Gebieten, in einigen Straßenabschnitten (s. Kapitel 9) ein Potential für die Durchführung von Begrünungsmaßnahmen.

## 4.4 Barrieren

Aufgrund der, im Vergleich zu anderen Verkehrsmodi, geringen Reichweite des Fußverkehrs, können Barrieren und die damit verbundenen Umwege schnell zu einer Verringerung des lokalen Fußverkehrsanteils führen.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde daher das Bestandsfußwegenetz auf Lücken, fehlende Verbindungen und umwegreiche Gebiete untersucht. Diese finden sich in Liesing als in Nord-Süd verlaufende Barrieren der Südbahntrasse (mehrere Querungen: Ketzergasse, Bahnhof Liesing, Breitenfurter Straße, Steg Rudolf-Waisenhorn-Gasse, Lastenstraße-Gatterederstraße, S-Bahn Station Atzgersdorf-Endresstraße, Atzgersdorfer Straße, Walter-Jurmann-Gasse, Kirchfeldgasse-Wundtgasse) bzw. weiter östlich in Form der in Nord-Süd Richtung verlaufenden Autobahn A2/A23 (nur zwei Querungen: Liesingbachweg, Sterngasse). Diese zwei linearen Barrieren trennen

den Bezirk in die drei charakteristischen bzw. funktionalen Abschnitte Liesing West (Kalksburg, Rodaun, Mauer), Mitte (Erlaa, Atzgerdorf, Siebenhirten, Liesing) und Ost (Inzersdorf). Vor allem der Süden bzw. Osten des Bezirks kennzeichnet sich durch große, nicht durchwegte Gewerbegebiete (s. Bereiche der Vienna Business Districts in Siebenhirten und Liesing rund um die Perfektastraße/Brunner Straße bzw. weiter östlich um die Richard-Strauss-Straße/Vorarlberger Allee, sowie die Laxenburger Straße). Weiters bestehen im Zentrum des Bezirks (Bezirksteil Erlaa) Flächenreserven für städtebauliche Entwicklungen (z.B.: In der Wiesen West). Diese urbanen Lücken sind derzeit nicht für den Fußverkehr erschlossen und haben die Wirkung von Barrieren.

Neben flächigen Barrieren wurden auch lineare, verkehrliche Barrieren ausgewiesen. Dabei handelt es sich um Hauptverkehrsachsen, die aufgrund des hohen MIV-Aufkommens meist eine geringe Aufenthalts- bzw. Begehungsqualität haben, gleichzeitig jedoch wichtige Querungspunkte bzw. ÖV-Stationen als Ziele des Fußverkehrs zugänglich machen. Im Fokus der Analyse der Hauptverkehrsverbindungen standen die Querungsqualität (Querungszeiten und Hindernisse für Fußgänger:innen wie Kettenabsperungen, Lärmschutzwände, Zäune am Mittelstreifen) sowie die zu überwindende Querungsdistanz.

Im Kontext von stark befahrenen Straßen und fehlenden Querungsmöglichkeiten ergeben sich oftmals auch Unfallstellen. Gemäß einer Auswertung der MA 46 zu Unfällen mit Personenschaden sind an folgenden Kreuzungen und Straßenabschnitten im Bezirk Liesing vermehrt Unfälle aufgetreten (Auswertung 2020 – 2022):

- Kreuzungssituation Erlaaer Schleife – Anton-Baumgartner-Straße
- Liesinger Platz (Bereich Perchtoldsdorfer Straße – Busbahnhof)
- Kreuzungsbereich Willergasse – Ketzergasse
- Breitenfurter Straße zwischen Franz-Schuhmeier-Gasse und Dr.-Neumann-Gasse
- Kreuzungsbereich Ketzergasse-Lemböckgasse
- Querungssituation Perfektastraße 58

## 4.5 Qualität des Bestandsfußwegenetzes

Verkehrsberuhigte Gebiete haben – sofern sie entsprechend ausgestaltet sind – eine höhere Qualität für den Fußverkehr. Im Bezirk Liesing sind dezidiert für den Fußverkehr gewidmete Verkehrsflächen nur in Form von Wohnstraßen bestehend. Es existieren keine Fußgänger:innenzonen bzw. Begegnungszonen im Bestand (Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>). Wohnstraßen sind an folgenden Straßen eingerichtet:

- Anton Krieger Gasse (20-24)
- Anton-Stuzenberger-Weg
- August-Greiml-Weg
- Bendagasse

- Engelshofengasse
- In der Klausen
- Kirchenplatz
- Koppalikgasse
- Rößlergasse

Um eine Bewertung des Netzes hinsichtlich seiner Qualität für den Fußverkehr zu ermöglichen, wurde dieses in Bezug auf infrastrukturelle Eigenschaften in Kombination mit stadtklimatischen Faktoren (Begrünung & Wasserelemente) sowie Infrastrukturen für Aufenthaltsqualität (Sitzbänke & Stadtmobiliar) analysiert.

Als Basis wurde der maschinenlesbare Geodatenatz der MA18 zu Bestandsgehsteigbreiten auf den Kanten des Fußwegnetzes ausgewertet und Abschnitte ohne Gehsteige bzw. mit einer Breite geringer als die Regelbreite von 2m (FSV, 2015a) ausgewiesen. Zusätzlich wurde mithilfe der Schattenkarte der Stadt Wien sowie Geodatenätzen zu Bäumen und Gebüsch die lokale Verschattungs- bzw. Begrünungssituation in das Netz übertragen. Komplettiert wurde die Analyse durch eine Auswertung von Flächenpotentialen für Umgestaltungen im Straßenraum. Hierfür wurde die bestehende Parkraumordnung untersucht. Quer- und Schrägstellplätze bzw. Gehsteigstellplätze (Stellplätze, die auf Teilen des Gehsteiges markiert sind) wurden auf Basis von Luftbildanalysen, der Flächenmehrzweckkarte der Stadt Wien sowie digitalen und vor-Ort Begehungen in Google Street View erhoben und als Potentialflächen etwa für die Umgestaltung in Längsparkordnung gekennzeichnet.

## 4.6 Einbettung in langfristige Planungen zur Stadtentwicklung

Im Kontext von städtebaulichen Entwicklungen im Bezirk Liesing wurden in den letzten Jahren mehrere Projekte erfolgreich umgesetzt und neue Zentrumsbereiche für den Fußverkehr im Bezirk geschaffen (Bildungscampus Atzgersdorf, Kulturzentrum Sargfabrik Atzgersdorf, Karee Atzgersdorf, Unilever-Gründe, In der Wiesen Ost). Diese für den Fußverkehr als Quellen bzw. Ziele relevante Gebiete werden in den nächsten Jahren durch weitere städtebauliche Entwicklungen ergänzt. So ergeben sich einige langfristige Planungsperspektiven mit Relevanz für den Fußverkehr, die außerhalb des Zeithorizontes zur Umsetzung des Masterplans Gehen liegen. Dies umfasst die Stadtentwicklungsgebiete

- Biotop-Wildquell (Wildschek Gründe, Walter-Jurmann-Gasse)
- In der Wiesen West

Eine Fußverkehrsplanung, die den im Masterplan gelisteten Qualitätskriterien entspricht, ist in den neuen Stadtentwicklungsgebieten noch vor Baustart zu berücksichtigen.

Zusätzlich zur städtebaulichen Entwicklung, werden neue fußverkehrsrelevante Projekte und Verbindungen im Bezirk geplant. Dazu gehören unter anderem die neue S-Bahn Station Benyagasse im Bereich des Biotop-Wildquell Stadtentwicklungsgebietes, welche zwei neue Querungsmöglichkeiten über die Barriere der Südbahn vorsieht. Insgesamt bietet der viergleisige Ausbau der Südbahn große Potentiale zur Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten (s. Abschnitt 6.3).

Weiters birgt der Bestand im Bezirk Liesing großes Potential für zwei stadtweit relevante Vorschläge zur Förderung von aktiver Mobilität im Allgemeinen:

- **Errichtung einer hochwertigen Verbindung für aktive Mobilität entlang der ersten Wiener Wasserleitung:**



Abbildung 10: Hochwertige Achse für aktive Mobilität (gelb hinterlegt) entlang der ersten Wiener Wasserleitung (siehe Leitbild, Karte Nr. 1)



Abbildung 11: Aquädukt der ersten Wiener Wasserleitung - Potential zur Förderung aktiver Mobilität.

Mit der Wiener Wasserleitung in Form von bestehenden Aquädukten bzw. freigehaltenen, nicht bebauten Bereichen, besteht ein großes Potential zur Errichtung einer hochwertigen und direkten Verbindung für aktive Mobilität entlang der ersten Wiener Wasserleitung durch den gesamten Bezirk. Zu diesem Zweck können freigehaltene Flächen- und Aquäduktabschnitte der ersten Wiener Wasserleitung mit geeignet gesicherter Fuß- und Radinfrastruktur versehen werden. Angesichts der topographisch herausfordernden Situation für den Fußverkehr in Liesing, kann die Wasserleitung durch Vorsehen von geeigneten Zugangsinfrastrukturen aus Tallagen (Liesingbach, Endresstraße,

Tullnertalgasse) im Rahmen des Ausbaus eine hochwertige, neue Wegeverbindung für den Bezirk bzw. überregional für die Vernetzung der Stadt Wien mit dem südlichen Umland unterstützen. Die Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten wird im Sinne der Aktivierung bestehender Potentiale empfohlen.

- **Ergreifen von Maßnahmen zur Überwindung der Barriere A2 in Ost-West-Richtung für Fuß- und Radverkehr:** Wie in Abschnitt 4.4 beschrieben, bestehen nur zwei Querungsmöglichkeiten für die in Nord-Süd Richtung verlaufende Barriere der A2/A23. Die Schaffung einer Querungsmöglichkeit (z.B.: Unterführung) im Bereich der Böheimgasse in Richtung Vorarlberger Allee bietet hier die Möglichkeit zur stärkeren Anbindung des östlichen Bezirksteils Inzersdorf an die westlichen Bezirksteile Erlaa und Atzgersdorf für aktive Mobilität. Die Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten wird im Sinne der Aktivierung bestehender Potentiale empfohlen.

- Engelshofengasse
- In der Klausen
- Kirchenplatz
- Koppalikgasse
- Rößlergasse

Um eine Bewertung des Netzes hinsichtlich seiner Qualität für den Fußverkehr zu ermöglichen, wurde dieses in Bezug auf infrastrukturelle Eigenschaften in Kombination mit stadtklimatischen Faktoren (Begrünung & Wasserelemente) sowie Infrastrukturen für Aufenthaltsqualität (Sitzbänke & Stadtmobiliar) analysiert.

Als Basis wurde der maschinenlesbare Geodatenatz der MA18 zu Bestandsgehsteigbreiten auf den Kanten des Fußwegnetzes ausgewertet und Abschnitte ohne Gehsteige bzw. mit einer Breite geringer als die Regelbreite von 2m (FSV, 2015a) ausgewiesen. Zusätzlich wurde mithilfe der Schattenkarte der Stadt Wien sowie Geodatenätzen zu Bäumen und Gebüsch die lokale Verschattungs- bzw. Begrünungssituation in das Netz übertragen. Komplettiert wurde die Analyse durch eine Auswertung von Flächenpotentialen für Umgestaltungen im Straßenraum. Hierfür wurde die bestehende Parkraumordnung untersucht. Quer- und Schrägstellplätze bzw. Gehsteigstellplätze (Stellplätze, die auf Teilen des Gehsteiges markiert sind) wurden auf Basis von Luftbildanalysen, der Flächenmehrzweckkarte der Stadt Wien sowie digitalen und vor-Ort Begehungen in Google Street View erhoben und als Potentialflächen etwa für die Umgestaltung in Längsparkordnung gekennzeichnet.

## 4.6 Einbettung in langfristige Planungen zur Stadtentwicklung

Im Kontext von städtebaulichen Entwicklungen im Bezirk Liesing wurden in den letzten Jahren mehrere Projekte erfolgreich umgesetzt und neue Zentrumsbereiche für den Fußverkehr im Bezirk geschaffen (Bildungscampus Atzgersdorf, Kulturzentrum Sargfabrik Atzgersdorf, Karee Atzgersdorf, Unilever-Gründe, In der Wiesen Ost). Diese für den Fußverkehr als Quellen bzw. Ziele relevante Gebiete werden in den nächsten Jahren durch weitere städtebauliche Entwicklungen ergänzt. So ergeben sich einige langfristige Planungsperspektiven mit Relevanz für den Fußverkehr, die außerhalb des Zeithorizontes zur Umsetzung des Masterplans Gehen liegen. Dies umfasst die Stadtentwicklungsgebiete

- Biotop-Wildquell (Wildschek Gründe, Walter-Jurmann-Gasse)
- In der Wiesen West

Eine Fußverkehrsplanung, die den im Masterplan gelisteten Qualitätskriterien entspricht, ist in den neuen Stadtentwicklungsgebieten noch vor Baustart zu berücksichtigen.