

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

Die Handlungsempfehlungen des Masterplan Gehen Liesing können in sieben Handlungsfelder gruppiert werden:

- **Handlungsfeld 1:** Netzinfrastuktur verbessern
- **Handlungsfeld 2:** Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur
- **Handlungsfeld 3:** Abbau von Barrieren
- **Handlungsfeld 4:** Sichere Querungsmöglichkeiten
- **Handlungsfeld 5:** Verkehrsberuhigung
- **Handlungsfeld 6:** Aufenthaltsqualität verbessern
- **Handlungsfeld 7:** Kommunikation und Bewusstseinsbildung

Diese beziehen sich jeweils auf unterschiedliche Straßenabschnitte im Bezirk Liesing (s. Anhang, Karte Nr. 8). Weiters wurde eine detaillierte Liste an Einzelmaßnahmen ausgearbeitet und in Abstimmung mit dem Bezirk Liesing festgelegt (s. Kapitel 8).

Grundsätzlich bildet der Masterplan Gehen Liesing ein Rahmendokument, welches fokussierte Handlungsempfehlungen im Bezirk ausweist. Abseits der im Masterplan Gehen verorteten Handlungs- und Netzempfehlungen tragen auch andere Maßnahmen zu den unten angeführten Handlungsfeldern unabhängig von ihrer Verortung immer zur Förderung des Fußverkehrs bei und werden im vorliegenden Masterplan für den gesamten Bezirk empfohlen.

6.1 Handlungsfeld 1: Netzinfrastuktur verbessern

Handlungsfeld 1 Netzinfrastuktur verbessern	Gehsteigverbreiterungen
	Hindernisse am Gehsteig entfernen
	Fußverkehrsfreundliche Parkraumordnung
	Auswahl geeigneter Bodenbeläge
	Inklusive Planung und Umgestaltung

Der Bezirk Liesing weist bereits ein weitläufiges Bestandsfußwegenetz auf. Viele Straßenabschnitte davon verfügen jedoch über ein Potential zur Verbesserung ihrer infrastrukturellen Qualität.

Dies betrifft vor allem Straßenabschnitte deren Gehsteige die Regelgehsteigbreite (FSV, 2015a) von 2m unterschreiten (s. Anhang, Karte Nr. 7). Um ein für den Fußverkehr qualitativ hochwertiges Netz zu schaffen, ist ein Ausbau der Gehsteige über die vorgegebenen 2m hinausgehend anzustreben. Gemäß Leitfaden zum „Aktionsprogramm klimaaktiv mobil“ (Klima- und Energiefonds, 2023) können nur

Gehsteigverbreiterungen, die über die in der RVS festgelegte Regelbreite hinausgehen, gefördert werden.

Im Zusammenhang mit Gehsteigverbreiterungen ist auch die bestehende Parkraumordnung zu beachten. Raum für Fußverkehrsinfrastruktur kann dabei einerseits durch Umwandlung einer Schräg- oder Querparkordnung in Längsparkordnung, andererseits durch komplettes Auflassen der Parkspur gewonnen werden. Weiters entstehen bei Schräg- und Querparkordnung oftmals Konfliktsituationen durch Fahrzeugteile, die über die Gehsteigkante ragen und somit den verfügbaren Raum für Fußgänger:innen einschränken – auch wenn dies seit der StVO-Novelle nicht mehr gestattet ist (s. Kapitel 2.2). Ebenso gilt es, ausgewiesene Stellplätze, welche Teile des Gehsteigs als Stellplatzfläche nutzen, anders zu organisieren. Die genaue Umgestaltung ist entsprechend der jeweiligen Straßensituation sowie mittels Erhebungen aus Sicht des Fußverkehrs zu wählen

Der für den Fußverkehr verfügbare Raum wird oftmals auch durch andere Infrastrukturen, wie etwa Müllcontainer, Verkehrszeichen oder Beleuchtungsmasten verringert. Diese Hindernisse können insbesondere an Kreuzungspunkten zu weiteren Problemen, etwa durch eingeschränkte Sichtbeziehungen zum MIV, führen. Punktuell kann die Regelgehsteigbreite gemäß RVS zwar unterschritten werden, im Sinne eines hochwertigen Fußwegenetzes ist jedoch eine durchgehende Breite von mehr als 2 m anzustreben. Seit der StVO-Novelle ist es möglich Verkehrszeichen direkt am Fahrbahnrand anzubringen und somit Hindernisse für den Fußverkehr zu minimieren (s. Kapitel 2.2).

Unterschiedliche Personengruppen haben verschiedene Bedürfnisse und Anforderungen an die Ausgestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur (s. Kapitel 2.3). Insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen sowie Kinder oder Personen mit Betreuungsaufgaben ist eine entsprechende infrastrukturelle Qualität des Fußwegenetzes bedeutsam. Eine barrierefreie Ausgestaltung, genügend Rastmöglichkeiten (s. Kapitel 6.6), die Schaffung möglichst direkter Verbindungen und entsprechende Informations- bzw. Hilfs- und Leitsysteme (akustische Ampeln, taktile Leitsysteme) sind für diese Gruppen besonders wichtig.

Im Sinne einer klimaverträglichen Stadtentwicklung ist bei der Umgestaltung von Straßenräumen auch auf die Wahl geeigneter Oberflächen zu achten. Die Benutzung von hellen Pflastersteinen mit offenen Fugen ist einer asphaltierten Fläche vorzuziehen, um Sickerwässer besser ableiten zu können und Hitzeentwicklung zu beschränken. Wo möglich, sind versiegelte Flächen zu reduzieren und durch wassergebundene Decken und Grünflächen zu ersetzen. Die Wahl der Oberflächengestaltung ist entsprechend der jeweiligen Situation und Erfordernisse (Benützungintensität, Tragfähigkeit) zu wählen.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Besonders an Straßen, die eine hochrangige Verbindungsfunktion aufweisen, ist es wichtig den entsprechenden Raum für Fußgänger:innen durch Gehsteigverbreiterungen zu ermöglichen. Konkret betrifft dies im Bezirk Liesing beispielsweise die folgenden beiden Straßenabschnitte:

- **Lehmannngasse**

Die Lehmannngasse stellt ein wichtiges Verbindungsstück entlang des Geh- und Radwegs entlang des Liesingbachs dar. Entlang der Nordkante der Lehmannngasse ist zurzeit kein Gehsteig vorhanden – der existierende Bordstein wird durch einen schmal dimensionierten Radweg genutzt. Auf der gegenüberliegenden, südlichen Straßenseite existiert ein Gehsteig, der allerdings die Regelbreite von 2 Metern unterschreitet. Ein Ausbau der



Abbildung 12: Lehmannngasse (tbw research 05/2024)

Gehsteiginfrastruktur an der Nordkante ist insbesondere aufgrund der Verbindungsfunktion entlang der Aufenthaltsräume des Liesingbachs sowie des Liesinger Platzes relevant (s. Abbildung 12).

- **Rudolf-Waisenhorn-Gasse**

Die Rudolf-Waisenhorn-Gasse ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen dem Wegenetz des Liesingbachs, der Breitenfurter Straße sowie weiter über die Südbahntrasse zum Maurer Berg. Angesichts der deutlichen Unterschreitung der Regelgehsteigbreite von 2 Metern (im Schnitt 1,1m Breite an der Nordkante, 1,5m Breite an der Südkante) und des hohen motorisierten Verkehrsaufkommens ist die Verbindung nur sehr schlecht begehbar. Als Maßnahme wird eine Gehsteigverbreiterung in der Rudolf-Waisenhorn-Gasse als Lückenschluss im Fußwegenetz zwischen Liesingbach, Breitenfurter Straße

und dem Steg über die Bahntrasse bzw. die Umsetzung des bestehenden Flächenwidmungsplans im Abschnitt Liesingbach - Breitenfurter Straße (>2m Gehsteigbreite, Baumpflanzungen) empfohlen (s. Abbildung 13).



Abbildung 13: Rudolf-Waisenhorn-Gasse (tbw research 05/2024)

Darüber hinaus gibt es viele weitere Straßenabschnitte, welche Gehsteige mit einer Breite unter 2m aufweisen. Das betrifft beispielsweise längere Abschnitte an folgenden Straßen:

- Siedlungsstraße
- Büttnergasse
- Hausgrabengasse
- Färbermühlgasse

Abseits der hier angeführten Straßen weist der Masterplan Gehen Liesing Gebiete aus, in denen die Regelgehsteigbreite systematisch unterschritten wird (Einfamilienhaus- und Siedlungsrandgebiete). In diesen Gebieten (s. als Beispiel Abbildung 14) wird eine Überprüfung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs empfohlen (Besonders im Nahbereich von Bushaltestellen, Einkaufsmöglichkeiten oder verlaufenden Netzabschnitten).

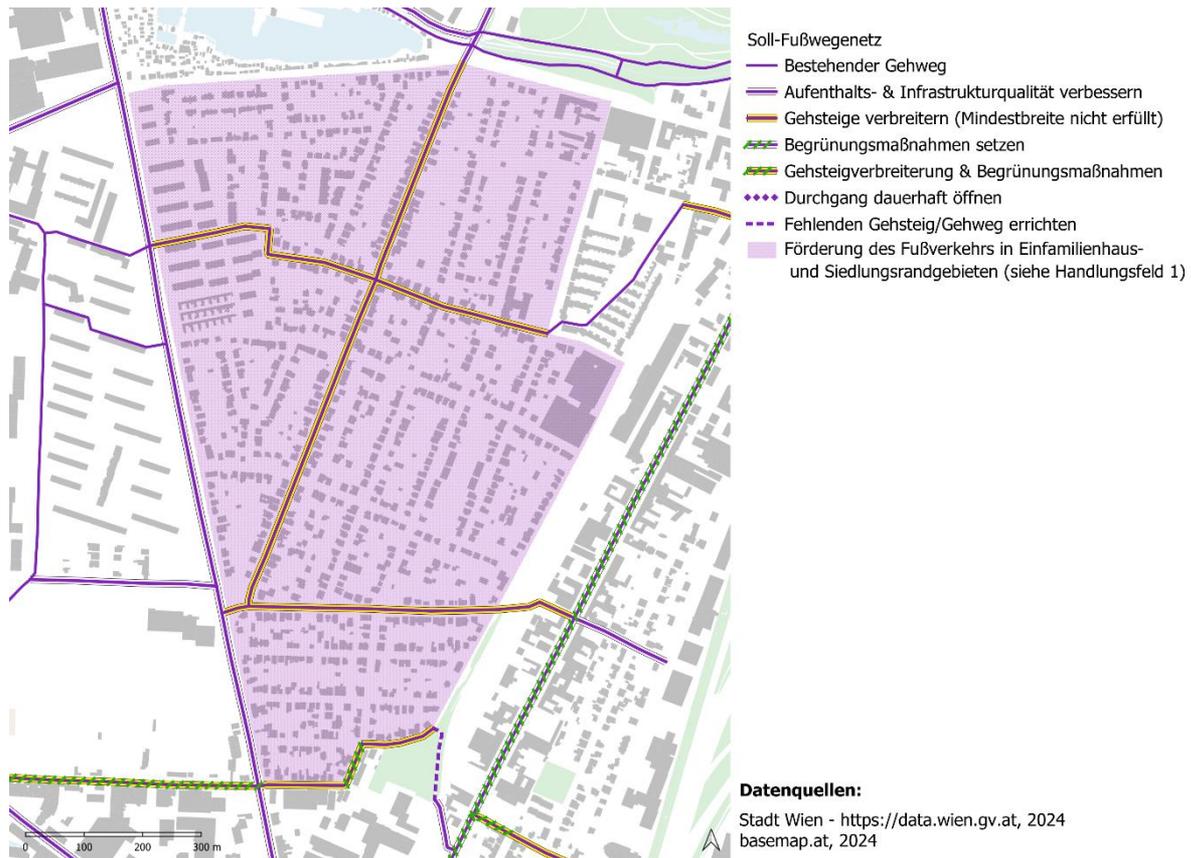


Abbildung 14: Einfamilienhaus-/Siedlungsrandgebiet zur Überprüfung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs im Bereich zwischen Altmannsdorfer Straße und Triester Straße

Eine vollständige Liste aller betroffenen Straßen befindet sich im Straßenindex zum Masterplan Gehen Liesing (s. Kapitel 9 – Einträge zu Handlungsfeld 1).

Im Zuge der Um-/Neugestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur sind auch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) zu bedenken. Hervorzuheben sind folgende Straßenabschnitte, die neben geringen Gehsteigbreiten auch Potential zur Setzung von Begrünungsmaßnahmen aufweisen:

- Kaiser-Franz-Josef-Straße
- Meischlgasse
- Josef-Österreicher-Gasse

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Besonders an Straßen, die eine hochrangige Verbindungsfunktion aufweisen, ist es wichtig den entsprechenden Raum für Fußgänger:innen durch Gehsteigverbreiterungen zu ermöglichen. Konkret betrifft dies im Bezirk Liesing beispielsweise die folgenden beiden Straßenabschnitte:

- **Lehmannngasse**

Die Lehmannngasse stellt ein wichtiges Verbindungsstück entlang des Geh- und Radwegs entlang des Liesingbachs dar. Entlang der Nordkante der Lehmannngasse ist zurzeit kein Gehsteig vorhanden – der existierende Bordstein wird durch einen schmal dimensionierten Radweg genutzt. Auf der gegenüberliegenden, südlichen Straßenseite existiert ein Gehsteig, der allerdings die Regelbreite von 2 Metern unterschreitet. Ein Ausbau der



Abbildung 12: Lehmannngasse (tbw research 05/2024)

Gehsteiginfrastruktur an der Nordkante ist insbesondere aufgrund der Verbindungsfunktion entlang der Aufenthaltsräume des Liesingbachs sowie des Liesinger Platzes relevant (s. Abbildung 12).

- **Rudolf-Waisenhorn-Gasse**

Die Rudolf-Waisenhorn-Gasse ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen dem Wegenetz des Liesingbachs, der Breitenfurter Straße sowie weiter über die Südbahntrasse zum Maurer Berg. Angesichts der deutlichen Unterschreitung der Regelgehsteigbreite von 2 Metern (im Schnitt 1,1m Breite an der Nordkante, 1,5m Breite an der Südkante) und des hohen motorisierten Verkehrsaufkommens ist die Verbindung nur sehr schlecht begehbar. Als Maßnahme wird eine Gehsteigverbreiterung in der Rudolf-Waisenhorn-Gasse als Lückenschluss im Fußwegenetz zwischen Liesingbach, Breitenfurter Straße

6.2 Handlungsfeld 2: Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur

Handlungsfeld 2 Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur	Fehlende Gehsteige errichten
	Ertüchtigung von Trampelpfaden
	Vernetzung neuer Stadtentwicklungsgebiete
	Nutzungsadäquate Netzgestaltung

Obwohl der Bezirk Liesing bereits über ein weitreichendes Netz an Fußwegeverbindungen verfügt, bestehen dennoch einige Lücken und das Potential zur Errichtung neuer Fußverkehrsinfrastrukturen. Das umfasst einerseits Straßen, die derzeit keine oder nur einseitig Gehsteige aufweisen. Um den entsprechenden Platz im Straßenraum für die Errichtung zu gewährleisten, sind auch mögliche Flächenumverteilungen, beispielsweise durch Änderung der Parkraumordnung (s. Kapitel 6.1) einzubeziehen.

Auch Trampelpfade sind ein Anzeichen für fehlende Infrastrukturen bzw. den Bedarf an Fußwegeverbindungen. Sie kennzeichnen durch Fußgänger:innen gewünschte Abkürzungen und sind daher oftmals im Zusammenhang mit Barrieren (s. Kapitel 6.3) vorzufinden. Bestehende Trampelpfade, als Lücken im Fußwegenetz, sollten daher zu ansprechend ausgestalteten Fußwegeverbindungen (befestigte Untergründe, Beleuchtung, Begrünungs- und Beschattungsmaßnahmen) ausgebaut werden.

Insbesondere beim Ausbau des ÖV-Angebots sowie im Kontext neuer städtebaulicher Entwicklungen, ergeben sich Möglichkeiten zum Ausbau des Fußwegenetzes sowie Notwendigkeiten zur Schaffung neuer Infrastruktur (z.B.: Stadtentwicklungsgebiete Wildschek Gründe/Biotop Wildquell, In der Wiesen West). Bedarfe des Fußverkehrs, wie etwa ein kleinmaschiges Netz an attraktiven Verbindungen und eine gute Anbindung wichtiger Ziele sowie ÖV-Stationen, im Sinne einer 15-Minuten-Stadt, sind dabei zu berücksichtigen. Insgesamt ist bei der Errichtung neuer Gehsteige und Fußwege auf eine qualitativ hochwertige infrastrukturelle Ausgestaltung (s. Kapitel 6.1) sowie Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) zu achten.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Im Bezirk Liesing besteht beispielsweise in folgenden Straßenabschnitten der Bedarf und das Ausbaupotential für neue Gehsteiginfrastruktur:

- **Trampelpfad entlang der Straßenbahnlinie 60 (Fortsetzung der Rittlergasse)**
Die Straßenbahnlinie 60 ist ein wichtiges öffentliches Verkehrsmittel im Bezirksteil Mauer. Von der Kreuzung Rittlergasse – Schwarzwaldgasse aus besteht der Wunsch zur Anbindung der Station Anton-Krieger-Gasse (s.

Trampelpfad, Abbildung 15). Gute bzw. hochwertig ausgestaltete Zugangswege zu hochrangigen ÖV-Stationen sind für diesen, durch flächige Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen geprägten Bezirksteil von hoher Relevanz. Die Befestigung des Weges im Sinne einer hochwertigen Stationserreichbarkeit wird empfohlen.



Abbildung 15: Trampelpfad entlang der Straßenbahnlinie 60 in Mauer (tbw research 05/2024)

- **Zugangsweg zur U-Bahnstation Perfektastraße**

Aus dem in den westlichen Teil der Wallackgasse mündenden Fußweg kommend, besteht der Wunsch zur Anbindung der U6 Station Perfektastraße auf direktem Weg entlang der Bahntrasse (s. Abbildung 16). Da der derzeitige

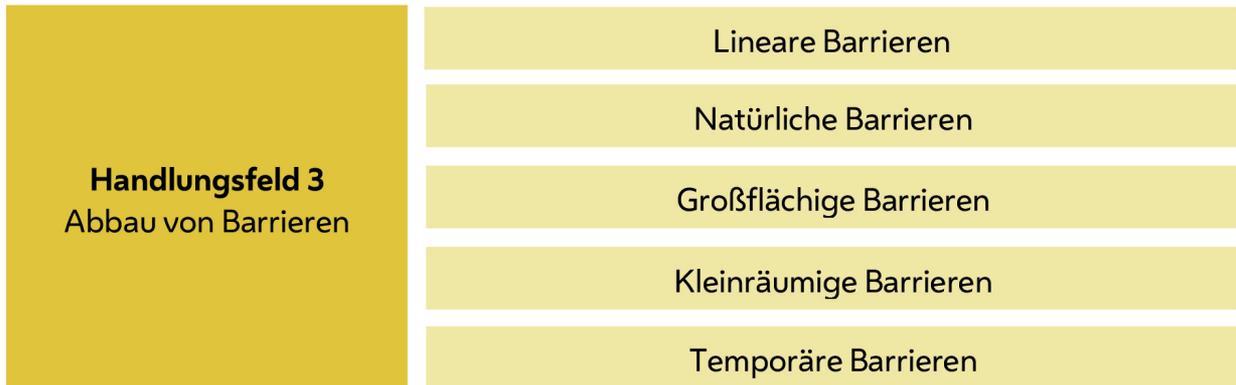


Abbildung 16: Trampelpfad in Richtung U-Bahn Station Perfektastraße (tbw research 05/2024)

Verlauf der Verkehrsinfrastruktur große Umwege mit sich bringt wird die Befestigung des bestehenden Trampelpfades empfohlen.

Eine vollständige Liste aller betroffenen Straßen befindet sich im Straßenindex (s. Kapitel 9) zum Masterplan Gehen Liesing.

6.3 Handlungsfeld 3: Abbau von Barrieren



Für den Fußverkehr stellen insbesondere Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen Barrieren dar, da sie nur an eingerichteten Querungen (s. Kapitel 6.4) überwunden werden können und somit oftmals mit Umwegen für zu Fuß gehende Personen verbunden sind. Grundsätzlich weist Liesing im Vergleich zu anderen Stadtrandbezirken (s. zum Beispiel Floridsdorf oder Donaustadt) eine deutlich höhere Dichte an Schutzwegen auf. Dennoch bestehen Potentiale zum weiteren Ausbau der Querungshilfen im Bereich der Breitenfurterstraße (im Abschnitt zwischen dem Zentrum Atzgersdorf und Dr.-Neumann-Gasse) Rodauner Straße, Perfektastraße, Altmansdorfer Straße, Triester Straße, Pfarrgasse, Draschestraße und Kolbegasse. Auch landwirtschaftliche Gebiete, wie etwa unbebaute Felder und Baulücken, können Barrieren für den Fußverkehr darstellen wenn sie nicht durch Infrastruktur erschlossen sind. Weiters befinden sich insbesondere im südlich bzw. östlichen Teil des Bezirkes Liesing Gebiete mit gewerblichem und industriellem Nutzungsschwerpunkt, die ebenfalls Barrieren für den Fußverkehr darstellen.

Um ein für den Fußverkehr attraktives Netz mit wenigen Umwegen zu schaffen, sind einerseits bestehende Querungsmöglichkeiten attraktiv für Fußgänger:innen zu gestalten (s. Kapitel 6.4) sowie darüber hinaus weitere Querungsmöglichkeiten einzurichten. Für großflächige lineare Barrieren sind dafür beispielsweise Brücken oder Unterführungen zu schaffen. Hervorzuheben ist hier insbesondere die anzustrebende Verdichtung der Querungsmöglichkeiten über die Südbahntrasse im Rahmen des viergleisigen Ausbaus.

Neben großflächigen Barrieren, bei welchen die Errichtung von Querungsmöglichkeiten oftmals ein aufwändiges Unterfangen darstellt, bestehen auch kleinräumige Barrieren, wie beispielsweise verschlossene Tore oder Zäune (s.

Abbildung 18: bestehende Bauzaunsperre östlich des Kugelmanplatzes in Richtung der U6 Station Erlaaer Straße, Judith-Holzmeister-Weg). Insbesondere im Zusammenhang mit Wegen durch Kleingartenvereine treten diese Barrieren häufig auf. Problematisch ist dabei vor allem die bestehende Unsicherheit aufgrund mangelnder Information, ob bzw. in welchem Zeitraum die Wege in und durch Kleingartengebiete geöffnet sind/sein müssen. Eine entsprechende Beschilderung und Sicherstellung der Durchwegbarkeit sowie deren Öffnungszeiten, als auch weitere Informationsmaßnahmen zwecks verlässlicher Toröffnung (s. Kapitel 6.7) können diesem Problem entgegenwirken. Als Beispiel kann die Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge durch ein Pilotprojekt der Mobilitätsagentur Wien herangezogen werden (Mobilitätsagentur Wien, 2018).

Auch bei temporären Barrieren, wie etwa im Zuge von Baustellentätigkeiten, ist auf eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung und die Vermeidung von Umwegen unter Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherheit zu achten (z.B.: möglichst kein Wechseln der Straßenseite). Insbesondere für Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen (s. Kapitel 2.3) ist die Beachtung von Aspekten wie barrierefreie Geh- und Querungsmöglichkeiten, die Sicherstellung entsprechender Durchgangsbreiten, eine geeignete Beschilderung sowie die Zurverfügungstellung etwaiger Hilfs- und Informationssysteme besonders wichtig.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Folgende Gebiete sind im Kontext des Abbaus von Barrieren für den Fußverkehr im Bezirk Liesing beispielhaft zu nennen:

- **Querungsmöglichkeit über die Südbahntrasse (Karee Atzgersdorf – Fachmarktzentrum Gatterederstraße)**

Zurzeit ist das Neubaugebiet Karee Atzgersdorf nicht direkt an das auf der Westseite der Südbahntrasse gelegene Fachmarktzentrum fußläufig angebunden (s. Abbildung 17). Dies schafft eine Situation, in der Einkäufe des alltäglichen Bedarfs unter Bewältigung großer Distanzen bzw. mit anderen Verkehrsmodi abgewickelt werden müssen. Im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Südbahntrasse wird die Einrichtung einer adäquaten Querungsmöglichkeit empfohlen.



Abbildung 17: Gleise der ÖBB als Barriere zwischen Káre Atzgersdorf und Einkaufsmöglichkeiten entlang der Gatterederstraße (tbw research 05/2024)

- **Judith-Holzmeister-Weg**

Zwischen Kugelmanplatz und Judith Holzmeisterweg besteht eine Barriere durch einen Bauzaun durch ein Privatgrundstück (s. Abbildung 18). Diese Barriere unterbricht das Wegenetz in Richtung U-Bahn Station Erlaaer Straße und vervielfacht die Gehzeiten für die Siedlungsgebiete östlich des Zugangs zum Judith-Holzmeister-Weg. Die Entfernung der Barriere wird empfohlen.

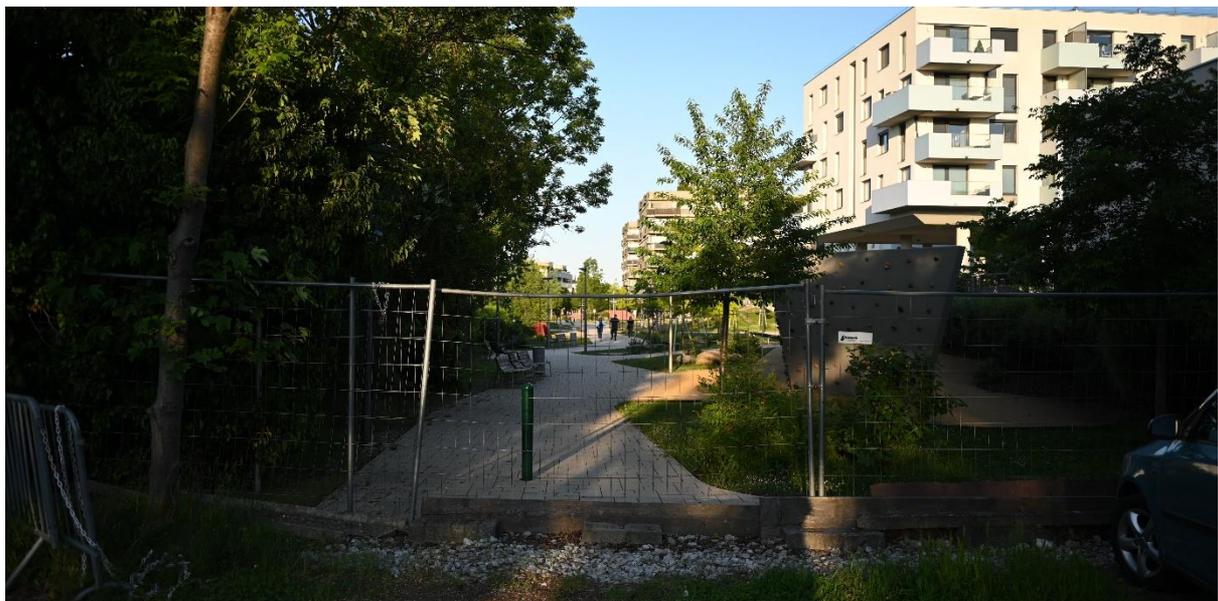


Abbildung 18: Versperrter Fußweg zur Vernetzung des Siedlungsgebietes östlich des Kugelmanplatzes in Richtung der U6 Station Erlaaer Straße, Judith-Holzmeister-Weg (tbw research 05/2024)

Weitere Straßenabschnitte und Orte mit Bedarf zum Abbau bestehender Barrieren sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) angeführt.

6.4 Handlungsfeld 4: Sichere Querungsmöglichkeiten

Handlungsfeld 4 Sichere Querungsmöglichkeiten	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
	Errichtung neuer Querungsmöglichkeiten
	Verbesserung der Sichtbeziehungen

Ein wichtiger Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Fußverkehrsnetzes sind Querungsmöglichkeiten über Straßenzüge bzw. an Knotenpunkten. Diese sind so einzurichten, dass sich möglichst direkte Verbindungen im Bezirk ergeben, um dem Wunschnetz der zu Fuß gehenden Personen zu entsprechen. Durch die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten über alle Kreuzungsrelationen können Umwege für Fußgänger:innen vermieden werden. Besonders zur Überwindung hochfrequentierter Straßen ist ein dichtes Netz an Querungsmöglichkeiten wichtig, da diese sonst meist schwer überwindbare Barrieren für den Fußverkehr darstellen (s. Kapitel 6.3). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass entsprechend der Neuerungen der StVO die Benützungspflicht von Schutzwegen, die sich in einem Umkreis von bis zu 25 m befinden, entfällt.

Da Kreuzungspunkte auch stets Gefahrenpotentiale bergen können und ein Großteil der Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger:innen an diesen stattfindet, ist eine sichere Ausgestaltung besonders wichtig. Hierbei ist darauf zu achten direkte Sichtbeziehungen zwischen dem MIV und Fußgänger:innen zu gewährleisten. Eine Verbesserung der Beleuchtungssituation sowie bauliche Hilfestellungen wie die Errichtung von Gehsteigvorziehungen in Kreuzungspunkten tragen zu verbesserter Sichtbarkeit sowie Sicherheit von Fußgänger:innen bei. Durch Gehsteigvorziehungen wird darüber hinaus die Querungsdistanz reduziert. Diese sollte grundsätzlich so gering wie möglich gehalten werden, um ein sicheres Überqueren zu gewährleisten. Zur Unterstützung sind Querungshilfen wie etwa Mittelinseln anzudenken.

Weiters ist auf eine entsprechende Dimensionierung der Aufstellflächen für Fußgänger:innen zu achten. Insbesondere gilt dies für Kreuzungspunkte mit bzw. in der Nähe von ÖV-Haltestellen. Ebenso ist eine niveaugleiche Ausgestaltung der Kreuzungsplateaus hilfreich. Dadurch wird nicht nur der MIV entschleunigt und die Sichtbeziehung verbessert, sondern auch die Querungssituation für beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen verbessert bzw. Querungen für diese überhaupt erst ermöglicht (s. Kapitel 2.3).

Bei ampelgeregelten Kreuzungen ist darauf zu achten, möglichst kurze Wartezeiten für Fußgänger:innen zu schaffen. Zu lange Rotphasen können etwa zur Missachtung der VLSA sowie – in Kombination mit zu geringen Aufstellflächen – zu einer Ansammlung von Personen und somit zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit führen. Für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung ampelgeregelter Kreuzungssituationen sind Wartezeiten/Rotphasen von unter 20 Sekunden und entsprechend lange

Freigabezeiten/Grünphasen zur sicheren Querung anzustreben. Dabei ist auch eine barrierefreie Gestaltung durch akustische sowie taktile Hilfssysteme zu beachten.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

An folgenden Kreuzungssituationen besteht der Bedarf zur Neuerrichtung bzw. Umgestaltung von entsprechenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen zum Abbau von Barrieren und zur besseren Vernetzung sowie die Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten zur Verringerung von Gefahrenpotentialen:

- **Anton-Krieger-Gasse – Rodauner Straße:**

Die Anton-Krieger-Gasse ist eine Hauptroute des Fußverkehrs im Bezirksteil Mauer. Sie wird im oberen Abschnitt durch die Kreuzung mit der Rodauner Straße (Tempo 50 Zone) unterbrochen (s. Abbildung 19). Die erhöhte Nachfrage nach Querung in Richtung Maurer Wald ist zu überprüfen, die Einrichtung einer entsprechenden Querungsinfrastruktur (Schutzweg oder VLSA geregelte Querungsmöglichkeit) wird empfohlen.



Abbildung 19: Querungsmöglichkeit über die Rodauner Straße Höhe Anton-Krieger-Gasse (tbw research 05/2024)

- **Einmündung Vösendorferstraße in Draschestraße**

Die Unfallauswertungen der Bestandsanalyse des Masterplan Gehen Liesing haben ergeben, dass aus Richtung Hans-Dunkl-Park kommende Fußgänger:innen beim Queren des Schutzwegs vermehrt im Konflikt mit dem MIV geraten und verunfallen (s. Abbildung 20). Eine Verbesserung der Querungssicherheit (z.B.: durch Herstellung besserer Sichtverhältnisse am

linken Straßenrand oder durch Anrampung des Schutzweges zur Reduktion der MIV-Geschwindigkeit) wird empfohlen.



Abbildung 20: Querungsmöglichkeit über die Vösendorfer Straße Höhe Draschestraße (tbw research 05/2024)

- **Perfektastraße 58**

Im Stationsbereich der U-Bahn Station Perfektastraße besteht derzeit nur eine Querungsmöglichkeit auf der Westseite der Station. Östlich der Station besteht lediglich ein Fahrbahnteiler mit Auftrittsfläche (nicht barrierefrei). Aufgrund der östlich gelegenen Siedlungsgebiete wird die Perfektastraße in erhöhter Frequenz an der östlichen Seite der Station ohne weitere Querungshilfe gequert (s. Abbildung 21). Die Unfallauswertung bestätigt Konfliktsituationen

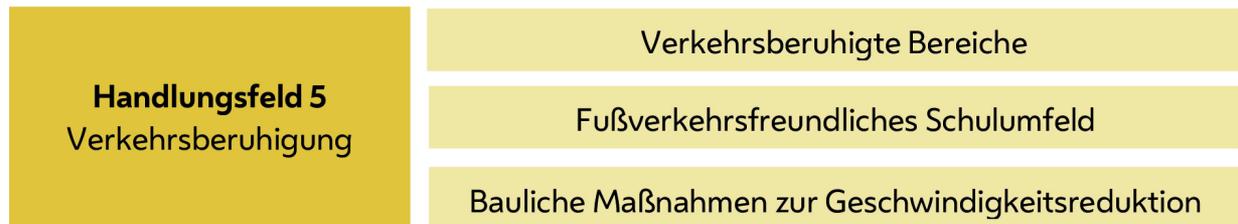


Abbildung 21: Fehlende adäquate Querungsmöglichkeit über die Perfektastraße an der Ostseite der U-Bahn Station.

zwischen Fußgänger:innen und dem MIV. Die Prüfung der Verbesserung der bestehenden Querungshilfe (Mittelinsel) wird empfohlen.

Weitere Straßenabschnitte mit fehlenden Quermöglichkeiten sowie Kreuzungspunkten mit Verbesserungspotential der bestehenden Querungen sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) angeführt.

6.5 Handlungsfeld 5: Verkehrsberuhigung



Neben der Verbesserung des Fußwegenetzes durch Gehsteigverbreiterungen oder Schaffung neuer Verbindungen wirken auch Maßnahmen zur Entschleunigung des MIV positiv auf den Fußverkehr. Einerseits verbessert sich dadurch die Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) und Sicherheit für Fußgänger:innen, andererseits können diese Maßnahmen auch Lenkungseffekte, etwa durch eine Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse zu Gunsten des Fußverkehrs, anstoßen.

Es gibt unterschiedliche Maßnahmen, die gesetzt werden können, um eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen. Zunächst ist die Ausweisung von auf Verkehrsberuhigung fokussierten Straßentypen, wie Wohnstraßen, Begegnungs- oder Fußgänger:innenzonen, zu nennen. Weiters sind Netzabschnittslücken mit fehlender Beschränkung des Tempolimits (Tempo 30 Zone) zu schließen. Vorgaben zur Geschwindigkeitsreduktion zeigen meist nur dann ihre intendierte Wirkung, wenn der Straßenraum so umgestaltet ist, dass die Vorgaben für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar sind und diese auch dazu bringen die Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten. Hierfür können entsprechende bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Bodenschwellen und eine verschwenkte Fahrbahnführung, sorgen. Aktuelle Beispiele aus der Fußverkehrsplanung sehen auch unterschiedlich geformte, großflächige Bodenmarkierungen an stark verkehrsberuhigten Straßenabschnitten vor (z.B.: Mariahilferstraße in Graz, s. Abbildung 22), um die Aufmerksamkeit des durchfahrenden MIVs zu erhöhen und dessen Geschwindigkeit zu reduzieren.



Abbildung 22: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021), <https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/>
[Um den Lendplatz verkehrsberuhigt und bunt.html](#), 13.05.2024)

Insbesondere bei Begegnungszonen, welche das Queren für Fußgänger:innen über den gesamten Straßenverlauf hinweg ermöglichen, ist auf die Sicherstellung von guten Sichtbeziehungen zwischen Fließverkehr und Fußgänger:innen zu achten, etwa durch entsprechende Gestaltung der Kreuzungssituationen (s. Kapitel 6.4) sowie durch Reduktion bzw. Umorganisation von Stellplätzen (s. Kapitel 6.1).

Besonders bei beengten Straßenverhältnissen mit schmalen Gehsteigbreiten, ohne Möglichkeit zur Verbreiterung sowie zum Schutz bzw. zur Attraktivierung alter Ortskerne eignen sich verkehrsberuhigende Maßnahmen. Weiters ist im Kontext von Schulwegen, im direkten Umfeld von Schulen und Kindergärten aber auch im Umfeld von Pflegeheimen, Gesundheitseinrichtungen und Spielplätzen eine verkehrsberuhigte Ausgestaltung zur Auflösung von Gefahrensituationen (s. u.a. Kapitel 4.1) anzustreben. Eine mögliche Maßnahme stellt in diesem Zusammenhang die Einrichtung von Schulstraßen dar.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

In folgenden Straßenabschnitten im Bezirk Liesing sind beispielsweise verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Attraktivierung und Verbesserung der Sicherheit für den Fußverkehr anzudenken:

- **Elisenstraße im Abschnitt Traubengasse/Welschgasse**

Im Bereich um den Park in der Elisenstraße wird eine Verkehrsberuhigung unter Wahrung der Zufahrtswegfunktion für PKW der Anrainer:innen empfohlen (s. Abbildung 23). Durch die verkehrsberuhigte Umgestaltung der Elisenstraße beiderseits des Parks im Abschnitt Traubengasse/Welschgasse wird das Potential zur Aufwertung des Parks als lokales Zentrum aktiviert.



Abbildung 23: Elisenstraße (tbw research 05/2024)

- **Gaugasse**

In der Gaugasse verläuft ein Abschnitt des Liesingbachwegs – entsprechend große Bedeutung kommt der Gaugasse für aktive Mobilität zu (s. Abbildung 24). Es wird empfohlen in der Gaugasse ein Fahrverbot (Ausgenommen



Abbildung 24: Gaugasse (tbw research 05/2024)

Anrainer:innen und Radverkehr) mit entsprechenden baulichen Maßnahmen zu kombinieren (z.B.: Niveaugleiche, Umorganisation des Parkraumregimes, Wahl eines geeigneten Bodenbelags) und so für aktive Mobilität als Lückenschluss zu attraktivieren.

Angesichts der bislang im Bezirk nicht vorhandenen Fußgänger:innenzonen bzw. Begegnungszonen wird eine offensive Nutzung dieser verkehrsberuhigenden Instrumente wo möglich empfohlen.

Weitere Straßenabschnitte mit Bedarf an verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) und dem Straßenindex (s. Kapitel 9) angeführt.

6.6 Handlungsfeld 6: Aufenthaltsqualität verbessern



Um ein attraktives Fußwegenetz zu schaffen und Personen zum Zu-Fuß-Gehen zu motivieren, ist nicht nur die infrastrukturelle Qualität der Gehsteige und Gehwege ausschlaggebend, sondern insbesondere auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Ein wichtiger Aspekt für eine hohe Aufenthaltsqualität ist die Einrichtung mit entsprechendem Stadtmobiliar (Sitz- und Rastplätze). Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen wichtig. Konsumfreie, für zu Fuß gehende Personen attraktiv gestaltete Aufenthaltsmöglichkeiten führen darüber hinaus auch zu einer allgemeinen Attraktivierung des Straßenraumes. Dies kann vor allem monotone, geradlinige Straßenzüge, die für eine Nutzung durch den MIV (Fließverkehr und ruhenden Verkehr) ausgerichtet sind, attraktiver für den Fußverkehr gestalten. In diesem Zusammenhang können beispielsweise auch Parklets oder Grätzloasen, als Mikro-Freiräume, positiv zur Gestaltung beitragen. Diese schaffen darüber hinaus die Möglichkeit für Anrainer:innen sich direkt an der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu beteiligen.

Die Gestaltung attraktiver Straßenräume bedeutet, insbesondere im Hinblick auf eine klimaresiliente Stadtentwicklung, auch eine Ausstattung mit Begrünungs- und Beschattungselementen. Insbesondere Baumpflanzungen tragen durch ihre kühlende Wirkung und schattenspendende Funktion positiv zum Stadtklima bei, wobei grundsätzlich Baumreihen und -gruppen der Pflanzung von Einzelbäumen vorzuziehen sind. Weiters eignen sich Fassadenbegrünungen sowie Flächenentsiegelungen und die Errichtung wassergebundener Decken zur Gestaltung eines attraktiven, klimafitten Straßenraumes. Begrünungsmaßnahmen tragen dabei nicht nur positiv zum Stadtklima

bei, sondern erhöhen auch die allgemeine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und dessen Wahrnehmung als attraktiven Ort für das Zu-Fuß-Gehen.

Weiters ist die Ausstattung von Fußwegenetzen mit entsprechenden Infrastrukturen und Einrichtungen entlang des Weges wichtig. Im Sinne einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes für alle sind hierbei die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Personengruppen (s. Kapitel 2.3) zu beachten. Beispielsweise kann die Errichtung von einem dichten Netz an Möglichkeiten zur Abfallentsorgung, ergänzend zur Entfernung etwaiger Verschmutzungen und Schäden, zur Sauberkeit von Straßenräumen beitragen. Ein sauberer Straßenraum führt nicht nur zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität, sondern beeinflusst auch das subjektive Sicherheitsempfinden positiv. Auch die Verfügbarkeit von sauberen Sanitäreinrichtungen im öffentlichen Raum ist für bestimmte Personengruppen, etwa Familien und Kinder, besonders wichtig.

Sowohl bei der Durchführung von Begrünungsmaßnahmen als auch der Errichtung von Infrastrukturen entlang des Weges ist darauf zu achten, diese so zu platzieren, dass sie keine Barriere für Fußgänger:innen darstellen. Weiters ist auf direkte bzw. freie Sichtbeziehungen zwischen dem MIV und dem Fußverkehr zu achten.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Besonders an folgenden Orten besteht der Bedarf sowie das Potential zur Setzung von Begrünungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum:

- **Atzgersdorf Ortskern**

Der Atzgersdorfer Ortskern ist eines der erhaltenen historischen Zentren der Liesinger Bezirksteile. Durch seine Verbindungsfunktion zwischen der Breitenfurterstraße und der Endresstraße Richtung Maurer Hauptplatz kommt ihm eine zentrale Verbindungsfunktion für den motorisierten und öffentlichen Verkehr zu. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch straßengestalterische Maßnahmen (Umorganisation des Parkraumregimes, Bodenbelagswahl, Aufenthaltsflächen) im Sinne der aktiven Mobilität wird empfohlen (s. bestehende übergeordnete Planungskonzepte – Knüpfwerk Atzgersdorf (Stadt Wien – MA18,2011).



Abbildung 25: Ortskern Atzgersdorf (tbw research 05/2024)

- **Doktor-Hanswenzel-Gasse / Basler Gasse / U6 Siebenhirten**

Der Kreuzungsbereich der Doktor-Hanswenzel-Gasse und Basler Gasse wird intensiv als Zufahrt mit dem MIV zur U6 Endstation Siebenhirten genutzt. Es wird empfohlen den Kreuzungsbereich, sowie Teile der Basler Gasse und Doktor-Hanswenzel-Gasse zu Kiss&Ride Parkbuchten umzugestalten (entsprechende Gehsteigkonfiguration, Bepflanzung und Straßenmöblierung),

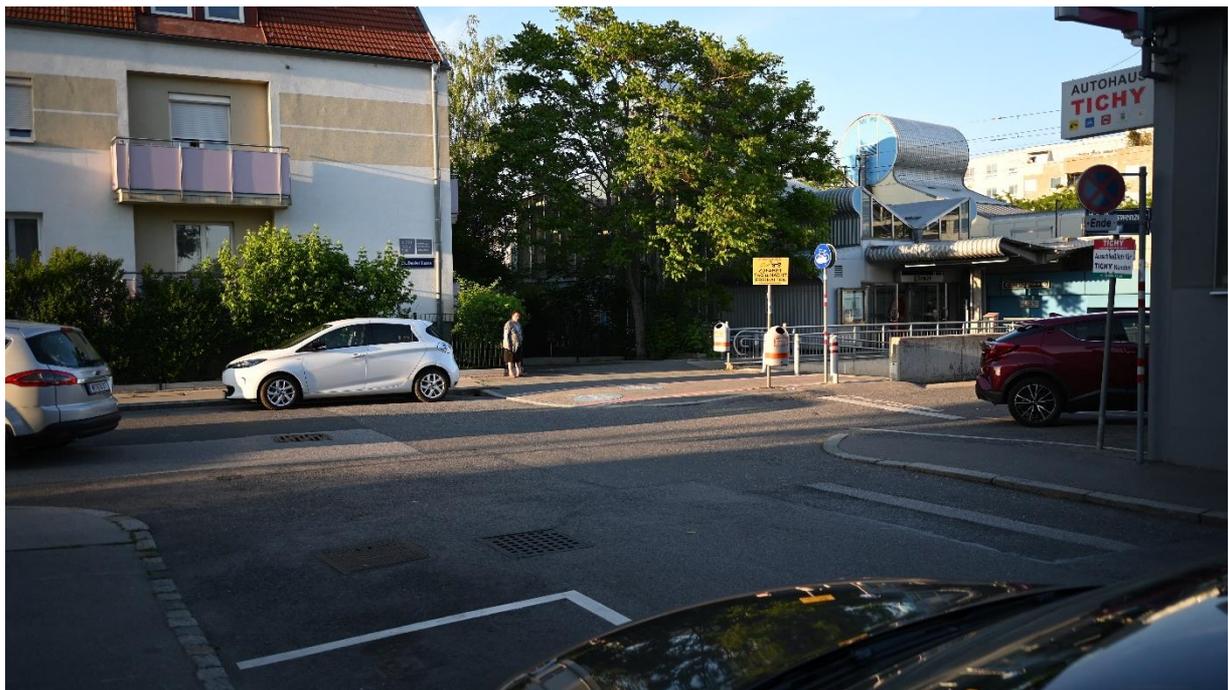


Abbildung 26: Umgestaltung der Basler Gasse zu Kiss&Ride spots (tbw research 11/2023)

um ein konfliktfreies Umsteigen zwischen ÖV und MIV zu ermöglichen und wartenden Fußgänger:innen höhere Aufenthaltsqualität bieten zu können.

In der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) und dem Straßenindex (s. Kapitel 9) sind weitere Straßen mit dem Bedarf an Begrünungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität angeführt.

6.7 Handlungsfeld 7: Kommunikation & Bewusstseinsbildung

Handlungsfeld 7 Kommunikation und Bewusstseinsbildung	Informationskampagnen und -veranstaltungen
	Informationsmaterial zur Verfügung stellen
	Partizipative Ausarbeitung von Umgestaltungen

Zusätzlich zur Errichtung eines engmaschigen und qualitativ hochwertigen Fußwegenetzes, ist zur Erhöhung des Anteils an zu Fuß zurückgelegten Wegen auch ein entsprechendes Bewusstsein und Motivation in der Bevölkerung notwendig. Diese kann durch unterschiedliche Maßnahmen erzeugt und gesteigert werden: Einerseits können Informationen, etwa zu hochwertigen Fußwegen, unbekanntem Abkürzungen (z.B.: über Erstellung einer Bezirksfußwegkarte nach dem Vorbild der Druckwerke der Mobilitätsagentur Wien) aufbereitet werden, andererseits können weitere verfügbare Angebote wie gemeinschaftliche Spaziergänge beworben werden um Zu-Fuß-Gehen zu motivieren. Weiters eignen sich Informationskampagnen für die gezielte Ansprache spezifischer Zielgruppen, wie etwa Schulwegkampagnen für Kinder und Familien. Auch Veranstaltungen mit thematischem Fokus, wie beispielsweise Spaziergänge, können dazu genutzt werden, die Motivation für das Zu-Fuß-Gehen zu steigern.

Ein effektiver Ansatz zur Etablierung und Förderung einer Kultur des Zu-Fuß-Gehens ist der Einsatz von partizipativen Methoden, wie sie beispielsweise im Rahmen des Projekts *LiDo geht – Links der Donau geht was weiter* für die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt zur Anwendung kamen. In dem Prozess wurden neben der LiDo Fußwegkarte (Karte des Fußwegenetzes der Bezirke Floridsdorf und Donaustadt, ergänzt durch GEHgenden und identitätsstiftende Orte) ein 20m² großer Bodenplan erstellt, welcher in lokalen Interventionen im öffentlichen Raum zur Herstellung eines besseren räumlichen Verständnisses und messen alltäglicher Distanzen für die lokale Bevölkerung verwendet wurde.



Abbildung 27: Anwendung des LiDo Bodenplans im Rahmen von Interventionen im öffentlichen Raum (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)

Gemeinsame Begehungen von Bezirksteilen dienen zur partizipativen Sammlung von Schwach- oder Engstellen für den Fußverkehr. Im Zuge von Planungs- und Umgestaltungsvorhaben konnten so Eindrücke zu Stärken, Schwächen, Mängeln und Potentialen der direkt betroffenen Personen gesammelt werden und Maßnahmen dementsprechend zielgerichteter ausgearbeitet werden. Die Aktivitäten können auch digital unterstützt werden und so als Informationen direkt im Planungsprozess genutzt werden (s. als Beispiel der Einsatz der GehCheckApp im Rahmen des Projektes *LiDo geht*). Durch den Austausch zwischen Entscheidungsträger:innen, Expert:innen, Anrainer:innen und lokaler Bevölkerung, erhielten die unterschiedlichen Gruppen Information über die jeweiligen Bedürfnisse und Wünsche der anderen. Hiermit wurde Bürger:innen die Möglichkeit gegeben sich an der Gestaltung ihres alltäglichen Umfeldes zu beteiligen.

Die Anwendung ähnlicher partizipativer Ansätze wird für den 23. Bezirk empfohlen, um die bestehende Kultur des Zu-Fuß-Gehens zu fördern und zu forcieren. Grundsätzlich bietet es sich an, bei Umgestaltungen bzw. der Errichtung neuer Fußverkehrsverbindungen und Aufenthaltsmöglichkeiten (s. Kapitel 6.1, 6.5, 6.6) die lokale Bevölkerung einzubinden. Im Fokus steht dabei das Vertraut machen mit den baulichen Änderungen und Neugestaltungen. Dies geschieht beispielsweise im Kontext der Handlungsempfehlung 23 Elisenpark (s. Maßnahmenkatalog, Kapitel 8) bereits im Rahmen eines Beteiligungsprozesses (Lokale Agenda 21 – Agenda Liesing, 2024).

Eine weitere Handlungsempfehlung im Kontext von Kommunikation- und Bewusstseinsbildung kann im Zusammenhang mit der in Liesing für aktive Mobilität sehr wichtigen Achse des **Liesingbachwegs** ausgesprochen werden. Aufgrund der hohen Qualität des Grünraums entlang des Liesingbachs besteht in vielen Abschnitten ein hoher Nutzungsdruck durch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen die innerhalb ihrer Nutzungsmuster sehr heterogen auftreten (beispielsweise, Spaziergänger:innen, Hundebesitzer:innen, sportliche Radfahrer:innen, Familienradgruppen, etc.). Das hohe Verkehrsaufkommen aktiv mobiler Personen führt regelmäßig zu Konfliktsituationen. In diesem Zusammenhang wird die Durchführung einer Sensibilisierungskampagne für ein konfliktfreies Miteinander entlang des Liesingbachwegs im gesamten Bezirk empfohlen (Informationsmaterial, Informationsveranstaltungen, partizipative Einbindung aller Nutzer:innengruppen), bei der alle Nutzer:innen auf die Anforderungen und Wünsche der jeweils anderen Gruppen sensibilisiert werden. Ein Teil davon könnte beispielsweise die gemeinschaftliche Ausarbeitung von Verhaltensregeln zur Vermeidung von Konflikten bzw. Förderung eines konfliktfreien Miteinanders entlang des Liesingbachs sein.

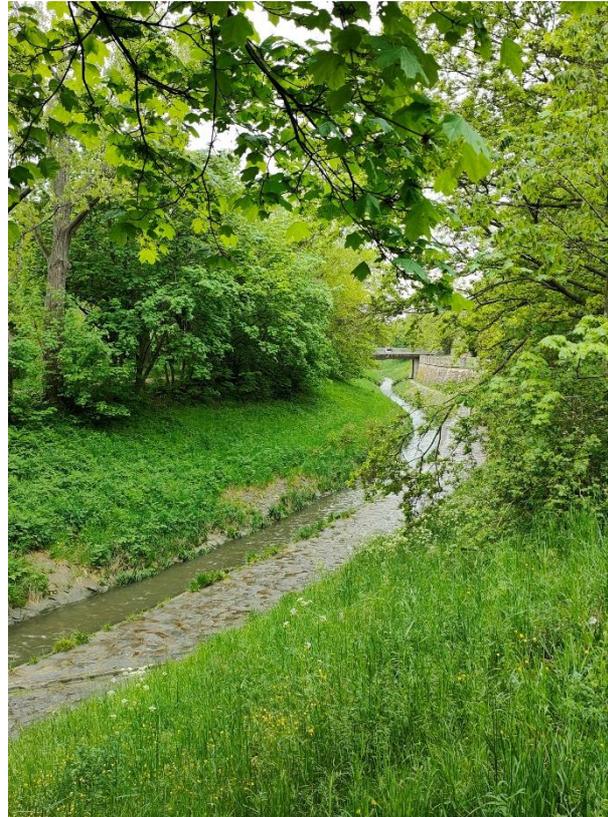


Abbildung 28: Der Liesingbach als zentraler Grünraum durch den gesamten Bezirk ist Ziel vieler unterschiedlicher Nutzer:innengruppen. (tbw research, 04/2022)