



Forderungspaket “Attraktive Straßen zum Gehen und Verweilen”

Hintergrund

Der Fußverkehr ist das Rückgrat der Mobilität in der Stadt. Er verbindet alle anderen Verkehrsformen und ermöglicht den direkten Zugang in der Stadt. Das Gehen soll laut Stadtentwicklungsplan deutlich attraktiviert werden, die Stadt wird dem jedoch bisher nicht gerecht. Obwohl mehr Wege in Wien zu Fuß als mit dem Privat-Pkw zurückgelegt werden [1], steht den Fußgänger*innen nur weniger als die Hälfte der Verkehrsflächen des Autoverkehrs zur Verfügung [2].

Und selbst diese Restflächen müssen sich Fußgänger*innen teilweise mit Radfahrer*innen teilen, oder sie werden von Verkehrszeichen, Ampelstehern, Lichtmasten, Hydranten, Zählerkästen, Werbetafeln, Mistkübeln, Zeitungsständern oder schräg parkenden Fahrzeugen eingeengt. Letztere erschweren auch das barrierefreie Queren für Fußgänger*innen und stellen gefährliche Sichtbehinderungen dar.

Der öffentliche Raum bietet kaum Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen, er wird hauptsächlich als Verkehrsraum genutzt. Wohngebiete werden von Kfz-Schleichwegen durchschnitten, die Geschwindigkeit, Gefahr, Lärm und Abgase in die “Wohnzimmer der Stadt” bringen.

Bäume und Sitzgelegenheiten - die grundlegendsten Anforderungen an öffentlichen Raum - fehlen. Im Sommer erhitzt sich die Stadt stark, vor allem in dicht bebauten Gebieten ohne viel Begrünung - gerade Autos und Asphalt speichern Hitze. Die Aufenthaltsqualität leidet darunter, nicht nur für ältere Menschen ist die Hitze gesundheitsgefährdend. Die vielen versiegelten Flächen begünstigen zudem Überschwemmungen durch Starkregenereignisse - diese Probleme mit Hitze und Regen werden durch den Klimawandel verstärkt. Fehlende konsumfreie Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen machen es speziell für ältere Personen oft schwierig, Wege zu Fuß zurückzulegen und am öffentlichen Leben teilzuhaben.

Aktuelle Situation in Wien

- 67% der Flächen auf Wiener Gemeindestraßen sind Fahrbahnen, 30% sind Gehsteige und Fahrbahnnteiler, 1 % sind baulich gestaltete Fußgängerzonen.
- Von den 3.800 km Gehsteigen in Wien sind 38% (1.457 km) schmaler als 2 Meter, und auch jene über 2 m werden durch diverses Stadtmobiliar eingeengt (Verkehrszeichen, Ampelsteher, Lichtmasten, Hydranten, Zählerkästen, Werbetafeln, Mistkübel, Zeitungsständer).
- Fast 14 ha an Gehsteigflächen werden momentan beparkt. Am meisten in den Bezirken 19, 16, 10 und 12.
- In Wien gibt es 21 km Fußgängerzonen, 40 km Wohnstraßen und 3 km Begegnungszonen [3].



- Im Schnitt werden aktuell rund 300 Meter Fußgängerzonen und Begegnungszonen pro Jahr errichtet.
- Es gibt in Wien mehr als 200.000 Bäume, 104.000 davon im Straßenraum [4].
- Die Gesamtzahl der Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum in Wien ist unbekannt; es gibt nur eine teilweise digitale Erfassung.

Geforderte Maßnahmen

- 1) 100 verkehrsberuhigte Wohngebiete mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen (bis 2030)
- 2) 60 Kilometer Fußgängerzonen bzw. Begegnungszonen schaffen (bis 2030)
- 3) 1.000 km Gehsteige auf eine Durchgangsbreite von mind. 2 Meter bringen (bis 2030)
- 4) 15.000 Bäume im Straßenraum pflanzen (bis 2030)
- 5) 10.000 Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum errichten (bis 2030)

Herleitung der Maßnahmen

Für Barcelona, wo die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten unter dem Namen "Superblock" bekannt wurde, existiert der Plan, das Stadtgebiet mit über 500 solcher Superblocks zu überziehen. Im Rahmen eines Forschungsprojektes an der TU wurde kürzlich das Potenzial für Superblocks in Wien ermittelt [5]. Da sich Wien v.a. durch die Stadtmorphologie von Barcelona unterscheidet, schlagen wir vorerst 100 Superblocks für Wien vor. Ansätze gibt es bereits: der 1. Bezirk erfüllt bis auf wenige Durchfahrtsmöglichkeiten bereits die Anforderungen, im Stuwerviertel und in der Hasnerstraße verhindern Poller bereits teilweise die Durchfahrt für Kfz, an der Kreuzung Goldschlagstraße # Hackengasse existiert schon eine Diagonalsperre für den Kfz-Verkehr.

Die Rückgewinnung von Flächen für den Fußverkehr in Wien läuft schleppend. Nur ca. 300 m Fußgängerzone oder Begegnungszone werden jährlich errichtet. Dabei gäbe es enormes Potenzial für solche Aufwertungen des öffentlichen Raums - in Wohngebieten, in Grätzlzentren, in Einkaufsstraßen. Wir fordern deshalb eine deutliche Beschleunigung der Errichtung von Fußgänger- und Begegnungszonen.

Laut OGD-Gehsteigbreitenkarte [6] sind 62,4% (2.394 km) der Gehsteige in Wien breiter als 2,0 Meter, 37,6% (1.457 km) sind schmaler als 2,0 Meter. Dabei noch nicht berücksichtigt sind die erforderlichen Schutzstreifen zur Fahrbahn (bei angrenzendem Fahrstreifen mit Tempo 50 oder bei Schrägparkern) bzw. zur Fassade (bei Schaufenstern) und Verkehrszeichen, die StVO-konform 60 cm oder mehr von der Gehsteigkante am Gehsteig stehen. Somit weisen also selbst Gehsteige mit 2,5 m Breite keine durchgängige Nettobreite von 2 m auf.

Die Netto-Gehsteigbreite ist durch Entfernung sämtlicher Hindernisse herzustellen - Verkehrszeichen sollen platzsparend aufgestellt bzw. montiert werden (z.B. an Hauswänden), ebenso Ampel- und Lichtmasten. Bewegliche Hindernisse (Müllcontainer) sind so in der Parkspur zu platzieren, dass sie kein Sichthindernis darstellen. Einengungen des Gehsteige durch überstehende Fahrzeuge sind durch Änderung der Parkordnung in Längsparker zu vermeiden. Auf Gehsteigen markierte Parkplätze sind auf die Fahrbahn zu verlegen.



Im Fachkonzept öffentlicher Raum [7] setzt sich die Stadt das Ziel bis 2025 10.000 neue Bäume zu pflanzen. Für den Zeitraum von 2018 bis 2025 entspricht das durchschnittlich 1.429 Bäumen pro Jahr. Wir übernehmen dieses Ziel und runden auf - bis zum Jahr 2030 sollen insgesamt 15.000 Bäume im Straßenraum gepflanzt werden.

Eine Bestandserhebung der Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum ist aktuell nicht möglich, da keine zentralen Daten zur Verfügung stehen - nur MA 42 (Wiener Stadtgärten) und Wiener Linien (Haltestellen) verfügen über digitale Daten, wo Sitzgelegenheiten situiert sind. MA 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau), MA45 (Wiener Gewässer) und MA 49 (Forst- und Landwirtschaftsbetrieb der Stadt Wien) haben keine Informationen über die Standorte der von ihnen aufgestellten Sitzgelegenheiten bzw. veröffentlichen diese nicht.

Laut dem Stadtentwicklungsplan 2025 der Stadt Wien sollen 800 zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen werden, allerdings enthält dieser weder Aussagen über den Ausgangswert noch über die räumliche Verteilung.

Aus der ÖNORM für Barrierefreies Bauen (ÖNORM 2005) ging die Empfehlung hervor, an Gehwegen etwa alle 100 m Sitzmöglichkeiten zu schaffen. Die aktuellste Version dieser ÖNORM enthält jedoch keine Empfehlungen mehr bezüglich der Minimalabstände von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, sondern lediglich die Anforderungen an Gehsteige bzw. die Sitzhöhen etc. von Möblierungen (ÖNORM 2017).

Definitionen und Qualitätskriterien

Verkehrsberuhigtes Wohngebiet: ein Wohngebiet, durch das durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Einbahnen, Poller) kein Kfz-Durchzugsverkehr mehr möglich ist, wobei die Zufahrt zu allen Gebäuden (Einsatzfahrzeuge, Müllabfuhr, Garagen, Wirtschaftsverkehr) möglich bleibt (Modell Superblock, Barcelona). Dauerparkplätze werden zugunsten von Grünflächen, Baumscheiben, Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten reduziert. An den Einfahrten in diese verkehrsberuhigten Wohngebiete sind die Gehsteige durchgezogen, sodass Kfz-Lenkende gleich merken, dass sie ins "verlängerte Wohnzimmer" der Anrainer*innen einfahren.

Fußgängerzonen: quasi autofreie Straßen und Plätze, die vornehmlich dem Fußverkehr vorbehalten sind und mit dem Hinweiszeichen "Fußgängerzone" beschildert sind. Ausnahmen für Liefertätigkeit, Einsatzfahrten u.ä. sind möglich, Ausnahmen für den Radverkehr sind anzustreben und funktionieren in der Regel problemlos. Fußgängerzonen sind fast ausnahmslos ohne Dauerparkplätze für motorisierte Fahrzeuge gestaltet [8].

Wohnstraßen: Wohnstraßen sollten "verlängerte Wohnzimmer im Freien" sein. Auf ihnen ist die Durchfahrt mit Privat-Kfz verboten und es darf nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Radfahrer*innen dürfen - ungeachtet von etwaigen Einbahnregelungen - in beide Richtungen fahren. Das Betreten und Spielen auf der Fahrbahn ist explizit erlaubt, allerdings darf der erlaubte Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindert werden [9]. Leider wurden in der Vergangenheit viele Wohnstraßen verordnet, um den Kfz-Durchzugsverkehr zu unterbinden,



und nicht, um das Wohnumfeld aufzuwerten. Entsprechend wurde oft keine Umgestaltung vorgenommen und weder Durchfahrtsverbot noch Tempolimit werden eingehalten.

Begegnungszonen: Kfz-verkehrsberuhigte Straßen und Plätze, die durch Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und andere Fahrzeuge gemeinsam genutzt werden und mit dem Hinweiszeichen "Begegnungszone" beschildert sind. Das Tempolimit beträgt in der Regel 20 km/h [10].

Gestaltung: Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen funktionieren am besten, wenn sie baulich ansprechend gestaltet sind und den Verkehrsteilnehmer*innen vermitteln, dass es sich um gleichberechtigt nutzbare Flächen handelt. Insofern ist eine niveaugleiche Gestaltung anzustreben, um Querungshindernisse (Gehsteigkanten) zu minimieren. Als Übergangslösung können aber auch temporäre, kostengünstige Maßnahmen (Pflanztröge, Parklets, Bodenbemalung etc.) des tactical urbanism eingesetzt werden, um die Nutzung dieser Räume zu stimulieren.

Gehsteige: baulich getrennte Abschnitte der Straßen, die ausschließlich durch den Fußverkehr, Rollstühle, Kleinspielzeug u.ä. genutzt werden dürfen.

Durchgangsbreite: jener Raum, der zur Abwicklung des Fußverkehrs dient. Er ist frei von festen Hindernissen wie Verkehrsschildern, Zeitungsständen, Mistkübeln und Parkplätzen zu halten. Dieser Raum soll mind. 2 Meter breit sein, um bequem Platz für zwei Menschen nebeneinander zu bieten.

Straßenbaum: ein Baum, der im Straßenraum steht, im Gegensatz zu jenen Bäumen, die in Parks oder Grünflächen gepflanzt werden.

Referenzen

- [1] [Modal Split: 30 Prozent ihrer täglichen Wege gehen die Wienerinnen und Wiener](#)
- [2] [Gemeindestraßen in Wien Verkehrsflächen und Radverkehrsanlagen 2004 bis 2017 - Offizielle Statistik der Statistik der Stadt Wien](#)
- [3] [Mobilitätsreport Wien 2019 \(PDF\)](#)
- [4] [Baumkataster bzw. Bäume Standorte Wien - data.gv.at](#)
- [5] [SUPERBE - Potenziale von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere](#)
- [6] [Gehsteigbreiten 2016 Wien - Datensätze](#)
- [7] [Stadtentwicklungsplan 2025 Fachkonzept - Öffentlicher Raum](#)
- [8] [FußgängerInnen-Zonen - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung](#)
- [9] [Wohnstraßen - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung](#)
- [10] [Begegnungszonen - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung](#)



Abbildungen



Durchzugsverkehr im Wohngebiet auf dem Kfz-Schleichweg Pappenheimgasse (20.) (Quelle: Johannes Roither)



Negativbeispiel einer Einfahrts-/Ausfahrtsgestaltung ins Wohngebiet mit unterbrochenem Gehsteig und Radweg: Flurschutzstraße # Siebertgasse (12.) (Quelle: Google StreetView)



Positivbeispiel einer Einfahrts-/Ausfahrtsgestaltung ins Wohngebiet mittels durchgezogener Gehsteige: Arndtstraße # Mandlgasse (Quelle: Google StreetView)



Negativbeispiel: kaum Platz für den Fußverkehr, kein Platz für den Radverkehr, viel Platz für Kfz in der Einkaufsstraße Wallensteinstraße (20.) (Quelle: Johannes Roither)



Negativbeispiel: Zweckentfremdung von Fußgänger*innenflächen zur Maximierung von Parkraum; 14., Hanakgasse (Quelle: Margit Palman)



Negativbeispiel: Zweckentfremdung von Fußgänger*innenflächen zur Maximierung von Parkraum; 18., Aumannplatz (Quelle: Margit Palman)



Negativbeispiel: Panikengasse (16.), am Gehsteig markierte Querparkplätze, die überragt werden und keinen Platz für Fußgänger*innen lassen (Quelle: Rainer Stummer)



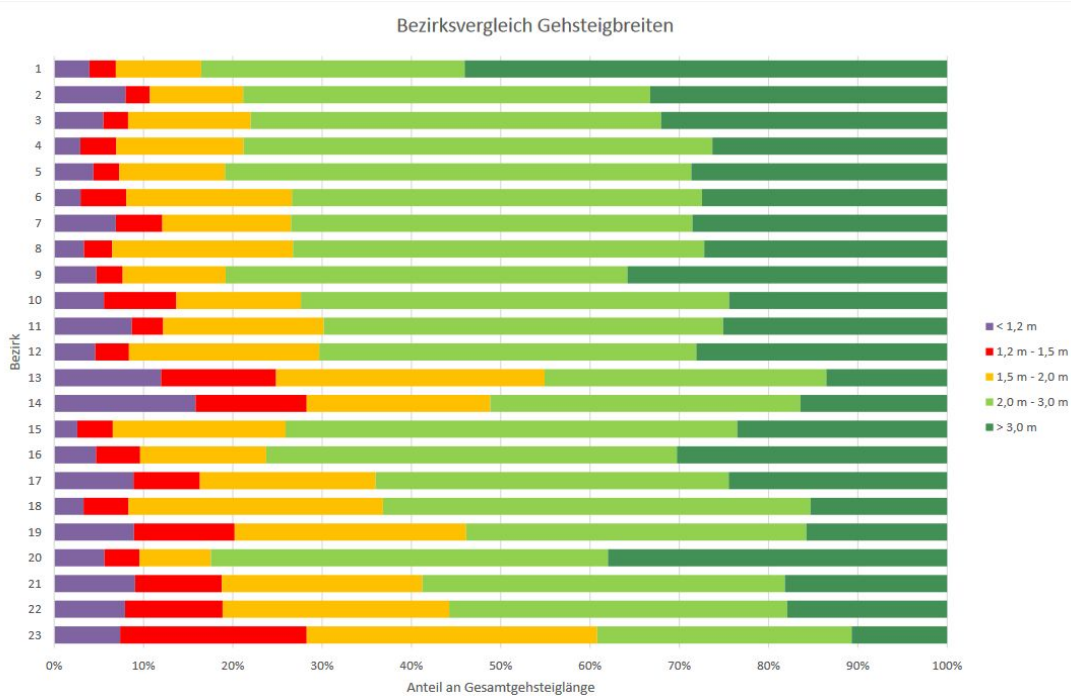
Negativbeispiel: Gehsteig schmaler als Mindestbreite lt. Richtlinien neben 3 Kfz-Spuren, Schöffergasse (4.) (Quelle: Stephan Bösch-Plepelits)



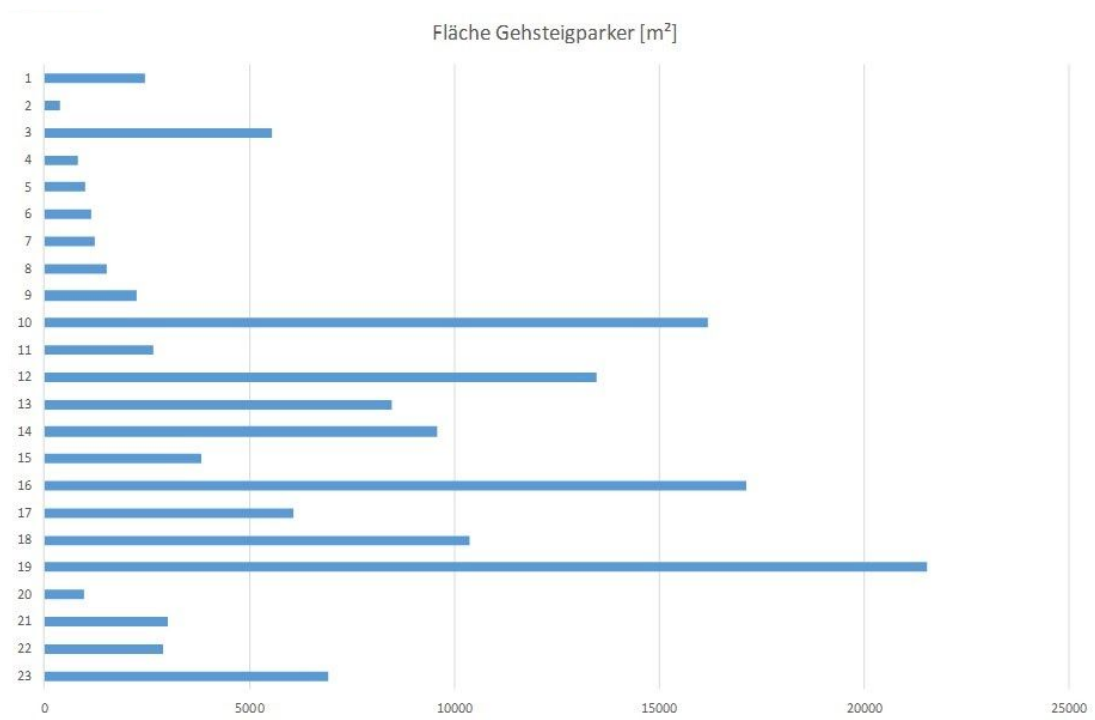
Negativbeispiel: Spießrutenlauf am Gehsteig zwischen Straßenmobiliar (Verkehrszeichen, Lichtmasten, Mistkübel, etc.); Rochusmarkt (3.) (Quelle: Harald Frey)



Negativbeispiel: monotoner, überdimensionierter Fahrbahnquerschnitt ohne Beschattung und Verweilmöglichkeiten (Sitzgelegenheiten); Brigittagasse (20.) (Quelle: Johannes Roither)



Statistik: Bezirksvergleich der Gehsteigbreiten (Quelle: [Gehsteigbreitenkarte TU Wien](#))



Statistik: Bezirksvergleich der Parkplatzflächen auf Gehsteigen (Quelle: Flächenmehrzweckkarte Stadt Wien)