

# STRATEGIEPAPIER FUSSVERKEHR



# STRATEGIEPAPIER FUSSVERKEHR 2014



**Impressum:**

Herausgeberin: Mobilitätsagentur

Inhaltliche Gestaltung: wien! voraus, Mobilitätsagentur Wien, MA 18, unter Mitwirkung von Rosinak

Grafische Gestaltung: Elisabeth Frischengruber

Fotos: Christian Fürthner, MA 28/JAMJAM, Sebastian Philipp, Gerd Götzenbrucker, identum, Ernst Grünwald, MA33/Dully

Gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mustermappe „ÖkoKauf Wien“

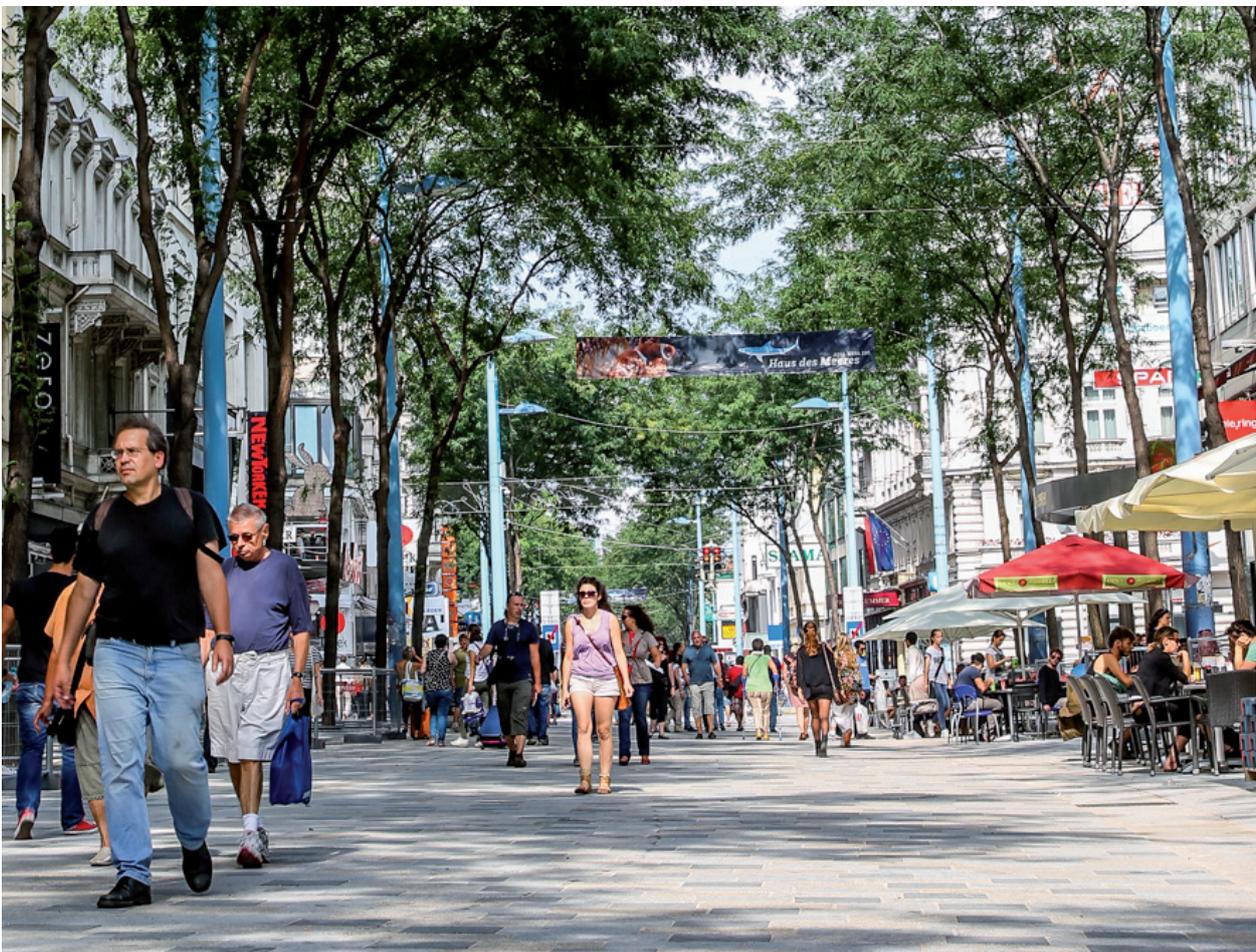
# 1. Präambel

Die Stadt Wien bekennt sich zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Wien ist laut Mercer Index die Stadt mit der weltweit höchsten Lebensqualität, was nicht zuletzt auf die umweltfreundliche und nachhaltige Abwicklung des Verkehrs zurückzuführen ist. So wurden im Jahr 2013 27 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt, 39 % mit dem öffentlichen Verkehr und 6 % mit dem Fahrrad. Im Regierungsübereinkommen 2010 wurde festgehalten, dass der Anteil des Fußgängerverkehrs vom derzeitigen hohen Niveau ausgehend noch verbessert werden soll.

Keine andere Fortbewegungsart wirkt derart inklusiv. Zu-Fuß-Gehen fördern heißt, Gesundheit und Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben zu fördern, unabhängig von ihren sozialen und physischen

Voraussetzungen. FußgängerInnen beleben zudem den öffentlichen Raum und stärken den Handel. Zu-Fuß-Gehen schafft Gelegenheiten; es ermöglicht Kommunikation und Interaktion mit anderen.

Der gesellschaftliche Nutzen des Aktivverkehrs, wie Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, übersteigt durch positive Gesundheitseffekte, durch die Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastung sowie Unfällen, die Kosten für die Förderung des Aktivverkehrs bei weitem. Insbesondere unter dem Aspekt der bevorstehenden Alterung der Gesellschaft und des sich verändernden Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen ist die Stärkung des Fußverkehrs wesentlich für die künftige Entwicklung der Stadt.



## 2. Wien macht große Schritte

### Wien hat hohe Fußverkehrsanteile

Jeder Weg beginnt und endet als Fußweg. Somit betrifft die Attraktivierung des Fußverkehrs alle Bevölkerungsgruppen.



Die aktuelle Datenlage zeigt, dass in Wien mehr Menschen zu Fuß gehen als mit dem Auto fahren. Der hohe Fußwegeanteil von 27 % aller Wege der WienerInnen soll noch gesteigert werden, was angesichts des Bevölkerungswachstums – insbesondere an den Stadträndern – eine große Herausforderung darstellt. Wesentlich ist, trotz dieses peripheren Wachstums eine gut durchmischte und kompakte Stadt zu erhalten, sodass in neuen Siedlungsgebieten kurze Fußwege überwiegen und diese attraktiv gestaltet sind.

### 50 % weniger Unfälle, keine Toten

Von besonderer Bedeutung für FußgängerInnen ist die Verkehrssicherheit: das subjektive und objektive Sicherheitsempfinden ist entscheidend für die Lebensqualität in einer Stadt. Die Stadt Wien verfolgt langfristig die „Vision Zero“: die Zahl der Getöteten

auf Wiens Straßen soll langfristig auf null gesenkt werden. Laut Regierungsübereinkommen 2010 soll die Zahl der im Verkehr Verunglückten um 5 % pro Jahr verringert werden. Als Ausgangsjahr für diesen Zielwert wird das Jahr 2010 herangezogen.

### Hohe Aufenthaltsqualitäten

Auf die Qualitätsstandards für FußgängerInnen wurde bislang bereits ein hohes Augenmerk gelegt. Für mehr Aufenthaltsqualität muss allerdings zusätzlicher Raum geschaffen werden: ausreichend breite und benutzbare Gehsteige sind eine Grundvoraussetzung, den Fußverkehr in Wien zu

stärken. Mehr FußgängerInnen bedeuten zudem weniger Lärm und Abgase sowie eine verbesserte Gesundheit der BewohnerInnen und positive Auswirkungen auf die Sicherheit und die Atmosphäre der Stadt: FußgängerInnen erzeugen „Urbanität“.

### Wien stärkt seine internationale Position

Ziel ist, strategische Wegstrecken für FußgängerInnen (siehe Abschnitt 4) zu etablieren, die über ein hohes Qualitätsmaß verfügen. Schließlich soll die Stadt Wien für ihre attraktiven öffentlichen Räume und Plätze

und die hohen Qualitäten im Aktivverkehr internationale Bekanntheit erlangen und ihre Position als Stadt des Umweltverbundes und höchster Lebensqualität festigen und stärken.

# 3. Gute Gestaltung für mehr Aufenthaltsqualität

## Wohnzimmer der Stadt

Der öffentliche Raum ist das „Wohnzimmer“ der Stadt. Um eine Kultur des Zu-Fuß-Gehens zu schaffen, müssen Straßen und Plätze attraktiv gestaltet sein. Bäume und andere Begrünungen, Möblierung und die Wahl der Bodenbeläge unter dem Aspekt der Barrierefreiheit gehören ebenso dazu wie Straßenquerschnitte, die den vielfältigen Nutzungsansprüchen einer dynamischen städtischen Gesellschaft und dem Miteinander im Verkehrsgeschehen gerecht werden.



## Ästhetische Gestaltung

Wichtige Gehrelationen sollen durch komfortable Dimensionierung und funktionelle, ästhetische Gestaltung dazu einladen, nicht

nur Freizeit- und Einkaufswege, sondern auch Berufs- und andere Alltagswege zu Fuß zurückzulegen.

## Individualität und Originalität

Das Design von öffentlichen Räumen soll Wien als lebendige Stadt ins Blickfeld rücken, die auch spontanen aktionsorientierten oder künstlerischen Interventionen Platz bietet. Öffentliche Räume sind jederzeit zugänglich, flexibel und nutzungs offen. Sie laden zum Verweilen ein, sind optisch ansprechend, großzügig gestaltet, zeichnen

sich durch Individualität, Barrierefreiheit, Originalität und „internationalen Wiedererkennungswert“ aus. Begegnungszonen, Fußgängerzonen sowie temporäre Straßengärten, konsumfreie Räume und Sitzbereiche ermöglichen es, die Stadt erlebbarer zu machen.

## Balance zwischen Nutzungsansprüchen

Im dicht bebauten städtischen Raum ist ein Interessensausgleich zwischen AnrainerInnen und NutzerInnen anzustreben. Die unterschiedlichen Nutzungen wie Verkehr, Gastronomie und Schanigärten, Kioske und vor allem Platz für nichtkommerzielle Nutzungen zu schaffen. Höhere Aufenthalts-

qualitäten für Zu-Fuß-Gehende können durch gezielte Maßnahmen wie die Parkraumbewirtschaftung, dem Garagenbau und die Reduktion der parkenden Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum ermöglicht werden.

## Internationale Aufmerksamkeit

In neuen Siedlungsgebieten besteht die Chance, im Rahmen von Planungsverfahren öffentliche Räume mit hoher funktionaler Attraktivität und gestalterischer Qualität zu schaffen und dadurch internationale Aufmerksamkeit zu erreichen.



# 4. Strategische Infrastrukturentwicklung

## Strategische Wegstrecken „Flaniermeilen“

Qualitätsvolle, bezirksübergreifende und strategisch angelegte Fußwegverbindungen sollen Orte mit hohen Fußgängerfrequen-

zen, darunter auch Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsstraßen und kulturelle Zentren, verbinden.

## Flächendeckend und komfortabel

Neben diesen strategischen Routen ist auch ein flächendeckendes, barrierefreies Fußwegenetz als Teil des Stadtwegenetzes erforderlich. Es ist komfortabel und verbindet Bezirksteile untereinander – abgestimmt mit dem Radwegenetz und dem Freiraumnetz in der Stadt. Besonders wird auf eine gute Durchwegung der Grätzl – insbesondere auf die Wiener Tradition der Durchhäuser – geachtet, möglichst direkte Wege und die

fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind von zentraler Bedeutung. Durchgehend frei begehbare Gehsteigbreiten von 2 m (bei Schrägparken 2,5 m) wurden bereits im Masterplan Verkehr 2003 als Mindestmaß definiert – breiter bei höheren Fußgängerfrequenzen, Nutzungsdichten und Kfz-Stärken. Besonders bei Neugestaltungen und der Errichtung von neuen Stadtteilen ist darauf zu achten.

## Winterdienst

Die Infrastruktur muss zu jeder Jahreszeit benutzt werden können, der Winterdienst ist daher die Basis für sicheres und komfortables Zu-Fuß-Gehen in der kalten Jahreszeit. Dementsprechend werden Konzepte

erarbeitet, die eine weitere Optimierung der winterlichen Betreuung zum Ziel haben. Hausverwaltungen und HauseigentümerInnen sollen verstärkt für deren Mitverantwortung und Haftung sensibilisiert werden.

## Attraktive Ausstattung

Verweilmöglichkeiten und ein entsprechend alltagstaugliches, witterungsbeständiges Stadtmobiliar sind ebenso wichtig wie ausreichende und gut situierte Sitzgelegenheiten, Schattenspenden, Bepflanzungen,

Trinkbrunnen, Abfallkörbe usw. Öffentliche Räume, die als Treffpunkte und zum Verweilen einladen, sind Katalysatoren einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung.

## Finanzierung

Die Bezirke tragen in Wien erheblich zur guten Infrastruktur für FußgängerInnen bei. Zuschüsse aus dem zentralen Budget der

Stadt sollen das Engagement der Bezirke unterstützen, geeignete Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs umzusetzen.



# 5. Verkehrssicherheit auf höchstem Niveau

## Vision Zero

Im Jahr 2012 wurden laut Statistik Austria 16 FußgängerInnen in Wien getötet und über 1.000 verletzt. Sowohl auf geregelten als auch auf unregulierten Schutzwegen ist die Unfallgefahr für FußgängerInnen in Wien nach wie vor hoch. Die Stadt Wien verfolgt langfristig die „Vision Zero“, welche zum Ziel hat, die Zahl der Getöteten im Verkehr auf null zu senken. Pro Jahr soll daher die Zahl der Verunglückten auf Wiens Straßen um 5 % reduziert werden.



## Verkehrsberuhigung

Die Erweiterung von Tempo 30 Zonen und eine möglichst flächendeckende Verkehrsberuhigung sind wichtige Maßnahmen, den Verkehr in Wien sicherer zu machen. Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten verhindern Unfälle und helfen die Unfallschwere zu senken. Auch neue Verkehrsregelungen, wie Begegnungszonen, tragen dazu bei, die Zahl der verunglückten Personen zu reduzieren.



## Sanierung von Unfallhäufungsstellen

Die systematische Sanierung von Unfallhäufungsstellen sowie die Überprüfung von Schutzwegen – auch hinsichtlich kurzer, fußgängerfreundlicher Wartezeiten bei geregelten Kreuzungen – sind von besonderer Bedeutung. Große Aufmerksamkeit gilt dabei Kindern, SeniorInnen und Personen mit Mobilitäts- oder Sinnesbehinderungen. Die weiterlaufende Aktu-

alisierung der Schulwegpläne für Wiener Volksschulen trägt zu einer hohen Verkehrssicherheit bei. Auch eine geeignete Straßenraumgestaltung, der Einsatz von „intelligenten Bodenmarkierungen“ und bauliche Maßnahmen entsprechen den Zielen der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen.

## Miteinander fördern

Schließlich soll eine Kultur des Miteinanders durch Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden, damit die

gegenseitige Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen verbessert wird.

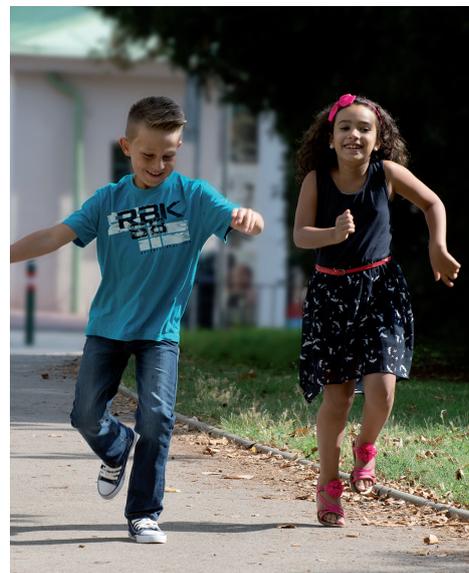
# 6. Zielgruppenorientierte Sensibilisierung

## Gehen: ein Merkmal von Urbanität

Das Image des Zu-Fuß-Gehens als gesunde und umweltfreundliche urbane Mobilität soll in der öffentlichen Wahrnehmung verbessert werden; gleichzeitig soll auf die Bedürfnisse und Anforderungen von Zu-Fuß-Gehenden verstärkt eingegangen werden.

## Zielgruppen Jung und Alt

Die Mobilitätsagentur Wien GmbH übernimmt eine wichtige Schnittstellen- und Vermittlerposition zwischen Bevölkerung, Verwaltung und Politik. Besonders relevante Zielgruppen sind ältere Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Familien und Kinder.



## Kampagnen und Veranstaltungen



Ein Anfrage- und Beschwerdemanagement, Kampagnen zum Zu-Fuß-Gehen und Angebote für Schulen und Kindergärten sollen die Lust auf das Zu-Fuß-Gehen wecken. Veranstaltungen und Events, die den öffentlichen Raum mit allen Sinnen erfahrbar machen (z.B. Streetlife Festival) sind ebenso Teil einer Sensibilisierungsstrategie wie das Dialogformat "Geh-Café", themenbezogene Spazierwege, Straßenfeste und Spielstraßen.

# 7. Wegweisende Orientierung und Routenplanung

Schnell, sicher, ruhig und attraktiv

Attraktiv gestaltete, begrünte Wege motivieren zum Zu-Fuß-Gehen. Dafür werden mitunter auch Umwege in Kauf genommen. Ein Orientierungssystem muss daher neben den kürzesten und schnellsten Routen auch ruhige und besonders sichere Wege beinhalten.

Wegweiser als Visitenkarte Wiens

Wien ist nicht nur eine wachsende Metropole, sondern auch eine gefragte Tourismusdestination und eine bedeutende Kongressstadt. Deshalb sind Wegweiser und Orientierungssysteme im Straßenraum, aber auch online mittels Apps und Routingsystemen, wichtig. Dies ist nicht zuletzt eine „Visitenkarte Wiens“.



# 8. Barrierefreiheit

Abbau von Barrieren

Die Förderung des Fußverkehrs entspricht auch den Zielen der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und jenen der Smart City Strategie der Stadt Wien. Barrierefrei gestaltete öffentliche Räume, Überwindung städtebaulicher Barrieren, Blindenleitsysteme, gute Beleuchtung und andere Leitsysteme tragen dazu bei, den Mobilitätsbedürfnissen aller

Menschen dieser Stadt gerecht zu werden. Im internationalen Umfeld nimmt die Stadt Wien bei der Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum eine Spitzenposition ein. Derzeit verfügen bereits 90 % der Gehsteige über Absenkungen; der weitere Abbau physischer Barrieren soll letztendlich in einer barrierefrei begehbaren Stadt münden.

Taktile und akustische Leitsysteme

Orientierungs- und Routingsysteme sind auch für blinde und sehbehinderte Personen von zentraler Bedeutung: die Orientierung wird durch taktile und akustische Leitsysteme verbessert.



# 9. Grundlagen und Wissensmanagement

## Bessere Daten- grundlagen

Umfassende und aussagekräftige Grundlagen und Daten sind wichtig, um dem Fußverkehr einen hohen Stellenwert zu geben. Derzeit spielt der Fußverkehr in der Grundlagenforschung und innerhalb der städtischen Verkehrsplanung teilweise noch eine untergeordnete Rolle. Das Schwergewicht der Planung liegt bei der

Dimensionierung von Verkehrsanlagen. Qualitätsstandards, die auf die Bedürfnisse von FußgängerInnen und die sozialen und räumlichen Wechselwirkungen von Gestaltung und Aufenthaltsqualität gerichtet sind, werden in Zukunft ein noch größerer Bestandteil der Planungen sein.

## Zählungen und Messmethoden

Zu den fehlenden Grundlagen gehören zum einen das Wissen um die finanziellen Mittel, die direkt oder indirekt in Fußverkehrsmaß-

nahmen fließen; zum anderen aber auch Informationen zu den Anforderungen und Bedürfnissen der FußgängerInnen, Zählungen mittels Dauerzählstellen und Erhebungen von Aktivitäten und Aufenthaltsdauer von FußgängerInnen, um Rückschlüsse auf die Qualitäten des öffentlichen Raumes und dessen Akzeptanz ziehen zu können. Auf fachlicher Ebene geht es also um Erhebungs- und Messmethoden, die Ermittlung von Rebounding-Effekten von Maßnahmen der Verkehrssicherheit und um Analysen der Wirkung fußverkehrsfreundlicher Stadtgestaltung auf Gesundheit, Wohlbefinden und Wirtschaft.



## Innovationsbedarf

Innovations- und Forschungsbedarf besteht außerdem bei analogen und digitalen Orientierungs- und Navigationssystemen, bei Warentransporten, die zu Fuß erledigt werden und Leitsystemen auf neuen Verkehrs-

flächen, die nach dem Prinzip „Straße Fair Teilen“ gestaltet sind – zum Beispiel Blindenleitsysteme in Begegnungszonen oder sichere Gleisquerungen für blinde Personen.

# Empfehlung:

- Entwicklung eines Wiener Stadtwegenetzes mit Alltags- und Freiraumfunktionen und Schaffung von strategischen Wegstrecken für FußgängerInnen
- Verkehrsberuhigung und Tempo 30 (ausgenommen Verkehrswege, die der Bündelung des Durchzugsverkehrs dienen), Einsatz von Begegnungszonen und Fußgängerzonen in den Wohngebieten
- Schaffung einer einheitlichen Kennzeichnung für wichtige Fußwegverbindungen
- Prüfung und Umsetzung strategischer Fußverkehrsprojekte wie z.B. Flaniermeilen gemeinsam mit den Bezirken mit Hilfe aus Mitteln des Zentralbudgets
- Errichtung von FußgängerInnenzählstellen und Durchführung von FußgängerInnen-Befragungen
- Verbesserung von Straßenquerungen für FußgängerInnen
- Rückgewinnung des öffentlichen Raums durch frei werdende Kapazitäten im Straßenverkehr (unter besonderer Berücksichtigung vor allem des ÖV), unter anderem durch Synergieeffekte aus der Parkraumbewirtschaftung und aus der Förderung des Garagenbaus, z.B. alternative Nutzungen von Parkraum vor allem für konsumfreie Zonen
- Systematische Sanierung von Unfallhäufungspunkten mit FußgängerInnen-Beteiligung
- Weiterlaufende Aktualisierung von Schulwegplänen für Wiener Volksschulen
- Konzept zur Optimierung der Nutzbarkeit von Gehsteigen und Fußwegen im Winter
- Darstellung der finanziellen Mittel, die direkt oder indirekt in Fußverkehrsmaßnahmen fließen
- Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr, um das Image des Zu-Fuß-Gehens zu heben und zu einem besseren Miteinander aller VerkehrsteilnehmerInnen beizutragen
- Schulungen für alle im Straßenbaugeschehen involvierten Magistratsabteilungen und auch der Baufirmen im Hinblick auf behindertengerechte Gestaltung von Baustellen und sinnvolle kostengünstige Lösungen für Behindertenanlagen.

Alle Wege alle Sinne

[www.wienzufuss.at](http://www.wienzufuss.at)