



Masterplan Gehen

Der unterfertigte Bezirksrat der Grünen Landstraße stellt gemäß § 24 der Geschäftsordnung der Bezirksvertretungen für die Sitzung am 31.03.2022 folgenden

ANTRAG

Die amtsführende Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität, Mag.a Ulli Sima, und die zuständigen Stellen der Stadt Wien werden ersucht, in Abstimmung mit dem Bezirk und unter Einbeziehung der Menschen, die hier leben, einen „Lokalen Masterplan Gehen“ für den dritten Bezirk auszuarbeiten und zu veröffentlichen.

Folgende Elemente sollte dieser Plan auf jeden Fall enthalten:

- ⑩ Eine Übersicht aller Gehsteige, die die empfohlene Mindestbreite von zwei Metern, gemessen an der tatsächlich verwendbaren Breite, unterschreiten, mit Vorschlägen zur Korrektur
- ⑩ Einen Plan, aus dem die Entfernung zur nächsten öffentlichen, konsumfreien Sitzgelegenheit ersichtlich ist
- ⑩ Eine Übersicht gewidmeter Durchgänge, die zur Zeit nicht passiert werden können mit einer Aufstellung der Umwege, die sich daraus jeweils mindestens ergeben
- ⑩ Einen Potenzialkataster für entsiegelnde, bodengebundene Begrünung und Wasser zur Hebung der Aufenthaltsqualität nach klar nachvollziehbaren Kriterien
- ⑩ Eine Schätzung, wie viele KFZ-Stellplätze durch die vorgeschlagenen Maßnahmen jeweils wegfallen
- ⑩ Kostenschätzung und Zeitplan für Umbauten mit Bedachtnahme auf mögliche Förderungen

Begründung

In der Antwort auf den Beschluss „Raus aus dem Asphalt“ der Bezirksvertretung Landstraße vom 16. September 2021 stellt die Stadträtin einen solchen Masterplan in Aussicht: „Auch die Erarbeitung eines ‚Lokalen Masterplan Gehen‘ für den dritten Bezirk wäre vorstellbar um den(sic!) aktive Mobilität zu forcieren und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Ein Masterplan ‚Gehen‘ ist ein strategisches Grundlagenkonzept zur Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur auf Bezirksebene.“ Ein solcher, gut gemachter Masterplan bzw. die darin enthaltenen Maßnahmen könnten die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Bezirk in der Tat beträchtlich heben und wäre daher äußerst erstrebenswert.

Durch den möglichen Abruf von Bundesmitteln aus dem Aktionsprogramm „klimaaktiv mobil“¹ könnten Umgestaltungen für den Bezirk finanziell sehr attraktiv dargestellt werden. Auf diese Mittel sollte der Bezirk keinesfalls verzichten.

Die



Beispiel Barichgasse: Ein bereits sehr schmaler Gehsteig wird durch einen Hydranten und einen Müllkübel zusätzlich verschmälert

vorgeschlagenen Inhalte für den Masterplan speisen sich aus der langjährigen Erfahrung von Fußgängerinnen und Fußgängern im Bezirk. Zu schmale Gehsteige werden regelmäßig als eine der größten Behinderungen beschrieben. Das entspricht auch der Zielsetzung der Stadt Wien im Klimafahrplan: „Attraktivierung von Gehsteigen durch Sicherstellung von Mindestbreiten. Wo dafür nötig, werden Parkplätze rückgebaut und Hindernisse wie Verkehrsschilder von den Gehsteigflächen entfernt.“²

Fehlende Sitzgelegenheiten stellen für stark mobilitätseingeschränkte Personen eine besondere Barriere dar.

Konkrete Begrünnungsmaßnahmen werden oft mit dem Argument fehlender Machbarkeit wegen Einbauten o. dgl. abgelehnt. Ein Begrünnungs- und Wasser-Potenzialkataster, der die bereits beschlossene Potenzialerhebung für Baumpflanzungen ergänzt, könnte hier Klarheit schaffen.

¹ Aus der genannten Antwort: „Das Bundesaktionsprogramm ‚klimaaktiv mobil – Radverkehr und Mobilitätsmanagement‘ sieht erstmals eine Förderung für Fußverkehrsinfrastruktur vor. Die Förderschiene von ‚klimaaktiv mobil‘ des BMK fördert mind. 20% der geplanten Fußverkehrsmaßnahmen. Durch eine Kombination von Maßnahmen lässt sich der Fördersatz auf maximal 50% erhöhen.“

² Stadt Wien, Wiener Klima-Fahrplan. Unser Weg zur klimagerechten Stadt <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/pdf/klima-fahrplan-lang.pdf>, S. 46

Nicht zuletzt braucht es sofort geeignete Maßnahmen, das im Klimafahrplan der Stadt Wien³ angekündigte Reduktionsziel für den MIV erreichen zu können. Eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes ist dafür unumgänglich.

BR Stefan Soher

³ „Der Motorisierungsgrad sinkt bis 2030 bei privaten Pkw auf 250 pro 1.000 Einwohner*innen, Stellplätze im öffentlichen Raum werden sukzessive reduziert.“ Stadt Wien, Wiener Klima-Fahrplan. Unser Weg zur klimagerechten Stadt <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/pdf/klima-fahrplan-lang.pdf>, S. 36