



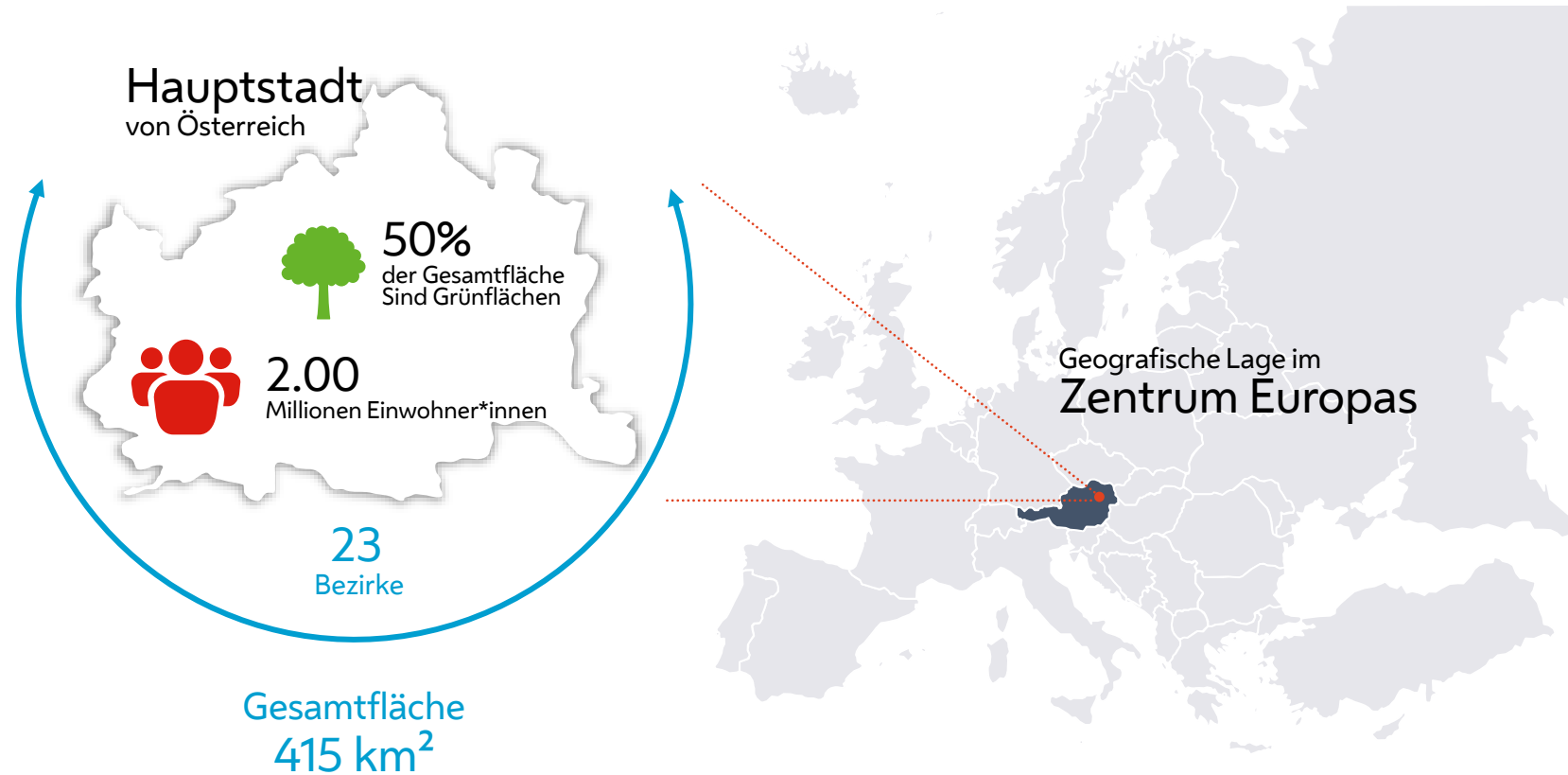
Fussverkehr in Wien: «Raus aus dem Asphalt»

DI Manuel Pröll, Stadt Wien

Sicherheitsklasse:
TLP – white
freigegeben,
Urheberrecht
beachten

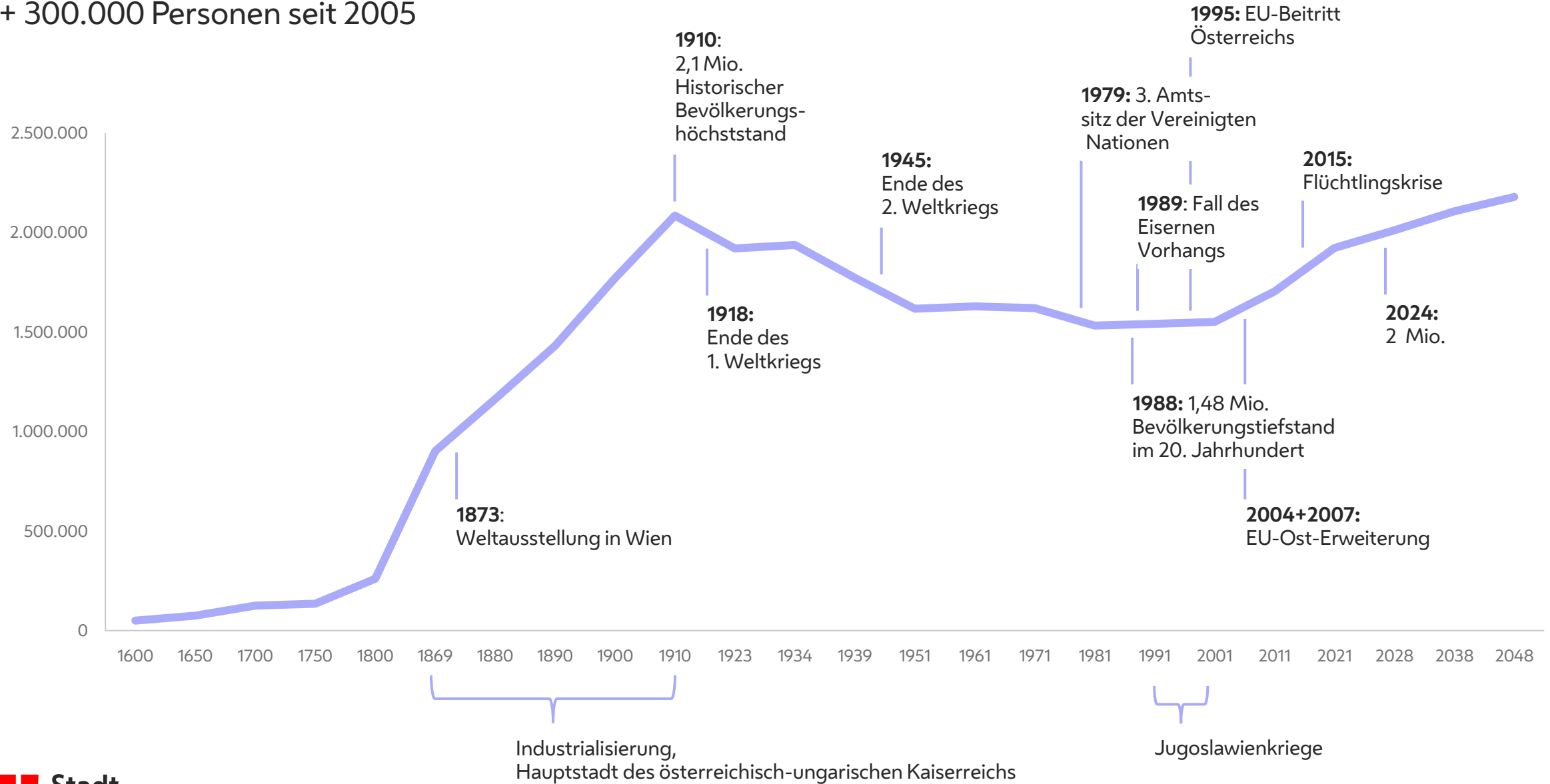


Zahlen und Fakten zu Wien



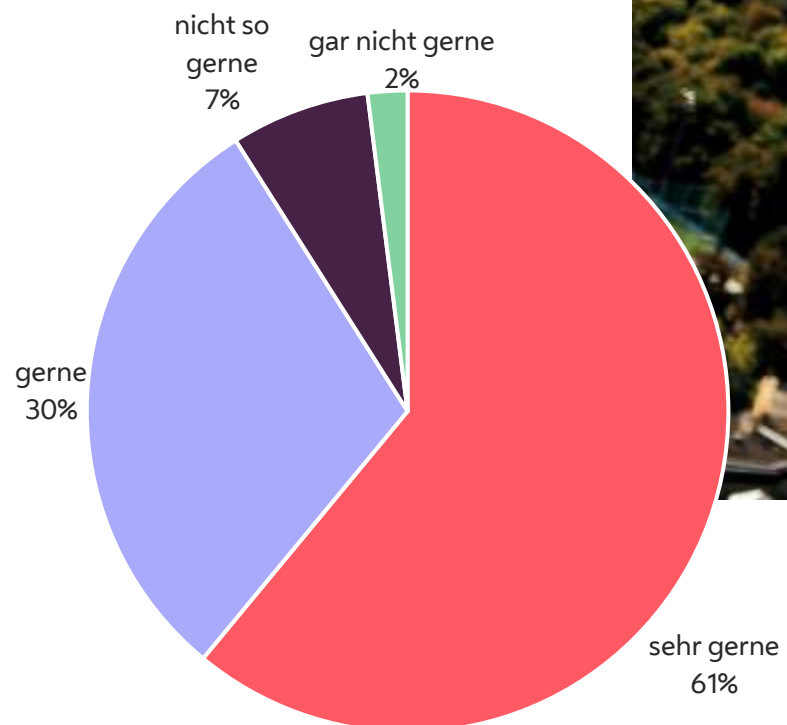
Wachsende Stadt

+ 300.000 Personen seit 2005



Glückliche Wiener*innen

90 % der Bewohner*innen leben gerne in Wien!



© WienTourismus/Paul Bauer

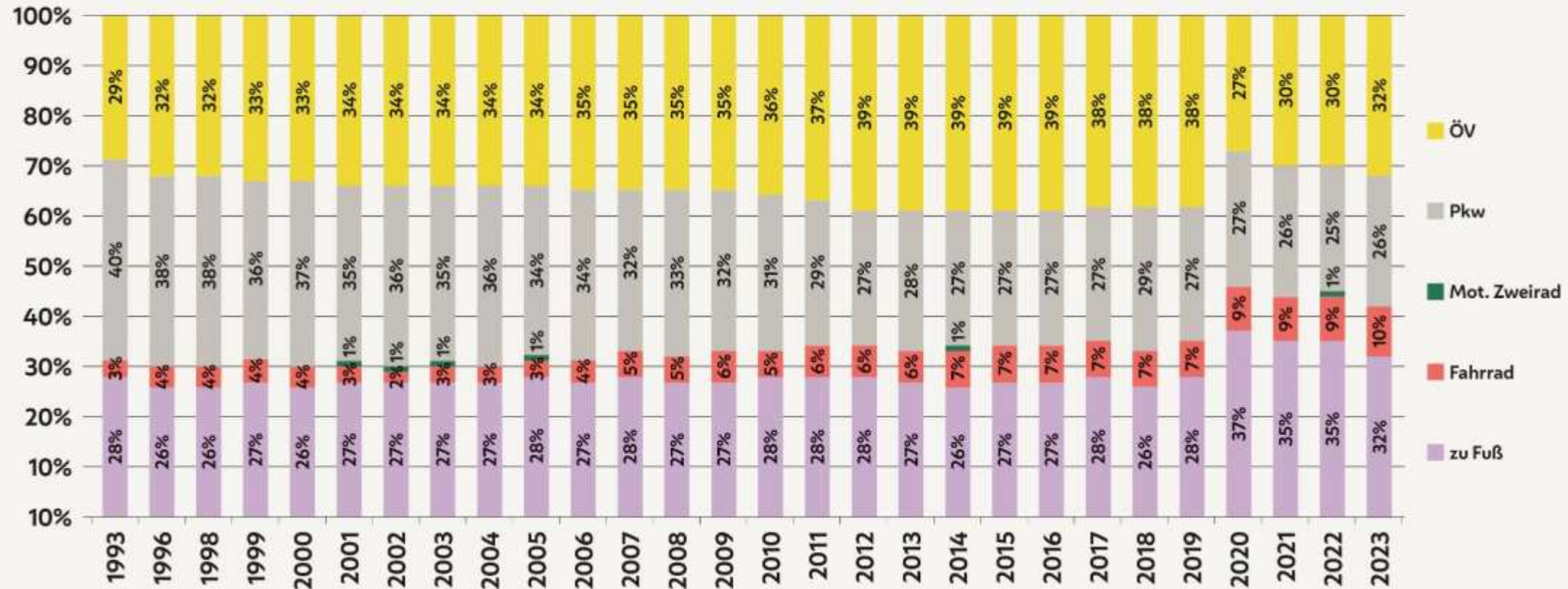
Wie gerne leben Sie in Wien?

Quelle: Wiener Lebensqualitätsstudie 2018 , MA 18
n = 8.450

Grundlagen zur Mobilität in Wien

Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Wiener*innen

Zeitraum 1993 bis 2023



Quelle: Stadt Wien und Wiener Linien

Wien am Weg zur Mobilitätswende

Das Mobilitätsverhalten der Wiener*innen ändert sich

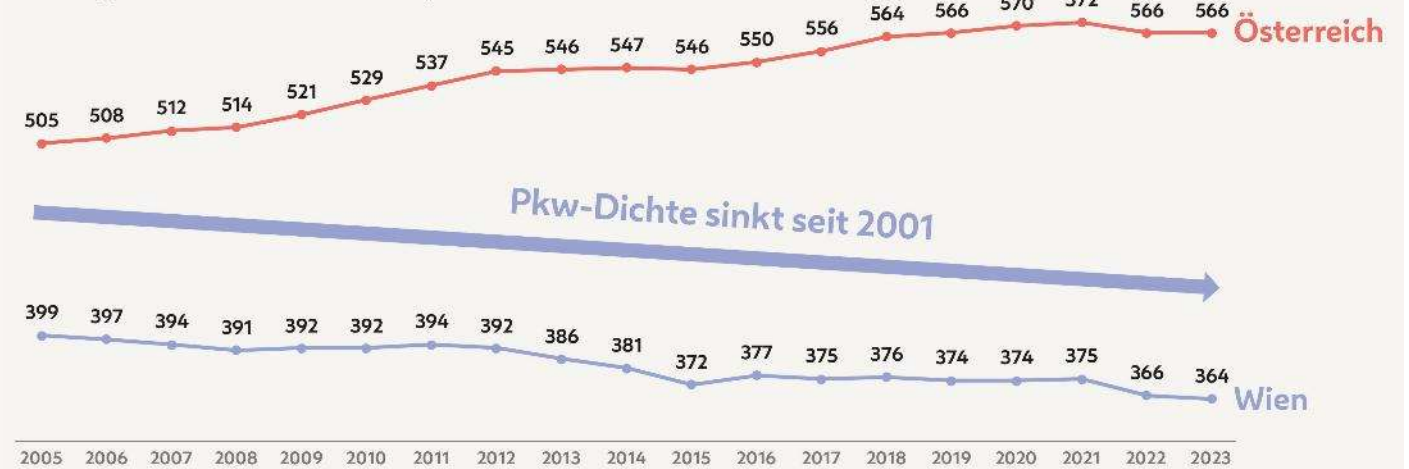
Wien im Vergleich mit anderen Bundesländern

- Während im **restlichen Teil des Landes** die Pkw-Dichte **steigt**, sinkt sie in **Wien seit 2001**.
- **Sharing-Angebote** und das gute **Wiener Öffi-Netz** haben an dieser Entwicklung einen wesentlichen Anteil.
- Die **Kluft** zwischen umliegenden Bundesländern und Wien **wird damit immer größer**.

Pkw-Dichte Wien und Österreich

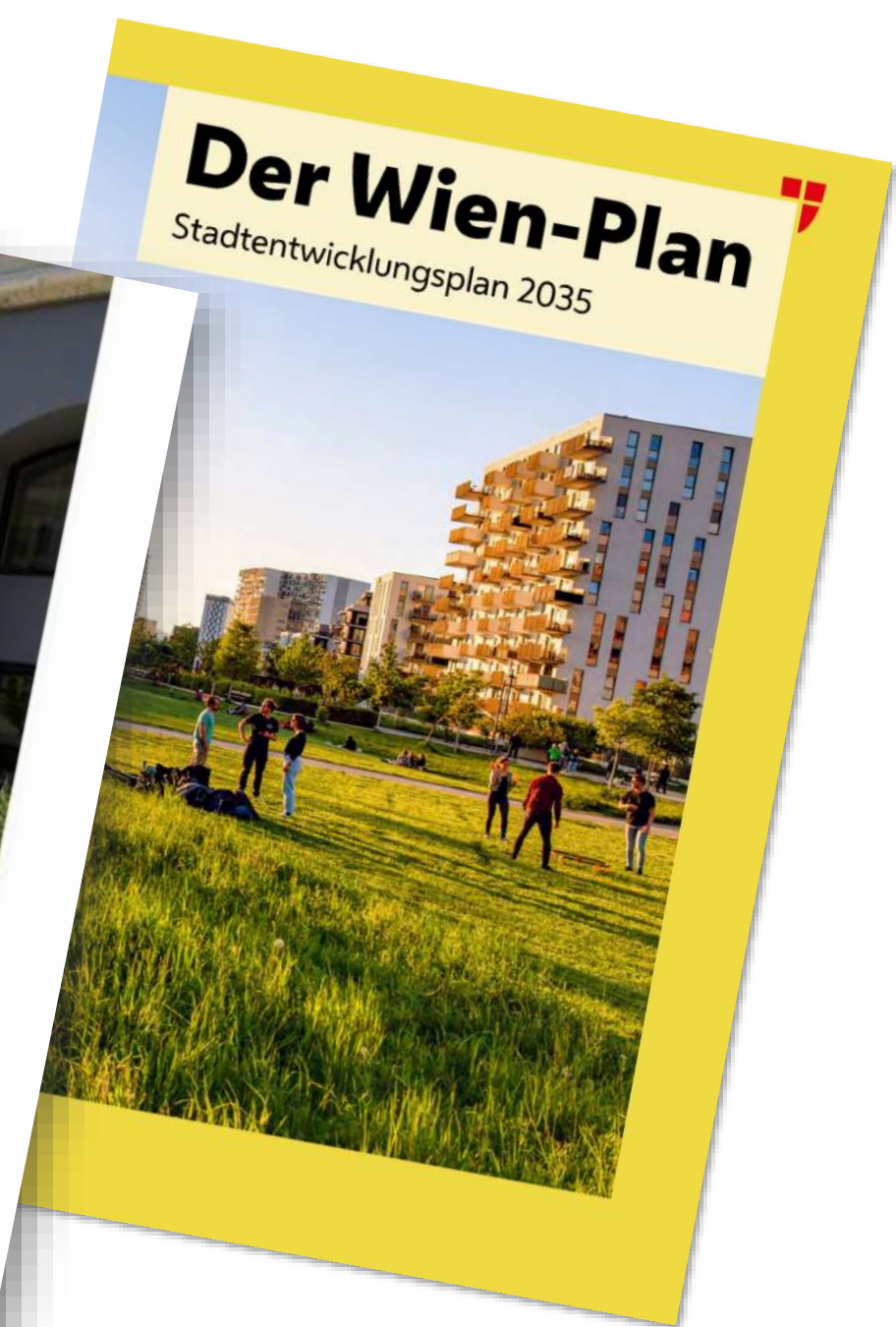
gemeldete Pkw pro 1000 Einwohner*innen

Grundlage Statistik Austria, alle in Wien gemeldeten Pkw



Quelle: Statistik Austria

Neue Vorgaben, angepasste Strategien.



Lebensqualität

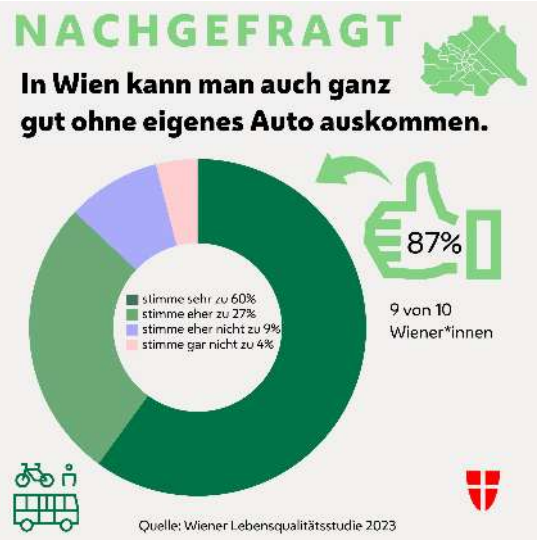
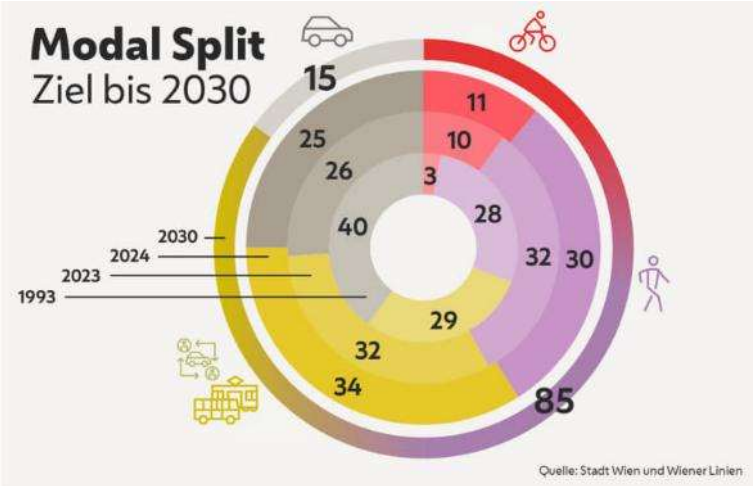
"Hohe **Lebensqualität**
für alle Wienerinnen und Wiener
bei größtmöglicher
Ressourcenschonung
durch umfassende
soziale und technische
Innovationen."

Ressourcen



Innovationen

Unsere Mobilitätsziele



Unsere Ziele

Der Anteil der in Wien im erweiterten **Umweltverbund** zurückgelegten Wege steigt bis 2030 auf

85%

und auf deutlich **über 85% bis 2050.**²¹

Wirtschaftsverkehre
innerhalb des Stadtgebietes sind 2030 weitgehend **CO₂-frei.**

Mobilitätsgarantie:
In Wien kann man auch **ohne einen Pkw** zu besitzen **mobil** sein.

Die Pkw-Verkehrsstärke an der Stadtgrenze sinkt bis 2030 um

50%.²²

Der Motorisierungsgrad sinkt bis 2030 bei privaten Pkw

250 pro 1.000

Einwohner*innen, Stellplätze im öffentlichen Raum werden sukzessive reduziert.

Wien realisiert und fördert die **15-Minuten-Stadt** mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer **Neuverteilung** des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten.

Der Endenergieverbrauch des Verkehrssektors sinkt pro Kopf um

40% bis 2030
und um 70% bis 2040.²³

Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors sinken pro Kopf um

50% bis 2030
um 100% bis 2040.²⁴

Der Anteil der Fahrzeuge mit nicht-fossilen Antrieben an den Neuzulassungen steigt bis 2030 auf

100%.²⁵

Planen fürs Zu-Fuß-Gehen, Planen für Menschen

Paradigmenwechsel: Straße/Lebensraum

Umgestaltung Mariahilfer Straße



Stadt
Wien

Mariahilfer Straße (Wien 6/7) seit 2015
Foto: Mobilitätsagentur/Christian Fürthner



Mariahilfer Straße (Wien 6/7) vor 2015
Foto: Mobilitätsagentur/Christian Fürthner

Paradigmenwechsel: Straße/Lebensraum

Umgestaltung Mariahilfer Straße



Stadt
Wien

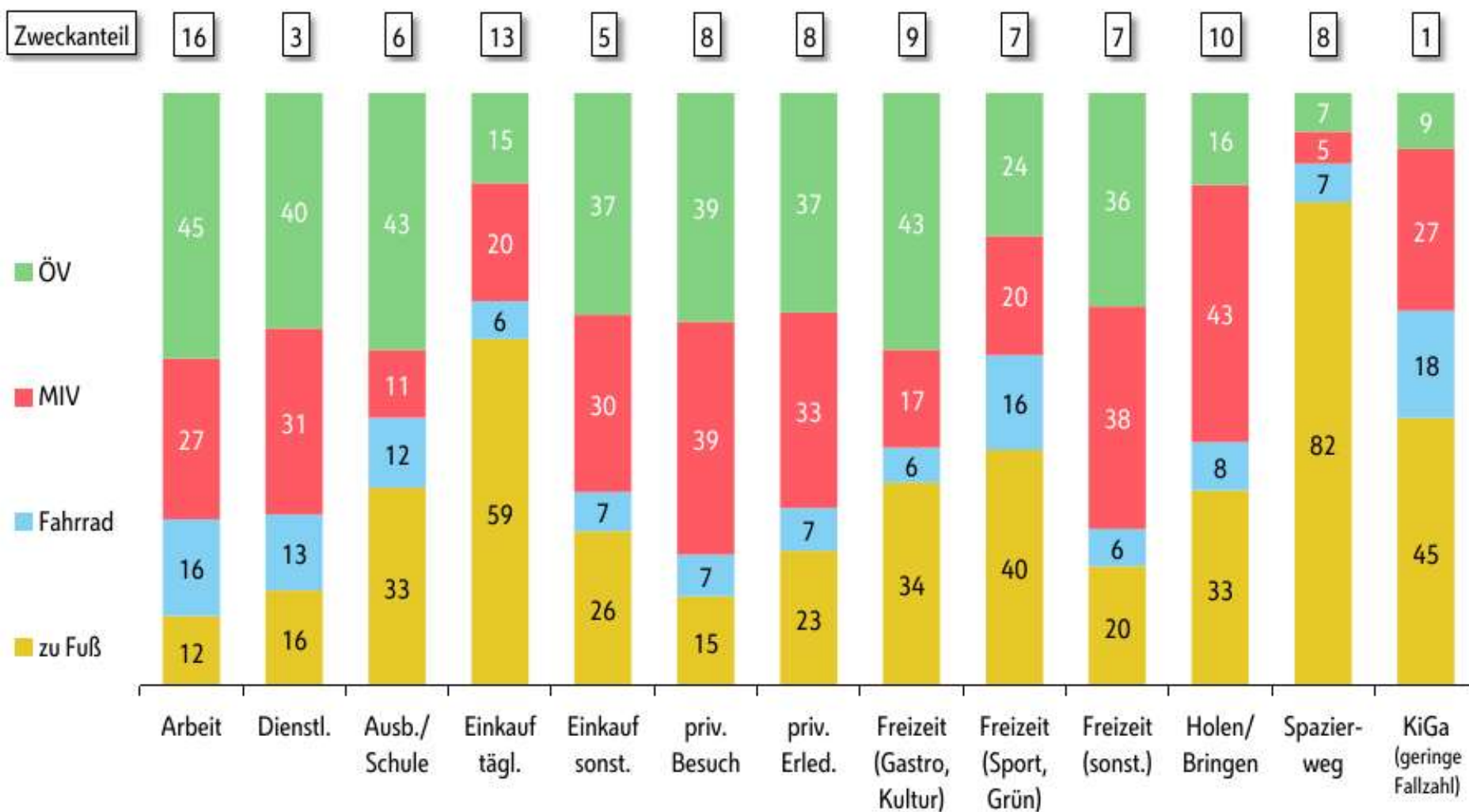
Mariahilfer Straße (Wien 6/7)

Planungsprinzipien mit Bezug zum Zu-Fuß-Gehen

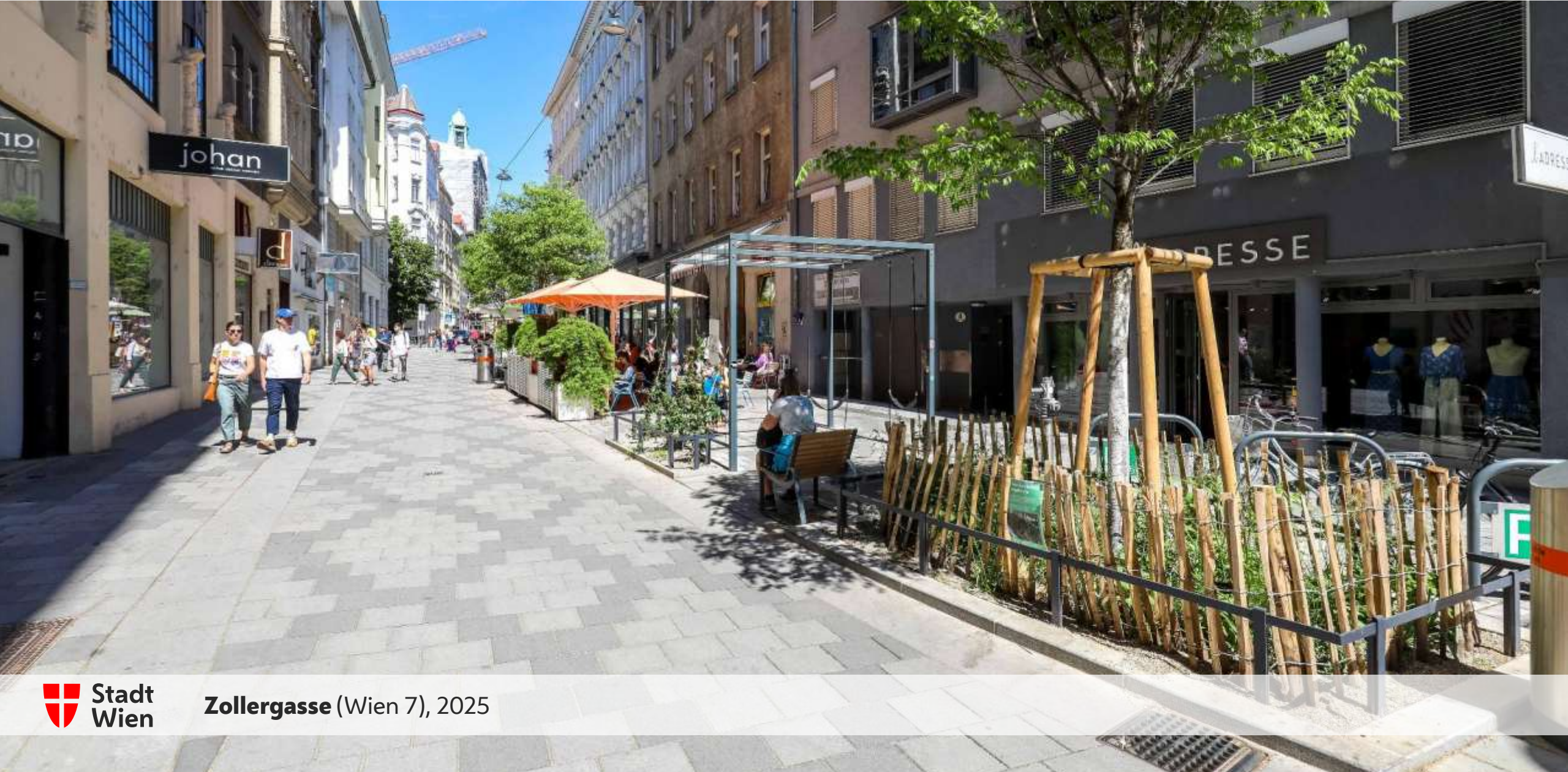
- ① Stadt der kurzen Wege
- ② Gestaltung für mehr Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung
- ③ Strategische Infrastrukturentwicklung
- ④ Zielgruppenorientierte Planung
- ⑤ Barrierefreiheit
- ⑥ Verkehrssicherheit auf höchstem Niveau

① Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck 2020-2024

Die Stadt der kurzen Wege existiert!



② Gute Gestaltung für mehr Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt rücken!



② Anpassung des öffentlichen Raums an den Klimawandel

In der Stadt ist es nicht leicht einen Baum zu pflanzen.



Stadt
Wien

"Straßen-Röntgen" im Zuge von #kommraus – Forum Öffentlicher Raum, Zollergasse (Wien 7), Mai 2019

Foto: Christian Fürthner

② Gute Gestaltung für mehr Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt rücken!



▲ Altgasse (Wien 13); ▼ Altgasse (Wien 13)



▲ Pelzgasse (Wien 15); ▼ Pelzgasse (Wien 15)



② Gute Gestaltung für mehr Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt rücken!



▲ Thaliastraße (Wien 16); ▼ Thaliastraße (Wien 16)



▲ Wagramer Straße (Wien 22); ▼ Wagramer Straße (Wien 22)

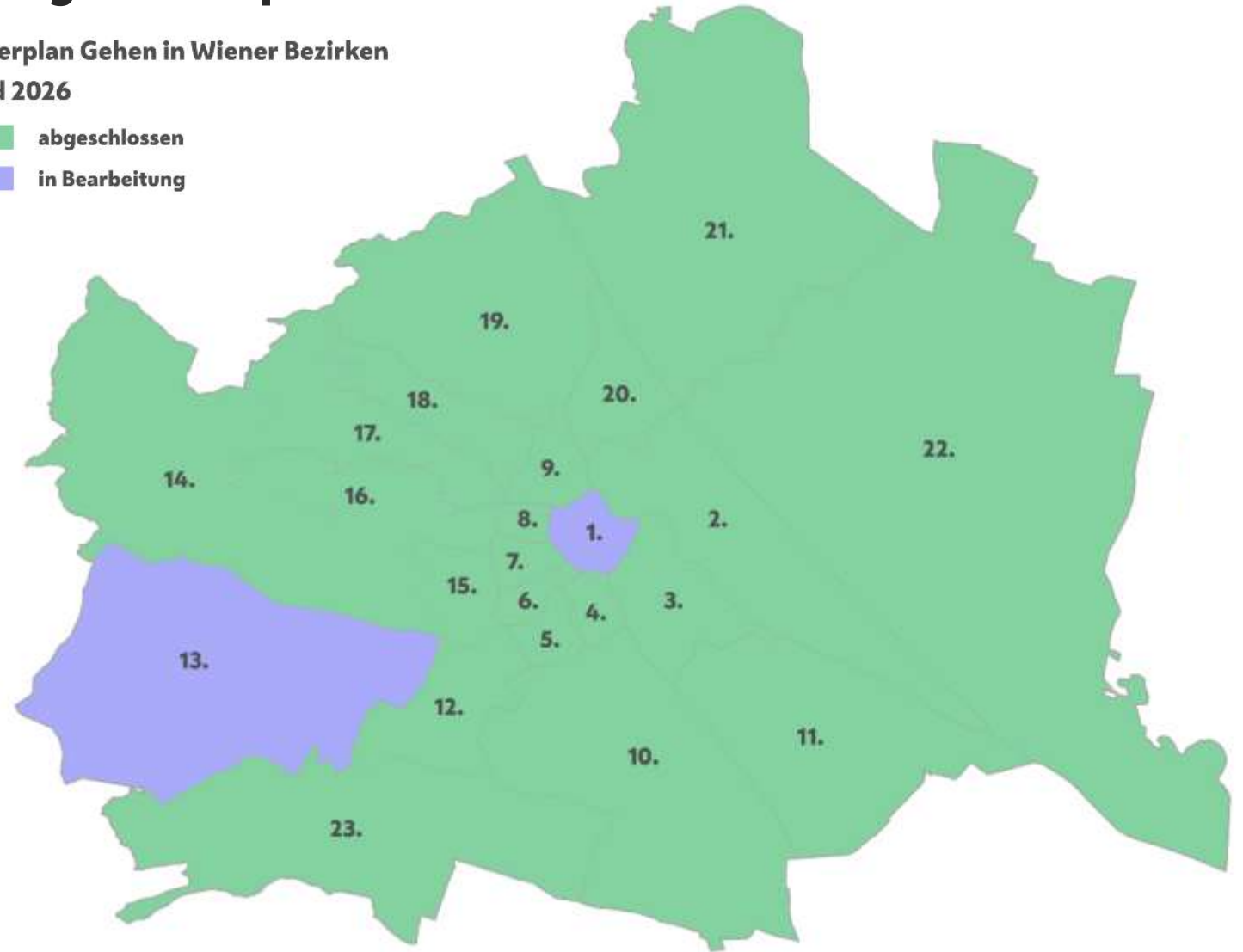


③ Strategische Infrastrukturentwicklung: Masterpläne Gehen

Fußverkehrsstrategien für Bezirke

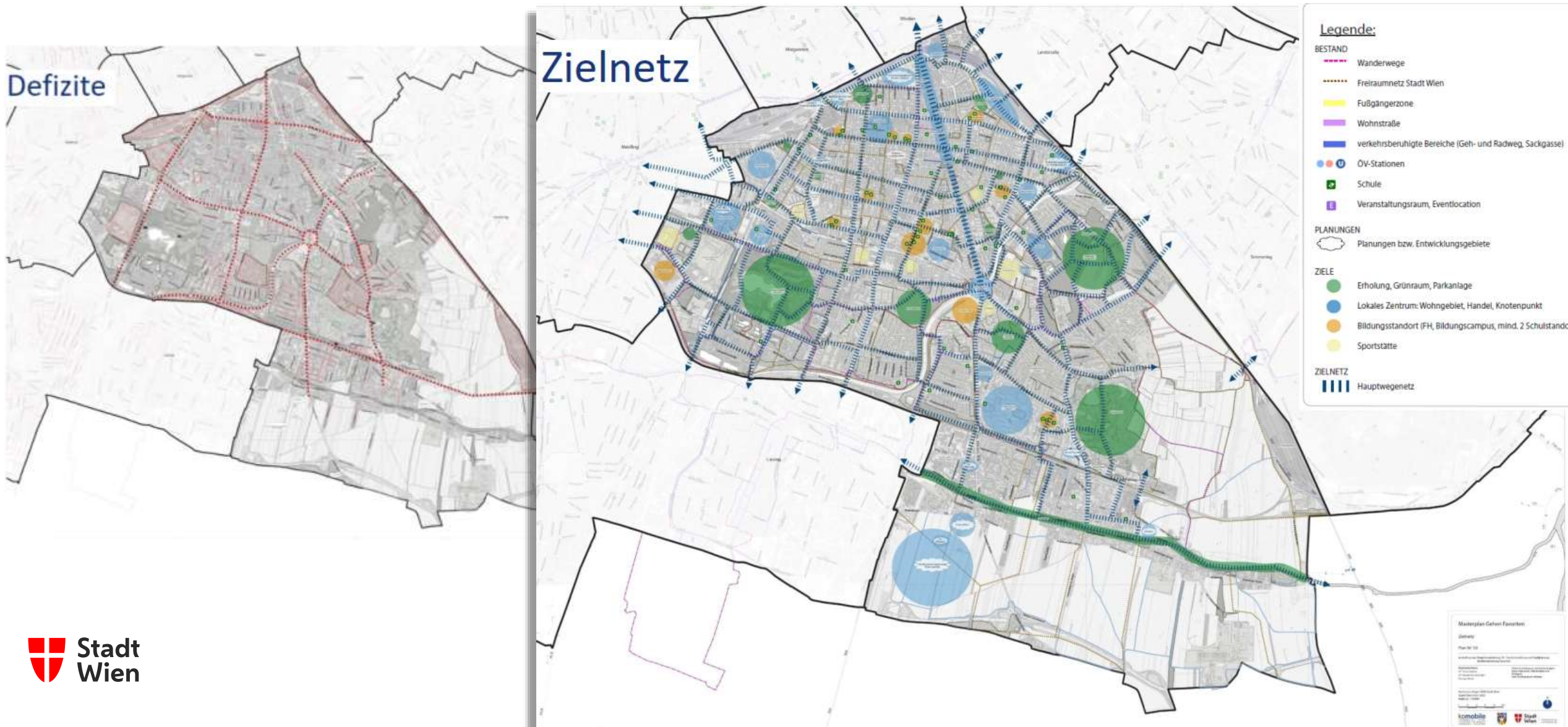
- Verbesserung der Lebensqualität
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit
- Steigerung der Verkehrssicherheit im Bezirk
- Politisches Bewusstsein für „Zu Fuß gehen“ steigern
- Grundlage für Bundesförderungen

Masterplan Gehen in Wiener Bezirken
Stand 2026



Bestands- und Defizitanalyse für ein Zielnetz mit Maßnahmen (Beispiel Favoriten)

Bestands- und Defizitanalyse für ein Zielnetz mit Maßnahmen (Beispiel Favoriten)



③ Strategische Infrastrukturentwicklung

Differenzierte Planungsansätze.



▲ Mariahilfer Straße (Wien 6/7); ▼ Bernardgasse (Wien 7)



▲ Rotenturmstraße (Wien 1); ▼ U6-Station Josefstädter Straße (Wien 16)

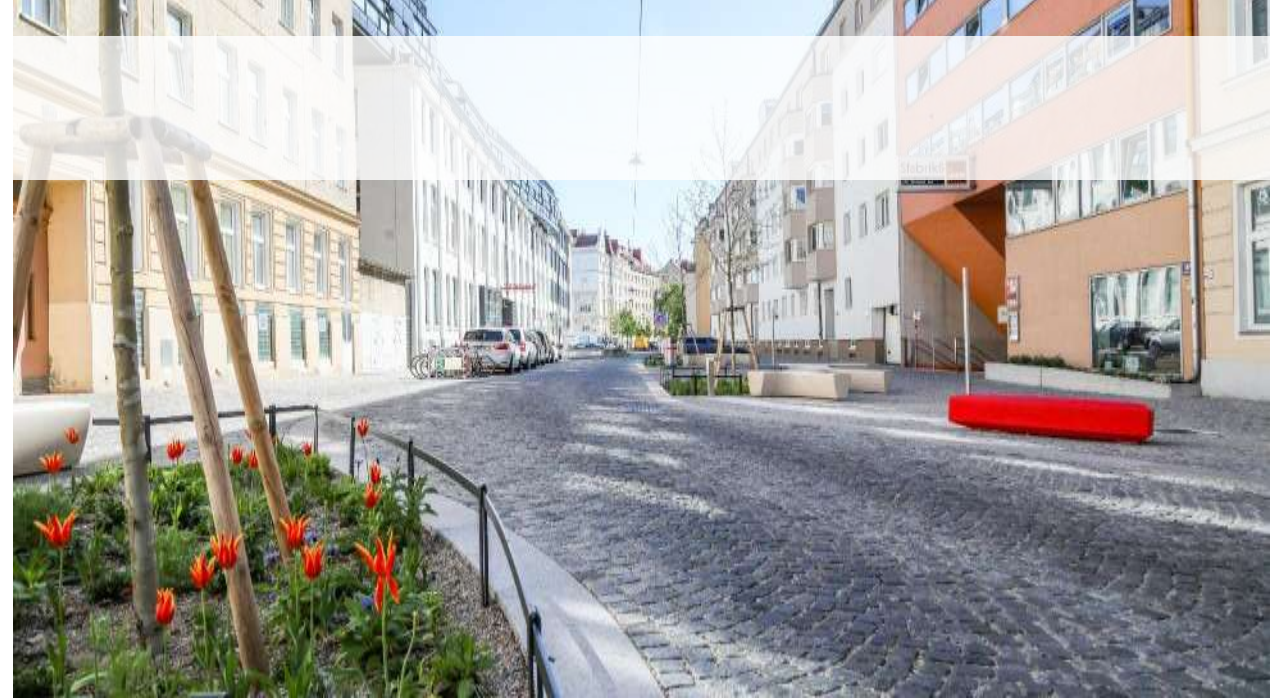


③ Strategische Infrastrukturentwicklung

Differenzierte Planung.



▲ Waltergasse (Wien 4); ▼ Tempo-30-Zonen



▲ Goldschlagstraße (Wien 14); ▼ Judith-Deutsch-Steg (Wien 20)



④ Zielgruppenorientierte Planung – Gender Planning

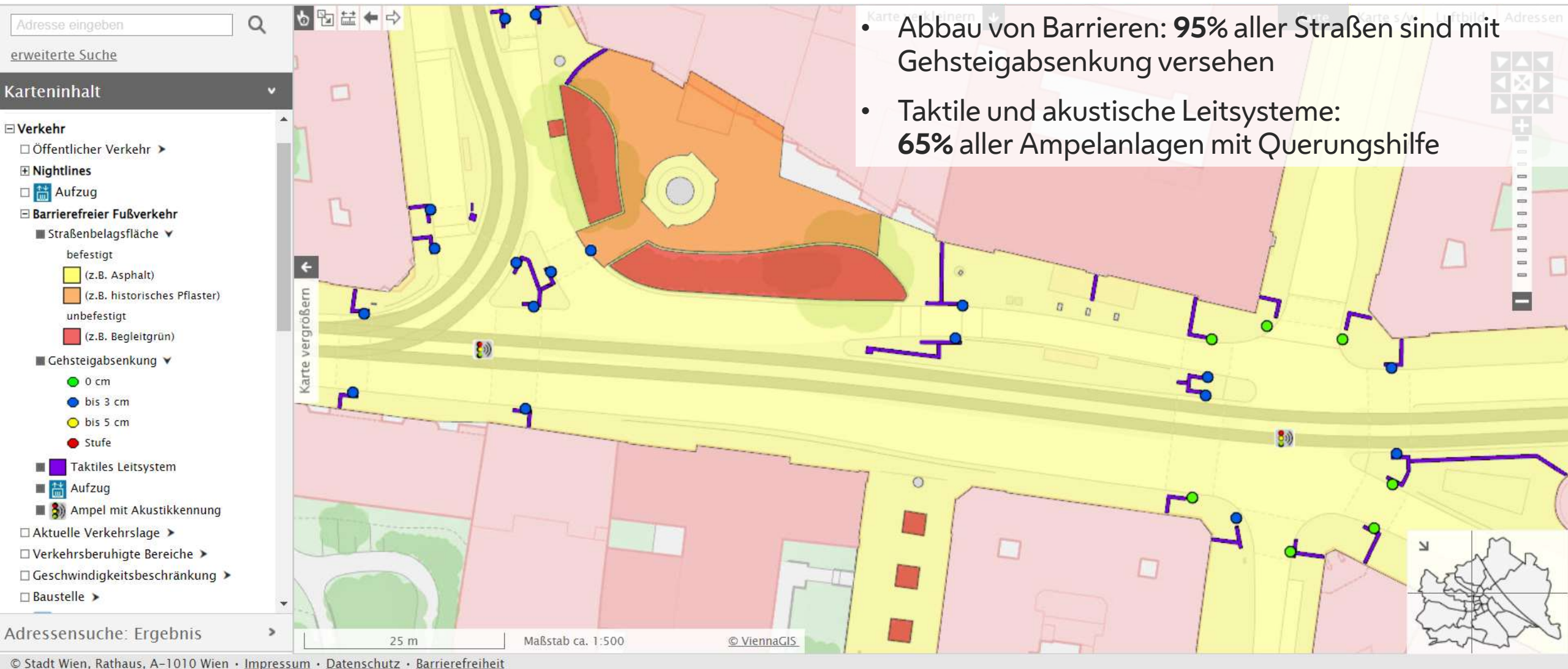
Bedürfnisorientierte und inklusive Planung, Konsumfreie öffentliche Räume, Imagebildung



Stadt
Wien

Reumannplatz (Wien 10)

5 Barrierefreiheit

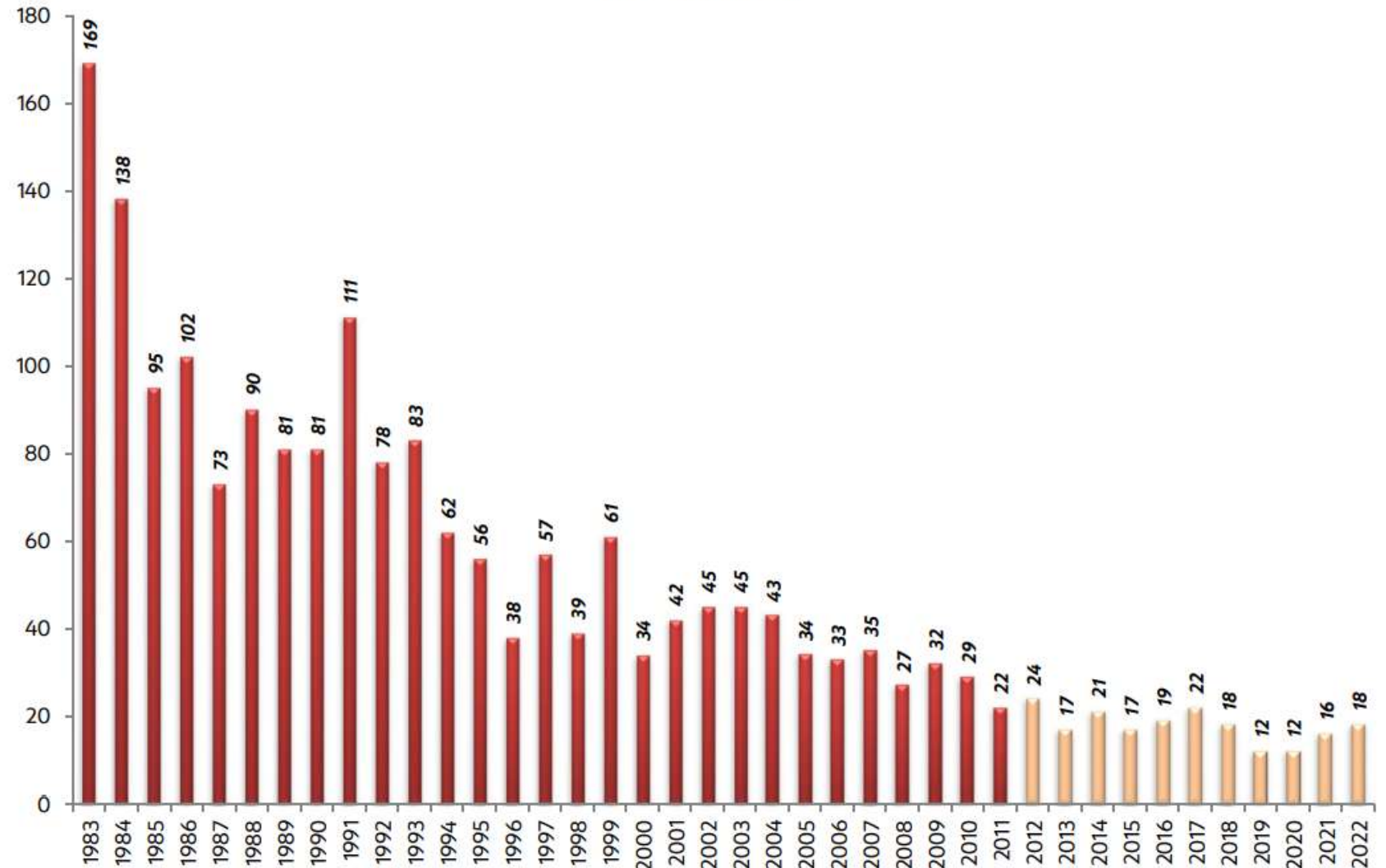


⑥ Verkehrssicherheit

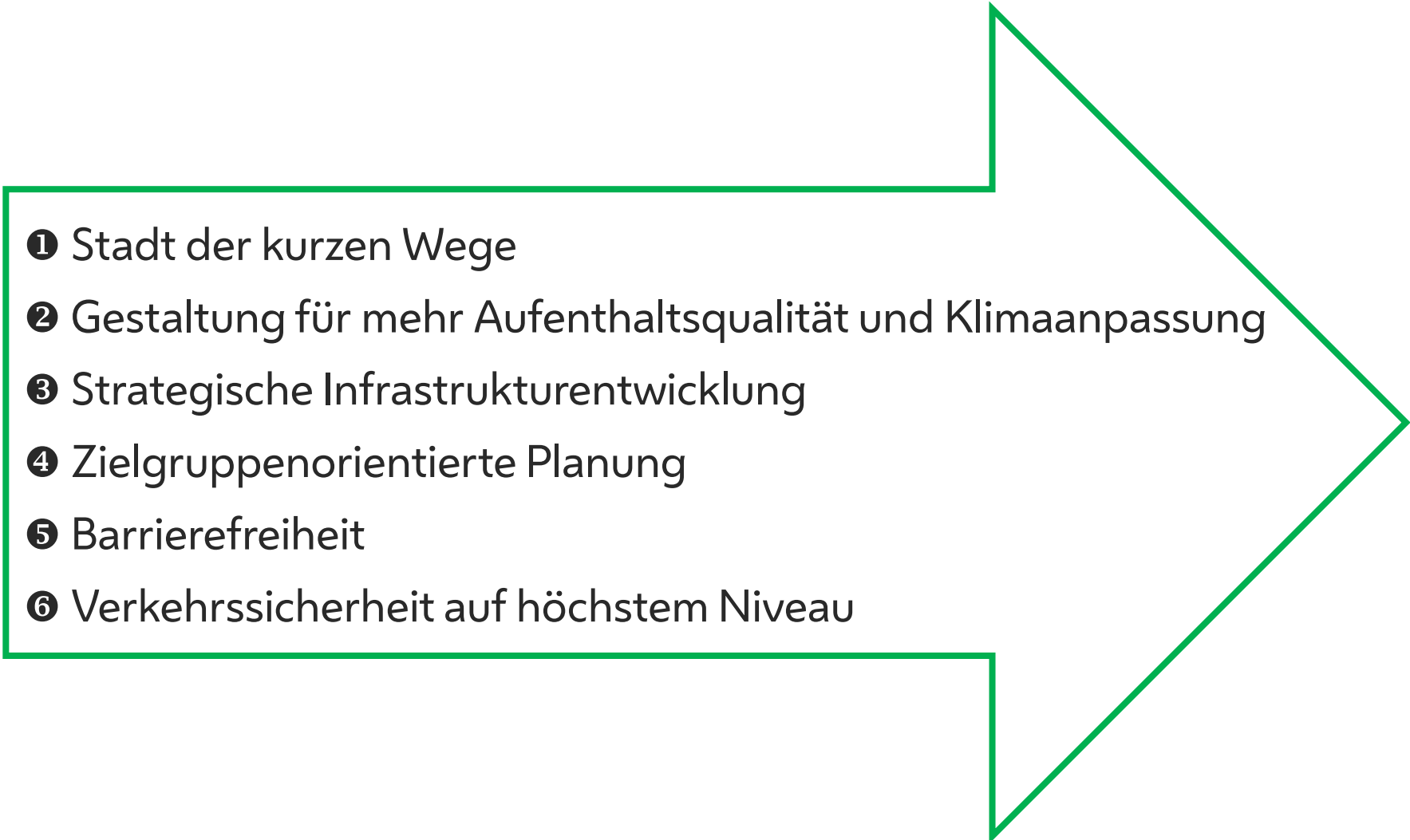
- Vision Zero
- Verkehrsberuhigung im Wohngebiet
- Sanierung von Unfallhäufungsstellen
- "Miteinander" fördern

Anzahl der getöteten Personen 1983 - 2022

Die Daten ab dem Jahr 2012 dürfen NICHT direkt mit den Daten der Vorjahre verglichen werden
(laut Statistik Austria)



Planungsprinzipien mit Bezug zum Zu-Fuß-Gehen

- 
- ❶ Stadt der kurzen Wege
 - ❷ Gestaltung für mehr Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung
 - ❸ Strategische Infrastrukturentwicklung
 - ❹ Zielgruppenorientierte Planung
 - ❺ Barrierefreiheit
 - ❻ Verkehrssicherheit auf höchstem Niveau

Supergrätzl
Low-Traffic-
Grätzl

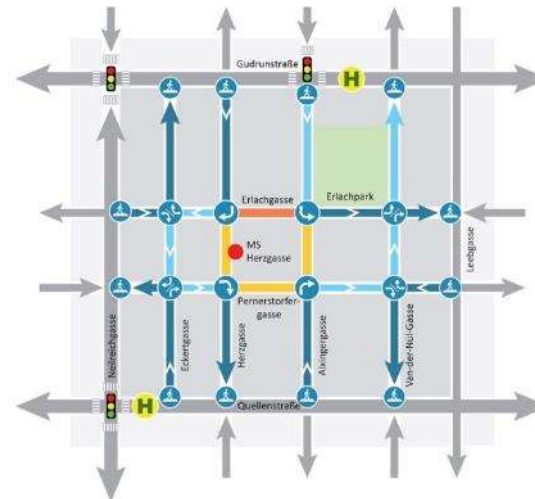
Supergrätzl Favoriten

Straßenräume transformieren

- Abgegrenzte Stadtgebiete (Wohnblöcke) mit einem **verkehrsberuhigten Kern** und **hoher Aufenthaltsqualität**
- **Motorisierter Durchgangsverkehr** wird **verhindert**, Fokus auf Fuß- und Radverkehr sowie Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- **Mehr Platz für Grün- und Freiräume**, Ruhezonen, Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel



© Stadt Wien/ Christian Fürthner



Low-Traffic-Grätzl Meidling

Weiterentwicklung des Konzepts

- Gründe für Gebietsauswahl: hohe Dichte, starke Hitzebelastung, Bildungseinrichtungen,
- Ziel: mehr Grün, mehr Freiraum, weniger Verkehr
- Transformation mit geringeren finanziellen Mitteln





Danke!

DI Manuel Pröll
Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung
manuel.proell@wien.gv.at

