

Masterplan Mobilität Josefstadt

Präambel

Die Josefstadt bewegt sich. Aufgrund ihrer kompakten Größe und ihrer innerstädtischen Lage bietet die Josefstadt vielfältige Möglichkeiten, die Wege des täglichen Lebens zurückzulegen. Der Großteil davon wird von den JosefstädterInnen zu Fuß oder mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln gemeistert. Gleichzeitig ist unser Bezirk der fahrradfleißigste Bezirk Wiens und mit rund 8.000 PKW jener mit dem geringsten PKW-Anteil pro EinwohnerIn Wiens. Das Alter der Personen ist ein wichtiger Einflussfaktor auf die Wahl des Verkehrsmittels.

Die Josefstadt verändert sich. Die Bevölkerung unseres Bezirks wird in den nächsten 10 Jahren um rund 10% wachsen. Grund dafür ist nicht zuletzt die hohe Lebensqualität der Josefstadt. Zukünftig werden spürbar mehr jüngere Menschen in der Josefstadt leben. Dies ist für unseren Bezirk Chance und Herausforderung zugleich, ein funktionierendes Miteinander in allen Lebensbereichen dauerhaft sicherzustellen.

Die Josefstadt verändert, wie sie sich bewegt. Dem Ansteigen der Bevölkerung und dem damit verbundenen stärkeren Verkehrsaufkommen steht speziell im innerstädtischen Raum eine begrenzte Infrastruktur gegenüber. Das macht ein Umdenken notwendig. Den ersten Schritt haben viele von uns schon gemacht. Kaum jemand zählt heute noch zu den „klassischen“ VerkehrsteilnehmerInnen, die sich nur auf eine Art fortbewegen, im Gegenteil: Heute fährt man etwa mit dem Rad in die Arbeit, mit der U-Bahn ins Stadion und am Wochenende mit der Familie im Auto aufs Land. Je nach Bedürfnis und Anlass werden verschiedene Formen der Mobilität genützt.

Aufgabe der Politik ist es, diese Veränderung zu begleiten und mitzugestalten. Hier gilt es, im Interesse der Bevölkerung das Gemeinsame vor das Trennende zu stellen. Daher hat sich verschiedene in die Josefstädter Bezirksvertretung gewählten Fraktionen – ÖVP Josefstadt & Bürgerforum, Grüne Alternative Josefstadt, SPÖ Josefstadt, NEOS & Echt Josefstadt – auf einen gemeinsamen Masterplan Mobilität geeinigt, um dies zu ermöglichen.

Ziel des Masterplans ist es ein rücksichtsvolles Auskommen aller VerkehrsteilnehmerInnen (FußgängerInnen, Rad- & öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr) zu gewährleisten. Durch die vereinbarten Maßnahmen wollen wir eine Erhöhung des Anteils an öffentlichem Verkehr, FußgängerInnen- und Radverkehr durch Förderung dieser Verkehrsarten im Straßenraum erwirken und so die Josefstadt fit für die Mobilität der Zukunft machen.

1. Mobil zu Fuß

Unser Ziel: Bevorrangung der FußgängerInnen als schwächste VerkehrsteilnehmerInnen!

Ausgangslage:

Mit nur rund 1 Quadratkilometer Fläche ist die Josefstadt der Inbegriff eines Bezirks der kurzen Wege. Eine Vielzahl von Freizeit- und Erholungseinrichtungen, aber auch Restaurants und Geschäfte können innerhalb sehr kurzer Distanz unkompliziert zu Fuß erreicht werden. Damit liegt die Josefstadt voll im Trend – wienweit legen rund 40% der Menschen fast täglich einen reinen Fußweg zurück.

Bestimmte Personengruppen wie Kinder oder ältere Menschen haben besondere Bedürfnisse im öffentlichen Raum. Es ist daher von großer Bedeutung ihnen ein sicheres und unbeschwerliches Vorankommen zu ermöglichen. Viele Wege in der Josefstadt sind heute schon gut zu Fuß zurück zu legen. Noch bestehende Hindernisse, Barrieren und Gefahren sollen abgebaut bzw. entschärft werden.

Durch Wohnstraßen oder Begegnungszonen kann der öffentliche Raum für FußgeherInnen bequemer und sicherer werden. Die Josefstadt war etwa der erste Bezirk Wiens, in dem eine Wohnstraße – nämlich die Lenaugasse – eingerichtet und damit für AnwohnerInnen und PassantInnen attraktiviert wurde. Die Bevorrangung von zu-Fuß-gehenden Menschen in diesen, aber auch anderen Straßen ist uns daher ein besonderes Anliegen.

Maßnahmen:

- Attraktivere und komfortablere Benutzung von Gehsteigen durch weitestgehende Sicherstellung der **Mindestbreite von 2,5 Meter** (besonders in Teilen der Piaristengasse) nach Vorbildern aus angrenzenden Bezirken (zB Straßenstück der Neubaugasse zwischen Siebensterngasse und Mariahilferstraße) unter Berücksichtigung der AnrainerInneninteressen
- **Bekanntnis zur Optimierung der Ampelphasen** für FußgängerInnen im Bezirk sowie Einsatz für fußgängerfreundlichere Umlaufzeiten der Ampeln in ganz Wien (= Kürzere Wartezeiten & mehr Zeit zum Überqueren der Straßen) unter Berücksichtigung von Verkehr & Tageszeit
- Schaffung von **Verweilmöglichkeiten** (zB „Mikrofreiräume“, kleine lokale Verbesserungen der Straßen etwa durch Sitzgelegenheiten), um etwa älteren Menschen das Zu-Fuß-gehen einfacher und bequemer zu machen. Mögliche Standorte: Josef-Matthias-Hauer-Platz, Alser Spitz, Uhlplatz, Ecke Skodagasse / Florianigasse / Feldgasse, Josefstädter Straße / Kupkagasse, Hugo-Bettauer-Platz, „Tigerplatzl“ & Vorplätze der Schulen & Kindergärten.
- Bestmögliche **Sicherung von unregulierten Kreuzungen** im Schulwegplan durch SchülerlotsInnen unter Einbindung der Betroffenen
- Identifizierung von **Kreuzungen mit Verbesserungsbedarf für SeniorInnen** und Sicherstellung der Barrierefreiheit oder akustische Unterstützung zur Querung

- Verbesserung der **Beschilderung für FußgeherInnen** im öffentlichen Raum durch Infotafeln (nächste öffentliche Toilettenanlage, öffentliche Verkehrsmittel, etc.)
- Erhöhung der **Sichtbarkeit von Wohnstraßen** & Maßnahmen zur **Bewusstseinsbildung** und Durchsetzung des Durchfahrverbots gemeinsam mit der Polizei
- **Evaluierung der Wohnstraßen** der Josefstadt & bei Notwendigkeit Umgestaltung auch durch bauliche Veränderungen, um Wohnstraßencharakter zu ermöglichen
- Schaffung einer **zusätzlichen Wohnstraße** im Bezirk (Vorschlag: Mülkergasse).
- Schaffung von **Begegnungszonen** in der Josefstadt mit demokratischer Einbindung der Bevölkerung in die Entscheidung (Vorschläge: Lange Gasse, Josef-Matthias-Hauer-Platz)

2. Mobil mit dem Öffentlichen Verkehr

Unser Ziel: Weiterer Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr!

Ausgangslage:

WienerInnen, aber auch TouristInnen aus aller Welt schätzen die in Wien gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsmittel. Die steigenden Benutzungszahlen der Öffis belegen dies in Schwarz auf Weiß – auch in der Josefstadt, in der überdurchschnittlich viele Menschen etwa eine Jahreskarte der Wiener Linien besitzen.

Das Wachsen der Stadt und der Anstieg der Fahrgäste bringt jedoch auch Herausforderungen mit sich: Beispielsweise ist der im Bezirks startende 13A mit rund 13 Millionen Fahrgästen jährlich bereits jetzt die am stärksten genutzte Buslinie Wiens. Die in Planung befindliche neue U-Bahn-Linie 5 soll hier Entlastung bringen. Darüber hinaus verlaufen mit der stark frequentierten Straßenbahnlinie 2 und der U6 auch die drittlängste Straßenbahnlinie, sowie die längste U-Bahn Linie durch beziehungsweise entlang unseres Bezirks.

Lange Fahrstrecken, hohe Fahrgastzahlen und Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr wirken sich aufgrund der damit verbundene Störungs- und Verzögerungsanfälligkeit oft negativ auf Komfort und Frequenz des öffentlichen Verkehrs aus. An diesen Punkten muss angesetzt werden, um öffentliche Verkehrsmittel weiter zu beschleunigen und zu verdichten.

Maßnahmen:

- Maximaler Einsatz von modernen **Niederflurgarnituren** der Straßenbahnen

- Einsatz für **dichtere und insbesondere gleichmäßigere Intervalle**, speziell bei der Straßenbahnlinie 2, und Evaluierung der anderen Linien
- Eintreten für Zusatzgarnituren auf der **Linie 2** & Prüfung der Kurzführung in Stoßzeiten
- **Optimierung der Beschleunigung der Straßenbahnen** durch Ausbau der Möglichkeit zur „Vorankündigung“ bei Verkehrsampeln entlang aller Straßenbahn- & Buslinien
- **Identifizierung und Entschärfung von Eng- und Störungsstellen** der öffentlichen Verkehrsmittel (zB in der Blindengasse) gemeinsam mit den Wiener Linien & anderen Bezirken
- **Anbindung des 13A an die neue U-Bahn-Linie 5** durch Prüfung der Verlegung der Busendstation
- Bekenntnis zur bevorrangten **Umsetzung von Tempo 30 in der Josefstadt** auf Schulwegen & flächendeckende Einführung nach dem Vorbild von Mariahilf (Ausnahme von Tempo 30 für Bezirksumfahrungen)

3. Mobil mit dem Fahrrad

Unser Ziel: Fahrradfreundlichster Bezirk Wiens & Gewinnung neuer Zielgruppen für den Radverkehr!

Ausgangslage:

Die JosefstädterInnen legen derzeit rund 15% ihrer Wege per Fahrrad zurück – das ist das Doppelte des Wiener Durchschnitts und macht die Josefstadt zum Fahrradbezirk Nummer 1 bei der Fahrradnutzung im Alltag. Tausende Meter an Radverkehrsanlagen führen durch den Bezirk und darüber hinaus ist in vielen Straßen bereits Radfahren gegen die Einbahn möglich.

Laut einer Studie des Instituts für Verkehrswissenschaften der TU sind auch Fahrradabstellplätze in der Josefstadt gut ausgebaut. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung und des Trends zu umweltbewusster Mobilität ist es hier jedoch unsere Aufgabe, die Potentiale im Bereich der Radinfrastruktur weiter auszuschöpfen.

Um die auch von Stadt und Bund unterstützte Steigerung des Radverkehrsanteils zu ermöglichen, sollen auch neue Zielgruppen angesprochen und zum Fahrradfahren motiviert werden. Das geht etwa über mehr sichere Anlagen, sowie einladende & effizientere Routen. Darüber hinaus soll ein Ausbau der Angebote an Leihfahrrädern forciert werden, um diese unkompliziert verfügbar zu machen.

Maßnahmen:

- Verbesserung der **Infrastruktur für fließenden & ruhenden Radverkehr** im Bezirk durch Umsetzung der von der Agendagruppe „Radfahren in der Josefstadt“ eingebrachten und von allen Bezirksfraktionen beschlossenen Vorschläge
- Identifikation notwendiger zusätzlicher Standorte **neuer (auch mobiler) Fahrradabstellanlagen** gemeinsam mit Agendagruppe (Schwerpunkt entlang Josefstädter Straße)
- Ausbau der Beratung & Informationen an Hausverwaltungen über die Förderung von **Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund und Innenhöfen**
- Prüfung der Aufnahme der mit „Radfahren gegen die Einbahn“ ausgebauten **Florianigasse** in das Hauptradroutennetz
- Schaffung einer neuen **Fahrrad „Nord-Süd-Verbindung“** (Prüfung Lange Gasse oder Piaristengasse), die auch für ungeübte RadfahrerInnen attraktiv ist
- Ausbau der **bezirksübergreifenden Beschilderung auf Fahrradwegen**, zB durch Richtungsweiser zu bekannten Zielen (Brunnenmarkt, Universität, etc.) zur attraktiveren Benutzung von Radwegen
- **Verdichtung des Citybike Angebotes** mit dem Ziel der Schaffung ein bis zwei zusätzlicher Abstellanlagen (zB in Nähe Pfeilheim) & Einsatz für wienweite Umstellung auf barrierefreie e-Bike Systeme
- Erweiterung der Strecken mit der Möglichkeit des „**Radfahren gegen die Einbahns**“ mit dem Ziel eines flächendeckenden Ausbaues nach örtlicher Gegebenheit
- Verbesserung der **Radroute entlang der 2er Linie** durch Verbreiterung auf aktuelle Standardmaße
- Prüfung von neuen Fahrrad-Querungsmöglichkeiten über den Gürtel (Vorschlag Laudon- oder Breitenfelder Gasse)

4. Mobil mit dem Auto & einspurigem Kraftfahrzeug

Unser Ziel: Minimierung des Durchzugsverkehrs & Platz 1 der Bezirke bei Car-Sharing & E-Mobilität!

Ausgangslage:

Für viele Menschen ist das Auto oder das motorisierte Zweirad ein wichtiger Bestandteil ihrer Mobilität. Mit einem jährlichen Zulassungsrückgang von etwa 100 Fahrzeugen & statistischen 0,34 Pkw pro Person liegt der Anteil der Autos in der Josefstadt zwar unter dem Wiener Durchschnitt. Die dennoch existierende Parkplatzknappheit konnte mit dem Ausbau des AnrainerInnenparkens und einem Ansteigen der BesitzerInnen eines Parkpickerls teilweise entschärft werden. Obwohl in Wien der Anteil des PKW-Verkehrs laut Berechnungen in den nächsten 10 Jahren zurückgehen wird, bleibt die Anzahl an Autos aufgrund des Wachstums der Stadt (speziell in den Außenbezirken) aber gleich.

Dadurch wird die Problematik des Durchzugsverkehrs, also dem Durchfahren eines Bezirks von bezirksfremden Personen mit dem Auto als Abkürzung, weiter präsent bleiben und eine politische Lösung erforderlich machen. Die Josefstadt hat aufgrund ihrer innerstädtischen Lage und der großen Straßen an ihrer Bezirksgrenze hier einen Vor- und Nachteil zugleich. Insgesamt gibt es derzeit sieben verschiedene Möglichkeiten, den Bezirk direkt zu durchfahren. Diese sind in O-W-Richtung: Laudongasse; Josefstädter Straße; Florianigasse-Uhlplatz und in N-S-Richtung: Feldgasse/Lange Gasse-Laudongasse-Skodagasse-Florianigasse-Albertgasse; Lange Gasse-Laudongasse-Lederergasse-Strozzigasse; Piaristengasse-Florianigasse-Kochgasse; Lange Gasse. Auf den dadurch entstehenden Durchzugsverkehr gilt es mit besonderem Blick auf die bezirksübergreifenden Verkehrsflüsse, die Nahversorgung und die Interessen der AnrainerInnen zu reagieren und etwa Bezirksumfahrungen zu stärken. Beim weltweiten Trend zum "Nutzen statt Besitzen" möchte die Josefstadt Vorzeigebereich sein und die carsharing-Möglichkeiten ausbauen. Auch im Bereich der Elektromobilität ist großes Potential vorhanden, um umweltfreundlichere Motoren und damit auch nachhaltigere Mobilität im Bezirk möglich zu machen.

Maßnahmen:

- **Evaluierung des externen Durchzugsverkehrs im Bezirk und Prüfung von Maßnahmen, um diesen speziell in der Florianigasse & der Langegasse zu reduzieren**
- Gemeinsam mit anderen innerstädtischen Bezirken Einsatz für **Optimierung der Bezirksumfahrungen** bei bestmöglicher Verhinderung außerordentlicher Verkehrsbelastung (zB auf Basis von Erfahrungswerten des Umbaus der Mariahilfer Straße) und Berücksichtigung der AnrainerInneninteressen
- Weiterer Ausbau des Carsharingangebots im Bezirk, sowie Steigerung der Nutzerzahlen & verfügbaren Fahrzeuge.
- **Forcierung der E-Mobilität:** Bestmöglicher Ausbau des e-Tankstellennetzes im Bezirk (zB Ecke Albertgasse/Pfeilgasse) & Einsatz für e-Carsharing.

- Rahmenbedingungen für einspurige Kraftfahrzeuge verbessern durch Ausbau der **Abstellplätze für Motorräder & Motorroller, unter Bevorzugung von Elektrofahrzeugen**
- **Lückenschluss beim Ausbau der AnrainerInnenparkplätze** gemäß den Beschlüssen der Bezirksvertretung.
- **Einsatz für kurzfristiges Halten in AnrainerInnenparkplätzen** für Anrainerninnen und Anrainern ohne Parkpickerl zum Ausladen (bspw. mit 15-Minuten-Parkschein) sowie langfristig einer größeren zeitlichen Flexibilisierung, sowie gesetzliche Änderung des generellen Verbots des Abstellens von Fahrrädern in AnrainerInnen-Parkzonen. Damit soll sichergestellt werden, dass insbesondere auch mit Lastenfahrrädern in diesen Zonen geladen werden kann.