

Weniger Mut zur Lücke – zum Stellenwert der Fußverkehrsinfrastrukturen in offiziellen Geodaten

3.3. Wie Zahlen den Fußverkehr verbessern – Messen, Verstehen, Gestalten

1. Österreichischer Fußverkehrsgipfel, Graz

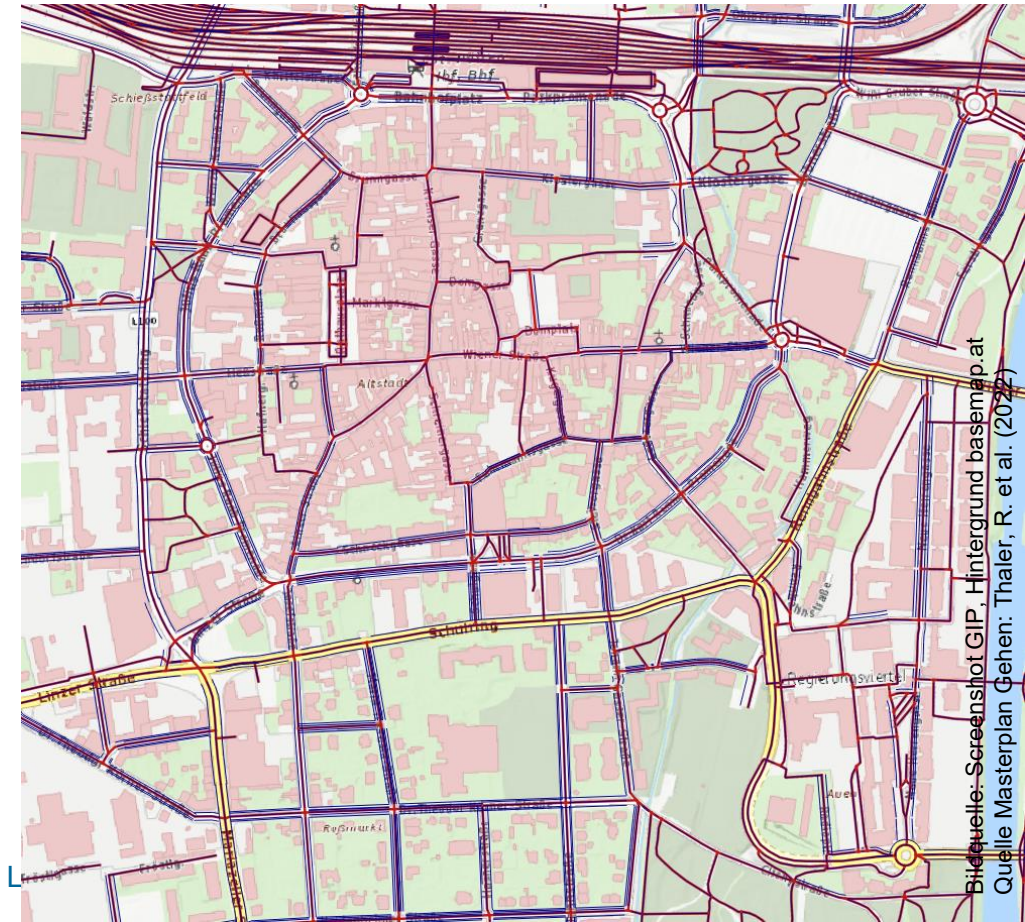
24.09.2025, 1400h

Leo Kostka, Tadej Brezina

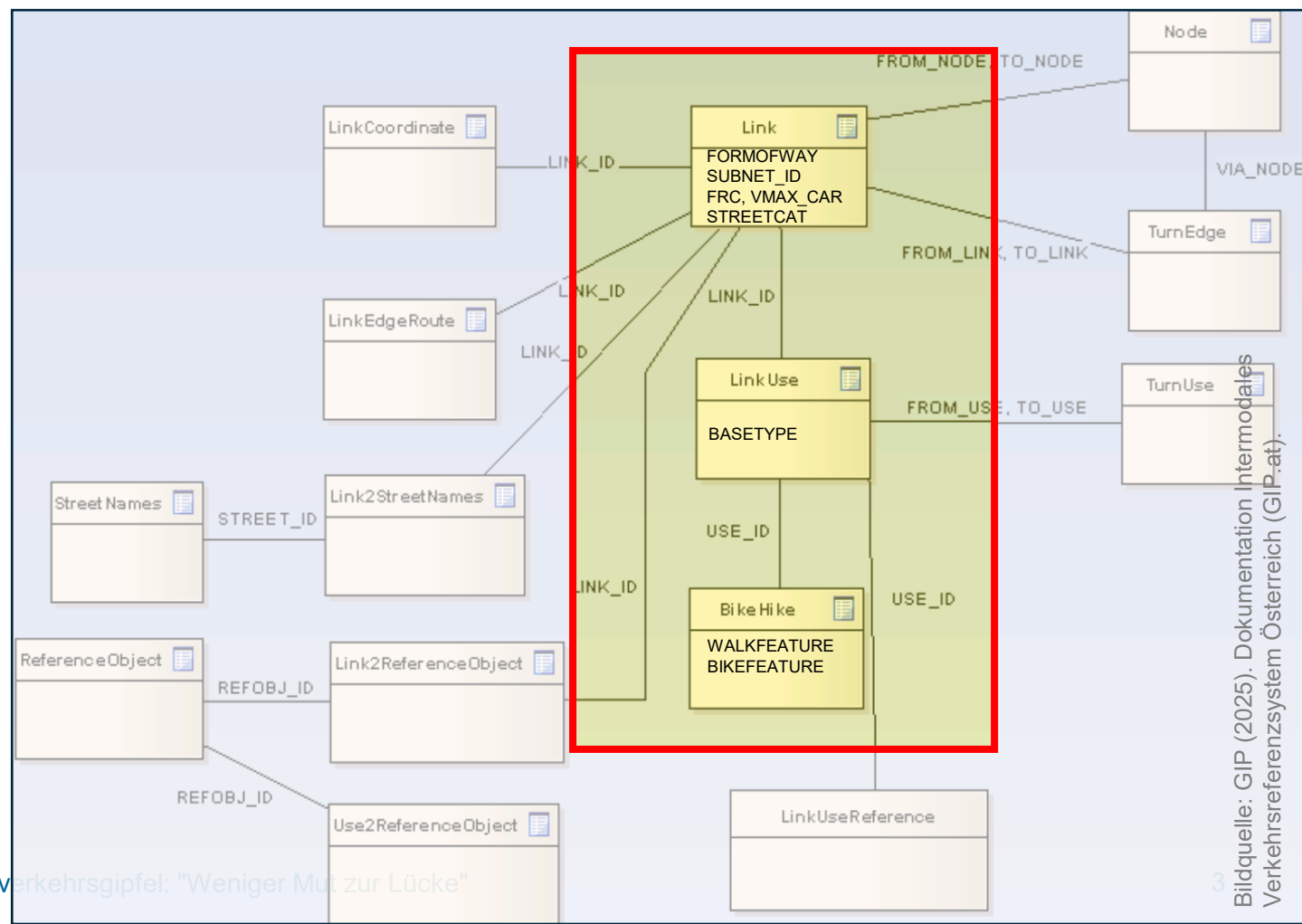
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Institut für Verkehrswissenschaften; Technische Universität Wien
Karlsplatz 13/230-1, A-1040 Wien



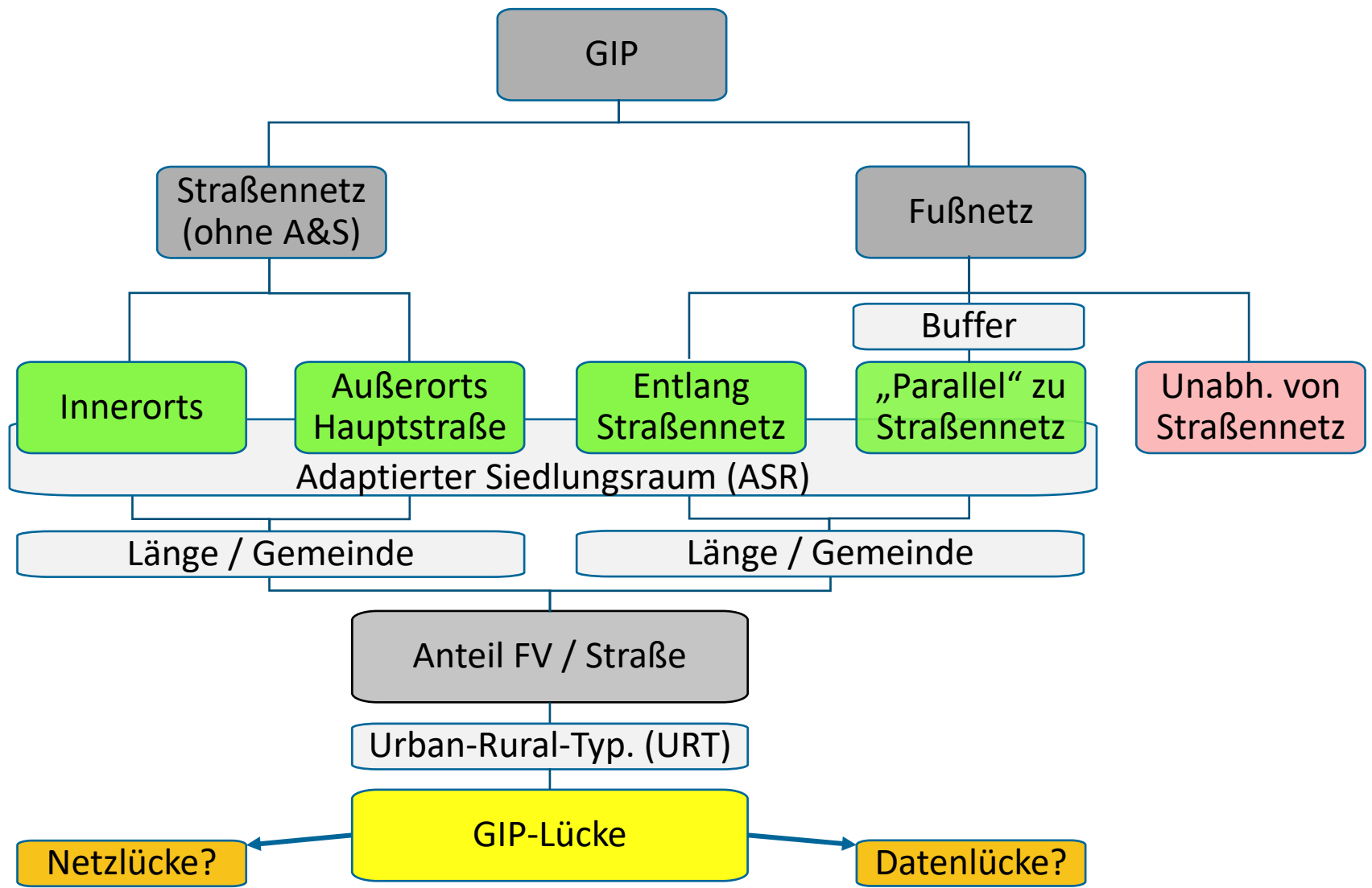
- Analyse des Fußverkehrs in der GIP als offiziellem AT-Verkehrsgraphen
 - Hintergrund: Auftrag von BMK, Definitionsversuch „sicheres FV-Netz“
 - Masterplan Gehen:
„Hochwertige digitale Infrastrukturdaten für den Fußverkehr schaffen“
 - Ziel: Identifikation von Netzlücken
 - Zwischenziel: Evaluierung Datenstand
- Räumliche Unterschiede



- Ziel: möglichst einheitliche Definition der Netzelemente
- Zielgruppe Alltagsfußverkehr
- Hierarchie FV-Netzelemente:
 - Fußgängerzone
 - Wohnstraße
 - Begegnungszone
 - Geh- und Radweg („Haupt-“, „Erweiterungs-“, „Privat-“ Netz)
 - Gehweg („Haupt-“, „Erweiterungs-“, „Privat-“ Netz)
 - Tempo 20
 - Ergänzungsnetz innerorts
 - Punktuelle Elemente & mögl. Ergänzungen



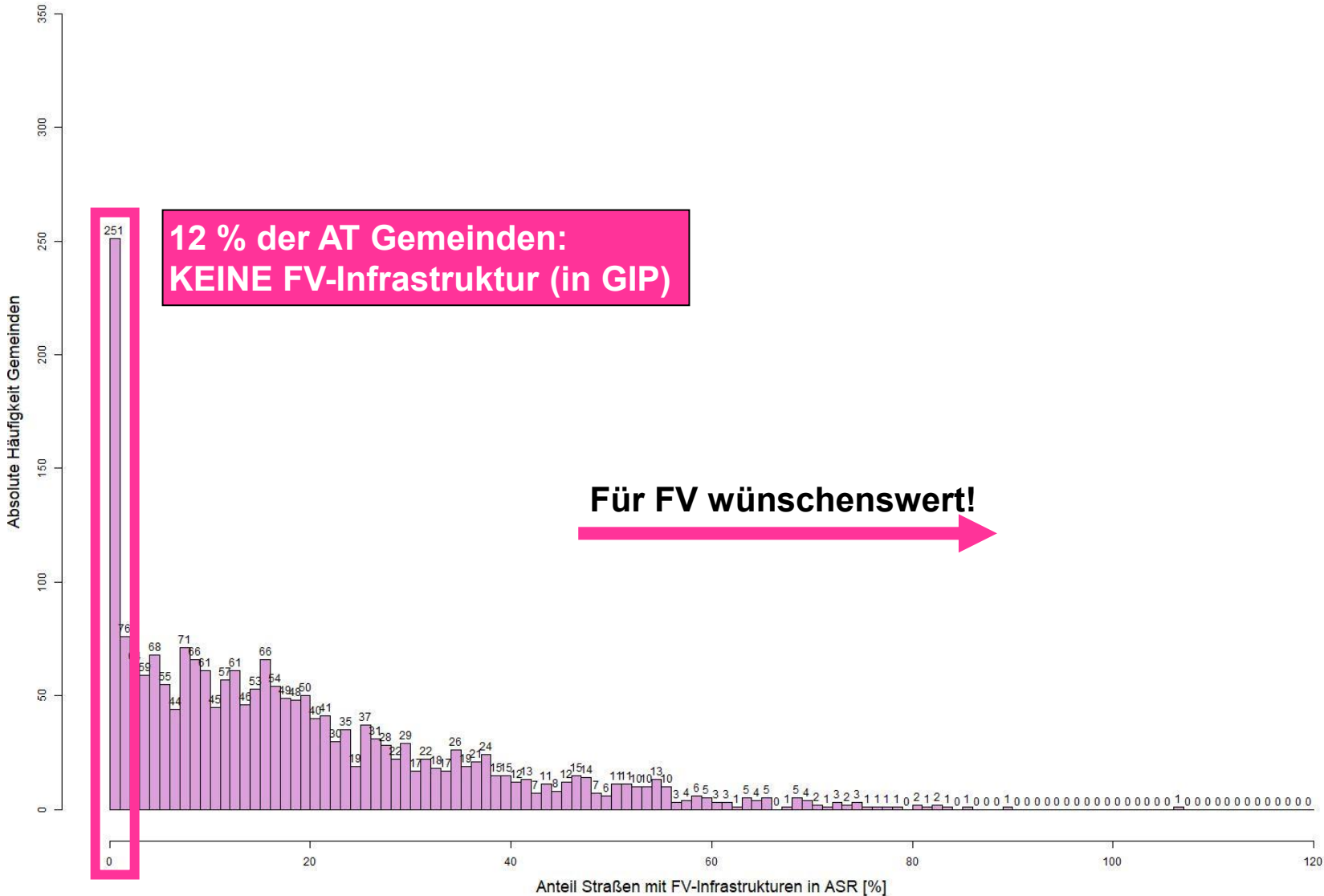
Analysemethode



[km] in ASR	Netz FV-Infra	Straße & FV-Infra	Netz Straße
Bgld.	140	99	3.584
Ktn.	709	587	5.376
NÖ	6.777	5.809	16.478
OÖ	2.934	2.255	12.872
Sbg.	447	255	3.901
Stmk.	1.444	991	9.355
Tirol	1.548	1.188	5.811
Vbg	1.308	964	2.129
Wien	3.686	2.353	2.730
AT	18.995	14.501	62.237

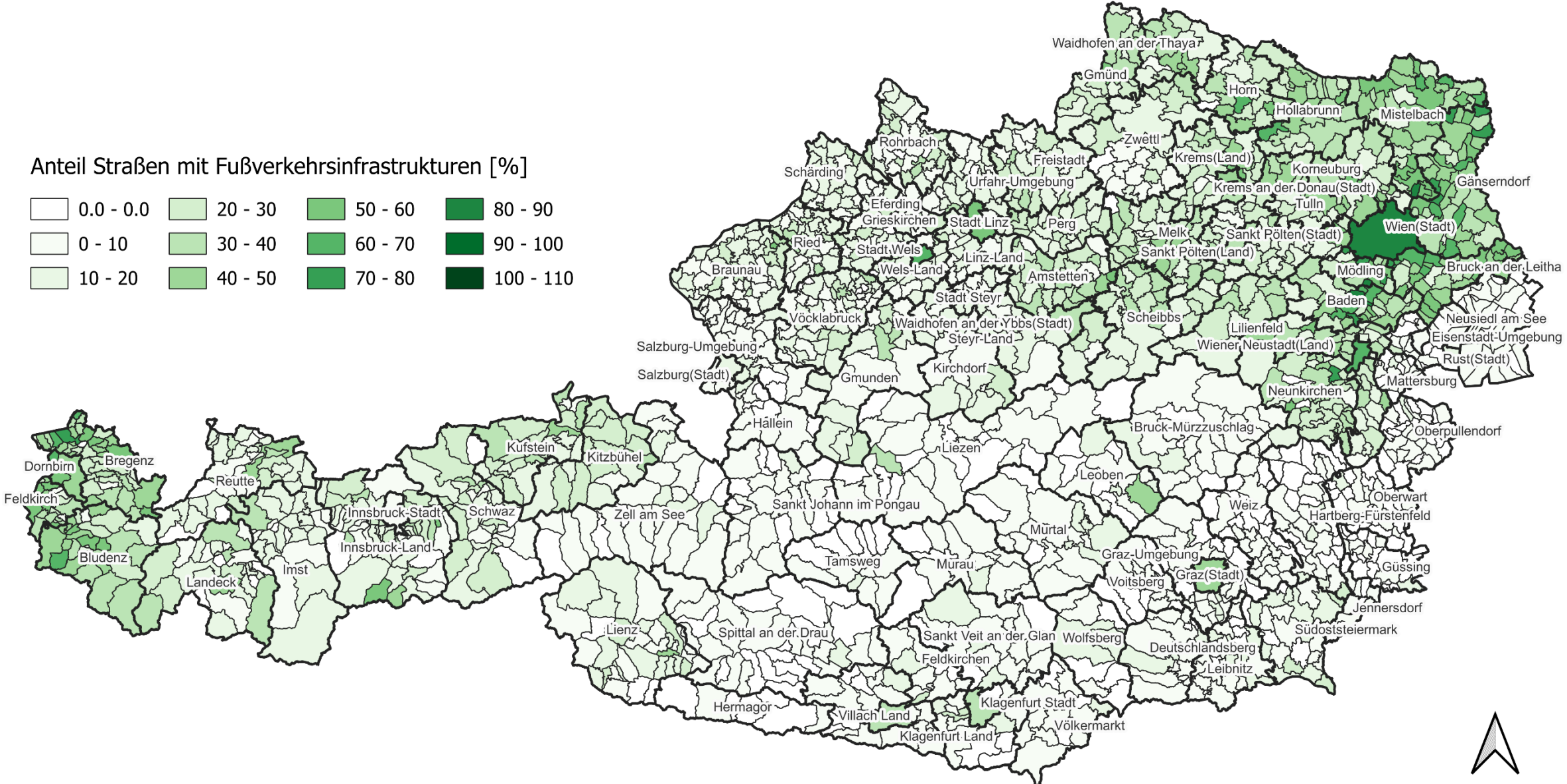


Anteil Straßen mit FV-Infrastrukturen im ASR je Gemeinde

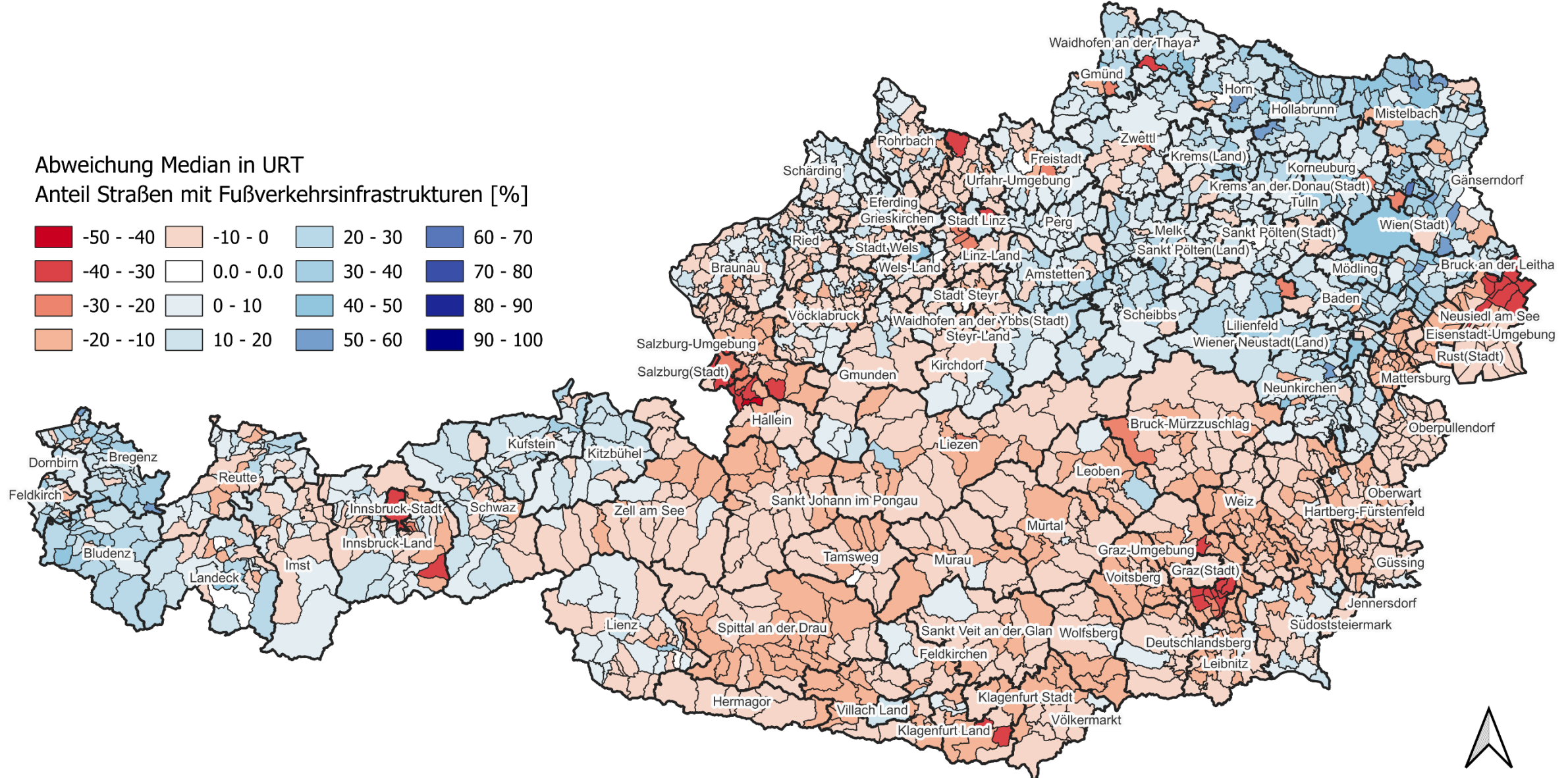
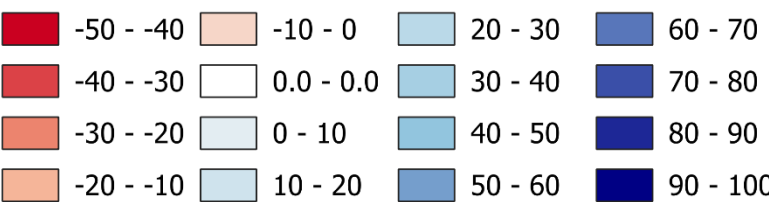


Anteil Straßen mit Fußverkehrsinfrastrukturen [%]

0.0 - 0.0	20 - 30	50 - 60	80 - 90
0 - 10	30 - 40	60 - 70	90 - 100
10 - 20	40 - 50	70 - 80	100 - 110



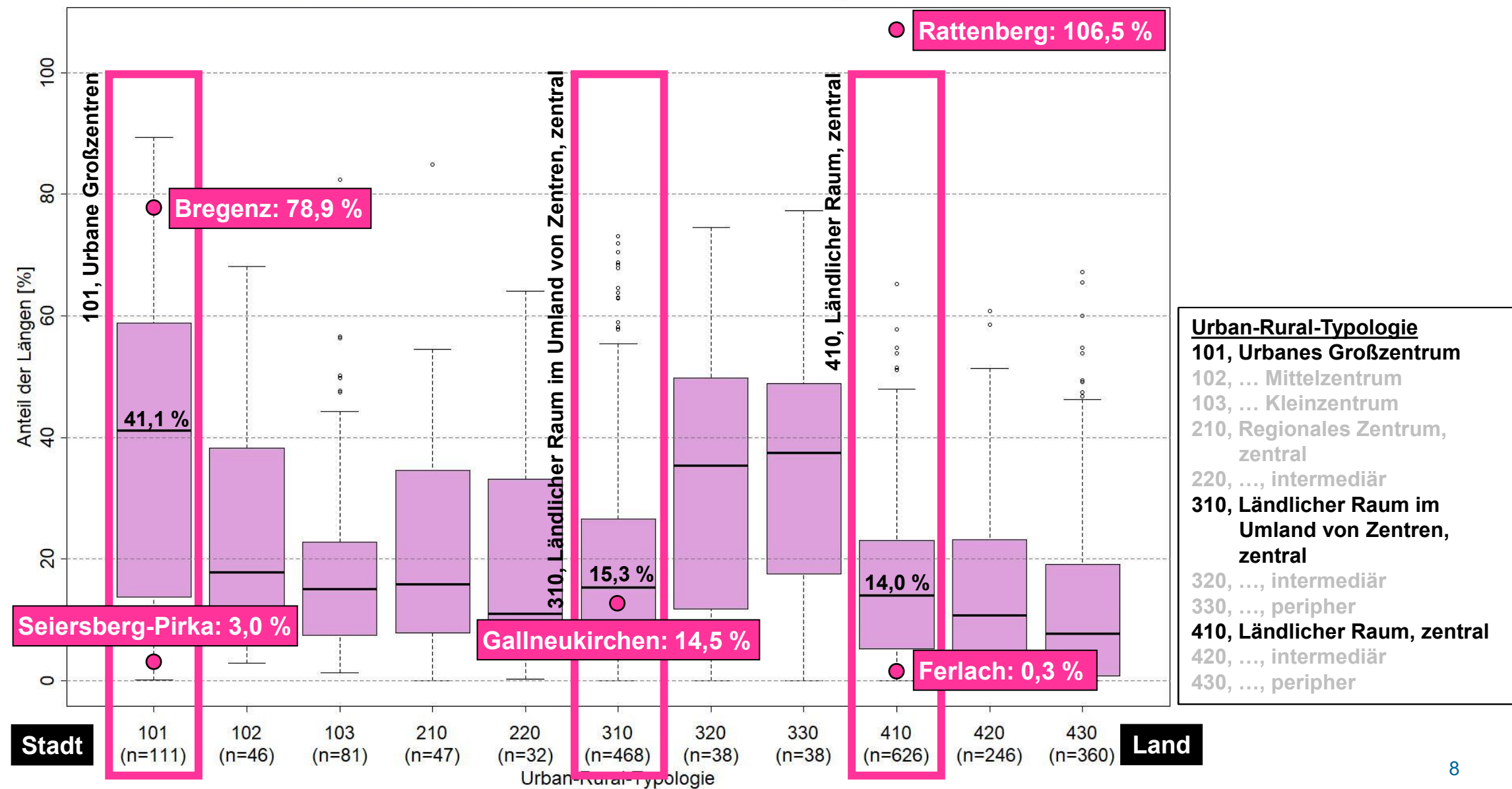
Abweichung Median in URT
Anteil Straßen mit Fußverkehrsinfrastrukturen [%]



Anteil Straßen mit FV-Infrastr. nach URT



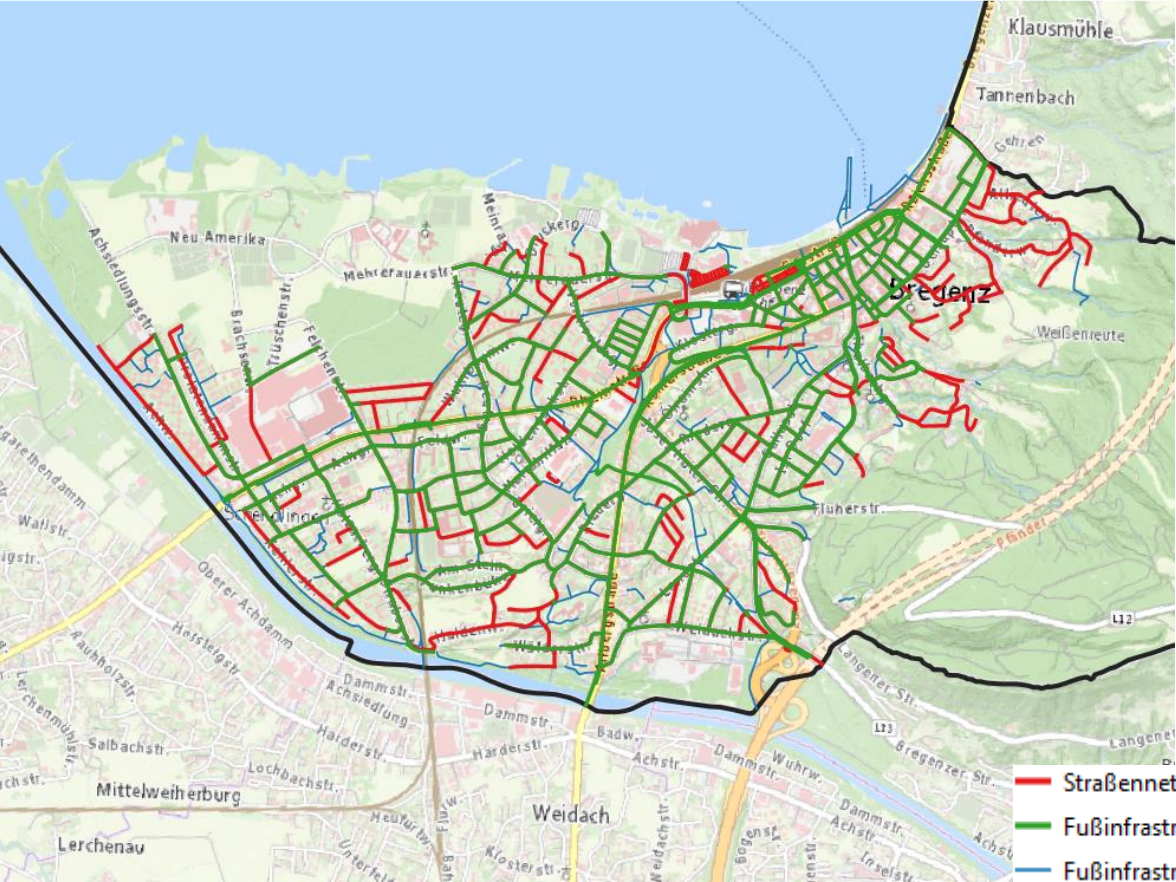
Anteil Straßen mit FV-Infrastrukturen im ASR je Gemeinde



Bregenz (Vorarlberg)

Anteil Fußinfrastruktur/Straßennetz: 79 %

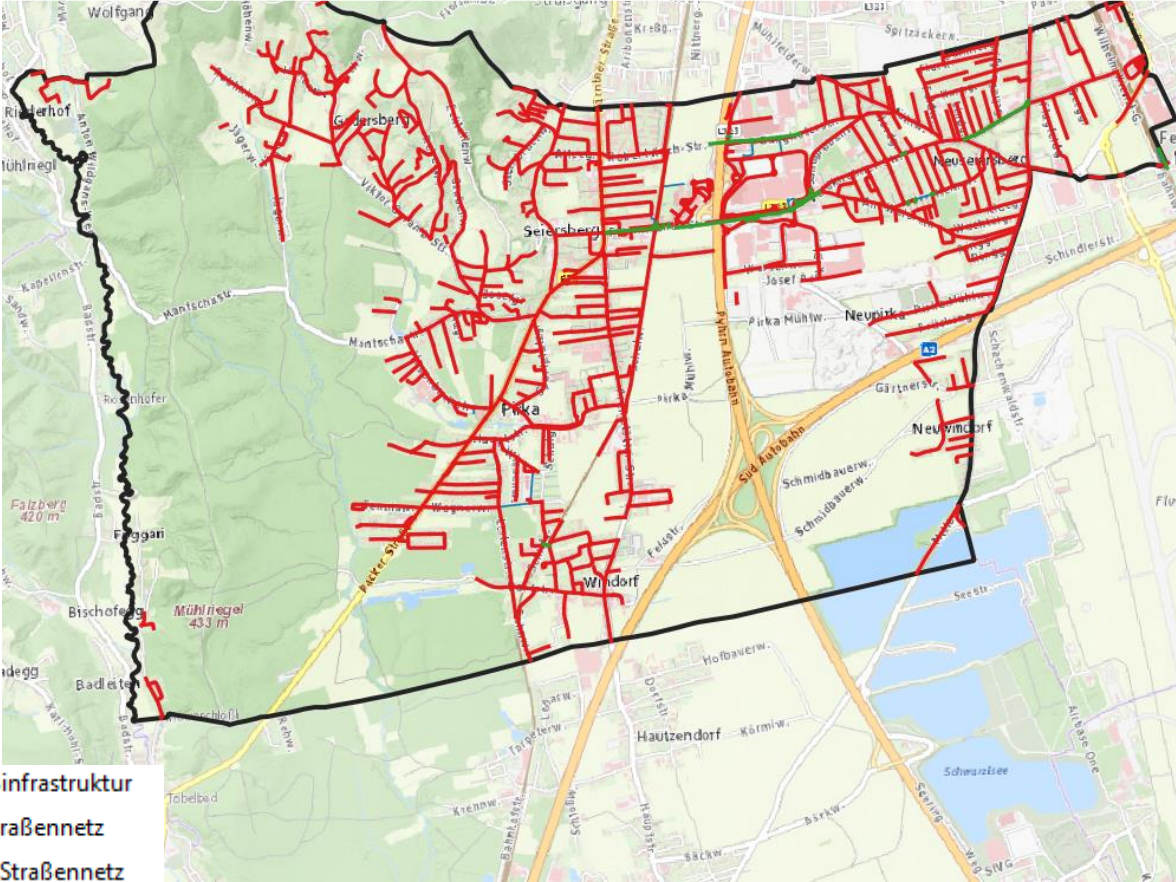
Quantil: 85 % (URT 101)



Seiersberg-Pirka (Steiermark)

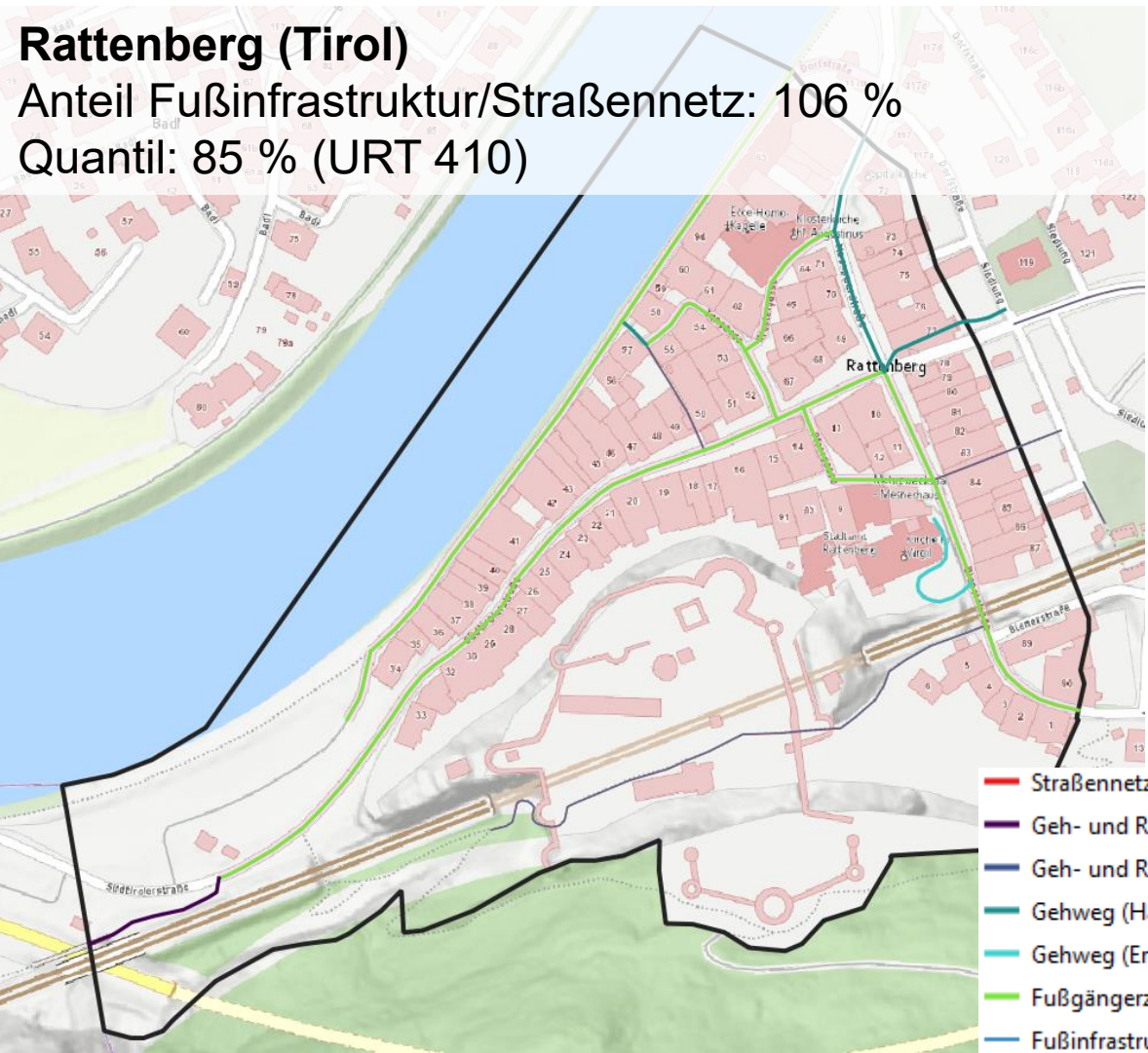
Anteil Fußinfrastruktur/Straßennetz: 3 %

Quantil: 15 % (URT 101)



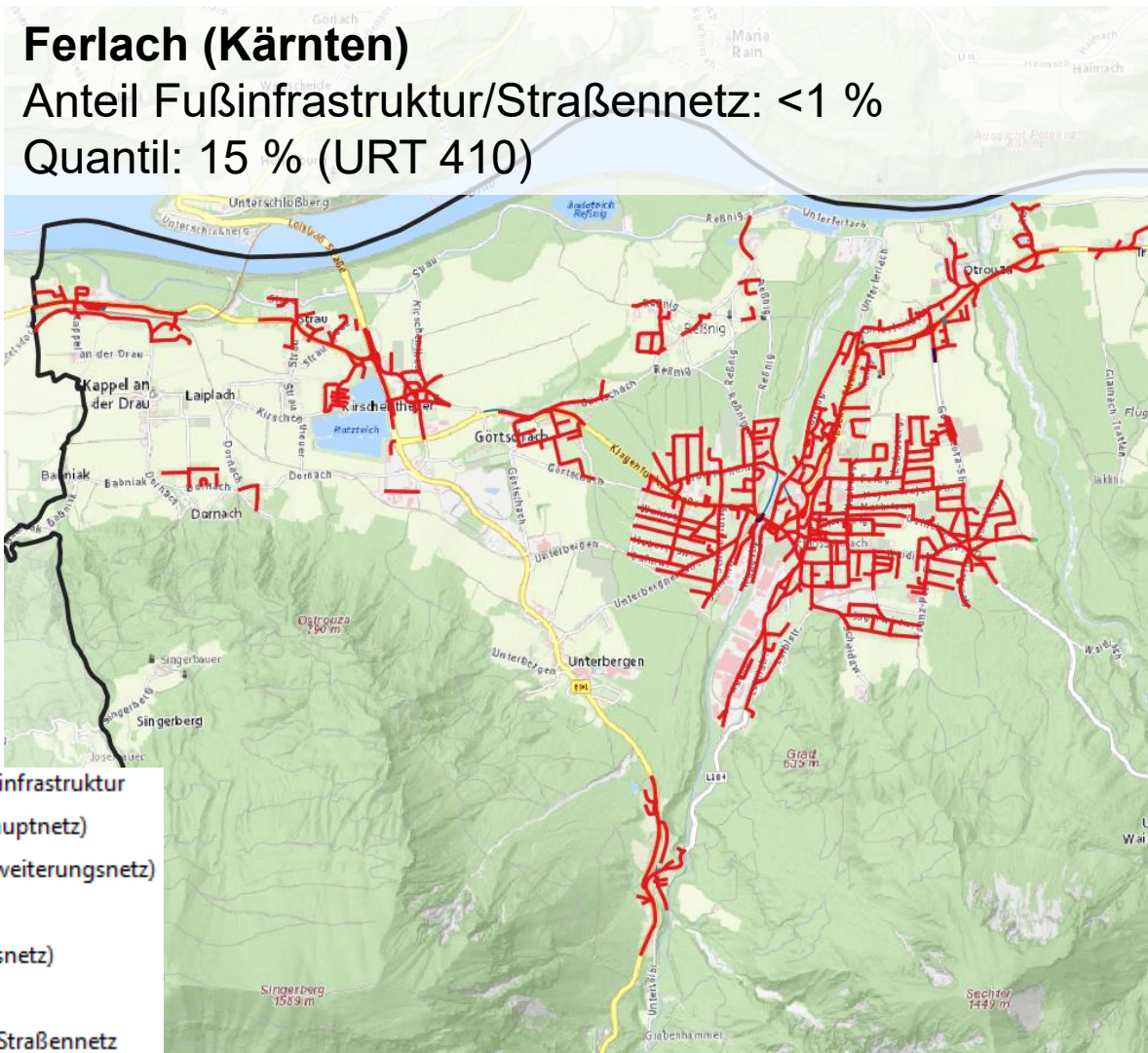
Rattenberg (Tirol)

Anteil Fußinfrastruktur/Straßennetz: 106 %
Quantil: 85 % (URT 410)



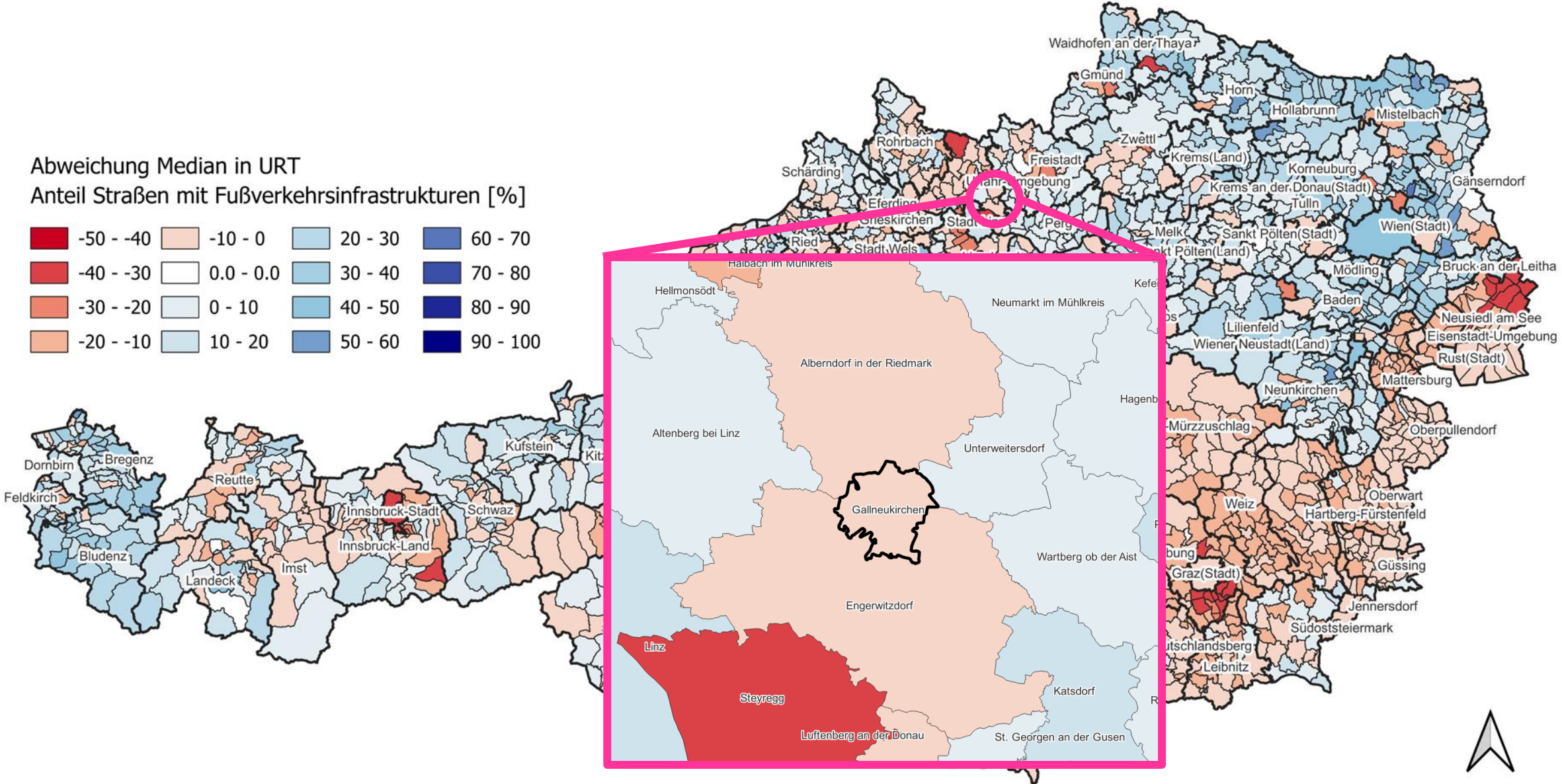
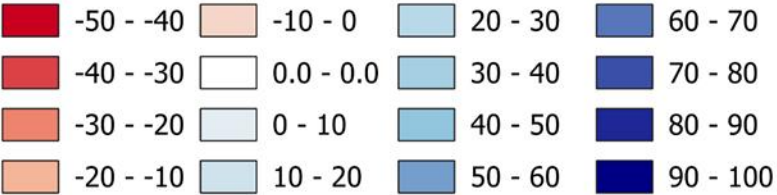
Ferlach (Kärnten)

Anteil Fußinfrastruktur/Straßennetz: <1 %
Quantil: 15 % (URT 410)



Beispiel: zentrales Umland von Zentren

Abweichung Median in URT
Anteil Straßen mit Fußverkehrsinfrastrukturen [%]



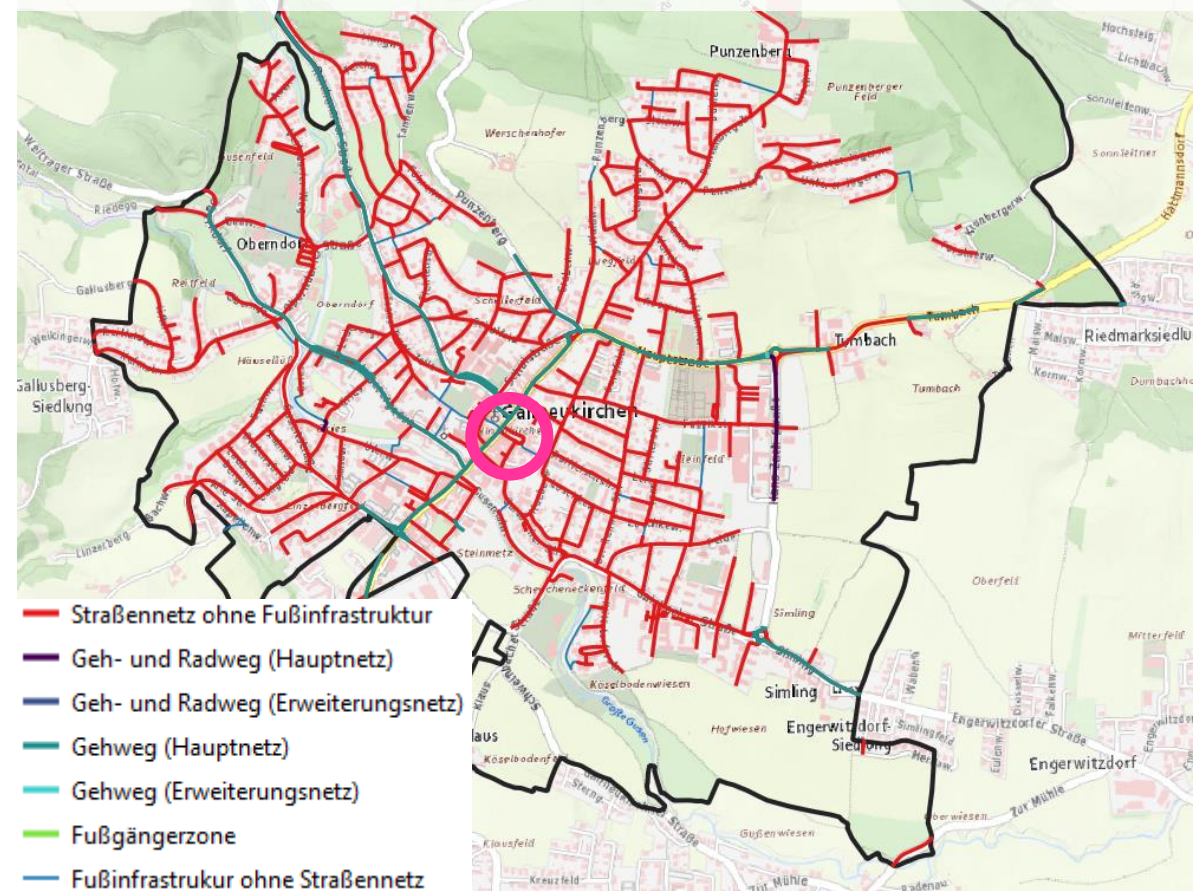
Beispiel für eine „durchschnittliche“
Gemeinde in den GIP-Daten



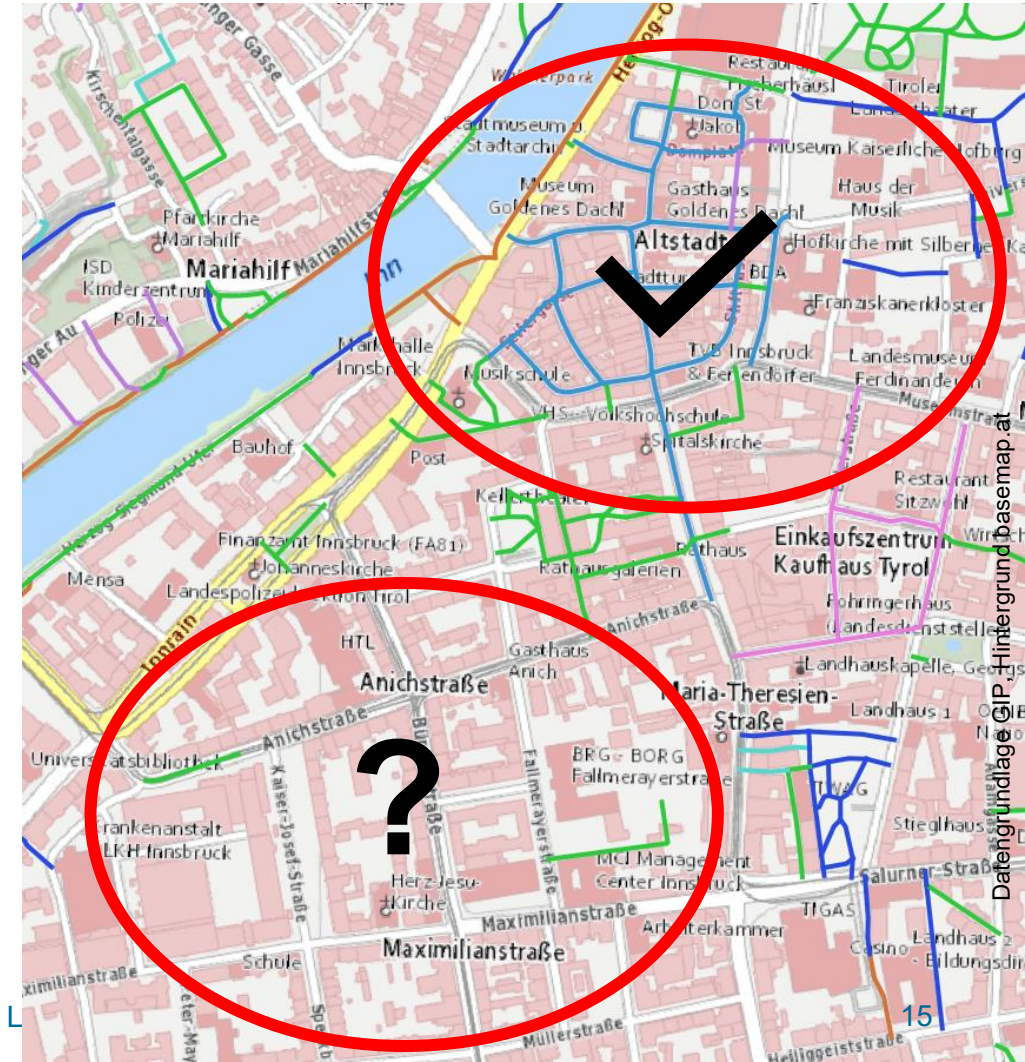
→ GIP-Daten nur teilweise befüllt

Gallneukirchen (Oberösterreich)

Anteil Fußinfrastruktur/Straßennetz: 15 %
Quantil: Median (URT 310)



- Fußverkehr bislang in GIP oftmals nur „nebenbei“
 - Fehlende Daten
 - Ungenutzte Variablen



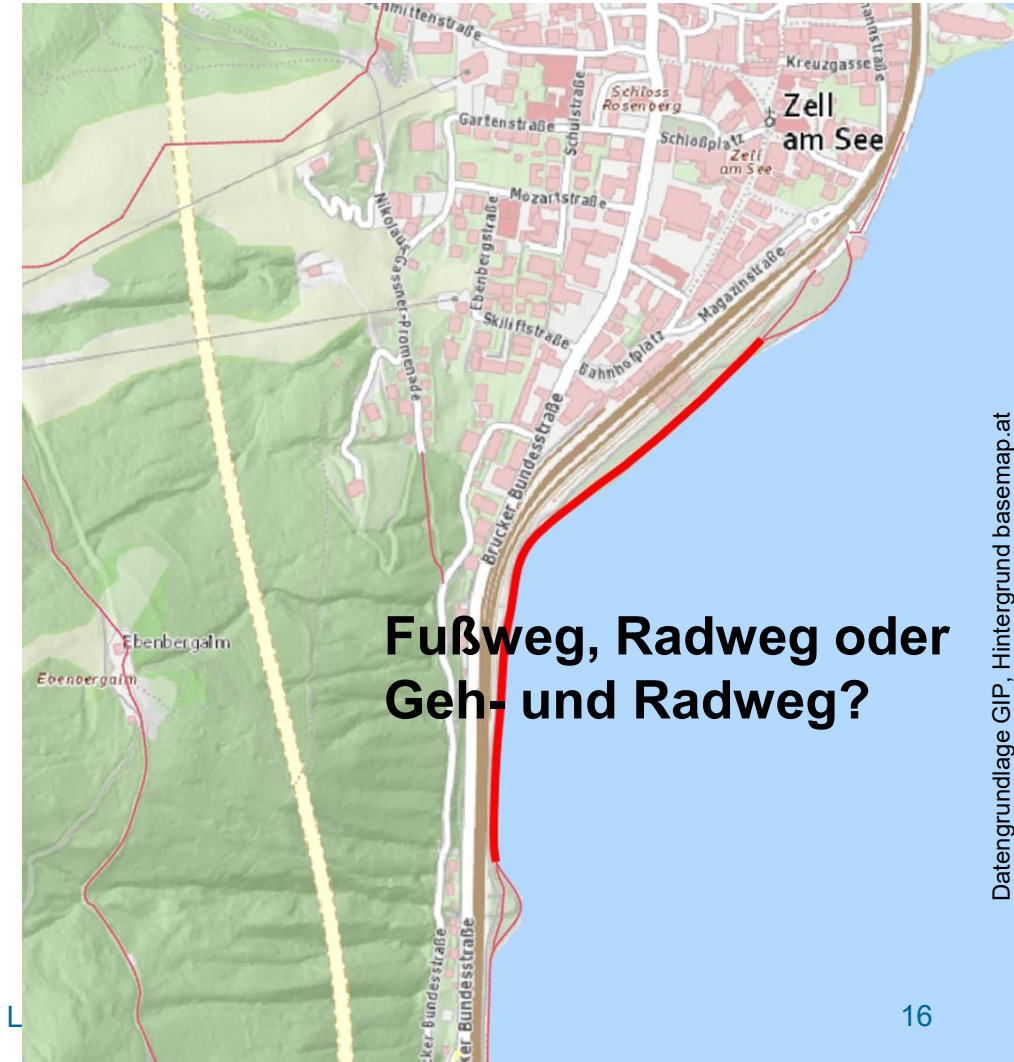
- Fußverkehr bislang in GIP oftmals nur „nebenbei“

→ Fehlende Daten

→ Ungenutzte Variablen

→ Inkonsistenzen

→ „Gleiches gleich benennen“



- Fußverkehr bislang in GIP oftmals nur „nebenbei“
 - Fehlende Daten
 - Ungenutzte Variablen
 - Inkonsistenzen
 - „Gleiches gleich benennen“
 - Unschärfen (Gehsteig/Gehweg)



- Datenqualität und Vollständigkeit regional sehr verschieden
 - Künftig mehr Fokus auf Fußverkehr
 - Bundesweit vergleichbare Detailtiefe anstreben
 - Layer FUSSVIS analog zu RADVIS in OGD-Daten?
- Vielfältige Potenziale hochwertiger Daten
 - VAO, ÖV-Güteklassen, Monitoring...

Sichere Fußwege in OGD-Daten noch lückenhafter als in der Realität

→ Weniger Mut zur Lücke!



Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
 Institut für Verkehrswissenschaften
 Technische Universität Wien
 Karlsplatz 13/230-1, 1040 Wien

- Tel: +43-1-58801-23131
- Mail: leo.kostka@tuwien.ac.at
- Web: www.fvv.tuwien.ac.at
- FB: www.facebook.com/FVV.TUW



AustriaTech. (2024). Sicheres Radverkehrsnetz Österreich und Bike&Ride-Erreichbarkeitsklassen. Eine Analyse zur Identifikation einer sicheren Radinfrastruktur und die Erstellung von B&R-Erreichbarkeitsklassen. AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH. Wien. URL: <https://www.mobilitydata.gv.at/daten/sicheres-radverkehrsnetz-und-bikeride-erreichbarkeitsklassen>.

Basemap.at.

Brezina, T. und Kostka, L. (2022). Laufende Auswertungen aus GIP, OSM und anderen Datenquellen - Parameter sicheres Radverkehrsnetz. Bundesministerium für Klimaschutz (BMK); Österreichische Energieagentur (AEA). Wien.

Brezina, T. und Kostka, L. (2025). Laufende Auswertungen aus GIP, OSM und anderen Datenquellen. Auswertung 2024 - Sicheres Fußverkehrsnetz. Bundesministerium für Klimaschutz (BMK); Österreichische Energieagentur (AEA). Wien.

GIP (2024). Graphenintegrationsplattform. Intermodales Verkehrsreferenzsystem Österreich.

GIP (2025). Dokumentation Intermodales Verkehrsreferenzsystem Österreich (GIP.at).

Thaler, R., Mastny, E., Angelini, A., Heinfellner, H., Lambert, S. und Staudner, M. (2022). Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030: Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Wien. URL: <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html> Abgerufen am 09.10.2023.