



MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH

bmvit

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

klimaaktiv



mobil

bmlfuw.gv.at
klimaaktivmobil.at
bmvit.gv.at

MASTERPLAN GEHEN

STRATEGIE ZUR
FÖRDERUNG DES
FUSSGÄNGERINNENVERKEHRS
IN ÖSTERREICH

Danksagung

Bei der Erstellung des Masterplan Gehen wurden zahlreiche ExpertInnen und EntscheidungsträgerInnen im Rahmen von Workshops eingebunden. Wir danken folgenden TeilnehmerInnen für ihre wichtigen Beiträge und ihre aktive Mitwirkung:

Karin Ausserer, Factum; Otmar Bruckner, BMI; Peter Czermak, Klimabündnis Österreich; Harald Frey, TU Wien; Elisabeth Fuessl, Factum; Markus Gansterer, VCÖ; Martin Germ, BMI; Alec Hager, Radlobby Österreich; Lisa Hammer, Österreichischer Städtebund; Bernhard Haubenberger, Österreichischer Gemeindebund; Marion Hiptmaier, komobile Gmunden; Christian Hummer, Amt der OÖ LR; Martina Jauck, B-Mobil; Petra Jens, Mobilitätsagentur Wien; Thomas Keller, Magistratsdirektion Wien; Peter Kostka, Magistrat Graz; Roland Krpata, Wiener Linien; Fritz Menzl, TSS Training-Schulung-Seminare; Michael Meschik, BOKU; Romain Molitor, komobile; Manuel Oberlader, Factum; Doris Ossberger, BSVÖ; David Pichler, ÖBB; Cosima Pilz, Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark; Thomas Pipp, ÖBB Infra; Werner Pruckner, BSVK und ÖZIV-Kärnten; Bernhard Reiter, Amt der Steiermärkischen LR; Klaus Robatsch, KfV; Michael Schopf, TU Wien; Markus Schuster, Herry Consult; Dieter Schwab, Walk-space.at; Martin Seidel, ILF; Gabriele Steinbach, Magistrat der Stadt Wien; Martina Strasser, Walk-space.at; Sebastian Tschinder, Magistrat Stadt Salzburg; Thomas Unterüberbacher, Amt der Kärntner LR; Petra Völkl, BMLFUW; Fritz Wagner, BMG; Erwin Wannemacher, KfV; Christoph Westhauser, Amt der NÖ Landesregierung; Oliver Wurz, Rosinak & Partner

Impressum

Idee und Konzeption

BMLFUW, Abteilung I/5: Mobilität, Verkehr, Lärm

Leitung: DI Robert Thaler, Mag. Eva Mastny (bis 06.2014), DI Werner Thalhammer (ab 06.2014)

bmvit, Abt. II/INFRA 4 – Gesamtverkehr, Leitung: DI Franz Schwammenhöfer, DI Florian Matiassek

Herausgeber und Kontakt

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung I/5: Mobilität, Verkehr, Lärm, Stubenbastei 5, A-1010 Wien, <http://www.bmlfuw.gv.at>, Klimaaktiv mobil: <http://www.klimaaktiv.at/mobilitaet.html>

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/Infra 4 – Gesamtverkehr, Radetzkystraße 2, A-1030 Wien, <http://www.bmvit.gv.at>, infra4@bmvit.gv.at

Inhaltliche Bearbeitung

DI Robert Thaler, DI Werner Thalhammer, Mag. Eva Mastny, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

DI Franz Schwammenhöfer, DI Florian Matiassek, DI Patrick Grassl, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

DI Nikolaus Ibesich, Ing. Holger Heinfelner BSc, Umweltbundesamt

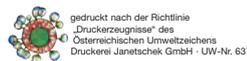
Zitervorschlag

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – BMLFUW, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit (2015): Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich; Wien

Layout und Design: Manuela Kaitna, Umweltbundesamt

Titelfoto: Christian Müller – Fotolia.com

Druck: Druckerei Janetschek GmbH, 3860 Heidenreichstein



Copyright

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2015.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015

Alle Rechte insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung vorbehalten. Kein Teil des Leitfadens darf in irgendeiner Form (durch Kopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung der Herausgeber reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Die Informationen und Inhalte dieses Leitfadens wurden sorgfältig zusammengestellt, dienen der unverbindlichen allgemeinen Information und ersetzen nicht eine eingehende individuelle Beratung.

Die Bundesministerien für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und für Verkehr, Innovation und Technologie übernehmen für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität der enthaltenen Daten keine Haftung. Eine Haftung für unmittelbare oder mittelbare Schäden, welche durch die Nutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, ist ausgeschlossen.

Wien, 2015

VORWORT

Schritt für Schritt zur umweltfreundlichen Mobilitätswende

Mein Ziel sind lebenswerte Städte und Gemeinden in einem lebenswerten Österreich. Dabei ist der Verkehr eine der größten Herausforderungen. Nicht nur für Europa und Österreich, sondern auch gerade für unsere Städte und Gemeinden. In Österreich verursacht der Verkehr ein Drittel der CO₂ Emissionen und ist zu 93 % von Erdöl abhängig. Für ein lebenswertes Österreich brauchen wir eine Energie- und Mobilitätswende, mit mehr aktiver Mobilität zu Fuß und per Rad, mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr und intelligentem Mobilitätsmanagement mit Elektromobilität und neuen innovativen Angeboten.

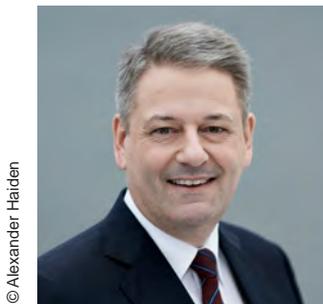
Zu-Fuß-Gehen spielt als klimafreundlichste, natürlichste und gesündeste Art der Fortbewegung gerade in Städten und Gemeinden eine wichtige Rolle in der Mobilitätswende. Leider wird bis heute die Bedeutung des Gehens unterschätzt. FußgängerInnen leiden unter Abgasen, Lärm und Platzmangel. Die Zersiedelung macht immer mehr Fußwege immer länger und immer mehr zu Autofahrten. Diesem Trend wollen wir aktiv entgegenwirken.

In diesem Sinne haben wir mit dem Masterplan Gehen erstmals eine nationale Strategie zur Förderung der FußgängerInnen in Österreich geschaffen und so die umweltfreundliche Mobilitätswende zur Aufwertung des Zu-Fuß-Gehens eingeleitet. Gerade für lebenswerte Städte und Gemeinden brauchen wir viele FußgängerInnen – denn sie heben die Lebensqualität, sorgen für saubere Luft und gutes Klima und stärken die lokale Wirtschaft, Gastronomie und Nahversorgung. Damit wir dies erreichen, empfiehlt der Masterplan Gehen in 10 Handlungsfeldern 26 konkrete Maßnahmen, um die Bedingungen für das Gehen wesentlich zu verbessern.

Für die Mobilitätswende brauchen wir auch die Zusammenarbeit aller AkteurInnen. Daher haben wir den Masterplan Gehen gemeinsam mit dem BMVIT, dem Umweltbundesamt und vielen ExpertInnen von Ländern, Städten und Gemeinden, Umweltverbänden, der Wirtschaft und Wissenschaft erarbeitet. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen, die zur Entstehung des Masterplan Gehens beigetragen haben, sehr herzlich bedanken.

Mit dem Masterplan Gehen wollen wir insbesondere die Städte und Gemeinden motivieren und unterstützen, Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für die FußgängerInnen zu setzen. Mein Ressort bietet Österreichs Kommunen mit dem klimaaktiv mobil Förderprogramm dabei weitere aktive Unterstützung für umweltfreundliche Mobilität.

Ich lade alle Länder, Städte und Gemeinden herzlich ein, den Masterplan Gehen gemeinsam mit dem Bund als Impuls zu nutzen und Initiativen für die Förderung des Zu-Fuß-Gehens zu starten. Gehen wir gemeinsam Schritt für Schritt zur Mobilitätswende.



© Alexander Haiden

Andrä Rupprechter

Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserkraft

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren!

Sehr viele Wege werden zu Fuß zurückgelegt: Jede Nutzung des Öffentlichen Verkehrs, des Motorisierten Individualverkehrs aber auch des Radverkehrs hat davor, danach und dazwischen einen mehr oder weniger langen Fußweg. Gehen ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsmitteln. Gehen ist quasi die Urform der Mobilität und der Überwindung des Raumes. Kurz gesagt: Ohne Zu-Fuß-Gehen, geht gar nichts. Zu-Fuß-Gehen hat einen unschätzbaren, aber leider häufig unterschätzten Wert.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat es sich daher zur Aufgabe gemacht, diesem wertvollen und unverzichtbaren „Verkehrsträger“ die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken, und bereits vor geraumer Zeit mit einer Bestandsaufnahme in Gestalt der Publikation „Fußverkehr in Zahlen“ begonnen. Denn am Beginn jeder verkehrspolitischen Aufgabe stehen eine detaillierte Analyse und das Vertrautmachen mit Zahlen, Daten und Fakten.

Heute sind wir einen Schritt weiter und präsentieren Ihnen den „Masterplan Gehen“, der Ziele definiert, Probleme aufzeigt sowie Lösungen entwirft und zur Realisierung vorschlägt. Der Masterplan unterstützt Verkehrsplanung und -politik dabei, das Zu-Fuß-Gehen in ein multimodales Verkehrssystem zu integrieren.

Um unser Verkehrssystem fußgängerInnengerecht zu gestalten und BürgerInnen verstärkt für aktive Mobilitätsformen gewinnen zu können, benötigen wir zeitgemäße und zukunftssichere Lösungsansätze. Forschung, Innovation und Technologie spielen dabei eine wesentliche Rolle. Aber auch eine geeignete bauliche und digitale Infrastruktur, eine ressourcenschonende Verkehrs- und Raumplanung, ein modernes Verkehrsrecht sowie ein rücksichtsvolles Miteinander unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen sind wesentliche Bausteine dafür, um Zufußgehen als attraktivere Alternative und Ergänzung zu anderen Verkehrsmitteln zu erhalten.

Dazu zeigt der vorliegende Masterplan Strategie und Umsetzungswege auf. Gemeinsam können wir viel tun, damit das Gehen seinen angemessenen Platz im Mobilitätsmix bekommt.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine anregende Lektüre.



© Elisabeth Grebe

Alois Stöger

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

INHALTSVERZEICHNIS

	ZUSAMMENFASSUNG/EXECUTIVE SUMMARY	5
1	EINLEITUNG	9
2	ZIELE	10
2.1	Ein attraktives Gesamtverkehrssystem	10
2.2	Ein hochwertiger Lebensraum.....	11
2.3	Klimaschutz und hohe Umweltqualität	12
2.4	Eine gesunde Bevölkerung	13
2.5	Eine faire und soziale Gesellschaft	15
2.6	Eine starke Wirtschaft	15
2.7	Eine hohe (Verkehrs-)Sicherheit	16
2.8	Eine integrative und partizipative Planung	16
3	AUSGANGSLAGE	17
3.1	Entwicklung der Verkehrsmittelwahl und der FußgängerInnen-Verkehrsnachfrage	17
3.2	Verkehrssicherheit.....	19
3.3	Problematik der Erhebungsmethode bei Mobilitätshebungen	20
4	BARRIEREN UND POTENZIALE FÜR DAS GEHEN.....	22
4.1	Welche Wege sind verlagerbar und wie?	22
4.2	Der FußgängerInnenverkehr und seine Bedeutung im Gesamtverkehrssystem	22
4.3	Mögliches Verlagerungspotential – Einsparung CO ₂	24
4.4	Wer geht?	24
4.5	Siedlungsentwicklung.....	25
4.6	Straßenraumgestaltung.....	26
4.7	Rechtliche und politische Rahmenbedingungen	27
5	HANDLUNGSFELDER.....	29
6	MASSNAHMEN.....	30
7	GUTE PRAXISBEISPIELE	43
7.1	Mobilitätsmanagement	43
7.2	FußgängerInnenverkehrsforschung	44
7.3	„Pilotprojekt Schutzweginitiative“: der Zebrastreifen der Zukunft.....	45
7.4	Fußgängerfreundliche Infrastruktur und Raumplanung.....	46
7.5	Information und Bewusstseinsbildung.....	49
7.6	Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.....	52
7.7	FußgängerInnenchecks.....	52
8	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	53
9	LITERATURVERZEICHNIS	54

ZUSAMMENFASSUNG

Der Stellenwert des Gehens

Zu-Fuß-Gehen ist die ursprünglichste Art der Fortbewegung, außergewöhnlich nachhaltig und klimaschonend. Zu-Fuß-Gehen ist ressourcenschonend, emissionsfrei, lärmarm, platzsparend und hat günstige Auswirkungen auf die Gesundheit. Zu-Fuß-Gehen ist eine für alle sozialen Gruppen und jedes Lebensalter mögliche und leistbare Form der Mobilität und sozial inkludierend.

Zu-Fuß-Gehen bringt nicht nur individuelle Vorteile für den einzelnen sondern schafft auch großen Nutzen für die Allgemeinheit durch hohe Lebensqualität in den Städten und Gemeinden bis hin zur Vermeidung von Gesundheitskosten. FußgängerInnen sind sehr wichtige Kunden und beleben die lokale Wirtschaft – in Gastronomie und Tourismus, wie im Einzelhandel und in der Nahversorgung.

Zu-Fuß-Gehen ist aber nicht nur die individuellste, eigenständigste und gesündeste Mobilitätsform, sondern hat eine unverzichtbare verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungsfunktion. Jede Fahrt, jede Reise und jeder Weg beginnt mit einem Schritt zu Fuß. Leider ist der Anteil des Fußverkehrs an den täglich zurückgelegten Wegen ist aus mehreren Gründen seit Jahrzehnten rückläufig. Insbesondere der steigende Motorisierungsgrad und die aus Zersiedelung und autoorientierten Raumstrukturen resultierende Verlängerung der Wege haben aus vielen Fußwegen Fahrten gemacht. In den letzten Jahrzehnten ist der Anteil des „Hauptverkehrsmittels Zu Fuß“ von mehr als zwei Drittel aller Wege im Jahr 1950 auf rund 19 % im Jahr 2010 zurückgegangen. Das Zu-Fuß-Gehen ist gleichzeitig die große Unbekannte im Gesamtverkehrssystem, da es statistisch vielfach nicht erfasst wird. So ist zwar jede Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Pkw Verkehrs aber auch des Fahrrads davor, danach und dazwischen mit einem Fußweg verbunden, der aber in den heute üblichen Statistiken meist nicht aufscheint. Damit einher geht auch mitunter eine systematische Unterschätzung der tatsächlichen Bedeutung des Gehens für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem.

Leitbild und Ziele des Masterplans

Um den Stellenwert des Zu-Fuß-Gehens wieder zu erhöhen, ist die Koordination und Bündelung der Kräfte von Bund, Ländern und Gemeinden von großer Bedeutung. Das *Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft* und das *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* haben daher gemeinsam die Initiative zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs ergriffen. Der Masterplan Gehen ist ein wesentliches Ergebnis dieser Zusammenarbeit und wurde mit Unterstützung des Umweltbundesamts und unter Einbindung zahlreicher ExpertInnen aus Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Wissenschaft, Wirtschaft und der öffentlichen Verwaltung erstellt.

Der Masterplan Gehen soll ...

- die wesentliche Bedeutung des Gehens für das Gesamtverkehrssystem bewusst machen!
- den motivierenden Rahmen für die Verbesserung der Bedingungen fürs Gehen setzen!
- die geeigneten Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung zur Umsetzung empfehlen!

Der Masterplan Gehen steht für ...

- ein attraktives Gesamtverkehrssystem
- einen hochwertigen Lebensraum und eine hohe Umweltqualität
- eine gesunde Bevölkerung und eine inklusive Gesellschaft
- eine Stärkung der lokalen Wirtschaft insbesondere der Nahversorgung
- eine erhöhte Verkehrssicherheit und sichere attraktive öffentliche Räume
- eine integrative und partizipative Planung.

Strategische Rahmenbedingungen

Der *Masterplan Gehen* steht für einen neuen nationalen strategischen Rahmen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens in Österreich und hat sich die Steigerung des FußgängerInnenverkehrs als Ziel gesetzt. Der Masterplan Gehen leistet wichtige Beiträge zum Klimaschutzgesetz, zum Nationalen Aktionsplan Bewegung und zum Gesamtverkehrsplan. Mit dem Masterplan trägt Österreich zur Umsetzung wichtiger internationaler Vereinbarungen wie dem Pan-Europäischen Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit THE PEP (WHO, UNECE) und dem Kinder Umwelt Gesundheits-Aktionsplan bei.

Die Handlungsfelder und Maßnahmen zur Förderung des Gehens

Der *Masterplan Gehen* soll alle Ebenen der Förderung des FußgängerInnenverkehrs ansprechen. Dazu wurden 10 Handlungsfelder definiert:

- I. *Verstärkte Zusammenarbeit und Koordination*,
zur Bündelung aller Kräfte hinsichtlich Motivation, Information und Aktivitäten
- II. *Förderung von Mobilitätsmanagement zur Forcierung des Gehens*,
zur Schaffung von Anreizsystemen fürs Gehen und eine verstärkte Fußverkehrsförderung
- III. *Infrastrukturverbesserung und Investitionsoffensive*,
um die Bedingungen für das Gehen wesentlich zu attraktivieren und Barrieren zu reduzieren.
- IV. *Fußgängerfreundliche Verkehrs-, Siedlungs-, und Städteplanung*,
zur Etablierung kompakter Raumstrukturen und kurzer Wege, zur Förderung durchmischter Strukturen und Stärkung der lokalen Wirtschaft und Nahversorgung.
- V. *Fußgängerfreundliche Verkehrsorganisation und Hebung der Verkehrssicherheit*
um fußverkehrsfreundliche Rahmenbedingungen zu schaffen und gewährleisten.
- VI. *Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln*
zur Nutzung von Synergieeffekten und Stärkung des gesamten Umweltverbundes.
- VII. *Informationssysteme und Bewusstseinsbildung*
um informiertes Gehen zu ermöglichen und Bewusstsein für dessen Vorteile zu schaffen.
- VIII. *Forschung*, für Innovationen und intelligente Technologien zur Unterstützung des Fußverkehrs.
- IX. *Ausbildung*,
für langfristig verankerte Nachhaltigkeit in der Gehwegeplanung und Fußverkehrsförderung.
- X. *Datenbasis und Monitoring*,
für eine realistische und umfassende Abbildung des Fußverkehrs in der Statistik.

Diesen 10 Handlungsfeldern wurden 26 konkrete Maßnahmen zugeordnet. Jede Maßnahme wurde hinsichtlich Kostenaufwand, Nutzen und Umsetzungszeitraum bewertet. Weiters wurde für jede Maßnahme festgehalten, welche Einrichtungen zur Umsetzung erforderlich sind bzw. hilfreich wären.

Anstoß und Ausblick

Mit dem von BMLFUW und bmvit initiierten Masterplan Gehen und den darin enthaltenen Handlungsfeldern und Maßnahmenempfehlungen wurde erstmals ein strategischer Rahmen für die Förderung des FußgängerInnenverkehr in ganz Österreich geschaffen. Damit soll ein breiter Impuls für die Förderung des Zu-Fuß-Gehens auf Bundes- Länder- und Gemeindeebene ausgelöst werden. Der Masterplan soll den Stellenwert des Zu-Fuß-Gehens heben, den FußgängerInnenverkehr steigern helfen und zur Erreichung der umwelt-, verkehrs- und gesundheitspolitischen Ziele beitragen.

BMLFUW und bmvit danken allen an der Erstellung des *Masterplan Gehens* beteiligten Akteuren für ihre wertvollen Beiträge und laden alle Stakeholder und Maßnahmenträger ein, den *Masterplan Gehen* als Anstoß und Leitlinie für die Förderung des Zu-Fuß-Gehens in ihrem jeweiligen Kompetenzbereich wirken zu lassen.

Los Geht's!

SUMMARY

The importance of walking

Walking is our oldest form of mobility. It is extremely sustainable and climate-friendly. Walking protects our resources, does not cause any emissions, does not take up much space and is beneficial to our health. Walking is a mode of mobility that is feasible and affordable for all groups of society and for all age groups. And furthermore, walking supports social integration.

Walking offers benefits not only for the individual but also for the general public as it boosts quality of life in urban environments and can help reduce health care costs. Pedestrians are highly important customers who stimulate local economies – whether by visiting restaurants or in tourism, or by using the small businesses and local shops in their community.

Walking is not only the most individual, independent and healthiest mode of mobility. Walking also has an indispensable function, as it is needed for connecting different transport modes. Every journey, every route and every distance covered begins with a single step – on foot. Unfortunately, the share of walking for daily trips has been declining for decades - for various reasons: especially the increasing rate of car ownership and the longer distances that need to be travelled as a result of urban sprawl and car-oriented spatial structures have turned journeys that used to be made on foot into trips made by car. In the last few decades the share of walking as a main transport mode went down from more than two-thirds of all trips made in 1950 to about one-fifth in 2010. Walking is at the same time very much an unknown quantity in the overall transport system as it is often missing in statistics. So, while all public transport trips, as well as trips by car or bicycle, involve walking before and after the trip and in-between, walking does not usually appear in today's statistics. Therefore the real significance of walking in a well-organized overall transport system is occasionally, or even systematically, underestimated.

Master Plan for Walking: guiding principles and objectives

In order to re-establish and strengthen the importance of walking, coordinated efforts and the pooling of forces of the federal government, federal provinces and municipalities are essential. Therefore, the Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management and the Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology have launched a joint initiative for the promotion of walking. The *Master Plan for Walking* is an important result of this cooperation. It was prepared with support of the Environment Agency Austria in consultation with numerous experts for transport, environment, science, economy and public administration.

The aim of the *Master Plan for Walking* is to:

- raise awareness about the significance of walking in the overall transport system
- provide a motivation framework for an improvement of the conditions for walking
- recommend appropriate measures for the promotion of walking and for their implementation

The *Master Plan for Walking* stands for:

- an attractive integrated transport system
- a high-quality environment
- a healthy population and an inclusive society
- strengthening local economies, especially local businesses and local shops
- an increase in road safety and attractive public spaces
- integrated and participatory planning

Strategic framework

The *Master Plan for Walking* provides a new national strategic framework for the promotion of walking in Austria. Its aim is to increase the share of walking. The *Master Plan for Walking* makes important contributions to the Climate Change Act, the National Action Plan on Physical Activity and the Overall Transport Plan. With the Master Plan, Austria contributes to the implementation of important international agreements such as the Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP, WHO, UNECE) and the Health and Environment Action Plan for Children.

Fields of action and measures for the promotion of walking

The aim of the *Master Plan for Walking* is to address all aspects of walking. Therefore, 10 fields of action have been defined:

- I. *Increased cooperation and coordination:*
for pooling of forces with a view to motivation, information and the relevant activities.
- II. *Promotion of mobility management to increase the amount of walking*
so as to create incentive systems for walking and provide increased support for walking.
- III. *Infrastructure improvement and investment initiative*
to make the conditions for walking considerably more attractive and to reduce barriers.
- IV. *Pedestrian-friendly transport, settlement and urban planning,*
to establish compact spatial structures and short distances, to promote mixed structures and to strengthen local economies and local shops.
- V. *Pedestrian-friendly transport organisation and improved road safety,*
to create and ensure pedestrian-friendly framework conditions.
- VI. *Optimisation of connections to other transport modes,*
to make use of synergy effects and to strengthen the entire eco-mobility system.
- VII. *Information systems and awareness raising,*
to provide appropriate information for walking and raise awareness about the benefits of walking.
- VIII. *Research,* for innovations and intelligent technologies to support walking.
- IX. *Education and training,* to firmly establish long-term sustainability in pedestrian route planning and in the promotion of walking.
- X. *Data and monitoring,*
for a realistic and comprehensive representation of walking in statistics.

To these 10 fields of action, 26 specific measures have been assigned. Each of these measures has been evaluated in terms of costs, benefits and the implementation timeline. For each measure, the facilities or devices necessary or supporting for its implementation have been specified.

Impetus and outlook

With the *Master Plan for Walking*, initiated by the BMLFUW and bmvit, and the fields of activity and recommended measures included therein, a strategic framework for the promotion of walking has been created for the first time in Austria. The Master Plan aims to give a broad impetus to the promotion of walking at national level, as well as in the federal provinces and in the municipalities. The aim of the Master Plan is to boost the importance of walking and to help increase the share of walking, as well as to help achieve environmental, transport and health policy targets.

The BMLFUW and bmvit are grateful to all those who participated in the preparation of the *Master Plan for Walking* and thank them for their valuable contributions. All stakeholders and all parties implementing the measures are called upon to bring the *Master Plan for Walking* into effect as an impetus and guiding principle to drive the promotion of walking within their respective spheres of competence.

Off we go!

1 EINLEITUNG

Zu-Fuß-Gehen ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Zu-Fuß-Gehen stellt ein eigenständiges Verkehrsmittel dar und besitzt eine verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungsfunktion. Zu-Fuß-Gehen ist das ressourcenschonendste Verkehrsmittel, hat positive Umweltauswirkungen durch Vermeidung von Abgasen und Lärm, hat positive Gesundheitsauswirkungen durch die Förderung der Alltagsbewegung, ist eine für alle sozialen Schichten und jedes Lebensalter leist- und durchführbare Form der Mobilität und daher sozial inkludierend. Zu-Fuß-Gehen hat neben den individuellen Vorteilen auch Kostenersparnisse bei der Verkehrsinfrastruktur oder im Gesundheitsbudget zur Folge. Der Anteil des Gehens an allen täglich zurückgelegten Wegen ist jedoch aus verschiedenen Gründen seit Jahren rückläufig. Zu-Fuß-Gehen ist die große Unbekannte im Gesamtverkehrssystem. Sehr viele Wege werden zu Fuß zurückgelegt, jede Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs aber auch des Radverkehrs hat davor, danach und dazwischen einen mehr oder weniger langen Fußweg. Kurz gesagt: Ohne Zu-Fuß-Gehen geht gar nichts. Zu-Fuß-Gehen hat einen unschätzbaren, aber leider häufig unterschätzten Wert, da die Fußwege statistisch vielfach nicht erfasst werden, aber auch von der betreffenden Person oft gar nicht wahrgenommen werden.

Die für den FußgängerInnenverkehr relevanten Kompetenzen des Bundes liegen z. B. im Rechtsbereich Straße (bmvit), in Bereichen der Klimaschutzgesetzgebung (BMLFUW) sowie in Bereichen nationaler Zielvorgaben für Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Luftreinhaltung und Gesundheit. Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs insbesondere der Raum- und Siedlungsplanung liegen jedoch im Bereich der Länder, Städte und Gemeinden. Zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens ist eine Koordination und Bündelung aller Kräfte von Bund, Ländern und Gemeinden von großer Bedeutung. Das BMLFUW und das bmvit haben daher die Initiative zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs ergriffen, um einen strategischen Rahmen und eine Koordinationsplattform zu schaffen. Dies erfolgt in Form eines bundesweiten „Masterplans Gehen“. Dieser Plan bietet einen strategischen Rahmen und eine wichtige Entscheidungshilfe für fußgängerrelevante Maßnahmen und Entscheidungsträger. Ziel des Masterplans Gehen ist es den Stellenwert der Fußgängerinnen und Fußgänger in Planung, Infrastruktur und Verkehrsorganisation sowie bei rechtlichen, finanziellen und institutionellen Fragen anzuheben.

Die Initiative für den „Masterplan Gehen“ soll Kräfte zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs bündeln, Synergien schaffen und österreichweit Impulse zur Erhöhung der Benützung des „Verkehrsmittels Gehen“ setzen. Eine (bundesweite) FußgängerInnenverkehrsstrategie steht unter dem übergeordneten Ziel einer hohen Lebensqualität auch als Folge einer gesunden, stadt-, sozial- und umweltverträglichen, sicheren und kostengünstigen Mobilität.

Zielgruppen des Masterplans sind: Verwaltung, politische EntscheidungsträgerInnen, Bevölkerung, InteressenvertreterInnen, Fachfrauen und Fachmänner, Universitäten, Fachhochschulen, Höhere Schulen, VerkehrsplanerInnen und -juristInnen, Förderstellen, ausschreibende Stellen für F&E, Wirtschafts- und MedienvertreterInnen.

Der Masterplan Gehen wird wichtige Beiträge zur Generalverkehrsplanung, zum Klimaschutzgesetz, zum nationalen Aktionsplans Bewegung und anderen wichtigen internationalen und nationalen Abkommen wie dem Pan-Europäisches Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit THE PEP (WHO Europe und UNECE) oder dem Kinder Umwelt Gesundheits-Aktionsplan CEHAPE (WHO) leisten.

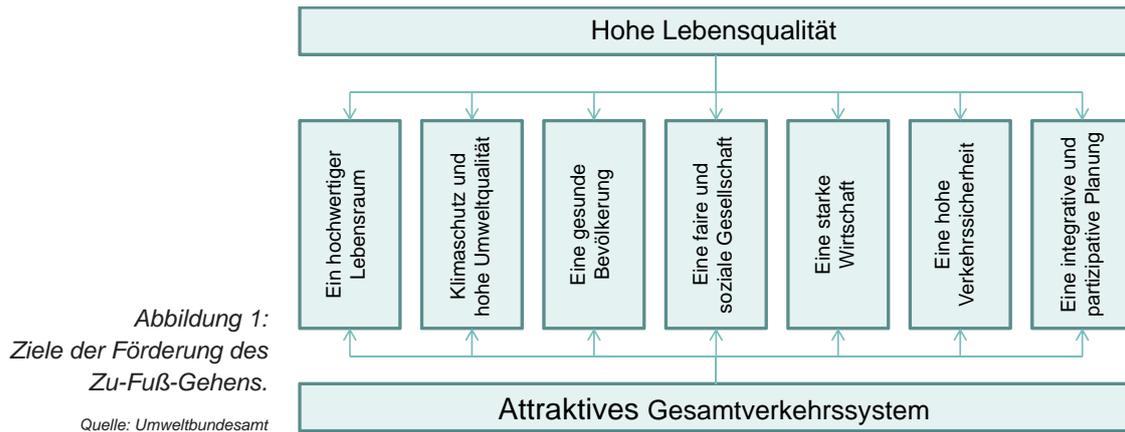
In die Erstellung des Masterplans Gehen waren österreichweit PraktikerInnen und ExpertInnen aus Landesregierungen, Städten, sowie aus Wissenschaft, Verkehrsunternehmen, und NGOs eingebunden.

Viele detaillierte und engagierte Stellungnahmen, Vorschläge und Anmerkungen wurden eingebracht und im vorliegenden Masterplan berücksichtigt. Wir danken allen ExpertInnen und Institutionen, die an der Erstellung des vorliegenden Masterplans Gehen mitgewirkt haben.

2 ZIELE

Ziel des Masterplans Gehen ist es, den Stellenwert des FußgängerInnenverkehrs zu erhöhen und die Bedürfnisse der FußgängerInnen in der politischen Entscheidungen sowie in den Strategien und Planungen von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden stärker zu berücksichtigen.

Der Masterplan stellt einen strategischen Rahmen für den FußgängerInnenverkehr dar und leistet damit einen Beitrag zur Erreichung umwelt- und verkehrspolitischer sowie verkehrsplanerischer Zielsetzungen.



2.1 Ein attraktives Gesamtverkehrssystem

Das Ziel ist ein Gesamtverkehrssystem, das

- die Bedürfnisse des FußgängerInnenverkehrs an oberste Stelle stellt,
- eine Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit sowie eine Hebung der Lebens- und Umweltqualität in Siedlungen und Straßen bewirkt,
- eine gesunde Bevölkerung in einer gesunden Umwelt fördert,
- den Einzelhandel und die Nahversorgung in Gemeinden und Städten stärkt,
- faire Mobilitätschancen sicherstellt,
- eine integrative und partizipative Planung ermöglicht und
- den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer zur Folge hat.

Ein attraktives Gesamtverkehrssystem bedeutet Wahlfreiheit für die BenutzerInnen. Die Bedeutung des FußgängerInnenverkehrs als eigenständiges Verkehrsmittel wird derzeit grob unterschätzt. Einerseits als eigenständiges Verkehrsmittel, andererseits als verbindendes Glied zwischen allen anderen Verkehrsmitteln. Der FußgängerInnenverkehr ist der wichtigste Zubringer zum öffentlichen Verkehr, eine Förderung eines der beiden Verkehrsmittel kommt auch dem anderen zugute. 10 % aller Autofahrten sind in Österreich kürzer als 1 km (siehe Abbildung 11 auf Seite 22) und bei geeigneten Rahmenbedingungen auch substituierbar. Eine Förderung des FußgängerInnenverkehrs hat daher auch direkte Auswirkungen auf alle anderen Verkehrsmittel. Eine attraktive Gestaltung des FußgängerInnenverkehrssystems kann durchaus eine Verschiebung des Modal-Splits bewirken und die Effizienz des gesamten Verkehrssystems erhöhen. Weniger PKW-Kilometer bedeuten im Allgemeinen weniger interne und externe Kosten. Ein höherer ÖV-Anteil führt zu einer besseren Auslastung der bereitgestellten Infrastruktur.

Auf europäischer Ebene thematisiert das Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“¹ die Entwicklung eines attraktiven Gesamtverkehrssystems zur Förderung städtischer Mobilität. Das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ der Europäischen Kommission² hat die Reduktion der Emissionen aus dem Verkehr zum Ziel; gleichzeitig sollen Wirtschaftswachstum durch effiziente verkehrsträgerübergreifende Verkehrssteuerung gewährleistet und Mobilität unterstützt werden. Auf nationaler Ebene ist es die österreichische Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), die als Bundesgesetz die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer regelt. Zusätzlich formuliert der 2012 vom bmvit veröffentlichte Gesamtverkehrsplan für Österreich Ziele und Strategien einer umfassenden Verkehrspolitik bis 2025 über alle Verkehrsmittel und -träger hinweg.

2.2 Ein hochwertiger Lebensraum

Raum in bestehenden Siedlungen ist knapp und verschiedene Nutzungen stehen untereinander in Konkurrenz. Raumintensive Verkehrsinfrastrukturen, die sich vorwiegend an Kfz orientieren, sollten gegenüber einer Aufwertung der Siedlungsqualität und einer Höherbewertung der Nutzerbedürfnisse speziell des Umweltverbundes (FußgängerInnen-Verkehr, Radverkehr, ÖV) überdacht und umgestaltet werden.



© Alexander Haiden



© Umweltbundesamt/Bernhard Gröger

Abbildung 2: Stau vs Flanieren

FußgängerInnenverkehr ist flächeneffizient und raumsparend. Sichere, angenehme Fußwege mit mit ausreichen breiten Fußverkehrsflächen, verstärkter Zugänglichkeit und erhöhter fußläufiger Erreichbarkeit in einem abgestimmten Gesamtsystem sind Merkmal einer fußgängerInnenverkehrsfreundlichen Ausrichtung der Verkehrspolitik und -planung.

¹ KOM(2007) 551: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52007DC0551>

² KOM(2011) 144: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF>

2.3 Klimaschutz und hohe Umweltqualität

Verkehr verbraucht durch die Herstellung und den Betrieb der Verkehrsmittel sogenannte externe Energie, die zusätzlich zur Körperenergie zugeführt werden muss. FußgängerInnenverkehr spart im Vergleich zu motorisierten Verkehrsmitteln fossile externe Energie und produziert somit keine Schadstoffemissionen. Ziel von Politik und Planung sollte es daher sein den Lebensraum so zu gestalten, dass Autofahren nicht strukturell als einzig mögliche Mobilitätsalternative erscheint. Jede vermiedene Autofahrt verringert die Emission von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm.

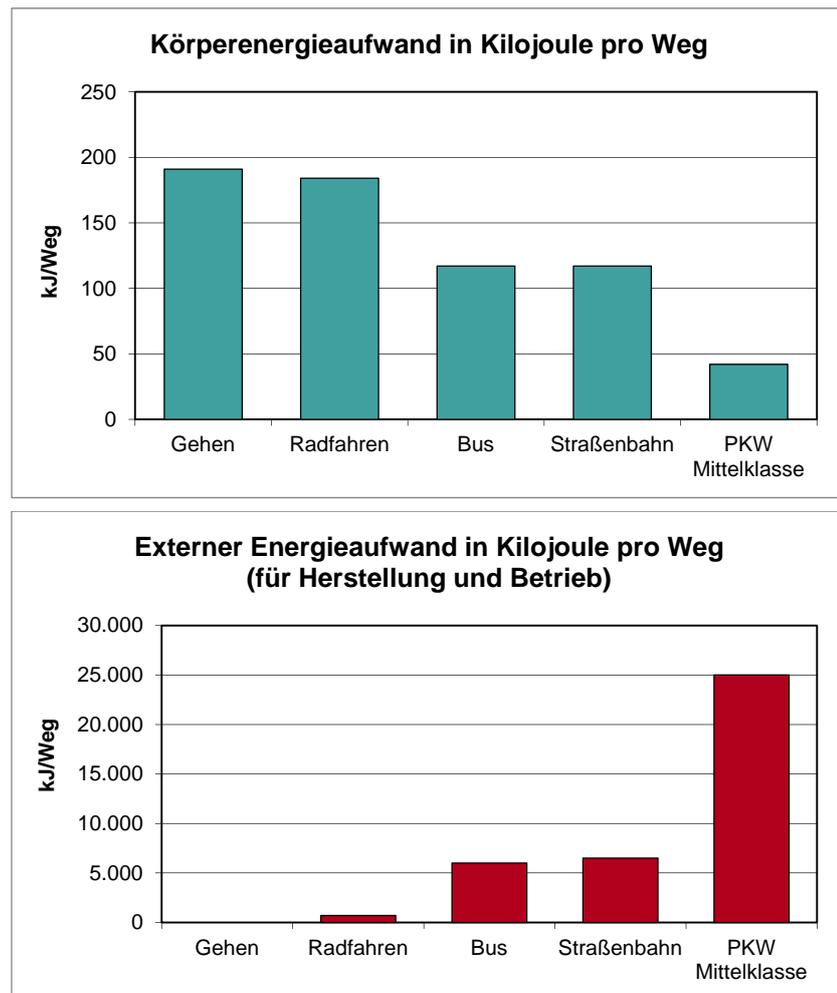


Abbildung 3: Energieaufwand für Mobilität in kJ/Weg (mit Weg ist hier die durchschnittliche Weglänge nach Verkehrsmittel gemeint).

Quelle: bmvit (2012a), S.78, eigene Darstellung

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene existieren zahlreiche Gesetze und Richtlinien, die einen hochwertigen Lebensraum direkt oder indirekt als Ziel oder zur Folge haben. Die Förderung des FußgängerInnenverkehrs kann einen Beitrag zur Erreichung der dort gelisteten Ziele, beziehungsweise zur Einhaltung der festgesetzten umweltrelevanten Grenzwerte für Emissionen und Immissionen leisten.

Auf europäischer Ebene sind dies:

- Das Richtlinien- und Zielpaket für Klimaschutz und Energie mit ambitionierten Zielvorgaben bis 2020 bestehend aus der Entscheidung zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (Effort Sharing Entscheidung; 406/2009/EG), der Richtlinie zur Förderung erneuerbarer Energiequellen (RL 2009/28/EG), der Energieeffizienzrichtlinie (RL 2012/27/EU), der Emissionshandelsrichtlinie (RL 2009/29/EG) sowie der Richtlinie über die Abscheidung und geologische Speicherung

von Kohlendioxid (RL 2009/31/EG); Im Oktober 2014 wurde seitens der Europäischen Kommission ein Rahmenplan für verschärfte Zielvorgaben bis 2030 vorgestellt;

- Der Beschluss der UN-Klimakonferenz von 2011 in Durban über die Notwendigkeit, die Emissionen von Treibhausgasen so weit einzudämmen, dass die globale Durchschnittstemperatur gegenüber dem vorindustriellen Level um weniger als 2 °C ansteigt³.

Auf nationaler Ebene sind zu nennen:

- das Klimaschutzgesetz (KSG) und die darin erfassten Höchstmengen für Treibhausgas-Emissionen unter anderem aus dem Verkehrssektor,
- das Immissionsschutzgesetz-Luft als zentrales Gesetz zur Luftreinhaltung,
- das Emissionshöchstmengengesetz Luft, BGBl. I Nr. 34/2003, zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/81/EG über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe in nationales Recht, sowie
- das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm.

2.4 Eine gesunde Bevölkerung

Das Zu-Fuß-Gehen bietet viele gesundheitliche Vorteile. Zwar benötigt es von allen Fortbewegungsarten die meiste Körperenergie, dieser Energieverbrauch hat jedoch positive Wirkungen für den Menschen und erhöht, statistisch gesehen, die Lebenserwartung und die Lebensqualität. Körperliche Bewegung kann einen Beitrag zur Vermeidung von Übergewicht leisten und andere positive Auswirkungen auf die Gesundheit haben (beispielsweise Verringerung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Krebs, Diabetes Typ II und Depressionen sowie Vorbeugung von Krankheiten und Verletzungen).

Alltagsbewegung wie Zu-Fuß-Gehen hat den Vorteil, dass „Bewegung“ mit geringem Aufwand in das tägliche Leben und damit in das tägliche Mobilitätszeitbudget (von rund 80 Minuten) integrierbar ist. Die WHO empfiehlt für Erwachsene als Mindestmaß 30 (bei Kindern 60) bewegte Minuten täglich, die durch Alltagsbewegung wie Zu-Fuß-Gehen oder Stiegen steigen bewältigt werden können.

Die Bewegungspyramide für Kinder und Erwachsene

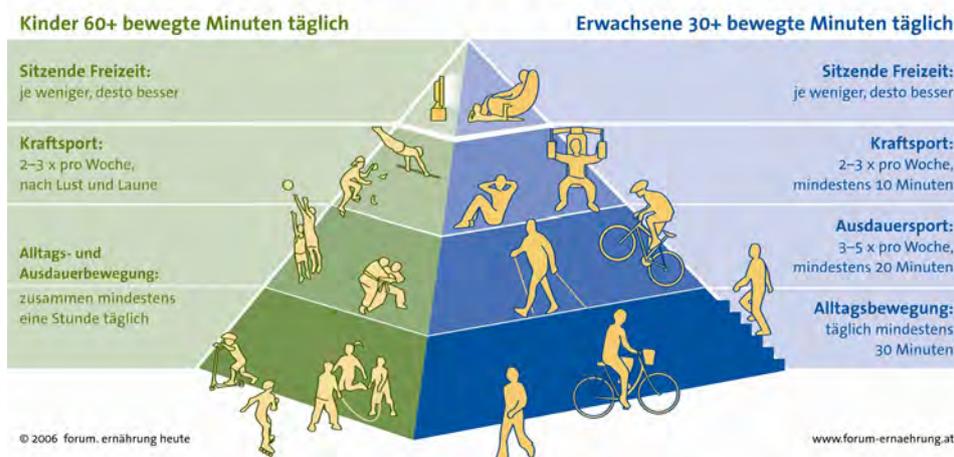


Abbildung 4:
Bewegungspyramide für
Kinder und
Erwachsene.

Quelle: <http://www.forum-ernaehrung.at/artikel/detail/news/detail/News/bewegungspyramide-zum-download/>,
Stand: 26.4.2012

³ UNFCCC 2011: United Nations Framework Convention on Climate Change, 2011

Tabelle 1: Auswirkungen von körperlicher Aktivität auf die Gesundheit. (LIGA.NRW 2010)

Lebenserwartung	▲▲▲
Kompetenz zur Alltagsbewältigung im Alter	▲▲
Allgemeines Wohlbefinden	▲▲
Kontrolle des Körpergewichts	▲
Risiko kardiovaskulärer Erkrankungen	▼▼▼
Risiko an Diabetes mellitus Typ II zu erkranken	▼▼▼
Blutdruck	▼▼
Risiko an Darmkrebs zu erkranken	▼▼
Risiko altersbedingter Stürze	▼▼
Angst und Depression	▼
Beschwerden durch Arthrosen	▼
<p>▲ einige Hinweise, dass körperliche Aktivität die Variable steigert ▲▲ moderate Hinweise, dass körperliche Aktivität die Variable steigert ▲▲▲ starke Hinweise, dass körperliche Aktivität die Variable steigert ▼ einige Hinweise, dass körperliche Aktivität die Variable senkt ▼▼ moderate Hinweise, dass körperliche Aktivität die Variable senkt ▼▼▼ strake Hinweise, dass körperliche Aktivität die Variable senkt</p>	

Ein hohes Maß an körperlicher Aktivität im Alter führt zu einem geringeren Risiko für Stürze und zu einer höheren Kompetenz zur Alltagsbewältigung. Die positiven Auswirkungen von körperlicher Aktivität sind wissenschaftlich erforscht und ausführlich belegt (OJA et al. 2010).

Auf internationaler Ebene setzen sich das Transport Health Environment Pan-European Program (Pan-Europäisches Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit) der Weltgesundheitsorganisation WHO Europe und UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) – kurz THE PEP⁴ – sowie der Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa (Children Environment Health Action Plan for Europe) der WHO – kurz CEHAPE⁵ – für eine gesündere Gesellschaft ein.

Auf nationaler Ebene wird Gesundheit in der Bevölkerung im Nationalen Aktionsplan Bewegung (NAP.b) von BMG und BMLVS thematisiert. Dessen Ziel 13 besagt, dass der „Anteil an bewegungsaktiver Mobilität der Bevölkerung (zu) erhöhen“ ist. Die vom Ministerrat und von der Bundesgesundheitskommission entwickelten Rahmen-Gesundheitsziele für Österreich besagen im Ziel 8, dass „Gesunde und sichere Bewegung im Alltag durch entsprechende Gestaltung der Lebenswelten (zu) fördern“ ist.

⁴ <http://www.unece.org/thepep/en/welcome.html>

⁵ http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/78645/E83338G.pdf?ua=1

2.5 Eine faire und soziale Gesellschaft

Das Zu-Fuß-Gehen ist fast allen Menschen von Natur aus möglich und voraussetzungslos. Gehen ist eines der ersten Dinge, die ein Kind lernen möchte und eines der letzten, die man als alter Mensch aufgeben möchte. Gehen kostet nichts und hat keine vorgeschriebene Geschwindigkeit, es ist daher für alle sozialen Schichten und in nahezu jedem Alter möglich. Die Förderung des FußgängerInnenverkehrs erhöht die eigenständige Mobilität der Menschen beträchtlich, vor allem diejenige von sehr jungen und sehr alten Menschen oder von in ihren Sinnen oder ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen. Zu-Fuß-Gehen ist nicht an konkrete Örtlichkeiten gebunden und sowohl in der Stadt als auch am Land möglich. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. mit Rollstuhl) soll eine eigenständige Mobilität möglich sein. Hier ist eine sorgfältige Planung und Ausgestaltung der Infrastruktur wichtig. Eine solche barrierefreie und qualitätsvolle Infrastruktur kommt auch allen andern NutzerInnen der Infrastruktur zu gute, da Menschen häufig Gegenstände transportieren oder zeitweilig verletzungsbedingt mobilitätseingeschränkt sind.

Fußgängerfreundliche Städte mit funktionierender Nahversorgung sind ein wichtiger Beitrag für eine faire und gleichberechtigte Mobilität, die wiederum zu einer faireren und sozialeren Gesellschaft beiträgt

2.6 Eine starke Wirtschaft

Das Zu-Fuß-Gehen stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar, zum einen für Gemeinden und zum anderen für den Handel. Einkaufen findet in fußgängerfreundlichen Strukturen statt, sei es historisch gewachsen oder nachgebildet (Einkaufszentren). Eine funktionierende Nahversorgung stärkt die Ortszentren und damit die lokale Wirtschaft. Umsatz und Fußgängerfrequenz hängen eng zusammen, wobei der Frequenzbringer nicht unbedingt eine Handelsstruktur sein muss (Schulen, Gemeindeämter, Gebietskrankenkassen, etc.). Der Warenbeförderung als Hinderungsgrund kann mit alternativen Angeboten seitens der Wirtschaft begegnet werden (z. B. Lieferservice).

Die wirtschaftlichen Interessen der Gemeinden beziehen sich vor allem auf die Bereitstellung und Erhaltung von Infrastruktur, wobei diese für den FußgängerInnenverkehr kostengünstiger ist als für andere Verkehrsträger. Volkswirtschaftliche Ausgaben wie Umweltkosten, Staukosten bzw. andere externe Kosten entstehen aus dem Zu-Fuß-Gehen kaum. Demgegenüber ergeben sich große volkswirtschaftliche Vorteile wie Gesundheitsförderung, Zeitgewinne, Komfortgewinne und Einsparungen bei Infrastrukturkosten.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat mit dem „Gesundheitsökonomischen Bewertungswerkzeug „Health Economic Assessment Tool – HEAT“ ein Werkzeug⁶ entwickelt, welches aus aggregierten Angaben für eine Bevölkerungsgesamtheit zum Fuß- und Radverkehrsaufkommen (z. B. Anzahl der Kilometer, die zu Fuß zurückgelegt werden) eine Verminderung des Sterberisikos berechnet, und diesem einen monetären Wert zugeordnet. Im Jahr 2011 wurde daraus für Österreich ein jährlicher Gesundheitsnutzen in Höhe von rd. 1,88 Mio. € errechnet.⁷

⁶ www.euro.who.int/HEAT (WHO 2011)

⁷ 2011_Walk_Space_Auszug_HEAT_Walking.pdf

2.7 Eine hohe (Verkehrs-)Sicherheit

Die Attraktivierung des FußgängerInnen-Verkehrs führt zu einer Steigerung dessen Anteils am Gesamtverkehr. Je größer die Menge an Fußgängerinnen und Fußgängern, desto größer die subjektive und objektive Sicherheit im öffentlichen Raum und desto größer die Akzeptanz der FußgängerInnen als gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen und die Rücksichtnahme auf den FußgängerInnen-Verkehr seitens der FahrzeuglenkerInnen. Zu unterscheiden sind die Sicherheit vor kriminellen Übergriffen und die Verkehrssicherheit.

Verkehrssicherheit („Safety“)

Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollen Verkehrsunfälle vermeiden und deren Folgen mindern. Dies sind die wichtigsten Ziele sowohl der Straßenverkehrsordnung (StVO) als auch des Gesamtverkehrsplans für Österreich. Zudem wurden seitens des bmvit Verkehrssicherheitsprogramme für die Perioden 2002–2010 und im Anschluss daran 2011–2020 entwickelt, mit dem Ziel, Österreich auch für FußgängerInnen zu einem der sichersten Länder der EU zu machen.

Sicherheit vor kriminellen Übergriffen („Security“)

Real berechnete oder „nur“ subjektiv empfundene Angst vor Übergriffen ist ein Hinderungsgrund für das Zu-Fuß-Gehen; einsame oder dunkle Strecken(teile) werden gemieden oder das Zu-Fuß-Gehen auf diesen Wegen wird ganz unterlassen. Eine Verbesserung ist durch Optimierung eines Fußwegenetzes und eine ganzheitliche Betrachtung von architektonischen und Bepflanzungselementen (Einsehbarkeit, Beleuchtung, Breite und Dichte von Säulen etc.) erreichbar. Derartige Maßnahmen erhöhen auch die Anzahl an Fußgängern und Fußgängerinnen, was wiederum die Sicherheit positiv beeinflusst.

2.8 Eine integrative und partizipative Planung

Es besteht eine enge Wechselwirkung zwischen der Erreichbarkeit von Verkehrszielen, den Siedlungsstrukturen und dem Modal Split. Empirische Studien zeigen (BÖSCH 1992, BONANOMI 2000), dass bei hoher Siedlungsdichte wesentlich mehr zu Fuß gegangen wird als bei geringer Dichte, teilweise sogar unabhängig von der Qualität der Fußwege. Die zunehmend größeren Distanzen gehören somit zu den größten Bedrohungen des FußgängerInnen-Verkehrs. Um langfristig die Erreichbarkeit zu Fuß zu gewährleisten, müssen raumplanerische, verkehrspolitische, gesetzliche und fiskalische Vorkehrungen getroffen werden, um das Zu-Fuß-Gehen – in Kombination mit einem leistungsfähigen attraktiven ÖV-System – weiterhin als gutes Verkehrsmittel zur Wahl zu haben.

Für FußgängerInnen optimal sind Dorf- und Stadtstrukturen mit Radien von etwa 1 km, die die täglichen Versorgungs- und Kommunikationsbedürfnisse zu Fuß erledigen lassen. In diesen Größenordnungen liegen daher auch die Distanzen gewachsener Dörfer und Stadtkerne.

Eine integrative und partizipative Planung unter Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung sowie von ExpertInnen soll dafür sorgen, dass in der Planung auf alle Bedürfnisse eingegangen wird und diese optimalen Dorf- und Stadtstrukturen wieder „wachsen“ können.

3 AUSGANGSLAGE

3.1 Entwicklung der Verkehrsmittelwahl und der FußgängerInnen-Verkehrsnachfrage

Unter Verkehrsmittelwahl (Modal Split) versteht man die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf einzelne Verkehrsträger (Modi). Das heißt, die zurückgelegten Wege werden den einzelnen Verkehrsmitteln zugeordnet. Bei den Verkehrsmitteln unterscheidet man üblicherweise zwischen dem motorisierten Individualverkehr (ein- und mehrspurige Kraftfahrzeuge im privaten Personen- und Güterverkehr, z. B. Pkw, Lkw), dem öffentlichen Verkehr, dem Radverkehr und dem FußgängerInnen-Verkehr.

Die Entwicklung des Modal Split über einen längeren Zeitraum von 60 Jahren (1950 bis 2010) kann Abbildung 6 entnommen werden. Der steigende Motorisierungsgrad führte zu einem enormen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV), während die Fußverkehrsleistung absolut und relativ seine frühere hohe Bedeutung verlor. So reduzierte sich der Anteil des „Hauptverkehrsmittels“ Zu-Fuß-Gehen von mehr als zwei Drittel aller Wege im Jahr 1950 auf rd. 19 % im Jahr 2010. Ziel der gegenwärtigen Politik ist es, durch geeignete Maßnahmen einer weiteren Abnahme des Anteils des FußgängerInnen-Verkehrs entgegenzuwirken.

Die Entwicklung des Modal Split nach Personenkilometern zeigt, dass im Jahr 1950 die größten Distanzen im öffentlichen Verkehr zurückgelegt wurden. Bereits 1960 wurde die Hälfte der Distanzen mit dem Auto zurückgelegt, seit 1970 liegt dieser Wert relativ konstant bei 70 % bis 73 %. Für die Abnahme des Anteils der zu Fuß erledigten Wege auf gegenwärtig rd. 2 % der Gesamtdistanzen zeichnen neben dem erwähnten Motorisierungsgrad auch die zunehmende Zersiedelung und Nutzungsentmischung (beispielsweise die Trennung von Wohn- und Arbeitsort), durch die die zurückzulegenden Weglängen länger werden, verantwortlich.

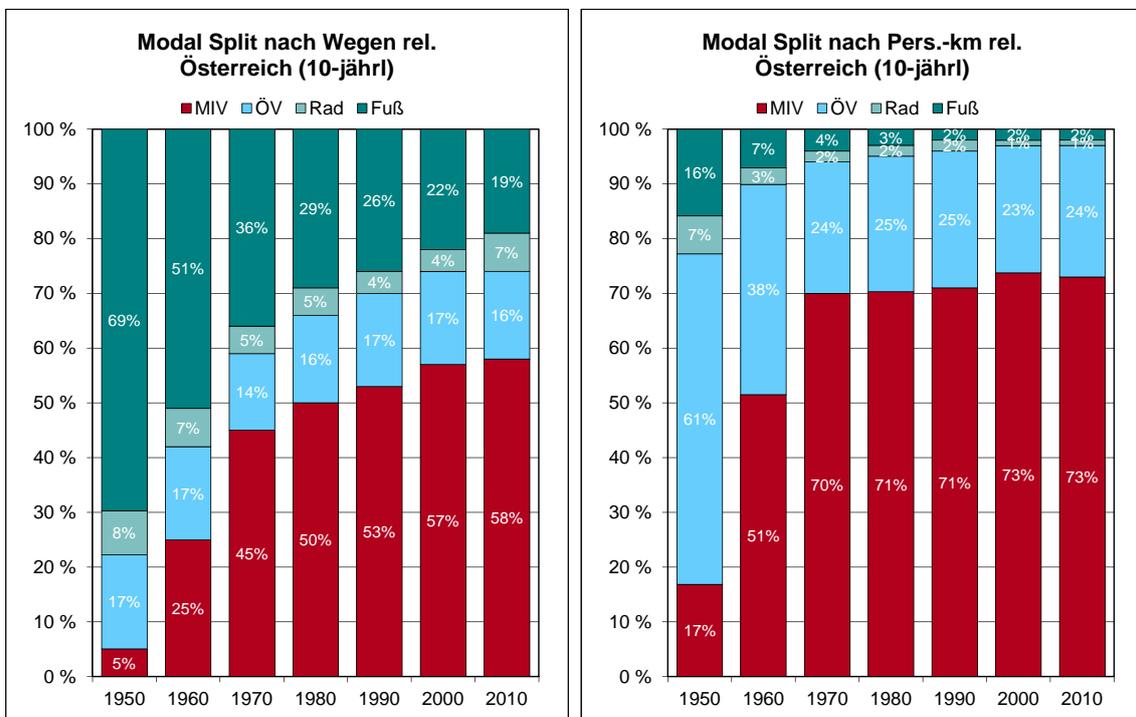


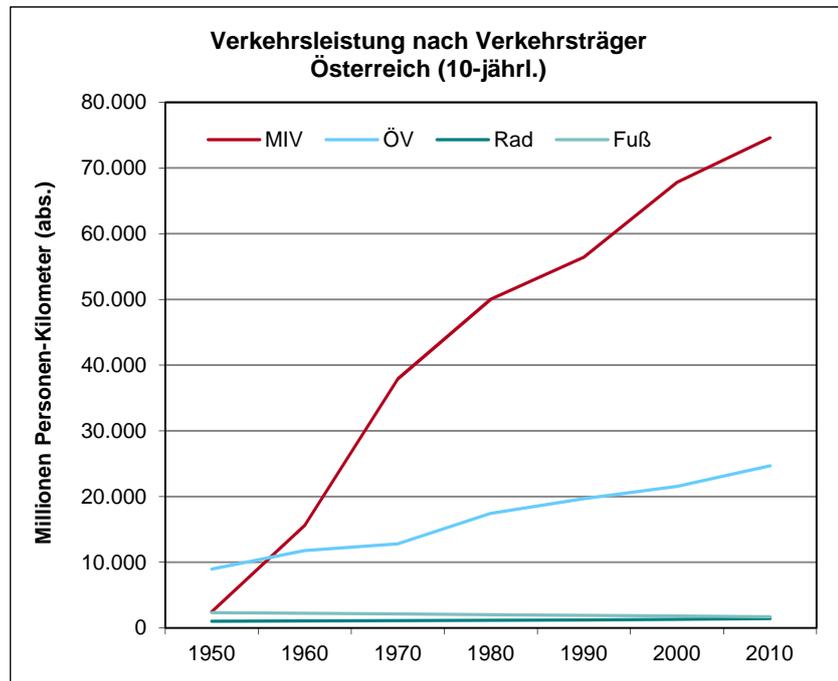
Abbildung 5: Modal Split 1950 bis 2010 nach Wegen und nach Personen-Kilometern (relativ). MIV = motorisierter Individualverkehr; ÖV = Öffentlicher Verkehr

Quelle: eigene Berechnung auf Basis UMWELTBUNDESAMT (2015)

Der gegenwärtige Trend führt zu einer weiteren Verringerung des Anteils an Fußgängerinnen und Fußgängern. Eine Trendumkehr wird nur mit gezielten und umfassenden Maßnahmen erreicht werden können.

Abbildung 6:
Verkehrsleistung
nach Verkehrsträgern
(1950–2010).
MIV = motorisierter
Individualverkehr;
ÖV = Öffentlicher
Verkehr.

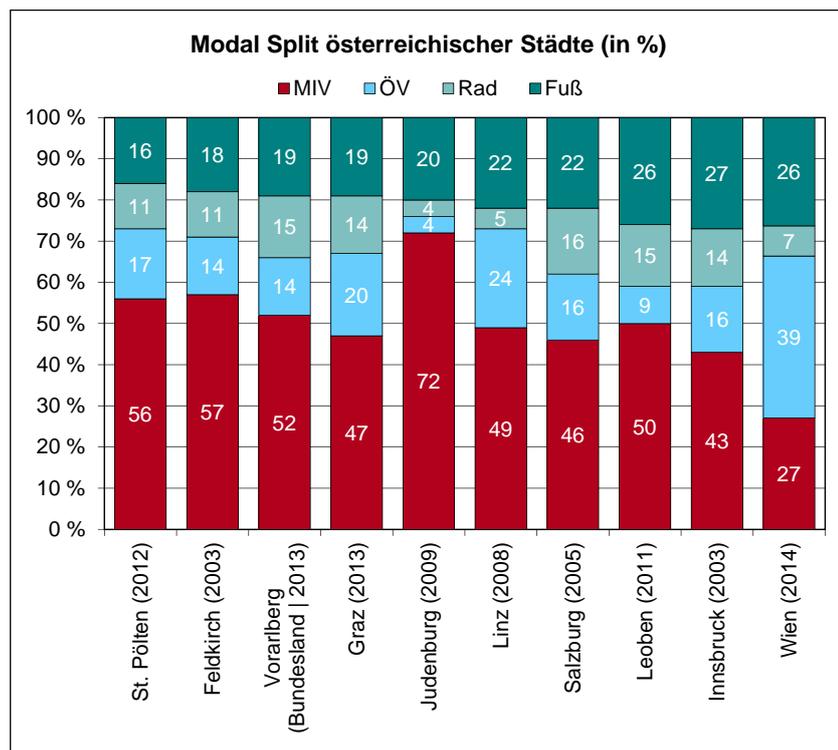
Quelle:
eigene Berechnung auf Basis
UMWELTBUNDESAMT (2015)



Der Vergleich des Modal Split österreichischer Städte zeigt ein uneinheitliches Bild. Bei den Landeshauptstädten reicht die Spannweite des FußgängerInnen-Anteils am Gesamtverkehr von 16 % in St. Pölten bis 26 % in Wien. Die Bundeshauptstadt weist mit 72 % auch den größten Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr) am Gesamtverkehr auf.

Abbildung 7:
Modal Split ausgewählter
österreichischer Städte
bzw. Vorarlbergs.
MIV = motorisierter
Individualverkehr;
ÖV = Öffentlicher
Verkehr.

Quelle:
(EPOMM 2014),
Mobilität der Wohnbevölkerung



Die Daten zu diesem Städtevergleich entstammen verschiedenen Mobilitätsuntersuchungen aus unterschiedlichen Erhebungsjahren, unterliegen jedoch wie oben dargestellt im zeitlichen Verlauf nur geringen Schwankungsbreiten.

Eine Analyse der Verkehrsmittelwahl in 25 österreichischen Städten (STÄDTEBUND 2014) zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr, mit Ausnahme der Bundeshauptstadt, das am häufigste gewählte Verkehrsmittel darstellt. In sieben Städten ist der Anteil der im Umweltverbund zurückgelegten Wege größer als der Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Fünf Städte weisen dieser Untersuchung zufolge einen Anteil des FußgängerInnen-Verkehrs am Gesamtverkehr von größer oder gleich 25 % auf.⁸

Der Vergleich mit europäischen Städten, wie beispielsweise Helsinki oder Budapest (beide haben einen Fußverkehrsanteil von 32 % (EPOMM 2014) zeigt jedoch, dass auch in Wien noch großes Entwicklungspotenzial hinsichtlich einer Steigerung des FußgängerInnen-Anteils vorhanden ist.

3.2 Verkehrssicherheit

FußgängerInnen zählen zu den ungeschützten und damit zu den schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern im Straßenverkehr. Ihrer Sicherheit kommt daher eine besonders hohe Bedeutung zu.

Unfälle mit Fahrzeugbeteiligung (gemäß Verkehrsunfallstatistik)

Im Jahr 2013 verunglückten (mit Fahrzeugbeteiligung) 4.392 FußgängerInnen auf Österreichs Straßen, 83 davon tödlich. Zwei Kinder im Alter zwischen 0 und 9 Jahren verunglückten als FußgängerInnen tödlich. Die Zahl der tödlich verunglückten FußgängerInnen steigt mit dem Alter an. 62 % aller 2013 im Straßenverkehr tödlich verunglückten FußgängerInnen waren 60 Jahre und älter.

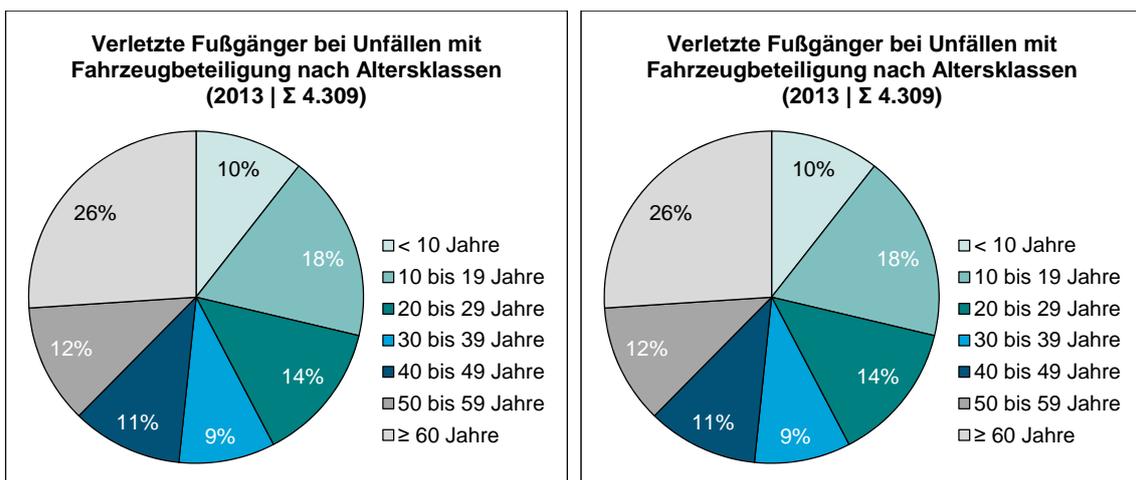


Abbildung 8: Unfälle im FußgängerInnenverkehr mit Fahrzeugbeteiligung 2013.

Quelle: eigene Darstellung auf Basis (KFV 2014)

⁸ Klimaschutzumfrage Städtebund 2013

Diese Zahlen verschleiern die Tatsache, dass sich Kinder in den letzten Jahrzehnten immer weniger oft und weniger weit selbstständig im Straßenraum bewegen. Der Anteil der getöteten FußgängerInnen an allen im Straßenverkehr Getöteten ist 2013 gestiegen: 18 % im Jahr 2013 im Vergleich zu 15 % im Jahr 2012. Zu Fuß verunglückten im Jahr 2013 mehr Frauen (53 %) als Männer (47 %).⁹ Zu betonen ist, dass vor allem innerorts FußgängerInnen und RadfahrerInnen mehr als die Hälfte der Getöteten ausmachen und daher hier gezielte Maßnahmen zur Verringerung der von Kfz ausgehenden Gefahren besonders notwendig sind.

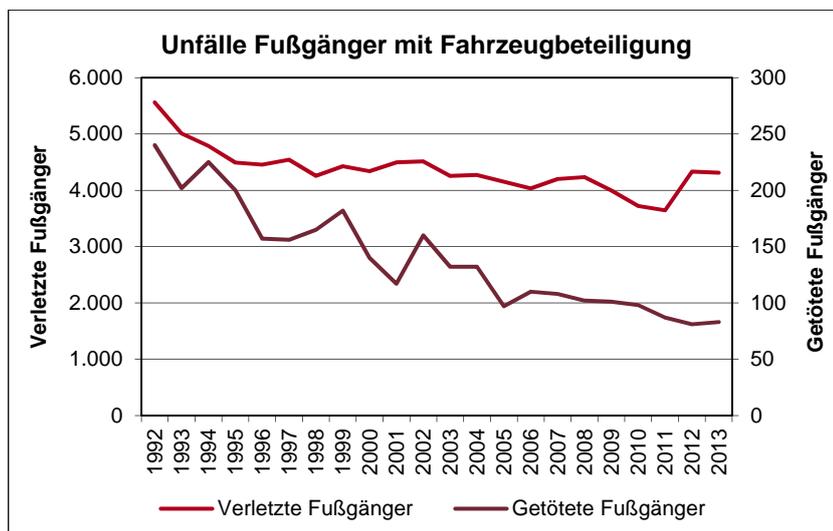


Abbildung 9:
Zeitreihe der Getöteten
und schwer verletzten
FußgängerInnen in
Österreich.

Quelle:
eigene Darstellung
auf Basis (KFV 2014)

3.3 Problematik der Erhebungsmethode bei Mobilitätshebungen

Hauptverkehrsmittel

Die beschriebenen Kennzahlen zum Modal Split für Österreich beschreiben zugleich die Erhebungsproblematik im FußgängerInnen-Verkehr. Ein Mangel vieler Verkehrsbefragungen besteht in der ungenügenden Erfassung von Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden. Einerseits werden kurze Wegstrecken schon beim Aufnehmen oft vergessen. Andererseits wird im Rahmen des sogenannten KONTIV-Designs, das sich als weltweiter Standard bei Mobilitätshebungen etabliert hat, jeder Weg einem Hauptverkehrsmittel zugeordnet. Damit werden „Wegetappen“ vernachlässigt. Da man in den meisten Fällen einen Anteil eines Weges (= Wegetappe) auch zu Fuß zurücklegt, wird dadurch der FußgängerInnen-Verkehr, beispielsweise als Zubringer zum öffentlichen Verkehr oder zu einem geparkten Fahrzeug, in der Erhebung nicht abgebildet und ist daher systematisch untererfasst. Damit ist dieser Anteil in der verkehrspolitischen Entscheidungsfindung deutlich unterrepräsentiert.

⁹ <http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=57>

Etappenkonzept

Dieser Mangel war 1994 unter anderem der Anlass, in der großen Schweizer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten – dem Mikrozensus Verkehr – das sogenannte „Etappenkonzept“ umzusetzen: Hier stellen Etappen die kleinste Analyseeinheit des Weges dar. Bei jedem Wechsel eines Verkehrsmittels entlang eines Weges beginnt eine neue (Weg-)Etappe; im Unterschied zu einer Wegekette, die aus einer Verknüpfung mehrerer Wegzwecke während eines Ausgangs entsteht. Solche Etappen werden ab 25 Metern erfasst. Dadurch finden auch die Zubringerwege im FußgängerInnen-Verkehr (beispielsweise von der Wohnung zur ÖV-Haltestelle oder von der Sammelgarage in die Wohnung) Berücksichtigung.

Aus den Untersuchungen des Schweizer Etappenkonzepts kann abgeleitet werden, dass der FußgängerInnen-Verkehr in Österreich – gemessen an den Personenkilometern – um das 1,5- bis 1,7-Fache unterschätzt wird.

Berücksichtigung aller Fußwege

Zu-Fuß-Gehen bildet die Basis aller physischen Mobilität. Egal, ob wir die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, den Abstellplatz unseres Fahrrades oder den Parkplatz des Autos erreichen wollen, einen Teil des Weges legen wir immer zu Fuß zurück. Zur Veranschaulichung der tatsächlichen und oft unterschätzten Bedeutung des FußgängerInnen-Verkehrs wurde in Abbildung 11 jede Fahrt um einen Fußweg zum und vom Verkehrsmittel ergänzt. Auch die Umstiegswege, die beim Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln bei multimodalen Wegekettens entstehen, wurden berücksichtigt.

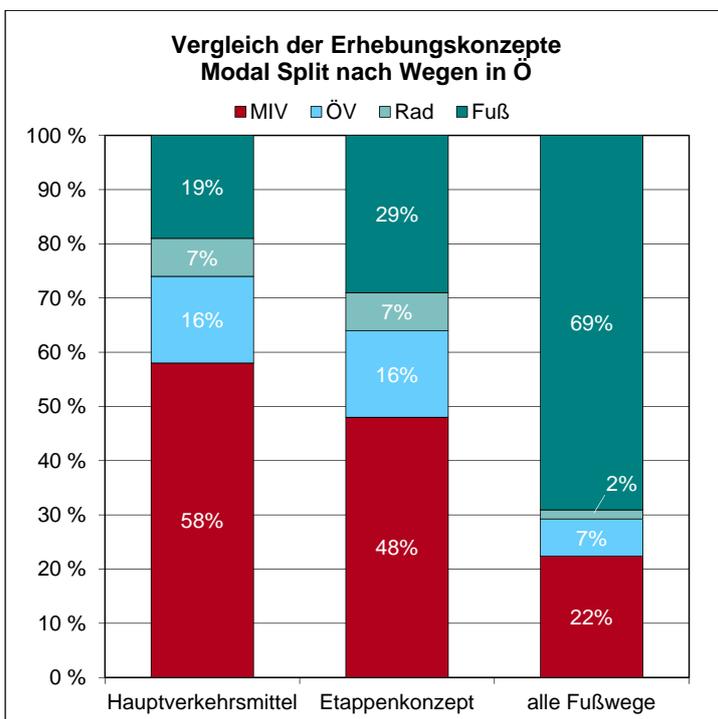


Abbildung 10:
Vergleich des Modal Splits im Jahr 2010 nach verschiedenen Erhebungskonzepten (Hauptverkehrsmittel, Etappenkonzept, alle Fußwege).

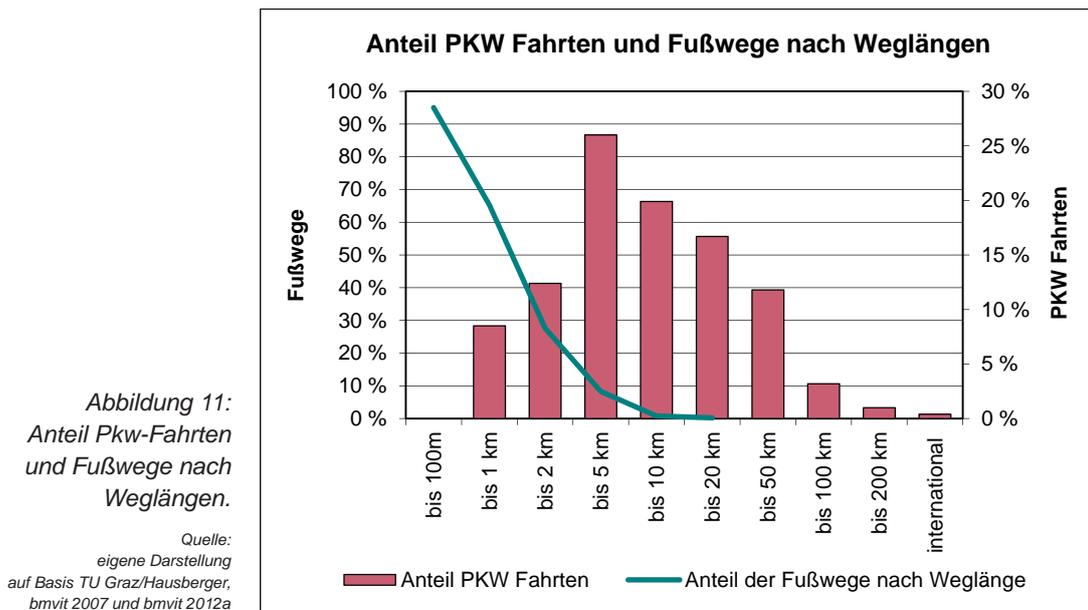
„alle Fußwege“ = jede Fahrt wurde um einen Fußweg zum und vom Verkehrsmittel ergänzt

Quelle:
eigene Berechnung auf Basis (UMWELTBUNDESAMT 2013)

4 BARRIEREN UND POTENZIALE FÜR DAS GEHEN

4.1 Welche Wege sind verlagerbar und wie?

Nachfolgende Abbildung zeigt eine Gegenüberstellung der Anteile der Pkw-Fahrten am Gesamtverkehr (BMVIT 2007) mit den Anteilen der Fußwege (BMVIT 2012a), differenziert nach Weglängen. Demzufolge sind rd. 47 % aller Pkw-Fahrten lediglich bis zu 5 km lang (mehr als 20 % bis 2 km).



Untersuchungen haben gezeigt, dass der Anteil der Fußwege bei einer Weglänge bis 100 Meter rd. 95 % beträgt. Betrachtet man alle Wegetappen, also unter anderem Zubringerwege zu anderen Verkehrsmitteln oder Wege beim Umsteigen, stellen die Fußwege die überwiegende Mehrheit dar. Bei Strecken bis zu 1 km beträgt der Anteil rd. 65 %, bei bis zu 5 km immerhin noch rd. 10 %. Daraus ergibt sich zugleich das theoretische Verlagerungspotenzial von Wegen beispielsweise des motorisierten Individualverkehrs auf den FußgängerInnen-Verkehr.

4.2 Der FußgängerInnenverkehr und seine Bedeutung im Gesamtverkehrssystem

Der Verkehrsmodus Zu-Fuß-Gehen, als Teil des Gesamtverkehrssystems, hat Stärken (**Strengths**) und Schwächen (**Weaknesses**), bietet Chancen (**Opportunities**) und ist Risiken (**Threats**) ausgesetzt. Die daraus abgeleitete SWOT-Analyse bietet eine Möglichkeit, den Charakter des FußgängerInnen-Verkehrs und seine Bedeutung im Gesamtverkehr anschaulich darzustellen. Die Anwendung dieses Werkzeugs „SWOT“ für den FußgängerInnenverkehr soll der interessierten Öffentlichkeit ebenso wie der Entscheidungsträgerschaft einen schnellen und unkomplizierten Einstieg in den aktuellen Zustand und kommende Herausforderungen zum Thema FußgängerInnenverkehr in Österreich bieten.

•

STÄRKEN

- Gehen ist ein eigenständiges Verkehrsmittel und leistungsfähig
- Gehen ist schnell auf kurze Distanzen
- Gehen ist sozial
- Gehen hat kaum Zugangsbeschränkungen
- Gehen ist vernetzend und Basis aller anderen Verkehrsmittel im Zuge der Vernetzungsfunktion („Bindeglied zwischen den Verkehrsmitteln“)
- Gehen hat unverzichtbare Zubringerfunktion zu allen anderen Verkehrsmitteln
- Gehen ist das Verkehrsmittel mit den geringsten negativen externen Effekten
- Gehen ist sehr gesundheitsfördernd
- Gehen hat historisch und als Wandertourismus große Bedeutung in Österreich
- Gehen ist in FußgängerInnenfreundlicher Umgebung (z. B. Fußgängerzonen) sowie in Zusammenhang mit Wandertourismus ein bedeutender Wirtschaftsfaktor
- Gehen ist alleine und in Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln im Stande, Autoverkehr zu substituieren und kann damit eine Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und von externen Effekten (Schadstoffe, Lärm) bringen

SCHWÄCHEN

- Der Bedarf für Nutzungsentmischung und Erhöhung der Distanzen zwischen Aktivitätsstandorten verringert die Möglichkeiten zu Fuß zu gehen
- Gehen ist das langsamste aller möglichen Verkehrsmittel
- FußgängerInnen können keine großen Mengen und hohe Gewichte transportieren
- Gehen besitzt eine hohe Witterungsempfindlichkeit
- Gehen wird in der täglichen lokalen verkehrsplanerischen Entscheidungsfindung noch zu wenig berücksichtigt (einschließlich ÖV-Infrastruktur- und Knotenplanung)
- Gehen wird in Mobilitätsstudien meistens nicht als Teil eines Weges berücksichtigt (vgl. „Etappenkonzept“)
- Gehen zeichnet sich durch hohes Verletzungsrisiko bei Unfällen durch fehlende Knautschzone aus
- Gehen verfügt über eine hohe Dunkelziffer im Bereich der Unfälle (Stürze, Freizeitunfälle)
- Gehen hat langfristig abnehmende Bedeutung am Modal Split
- Gehen wird von anderen VerkehrsteilnehmerInnen (insbesondere MIV, aber auch Radverkehr und ÖV) nicht der nötige Respekt entgegen gebracht und bedrängt

CHANCEN

- Zunehmendes durchschnittliches Alter der Bevölkerung, abnehmende Beschäftigung, steigende Mobilitätskosten und zurückgehende Einkommen stärken Nachfrage und Bedeutung des Fußverkehrs
- Fußverkehrsbewusstsein und -nachfrage steigen jüngst wieder, etwa durch verbesserte multimodale Angebote
- Jüngste Änderungen in gesetzlichen Grundlagen (Baurecht, Raumordnungsrecht, StVO z. B. Rücksichtnahmegebot und Begegnungszone) erkennen wieder Bedeutung und Chancen des Fußverkehrs
- Einschränkungen für andere Verkehrsmittel (in Städten) kann zu mehr Fußverkehr führen (z. B. Parkbeschränkungen)
- Forschungsarbeiten im Bereich Fußverkehr führen zu einem verbesserten Verständnis von und für Fußverkehr
- Zunehmend barrierefreie Ausgestaltung des Bewegungsraumes erhöht Bewegungsmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte
- Wahrnehmung des Fußverkehrs steigt auch durch zunehmende Berücksichtigung in Mobilitätsstudien
- Die österreichische Graphenintegrationsplattform GIP berücksichtigt sämtliche öffentlichen Fußverkehrsverbindungen im Verkehrsgraphen, die darauf aufbauende Verkehrsauskunft VAO routet Fußverkehr als eigenständiges und als verbindendes Verkehrsmittel
- Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr steht auch auf internationaler Agenda ganz oben
- Neue Hybride Bewegungsformen (Scooter, ...) verhalfen Fußverkehr wieder zu mehr Bedeutung (schaffen aber auch neue Konflikte)
- Entwicklungen im Bereich der Augmented Reality können auch Fußverkehr attraktiver machen
- Weiter steigende Bedeutung des Wandertourismus und Städtetourismus

RISIKEN

- Hohe Geschwindigkeiten der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen im System führen zu längeren Wegen und weiterer Zersiedelung
- Steigende Angst vor Gefahren und/oder Kriminalität kann Fußverkehrsnachfrage allgemein reduzieren
- Steigendes Sicherheitsbedürfnis (z. B. Eltern für Kinder) im Verkehrssicherheits- und im Kriminalitätsbereich gefährdet zukünftige Fußverkehrskompetenz
- Finanzielle Herausforderungen bei Erhaltung und Betrieb des lokalen Straßennetzes gefährden Fußverkehrswegenetze
- Zunehmender Bewegungsmangel und Übergewicht führen zu weiterer Abnahme des Fußverkehrs
- Eine Abnahme des Fußverkehrs birgt langfristig auch erhebliche ökonomische Risiken für Wander-Tourismusland Österreich
- Neue Fortbewegungsmittel (Miniscooter, Roller & Co.) können beschränkten Raum für „herkömmlichen“ Fußverkehr zusätzlich reduzieren und zu Konflikten führen
- Zunehmender Radverkehr bedrängt den Fußverkehr
- Zunehmende Ansprüche und Risiken bei gerichtlich zu lösenden Haftungsfragen reduzieren Bereitschaft für den Betrieb von Fußverkehrsnetzen bei öffentlicher und privater Hand
- Der Schwund und die Konzentration von Einzelhandelsgeschäften verlängert die Wege und macht Gehen unattraktiver
- Zunehmender E-Commerce verlagert auch fußläufigen Einkaufsverkehr an den Computer, Online-Handel substituiert stationäre Einzelhandelsgeschäfte

4.3 Mögliches Verlagerungspotential – Einsparung CO₂

Das Verlagerungspotenzial vom Autoverkehr auf FußgängerInnen ist auf Distanzen bis maximal 5 km beschränkt, wobei der Großteil (Annahme 50 %) auf die kurze Distanz bis 1 km entfällt. Unter der Annahme, dass auf Österreichs Straßen im Jahr 2020 rd. 78 Milliarden Personenkilometer bzw. im Jahr 2030 rd. 87 Milliarden Personenkilometer mit Personenkraftwagen zurückgelegt werden und unter Berücksichtigung effizienter Fahrzeuge lässt sich ein theoretisch optimiertes Einsparungspotenzial durch forcierten FußgängerInnen-Verkehr von rund 100.000 Tonnen CO₂ im Jahr 2020 ableiten (UMWELTBUNDESAMT 2013).

Maßgeblich für dieses und weitere Reduktionspotenziale ist dabei nicht nur die Forcierung des FußgängerInnen-Verkehrs, sondern auch das Zusammenspiel und die Kombination aus Fuß- und Radverkehr, Öffentlichem Verkehr und Mikro-ÖV.

Das Verlagerungspotenzial vom Autoverkehr auf den intermodalen Umweltverbund ist deutlich höher und beträgt selbst bei sehr großen Distanzen von 500 km noch bis zu 80 %.

4.4 Wer geht?

Grundsätzlich ist jeder Mensch Fußgänger. Allerdings gibt es bestimmte Bevölkerungsgruppen, die in der Gruppe der Zu-Fuß-Gehenden stärker vertreten sind: Kinder, Jugendliche, Frauen und alte Menschen.

Während der Modal Split des FußgängerInnenverkehrs nach Wegen im Durchschnitt aller Altersklassen bei 19 % bis 20 % liegt, können – mehreren Untersuchungen zufolge – bei Kindern und alten Menschen weit höhere Anteile verzeichnet werden. So erreicht der Modal Split im FußgängerInnenverkehr bei Kindern im Alter bis 10 Jahren 30 % und mehr, bei Jugendlichen bis 17 Jahren immerhin noch rd. 25 %, ehe der Durchschnittswert erreicht wird. Ab einem Alter von 45 Jahren steigt der FußgängerInnenverkehrsanteil wieder auf 25 % an. Menschen im Alter ab 75 Jahren legen bereits mehr als die Hälfte ihrer Wege als Fußgänger zurück. Die Gründe für den hohen Fußgängeranteil sind unterschiedlich: Während Kinder und Jugendliche bis zum Führerscheinalter noch kein Auto fahren können und daher u. a. auf das Zu-Fuß-Gehen angewiesen sind, sind es bei alten Menschen vorrangig gesundheitliche Einschränkungen wie z. B. das Sehvermögen, die zum Umstieg führen.

Sowohl beim Führerscheinbesitz als auch bei der Pkw-Verfügbarkeit liegen die Anteile von Frauen nur geringfügig unter jenen von Männern. Allerdings werden sich diese Unterschiede mit altersbedingten demografischen Verschiebungen nahezu auflösen. Inzwischen haben Jüngere beiderlei Geschlechts annähernd gleich hohe Quoten im Führerscheinbesitz. Erst im höheren Alter ab 65 Jahren überwiegt der Anteil des Führerscheinbesitzes bei Männern.

Frauen weisen in allen Altersklassen einen größeren Anteil an Fußwegen auf als Männer. Besonders deutlich zeigt sich der geschlechtsspezifische Unterschied in der Altersklasse ab 75 Jahren (siehe Abbildung 12). Dieser Umstand kann auf die sozio-ökonomische Stellung der Frau in der Gesellschaft zurückgeführt werden.

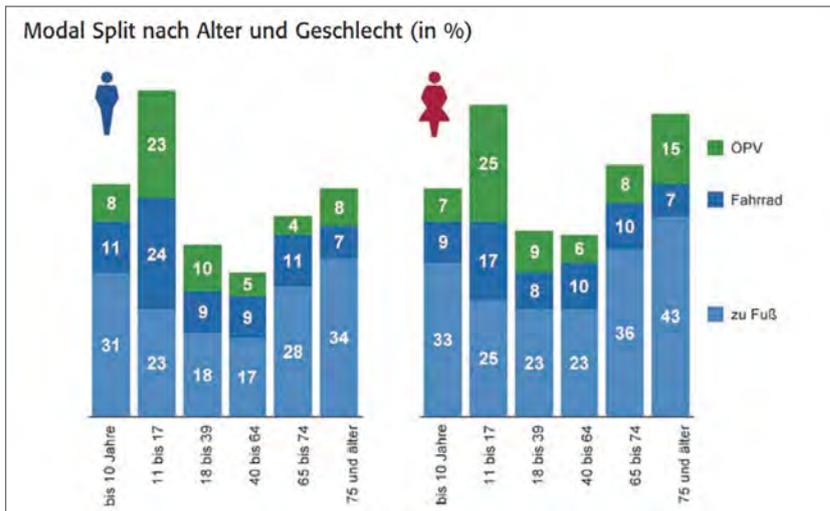


Abbildung 12:
Modal Split nach Alter
und Geschlecht
(in Deutschland).

Quelle:
bmvit 2012a, S.31

4.5 Siedlungsentwicklung

Barrieren

Siedlungsentwicklung und Raumstruktur bilden wichtige Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen. Die jeweils dominierenden Verkehrsmittel bestimmen die Ausformung und Dimension der Raumstrukturen. In den vergangenen Jahrzehnten wurden viele Strukturen im Sinne einer „autogerechten Stadt“ angepasst. Die Folgen waren höhere Fahrgeschwindigkeiten, größeren Distanzen und hoher Flächenverbrauch durch den motorisierten Verkehr mit entsprechenden Einschränkungen für den FußgängerInnenverkehr. Viele Umwege für FußgängerInnen sind ein historisch gewachsenes Ergebnis einer auf den Kraftfahrzeugverkehr ausgelegten Raum- und Verkehrsplanung. Auf Gemeindeebene kann schlechte Verkehrswegeplanung und das Fehlen von Fußwegen und Durchgängen im öffentlichen und halböffentlichen Raum Umwege erfordern und dazu führen, dass die vorgegebenen Gehlinien nicht den Wunschlinien der Fußgängerin/des Fußgängers entsprechen.

Potentiale

Der unter „Barrieren“ beschriebene Prozess sollte im Sinne der Gewährleistung von Fußgängerfreundlichkeit überdacht werden. Das Ziel für die Zukunft soll die Weiterentwicklung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems sein. Raumstrukturen, die den Kriterien der fußgängerInnenfreundlichen Planung entsprechen, sind zumeist nachhaltiger, widerstandsfähiger und sozial.

Während die Verkehrsnetze des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs linienhaft und vergleichsweise großmaschig sind, ergeben die Gehbeziehungen der FußgängerInnen übereinandergelegt ein dichtes Netz, die den gesamten öffentlichen Raum flächenhaft ausfüllen. Das optimale „Verkehrsnetz“ für FußgängerInnen ist die Fläche, also der gesamte öffentliche Raum. Für die Planung von Fußwegnetzen sind insbesondere folgende Grundsätze zu beachten:

- Verbindung potenzieller Ziel- und Quellpunkte auf möglichst direkten Wegen (Wunschlinien) zu einem flächendeckenden Fußwegenetzen mit sanierten Unfallhäufungsstellen;
- Priorisierung von Wegen, die besondere Sorgfalt bei Planung und Ausführung benötigen. Hierzu zählen Wege mit hoher Frequenz an Kindern, älteren Menschen sowie sinnes- und mobili-

tätseingeschränkten Personen. Die Verkehrssicherheit gilt dabei als oberstes Planungskriterium. Viertel mit intensiver wirtschaftlicher Nutzung (Geschäftsviertel), in denen die Einkaufs- und Erledigungswege attraktiv, angenehm und bequem auszugestalten sind, sind ebenfalls bei der Planung vorzuziehen;

- Gestalterisch und funktionell abgestimmte, interdisziplinäre und unter Einbeziehung der Anrainer und Nutzer geplante attraktive Fußgängerbereiche (Plätze, Zonen), die zum Zu-Fuß-Gehen motivieren;
- Abstimmung aller Verkehrsträger zur Gewährleistung hoher Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit; auf Wegen mit hohen Synergieeffekten für den Umweltverbund ist besonderes Augenmerk auf die Ausgestaltung der Schnittstellen zwischen FußgängerInnenverkehr und Öffentlichem Verkehr beziehungsweise Radverkehr zu richten.
- Für FußgängerInnen optimal sind Dorf- und Stadtstrukturen mit Radien von etwa 1 km, die die täglichen Versorgungs- und Kommunikationsbedürfnisse zu Fuß erledigen lassen. In diesen Größenordnungen liegen daher auch gewachsene Dörfer und Stadtkerne.

4.6 Straßenraumgestaltung

Barrieren

Neben der Siedlungsentwicklung und Raumstruktur beeinflusst auch die Straßenraumgestaltung die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens maßgeblich. Zu große und autoaffine Bauformen und Raumstrukturen und damit in Verbindung stehende negative Umwelteinflüsse, reduzieren oftmals die Aufenthaltsqualität der Straßenräume und damit die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens generell. Die Straßenraumgestaltung hat großen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität, die Ausformung sozialer Kontakte und die Lebensqualität der BewohnerInnen sowie auf die maximale Distanz, die zu Fuß zurückgelegt wird. Punktuelle Maßnahmen sind wichtig, sollten jedoch immer in ein übergeordnetes Fußwegenetz eingebunden werden. Die Gestaltung des Fußwegenetzes bildet die Grundlage für eine attraktive Umgebung zum Zu-Fuß-Gehen.

FußgängerInnen sind im Alltag häufig in ihrer Bewegung im Straßenraum eingeschränkt. Starker Kraftfahrzeugverkehr, Zwang zu Umwegen durch indirekte FußgängerInnenverkehrsführung wie beispielsweise Unter- und Überführungen, Wartezeiten an (lichtsignalgeregelten) Kreuzungen und Absperrungen verschiedenster Art hemmen die freie Bewegung der Fußgängerin/des Fußgängers.

Besonderes Augenmerk gilt Behinderungen auf Anlagen, die eigens für den FußgängerInnenverkehr vorgesehen sind (Schutzwege, Gehsteige, Fußgängerzonen, etc.): falsch parkende Kraftfahrzeuge, behindernd abgestellte Fahrräder, ungünstig aufgestellte Verkehrszeichen, etc.

Aktivität und Bewegungslinien der FußgängerInnen werden im Straßenraum erheblich durch die Stärke des umgebenden Verkehrs geprägt. Insbesondere der Kraftfahrzeugverkehr schränkt, abhängig von den Verkehrsmengen, die freie Überquerbarkeit von Fahrbahnen ein und kann eine starke Trennwirkung ausüben, die bei breiter Fahrbahn, hohen Fahrgeschwindigkeiten und dichtem Verkehr ein Maximum erreicht¹⁰.

Dichter Kraftfahrzeugverkehr kann zudem auch auf soziale Kontakte quer zur Gehrichtung trennend wirken. Stark befahrene Verkehrswege für den Kraftfahrzeugverkehr können einen Straßenzug oder eine Ortschaft in zwei Lager teilen. Soziale und wirtschaftliche Kontakte finden nur mehr in Längsrichtung statt.

10 HIESS et al. (1992)

Potentiale

Die Straßenraumgestaltung bildet eine wichtige Rahmenbedingung für das Zu-Fuß-Gehen im Alltag. Durch eine FußgängerInnen-freundliche Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur kann das Zu-Fuß-Gehen attraktiviert werden. Hilfestellung für die Gestaltung von Straßenräumen bieten verschiedene Richtlinien, die sich mit dem Platzbedarf von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie den technischen Anforderungen und der Ausgestaltung von Verkehrsanlagen beschäftigen.

Für die Gestaltung von Straßenräumen sind insbesondere folgende Grundsätze zu beachten:

- Barrierefreiheit durch ausreichende Bewegungsflächen, Reduktion von Niveauunterschieden, rutschfeste Oberflächen und Optimierung der optischen Kontraste und taktilen Elemente entsprechend den geltenden Richtlinien und Normen;
- Die geeignete Ausgestaltung von Querungsstellen trägt maßgeblich zur Sicherheit der FußgängerInnen im Straßenverkehr bei. Ausreichende Sichträume und geringe Wartezeiten für FußgängerInnen sind für die sichere Gestaltung von besonderer Bedeutung.
- Durch Straßenraumgestaltung und Möblierung sollen Barrieren für FußgängerInnen reduziert und die positiven Aspekte des Zu-Fuß-Gehens unterstützt werden.
- Entwicklung eines hohen Sicherheitsempfindens im öffentlichen Raum zur Hebung des Fußverkehrsanteils durch Führung von Wegen in belebter Umgebung sowie in übersichtlichen und, entsprechend den geltenden Richtlinien und Normen, gut beleuchteten Anlagen;

4.7 Rechtliche und politische Rahmenbedingungen

Im Folgenden soll ein Überblick über für den FußgängerInnen-Verkehr relevante Dokumente (verbindlich und unverbindlich) auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene gegeben werden. Der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) kommt hier eine zentrale Bedeutung für den FußgängerInnen-Verkehr in Österreich zu (Praxisbeispiele siehe Kapitel 9).

Internationale Ebene	
Ratifizierte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> ● 19th Convention on Road Traffic (Vienna 1968) ● Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. III 155/2008)
Politische Übereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ● Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020 ● THE PEP (Pan-Europäisches Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit) der WHO Europe und UNECE ● CEHAPE (Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa) der WHO
Nicht rechtsverbindliche Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> ● OECD Studie: Pedestrian Safety, Urban Space and Health (2012) ● Internationale Charta für das Gehen (2006)
Europäische Ebene	
Rechtsverbindliche Dokumente mit Relevanz für den FußgängerInnen-verkehr: Verordnungen	<ul style="list-style-type: none"> ● Verordnung (EG) Nr. 78/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und deren Durchführungsbestimmungen in VO (EG) Nr. 631/2009 ● Verordnung über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG

Politische Übereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ● Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt (KOM(2007) 551) ● Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ (KOM (2009) 279). ● Aktionsplan urbane Mobilität (KOM (2009) 490), ● Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (KOM (2011) 144) ● Charta für Fußgänger (Europäisches Parlament 1988) ● Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit (2004) ● Europäische Charta zur Bekämpfung der Adipositas (2006)
Nationale Ebene	
Rechtsverbindliche Dokumente	<p>Bundesebene</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Verfassungsmäßige Zuständigkeit für Straßenverkehr nach Art. 10 Z. 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG) ● Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO; BGBl. Nr. 159/1960 i.d.g.F.) ● Schulwegsicherungsverordnung (BGBl. Nr. 790/1994) ● Bundesstraßengesetz 1971 (BGBl. Nr. 286/1971 i.d.g.F.) ● Relevante Bestimmungen zur Antidiskriminierung und betreffend Menschen mit Behinderungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG, BGBl. I Nr. 82/2005) ● Klimaschutzgesetz (KSG, BGBl. I Nr. 106/2011) ● Emissionshöchstmengengesetz-Luft (EG-L, BGBl. I Nr. 34/2003) ● Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG, BGBl. I Nr. 60/2005) <p>Landesebene</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Raumordnungsgesetze der Länder ● Bauordnungen der Länder ● Landesstraßengesetze ● Maßnahmenverordnungen der Landeshauptleute nach §§ 10ff IG-L ● Vollziehung der Straßenpolizei nach Art. 11 des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG) <p>Gemeindeebene</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Verwaltung der Gemeindestraßen, örtliche Straßenpolizei
Programme, Normen, Pläne	<ul style="list-style-type: none"> ● Gesamtverkehrsplan für Österreich (2012) ● Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 (2011) ● Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (FSV) <ul style="list-style-type: none"> ◦ u. a. RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr) ● ÖNORMEN, ● Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung 2013 – 2018 ● Masterplan Gehen ● Masterplan Radfahren ● Kinder Umwelt Gesundheits-Aktionsplan CEHAPE ● Nationaler Aktionsplan Bewegung, Ziel 13 ● Rahmen-Gesundheitsziele, Ziel 8

Bei genauerer Betrachtung lassen sich bei manchen dieser Rahmenbedingungen Barrieren für den FußgängerInnenverkehr erkennen. Gerade in den Gesetzen und Verordnung ist aber großes Potential zur Förderung des Gehens gegeben.

Bislang existierte keine österreichweite Strategie zur Förderung des FußgängerInnen-Verkehrs. Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie haben sich deshalb darauf verständigt, gemeinsam den „Masterplan Gehen“ zu entwickeln, um so österreichweite Impulse zur Förderung des FußgängerInnen-Verkehrs zu setzen.

5 HANDLUNGSFELDER

Der Masterplan Gehen soll alle Ebenen der FußgängerInnen-Verkehrsförderung ansprechen. Die Handlungsfelder auf dem Weg zu einer Verbesserung der Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und einer Steigerung des FußgängerInnen-Verkehrsanteils sind im Folgenden zusammengefasst. Daraus ergeben sich entsprechende Forderungen:

- I. Verstärkte **Zusammenarbeit** und **Koordination** der für den FußgängerInnenverkehr zuständigen AkteurInnen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene in den Bereichen Gesamtkoordination, Gesamtkonzept, Budget und Information sowie deren bundesweite Vernetzung
- II. **Förderung von Mobilitätsmanagement zur Forcierung des Gehens** (Aktions- und Beratungsprogramme, Förderschienen)
- III. **Infrastrukturverbesserung und Investitionsoffensive** für das Gehen (dichtes und lückenloses FußgängerInnenverkehrswegenetz, direkte Wege, funktionelle und attraktiv gestaltete Fußgängerbereiche, Barrierefreiheit und verstärkte Berücksichtigung der Belange von Personengruppen, die am häufigsten zu Fuß gehen (z. B. Kinder) beachten)
- VI. **Fußgängerfreundliche Verkehrs-, Siedlungs-, und Städteplanung** (Struktur der kurzen Wege erhalten/fördern, Berücksichtigung des Fußgängers in ausgewogener Weise im Einklang mit anderen Verkehrsträgern bei Verkehrskonzepten auf allen Ebenen)
- V. **Fußgängerfreundliche Verkehrsorganisation und Hebung der Verkehrssicherheit** (FußgängerInnenverkehr bei der Gestaltung rechtlicher Rahmenbedingungen ausgewogen berücksichtigen, Verkehrssicherheit im FußgängerInnenverkehr steigern, soziales Sicherheitsempfinden der FußgängerInnen stärken)
- VI. **Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln** (hochwertige Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern – insbesondere Rad und ÖV)
- VII. **Informationssysteme und Bewusstseinsbildung** (informieren, motivieren und Image heben, Stellenwert und Präsenz des FußgängerInnenverkehrs in der Öffentlichkeit steigern)
- VIII. **Forschung** (Intensivierung der FußgängerInnenverkehrsforschung)
- IX. **Ausbildung** (Angebote zur Mobilitätsbildung verstärken und budgetär absichern)
- X. **Datenbasis und Monitoring** (hochwertige Datenbasis generieren, FußgängerInnenverkehrsrelevante Indikatoren erheben und Benchmarks einführen)

6 MASSNAHMEN

Nachfolgende Maßnahmen dienen der bestmöglichen Bewältigung der genannten Herausforderungen.

I. Zusammenarbeit und FußgängerInnen-Koordination

1. Koordination und Berücksichtigung der Interessen des FußgängerInnen-Verkehrs auf allen Verwaltungsebenen

II. Förderung von Mobilitätsmanagement zur Forcierung des Gehens

2. Einbettung des Themas FußgängerInnen-Verkehr in die klimaaktiv mobil Beratungsprogramme für Betriebe, für Städte, Gemeinden und Regionen, für den Freizeit- und Tourismusbereich, für Jugendliche und für Bildungseinrichtungen
3. Schaffung und Integration von Förderschwerpunkten für das Gehen im Rahmen der klimaaktiv mobil Förderprogramme
4. Weiterentwicklung des WHO/Europe Health Economic Assessment Tools (HEAT) for walking zur Abschätzung der positiven Gesundheitseffekte durch das Zu-Fuß-Gehen

III. Infrastrukturverbesserung und Investitionsoffensive für das Gehen

5. Verstärkte Förderung von Investitionen im FußgängerInnen-Verkehr auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene
6. Gestaltung öffentlicher Räume unter besonderer Berücksichtigung FußgängerInnen-freundlicher Qualitätsstandards
7. Bauliche Maßnahmen zum Ausbau des Infrastrukturangebots für den FußgängerInnen-Verkehr

IV. FußgängerInnen-freundliche Raumordnung, Verkehrs-, Siedlungs- und Städteplanung

8. Einflussnahme und Bewusstseinsbildung im Wege über die ÖROK in Hinblick auf eine FußgängerInnen-freundliche Raumordnung und Raumentwicklung
9. Anpassung der für FußgängerInnen relevanten Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien hinsichtlich der besonderen Berücksichtigung der Bedürfnisse des FußgängerInnen-Verkehrs und verstärkte Anwendung von FußgängerInnen-Checks bei Entscheidungen innerhalb der Verwaltung
10. Priorisierung des FußgängerInnen-Verkehrs bei der Entwicklung von Siedlungs- und Mobilitätskonzepten
11. Berücksichtigung der Bedürfnisse der FußgängerInnen bei Verkehrs-, Siedlungs-, und Städteplanung sowie Verankerung der Planungsprinzipien „Struktur der kurzen Wege“ und Vermeidung von Umwegen durch Wiederherstellung der Durchlässigkeit

V. FußgängerInnen-freundliche Verkehrsorganisation und Erhöhung der Verkehrssicherheit

12. Schaffung FußgängerInnen-freundlicher gesetzlicher Rahmenbedingungen z. B. in der Straßenverkehrsordnung und bei den Stellplatzregulativen der Länder und Gemeinden
13. FußgängerInnen-freundlicher Kfz-Verkehr durch Bevorrangung des FußgängerInnen-Verkehrs bei Nutzungskonflikten
14. Erhöhung der Verkehrssicherheit und subjektiven Sicherheit der FußgängerInnen u. a. durch Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten und bauliche Maßnahmen im Straßenraum innerorts
15. Berücksichtigung von Barrierefreiheit

VI. Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

16. Leichte Erreichbarkeit und optimale Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern
17. Förderung eines harmonischen Miteinanders des Fuß- und Radverkehrs unter Bevorzugung des FußgängerInnen-Verkehrs bei unzureichenden Platzverhältnissen
18. Einbindung alternativer Mobilitätsformen wie bspw. klassische Taxis, Anrufsammeltaxis, Car-Sharing und Mietwagen in die Planung und Gestaltung von FußgängerInnen-Verkehrsanlagen

VII. Informationssysteme und Bewusstseinsbildung

19. Forcierung Verkehrsmittel- und Verkehrsträger-übergreifender Informationssysteme zur hochwertigen Verknüpfung des FußgängerInnen-Verkehrs mit allen anderen Verkehrsmitteln
20. Aufsetzung einer themenübergreifenden und informativen Internetplattform
21. Entwicklung und Durchführung von Bewusstseinsbildungs-Kampagnen zur Förderung des FußgängerInnen-Verkehrs auf Bundes-, Landes-, und Gemeindeebene

VIII. Forschung

22. Weiterführung und Intensivierung der FußgängerInnen-Verkehrsforschung

IX. Ausbildung

23. Angebote zur Mobilitätsbildung verstärken und budgetär absichern

X. Datenbasis und Monitoring

24. Gleichrangige Berücksichtigung des FußgängerInnen-Verkehrs und Erfassung aller Fußwege in der Verkehrsstatistik und den Mobilitätskennzahlen
25. Entwicklung einer hochwertigen Datengrundlage zur Verkehrs- und subjektiven Sicherheit durch Integration aller verfügbaren Datenquellen
26. Erhebung FußgängerInnen-verkehrsrelevanter qualitativer und quantitativer Indikatoren und Etablierung eines geeigneten Benchmark-Systems unter Berücksichtigung des Modal Splits

Im Folgenden werden die 26 Maßnahmen des Masterplans Gehen jeweils im Detail beschrieben.

Legende:

Umsetzung (Wer?):	Aufwand/Kosten (Wieviel?):	Nutzen (Wie hoch?):	Zeithorizont (Wann?):
B Bund	€ gering	▲ gering	🕒 kurz
L Land	€€ mittel	▲▲ mittel	🕒🕒 mittel
G Gemeinde	€€€ hoch	▲▲▲ hoch	🕒🕒🕒 lang

I Zusammenarbeit und FußgängerInnen Koordination

1. Koordination und Berücksichtigung der Interessen des FußgängerInnenverkehrs auf allen Verwaltungsebenen

Die Einbringung der Anliegen des FußgängerInnenverkehrs soll auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene erfolgen. Auf Bundesebene soll die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans koordiniert werden. Es soll für Ausgewogenheit zwischen den Verkehrsträgern gesorgt werden, wobei auch die Belange des FußgängerInnenverkehrs ausreichend gewichtet in den verkehrspolitischen Diskurs und die nachfolgende Entscheidungsfindung einzuführen sind. Durch FußgängerInnenverkehrskoordination auf Bundesebene soll eine Anlaufstelle für Länder, Gemeinden, Tourismus und Wirtschaft gebildet werden. Auf Landes- und Gemeindeebene soll eine verkehrsmittelübergreifende Koordination für aktive Mobilität (als Kombination aus Fuß- und Radverkehr) durch Motivation und Information über deren Nutzen, Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit und durch die Möglichkeit Fördermittel in Anspruch zu nehmen gefördert werden. Die Aufgaben der Koordination auf allen Ebenen liegen demnach in der Schaffung von Anreizsystemen, der Vernetzung unterschiedlicher Zielgruppen und Interessensvertretungen (beispielsweise aus dem Bildungsbereich, dem Gesundheitswesen und der Sozialpolitik) und der Reservierung eines Budgets für die Förderung des FußgängerInnenverkehrs.

Umsetzung (Wer?): B/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

II Förderung von Mobilitätsmanagement zur Forcierung des Gehens

2. Einbettung des Themas FußgängerInnenverkehr in die klima:aktiv mobil Beratungsprogramme

Die klima:aktiv mobil Beratungsprogramme für Betriebe, Städte, Gemeinden, Regionen, für den Freizeit- und Tourismusbereich, für Jugendliche und für Bildungseinrichtungen wird um das Thema FußgängerInnenverkehr erweitert.

Umsetzung (Wer?): B (BMLFUW)

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

3. Schaffung und Integration von Förderschwerpunkten für das Gehen im Rahmen der klima.aktiv mobil Förderprogramme

Das Mobilitätsmanagement für Betriebe, Städte, Gemeinden, Regionen, für den Freizeit- und Tourismusbereich, für Jugendliche und für Bildungseinrichtungen soll mit Schwerpunkt FußgängerInnenverkehr und dessen Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsträgern nach dem Vorbild der Initiative klimaaktiv mobil des BMLFUW intensiviert werden. Dies kann die Erstellung von integrierten FußgängerInnenverkehrskonzepten, die Durchführung von Kampagnen und allgemein die Beratung umfassen.

Umsetzung (Wer?): B (BMLFUW)

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

4. Weiterentwicklung des WHO/Europe Health Economic Assessment Tools (HEAT) for walking zur Abschätzung der positive Gesundheitseffekten durch das Zu-Fuß-Gehen

Mit dem Online Werkzeug HEAT (www.heatwalkingcycling.org) kann der gesundheitliche Effekt von Zu-Fuß-Gehen ökonomisch bewertet werden. Das Tool unterstützt damit Entscheidungsträger und Planer von Bund, Länder und Gemeinden und auch Interessengruppen in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Gesundheit bei Diskussionen und Entscheidungen über Maßnahmen beim Ausbau entsprechender Infrastrukturen. Auf der Grundlage dieser Berechnungen kann beispielsweise die Frage beantwortet werden, wie hoch der volkswirtschaftliche Gewinn in Euro pro Jahr ist, wenn „X“ Personen jeden Tag „Y“ Kilometer mehr Zu-Fuß-Gehen würden.

Um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen, muss dieses Werkzeug laufend weiterentwickelt, weiterverbreitet und bekannter gemacht werden.

Umsetzung (Wer?): B (BMLFUW)

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒🕒🕒

III Infrastrukturverbesserung und Investitions Offensive für das Gehen

5. Verstärkte Förderung von Investitionen im FußgängerInnenverkehr auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene

Im Rahmen von Förderinstrumenten der Gebietskörperschaften sollen Investitionen zugunsten des FußgängerInnenverkehrs verstärkt gefördert werden. Beispielsweise ist geplant in der laufenden Umweltförderungsschiene des BMLFUW zum „betrieblichen Mobilitätsmanagement“ (klimaaktiv mobil) den FußgängerInnenverkehr stärker zu berücksichtigen. Im Rahmen dieser Maßnahme werden Kooperationen mit bestehenden Mobilitätszentralen sowie ressortübergreifende Kooperationen zwischen den Ministerien BMG, BMLFUW, BMLVS und bmvit (Abstimmung und Komplementärförderung) angedacht.

Umsetzung (Wer?): B (BMLFUW)

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒🕒

6. Gestaltung öffentlicher Räume unter besonderer Berücksichtigung Fußgängerfreundlicher Qualitätsstandards

Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist auf ausreichenden Raum für FußgängerInnen zu achten, um eine möglichst konfliktarme Koexistenz aller Verkehrsträger zu ermöglichen. Fußwege, insbesondere jene, die auch in den Nachtstunden stark frequentiert werden, sind gemäß RVS und ÖNORM zu beleuchten, um Angstgefühle in „dunklen Ecken“ zu vermeiden. Das Wohlbefinden der FußgängerInnen soll durch Bepflanzung des Wege- und Straßenrandes, Alleen und grüne Inseln gesteigert werden. Zusätzlich geht damit eine Beschattung der Wege einher. Dabei ist darauf zu achten, dass die erforderlichen bzw. gewünschten Sichtfelder hinsichtlich Verkehrssicherheit und subjektiver Sicherheit freigehalten werden. Des Weiteren sollen ausreichend Sitzmöglichkeiten (auch ohne Konsumzwang) geschaffen und Maßnahmen zur leichteren Orientierung der FußgängerInnen gesetzt werden. Das gesamte Fußwegenetz ist so zu planen und zu betreuen, dass möglichst viele Wege zu jeder Jahreszeit und bei jeder Witterung benützt werden können. Dies betrifft insbesondere die Ableitung des Niederschlagswassers, den Schutz vor Spritzwasser und den Winterdienst (z. B. Beseitigung von Dachlawinenwarnstangen = Barrieren).

Umsetzung (Wer?): G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): ⌚

7. **Bauliche Maßnahmen zum Ausbau des Infrastrukturangebots für den FußgängerInnenverkehr**

Die Umsetzung von Fußgängerzonen, Begegnungszonen und „Shared Space“ soll, beispielsweise in Einkaufsstraßen und sehenswerten Stadt- und Ortsteilen sowie in Zentren, Schulen und rund um den öffentlichen Verkehr, verstärkt werden und nach einem einheitlichen Schema erfolgen. Dort, wo sich die Wunschlinien von den vorgeschriebenen Gehlinien unterscheiden, sind im gesetzlichen Rahmen Querungshilfen und Durchgänge zu schaffen, um das Umwegerfordernis für die/den Fußgänger/in zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch eine ausreichende Beschilderung und Wegweiser für Fußwege mit Zeitangaben kann die Möglichkeit zur einfachen Orientierung gegeben werden. Für stark frequentierte Bereiche des Fußwegenetzes sind Leitsysteme zu entwickeln. Die Anwendung des Level-of-Service Konzepts für FußgängerInnen-Verkehrsanlagen kann eine starke Verbesserung der Anlagenqualität zur Folge haben. Beim Um- und Neubau von Anlagen für den FußgängerInnen-Verkehr sowie von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist ausfallsicheren Strukturen der Vorzug zu geben (beispielsweise eine Rampe bei geringen Höhenüberwindungen anstatt eines Aufzuges oder immer mindestens zwei Aufzüge bei größeren Höhenunterschieden). Bei stark frequentierten Anlagen u. a. des öffentlichen Verkehrs (Umsteigeknoten etc.) ist besonderes Augenmerk auf die Leitung der stärksten Personenströme auf kurze und direkte Wege unter Schaffung von strategischen Wegstrecken mit Vorrang für FußgängerInnen zu legen.

Umsetzung (Wer?): G/L

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): ⌚⌚

IV **Fußgängerfreundliche Raumordnung, Verkehrs-, Siedlungs-, und Städteplanung**

8. **Einflussnahme und Bewusstseinsbildung über die ÖROK in Hinblick auf eine fußgängerfreundliche Raumordnung und Raumentwicklung**

Bei der Gestaltung der Räume und ihrer Nutzungen sollen auch im Wege der ÖROK über bewusstseinsbildende Maßnahmen die regionalen und lokalen Entscheidungsträger unterstützt und motiviert werden, um bei ihren Planungen verstärkt Nutzungsdurchmischungen (Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Bildung, Freizeit ...) zu forcieren.

Die Hauptaufgaben der ÖROK umfassen die Ebenen und Sektoren übergreifende Koordination von Fragen der Raumordnung und Regionalpolitik in Österreich.

Eine der zentralen Aufgaben der ÖROK im Bereich der Raumordnung ist die Erarbeitung und Veröffentlichung des Österreichischen Raumentwicklungskonzeptes, das den Status einer gemeinsamen, gesamtstaatlichen Strategie hat.

- Das aktuelle Österreichische Raumentwicklungskonzept 2011 wurde im Jahr 2011 publiziert (ÖREK 2011)
- Die im ÖREK 2011 enthaltenen Handlungsvorschläge werden in sogenannten „ÖREK-Partnerschaften“ – verschiedenen Arbeitsgruppen – umgesetzt.

Neben der Erstellung, Aktualisierung und Umsetzung des ÖREK werden auch Beiträge zur Raumforschung erarbeitet sowie „Grundlagenprojekte“ durchgeführt.

Die Umsetzung des „ÖREK 2011“ erfolgt im Rahmen von „ÖREK-Partnerschaften“. Dabei nehmen ÖROK-Mitglieder sowie weitere relevante Akteure die Umsetzung eines oder mehrerer Aufgabenbereiche in Projektarbeitsgruppen vor. Die Kernanliegen des ÖREK 2011 werden damit Schritt für Schritt bearbeitet.

Aktuell in Bearbeitung befindliche ÖREK-Partnerschaften:

- Plattform „Raumordnung & Verkehr“ (verschiedene Aufgabenbereiche)
- Kooperationsplattform Stadtregion (A 4.2.2)
- Risikomanagement für gravitative Naturgefahren in der Raumplanung (H 3.2)

Umsetzung: B/L/G

Aufwand/Kosten: €

Nutzen: ▲▲▲

Zeithorizont: 🕒

9. Anpassung der für FußgängerInnen relevanten Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien hinsichtlich der besonderen Berücksichtigung der Bedürfnisse des FußgängerInnen-Verkehrs und verstärkte Anwendung von FußgängerInnen-Checks bei Entscheidungen innerhalb der Verwaltung

Relevante Richtlinien, Normen und Gesetze für FußgängerInnen sollen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse aktiver Mobilität (insbesondere dem FußgängerInnenverkehr) angepasst werden, um die Position der FußgängerInnen zu stärken. Auch soll die Berücksichtigung des FußgängerInnenverkehrs bei allen Planungen verpflichtend vorgeschrieben werden und themenrelevante Vorgaben auf Landesebene, beispielsweise betreffend die Gewährleistung von Schülersicherheit, bundesweit vereinheitlicht werden.

Bei Planungsverfahren sollen die Bevölkerung, VerkehrsexpertInnen und FußgängerInnenlobbyverbände einbezogen werden. FußgängerInnenchecks (z. B.: durchgeführt von walkspace.at) sollen die reale Situation erheben und der Qualitätssicherung von FußgängerInnenverkehrsanlagen dienen.

Umsetzung (Wer?): B/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

10. Priorisierung des FußgängerInnenverkehrs bei der Entwicklung von Siedlungs- und Mobilitätskonzepten

Bei der Entwicklung von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorrangig zu behandeln, beginnend bei der/dem FußgängerIn als schwächster/m VerkehrsteilnehmerIn. Auf Basis der Verkehrsplanung für FußgängerInnen sind in weiterer Folge die Belange des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs in ausgewogenem Maße zu berücksichtigen.

Umsetzung (Wer?): B/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

11. Berücksichtigung der Bedürfnisse von FußgängerInnen bei Verkehrs-, Siedlungs-, und Städteplanung sowie Verankerung der Planungsprinzipien „Struktur der kurzen Wege“

Bei örtlichen Entwicklungskonzepten sowie bei Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen soll auf eine optimale Nutzungsdurchmischung geachtet werden. Damit einhergehend soll auf kurze fußgängerInnenfreundliche Wegstrecken zwischen Wohnstätten, Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Nahversorgung, Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und dergleichen Rücksicht genommen werden.

Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung sollen eine Struktur der kurzen Wege fördern und dort, wo Strukturen bereits kurze Wege begünstigen, erhalten. So ist bei der Widmung von Bauland (insbesondere für Wohneinrichtungen, Schulen und Betriebe) darauf zu achten, dass diese sich in fußläufiger Entfernung zu Versorgungs- und öffentlichen Einrichtungen befinden. Die Errichtung von Versorgungseinrichtungen am Ortsrand gilt es demnach zu vermeiden. Der zunehmenden Nutzungsentmischung ist entgegenzuwirken, die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Ausbildung sollen in einem für die Wohn- und Lebensqualität verträglichen Ausmaß gemischt werden. Zur Verbindung der Funktionen ist das Erfordernis nach dichten und Umweg-armen Fußwegenetzen in den Bebauungsplänen zu verankern und die Barrierewirkung von Infrastruktur zu beachten. In bestehendem Siedlungsgebiet soll die Verdichtung ringförmig in fußläufiger Distanz von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ausgehend erfolgen.

Umsetzung (Wer?): L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒🕒

V. Fußgängerfreundliche Verkehrsorganisation und Erhöhung der Verkehrssicherheit

12. Schaffung fußgängerfreundlicher gesetzlicher Rahmenbedingungen in der Straßenverkehrsordnung und bei den Stellplatzregulativen der Länder und Gemeinden

Die StVO soll unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des FußgängerInnenverkehrs modernisiert und die Position des/der FußgängerInn gestärkt werden. Zu diesem Zweck ist die Einberufung einer Arbeitsgruppe zur Diskussion der Modernisierung der StVO gemäß der Forderung im Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die Jahre 2013 bis 2018 anzustreben.

Des Weiteren sollen die Stellplatzregulative der Länder vereinheitlicht und entsprechend der Förderung der aktiven Mobilität, v. a. des Zu-Fuß-Gehens, adaptiert werden (z. B. „Äquidistanz“, Höchstmengen an Stellplätzen).

Umsetzung (Wer?): B/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

13. Fußgängerfreundlicher Kfz-Verkehr durch Bevorrangung des FußgängerInnenverkehrs bei Nutzungskonflikten

In Siedlungsgebieten und Gebieten mit erhöhtem FußgängerInnen-Verkehr sollen vermehrt Tempo-30-Zonen eingerichtet werden. Durch FußgängerInnen-freundliche Schaltungen an Verkehrslichtsignalanlagen und eine Fußgänger-optimierte Gestaltung von Kreuzungen, Schutz- und Gehwegen soll die Sicherheit für FußgängerInnen beim Queren

der Fahrbahn gesteigert werden. Die Planungsrichtlinien sind dahingehend zu überprüfen, falls erforderlich zu überarbeiten, und anschließend einheitlich anzuwenden. Flächenhaftes Queren im Rahmen von Begegnungszonen kann dort ermöglicht werden, wo es die Rahmenbedingungen (insbesondere die Verkehrsstärken im Individualverkehr) zulassen. Eine räumliche Beschränkung des Kfz-Verkehrs soll verstärkt bei hohem FußgängerInnen-Verkehrsaufkommen in Stadt- und Ortszentren, in dicht bebauten Wohngebieten, im Umgebungsbereich von Schulen, Seniorenheimen und Parkanlagen, in Straßen mit dichtem öffentlichem Verkehr, in Einkaufsstraßen und in Naherholungsgebieten vorgenommen werden. Die Möglichkeiten (Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsreduktionen, Einfahrtsbeschränkungen etc.) sowie die gewünschten bzw. erzielbaren Effekte sind situationsabhängig zu beurteilen. Eine zeitliche Beschränkung des Kfz-Verkehrs kann vor und nach Schul- und Kindergartenbeginn, während der Hauptgeschäftszeiten und -tage, an Wochenenden und für Feste und Märkte erfolgen. Autofreie Siedlungen mit Sammelgaragen am Rande der Siedlung bzw. des Stadtviertels in Kombination mit einem dichten Fußwegenetz und entsprechendem Angebot im öffentlichen Verkehr tragen wesentlich zur Attraktivierung des FußgängerInnen-Verkehrs bei.

Umsetzung (Wer?): G/L

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): ⌚⌚

14. Erhöhung der Verkehrssicherheit und subjektiven Sicherheit der FußgängerInnen u. a. durch Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten und bauliche Maßnahmen im Straßenraum

Sowohl die Verkehrssicherheit als auch das subjektive Sicherheitsgefühl des Fußgängers/der Fußgängerin sind im Sinne der Steigerung des FußgängerInnen-Verkehrsanteils kontinuierlich zu erhöhen. Durch VLISA-Programme mit „Rundum-Grün“ ist ein schnelles und sicheres Queren der Fahrbahn möglich. Vor allem an Knotenpunkten mit starkem FußgängerInnen- und geringem Kraftfahrzeugverkehr kann diese Schaltung einen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit der FußgängerInnen leisten.¹¹ Die Überquerung von Straßen soll zudem durch Aufpflasterungen von Schutzwegen und Kreuzungsplateaus, Gehsteigvorziehungen und Mittellinien erleichtert werden. Auch ein Belagswechsel im Fahrbahnquerungsbereich der FußgängerInnen kann angedacht werden. Die Anlagen für den FußgängerInnen-Verkehr sind großzügig zu dimensionieren. Die Identifikation mit dem eigenen Wohnviertel ist ein wesentlicher Beitrag zur persönlichen Sicherheit. In diesem Sinne sind die Meinungen und Wünsche der BewohnerInnen bei der Planung und Gestaltung von FußgängerInnen-Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. Diese sind grundsätzlich so auszugestalten, dass die Akzeptanz der Bevölkerung und in weiterer Folge die Frequenzen im FußgängerInnen-Verkehr hoch sind. Gute Beleuchtung auf FußgängerInnen-Verkehrsanlagen soll gewährleistet sein. Die dadurch hohe Wahrscheinlichkeit, im Straßenraum gesehen zu werden, gibt Menschen, vor allem Frauen und älteren Personen, die Sicherheit, sich auch abends alleine im öffentlichen Raum zu bewegen.

Umsetzung (Wer?): G/L

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): ⌚⌚

¹¹ RiLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr. Ausgabe 2010, FGSV

15. Berücksichtigung von Barrierefreiheit

In unmittelbarer Umgebung von Schulen, Kindergärten und Spielplätzen ist besonders auf ausreichend dimensionierte Gehwege und ausreichende Sichtbeziehungen zu achten. Wohnstraßen, Begegnungszonen – je nach Situation – und autofreie Zonen sind erstrebenswert. Nicht nur für ältere Menschen ist auf eine ausreichende Zahl an Sitzmöglichkeiten und gut lesbare Informationen an Haltestellen und Wegweisern zu achten. Barrieren und Umwege sollen vermieden werden. Die Wege sind stets von Schnee, Blättern oder Kies freizuhalten, um Stürze zu vermeiden. Zudem ist auf eine ausreichende Zahl an sauberen öffentlichen Toiletten, Randsteinabsenkungen und Grünphasen in ausreichender Dauer und Häufigkeit bei Verkehrslichtsignalanlagen zu achten. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist darauf zu achten, dass die Straße auch als „Kommunikationsraum“ von großer Bedeutung ist. Sinnes- und mobilitätseingeschränkte Personen haben ähnliche Ansprüche an den öffentlichen Raum, wobei vor allem bei der Möblierung des Straßenraums und der Gestaltung öffentlicher Toiletten auf Barrierefreiheit zu achten ist. Randsteine sind flach auszuführen, um das Queren von Straßen mit Rollstühlen zu erleichtern. Besonderes Augenmerk soll auf die Sichtbeziehungen gelegt werden, damit Kfz-LenkerInnen FußgängerInnen frühzeitig erkennen können. Auch neue Technologien sollen Berücksichtigung finden. Abbiegende Fahrzeuge stellen potenziell bei Querungen für Personen mit eingeschränktem Sehvermögen eine besondere Gefahr dar. Eine der möglichen Lösungen ist bei von Fußgängern stark frequentierten Kreuzungen die Schaltung „Rundum Grün“ bei Ampelanlagen von mehrarmigen Kreuzungen, um während der Querungszeiten der Zu-Fuß-Gehenden das Abbiegen von Fahrzeugen zu verhindern.

Umsetzung (Wer?): G/L

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒🕒

VI Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

16. Leichte Erreichbarkeit und optimale Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von FußgängerInnen

Es soll eine leichte und sichere Zugänglichkeit zu Haltestellen und Bahnsteigen, beispielsweise durch radiale Ausrichtung der Zugangswege, gewährleistet sein. Die Zugangswege sollen attraktiv gestaltet sein und durch Parkanlagen, Aufenthaltsflächen, Passagen mit Auslagen und dergleichen führen. Kurze Wege sollen durch Ausrichtung des Wegenetzes an den Haltestellen sowie leichter Überblickbarkeit beziehungsweise Überquerbarkeit von Barrieren wie Wohnblöcke, Autobahnen, Bahnanlagen oder Flussläufe erreicht werden. Höhendifferenzen sollen vermieden werden, wo erforderlich sind Stiegen- und barrierefreie Rampenanlagen zu errichten. Die Warteflächen bei den Haltestellen sollen ausreichend dimensioniert und durch Anordnung von Sitzbänken, Bepflanzung, Beleuchtung und Witterungsschutz attraktiv gestaltet werden. Wegweiser, Fahrpläne und Informationen sollen ausreichend vorhanden sowie leicht lesbar und für alle Bevölkerungsgruppen verständlich sein. Barrierefreiheit ist sowohl bei bestehenden Anlagen als auch bei Neuplanungen besonders zu berücksichtigen. Das durch vorbeifahrende Kraftfahrzeuge ungefährdete Aus- und Einsteigen soll durch Anlage und bauliche Gestaltung der Haltestellen unterstützt werden. Existierende Dokumente wie beispielsweise das Projektierungshandbuch zum öffentlichen Raum der Wiener Magistratsabteilung 18 oder die Broschüre „Haltestellen der Zukunft“ der Wiener Linien sind ebenso zu berücksichtigen wie die geltenden RVS. Für die Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs soll ein bundesweit vereinheitlichtes Corporate Design entwickelt werden.

Umsetzung (Wer?): B/L/G/Verkehrsbetreiber

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒🕒

17. Förderung eines harmonischen Miteinanders des Fuß- und Radverkehrs unter Bevorzugung des FußgängerInnenverkehrs bei unzureichenden Platzverhältnissen

Es soll ausreichend Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen durch eine gleichberechtigte Verteilung des vorhandenen Platzes geschaffen werden. Bei starkem Verkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten im Radverkehr oder großzügigen Platzverhältnissen empfiehlt es sich, das Trennprinzip anzuwenden. Farbiger Asphalt zur Kenntlichmachung der Radwege als Fahrbahn und Unterscheidung von Fußwegen ist vor allem dort zweckdienlich, wo hohe Konfliktgefahr droht bzw. wo erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Abstellanlagen für Fahrzeuge sind so anzuordnen, dass Konflikte mit FußgängerInnen/Fußgängern minimiert und diese nicht in ihren Bewegungsabläufen beeinträchtigt werden. Abstellanlagen von Leihfahrradsystemen hingegen sollten in der Nähe von stark frequentierten Orten mit hoher Fußgängerfrequenz angeordnet werden, sodass zwischen den beiden Verkehrsträgern Wechselwirkungen entstehen.

Umsetzung (Wer?): B/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒🕒

18. Einbindung alternativer Mobilitätsformen wie bspw. klassischen Taxis, Anrufsammeltaxis, Car-Sharing und Mietwagen in die Planung und Gestaltung von FußgängerInnenverkehrsanlagen

Alternative Mobilitätsformen wie beispielsweise klassische Taxis und Anrufsammeltaxis, Car-Sharing und Mietwagen sind in die Planung und Gestaltung von FußgängerInnenverkehrsanlagen miteinzubeziehen. Besonderes Augenmerk soll dem Informationsangebot über die Örtlichkeiten der entsprechenden Fahrzeugstände, Verfügbarkeiten und Fahrtkosten gelten.

Umsetzung (Wer?): B/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

VII Informationssysteme und Bewusstseinsbildung

19. Forcierung verkehrsmittel- und verkehrsträgerübergreifender Informationssysteme zur hochwertigen Verknüpfung des FußgängerInnenverkehrs mit allen anderen Verkehrsmitteln

Verkehrsträgerübergreifende Verkehrsinformationssystemen sollen auch den FußgängerInnenverkehr als Verknüpfung aller anderen Verkehrsmittel in Information und Routing sowie dessen spezielle Bedürfnisse berücksichtigen.

Umsetzung (Wer?): B (bmvit)/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

20. Aufsetzung einer themenübergreifenden und informativen Internetplattform

Eine auf Bundesebene koordinierte Internetplattform soll eingerichtet werden. Die Allgemeinheit soll über das infrastrukturelle Angebot, Kampagnen zur Förderung des FußgängerInnen-Verkehrs sowie Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern usw. informiert werden; diese sollen mit bestehenden (regionalen) Angeboten vernetzt werden. Ein Forum kann als Informationsplattform für aktuelle Themen des FußgängerInnen-Verkehrs sowie für Barrieren, Hindernisse und andere Probleme im FußgängerInnen-Verkehr dienen und zugleich die Möglichkeit bieten, Lösungsvorschläge zu diskutieren. Die KoordinatorInnen können die Plattform zum Austausch sowie zum Monitoring nutzen und die Inhalte des Forums in die FußgängerInnen-Verkehrsplanung einfließen lassen. Integriert werden können Orientierungs- und Wegweisungstools wie beispielsweise FußgängerInnen-Verkehrs-Routenplaner.

Umsetzung (Wer?): B

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

21. Entwicklung und Durchführung von Bewusstseinsbildungs-Kampagnen zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs auf Bundes-, Landes-, und Gemeindeebene

Es ist verstärkt auf Kampagnen zur Förderung des FußgängerInnen-Verkehrs zu setzen. Themen wie „Kurze Wege zu Fuß“ oder „Sicherheit im Straßenverkehr“ sollen durch Broschüren forciert und den Menschen bewusst gemacht werden. „FußgängerInnen-Aktionstage“ sollen die Möglichkeit bieten, der Bevölkerung das Thema „Gehen“ an zentralen Plätzen näher zu bringen und darüber zu informieren. Lokale Kampagnen (z. B. Aktion „Zu Fuß“ in der Großgemeinde Langenlois ¹²) sollen mit überregionalen und nationalen Kampagnen (z. B. „Zu Fuß im hohen Alter“, BMVIT 2011a) und Kampagnen auf europäischer Ebene (z. B. THE PEP ¹³, CEHAPE ¹⁴ oder „Do the Right Mix“ ¹⁵) vernetzt werden.

Umsetzung (Wer?): B/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒🕒

VIII Forschung

22. Weiterführung und Intensivierung der FußgängerInnenverkehrsforschung

Der FußgängerInnenverkehr war Gegenstand ausgesuchter Forschungsprojekte, die im Rahmen der Forschungsförderungsprogrammlinie „ways2go“ des bmvit in vier Programm-linienauschreibungen die Erweiterung der Wissensbasis zu Zukunftsfragen von Mobilität und Verkehr zum Ziel hatte. Auch das Forschungs-, Technologie- und Innovationsförderprogramm „Mobilität der Zukunft“ des bmvit unterstützt im Programmzeitraum 2012 bis 2020 im Themenfeld „Personenmobilität innovativ gestalten“ die Forschungsfelder „Multimodale Lebensstile“, „Aktive Mobilität“ und „Gleichberechtigte Mobilität“, und inkludiert damit das Themenfeld FußgängerInnenverkehr. Initiativen wie diese fördern den Stellenwert, die Qualität und damit die Akzeptanz des Verkehrsmittels Zu-Fuß-Gehen und sollen wei-

¹² <http://www.vspar.at/Aktionen/LLzufuss.htm>

¹³ <http://www.unece.org/the-pep/>

¹⁴ <http://cehape.env-health.org/>

¹⁵ <http://www.dotherightmix.eu/campaign/about>

tergeführt bzw. verstärkt werden. Ressortübergreifende Forschungsförderschemata für eine aktive Mobilität durch Kooperation der Ministerien BMG, BMLFUW, BMLVS und bmvit sind erstrebenswert

Umsetzung (Wer?): B (bmvit)

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒🕒

IX. Ausbildung

23. Angebote zur Mobilitätsbildung verstärken und budgetär absichern

Je mehr Bevölkerungsgruppen und EntscheidungsträgerInnen mit Mobilitätsschulungen erreicht werden, desto größer ist der Wirkungsbereich. Angebote zur Mobilitätsschulung können sowohl an EntscheidungsträgerInnen (wie z. B. Amtssachverständige der zuständigen Behörden oder PolitikerInnen) als auch an SchülerInnen, Eltern und LehrerInnen adressiert sein, um eine nachhaltige Änderung der Wertehaltung zu erzielen und Bewusstsein für den Verkehrsträger FußgängerInnen-Verkehr zu schaffen. Die Einbindung des Bundesministeriums für Bildung und Frauen ist von zentraler Bedeutung. Durch kontinuierliche Medienarbeit soll auf das Gehen als wichtiges und naturgegebenes Fortbewegungsmittel aufmerksam gemacht werden („Wir sind alle FußgängerInnen“). Es soll verstärkt auf Kooperativen, beispielsweise mit regionalen Tourismusbüros zur Erstellung von Spazierkarten, gesetzt werden, mit dem Ziel, bekannte Orte auf neue Art und Weise aus der Perspektive der Fußgängerin/des Fußgängers kennenzulernen.

Umsetzung (Wer?): B/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): 🕒

X. Datenbasis und Monitoring

24. Gleichrangige Berücksichtigung des FußgängerInnenverkehrs und Erfassung aller Fußwege in der Verkehrsstatistik und den Mobilitätskennzahlen

Der FußgängerInnenverkehr soll als gleichberechtigter Verkehrsträger gesehen werden. Dazu soll auch die Entwicklung einer hochwertigen und umfassenden Datenbasis beitragen. Ergänzend zu regelmäßigen österreichweiten verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätserhebungen sollen in regelmäßigen Abständen systematische Fußgängerzählungen stattfinden und das Netz von Zählstellen an repräsentativen Querschnitten, wie zum Beispiel Bahnhöfen und Zugangspunkten zum ÖV weiter ausgebaut werden. Neben den Frequenzen sind Kennzahlen zum FußgängerInnenverkehr hinsichtlich Erreichbarkeiten, Aufenthaltsdauern, Hindernissen wie Umwegen oder Wartezeiten und Flächenbedarf zu erheben. FußgängerInnenverkehrs-Aspekte können auch bei anderen nationalen Erhebungen, beispielsweise zu Freizeit und Tourismus berücksichtigt werden. Erhebungen sollten, in Abhängigkeit des Erhebungszweckes, vorrangig nach dem Etappenkonzept erfolgen, nach welchem nicht der gesamte Weg, sondern jede Etappe eines Weges einem Hauptverkehrsmittel zugeordnet wird. Bei der Erhebung von Fußwegen können, in Abhängigkeit des Erhebungszweckes, herkömmliche Methoden zunehmend mit ausreichend erprobten digitalen Technologien wie Mobilfunk und Satellitenortung ergänzt werden. Des Weiteren sind Daten zu Mobilitätseinschränkungen und Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme besonderer Gruppen von FußgängerInnen wie Kindern, älteren Menschen und

sinnes- und mobilitätseingeschränkten Menschen zu erheben. Zur Verbesserung der Datengüte können Informationen aus weiteren Quellen, wie beispielsweise der Werbewirtschaft, Verkehrsbetrieben und öffentlichen und halböffentlichen Einrichtungen einen hohen Mehrwert leisten. Grundsätzlich ist bei allen Datenerhebungen das Datenschutzgesetz in der geltenden Fassung zu beachten.

Umsetzung (Wer?): B (bmvit)/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €€€

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): ⌚⌚⌚

25. Entwicklung einer hochwertigen Datengrundlage zur Verkehrs- und subjektive Sicherheit durch Integration aller verfügbaren Datenquellen

Neben den Kennzahlen zur Mobilität soll auch für die Themenfelder Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit der Fußgängerin/des Fußgängers die existierende Datenbasis aufgewertet und weiterentwickelt werden. Erhebung, Auswertung und Analyse verletzter und getöteter FußgängerInnen mit und ohne Fahrzeugbeteiligung sollen vereinheitlicht, an zentraler Stelle zusammengeführt und für eine integrierte Betrachtung der FußgängerInnen-Verkehrsplanung den MobilitätskoordinatorInnen zur Verfügung gestellt werden. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl bezüglich Belästigung und krimineller Übergriffe soll FußgängerInnen-bezogen, eventuell als Teil der Mobilitätsenerhebungen, in regelmäßigen Abständen erhoben und analysiert werden. Grundsätzlich ist bei allen Datenerhebungen das Datenschutzgesetz in der geltenden Fassung zu beachten.

Umsetzung (Wer?): B (bmvit)/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): ⌚⌚⌚

26. Erhebung fußgängerInnenverkehrsrelevanter qualitativer und quantitativer Indikatoren und Etablierung eines geeigneten Benchmark Systems unter Berücksichtigung des Modal Splits

Behörden aller Stufen und die Öffentlichkeit sollen regelmäßig über die Entwicklung des FußgängerInnenverkehrs informiert werden. Der dafür zu erstellende Entwicklungsbericht soll regelmäßig zu erhebenden Indikatoren (Modal Split, Personenkilometer im FußgängerInnenverkehr, Unfälle im FußgängerInnenverkehr mit und ohne Fahrzeugbeteiligung, Anzahl umgesetzter Verkehrskonzepte mit expliziter Berücksichtigung der Bedürfnisse des FußgängerInnenverkehrs, Anzahl durchgeführter FußgängerInnenverkehrschecks, etc.) gemäß den zu Verfügung stehenden Daten enthalten. Weiters soll der Umsetzungsstatus des vorliegenden Masterplan Gehen regelmäßig erhoben werden.

Umsetzung (Wer?): B/L/G

Aufwand/Kosten (Wieviel?): €

Nutzen (Wie hoch?): ▲▲▲

Zeithorizont (Wann?): ⌚⌚

7 GUTE PRAXISBEISPIELE

klimaaktiv



mobil

7.1 Mobilitätsmanagement

klimaaktiv mobil: Für Mehr klimafreundliche Mobilität in Österreich

klimaaktiv mobil ist die Initiative des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) für aktiven Klimaschutz im Verkehrsbereich zur Forcierung von klimaschonendem Mobilitätsmanagement. klimaaktiv mobil umfasst sowohl Beratungs-, Förderungs- und Bewusstseinsbildungsprogramme zur Motivation und Unterstützung von Betrieben, Verwaltungen, Regionen, Städten und Gemeinden, der Freizeit- und Tourismusbranche, Bauträgern, Immobilienentwicklern und Investoren, Schulen und Jugend sowie der allgemeinen Öffentlichkeit bei der Entwicklung, Umsetzung und Verbreitung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr.

klimaaktiv mobil ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutzgesetz, zur Energie- und Klimastrategie, zum Masterplan Rad und zu den EU Verpflichtungen im Klima- und Energiepaket. Dafür wurde die Initiative im Rahmen des European Public Sector Awards – EPSA 2011 bereits zum 2. Mal als innovatives und vorbildliches Beispiel in Europa ausgezeichnet. klimaaktiv mobil gilt auch im Rahmen des Pan-Europäischen Programms für Verkehr, Umwelt und Gesundheit der UNECE WHO (THE PEP) und der EU Plattform für Mobilitätsmanagement (EPOMM) als europäisches Vorzeigebeispiel. Unterstützt wird das Programm von der Wirtschaftskammer Österreich, dem WIF, dem Österreichischen Städte- und Gemeindebund sowie den Ländern.

Mobilitätswende für ein lebenswertes Österreich

Die Initiative klimaaktiv mobil bietet die passenden Angebote für mehr klimafreundliche Mobilität in ganz Österreich. Das Programm „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ bietet Ihrer Zielgruppe:

Beratung

Kostenlose Unterstützung bei der Entwicklung, Umsetzung und Fördereinreichung von Klimaschutzmaßnahmen für klimafreundliche Mobilität.

Förderung

Für Fuhrparkumstellungen auf alternative Fahrzeuge und erneuerbare Energien, E-Mobilität, Radverkehr und Mobilitätsmanagement winken finanzielle Unterstützungen durch das BMLFUW. Einreichen können juristische Personen, wie Regionen, Städte, Gemeinden, öffentliche Verwaltungen, Vereine, Verbände, Konfessionsgemeinschaften, Stadtmarketing und Verkehrsverbände. Das klimaaktiv mobil Förderungsprogramm hat seit 2007 zahlreiche Projekte im Verkehrsbereich mit rund 74,8 Mio. Euro gefördert.

Auszeichnung

Wenn Projekte zur CO₂-Reduktion beitragen, werden die durchführenden Instanzen vom Umweltminister als klimaaktiv mobil Projektpartner ausgezeichnet.

Ausbildung

klimaaktiv mobil bietet in Zusammenarbeit mit dem Klimabündnis Weiterbildungsmöglichkeiten für VertreterInnen von Regionen, Städten oder Gemeinden (z. B. „Kommunale/r Mobilitätsbeauftragte/r“, „Urbane/r Klimaschutzbeauftragte/r“, „Kommunale/r Klimaschutzbeauftragte/r“ oder „Kommunale/r Bodenschutzbeauftragte/r“).



© BMLFUW

7.2 FußgängerInnenverkehrsforschung



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Forschungsförderprogramm „Mobilität der Zukunft“

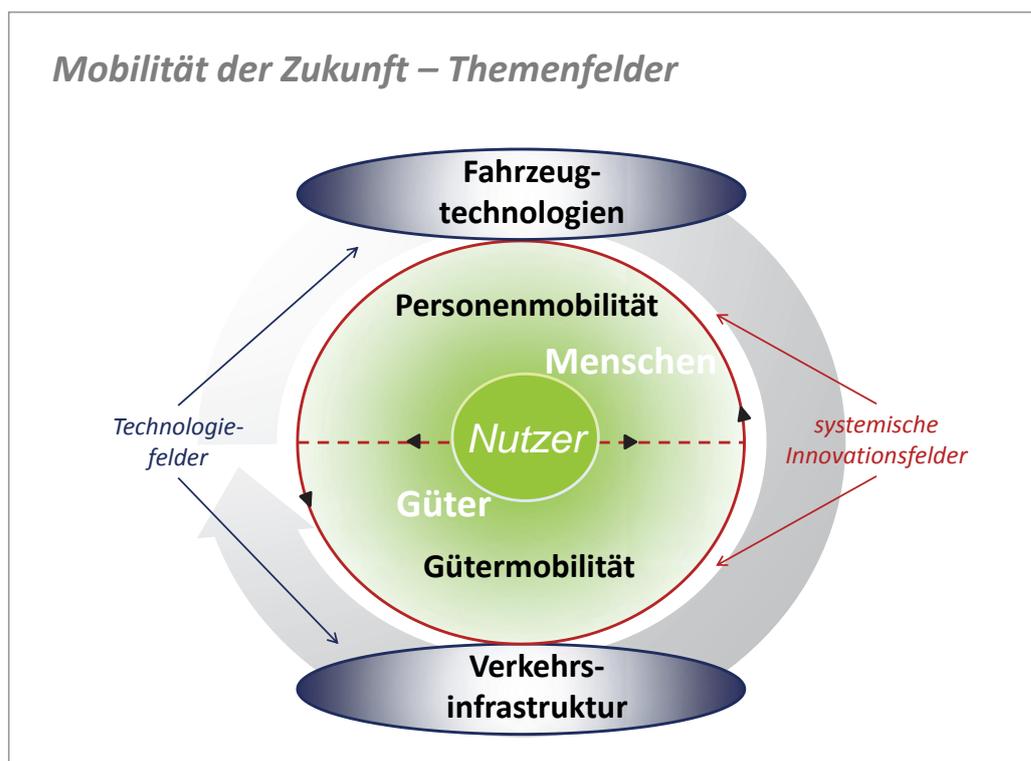
Mobilität der Zukunft ist das österreichische Forschungs-, Technologie- und Innovationsförderungsprogramm (FTI), das vom bmvit für den Zeitraum 2012–2020 beschlossen wurde. Es initiiert ganzheitliche FTI Lösungsansätze, die auf einen Interessensausgleich zwischen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft abzielen. Damit entstehen wesentliche Beiträge zur Sicherung der Mobilität bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs.

Dem Themenfeld „Personenmobilität innovativ gestalten“ kommt, neben den umwelt-, wirtschafts- und forschungsrelevanten Zielsetzungen, die Aufgabe zu, mobilitätsrelevante Phänomene im Kontext der gesellschaftlichen Trends und Veränderungen (Urbanisierung, demographischer Wandel, Wertewandel, Technologisierung etc.) zu erforschen, um mittel- bis langfristig innovative Lösungen zu entwickeln und mobilitätsrelevante Veränderungsprozesse anzustoßen. Das Themenfeld umfasst das Forschungsfeld „Aktive Mobilität“, das unter anderem die Attraktivierung des Fußverkehrs und die Steigerung des Fußverkehrsanteils zum Ziel hat. Dabei werden folgende Forschungsfelder adressiert:

- Wissensbasis Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Personengruppen
- Innovationen zur Motivation zum Gehen
- Information/Navigation barrierefreie Fortbewegung
- Planungs- und Mitgestaltungswerkzeuge
- Innovationen im Bereich der Begleitmobilität

Nähere Informationen unter: www.mobilitaetderzukunft.at

Projektinformationen unter: www.ffg.at/verkehr



7.3 „Pilotprojekt Schutzweginitiative“: der Zebrastreifen der Zukunft

Ein Forschungsprojekt des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF)¹⁶ zeigt, dass eine gute Beleuchtung die Sicherheit auf Schutzwegen (Zebrastreifen) deutlich erhöht. Auf einer Testanlage in Breitenfurt werden derzeit unter anderem in den Boden eingelassene LED-Schutzwegleuchten getestet.

„Die Anhaltebereitschaft von Fahrzeugen bei Nacht ist um knapp zwei Drittel niedriger als bei Tag. Speziell bei schlecht ausgeleuchteten Wegen ist der Wille, Fußgängerinnen und Fußgängern den Vorrang zu geben, um 32 Prozent niedriger als bei gut ausgeleuchteten“, sagt Verkehrsminister Alois Stöger.

Österreichs Fußgängerinnen und Fußgängern stehen circa 18.000 unregelmäßige Schutzwege zur Verfügung – gedacht für das sichere Überqueren von Straßen. Trotzdem werden jährlich im Durchschnitt circa 1.500 Menschen bei Unfällen auf unregelmäßigen Schutzwegen teils schwer verletzt, circa 14 Menschen verlieren ihr Leben. Die Gruppe der 15-19-jährigen Fußgängerinnen und Fußgänger ist am häufigsten betroffen.



© Johannes Zinner, bmvit

Im Rahmen eines durch den Verkehrssicherheitsfonds des bmvit geförderten Forschungsprojekts wurde die Wirkung von unterschiedlichen Sicherungsmaßnahmen auf die Anhaltebereitschaft von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern wissenschaftlich untersucht. Die Studie „Pilotprojekt Schutzweginitiative“, durchgeführt von Forstreiter Consulting GmbH, wurde durch die ÖAMTC Fahrtechnik GmbH, die Neurotraffic KG und Swarco unterstützt.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Feldexperimenten, Schutzweganalysen und Befragungen:

- Eine große Rolle für die Anhaltebereitschaft von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern spielen die Lichtverhältnisse. Bei Nacht sinkt die Anhaltebereitschaft um knapp zwei Drittel. Speziell bei schlecht ausgeleuchteten Schutzwegen ist der Wille, Fußgängerinnen und Fußgängern den Vorrang zu geben, um 32 % niedriger als bei stark ausgeleuchteten. Eine bessere Beleuchtung der Schutzwege würde daher die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern deutlich erhöhen.
- Empfohlen werden LED-Leuchten, die Schutzwege sehr gut ausleuchten können, dabei aber wenig Strom benötigen. Bei hohem Sicherheitsbedarf können in Kombination mit Fußgängerinnen- und Fußgänger-Detektoren (Bewegungsmelder auf Videobasis) sogenannte „Lanelights“ (in die Fahrbahn integrierte Leuchtkörper beiderseits des Schutzweges) und Wechselblinker unregelmäßige Schutzwege bei Nacht zu Leuchtinseln verwandeln. Für Fußgängerinnen und Fußgänger erhöht sich so die Sicherheit.

Die Sicherung unregelmäßiger Schutzwege fällt in Österreich in die Zuständigkeit der jeweiligen Straßenverwaltungsbehörden. Die Erkenntnisse der Studie sollen in weiterer Folge in den technischen Regelwerken (RVS) berücksichtigt werden und somit in weiterer Folge als Standard bei der Gestaltung unregelmäßiger Schutzwege dienen.

¹⁶ VSF: <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/index.html>;

VSF-Studie: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/vsf/36_schutzwegsicherheit.html

7.4 Fußgängerfreundliche Infrastruktur und Raumplanung

7.4.1 Platzgestaltung

Velden (Kärnten): B83 Kärntner Straße, Ortsraumgestaltung Velden

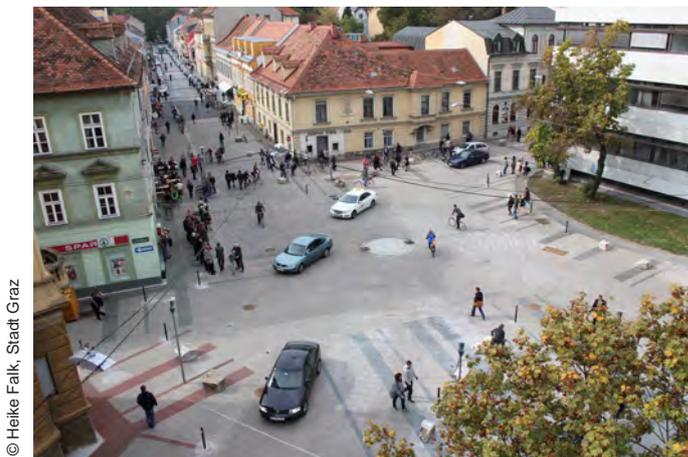


© Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 9 Straßen und Brücken, Straßenbauamt Klagenfurt

Die Ortsdurchfahrt Velden B83 Kärntner Straße weist speziell in den Sommermonaten, bedingt durch den hohen Tourismusanteil der Marktgemeinde Velden, zusätzlich zum Arbeits- und Durchzugsverkehr einen starken Anteil an Freizeitverkehr auf. Durch „Shared Space“ soll erreicht werden, dass der FußgängerInnen-, der RadfahrerInnen- und der motorisierte Verkehr den zur Verfügung stehenden Raum gemeinsam gleichberechtigt nutzen. Dies bedingt höhere Aufmerksamkeit für alle VerkehrsteilnehmerInnen, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Graz (Steiermark):

Neugestaltung Sonnenfelsplatz – Shared Space Graz (Walk-space Award 2013)



© Heike Falk, Stadt Graz

Die Neugestaltung des Sonnenfelsplatzes nach dem Shared-Space Konzept führte dazu, dass sich die VerkehrsteilnehmerInnen den gemeinsamen, entschleunigten Mobilitätsraum gleichrangig teilen. Bei der Gestaltung wurde insbesondere die Barrierefreiheit (Niveauunterschiede bei Bushaltestellen, gesicherte Überquerungsräume für Blinde und Sehbehinderte) beachtet. Außerdem wurde auch auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität geachtet.

Weitere Projekte:

- **Wies (Steiermark):** Marktplatz Wies (Walk-space Award 2013)
- **Tulln (NÖ):** Umgestaltung des Tullner Hauptplatzes (Walk-space Award Sieger 2010)
- **Schwechat (NÖ):** Umgestaltung des Schwechater Hauptplatzes (Walk-space Award Sieger 2008)
- **International: London (GBR):** Diagonale Fußgängerkreuzung Oxford-Circus (OECD, 2012)

7.4.2 Fußwegenetze

Montafon (Vorarlberg): Wege, die verbinden

In dörflichen Gebieten sind FußgängerInnen in der Minderheit und müssen den Verkehrsraum mit anderen, meist motorisierten, VerkehrsteilnehmerInnen teilen. Oft werden FußgängerInnen mit ungünstigen Bedingungen konfrontiert, denn die Verkehrsplanung richtete sich in den letzten Jahren stark nach den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs.

7 Montafoner Gemeinden sind gemeinsam aktiv geworden, um attraktive fußläufige Verbindungen von Quell- und Zielgebieten zu aktivieren und gezielt Weglücken zu identifizieren und zu schließen. Das Angebot an attraktiven innerörtlichen Fußwegen und Querverbindungen soll in den kommenden Jahren ausgebaut und ergänzt werden, sodass es für die Bevölkerung wieder selbstverständlich wird, das Auto stehen zu lassen und alltägliche Erledigungen wie das Einkaufen, den Weg zur Schule, Kirche, Bushaltestelle, der Gang zur Gemeinde, etc. zu Fuß zu machen.



© Stand Montafon

Wien, Landstraße: Landstraßer Durchgänge (Walk-space Award Sieger 2010)

Aufbauend auf den traditionellen Landstraßer „Durchhäusern“ wurde im Bezirksentwicklungsplan „Landstraße 2000“ im Jahr 1985 der planerische Grundstein für das Konzept der Landstraßer Durchgänge gelegt, indem die vorhandenen Ansätze eines Fußwegenetzes miteinander verknüpft wurden. Die Umsetzung wurde langfristig geplant und in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen verankert. Bei der Realisierung von Bauprojekten im Bezirk werden die Vorschläge für die Durchgänge gleich mitbedacht und umgesetzt. Bedenken der AnrainerInnen wegen Lärm und Sicherheitsproblemen können durch eine Nachtsperre größtenteils entkräftet werden.



© Rudolf Zabрана

Weitere Projekte:

- **Stetteldorf (NÖ):** Verbindungsfußweg Bergzeile – Siedlung Wagramgasse (Walk-space Award Sieger 2008)
- **Schwechat (NÖ):** Hochwasserschutz als Erlebniswelt, exklusiv für FußgängerInnen und RadfahrerInnen; (Walk-space Award 2010)
- **Stadt Salzburg:** „Zu Fuß im St. Andrä-Viertel“ (Walk-space Award 2010);
- **International: Berlin (GER):** Fußverkehrsstrategie Berlin

7.4.3 Straßenräume

Götzis (Vorarlberg): Flanierzone am Garnmarkt (Walk-space Award Sieger 2013)



© Veronika Hotz

Die Flanierzone „Am Garnmarkt“ orientiert sich an den Grundsätzen des Schweizerischen Modells der Begegnungszone. Die Flanierzone forciert die Etablierung des öffentlichen Raums und die Koexistenz im Straßenraum für alle VerkehrsteilnehmerInnen und NutzerInnen, ohne bestimmte Verkehrsarten zu verbieten oder auszuschließen. Nach der Umsetzung hat sich gezeigt, dass insbesondere das Zu-Fuß-Gehen bzw. Flanieren gefördert und attraktiviert wurde.

Weitere Projekte:

- **Wien, Mariahilf:** Fritz-Imhoff-Park (Walk-space Award Sieger 2010)
- **Reichenau (NÖ):** Platzgestaltung über die gesamte Ortseinfahrt (Walk-space Award Sieger 2008)
- **Thalgau (Salzburg):** „Zentrum erleben“ (bmvit, 2011)
- **International: USA:** Complete Street Concept (OECD, 2012)
- **International: Zürich (SUI):** 30 km/h-Zonen (OECD, 2012)

7.4.4 Über- und Unterführungen/Querungen

Graz (Steiermark): Dauergrün für FußgängerInnen (Walk-space Award Sieger 2010)



© Stadt Graz/Fischer

An einer stark frequentierten FußgängerInnen-Achse am Edeggersteg im Grazer Citybereich wurden zwei Modellverkehrslichtsignalanlagen zur Querung wichtiger Cityerschließungsstraßen errichtet. In Zeiten des schwachen Autoverkehrs wurde in den Signalprogrammen ein Dauergrün für Fußgänger aktiviert. Im neuen Signalprogramm werden die sich annähernden Kfz etwa 100 m vor der Fußgängerlichtsignalanlage registriert und lösen ein Umschalten in die Grünphase des Kfz-Stromes aus.

Bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h bekommt das Kfz Grün, ohne anhalten zu müssen. Da die Umlaufzeit mit 40 Sekunden festgelegt ist, beträgt die Wartezeit der FußgängerInnen, auch bei ständiger Kfz-Anmeldung, während der Verkehrsspitzen nie länger als 30 Sekunden.

Thüringen (Vorarlberg): Signalgesteuerte Fußgängerübergänge mit unvollständiger Signalfolge (Walk-space Award Sieger 2008)

Zahlreiche Zebrastreifen sind mit Lichtsignalanlagen geregelt. Zum Überqueren des Zebrastreifens muss sich die Fußgängerin/der Fußgänger anmelden. Dies ist für viele Wartende jedoch zu lang, insbesondere dann, wenn keine Fahrzeuge in Sichtweite sind. Zahlreiche FußgängerInnen queren deshalb in den verkehrsschwachen Zeiten bei ROT den Zebrastreifen, ohne sich anzumelden. Dies stellt jedoch ein hohes Sicherheitsrisiko dar.

Versuchsweise wurde deshalb in Vorarlberg ein Zebrastreifen mit einer unvollständigen Signalfolge eingerichtet:

Der Kraftfahrzeugverkehr erhält nur ein Zweikammersignal mit GELB und ROT. Die FußgängerInnen haben kein Lichtsignal. Im Normalfall sind die Signale dunkel. Der Zebrastreifen funktioniert wie ein normaler Zebrastreifen. Es gelten die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Bei hohem Verkehrsaufkommen oder bei besonders schutzbedürftigen Personen (Kinder, Schüler usw.) können die FußgängerInnen die Überquerung ebenfalls per Druckknopf anfordern. Die für den Kfz-Verkehr ursprünglich dunkle Ampel springt auf GELB und nach 3 Sekunden auf ROT. Dadurch ist der Kfz-Verkehr gezwungen, anzuhalten. Sobald die Fahrzeuge stoppen, können die FußgängerInnen den Zebrastreifen gesichert queren. Die Wartezeit beträgt maximal 3 Sekunden. Dadurch wird die Akzeptanz der FußgängerInnen, sich konform der StVO zu verhalten, deutlich verbessert und die Sicherheit erhöht sich.

Weitere Informationen unter:

<http://www.walk-space.at/index.php/projekte/walk-space-award/award-2008/gewinner-querungen>

Weitere Projekte

- **Döbling (Wien):** Skywalk Spittelau (Walk-space Award Sieger 2008)
- **Amstetten (NÖ):** Umbau einer FußgängerInnen- und RadfahrerInnenunterführung unter der Westbahn – Gschirnbachpassage (Walk-space Award Sieger 2008)

7.5 Information und Bewusstseinsbildung

7.5.1 Beratungsprogramme

EinfachSicherGehen – Beratungsprogramm für öö Gemeinden

Seit 2013 führt Klimabündnis OÖ das Projekt „EinfachSicherGehen“ im Auftrag des Verkehrsressorts des Landes Oberösterreich durch. Das Interesse der Gemeinden war von Anfang an sehr groß.

Ablauf: Zuerst wird das Gemeindegebiet auf FußgängerInnen-Freundlichkeit überprüft. Dann werden Maßnahmen erarbeitet, die den Fußverkehr im Ort beleben. Die ersten teilnehmenden Gemeinden waren Vöcklabruck, Traun, Weibern, Gaspoltshofen und Perg. „Die ersten Erfolge sind sichtbar“, freut sich Gerlinde Larndorfer vom Klimabündnis OÖ, die das Projekt betreut. „In Vöcklabruck wurde ein Infrastrukturpaket mit Verbesserungen für FußgängerInnen beschlossen. Ein Schwerpunkt war die barrierefreie Verbindung vom SeniorInnenheim ins Zentrum. Traun führte unter dem Motto, Sanfte Mobilität ist GEHnial' eine Info-Kampagne durch.“ Im Jahr 2014 werden Arbing, Asten, Schärding, Nußbach und Gallneukirchen „EinfachSicherGehen“ in ihren Gemeinden umsetzen.



Weiterführende Informationen: <http://www.klimabuendnis.at/einfachsichergehen>

7.5.2 Schulwegekonzepte

Wies (Steiermark): Sulmweg = Sicherer Schulweg (Walk-space Award 2013)



Durch eine Schulumfeldanalyse zweier 4. Klassen erhoben die SchülerInnen die Art und Weise, wie sie täglich in die Schule gebracht werden. Daraus wurde ersichtlich, dass sich vor allem jene SchülerInnen einen eigenen Fußweg zur Schule wünschen, die hauptsächlich mit dem Bus bzw. mit dem Auto in die Schule gebracht werden. Um die Eltern zu überzeugen, die Kinder auf dem kaum genutzten Sulmweg in die Schule gehen zu lassen, erarbeiteten die SchülerInnen zahlreiche Verbesserungsvorschläge. Im Zuge dessen wurden eigens dafür vorgesehene Elternhaltstellen mit Parkflächen

errichtet, welche circa 500 m von der Schule entfernt liegen, wo die Eltern ihre Kinder ungestört ein- und aussteigen lassen können. Als Hinweistafeln wurden lebensgroße Holzfiguren bemalt und aufgestellt. Dieses Vorhaben wurde von der Marktgemeinde Wies tatkräftig unterstützt.

Weitere Projekte:

- **Stuhlfelden (Salzburg):** Per-Pedes-Pass für Volksschule (Walk-space Award Sieger 2010)
- **Wien, Hernals:** Schulvorplatz Parhamerplatz (Walk-space Award Sieger 2008)
- **Innsbruck (Tirol):** „Ri-Ra-Rausgehraupe“
- **International: Sisteron (FRA):** Pedibus „Walk to school“ (OECD, 2012)

7.5.3 Bewegung

Sportunion Österreich (Wien): Förderung der körperlichen Aktivität im Alltag, „Hupfn.at“ (Walk-space Award Sieger 2010)



„Zu-Fuß-Geh Guides“ wurden mit überkopfgroßen Hinweistafeln ausgestattet. Diese informierten darüber, dass die nächste Station eines ÖV in 5 Minuten zu Fuß zu erreichen sei und dafür ca. 400 Schritte nötig wären. Die Geh-Guides forderten die Wartenden auf, gemeinsam mit den Guides bis zur nächsten Station zu Fuß zu gehen.

Weitere Projekte:

- **Körpergarten Stockerau (NÖ):** Buggy Walk & Workout (Walk-space Award 2010)
- **International: Australien:** The 10.000 step challenge in Australia (OECD, 2012)

7.5.4 Leitsysteme

FußgängerInnen-Leitsystem Wien

Die Stadt Wien erstellt ein einheitliches FußgängerInnen-Leitsystem. Ausgehend vom ersten Standort am Siebensternplatz im 7. Bezirk werden zahlreiche Stelen entlang der Flaniermeilen errichtet. Das Projekt soll bis 2018 in Wien umgesetzt werden. Das Leitsystem bietet vor allem für Ortsunkundige bessere und schnellere Orientierung und zeigt die Besonderheiten der Umgebung. Der auf der Info-Stele aufgedruckte Plan gibt unter anderem Entfernungen bzw. Gehzeiten zu den umliegenden Stationen des öffentlichen Verkehrs, zu Carsharing-Standorten, den Citybike-Stationen oder öffentlichen WCs an. Zusätzlich sind „Short-Cuts“ – zum Beispiel Durchgänge durch Höfe – für FußgängerInnen angegeben. Sie sind um die Information ergänzt, ob diese barrierefrei sind. Die Informations-Stelen sind werbefrei und werden nachts von innen beleuchtet.



© Christian Fürthner

7.5.5 Bewusstseinsbildung/Prozesshaftes

Salzburg: Vierthalerstraße, Pilotprojekt Stellplatzfreies Wohnen (Walk-space Award 2013)

© www.fairkehr.net

Vom 23. - 27. Mai 2013 wurden sämtliche Autoparkplätze in der Vierthalerstraße in der Stadt Salzburg durch Grünanlagen, Parkbänke und eigens konstruierte überdachte Fahrradständer ersetzt. Die Bevölkerung wurde für diesen Zeitraum aufgerufen, sich dieses Modell der systematischen Trennung von Wohnen und Parken persönlich anzusehen. Für AnrainerInnen wurden für den Zeitraum der Umgestaltung Ersatzparkplätze zur Verfügung gestellt. Ziel des Projektes war es ein Bewusstsein für die Vorteile einer Trennung von Wohnen und Parken für Gesellschaft und Wirtschaft zu schaffen und gleichzeitig einen öffentlichen Diskurs über den Stellenwert des Autos in der Gesellschaft anzuregen.

Weitere Projekte:

- **Niederösterreich:** Dorfbegehung barrierefrei?“ (Walk-space Award 2013)
- **Stadt Salzburg:** fairkehrtes Fest – blühende Straße (Verein Fairkehr) (Walk-space Award Sieger 2010)
- **Oberwart (Burgenland):** „Gemeinsam gesund im Bezirk Oberwart“ (BMVIT 2011a, b?)

7.6 Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

7.6.1 Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln

Dornbirn (Vorarlberg): Multimodale Drehscheibe Bahnhof (Walk-space Award Sieger 2010)



Der Bahnhof wurde mit InfoPunkten, Vitrinen, einem Wegeleitsystem, einem taktilen Leitsystem, Warteböden, Bänken, abgesenkten Bahnsteigen für niveaufreien Ein- und Ausstieg und Bahnsteigüberdachungen ausgestattet. Helle, sichere Unterführungen mit Tageslichteinfall und großzügigen, gläsernen Liften schaffen barrierefreie Zugänge für alle Reisenden. Unterführungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen verbinden getrennte Stadtteile und

erhöhen zusätzlich die Sicherheit. Der Bahnhof Dornbirn als multimodale Drehscheibe einer verkehrsmittel- und stadtübergreifenden Vernetzung führt zu einem verringerten Verkehrsaufkommen, geringeren Schadstoff- und Lärmemissionen sowie zu besseren Bilanzen für öffentliche Budgets, den Klimaschutz, die Verkehrssicherheit und eine gesteigerte Wohn- und Lebensqualität.

Weitere Projekte:

- **Verkehrsauskunft Österreich (VAO):** Verkehrsmittel übergreifende Verkehrsauskunft für ganz Österreich, die auch Routing im FußgängerInnenverkehr umfasst
- **Mödling (NÖ):** Bahnhofsanlage unter Einbeziehung der FußgängerInnen, RadfahrerInnen und des ÖPNV (Walk-space Award 2010)
- **Stadt Salzburg:** Mobilitätstag für SeniorInnen (Walk-space Award 2010)

7.7 FußgängerInnenchecks

Mit dem «Fußgänger-Check» sollen im Sinne einer Qualitätssicherung die Schwachstellen des Fußwegnetzes aufgespürt und im Rahmen der Umsetzungsmöglichkeiten erste Maßnahmen vorgeschlagen werden.

Ziele:

- Vermittlung vertiefter Informationen über die konkreten Bedürfnisse von FußgängerInnen vor Ort
- Erhebung von Schwachstellen/Potentialen im Fußwegnetz
- Vorschläge zur Verbesserung von Problemstellen



- Rasche Umsetzbarkeit erster Resultate
- Geringer finanzieller und personeller Aufwand
- Umsetzbare Maßnahmen haben Priorität
- Ergebnisprotokoll: kurz-, mittel, langfristige Maßnahmenbündel

Weitere Informationen unter:

<http://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/beschreibung>

8 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BMG	Bundesministerium für Gesundheit
BMLVS.....	Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Fortwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
bmvit.....	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
CO2	Kohlendioxid
GIP	Graphenintegrations-Plattform
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK.....	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO.....	Straßenverkehrsordnung
UNECE.....	United Nations Economic Commission for Europe
VAO	Verkehrsauskunft Österreich
VLSA.....	Verkehrslichtsignalanlage
VSF.....	Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
WHO.....	World Health Organization
WIFI.....	Wirtschaftsförderungsinstitut Österreich

9 LITERATURVERZEICHNIS

- AUSSERER, K.; FÜSSL, E. & RISSER, E. (2013): Nutzerinnenbefragung: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab? Wien 2013.
- BFS – Bundesamt für Statistik & BFR – Bundesamt für Raumentwicklung (2001): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern 2001.
- BLASE, A.; BRÄUER, D. & MENNICKEN, C. (2003): Wegweisungssysteme für den Fußverkehr. In: Bracher et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (Kap. 5.2.4.1). Heidelberg 2003.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2007): Verkehr in Zahlen. Ausgabe 2007. Wien 2007.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2011a): Zu Fuß im hohen Alter. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit, Walk-space.at. Wien 2011.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2011b): „Ein „Masterplan Gehen – Fußverkehr“ für Österreich“. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit, Walk-space.at. Der Österr. Verein für FußgängerInnen, Schwab, D.; Mayerthaler, A.; Frey, H. et al. Wien, 2011.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012a): Fußverkehr in Zahlen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit, Walk-space.at. Der Österr. Verein für FußgängerInnen, Schwab, D.; Strasser, M. et al. Wien 2012.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012b): Verkehr in Zahlen. Ausgabe 2011. Wien 2012.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012c): Gesamtverkehrsplan für Österreich. Wien 2012.

- BÖSCH, H. (1992): Die Langsamverkehrs-Stadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fußgängeranlagen. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fußgänger (Hrsg.). Zürich 1992.
- BONANOMI, L. (2000): Die Langsamverkehrs-Stadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fussgängeranlagen. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (Hrsg.). Zürich 2000.
- BUCHANAN, C. (1963): Transport in Cities. London.
- DSG – Diskussionsgruppe Spartakus (2012): Einleitung – Verkehr und Mobilität. <http://diskussionsgruppespartacus.wordpress.com/2012/04/24/einleitung-verkehr-und-mobilitat/> (Zugriff: 22.10.2014)
- EPOMM – European Platform on Mobility Management (2014): TEMS – The EPOMM Modal Split Tool. <http://www.epomm.eu/tems/index.phtml> (Zugriff: 22.10.2014)
- HBS (2009): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln.
- HETTINGER, T.; KAMINSKY, G. & SCHMALE, H. (1992): Ergonomie am Arbeitsplatz. 2. überarbeitete und erweiterte Auflage. Ludwigshafen 1980. In: Schopf, J. M.: Die Geschwindigkeit im Straßenraum, Habilitationsschrift an der Fakultät für Bauingenieurwesen der TU-Wien. In: Beiträge zu einer ökologisch- und sozialverträglichen Verkehrsplanung 2/1992, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik TU-Wien (Hrsg.). Wien 1992.
- HIESS, H.; KOCH, H. & THALER, R. (1992): Wege zum stadtverträglichen Verkehr. Studie des VCÖ-Ressorts für Verkehrswissenschaft im Auftrag von Greenpeace. Wien 1992.
- Ils – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein Westfalen (1979): Raum für Fußgänger, Wege durch die Stadt. Dortmund 1979.
- KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (2014): Verkehrsunfallstatistik 2013. <http://www.kfv.at/unfallstatistik/index.php?id=57> (Zugriff: 22.10.2014)
- KNOFLACHER, H. (1980): Öffentliche Verkehrsmittel – Neue Strukturen zur Verbesserung ihrer Chancengleichheit im städtischen Bereich. Internationales Verkehrswesen 32(3): 176–178. Wien 1980.
- KNOFLACHER, H. (1987): Verkehrsplanung für den Menschen. Band 1 Grundstrukturen. Wien 1987.
- KNOFLACHER, H. (1995): Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien. Wien 1995.
- KNOFLACHER, H. (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. Wien 1996.
- LIGA.NRW (2010): Alltagsnahe Bewegungsförderung 60+, Dokumentation der Regionalkonferenz „Bewegung im Alter“. LIGA.Focus 6, Landesinstitut für Gesundheit und Arbeit des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2010
- NILSSON, G. (2004): Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety. Lund: Lund Institute of Technology and Society, Traffic Engineering, Bulletin 221.
- OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2012): Pedestrian Safety, Urban Space and Health. http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/pedestrian-safety-urban-space-and-health_9789282103654-en
- OJA, P.; TITZE, S.; KOHLBERGER, TH.; SAMITZ, G. (2010): Das Rad als Transportmittel – Gesundheitlicher Nutzen und Einflussfaktoren (Wissen 3). GÖG/FGÖ (Hrsg.). Gesundheit Österreich GmbH/Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich.
- ÖREK (2011): Bednar, A., Faßmann, H., Delle-Karth, S. et al. Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2011. Wien 2011.
- RIEDEL, R. (1989): Verkehrsbilanz Österreich – Was kostet uns der Verkehr? Diplomarbeit am Institut für Verkehrsplanung- und technik der TU Wien. Wien 1989.
- RÖ & WS (2014): Radlobby Österreich, Walk-Space, 2014: Aktive Mobilität braucht Attraktivität und Sicherheit. Gemeinsames Positionspapier zu Fuß- und Radverkehr in Österreich. Wien 2014.
- SCHMIDL, H. (1990): Mobilitätskennziffern des werktäglichen Personenverkehrs im räumlichen und benutzergruppenspezifischen Vergleich. Dissertation am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien. Wien 1990.

- SCHNABEL, W. & LOHSE, D. (1997): Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung. Berlin 1997.
- STÄDTEBUND (2014): Klimaschutz findet ständig Stadt, Erhebung von Klimaschutzaktivitäten der Mitglieder des österreichischen Städtebundes 2013, Grazer Energieagentur im Auftrag des Österreichischer Städtebundes, Oktober 2014
- STATISTIK AUSTRIA (2011): Volkszählungen 1971 bis 2001. Registerzählung 2011. Erwerbstätige 1971 bis 2011 nach Entfernungskategorie und Bundesländern.
- STATISTIK AUSTRIA (2014): STATcube – Statistische Datenbank von Statistik Austria. Straßenverkehrsunfallstatistik (UDM 2.1).
- THALER, R. (1992): Ökonomische Wege zu Ökologischer Mobilität. In: Verkehr & Umwelt, Heft 6/1992. Wien 1992.
- THALER, R.; GLASL, P.; RAUH, W.; SKALA, F. & STADLHUBER, CH (1993): Vorrang für Fußgänger. Verkehrsclub Österreich (Hrsg.). Mödling 1993.
- UNFCCC – United Nations Framework Convention on Climate Change (2011): Report of the Conference of the Parties on its seventeenth session, held in Durban from 28 November to 11 December 2011. Addendum. Part Two: Action taken by the Conference of the Parties at its seventeenth session. Decisions 1-5/CP.17 (FCCC/CP/2011/9/Add.1). 27.03.2012.
<http://unfccc.int/resource/docs/2011/cop17/eng/09a01.pdf>
- UMWELTBUNDESAMT (2013). Krutzler, T.; Gallauner, T.; Gössl, M., Heller, C., Lichtblau G., Schindler I., Stoiber H., Storch, A., Stranner, G., Wiesenberger, H., Zechmeister, A.: Energiewirtschaftliche Inputdaten und Szenarien.Grundlage für den Monitoring Mechanism 2013 und das Klimaschutzgesetz Synthesebericht 2013. Umweltbundesamt, Wien. REP-0415?
- UMWELTBUNDESAMT (2015). Anderl, M., Haider, S., Lampert, C. et al. Ergebnisse der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur (OLI 1990-2013). Umweltbundesamt, Wien.
- VCS – Verkehrs-Club der Schweiz (Hrsg.; 2012): VCS-Argumentarium: Was sind schon 10 km/h mehr oder weniger? Bern 2012.
- VSF – Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds 2014: Pilotprojekt Schutzweginitiative, Wien, August 2014.
- WALTHER, K. (1973): Nachfrageorientierte Bewertung der Streckenführung im öffentlichen Personennahverkehr. Forschungsberichte des Landes Nordrhein Westfalen 1973.
- ZIBUSCHKA, F. (1990): Querungshilfen für Fußgänger, Kriterien für die Errichtung und Gestaltung. Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten – Straßenforschung, Heft 349. Wien 1990.

Rechtsnormen und Leitlinien

- Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG, BGBl. I Nr. 82/2005)
- BGBl. Nr. 289/1982, i.d.F. BGBl. I Nr. 2/2008: 19th Convention on Road Traffic (Vienna 1968)()
- BGBl. III 155/2008: Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen: Convention on the Rights of Persons with Disabilities, Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.
- Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971): Bundesgesetz betreffend die Bundesstraßen
- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG; BGBl. I Nr. 60/2005): Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen.
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV; BGBl. II Nr. 144/2006): Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms.
- Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG; BGBl. Nr. 1/1930 i.d.g.F.)
- Emissionshandelsrichtlinie (RL 2009/29/EG): Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Verbesserung und Ausweitung des Gemeinschaftssystems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten. ABl. Nr. L 140.

- Emissionshöchstmengengesetz-Luft (EG-L; BGBl. I Nr. 34/2003): Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe erlassen sowie das Ozongesetz und das Immissionsschutzgesetz-Luft geändert werden.
- Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L; BGBl. I Nr. 115/1997 i.d.g.F.): Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und das Ozongesetz geändert werden.
- Immissionsschutzgesetz-Luft (BGBl. I Nr. 77/2010): Bundesgesetz, mit dem das Immissionsschutzgesetz-Luft und das Bundesluftreinhaltegesetz geändert werden und das Bundesgesetz über ein Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen aufgehoben wird.
- Klimaschutzgesetz (KSG; BGBl. I Nr. 106/2011): Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz.
- KOM/2007/551: Grünbuch – Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt
- KOM (2009) 279: Mitteilung der Kommission – Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System
- KOM (2009) 490: Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Aktionsplan urbane Mobilität“
- KOM/2011/144: Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.
- Effort-Sharing-Entscheidung (Entscheidung Nr. 406/2009/EG): Entscheidung des Rates über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 (Effort-Sharing) (Dok.Nr. PE-CONS 3739/1/08).
- ÖNORM V2102-1 Technische Hilfe für sehbehinderte und blinde Menschen,
- ÖNORM B1600 Barrierefreies Bauen Planungsgrundlagen
- ÖNORM O 1051 Straßenbeleuchtung – Beleuchtung von Konfliktzonen
- RiLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr.
Ausgabe 2010, FGSV
- RL 2001/81/EG: Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe.
- RL 2009/28/EG: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG. ABl. Nr. L 140.
- RL 2009/29/EG: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Verbesserung und Ausweitung des Gemeinschaftssystems für den Handel mit Treibhausgas-Emissionszertifikaten. ABl. Nr. L 140.
- RL 2009/31/EG: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG und 2008/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006. ABl. Nr. L 140.
- RL 2012/27/EU: Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz, zur Änderung der Richtlinien 2009/125/EG und 2010/30/EU und zur Aufhebung der Richtlinien 2004/8/EG und 2006/32/EG
- RVS 02.02.36 (Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum), RVS 02.03.10–Serie (ÖPNV), RVS 02.03.12 (Behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs), 02.04.xx-Serie (Mobilitätsmanagement), RVS 03.02.11 (Einsatzkriterien für die Errichtung von Rad- und Gehwegen), RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr), RVS 03.04.11 (Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten), RVS 03.04.12 (Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen), 03.04.13 (Kinderfreundliche Mobilität), RVS 03.04.14 (Nicht motorisierter Verkehr – Gestaltung des Schulumfelds), RVS 05.02.12

(Beschilderung und Wegweisung im untergeordneten Straßennetz), RVS 05.04.31 (Verkehrslightsignalanlagen Einsatzkriterien), 03.06.13 und 03.06.14 (EK; dzt. in Überarbeitung, wird Fußgänger- und Radverkehr behandeln), 03.07.10 (Abstellen v. Fahrzeugen), 03.07.31 und 03.07.32 (Garagen), RVS-Arbeitspapier Nr. 27 (Einsatzkriterien f. Begegnungszonen)

Schulwegsicherungsverordnung (BGBl. Nr. 790/1994)

Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960; BGBl. 159/1960 i.d.g.F.): Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden.

Verordnung über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG

Verordnung (EG) Nr. 78/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und deren Durchführungsbestimmungen in VO (EG) Nr. 631/2009

Programme

Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung 2013 – 2018:

<https://www.bka.gv.at/DocView.axd?CobId=53264>

CEHAPE (Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa) der WHO:

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/pre-2009/childrens-environment-and-health-action-plan-for-europe-cehape>

Charta für Fußgänger (1988):

<http://www.fuss-ev.de/themen/68-themen/europaeische-fussverkehrs-politik/258-europaeische-charta-der-fussgaenger.html>

Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020:

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/vsp2020.html>

Europäische Charta zur Bekämpfung der Adipositas: Weltgesundheitsorganisation:

EUR/06/5062700/8, 16. November 2006

Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit (2004): <http://www.erscharter.eu/de>

Gesamtverkehrsplan für Österreich (2012):

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/index.html>

Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020:

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/

Internationale Charta für das Gehen (2006):

<http://www.walk21.com/charter/documents/internat.pdf>

Kinder Umwelt Gesundheits-Aktionsplan CEHAPE:

http://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laermschutz/internat_koop/CEHAPEAT.html

Klimaschutzumfrage Städtebund 2013

Masterplan Radfahren:

http://www.bmlfuw.gv.at/publikationen/umwelt/laerm_verkehr_mobiltaet/masterplan_radfahren.html

Nationaler Aktionsplan Bewegung, Ziel 13:

<http://www.sportministerium.at/de/themen/nationaler-aktionsplan-bewegung>

Rahmen-Gesundheitsziele, Ziel 8: <http://www.gesundheitsziele-oesterreich.at/>

THE PEP (Pan-Europäisches Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit) der WHO

Europe und UNECE: <http://www.unece.org/thepep/en/welcome.html>



MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH

klimaaktiv



mobil

bm **v** **t**

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

bmlfuw.gv.at
klimaaktivmobil.at
bmvit.gv.at