

XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen

Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten - Strategien und Verhalten



Masterplan Gehen und klimafitte kommunale Strategien | 10 Jahre Begegnungszonen in Österreich -
gestaltete Straßenräume | Schulstraßen, neue StVO | Querungsstellen: Bedarf und Ausführung |
Innovationen, Transformationen, Mobilitätsräume - Nudging und
neue Prozesse | Bewegung & Gesundheit: bewusst zu Fuß

11. und 12. Oktober 2023 | Kunsthaus Weiz, Steiermark

TAGUNGSMAPPE

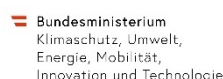
Diese Zusammenstellung enthält die Abstracts der Referent:innen aus dem Plenum, der Workshops und Sessions, den „Speed-Dating“- Projektvorstellungen und Informationen zu den „Walk-Shops“. Die Teilnehmer:innen-Liste, der Feedbackbogen und zusätzliche Informationen befinden sich im Anhang.

Wir wünschen interessante und informative Konferenztage!

DI D. Schwab (inh. Projektleitung, Redaktion)

DIⁱⁿ M. Strasser (org. Projektleitung, Zusammenstellung), das Walk-Space-Team

Mit freundlicher Unterstützung von:



Projekt gefördert durch das BMK, Sektion II/6, Aktive Mobilität u. Mobilitätsmanagement
Projekt gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich

Mit herzlichem Dank an die Tagungsmappensponsoren:



Inhalt:

Mittwoch, 11. Oktober 2023 – klimaaktiv mobil Tag

„Speed-Dating“, Projektvorstellung Austausch & Dialog Teil 1.....	- 3 -
Plenum: Masterplan Gehen / Strategien Fußverkehr	- 20 -
Plenum: Good-Practice	- 26 -
Workshop A: Masterplan Gehen und klimafitte kommunale Strategien: Bundesebene, Land Steiermark, Kommunen (Stadt Weiz)	- 30 -
Workshop B: Schulstraßen und neue StVO	- 38 -
Workshop C: Innovationen, Transformationen, Mobilitätsräume - Nudging und neue Prozesse	- 46 -
Plenum „Alles zu Fuß - alles anders“	- 52 -
Geführter Stadt-Rundgang in Weiz	- 54 -

Donnerstag, 12. Oktober 2023

„Speed-Dating“, Projektvorstellung Austausch & Dialog Teil 2.....	- 56 -
Plenum	- 80 -
Session 1: 10 Jahre Begegnungszonen - gestaltete Straßenräume.....	- 84 -
Session 2: Querungsstellen: Bedarf und Ausführung	- 95 -
Session 3: Bewegung & Gesundheit bewusst zu Fuß	- 100 -
Plenum: Projekt „Transformator:in“ & Ausblick 2024	- 109 -
Walk-Shops – Workshops in gehender Form	- 112 -
Wissenswertes & Anhang.....	- 113 -

Anmerkung:

Diese Tagungsmappe enthält Abstracts von verschiedenen Autor:innen. Daher ist die gendergerechte Formatierung in den Texten unterschiedlich. Die Redaktion dieser Tagungsmappe möchte jedoch erwähnen, dass in dieser Sammlung von Beiträgen alle Personen, egal welchen Geschlechts / Identität gleich angesehen und berücksichtigt werden.



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, **11. Oktober 2023** – klimaaktiv mobil Tag

„SPEED-DATING“

– Projektvorstellung, Austausch und Dialog Teil 1

Kurzvorstellung von Good-practice Projekten

Austausch und Dialog zu den Konferenzschwerpunkten

Beim „Speed-Dating“ werden an mehreren Tischen unterschiedliche Projekte für ca. 10 Minuten vorgestellt. Wenn das Signal zum Wechseln ertönt, wechselt die Gruppe an Interessent:innen an einen anderen Tisch und es gibt erneut Gelegenheit sich auszutauschen.

Das „Speed-Dating“ stellt eine gute Möglichkeit dar, in kurzer Zeit mehrere Projektinformationen zu erhalten und sich zu vernetzen.

Die Projektnummern zur Orientierung finden Sie im Detailablauf:
https://www.walk-space.at/images/stories/pdf/Konf.2023_Weiz_Detailablauf.pdf

Eine Beschreibung der Projekte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten:

Fördermöglichkeiten zum Thema Fußverkehr bei klimaaktiv mobil

Raphael Glück, MSc. – komobile GmbH

Österreichs Städte und Gemeinden können für eine klimafreundliche Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur wieder um Förderung vom Bund ansuchen. Über **klimaaktiv mobil**, der Klimaschutzinitiative des BMK, sind mit einem örtlichen Fußverkehrskonzept oder einem Masterplan Gehen, bis zu 50 % der Investitionskosten förderbar.

Neben den Kosten für die Umsetzung einer Fußgängerzone, einer Begegnungszone oder auch beispielsweise dem Ausbau der barrierefreien Fußwegeinfrastruktur zur Vermeidung von Umwegen, sind zudem auch Planungskosten für die Konzepterstellung und oder Bewusstseinsbildung für die umgesetzten baulichen Maßnahmen förderbar.

Neben der Bundesförderung von **klimaaktiv mobil** ist auch die Kombination mit Zweckzuschüssen aus dem Kommunalen Investitionsprogramm 2023 erlaubt – das heißt bis zu 100% Bundesförderung sind für den Ausbau der Infrastruktur für das zu-Fuß-Gehen möglich. Informieren Sie sich hier über Fördermöglichkeiten für ein besseres Gehen in Österreich.

Informationen zum Masterplan Gehen können auch beim Informationsstand von **klimaaktiv mobil** eingeholt werden.

Infos unter:

<https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/beratungsangebot/foerderung-fussverkehr.html>



Masterplan Gehen, Wien – Was geht wo? (Beispiele aus Wien 10, 17, 19)

DIⁱⁿ Olivia Kantner, komobile Wien GmbH

Masterpläne Gehen bilden die Grundlage für eine Fußverkehrsförderung und beinhalten Vorschläge zu baulichen und raumplanerischen sowie bewusstseinsbildenden Maßnahmen. Für eine qualitativ hochwertige Fußinfrastruktur müssen auf die lokalen Verhältnisse angepasste Maßnahmen ausgearbeitet und umgesetzt werden. Dabei gilt es die Besonderheiten der Umgebung und des öffentlichen Raums zu berücksichtigen und die spezifischen Defizite zu minimieren.

Auf lokaler Ebene wurden Fußverkehrskonzepte für die Wiener Bezirke Favoriten, Hernals und Döbling erarbeitet. An Hand von Beispielen wird aufgezeigt, welche generellen und speziellen Probleme aufgrund der Strukturen und räumlichen Umgebung und welche Entwicklungschancen vorhanden sind.

Dabei spielen die Lage, ob innerstädtisch oder weiter außenliegend, die örtlichen Zentren und vorhandenen Nutzungen sowie die Dichte der Bebauung eine entscheidende Rolle. Ein wesentliches Hindernis für den Fußverkehr sind Barrieren, welche linienhaft z.B. in Form von stark befahrenen Straße oder auch flächenhaft z.B. durch abgegrenzte Gebiete auftreten können. Ein besonderer Impuls wird durch örtliche Entwicklungen wie große Bauvorhaben oder Ausbau von höherrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben.



An Hand von Beispielen wird auf die Unterschiede in der Ausarbeitung bei den Masterplänen Gehen eingegangen.

Favoriten ist geprägt von dichten Wohngebieten und großen Grünflächen und Freiräumen, welche miteinander vernetzt werden sollen. Zudem gibt es große Stadtentwicklungsgebiete, wo bei der Entwicklung auf ein engmaschiges Fußwegenetz mit Durchwegungen und kurzen Wegen zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs geachtet werden soll.

Der 17. Wiener Bezirk fokussiert stark auf die Entwicklung von Einkaufsstraßen und Belebung durch Wochenmärkte sowie der Chancen, welche sich durch den U-Bahn Ausbau im Bezirk ergeben. Zudem sollen zur Anhebung der Aufenthaltsqualität die Straßenräume begrünt

werden.

In Döbling gibt es viele schützenswerte historische Ortskerne. Eine Herausforderung für den Fußverkehr sind die teilweise sehr schmalen oder kaum vorhandenen Gehsteige und gepflasterten Aufenthaltsflächen. Im Bezirk befindet sich mit dem Stadtquartier Muthgasse auch ein großes Stadtentwicklungsgebiet.

Gehzeit.Karte

DIⁱⁿ Viktoria King, Radland Niederösterreich

Was ist eine Gehzeit.Karte?

Eine Gehzeit.Karte ist eine Karte analog eines U-Bahn Planes wird das gemeindeeigene Wegenetz abstrahiert und im Vergleich zu klassischen Karten Distanzen in Geh-Minuten anstelle von Metern angegeben. Die Gehzeiten werden dabei mittels des www.AnachB.at Routenplaners berechnet und durch Begehungen vor Ort ergänzt. Sie dient zur Motivation der Bevölkerung, das Auto auch einmal stehen zu lassen und die alltäglichen Wege innerhalb der Gemeinde zu Fuß zurückzulegen. Die für die Gemeinden individuell erstellten Karten zeigen auf einen Blick, wie viele Geh-Minuten die wichtigsten Punkte im Gemeindegebiet auseinanderliegen. Diese Punkte – bspw. Verwaltungsgebäude, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Naherholungsgebiete, Nahversorger oder Öffi-Haltestellen - werden dabei in Abstimmung mit GemeindevertreterInnen festgelegt.

Wo gibt es bereits Gehzeit.Karten?

2022 hat Radland Niederösterreich in Kooperation mit dem Regionalem Mobilitätsmanagement der NÖ Regional zwei Gehzeit.Karten als Piloten für Bad Vöslau und Bad Schönau erstellt. Das Projekt wurde 2023 ausgeweitet. Sieger-Gemeinden des Radland-Preises 2022 – ein Wettbewerb des Landes NÖ, der bewusstseinsbildende Projekte im Bereich aktiver Mobilität kürt – bekommen die Erstellung einer Gehzeit.Karte für ihr Gemeindegebiet zur Verfügung gestellt. Diese Gemeinden sind St. Valentin, Schweiggers, Klosterneuburg, Korneuburg, Spillern, Langenzersdorf und Pfaffstätten – und somit weitere Kandidaten für Gehzeit.Karten im Land Niederösterreich.

Format: Speed Dating

Unterordnung unter mögliche Themen:

- Bewusstsein, Image, Leitsysteme oder
- Bewegung & Gesundheit: bewusst zu Fuß



Probier's mal mit,...

Christoph Vodeb, MSc, Dipl.-Ing. Jakob Seidler, verkehrplus GmbH

Pop-Up: Eine spontane, plötzliche Erscheinung – ein Phänomen einer Sache, oder doch ein Lösungsansatz? Linsen: rund geformte, essbare Samen. Probier's mal spontan mit Linsen! Was sich wie ein Reformhaus-Tipp anhört ist in Wahrheit eines der Beispiele für pragmatische Transformation öffentlichen Raums. Graz im Sommer 2021: eine Straße, die zwei belebte Plätze – den Lendplatz und den Mariahilfer Platz – miteinander verbindet, wird in eine Mischung aus Fußgänger- und Begegnungszone transformiert. Anstelle permanenter und kostenintensiver Umbaumaßnahmen werden dafür schlicht gelbe Linsen – Begegnungslinsen – „aufgemalt“. Wo sich Widerstände bzgl. der Transformation des öffentlichen Raums auftun oder das Budget dazu nicht zur Verfügung steht entsteht etwas. Großzügige Bodenmarkierung in Kombination mit schick-funktioneller Möblierung und Bepflanzung bauen Vorbehalte ab und sind als bekömmliches Bindeglied die Killer-App zwischen dem „Multi-modal-Heute/Morgen“ und dem „Kfz-Gestern“.

Einer der wesentlichsten Schritte ist dazu jedenfalls der Einbezug der lokalen Wirtschaft in den Planungsprozess. Beim Lendplatz-Projekt sind daher die Inhaber:innen der ansässigen kleinen Spezialgeschäfte, Cafés und Restaurants mit dabei, wenn am Platz vor ihrem Lokal die Linsen aufpoppen.



Graz Lendplatz Vorher – Rendering – Nachher (eigene Aufnahmen)

Was und wo lässt sich noch Probieren? Die Untersuchung eines weiteren Beispiels zeigt: In der Grazer Zinzendorfgasse. Im Nahbereich der Universität Graz gibt es seit 10 Jahren eine bereits bestehende Begegnungszone am Sonnenfelsplatz, welche in die Zinzendorfgasse verlängert werden soll. Vor Umsetzung des Endzustandes (Umsetzungsstufe 2) wird die Umsetzungsstufe 1 hergestellt, welche ohne bauliche Maßnahmen umgesetzt wird und das Funktionskonzept der Umsetzungsstufe 2 übernimmt. Dadurch soll das Funktionskonzept im weiteren Verlauf getestet, evaluiert und eventuell angepasst werden, bevor es zur endgültigen Umsetzungsstufe 2 mit baulichen Maßnahmen kommt. Die Umsetzungsstufe 1 sieht eine Schaffung von Aufenthaltsflächen mit Bäumen in Pflanztrögen sowie Sitzmöglichkeiten vor. Die Aufenthaltsflächen werden mit Hilfe von gelb markierten Begegnungslinsen hervorgehoben. Die gelben Quermarkierungen werden vom Sonnenfelsplatz in die Zinzendorfgasse weitergeführt und sorgen so für ein verbindendes Element mit der bereits bestehenden Begegnungszone.

Das Funktionskonzept wurde gemeinsam mit dem Partner-Planungsbüro bauchplan und mit Hilfe eines Beteiligungsprozesses mit den Anrainer:innen und Wirtschaftstreibenden vor Ort erarbeitet. Die Erweiterung der Begegnungszone wird im Juni/Juli 2023 umgesetzt und das vorläufige Endergebnis kann im Zuge der Fachkonferenz vorgestellt werden.



Graz Zinzendorfsgasse – Entwurf zur Umsetzungsstufe 1 (eigene Abbildung, Stand: März 2023)

Eine testweise Aufwertung des öffentlichen Mobilitätsraumes wurde an zwei weiteren Stellen durchgeführt: In St. Johann im Pongau wurde im Sommer 2020 der „Sommer der Begegnung“ ausgerufen und die Pop-Up-Begegnungszone transformierte die Stadt mit zahlreichen Begleitmaßnahmen. Auch hier wurden die Planungen von einem breiten Fachbeirat begleitet. Die Wirtschaftstreibenden entschieden mit, wenn es darum ging, an Stelle von Kfz-Parkplätzen gelbe Holzwürfel, Palmen und Liegestühle in den Raum zu pflanzen. Bewohner:innen wie Gäste begrüßten den Versuch: Kfz-Geschwindigkeiten wurden reduziert, mehr Fuß- und Radverkehr brachten bei weniger Lärm ähnliche Frequenz in den Ortskern. Die Begegnungszone ist mittlerweile permanent verordnet.

Auch in Trofaiach wurde die Transformation eines öffentlichen Mobilitätsraumes getestet. Der Stadtteil Trofaiach West soll im Sinne einer klimafreundlichen und zukunftsgerechten Mobilität entwickelt werden. Zentrale Anliegen sind die Aufwertung der Straßenräume, die Sicherung der Erreichbarkeiten und Funktionalitäten aller Einrichtungen für alle Verkehrsmittel und die Integration in bereits überlegte Planungen der Stadt Trofaiach. Der durchgeführte Pilotversuch zeigt, dass die umfangreiche Neugestaltung eine Verbesserung des Kfz-Verkehrsablaufs mit sich bringt. Geordnete Ausweichbereiche und weniger unrechtmäßig abgestellte Fahrzeuge am Straßenrand verbessern die Situation für alle Verkehrsteilnehmer:innen erheblich. Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und optischen Aufwertung des Straßenraumes konnten die insgesamt 11 Bäume in Pflanztrögen inkl. Sitzgelegenheiten am Straßenrand beitragen.

Die vorgestellten Projekte im Zuge des Speed-Dating-Beitrags mit dem Titel „Probier’s mal mit, ...“ sollen anhand erfolgreicher Praxisbeispiele zum Testen fußgänger:innen-freundlicher öffentlicher Mobilitätsräume wie Begegnungs- und Fußgängerzonen ermutigen.

Umgestaltung Hoher Markt, Krems an der Donau

DIⁱⁿ Mag.^a Silvia Schmid, DIⁱⁿ Patricia Denk, Magistrat Krems/Donau, Stadtentwicklung
DI Martin Becker, schneider-consult Ziviltechniker GmbH

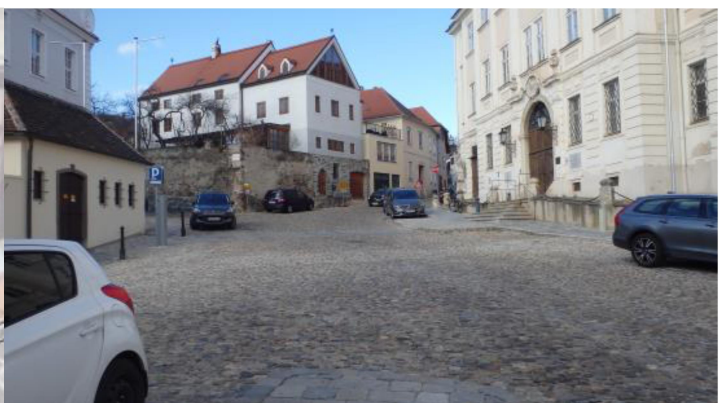
In mitten der Kremser Altstadt befindet sich der Hohe Markt. Umgeben von historischen Gebäuden, Lokalen und Schulen (Gymnasium, Volksschule und FH-Außenstelle) wurde der Hohe Markt von vielen Touristen und Schüler:innen frequentiert.



Leider wurde der Platz eher als Parkplatz verwendet. Problemstellen: Elterntaxis, parkende KFZ und hohe Schüler:innenströme 2021 wurde ein Stakeholderdialog gestartet (Anrainer, Wirtschaftstreibende und Vertreter:innen der Schulen – Eltern, Schüler:innen und Direktoren) gestartet und ein Mobilitätskonzept zur Umgestaltung es Hohen Marktes erstellt.

Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes wurden mit der ersten Phase (vor den Schulen) im Sommer 2022 umgesetzt. Die Stufe zwei ist für 2024 geplant.

Ergebnisse: Fahrverbote für Elterntaxis, Platzerweiterung durch Sperre eines Straßenzuges, Einengung des Straßenraums und Sitzgelegenheiten zur Aufenthaltsqualitätssteigerung.



Gut zu Fuß in Althofen – Fußverkehrskonzept

Mag. Wolfgang Leitner, Reinhard Primavesi, Stadtgemeinde Althofen

Die Stadtgemeinde Althofen hat 2022 auf Basis eines "FußgängerInnen-Checks", einen Masterplan für das „Zu Fuß gehen“ erstellt, um die Stadt fußgängerfreundlicher und auch sicherer zu gestalten. „Um mehr Menschen einzuladen, ihre Wege, vor allem die kurzen und die Alltagswege, zu Fuß zurückzulegen, müssen die Gehwege fußverkehrsfreundlich sein. Das möchten wir im Interesse der Bürger:innen vorantreiben“, sagte der Umweltreferent Wolfgang Leitner.



Wer zu Fuß unterwegs ist, weiß am besten "wo der Schuh drückt". Daher wurde bei den "FußgängerInnen-Checks" das lokale Wissen der Zufußgehenden in Althofen in Bezug auf eine fußgängerfreundliche Infrastruktur herangezogen. Im Zuge des Projekts "Althofen gut zu Fuß" wurden Erfahrungen, Wünsche und Ideen zur Verbesserung des alltäglichen Wegenetzes mittels Fragebogen gesammelt. Zudem wurden speziell junge Zufußgehende ins Projekt einbezogen. Walk-space.at sprach dazu mit Schüler:innen der 3. Klassen Volksschule. Bei einem Rundgang konnten die Schüler:innen zu Fuß mehrere "Wohlfühlorte" und "Stolpersteine" entlang wichtiger Routen zeigen.

Auch die ältere Generation wurde zum Gehwegnetz befragt. Bei einer Diskussion plädierten Senior:innen beispielsweise für mehr Rastplätze in Althofen. Die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofes oder die Verbesserung der Beleuchtung auf Fußgängerübergängen, die Beschattung und eine fußgeherfreundliche Gestaltung von Rastplätzen, sind wichtige Themen, die bei der Ausarbeitung des Maßnahmenkonzepts eingeflossen sind.



Zudem gab es Gespräche mit den ortsansässigen Unternehmen wie Flex, TIAG oder Humanomed, um auch künftig fußgängerfreundliche Arbeitswege anzubieten.

Zur Erstellung des Masterplans arbeitete die Stadtgemeinde mit „walk-space.at“, dem Österreichischen Verein für FußgängerInnen und „con.sens“, ein Unternehmen für Verkehrsplanung und Mobilitätsdesign, zusammen. Die Anregungen der Bevölkerungen sind in das Maßnahmenkonzept eingeflossen, der die Basis für die Fördereinreichung beim Klimafonds darstellt. Aufgrund der umfangreichen Ausarbeitung werden dann jährlich Umsetzungsthemen ausgewählt und zur Förderung abgerufen.

Projektinfos:

<https://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/fg-check-projekte/althofen-gut-zu-fuss>

Fußgänger:innen Sicherheitskurse für Menschen mit Beeinträchtigung

Benedikt Hierzer, MA, Easy Drivers Radfahrschule

Die Easy Drivers Radfahrschule führt seit 2020 Fußgänger*innen Sicherheitskurse für Menschen mit Beeinträchtigung durch. Die erste Schulung fand im Verkehrserziehungsgarten des ÖAMTC in Graz statt. Die Easy Drivers Radfahrschule organisierte diese für Personen mit Beeinträchtigung von der Initiative Jugend am Werk. Verhaltensregeln im Straßenverkehr wurden besprochen und praktisch trainiert.

Die Teilnehmer*innen und Betreuer*innen üben bei diesen Kursen unter der Anleitung von ausgebildeten Sozialpädagog*innen und Radfahrlehrer*innen der Easy Drivers Radfahrschule, wichtige Verhaltensregeln im Straßenverkehr wie zum Beispiel:

- Auf welcher Straßenseite gehe ich als Fußgänger*in (links)
- Wo gehe ich am Gehsteig (auf der Innenseite)
- Warum gibt es beim Schutzweg auch ein Verkehrsschild (damit man auch im Winter bei Schneefall weiß, wo der Zebrastreifen ist).

Nach einer Pause werden beim zweiten Teil des 2-stündigen Kurses die Teilnehmer*innen in die Sicht von Radfahrer*innen versetzt, um den Blickwinkel zu erweitern. Dabei wird das richtige Aufsetzen eines Helmes ebenso geschult wie die wichtigsten Verkehrsregeln besprochen. Nach einigen Runden im Verkehrserziehungsgarten mit verschiedenen Herausforderungen konnte man sehen, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein immer besseres Verkehrsverständnis bekommen hatten. Dies ist ein wichtiger Teil für ein selbstbestimmtes und mobiles Leben“, so Daniela Pichler, Begleiterin bei Jugend am Werk in Graz.

Zum Abschluss bekommen alle Teilnehmer*innen unter Applaus eine Urkunde überreicht, welche von einigen wie ein Siegerpokal in die Höhe gestreckt wird. Diese Urkunde stärkt das Selbstbewusstsein und ist eine schöne Erinnerung an einen lehrreichen Tag. „Auch für unsere Radfahrlehrer*innen ist es stets ein sehr schönes und bereicherndes Erlebnis, Menschen mit einer Beeinträchtigung zu mehr Selbstbestimmtheit und erhöhter Sicherheit im Straßenverkehr zu verhelfen“, sagt Benedikt Hierzer, MA. Sozialpädagoge und Projektleiter der Easy Drivers Radfahrschule.

2022 wurden in Graz und Leoben bereits 4 Projekte umgesetzt. 2023 ist in Kooperation mit Jugend am Werk ist eine Ausweitung auf die ganze Steiermark geplant. Als Mobilitätsexperten sehen wir als Radfahrschule Easy Drivers die Fortbewegung im Straßenverkehr umfassend. Nur wenn alle Verkehrsteilnehmer*innen die Verkehrsregeln zuverlässig beherrschen, gegenseitig Rücksicht nehmen und sich in die Position Anderer hineinversetzen können, ist sicheres Fortbewegen möglich.



Nachhaltige Beschilderung im öffentlichen Bereich

GF Elke Kaltenhauser, ITEK Verkehrs- und Beschilderungstechnik GmbH

Die Firma ITEK Verkehrs- und Beschilderungstechnik GMBH ist zertifizierter Verkehrszeichenhersteller mit Sitz in Grafenstein und beschäftigt aktuell 18 Mitarbeiter.

2019 wurde die nachhaltige, umweltverträgliche und CO2-reduzierende Produktlinie ECOGUIDE entwickelt – statt Aluminium werden natürlich nachwachsende Rohstoffe wie Bambus und Accoya, eine spezielle Kiefernart, als Grundmaterial für Verkehrszeichen und sonstiger Beschilderung eingesetzt.



Durch die Vermeidung von Aluminium, das sowohl beim Abbau des Bauxits als auch im Herstellungsprozess große Umweltschäden verursacht und hohe Energie- und Wasserressourcen benötigt, können mit ECOGUIDE ganz klare Umweltziele erreicht werden:

- CO2-Reduzierung
- Kreislaufwirtschaft (Ecoguide-Schilder können am Ende ihres Lebenszyklus als Energieträger verwendet werden) und
- Ressourcenschonung.
- FCC-Zertifizierungen sorgen dafür, dass bei der Ernte von Bambus und Accoya kein Raubbau betrieben wird und dass auf eine faire Lieferkette geachtet wird.



Ca. 400.000 Verkehrszeichen werden schätzungsweise pro Jahr neu produziert. Wenn man bedenkt, dass eine Tonne Aluminium 18 Tonnen CO2 verursacht, während eine Tonne Bambus sogar 1,6 Tonnen CO2 bindet, schätzen wir das Einsparpotential auf rund 25000 Tonnen CO2 pro Jahr, die nur durch den Einsatz von nachhaltigen Materialien eingespart werden können.

Unsere Beschilderungslinie wurde auch von der Innovationsstelle Österreich ausgezeichnet und in die NABE-Beschaffungsplattform aufgenommen.

Gerade für Fuß- und Radwege ist unsere neue Produktlinie prädestiniert – die natürliche Optik passt sich wunderbar in die Umgebung ein, vermittelt Wärme und Harmonie und vermeidet Hitzeinselbildungen in Städten und Straßen.

Mit dem Einsatz von Ecoguide-Schildern können Gemeinden ganz klar ein Zeichen für Umwelt- und Klimaschutz setzen – sowohl für ihre BürgerInnen als auch für Ihre Gäste. Die öffentliche Verwaltung spielt für eine Neuausrichtung hin zu einer lebenswerten, ökologischen Beschilderungsinfrastruktur eine wesentliche Rolle.

Details:

<https://www.ecoguide.co.at/itek/web/Ecoguide/home.aspx>

Fußverkehrskonzepte: Methoden und Erkenntnisse

Dⁱⁿ Charis Kowald, BSc., con.sens mobilitätsdesign

Seit das Bundesministerium über die klima**aktiv**-Förderschiene Projekte für den Fußverkehr fördert, aber dafür ein im Gemeinderat beschlossenes Fußverkehrskonzept verlangt wird, steigt die Nachfrage. Con.sens mobilitätsdesign erarbeitet seit 2021 solche Konzepte auf unterschiedlichen Maßstabsebenen und auf Grundlage unterschiedlicher räumlicher und inhaltlicher Ausgangslagen.

Je nach Größe und Ausgangslage der Gemeinde werden die Methoden adaptiert. Grundsätzlich lebt con.sens mobilitätsdesign nach dem Grundsatz, die jeweilige Bevölkerung als lokale Expertise für den Fußverkehr zu sehen und daher besonders Wert auf die Erfahrungen zu legen. Mittels Dialogkarten, einem großen Luftbildteppich, Marktstand-Aktivitäten sowie zielgruppenspezifischen Spaziergängen werden die Problemstellen und fehlenden Fußverbindungen gemeinsam mit den vor Ort lebenden Menschen ermittelt.

Die Erfahrung nach zwei Jahren zeigt, dass Fußverkehr nach wie vor ein unterrepräsentiertes Thema in der Verkehrsplanung ist und zu oft nur mitgedacht wird, anstatt es fokussiert und priorisiert zu betrachten. Mit Hilfe der Bundesförderung verschiebt sich der Schwerpunkt immer weiter in Richtung Fuß- und Radverkehr und wir freuen uns, Gemeinden bei der Optimierung des Fußverkehrs mit unserer Expertise begleiten zu dürfen.

www.cvp.at

„Wer rastet, rostet nicht“ - Rast- und Ruheplätze aus ca. 12 verschiedenen Projekten

DI Alois Graf, DIⁱⁿ Carina Fahrnberger, Ambientconsult Landschaftsarchitekten

Im Zuge der Projektbegleitung diverser Geh- und Radwege österreichweit hat sich unser Büro AMBIENTCONSULT – Landschaftsarchitekten intensiv mit dem Thema Rast- und Ruheplätze in Verbindung mit der Aktiven Mobilität auseinandergesetzt.

Unter dem Motto „Wer rastet, rostet nicht“ möchten wir unterschiedliche Zugänge und Projekte zum Thema Rastplätze beleuchten. Zu den Qualitätsansprüche an Geh- und Radwegen zählt neben barrierefreien, geeigneten Oberflächen, ausreichende Wegbreiten oder auch sicherheitstechnischen Eigenschaften des Weges. Ruheplätze im Zuge der Wege, Aufenthaltsflächen und Ruhebänke hingegen sind oft nicht in angemessenen Abständen und Qualitäten vorhanden. Rastplätze können vor allem aber auch die Reichweite von Fußgängern mit Einschränkungen u.a. Senioren erheblich erweitern helfen. Aus der Fachliteratur werden etwa Abstände von 100-200m für Fußgängerwege als geeignet angesehen. An Radwegen werden Rastplätze ca. alle 1-2 km als sinnvoll erachtet. Die Aufenthaltsqualität an Alltagswegen oder Freizeitwegen wird durch ergonomisch geformte und gut situierte Rastplätze wesentlich erhöht.



Sitzgelegenheit Gehweg Mittlerer Markt – Aschbach Markt

In Verbindung mit Radwegen bewähren sich Fahrradabstellanlagen, Abfallsammelstellen, Liege-/Lümmelbänke bzw. Tisch-Bankkombinationen. Ähnliches gilt für Alltagsgehwege, die durch Sitzbänke gleichermaßen auch eine soziale Dimension bekommen und zur Kommunikation einladen. Beschattung dieser Plätze erweist sich in den heißen Sommermonaten als essentiell. Vorzugsweise Baumschatten oder Schattenlauben machen die Rastplätze auch kleinklimatisch bevorzugten Bereichen in verbauten Gebieten. Neben gestalterischen Aspekten spielt auch Witterungs- Vandalismusresistenz bei der Wahl der Materialien und Bauweisen eine Rolle. Bei allen Sitz-/und Liegeelementen ist die Abführung des Wassers im Bereich der horizontalen Oberflächen sowie zum anderen auf Stabilität und Standfestigkeit zu achten. Außerdem sollten Oberflächen gut zu reinigen sein. Fugenbreiten müssen so konzipiert sein, dass sich kein Abfall (auch Blätter) sammeln bzw. leicht aus ihnen

entfernt werden können. Für die Sitzfläche ist insbesondere der Komfort wichtig. Sitzflächen aus Holz sind dabei stets die angenehmste Oberfläche (Haptik, themisches Verhalten etc.), wie sich bei Nutzerbefragungen in der Regel zeigt. Die Dimensionen für Sitzbänke an Gehwegen orientieren sich im wesentlichen nach sozialen und sicherheitstechnischen Abständen. Rückenlehnen weisen optimale Neigungen bis 15° auf.

Bei den vorgestellten Projekten wird insbesondere auf die Kombination mit Pflanzelementen in Form von Schattenpergolen, Pflanztrögen bzw. umrahmender und meist beschattender Bepflanzung geachtet. Sitzgelegenheiten sind dazu gute Träger von Informationen zur Fußgänger- bzw. Radweginfrastruktur. Schwerpunkt der Freiraummöblierung ist jedoch immer der Grundsatz „Es ist immer Zeit zum Rasten“.



Sitzgelegenheit und Infopoint am Erlaufufer-Schreibbs

Gut zu Fuß in Leibnitz & „Park(ing)Day“

Ing.ⁱⁿ Astrid Holler, Barbara Holler, Stadt Leibnitz, Stabstelle Stadtentwicklung

Die Stadt Leibnitz ist eine Bezirksstadt mit rund 13.000 Einwohner*innen in der Südsteiermark. 2015 wurde die Stadt Leibnitz mit den Nachbargemeinden Seggauberg und Kaindorf a. d. Sulm im Zuge der Gemeindestrukturreform in der Steiermark fusioniert.

Leibnitz zeichnet sich als eine derjenigen Städte in der Steiermark aus, die neben dem Grazer Zentralraum am stärksten wächst und jährlich steigende Zuzugszahlen verzeichnet. Verbunden mit der Ansiedelung von neuen Gemeindebewohner*innen ist eine rege Bautätigkeit und ein steigendes Verkehrsaufkommen. Die Stadt hat sich daher in der letzten Flächenwidmungsplanrevision und Örtlichen Raumplanung klar dazu bekannt, sanfte und aktive Mobilität zu fördern und Maßnahmen zur Reduktion des Individualverkehrs zu setzen. Neben einem eigenen Radverkehrskonzept (Gesamtstrategie, Maßnahmen- und Finanzierungsplan bis 2028) für den Kernraum Leibnitz, welches in Kooperation und Abstimmung mit dem Land Steiermark für die 6 Kernraumgemeinden Leibnitz erstellt wurde, widmet man sich verstärkt dem Aufbau von Car-Sharing-Modellen (für Bürger*innen) in Kooperation mit einem heimischen Autohaus. Die Planung eines Citybus-Systems für Leibnitz, welches die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen in und um Leibnitz verbinden soll, liegt bereits vor.

Seit 2019 widmet man sich auch verstärkt dem Thema „Gut zu Fuß in Leibnitz“ und verfolgt damit das Ziel, die Stadt der kurzen Wege in den Fokus zu rücken, um die Kompaktheit der Siedlungsentwicklung im Stadtkern zu nutzen und auf mehreren Ebenen der Planung und Bewusstseinsbildung anzusetzen.

Folgende Maßnahmen wurden in der Stadt Leibnitz bisher gesetzt:

Fragebögen zum „Gut zu Fuß in Leibnitz“

- Situation Fußwege, Verbesserungspotentiale, Aufenthaltsqualitäten, etc.

Fuß-Wege-Karten

- zur Bewusstseinsbildung, Sichtbarmachung von Distanzen, Entfernung vom Parkraum zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen

Verkehrsmittel-Vergleichsfahrten im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche

- Vergleich Rad, Auto, Taxi, Lastenrad, Fußgänger – Hinweis auf Zeitverbrauch, CO2 Verbrauch, Einsparung, Gesundheitsaspekte, soziale Kontakte, ...

Walk & Talk (Begehungen und Dialog im Forschungsprojekt Smart City Leibnitz)

- Expert*innengespräche mit Bürger*innen, Begehung der Stadtteile, Durchwegungen

Mobil & Aktiv im Rahmen der Gesunde Gemeinde Leibnitz und in Kooperation mit Raumplanung und Lebenshilfe-Kund*innen

- besondere Beachtung von Barrierefreiheit, Sicherheit, Beschilderung, Markierung

Bewegungsanalysen „Attraktivierung der Innenstadt Leibnitz“ durch Verkehrsplanungsbüro im Stadtgebiet

- Erhebung und Auswertung der Bewegungsflüsse der Bewohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen (Rad, Auto, Fußgänger)

Schwerpunkt „Demenz und Mobilität“

- Herausforderung für Menschen mit Einschränkungen im Verkehr

Erhebung von **Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum** (ohne Konsumzwang)

- Bestandsanalyse von Sitzgelegenheiten und Verortung in Plänen, Lücken

Park(ing)Day Leibnitz – Platz für Menschen statt Parkplatz

- Parkplätze am Hauptplatz begrünt und mit großen Bäumen „bepflanzt“, Gesprächsrunden, Dialog mit Politik; Stadtpläne – Zu Fuß Gehen in Leibnitz
- Öffentlicher Raum und seine Wirkung auf Attraktivität und Aufenthaltsqualität, Begegnung, soziale Kontakte

*Leibnitz versucht gemeinsam mit Politik, Verwaltung und Bürger*innen durch gezielte Bestandsanalysen und bewusstseinsbildende Maßnahmen, die Basis für die Steigerung der Fußverkehrs in Leibnitz zu legen. Dabei wird einerseits auf Fakten, Daten und Planungsinstrumente und andererseits auf einen breiten Dialog, begleitende Bewusstseinsbildung und Kommunikation gesetzt.*

Fußgänger:innen-Check: Anregungen zur "walkability" in Enns

StR Gunnar Fosen, Stadt Enns, angefragt

Beim Fußgänger:innen-Check in Enns mit walk-space.at wurde gemeinsam mit den Zufußgehenden vor Ort Wünsche und "Stolpersteine" zur Verbesserung des Fußwegenetzes gesammelt.

Im Zuge dessen gab es seitens Walk-space.at auch Beobachtungen rund um Schulen und entlang wichtiger Fußwegrouten.

Um die Wünsche von wichtigen Gruppen dezidiert anzusprechen, fand am Vormittag des 25. Sept. 2023 ein eigenes "Audit" mit Schüler:innen in der Volksschule Enns statt. Die Einbeziehung der Bedürfnisse der Schüler:innen ist wichtig, weil dadurch zielgerichtete Verbesserungen, die allen zugutekommen realisiert, sowie Imageprojekte und Bewusstseinsmaßnahmen in weiterer Folge angeregt werden können. Im Klassenzimmer und entlang des Schulwegs haben die jungen "Expert:innen" Gelegenheit gehabt, ihre Erfahrungen und Wünsche zu Fuß bzw. mit dem Roller & zu Fuß mitzuteilen.



Um ein gutes Fußwegenetz zu gestalten ist die Einbeziehung mehrere Altersgruppen unabdingbar. Damit die aktiv-mobilen Wege der "Golden-Ager" möglichst zukunftstauglich gemacht werden, sind auch diese Erfahrungen in das Projekt mit eingeflossen. Hierfür fand am 25. Sept. 2023 ab 15 Uhr ein eigener Workshop statt. Im Zuge dessen wurden die Wünsche der Seniorinnen und Senioren gesammelt. Die Ergebnisse wurden mittels Protokoll festgehalten.



Weitere Informationen zum Fußgänger:innen Check in Enns sowie allgemeinen Informationen zu Walk-space.at unter:

<https://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/fg-check-projekte/enns-gut-zu-fuss>

<https://www.walk-space.at/index.php>

Fußverkehrslehrgang - Ausbildung zu Fußverkehrsbeauftragten

DI Bernhard Kalteis, BSc., Klimabündnis Österreich

Ab September 2023 bietet das Klimabündnis Österreich wieder einen Lehrgang für Fußverkehr an. Ziel des Lehrgangs ist es österreichweit kompetente Ansprechpartner:innen zum Thema Fußverkehrsmobilität zu haben und diese miteinander zu vernetzen. Die Lehrgangsinhalte werden zum einen zu Verhaltensänderung sein - wie kann man was bewegen? Zudem werden Planungsgrundlagen für fußverkehrsfitte Gemeinden vermittelt, Maßnahmen für einen sicheren Fußverkehr auf Schulstraßen bzw. Wohnstraßen sowie Good Practice Beispiele angeschaut. Praktiker:innen aus der Gemeindepolitik zeigen, wie dies konkret umgesetzt werden kann.



Weitere Informationen und Anmeldung unter:

<https://www.klimabuendnis.at/fussverkehrslehrgang-2023/>



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, **11. Oktober 2023** – klimaaktiv mobil Tag

PLENUM:
MASTERPLAN GEHEN / STRATEGIEN FUßVERKEHR



Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+

DI Dr. Peter Sturm, Land Steiermark, Gesamtverkehr, Abt. 16, Fußverkehrskoordination

„Nur einen Spaziergang entfernt – Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+“

Das Zufußgehen ist für Menschen seit jeher die einfachste Fortbewegungsart. Verbesserungen für eine Fußgänger:innen-freundlich gestaltete Infrastruktur in nachhaltigen Städten und Gemeinden sind für das Land Steiermark wichtig.

Fußgänger:innen bringen Leben in den öffentlichen Raum. Ortszentren, Einkaufsstraßen und konsumfreie Räume, die von Fußgänger:innen genutzt werden, gewinnen an Attraktivität. Umgekehrt ist auch die Qualität der öffentlichen Räume dafür mitverantwortlich, wie attraktiv und nutzbar diese für die Verkehrsteilnehmer:innen sind. Menschen sind öfter und lieber zu Fuß unterwegs, wenn die Umgebung sicher, entspannt und ansprechend ist. Dazu gehören Grünräume sowie an den Klimawandel angepasste Aufenthaltszonen. Der Fußverkehr, die Qualität der Straßenräume, die lokale, kleinstrukturierte Ökonomie und die Lebens- und Aufenthaltsqualität stehen in

engem Zusammenhang und beeinflussen sich gegenseitig. Dies sind die Bausteine lebendiger Ortszentren, die es zu stärken gilt, um die Entwicklung der Gemeinden „nach innen“ zu fördern und kurze Wege für das Zufußgehen zu schaffen.

Zufußgehen ist nicht nur unverzichtbar für die körperliche und geistige Gesundheit, sondern ist zugleich die umwelt- und klimafreundlichste Art der Mobilität. Zudem werden beim gemeinsamen Gehen, Stehen und Sitzen auf schönen, öffentlichen Plätzen die Kommunikation und der soziale Zusammenhalt gefördert. Gerade für Kinder, Jugendliche und für die ältere Generation hat das Gehen als niederschwelligste Form der Fortbewegung besondere Bedeutung. Eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Städten und Gemeinden ist somit auch maßgeblich für die Unabhängigkeit der dort lebenden Personen und trägt zur sozialen Gerechtigkeit bei.

Die Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+ wird im Rahmen der Österreichischen Fachkonferenz für Fußgänger:innen 2023 präsentiert und wird daraufhin online unter folgendem Link verfügbar sein: www.verkehr.steiermark.at



Weiz: Zukunft Innenstadt

GR DI Gerd Holzer, Stadt Weiz

Die Stadt Weiz stellt sich bereits seit Jahren der großen Herausforderung, die Innenstadt verkehrsberuhigt zu gestalten. Im Zuge dessen soll vor allem die aktive Mobilität gefördert werden, wofür bereits ein neues Radfahrverkehrssystem und ein Fußgänger-Leitsystem installiert wurden. Eines der nächsten großen Ziele wird es sein, den stark versiegelten Hauptplatz unserer schönen Stadt neu zu gestalten.



Hierfür hat sich Weiz auf einen innovativen Weg begeben. Es fanden Workshops mit den politischen Vertreter:innen, den Gemeindebediensteten, den Bürger:innen sowie mit Jugendlichen und Schüler:innen statt, um ihre Ideen und Wünsche zu sammeln und so in weiterer Folge die Aufenthaltsqualität zu steigern. Der Hauptplatz soll zukünftig wieder mehr ins Stadtzentrum rücken, lebenswert werden und mehr Platz für Menschen bieten.

Infos:

https://www.weiz.at/Unser_neuer_Hauptplatz_Es_geht_los_

Umsetzung Masterplan Gehen, klimaaktiv mobil Förderung 2023

DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Wiebke Unbehaun, BMK, DIⁱⁿ Alessandra Angelini, Umweltbundesamt

Gehen ist die natürlichste und sogleich umweltfreundlichste, ressourcensparendste und gesündeste Form der Fortbewegung. Damit stellt die Förderung des Fußverkehrs einen elementaren Baustein für die Mobilitäts- und Energiewende sowie für die Transformation hin zu einem klimaverträglichen, chancengerechten und sicheren Mobilitätssystem dar. Österreich ist eines der wenigen europäischen Länder, das bereits im Jahr 2015 einen nationalen Masterplan Gehen veröffentlicht hat. Dieser Masterplan Gehen wurde vom BMK unter intensiver Einbeziehung von Vertreter:innen aus Bund, Ländern, Städte und Gemeinden, sowie von Interessensvertretungen und Expert:innen als Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich mit Zeithorizont 2030 fortgeschrieben. Der Masterplan Gehen 2030 definiert den Fußverkehr als gleichrangige und gleichwertige Mobilitätsform und sieht die Förderung des Gehens auf allen Ebenen vor. Mit zehn Handlungsfeldern und 50 Maßnahmen ist der Masterplan Gehen 2030 ein umfassendes strategisches Instrument zur integrierten und koordinierten Förderung des Fußverkehrs in Österreich. Der Masterplan Gehen 2030 ist abrufbar unter:

klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html

Mit dem in 2021 neu eingerichteten Förderschwerpunkt Fußverkehr unterstützt der Bund den Ausbau von Fußverkehrsinfrastruktur im Rahmen der klimaaktiv mobil Förderoffensive. In der aktuellen Förderperiode steht dem Schwerpunkt Aktive Mobilität ein Fördervolumen von 67 Mio. € zur Verfügung. Mit dem Förderschwerpunkt werden Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Städten und Gemeinden unterstützt. Der Fördersatz setzt sich aus der Kombination verschiedener Maßnahmen zusammen. Der Basisfördersatz von 20 % bei der Umsetzung von mindestens drei baulichen Maßnahmen erhöht sich im Falle der Umsetzung von zusätzlichen baulichen Maßnahmen und Begleitmaßnahmen aus dem Bereich Bewusstseinsbildung und Raumplanung auf bis zu 50 % der förderfähigen Kosten.

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie



Die folgende Tabelle aus dem Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement 2023 stellt eine Übersicht der Förderbedingungen dar.

Der Gesamtfördersatz für das gesamte Projekt setzt sich wie in der Tabelle ersichtlich aus der nachfolgenden Zusammenfassung zusammen:

<i>Voraussetzung ist die Erstellung eines lokalen Masterplans Gehen bzw. eines örtlichen Fußverkehrskonzepts.</i>
Mindestens 3 Maßnahmen aus dem Bereich „bauliche Maßnahmen“
<i>Förderungen erhöhen sich für die förderungsfähigen Maßnahmen um x %, wenn jeweils zusätzlich folgende Maßnahmen in den folgenden Bereichen gesetzt werden:</i>
+ zusätzlich bei weiteren mind. 2 Maßnahmen aus dem Bereich „bauliche Maßnahmen“ durch eine Maßnahme zur besseren Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (sofern nicht bereits im Rahmen der 3 baulichen Maßnahmen gemäß Basisfördersatz umgesetzt)
+ zusätzlich bei mindestens 3 Maßnahmen aus dem Bereich „Raum- und Siedlungsplanung“

Grundvoraussetzung für die Förderung ist bei Gemeinden bis 15.000 Einwohner die Erstellung und der Beschluss eines örtlichen Fußverkehrskonzepts bzw. eines lokaler Masterplans Gehen bei Gemeinden über 15.000 Einwohner sowie den Wiener Gemeindebezirken. Das Handbuch Gehen unterstützt bei der Erstellung eines lokalen Masterplan Gehen oder örtlichen Fußverkehrskonzeptes (klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/handbuch-gehen.html).

Bis Ende des Jahres 2022 wurden bereits zehn Masterpläne Gehen bzw. örtliche Fußverkehrskonzepte eingereicht und vier Projekte mit einem Gesamtvolumen von über € 7,8 Mio. zur Förderung genehmigt. In 2023 hat es bis April neunzehn Ansuchen um Förderung gegeben.

Eine weitere wichtige Maßnahme aus dem Masterplan Gehen 2030 zielt darauf ab, die Fußverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden zu intensivieren. Hierzu wurde bereits im Jahr 2018 die bundesweite Arbeitsgruppe Gehen ins Leben gerufen. Ziele der AG Gehen sind:

- die Koordination der Interessen des Fußverkehrs,
- der Aufbau eines breiten Netzwerks an Akteur:innen zur Förderung des Gehens in Österreich,
- die gemeinschaftliche Entwicklung von Maßnahmen und Empfehlungen.

Das BMK (Abt. II/6) arbeitet mit Unterstützung des Umweltbundesamtes an der Umsetzung des Masterplan Gehen 2030 und leitet die bundesweite Arbeitsgruppe Gehen.



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, **11. Oktober 2023** – klimaaktiv mobil Tag

PLENUM. GOOD PRACTICE

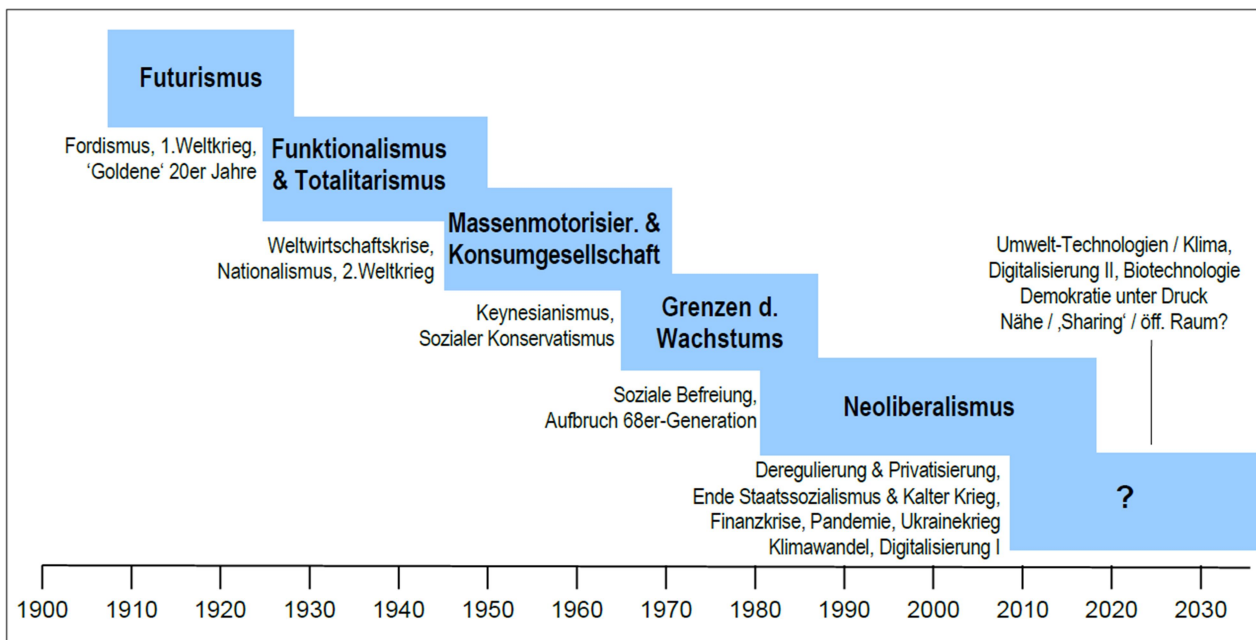


Ist das Glas halbleer oder halb voll? Ein soziologisch-historischer Rückblick auf die Entwicklungen im Bereich Fussverkehr und öffentlicher Raum der letzten vier Jahrzehnte

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich

Wie der Verkehr und das Zufussgehen wahrgenommen werden, wie Strassen, Wege und öffentliche Räume ausgestaltet sind und welche Normen und Regeln gelten, hängt immer auch von den jeweiligen sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Strukturen sowie Denkmustern ab. Diese vorherrschenden Ideologien («der Zeit-geist»), beeinflussen häufig die Möglichkeiten, gewisse Vorhaben umzusetzen oder nicht. Dieses Phänomen lässt sich über die letzten Jahrzehnte gut an einigen Beispielen aus den Bereichen Fussverkehr und öffentlicher Raum aufzeigen.

Die Analyse von «Zeitgeist»-Paradigmen lehnt sich im weitesten Sinne an die «Theorie der langen Wellen» an (Schumpeter, Kondratjew u.a.). Je nach Einteilung lassen sich seit dem Jahr 1900 grob fünf «Zeitgeist»-Paradigmen unterscheiden (siehe Abbildung unten). Bekanntlich wird derzeit häufig von einer «Zeitenwende» gesprochen. Man kann diesen geschichtlichen Moment (Finanzkrise, Pandemie und Ukrainekrieg) wenn auch noch spekulativ als Ende eines Paradigmas bzw. als Beginn eines Neuen begreifen. Wenn man dieser Logik folgt, wäre zu fragen, was nach dem langen neoliberalen Paradigma folgen könnte. Welche Haupterzählung wird die Gesellschaft leiten und was könnte dies für den Fussverkehr und den öffentlichen Raum heissen?



Betrachtet man den Zeitraum seit 1900 lassen sich nicht nur fünf verschiedene «Zeitgeist»-Paradigmen unterscheiden, sondern auch fünf wiederkehrende Themen, die in jeder Zeit andere Ausprägungen und andere Behandlung erfahren haben. Die politischen Diskussionen und Auseinandersetzungen im Bereich Fuss-/Verkehr und öffentlicher Raum haben sich seither vornehmlich darum gedreht:

- Sicherheit: Wie gefährlich ist der Verkehr? Wie kann er sicher werden? Wer soll welchen Beitrag daran leisten? Hier geht es von der Frage der Geschwindigkeitsbegrenzungen bis zu Vision Zero.
- Bewegungsfreiheit: Wem gehört die Strasse bzw. der öffentliche Raum? Wer soll sich hier wie frei bewegen können? Rechtliche, gesellschaftliche wie auch gestalterische Fragen und ihr Zusammenwirken stehen im Zentrum.
- Umwelt und Gesundheit: In welcher Weise belastet der Verkehr die Umwelt und die Gesundheit der Menschen. Das Spektrum reicht vom aufgewirbelten Staub in den Anfängen bis zur Klimadebatte heute. Dazu kommt das Gehen als eigener Gesundheitsfaktor und die entsprechende Ausgestaltung des öffentlichen Raumes.
- Raumplanung und Stadtgestaltung: Stichworte dazu sind: Sub-/Peri- und Reurbanisierung; Segregation der Funktionen von Arbeit, Freizeit, Einkauf etc.; sowie die Stadt der kurzen Wege bzw. die 15-Minuten-Stadt.
- Institutionelle Fragen: welche Ebenen sind für welchen Verkehr bzw. den öffentlichen Raum zuständig? Wie sind die Kompetenzen und die Finanzierung verteilt? Welches Amt und welche politische Ebene bestimmt was?

Wie bereits aus den einzelnen Beispielen abzulesen ist, überschneiden bzw. ergänzen sich die Themen zum Teil. Ähnliches gilt für die Übergänge zwischen zwei Paradigmen, die jeweils über eine gewisse Zeit andauern, wobei die Inhalte des vorhergehenden Paradigmas meist in einer anderen Form im neuen Paradigma aufgehen. Zwischen zwei Paradigmen gibt es häufig eine kürzere oder längere Krisenphase.

Im Referat wird versucht, die Entwicklung der letzten vier Jahrzehnte im Bereich Fussverkehr und öffentlicher Raum nachzuzeichnen und anhand einzelner Beispiele anschaulich aufzuzeigen, inwiefern die gerade vorherrschende Ideologie möglicherweise gewisse Fortschritte ermöglicht bzw. befördert oder eben verhindert hat. Und es wird die Frage gestellt, was uns allenfalls in einem nächsten Paradigma erwarten könnte.

Daran könnte eine Diskussion anknüpfen darüber, welche Chancen und Risiken sich für den Fussverkehr und den öffentlichen Raum im neuen Paradigma ergeben könnten und welche Handlungsspielräume einzelne Akteure wie z.B. walk-space oder auch Politiker:innen und Verwaltungen auf verschiedenen Ebenen allenfalls haben.

Das Referat entwickelt Gedanken weiter, die erstmals in der Arbeit «How ideologies influence walking policy» im Rahmen der COST-Aktion zu «Pedestrians' Quality Needs» im Jahr 2010 entstanden sind (Seiten 15-54, siehe:

https://665ea41b-deee-40ce-9521-2f6046798b81.filesusr.com/ugd/03971d_398cf2688626425aa759f8ee91d47d90.pdf).



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, **11. Oktober 2023** – klimaaktiv mobil Tag

PARALELL-WORKSHOPS
IMPULSVORTRÄGE UND DISKUSSIONEN (ZUR AUSWAHL)






XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, 11. Oktober 2023

WORKSHOP A

Masterplan Gehen und klimafitte kommunale Strategien: Bundesebene, Land Steiermark, Kommunen (Weiz)

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie



2 Jahre Fußverkehrsförderung in Österreich – Rückblick, Erkenntnisse und aktuelle Entwicklungen zum Thema Gehen

Mag.^a Eva Mastny, BMK

Besser Gehen und mehr Platz für zu-Fuß-Gehende. Die Bundesförderung für die fußverkehrsfreundliche Gestaltung der Infrastruktur und einer zeitgemäßen Raum- und Siedlungsentwicklung in den Städten und Gemeinden geht über klima**aktiv** mobil in das 3. Jahr. Wir blicken zurück auf zwei anspruchsvolle Planungs- und Umsetzungsjahre zu den örtlichen Fußverkehrskonzepten und lokalen Masterplänen Gehen und schildern erste Erkenntnisse und Auswirkungen durch bereits implementierte Maßnahme für ein besseres Gehen. Mit einer neuerlichen Aufstockung des Fördertopfes im Bereich Aktiver Mobilität, gibt es bei klima**aktiv** mobil für die nächsten Projekte wieder attraktive Fördermöglichkeiten für eine klimafreundliche Umgestaltung der Infrastruktur für Fußgänger:innen in den Städten und Gemeinden.



Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+

DI Markus Monsberger, BSc / Franziska Häller, MA, TU Graz

PROJEKTTEAM:

Land Steiermark – A16 (Verkehr und Landeshochbau): DI Dr. Peter Sturm, Land Steiermark, Gesamtverkehr, Abt. 16, Fußverkehrskoordination

TU Graz – Science, Technology & Society Unit: Prof. DI Dr. Günter Getzinger; Franziska Häller, BA, MA; Katharina Mikula, BA, MA

TU Graz – Institut für Städtebau: Univ. Prof. Aglaée Degros; Dipl.-Ing. Markus Monsberger, BSc; Dipl.-Ing. Anna Bagaric, BSc; Dipl.-Ing. Sabine Bauer, BSc Flachhuber, Philip, BSc; Mazelle, Carina, BSc; Hilgert, Carola, BSc;

Im Zuge des Projekts "Fußgänger*innen-Strategie Steiermark" wurde ein Strategiepapier für die Abteilung 16 (Verkehr und Landeshochbau) des Landes Steiermark sowie eine daran gekoppelte Förderrichtlinie entwickelt.

Die Strategie fügt sich zu bestehenden Mobilitätsstrategien des Landes Steiermark und des Bundes und soll durch gezielte Maßnahmen die steirischen Gemeinden bei der Verbesserung ihrer Fußverkehrsinfrastruktur unterstützen. Die Hauptziele des Projekts sind:

- Steigerung des Fußverkehrs-Anteils im Modal Split: kurze und direkte Wege, barrierefrei und sicher
- Steigerung der Lebensqualität und Attraktivität im öffentlichen Raum: Aufenthalts- und Wegequalität, Klimawandelanpassung
- Belebung von Ortskernen

Das interdisziplinäre Projektteam der TU Graz verfolgte einerseits den Ansatz der räumlichen Analyse (Institut für Städtebau) und wandte andererseits Methoden der qualitativen Sozialforschung an (STS Unit).



Die Strategie ist in drei Hauptkapitel gegliedert:

- **Warum** diese Strategie/Warum handeln? - Zu-Fuß-Gehende verstehen
- **Was** muss getan werden, um Zu-Fuß-Gehen in der Steiermark zu fördern?
- **Wie** kann's gelingen?

Die wichtigsten, in der Strategie festgelegten und begründeten Grundsätze sind:

- **Von der Straße zum Lebensraum:**
Fokus auf attraktive, lebens- und liebenswerte Zonen und Plätze
- **Kindgerecht:** Besonderer Fokus auf Schulwege
- **Altersgerecht:** Sitzen und Aufenthalt als sozialer Raum
- **Fußwege-Verbesserung anhand der Bedürfnisse:**
 - Schnell & Funktionell
 - Schön & Attraktiv
 - Sicher & Ruhig
- **Organisation und rechtlicher Rahmen**
 - Unterstützung durch Fußverkehrsbeauftragte
 - Integration in Raumplanungs- und Ortskernentwicklungsprogramme
- **Für uns, mit uns:**
 - Kommunikation & Bewusstseinsbildung

Die Förderrichtlinie beschreibt alle förderfähigen Maßnahmen. Diese werden unterteilt in:

- **Mehrjährige Maßnahmenbündel** auf Basis eines Fußwegekonzeptes („Örtliches Fußverkehrskonzept“, „Lokaler Masterplan Gehen“) – im Sinne einer qualitativen Vision für einen kompakten und vielfältigen Ort
- **Einzelmaßnahmen** – rasche und einfache Verbesserungen zugunsten des Fußverkehrs (Infrastruktur, Ausstattung und Sicherung von Fußwegen)

Stadt Graz – Masterplan Gehen

Vbgmⁱⁿ Mag.^a Judith Schwentner, Stadt Graz, angefragt / DIⁱⁿ Renate Platzer, Stadt Graz

Der Fußweganteil am Verkehrsaufkommen der Grazer:innen stagnierte von 2004 bis 2018 bei 19% und stieg zuletzt 2021 auf 21%. Mit einer definierten Strategie und ausgearbeiteten Maßnahmen soll die aktive Mobilität in der Stadt Graz nachhaltig gefördert werden und den aktuellen Aufwärtstrend aufnehmen und pushen.

Der Masterplan Gehen Graz wird in 2 Teile erarbeitet. Der 1. Teil umfasst die Analyse und definiert die Ziele. Im 2. Teil werden u.a. die Maßnahmen und das Soll-Fußwegenetz dargestellt.

Der 1. Teil des Masterplan Gehen ist bereits fertig und wurde im Juli 2023 vom Gemeinderat beschlossen. Um die Interessen aller Personengruppen zu erfassen wurden 3 Beteiligungs-Workshops veranstaltet. Bei diesen wurden die vorgeschlagenen Ziele abgestimmt, Handlungsfelder für die Konkretisierung der Ziele definiert sowie Problemstellen und Maßnahmen für die weitere Bearbeitung des Masterplans eingeholt. Bei diesen Workshops wurden die Interessen und Sichtweisen von folgenden Zielgruppen abgeholt: Bezirks- und Stadtpolitik, Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung, Stakeholdern (u.a. Wissenschaft, AK, WKO, Vereinen, Interessensvertretern). Anschließend wurden die Ziele definiert. Sie bilden die Basis des gesamten Masterplans und wurden daher schon im Juli 2023 im Gemeinderat beschlossen.



Abbildung 1: Ziele inkl. Handlungsfelder für den Masterplan Gehen

Im 2. Teil werden aktuell für die einzelnen Handlungsfelder Maßnahmen erarbeitet, damit die gesteckten Ziele erreicht werden können. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Planungsabteilungen der Stadt Graz. Zusätzlich dazu fließen in diesen auch die Ergebnisse aus den Workshops mit ein.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Ausarbeitung eines Soll-Fußwegenetzes für das ganze Grazer Stadtgebiet. Ein großes Augenmerk für die Netzfindung bekommen vor allem Orte, wo sich Kinder und alte Menschen aufhalten, wie z.B. Volksschulen und betreutes Wohnen. In Berücksichtigung mit den ÖV-Haltestellen und den dicht besiedelten Gebieten wird ein Netz gebildet. Dies definiert das Haupt- und Ergänzungsfußwegenetz. Zusätzlich werden bestehende Schwachstellen im Netz und Maßnahmen zur Behebung dieser aufgezeigt.

Den Abschluss des Masterplans bilden Leitprojekte, welche in naher Zukunft umgesetzt werden.

Die Fertigstellung des gesamten Masterplan Gehen Graz mit der Beschlussfassung im Gemeinderat ist bis Ende 2023 geplant.

Lokaler Masterplan Gehen - Stadtgemeinde Mödling

DI Christian Grubits, PanMobile; DI Nick Ibesich, Stadtgemeinde Mödling

Ausgangslage

Die Stadtgemeinde Mödling führte 2021 mit dem Verein Walkspace.at einen FußgängerInnen-Check mit Bürgerbeteiligung durch, um die Schwachstellen und Potenziale im FußgängerInnennetz zu lokalisieren. Dabei wurde verstärkt der Bereich um die Volksschulen Harald Lowatschek und Karl Stingl, dem Kindergarten Spechtgasse, das Landespflegeheim und das Gebiet um den Bahnhof betrachtet.

Auf Basis dieses Checks und weiteren Erhebungen wurde der lokale Masterplan entwickelt - ein Konzept, in dem die Stadt der kurzen Wege nicht nur ein Schlagwort ist, sondern die aktive und klimafreundliche Mobilität nachhaltig gefördert wird.

Der Masterplan hat einen Planungshorizont von 10 Jahren und soll künftig in das Örtliche Entwicklungskonzept integriert werden.



Ziele des lokalen Masterplan Gehen

Der Fokus für den lokalen Masterplan Gehen wird auf folgende Zielsetzungen gelegt:

- „Kurze Wege“, Förderung der Blockdurchlässigkeit
- Gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums
- Attraktivierung der Fußwege entlang des Mödlingbachs
- Verkehrsberuhigung der Schulumfelder
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Vermeidung von Nutzungskonflikten
- Klimafitte Planung

Weitere Infos:

https://www.moedling.at/Lokaler_Masterplan_Gehen_

Praktische Umsetzung des Masterplan Gehens in der Stadt Wien am Beispiel der Schulwegsicherung

DIⁱⁿ Petia Hristova, Stadt Wien, Projektentwicklung und –Management

In der Stadt Wien lassen sich immer mehr Bezirke für die Ideen des Masterplan Gehens 2030 begeistern. Bereits 10 Bezirke haben einen eigenen Masterplan Gehen erstellt, weitere Bezirke werden noch bis Ende 2023 folgen.

Eines der Hauptthemen, das die Bezirksvorstehungen in den letzten Jahren besonders beschäftigt, ist die Attraktivierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit der Schulvorfelder und Schulwege. Dabei werden unterschiedliche Instrumente angewendet –von neuen Fußgänger*innen-Zonen wie in der Stagliasse und am Friedrichsplatz im 15. Bezirk über Verbreiterung der Gehsteige und Schaffung von Mikrofreiräumen auf den Schulwegen wie z.B. in der Piaristengasse im 8. Bezirk bis zur Erweiterung der Schulvorplätze auf einer gesamten Straße wie bei der niveaugleichen Gestaltung und Umwidmung zur Wohnstraße der Röttergasse im 17. Bezirk.

15., Friedrichsplatz





XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, 11. Oktober 2023

WORKSHOP B
Schulstraßen und neue StVO



Umsetzung von Schulstraßen in der Stadt Graz

Dⁱⁿ Renate Platzer, Stadt Graz

Grazer Grundsatzbeschluss zu Schulstraßen

Die Stadt Graz hat sich dazu ausgesprochen, vor Umsetzung der ersten Schulstraßen ein Konzept für Schulstraßen inkl. Kriterienkatalog zu erstellen, welches in einem Grundsatzbeschluss im Gemeinderat einstimmig beschlossen wurde.

Allgemeines und Ablauf zur Umsetzung von Schulstraßen

Der Wunsch einer Schulstraße hat von der Schulleitung in einem formlosen Schreiben an die Verkehrsplanung zu erfolgen. Kommt der Wunsch von der (Bezirks-)Politik ist dieser in Form eines Bezirksratsantrages inkl. Zustimmung der Schule und Absichtserklärung zur Aufstellung der Scherengitter durch die Schule einzubringen.

Als Vorgabe in Graz hat sich die Abteilung für Verkehrsplanung und das Straßenamt vorerst dazu ausgesprochen, physische Sperren bei Durchfahrten durch bevollmächtigte Personen bei Schulstraßen vorzusehen. Seitens der Stadt Graz wird je Schule für die Sperre zu Schulbeginn eine Person zur Verfügung gestellt. Zusätzlich erforderliches Personal muss von der Schule gestellt werden.

Vorerst ist beabsichtigt, bis zu drei Schulstraßen pro Jahr umzusetzen. Das Ansuchen dafür ist bis 31.12. des jeweiligen Vorjahres schriftlich einzubringen; die Umsetzung kann dann mit Schulbeginn im Herbst des darauffolgenden Jahres erfolgen. Die Prüfung und Umsetzung erfolgt nach dem Prioritätsgrundsatz. Um Aussagen zum Mobilitätsverhalten bzw. der Veränderung von Verkehrsmittel, Wegekette und Distanz treffen zu können, werden diese Daten vor Umsetzung und nach Umsetzung abgefragt.

Die Informationen zum Thema Schulstraßen wurden zielgruppengerecht aufgeteilt: es erfolgte eine Aussendung per Post an die Anrainer:innen, eine Information über die jeweiligen Schulen an die Eltern sowie Ankündigungen über verschiedenen Medien für Kfz-Lenker:innen. Vom Kuratorium für Verkehrssicherheit wurde Unterrichtsmaterial für die Schüler:innen aufbereitet.

Schulstraßenstandorte 2023



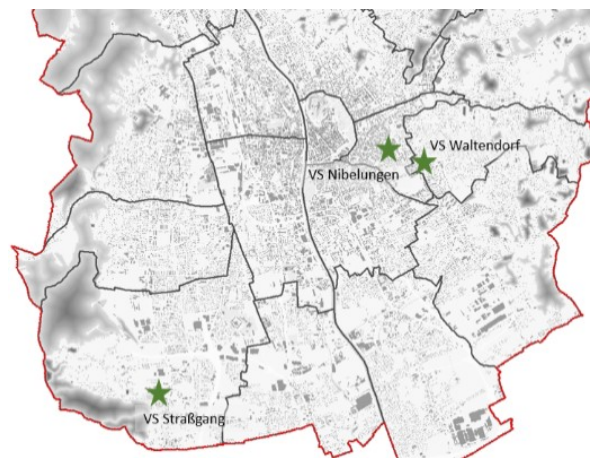
Mit Schulbeginn im Herbst 2023 sind die ersten drei Schulstraßen in Graz umgesetzt worden.

Unmittelbar im Nahbereich der Schulstraßen wurden bei allen Standorten Elternhaltestellen zum sicheren Aussteigen eingerichtet. Die Schüler:innen der jeweiligen Schulen haben zudem Zeichnungen zum Thema Schulstraße gemacht, welche nun bei den Scherengittern der jeweiligen Schulen als Gestaltungselement eingesetzt werden.

VS Straßgang - Aribonenstraße: von 07:15 bis 07:45 Uhr zwischen Gradnerstraße und Bahnhofstraße, Länge ca. 380m

VS Nibelungen - Nibelungengasse: von 07:30 bis 08:00 Uhr zwischen Naglergasse und Katzianergasse, Länge ca. 70m

VS Waltendorf - Schulgasse: von 07:15 bis 07:45 Uhr zwischen Rapoldgasse (ab Ruckerlberggasse) - Schulgasse (bis Waltendorfer Hauptstraße) bzw. Plüddemanngasse (Josef-Gauby-Weg), Länge ca. 380m



Die Schulstraße in Österreich – von den Pionieren zum Verkehrszeichen, die Schlüsselrolle der Schule (Leitfaden Schulstraßen)

Dr.ⁱⁿ Anna Maria Maul, Klimabündnis Steiermark

Schulstraßen sind Straßen, in denen zu bestimmten Zeiten, insbesondere zu Unterrichtsbeginn und -ende, ein Fahrverbot mit wenigen Ausnahmen gilt. Damit soll den Kindern und Jugendlichen ein sicherer Aufenthalt im Schulumfeld ermöglicht werden, ohne durch besonders hohes Verkehrsaufkommen im Zuge von Auto-Elterntaxis gefährdet zu werden.

Die ersten Schulstraßen wurden bereits 1989 in Bozen, Italien, eingeführt. Die meisten Schulstraßen pro Einwohner gibt es derzeit in London und Paris. Viele Länder haben sie bereits in die StVO aufgenommen. In Österreich wurden v.a. die Städte Wien und Salzburg mit ihren ersten Schulstraßen bekannt. Mehrere Vorreiter zur Schulstraße in Österreich wurden von klimaaktiv mobil Mobilitätsberater:innen begleitet. Mit der 33. Novellierung der StVO wurde im Oktober 2022 auch in Österreich die Schulstraße gesetzlich verankert. Ein neues Verkehrszeichen "Schulstraße" wurde eigens konzipiert, in Anlehnung an bereits bestehende Schilder für verkehrsberuhigte Zonen.



Schulstraßen sind ein wichtiger Schritt hin zu lebenswerteren Städten. Sie erleichtern, das ganze Schulumfeld zu Orten der Begegnung werden zu lassen. Die aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen rund um den zentralen Ort der Schule wird gefördert – und damit auch soziale Kompetenzen und Gesundheitsaspekte.

Wie Schulstraßen konkret umgesetzt werden, ist vom jeweiligen Standort abhängig. Um Gemeinden die Überlegung und Umsetzung zu erleichtern, ist nun über klimaaktiv mobil ein Leitfaden ausgearbeitet worden. Dieser enthält eine Anleitung und viele Tipps zur Umsetzung, aber auch Alternativen, wenn eine Schulstraße aufgrund der Gegebenheiten nicht umsetzbar ist.

Web: klimaaktivmobil.at/schulstrasse

Kinderleicht und doch so schwer: Gestaltung von attraktiven Schul- und Kindergartenumfeldern in Bregenz

DIⁱⁿ Franziska Studer, DIⁱⁿ Patricia Alge, Amt der Landeshauptstadt Bregenz

DI David Moosbrugger, Rosinak & Partner ZT GmbH

Die Probleme vor Bildungseinrichtungen sind hinlänglich bekannt: ein hoher Anteil an Bring- und Holverkehr, (große) Parkplätze für das Personal vor den (Schul-)Eingängen, wenig Platz für den Fußverkehr, schmale öffentliche Gehsteige und Plätze, gestresste Eltern und Kinder, steigende Motorisierung der Gesellschaft, usw. Deshalb hat die Stadt Bregenz seit einigen Jahren einen Schwerpunkt gesetzt: Verkehrsberuhigung vor Bildungseinrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivierung des öffentlichen Raumes. Ausgezeichnete Beispiele wurden bereits umgesetzt (z. B. das Schulzentrum Schendingen mit dem Gut-Geh-Raum in der Wuhrwaldstraße). Dennoch fehlen flächendeckende Maßnahmen und Kampagnen. Gemeinsam mit der Mobilitätsabteilung der Stadt Bregenz bearbeitet die Rosinak & Partner ZT GmbH seit Dezember 2022 ein Projekt zur Attraktivierung von Schul- und Kindergartenumfelder. Insgesamt werden alle 33 Standorte der Kleinkinderbetreuung, Kindergärten und Volksschulen analysiert, bewertet und Maßnahmenempfehlungen erarbeitet. Ergänzend werden die bereits umgesetzten Maßnahmen evaluiert und bei Bedarf angepasst.

Kooperative Planungen für das gesamte Stadtgebiet

Die Maßnahmen werden in einem kooperativen Planungsprozess erarbeitet. Neben einem Fragebogen für die Leitung der Schulen und der Kindergärten, Elternvertretungen und das Personal werden in vier Workshops Schwachstellen diskutiert, Best-Practice-Beispiele und Maßnahmen für den jeweiligen Standort vorgestellt und besprochen.

Der Vortrag gibt einen vertieften Einblick in einen kooperativen Planungsprozess, in dem auch die Schul- und Kindergartenkinder involviert sind. Bereits die Analyse war unter anderem aufgrund der großen Anzahl an Einrichtungen herausfordernd. Mit einem Mix aus einer Schwachstellenerhebung, Auswertung von Unfallzahlen, Fragebögen und interaktiven Beteiligung der Stakeholder ist es gelungen ein ganzheitliches Bild zu erhalten. Neben verkehrsorganisatorischen Änderungen werden auch bauliche Maßnahmen vorgestellt und umgesetzte Beispiele präsentiert. Am Schluss wird ein Umsetzungsprogramm für die Stadt vorgestellt. Einzigartig an dem Projekt ist sicherlich die flächendeckende Betrachtung über das gesamte Stadtgebiet von Bregenz – auch unabhängig von der Trägergesellschaft der Einrichtung (städtisch, privat).

Schulstraßen NEU in der Stadt Salzburg (wissenschaftliche Begleitung der Einführung)

Michael Schwifcz, MSc, STADT:SALZBURG, Amt für Stadtplanung und Verkehr

Die Stadt Salzburg hat sich im 2021 beschlossenen „Masterplan Gehen“ den Ausbau der Schulstraßen im Stadtgebiet als Ziel gesetzt.

Mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung im Oktober 2022 wurde die Schulstraße darüber hinaus als eigenes Verkehrsorganisationsform mit eigenem Verkehrszeichen rechtlich definiert.

Auf dieser Basis wurden durch die Stadt Salzburg zwei neue Schulstraßen (VS Lieferung 1 und PVS Nonntal) auf Basis des neuen §76d StVO umgesetzt. Die Einführung der Schulstraßen wurde wissenschaftlich durch das Büro Rossinak & Partner begleitet und evaluiert. Durch diese wissenschaftliche Begleitung werden die Grundlagen für die Einführung von weiteren Schulstraßen in der Zukunft geschaffen. Im Rahmen des Vortrags werden die Ergebnisse dieser wissenschaftlichen Begleitung erläutert. Daneben wird auch auf weitere Planungen in der Stadt Salzburg hinsichtlich der Verbesserung der Sicherheit im Bereich von Schulen eingegangen.



Einblicke in die Mobilität und Sicherheit auf Schul-, Ausbildungs- und Freizeitwegen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden in Österreich

DIⁱⁿ Veronika Zuser, KfV; Mag. Joachim Rauch, AUVA

Unfälle von Kindern, Jugendlichen und Studierenden machen einen nicht unwesentlichen Teil des Gesamtunfallgeschehens im Straßenverkehr in Österreich aus. Speziell die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder ist zuletzt – nach einem geringeren Niveau aufgrund von Corona – wieder deutlich angestiegen.¹ Die Unfälle von Kindern, Jugendlichen und Studierenden ereignen sich dabei sowohl auf Freizeitwegen, als auch auf Schul- bzw. Ausbildungswegen. Aufgrund des unterschiedlichen Alters sind Kinder, Jugendliche und Studierende oftmals mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs, wobei zukünftig eine verstärkte Verlagerung auf die aktive Mobilität (zu Fuß, mit dem Fahrrad) und den öffentlichen Verkehr angestrebt wird.² Hierfür spielt – gerade im Bereich des Fuß- und Radverkehrs – nicht zuletzt auch die Sicherheit bei Ausbildungs- und Freizeitwegen eine wichtige Rolle. Um detaillierte Einblicke in die Mobilität und zu Unfällen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen in Österreich zu gewinnen, wurde vom KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) in Kooperation mit der AUVA eine Studie durchgeführt, in deren Rahmen insgesamt 1.642 Kinder, Jugendliche und Studierende zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wurden. Ergänzend wurde eine umfangreiche Unfallanalyse durchgeführt.

Die Ergebnisse hinsichtlich der Mobilität bei Schul- und Ausbildungswegen zeigen, dass Volksschulkinder auf dem Schulweg mehrheitlich zu Fuß unterwegs sind, während Kinder der Sekundarstufe 1, Jugendliche und Studierende am Schul- bzw. Ausbildungsweg am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Vor allem bei Volksschulkindern ist zusätzlich auch das Mitfahren im Auto relevant; das Fahrrad wird hingegen am häufigsten von Studierenden genutzt. Die Länge der Schul- und Ausbildungswege nimmt dabei grundsätzlich mit zunehmendem Alter zu. Auch bei den Freizeitwegen zeigt sich, dass sich deren Weglänge – aber auch deren Häufigkeit – mit zunehmendem Alter erhöht: Insbesondere Studierende und Jugendliche haben an deutlich mehr Tagen Freizeitwege als Volksschulkinder und eine weitaus höhere Weglänge. In der Freizeit sind alle Altersgruppen am häufigsten zu Fuß unterwegs. Die Nutzung des Fahrrads nimmt mit zunehmendem Alter zu und ist vor allem bei den Studierenden ausgeprägt; das Mitfahren im Auto ist auch auf Freizeitwegen insbesondere bei Volksschulkindern von Bedeutung, während Studierende auf Freizeitwegen häufig auch als Lenker*in mit dem Pkw unterwegs sind.

Hinsichtlich Unfällen berichten Studierende und Jugendliche häufiger davon in den letzten Jahren Unfälle auf Ausbildungs- und Freizeitwegen erlebt zu haben als Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1. Hierbei waren sie am häufigsten mit dem Moped bzw. Motorrad unterwegs oder selbst Lenker*in eines Autos. Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 waren bei den Unfällen am häufigsten mit dem Fahrrad oder mit dem Scooter sowie zu Fuß unterwegs. Der Schulweg wird bei Volksschulkindern als am unsichersten eingestuft, während Jugendliche und Studierende ihren Schul- bzw. Ausbildungsweg als deutlich sicherer einstufen. Faktoren, die speziell in Bezug auf den Schulweg als für eine erhöhte Sicherheit relevant erachtet werden, sind das Vorhandensein von Schutzwegen bzw. Geh- und Radwegen und Strecken mit wenig Kfz-Verkehr sowie Schülerlots*innen und Verkehrspolizist*innen. Konfliktsituationen, die bei Jugendlichen und Studierenden am häufigsten auftreten, sind insbesondere das zu knappe Queren und Einbiegen von anderen Verkehrsteilnehmer*innen.

Insgesamt geben die Ergebnisse der Befragung umfassende und spezifische Einblicke in die Mobilität der verschiedenen Altersgruppen sowie Ansatzpunkte für eine zielgerichtete Präventionsarbeit und sind eine wichtige Grundlage für die Bewusstseinsbildung, z.B. für Pädagog*innen im Kontext der Verkehrs- und Mobilitätsbildung. Speziell durch die Berücksichtigung der wahrgenommenen Faktoren, die die subjektive Sicherheit beeinflussen und der genannten Konfliktsituationen kann die Sicherheit von Schüler*innen, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen erhöht werden und zusätzlich auch eine Verlagerung auf aktive Mobilität unterstützt werden.

¹ Statistik Austria (2022). Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. 1. bis 3. Quartal 2022. In https://www.statistik.at/fileadmin/publications/SB_4-3_Unfaelle-Strasse_1-3Qu2022.pdf

² BMK (2021). Mobilitätsmasterplan 2030. In: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, 11. Oktober 2023

WORKSHOP C

Innovationen, Transformationen, Mobilitätsräume- Nudging und neue Prozesse



Weiz: Leitsystem & Zählmaschine

Mag. Robert Keglevic, Stadt Weiz / GR DI Gerd Holzer

Unter dem Motto „Weiz – die Stadt der kurzen Wege“ investiert die Stadt Weiz in zahlreiche bewusstseinsbildende Maßnahmen, um die aktive Mobilität zu steigern. So wurde unter anderem ein Fußgängerleitsystem installiert, um aufzuzeigen welche Ziele man alle in nur wenigen Gehminuten erreichen kann. Als zusätzlichen Anreiz werden auch die CO₂ Einsparung, der Kalorienverbrauch sowie die benötigte Schrittzahl angezeigt.

Da sich die große Fußgänger- und Radfahrbrücke inmitten der Stadt als einer der stark frequentiertesten Orte herausstellte, wurde hier eine Fußgänger- und Radfahr-Zählmaschine platziert. Die Zählmaschine macht der Kommune sowie auch der Bevölkerung die Dichte der Menschen, die sich täglich an diesem Ort bewegen, bewusst. Mit der Zählmaschine wird ein zusätzlicher Anreiz geschaffen öfter zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren.

Langfristig sollen diese und andere Maßnahmen dazu beitragen den Fußgänger- und Radverkehr zu erhöhen und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.



Radland-Preis – Projektbeispiele mit Bezug zum Fußverkehr

DIⁱⁿ Viktoria King, Radland Niederösterreich

Was ist der Radland-Preis?

Der Radland-Preis ist ein Wettbewerb, der Projekte und Initiativen vor den Vorhang holt, die das Bewusstsein fürs Radfahren und Zufußgehen fördern. Alle 573 niederösterreichischen Gemeinden wurden eingeladen mitzumachen. Der Radland-Preis wurde 2022 zum ersten Mal ausgerichtet und soll in einem zweijährigen Rhythmus abgehalten werden.



Wettbewerbskriterien?

Im Mai 2022 wurden alle niederösterreichischen Gemeinden aufgefordert, bereits in ihren Gemeinden umgesetzte bewusstseinsbildende Projekte im Bereich der Aktiven Mobilität einzureichen. Unter den Projekten befanden sich: Mobilitätsmappen, Rad- und Fußgängerleitsysteme, spezielle Initiativen/Aktionen, Mobilitätsfeste, Informationskampagnen, etc. Teilnahmeberechtigt waren alle 573 niederösterreichischen Gemeinden sowie Klein- bzw. Teilregionen, also zwei oder mehr Gemeinden im Verbund. Auch die Einbindung mehrerer Projektpartner wie z.B. Unternehmen, Bildungseinrichtungen oder Vereine war möglich. Aus allen eingereichten Projekten wurden die besten Projekte von einer Fachjury – bestehend aus ExpertInnen vom KFV, dem NÖ Gemeindebund, der Fachabteilungen von Straße und Verkehr des Landes NÖ, dem Mobilitätsmanagement der NÖ.Regional und Radland NÖ - ausgewählt. Die Preisverleihung erfolgt am 16. November 2022 in Perchtoldsdorf.

Eingereichte Projekte im Bereich Fußverkehr?

Unter den Siegerprojekten befanden sich drei Projekte, die den Bereichen Verkehrssicherheit im Schulumfeld oder Fußgängerverkehr zugeordnet werden können.

- Die **Marktgemeinde Schweiggers** ist mit dem Projekt „Aktive Mobilität im Schulumfeld in Schweiggers“ **niederösterreichischer Landessieger geworden**.
- Die **LEADER Region Weinviertel-Donauraum** hat mit dem Projekt „Mobilitätstagungen im Weinviertler Donauraum“ den **Regionsieg** der Hauptregion Weinviertel errungen.
- Die **Marktgemeinde Pfaffstätten** ist mit dem Projekt „Verkehrssicheres Schulumfeld – Verkehrsdetektive und blühende Straßen“ **Regionsieger** in der Hauptregion **Industrieviertel** geworden.

Weitere herausragende Projekte mit einem Bezug zum Fußgängerverkehr waren:

- Wiener Neudorf mit „Volkschulkinder machen uns klimafit“
- Retz mit „Geh ma, Retz!“ – Zu-Fuß-Geh-Aktion
- Stockerau mit „SchulGehBus VS West & VS Wondrak Stockerau“
- Teilregion Hennersdorf & Achau mit „Straße frei – sei dabei!“
- St. Pölten mit ihrem „Bürger*Innendialog Promenadenring“
- Böheimkirchen mit „Bewusstseinsfördernde Maßnahmen zum Radfahren und Zufußgehen in Böheimkirchen“
- Blindenmarkt mit ihrer Projekteinreichung „Schulwegpolizisten Blindenmarkt für mehr Sicherheit am Schulweg“

Nutzungsstreifengenaues Routing für Fußgänger:innen

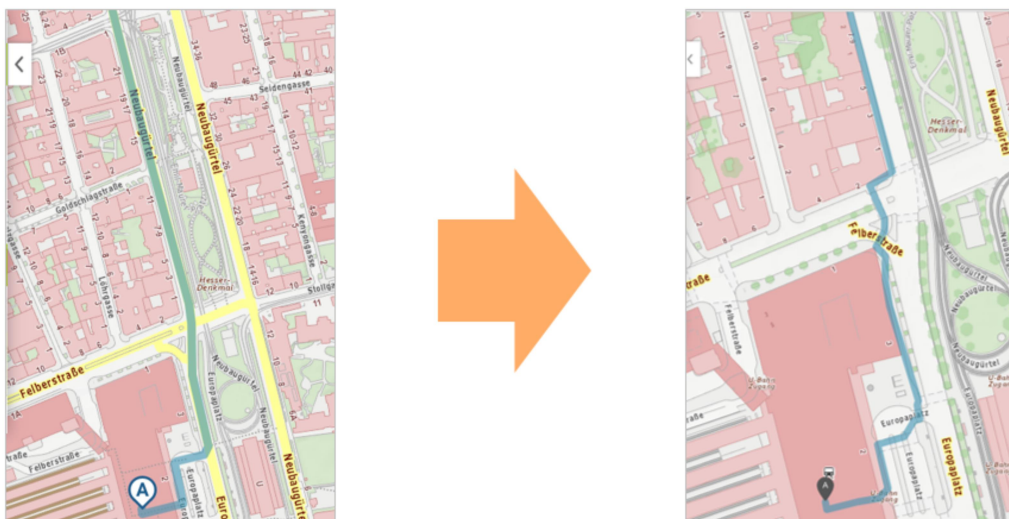
Andras Huschke, MA, ITS Vienna Region, Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

Die Graphenintegrations-Plattform GIP ist das digitale Referenzsystem der Öffentliche Hand für das Wegenetz in ganz Österreich. Als solches enthält das Datenmodell der GIP zahlreiche verschiedene Detailniveaus. Eine gute Übersicht zur GIP bietet die Website GIP.gv.at

Das sogenannte „Abschnittsnetz“ beschreibt in der GIP die Straßenmittelachsen. Auf den Abschnitten werden die „Nutzungsstreifen“ angelegt, welche den Straßenquerschnitt repräsentieren und z.B. die Gehsteige, Radwege, Radfahrstreifen, Fahrbahnen modellieren. In der Verkehrsauskunft Österreich VAO wurde bisher für die Berechnung und Darstellung der Routen immer die Mittelachse verwendet. Für den motorisierten Straßenverkehr und das ÖV-Routing ist dies auch vollkommen ausreichend. Für den nichtmotorisierten Verkehr (Zu Fuß gehen, Radfahren) ergibt sich aber speziell in städtischen Situationen ein erheblicher Genauigkeitsgewinn, wenn das Routing auf Basis des Nutzungsstreifen-Netztes durchgeführt wird. Damit können beispielsweise die Wahl der Straßenseite, Art der Straßenquerung, Verfügbarkeit von Fuß/Rad-Infrastruktur berücksichtigt werden. So kann das Routing für Fuß und Rad auf der vorgesehenen Infrastruktur erfolgen.

In den letzten Jahren wurden die GIP Daten für Fuß- und Radverkehr massiv erweitert und qualitätsgesichert, sodass eine schrittweise Umstellung des NMIV-Routings auf Nutzungsstreifengenaugigkeit – beginnend mit Wien, wo die Auswirkungen am größten sind – erfolgen kann. Dafür wurden neue, spezielle Datenaufbereitungen beim GIP Österreich Betrieb und bei der Verkehrsauskunft Österreich bzw. dem Routerhersteller PTV entwickelt. Dabei waren auch spannende algorithmische Probleme zu lösen, etwa die Anbindung von Start und Ziel per „Rad schieben“, womit Verhalten wie „Ich gehe zu Fuß und schiebe mein Fahrrad aus der Haustür und den Gehsteig entlang 20 Meter gegen die Einbahn und steige dann an der Kreuzung aufs Rad und fahre am Radweg los“ modelliert werden kann.

Beispiel: abschnittsgenaues Fuß-Routing (links) versus nutzungsstreifengenaues Fuß-Routing (rechts)



LiDo geht - Wirkungsabschätzung von Maßnahmen im Fußverkehr auf Basis von Mobilfunkdaten

DI Clemens Raffler, Julia Simhandl, tbw research GesmbH

Für die Etablierung zukunftsfähiger Mobilitätsstrukturen, ist eine Steigerung des Anteils aktiver Mobilitätsmodi, insbesondere in städtischen Gebieten, essenziell. Bisweilen ist dieser Anteil allerdings immer noch gering, so zählen auch die Wiener Bezirke Floridsdorf und Donaustadt im gesamtstädtischen Vergleich zu jenen mit dem geringsten Anteil an zu Fuß Gehenden Personen¹.

Das Projekt LiDo geht, welches in Zusammenarbeit mit der Mobilitätsagentur Wien und dem Büro Stadtpsychologie durchgeführt wurde, verfolgt daher das Ziel, in einem partizipativen Ansatz das Bewusstsein für die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens zu erhöhen. Weiters wurden im Projekt statistische Wirkungsmodelle entwickelt, die eine evidenzbasierte Maßnahmenentwicklung ermöglichen, um gezielt zur Förderung des Fußverkehrs links der Donau (LiDo; Wiener Bezirke 21 und 22) beizutragen.

Die Grundlage für die Modellentwicklung stellt die ACTIV8-Methode dar, welche ähnliche Modelle zur datengetriebenen Abschätzung von Maßnahmenwirkungen für Fußverkehr bereits auf Gemeindeebene erfolgreich angewandt hat. In den Modellen wird der Zusammenhang zwischen räumlich-verkehrlichen Strukturen und der Nutzungsintensität durch Fußgänger:innen empirisch quantifiziert. Durch die somit mögliche Quantifizierung von Einflüssen räumlicher und sozialer Rahmenbedingungen, wird in weiterer Folge eine datenbasierte Wirkungsabschätzung planerischer Maßnahmen (zum Fußverkehr) möglich.

Vorgehensweise

Als Datengrundlage zur Fußverkehrsintensität (sowohl als Anzahl Fußgänger als auch Fußverkehrsanteil abbildbar) dienen Trajektorien aus Mobilfunkdaten der Firma Invenium. Die Verwendung dieser Daten im Themenbereich des Zu-Fuß-Gehens bietet Zugang zu neuen objektivierten Informationen zur Infrastrukturnutzung und Routenwahl. Für die Identifikation möglicher Einflussfaktoren wurden unterschiedliche stadträumliche, verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung sowie soziodemographische Rahmenbedingungen mittels Geodaten für die zwei Bezirke Floridsdorf und Donaustadt quantifiziert. Durch die Zusammenführung dieser mit den Informationen zur Fußverkehrsintensität aus den Mobilfunkdaten mittels statistischer Modelle, wurden die Zusammenhänge zwischen Fußverkehrszahlen und beeinflussender Determinanten quantifizierbar. Es ergibt sich somit die Möglichkeit, datengetriebenen Stärken und Schwächen im Fußverkehrsnetz sowie Bereiche mit Handlungsbedarf zu identifizieren. Die durch das Modell abgebildeten Zusammenhänge können darüber hinaus für eine datengetriebene Auswahl von Planungsmaßnahmen genutzt werden. Durch Simulationen liefert das Modell eine Abschätzung des Wirkungsbeitrags der jeweiligen Maßnahmen und ermöglicht somit eine kontextbezogene und treffsichere Auswahl und Umsetzung eben dieser.

¹ Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2021): Aktive Mobilität in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren, URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008588.html>

Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt? Einblicke und Ergebnisse aus drei europäischen Städten

Dr.ⁱⁿ Janina Welsch, ILS Research gGmbH

In vielen Städten und Quartieren ist das Auto auch auf kürzeren Strecken immer noch das vorherrschende Verkehrsmittel, mit bekannten negativen Folgen für Umwelt und Gesellschaft oder die Gesundheit des Individuums. Stichworte wie Klimakrise oder Flächengerechtigkeit werden im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Mobilität diskutiert. Als Teil der aktiven Mobilität ist das Zufußgehen mit vielen Vorteilen für den Einzelnen und die Allgemeinheit verbunden. Entsprechend setzen sich viele Städte das Ziel, in den nächsten Jahren die Anteile der Fußwege im Alltag zu erhöhen und die Fußgängerfreundlichkeit zu verbessern. Viele städtische Räume sind jedoch derzeit wenig fußgängerfreundlich bzw. werden in diesem Zusammenhang eher negativ wahrgenommen.



Das Zusammenspiel der städtischen Umgebung mit dem Mobilitätsverhalten sowie der Wahrnehmung der Menschen hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit ist Gegenstand des laufenden europäischen Forschungsprojekts WalkUrban. Der Vortrag stellt methodische und empirische Erkenntnisse zur Fußgängerfreundlichkeit (Walkability) aus jeweils zwei urbanen Quartieren der drei europäischen

Fallstudienstädten Genua (Italien), Göteborg (Schweden) und Dortmund (Deutschland) vor.

Um besser zu verstehen, wie die Menschen zu Fuß unterwegs sind, wie sie die bauliche Umwelt wahrnehmen und welche Faktoren sie tatsächlich zum Zufußgehen anregen, wurden verschiedene Methoden (weiter-) entwickelt und eingesetzt. Die Analysen der objektiven Erreichbarkeiten auf Basis von OpenStreetMap Daten sind in den jeweiligen Walkability-Index eingeflossen. Das Mobilitätsverhalten, sowie die Wahrnehmung und Zufriedenheit mit dem Zufußgehen bzw. dem Quartier wurden mit Hilfe einer Haushaltsbefragung untersucht. Ergänzend wurden Personen verschiedener Zielgruppen auf ihren Fußwegen begleitet und währenddessen qualitative Interviews (Walk-alongs) durchgeführt. So konnten spezifische Bedürfnisse besprochen und Probleme oder positive Aspekte direkt vor Ort erfasst werden.

Die Berücksichtigung von besonderen Mobilitätsbedürfnissen vulnerabler Personen (z. B. Kinder, ältere Menschen oder solche mit Seh-/Mobilitätseinschränkungen) ist insbesondere wichtig, um die selbstständige Mobilität in jedem Alter und für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern und gute Bedingungen für alle zu schaffen. Ziel ist es, mit verschiedenen weiterentwickelten methodischen Ansätzen ein besseres Verständnis über wichtige Einflussfaktoren zu gewinnen und somit eine fundierte Grundlage für Empfehlungen für eine inklusive Stadt- und Verkehrsplanung sowie für Priorisierungen von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität zu schaffen.



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, **11. Oktober 2023** – klimaaktiv mobil Tag

PLENUM



Alles zu Fuß - alles anders. Warum eine Fußgänger:innen-Idealstadt eine grundlegend andere Konzeption braucht

Andreas Kleboth, Kleboth und Dollnig ZT GmbH

Wenn wir unsere Städte idealtypisch für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ausrichten wollen, hat das weitgehende Folgen für die Gestaltung unserer Städte. Dann sind neugestaltete und anders genutzte Straßen die kleinsten Änderungen, die wir angehen müssen.

In den letzten knapp hundert Jahren haben wir unsere europäischen Städte radikal umgebaut: von kompakten Stadträumen mit vertikaler Verdichtung zu ausufernden Agglomerationen mit horizontalen Zentrifugalkräften. Dabei hat sich wesentlich mehr verändert als das Fortbewegungsmittel. Diese horizontale Ausdehnungen hat unsere Gebäude, unser Alltagsverhalten, unser Konsumverhalten, unsere Lebensweise völlig auf den Kopf gestellt. Zum beinahe einzigen Bindeglied der städtischen Nutzungen wurden motorisierte Verkehrsmittel.

Damit wurden die Wege länger und nicht nur die Nutzung der Flächen wurde entmischt und monofunktional, auch unsere Wege wurden entflochten. Nichts mehr liegt selbstverständlich ‚am Weg‘, jede einzelne Alltagsfunktion wird zur Destination. Das bedeutet genaueres Nachdenken über die Organisation unseres Tagesablaufs, längere Wege, weniger Zufälle, weniger Ereignisse.

Aber eben genau diese Koinzidenzen machen das zu Fußgehen zugleich selbstverständlich als auch lohnenswert. Auf kurzen Wegen möglichst viel zu erledigen und gleichzeitig möglichst viel zu erleben, macht das Gehen durch die Stadt attraktiv. Dafür braucht es eine horizontal kleinteilige Stadt mit vertikal organisierten Gebäuden. Mit vielen Adressen, zahllosen offenen Türen, scheinbar unendlichen Möglichkeiten am Weg. Jedoch nicht nur der Raum, auch Angebote, Produkte, Dienstleistungen und Attraktoren müssen den Anforderungen des Gehens entsprechen: kleiner, leichter, abwechslungsreicher, vielfältiger.

Das bedeutet Häuser, die sich stärker vertikal ausrichten als horizontal. Das heißt attraktive Erdgeschoße mit überraschenden Öffnungen. Das braucht naheliegende Geschäfte mit maßgeschneiderten Sortiments. Das meint maximale Verdichtung der Ereignisse. Und natürlich braucht es einen öffentlichen Raum der komfortabel, abwechslungsreich und sicher ist.

Und diese Organisationsform erlaubt, ja benötigt eine neu gedachte Stadtkonzeption. Eine (klein-)maßstäbliche, vertikale Stadt mit hoher Nutzer:innendichte, vielfältigen Angeboten und kompaktem öffentlichen Raum, also so ziemlich das Gegenteil unserer heutigen Stadtentwicklungsprojekte.



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, **11. Oktober 2023**

GEFÜHRTER STADTRUNDGANG

Historische Stadtführung

Rundgang geführt von Barbara Zöhler und Theresia Sembacher, Tourismusbüro Weiz

Gehen Sie auf eine interessante Reise in die Vergangenheit und Gegenwart und lernen Sie die bewegte Geschichte von Weiz kennen.

Treffpunkt: 18:30 Uhr Hauptplatz, Ende: ca. 19:45 Uhr



Foto: Tourismus Weiz



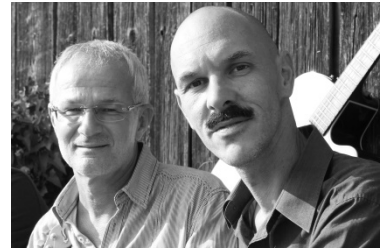
XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Mittwoch, **11. Oktober 2023**

MÖGLICHKEIT ZUR ABENDVERNETZUNG (EIGENKONSUMATION)

„The cream of Eric Clapton“

Livemusik bis ca. 22:30 Uhr



Dieses Duo hat sich der Musik von Eric Clapton verschrieben, macht aber auch gerne Ausflüge in alle Richtungen der Pop und Rockgeschichte. Seit über 20 Jahren stehen sie gemeinsam auf der Bühne, das hört und spürt man.

Wolfgang Sang: Stimme, Percussion
Herbert Felber: Gitarre, Loops

Lokal: Déjàvu im Kunsthaus, www.sacco-pizza.com

Mit besten Dank an die Stadt Weiz!



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Donnerstag, **12. Oktober 2023**

„SPEED-DATING“ – PROJEKTVORSTELLUNG, AUSTAUSCH UND DIALOG TEIL 2

Kurzvorstellung von Good-practice Projekten Austausch und Dialog zu den Konferenzschwerpunkten

Beim „Speed-Dating“ werden an mehreren Tischen unterschiedliche Projekte für ca. 10 Minuten vorgestellt. Wenn das Signal zum Wechseln ertönt, wechselt die Gruppe an Interessent:innen an einen anderen Tisch und es gibt erneut Gelegenheit sich auszutauschen.

Das „Speed-Dating“ stellt eine gute Möglichkeit dar, in kurzer Zeit mehrere Projektinformationen zu erhalten und sich zu vernetzen.

Die Projektnummern zur Orientierung finden Sie im Detailablauf:
https://www.walk-space.at/images/stories/pdf/Konf.2023_Weiz_Detailablauf.pdf

Eine Beschreibung der Projekte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten:

Aktive Mobilität bei Studierenden (speziell im ländlichen Raum) an der FH JOANNEUM

Dr.ⁱⁿ Mag.^a Gerlinde Grasser, MScPH, Gesundheits- und Tourismusmanagement, FHJ

Hintergrund:

Aktive Mobilität kann einen zentralen Beitrag zur Gesundheits- und Bewegungsförderung leisten. Unter aktiver Mobilität oder körperlicher Aktivität zu Transportzwecken versteht man, dass Alltagswege (also, um von Ort A zu Ort B zu kommen, z. B. zum Arbeitsplatz, in die Schule, zum Einkaufen) körperlich aktiv, also zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Scooter, zurückgelegt werden.

Aktive Mobilität (active transport) – vor allem körperlich aktives Pendeln - wurde bislang vorwiegend in urbanen Räumen beforscht. Die aktive Mobilität spezifisch unter Studierenden und ganz besonders in ländlichen Regionen ist weniger untersucht.

Ziel: Aufbauend auf eine Erhebung der aktiven Mobilität und deren Determinanten bei Studierenden an der FH JOANNEUM sollen Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven Mobilität (speziell im ländlichen Raum) entwickelt werden.

Methoden:

- Einrichtung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe (Public Health, Mobilität, Raum- und Stadtplanung, Soziologie und Kommunikation)
- Literaturanalyse
- Durchführung einer Online-Befragung unter Studierenden der FHJ
- Auswertung der Befragung und Definition der Problemstellung
- Recherche von Projekten und Maßnahmen an Hochschulen
- Durchführung von Kleinst-Impuls-Projekten durch Studierende am ländlichen Standort Bad Gleichenberg
- Interdisziplinäre Entwicklung von Maßnahmen (Vorbereitung eines F&E-Projektes)

Vorläufige, ausgewählte Ergebnisse:

- Sehr unterschiedliche Ergebnisse an den 3 Standorten Graz, Bad Gleichenberg, Kapfenberg
- Am ländlichen Standort Bad Gleichenberg ein hoher Anteil an Fußgänger:innen und an körperlich aktiven Pendlern, aber auch ein hoher Anteil an Autofahrer:innen
- Am urbanen Standort Graz hoher Anteil an Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen und ein deutlich geringer Anteil an Autofahrer:innen als am ländlichen Standort. Hier ist der Anteil der körperlich aktiven Pendler:innen am höchsten.
- Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr ist am ländlichen Standort Bad Gleichenberg deutlich geringer als am urbanen Standort Graz

Diskussionspunkte:

Welche Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität sind besonders für die Zielgruppe Studierende attraktiv und effektiv?

Mit welchen Maßnahmen kann aktive Mobilität bei Studierenden unter Abwesenheit attraktiven öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum gefördert werden?

„Mehr Farbe für mehr Achtsamkeit!“ – eine Verkehrssicherheitsmaßnahme im Test

Mag.^a Eva Aigner-Breuss, KFV

Gegenseitige Rücksichtnahme ist essenziell für ein gutes Miteinander im Straßenverkehr. Im öffentlichen Raum wird Kindern oder anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmenden im Verkehrsalltag oft zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Oftmals äußert sich dies auch durch nicht angemessene Kfz-Geschwindigkeiten im Ortsgebiet.

In der Regel werden baulich-technische Maßnahmen (wie z.B. Bodenschwellen) eingesetzt oder Tempoanzeigen installiert, um Geschwindigkeiten zu reduzieren. Farbige Markierungen auf der Fahrbahn sind zwar kein gleichwertiger Ersatz für baulich-technische Maßnahmen, könnten aber in bestimmten Fällen eine sinnvolle Ergänzung oder Alternative darstellen.

Im Rahmen eines Pilotversuchs¹ wurde der Einsatz von farbigen Markierungen an zwei unterschiedlichen Standorten in Perchtoldsdorf (Niederösterreich) getestet. Die wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung umfasste Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrsbeobachtungen sowie Online-Befragungen jeweils vor und nach der Farbaufbringung.



Ergebnisse:

In Perchtoldsdorf gilt grundsätzlich ein Geschwindigkeitslimit von 40 km/h. Der Anteil jener Kfz-Lenkenden, die dieses Geschwindigkeitslimit überschreiten, konnte durch die farbigen Markierungen verringert werden. Die Geschwindigkeitsmessungen ergaben außerdem eine Geschwindigkeitsreduktion in beiden Straßenabschnitten. Ähnliche Geschwindigkeitsreduzierungen werden durch mobile Tempoanzeigen in 40 km/h-Zonen erreicht.

Neben den Geschwindigkeitsmessungen konnte anhand von aufgezeichneten Gehlinien der Fußgänger*innen festgestellt werden, dass die Markierungen keinen Einfluss auf das Querungsverhalten hatten. Die Schutzwege werden weiterhin zur Querung benutzt.

Die Ergebnisse aus der Befragung zeigten großteils positive Veränderungen bezüglich der subjektiven Geschwindigkeitswahrnehmung und der Rücksichtnahme auf Fußgänger*innen: Der Anteil jener, die die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten als zu hoch einschätzten, reduzierte sich um bis zu 17%. Die Ergebnisse können daher insgesamt als vielversprechend beurteilt werden.

Ob die Markierungen in Perchtoldsdorf auch langfristig eine Wirkung zeigen (Abnutzung der Markierungen, Gewohnheitseffekte bei Verkehrsteilnehmenden etc.), wird anhand einer erneuten Evaluierung im Frühjahr 2023 geprüft.

¹ Der Pilotversuch, der von der Radland Niederösterreich GmbH finanziert und vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) in Kooperation mit con.sens mobilitätsdesign durchgeführt wurde, fand im Rahmen der niederösterreichischen Verkehrssicherheitskampagne *Schenk mir einen Augenblick statt* - <https://deraugenblick.at>

„zu Fuß-Sicherheitskurs“ - Zu Fuß gehen, die optimale Vorbereitung für die Teilnahme am Straßenverkehr mit Rad, oder Scooter

Benedikt Hierzer, MA, Easy Drivers Radfahrschule

Immer mehr Personen machen aus div. Gründen keinen Führerschein. Die Kenntnis von Verkehrsregeln und sich auch danach halten, wird zum letzten Mal in der 4. Schulstufe im Rahmen der freiwilligen Radfahrprüfung vermittelt. Das Ergebnis ist, dass immer mehr Personen legal mit Rädern, E-Bikes, Cargo-Bikes und E-Scootern auf unseren öffentlichen Verkehrsflächen unterwegs sind, die weder Verkehrsschilder richtig interpretieren noch wesentliche Verhaltensregeln, wie die Vorrangregeln und die erlaubte Nutzung von Verkehrsflächen, kennen. „Wenn ich nicht weiß, was erlaubt ist, wie sollte ich mich dann entsprechend verhalten?“ Das Ergebnis sind E-Scooter auf Gehsteigen, Micro-Scooter auf Fahrbahnen, Transport von Kindern ohne Helm, Räder auf den Zebrastreifen, usw. ...

Eines der Beispiele um Kinder und Jugendlichen spielerisch, effizient und einfach in der Umsetzung, das komplexe Rechts- und Links-Abbiegen und die Vorrangregeln näher zu bringen basiert auf einfachen methodischen Grundsätzen. „Vom zu Fuß gehen, zum Rad-, oder Scooter-Fahren = ist vom Einfachen, zum Komplexen“, wie folgt im Detail erklärt:

Das sichere Abbiegen am Fahrrad oder E-Scooter erfordert eine komplexe Aneinanderreihung von verschiedenen Bewegungsabläufen (Schulterblick, Handzeichen, Einreihen, Bremsen, Wegfahren, ...). Die Erfahrung zeigt, dass Kinder heutzutage mit diesen Bewegungsabläufen und dem richtigen Einschätzen von Verkehrssituationen, Geschwindigkeiten etc.. überfordert sind.

Dadurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, Unfällen und Verletzungen. Für Kinder, Jugendliche und Erwachsene mit wenig Erfahrung ist es sinnvoll vorab zu Fuß und ohne Rad diese Abläufe zu erlernen, zu üben und einzuprägen. Hierbei geht es um die richtige Abfolge beim Abbiegen, ebenso wie das Erkennen und richtige Einschätzen von Vorrangsituationen an Kreuzungen. Sitzen diese Personen in weiterer Folge dann am Fahrrad oder stehen am EScooter, sind die Ergebnisse für sicheres Abbiegen und richtiges Verhalten an Kreuzungen wesentlich besser, da die Abläufe schon "eingeschliffen" sind.

Die Vorrangregeln lassen sich außerdem in der Übung „Vorrangachter“ sehr gut spielerisch üben und simulieren. Auch die Spielform „Schulterblick“ eignet sich gut um das nötige Wissen spielerisch zu vermitteln.

Aus diesem Wissen heraus führt die Easy Drivers Radfahrschule seit 2022 diese „zu Fuß Sicherheitskurse“ an Volksschulen, Mittelschulen und AHS um.

Der „zu Fuß-Sicherheitskurs“ hat folgende Eckpunkte und Inhalte:

- Ein Kurs findet im Ausmaß von 2 Unterrichtseinheiten statt.
- Es kommt 1 klimaaktiv mobil Radfahrlehrer*in direkt zur Schule (der Aufwand für Lehrkräfte ist gering und daher handelt es sich um ein sehr niederschwelliges Angebot).
- Die Klasse wird in 2 Gruppen geteilt, die nacheinander unterrichtet werden (je Gruppe 1 Unterrichtseinheit).
- Der Kurs kann am Platz im Freien, in der Aula oder im Turnsaal abgehalten werden.
- Es werden keine Räder benötigt, jedoch ist es sinnvoll, den eigenen Helm mitzubringen, um das richtige Aufsetzen erlernen zu können. Es ist aber auch möglich, Helme vor Ort auszuborgen.

Wir sind davon überzeugt, dass nachhaltige Mobilität beim zu Fuß gehen beginnt und in weiterer Folge zum Fahrrad und E-Scooter führt. Unser Kurs „Sicheres Rechts- und Linksabbiegen für Schulklassen – vorbereitende Übungen zu Fuß im Turnsaal“ schafft eine Verbindung von der Fußgänger*in zur*em Fahrradfahrer*in und führt zu einem besseren gegenseitigen Verständnis und Miteinander. Dadurch kann es gelingen die Verkehrssicherheit sowohl für Fußgänger*innen, als auch für Fahrradfahrer*innen zu erhöhen und einen Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität zu leisten.



TRA:WELL – Transport & Wellbeing

Dr.ⁱⁿ Sandra Wegener, BOKU-Wien, Institut für Verkehrswesen

Das Projekt TRA:WELL, gefördert vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung im Rahmen der Sparkling Science 2.0 Ausschreibung, 2022 – 2024, erfolgt in Zusammenarbeit mit drei Schulen (zwei Wiener Gymnasien, eine AHS in Korneuburg) und untersucht, wie aktive und eigenständige Mobilität mit dem Wohlbefinden von Kindern zusammenhängt. Neben der Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Kinder wird die subjektive Wahrnehmung der bebauten Umwelt aus kinderzentrierter Perspektive analysiert und der Beitrag aktiver Mobilität zur Erhöhung der physischen Aktivität aufgezeigt.



Für die Erhebung von Mobilität, Wohlbefinden und Bewegungsverhalten kommen Fragebögen und Fitnesstracker zum Einsatz; für die Untersuchung von Einstellungen und Motiven wird unter anderem die Q-Sort-Methode angewandt. Mithilfe von Virtual Reality werden Verkehrsräume und die bebaute Umwelt erlebbar gemacht und gemeinsam mit den Kindern in Hinblick auf ihre Ansprüche analysiert.

Das Projekt zielt darauf ab, zu zeigen, wie Mobilitätsverhalten und subjektives Wohlbefinden zusammenhängen und welchen Beitrag aktive Mobilitätsformen an der Erfüllung der Bewegungsempfehlungen der WHO leisten kann. Das Projekt trägt maßgeblich zur interdisziplinären Betrachtung von Verkehr/Mobilität und Gesundheit und so zum „health in all policies“-Ansatz bei. Die Schüler/innen lernen wissenschaftliche Methoden kennen, an deren (Weiter-)Entwicklung sie aktiv beteiligt sind und die die Komplexität mobilitätsbezogener Entscheidungen aus ihrer Sicht beschreiben. Darüber hinaus werden wichtige Argumente im Kontext kinderfreundlicher Mobilität für Eltern und Entscheidungsträger/innen generiert.

Auf der Konferenz werden ausgewählte Ergebnisse aus der ersten Projektphase präsentiert.

Einblicke in die Mobilität und Sicherheit auf Schul-, Ausbildungs- und Freizeitwegen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden in Österreich

DIⁱⁿ Veronika Zuser, KfV; Mag. Joachim Rauch, AUVA

Unfälle von Kindern, Jugendlichen und Studierenden machen einen nicht unwesentlichen Teil des Gesamtunfallgeschehens im Straßenverkehr in Österreich aus. Speziell die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder ist zuletzt – nach einem geringeren Niveau aufgrund von Corona – wieder deutlich angestiegen.¹ Die Unfälle von Kindern, Jugendlichen und Studierenden ereignen sich dabei sowohl auf Freizeitwegen, als auch auf Schul- bzw. Ausbildungswegen. Aufgrund des unterschiedlichen Alters sind Kinder, Jugendliche und Studierende oftmals mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs, wobei zukünftig eine verstärkte Verlagerung auf die aktive Mobilität (zu Fuß, mit dem Fahrrad) und den öffentlichen Verkehr angestrebt wird.² Hierfür spielt – gerade im Bereich des Fuß- und Radverkehrs – nicht zuletzt auch die Sicherheit bei Ausbildungs- und Freizeitwegen eine wichtige Rolle. Um detaillierte Einblicke in die Mobilität und zu Unfällen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen in Österreich zu gewinnen, wurde vom KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) in Kooperation mit der AUVA eine Studie durchgeführt, in deren Rahmen insgesamt 1.642 Kinder, Jugendliche und Studierende zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wurden. Ergänzend wurde eine umfangreiche Unfallanalyse durchgeführt.

Die Ergebnisse hinsichtlich der Mobilität bei Schul- und Ausbildungswegen zeigen, dass Volksschulkinder auf dem Schulweg mehrheitlich zu Fuß unterwegs sind, während Kinder der Sekundarstufe 1, Jugendliche und Studierende am Schul- bzw. Ausbildungsweg am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Vor allem bei Volksschulkindern ist zusätzlich auch das Mitfahren im Auto relevant; das Fahrrad wird hingegen am häufigsten von Studierenden genutzt. Die Länge der Schul- und Ausbildungswege nimmt dabei grundsätzlich mit zunehmendem Alter zu. Auch bei den Freizeitwegen zeigt sich, dass sich deren Weglänge – aber auch deren Häufigkeit – mit zunehmendem Alter erhöht: Insbesondere Studierende und Jugendliche haben an deutlich mehr Tagen Freizeitwege als Volksschulkinder und eine weitaus höhere Weglänge. In der Freizeit sind alle Altersgruppen am häufigsten zu Fuß unterwegs. Die Nutzung des Fahrrads nimmt mit zunehmendem Alter zu und ist vor allem bei den Studierenden ausgeprägt; das Mitfahren im Auto ist auch auf Freizeitwegen insbesondere bei Volksschulkindern von Bedeutung, während Studierende auf Freizeitwegen häufig auch als Lenker*in mit dem Pkw unterwegs sind.

Hinsichtlich Unfällen berichten Studierende und Jugendliche häufiger davon in den letzten Jahren Unfälle auf Ausbildungs- und Freizeitwegen erlebt zu haben als Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1. Hierbei waren sie am häufigsten mit dem Moped bzw. Motorrad unterwegs oder selbst Lenker*in eines Autos. Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 waren bei den Unfällen am häufigsten mit dem Fahrrad oder mit dem Scooter sowie zu Fuß unterwegs. Der Schulweg wird bei Volksschulkindern als am unsichersten eingestuft, während Jugendliche und Studierende ihren Schul- bzw. Ausbildungsweg als deutlich sicherer einstufen. Faktoren, die speziell in Bezug auf den Schulweg als für eine erhöhte Sicherheit relevant erachtet werden, sind das Vorhandensein von Schutzwegen bzw. Geh- und Radwegen und Strecken mit wenig Kfz-Verkehr sowie Schülerlots*innen und Verkehrspolizist*innen. Konfliktsituationen, die bei Jugendlichen und Studierenden am häufigsten auftreten, sind insbesondere das zu knappe Queren und Einbiegen von anderen Verkehrsteilnehmer*innen.

Insgesamt geben die Ergebnisse der Befragung umfassende und spezifische Einblicke in die Mobilität der verschiedenen Altersgruppen sowie Ansatzpunkte für eine zielgerichtete Präventionsarbeit und sind eine wichtige Grundlage für die Bewusstseinsbildung, z.B. für Pädagog*innen im Kontext der Verkehrs- und Mobilitätsbildung. Speziell durch die Berücksichtigung der wahrgenommenen Faktoren, die die subjektive Sicherheit beeinflussen und der genannten Konfliktsituationen kann die Sicherheit von Schüler*innen, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen erhöht werden und zusätzlich auch eine Verlagerung auf aktive Mobilität unterstützt werden.

¹ Statistik Austria (2022). Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. 1. bis 3. Quartal 2022. In https://www.statistik.at/fileadmin/publications/SB_4-3_Unfaelle-Strasse_1-3Qu2022.pdf

² BMK (2021). Mobilitätsmasterplan 2030. In: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf

Verkehrskompetenzen von Kindern in Abhängigkeit von der Infrastruktur

Mag.^a Dr.ⁱⁿ Bettina Schützhofer, sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen

Der Vortrag bezieht sich auf die Ergebnisse einer von klima**aktiv** mobil, der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur Förderung der Aktiven Mobilität von Kindern in Auftrag gegebenen Sondierungsstudie. Die Studie diente der Beantwortung der Frage, ob die vorherrschenden gesetzlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Aktive Mobilität von Kindern zum sicheren Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum adäquat beziehungsweise förderlich sind. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf entwicklungspsychologische Aspekte bei der Entwicklung der Verkehrskompetenzen gelegt.

Als ein Ergebnis der Studie liegt eine länderübergreifende Übersicht von gesetzlichen Regelungen vor, ab welchem Alter, zu welchen Bedingungen und auf welcher Infrastruktur es Kindern erlaubt ist, begleitet und unbegleitet im Straßenverkehr mit dem Rad zu fahren. Untersucht und verglichen wurden dabei Österreich, Deutschland, Schweiz, Belgien, die Niederlande und Dänemark.

Als weiteres Ergebnis liegt eine länderübergreifende Übersicht über bestehende Richtlinien und Vorschriften zur vorhandenen Radinfrastruktur der Länder Österreich, Deutschland, Schweiz und den Niederlanden vor, welche sowohl in einem interaktiven Expert:innenworkshop verschiedener Disziplinen behandelt als auch mit Hilfe eines ausgearbeiteten Rasters von den Expert:innen beurteilt wurden. Von den 9, für Kinder als relevant identifizierten Kenngrößen anhand der aktuellen RVS¹-Richtlinien in Österreich fanden 4 besondere Beachtung durch die interdisziplinäre Expert:innengruppe: Kenngröße 1: Breitenbedarf Netzelement, Kenngröße 2: Eingesetzte Organisationsform nach Kfz-Parameter, Kenngröße 8: Wirksamkeit und Ausstattung Netzelement und Kenngröße 9: (Potenzielle) Problemstellen und Angsträume. Diese wurden in die Sondierungsstudie miteinbezogen.

Weiters wurde für die Studie die in der Fahrausbildung etablierte Methode des kommentierten Fahrens für die Zielgruppe der Kinder mit den Mobilitätsformen Zufußgehen und Radfahren adaptiert. Es zeigte sich, dass sowohl die Verkehrswahrnehmung als auch die Bewertung der (Rad-)Infrastruktur durch die ausgewählte Kindergruppe im Alter von 7-9 Jahren großteils extrinsisch motiviert war, verkehrs-relevante Details wurden nur auf Nachfrage genannt. Weiters ergab die Begutachtung, dass Kinder klare Hinweise und Führung brauchen, um Verkehrsinfrastruktur, wie von den Erwachsenen intendiert, zu verstehen und zu nutzen.

¹ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV), speziell: RVS 03.02.13 (Radverkehr-2014), RVS 03.04.12 (Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen-2001), RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr-2015) sowie RVS 03.04.13 (Kinderfreundliche Mobilität)

Auf Basis aller Ergebnisse sowie unter Berücksichtigung entwicklungspsychologischer Aspekte von Kindern wurden 3 Studiendesigns für eine Folgestudie ausgearbeitet. Ein Studiendesign schlägt eine vertiefende Untersuchung von Infrastrukturgegebenheiten mit der Methode des kommentierten Gehens und Radfahrens mit Kindern unter Einbeziehung der Eltern/Erziehungsberechtigten vor. Ein weiteres Design verfolgt einen multimethodalen Ansatz: hier können standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung, Befragung und verkehrspsychologische Testung systemisch zur Beantwortung der Frage der praktischen Radfahrkompetenz in Abhängigkeit der jeweilig vorhandenen Infrastrukturgegebenheiten verbunden werden. Beim umsetzungsorientierten Studiendesign wird die Errichtung von didaktisch aufbereiteten Erlebnisradübungsplätzen empfohlen. Die vorgeschlagenen Studiendesigns eignen sich zur weiterführenden Beantwortung des Einflusses von Infrastruktur auf die Verkehrskompetenz von aktiv mobilen Kindern.

Die Ergebnisse dieser Studie und die vorgeschlagenen Studiendesigns für die Folgestudie können einen wertvollen Beitrag für die künftige Gestaltung von Infrastruktur im Umfeld von Schulen sowie Bildungs- und Freizeiteinrichtungen von Kindern leisten.

Weitere Informationen und Rückfragen:

sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH
www.sicherunterwegs.at

Neue Schulstraße Mödling

DI Nick Ibesich, Stadtgemeinde Mödling

Im Jahr 2021 wurde vom Verein Walkspace ein Fußgänger:innen-Check in Mödling durchgeführt. Ein Schwerpunktthema waren sichere Schulwege am Beispiel von zwei Volksschulen im Stadtgebiet. Im Zuge dessen wurden umfassende Beteiligungsformate mit Lehrer:innen, Eltern und Schüler der beiden Volksschulen abgehalten. Auf Basis der zahlreichen, wertvollen Inputs hat die Stadtgemeinde Mödling einen Planungsauftrag an das Verkehrsplanungsbüro con.sens mobilitätsdesign vergeben, mit dem Ziel die Schulvorfelder für Kinder sicherer und angenehmer zu gestalten.

Auf Basis dessen wurde im September 2022 im Vorfeld der Volksschule Stingl eine Schulstraße eingerichtet, noch bevor die StVO diesbezüglich Gültigkeit hatte.

Es ist nun im Zeitraum zwischen 7:30 und 8:00 Uhr nicht mehr gestattet mit dem Auto unmittelbar vor die Schule vorzufahren. Der Straßenraum steht somit ausschließlich zu Fuß Gehenden und Radfahrenden – und somit vor allem den Kindern zur Verfügung.

Begleitend dazu wurde der Schulvorplatz mit einfachen baulichen und gestalterischen Maßnahmen angenehmer und kindgerechter gestaltet. Auch waren Elternhaltestellen im nahen Umfeld geplant, die sich bisher aber nicht als notwendig herausgestellt haben, da genügend freie Stellplätze im Umfeld vorhanden sind.

Ohne Absperrgitter halten sich Elterntaxis allerdings nicht an diese verordnete Maßnahme. Daher darf der Schülerlotse vor Ort das Gitter um 07:30 zu und um 08:00 wieder auf machen.



Abbildung 1: Schulstraße Pfandlbrunnengasse



Abbildung 2: Karl Stingl-Platz, VS-Vorfeld

Lebendige Ortskerne als Chance für den Fußverkehr im Burgenland

Johannes Kellner, Mobilitätszentrale Burgenland

Grundlage: Gesamtverkehrsstrategie 2021

Zukunftsthema 3: Unsere Orte, lebendig und lebenswert

Durch sichere und komfortable Infrastruktur und verkehrsberuhigte Ortszentren mit hoher Aufenthaltsqualität legen die Menschen im Burgenland **kurze Wege im Wohnumfeld gerne zu Fuß** oder mit dem Rad zurück. Damit steigt nicht nur die Lebensqualität, sondern die lokalen Strukturen werden gestärkt und Ortszentren bleiben belebt oder werden wieder mit Leben gefüllt.

Ein **sicheres Umfeld ermöglicht es den Kindern, die Schule zu Fuß** oder mit dem Rad **zu erreichen**. Das Elterntaxi wird vom Regel- zum Ausnahmefall.

Interreg Europe Programme:

Strengthening The Effectiveness of Policies for European Pedestrians (STEP-UP)

Leadpartner: Mobilitätszentrale Burgenland

Projektpartner: Braga/Portugal, Heraklion/Griechenland, Fingal/Irland, Gdansk/Polen, Rotterdam/Niederlande, Vilnius/Litauen

Vorauss. Projektstart: Frühjahr 2024

Ziel: Entwicklung und Stärkung politischer Strategien und Instrumente zur Förderung von Fußmobilität in Europa

Ziel im Burgenland: Die vorhandene Gesamtverkehrsstrategie in der zu Fuß gehen nur partiell abgedeckt ist, um den Schwerpunkt Fußmobilität zu ergänzen.

Pilotprojekt: Sichere Straßen für Kinder

Es ist die Umsetzung von zwei Pilotprojekten in den Gemeinden Siegraben und Güssing geplant, in denen im Rahmen eines partizipativen Prozesses der Ko-Kreation gemeinsam Ideen und Lösungen für Schulvorfelder entwickelt werden. Ziel ist es die Verkehrssicherheit insbesondere für Kinder und Jugendliche zu erhöhen und öffentliche Räume für ihre (Mobilitäts)bedürfnisse zu gestalten. Mittels temporärer Interventionen, wie Stadtmöbeln, Schulstraßen u.ä. findet gemeinsames Lernen und Veränderung statt. Die Schulvorfelder dienen dabei als Ausgangspunkt für die Transformation von weiteren Mobilitätsräumen.

Umgestaltung Postkreuzung, Dreifaltigkeitsplatz, Zwettl Niederösterreich

DI Martin Becker, schneider-consult Ziviltechniker GmbH

Im Zuge der Eröffnung der Umfahrung Zwettl wurde im Zentrum von Zwettl ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Ein Ergebnis des Konzepts war die Auflfassung der Ampelanlage in Zwettl, welche auf die KFZ-Flüssigkeit zu Lasten der Fußgänger ausgelegt war.

Problemstellen: lange Wartezeiten für querende Fußgänger → unsicheres Queren abseits der Ampel zwischen parkenden/haltende Autos

2019 startete ein Feldversuch für die Abschaltung der Ampel inkl. provisorische Einengung der Fahrbahn, da die Gemeinde nicht an eine Kreuzung ohne Ampel glaubte.

Die Ergebnis der Ampelanschaltung sehr gut – begleitet durch das KfV – Umgestaltung ermöglicht → Ziel = Begegnungszone

Ergebnisse:

Umgestaltung als Begegnungszone (leider durch die Straßenmeisterei und Landesstraße nur in Asphalt möglich), einfaches Queren für Fußgänger:innen über eine Länge von ca. 100m, Strukturierung der Stellplätze und Grünraumgestaltung durch Pflanzentröge mit Sitzelementen.



Zu Fuß in die Arbeit – Das Potenzial des Fußverkehrs in der Gesundheitsförderung

Dr. Martin Loidl / Petra Stutz, Uni Sbg, Z_GIS, Mobility Lab

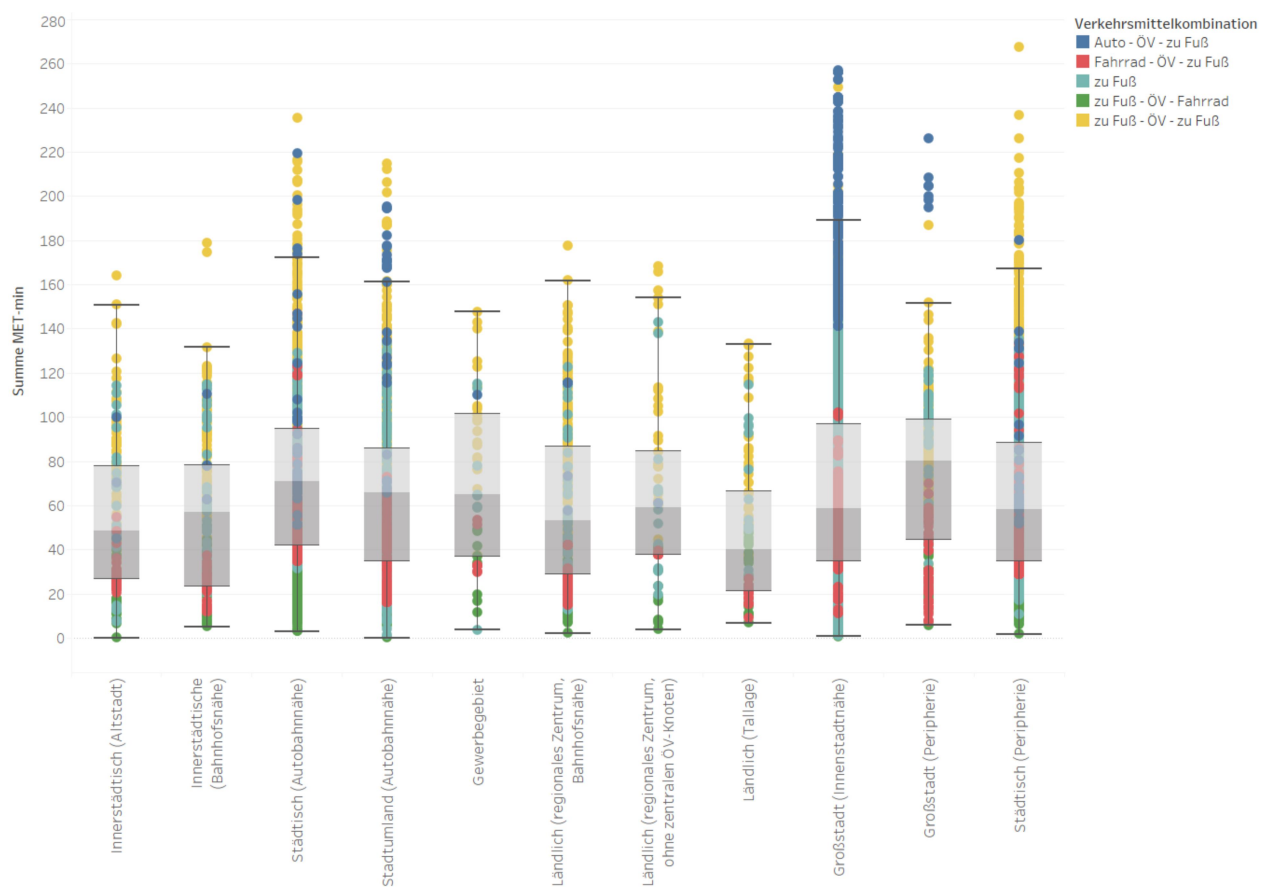
Körperliche Aktivität senkt die Gesamtmortalität erheblich (Blond et al., 2020). Allerdings erreichen nur etwa die Hälfte aller Personen in Österreich zwischen 30 und 64 Jahren das Mindestmaß an wöchentlicher körperlicher Aktivitäten von 150 Minuten bei moderater Intensität (Dorner et al., 2019). Die gesundheitlichen Folgen dieser „Bewegungsarmut“ sind mannigfaltig und gehen einher mit einer Reduktion der Lebensjahre in Gesundheit (DALY) sowie frühzeitigen Todesfällen (GBD 2015 Obesity Collaborators, 2017). Die Kosten für Volkswirtschaften, die sich daraus ergeben, sind gut beschrieben. Die WHO geht in ihrem neuesten Bericht davon aus, dass die globale Wirtschaftsleistung um jährlich 0,15-0,24% bis 2050 wachsen würden, wenn die WHO Bewegungsempfehlungen von allen erreicht würden. Das entspricht einer Summe von 314-446 Milliarden Dollar auf Preisniveau von 2019 (WHO, 2022). Das Maß der körperlichen Bewegung wirkt sich allerdings auch unmittelbar betriebswirtschaftlich aus. Kari et al. (2023) berechneten, ausgehend von Panel- und Registerdaten, die Kosten körperlicher Inaktivität auf individueller Ebene. Krankenstandstage und Berufsunfähigkeit verursachten bei körperlich inaktiven Personen Mehrkosten zwischen 1.800 € und 4.300 € im Vergleich zu körperlich aktiven Personen.

Vor dem Hintergrund der gesundheitlichen und in weiterer Folge wirtschaftlichen Effekte körperlicher Inaktivität kommt dem Thema eine wichtige gesellschaftliche, aber auch unternehmerische Bedeutung zu. Es bietet sich an, Arbeitswege als Möglichkeit zur Gesundheitsförderung zu begreifen und entsprechende Anreize zur aktiven Pendelmobilität zu setzen. Wie groß das tatsächliche Potenzial ist, hängt maßgeblich vom Wohnort der MitarbeiterInnen und der Lage der Arbeitsstätte ab. Effekte, die auf Populationsebene festgestellt wurden (Celis-Morales et al., 2017, Dutheil et al., 2020), lassen sich nicht unmittelbar auf konkrete Situationen umlegen. Folglich ist es für Arbeitgeber schwierig abzuschätzen welches Potenzial vorhanden ist und welche Maßnahmen gesetzt werden sollen.

Um einerseits die Möglichkeiten zur Gesundheitsförderung durch aktive Pendelmobilität darzustellen und andererseits EntscheidungsträgerInnen in Unternehmen belastbare Evidenzen zur Verfügung stellen zu können, entwickelten wir einen Healthy Routing Algorithmus. Dieser optimiert Routen hinsichtlich Reisezeiteffizienz und Energieumsatz (als Maßeinheit für körperliche Aktivität) aus dem sich der Gesundheitseffekt ableiten lässt. Dem zu Fuß Gehen kommt in diesem Kontext eine zentrale Rolle zu. Kurze Wege können von Tür zu Tür zu Fuß zurückgelegt werden. Jedoch ist auch jede Fahrt mit Öffentlichen Verkehrsmitteln automatisch mit Fußwegen verbunden. In einer Analyse eines synthetischen Datensatzes berechneten wir erstmals das Potenzial des zu Fuß Gehens am Arbeitsweg unter realistischen Bedingungen. Dazu wurden elf sehr unterschiedliche, prototypische Standorte mit unterschiedlich vielen MitarbeiterInnen (insgesamt 12.686) generiert. Sowohl für die Unternehmensstandorte, wie auch für die Wohnorte der MitarbeiterInnen wurden reale Adressen in Österreich und die Weglängenverteilung aus „Österreich Unterwegs“ (Tomschy et al., 2016) verwendet. Die Ergebnisse dieser Analyse werden im Rahmen unseres Vortrags präsentiert.

Für insgesamt 3.323 Arbeitswege ist das zu Fuß Gehen möglich. Die durchschnittliche Weglänge liegt bei 1,17 km ($\sigma = 637$ m). Der Energieumsatz liegt bei durchschnittlich 66 MET-min ($\sigma = 34,88$ MET-min). Für 9.171 Arbeitswege bietet sich eine Kombination von zu Fuß Gehen (First-/Last Mile) und ÖV an. Weitere 3.908 Arbeitswege sind für eine intermodale Wegekette von zu Fuß Gehen (First Mile), ÖV und Radfahren (Last Mile) geeignet. Mit Radfahren für die First Mile und zu Fuß gehen für die Last Mile lassen sich weitere 4.285 Arbeitswege zurücklegen. Gesamt 544 Arbeitswege wurden identifiziert, die für Park and Ride mit anschließendem Fußweg in Frage kämen.

Die Ergebnisse unterscheiden sich naturgemäß in Abhängigkeit von den räumlichen Gegebenheiten. Das geringste Po-tenzial für körperliche Aktivität durch zu Fuß Gehen wurde in kompakten Innenstadtlagen (aufgrund der Kürze der Wege) und in ländlichen Tallagen festgestellt.



Analyse der Wegabschnitte die zu Fuß zurückgelegt werden (ausschließlich oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln). Die Energieumsätze in MET-min beziehen sich auf die Fußwege und nicht auf den gesamten Arbeitsweg.

Aus den MET-min je Route lassen sich, in Abhängigkeit der Häufigkeit des zurückgelegten Arbeitsweges und dem Ausgangszustand, zu erwartende Gesundheitseffekte ableiten (Kyu et al., 2016).

Unsere Analyse zeigt den substanziellen Beitrag, den das zu Fuß Gehen – vor allem auch als Teil intermodaler Wegekettens – zur Hebung der Bewegungsaktivität und damit zur Gesundheitsförderung leisten kann. Um dieses Potenzial zu heben, liegt es an der öffentlichen Hand attraktive und sichere Straßenräume bereitzustellen und an Unternehmen Anreize für aktive Pendelmobilität zu setzen. Der dafür nötige Aufwand wird durch den dargestellten volks- und betriebswirtschaftlichen Nutzen mehrfach kompensiert (Litman, 2022).

Fördergeber

Die Forschungsarbeiten wurden teilweise im Rahmen der Projekte GISMO (FFG Nr. 854974) und ActNow (FFG Nr. 884334), jeweils gefördert vom Bundesministerium für Klimaschutz im Programm Mobilität der Zukunft, geleistet.

Literaturverzeichnis

BLOND, K., BRINKLØV, C. F., RIED-LARSEN, M., CRIPPA, A. & GRØNTVED, A. 2020. Association of high amounts of physical activity with mortality risk: a systematic review and meta-analysis. *British Journal of Sports Medicine*, 54, 1195.

CELIS-MORALES, C. A., LYALL, D. M., WELSH, P., ANDERSON, J., STEELL, L., GUO, Y., MALDONADO, R., MACKAY, D. F., PELL, J. P., SATTAR, N. & GILL, J. M. R. 2017. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. *BMJ*, 357.

DORNER, T. E., WILFINGER, J., HOFFMAN, K. & LACKINGER, C. 2019. Association between physical activity and the utilization of general practitioners in different age groups. *Wiener klinische Wochenschrift*, 131, 278-287

DUTHEIL, F., PÉLANGEON, S., DUCLOS, M., VORILHON, P., MERMILLOD, M., BAKER, J. S., PEREIRA, B. & NAVEL, V. 2020. Protective Effect on Mortality of Active Commuting to Work: A Systematic Review and Meta-analysis. *Sports Medicine*, 50, 2237-2250.

GBD 2015 OBESITY COLLABORATORS 2017. Health Effects of Overweight and Obesity in 195 Countries over 25 Years. *The New England journal of medicine*, 377, 13-27.

KARI, J. T., NERG, I., HUIKARI, S., LEINONEN, A.-M., NURKKALA, M., FARRAHI, V., KORPELAINEN, R. & KORHONEN, M. 2023. The Individual-Level Productivity Costs of Physical Inactivity. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 55.

KYU, H. H., BACHMAN, V. F., ALEXANDER, L. T., MUMFORD, J. E., AFSHIN, A., ESTEP, K., VEERMAN, J. L., DELWICHE, K., IANNARONE, M. L., MOYER, M. L., CERCY, K., VOS, T., MURRAY, C. J. L. & FOROUZANFAR, M. H. 2016. Physical activity and risk of breast cancer, colon cancer, diabetes, ischemic heart disease, and ischemic stroke events: systematic review and dose-response meta-analysis for the Global Burden of Disease Study 2013. *BMJ*, 354, i3857.

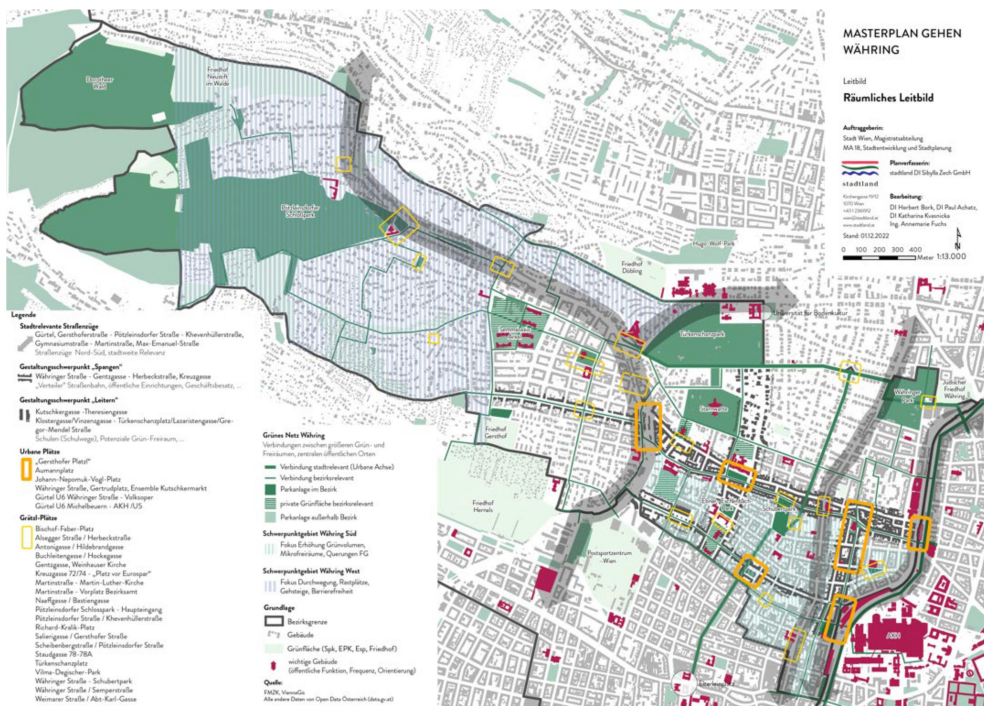
LITMAN, T. 2022. Evaluating Active Transport Benefits and Costs - Guide to Valuing Walking and Cycling Improvements and Encouragement Programs. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute.

TOMSCHY, R., HERRY, M., SAMMER, G., KLEMENTSCHITZ, R., RIEGLER, S., FOLLMER, R., GRUSCHWITZ, D., JOSEF, F., GENSASZ, S., KIRNBAUER, R. & SPIEGEL, T. 2016. Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ Vienna: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

WHO 2022. Global status report on physical activity 2022. Geneva: World Health Organization.

Masterplan Gehen Währing - Fußwegekonzept für den 18. Wiener Gemeindebezirk

DI Herbert Bork, Stadt Land / Bezirksvorsteherin Silvia Nossek, angefragt



Projektbeschreibung

Der lokale Masterplan Gehen ist ein strategisches Planungsinstrument und Pflichtinhalt für die Einreichung zur Förderung fußgängerfreundlicher Infrastruktur im Rahmen des klimaaktiv mobil Programms der österreichischen Bundesregierung und des Förderprogrammes der Stadt Wien „Lebenswerte Klimamusterstadt“. Die Förderung und Einreichung in Wien erfolgen auf Bezirksebene. Der Masterplan Gehen Währing soll zur Anregung, Inspiration und als Argumentationsgrundlage für zukünftige Umgestaltungen und Maßnahmen für das Zu-Fuß-Gehen im Bezirk Währing dienen. Um nachhaltige und umfassende Verbesserungen für den Fußverkehr zu erreichen, ist ein weitreichendes Gesamtkonzept notwendig. Maßgeschneiderte Handlungsstrategien können den Fußverkehr langfristig und nachhaltig verbessern und ermöglichen allen Menschen zu Fuß sicher und komfortabel ihre Alltagswege bestreiten zu können.

Zukünftige Projekte können aus dem strategischen und räumlichen Leitbild abgeleitet werden.

Aufbauend auf dem Entwicklungsplan Öffentlicher Raum Währing (2018) erarbeitete das Büro stadtländ den Masterplan Gehen Währing, der einen Ausblick hinsichtlich Verbesserungsbedarfe für das Zu-Fuß-Gehen der kommenden 5 Jahre im Bezirk liefert.

Team / Personal stadtländ

DI Herbert Bork, DI Paul Achatz, DI Katharina Kvasnicka, Ing. Annemarie Fuchs

AuftraggeberInnen

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Zeitraumen: 08/22 - 12/22

Örtliches Fußverkehrskonzept "Lienz - die 10 Minuten Stadt zu Fuß"

Jasmina Steiner, BA MA MA, Stadtamt Lienz



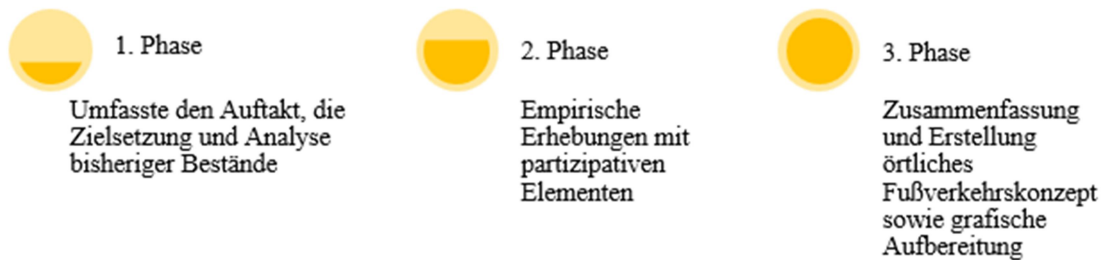
Fotocredit: 1 Brunner Images

Der vorliegende Beitrag stellt das örtliche Fußverkehrskonzept der Stadt Lienz, 'Lienz – die 10-Minuten-Stadt zu Fuß', vor, das in der Sitzung des Gemeinderates am 12. September beschlossen wurde. Die Erstellung des örtlichen Fußverkehrskonzepts wurde vom Verein „Walk-Space“ begleitet und in enger Kooperation sowie Koordination unterschiedlicher Abteilungen, politischer Ausschüsse und Bürger:innen entwickelt. Im Kontext des bundesweiten Masterplans „Gehen 2030“ wurde das Fußverkehrskonzept für Lienz erstellt, um das Zufußgehen für Bürger:innen und Gäste attraktiver zu gestalten. Lienz gilt bereits österreichweit als Vorzeigestadt für eine erfolgreiche Innenstadtentwicklung. Das örtliche Fußverkehrskonzept setzt den Fokus auf Siedlungs- und Industriegebiete, um diese Bereiche ebenfalls für Fußgänger:innen attraktiver zu gestalten bzw. den Anreiz zu schaffen, sich innerhalb der Stadt Lienz zu Fuß zu bewegen. Eine erste Analyse der wichtigsten alltäglichen Bedarfe der Bürger:innen zeigt, dass sich die Stadt Lienz auch hervorragend als eine 10-Minuten-Stadt eignet, da wichtige Infrastrukturen sowie Dienstleistungen aus den Bereichen der Daseinsvorsorge in einem Radius von etwa 10 Minuten zu Fuß erreichbar sind.

Vorgehen

Basierend auf dem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Lienz, das gemeinsam mit der TU Wien umgesetzt wurde und dieses bereits die Themen Mobilität, Soziales, Grün, Wirtschaft und Bebauung umfassend analysiert hat, konnte das örtliche Fußverkehrskonzept entwickelt werden. Durch Workshops mit Schüler:innen in einer Volksschule, während der Sommerbetreuung, mit Senior:innen sowie Akteur:innen aus Wirtschaft und Politik wurden der Status quo sowie Wünsche und Wohlfühlorte erfasst. Diese wurden in Ergänzung zu Beobachtungen und fachlichem Vor-Ort-Augenschein sowie unter Einbeziehung des bestehenden örtlichen Flächenwidmungskonzeptes beurteilt. Durch enge Abstimmung mit dem Verein Walk-Space und der Stadt Lienz konnte in kurzer Zeit eine kompakte Analyse erstellt werden.

Insgesamt kann das Vorgehen in 3 Phasen eingeteilt werden:



Die 2. Phase wurde in den Monaten Juni, Juli und August umgesetzt. Dies war die längste und interaktivste Phase, da in diesen Workshops, empirische Erhebungen wie Zählungen zur Erstellung des Modal-Splits sowie wichtige Lückenschlüsse und 'Gefahrenzonen' durchgeführt wurden, um das „Zufußgehen“ attraktiver zu gestalten.

Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen, dass die wichtigsten Infrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichbar sind. Dafür müssen jedoch Wege attraktiviert werden, die das „Zufußgehen“ erleichtern, wie beispielsweise Übergänge für Fußgänger, sicherere Schulwege, eine bessere Beleuchtung oder die Umsetzung wichtiger Lückenschlüsse für Begegnungszonen sowie neue Wege, um Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern zu minimieren. Um zukünftig schrittweise die Ergebnisse des örtlichen Fußverkehrskonzepts 'Lienz - die 10-Minuten-Stadt zu Fuß' umzusetzen, wurden die Projektvorschläge beziehungsweise Lösungsvorschläge in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Zielsetzungen eingeteilt sowie in unterschiedliche Handlungsfelder, wie sie im Masterplan „Gehen 2030“ des Bundes festgehalten sind.

Umsetzungen

Um möglichst rasch Umsetzungen und Ergebnisse zu erzielen, wurde parallel zur Erstellung des örtlichen Fußverkehrskonzepts 'Lienz - die 10-Minuten-Stadt zu Fuß' die Projekteinreichung vorbereitet. Dabei wurden Projekte ausgewählt, für die bereits ein politischer Konsens erarbeitet werden, und eine zeitnahe Realisierung erfolgen konnte. Weiters konnten durch die Inputs der Schüler:innen und durch den anschließenden Vor-Ort-Augenschein bereits bei der Erstellung des örtlichen Fußverkehrskonzepts örtliche Hindernisse für Fußgänger verändert werden, ohne finanzielle Mittel in die Hand zu nehmen. Die Workshops mit Kindern erwiesen sich dabei als sehr hilfreich, da Kinder die Stadt noch mit anderen Augen sehen und bauliche 'Verstellungen' der Gehwege für sie ein Hindernis darstellen, auch wenn diese von Erwachsenen nicht so wahrgenommen werden.

Weitere Informationen unter:

<https://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/fg-check-projekte/lienz>

"Walking BIM" - Digitales Planen mit der Building Information Modelling Methode

DI Thomas Pipp, ÖBB-Immobilienmanagement,

In der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Bahn für die nächsten Generationen gestaltet. Mit den aktuellen Projekten werden kürzere Fahrzeiten, mehr Kapazitäten, gleichzeitig mehr Komfort und Barrierefreiheit geschaffen.

Ziel ist eine Verknüpfung von Straße und Schiene und das Ganze mit sauberer Energie.



**XVII. Österr. Fachkonferenz
für FußgängerInnen 2023**
11. und 12. Oktober 2023 |
Kunsthhaus Weiz

Thomas Pipp



walk-space.at
Der Österreichische Verein
für FußgängerInnen



"Walking BIM"

Digitales Planen mit der Building Information Modellig Methode



TEIL 1:
Prinzip BIM – Planen, Bauen und Betreiben

TEIL 2:
Anwendung: Die Prüfroutine
Beispiel „Fußgängercheck“

TEIL 3:
Gebäudezertifizierung - Umfeldzertifizierung

• Diskussion

TEIL 1: Prinzip BIM – Planen, Bauen und Betreiben

Standards der Reihe ÖNORM A 6241

BIM ist eine über den gesamten Lebenszyklus reichende, **interdisziplinäre digitale Arbeitsmethode** für die **Planung**, **Errichtung** und das **Betreiben** von Gebäuden und Infrastrukturen.

BIM zielt auf eine aktive Vernetzung aller am Projekt Beteiligten.

Die BIM-Methodik ist je nach Aufgabenstellung individuell einsetzbar.

BIM Projektziele, beispielhaft:

- Erhöhung der Planungsqualität wie z.B. Kollisionsprüfung
- Durchführung von hochwertigen Variantenuntersuchungen
- Verbesserung der Koordination und Zusammenarbeit
- Nutzung der Modelle auch für die Betriebsphase
- Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit
- Strukturierung der Prozesse
- Betrachtung der Lebenszykluskosten und des Ressourcenverbrauchs

Vorgaben aus Sicht des Auftraggebers (AIA), sie gibt im Wesentlichen Aufschluss darüber, wann welche Informationen, in welcher Detailtiefe benötigt werden.



TEIL 2:
Anwendung: Die Prüfroutine
Beispiel „Fußgängercheck“

Attribute, Parameter, Merkmale und **Eigenschaften**

Jedes Objekt besitzt spezifische Eigenschaften, die den Bauteil (dreidimensional) beschreiben > z.B. Taktiler **Bodenleitstein**, Informations- und **Wegeleitelemente**, etc.

Erarbeiten der **Spezifika durch Experten** zur Fußgängerthematik und Übergabe dieser Ergebnisse an den „Österreichischen Merkmalsserver“ des ASI , o.ä.

Die **geometrischen** Eigenschaften werden in einer BIM-CAD-Anwendung um die **materialbezogenen** Eigenschaften ergänzt > z.B. Oberflächenbeschaffenheit wie **Gleitreibung, farbliche Gestaltung**, etc.

Definition einer **Prüfroutine** > Prüfsoftware im 3D Modell

- **BIM-Teilmodell** „Fußgänger“
- **Prüfung** durch zertifizierte Stelle, digitale **Baueinreichung**, Kompetenzzentrum, o.ä.

TEIL 3:
Gebäudezertifizierung – „Umfeldzertifizierung“

Eine **Gebäudezertifizierung** dient als Vorlage für die **Erweiterung auf das sog. Umfeld**, also den „undefinierten **Zwischenraum**“ der erfassten (geprüften) Gebäude.



Nachhaltigkeitsbewertung zur interoperablen
(Hilfsmittel und Zusatzapplikationen, Barrierefreie, Europäische)
Fußgänger - Zertifizierung

Die dreifache Innenentwicklung und die "Dreifaltigkeit" der Nahmobilität

Dipl.-Geogr. Paul Bickelbacher, Stadtrat München (D)

Die dreifache Innenentwicklung umfasst die seit den 70er Jahren angestrebte Stadtentwicklung im Innenbereich (Innenentwicklung) ohne ständig weiter nach außen zu wachsen. Sie erfolgt im Rahmen einer Nachverdichtung mit einer behutsamen Ergänzung von Gebäuden und Aufstockungen sowie infolge von Umstrukturierungen. Die Ergänzung von im Quartier fehlenden Einrichtungen oder fehlenden Wohnungstypen/-größen erhöht hierbei die Akzeptanz im Quartier.

Mit der Nachverdichtung geht ein Mehrbedarf an nutzbaren Grün- und Freiflächen für die BewohnerInnen einher. Ökologische und stadtklimatische Anforderungen infolge der Klimawandels erfordern zudem eine Grünvernetzung zur Verringerung der Umgebungstemperatur in Hitzeperioden und zur Verbesserung der Biodiversität. Versickerungsflächen für Starkregenereignisse und Regenwasser-rückhaltung für Trockenperioden gehören ebenso dazu. Nachverdichtung und zugleich Verbesserung der Grünausstattung finden sich im Prinzip der Doppelten Innenentwicklung wieder.

Da Nachverdichtung und Verbesserung der Grünausstattung um Flächen konkurrieren, kommt die Mobilitätswende ins Spiel. Mit einer flächensparenden Mobilität zu Fuß, mit dem Rad und mit dem Öffentlichen Verkehr können Flächen gewonnen werden, die der Nachverdichtung zu Gute kommen (z.B. Parkplätze und Garagenhöfe). Weniger Stellplätze und Fahrspuren im Straßenraum ermöglichen dort Entsiegelung und Baumpflanzungen. Die Mobilitätswende ist insofern kein Selbstzweck sondern Teil der Dreifachen Innenentwicklung (s.a. gleichnamige Broschüre des Umweltbundsamtes).

Ein wesentlicher Baustein der Mobilitätswende ist die Stärkung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad. Diese hat im wesentlichen drei Anforderungen (Dreifaltigkeit der Nahmobilität):

1. Die Stadt der kurzen Wege bzw. die 15-Minuten-Stadt. Sie erfordert eine Stadtplanung, die eine urbane Dichte und eine Mischung der Funktionen vorsieht, die die kurzen Weg ermöglicht
2. Attraktive öffentliche Räume, die dafür sorgen, dass die Menschen sich auch gerne zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen, weil das Umfeld abwechslungsreich und grün ist. Wer langsamer unterwegs ist, nimmt sein Umfeld intensiver wahr und hat höhere Ansprüche an den Öffentlichen Raum.
3. Zufußgehende und Radfahrende brauchen eine attraktive Wegeinfrastruktur mit entsprechenden Breiten, Belägen und Querungshilfen.



Provisorische Umgestaltung Kolumbusstraße, München 2023, TUM-Projekt Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (AQT)



Provisorische Umgestaltung Kolumbusstraße, München 2023, TUM-Projekt Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (AQT)

Nachhaltige Beschilderung im öffentlichen Bereich

GF Elke Kaltenhauser, ITEK Verkehrs- und Beschilderungstechnik GmbH

Die Firma ITEK Verkehrs- und Beschilderungstechnik GMBH ist zertifizierter Verkehrszeichenhersteller mit Sitz in Grafenstein und beschäftigt aktuell 18 Mitarbeiter.



2019 wurde die nachhaltige, umweltverträgliche und CO2-reduzierende Produktlinie ECOGUIDE entwickelt – statt Aluminium werden natürlich nachwachsende Rohstoffe wie Bambus und Accoya, eine spezielle Kiefernart, als Grundmaterial für Verkehrszeichen und sonstiger Beschilderung eingesetzt.

Durch die Vermeidung von Aluminium, das sowohl beim Abbau des Bauxits als auch im Herstellungsprozess große Umweltschäden verursacht und hohe Energie- und Wasserressourcen benötigt, können mit ECOGUIDE ganz klare Umweltziele erreicht werden:

- CO2-Reduzierung
- Kreislaufwirtschaft (Ecoguide-Schilder können am Ende ihres Lebenszyklus als Energieträger verwendet werden) und
- Ressourcenschonung.
- FCC-Zertifizierungen sorgen dafür, dass bei der Ernte von Bambus und Accoya kein Raubbau betrieben wird und dass auf eine faire Lieferkette geachtet wird.



Ca. 400.000 Verkehrszeichen werden schätzungsweise pro Jahr neu produziert. Wenn man bedenkt, dass eine Tonne Aluminium 18 Tonnen CO2 verursacht, während eine Tonne Bambus sogar 1,6 Tonnen CO2 bindet, schätzen wir das Einsparpotential auf rund 25000 Tonnen CO2 pro Jahr, die nur durch den Einsatz von nachhaltigen Materialien eingespart werden können.

Unsere Beschilderungslinie wurde auch von der Innovationsstelle Österreich ausgezeichnet und in die NABE-Beschaffungsplattform aufgenommen.

Gerade für Fuß- und Radwege ist unsere neue Produktlinie prädestiniert – die natürliche Optik passt sich wunderbar in die Umgebung ein, vermittelt Wärme und Harmonie und vermeidet Hitzeinselbildungen in Städten und Straßen.

Mit dem Einsatz von Ecoguide-Schildern können Gemeinden ganz klar ein Zeichen für Umwelt- und Klimaschutz setzen – sowohl für ihre BürgerInnen als auch für Ihre Gäste. Die öffentliche Verwaltung spielt für eine Neuausrichtung hin zu einer lebenswerten, ökologischen Beschilderungsinfrastruktur eine wesentliche Rolle.

Details:

<https://www.ecoguide.co.at/itek/web/Ecoguide/home.aspx>

Ohne Fußabdruck durch die Alpen

*Lotte Krisper-Ullyett, Österr. Gesellschaft für Gesundheitsförderung,
Plattform Fastenwandern Österreich*

Unser Motto lautet u.a. "Ohne Fußabdruck durch die Alpen": Ziel ist es, gehende Gesundheitswochen mit minimalstem Fußabdruck zu veranstalten.

Seit 2017 wurden 31 solcher gehenden Fastenwochen veranstaltet und es fällt v.a. auf:

- Es gibt an Bahnhöfen kaum noch Infrastruktur (Gepäckaufbewahrung, Radverleih, Kiosk, etc.)
- Dies erschwert es, Veranstaltungen auszuschreiben mit einer Anfahrt per Bahn. Teilnehmer:innen kommen doch lieber mit dem Auto
- Immer mehr öffentliche Gehweg verwachsen oder werden von Privaten "gesperrt"
- Dies führt dazu, dass sogar Touristen entlang Asphaltstraßen geschickt werden
- und das selbst in "Kurorten", "Wandergebieten"

Was es braucht, damit Wanderer per Bahn anreisen:

- ✓ Bahnhöfe mit Infrastruktur
- ✓ Pflege alter Fußwege, zumindest Beschilderung und Verbot von Absperrungen

www.gesundheitsfoerderung.at

Österreichische Gesellschaft für Gesundheitsförderung

Alpines Fasten-trekking www.fastentrekking.at



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Donnerstag, **12. Oktober 2023**

PLENARVORTRÄGE



Begegnungszone und Shared-Space im Nordwesten Europas – aktueller Überblick

Dipl. Geogr. Jörg Thiemann-Linden, büro thiemann-linden stadt & mobilität

Neben AT (10 J.) und CH (20 J) findet sich die BGZ auch in den StVO von FR, LU und BE. Die Walk-Space-Tagungen boten und bieten einen engen Austausch zwischen CH und AT. Aber was passiert im übrigen Europa – und wo war überhaupt der Shared-Space-Gedanke entstanden?

Für den Shared-Space-Gedanken, häufig als BGZ tituliert, finden sich inzwischen eine dreistellige Anzahl guter Beispiele im Nordwesten Europas, außerdem auch technische Regelwerke und Leitfäden zum Thema.

Anlässlich 10 J. BGZ in AT fasst der Beitrag bisherige und aktuelle Trends in einigen Ländern zusammen und illustriert sie mit besonderen Beispielen:

- FR
 - Ursprung in der Stadt Chambery (1990er); Schub durch eine StVO-Reform aus Umweltgründen
 - sehr zahlreiche Anzahl von BGZ dank staatlicher Unterstützung (CERTU) und starke Verbreitung – oft mit einfachen Mitteln (europ. Mobilitätswende-Benchmark Paris)
- BE
 - frühe BGZ-Einführung in der StVO. zögerliche Praxis; neue Dynamik durch die Pandemie (Brüssel) und Initiative in einzelnen Städten (Eupen)
- NL
 - Benchmark und Lead im INTERREG-Projekt „ShSp“ im Nordseeraum um 2005-2010
 - sehr viele ländliche Beispiele v.a. in den nördlichen NL
 - Ad-hoc-Austausch zu Befürwortern und Skeptikern von ShSp (CROW)
 - neuer Leitfaden zur Barrierefreiheit bei Shared Space (CROW 2023)
- UK
 - personalisiert im Städtebaukritiker Ben Hamilton–Baillie +
 - großartig gestaltete Beispiele u.a. in London, Coventry, Poynton und anderen „ShSp-Towns“
 - polarisierte Diskussion mit einem Blindenverband
 - Leitfaden für den ambitionierten Einsatz von Shared Space, gerade in Dörfern
- DE
 - Zahlreiche Projekte schon zu einem frühen Zeitpunkt (bevor das ShSp genannt wurde)
 - ShSp seit 2014 im technischen Regelwerk nach Wirkungsforschung (H SBÜ der FGSV)
 - Interessante „BGZ“-Pilotprojekte auch ohne StVO-Änderung – bei einstimmiger Empfehlung der Bundesländer für die BGZ in der DE-StVO (VMK 2021)

Fazit:

die Vielfalt in Europa (der Mittelmeerraum und Skandinavien, auch Teile Mitteleuropas wären noch zu erwähnen) zeigt Stärken und Zukunftspotenziale des BGZ-Ansatzes. Die Erfahrungen sollten ausgetauscht werden.

Ausblick:

Neuen Schwung erhält fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung wie BGZ durch die Bewegung der „Low-Traffic Neighbourhoods“ (LTN) in zahlreichen europäischen Städten, auch diskutiert unter dem Etikett „Superblocks“ nach Vorbild von Barcelona und anderen spanischen Städten. Eine noch stärker reduzierte Rolle des Autos, gerade beim Parken, wird verhandelt bei autofreien Quartieren und Innenstädten. Wird T20 das neue T30? Und der Umbau zu „blau-grünen Straßen“ (BGS) reagiert auf den zunehmenden klimatischen Stress - als ein Beitrag für resilientere Wohnquartiere.

Zum Autor jtl

Freier Stadt- und Verkehrsplaner von Bonn aus, hat ca. 150 Projekte von BGZ/ShSp in Europa besucht und steht im fachlichen Austausch mit Protagonisten in Europa, außerdem in der Verkehrsplanungs-Community in DE. Er war lange für internationalen Knowhow-Austausch zu innovativer Straßenraumgestaltung im Stadtforschungsinstitut Difu in Berlin tätig und schreibt am technischen Regelwerk für Deutschland (FGSV) mit.

Herausforderungen für die Planung einer sicheren und attraktiven Fußgängerinfrastruktur

Hatun Atasayar, KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit, angefragt



Die Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau, die von der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr in Zusammenarbeit mit Fachleuten des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), der ASFINAG, der Bundesländer, der Wissenschaft und der Wirtschaft herausgegeben werden, sind in Österreich verbindliche Richtlinien. Die RVS 03.02.12 Fußverkehr (aktuell heißt sie noch Fußgängerverkehr) dient dazu die Sicherheit und den Schutz von Fußgänger:innen im Straßenverkehr zu gewährleisten. Diese Richtlinie ist aus dem Jahr 2015 und wird derzeit im Ausschuss des FSV „aktive Mobilität“ überarbeitet.

Am Beispiel der Überarbeitung der RVS 03.02.12 Fußverkehr wollen wir gemeinsam die bestehende RVS, die Gründe für die Neu-Überarbeitung sowie die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in der letzten Dekade diskutieren. Dabei gehen wir auf die wichtigsten Herausforderungen des Fußverkehrs ein und diskutieren wie wir so auf die aufkommenden Trends und Entwicklungen reagieren können.



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Donnerstag, **12. Oktober 2023**

SESSION 1

10 Jahre Begegnungszonen – gestaltete Straßenräume



Begegnungsstraße – Schulzone: Lösungsansätze für autogene Schulstandorte

Christoph Vodeb, MSc, DI Jakob Seidler, verkehrplus GmbH

Für eine gesunde körperliche, geistige und psychische Entwicklung von Kindern ist eine unabhängige und sichere Mobilität eine wichtige Voraussetzung. Daher soll die Gestaltung des öffentlichen Raumes ein eigenständiges Bewegen der Kinder ohne elterliche Kontrolle ermöglichen. Insbesondere trifft dies auf das Schulumfeld zu.

Das oftmals chaotische Verkehrsgeschehen im Umfeld von Schulstandorten stellt Gemeinden, Städte und Verkehrsplaner:innen immer mehr vor große Herausforderungen. Den Fokus gilt es zumeist auf eine hohe Verkehrssicherheit, geringe Kfz-Verkehrsmengen sowie eine adäquate Infrastruktur zur Förderung der aktiven Mobilität am Schulweg zu legen.

Zur Verbesserung des Schulumfeldes gibt es unterschiedliche Maßnahmenansätze. Mit Hilfe von umfangreichen Analysen von Verkehrsabläufen, Zugangspunkten, Konfliktpunkten und Gefahrenpotenzialen (z.B. durch Public-Life-Analyse) kann eine gute Entscheidungsgrundlage erarbeitet werden.

Aus einer früheren StVO-Novelle wurde vom Gesetzgeber das Werkzeug **Begegnungszone** zur Verfügung gestellt, um den öffentlichen Mobilitätsraum aufwerten und sicher gestalten zu können. Für einen geordneten Verkehrsablauf, insbesondere zu Schulbeginn und -ende, gibt es durch die jüngste StVO-Novelle seitens des Gesetzgebers ein weiteres Werkzeug in überarbeiteter Version: Die **Schulstraße**.

Anhand von unterschiedlichen Umsetzungsbeispielen werden die zwei Maßnahmenansätze miteinander kontrastiert sowie die jeweilig zugehörigen Voraussetzungen und Wirkungen dargelegt. Als Umsetzungsbeispiele werden folgende Projekte vorgestellt:

➤ Frohnleiten: Begegnungszone

Gefahrenpotenzial darstellte. Andererseits war die Erschließung mit dem Kfz für Anrainer:innen als auch für eine große Menge an unterschiedlichen Schulbussen sicherzustellen.

Diese Komplexität erforderte einen gesamtheitlich räumlich-funktionalen Lösungsansatz, der über den eigentlichen Schulvorplatz hinaus erweitert werden

musste. Ziel war es die Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Planungsgebiet zu erhöhen. Dazu wurde die Transformation des Straßenraums vor dem Schulgebäude hin zu einem hochwertigen Platz vorgenommen. Im angrenzenden Straßennetz wurde der Kfz-Verkehr entschleunigt sowie die fußläufige Mobilität verbessert und Barrierefreiheit hergestellt und ein Konzept für den Hol- und Bringdienst im Nahbereich erstellt. Zur Aufwertung des Platzes vor der Schule wurden Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt und eine Begegnungszone



Begegnungszone Frohnleiten Schule (eigene Aufnahme, 19.10.2022)

verordnet.

➤ **Zeltweg: Begegnungszone**

Die Stadtgemeinde Zeltweg beabsichtigte die bauliche Umsetzung von Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der Schulgasse, die das neu geformte Bildungszentrum im Stadtzentrum erschließt und gleichzeitig verbindet. Anlass war es den öffentlichen Raum vor den architektonisch und funktional aufgewerteten Schulgebäuden vom Teiler zum Teil des Zentrums umzugestalten. Gewünscht war die



*Begegnungszone Zeltweg Schulgasse vor endgültiger Fertigstellung
(eigene Aufnahme, 03.03.2023)*

Transformation des Straßenraums in Verbindung mit dem Vorplatz vor den Schulgebäuden auf der Südseite hin zum Kindergarten auf der Nordseite zu einem hochwertigen und verbundenen Platz. Dazu wurde u.a. eine Begegnungszone verordnet, die im Kernbereich einen Teilabschnitt mit allgemeinem Fahrverbot ausgenommen Linienbusse umfasst. Weitere Maßnahmen wie Elternhaltestellen wurden im Nahbereich mit guten und sicheren Fußwegverbindungen zu den Eingängen der Bildungseinrichtungen umgesetzt.

➤ **Gleisdorf: Schulstraße**

Die Stadtgemeinde Gleisdorf verfolgte folgende verkehrliche Ziele im Planungsgebiet Dr.-Hermann-Hornung-Gasse im Bereich der Schulen: Erhöhung der Sicherheit, Förderung aktiver Mobilitätsformen sowie Wahrung des leichten, flüssigen und sicheren Verkehrsablaufs zu jeder Zeit. Zur Zielerreichung standen mehrere Möglichkeiten an Verordnungen zu unterschiedlichen Zeiten und an unterschiedlichen Straßenabschnitten, mit jeweils unterschiedlicher Wirkung, zur Auswahl. Die unterschiedlichen



Schulstraße Gleisdorf (eigene Aufnahme, 17.03.2023)

Wirkungen wurden anhand von Szenarien untersucht. Letztendlich entschied sich die Stadtgemeinde Gleisdorf die neue Möglichkeit der Verordnung von Schulstraßen in hoher Intensität zu nutzen, um die Verkehrssicherheit für die Schüler:innen zu erhöhen.

Begegnungszonen und Fußverkehrslösungen in Eisenstadt – Erfahrungen und weitere Vorhaben

DI Werner Fleischhacker, Baudirektor Eisenstadt; DI Christian Grubits, PanMobile Planungsbüro

Mit der Umsetzung der seinerzeit größten Fußgängerzone aller Landeshauptstädte bezogen auf die Einwohnerzahl wurde 1989 der erste wesentliche Baustein zur Förderung des Fußverkehrs in Eisenstadt mit großem Erfolg gesetzt. Seit 2007 beschäftigt man sich in Eisenstadt verstärkt mit der Steigerung des FußgängerInnen- und RadfahrerInnenanteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Der FußgängerInnenanteil ist mit 33% im Vergleich zu anderen Städten hoch.

Im Stadtentwicklungsplan „Eisenstadt 2030“ hat man sich zum Ziel gesetzt diesen Anteil weiter zu steigern. Dazu wurden Mindeststandards (Gehsteigbreiten) festgelegt und es wurde und wird u.a. auf innovative Instrumente wie „Koexistenz im Straßenraum“ und die Verordnung von Begegnungszonen zurückgegriffen. Auch zu bisher als untypisch angesehenen Anwendungsfällen wurden gute Erfahrungen gemacht, weshalb eine Ausweitung der Nutzungsbereiche dieses Instruments als vielversprechend gesehen werden kann.

Beispiele für erfolgreiche Fußverkehrsmaßnahmen (seit Eröffnung der Fußgängerzone):

- Erweiterung der Fußgängerzone über den Schlossplatz und Verbindung der Fußgängerzone an das umliegende Fußwegenetz einerseits durch Schaffung von attraktiven Durchlässen durch die angrenzende Bebauung und andererseits durch Verkehrsberuhigung wie Niveauanhebungen als Querungshilfen entlang angrenzender Fahrbahnen.
- 2016 wurde angrenzend an die Fußgängerzone ein Teil der Pfarrgasse mit dem stark belebten Domplatz und dem Busbahnhof als Begegnungszone verordnet. Parkplatzflächen wurden auf Kosten der Stadtbushaltestelle (Fahrbahnhaltestelle) entfernt. Fahrbahnen für den Pkw Verkehr wurden reduziert. FußgängerInnenfrequenzen waren bereits vorher höher als die der Kfz.
- Begegnungszonen und gestalterisch Unterstützte Zonen mit Tempo 20 im Nahbereich von Kindergärten und Volksschulen. Dazu Fahrbahnhaltestelle bei der stark frequentierten Volksschule im Stadtzentrum und der Volksschule Kleinhöflein.
- Tempobremsende und FußgängerInnenfreundliche Gestaltung von Hauptstraßen (Kleinhöflein)
- „Koexistenz im Straßenraum“: Durch bauliche Maßnahmen unterstützte Temporeduktion in Siedlungsgebieten u. so Schaffung von attraktiven Mischverkehrsflächen für den Fußverkehr
- Verkehrssicherheitspreis Aquila 2021 durch das KfV für „30 km/h Zonen, 20 Km/h- und Begegnungszonen“ in Eisenstadt.
- Eigenes Design bei Möblierungen in der Innenstadt z.B. F. Elßler Gasse

In Zukunft möchte die Stadt aufgrund guter Erfahrungen weitere auch „untypische“ Begegnungszonen und Tempo 30 Bereiche u.a. auch im Bereich von stark befahrenen Landesstraßen umsetzen. Für den Fußverkehr wichtige Achsen und Querungsbereiche (Stichwort Trennwirkung) führen im Bereich von hochrangigen Landesstraßen bzw. werden durch diese unterbrochen. Insbesondere für den Fußverkehr wichtige Plätze wie der Kalvarienbergplatz und der Esterhazyplatz sind durch die stark befahrene Esterhazystraße B59 zerschnitten. Ideen und Pläne für weitere Fußverkehrsmaßnahmen, insbesondere Begegnungszonen (Programm „Gut zu Fuß in Eisenstadt“):

- Schaffung neuer autofreier Fußverbindungen z.B. von der Ruster Straße B52 (mehrere Wohnblöcke und Einkaufsmöglichkeiten) zum Bahnhof
- Umsetzung von Begegnungszonen- bzw. -plateaus in für querende FußgängerInnen wichtigen Kreuzungs- und Engstellenbereichen zur besseren Erreichbarkeit des Zentrums: z.B. im Bereich der Straßenzüge Semmelweißgasse und Pfarrgasse/Fanny Elßlergasse/St. Martin Straße.
- Aufwertung des Kalvarienbergplatzes als Ortsteilzentrum mit hohen SchülerInnenmengen und Aufenthaltsflächen an Haltestellen durch eine Begegnungszone mit Mittelzonen und Begrünung
- Begegnungszone Esterhazyplatz (vor dem Schloss) oder T30 Zone mit Mittelzonen und Begrünung als attraktive Verbindung mit dem angrenzenden historischen Stadtviertel Unterberg (Landesmuseum, Jüdisches Museum) und zur Erleichterung der Fuß- und Radquerung Richtung Ortsteile Oberberg u. Kleinhöflein und zum neuerrichteten Hotel.
- Umgestaltung hochrangiger Durchzugsstraßen durch Querungshilfen im Bereich von Bildungseinrichtungen und Haltestellen und gestalterische Aufwertung durch „FußgängerInnen- Parkplätze“ (Bänke) und Beschattung durch Bäume (Wiener Straße B59)
- Erstellung eines Masterplan Gehen zur Konzeption, Koordinierung und Vernetzung der Maßnahmen.



Begegnungszone Zinzendorfsgasse

DI Wolfgang Feigl, Stadt Graz



Begegnungszone - in der Grazer Zinzendorfsgasse hat sich einiges getan!

Dabei war es der Stadt Graz ein großes Anliegen, Bewohner:innen, Wirtschaftstreibende, die Bezirksvertretung sowie benachbarte Einrichtungen in die Planungsphase der Begegnungszone einzubinden. Zu diesem Zweck wurde das StadtLABOR für die Konzeption, Koordinierung und Durchführung eines sehr umfassenden Bürger:innenbeteiligungsprozesses beauftragt. Ziel war es, über den ersten Gestaltungsentwurf der beiden Planungsbüros bauchplan und verkehrplus zu informieren und das lokale Wissen, sowie Ideen und Anliegen aus dem Bezirk abzuholen, um die weiteren Planungsschritte zu schärfen. Dadurch gelang die Fortführung eines Dialogs zur Zukunft der Zinzendorfsgasse, der bereits 2019 vom Verein Zinzengrinsen, dem Zusammenschluss der Unternehmen der Gasse, initiiert und im Rahmen des Grazer MOBILITY LABS begleitet wurde.

Zwischen Mai und September 2022 fanden zahlreiche Informations- und Beteiligungsformate statt: ein mobiler Info- und Beteiligungspoint, ein „Dialog-Abend“ für alle, ein Workshop und Gassenspaziergang mit Jugendlichen eines Gymnasiums, eine temporäre 3-wöchige Planungsausstellung vor Ort, ein 3-wöchiges Online-Beteiligungsangebot auf der Beteiligungsplattform der Stadt Graz sowie one-to-one Termine mit allen Wirtschaftstreibenden der Gasse.

Im Anschluss an diese intensive Beteiligungsphase wurden die gesammelten Ideen, Anregungen und Anliegen von der Abteilung für Verkehrsplanung, der Stadtplanung sowie den Planungsbüros fachlich und wirtschaftlich geprüft. Darauf aufbauend wurden ein Funktionskonzept sowie ein künstlerischer Gestaltungsentwurf für die „Grüne Meile - Begegnungszone Zinzendorfsgasse" erstellt.

Hinsichtlich Umsetzung entschied sich die Politik für eine **zwei-stufige Umsetzung**, wobei in der ersten Stufe auf Baumaßnahmen weitestgehend verzichtet werden sollte, um das Funktionskonzept nach Umsetzung der ersten Stufe, evaluieren zu können. Der Entwurf bzw. das Konzept der zwei-stufigen Umsetzung wurde Mitte Dezember 2022 im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung den interessierten Bürger:innen vorgestellt.

Erste Umsetzungsstufe – Eröffnung Juli 2023

Die Umgestaltung der ersten Umsetzungsstufe der startete im Juni 2023 nach dem Gassenfest Zinzengrinsen. Bis zur Eröffnung der Begegnungszone am 07. Juli 2023 waren zahlreiche Umsetzungsschritte erforderlich: Abstimmung mit der ASVK, Straßenpolizeiliche Verordnung der Gasse als Begegnungszone; Neuordnung des öffentlichen Raums durch Tausch von Kfz-Parkplätzen gegen Aufenthaltsflächen mit ca. 30 Trögen für Bäume und Pflanzen sowie 16 Sitzmöbel zum konsumfreien Aufenthalt; Zonierung des öffentlichen Raums mit farblich markierten Aufenthaltsflächen nach dem Konzept des Planungsbüros verkehrplus; Einrichtung zusätzlicher (Lasten)Radabstellplätze und Implementierung eines neuen tim-Standort (1 Kfz, 1 Lastenrad); Etablierung von Ladezonen (Abstellen des Kfz für die Dauer der Ladetätigkeit) und zusätzlich Haltemöglichkeiten für 10 Minuten für schnelle Erledigungen und Besorgungen zu Geschäftszeiten bzw. Parkmöglichkeiten außerhalb der Geschäftszeiten; Erneuerung der Beleuchtung; Umsetzung von Anrainer:innenparken im Univiertel. Alle beschriebenen Maßnahmen konnten ohne gröbere Bauarbeiten umgesetzt werden.

In der Zinzendorfgasse geht's weiter!

Nach einer Eingewöhnungsphase wird 2024 eine Evaluierung der ersten Umsetzungsstufe durchgeführt, bei der die Zufriedenheit und Funktionsfähigkeit der Begegnungszone analysiert werden. In die Evaluierung werden Bewohner:innen, Wirtschaftstreibende, Nutzer:innen sowie weitere relevante Akteur:innen (Holding Graz, Polizei, benachbarte Institutionen) eingebunden. Die Resultate sollen in der zweiten Umsetzungsstufe bestmöglich Berücksichtigung finden.

Verkehrsfluss-Simulation von Begegnungszonen

DI Konstantin Mizera, DI Dr. Kurt Fallast, PLANUM Fallast & Partner GmbH

Eine Begegnungszone ist eine Verkehrsorganisation mit verkehrsberuhigender Wirkung durch eine Geschwindigkeitsreduktion auf 20 km/h, dies trifft vor allem den motorisierten Verkehr. In Österreich stehen sich in einer Begegnungszone alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt gegenüber. Die erhöhte Aufmerksamkeit soll zu einer gegenseitigen Rücksichtnahme führen.

Bei einer Begegnungszone handelt es sich um ein Instrument mit viel Potential zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Eine Studie des Nationalen Schweizer Forschungsprogramms 51 (Sauter/Hüttenmoser 2006) hat die Lebensbedingungen in drei verschiedenen Verkehrsregimes in Basel untersucht. Es hat sich gezeigt, dass die Lebensqualität in einer Tempo-30-Zone im Vergleich zu einer Straße mit Tempo 50 zwar besser ist, aber der Effekt nur moderat ausfällt. Ein erheblicher Qualitätssprung konnte jedoch in Begegnungszonen nachgewiesen werden.

Begegnungszonen in Gebieten mit erhöhtem motorisiertem Verkehrsaufkommen auf Landesstraßen oder Verbindungsstraßen sowie hohen Fußgängerfrequenzen scheitern oft schon an der Idee, da der Widerstand von Parteien, Behörden, Wirtschaftstreibenden, Kfz-Lenkern oder ähnlichen zu groß ist. Hierfür fehlen meist objektive Bewertungsparameter sowie bildliche Darstellungshilfen, die erwähnten Institutionen bzw. Gruppen von der Machbarkeit einer Begegnungszone überzeugen können.

Ziel dieses Forschungsprojektes ist der Aufbau eines kalibrierten und validierten mikroskopischen Verkehrsmodells zur Simulation von Verkehrsabläufen in einer Begegnungszone und ihrem Einflussbereich. Mit Hilfe dieses Werkzeuges soll eine fachlich fundierte Grundlage, sowie objektive Bewertungsparameter zur verkehrstechnischen Untersuchung einer solchen Lösung geschaffen werden.

Das mikroskopische Verkehrsflussmodell soll anhand von Erhebungen, Beobachtungen und Befragungen innerhalb bestehender Begegnungszonen, wie Feldkirchen bei Graz, Velden am Wörthersee und ähnlichen, aufgebaut und kalibriert werden. Hierbei werden Parameter ermittelt u.a. für das Verhalten von Verkehrsteilnehmern, Anteile von Verkehrsteilnehmern mit unterschiedlichem Verkehrsverhalten (dominant, zurückhaltend, vorsichtig, selbstbewusst etc.), Zeitlücken und Fahrzeugabstände, sowie die Bewegungslinien der querenden Fußgänger in einer Begegnungszone.

In Kooperation mit dem Land Steiermark und den beteiligten Gemeinden wird das kalibrierte Verkehrsmodell auf neu zu planende Begegnungszonen angewandt. Das Forschungsprojekt betreut die Umsetzung von der Planung über die Inbetriebnahme bis zur Evaluierung. Im Anschluss wird das Modell anhand neu gewonnener Erfahrungswerte und Ergebnisse validiert.

Eine große Herausforderung besteht in der Übertragbarkeit der Erfahrungen der Pilotprojekte auf unterschiedliche Rahmenbedingungen (unterschiedliche Verkehrsbelastungen, Schwerverkehrsanteile, Verfügbarkeit von Straßenraum usw.).

Die Ergebnisse und Auswertungen der Verkehrsflusssimulation werden textlich, grafisch, sowie bildlich in Form von Videos dargestellt. Weiters werden die Auswirkungen auf die verkehrlichen Entwicklungen, sowohl motorisierter Verkehr als auch Geh- und Radverkehr

(Verlagerungswirkung, Verkehrsentwicklung, Aufenthaltsqualität etc.), die Auswirkungen auf gefahrene Geschwindigkeiten, sowie Lärm- und Schadstoffemissionen untersucht.

Begegnungszone: was hat sich bewährt - Beispiele für neue Typologien

Arch.DI Mag. Thomas Pilz, aaps

Seit 15 Jahren beschäftigen wir uns aktiv mit den Ideen und Prinzipien des Shared Space und gestalten Orts- und Stadträume. Seit zehn Jahren wird das durch die Möglichkeit unterstützt, gestaltete Stadträume verkehrstechnisch als Begegnungszone zu verordnen. Wir nehmen das kleine Jubiläum zum Anlass, die eigenen Projektgeschichten zu hinterfragen:

5 Prinzipien. Haben sie sich bewährt?

- Öffentlicher Raum als multifunktionaler Raum
- Keine Territorien, sondern eine sichtbare Balance der Nutzungen
- Gestaltung vor Verordnung (Welche Botschaft will das Bild der Straße vermitteln?)
- Risikomanagement - das Aufmerksamkeitsparadox: Sicherheit durch Verunsicherung
- Partizipation

4 Ziele der Veränderung im Kontext der Stadt. Welche versprochenen Effekte konnten erreicht werden?

- die Stadt als Ort der sozialen Begegnung
- die ökologische und gesunde Stadt
- die sichere Stadt
- spontane und lebendige Stadt welche

3 Beispiele für neue Typologien, die aus den Prinzipien hervorgehen

- Villach, Bahnhofstraße
- Hartberg, Kirchengasse
- Weissensee und Wildon (die Totale der 'Nebenflächen') und LKH Graz, Barcode

2 Findings

- Die Menge des MIV macht kein Problem, aber der Mangel an sozialer Aktivität
- Das Gefühl von Unordnung heilt dauerhaft

1 Forderung

Genau Hinschauen! (... und messen)

.



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Donnerstag, **12. Oktober 2023**

SESSION 2

Querungsstellen: Bedarf und Ausführung



Querungsstellen: Wunsch & Realität

DI Georg Huber, Triagonal GmbH | Verkehr & Umwelt

Masterpläne, FußwegkoordinatorInnen, verkehrspolitische Zielsetzungen, Schwerpunkte für attraktive Aktivmobilität, angestoßene Transformationsprozesse – die Stoßrichtung und der Wunsch nach Attraktivierung der Fußinfrastruktur sind klar. Bestehende Hürden ändern sich allerdings kaum oder werden größer.

Dies zeigt sich beispielsweise in der Rücknahme von etablierten Schutzwegen oder in der fehlenden Umsetzung von Schutzwegen in Entwicklungsgebieten. Verordnende Behörden entscheiden dabei auf Basis der derzeit gültigen Richtlinie, die ein nachgewiesenes Querungsverhalten fordert. Dies wirkt der positiven Entwicklung des Fußverkehrs stark entgegen.

Die Triagonal GmbH unterstützt daher aktiv eine Masterarbeit (die Ergebnisse werden zur Vorstellung bei der Walk Space ebenfalls durch den Diplomanden eingereicht), die sich mit dem aktuellen Regelwerk auseinandersetzt und durch den Einsatz von innovativen Evaluierungsmethoden neue Erkenntnisse für die Überarbeitung der derzeit gültigen Richtlinie erarbeitet.

Im Vortrag werden ergänzend zu den Ergebnissen der Masterarbeit Praxisbeispiele aus der Planungsarbeit in verschiedenen Regionen der Steiermark und Kärnten vorgestellt sowie ein Optimierungskonzept für eine attraktivere Fußinfrastruktur aus PlanerInnenansicht präsentiert.

Im Workshop soll gemeinsam mit dem Diplomanden und den TeilnehmerInnen auf die Ergebnisse der Masterarbeit und die Integration in den Planungsprozess eingegangen werden. Das detaillierte Setting richtet sich dabei an die erwartete TeilnehmerInnenzahl des Workshops.

Ergebnis der Masterarbeit „Evaluierung der Richtlinien zu Querungsstellen des Fußgängerverkehrs“ –

Schwachstellen, Erkenntnisse und Empfehlungen

Peter Angerer BSc. / Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf, TU Graz

Ausgangslage

Für das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Mobilität bedarf es der generellen Förderung des Fußverkehrs und weiter der Umsetzung attraktiver Fußwegverbindungen. Derzeit gilt für verordnende Behörden in Österreich die RVS 03.02.12 als Beurteilungsgrundlage für die Errichtung von Querungsstellen im öffentlichen Raum. Im Hinblick auf die Errichtung von Querungshilfen bzw. -stellen ergeben sich jedoch nach aktueller Herangehensweise einige Problemfelder und unberücksichtigte Möglichkeiten.

Als Voraussetzung für die Errichtung eines Schutzweges gilt u.a. eine Mindestverkehrsmenge des querenden Fußgängerverkehrs von 25 FG/h. Während beim Motorisierten Verkehr Prognosebelastungen bei der Planung verwendet werden, ist beim Fußgängerverkehr ausschließlich Bestandsverkehr Beurteilungsgrundlage. Darüber hinaus fehlen konkrete Ausbildungsformen von Fußgängerquerungen bei niedrigen Annäherungsgeschwindigkeiten ($V_{85} < 40$ km/h). Wenn die Kriterien für einen Schutzweg nicht erfüllt werden, liegt die Errichtung einer Querungsstelle im Ermessen der Planerin/des Planers und der verordnenden Behörde oder Verwaltung.

Im Allgemeinen ist zu erkennen, dass die Ausbildung von Querungsstellen ohne Leitfaden erfolgt. Um eine einheitliche und verkehrstechnisch sinnvolle Beurteilungsgrundlage für die Ausgestaltung von Querungshilfen zu schaffen, müssen neue Methoden zur Evaluierung und verbesserte Grundlagen (Statistiken, Erfahrungsberichte nach Rückbau, ...) erarbeitet werden.

In diesem Zusammenhang sind für die Anordnung gesicherter Schutzwege die mindest erforderlichen Fußgängerquerungen von 25 Fußgänger:innen pro Stunde zu hinterfragen. Für die alternativen nichtgesicherten Quermöglichkeiten fehlen einheitliche Planungs- und Umsetzungsgrundsätze. Die Entstehungsgeschichte der derzeitigen Richtlinien auch im internationalen Vergleich ist ein weiterer Aspekt, der untersucht werden sollte.

Der Vortrag präsentiert:

- die Ergebnisse zur systematischen Erhebung unterschiedlich ausgestalteter Querungsstellen
- den Zusammenhang zwischen Unfallsituation und Ausführungsvarianten
- die Ergebnisse der videobasierten Konfliktanalyse
- Empfehlungen & Ausblick

Im Workshop soll gemeinsam mit der Triagonal GmbH und den TeilnehmerInnen auf die Ergebnisse der Masterarbeit und die Integration in den Planungsprozess eingegangen werden. Das detaillierte Setting richtet sich dabei an die erwartete TeilnehmerInnenanzahl des Workshops.

Der lange Weg zu gesicherten Querungshilfen aus Sicht einer Gemeinde

Ing. Jürgen Konrad, Bürgermeister der Gemeinde St. Oswald bei Plankenwarth

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bis zum Redaktionsschluss noch nicht eingelangt.

Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der Tagungsdokumentation nachzulesen.

Verkehrskompetenzen von Kindern in Abhängigkeit von der Infrastruktur

Mag.^a Dr.ⁱⁿ Bettina Schützhofer, sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen

Der Vortrag bezieht sich auf die Ergebnisse einer von klima**aktiv** mobil, der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur Förderung der Aktiven Mobilität von Kindern in Auftrag gegebenen Sondierungsstudie. Die Studie diente der Beantwortung der Frage, ob die vorherrschenden gesetzlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Aktive Mobilität von Kindern zum sicheren Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum adäquat beziehungsweise förderlich sind. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf entwicklungspsychologische Aspekte bei der Entwicklung der Verkehrskompetenzen gelegt.

Als ein Ergebnis der Studie liegt eine länderübergreifende Übersicht von gesetzlichen Regelungen vor, ab welchem Alter, zu welchen Bedingungen und auf welcher Infrastruktur es Kindern erlaubt ist, begleitet und unbegleitet im Straßenverkehr mit dem Rad zu fahren. Untersucht und verglichen wurden dabei Österreich, Deutschland, Schweiz, Belgien, die Niederlande und Dänemark.

Als weiteres Ergebnis liegt eine länderübergreifende Übersicht über bestehende Richtlinien und Vorschriften zur vorhandenen Radinfrastruktur der Länder Österreich, Deutschland, Schweiz und den Niederlanden vor, welche sowohl in einem interaktiven Expert:innenworkshop verschiedener Disziplinen behandelt als auch mit Hilfe eines ausgearbeiteten Rasters von den Expert:innen beurteilt wurden. Von den 9, für Kinder als relevant identifizierten Kenngrößen anhand der aktuellen RVS¹-Richtlinien in Österreich fanden 4 besondere Beachtung durch die interdisziplinäre Expert:innengruppe: Kenngröße 1: Breitenbedarf Netzelement, Kenngröße 2: Eingesetzte Organisationsform nach Kfz-Parameter, Kenngröße 8: Wirksamkeit und Ausstattung Netzelement und Kenngröße 9: (Potenzielle) Problemstellen und Angsträume. Diese wurden in die Sondierungsstudie miteinbezogen.

Weiters wurde für die Studie die in der Fahrausbildung etablierte Methode des kommentierten Fahrens für die Zielgruppe der Kinder mit den Mobilitätsformen Zuzußgehen und Radfahren adaptiert. Es zeigte sich, dass sowohl die Verkehrswahrnehmung als auch die Bewertung der (Rad-)Infrastruktur durch die ausgewählte Kindergruppe im Alter von 7-9 Jahren großteils extrinsisch motiviert war, verkehrsrelevante Details wurden nur auf Nachfrage genannt. Weiters ergab die Begutachtung, dass Kinder klare Hinweise und Führung brauchen, um Verkehrsinfrastruktur, wie von den Erwachsenen intendiert, zu verstehen und zu nutzen.

¹ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV), speziell: RVS 03.02.13 (Radverkehr-2014), RVS 03.04.12 (Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen-2001), RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr-2015) sowie RVS 03.04.13 (Kinderfreundliche Mobilität)



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Donnerstag, **12. Oktober 2023**

SESSION 3

Bewegung & Gesundheit bewusst zu Fuß



Bewegung: das Medikament des 21. Jahrhunderts - gut für uns, gut für unseren Planeten

Dr. Bernd Haditsch, Österreichische Gesundheitskasse, Gesundheitszentrum für Vorsorgeuntersuchungen Graz / Verein Zukunft: Gesundheitskompetenz

Lebensstilfaktoren wie Rauchen, körperliche Inaktivität, Alkohol, Übergewicht/Fettsucht und Lebensmittelqualität beeinflusst Lebenserwartung und Inzidenz chron. Erkrankungen (BMJ 2020)

80% der Gefäßerkrankungen, 90% von Zuckerkrankheit, 30-50% von Krebserkrankungen sind lebensstilabhängig; Bewegungsmangel und Fehlernährung sind die wichtigsten Einzelfaktoren.

WHO-Studie (2019): In Österreich sind 71,2 Prozent der Buben und 84,5 Prozent der Mädchen körperlich nicht aktiv genug. (WHO-Empfehlung für Kinder/Jugendliche: 60 Min moderate bis anstrengende körperliche Aktivität pro Tag)

Unzureichende körperliche Aktivität ist ein weltweites public health Problem, das 6 - 10% der Krankheitslast der sog. non-communicable diseases verursacht und für 9% von vorzeitigen Todesfällen verantwortlich gemacht werden kann. Daraus resultiert die Empfehlung zu regelmäßigem Ausdauer- und Krafttraining – dies reduziert signifikant das allgemeine und spezifische Sterberisiko (BMJ 2020; JAMA 2019)

Regelmäßige körperliche Aktivität steigert die Immunkompetenz und reduziert das Infektionsrisiko (verglichen mit „sedentary lifestyle“) (Curr Pharm Des . 2016)

Gebrechlichkeit: Erhöhtes Risiko für Pflegebedürftigkeit und Tod, Risiko für Gebrechlichkeit sinkt mit der Anzahl an „gesunden“ Lebensstilmaßnahmen, beginnen Sie mit der Prävention für Gebrechlichkeit ab 40!

Gesunder Lebensstil korreliert invers mit dem Risiko für Herz-Kreislauf/Krebserkrankungen, reduziert das Risiko für Multimorbidität (BMC Medical 2020)

71 Prozent der Zeit, in der Kinder an Werktagen wach sind, sitzen sie. (Studie Heidelberg 2018)

60% der Weltbevölkerung erreichen nicht das WHO-Ziel von 30 Min. moderater körperlicher Aktivität pro Tag (WHO, Obesity report 2000)

30 Prozent der österreichischen Bevölkerung sind nicht ausreichend körperlich aktiv... 16% inaktiv, 48% unter Präventivmarke (WHO-Empfehlung für Erwachsene mind. 150 Min moderate oder 75 Min anstrengende körperliche Aktivität pro Woche plus 2x/Wo Muskeltraining). Um durch Sport oder Bewegung die Gesundheit zu verbessern, sollten sich Erwachsene allerdings doppelt so viel bewegen.

5,3 Millionen Menschen sterben weltweit jährlich aufgrund von mangelnder Bewegung. Rauchen verursacht dagegen etwa 5 Millionen Tote pro Jahr (Harvard School of Public Health)

Eine Sitz-Zeit ab vier Stunden erhöht Herz-Kreislauf- und Stoffwechsel-Erkrankungen um 14%. (Untersuchung Mayo-Klinik)

Sitzt Du wöchentlich länger als 42 Stunden, steigt Dein Risiko für psychische Erkrankungen um 31%. Körperliche Aktivitäten dabei helfen können, depressive Symptome um 82% zu lindern. (Studie der North Carolina Duke University)

Verglichen mit inaktiven Personen, reduziert eine körperliche Aktivität von 15 Minuten pro Tag bereits die Gesamtsterblichkeit um 14% und führt zu einer Verlängerung der Lebenserwartung von drei Jahren. Zusätzliche 15 Minuten pro Tag reduziert die Sterblichkeit um weitere 4% (Lancet 2011)

Bluthochdruck und Bewegung: Eine Meta-Analyse aus insgesamt knapp 400 Studien (194 zu Medikamenten vs. 197 zu Bewegung, insgesamt rund 40.000 Teilnehmer) ergab, dass auch körperliche Bewegung höchstwahrscheinlich dieselben Effekte auf einen zu hohen Blutdruck ausübt wie Blutdruckmedikamente (British Journal of Sports Medicine 2018). Natürlich sollten Blutdruckpatienten nun nicht die Blutdrucksenker absetzen, es kann aber sein, dass bei regelmäßigem körperlichem Training die Medikamentendosis reduziert oder Medikamente sogar abgesetzt werden können.

Auch bei bereits erkrankten Personen ist es sinnvoll Bewegung in den Therapieplan zu integrieren. Bezugnehmend auf positive Beeinflussung der Sterblichkeit ist regelmäßige Bewegung oftmals mit medikamentösen Interventionen ebenbürtig, so etwa in der Verhinderung eines nochmaligen Herzinfarktes, in der Rehabilitation nach Schlaganfall oder in der Behandlung von Herzschwäche (BMJ 2013)

Nach dem nationalen Centrum für Tumorerkrankungen Heidelberg (2020) und dem world cancer research fund (2018) variiert das Ausmaß der relativen Risikosenkungen bei den verschiedenen Krebsarten zwischen 0 und 30 Prozent. Insgesamt geht man davon aus, dass etwa 10 – 15 Prozent aller Krebsfälle in Europa durch hinreichende körperliche Aktivität vermieden werden könnten. Exemplarisch reduziert regelmäßige körperliche Aktivität die krebsspezifische Sterblichkeit bei häufigen Krebserkrankungen, wie Darm-, Prostata, und Brustkrebs um 34-61%. Sport spielt aber nicht nur bei der Vorbeugung von Krebs, sondern auch bei dessen Genesung eine ausschlaggebende Rolle.

Für Fettleibigkeit (Adipositas) inkl. Begleiterkrankungen (darunter Bluthochdruck, Zuckerkrankheit, degenerative Gelenksveränderungen, Krebs) wurden auf Basis der Daten von 2010 für Österreich Kosten von 147,4 Millionen EUR pro Jahr ermittelt (Masterarbeit T. Ganser, Uni Wien 2012)

Lt. OECD-Studie "The Heavy Burden of Obesity – The Economics of Prevention" 2019 liegt Österreich mit rund 240 Euro pro Kopf an Behandlungskosten infolge von Adipositas unter den Top 10 innerhalb der OECD

Im Vergleich zu inaktiven Pendlern: Radfahrer: minus 45 % Krebsrisiko, minus 46 % Herz-Kreislauf-Risiko, minus 41 % frühzeitiger Tod; Gehen: minus 27% Herz-Kreislauf-Risiko (BMJ 2017)

Grazer Studie (PLOS one 2015): aktive Freizeitgestaltung abhängig von: Verfügbarkeit (Radwege,..), Sicherheit, Vorbildwirkung

Anmerkung:

Zitate z.T. wortident übersetzt, z.T. selbst formuliert, Quellen wo verfügbar in Klammer, hier Originaltexte beim Verfasser

Dr. Bernd Haditsch

Österreichische Gesundheitskasse, Gesundheitszentrum für Vorsorgeuntersuchungen Graz

Verein Zukunft: Gesundheitskompetenz, www.zukunft-gesundheitskompetenz.at

Aktive Mobilität bei Studierenden (speziell im ländlichen Raum) an der FH JOANNEUM

Dr.ⁱⁿ Mag.^a Gerlinde Grasser, MScPH, Gesundheits- und Tourismusmanagement, FHJ

Hintergrund:

Aktive Mobilität kann einen zentralen Beitrag zur Gesundheits- und Bewegungsförderung leisten. Unter aktiver Mobilität oder körperlicher Aktivität zu Transportzwecken versteht man, dass Alltagswege (also, um von Ort A zu Ort B zu kommen, z. B. zum Arbeitsplatz, in die Schule, zum Einkaufen) körperlich aktiv, also zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Scooter, zurückgelegt werden.

Aktive Mobilität (active transport) – vor allem körperlich aktives Pendeln - wurde bislang vorwiegend in urbanen Räumen beforscht. Die aktive Mobilität spezifisch unter Studierenden und ganz besonders in ländlichen Regionen ist weniger untersucht.

Ziel: Aufbauend auf eine Erhebung der aktiven Mobilität und deren Determinanten bei Studierenden an der FH JOANNEUM sollen Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven Mobilität (speziell im ländlichen Raum) entwickelt werden.

Methoden:

- Einrichtung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe (Public Health, Mobilität, Raum- und Stadtplanung, Soziologie und Kommunikation)
- Literaturanalyse
- Durchführung einer Online-Befragung unter Studierenden der FHJ
- Auswertung der Befragung und Definition der Problemstellung
- Recherche von Projekten und Maßnahmen an Hochschulen
- Durchführung von Kleinst-Impuls-Projekten durch Studierenden am ländlichen Standort Bad Gleichenberg
- Interdisziplinäre Entwicklung von Maßnahmen (Vorbereitung eines F&E-Projektes)

Vorläufige, ausgewählte Ergebnisse:

- Sehr unterschiedliche Ergebnisse an den 3 Standorten Graz, Bad Gleichenberg, Kapfenberg
- Am ländlichen Standort Bad Gleichenberg ein hoher Anteil an Fußgänger:innen und an körperlich aktiven Pendlern, aber auch ein hoher Anteil an Autofahrer:innen
- Am urbanen Standort Graz hoher Anteil an Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen und ein deutlich geringer Anteil an Autofahrer:innen als am ländlichen Standort. Hier ist der Anteil der körperlich aktiven Pendler:innen am höchsten.
- Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr ist am ländlichen Standort Bad Gleichenberg deutlich geringer als am urbanen Standort Graz

Diskussionspunkte:

Welche Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität sind besonders für die Zielgruppe Studierende attraktiv und effektiv?

Mit welchen Maßnahmen kann aktive Mobilität bei Studierenden unter Abwesenheit attraktiven öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum gefördert werden?

Die positiven Wirkungen aktiver Mobilität auf die Gesundheit mit dem Fokus auf die Kinder- und Jugendmobilität

Dlⁱⁿ Natasa Hodzic-Srndic, AustriaTech, Mobility Ecosystems

Die „Gesundheitsziele Österreich“ aus dem Jahr 2012 definieren unter anderem eine Steigerung der gesunden Lebensjahre in Österreich.¹ Das sind jene Jahre unseres Lebens, die wir nicht in Krankheit verbringen. Der/die durchschnittliche EU-Bürger:in ab 65 Jahren hat laut Eurostat noch 10,3 gesunde Lebensjahre. Im Vergleich dazu sind es in Österreich nur 7,7 gesunde Jahre. Nun wurde in einem Bericht des Rechnungshofes² kritisiert, dass dieses Ziel verfehlt wurde, weil die Zahl der gesunden Lebensjahre ab 65 Jahren trotz diverser bisher gesetzter Maßnahmen deutlich sinkt. Die gesunden Lebensjahre stehen in engem Zusammenhang mit einem Mangel an körperlicher Aktivität.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt 150 Minuten mäßig intensive Bewegung pro Woche³. In Österreich erfüllt nur etwa die Hälfte der Erwachsenen diese Empfehlungen.⁴ Kinder und Jugendliche im Alter von 5 bis 17 Jahren sollten sich laut WHO täglich mindestens 60 Minuten lang mäßig bis stark körperlich betätigen.⁵

Zusätzlich gefährden die Entwicklungen der Verkehrsmittelwahl in den letzten Jahrzehnten von der aktiven Mobilität hin zur passiven (MIV) die Förderung aktiver Mobilitätsformen. Vor allem die Zunahme von sogenannten „Eltern-Taxis“ und die Reduktion des freien Spielens im Wohnumfeld aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens tragen dazu bei. Das erhöhte Verkehrsaufkommen verursacht auch eine höhere Gesundheitsbelastung aufgrund von Lärm und Schadstoffen.

Zu den Faktoren, die die Gesundheit beeinflussen können, zählt auch die körperliche Aktivität, die sich positiv auf die physische und psychische Entwicklung von Kindern und Jugendlichen auswirkt. Als ein Bereich der körperlichen Aktivität spielt auch die aktive Mobilität neben dem Sport eine wichtige Rolle, um einen Gesundheitseffekt zu erreichen. Aktive Mobilität im Alltag (zu Fuß gehen oder Rad fahren) ist der Schlüssel, um dies zu ändern. Gerade alltägliche Wege lassen sich oft mit dem Rad oder zu Fuß bewältigen und das ohne großen Kostenaufwand. Untersuchungen zeigen, dass die positiven Auswirkungen auf die persönliche Gesundheit ein entscheidender Motivator für eine dauerhafte Verhaltensänderung in Richtung aktiver Mobilität sind. Darüber hinaus beugt aktive Mobilität Übergewicht, Osteoporose und verschiedenen Krebsarten vor. Laut Statistik Austria ist in Österreich jeder vierte Heranwachsende übergewichtig und fast neun Prozent bereits fettsüchtig (adipös). Die im Kindes- und Jugendalter erlernten Gewohnheiten bleiben meist bis ins Erwachsenenalter aufrechterhalten⁶. Diese Übertragung der Verhaltensweisen wird auch als Trackingeffekt bezeichnet. Somit wird auch in der Literatur darauf hingewiesen, dass körperliche Inaktivität in der Kindheit auch mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem inaktiven Lebensstil im Erwachsenenalter führt⁷.

Aktive Mobilität ist zudem förderlich für ein gesundes Schlafverhalten (ausreichend Schlaf und Qualität des Schlafes) und wirkt sich in weiterer Folge positiv auf das subjektiv empfundene Wohlbefinden sowie das Stressempfinden aus. Weitere positive Effekte aktiver Mobilität sind unter anderem eine bessere Aufmerksamkeitsspanne gegenüber gleichaltrigen mit geringer bis keiner körperlichen Aktivität. Daraus resultieren auch bessere schulische Leistungen bei Kindern- und Jugendlichen, die körperlich aktiv sind. Das sind nur einige Gründe warum eine stärkere Förderung aktiver Mobilitätsformen bei Kindern- und Jugendlichen wichtig ist.

—

Quellen:

¹ https://gesundheitsziele-oesterreich.at/website2017/wp-content/uploads/2018/08/gz_langfassung_2018.pdf

² https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/2023-1_Gesundheitsfoerderung.pdf

³ Gesundheit Österreich GmbH (2021): Gesunde Bewegung im Alltag, online.

⁴ Gesundheitsberichterstattung (2016): Gesundheit Kompakt Berichtet, Issue 01/2016, P.3, online.

⁵ World Health Organization. (2010). Global recommendations on physical activity for health. Geneva.S. 7.

⁶ Lohaus, A. (1993). Gesundheitsförderung und Krankheitsprävention im Kindes- und Jugendalter. Riehe Gesundheitspsychologie Vol. 2. Göttingen: Hogrefe Verlag für Psychologie.

⁷ Völker, K. (2008). Wie Bewegung und Sport zur Gesundheit beitragen - Tracking-Pfade von Bewegung und Sport zur Gesundheit. In W. Schmidt, Zweiter deutscher Kinder-Jugendsportbericht. S. 520.

Zufußgehen: eine coole Sache? – Mobilitätsbezogene Einstellungen von Kindern

DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Sandra Wegener, BOKU-Wien, Institut für Verkehrswesen

Zufußgehen hat sehr viele Vorteile, denn es ist nicht nur gesund und umweltfreundlich, sondern auch ökonomisch. Kindern und Jugendlichen werden jedoch zunehmend alltägliche Bewegungsmöglichkeiten genommen. Hol- und Bringwege zu Betreuungs- und Bildungseinrichtungen werden häufig mit dem Auto statt mit aktiven Mobilitätsformen zurückgelegt. Zwischen 1995 und 2013/14 ist der Anteil an Fußwegen am Modal Split bei 6-14-Jährigen um 15 %-Punkte gesunken. Dies zeigt den Handlungsdruck auf, das Zufußgehen für Kinder und Jugendliche attraktiver zu machen.

Studien zu Erwachsenen zeigen, dass die Häufigkeit, mit der sich Personen zu Fuß fortbewegen, stark mit ihrer Wahrnehmung des Zufußgehens zusammenhängt. Die Einstellungen und Werthaltungen von Heranwachsenden sind deutlich weniger erforscht. Es stellt sich die Frage, wie Kinder und Jugendliche selbst das Zufußgehen sehen: Inwieweit werden Vorteile des Zufußgehens von ihnen wahrgenommen und spiegeln sich in ihren Einstellungen und in ihrem Mobilitätsverhalten wider?

In drei Schulen im urbanen Raum (Wien, Korneuburg) wurden mobilitätsbezogene Einstellungen von Kindern im Alter von 12-14 Jahren untersucht. Dabei wurden Einstellungen als multi-dimensionales Konstrukt verstanden, welches sowohl verschiedene instrumentelle, als auch affektive Aspekte umfasst. Erste Ergebnisse zeigen, dass Kinder dem Zufußgehen einen hohen Gesundheits- als auch Umweltnutzen zusprechen; allerdings bestimmen diese Aspekte nicht unbedingt ihre Intention zu Fuß zu gehen. Hier wirken eher Aspekte wie Bequemlichkeit und Image, wo Zufußgehen – zum Beispiel im Vergleich zum Radfahren – schlechter abschneidet. Festzustellen ist weiterhin, dass Kinder, die angeben, sich prinzipiell ausreichend körperlich zu bewegen bzw. bewegen zu wollen, eher Kinder sind, die auch eine höhere Absicht haben, zu Fuß zu gehen. Einige wenige signifikante Zusammenhänge konnten auch mit Wohlbefinden nachgewiesen werden: Kinder, die häufiger längere Strecken zu Fuß gehen, geben auch häufiger an, sich voller Energie zu fühlen, wobei die Wirkungsrichtung (Kausalität) offen ist.

Die Ergebnisse können dazu beitragen, Argumente bzw. mobilitätsrelevante Informationen zu identifizieren, welche bei jungen Altersgruppen stärker vermittelt werden sollten, um das Zufußgehen zu fördern.

Der Gesundheitsroutenplaner

Kathrin Chiu, MSc, Österr. Energieagentur, angefragt

Link: route.klimaaktivmobil.at

Der klima**aktiv** mobil Gesundheitsroutenplaner (GRP) ist eine Web-Informationsplattform, die unterschiedliche Verkehrsmittelooptionen für alltägliche Wege vergleicht und die Effekte für die individuelle Gesundheit und die Umwelt aufzeigt. Nutzer:innen werden durch das Bewusstmachen verschiedenster Gesundheitseffekte dazu angeregt, das eigene Mobilitätsverhalten neu zu denken und ihre Alltagswege gesund und nachhaltig zurückzulegen.

Der Routenplaner stellt Routenoptionen für Wege vor, die zu Fuß oder mit dem Rad, oder mit einer Kombination mit z.B. Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, und vergleicht diese mit einer Auto-Route. Neben Routenoptionen vergleicht der GRP die Effekte von Alltagswegen auf die Umwelt (CO₂-Emissionen der unterschiedlichen Wegeoptionen) sowie unterschiedliche Erkrankungen, die mit Bewegungsmangel zusammenhängen (Darmkrebs, Diabetes, Herzerkrankungen und Schlaganfall). Dabei basieren die Outputs des Tools auf fundierter medizinischer Forschung. Das Tool ist kostenfrei unter route.klimaaktivmobil.at zugänglich und kann auf jedem Endgerät genutzt werden.

So funktioniert's

1. Aufruf der Seite „route.klimaaktivmobil.at“
2. Start- und Zieldestination eines Alltagswegs eingeben
3. Route berechnen klicken





XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Donnerstag, **12. Oktober 2023**

PLENUM

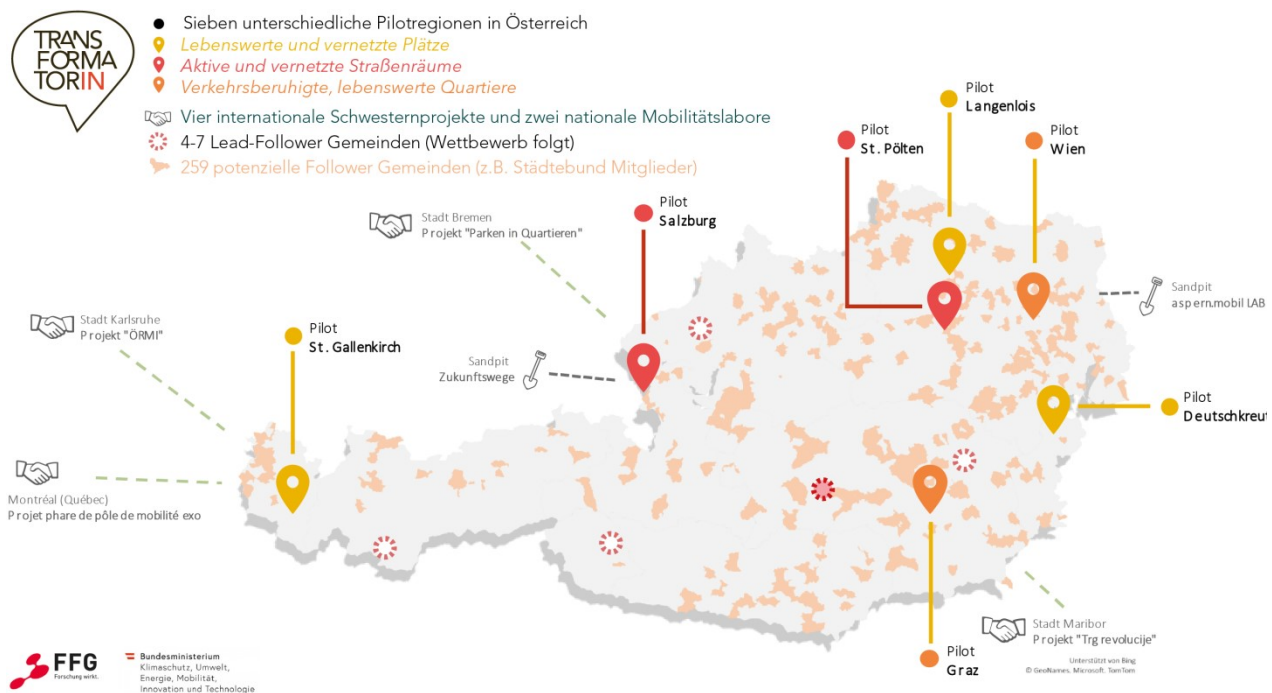


Projekt „Transformator:in“ - Leitprojekt zur Pilotierung übertragbarer Ansätze zur integrierten Transformation öffentlicher Mobilitätsräume

Jonathan Fetka (Forschungsbereich Verkehrssystemplanung – MOVE, TU Wien), Barbara Laa, Lisa Gallian (Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik – FVV, TU Wien)

Die Um- bzw. Neugestaltung des öffentlichen Raums ist zentrales Element der Mobilitätswende auf lokaler Ebene. Allerdings erweist sich die Transformation öffentlicher Mobilitätsräume als ein konfliktbeladenes Feld und scheitert nicht selten an der Umsetzung, obwohl dieser meist anspruchsvolle strategische Zielsetzungen voraussehen. Aus diesem Zweck setzt sich das Leitprojekt Trans|formator:in, gefördert durch das BMK in der FFG Förderschiene „Mobilität der Zukunft“, insbesondere mit prozessualen Aspekten bei der Umgestaltung öffentlicher Räume auseinander, um diese zu optimieren, zu beschleunigen und schlussendlich erfolgreich auf den Boden zu bringen.

Die Förderung aktiver Mobilität, aber auch die Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität des unmittelbaren Lebensraums ebnen den Weg zu nachhaltigen Verhaltensweisen im Mobilitätssystem und sind prioritäre Zielsetzungen des Forschungsprojekts. Bis August 2026 werden hierzu zweckdienliche Lösungen und Learnings zusammengetragen bzw. neu entwickelt und gemeinsam in sieben Pilot-Projekten erprobt. Die sieben Piloten werden von Expert:innen aus der Planungs- und Kommunikationspraxis, Gebietskörperschaften, öffentlichen sowie privaten Forschungseinrichtungen, Interessensvertretungen und Mobilitätslaboren begleitet und getragen. Aufgrund differenzierter Problemlagen und unterschiedlichen räumlich-strukturellen Gegebenheiten wurden drei Pilot-Gruppen und weitere Begleitprojekte vorab definiert (siehe Grafik).



Themen wie die Verkehrsberuhigung auf Landesstraßen, die Umgestaltung von Bahnhofsvorplätzen, die Implementierung von (hochwertigen) Radverkehrsanlagen auf langen Straßenzügen, oder die Umsetzung von Superblocks werden im Zuge der Pilot-Projekte adressiert. Institutionelle Settings und Rahmenbedingungen (organisatorisch, rechtlich und finanziell) werden aufgearbeitet sowie förderliche und hinderliche Faktoren eruiert. Diese werden einerseits anhand der Piloten sichtbar gemacht, andererseits anhand internationaler Good-Practice-Beispiele dargelegt; um Lerneffekte anzustoßen, aber auch um Barrieren frühzeitig zu erkennen und prozessbedingte Fehler nicht zu wiederholen.

Die Trans|formator:in dient so als Katalysator für die Transformation öffentlicher Räume und als Andockstelle für andere Gemeinden. Besonderes Augenmerk liegt auf den Partizipations- und Lernprozessen sowie auf der Kommunikation und Social Marketing, um unterschiedliche Zielgruppen zu erreichen. Durch den holistischen Ansatz werden unterschiedliche Akteur:innen aus Politik, Verwaltung, Medien und Bevölkerung bewusst einbezogen und adressiert – um Bewusstsein für die Dringlichkeit zu schaffen und Lösungswege aufzuzeigen.



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023
*Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten –
Strategien und Verhalten*
Weiz, Kunsthaus

Donnerstag, **12. Oktober 2023**

WALK-SHOPS

A | Zukunft Innenstadt- neuer Hauptplatz Weiz

Architekt Heimo Staller, os-architektur.at, angefragt

B | Good- Practice Weiz

Mag. Robert Keglevic, Stadt Weiz, Büro für Umwelt und Mobilität

C | Stadt Weiz in seiner Entwicklung

DI Johann Rauer, Ingenieurbüro Rauer

D | Der Gang- ein Tanz! Medizin für Körper und Seele

Zbyszek Bodurka, thera4you.de, Praxis für Physiotherapie & Personal Coaching, **verhindert**

Die regionalen Exkursionen finden aus zeitlichen Gründen (Entfernung) am 10. Okt. 2023 statt- siehe: <https://www.walk-space.at/index.php/projekte/konferenz/konf-weiz-2023/programm-2023#vorexkursion>

WISSENSWERTES & ANHANG

1. Walk-space Vereinsfolder
2. FußgängerInnen-Check für Städte und Gemeinden
3. Feedback zur Fachkonferenz 2023
4. Teilnehmer:innen-Liste



UNTERSTÜTZEN

#fairspace

MITGLIEDER

IMPRESSUM

An **walk-space.at**
 Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
 Bennogasse 10 / 22
 A - 1080 Wien

BEITRITTSERKLÄRUNG als unterstützendes Vereinsmitglied

TITEL: _____ VOR- UND ZUNAME: _____ TELEFON: _____
 E-MAIL: _____
 STRASSE / HAUS-NR.: _____
 POSTLEITZAHL: _____ ORT: _____ GEBURTSJAHR _____
 Datum, Unterschrift: _____
 oder per mail an office@walk-space.at

Die Zielgruppen

- ExpertInnen im FußgängerInnenverkehr
- Kommunen und Verwaltung
- PolitikerInnen
- MobilitätsberaterInnen
- Verkehrsunternehmen
- Forschungsinstitutionen
- AkteurInnen im Gesundheits- und Bildungswesen
- Fußgängerinnen und Fußgänger



Leistungen für Mitglieder

- Newsletter vierteljährlich mit Wissen und Detailanalysen
- Infoservice
- Beratung
- Ermäßigungen für Walk-space Veranstaltungen & Publikationen



Speziell für kommunale Mitglieder

- Erstgespräch für ein FußgängerInnen-Check
- Newsletter vierteljährlich
- Ermäßigungen
- Kooperationspartnerschaften

Walk-space.at

Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
ZVR 078105059

Obmann

DI Dieter Schwab
 Bennogasse 10 / 22
 A-1080 Wien / Austria
 Tel.: +43 / 699 123 75 441
 Office@walk-space.at
 www.walk-space.at



Unterstützung

Gehen Sie ein Stück des Weges mit uns:
 Unterstützen Sie Walk-space.at durch Ihre Mitgliedschaft
www.walk-space.at > Verein > Mitgliedschaft

Unterstützen Sie die internationale Charta für das Gehen:
www.walk-space.at/wissen/charta.html

Bankverbindung

IBAN: AT97 1400 0108 1000 0070
 BIC/SWIFTCODE: BAWAATWW
 Empfänger: Walk-space - Österr. Verein f. FußgängerInnen

Für den Inhalt verantwortlich:

DI Dieter Schwab | Bennogasse 10/22 | A - 1080 Wien

walk-space.at

Der Österreichische Verein
für FußgängerInnen





WALK-SPACE.AT



ANGEBOTE



ZIELE



BEITRITT

Der Österr. Verein für FußgängerInnen wurde gegründet, um die Interessen der Zufußgehenden in Österreich zu vertreten.

FußgängerInnen sind gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen und zukünftig bevorzugt zu behandeln.

Gehen bewegt Österreich - beginnend bei den übergeordneten Entwicklungen, wie Klimawandel, bis zu den Details an Kreuzungen, den Querungsbedürfnissen, den Wartezeiten an Fußgängerampeln, der Berücksichtigung der Umweltempfindlichkeit und dem Wunsch nach Qualitäten im öffentlichen Raum für die BewohnerInnen der Städten und Gemeinden.

Walk-space.at ist ein gemeinnütziger Verein, parteipolitisch und konfessionell unabhängig; die Tätigkeit ist nicht auf Gewinn gerichtet. Wir verstehen uns als Plattform, Kompetenzzentrum und Serviceagentur, Know-How-Träger sowie Anwalt für FußgängerInnen.



Strategien, Masterpläne und Imageprojekte zum Fußverkehr werden von uns erstellt und unterstützt. Überdies führen wir Forschungs- & Projektarbeit durch.

FußgängerInnen-Check für Städte und Gemeinden

Dieses Verfahren wurde speziell entwickelt um die Schwachstellen des Fußwegenetzes zu lokalisieren und Verbesserungsvorschläge im Dialog mit FußgängerInnen vor Ort anzulegen.

Begegnungszonen & Shared-Space

Wir bieten zum Thema Begegnungszonen Wissen aus nationalen und internationalen Erfahrungen in Form von Beratungen, Coaching, Prozessmanagement und Vorträgen an. Siehe: begegnungszonen.or.at



Projektarbeit

Wir begleiten und unterstützen Ihre Projekte zum Thema aktive Mobilität in den Bereichen: Projektmanagement, Durchführung, Partizipation, Erhebungen, Evaluierungen und Öffentlichkeitsarbeit.

Interventionen

Bewusstseinsarbeit, Kampagnen (z.B. Gehen ist ein Genuss) und temporäre Straßenraumumgestaltungen (z.B. StraßenPARK) fördern das gemeinsame Miteinander und bringen wieder die Beine in den Kopf. Mit unseren Interventionen treten wir für menschengerechte Straßenräume ein.



Wir wollen Strategien zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume sowie neue Formen der Gestaltung und Aufteilung des Straßenraumes - besonders des innerstädtischen - deutlich machen:

Aufzeigen von qualitativollen Lösungen und Angeboten

Alltagstaugliche Gestaltung öffentlicher Räume

Bewusstseinsbildung

Fachlicher Austausch zur nachhaltigen Entwicklung für einen modernen Fußverkehr

Umsetzung der internationalen Charta für das Gehen im Sinne einer "inkluisiven Mobilität"

Förderung qualitativoller Planungen für den Fußverkehr, speziell für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen

Internationale Vernetzung zu Fußgängerthemen

Optimierung der Rechtsgrundlage für Fußwegenetze. Alltagstaugliche Gestaltung der öffentlichen Räume



Ihre Unterstützung ermöglicht unsere nächsten Schritte!

Bitte kreuzen Sie an:

- Einzelmitgliedschaft:** mit € 45,- jährlich unterstützen Sie die Ziele des Vereins und dessen Aufgabenspektrum
- SchülerInnen, StudentInnen, PensionistInnen:** mit € 22,5 jährlich erfahren Sie Wissenswertes zum Thema Zufußgehen
- Paare und Familien:** mit € 75,- jährlich erhalten Sie Ermäßigungen bei Vereins-Veranstaltungen & Produkte
- Institutionen:** jährlich 2 Cent / Einwohner (Gemeinden, Kommunen) mind. € 100,- bis max. € 1.500,-
- Kollektivmitgliedschaft:** jährlich € 150,- (Firmen, Vereine)
- Fördermitgliedschaft:** mit € 1.500,- unterstützen Sie die Ziele des Vereins und dessen Tätigkeiten
- Projektbezogene Unterstützung:** _____ €





Fußgänger*innen-Check für Städte und Gemeinden

Ein Instrument zur Verbesserung des
Fußverkehrs





Was ist der Fußgänger*innen-Check?

Gehen ist die Basis jeglicher Mobilität. Der Fußverkehr ist neben Rad, Auto und öffentlicher Verkehr ein gleichwertiges Verkehrsmittel. Jeder Weg beginnt immer zu Fuß. Insbesondere jede zurückgelegte Strecke mit dem öffentlichen Verkehr setzt einen Fußweg davor und danach voraus. Zu Fuß sind Wege bis zu 3 Kilometer leicht bewältigbar.

Das Zufußgehen hat viele Vorteile: es ist eine inklusive Verkehrsart, niemand wird ausgeschlossen. Es ist gesundheitsfördernd, reduziert die Krankheitstage und minimiert langfristige Risiken von Herz- und Kreislauferkrankungen. Zufußgehen stärkt die lokale Wirtschaft, denn dort, wo eine hohe Verweilqualität vorhanden ist, werden Einzelhandel und Gastronomie besonders stark nachgefragt. Eine sichere Infrastruktur fördert die eigenständige Mobilität, insbesondere von Kindern und älteren Menschen.

Der Fußgänger*innen-Check ist ein Analyse-, Planungs-, und Partizipationsinstrument. Dabei steht nicht nur der Gehsteig im Mittelpunkt, sondern ein ganzheitlicher Stadtraumcheck: Dieser versteht sich als Beitrag zu einer höheren Raum-, Umwelt-, Klima-, und Lebensqualität für Gemeinden und Städte. Gesunde Straßen und Plätze („*Healthy Street*“), lebenswerte Schulumfelder und Schulstraßen sowie das Schwammstadtprinzip sind bekannte Ansätze in der örtlichen Planung und werden als Themen im Fußgänger*innen-Check berücksichtigt.

Der Fußgänger*innen-Check bringt „lokales Wissen“ der Zufußgehenden mit den verantwortlichen Behörden zusammen und schafft damit den Rahmen für einen Dialog. Herzstück ist eine Begehung mit Bevölkerungsgruppen wie Kinder, ältere Menschen, etc., bei der die „Wohlfühlorte“ und „Stolpersteine“ erfasst werden. Im Sinne einer Qualitätssicherung werden Verbesserungspotenziale im Fußwegenetz aufgespürt. Im Rahmen der Umsetzungsmöglichkeiten werden erste Maßnahmen vorgeschlagen.



Warum einen Fußgänger*innen-Check?

- Um dem Fußverkehr wieder mehr Bedeutung zukommen zu lassen
- Aufmerksamkeit auf die Fußverkehrsinfrastruktur zu lenken
- Fußverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung und im Bewusstsein von Bürger*innen, Politik und Verwaltung stärker zu verankern
- Bewusstseinsbildung um „die Füße wieder in den Kopf zu bringen“
- Sammlung der Erfahrungen und Bedürfnisse der Fußgänger*innen vor Ort
- Konkrete Verbesserungsvorschläge werden erarbeitet

Instrument für ein besseres Fußwegenetz

- Dialogprozess: Verschränkung von „lokalem Wissen“ mit den verantwortlichen Behörden - die zuständigen Stellen werden von Anfang an in den Prozess involviert
- Modulares Verfahren: unkomplizierte Lösungsfindung schon vor Ort - standardisiertes Vorgehen - kostengünstige Durchführung
- Dialog & Audit: Fokus auf spezielle Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Kaufleute, Menschen mit besonderen Bedürfnissen, etc.

Ablauf des Fußgänger*innen-Checks

Workshop II
Fokus: Senior*innen

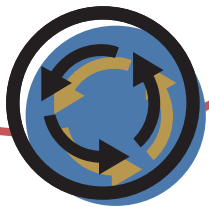


Analyse und Beobachtung



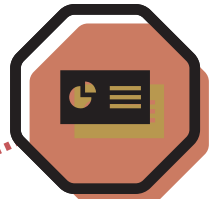
Auftakt(veranstaltung)

Workshop I
Fokus: Schüler*innen



Rückmeldebogen

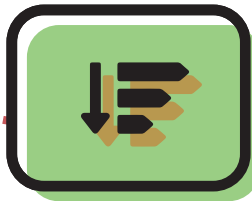
Workshop III
Fokus: Sonstige Zielgruppe



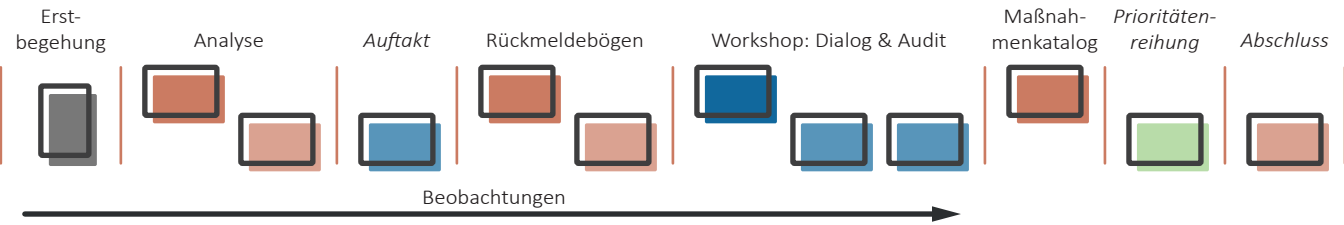
Abschluss(veranstaltung)



Maßnahmenkatalog



**Prioritätenreihung
kurz-mittel-langfristig**



Tagespauschale:

€ 790,- für Mitgliedsgemeinden

€ 890,- für Nichtmitgliedsgemeinden

Eine Halbtagespauschale für eine Erstbegehung ohne Bericht ist in jedem Fall zu verrechnen. Fördermöglichkeiten Aktive Mobilität auf Bundes- u. Landesebene berücksichtigen.

Dialog mit wichtigen Gruppen

- Sammlung des „lokalen Wissens“
- Gemeinsame Entwicklung eines Maßnahmenplans
- Katalog von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen
- Diskussion der Prioritäten für die Umsetzung
- Rasche Umsetzbarkeit - erste Resultate

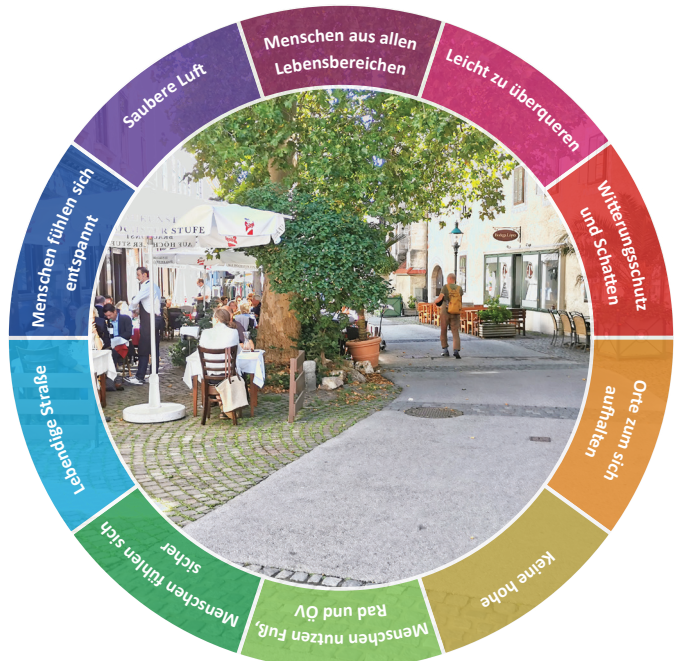
Ergebnisse

- Verbesserung für mehr Lebensqualität, Komfort und Sicherheit zu Fuß
- Dokumentation der gesammelten „Wohlfühlorte“ und „Stolpersteine“ der Zufußgehenden
- Schnittstelle ÖV und Fuß verbessern: Weg zur Haltstelle bzw. Bahnstation
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Qualität in der Mobilitätskette
- Konkrete Empfehlungen, Maßnahmenbündel mit Prioritäten



Potenziale

- Unterstützt das Thema Lebensqualität in einer Stadt / Gemeinde
- Kinderfreundliche Schulumfelder
- Stärkung der aktiven Mobilität zu Fuß
- Mögliche Basis für ein kommunales Fußwegekonzept bzw. einen „Masterplan Gehen“ oder eine Fußgängerzone bzw. Begegnungszone



Indikatoren der „Healthy Street“

- Sensibilisierung und besseres Verständnis für die Bedürfnisse der Fußgänger*innen
- Situationsgerechtes, angepasstes Verfahren je nach Anlass, Bedarf, Gebiet, Themenvielfalt und Beobachtungsdichte
- Mögliche Anwendung von „Healthy Street“-Indikatoren

Voraussetzungen & Anforderungen

- Interesse die Gehqualität in der Gemeinde zu stärken
- Festlegung des Untersuchungsgebiets
- Aktive Teilnahme am Verfahren
- Bereitschaft Ergebnisse auf die Umsetzungsebene zu bringen



Kontakt



office@walk-space.at

+43/69912375441



www.walk-space.at

DI Dieter Schwab, Obmann



Bennogasse 10/22, 1080 Wien

walk-space.at > [fussgaengercheck](#) > [fg-check-projekte](#)



#FGCheck

Der Österr. Verein für Fußgänger*innen
ZVR 078105059



Walk-space.at ist ein unabhängiger, gemeinnütziger, nicht gewinnorientierter Verein, der die Interessen der Fußgängerinnen und Fußgänger in Österreich vertritt. Der Verein steht seit Jahren u.a. für fachliche Expertisen und Beratungen hinsichtlich Mobilitätsmasterpläne zum Fußverkehr, Schulstraßen und „Begegnungszonen“ zur Verfügung.



XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2023

Gut zu Fuß in mittelgroßen Gemeinden und Städten – Strategien und Verhalten

Kunsthhaus Weiz

Feedback zur Konferenz

Liebe/r Teilnehmer:in,

zur Verbesserung des Konferenzangebotes möchten wir Sie bitten folgende Fragen auszufüllen. Sie helfen dadurch mit, weitere interessante Veranstaltungen zu ermöglichen, das Qualitätsangebot zu verbessern und für Sie wichtige Themen künftig zu berücksichtigen.

Bitte retournieren Sie Ihren Feedbackbogen am Ende der Tagung in die Box am Ausgang oder senden Sie Ihr Feedback per Mail bis spätestens 17.11.2023 an: konferenz@walk-space.at.

FEEDBACK:

Zur nächsten Konferenz wünsche ich mir für das Thema:

Mobilität:

Technologie:

Bewegung/Gesundheit:

Sonstiges:

Wie hat Ihnen die Konferenz insgesamt gefallen? Stimmungsbarometer:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Was hat Ihnen besonders gut gefallen:				
Verbesserungsvorschläge:				

Haben Sie weitere Wünsche / Anregungen / Anmerkungen?

Angaben zur Person¹:

Vorname:	
Nachname:	
Institution:	
Adresse:	
PLZ, Ort:	
E-Mail:	

¹ Angaben zur Person sind nicht verpflichtend (Ausnahme: Interesse an der Tagungsdokumentation)

Modal Split am Weg zur Konferenz:

Welche Verkehrsmittel haben Sie am Weg zur Konferenz benützt?

zu Fuß	ÖV & zu Fuß	Fahrrad & zu Fuß	PKW & zu Fuß	sonstiges:
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Welche Verkehrsmittel werden Sie voraussichtlich am Heimweg nach der Konferenz verwenden?

zu Fuß	ÖV & zu Fuß	Fahrrad & zu Fuß	PKW & zu Fuß	sonstiges:
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Vielen Dank für Ihre Rückmeldung! Gute Heimreise und fußgängerfreundliche Grüße!

Mit freundlicher Unterstützung von:



Projekt gefördert durch das BMK, Sektion II/6, Aktive Mobilität u. Mobilitätsmanagement u. gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich

Kontakt:

DIⁱⁿ Martina Strasser, walk-space.at - Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
konferenz@walk-space.at

Teilnehmer:innen und Referent:innen

XVII. Österr. Fachkonferenz für Fußgänger:innen

11. und 12. Okt. 2023 | Kunsthaus Weiz



Nachname	Vorname	Institution
Aigner-Breuss	Eva	KFV
Altmann	Martha	Walk-space.at
Angelini	Alessandra	Umweltbundesamt
Angerer	Peter	Triagonal GmbH
Atasayar	Hatun	KFV
Bauer	Vanessa	Stadtplanungsamt Graz
Becker	Martin	Schneider Consult ZT GmbH
Benedikt	Eva-Maria	Stadtplanungsamt Graz
Bickelbacher	Paul	FUSS e.V. (D)
Bittner	Irene	klimaaktiv mobil Österreichische Energieagentur
Bleimuth	Markus	Stadtgemeinde Weiz
Boandl	Katharina	Büro LH-Stv. LANG
Bodurka	Zbyszek	thera4you.de
Böhnke	Marvin	Umweltbundesamt
Bork	Herbert	stadtland, DI Sibylla Zech GmbH
Brandscheid	Petra	Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen GmbH
Chemaci	Sorin	Stadtgemeinde Weiz
Chiu	Kathrin	Österreichische Energieagentur
Däger-Gregori	Luise	Landtagsabgeordnete Stadt Wien
Denk	Patricia	Magistrat Krems - Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
Desch	Franz	ITEK Verkehrs- und Beschilderungstechnik GMBH
Doppelhofer	Michael	Stadtgemeinde Weiz
Eggenreich	Erwin	Stadtgemeinde Weiz
Egger-Schinnerl	Eva	VS Weiz und ASO Weiz mit Klasse 4a und 2 Mehrstufenklassen
Enzersdorfer	Doris	grünplan gmbh
Fahrnberger	Carina	AMBIENTCONSULT Landschaftsarchitekten
Fallast	Kurt	PLANUM Fallast & Partner GmbH
Feigl	Wolfgang	Stadt Graz
Fellendorf	Martin	TU Graz
Fetka	Jonathan	TU Wien - Move
Fitzbauer	Ilse	Landtagsabgeordnete Stadt Wien
Fleischhacker	Werner	Baudirektor Eisenstadt
Fosen	Gunnar	Stadt Enns
Freudenthaler	Sandra	Stadtplanungsamt Graz

Teilnehmer:innen und Referent:innen

XVII. Österr. Fachkonferenz für Fußgänger:innen

11. und 12. Okt. 2023 | Kunsthaus Weiz



Nachname	Vorname	Institution
Getzinger	Günter	TU Graz
Glück	Raphael	komobile klimaaktiv mobil
Graf	Alois	AMBIENTCONSULT Landschaftsarchitekten
Grasser	Gerlinde	FH JOANNEUM, Gesundheits- und Tourismusmanagement
Grebien	Georg	Stadtgemeinde Weiz
Grubits	Christian	PanMobile Verkehrsplanung
Haditsch	Bernd	ÖGK Graz
Häller	Franziska	TU Graz
Hampl	Nina	Universität Graz
Hierzer	Benedikt	Easy Drivers Radfahrschule
Hilpert	Michael	KEM-Manager Carnica Rosental
Hirtenfelder	Julia	Stadtgemeinde Bruck an der Mur
Hodzic-Srndic	Natasa	AustriaTech GmbH
Holler	Astrid	Stadt Leibnitz; Stabstelle Stadtentwicklung
Holler	Barbara	Stadt Leibnitz
Höller	Hannes	Österreichische Energieagentur
Holzer	Gerd	Stadtgemeinde Weiz
Hösl	Stefan	Land Steiermark - BBL Liezen
Hristova	Petia	Stadt Wien, MA 28
Huber	Georg	Triagonal GmbH
Hummitzsch	Georg	Magistrat der LH Klagenfurt am Wörthersee
Huschke	Andreas	Verkehrsverbund Ost-Region GmbH/ITS Vienna Region
Ibesich	Nikolaus	Stadtgemeinde Mödling
Inninger	Bernhard	Stadtplanungsamt Graz
Jabali Adeh	Sascha	Stadt Villach
Jens	Petra	Mobilitätsagentur Wien
Kahr	Angela	Stadtmarketing Weiz
Kalteis	Bernhard	Klimabündnis Österreich
Kaltenhauser	Elke	ITEK
Kammer	Julia	AustriaTech GmbH
Kantner	Olivia	komobile GmbH
Karner	Bernadette	Weizer Energie- Innovations- Zentrum GmbH
Keglevic	Robert	Stadtgemeinde Weiz
Kellner	Johannes	Mobilitätszentrale Burgenland

Teilnehmer:innen und Referent:innen

XVII. Österr. Fachkonferenz für Fußgänger:innen

11. und 12. Okt. 2023 | Kunsthaus Weiz



Nachname	Vorname	Institution
Kienreich	Rainer	Land Steiermark, A16, BBLSZ
King	Viktoria	Radland NÖ
Klamminger	Anna-Sophie	PLANUM Fallast & Partner GmbH
Kleboth	Andreas	Kleboth und Dollnig ZT GmbH
Knauer-Lukas	Maria	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
König-Krisper	Patrick	Weiz Immobilien GmbH
Konrad	Jürgen	Gemeinde St. Oswald bei Plankenwart
Konrad	Jürgen	Gemeinde St. Oswald bei Plankenwarth
Köppel	Martin	dhk CONSTRUCTIV Ziviltechniker GmbH
Kostka	Peter	Magistrat Graz, Abt. f. Verkehrsplanung
Kowald	Charis	con.sens mobilitätsdesign
Kraus	Sonja	Stadt Wien
Krisper-Ullyett	Lotte	Österr. Gesellschaft für Gesundheitsförderung
Lang	Anton	Landeshauptmann Stellvertreter, Land Stmk
Leimer	Rita	Stadtgemeinde Traiskirchen
Leitner	Wolfgang	Stadtgemeinde Althofen
Loidl	Martin	Universität Salzburg
Mahr	Elisabeth	Stadtplanungsamt Graz
Mastny	Eva	BMK
Maul	Anna Maria	Klimabündnis/Klimaaktiv mobil
Menz	Georg	Walk-space.at
Mizera	Konstantin	PLANUM Fallast & Partner GmbH
Mohr	Marina	Marina Mohr Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Monsberger	Markus	TU Graz
Moosbrugger	David	Rosinak & Partner ZT
Moser	Markus	Triagonal GmbH
Müller	Wolfgang	Stadt Villach
Neisen	Andreas	Wien 3420 aspern Development AG
Nenkova-Bruntsch	Snejana	Rosinak & Partner ZT GmbH
Pilz	Thomas	aaps - Atelier für Architektur
Pipp	Thomas	ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
Pitner	Bernd	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Pitow	Christian	Stadtgemeinde Bruck an der Mur
Platzer	Renate	Stadt Graz

Teilnehmer:innen und Referent:innen

XVII. Österr. Fachkonferenz für Fußgänger:innen

11. und 12. Okt. 2023 | Kunsthaus Weiz



Nachname	Vorname	Institution
Pliem-Schwarzkogler	Fioretta	Stadtgemeinde Leoben
Primavesi	Reinhard	Stadtgemeinde Althofen
Puchner	Dominik	Stadtgemeinde Weiz
Raffler	Clemens	tbw research GesmbH
Rauch	Joachim	AUVA
Rauer	Johann	Verkehrsplanung
Reinhofer-Gubisch	Marion	Stadtgemeinde Leibnitz
Reiter	Karl	IVP, Walk-space.at Moderation
Resch	Andreas	Büro LH-Stv. LANG
Ruffini	Devi	Walk-space.at
Sauter	Daniel	Urban Mobility Research (CH)
Schimmel	Elke	Mobycon (NL)
Schmid	Silvia	Magistrat Krems, Amt für Stadt- und Verkehrsplanung
Schoder	Christian	Stadt Innsbruck
Schützhofer	Bettina	sicher unterwegs - Verkehrspsychologische Untersuchungen
Schwab	Dieter	Walk-space.at
Schwarz	Sascha	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Schwentner	Judith	Vizebürgermeisterin Stadt Graz
Schwifcz	Michael	Stadt Salzburg
Seidler	Jakob	verkehrplus GmbH
Seitinger	Johann	Landesrat Land Steiermark
Simhandl	Julia	tbw research GesmbH
Sonnleitner	Philipp	Stadtgemeinde Gleisdorf
Spindler	Stefan	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Staller	Heimo	obereder staller architektur
Staub	Thomas	Regionalmanagement OÖ GmbH
Steiner	Jasmina	Stadtgemeinde Lienz
Strasser	Martina	Walk-space.at
Studer	Franziska	Amt der Landeshauptstadt Bregenz
Sturm	Peter	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Stutz	Petra	Universität Salzburg
També	Veronika	Magistrat Linz
Tanzer	Sonja	Magistrat Linz / Linzer Mobilitätsberatung
Thaler	Robert	Aktive Mobilität i.R. (ehemals bmvit, bmk)

Teilnehmer:innen und Referent:innen
XVII. Österr. Fachkonferenz für Fußgänger:innen
 11. und 12. Okt. 2023 | Kunsthaus Weiz



Nachname	Vorname	Institution
Thiemann-Linden	Jörg	büro thiemann-linden (D)
Tinnefeld	Georg	VeKoSi GmbH (D)
Tippelt	Nicole	Regionalmanagement OÖ GmbH
Tropper	Andreas	Landesbaudirektor Land Stmk
Unbehaun	Wiebke	BMK, Aktive Mobilität
Vodeb	Christoph	verkehrplus GmbH
Voglauer	Wolfgang	IKW-ZT-GmbH
Wegener	Sandra	BOKU Wien, Institut für Verkehrswesen
Weiss	Michael	Stadtgemeinde Weiz
Welsch	Janina	ILS Research gGmbH (D)
Wissa	Lydia	Stadtplanungsamt Graz
Wölfl	Judith	AUVA
Wrchowszky	Elisa	Stadtgemeinde Traiskirchen
Zechner	Marion	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Zettel	Martin	Stadtplanungsamt Graz
Zeuschner	Verena	FGÖ
Zögernitz	Maria	Klimabündnis Österreich
Zuser	Veronika	KFV