

XI. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"



lebenswerte Straßenräume innerorts
nachhaltige Masterplanung
Infrastruktur klimaaktiv & bewegungsfördernd

Klagenfurt am Wörthersee, WKK | 8 und 9. Juni 2017

Abstractmappe

In dieser Zusammenstellung finden Sie die Abstracts der ReferentInnen: Plenum, Workshops, Sessions, „Speed-Dating“- Projektvorstellungen und Informationen zu den Walk-Shops. Zusätzliche Informationen und den Feedback-Bogen finden Sie im Anhang.

Wir wünschen interessante und informative Konferenztage!

DI D. Schwab (inh. Projektleitung, Redaktion)

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



Walk-Space.at
Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
www.walk-space.at

Mit freundlicher Unterstützung von:



Inhalt:

Donnerstag, 8. Juni 2017

Eröffnung / Round Table	- 4 -
Plenum	- 4 -
Workshop A	- 18 -
Workshop B	- 31 -
Workshop C	- 43 -
Workshop D.....	- 55 -
Speed Dating	- 64 -
Rundgang	- 87 -

Freitag, 9. Juni 2017

Speed Dating	- 88 -
Gesprächsrunde	- 118 -
Plenum	- 119 -
Session 1	- 127 -
Session 2	- 139 -
Session 3	- 153 -
Session 4.....	- 163 -
Plenum	- 172 -
Walk-Shops.....	- 175 -
Wissenswertes.....	- 177 -
Anhang.....	- 178 -

Anmerkung:

Diese Tagungsmappe enthält Abstracts von verschiedenen AutorInnen. 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 gleich angesehen und berücksichtigt werden.



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Konferenzschwerpunkte:

Lebenswerte Straßenräume innerorts

Argumente, Kaufleute, Wirtschaft, Versorgung – Gestaltungsaspekte

nachhaltige Masterplanung | Infrastruktur klimaaktiv, bewegungsfördernd

Mobilität der Zukunft: zu Fuß

Rolle demographischer Wandel, Möglichkeiten Fußgängerchecks,
Berücksichtigung der Ergebnisse der österreichweiten Mobilitätserhebung
2013/2014, Technologien, Automatisierung,...

Begegnungszonen:

(inter)nationaler & regionaler Austausch, Good practice,
Vorhaben – regionale Projekte – Evaluierungsansätze

Sicherheit - Aufmerksamkeit - Bewusstsein:

Kampagnen, Aktionen, gemischte Geh- und Radwege

Gehen im Alltag - Bewegung, Prävention, Gesundheit



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Donnerstag, 8. Juni 2017

ERÖFFNUNG / BEGRÜßUNG

"ROUND TABLE - Nachhaltigkeit, Wirtschaft, Masterplanung, Tourismus - zu Fuß"

es diskutieren:

Landesrat Rolf Holub

Landesrat Gerhard Köfer

LAbg. Ing. Manfred Ebner, angefragt

Bürgermeisterin Dr.ⁱⁿ Maria-Luise Mathiaschitz, Stadt Klagenfurt

Vizebürgermeister Christian Scheider, Stadt Klagenfurt

Präsident Jürgen Mandl, Wirtschaftskammer Kärnten

DI Werner Thalhammer, Bundesministerium für ein Lebenswertes Österreich

PLENUM

Fußgängerstadt Klagenfurt – Rückblick und Perspektiven

DI Robert Piechl, Stadt Klagenfurt

Klagenfurt am Wörthersee

Klagenfurt am Wörthersee ist die Landeshauptstadt des Bundeslandes Kärnten. Sie ist die südlichste Landeshauptstadt Kärntens, ihre Entwicklung geht auf eine Gründung vor ca. 900 Jahren zurück. Die Innenstadt zeigt noch heute die Spuren der mittelalterlichen organischen Entwicklung rund um den Alten Platz sowie die planvolle Entwicklung der Renaissancestadt in der südlichen Hälfte innerhalb des charakteristischen Gevierts mit einer Dimension von 800 mal 800 Metern. Die Spuren italienischer Stadtbaumeister sind in der gesamten Innenstadt ablesbar. Die Lage der Stadt an der Grenze zu unseren Nachbarstaaten Slowenien und Italien und somit zum slawischen und romanischen Kulturkreis geben ihr ein besonderes Flair. Das Zentrum der Landeshauptstadt Klagenfurt liegt zwar nicht am Wörthersee, da die Gründung abseits der ehemals sumpfigen Uferzonen des Sees erfolgte, doch bildet der See einen wichtigen Identifikations-Eckpfeiler der Klagenfurterinnen und Klagenfurter.

Mit knapp 100.000 Einwohnern ist Klagenfurt die sechstgrößte Stadt in Österreich, Sitz aller maßgeblichen regionalen Verwaltungseinrichtungen, Universitätsstadt und wirtschaftliches und kulturelles Zentrum im Kärntner Zentralraum. Das Wachstum ist stetig und liegt bei ca. 0,4 % per anno im Schnitt der letzten 20 Jahre.

Klagenfurt zu Fuß – einst

Fragt man die Menschen in Klagenfurt, was ihnen zur „Fußgängerstadt Klagenfurt“ einfällt so heißt es unisono: Die erste Fußgängerzone Österreichs! Ein Blick zurück bestätigt dies: 1961 wurde die Kramergasse, die zentrale Nord-Südachse der mittelalterlichen Innenstadt zur Fußgängerzone. Erst 10 Jahre später folgten in Wien der erste „Probe-Betrieb“ einer Fußgängerzone am Graben, 1972 die Herrengasse in Graz und 1975 Teile der Salzburger Innenstadt.

Zu einer Zeit, als der Anteil des motorisierten Individualverkehrs noch nicht wirklich groß war, erkannten die Verantwortlichen aus Politik und Wirtschaft, die Vorzüge eines attraktiven innerstädtischen Straßenraumes, in dem der Fußgänger den Vorrang genießt.

Die Geschichte der Fußgängerstadt Klagenfurt lässt sich aber auch noch an vielen historischen Wegverbindungen nachverfolgen. Die fußläufigen, meistens in einem Tag zu bewältigenden Strecken zu den Marktplätzen des Zentrums bilden sich noch heute im Stadtplan ab.

Zu Fuß in Klagenfurt – heute

Doch wie geht es uns mit der Fußgängerstadt Klagenfurt heute? Dazu will ich auf zwei Themen näher eingehen:

- Die Attraktivität der Innenstadt für den Fußgänger
- Fußgänger-Themen bei der Entwicklung von Wohnquartieren

Im Jahre 1970 wurde vom Stadtplanungsamt das zukunftsweisende und bis heute wirkende „Konzept zur Erhaltung und Sanierung der historischen Altstadt von Klagenfurt“ verfasst. Zentraler Inhalt war die Öffnung der Erdgeschoßzone für den Fußgänger, die Schaffung von Passagen, die Entkernung der attraktiven oft noch originalen Innenhöfe. „Die Stadt der kurzen Wege“ war ein zentrales Thema, die Sanierung und die Weiterentwicklung der wertvollen historischen Bausubstanz als wichtige Aufgabe der Stadtentwicklung erkannt. Für diese Bemühungen wurde die Stadt mehrfach ausgezeichnet.

Mit der zunehmenden Motorisierung erfolgte auch eine Zunahme des Regelungsbedarfs, wobei vor allem in der Innenstadt vielfach über das Ziel geschossen wurde.

Die Größe der Stadt Klagenfurt hat dazu beigetragen, dass die Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr stets bewahrt bleiben musste. Die Etablierung eines attraktiven ÖV-Systems erwies sich deshalb als schwierig, da die geringen Dichten im Umfeld der Kernstadt kaum Auslastung und damit attraktive Intervalle zuließen. Darunter litten die Straßenräume der Innenstadt, eine Ausnahme bildete die Bahnhofstrasse. Sie konnte im Zuge einer Generalsanierung in den 80er Jahren attraktiv gestaltet werden.

In der jüngsten Geschichte der Verkehrspolitik unserer Stadt wird versucht, den Straßenraum wieder stärker allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zurückzugeben. Erste mutige Ansätze erfolgten im Umfeld des Neuen Platzes, wo mit dem Rückbau von Ampeln und Schutzwegen begonnen wurde und erste positive Erfahrungen gesammelt werden konnten.

Eine weitere wichtige Planungsaufgabe stellt die Berücksichtigung von Fußgängerinteressen in der Entwicklung von Wohnquartieren der Landeshauptstadt Klagenfurt dar. Vielfach dominieren bei dieser Aufgabenstellung leider Fragen wie diese:

- Wie kann ich die Bewohner einer Wohnhausanlage vor Leuten von „außen“ schützen?
- Wie erreiche ich mit Auto möglichst schnell und ohne Konflikt mit Fußgängern die Tiefgarage? oder:
- Welche Formen von Einfriedungen sichern Intimität der Bewohner einer neuen Wohnhausanlage?

Aufgabe der Stadtplanung und der Verkehrsplanung ist es, hier bereits in der Projektentwicklung, auf der Ebene des Bebauungsplanes, Vorkehrungen zu treffen, um attraktive öffentliche und halböffentliche Außenräume sicherzustellen sowie kurze Wegverbindungen zu den Nahversorgungs-Einrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten.

Perspektiven

Mit dem Beschluss des aktuell gültigen Stadtentwicklungskonzeptes 2020+ hat sich die Landeshauptstadt Klagenfurt ehrgeizige Ziele gesetzt. Das Kapitel „Mobilität“ steht ganz im Zeichen der Förderung der im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) zurückgelegten Wege. Somit gehen die Ziele der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Klagenfurt Hand in Hand mit den Zielen des sog. „SEAP Planes“ (Sustainable Energy Action Plan), der zu einer nachhaltigen Senkung der CO₂ – Emissionen führen wird.

Die Stellschrauben, an denen eine Stadt wie Klagenfurt am Wörthersee drehen kann, um fußgängergerechte Planungen umzusetzen, sind bekannt, die Ziele sind gefasst. Es liegt nun am Zusammenspiel zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bevölkerung diese mit Nachdruck zu verfolgen.

Vortragender

DI Robert Piechl
Stadt Klagenfurt

Der MoMaK - Mobilitätsmasterplan Kärnten 2035 – Aktivverkehr gut zu Fuß

Dr. Albert Kreiner, Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 7

Das letzte Gesamtverkehrskonzept für Kärnten stammt aus dem Jahr 1995 und ist jetzt über 20 Jahre alt. Daher ist es Zeit für einen umfassenden neuen Mobilitäts Masterplan für Kärnten. Vor dem Hintergrund einer sinkenden Einwohnerzahl und den budgetären Restriktionen des Landes gilt es, Entwicklungspotenziale und neue Technologien zu erkennen und innovative Lösungen zu realisieren.

Vision des Landes Kärnten

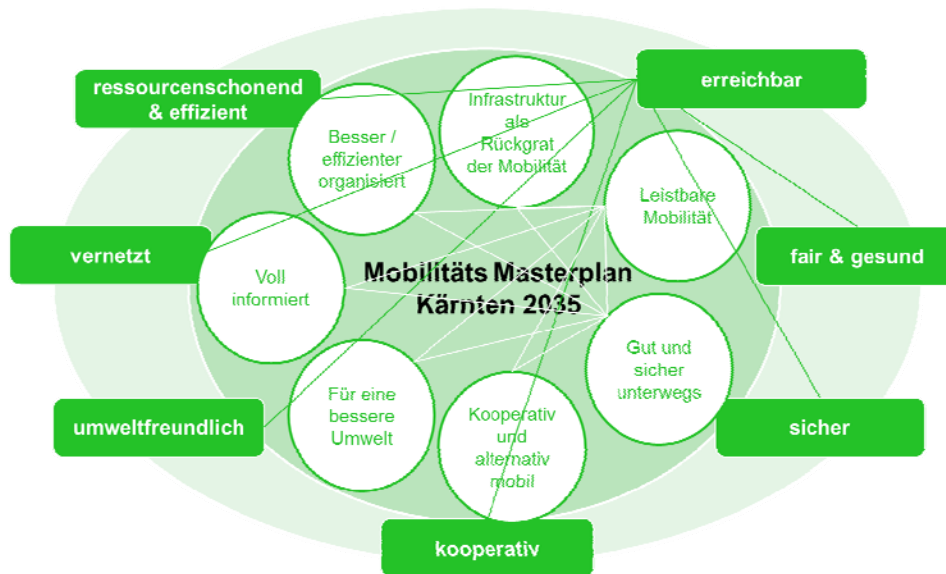
Die Vision des Landes Kärnten ist es, langfristig den Anteil des öffentlichen Personenverkehrs am Gesamtverkehr auf 20 % zu erhöhen, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs auf 40 % zu heben und den motorisierten Individualverkehr von derzeit über 77 % auf 40 % zu senken. Bis 2035 soll in jedem Fall der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Rad- und Fußgängerverkehrs verdoppelt werden. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit des Landes Kärnten verbessert und die Umweltbelastungen reduziert werden. Die Mobilitätsbedürfnisse der KärntnerInnen stehen dabei im Vordergrund.

Leitprinzipien für die Erstellung des Mobilitäts Masterplan 2035

Auf Basis einer umfangreichen Analyse, der vom Land Kärnten vorgegebenen verkehrspolitischen Vision und der zu beachtenden übergeordneten Strategien, wurden 7 Leitprinzipien inklusive konkreter Ziele für die folgenden 20 Jahre definiert. Diese Ziele geben die Richtung vor, der die Verkehrspolitik und die Verkehrsplanung unter Anwendung der Leitprinzipien bis 2035 folgen soll. Um den Fortschritt bei der Erreichung der Ziele evaluieren zu können, wurden begleitend Indikatoren festgelegt. Für jedes nachstehend angeführte Leitprinzip gibt es zugehörige Ziele und Indikatoren.

Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

Von der Vision und der Strategie wurden im nächsten Schritt wiederum 7 Handlungsfelder und über 140 zugehörige Maßnahmenpakete zur Strategieumsetzung abgeleitet. Handlungsfelder fassen unterschiedliche Maßnahmenpakete verkehrsträgerübergreifend zusammen und stellen somit eine thematische Gliederung der einzelnen Maßnahmenpakete dar. Jedes Maßnahmenpaket enthält konkrete Einzelmaßnahmen wobei es Wechselwirkungen und Querbeziehungen zwischen den einzelnen Maßnahmen gibt. Jede Maßnahme leistet seinen Betrag zur Erreichung der definierten Ziele und wurde daher entsprechend priorisiert.



Monitoring und Steuerung der Strategieumsetzung

Eine Ebene des Monitorings der Maßnahmenumsetzung soll durch eine regelmäßige Behandlung in den politischen Entscheidungsgremien sichergestellt werden. Vorgeschlagen wird, den Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 regelmäßig auf die Tagesordnungen von Regierungssitzungen und Landtagsitzungen zu setzen. Eine andere Ebene des Monitorings ist, den MoMaK alle fünf Jahre auf seine Ziel- und Maßnahmenumsetzung zu evaluieren. Diese Evaluierung soll durch die Fachabteilung 7 im eigenen Wirkungsbereich – mit Unterstützung anderer Verwaltungsabteilungen – erstellt werden. Gerade in einer Welt ständiger Veränderungen und hochgradig schneller Innovationen ist es sinnvoll, die Leitprinzipien, Ziele und Maßnahmen – gegebenenfalls auch die Indikatoren – den gesellschaftlichen, sozialen und technischen Neuerungen anzupassen. Für ein konsequentes Vorantreiben dieses Themas wird die Installation eines Mobilitätsbeauftragten auf Landesebene empfohlen.

Prozess der Strategieentwicklung

Auf Initiative von Landesrat Rolf Holub und dem einstimmigen Beschluss der Kärntner Landesregierung vom 8. April 2014 wurde entschieden, dass das bisher gültige Verkehrskonzept evaluiert und durch ein neues Gesamtverkehrskonzept ersetzt werden soll. Am 7. Mai 2015 erfolgte dann der offizielle Startschuss zur Entwicklung des MoMaK 2035. In einem breit angelegten Partizipationsprozess galt es mit allen relevanten Stakeholdern und der Bevölkerung den Mobilitäts Masterplan für Kärnten für den Zeithorizont 2035 zu entwickeln. Über die gesamte Projektlaufzeit arbeiteten dann vier Arbeitsgruppen gemeinsam mit den externen und internen Experten der Kärntner Landesregierung an Diagnose, Strategie und Maßnahmen. Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppen wurden im Prozessverlauf mehrmals einem eigens dafür eingerichteten Beirat vorgestellt und dessen Rückmeldungen im weiteren Projektverlauf rückgekoppelt. Parallel zu den Arbeitsgruppen gab es ca. 40 BürgerInnenveranstaltungen in Kärntner Gemeinden. Dabei wurden den BürgerInnen die Analyse und beispielhafte strategische Maßnahmenswerpunkte vorgestellt und deren Bedürfnisse und Anregungen abgeholt. Dieses BürgerInnenfeedback wurde in den MoMaK eingeflochten. In der Folge wurde der MoMaK am 12.07.2016 in der Kärntner Landesregierung beschlossen.

Aktivverkehr gut zu Fuß

Keine andere Fortbewegungsart wirkt derart inklusiv wie das Zu-Fuß-Gehen. Mit der Förderung des Fußverkehrs leisten das Land Kärnten und seine Gemeinden einen wichtigen Beitrag zur Volksgesundheit und unterstützen die BewohnerInnen dabei, an einem aktiven, öffentlichen Leben – unabhängig von ihren körperlichen und sozialen Voraussetzungen – teilzuhaben. FußgängerInnen beleben die Städte und Dörfer und stärken den Einzelhandel. Nur Zu-Fuß-Gehen ermöglicht Kommunikation und Interaktion mit anderen Menschen. Nicht zuletzt auf Grund der bevorstehenden Alterung der Kärntner Bevölkerung und der sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse ist es wichtig, den Fußverkehr zu stärken und insbesondere älteren Menschen so lange wie möglich ein selbstständiges, unabhängiges Leben zu ermöglichen.

Straßen und Plätze müssen daher attraktiv gestaltet sein. Dazu gehören ausreichende Flächen für FußgängerInnen, Bäume und Begrünungen, Sitzgelegenheiten und andere Möblierung sowie die Berücksichtigung der Aspekte der Barrierefreiheit. Die Einbindung von Fußwegen in die Planung von ÖV-Haltestellen bzw. bei der Neuausweisung von Siedlungsgebieten ist eine Mindestanforderung, die bei der aufsichtsbehördlichen Bewilligung von Flächenwidmungsplänen bzw. bei der Planung von Haltestellen zu berücksichtigen sind.

Neben der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, Shared Space Zonen oder Begegnungszonen, der Überprüfung von Schutzwegen und der Errichtung von Querungshilfen, sind es oft ganz einfache, „kleine“ und kostengünstige Maßnahmen, die die Situation für FußgängerInnen in den Gemeinden verbessern können. Neben infrastrukturellen Maßnahmen sind aber auch bewusstseinsfördernde Maßnahmen entscheidend für die Erreichung der Ziele.

Nähere Informationen zum Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 unter:

https://www.ktn.gv.at/306636_DE-MoMaK-MoMaK_2035

Vortragender

Dr. Albert Kreiner

Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 7

Bozen gut zu Fuß

Dr. Ing. Ivan Moroder, Stadt Bozen, Amt für Mobilität

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingereicht. Der Abstract wird nachgereicht und ist auf der DOKU-CD der XI. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017 nachzulesen.

Vortragender

Dr. Ing. Ivan Moroder
Stadt Bozen, Amt für Mobilität

Fußgängerverkehr im Überblick

DI Volker Bidmon, Amt der Kärntner Landesregierung, Abt.9

LAND  KÄRNTEN

LAND  KÄRNTEN

XI. Österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017 Klagenfurt am Wörthersee

Zu Fuß nachhaltig bewegt
& sicher –
Mobilität der Zukunft

lebenswerte Straßenräume
innerorts - nachhaltige
Masterplanung - Infrastruktur
klimaaktiv



8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

1

Inhalt:

1. Vorstellung der Abteilung 9 Straßen und Brücken
2. Fußgänger im Straßenverkehr
3. Maßnahmen des Landes Kärnten

8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

2

LAND  KÄRNTEN

LAND  KÄRNTEN

Abteilung 9 – Kompetenzzentrum für Straßen und Brücken

Für Neubau, Erhaltung und Verwaltung von ca. 2700 km Landesstraße in
Kärnten zuständig!

Zusätzlich für den Bau von überregionalen Radwegen, Verkehrslicht-
signalanlagen, etc.

Ca. 650 Mitarbeiter in

17 Straßenmeistereien und 13 Dienststellen

8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

3

Fußgänger im Straßenverkehr (1)

Straßenverkehrsordnung StVO 1960 i.d.g.F.:

§ 1 Geltungsbereich

(1) Dieses Bundesgesetz gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Als solche gelten Straßen, die von jedermann unter
den gleichen Bedingungen benützt werden können.

Kärntner Straßengesetz 1991, i.d.g.F.:

§ 2 Öffentlichkeit der Straßen

(1) ...dem allgemeinen Verkehr ohne Einschränkung, ...

(2) ... Benützung durch jedermann (Gemeingebrauch)...

§ 4 Bestandteile der Straßen

(1) Fahrbahnen, Gehsteige, Radfahrstreifen, Haltestellenbuchten, Straßenbankette ... sind Bestandteile der öffentlichen
Straßen

§ 8 Umfang der Straßenhaltungspflicht

(1) ... herzustellen und zu erhalten. ... Für alle Caltungen von Fahrzeugen ... ohne Gefahr benutzbar sind

(2) ... Herstellung und Erhaltung ... nach den Erfahrungen der technischen Wissenschaften ... im finanziellen Rahmen...

8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

4

LAND  KÄRNTEN

LAND  KÄRNTEN

Fußgänger im Straßenverkehr (2)

Richtlinien (Ansatz):

RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr

RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten

RVS 03.04.12 Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen

RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität

RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes

u.a.m.

Herausforderung aufgrund der Zuständigkeit im Allgemeinen für Städte und Gemeinden (innerorts!)

Unterstützung durch die Landesstraßenverwaltung zur Verbesserung der Situation

8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

5

Maßnahmen des Landes Kärnten

Unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse der „schwächeren“
Verkehrsteilnehmer wird im Bereich der Landesstraßenverwaltung großer Wert
auf eine bedarfsorientierte Ausgestaltung des Straßenraumes gelegt.

Unabhängig von den jeweiligen Situationen können Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
in der Teilkennzeichnung von Straßenquerschnitten und Maßnahmen zur Erhöhung der
Aufmerksamkeit eingeführt werden.

ANPASSUNG VON STRASSENQUERSCHNITTEN

Bekanntlich beeinflusst die Ausgestaltung des Verkehrsraumes wesentlich die in diesem Raum gewählte Geschwindig-
keit des Verkehrsteilnehmers. Breite Straßen mit großen Asphaltflächen, freie Sichtfelder vermitteln den motorisierten
Verkehrsteilnehmern viel Fläche und Übersicht. Unbewusst wird eine höhere Geschwindigkeit gefahren.
Durch Anpassen von Querschnitten bzw. baulichen Veränderungen im Straßenverlauf werden geringere Geschwindig-
keiten gefahren.

Nachfolgende Beispiele sollen das verdeutlichen:

8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

6

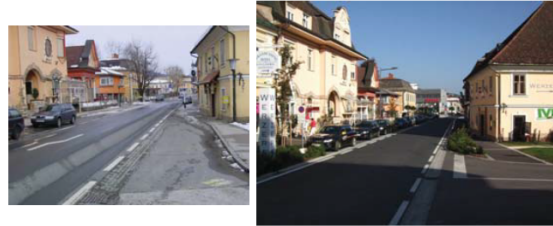
Ortsdurchfahrt Pörtschach (1)

Durch Anpassen des Straßenquerschnittes (vorher z.T. 7,00 m auf 6,00m zwischen den Leistensteinen) konnte ein fußgängerfreundliches Umfeld geschaffen werden.



8. Juni 2017 Di Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken 7

Ortsdurchfahrt Pörtschach (2)



8. Juni 2017 Di Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken 8

Ortsdurchfahrt Pörtschach (3)



8. Juni 2017 Di Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken 9

Ortsdurchfahrt Velden am Wörthersee (1)

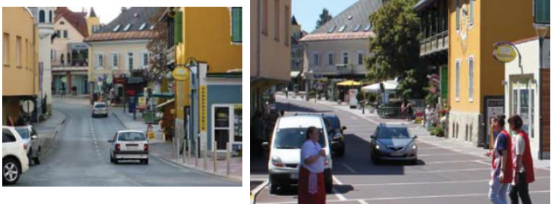
Im Rahmen eines intensiven Bürgerbeteiligungsverfahrens konnte eine Begegnungszone nach den Prinzipien von shared space geschaffen werden.



8. Juni 2017 Di Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken 10

Ortsdurchfahrt Velden am Wörthersee (2)

Gendarmenplatz



8. Juni 2017 Di Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken 11

Ortsdurchfahrt Velden am Wörthersee (3)

Bereich Bachbrücke



8. Juni 2017 Di Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken 12

Ortsdurchfahrt Velden am Wörthersee (4)

Casinoplatz



8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

13

Ortsdurchfahrt Velden am Wörthersee (5)

Aufgrund des Erfolges dieser Maßnahmen ist eine Erweiterung der Begegnungszone im Westen (ca. 300m) geplant.



8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

14

Querschnittsanpassung Haiden

In der Ortsdurchfahrt von Haiden bei Feldkirchen werden die verordneten Geschwindigkeiten überschritten. Eine Querschnittsanpassung durch Abgrenzung eines Gehweges mit Rumpelstreifen brachte noch nicht den gewünschten Erfolg. Weitere Untersuchung laufen.



Richtung Feldkirchen



Richtung St. Ulrich

8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

15

Hervorheben Fußgängerübergänge

Durchgeführte Untersuchungen ergaben, dass durch diese zusätzliche Hervorhebung die Anhaltebereitschaft steigt und das Geschwindigkeitsniveau gesenkt wird.

Jedoch soll diese Art der Aufmerksamkeitserhöhung sorgsam eingesetzt werden, um einen **negativen Gewöhnungseffekt** vermeiden zu können.



8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

16

Spezielle Markierungen

Markierungen mit Querbalken werden vorwiegend in Bereichen eingesetzt, wo besondere Gefahrensituationen auftreten können (Erhöhung der Aufmerksamkeit).



8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

17

Blindenleitsysteme

Ein weiterer, bei Planung und Ausführung von Straßenbauvorhaben zur Hebung der Verkehrssicherheit für schwächere Benutzer des öffentlichen Verkehrsraumes zu berücksichtigender Faktor stellt die Führung von Blinden oder sehbeeinträchtigten Personen dar.

Einerseits besteht die Möglichkeit zur Errichtung eines in die Oberfläche aufgebracht optisch bzw. taktilen Leitsystems oder die Installation von Systemen, welche mit Hilfe von akustischen Signalen den betroffenen Personen Anhaltspunkte zur Orientierung im Verkehr geben.



8. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

18

Erfolgsfaktor Aufenthaltsqualität in Innenstadt und Quartierzentrum am Beispiel von Zürich

Dipl. Geograf SVI Erich Willi, Stadt Zürich

Umsätze in der Innenstadt und Quartierzentren, nach Verkehrsmittelwahl der Kundschaft, Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel (Quelle: Wirtsch. Bedeutung von PP in der Stadt Zürich mit Folgerungen für andere Städte, in Handbuch d. komm. Verkehrsplanung, 3.4.12.7)

Zur Bedeutung und Herstellung von Aufenthaltsqualität

- Befragungen (z.B. Rennweg)
- Frequenzen (z.B. Limmatquai)
- Massnahmen (z.B. Platzgestaltungen oder verbesserte Zugänglichkeit der Bahnhöfe)
- Spielregeln (z.B. Hist. Komp. oder QUARZ-Programm)

Folgerungen

- Fakten als Input für sachliche Diskussionen (z.B. Befragungen, Erhebung Verhalten)
- Abgestützte Lösungen müssen Ansprüche möglichst aller berücksichtigen
- Differenzierte Sicht auf PP-Angebote: neben Anzahl spielen Lage und Bepreisung eine ebenso große Rolle

Näheres unter:

<https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/verkehrskonzepte.html#innenstadt>

<https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/parkierung.html>

Vortragender

Dipl. Geograf SVI Erich Willi
Stadt Zürich

Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt - Potenziale und Konflikte bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr

Dipl.-Geogr.ⁱⁿ Juliane Böhmer, Fachhochschule Erfurt, Wirtschaft-Logistik-Verkehr,
Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen

Fußgängerzonen prägen vielerorts das Bild innerstädtischer Einkaufszentren. Hier sollen sich zu Fuß Gehende frei und ungebunden bewegen, aufhalten, einkaufen und entspannen können. Auch für den Radverkehr stellen Innenstädte attraktive Ziele und zum Teil auch wichtige Korridore für Radrouten dar.



Durch die Ausweitung von Fußgängerzonen in der Vergangenheit wurden diese häufig jedoch auch zu Barrieren für den Radverkehr. Insgesamt ist daher die Akzeptanz zeitlicher oder räumlicher Einschränkungen der Befahrbarkeit von Fußgängerzonen durch den Radverkehr gering: Es kommt häufig zu Übertretungen des Verbots. Umgehungsrouen der Innenstadt bzw. des Fußgängerzonenbereiches sind oft nicht vorhanden oder nicht ausreichend attraktiv.

Deutsche Kommunen erwägen daher im Zuge der Radverkehrsförderung in zunehmender Zahl eine Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr. Vermeintliche Restriktionen wie eine enge bauliche Gestaltung, hohe Fußgängerzahlen oder die Nutzung der vorhandenen Flächen durch Gastronomie und Auslagen des Einzelhandels könnten dabei weniger entscheidend sein als häufig angenommen. Viel entscheidender scheint vielmehr das subjektive Konfliktempfinden oder Bedrohungsgefühl, welches Fußgänger gegenüber Radfahrenden entwickeln können. Die Aufenthaltsqualität in für den Radverkehr geöffneten Fußgängerzonen wird dadurch wesentlich beeinflusst.

Polizeilich erfasste Unfälle geben über Sicherheit und Komfort der zu Fuß Gehenden in geöffneten Fußgängerzonen wenig Aufschluss. Sie sind in der Regel gering, wobei eine hohe Dunkelziffer – wie bei Unfällen mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung üblich – zu vermuten ist. Hingegen fühlen sich insbesondere Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen von schnell und rücksichtslos fahrenden Radfahrern bedroht. Dabei muss nicht



einmal eine direkte Berührung von Radfahrern und Fußgängern zustande kommen. Schon ein Erschrecken kann bei Senioren zu Stürzen mit weitreichenden Folgen führen. Und tatsächlich ist das Bewusstsein auf Seiten der Radfahrenden für die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden zum Teil wenig ausgeprägt, wie Gespräche und Beobachtungen immer wieder zeigen.

Jedoch spielt das lokale Verkehrsklima beim Neben- und Miteinander von Fuß- und Radverkehr eine wesentliche Rolle. Dieses kann durch lokale Initiativen und Öffentlichkeitsarbeit positiv beeinflusst werden, so dass eine „Miteinander“-Zone wie z.B. in der Stadt Aschaffenburg entstehen kann. An der Fachhochschule Erfurt wurde daher mit Fördermitteln des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP) die Kampagne „RADSAM – achtsam mit dem Rad fahr´n“ entwickelt. Hinter dem Kampagnennamen verbirgt sich der Anspruch, für ein achtsames und rücksichtsvolles Miteinander von Fußgängern und Radfahrern in innerstädtischen Fußgängerzonen zu werben. Die Kampagne macht besonders darauf aufmerksam, die Bedürfnisse des jeweils anderen Verkehrsteilnehmers zu verstehen. Sie wird dabei modellhaft entwickelt mit dem Ziel der Übertragbarkeit auf andere Kommunen, die Ihre Fußgängerzonen für den Radverkehr öffnen und dies mit einer „Rücksicht“-Kampagne begleiten wollen. In Offenbach am Main erfolgte der Erste längerfristige Einsatz und damit die Erprobung der Kampagne und der hierfür entwickelten Designs und Kommunikationsmedien. Die Kampagne dient zur Steigerung der Akzeptanz bei der Öffnung der dortigen Fußgängerzone ab 31.05.2016 für den Radverkehr. Sie kommt während des Projektes in weiteren Städten zum Einsatz.

Die Fachhochschule Erfurt untersucht in insgesamt elf Modell-Kommunen die Auswirkungen der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr. Dabei wird mit Hilfe von Befragungen der FußgängerInnen und RadfahrerInnen die Veränderung der Aufenthaltsqualität, des Konfliktempfindens und Verhaltensänderungen erhoben. Aber auch Kunden des Einzelhandels werden bezüglich Ihrer Verkehrsmittelwahl befragt, um das Potenzial radfahrender Kunden für den Einzelhandel zu ermitteln. Durch Verkehrsbeobachtungen werden reale Konfliktsituationen, Verkehrsströme und Geschwindigkeiten untersucht.

Die Erfolgskontrolle bzw. Wirksamkeitskontrolle der durchgeführten Maßnahmen erfolgt in allen ausgewählten Modellkommunen in Form einer Vorher- und einer Nachher-Evaluation. Zur Weitergabe der im Projekt gewonnenen Erkenntnisse an kommunale Planer, Verbände und die interessierte Öffentlichkeit erfolgt abschließend die Erstellung eines Handlungsleitfadens.



Weitere Informationen:

www.fh-erfurt.de/mit-dem-rad-zum-einkauf/

Vortragende

Dipl.-Geogr.ⁱⁿ Juliane Böhmer

FH Erfurt, Wirtschaft-Logistik-Verkehr, Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Donnerstag, 8. Juni 2017

WORKSHOP A

Lebenswerte Straßenräume innerorts

Argumente, Kaufleute, Wirtschaft, Versorgung – Gestaltungsaspekte

Leitfragen:

Wie sieht eine qualitätsvolle Gestaltung aus? Welche guten Beispiele in Bezug auf Ausstattung eines Straßenraums bzw. des Fußwegenetzes gibt es?

Bringt eine attraktive und komfortable Gestaltung von Straßenräumen auch der Wirtschaft nutzen?

Welche Bedeutung hat der Fußverkehr für die Wirtschaft?

Bringt das Zufußgehen neben den qualitativen Vorteilen auch quantifizierbare Ergebnisse für Kaufleute?

Welche Erfahrungen haben Interessenvertretungen der Wirtschaft und Kaufleute?

Straßenräume in Klagenfurt

DI Robert Piechl, Stadt Klagenfurt

XI. Österreichische Fußgängerkonferenz, 8. / 9. Juni

KLAGENFURT
am Wörthersee

XI. Österreichische Fußgängerkonferenz, 8. / 9. Juni

KLAGENFURT
am Wörthersee

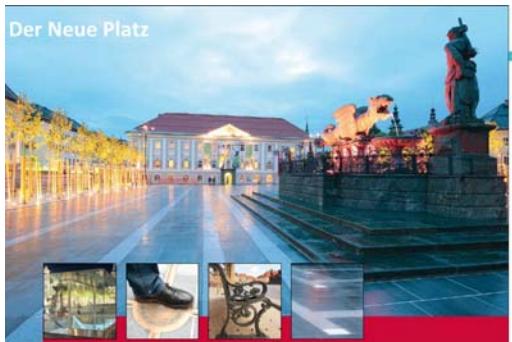
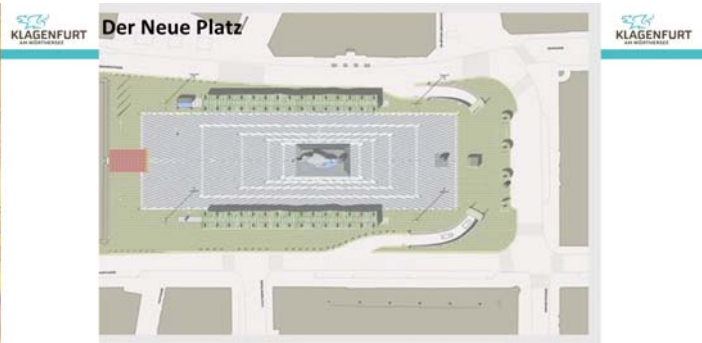
Workshop A Straßenräume in Klagenfurt

Robert Piechl
Stadtplanung Klagenfurt

Straßenräume in Klagenfurt

Rund um den Alten Platz
Der Neue Platz und seine Ränder
10. Oktober Straße – Das Tor nach Süden
Die Bahnhofstraße – Alter Glanz und neue Chancen
Innerstädtisches Einkaufszentrum – Ansichten
Auszeit





10. Oktober Straße



KLAGENFURT
am Wörthersee

Bahnhofstraße



KLAGENFURT
am Wörthersee

Bahnhofstraße



KLAGENFURT
am Wörthersee

Übergang Heuplatz



KLAGENFURT
am Wörthersee

Quelle: Kronenzeitung

Zufahrt innerstädtisches EKZ



KLAGENFURT
am Wörthersee

Zufahrt Innerstädtisches EKZ



KLAGENFURT
am Wörthersee

Villacherstraße



KLAGENFURT
am Wörthersee

Ringparks



KLAGENFURT
am Wörthersee



Fazit

- Attraktive Altstadt / Bausubstanz
- Stadt der Plätze
- Anforderungen des MIV und des ÖV
- Fußgängerfreundlichkeit wird sukzessive verbessert

Vortragender
DI Robert Piechl
Stadt Klagenfurt

Neue öffentliche Räume in Graz

DI Martin Zettel, Stadtplanung Graz

Die Stadt Graz entwickelte in den vergangenen drei Jahren eine große Anzahl verschiedener Projekte, die Neugestaltungen, Umnutzungen und Sanierungen im öffentlichen Raum beinhalteten. In diese Zeitspanne fällt zum einen die komplette Entwicklung des gesamten öffentlichen Raumes im 54 Hektar großen Stadtentwicklungsgebiet von Graz-Reininghaus: von der international begleiteten Konzeption hin zu Wettbewerbsverfahren von Plätzen, dem Reininghaus-Park, zur zentralen ÖV-Achse, sowie weiteren Planungsaufträgen für die gesamten Straßenbereiche des öffentlichen Guts. Parallel dazu findet die Gestaltung des gesamten öffentlichen Raumes eines weiteren großen Stadtteilentwicklungsgebietes statt: Smart City Graz Waagner Biro mit einer Gesamtfläche von rund 70.000 m² an Parkflächen, Plätzen und Straßenräumen. In beiden Gebieten kommt es – so ist es dzt. zu hoffen – auf Basis eines Ideenwettbewerbsergebnisses zu innovativen Realisierungsansätzen im Bereich der BürgerInnenbeteiligung, in Überlegungen den Straßenraum insgesamt „neu“ zu denken (z.B. Einführung eines Multifunktionsstreifens, Fritz Kobi), die zentrale Platzfläche über den Straßenraum niveaugleich von Fassade zu Fassade durchgängig zu gestalten etc. Für viele kein Novum, für Graz bedeutet dies jedoch einen bevorstehenden Paradigmenwechsel gegenüber der derzeitigen Planungskultur.

Überdies konnte im vergangenen Jahr mit einem Studienauftrag an drei renommierte Signaletik-Büros mit buero bauer aus Wien ein professionelles Team beauftragt werden, ein in Graz gänzlich fehlendes FußgängerInnen-Orientierungssystem zu entwickeln, das sich soeben in der weiterführenden Entwurfsphase befindet.

Diese und andere Projekte darf ich projektleitend begleiten und möchte einerseits im Rahmen eines möglichen Vortrages einen Überblick geben, wohin sich die Gestaltung des öffentlichen Raumes derzeit in Graz entwickelt, sowie – und dies ist mir ein besonderes Anliegen – Schwierigkeiten aufzeigen, die sich bei der Entwicklung innovativer und zukunftsweisender Ideen und Projektplanungen im amtsinternen sowie auch mit externen (Verkehrs-)Planungsbüros auftun: das zwingende Festhalten an Normen und Richtlinien bis hin zu banalen Formulierungen, wie „das haben wir noch nie so gemacht, keine Chance“.

Es würde mich sehr freuen, einem interessierten Fachpublikum einen Einblick in diesen Prozessalltag zu ermöglichen, um einerseits ein Verständnis für abgeschlossene und laufende Prozesse und Ergebnisse zu erreichen und andererseits eine Strategie aufzuzeigen, wie man zukünftig mit rhetorisch cleveren Argumentationsketten einer Verhinderungskultur gegenübertreten und diese trickreich aushebeln kann, um zukunftsweisenden Projektideen Raum für ihre Realisierungen geben zu können.

Vortragender

DI Martin Zettel
Stadtplanung Graz

Der Wert des zu Fuß Gehens – Frequenz, Qualität und die Rolle für die lokale Wirtschaft

Dr. DI Harald Frey, TU-Wien, IVV

Zahlreiche Studien belegen die direkten und indirekten ökonomischen Wirkungen des Zufußgehens. Betrachtet man die direkten Wirkungen auf die lokalen Wirtschaftsstrukturen zeigt sich, dass Verbesserungen für den Fußverkehr einen nennenswerten positiven Einfluss haben.^{1 2} Dieser entsteht durch neue Geschäfte, gesteigerte Kundenfrequenzen und längerer Aufenthaltsdauer infolge verbesserter Aufenthaltsqualität. Die Zunahme der Zahl von Cafés und Sitzgelegenheiten ist ein deutliches Zeichen der Wiederbelebung des öffentlichen Raums.³ Internationale Beispiele zeigen, dass Menschen sich länger im öffentlichen Raum aufhalten und diesen wieder verstärkt als Wirtschafts-, Kommunikations-, Lern-, Interaktions- und Integrationsraum verwenden, wenn die Belastungen durch den motorisierten Verkehr durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung reduziert werden und öffentlicher Raum zurückgewonnen werden kann.⁴

Eine hochwertige Infrastruktur für Fußgänger (und Radfahrer) ist integraler Bestandteil für den (wirtschaftlichen) Erfolg lokaler Wirtschaftsstrukturen und einer funktionierenden Nahversorgung. Dabei geht es nicht um eine „Sowohl als auch Strategie“ für motorisierten Individualverkehr und den Umweltverbund, sondern ein sukzessives Zurückdrängen der privaten Pkw aus dem öffentlichen Raum durch eine konsequente Neuaufteilung des Straßenraumes und eine zukünftig effizienterer Flächennutzung.⁵

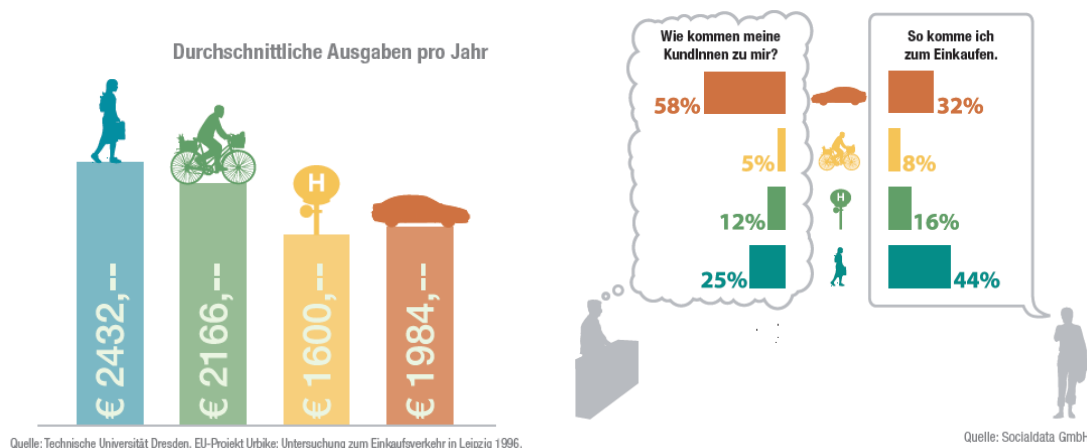


Abbildung 1 (links): Durchschnittliche Ausgaben im Einkaufsverkehr in Leipzig

Abbildung 2 (rechts): Einschätzung der Verkehrsmittelwahl ihrer KundInnen durch die Geschäftsleute und tatsächliche Verkehrsmittelwahl.

Das ökonomische Potenzial und der Stellenwert des zu Fußgehens werden oft unterschätzt. Befragungen von Geschäftsleuten zur Einschätzung der Verkehrsmittelwahl ihrer Kunden zeigen große Diskrepanzen zu Kundenerhebungen auf: der Anteil der Fußgänger wird immer unter-, der Anteil der Autofahrer wird deutlich überschätzt.⁶⁷ Dies führt auch zu einer falschen Einschätzung über die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden.⁸



Abbildung 3: Einschätzung über die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden durch die Geschäftsinhaber und tatsächliche Bedürfnisse.

Städtische Geschäfte leiden zunehmend unter Kaufkraftabfluss an die Peripherie. Die Bindung der Kaufkraft in Städten und Dörfern ist daher für die Geschäfte von existenzieller Bedeutung. Die Briefftasche (und vielmehr der für die Wirtschaftstreibenden relevante Inhalt) ist nicht an das Verkehrsmittel gebunden, sondern an den Besitzer.⁹



Abbildung 4 (links): Mariahilferstraße in Wien. Fotoquelle: Fürthner.

Abbildung 5 (rechts): Markt in der Altstadt von Bozen.

1 Litman, T.A. (2014): Economic Value of Walkability. Victoria Transport Policy Institute. www.vtpi.org

2 Newman, P. et.al (2015): The Economics of Walking. Vortrag bei der Walk21 Vienna. Wien, 2015.

3 Gehl Architects (2004): Towards a fine City for people: Public spaces and public life: London 2004.

4 Gehl Architects (2007): New Road, Brighton.

5 Tolley, R. (2011): Good for Business. The benefits of making streets more walking and cycling friendly.

6 Wecht, C., (1994): Vergleich der Auswirkungen verschiedener Einkaufsstraßenkonzepte auf den Fußgängerverkehr. Diplomarbeit am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU-Wien, Wien.

7 Landesregierung Steiermark, (2009): Radverkehr belebt das Geschäft. Auf dem Weg zum fahrradfreundlichen Geschäft. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung, Wirtschaftskammer Steiermark.

8 Sustrans: Shoppers and how they travel. Information Sheet LN02. Bristol, Sustrans, 2006.

9 Frey, H. (2014): Wirtschaftsfaktor Fußverkehr – die Briefftasche geht zu Fuß. Vortrag bei der VIII. österreichischen Fachkonferenz für FußgängerInnen. Innsbruck, 2014.

Vortragender

Dr. DI Harald Frey
TU-Wien, IVV

Beispiele zur Gestaltung von Orts- und Stadtkernen

Arch. DI Gerhard Kopeinig, ARCH+MORE

Gestaltung von Orts- und Stadtkernentwicklungen anhand vom Beispiel der Marktgemeinde Velden am Wörthersee

Überblick

Die Marktgemeinde Velden am Wörther See ist 53 km³ groß und liegt eingebettet im Kärntner Zentralraum zwischen den Städten Villach und Klagenfurt, am Westufer des Wörthersees.

Das Gemeindegebiet hat 7 Katastralgemeinden und umfasst Ausläufer des Klagenfurter Beckens (Veldener Bucht) und der Ossiacher Tauern im Norden sowie Teile der Talandschaft des Drau-Flusses.

Velden ist aber eine äußerst attraktive Wohngemeinde für 8.916 Einwohner (HWS) und zählt zudem über 2.000 Nebenwohnsitze.

Velden am Wörther See ist eine der wichtigsten Tourismusgemeinden in Kärnten, verfügt über 6.515 Gästebetten und weist über 463.000 Übernachtungen jährlich auf.

Ortsentwicklungskonzept / Strategiepapier 2011 - 2021

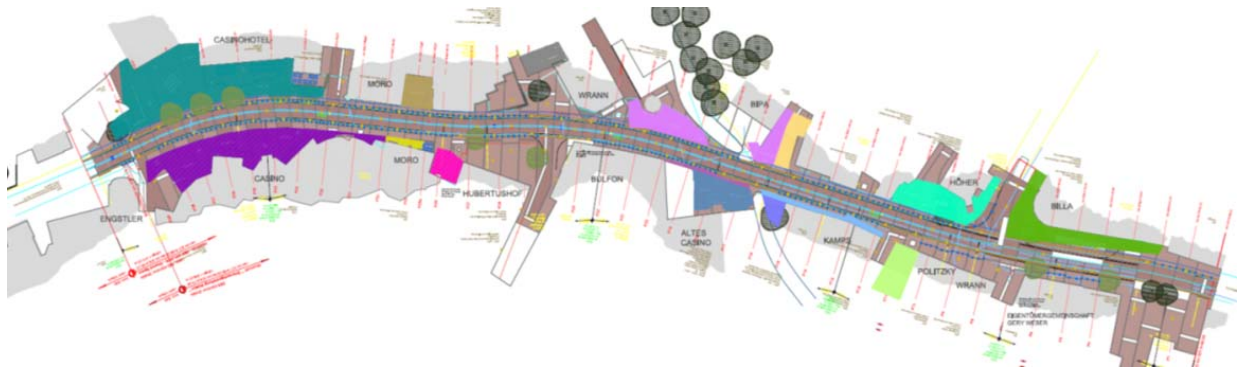


Projekt „Shared Space“ (Zentrumsentwicklung - Beruhigung - Gleichberechtigung)

Aus dem Verkehrskonzept heraus und dem Erfordernis der Verkehrsberuhigung im Zentrum entstand das Projekt „Shared Space“. Hier ist es gelungen die erste Bundesstraße als Begegnungszone zu etablieren.

Es war eine gemeinsame Entwicklung mit der Bevölkerung, den Unternehmen und der Gemeinde. Die Kostenübernahme erfolgte anteilig (29 % Gemeinde, 51 % Land, 20 % Private).

Man hat die parallele Linie entlang der Straße aufgelöst und die Plätze wurden sichtbar, haben optische Größe bekommen. Ein Ziel war auch die Reduzierung der Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer.



Projekt Bildungscampus Velden (Entwicklung eines Bildungsbezirks)

Geschichte der Entstehung des Bildungscampus: ursprünglich nur VS und HS, dann wurde ein Kindergarten installiert. In den 1990er Jahren kam die Musikschule in die Volksschule und seit 2014 gibt es die Internationale Schule in Velden.

In einem fußläufig erreichbaren Bereich von 200 – 300 m alle wichtigen Bildungseinrichtungen.



Projekt Bildungscampus Velden



Projekt Musikschule Velden



Projekt Kindergarten Velden

Vortragender
Arch. DI Gerhard Kopeinig
ARCH+MORE

Neue Radverleihinfrastruktur an fußläufigen Hotspots

Dr. Wolfgang Hafner, Stadt Klagenfurt, Abt. Umweltschutz

Projektbeschreibung Fahrradverleih Klagenfurt am Wörthersee:

Aufgrund seiner Topografie und Stadtgröße hat die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee sehr gute Voraussetzungen für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Daher baut die **IPAK** GmbH (Projektgesellschaft in 100% Eigentum der Stadt Klagenfurt) derzeit in Klagenfurt einen automatisierten, ganzjährig verfügbaren Fahrradverleih an vorerst 10 personell unbesetzten Stationen mit 60 smarten Fahrrädern auf, der Ende April 2017 in Betrieb geht (**Stufe I**).

Die **Zielgruppe** ist in erster Linie die Bevölkerung, in weiterer Folge sind es auch Touristen. Die Wartung und Servicierung von Fahrrädern und Stationen, inkl. Schneeräumung erfolgt durch die „**Soziale Betriebe Kärnten GmbH**“ (vormals: Verein Impulse).



Abbildung: Symbolabbildung Fahrradverleihstation

Eckdaten zum Fahrradverleihsystem Nextbike Klagenfurt:

- Verleihmöglichkeit: Rund-um-die-Uhr, 7 Tage in der Woche, Ganzjahresbetrieb
- Entlehnung: nach erfolgter Registrierung und Hinterlegung der Kreditkarten-/Bankdaten kann das Fahrrad mittels Kundenkarte/ Telefon/ Smart Phone Applikation entliehen werden
- Rückgabe: an jedem Verleihstandort (auch bei voll besetzten Verleihstationen durch integriertes Schloss)

Informationen zu den Standorten:

Das Fahrradverleihsystem versteht sich als Verlängerung des ÖV. Die Standorte befinden sich in der Nähe von Mobilitätsknotenpunkten (Bus/(S)-Bahnhofhaltestellen, P&R) und sind gut sichtbar, damit die Angebote optimal genutzt werden. Eine Verbindung des Fahrradverleihsystems mit dem Öffentlichen Verkehr und touristisch genutzten Anlagen (Mobilitätskarte, Kombitickets) kann die Attraktivität des Fahrradverleihsystems steigern und die Reichweite erhöhen.

Für die Standorte werden- wenn sie sich auf öffentlichen Grund befinden- Ansuchen um Benützung des öffentlichen Grundes angesucht bzw. wenn sie sich auf Privatgrund befinden- privatrechtliche Vereinbarungen getroffen.

In **Stufe I** des Ausbaues stehen ab April 2017 an vorerst 10 Standorten 60 Fahrräder zur Verfügung:

- 3600 Hauptbahnhof Klagenfurt
- 3601 Neuer Platz
- 3602 Alpen-Adria-Universität Klagenfurt
- 3603 S-Bahn Klagenfurt West
- 3604 Heiligengeistplatz
- 3605 Heuplatz
- 3606 Landesregierung Mießtalerstraße
- 3607 Park & Ride Fernheizkraftwerk
- 3608 Strandbad Klagenfurt
- 3609 Fachhochschule Kärnten Primoschgasse

In der **Ausbaustufe II**, soll das Fahrradverleihsystem auf 20-30 Standorte in Klagenfurt und den Umlandgemeinden und 200 Fahrrädern erweitert werden.

Zeitplan:

07.03.2017: Einreichung der Standorte auf öffentlichen Grund zur Genehmigung

16.03.2017: Begehung der Standorte auf öffentlichen Grund mit der Behörde

24.03. 2017: Ausstellen der Bescheide für die Standorte auf öffentlichen Grund

März/April 2017: Nutzungsvereinbarungen für alle anderen Standorte

18.04.2017: Liefertermin Stufe I

19.04.2017- 21.04.2017: Aufbau der Fahrradverleihstationen in Klagenfurt am Wörthersee

21.04.2017: Pressekonferenz

30. April 2017: offizieller Systemstart **Stufe I** (10 Standorte in Klagenfurt am Wörthersee mit 60 Fahrrädern) im Rahmen der Veranstaltung: Wörthersee Autofrei

Ab April 2017: Beginn der Vorarbeiten zu **Stufe II**

Herbst 2017/ Frühjahr 2018: Start **Stufe II** (Erweiterung auf 20-30 Stationen und auf insgesamt 200 Fahrräder, Ausdehnung auf Nachbargemeinden)

Lageplan:

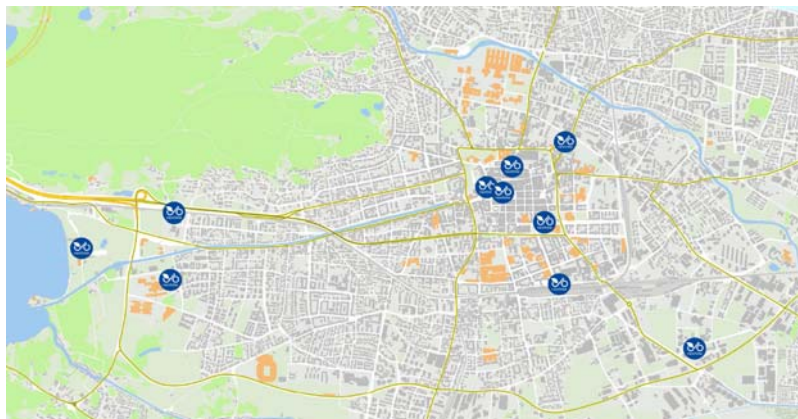


Abbildung: Übersichtsplan Fahrradverleihstationen Nextbike Klagenfurt Stufe I

Vortragender

Dr. Wolfgang Hafner

Stadt Klagenfurt, Abt. Umweltschutz



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Donnerstag, 8. Juni 2017

WORKSHOP B

nachhaltige Masterplanung | Infrastruktur klimaaktiv, bewegungsfördernd

Leitfragen:

Welche Erfahrungen gibt es international / national und regional? Worauf ist bei der Umsetzung zu achten? Welche Strategien braucht es in weiterer Folge, damit aktive, gesundheitsfördernde Mobilitätsformen, wie der Fußverkehr im öffentlichen Raum ausreichend Platz finden?

Wie können die Bedürfnisse von FußgängerInnen in Planungen von Bund, Ländern, Städten bzw. Gemeinden stärker berücksichtigt werden?

Wie kann die Situation für FußgängerInnen in Bezug auf Image & Infrastruktur seitens Bund, Ländern und Städten bzw. Gemeinden verbessert werden und letztendlich zur Bestärkung der Energie- und Klimaziele und einer nachhaltigen Masterplanung beitragen?

U.a werden klimaaktiv mobil Projekte und andere Good Practice Beispiele vorgestellt.

Strategien und Maßnahmen in Deutschland: Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien

Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V.



Schritte zu einer
Fußverkehrsstrategie

Bringen Sie Ihre Ideen zur
Förderung des Gehens ein!



In Deutschland ist aufgrund der politischen Konstellation, insbesondere durch die Nichtzuständigkeitserklärungen seitens des Bundesverkehrsministeriums, bisher jede Initiative zur Berücksichtigung und strategischen Förderung des Fußverkehrs auf Bundesebene gescheitert.

Dabei leistet gerade der Fußverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der schwerwiegenden Herausforderungen, mit denen sich die Städte und Dörfer auseinandersetzen müssen, z.B.

- die Umsetzung der Barrierefreiheit, der UN-Kinderrechts-Konvention und der Schulwegsicherungspflicht,
- die Halbierung der Verkehrsunfälle mit Todesfolge bis zum Jahr 2020 und
- die Erreichung bzw. Einhaltung der Klimaschutzziele und der europäischen Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm.

Deshalb hat sich der Partnerverband von walk-space.at, der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V., auf den Weg gemacht, notwendige Grundlagen und inhaltliche Ansätze für Fußverkehrsstrategien auf kommunaler Ebene zusammenzutragen und weiterzuentwickeln. Da bislang keine Nationale Fußverkehrs- oder Nahverkehrsstrategien in Deutschland zu erwarten sind, sollen die Städte motiviert werden, den Fußverkehr zukünftig stärker wahrzunehmen und zu fördern. Das Projekt wird ab 2016 bis Ende März 2018 durch das Umweltbundesamt (UBA) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Rahmen der Verbändeförderung und durch Projektspenden an den Verein unterstützt.

Ziele des Projektes sind

- die möglichst zielgruppengenaue Erfassung der Bedingungen und Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie
- die Erarbeitung von Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene.

Im Impuls-Beitrag wird die Herangehensweise dargestellt, durch zahlreiche Befragungen und Interviews sowie durch Recherchen von guten Beispielen aus aller Welt herauszufinden, welche Ansprüche und Wünsche die Fußgängerinnen und Fußgänger an den öffentlichen Raum haben. Darüber hinaus werden in fünf ausgesuchten Modellstädten Fußverkehrschecks und Workshops durchgeführt, um aus diesen Erfahrungen heraus einen möglichst praxisnahen Handlungsleitfaden erarbeiten zu können.

Vortragender

Bernd Herzog-Schlagk
Fuss e.V.

Masterplan Gehen in Österreich

DI Nikolaus Ibesich, Umweltbundesamt

Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich – eine Initiative des BMLFUW und des BMVIT Fortschrittsbericht

Die Auswertungen von „Österreich unterwegs“ des BMVIT zeigen für den Fußverkehr einen abnehmenden Trend. Die Umsetzung des Masterplans Gehen ist daher notwendiger denn je!

Bei der XI. Österreichischen Fachkonferenz für Fußgängerinnen 2017 in Klagenfurt wird sowohl auf die Frage, was sich seit der Veröffentlichung des Masterplan Gehen getan hat, eingegangen, wie auf eine Analyse der Daten aus „Österreich unterwegs“ in Bezug auf den Fußverkehr: Welche Daten sind vorhanden? Was wurde abgefragt? Was wurde nicht abgefragt? Welche Wege können bereits heute auf das Gehen verlagert werden? Welche weiteren Wege sind mit welchen Maßnahmen noch verlagerbar?

ZU FUSS GEHEN IST GESUND, EMISSIONSFREI, SOZIAL UND GUT FÜR DIE WIRTSCHAFT

Zu-Fuß-Gehen spielt als klimafreundlichste, natürlichste und gesündeste Art der Fortbewegung gerade in Städten und Gemeinden eine wichtige Rolle. Jede Nutzung des Öffentlichen Verkehrs, des Motorisierten Individualverkehrs aber auch des Radverkehrs hat davor, danach und dazwischen einen mehr oder weniger langen Fußweg. Gehen ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsmitteln. Leider wird bis heute die Bedeutung des Gehens unterschätzt. FußgängerInnen leiden unter Abgasen, Lärm und Platzmangel. Die Zersiedelung macht immer mehr Fußwege immer länger und immer mehr zu Autofahrten. Diesem Trend soll aktiv entgegengewirkt werden.



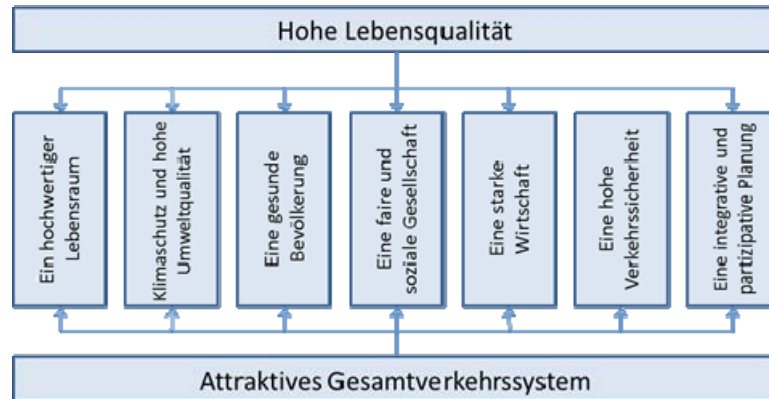
© BMLFUW/Alexander Haiden

ERSTMALS NATIONALE STRATEGIE ZUR FÖRDERUNG DES-ZU FUSS-GEHENS

Der Masterplan Gehen leitet die umweltfreundliche Mobilitätswende zur Aufwertung des Zu-Fuß-Gehens ein. BMLFUW und bmvit haben diesen gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und ExpertInnen von Ländern, Städten, Gemeinden, Umweltverbänden, der Wirtschaft und Wissenschaft erarbeitet.

HÖHERER STELLENWERT FÜR DAS GEHEN

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

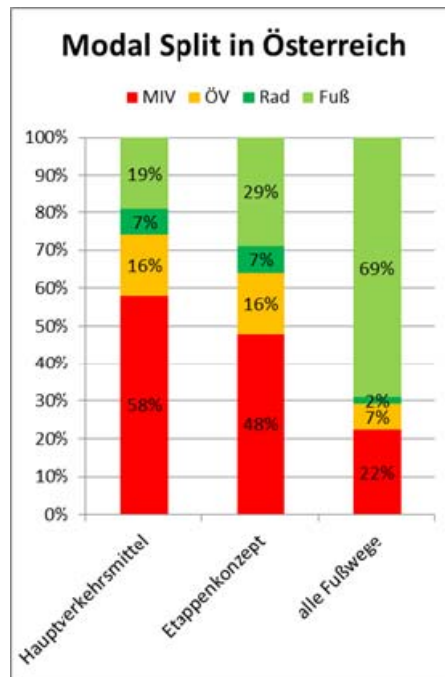


ÖSTERREICH IST VORREITER IN EUROPA

Österreich ist eines der ersten EU Länder, die eine nationale Strategie für die Förderung des Zu Fuß Gehens entwickelt haben. Der Masterplan Gehen trägt zur Umsetzung wichtiger nationaler Ziele und internationaler Vereinbarungen wie dem Pan-Europäischen Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit THE PEP (WHO, UNECE) und dem Kinder Umwelt Gesundheits-Aktionsplan bei.

GEHEN IST EINE ÄUSSERST WICHTIGE VERKEHRSART

Durch Motorisierung und Zersiedelung ist der Anteil der rein zu Fuß zurückgelegten Wege in Österreich auf 19 % zurückgegangen. Allerdings wird das Gehen unterschätzt. Rechnet man alle Fußwege – also auch die Wege zu und von anderen Verkehrsmitteln – ergibt sich ein Anteil von rund 69 %!



Vergleich des Modal Splits im Jahr 2010 nach verschiedenen Erhebungskonzepten. („alle Fußwege“ = jede Fahrt wurde um einen Fußweg zum und vom Verkehrsmittel ergänzt)

Der Masterplan empfiehlt in 10 Handlungsfeldern 26 konkrete Maßnahmen. Mit dem Masterplan Gehen möchten BMLFUW und bmvit einen breiten Impuls zur verstärkten Berücksichtigung und aktiven Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich auslösen. Zur Umsetzung sind alle Akteure auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene eingeladen, Maßnahmen zur Förderung des Zu Fuß Gehens zu setzen.

Vortragender

DI Nikolaus Ibesich
Umweltbundesamt

Fußgängerstrategie im Rahmen des MoMaK - Mobilitätsmasterplan Kärnten 2035

DI Hans Schuschnig, Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7

Hintergrund Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 (MoMaK 2035):

Auf Initiative von Landesrat Rolf Holub und dem einstimmigen Beschluss der Kärntner Landesregierung vom 8. April 2014 wurde entschieden, dass das bisher gültige Verkehrskonzept evaluiert und durch ein neues Gesamtverkehrskonzept ersetzt werden soll. Am 7. Mai 2015 erfolgte der offizielle Startschuss zur Entwicklung des MoMaK 2035.

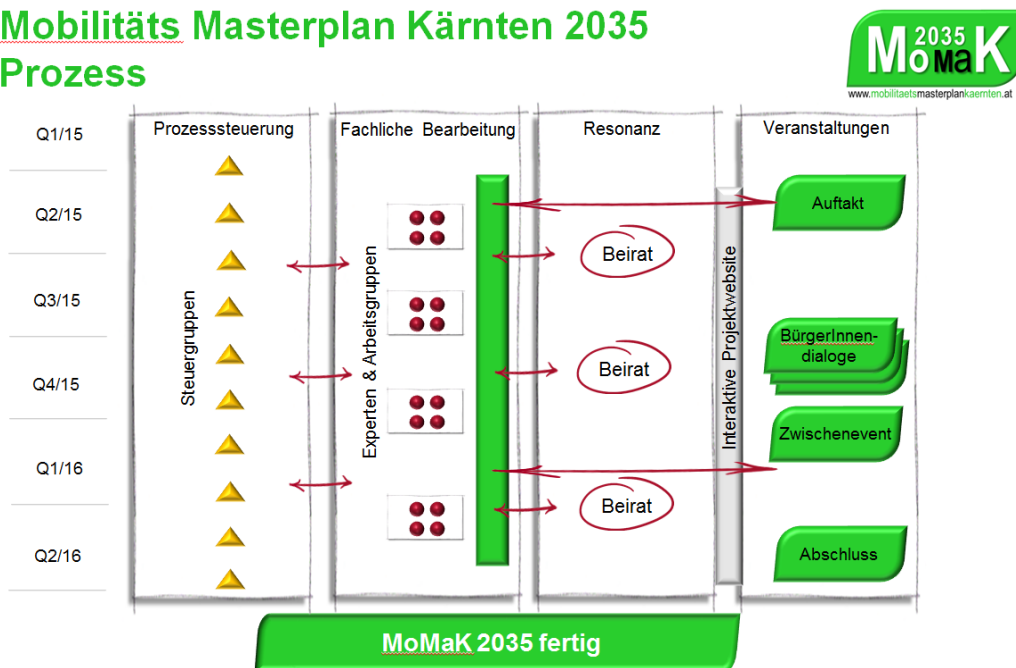
Der Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 tritt die Nachfolge des 20 Jahre alten und bis dahin noch immer gültigen Gesamtverkehrskonzeptes für Kärnten an. Vor dem Hintergrund einer sinkenden Einwohnerzahl und den budgetären Restriktionen des Landes galt es, Entwicklungspotenziale und neue Technologien zu erkennen und innovative Lösungen zu realisieren.

Ablauf bei der Erstellung des MoMaK2035

In einem breit angelegten Partizipationsprozess galt es mit allen relevanten Stakeholdern und der Bevölkerung den Mobilitäts Masterplan für Kärnten für den Zeithorizont 2035 zu entwickeln. Die Arbeit wurde in vier Arbeitsgruppen gemeinsam mit den externen und internen Experten der Kärntner Landesregierung aufgeteilt. Zusätzlich wurde ein Beirat eingerichtet deren die Ergebnisse vorgestellt und dessen Rückmeldungen im weiteren Projektverlauf rückgekoppelt eigearbeitet worden sind. Parallel dazu gab es ca. 40 BürgerInnenveranstaltungen in Kärntner Gemeinden.

Der MoMaK am 12.07.2016 in der Kärntner Landesregierung beschlossen.

Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 Prozess



Ergebnis des MoMak2035 sind die umfangreichen Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

Von der Vision und der Strategie und den entwickelten Leitprinzipien wurden 7 Handlungsfelder und über **140 zugehörige Maßnahmenpakete** abgeleitet. In jeder der 7 Handlungsfelder

- **besser/effizient organisiert;**
- **Infrastruktur als Rückgrat der Mobilität;**
- **kooperativ und alternativ mobil;**
- **voll informiert; leistbar mobil;**
- **gut und sicher unterwegs;**
- **für eine besser Umwelt;**

finden sich mehrere Maßnahmen Pakete welche **aus der Sicht des Fußgehers wichtig sind** und für das Land Kärnten einen hohen Stellenwert bei der Umsetzung genießen.

Der MoMak 2035 ist das Ergebnis eines partizipativen nach innen und außen gerichteten Prozessablaufes, welcher die gesamte Mobilität betrachtet. **Die Strategie für Fußgänger ist in den einzelnen Handlungsfeldern ableitbar** und wird in den Maßnahmenpaketen umgesetzt. Dies bedeutet der MoMak beschäftigt sich mit allen interdisziplinären Formen der Mobilität, wobei ein großes Augenmerk auf den individualen Verkehr und **insbesondere auf den Fußgängerverkehr** gelegt worden ist.

Vortragender

DI Hans Schuschnig
Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7

Mobilitätsmasterplan Villach - Aktivverkehr

Ass.Prof.i.R. DI Dr. Kurt Fallast, TU Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Die Aktiv-Mobilität hat für die Entscheidungsträger in der Stadt Villach eine hohe Bedeutung. Dies zeigt sich schon darin, dass in allen Planungsphasen dem Fußgänger- und Radverkehr eine hohe Priorität gegeben wird.

Ein Ziel im Stadtentwicklungskonzept ist z.B. „Die Förderung der sanften und smarten Mobilität sowie multimodaler Mobilitätsangebote“. Für alle Ziele in der Stadt ist die Erreichbarkeit durch ein vielfältiges Mobilitätsangebot zu sichern. Nur in Ausnahmefällen soll für die Erreichbarkeit der Pkw erforderlich sein, die alternativen Verkehrsmittel des Umweltverbundes decken einen Großteil des Mobilitätsbedarfs ab.

Ein weiteres wichtiges Ziel im Stadtentwicklungskonzept stellt die „Sicherung der Nahmobilität im Widmungsverfahren“ dar. Im Widmungsverfahren und bei der Erstellung von Bebauungsplänen wird auf die Nahversorgung und die fußläufige Erreichbarkeit von Grundbildungseinrichtungen und Kinderbetreuungseinrichtungen geachtet. Durch die Förderung der Nahmobilität wird die Notwendigkeit zur Benützung des Pkw für tägliche Wege verringert. In den Verfahren werden die rechtlichen Möglichkeiten zur Sicherung der Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer genützt. Bei der Entwicklung von Zielgebieten wird die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad gefördert.

Im Stadtentwicklungskonzept wird als weiteres Ziel die „Positionierung als Fahrradstadt“ genannt. Das Fahrrad soll in Villach einen hohen Anteil an der Alltagsmobilität erreichen, es wird nicht nur als Sportgerät gesehen, sondern für die täglichen Wege benutzt.

Um der Aktivmobilität die entsprechenden Rahmenbedingungen zu bieten, wird eine Vernetzung der städtischen Freiräume als notwendig erachtet. Freiräume erfüllen verschiedene Funktionen im Stadtraum. Ein zusammenhängendes Freiraumnetz ermöglicht vielfältige Nutzungen und Bewegungsnetze, die den öffentlichen Raum insbesondere für Fuß- und Radverkehr attraktiv machen.

Im Mobilitätsmasterplan Villach 2035 werden als Grundlage der Planung die „Verkehrspolitischen Leitlinien Villach“ definiert:

- Nachhaltige Mobilität ist Verpflichtung für alle
- Sicherung der Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel (Priorität für Umweltverbund)
- Priorität für „Lebensraum vor Verkehrsraum“
- Prioritätenreihenfolge der Verkehrsmittel Fuß+Rad - ÖV - privater Pkw
- Offen für neue Mobilitätsformen
- Kooperation mit der Region
- Verkehrssicherheit als Priorität
- Abstimmung mit dem Stadtentwicklungskonzept

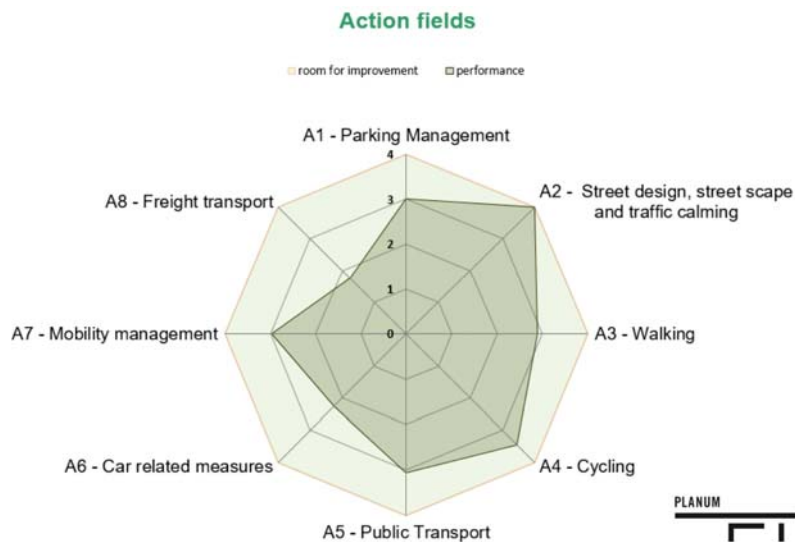
Die in den Verkehrspolitischen Leitlinien definierte Priorität für den Fußgänger- und Radverkehr wird im Mobilitätsmasterplan umgesetzt. Bei der Aufteilung von Verkehrsflächen spiegelt sich dieses Leitkonzept wider. Dass die Zielsetzung der Priorisierung des Fußgänger- und Radverkehrs auch bei der Bevölkerung und in Expertenrunden bereits angekommen ist, zeigen die Antworten auf die Frage nach der künftigen Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel in Villach. Praktisch durchgehend wird eingeschätzt, dass die Wichtigkeit des Fußgänger- und Radverkehrs zunehmen wird. Mit dieser Meinung steht Villach nicht alleine da, in anderen Städten wie z.B. Klagenfurt oder Leibnitz wurde bei ähnlichen Fragestellungen die zunehmende Bedeutung des Aktivverkehrs vor allem in urbanen Räumen genannt.

Die Schaffung eines durchgehenden Netzes an Fuß- und Radwegen steht im Mobilitätsmasterplan an erster Stelle bei den Maßnahmen. Dafür ist auch eine entsprechende Flächenvorsorge zu gewährleisten. Die Sicherung des Standards im Angebot für diese Verkehrsmittel hat Vorrang vor Qualitätssteigerungen für den individuellen Kfz-Verkehr.



Durchwegung als wichtiges Planungsprinzip für den Aktiv-Verkehr im Mobilitätsmasterplan

In einer nach dem Prinzip der „Sustainable Urban Mobility Planning“ SUMP durchgeführten Eigenbewertung durch Expertenrunden besteht nach Einschätzung der Teilnehmer noch Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs, der Radverkehr ist nach dieser Selbsteinschätzung für Villach bereits besser abgehandelt.



Eigenbewertung des Planungsstandes 2016 in Villach (Expertengruppe)

Die Schaffung von Begegnungszonen und Fahrradstraßen haben im Maßnahmenkonzept eine hohe Priorität. Neben der Durchwegung bilden sie das Rückgrat einer durchgängigen Infrastruktur für den Aktiv-Verkehr in Villach.

Die geplante großzügige Gestaltung von Mischverkehrsbereichen im Stadtraum verbessert nicht nur die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer, sondern verbessert auch die Aufenthaltsqualität.

Mobilität spielt sich im öffentlichen Raum ab und letztendlich stellt sie einen wesentlichen Teil des öffentlichen Raums dar. Es ist deshalb eine überragende planerische Aufgabe für alle Akteure (Mobilitätsplaner, Stadtplaner, Landschaftsarchitekten und Stadtmanagementverantwortliche) einen öffentlichen Raum zu schaffen in dem man als Bürger und Bürgerin:

- Entsprechend mobil sein kann und sich gleichzeitig sicher fühlt
- Mobilitätsangebote, die nahtlos ineinander übergehen, nutzen kann
- keine Barrieren (physisch oder mental) erleben muss
- sich komfortabel/benutzerfreundlich bewegen kann
- leicht orientieren kann

Diese Kriterien gelten insbesondere für die aktive Mobilität, sprich Fußgänger und Radfahrer.

Vortragender

Ass.Prof.i.R. DI Dr. Kurt Fallast
TU Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Digitale Infrastruktur für das Gehen

Die Graphenintegrationsplattform GIP.at als wichtige Datengrundlage für Services für nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen

Andreas Unterluggauer, ITS Vienna Region

ITS Vienna Region

Die drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland haben 2006 gemeinsam das Projekt ITS Vienna Region innerhalb der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH gegründet. Ziel von ITS Vienna Region ist es, das Verkehrsgeschehen mithilfe von „Intelligenten Verkehrssystemen“ (ITS/IVS) umweltfreundlicher, sicherer, effizienter und flexibler zu gestalten und die VerkehrsteilnehmerInnen bei ihrem Weg von A nach B zu unterstützen. ITS Vienna Region hat sich als wichtiger Know-how Träger bei Entwicklung und Betrieb von ITS Projekten etabliert und unterstützt die Länder bei Verkehrsmanagement, Verwaltung und Projektumsetzung. Seit 2009 betreibt ITS Vienna Region das Verkehrsservice AnachB.at (www.AnachB.at). ITS Vienna Region ist zudem von den GIP-Partnern beauftragt die Österreich-GIP zu betreiben und wesentlicher Datenpartner der Verkehrsauskunft Österreich (VAO).

www.its-viennaregion.at

Graphenintegrations-Plattform GIP – das digitale Referenz-Verkehrsnetz Österreichs

Jedes intelligente Verkehrsservice braucht als Grundlage ein digitales Verkehrsnetz (Graph), auf dem etwa Routen oder die Verkehrslage berechnet werden können. Die GIP ist detaillierter als herkömmliche Graphen. Sie wird von den öffentlichen Stellen laufend aktualisiert, sodass Änderungen im Verkehrsnetz rasch in den darauf aufbauenden Systemen verfügbar sind. Außerdem beinhaltet die GIP detaillierter als andere Graphen spezielle Fahrbahninformation, etwa zu Abbiegemöglichkeiten, Fußwegrelationen oder Radfahren gegen die Einbahn. Vor allem für den nichtmotorisierten Verkehr stellt die GIP eine wertvolle Datengrundlage dar.

Die GIP eignet sich für rechtsverbindliche Verwaltungsabläufe und e-Government Prozesse und wird in zahlreichen Systemen verwendet. Sie ist digitale Grundlage für die Wegeinfrastruktur der Verkehrsauskunft Österreich www.verkehrsauskunft.at und somit die Basis der Verkehrsauskünfte der österreichischen Verkehrsverbände, der ASFINAG, des ÖAMTC, des Pendlerrechners, usw. Die GIP ist auch die Basis für die Verwaltungsgrundkarte Österreichs www.basemap.at.

Seit Anfang 2016 ist die GIP als Open Government Data verfügbar unter:

www.GIP.gv.at

Services für die nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen

Die GIP enthält auch über das niederrangige Wegenetz, wie Wege in Parks, in Friedhöfen, Forstwege, Güterwege, ... detaillierte Wegeinformationen. Außerdem enthält sie querschnittsbezogene Informationen über jede Straße, wie vorhandene Gehsteige, Radwege, Verkehrsinseln, Schutzwege, Stiegen, usw.

Sie ist daher die ideale Datenbasis für Services für die nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Die Verkehrsauskunft Österreich berechnet jeden Monat auf Basis der GIP 8 Millionen Routinganfragen (Stand 01/2017). Neben monomodalen Routen-Abfragen, wie Rad, Fuß und PKW, werden auch zahlreiche multimodale Wegeempfehlungen wie P&R, Bike&Ride, usw. berechnet. Bei jeder Abfrage des öffentlichen Verkehrs werden zudem eine Fußroute vom Startpunkt zur Einsteige-Haltestelle und eine Fußroute von der Aussteige-Haltestelle zum Zielpunkt gerechnet, sodass davon ausgegangen werden kann, dass monatlich mit GIP und VAO ca. 15 Millionen Fußwegerouten berechnet werden.

Die Routing-Services werden ständig verbessert. Derzeit ist das straßenseitengenaue Routing in einer Testphase, welches für den Fußgeher und Radfahrer die Straßenseite in der Wegeberechnung berücksichtigt und den Nutzer sowohl in der Wegebeschreibung als auch auf der Karte darüber informiert. Damit kann sichergestellt werden, dass eine optimale Wegeempfehlung auf Basis vorhandener Gehsteige sowie Schutzwege, gegeben ist.



Abbildung: Straßenseitengenaue Wegeauskunft

Vortragender
Andreas Unterluggauer
ITS Vienna Region



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Donnerstag, 8. Juni 2017

WORKSHOP C

Sicherheit - Aufmerksamkeit – Bewusstsein

Kampagnen, Aktionen, gemischte Geh- und Radwege

Leitfragen:

Fragen der Verkehrssicherheit, gute Lösungen und Komfortfragen spielen eine Rolle.

Wie sieht das Miteinander von Radfahrenden und Zufußgehenden in unterschiedlichen Gegebenheiten aus?

Aspekte, Kriterien, Lösungsansätze für Rad – und Fußverkehr / Mischverkehrsflächen werden diskutiert.

Verkehrssicherheitsarbeit für FußgängerInnen

Mag. Peter Zenkl, Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7

Während beispielsweise jeder Todesfall aufgrund von Kriminalität große Aufregung verursacht, sind wir an die vielen Verkehrsunfälle mit Toten oder Verletzten gewöhnt und nehmen kaum Notiz davon. Die VerkehrsteilnehmerInnen schätzen das Risiko im Straßenverkehr falsch ein. Die jährlich 40 Verkehrstoten in Kärnten werden im Eintausch für die grenzenlose Mobilität scheinbar in Kauf genommen. Dabei verursacht jeder Unfall mit Personenschaden enormes Leid und hohe volkswirtschaftliche Kosten. In den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) werden für einen Verkehrstoten Kosten von 2,8 Millionen Euro veranschlagt, ein Schwerverletzter verursacht Kosten von 336.000 Euro. Der Reduktion von Unfällen mit Personenschaden kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Der positive Trend der letzten Jahre ist deshalb fortzusetzen und entsprechende Maßnahmen sind einzuleiten. Basis dafür bilden die Maßnahmenbündel des Verkehrssicherheitsprogrammes, dessen Ziel es ist, durch mehr Rücksichtnahme, gegenseitiges Verständnis und Selbstverantwortung aller Verkehrsteilnehmer, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der Verkehrssicherheit dienen auch Maßnahmen, die ursächlich der Attraktivität und Qualität des Aktivverkehrs dienen, da Gehen, Radfahren und natürlich auch der öffentliche Verkehr deutlich sicherer sind, als das private Kraftfahrzeug. Die fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung des Straßenraumes, Fußgängerzonen, Begegnungszonen und der Modal Shift hin zum öffentlichen Verkehr sind wichtige Bausteine auf dem Weg zur verkehrspolitischen Vision des Landes Kärnten.

Grundsätzlich basiert die Verkehrssicherheitsarbeit in Kärnten auf den Vorgaben der Verkehrssicherheitsprogramme und Leitlinien der europäischen Union, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Landes Kärnten. Ziel all dieser Vorgaben ist die Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden sowie der Anzahl der im Verkehr verletzten und getöteten Personen.

Betrachtet man die Entwicklung der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit Fußgängerbeteiligung in Kärnten seit der Umstellung der Unfallstatistik auf das UDM im Jahre 2012 zeigt sich, dass die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit Fußgängerbeteiligung stagnieren bzw. leicht sinken. Während sich die Anzahl der dabei verletzten Personen ähnlich verhält, ist die Anzahl der dabei getöteten Personen im Jahr 2015 wieder angestiegen. Bei den Unfällen mit Personenschaden mit Fußgängerbeteiligung auf unregulierten Schutzwegen wird ein Anstieg von 28 Unfällen im Jahr 2012 auf 40 Unfälle im Jahr 2015 verzeichnet.

Vergleicht man die Unfallentwicklung mit Fußgängerbeteiligung räumlich differenziert, so zeigt sich, dass die Unfallzahlen und auch die Zahlen der dabei verletzten Personen in der Stadt Klagenfurt kontinuierlich ansteigen, in der Stadt Villach langsam sinken und im gesamten restlichen Landesgebiet außerhalb dieser beiden Gemeinden kontinuierlich sinken.

Im Jahr 2015 ereigneten sich in Kärnten 237 Unfälle mit Personenschaden mit Fußgängerbeteiligung, dabei wurden 227 Personen verletzt und 8 Personen getötet. Davon ereigneten sich 40 Unfälle auf ungeregelten Schutzwegen.

Die Herausforderung für die Verkehrssicherheitsarbeit der kommenden Jahre wird im Besonderen darin liegen, dass rechtzeitig auf neue gesellschaftliche und technische Entwicklungen reagiert und die daraus entstehenden Gefahren beseitigt werden. Dabei spielt die Mobilitätserziehung und die Bewusstseinsbildung in allen Altersstufen eine besondere Rolle. Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet aber auch, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es den Menschen ermöglicht, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auszuwählen zu können. Die Verkehrsmittelwahl beeinflusst die Verkehrssicherheit in einem sehr großen Ausmaß. Die Kombination aus Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr ist laut einer Untersuchung des KfV im Durchschnitt um 2,5-mal sicherer als das private Kfz. In diesem Zusammenhang sind auch die Ziele des Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 (MoMaK 2035) zu berücksichtigen.

Vortragender

Mag. Peter Zenkl


Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7

Konflikte zwischen Fuß- und Veloverkehr

Thomas Schweizer, Fussverkehr CH

Mischflächen des Fuß- und Veloverkehr innerorts werden zunehmend als problematisch eingestuft. Hintergrund sind Veränderungen auf verschiedenen Ebenen: Zunahme der Mischflächen, veränderte Zulassungsbestimmungen von E-Bikes und neuen Elektro-Fahrzeugen, unverständliche Verkehrsregeln und ein nicht angepasstes Fahrverhalten. Die heutigen Regelungen entsprechen weder den Anforderungen der Verkehrssicherheit noch den Komfortansprüchen des Fußverkehrs und auch nicht denjenigen des Veloverkehrs.

1. Zunahme der Mischflächen

1998 wurde in der Schweiz die Signalisationsverordnung ergänzt. Es kann auf einem schwach begangenen Trottoir entlang einer stark befahrenen Straße das Signal «Fußweg» (2.61) mit einer Zusatztafel « gestattet» angebracht werden. Der ursprüngliche sehr enge Einsatzbereich des neuen "Verkehrsregimes", welches insbesondere zur Schulwegsicherung dienen sollte, wurde von den Signalisationsbehörden, seither sehr frei und weit interpretiert. Die Förderung des Veloverkehrs und die Forderung nach durchgehenden Velorouten gewannen eine zunehmend breite Unterstützung. Die räumlichen Verhältnisse in vielen Innenstädten sind oft eng. Separate Flächen für den Veloverkehr oder eine sichere Führung des Veloverkehrs auf der Fahrbahn ist nur möglich, wenn hier substanzielle Veränderungen (Abbau Längsparkierung, Abbiegespuren, schmalere Fahrbahnen, tiefere Geschwindigkeiten usw.) vorgenommen werden. Diese wurden meist nicht in Betracht gezogen. Daher wurden vielerorts Lösungen getroffen, wo der Fuß- und Veloverkehr sich die Flächen teilen (müssen). Das neue Verkehrsregime erlaubte es, Velos über Trottoirs und über Fußverkehrsflächen als "gemeinsame" Flächen zu führen. Die ursprünglich als Ausnahme taxierte Lösung hat sich vielerorts als "Standard" durchgesetzt.

2. Immer stärker motorisierte Fahrzeuge werden als „Fahrrad“ klassiert und in den Verkehr gebracht.

Im Jahr 2016 wurden in der Schweiz 324'000 Fahrräder verkauft, davon ¼ Elektro-Fahrräder¹. Zur Zeit der Einführung des neuen Verkehrsregimes waren E-Bikes unbekannt. Die Mofas fuhren mit Benzin. Mit den E-Bikes wurde eine neue Fahrzeugkategorie geschaffen und es musste festgelegt werden, welche Verkehrsregeln für diese Kategorie gelten sollen. Sie wurden den Velos gleichgestellt. Die Kategorisierung der Fahrzeuge mit Elektromotoren wurde mehrmals angepasst. Der Pedalantrieb und Sattel sind nicht mehr vorgeschrieben. Damit dürfen neben den bisherigen Elektro-Velos auch Elektro-Fahrzeuge ohne Tretunterstützung wie Segways, motorisierte Trottinettes, Elektro-Scooter auf allen Flächen, die fürs Velo geöffnet sind, eingesetzt werden. Die Motoren werden immer kleiner und die Batterien immer leistungsfähiger. Die Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen.

3. Verändertes Verhalten

Die vielerorts für den Veloverkehr geöffneten Trottoirs und die allgemeine Zunahme von gemeinsamen Flächen für den Fuß- und Veloverkehr hat Konsequenzen auf das Verhalten. Es ist für viele Velofahrende nicht verständlich, warum sie an einem Ort legal Trottoirs und Fußverkehrsflächen benutzen dürfen oder sogar müssen (Benutzungspflicht) und dies an anderen Orten ausgeschlossen sein soll. Entgegen der Logik sind es oft hochfrequentierte und damit Flächen mit häufigen Konflikten, welche zur gemeinsamen Benützung vorgesehen sind. In der Folge benutzen Velofahrende Trottoirs auch an Orten, wo dies verboten wäre. Sie tun dies ohne Unrechtsbewusstsein. Eine zunehmende Zahl von Velofahrenden wähnen sich im Glauben, dass das Befahren des Trottoirs erlaubt sei. Damit bewahrheitete sich die bereits bei der Einführung des neuen Regimes formulierte Befürchtung einer "schleichenden Öffnung des Trottoirs für den Fahrverkehr".

Hinzu kommt, die unterschiedliche Wahrnehmung der Interaktionen von Fußgängern und Velofahrenden. Die Fußgänger, insbesondere ältere Leute, Geh-, Seh- und Hörbehinderte, fühlen sich in ihrem Sicherheitsempfinden und in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt, wenn der Abstand von Velofahrenden und Fußgängern 1.80 Meter unterschreitet. Demgegenüber erachten Velofahrende einen Abstand 1 Meter als ausreichend und sind der Meinung, dass sie sich genügend rücksichtsvoll verhalten.²

4. Ausblick

Die beiden Verbände Fußverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz haben die Probleme erkannt und ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet.³ Sie verlangen eine stärkere Gewichtung des Fuß- und Veloverkehrs insgesamt. Die Förderung des einen darf aber nicht zu Lasten des anderen erfolgen. Das heißt, es braucht veränderte Prioritäten, eine Neuverteilung des Straßenraums. Zu berücksichtigen sind außerdem die neuen Anforderungen, welche sich aus der Zunahme der E-Bikes ergeben. Der demografische Wandel führt tendenziell zu einer Verschärfung der Konflikte.

Das Velo soll innerorts grundsätzlich auf der Fahrbahn oder auf eigenen Flächen geführt werden. Gemeinsame Flächen für den Fuß- und Veloverkehr sollen innerorts die Ausnahme bilden und sind so zu organisieren, dass Konflikte verhindert werden können.

Quellen:

¹ velosuisse.ch

² Häfliger Daniela; Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Luzern, Eine Situationsanalyse über gemeinsam genützte Flächen sowie Missachtungen von Vorschriften, Luzern, 2014

³ Fuss- und Veloverkehr – ein gemeinsames Positionspapier, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, Zürich und Bern 2014

Vortragender

Thomas Schweizer
Fussverkehr CH

Schritt für Schritt mehr Sicherheit für den Fußgängerverkehr

DI Klaus Robatsch, KFV

Fußgänger zählen, gemeinsam mit Radfahrern, als nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer zur Risikogruppe Nummer 1 im Straßenverkehr, da sie im Falle eines Unfalls nahezu ungeschützt sind. Die Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für nichtmotorisierte Straßenbenutzer, muss daher ein vordringlicher Planungsgrundsatz beim Entwurf von Verkehrsflächen sein.

Unfallgeschehen

- Pro Jahr verunglücken auf Österreichs Straßen durchschnittlich rund 4.300 Fußgänger, davon fast 80 tödlich.
- Jeder zweite getötete Fußgänger (54%) ist älter als 65 Jahre.
- Jeder Dritte Fußgängerunfälle (36%) ereignet sich im Winter.

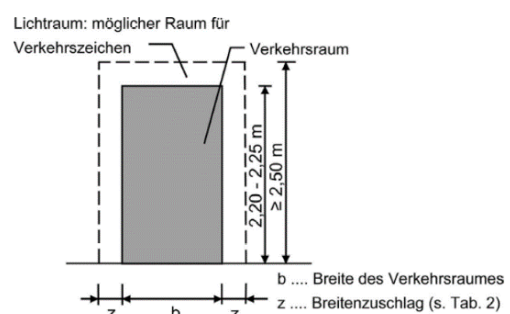
Die RVS 03.02.12 „Fußgängerverkehr“ (Oktober 2015) bestimmt die wesentlichen Grundsätze und Vorgaben, die bei der Planung und Gestaltung von Verkehrsanlagen für Fußgänger zu beachten sind.

Allgemeine Grundsätze der Planung des Fußgängerverkehrs

- Kurze und direkte Linienführung
- Mindestbreiten für Fußgängerverkehr auf Gehsteigen
- Gehsteigdurchziehung bei Ein- und Ausfahrten
- Gehsteigabsenkung an Übergängen (Barrierefreiheit)
- Gehsteigvorziehung im Kreuzungsbereich
- Sichere und ausreichende Querungshilfen
- Querungshilfen (z.B. Mittelinsel, $b > 2$ Meter) auf stark belasteten Straßen
- Schutz des Fußgängers gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern
- Ausreichende Anzahl und Größe von Verweilflächen
- Besondere Gestaltung des Umfeldes von Fußgängerwegen
- Schaffung attraktiver Fußgängerbereiche (Plätze, Zonen)
- Normgerechte Straßenbeleuchtung
- Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrsraum

Unter dem Begriff „Verkehrsraum“ wird jener Raum verstanden, der der Abwicklung von Verkehrsvorgängen dient und daher von allen Hindernissen freizuhalten ist.



Der Verkehrsraum hat eine Höhe von 2,25 Metern und sollte im Regelfall mindestens 2 Meter breit sein. Die erforderliche Mindestbreite bei Begegnung zweier Fußgänger beträgt 1,5 Meter, ist aber nur bei geringen Fußgängerfrequenzen anwendbar. Entsprechend der Anlageverhältnisse sind Breitenzuschläge einzuhalten.

Aufstellung von Verkehrszeichen

Verkehrszeichen sind gemäß den Bestimmungen der StVO aufzustellen. Bei Aufstellung auf oder über Flächen des Fußgängerverkehrs ist der Verkehrsraum der Fußgänger unbedingt freizuhalten. In den Verkehrsraum hineinragende Verkehrszeichen dürfen nicht scharfkantig sein und müssen taktil gekennzeichnet werden.



Fußgängerquerungen

Ziel optimaler Planung von Querungsstellen für Fußgänger ist es, eine sichere und behinderungsfreie Straßenüberquerung zu ermöglichen:

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

- Schutzwege ohne Signalregelung
- Mit Radfahrerüberfahrt kombinierte Schutzwege
- Signalgeregelte Schutzwege (Regelfall gem. StVO)



Bauliche und gestalterische Maßnahmen

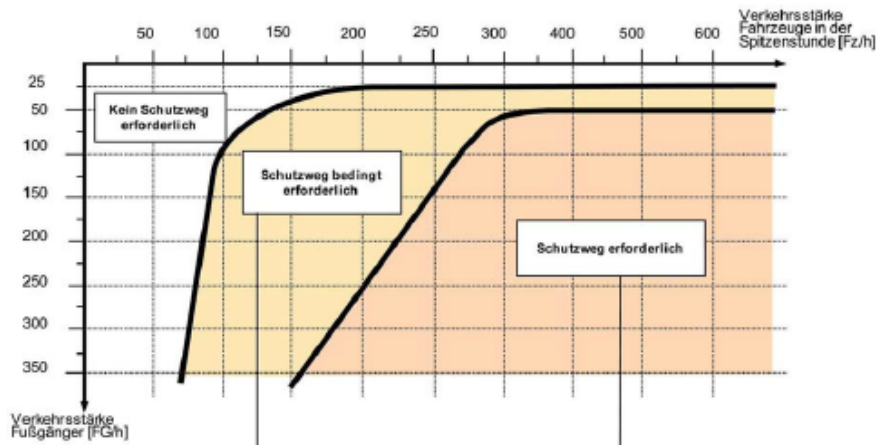
- Bordsteinabsenkungen
- Gehsteigvorziehungen
- Mittelinseln
- Fahrbahnanhebungen
- Farbliche Gestaltung der Fahrbahn



Niveaufreie Lösungen (in Ausnahmefällen!)

- Über- oder Unterführungen (Augenmerk auf Barrierefreiheit)

Zur verkehrstechnischen Beurteilung von Schutzwegen werden Fußgänger- und Fahrzeugfrequenzen während der Spitzenstunde des täglichen Verkehrsaufkommens herangezogen. Weitere wichtige Beurteilungsgrößen sind die Vielfalt der Benutzergruppen, das zeitliche Auftreten der Fußgänger, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die räumliche Sichtweite.



Auszuschließen ist eine Errichtung nicht signal geregelter Schutzwege in folgenden Fällen:

- Wenn die Straße mehr als einen Fahrstreifen pro Richtung aufweist.
- Querungsstelle befindet sich im freien Streckenbereich von Schienenstraßen.
- Wenn keine ausreichenden Sichtverhältnisse gegeben sind.
- Wenn die V85-Geschwindigkeit mehr als 55 km/h beträgt.

Vortragender
 DI Klaus Robatsch
 KFV

Anwendung von flächigen Bodenmarkierungen zur Verdeutlichung von Konfliktstellen zwischen Rad- und Fußverkehr

DI Andreas Nuß, Stadt Wien, MA 28

Ausgangssituation

Von politischer Seite wurde das verkehrspolitische Ziel formuliert, Konfliktflächen zwischen Fußgängern und Radfahrern deutlich hervorzuheben. Dadurch soll das Verkehrsverhalten im Sinne einer Geschwindigkeitsreduktion und deutlich erhöhter Aufmerksamkeit an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Dies gilt sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußgängerverkehr.



In Zukunft sollen weitere Radwege in Wien eingefärbt werden

Die potentiellen Konfliktflächen sollen sich von den angrenzenden Verkehrsflächen sichtbar abheben. Als Markierung wurde grüne Farbe gewählt, die vollflächig über den gesamten Bereich der Konfliktstelle des Radweges oder des getrennten Geh- und Radweges auf die Oberfläche des Verkehrsraumes aufgebracht wird.

Um zu validen Aussagen zu kommen wurden Teststrecken am Westgürtel und am Ring eingerichtet und die Wirkung mittels Vorher-Nachher-Untersuchungen der Konfliktfälle bewertet.

Auswahlkriterien

Als Entscheidungsgrundlage für die Auswahl der potentiellen Stellen wird einerseits die Unfallhäufigkeit zwischen Fußgänger- und Radverkehr zugrunde gelegt und andererseits die Verkehrsflussqualität der Fußgänger- und Radverkehrsströme herangezogen. Basis der Verkehrsflussqualität bilden Level of Service Kategorisierungen für beide Gruppen. Als störende Beeinträchtigung der Qualität gilt für beide Gruppen der LOS C.

Für den Fußgängerverkehr bedeutet dies, dass eingeschränkte Geschwindigkeit und bei Quer- und Gegenverkehr Konflikte auftreten. Für den Radverkehr ist die gleich zu setzen mit der Annahme, dass 20 - 40% der Radfahrer mit Behinderungen zu rechnen haben

Ausführung

Die Breite der Konfliktfläche ist aus dem Umstand der Dimension der Radverkehrsanlage gegeben. Wichtig ist daher die Länge der Konfliktfläche unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zu definieren. Der maßgebende Konfliktpunkt ist so zu wählen, dass der räumende Verkehrsteilnehmer in seiner Gesamtheit die Konfliktfläche verlassen hat und der einfahrende Verkehrsteilnehmer die Konfliktfläche noch nicht erreicht hat.

Vortragender

DI Andreas Nuß
Stadt Wien, MA 28

Mit Anna unterwegs – die Mobilitätsbox für den Kindergarten

DI Michael Erdmann i.V DIⁱⁿ Petra Jens, Mobilitätsagentur Wien

Die Mobilitätsagentur Wien hat mit der Mobilitätsbox ein Angebot für Kindergartenkinder geschaffen. Die ersten Boxen sind bereits im Einsatz, zum Beispiel im Kindergarten Obere Augartenstraße.

„Ich bin zu Fuß gekommen“, sagt Nils und klebt einen runden türkisen Sticker auf das große Poster, das auf dem Boden liegt. „Ich auch“, ruft Tim. „Ist ja klar, ihr seid ja Brüder“, lacht Martha. „Ich bin mit der Straßenbahn gefahren“, berichtet sie. „Und ich bin mit dem Rad da“, ruft Momo. Er hat sein Fahrrad heute sogar mitgebracht. Heute Morgen geht's im Kindergarten um Mobilität.



„Im Morgenkreis reden wir jeden Tag eine halbe Stunde über ein bestimmtes Thema“, erklärt Kindergartenpädagogin Stefanie. „Seit wir die Mobilitätsbox haben, beschäftigen uns die Themen Radfahren, Zu-Fuß-Gehen und Öffi-Fahren intensiv.“ Jeden Tag kleben die Kinder einen Sticker auf ein Poster um zu zeigen, wie sie in den Kindergarten gekommen sind. Im Laufe einer Woche entsteht so ein buntes Poster, das deutlich zeigt, wie die Kinder – und ihre Familien unterwegs sind.

„Die Kinder haben viel Freude dabei, jeden Morgen zu erzählen, wie sie in den Kindergarten gekommen sind. Bereits in der Früh sind sie zum Poster gelaufen und haben es bestaunt“, erzählt die Pädagogin Kathrin. Das die Mobilitätsbox Kinder und Eltern motiviert, ihr Mobilitätsverhalten aktiver zu gestalten bestätigt sie: „Ja, die Kinder wollen gerne mit dem Rad oder zu Fuß in den Kindergarten kommen.“

Mobilitätsbox für Kinder



Je früher Kinder das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren in der Stadt entdecken, umso mehr finden sie auch im Erwachsenenalter gefallen daran. Die Mobilitätsagentur Wien hat deshalb mit der Mobilitätsbox ein Angebot für Kindergartenkinder geschaffen. Diese Box enthält Spiel-, Experimentier- und Bewegungsmaterialien sowie einen Leitfaden mit 15 Aktionsideen zur Mobilitätsbildung. Die Kindergarten-Mobilitätsbox soll das Interesse

an aktiver Mobilität fördern und enthält Anregungen zur Beteiligung und Mitgestaltung der Kinder.

„Ich bin begeistert von der Box. Eigentlich hat meine Kollegin Kathrin sie ausgeborgt. Jetzt arbeiten wir beide damit“, so die Kindergartenpädagogin Stefanie.

Radfahrteile, Spielen und jede Menge Spaß

„Das sind Katzenaugen“, weiß Elias und zeigt auf die Reflektoren, die an den Speichen von Momos Fahrrad angebracht sind. „Und wofür braucht man diese?“ möchte Stefanie wissen. „Damit man das Fahrrad im Dunkeln gut sehen kann!“ ruft Anton. Unter den 20 Kindern der Gruppe ist ein lebendiges Gespräch rund um die Teile eines Fahrrads entstanden. „Das fühlt sich ganz rau an“, bemerkt Ekke, als er über das Profil des Reifens streicht.



„Ich will Memory spielen!“ In kleinen Gruppen spielen nun die Kinder Memory, blättern im Buch „Was war hier bloß los?“ und bauen Figürchen zusammen. Es ist nicht leicht, sich zu entscheiden, womit man zuerst spielen möchte. „Ihr könnt in ein paar Minuten das Spielzeug tauschen“, erklärt Stefanie den Kindern – und stellt den Frieden wieder her.

Momo schiebt sein Fahrrad auf die Seite und geht zum Memory-Spiel. „Morgen möchte ich auch mit dem Rad in den Kindergarten kommen. Ich frag nachher gleich meine Mama“, beschließt die kleine Laura.

Mehr Informationen unter:

<https://www.wienzufuss.at/2017/04/04/heute-bin-ich-zu-fuss-da-die-mobilitaetsbox-fuer-kinder/>

Mobilitätsbox für Kinder

Je früher Kinder das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren in der Stadt entdecken, umso mehr finden sie auch im Erwachsenenalter gefallen daran. Die Mobilitätsagentur Wien hat deshalb mit der Mobilitätsbox ein Angebot für Kindergartenkinder geschaffen.



Bei der Mobilitätsbox handelt es sich um eine Kiste, die Spiel-, Experimentier- und Bewegungsmaterialien sowie einen **Leitfaden** mit 15 Aktionsideen zur Mobilitätsbildung beinhaltet. Sie sind Elementarpädagogin oder Elementarpädagoge und haben Interesse mit den Kindern Ihrer Gruppe die Kindergarten-Mobilitätsbox zu erforschen? Jetzt Mobilitätsbox buchen unter office@mobilitaetsagentur.at.

Kinder brauchen Bewegung

Kinder brauchen Bewegung nicht nur damit sie sich körperlich gesund entwickeln, sondern auch für ihre geistige, emotionale und soziale Entwicklung. Durch Zu-Fuß-Gehen, Laufradfahren und Fahrradfahren lässt sich Bewegung problemlos in den Alltag integrieren. So wird Bewegung zur Selbstverständlichkeit. Kinder, die gewohnt sind aktiv unterwegs zu sein, sind die Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden der Zukunft.

Mobilitätsbox deckt mehrere Themenbereiche ab

Der Kindergarten ist die erste Bildungseinrichtung im Leben eines Menschen. Die Kindergarten-Mobilitätsbox soll das Interesse an aktiver Mobilität fördern. Sie bietet Angebote zu den Themenbereichen

- So bin ich unterwegs
- Ich gehe auf Entdeckungsreise
- Geschickt unterwegs

und enthält Anregungen zur Beteiligung und Mitgestaltung der Kinder. So lädt zum Beispiel das Plakat „So komme ich in den Kindergarten“ Eltern und Kinder zum aktiven Unterwegssein ein. Die Kinder erfahren spielend, handelnd, forschend, bauend, beobachtend und nachahmend ihre Kindergartenumgebung. Auch das bereitet sie gut für den Schulweg vor.

Jedes Kind das bei der Mobilitätsbox mitmacht, bekommt das Kinderbüchlein „**Mit Anna unterwegs in den Kindergarten**“ für zu Hause. Es ist auch in türkischer Sprache erhältlich.

Die Mobilitätsbox unter:

<https://www.wienzufuss.at/mobilitaetsbox-fuer-kinder/>

Vortragender

DI Michael Erdmann i.V DIⁱⁿ Petra Jens
Mobilitätsagentur Wien



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Donnerstag, 8. Juni 2017

WORKSHOP D

Zu Fuß in der Raumplanung

Leitfragen:

Wie können kurze Wege realisiert werden? Wo gibt es Beratung?

Welche Möglichkeiten der Fußgängerförderung gibt es in Neubaugebieten, welche im Bestand?

Welche Planungsinstrumente / -prinzipien können angewendet werden?

Akteursanalyse: Wer ist zuständig für eine Raumplanung der kurzen Wege?

Wer unterstützt Vorhaben? An wen kann man sich wenden?

Welche Aktions- und Beratungsprogramme gibt es? Welche

Fördermaßnahmen gibt es?

Raumplanerische Möglichkeiten zur Unterstützung des Zu-Fuß-Gehens

DI DI Susanna Erker & Univ. Prof. Dr. Gernot Stöglehner, BOKU Raumplanung

Zu-Fuß-Gehen ist eine sozial gerechte und leistbare Mobilitätsform, die auch Kindern, älteren Menschen und sinnes- und mobilitätseingeschränkten Personen das Mobilsein im Alltag ermöglicht, wie im „Masterplan Gehen“ (BMLFUW & BMVIT 2015) hervorgestrichen wird. Darüber hinaus vernetzt FußgängerInnenverkehr die anderen Verkehrsmittel miteinander und weist dabei kaum negative externe Effekte, wie Lärm- und Schadstoffemissionen, Zerschneidung, Versiegelung und Flächenverbrauch auf. Durch die Förderung des Zu-Fuß-Gehens innerhalb des Gesamtverkehrssystems kann daher der Zugang zur Mobilität für einen Großteil der Bevölkerung sichergestellt und gleichzeitig Lebens- und Umweltqualität gestärkt werden.

Zur Schaffung einer verbesserten fußläufigen Erreichbarkeit von Nutzungen und Funktionen des täglichen Bedarfs (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Ver- und Entsorgung, Erholung, Mobilität und Kommunikation) spielen Raumstrukturen eine entscheidende Rolle (Motzkus 2002). Funktionsgemischte und maßvoll dichte Siedlungsbereiche bilden die Grundlage für die Entwicklung eines qualitativvollen FußgängerInnenverkehrs, wohingegen disperse Strukturen, mangelnde Durchlässigkeit (halb-)öffentlicher Räume, Umwege und weite Distanzen sich hemmend auf die fußläufige Erledigung täglicher Versorgungs- und Kommunikationsbedürfnisse auswirken. Das macht die Raumplanung zu einem bedeutenden Anknüpfungspunkt für die Planung und Entwicklung von auf ÖV, Rad und Gehen ausgerichteten Gesamtverkehrssystemen (BMLFUW & BMVIT 2015; Stöglehner et al. 2014). Durch die Abstimmung mit verkehrspolitischen, fiskalischen und gesetzlichen Maßnahmen können die unterschiedlichen Mobilitätsformen im Raum aufeinander abgestimmt und Schnittstellen geschaffen werden, wodurch Sicherheit, Qualität und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems gefördert werden können (BMLFUW & BMVIT 2015). Durch integrative und partizipative Planungsansätze können Siedlungsstrukturen entsprechend der planerischen Leitbilder, den Zielsetzungen von EntscheidungsträgerInnen, den Einschätzungen von Stakeholdern und den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung entwickelt werden (BMLFUW et al. 2015; Stöglehner et al. 2017, 2014).

Im Sinne dieser Überlegungen entstand im Jahr 2015 der „Masterplan Gehen“. Hierin wurden zehn Handlungsfelder sowie dazugehörige Maßnahmenbündel definiert, die bei der Förderung des FußgängerInnenverkehrs angesprochen bzw. umgesetzt werden sollten. Der Großteil der angesprochenen Handlungsfelder und Maßnahmen sind direkt oder indirekt von raumplanerischen Entscheidungen betroffen, wobei sich Handlungsfeld IV im Detail mit der „fußgängerInnenfreundlichen Verkehrs-, Siedlungs-, und Städteplanung“ auseinandersetzt (BMLFUW & BMVIT 2015).

Dieser im „Masterplan Gehen“ aufgeworfene Schwerpunkt wird in der Broschüre „Impulse für eine kommunale Energieraumplanung“ (Stöglehner et al. 2017) aus Sicht von Raum- und Verkehrsplanern der Praxis und Forschung erörtert. Hiernach können räumliche Entwicklungen mit Mobilitätsansprüchen abgestimmt und Zu-Fuß-Gehen gefördert werden, indem:

- intelligente Erschließungskonzepte umgesetzt werden,
- Wegenetze für FußgängerInnen und RadfahrerInnen festgelegt und gesichert werden,
- der Verkehr flächenhaft beruhigt wird,
- die Siedlungsentwicklung am Umweltverbund orientiert wird,
- die Multimodalität gefördert wird
- und die Umsetzung in den Plänen der örtlichen Raumplanung stattfindet.

Die Möglichkeiten und Grenzen der Raumplanung, das Gesamtverkehrssystem im Sinne des Zu-Fuß-Gehens positiv zu entwickeln, werden im vorliegenden Vortrag aufgezeigt und anhand der Chancen und Barrieren in Bestand und Neubau besprochen. Dabei wird auf folgende Fragestellungen eingegangen:

- Welche Möglichkeiten der FußgängerInnenförderung gibt es in Neubaugebieten oder im Bestand?
- Welche Planungsinstrumente/-prinzipien können angewendet werden?
- Wer bietet Unterstützung? An wen kann man sich wenden?
- Welche Aktions- und Beratungsprogramme bzw. Fördermaßnahmen gibt es?

Quellen:

BMLFUW/BMVIT/klimaaktiv mobil (Hrsg.) (2015): Masterplan Gehen. Strategien zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich. Wien.

Motzkus, A.H. (2002): Dezentrale Konzentration - Leitbild für eine Region der kurzen Wege? Auf der Suche nach einer verkehrssparsamen Siedlungsstruktur als Beitrag für eine nachhaltige Gestaltung des Mobilitätsgeschehens in der Metropolregion Rhein-Main. Bonn.

Stöglehner, G./Emrich, H./Koch, H./Narodoslawsky, M. (2017): Impulse für eine kommunale Energieraumplanung. Wien: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung I/5.

Stöglehner, G./Erker, S./Neugebauer, G. (2014): Energieraumplanung. Materialienband. Auftraggeber und Leadpartner: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Wien: Österreichische Raumordnungskonferenz.

Vortragender

Univ. Prof. Dr. Gernot Stöglehner
BOKU Raumplanung

Gemeinden im Montafon reaktivieren historisches Fußwegenetz

Mag. Ing. Bernhard Maier, Stand Montafon - Gemeindeverband südl. Vorarlberg

Der Stand Montafon ist der Verband der zehn Montafoner Gemeinden in der südlichsten Talschaft Vorarlbergs. Als Regionalmanagement des Tales übernimmt der Stand vielfältige Aufgaben in den Bereichen Verkehr, Soziales, Wald, Kultur, Bildung und Wirtschaft. In den letzten Jahren wurden im Rahmen des Entwicklungsprozesses „Raumentwicklung Montafon“ verschiedenste kurz- und langfristige Projekte im Bereich der Mobilität in Angriff genommen – vom Ausbau und der Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs über eine Machbarkeitsstudie einer Bahnverlängerung bis hin zur Reaktivierung innerörtlicher alter Fußwege.

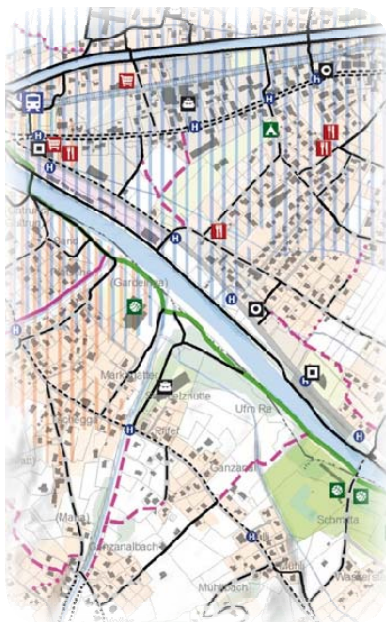


Abb. Karte mit vorgeschlagenen Fußwegverbindungen

Das Projekt „Wege, die verbinden“ zielt darauf ab, die innerörtliche, fußläufige Erschließung von wichtigen Zielen und Quellen innerhalb der Gemeinden zu fördern und attraktiver zu gestalten. Wie oft sind Fußgängerinnen und Fußgänger gezwungen, auf schmalen Wegen am Rand von vielbefahrenen Autostraßen oder auf unübersichtlichen Kreuzungsbereichen unterwegs sein. Häufig müssen sie auch Umwege in Kauf nehmen, da sich die Verkehrsplanung in der Vergangenheit stark nach den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs gerichtet hat.

In sieben Gemeinden des Tales wurde in einem ersten Schritt zusammen mit den Bürgermeistern, Wegwarten und Bauhofleitern eine Kartierung aller innerörtlichen Ziele und Quellen vorgenommen. In einem zweiten Schritt konnten die Ziele und Quellen mit dem bestehenden Fußwegenetz und alten Fußwegeverbindungen aus dem Kataster von 1846 abgeglichen werden. Die Wegwarte führten zusätzlich Bestandsaufnahmen im Feld durch und haben sinnvolle Lückenschlüsse im Fußwegenetz identifiziert.

Daraus erarbeiteten die gemeindeinternen Arbeitsgruppen einen Maßnahmenplan zur Verbesserung des innerörtlichen Fußweg-Angebots und teilten die Vorschläge unter Berücksichtigung der Umsetzbarkeit in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen ein. Zwischenzeitlich konnten einige Vorhaben bereits umgesetzt und fertiggestellt werden. Zahlreiche Projekte brauchen jedoch einen langen Atem, da oft kleinste Wegabschnitte langwierige Verhandlungen mit Grundeigentümern und Nachbarn erfordern.

Vortragender

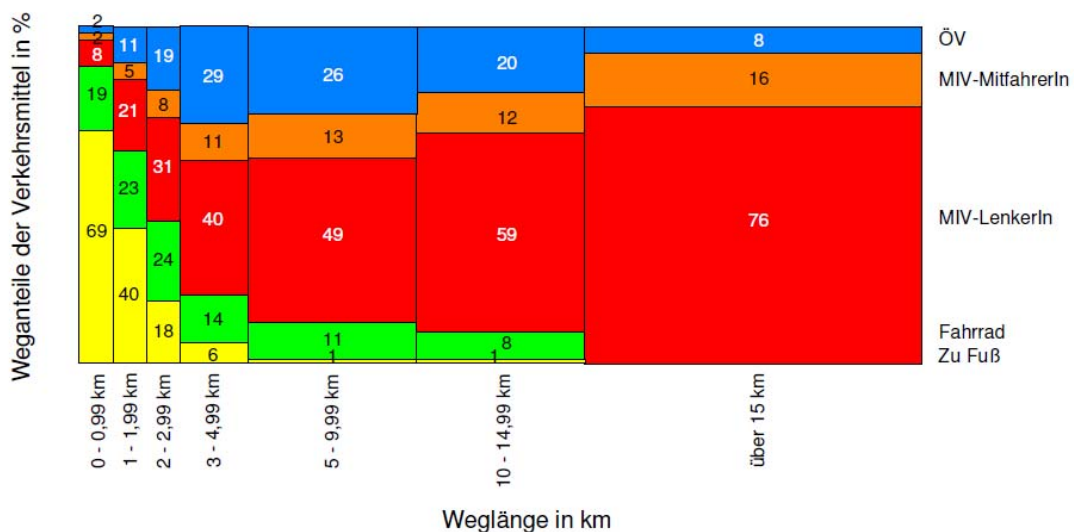
Mag. Ing. Bernhard Maier
Stand Montafon - Gemeindeverband südl. Vorarlberg

Grazer Stadtentwicklung und Planung für fußläufige Qualitäten

DI Martin Kroißbrunner, Stadt Graz

Gehen als natürlichste und gesundheitsfördernde Form der Fortbewegung ist bekannterweise auch die stadt- und umweltfreundlichste Verkehrsart. Der Anteil der fußläufigen Wege am Gesamt-modal split in Graz entwickelte sich in den vergangenen 30 Jahren wie im weitläufigen Trend leider negativ (besonders stark bis zum Jahr 2000), die letzte Erhebung 2013 zeigte erstmals eine Stabilisierung dieser Entwicklung, allerdings mit knapp unter 19% auf eher niedrigem Niveau.

Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist das räumliche Auseinanderdriften der sogenannten „Daseinsgrundfunktionen“, also der Standorte für Wohnen, Arbeiten, Versorgung, etc. und der nach wie vor weiterhin steigenden Wegelängen im täglichen Mobilitätsverhalten der Menschen. Dadurch werden immer mehr Wege so weit, dass die Möglichkeit oder Motivation, diese zu Fuß zurückzulegen, sinkt. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege sinkt rasch mit zunehmenden Wegelängen (s. Darstellung 1), die durchschnittliche Wegeentfernung zu Fuß ändert sich im zeitlichen Verlauf aber nur unwesentlich – sie ist in Graz mit 1,1 km relativ konstant.



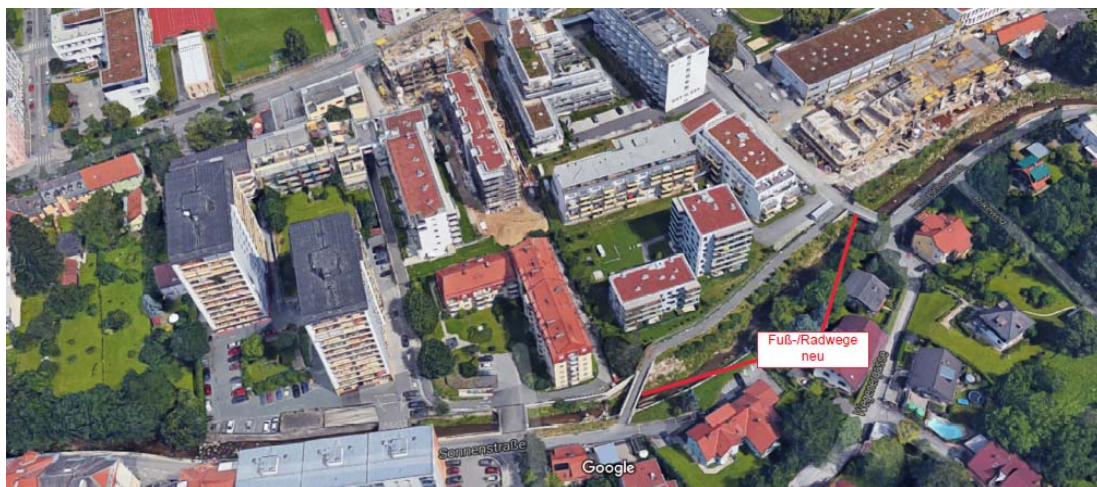
Darstellung: Verkehrsmittelaufteilung und Wegeentfernung (Mobilitätsaufnahme Graz 2013)

Damit funktionale Wege gut zu Fuß zurückgelegt werden können, braucht es – neben attraktiven Wegen und Verbindungen – auch die entsprechenden räumlichen Strukturen für fußläufige Erreichbarkeiten. In Graz ist – wie in vielen anderen Städten auch – die „Stadt der kurzen Wege“ schon seit vielen Jahren ein Ziel der Verkehrspolitik und für die Stadtentwicklung. Aber was bedeuten diese Schlagwörter und wie kann man dieses Thema greifbarer machen?

Die Stadt Graz hat im Jahr 2012 in ihrer Mobilitätsstrategie erstmals die „Stadt der kurzen Wege“ quantifizierbar verankert, und zwar in Form von Zielwerten für die Nahmobilität:

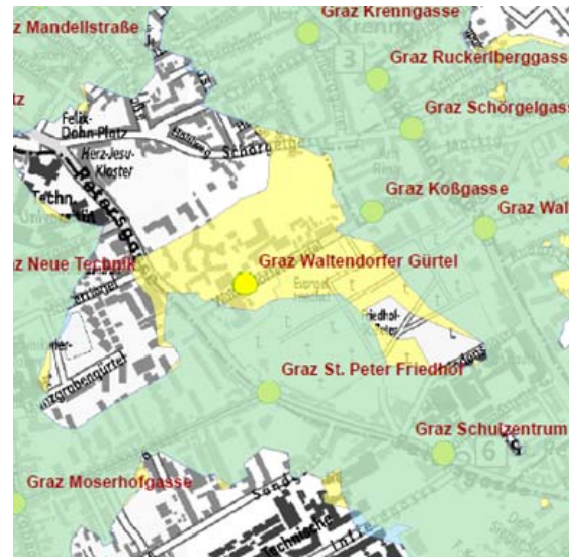
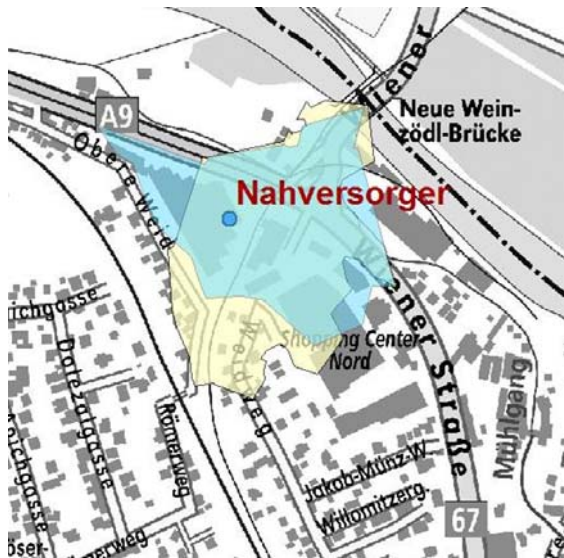
Dazu wurde der Anteil der GrazerInnen, die eine Einrichtung des täglichen Bedarfs in fußläufiger Entfernung (300m) zu ihrem Wohnstandort haben, errechnet und im Zeitraum 2011-2016 verglichen. Derartige Ansätze waren bisher nicht bekannt. Die fußläufige Nähe zu Lebensmittelgeschäften, Kinderbetreuungseinrichtungen/Volksschulen für Kinder bis 10 Jahren und zu einer ÖV-Haltestelle von Linien der höchsten Bedienungsstufe stellen wesentliche Einflussgrößen auf den Pkw-Besitz der Grazer Wohnbevölkerung dar. Die Ermittlung der Anzahl der BewohnerInnen (Anonymdaten aus dem zentralen Melderegister) in fußläufiger Entfernung zu diesen Einrichtungen des täglichen Bedarfs zur Bewertung erfolgt auf Basis des Fußwegenetzes anhand der tatsächlichen Weglängen und nicht anhand der Luftlinienentfernung. Bahnanlagen, die Mur, Straßenraster oder fehlende Wegverbindungen beispielsweise wirken so wie in der Natur als Barrieren.

Die Erreichung der Ziele für die Nahmobilität sind nicht nur von der Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrsbereich abhängig, sondern stehen in engem Zusammenhang mit der Stadt- und Siedlungsentwicklung: Eine der wichtigsten Voraussetzungen, um Verkehr zu vermeiden, ist die Schaffung von kompakten Siedlungsstrukturen, d.h. Verhinderung von Zersiedelung und die Ermöglichung ausgewogener Durchmischung von miteinander verträglichen Nutzungen. Die Flächenvorsorge für neue Anbindungen von Wohngebieten an Versorgungseinrichtungen zum Beispiel im Zuge der Flächenwidmung und der Erstellung von Bebauungsplänen ist die erste Grundlage für eine durchgängige Stadt im wahrsten Sinne des Wortes.



Darstellung: Schaffung kleinräumiger, fußläufiger Durchwegung in Stadtentwicklungsgebieten

Die konkrete Herstellung zusätzlicher Durchwegungen in Stadtteilen (s. Darstellung oben) trägt maßgeblich zur urbanen Versorgungsqualität, d.h. kurzer Zugang zu Lebensmittelgeschäften und anderen wichtigen Versorgungseinrichtungen in fußläufiger Entfernung, bei (Beispiel Lebensmittelmarkt s. Darstellung 3). Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr, sei es durch Taktverdichtungen oder Ausweitung der Betriebszeiten, sodass sich die ÖV-Kategorie (Qualitätsstufe) ändert, die Erschließung mit neuen ÖV-Linien und Haltestellen (s. Darstellung 4) spiegeln sich in dieser Auswertung genauso positiv wie die Neuerrichtung von Geschäften und Kindergärten wider.



Darstellungen: Beispiel zusätzliche Stadtteile 2016 (gelb) im 300m-Einzugsbereich für „Nahversorger“ nach Neuerrichtung Gehverbindung bzw. für ÖV-Haltestelle nach Neustrukturierung Buslinie 64 inkl. neuer Haltestelle (Vergleich zu 2011)

Vortragender

DI Martin Kroißbrunner
Stadt Graz

Raumplanung fußläufig auf Schiene bringen – fußläufige & schienenorientierte Siedlungsentwicklung

DI Stefan Müllechner, Architekturbüro DI Dr. Hannes Englmaier (vormals stadmland GmbH)

Raumplanung, Zufußgehen und Bahninfrastruktur sind drei Begriffe, die auf den ersten Blick nur wenig Berührungspunkte haben. Eine vertiefte Betrachtung lohnt jedoch, da die gegenseitigen Wechselwirkungen von Gemeinden für eine ressourcenschonende räumliche Entwicklung durch gezielten Einsatz von Maßnahmen genutzt werden können.

Bei einer *Haltestellen-orientierten Siedlungsentwicklung* handelt es sich um eine Planungsmethode, die Zersiedelung, geringen Dichten und räumlicher Funktionstrennung entgegenwirken soll und somit eine Alternative zur gängigen autogerechten Siedlungsentwicklung liefert (vgl. Tan 2013). Die Vorteile sind vielfältig:

- Siedlungsgebiete verfügen über einen hochwertigen Anschluss an den Öffentlichen Verkehr (ÖV).
- Die Abhängigkeit vom Auto wird verringert.
- Wege können umweltfreundlich zurückgelegt werden.
- Bestehende Bahninfrastruktur kann besser ausgenutzt werden.
- Ermöglichung niedrigerer Errichtungs- und Erhaltungskosten (z.B. Erschließung)

Ein wesentlicher Baustein der *Haltestellen-orientierten Siedlungsentwicklung* ist die Fußwegeinfrastruktur. Der Fußverkehr ist nicht nur wesentlicher Zubringer zum ÖV-System sondern zentrales Gestaltungselement.

Gemäß der österreichweiten Fahrgastbefragung „VCÖ-Bahntest“ kommt knapp ein Drittel der BahnnutzerInnen zu Fuß zum Bahnhof bzw. zur Haltestelle (vgl. VCÖ 2014). Eine Untersuchung für die DB Stationen und Services AG kommt zum Schluss, dass die Nahanbindung (ÖPNV, Rad, Fuß, Taxi) wichtiger ist als Parkmöglichkeiten für private PKW (vgl. Lehmann 2011 nach Infas 2009, S. 66, Rump 2004). Durch gute Bedingungen für FußgängerInnen (angenehme und sichere Wege, funktionale Mischung) kann der Anteil des Fußverkehrs als Zubringer noch deutlich gesteigert werden (vgl. Bahn.Ville Konsortium 2005).

Die *Haltestellen-orientierte Siedlungsentwicklung* bedarf eines schlüssigen raumplanerischen Konzepts, das die besondere Lage am ÖV-Knotenpunkt berücksichtigt und insbesondere Fragen der Fußgängerfreundlichkeit in den Mittelpunkt stellt (vgl. Bartholomew und Ewing 2011). Hierbei sollte ein besonderes Augenmerk auf das Schaffen einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und das Anlegen möglichst direkte Wege zu den Zielen (Wohnungen, Arbeitsplätze, Geschäfte) im Haltestellenumfeld gelegt werden. Das kann beispielsweise erreicht werden indem Gassen und Pfade, das grobmaschige Straßennetz für FußgängerInnen ergänzen.

Der Vortrag basiert u.a. auf den Ergebnissen aus dem laufenden Forschungsprojekt BahnRaum, das von stadtländ GmbH, TU Wien und yverkehrplanung GmbH im Auftrag der ÖBB Infrastruktur AG und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bearbeitet wird.

Weitere Informationen und Kontakt:

<http://bahnraum.at/>

Quellen:

Bahn.Ville – Konsortium (2004): Ergebnisse und Hinweise für die Planungspraxis aus dem Projekt Bahn.Ville“ (Wulfhorst, G. et al., Aachen, September 2002)

Bartholomew, Keith; Ewing, Reid (2011): Hedonic Price Effects on Pedestrian- and Transit-Oriented Development. In: Journal of Planning Literature 26 (1), pp. 18-34.

Lehmann, T. (2011): Der Bahnhof der Zukunft – Alternativen zum traditionellen Bahnhofsempfangsgebäude. Dissertation an der Fakultät VI – Planen Bauen Umwelt der TU Berlin.

Rump, Daniel (2004): Möglichkeiten und Grenzen siedlungsstrukturell abgestimmter Flächenbahnsysteme. Dissertation an der Fakultät für Raumplanung, Universität Dortmund.

Tan, Wendy (2013): Pursuing Transit-Oriented Development: Implementation through institutional change, learning and innovation. Dissertation am Amsterdam Institute for Social Science Research (AISSR), University of Amsterdam

Vortragender

DI Stefan Müllechner

Architekturbüro DI Dr. Hannes Englmaier (vormals stadtländ GmbH)



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Donnerstag, 8. Juni 2017

SPEED - DATIING

Kurzvorstellung von ca. 20 Good-practice Projekten, Austausch und Dialog zu den Konferenzschwerpunkten

Beim "Speed-Dating" werden an mehreren Tischen unterschiedliche Speed-Dating Projekte für ein paar Minuten (ca. 10 min) vorgestellt. Wenn das Signal zum Wechseln ertönt, wechselt die Gruppe an InteressentInnen an einen anderen Tisch und es gibt erneut Gelegenheit sich auszutauschen.

Das Speed-Dating stellt eine gute Möglichkeit dar, in kurzer Zeit mehreren InteressentInnen Projektinformationen zu geben und sich zu vernetzen.

Die Projektnummern zur Orientierung finden Sie im Detailablauf.

Eine Beschreibung der Projekte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten:

Lebenswerte Straßenräume innerorts:

Argumente, Kaufleute, Wirtschaft, Versorgung – Gestaltungsaspekte

1) Wie viele Sitzbänke besitzt ihre Gemeinde?

Thomas Schweizer, Fussverkehr CH

Wie viele Sitzbänke hat es in Ihrer Gemeinde?

Stehen sie am richtigen Ort?

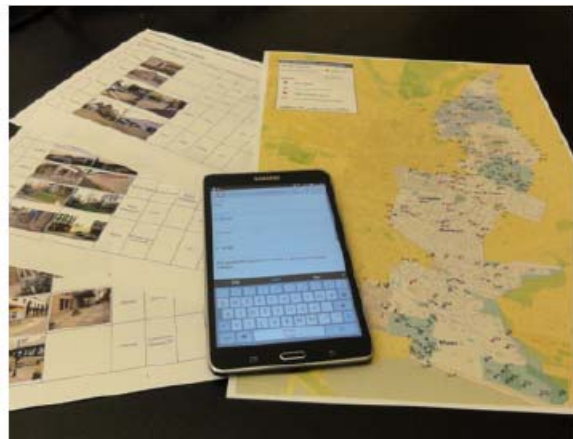
Braucht es zusätzliche, und wenn ja, wo?

Ein dichtes Netz an Sitzbänken ist ein Qualitätsmerkmal einer fußgängerfreundlichen Gemeinde. Mit Bänken können Begegnungsorte geschaffen werden, kann zum Beispiel die Mittagspause sitzend an der frischen Luft genossen werden. Für Eltern mit kleinen Kindern sind Bänke willkommene Etappenziele. Für ältere Menschen, die nicht mehr gut zu Fuß sind, sind Sitzbänke in regelmäßigen Abständen unverzichtbar. Durch die demografische Veränderung der Gesellschaft wird dieser Aspekt an Bedeutung gewinnen. Sitzbänke sind somit wichtige Elemente für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und tragen zur Belebung des öffentlichen Raums bei, was das Zufußgehen attraktiver macht.

Aufnahme der vorhandenen Bänke und Vorschläge zur Ergänzung

Sitzbänke sind nicht nur für die Freizeit, sondern auch im Alltag ein unverzichtbares Element der Fußgängerinfrastruktur. Entsprechend ihrer Lage haben sie verschiedene Funktionen wie Warten, Ausruhen und Erholen.

Die Untersuchung des Sitzbank-Netztes zeigt, ob die Lage der Sitzbänke die Bedürfnisse abdeckt. Darüber hinaus können Informationen zur Ausstattung aufgenommen werden. Das Sitzbankkonzept erlaubt es, das Angebot zu optimieren und den Unterhalt besser zu planen.



Vorgehen

- Aufnahme der vorhandenen Sitzbänke (mithilfe eines Tablet-Computers)
- Analyse des bestehenden Sitzbank-Netzes
- Vorschläge für Ergänzungen des Sitzbank-Netzes

Untersuchungsgebiet

- Ganze Gemeinde (nur Siedlungsgebiet)
- Einzelne Quartiere
- Strategisch wichtige Gebiete in der Gemeinde

Elemente der Aufnahme

- Sitzbänke (wenn gewünscht mit detaillierten Kriterien)
- Informelle Sitzgelegenheiten (z. B. Mauern oder Sitzstufen; diese können Sitzbänke teilweise ersetzen)

Partizipation

Lokale Interessengruppen (Quartiervereine, Seniorengruppen etc.) können in den Prozess einbezogen werden, entweder bei der Erhebung oder bei der Bewertung der Vorschläge.

Bisherige Erkenntnisse

Fussverkehr Schweiz hat bereits in mehreren Gemeinden Sitzbank-Konzepte erstellt und dafür eine einfache und effiziente Methode mit Tablet-Computer entwickelt. Die bisherigen Konzepte zeigen, dass in öffentlichen Grünräumen und Parks meistens genügend Bänke stehen. Hingegen fehlen sie entlang von Fußwegen in Quartieren und auf Plätzen.

Beispiel Lausanne: In einer Pilot-Untersuchung in acht Quartieren zeigte sich, dass dort, wo am meisten alte Menschen wohnen, am wenigsten Sitzbänke vorhanden sind.

Weitere Unterlagen : www.fussverkehr.ch/aufenthalt



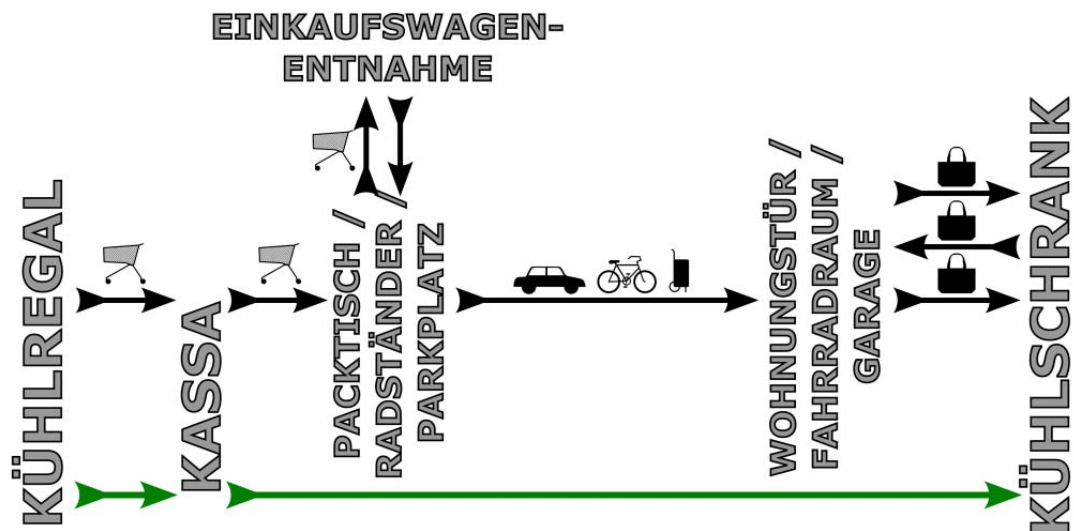
Vortragender

Thomas Schweizer
Fussverkehr CH

2) Multifunktionaler Einkaufswagen

Dr. Harald Buschbacher

Bei Einkaufswegen kürzerer und mittlerer Länge entfällt ein großer Teil der für den Einkauf erforderlichen Zeit nicht auf den Weg selbst, sondern auf die verschiedenen Umladevorgänge. Gelingt es, diese Vorgänge zu rationalisieren, gewinnt das Einkaufen zu Fuß oder mit dem Rad einen großen Vorsprung gegenüber dem Einkaufen mit dem Auto.



Wegetappen beim Einkaufen im Supermarkt:

Schwarz: konventioneller Einkauf; Grün: Einkauf mit dem multifunktionalen Einkaufswagen.

Wir haben die Aufgabe eines sowohl im Supermarkt, als auch am Weg von und nach Hause verwendbaren Wagens mit einer verstellbaren Konstruktion aus Aluminiumprofilen gelöst: Der Wagen enthält zwei Behälter, die wahlweise übereinander, oder hintereinander angeordnet sind. Der Umstellvorgang wird in einer einzigen Bewegung durchgeführt und der Inhalt der zwei Behälter bleibt aufrecht. Zum Abstellen zuhause kann der leere Wagen noch schmaler gemacht werden. Der multifunktionelle Einkaufswagen kann auch als Fahrradanhänger verwendet werden.



Der multifunktionelle Handwagen befindet sich derzeit in einem fortgeschrittenen Prototypstadium und wir sondieren Perspektiven einer kommerziellen Realisierung.

Vortragender

Dr. Harald Buschbacher

3) Motivieren zum Zu-Fuß-Gehen: Marketing, Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit für eine der alltäglichsten Dinge der Welt

DIⁱⁿ Kristina Sandrisser i.V. Kathrin Ivancsits, MA; Mobilitätsagentur Wien

Zu-Fuß-Gehen passiert größtenteils automatisch und unbewusst. Man setzt (sofern keine physischen Einflüsse einen daran hindern) einen Fuß vor den anderen ohne groß darüber nachzudenken. Dinge, die automatisch passieren, werden üblicherweise – von jedem einzelnen und von der Gesellschaft – weniger wertgeschätzt.

Darüber hinaus gibt es beim Zu-Fuß-Gehen kein daran geknüpfted klares, erstrebenswertes Objekt. Autofahren ist untrennbar mit Autos, Radfahren mit Fahrrädern verknüpft. Zu-Fuß-Gehen ist verknüpft mit: Füßen? Und kaufen wir Schuhe tatsächlich, weil wir so gerne zu Fuß unterwegs sind? Üblicherweise nicht.

Die Mobilitätsagentur Wien ist mit der Aufgabe konfrontiert, Kampagnen (Marketing, Werbung) für das Zu-Fuß-Gehen zu entwickeln und umzusetzen. Welche Mittel setzt man ein, um das Zu-Fuß-Gehen interessant, spannend und sogar begehrenswert/erstrebenswert darzustellen? Und wie kann man ein Bild transportieren, in dem es ums Zu-Fuß-Gehen geht? In so vielen Werbungen gehen und spazieren Kinder, Frauen und Männer – doch es geht nie ums Zu-Fuß-Gehen.

Vortragende

DIⁱⁿ Kristina Sandrisser i.V. Kathrin Ivancsits, MA
Mobilitätsagentur Wien

4) Warten auf den Bus – Energieautarke Haltestellen in Kärnten

Ing. Thomas Kloss, Congaia Solar Energy

Rastplatz für Radfahrer und Wanderer – Infrastruktur abseits der Stromversorgung mit Solarenergie

- Infrastruktur für Fahrräder und Rastplatz für Gäste
- Vollwertig und unabhängig überall sofort einsatzbereit, keine Verkabelungsarbeiten
- Leistungsstarke Beleuchtung in der Nacht
- USB Lademöglichkeit für Handy und Tablet
- W-LAN Hotspot
- E-Bike Ladestation
- Umweltfreundlich und unerschöpflich: positive CO2-Bilanz, Sonne als kostenlose Energiequelle
- Modulares System angepasst an Ihre Anforderungen und Ihren Standort



Vortragender

Ing Thomas Kloss
Congaia Solar Energy

Sicherheit - Aufmerksamkeit - Bewusstsein:

Kampagnen, Aktionen, gemischte Geh- und Radwege

5) Pimpys – Verkehrssicherheitsmaßnahmen für “Best Ager” von heute und morgen

Mag.^a Anita Eichhorn, KFV

Einleitung

Aktive Mobilität und Gesundheit bzw. Fitness hängen eng miteinander zusammen und stellen eine der Grundvoraussetzungen dar, um auch mit fortschreitendem Alter im Straßenverkehr sicher, eigenständig und verletzungsfrei unterwegs sein zu können. Um mehr Menschen anzuregen aktiv mobil zu sein, müssen geeignete Ansatzpunkte für unterschiedliche Zielgruppen entwickelt werden. Diesem Umstand wurde im VSF-Projekt „Pimpys – Verkehrssicherheitsmaßnahmen für “Best Ager” von heute und morgen“ Rechnung getragen, indem sich verändernde Lebensstile und Motive sowie das Mobilitätsverhalten der Altersgruppe 50+ analysiert und Empfehlungen für unterschiedliche Zielgruppen abgeleitet wurden.

Durchgeführte Analysen und Erhebungen

Um die Motive der nicht-motorisierten Verkehrsmittelwahl detaillierter zu beleuchten, wurden biographische Interviews (n=10) und darauf aufbauend eine standardisierte telefonische Befragung (n=400) mit Personen der Altersgruppe 50+ durchgeführt. Die Befragung diente darüber hinaus dazu, Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Mobilitätsbedingungen zu erfassen. Als geeignete psychologische Theorie wurde das Konzept des geplanten Verhaltens nach Ajzen herangezogen. Zusätzlich wurden Best- und Good-Practice-Beispiele für bewusstseinsbildende Maßnahmen zum Thema nicht-motorisierte Mobilität und Alter aufbereitet.

Ergebnis

Die im Projekt identifizierten Motive bildeten die Basis für die Entwicklung von vier Mobilitätstypen für aktive, nicht-motorisierte Mobilität (die Experimentierfreudigen, die Verantwortungsbewussten, die Abwartenden und die Gemütlichen). Das verwendete theoretische Modell des geplanten Verhaltens hat sich als passender Erklärungsansatz für das Mobilitätsverhalten erwiesen. Es konnten signifikante Zusammenhänge der Verkehrsmittelnutzung sowohl bei den unterschiedlichen Mobilitätstypen als auch bei den einzelnen Verkehrsmodi gezeigt werden.

Die Projektergebnisse und -erkenntnisse flossen in die Erstellung folgender Präventionsmaßnahmen ein:

- Der Leitfaden „Fit sein – mobil bleiben“ zeigt in anschaulicher Form Ansatzpunkte für eine zielgerichtete Bereitstellung von Mobilitätsangeboten auf. Die beschriebenen Mobilitätstypen können als Entscheidungsgrundlage für die Auswahl bestehender oder die Entwicklung neuer Maßnahmen herangezogen werden. Die vorgestellten Best-Practice-Beispiele enthalten bereits eine Zuordnung, welche Mobilitätstypen damit angesprochen werden können.
- Das Handbuch „Fit sein – mobil bleiben“, eine Anleitung für den Aufbau eines Sturzpräventionsprogramms für Erwachsene, richtet sich an MultiplikatorInnen, die in Gemeinden oder Einrichtungen Bewegungsförderungsprogramme aufbauen und langfristig durchführen wollen. Der erste Teil des Handbuchs gibt einen Überblick über den aktuellen Wissensstand zum Thema Sturzprävention und Tipps, wie die Mobilitätstypen bei der Planung einbezogen werden können. Der zweite Teil beschreibt, wie ein effektives Sturztraining aufgebaut sein sollte.

Schlussfolgerungen

Einstellungen, Gewohnheit, Können und Normen aus dem sozialen Umfeld sind wichtige Einfluss-größen auf das Mobilitätsverhalten. Regelmäßiges Zu-Fuß-Gehen beeinflusst einerseits die Gesundheit positiv und andererseits ist Fitness selbst die Voraussetzung, um sich überhaupt für Fußwege zu entscheiden. Diesen verstärkenden Kreislauf sollte man schon in jungen Jahren in Gang setzen, damit entsprechende Gewohnheits-muster ausgebildet werden können. Im Rahmen der Walk-Space "Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft" werden die wichtigsten Projektschritte und -ergebnisse vorgestellt.

Vortragende

Mag.^a Anita Eichhorn
KFV

6) Von der Straßensperre zur Straßenöffnung – Straßenfeste in der öffentlichen Wahrnehmung

DIⁱⁿ Petra Jens; Mobilitätsagentur Wien



Ein warmer Sommerabend, die Sonne steht schon tief und taucht die Straße noch einmal in weiches Licht. Ein kleines Mädchen tanzt versonnen zu den Klängen einer Salsa-Band. Alte Männer sitzen auf Stühlen am Straßenrand, unterhalten sich Bier trinkend, während aus einem bunten Foodtruck Tacos verkauft werden. Menschen tummeln sich um Stände mit feilgebotenen Handarbeiten, Nachbarn trinken plaudernd Mojito,

Bezirkspolitiker und lokale VIPs finden sich zum Fototermin ein. Für einen Moment könnte man glauben, auf einem anderen Kontinent zu sein, aber nein, wir sind nicht in Havanna. Wir sind mitten in Wien, auf einem lateinamerikanischen Straßenfest. Es geht vielleicht nicht ganz so spontan zu, wie in südlichen Städten, aber die Szene wirkt ähnlich: Wohnzimmeratmosphäre auf der Straße, unaufgeregte Festlichkeit. Und es ist bei weitem nicht die einzige Veranstaltung, die die geschäftige Routine eines Wiener Viertels durchbricht.

Eine Untersuchung der Mobilitätsagentur zeigt die zunehmende Beliebtheit der Wiener Straßenfest-Szene. Allein im Jahr 2016 erfreuten sich über eine halbe Million Menschen an über 400 Straßenfesten. Würde man diese Veranstaltungen alle aneinander reihen, so erstreckten sie sich über eine Länge von beinahe vier Kilometern. Immer öfters finden Menschen zusammen und veranstalten gemeinsam Feste in Parks, auf Plätzen oder auch in Sackgassen und Nebenstraßen. Dass letztere für Fahrzeuge manchmal gesperrt werden, mag Autofahrende zuweilen nerven. Für alle anderen bedeuten Straßenfeste eine Öffnung: mehr Raum, mehr Zeit für nachbarschaftliche Beziehungen, zum Spielen und zum Erholen.



Damit ein Straßenfest gelingt, müssen Veranstalter aber einiges an Zeit und Geld investieren. Das Einholen von Genehmigungen, die Suche nach freiwilligen HelferInnen und Sponsoren ist keine leichte Aufgabe. Ein Leitfaden zum Organisieren von Straßenfesten sowie Förderungen für Kultur- und Grätzinitiativen können da hilfreich sein. Die neue Plattform www.streetlife.wien ist ein weiterer Service für Menschen, die gerne Straßenfeste besuchen und solche, die selbst welche organisieren möchten. Hier kann man nach Lust und Laune nach Straßenfesten in Wien suchen, seine eigenen Feste kostenfrei bewerben und Tipps rund um Interventionen im öffentlichen Raum, wie zum Beispiel Parklets und Grätzloasen, finden. Nicht zuletzt ist die Plattform eine Hommage an die lebendige Straßenfest-Szene in Wien.

Vortragende

DIⁱⁿ Petra Jens
Mobilitätsagentur Wien

7) Stolperfalle Mensch – Workshops zur Förderung der eigenständigen Mobilität

Mag.^a Eva Aigner-Breus, KfV

Einleitung

ExpertInnen sind sich einig, dass Bewegungsfähigkeit und Gesundheit entscheidende Voraussetzungen sind, um im Straßenverkehr auch mit fortschreitendem Alter sicher, eigenständig und verletzungsfrei unterwegs sein zu können. Auch einschlägige Studien weisen darauf hin, dass regelmäßige Fußwege einerseits eine positive Bedeutung für die eigene Fitness haben und andererseits Fitness selbst eine wichtige Basis ist, sich überhaupt für Wege als FußgängerIn zu entscheiden. Mit steigendem Alter baut der Körper allerdings kontinuierlich Muskelmasse ab. Wenn diesem natürlichen Abbauprozess nichts entgegengesetzt wird, steigen das Sturzrisiko und die Gefahr, sich bei einem Sturz zu verletzen. Um mehr Bewusstsein über diese Zusammenhänge bei der Zielgruppe selbst zu schaffen, wurde der Workshop „Stolperfalle Mensch“ entwickelt.

Rahmenbedingungen

Der zweistündige Workshop richtet sich grundsätzlich an Personen ab 50 Jahren und wird von speziell ausgebildeten Moderatoren/innen abgehalten. Er soll einerseits Informationen zum Thema Sturzprävention vermitteln und andererseits die Möglichkeit bieten, sich mit anderen über das Thema auszutauschen, Fragen zu stellen und gemeinsam Lösungen, die auch im Alltag angewendet werden können, zu erarbeiten.

Zielsetzung und Inhalte

Der Workshop soll die Eigenkompetenz zur Erhaltung bzw. Förderung eigenständiger Mobilität stärken und die Auseinandersetzung mit Risikofaktoren für Stürze fördern. Das Design des Workshops ermöglicht einen Erfahrungsaustausch und Wissenserwerb und zeigt darüber hinaus Gefahrenbereiche im eigenen Wohnraum sowie mögliche Alltagslösungen auf. Eine Sensibilisierung der Teilnehmenden erfolgt vor allem für das Thema Fitness und die Rolle von Beweglichkeit bei der Sturzprävention.

Der/die Moderator/in „dockt“ an bestehendes Wissen an und greift dadurch die Erfahrungen der TeilnehmerInnen auf. Damit erhält der Workshop einen direkten Bezug zur individuellen Lebensumwelt. Lösungen sollen dadurch konkret und umsetzbar werden. Auf diese Weise ist auch eine nachhaltige Wirkung möglich.

Evaluierung

Die Evaluierung des Workshops erfolgte auf Basis des integrativen Baukastensystems für Evaluationen der AUVA (Spiel et al., 2013). In fünf Pilot-Workshops wurden die Akzeptanz, die didaktische Umsetzung sowie die Zielerreichung in einem Vorher-Nachher Design evaluiert. Für die Überprüfung der Wirksamkeit des Workshops wurde das Transtheoretische Modell der Verhaltensänderung (Prochaska und DiClemente) herangezogen.

Ergebnis

Erste Evaluationsergebnisse zeigen, dass der Workshop eine sehr hohe Akzeptanz aufweist und sowohl Lerneffekte erzielt als auch Verhaltensabsichten initiiert werden konnten. Die Workshopziele wurden mit den gewählten Methoden vollständig erreicht. Im Rahmen der Walk-Space "Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft" kann der Workshopaufbau und das Wirkkonzept im Detail vorgestellt werden.

Vortragende

Mag.^a Eva Aigner-Breus
KFV

8) Sicherheit für seh- und hörbeeinträchtigte Kinder

Mag.^a Dagmar Lehner, KFV

In Österreich sind laut Angaben des Bundesministeriums für Familien und Jugend (BMFJ) über 95.000 Kinder und Jugendliche unter 20 Jahre dauerhaft beeinträchtigt, dies entspricht 5,4% der unter 20-Jährigen. Die häufigsten Beeinträchtigungen betreffen Beweglichkeit, Sehen, Wahrnehmung (z.B. von Sprache, des eigenen Körpers, visuell oder auditiv) bzw. chronische Erkrankungen.

Im Rahmen dieses Projekts lag der Fokus auf blinden/hochgradig sehbeeinträchtigten Kindern sowie gehörlosen/hochgradig hörbeeinträchtigten Kindern in der Altersgruppe 0 – 15 Jahre. Es wurde analysiert, wo Problemfelder im Hinblick auf die Sicherheit von betroffenen Kindern vorhanden sind und welche Lösungsmöglichkeiten Betroffene sich wünschen, um die Sicherheit zu verbessern.

Ein Großteil der betroffenen Kinder und Jugendlichen ist häufiger als der österreichische Durchschnitt als Fußgänger oder mittels öffentlicher Verkehrsmittel im öffentlichen Raum unterwegs.

Sehbeeinträchtigte Kinder sind im öffentlichen Raum deutlich vorsichtiger unterwegs als gleichaltrige Sehende. Die Orientierung im öffentlichen Raum ist für Betroffene oftmals schwierig, da vorwiegend auf visuelle Reize (Schrifttafeln) gesetzt wird. Die gebotenen Hilfssysteme (Leitliniensysteme, akustische Ampelsignale) sind teilweise verbesserungswürdig. Es gibt keine einheitlichen akustischen Ampelsignale, Leitlinien sind oftmals nicht eindeutig bzw. irreführend. Für hörbeeinträchtigte Kinder gilt als oberste Prämisse visuelle Aufmerksamkeit. Durch das Trainieren im Alltag wird der visuelle Sinn deutlich geschärft und eine Kompensation zum fehlenden Gehörsinn geschaffen. Probleme treten auf, da jede Form von akustischen Informationen, bspw. Informationen zu unplanmäßigen Vorkommnissen (wie z.B. mittels Lautsprecherdurchsagen in öffentlichen Verkehrsmitteln) nicht empfangen werden können.

Ziel des Projekts war es, Erkenntnisse zu den Ängsten, Problemen, Gefahren und Wünschen von betroffenen Eltern/Kindern in Bezug auf die Sicherheit vor allem auch im Verkehrsbereich zu gewinnen, um darauf aufbauend nachhaltige Empfehlungen für Maßnahmen für die jeweilige Zielgruppe ableiten zu können. Dieses Ziel wurde durch Recherchen und Befragungen bei den Betroffenen erreicht; ein umfangreicher Maßnahmenkatalog, der sich sowohl an Eltern und Betreuungspersonen, als auch an Behörden und Stakeholder richtet, ist das Ergebnis des Projekts.

Vortragende

Mag.^a Dagmar Lehner
KFV

Nachhaltige Masterplanung | Infrastruktur klimaaktiv, bewegungsfördernd (im Alltag)

9) Fortschrittsbericht "Masterplan Gehen" und fußgängerspezifische Analyse von "Österreich Unterwegs"

DI Nikolaus Ibesich, Umweltbundesamt

Abstract zu diesem Beitrag siehe WORKSHOP B - nachhaltige Masterplanung | Infrastruktur klimaaktiv, bewegungsfördernd (im Alltag), Do. 8. Juni 2017

Vortragender
DI Nikolaus Ibesich
Umweltbundesamt

10) klimaaktiv mobil Programm „Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen“

Patricia Kandler, Klimabündnis Österreich

Das Programm wurde 2005 ins Leben gerufen, um Kinder, Jugendliche, Eltern und PädagogInnen zu einer gesunden und umweltfreundlichen Mobilität zu motivieren. Seither wurden österreichweit bereits 320 Bildungseinrichtungen beraten und begleitet.

Die wichtigsten Aspekte bei der Durchführung des Programms sind Sicherheit, unter Berücksichtigung der Entwicklung der Kinder und Jugendlichen, Gesundheitsförderung durch vermehrte Bewegung, die Förderung von sozialem Lernen auf dem Kindergarten- oder Schulweg und – last but not least – der Klimaschutz. Es leistet somit auch einen Beitrag zu den Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplänen der WHO (CEHAPE und The PEP).

Bildungseinrichtungen, die sich an dem Programm beteiligen, bilden mit der Unterstützung ihrer persönlichen MobilitätsberaterIn zunächst ein Mobilitätsteam, das sich aus PädagogInnen, ElternvertreterInnen, nach Möglichkeit auch SchülerInnen und VertreterInnen der betreffenden Gemeinde besteht. Nach einer Umfeldanalyse und einer Befragung zum Mobilitätsverhalten werden Maßnahmen entwickelt und umgesetzt. Neben baulichen Veränderungen, wie das Anbringen von Rad- und Rollerständen oder das Verlegen von Bushaltestellen, ist vor allem Bewusstseinsbildung gefragt. Und das nicht nur bei den Kindern, auch die Eltern müssen hier angesprochen und einbezogen werden.

Viele erfolgreiche Projektbeispiele resultieren aus den Erfahrungen der letzten Jahre, wie das Sammeln von Klimameilen, der verkehrte Wandertag, die Einführung von Pedibus-Linien oder Elternhaltestellen, das Feiern von Mobilitätsfesten, das Durchführen von Gehwegen oder der Erwerb von FußgängerInnenführerscheinen. In der Schule kann das Thema in allen Unterrichtsfächern behandelt werden, sei es im Englischunterricht oder in Zeichnen, in Turnen oder in Mathematik. Und auch alle Schulstufen werden angesprochen. Teilnehmen können Kindergärten, Horte und alle Schultypen, von der Volksschule bis zu den Pädagogischen Hochschulen.

In vielen Bildungseinrichtungen gelingt es im Rahmen des Programms das Thema klimafreundliche und gesunde Mobilität nachhaltig zu verankern. Sie melden sich regelmäßig, um bei Aktionen, wie bei der Klimameilen-Kampagne oder der Mobilitätswoche teilzunehmen.

In Summe konnten bisher fast 60.000 Kinder und Jugendliche sowie 3.500 PädagogInnen in Österreich und rund 800.000 PKW-Wege und damit mehr als 600 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Vortragende

Patricia Kandler
Klimabündnis Österreich

11) Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden - Siedlungsstrukturen für FußgängerInnen

Univ-Prof. Dr. Gernot Stöglehner, DI Anna König – klimaaktiv mobil Programm

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingereicht. Der Abstract wird nachgereicht und ist auf der DOKU-CD der XI. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017 nachzulesen.

Vortragende

Univ-Prof. Dr. Gernot Stöglehner
DI Anna König
klimaaktiv mobil Programm

12) Leitfaden für Aktionen im Straßenraum

Dr.ⁱⁿ Astrid Klimmer-Pöllertzer; Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung

Der Leitfaden für Aktionen im Straßenraum dient als Checkliste zur Organisation von Veranstaltungen auf Wiens Straßen und Plätzen.

Die Stadt Wien unterstützt Aktionen im Straßenraum, die zum Aufenthalt im öffentlichen Raum einladen und die zur Belebung der Straße durch impulsgebende Aktivitäten und Veranstaltungen beitragen.

Es ist für eine interessierte Privatperson bzw. Institution nicht einfach als AntragstellerIn sich einen Überblick zu verschaffen, welche Ansprechpersonen für Genehmigungen zu kontaktieren sind, mit welchem Zeitplan man rechnen muss bzw. welche Kosten bei der Durchführung einer Veranstaltung seitens der Behörde anfallen werden.

Um zukünftige Aktionen im öffentlichen Raum zu forcieren ist es notwendig, den Bürgerinnen und Bürgern die entsprechenden Werkzeuge für die Organisation einer kreativen Aktion in die Hand zu geben.

Seitens der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung wurde ein dienststellenübergreifender Abstimmungsprozess initiiert, mit dem Ziel, Verfahrensabläufe zu hinterfragen bzw. für AntragstellerInnen nachvollziehbar darzustellen.

Der entwickelte Leitfaden ist eine erstmalige Dokumentation aller nötigen Genehmigungsverfahren für Aktionen im Straßenraum um diese möglichst effektiv und effizient durchzuführen, er bietet „Hilfe durch den Behördenschwermel“ und macht Veranstaltungs-Know-how allen zugänglich.

Er beinhaltet wichtige Informationen zum Antragsverfahren und –ablauf, gibt Auskunft über verfahrensführende und verfahrensbegleitende Dienststellen, anfallende Kosten und wichtige Kontaktadressen, aber auch Tipps im Hinblick über mögliche Aktivitäten, Veranstaltungs-Infrastrukturen, Werbung und Sponsoring.

Der Leitfaden dient als Checkliste zur Organisation von Aktionen auf Wiens Straßen und Plätzen. Schritt für Schritt begleitet er interessierte Personen und trägt zum reibungslosen Ablauf und Gelingen von temporären Aktionen bei.

Zielgruppen sind all jene Personen bzw. Institutionen, die in ausgewählten Straßenabschnitten temporäre Aktionen durchzuführen möchten, wie z.B. private Personen, Gruppen, Vereinen, Bildungseinrichtungen wie Schulen oder Kindergärten oder lokalen Unternehmen.



Dieser Leitfaden unterstützt interessierte StraßenraumnutzerInnen bei der Abwicklung der Verfahrensabläufe und der Bewilligungen einer temporären Aktion im Straßenraum. Er leistet einen erfolgversprechenden Beitrag zur Umsetzung von Aktionen mit dem Ziel, die hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu fördern und die Lebensqualität in der Stadt zu steigern.

Zum Leitfaden wurde eine Internetseite eingerichtet, mit der Möglichkeit den Leitfaden gratis herunterzuladen:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/leitfaden.html>

Vortragende

Dr.ⁱⁿ Astrid Klimmer-Pölleritzer; Stadt Wien
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung

13) Regelwerksinhalte in der ÖBB-INFRA - Qualitäten zu Fuß

DI Thomas Pipp, ÖBB-Immobilienmanagement

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingereicht. Der Abstract wird nachgereicht und ist auf der DOKU-CD der XI. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017 nachzulesen.

Vortragender

DI Thomas Pipp

ÖBB-Immobilienmanagement

Mobilität der Zukunft: zu Fuß

Rolle demographischer Wandel, Möglichkeiten Fußgängerchecks, Berücksichtigung der Ergebnisse der österreichweiten Mobilitäts-erhebung 2013/2014, Technologien, Automatisierung,...

14) Easy Travel

Univ. Prof. Dr. Markus Mailer, Universität Innsbruck, Institut für Infrastruktur, Arbeitsbereich Intelligente Verkehrssysteme

Das im Programm Mobilität der Zukunft geförderte Projekt EasyTravel beschäftigt sich mit der Entwicklung von innovativen Mobilitätsangeboten, die als Komplettpaket Urlaubern sowohl eine (internationale) An- /Abreise als auch Mobilität vor Ort, ohne eigenen PKW ermöglichen und so einen nachhaltigen Tourismus fördern. Da die Themen Gepäcktransport und Mobilität am Urlaubsort für den Großteil der Urlauber bei der Wahl des eigenen PKW als bevorzugtes Verkehrsmittel zur An- und Abreise ausschlaggebend sind, liegt der Fokus insbesondere auf innovativen, integrierten Lösungen zu Gepäcktransport und flexibler Mobilität am Urlaubsort. Als weiterer wesentlicher Baustein wird die Möglichkeit der Buchung von entsprechenden (Mobilitäts-)angeboten einer lückenlosen Mobilitätskette in einer integrierten Buchungsplattform betrachtet.

Der Tourismus in Österreich ist maßgeblich von Gästen in ländlichen (alpinen) Bereichen geprägt, die auch aus dem Ausland vorwiegend mit dem eigenen PKW anreisen. Auch im Sinn eines nachhaltigen Tourismus wird vermehrt eine Anreise der Gäste mit dem Öffentlichen Verkehr (Bahn) angestrebt. Um diese Form der Anreise attraktiv und auch als Alternative zur Nutzung des PKW zu gestalten, ist ein lückenloses Angebot nötig, das in der gesamten Reise die Bedürfnisse der Urlauber in entsprechender Qualität abdeckt.

Untersuchungen zeigen, dass während im Winter der Transport des Reisegepäcks der wesentliche Entscheidungsgrund ist, nicht die Bahn für die Urlaubsanreise zu nutzen, im Sommer vor allem die Befürchtung einer nicht ausreichenden Mobilität am Reiseziel entscheidend ist. Neben Ansätzen, die im Sinne einer „Mobilitätsgarantie“ verschiedene Mobilitätsangebote und –services für die Gäste bereitstellen (vgl. z.B. Sanfte Mobilität in Werfenweng) kommt auch der Ausgestaltung der Verkehrssysteme im Urlaubsort auch für den Fußgängerverkehr besondere Bedeutung zu. Immerhin nutzen 70% der Pkw-Reisenden ihr Auto während eines Winterurlaubes am Reiseziel nicht.

Im Projekt Easy Travel, dessen Ziel es ist ein "Rundumsorglospaket" für nicht Pkw-Anreisende zu entwickeln, stehen daher neben besseren Angeboten im Gepäcktransport und der einfache Buchung aller Komponenten einer lückenlos durchgehenden Mobilitätskette in einem Vorgang (one-stop-shop) auch die Sicherstellung einer attraktiven Vor-Ort-Mobilität im Fokus.

Dabei wird unter anderem die Befragung von Urlaubsgästen und Reisenden zu deren Wünschen und Anforderungen zurückgegriffen, die auch die Einschätzung der Qualität der Verkehrssysteme (inkl. Fußgänger) im Urlaubsort in der Region Ötztal beinhaltet. Im Rahmen der Präsentation können erste Ergebnisse des Projekts EasyTravel mit denen anderer Projekte wie z.B. zum Thema Gesundheitsorientierter Tourismus und Mobilität (Regionen Hohe Salve, Innsbruck, Pitztal), nachhaltige Tourismusregion Alpbach (Projekt Mount++) kombiniert werden, um diese Aspekte für die Konferenz maßgeschneidert zu beleuchten.

Vortragender

Univ. Prof. Dr. Markus Mailer

Universität Innsbruck, Institut für Infrastruktur, Arbeitsbereich Intelligente Verkehrssysteme

15) (R)adOmnes

Alex van Dulmen, BBE MSc, TU Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Kurzfassung

Die öffentliche Gesundheit steht unter anderem durch Bewegungsmangel und Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs immer mehr unter Druck. Deswegen wird im FFG-Projekt (R)adOmnes erforscht, wie man Menschen dazu motivieren kann, nicht-motorisierte Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen und damit selbst aktiv Gesundheitsförderung für sich und andere zu betreiben. Die positiven Wechselwirkungen zwischen aktiver Mobilität im Alltag und Gesundheit sind erwiesen, diese müssen allerdings in allen Altersgruppen durch neue Konzepte angeregt werden. Dazu wurde eine bestehende Verkehrsanwendung (Routing-App „Bike Citizens“) prototypisch um ein emissionsarmes Routing sowie ein gesundheitsförderndes Incentivekonzept erweitert.

Emissionsarmes Routing

Ein makroskopisches Verkehrsmodell für Graz wurde angewandt, um Schadstoffemissionen (PM, SO₂, NO₂ und CO) für das Jahr 2016 stundenfein zu berechnen. Für diese Emissionswerte wurde die lineare Verbreitung unter Berücksichtigung der Bebauung und Distanz zur Straßenachse berechnet und als konsolidiertes Raster exportiert. Dieses Raster wurde mit einem routingfähigen Graphen basierend auf OpenStreetMap gemacht, damit die Emissionswerte vom Routingalgorithmus der App berücksichtigt werden können. Abbildung 1 zeigt, wie je nach Tageszeit unterschiedliche Routen zwischen denselben zwei Punkten das Einatmen von Luftschadstoffe konsequent vermeiden.

Gesundheitsförderndes Incentivekonzept

Basierend auf den Ergebnissen des FFG-Projekts Nice Rides, in dem die Anreizwirkung von Spielmechaniken auf das Radfahren erforscht wurde, wurde ein Incentivekonzept entwickelt, um gesundheitswirksame Bewegung im Rahmen der Alltagsmobilität zu fördern. Es wurden vier Fitnessklassen definiert (keine Bewegung, etwas Bewegung, erfüllt Mindestanforderung*, erfüllt Optimalanforderung*). Durch gezielte Incentives und Spielmechaniken, die in einem Web-Dashboard dargestellt werden, sollen die BenutzerInnen dazu motiviert werden, in eine höhere Fitnessklasse aufzusteigen und mehr Bewegung in ihren Alltag zu integrieren.

Damit die potentielle Anreizwirkung für aktive Mobilität und positive Effekte auf die Gesundheit quantifiziert werden können, wird die prototypische Anwendung des gesundheitsfördernden Incentivekonzeptes in einer Probandenstudie im ersten Halbjahr 2017 getestet.

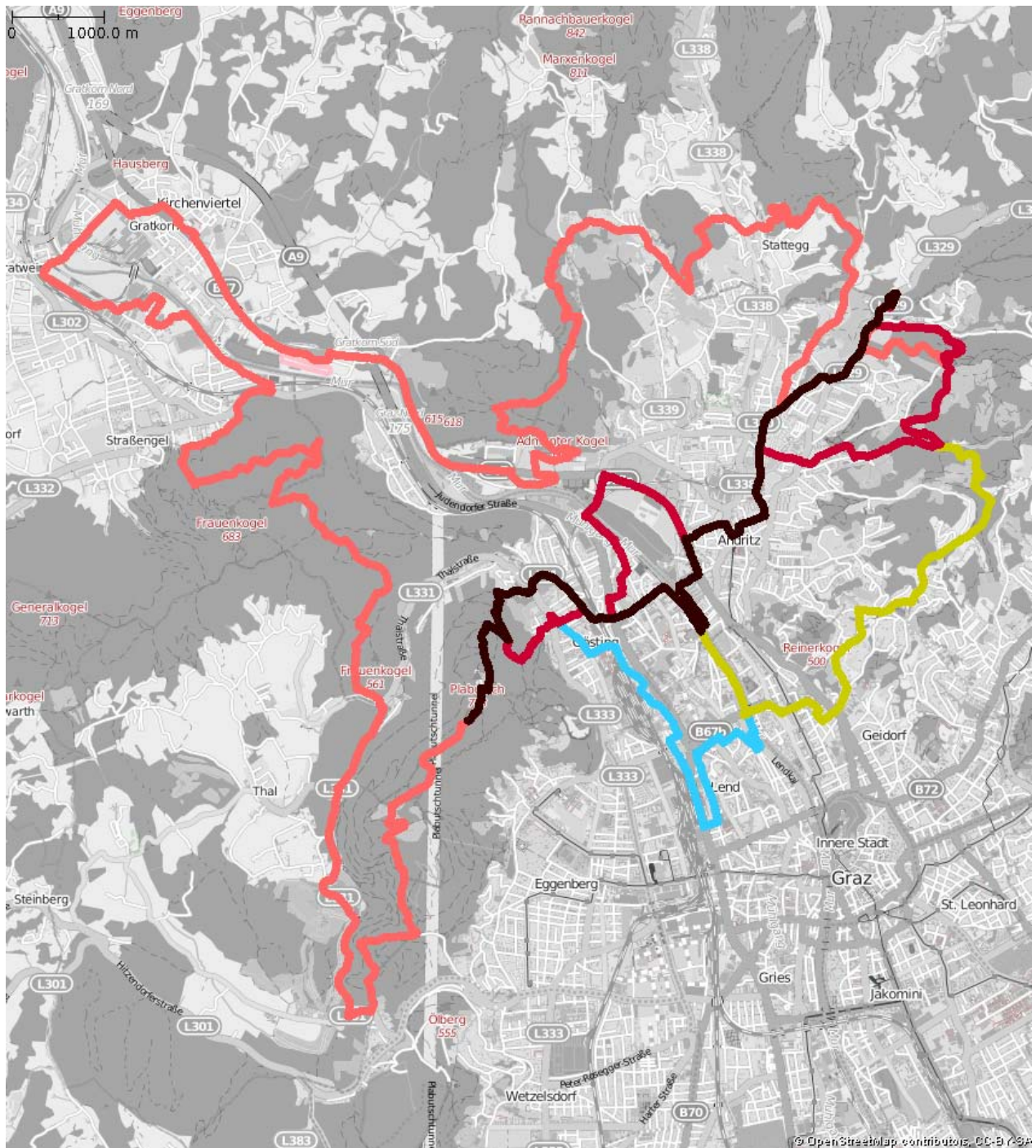


Abbildung: Unterschiedliche Routenempfehlungen vom Plabutsch nach Dürngrabenweg nach Tageszeit (Schwarz: nachts, Blau: vormittags, Gelb: mittags, Hellrot: nachmittags, Dunkelrot: abends (Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende, Rendering Mapnik b/w, CC-BY SA)

Vortragender

Alex van Dulmen, BBE MSc

TU Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Walk-space.at

16) Erfassung des Aktivverkehrs im städtischen Raum

Heinz Salzer, Günther Pichler GmbH

- Grundsätzliche Voraussetzungen, was benötige ich für die Planung einer fußgängergerechten Stadt
- Welche gesetzlichen Einschränkungen habe ich zu berücksichtigen • wozu benötige ich valide Daten im Hinblick auf:
 - Überwachung des Verkehrs
 - Planung des Verkehrs
 - meine Kommunikation
 - die Sicherheit
- Wie und womit erfasse ich Daten
- Welche technischen oder manuellen Möglichkeiten gibt es derzeit?
- Frequenzdaten veröffentlichen - Warum?

Weitere Informationen unter: <http://www.gpv.at/>

Vortragender

Heinz Salzer
Günther Pichler GmbH



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Donnerstag, 8. Juni 2017

RUNDGANG „Klagenfurt gut zu Fuß“

Passagen, Innenhöfe, Plätze, neue Projekte

DI Robert Piechl, DI Alexander Sadila, Stadt Klagenfurt
unter Begleitung StR Frank Frey, Stadt Klagenfurt



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

SPEED - DATING

Kurzvorstellung von ca. 20 Good-practice Projekten, Austausch und Dialog zu den Konferenzschwerpunkten

Beim "Speed-Dating" werden an mehreren Tischen unterschiedliche Speed-Dating Projekte für ein paar Minuten (ca. 10 min) vorgestellt. Wenn das Signal zum Wechseln ertönt, wechselt die Gruppe an InteressentInnen an einen anderen Tisch und es gibt erneut Gelegenheit sich auszutauschen.

Das Speed-Dating stellt eine gute Möglichkeit dar, in kurzer Zeit mehreren InteressentInnen Projektinformationen zu geben und sich zu vernetzen.

Die Projektnummern zur Orientierung finden Sie im Detailablauf.

Eine Beschreibung der Projekte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten:

Mobilität der Zukunft: zu Fuß

Rolle demographischer Wandel, Möglichkeiten Fußgängerchecks, Berücksichtigung der Ergebnisse der österreichweiten Mobilitätserhebung 2013/2014, Technologien, Automatisierung,...

1) AktivE Jugend – Förderung aktiver Mobilität mittels mobile Endgeräte

DIⁿ Verena Beiser, BOKU, Institut für Landschaftsplanung

Dieser Konferenzbeitrag geht auf die Ergebnisse des Forschungsprojekts AktivE Jugend (Förderprogramm Mobilität der Zukunft, BMVIT/FFG) ein. Anstatt mobile Geräte wie Smartphones für den Bewegungsmangel von Jugendlichen verantwortlich zu machen, analysierte das Projektteam das Potential dieser Geräte, Jugendliche zu mehr Bewegung zu motivieren. Ziel des Projekts war die Entwicklung eines Werkzeugs zur (außer-)schulischen Arbeit mit Jugendlichen (JAM – Jugend Aktiv Mobil-Toolkit).

Aufgrund der heterogenen Zusammensetzung von Jugendgruppen und schnelllebiger Jugendtrends gibt es derzeit wenig Wissen darüber, wie Jugendliche in Österreich im Öffentlichen Raum aktiv mobil sind. Welche Formen von aktiver Mobilität wie Gehen, Skaten, Roller fahren, Radfahren etc. verwenden diese auf ihren täglichen Wegen und wie sieht der Beitrag der aktiven Mobilität zur Lebensqualität aus? Um das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen zu untersuchen, wurden im Projekt AktivE Jugend verschiedene Methoden und Werkzeuge der Landschafts-, Verkehrsplanung und Sportwissenschaft kombiniert. Von besonderem Interesse waren dabei die Zusammenhänge zwischen Intensität und Frequenz der körperlichen Aktivität und der Qualität des Öffentlichen Raums. Über einen Zeitraum von zwei Jahren wurde die aktive Mobilität von Wiener Schülerinnen und Schülern zwischen 15 bis 17 Jahren stadträumlich erfasst. Im Frühjahr 2015 und 2016 wurden Aktivitätsmuster von Jugendlichen mit einem Tracking-App am Smartphone, Akzelerometern (Aufzeichnung von Bewegungsintensitäten und Schrittzahlen) und analogen Aktivitätenlogbüchern erhoben. Anschließend wurden in Feedback-Workshops die aktiv aufgesuchten Wege und Orte mit den Schülerinnen und Schülern visualisiert und analysiert. In Interventionsworkshops lernten die Jugendlichen, aktive Mobilitätsformen wie Geo-Caching und GPS-Drawing als spielerische Möglichkeit mobiler Technologie kennen. Die im Laufe des Projekts erhobenen Daten zeigen, dass sich die Jugendlichen im Hinblick auf aktive, gesundheitsbezogene Mobilität in drei Bewegungstypen – sportliche, gehbegeisterte oder gemütliche Jugendliche – unterscheiden lassen. Vor allem Zufußgehen als Alltagsmobilität trägt wesentlich dazu bei, dass Jugendliche sich entsprechend der WHO-Empfehlungen bewegen.

JAM-Toolkit: Der interdisziplinäre Mixed-Methods-Ansatz diente als Basis zur Entwicklung des „Werkzeugkastens“. JAM visualisiert und verortet gesundheitsförderliche Mobilität und eröffnet Jugendlichen eine wertschätzende Perspektive auf Gehen und Radfahren. JAM dient als Werkzeug, gezielt und spielerisch mit Jugendlichen die Themen Gehen und Radfahren und ihr Mobilitätsverhalten und die räumlichen Voraussetzungen für Bewegung und Alltagsmobilität zu reflektieren. Neben Gesundheit und Nachhaltigkeit als Effekte aktiver Mobilität werden auch Medien- und Datenschutzkompetenzen im Umgang mit

mobilen Technologien erworben. JAM ist für das Setting Schule konzipiert, um Bewegung und Gesundheit von Schülerinnen und Schülern im Alltag zu fördern, aber es gibt auch Anknüpfungspunkte JAM für Bereiche wie Freizeitpädagogik, Gesundheit und Stadtentwicklung einzusetzen.

Weitere Informationen zum Projekt AktivE Jugend:

<http://aktive-jugend.boku.ac.at/>

AktivE Jugend ProjektpartnerInnen:

- Institut für Landschaftsplanung – Projektkoordination, BOKU Wien, Doris Damyanovic, Irene Bittner, Verena Beiser, Florian Reinwald, Beratung: Gerda Schneider,
- Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung, BOKU Wien, Thomas Schauppenlehner, Anna Höglhammer, Beratung: Andreas Muhar
- Institut für Sportwissenschaft, Abteilung Bewegungs- und Sportpädagogik, Universität Wien, Rosa
- Diketmüller, Franz Mairinger, Beratung: Michael Kolb
- komobile w7 GmbH – Büro für Verkehrsplanung, Martin Niegl, Liette Clees, Beratung: Romain Molitor

Vortragende

DIⁱⁿ Verena Beiser

BOKU, Institut für Landschaftsplanung

2) Projekt ACTIV8! - Aktive Mobilität effizient fördern

DI Clemens Raffler, DI Roland Hackl, tbw research

Zurzeit werden Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität (zu Fuß gehen, Radfahren, etc.) in erster Linie punktuell aus Einzelinitiativen und Einzelplanungen heraus gesetzt. Unklare Wirkungszusammenhänge zwischen der Bedeutung aktiver Mobilität und ihren jeweiligen Voraussetzungen (Treiber und Barrieren) bedingen neben **föderalen Unstimmigkeiten** jedoch auch **Effizienzdefizite** (Mittelleinsatz, Akzeptanz) in der **Politik- und Maßnahmenformulierung** sowie in der **Planungspraxis**. Eine **stärker wissens- und evidenzbasierte Vorgangsweise** kann hier deutliche Verbesserungen bringen (Maßgeschneiderte Lösungen anstatt starrer Patentrezepte). Die Idee von ACTIV8! ist es, eine **ganzheitliche Betrachtung der aktiven Mobilität** vorzunehmen und ausgehend von der Summe der jeweiligen Gegebenheiten vor Ort spezifische und **erfolgsversprechende Maßnahmenbündel** zur Förderung des Fuß- aber auch Radverkehrs abzuleiten.

Diesen Herausforderungen stellt sich das Projekt ACTIV8!, welches im Rahmen der vierten Ausschreibung „Mobilität der Zukunft“ durch das BMVIT gefördert und von den Projektpartnern tbw research, HERRY Consult, Research & Data Competence und dem Institut für Stadt- und Regionalforschung der TU-Wien bearbeitet wird. Derzeit werden im Rahmen des Projektes ACTIV8! **mathematisch-statistische Modelle** entwickelt, die Wirkungen räumlicher, sozialer und infrastruktureller Faktoren auf aktive Mobilität (Fußverkehr, Fahrradverkehr) in oberösterreichischen Gemeinden (als Pilotregion) untersuchen, erklären und quantifizieren. Die Basis für die Abschätzung von Einflüssen auf die aktiven Verkehrsmodi (insb. Fußverkehr) bildet deren Quantifizierung. Dabei werden **lokale räumliche, soziale, politische und infrastrukturelle Gegebenheiten** als Indikatoren beschrieben.

Zur Entscheidungsunterstützung bei der Maßnahmenfindung für Fußverkehrsplanungen wird im Rahmen von ACTIV8! ein statistisches Modell erstellt. Mit diesem ist eine Abschätzung der treibenden und begrenzenden Einflüsse auf das Zu-Fuß gehen möglich. Betrachtete Fragestellungen sind, inwiefern beispielsweise das Vorhandensein bestimmter **sozialer Milieus**, die Fußgängerfreundlichkeit der **Siedlungsstruktur** und des **Straßennetzes**, Faktoren der **Topographie** oder des **Klimas**, den Fußverkehr in einer Gemeinde begünstigen beziehungsweise erschweren.

Aufbauend auf den Erkenntnissen zur Wirkrichtung und –stärke der Einflussfaktoren, werden geeignete **Methoden zur Ableitung gebiets- und zielgruppenspezifischer Maßnahmenbündel sowie Strategien** für eine effiziente und nachhaltige Förderung aktiver Mobilität abgeleitet. Dadurch können die Modelle aus ACTIV8! gleichzeitig als Planungstool zur Maßnahmensimulation sowie als Instrument zum interkommunalen Benchmarking für die Förderung des Fußverkehrs eingesetzt werden.

Vortragende

DI Clemens Raffler

DI Roland Hackl

tbw research

3) AIT Smart Survey

Markus Ray, AIT

AIT Smart Survey

Einfache und zuverlässige Mobilitätserhebungen mit Smartphones

Die smarte Mobilitätserhebung

AIT Smart Survey bietet ein effizientes, qualitativ hochwertiges und kostengünstiges Service zur Sammlung von Mobilitätsinformationen mit Smartphones.

Die zurückgelegten Wege und verwendeten Verkehrsmittel werden mittels Smartphone automatisch erhoben und in einem digitalen Mobilitätstagebuch gespeichert — weitaus genauer als bei einer schriftlichen Erfassung. Für die Durchführung einer Mobilitätserhebung werden mit AIT Smart Survey somit lediglich Zugangsdaten für die Teilnehmer der Erhebung und ein Web-Browser mit Internetanschluss zur Analyse und weiteren Nutzung der erhobenen Mobilitätsdaten benötigt.



Die Smart Survey App

Teilnehmer einer Mobilitätserhebung laden AIT Smart Survey über den App-Store auf ihr Smartphone und melden sich mit einem persönlichen Zugangscode für Ihre Erhebung an.

Die App überträgt Bewegungsdaten wie GPS Koordinaten und Beschleunigungen des Smartphones an den AIT Server.

Am Puls der Forschung

Am AIT Server werden die verwendeten Verkehrsmittel automatisch mit Mustererkennungsmethoden bestimmt. Eine besondere Eigenschaft von AIT Smart Survey ist die zuverlässige Unterscheidung zwischen acht verschiedenen Verkehrsmitteln: zu Fuß, Fahrrad, Motorrad, Auto, Bus, Straßenbahn, U-Bahn und Schnellbahn.

Der digitale Fragebogen

Die Teilnehmer der Mobilitätserhebung können die erfassten Daten mit dem Web-Browser oder der App ergänzen sowie zusätzliche Fragen im Sinne einer klassischen Haushalts- bzw. Personenbefragung beantworten. So können beispielsweise Wegezwecke und wichtige Aufenthaltsorte erfasst werden: Arbeitsplatz, Ausbildung und Schule, Sport, Einkaufen, usw.

Das Monitoring und die Analyse

Der Fortschritt der Mobilitätserhebung kann über einen eigenen Zugangscode live beobachtet und analysiert werden. AIT Smart Survey berechnet gängige Statistiken und bietet einen Datenexport zur Integration in marktübliche Planungssoftware wie PTV Visum.

Der Datenschutz

Die Erhebungsteilnehmer melden sich anonym bei AIT Smart Survey an. Die Kontaktdaten verbleiben ausschließlich bei der durchführenden Institution der Mobilitätserhebung — strikt getrennt von den Erhebungsdaten am AIT Server.

Die Vorteile

Die Vorteile von AIT Smart Survey gegenüber klassischen, kostspieligen und oftmals auch ungenauen Erhebungen liegen auf der Hand:

- Einfache Teilnahme
- Keine vergessenen Wege
- Detaillierte, zuverlässige Wegeinformationen
- Automatische Unterscheidung zwischen acht verschiedenen Verkehrsmitteln
- Umfangreiche Statistiken
- Datenexport zur Integration in Planungssoftware
- Laufende Fortschrittsüberwachung
- Hoher Datenschutz
- Geringer Betreuungsaufwand



Vortragender

Markus Ray
AIT

4) ROUTINE - Förderung von körperlicher Bewegung durch Fitness-Reiseplaner für Alltagsmobilität

Mag. Daniel Bell in Vertretung für Elisabeth Füssl, Factum

Ziel des Projektes

Ein ansehnlicher Teil der von der WHO empfohlenen täglichen körperlichen Bewegung kann im Zuge eines Alltagsweges mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) in Kombination mit Fuß-/Radwegen ausgeübt werden. Im Rahmen des Projekts ROUTINE ist es das Ziel, einen Demonstrator eines Reiseplaners zu entwickeln, aus dem abgelesen werden kann, wie viel gesundheitsfördernde Bewegung auf einem Weg potentiell gemacht werden kann.

Umsetzung

Zunächst werden Daten erhoben, welcher Bewegungsumfang im Zuge der ÖV-Nutzung - z.B. beim Stiegensteigen - von NutzerInnen verschiedener Altersgruppen erreicht werden kann. Zur Anwendung kommen dabei im Rahmen von Feldtests Herzfrequenzmessgeräte, Beschleunigungsmesser, Schrittzähler und Beobachtungen. Der Fitness-Reiseplaner wird



zusätzlich zu den herkömmlichen Reiseparametern (z. Bsp. Fahrtdauer) in einer einfachen übersichtlichen Form das Bewegungspotential einer Route darstellen. Dazu werden Standardreiserouten berechnet und mit den oben beschriebenen sportwissenschaftlichen Ergebnissen (z.B. Anzahl der Schritte) ergänzt.

Wirkung

Durch die einfach realisierbaren Bewegungsziele, über die sich die NutzerInnen über die App informieren können, steigt die **Motivation, sich im Alltag körperlich aktiv zu bewegen** z.B. anstatt der Rolltreppe die Treppen zu benutzen, um die Muskulatur zu kräftigen. Es werden erstmals empirisch gesicherte Daten über das Bewegungspotential bei der ÖV-Nutzung verfügbar sein. Der Fitness-Reiseplaner dient als Instrument zur **Sensibilisierung für mehr Bewegung** auf Alltagswegen. Zudem leistet er einen Beitrag zur **Attraktivierung des ÖV** für bestehende und potentielle NutzerInnengruppen, die an diesem frei und höchst einfach realisierbaren Gesundheitsverhalten „körperliche Aktivität“ interessiert sind.

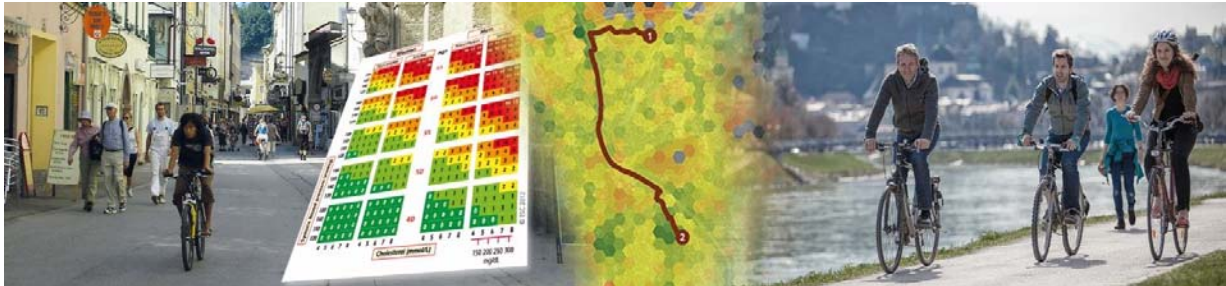
Vortragender

Mag. Daniel Bell in Vertretung für Elisabeth Füssl

Factum

5) GISMO – Geographische Information zur Förderung eines gesunden Arbeitsweges

Martin Loidl MSc, Universität Salzburg, Geoinformatik- Z_GIS



GISMO – Geographical Information Support for Healthy Mobility

Projektlaufzeit: 10. 2016 - 10. 2018

Projektleitung: Martin Loidl (Z_GIS)

Projektkonsortium: Universität Salzburg - IFFB Geoinformatik Z_GIS, SALK – Institut für Sportmedizin, Universitätsspital Zürich – Herzzentrum, RSA Studio iSPACE, TraffiCon, Herry Consult

Webauftritt: www.gismoproject.com

Förder- und Auftraggeber: BMVIT „Mobilität der Zukunft – 6. Ausschreibung“ (FFG Projekt Nr. 854974)

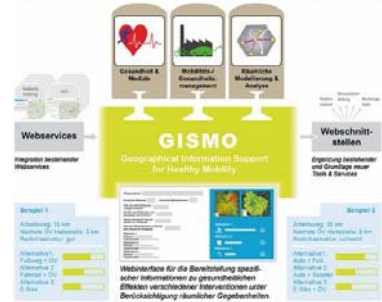
Ausgangslage:

Es wird vermutet, dass zwischen der räumlichen Charakteristik des Arbeitsweges, Maßnahmen im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und gesundheitlichen Effekten relevante Korrelationen und Wechselwirkungen bestehen. Diese sollen im Rahmen des Projekts GISMO untersucht und systematisch beschrieben werden, um Handlungsempfehlungen für PendlerInnen bzw. Betriebe formulieren und potentielle Effekte quantifizieren zu können.

Projektziele:

- Evidenzgrundlage für den gesundheitlichen Effekt aktiver Mobilitätsformen schaffen. Dafür wird eine gezielte Intervention in einem Großbetrieb durch eine (sport-) medizinische Studie begleitet und evaluiert.
- Mobilitäts-Empfehlungen für den individuellen Arbeitsweg optimieren und zu erwartende gesundheitliche Effekte kommunizieren.

- Konzeption einer entscheidungsunterstützenden Informationsplattform zur Förderung aktiver Mobilität im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Mit dieser Informationsplattform wird eine Evidenzgrundlage für individuelle Mobilitätsentscheidungen und für Maßnahmen im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements geschaffen.



Erwartete Resultate:

- Integration domänenspezifischer Ansätze aus der (sport-) medizinischen Forschung, der Geoinformatik und der Mobilitätsforschung im betrieblichen Mobilitätsmanagement.
- Verbindung von gesundheitlicher Prävention und Berufspendeln in einer Informationsplattform für Unternehmen und MitarbeiterInnen.



Vortragender

Martin Loidl MSc
 Universität Salzburg, Geoinformatik- Z_GIS

6) KOMPETENZ - Verbesserung der Alltagsmobilität von Personen mit kognitiver Beeinträchtigung und Demenz

Mag. Daniel Bell, Factum

Im von der österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) und dem Verkehrsministerium (BMVIT) geförderten Projekt KOMPETENZ werden die Bedürfnisse und Schwierigkeiten von demenzkranken Personen, Angehörigen und Betreuenden bei Außer-Haus-Aktivitäten erforscht. Dabei werden nicht nur bestehende Maßnahmen im technologischen und infrastrukturellen Bereich berücksichtigt, sondern vor allem auch jene Faktoren identifiziert, die für betroffene Personen zur sicheren und aktiven Nutzung des öffentlichen Raums relevant sind. Zentrales Ziel ist dabei die Entwicklung eines Instrumentariums, das die Bewertung des öffentlichen Raumes hinsichtlich seiner „Demenzfreundlichkeit“ ermöglicht. Diese Bewertungsmethodologie soll sowohl auf individueller Ebene den unmittelbar Betroffenen als auch auf struktureller Ebene den InfrastrukturbetreiberInnen und den Verantwortlichen im Verkehrsbereich, sowie den Betreuungseinrichtungen dienen.

Um die Sichtweise der ExpertInnen aus diesem Bereich sowie vor allem der Betroffenen und deren Angehörigen nicht aus dem Blick zu verlieren wird ein intensiver partizipativer Ansatz, unter wiederholter Einbeziehung aller betroffenen/verantwortlichen Stakeholder, verfolgt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Fokus stets auf der Umsetzbarkeit & Nachhaltigkeit der gesammelten Maßnahmen liegt.

Nicht zuletzt soll anhand einer prototypischen „Route“ im öffentlichen Raum klar aufgezeigt werden, mit welchen Barrieren und Herausforderungen sich die Betroffenen im öffentlichen Raum konfrontiert sehen, welche Maßnahmen tatsächlich bei Bewegung und Wegfindung helfen und wie das soziale Umfeld idealerweise sensibilisiert und eingebunden werden kann.

Geleitet wird das Projekt von FACTUM Chaloupka & Risser OG (www.factum.at), einem außeruniversitären Verkehrs- und Mobilitätsforschungsinstitut, gemeinsam mit Research & Data Competence (<http://www.wolf-eberl-seisser.at/>). Mit der Unterstützung der CARITAS der Erzdiözese Wien (Bereich CARITAS Pflege), dem Kuratorium Wiener Pensionistenwohnhäuser/Haus Wieden sowie der Wiener Mobilitätsagentur Wien GmbH soll sichergestellt werden, dass die entwickelte Bewertungsmethodologie sowie die gesammelten Maßnahmen zu einer nachhaltigen Verbesserung der Mobilität demenzerkrankter Personen beitragen können.

Vortragender

Mag. Daniel Bell
Factum

7) Demenz in Bewegung – Studie und Handlungsempfehlungen für demenzfreundliches Unterwegssein im öffentlichen Verkehrssystem

Birgit Hofleitner, Büro für Nachhaltige Kompetenz

Wie sind Menschen mit Demenz zu Fuß im öffentlichen Raum unterwegs? Erste Erfahrungen aus dem Projekt „Demenz in Bewegung“

In Österreich leben aktuell rund 130.000 Menschen mit dementieller Beeinträchtigung (Höfler, Sabine et al. 2015). 80 % der Personen werden zu Hause betreut. Es ist zu beobachten, dass es bei Personen mit Demenz und ihren Zu- und Angehörigen zu einem Rückzug aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen und somit zu einer Reduktion der außerhäuslichen Mobilität kommt. Allerdings ist die Möglichkeit sich selbstständig bewegen zu können der Schlüssel für jegliche Formen des sozialen Miteinanders und einer selbstbestimmten Lebensführung.

Das Projekt „Demenz in Bewegung“ (FFG, Programm „Mobilität der Zukunft“) erforscht die außerhäusliche Mobilität von Menschen mit Demenz und geht dem Unterwegssein im öffentlichen Raum und den Alltagswegen der Personen mit Demenz auf die Spuren. Das Besondere an dem Projekt ist, dass das Forscherinnenteam nicht ÜBER sondern MIT Menschen mit Demenz forscht. Menschen mit Demenz kommen selbst zu Wort, da sie als Expertinnen und Experten zum Unterwegs Sein im öffentlichen Raum auf ihren Wegen begleitet und befragt werden. Die empirischen Arbeiten im Rahmen des Projekts umfassen folgende Teilbereiche: Narrative Interviews, Begehungsstudie und Usability Studie. In der Begehungsstudie begleiten die Forscherinnen die Personen mit Demenz zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auf ihren Alltagswegen. Dabei hält eine Forscherin mittels teilnehmender Beobachtung während des Gehens bzw. Nutzens von öffentlichen Verkehrsmitteln Barrieren und Probleme fest, während die zweite Forscherin mithilfe von leitfadengestützten Interviewfragen validierend die Erfahrungen, Hürden, Orientierungspunkte und unterstützenden Faktoren erhebt. Bei den gemeinsamen Wegen konnten Orientierungsmerkmale, Strategien, Bedürfnisse und Barrieren festgestellt werden, welche für die Menschen mit Demenz hilfreich bzw. hinderlich sind. Wesentliche Erkenntnisse über die Orientierung im öffentlichen Raum werden zudem in der Usability Studie gesammelt. In dieser werden Menschen mit Demenz gebeten, kleine Orientierungsaufgaben mit Hilfe von Wiener Stadtplänen und Bezirksplänen sowie mit Hilfe von Fahrplänen der Wiener Linien zu lösen. Die befragten Personen erzählen und zeigen auf, wie sie ihre Wege zu Hause aus planen und welche Hilfsmittel für diese Planungen verwendet werden. Ebenfalls in der Usability Studie wird erhoben, welche am Markt befindlichen technischen Geräte Personen mit Demenz unterstützen können und wie Menschen mit Demenz gegenüber diesen neuen Technologien und Hilfsmitteln eingestellt sind.

Das Ziel des Projektes ist es mittels der empirischen Erhebungen Grundlagenwissen zu generieren und darauf aufbauen konkrete Handlungsempfehlungen für die verkehrsplanerische Praxis zum „Umgang mit Menschen mit Demenz Fokus Unterwegs Sein mit öffentlichen Verkehrsmitteln und im öffentlichen Raum“ zu entwickeln. Beim Speed-Dating wollen wir daher folgende erste Ergebnisse aus dem Projekt „Demenz in Bewegung“ vorstellen:

- Hindernisse, Barrieren und Hürden beim zu Fuß gehen von Menschen mit Demenz im öffentlichen Raum
- Strategien von Menschen mit Demenz bei der Orientierung im öffentlichen Raum
- Zugang und Einstellung zu technologischen Hilfsmitteln für das Unterwegssein von Menschen mit Demenz

Das Projekt wird mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in der Förderschiene „Mobilität der Zukunft“, mit einer Laufzeit von 28 Monaten ab September 2016, gefördert. Die Projektabwicklung erfolgt über die österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) unter der Projektnummer 855001.

Vortragende

Birgit Hofleitner
Büro für Nachhaltige Kompetenz

8) „Transformation des öffentlichen Raumes, Qualitätsverbesserung von Nachbarschaften (Kinder und Familien) - EU Projekt

DI Karl Reiter, FGM

Metamorphosis läuft im Rahmen des Horizon 2020 Programms der EU unter dem Call „Mobility for Growth“ und “New ways of supporting development and implementation of neighbourhood-level and urban-district-level transport innovations”.

Inhalt des Projekts

In Metamorphosis geht es um die Transformation von Nachbarschaften und der Fokus des Projektes liegt bei den Kindern innerhalb von Städten. Die Anzahl an Kinder im öffentlichen Raum dient als Ausgangspunkt. Dies ist ein wichtiger Indikator, welcher die Nachhaltigkeit einer Nachbarschaft bestimmt. Das Wort „nachhaltig“ ist bereits untrennbar mit Kindern verbunden. Unter dem Adjektiv „nachhaltig“ versteht man in diesem Projekt das „Entwerfen für kommenden Generationen“.

Metamorphosis strebt folgende Punkte an:

- Nachbarschaftstransformation von Auto-orientiert zu Kinder-orientiert. Hierfür werden Zukunftsbilder bzw. Visionen entwickelt.
- Wichtige Forschungsfragen zur Transformation von öffentlichen Räumen ausarbeiten und diese in praktische Experimente inszenieren.
- Ziel ist es, kreative und Bahnbrechende Innovationen in den Bereichen Entwicklung, Design, Verwaltungsablauf und Transformationsprozess (bezugnehmend auf öffentliche Räume und Straßen in Nachbarschaften) zu erzielen.
- Kinderfreundliche Mobilitätslösungen (z.B. temporäre Nutzung von Parkraum; temporäre Straßensperren (z.B. vor Schulen) – bis hin zu dauerhafteren Transformationen) entwickeln und einsetzen.

Metamorphosis plant die Umsetzungen von unterschiedlichen Nachbarschaften in grundverschiedenen Städten. Jede Stadt nimmt bei diesem Projekt mit bis zu vier Nachbarschaften teil.

Projektpartner

Koordinator ist die Forschungsgesellschaft Mobilität FGM-AMOR aus Österreich.

Weitere Partner sind:

Stadt Graz (AT) vertreten durch den Verein Lendwirbel.

Stadt Zürich vertreten durch die Synergo Mobilität-Politik-Raum GmbH

Stadt Meran und der lokale Partner Ökoinstitut Südtirol

Stadt Tilburg (NL) und der lokale Partner die Stichting NHTV Internationale Hogeschool Breda

Stadt München in Bezug auf Evaluierung betreut von der Technischen Universität Dresden

Stadt Southampton (UK) gemeinsam mit der Universität Southampton

Stadt Alba Julia (RO)



Graz – Umweltzirkus – Parkraumwunder (Foto: walkspace.at)

Vortragender

DI Karl Reiter
FGM

Begegnungszonen

(inter)nationaler & regionaler Austausch, Good practice, Vorhaben – regionale Projekte – Evaluierungsansätze

9) Begegnungszone Herrengasse

DI Andreas Nuß, Stadt Wien, MA 28

Ausgangssituation

Die Herrengasse liegt im Zentrum Wiens im 1. Bezirk und ist ein wesentlicher Teil der wichtigen Verbindung zwischen Schottentor und Staatsoper. Sie unterteilt sich auf einer Gesamtlänge von knapp 430 m in zwei Abschnitte, wobei der erste Teil von der Freyung bis zur Strauchgasse einen engen Querschnitt aufweist und beidseits von historischen Palais flankiert ist. Zwischen der Strauchgasse und dem Michaelerplatz weitet sich der Querschnitt auf; hier befinden sich im Wesentlichen Ministerien, zwei Hotels und mit dem ersten Hochhaus Wiens und dem Loos-Haus zwei wichtige historische Gebäude.

Aufgrund der Zentrumslage wird die Herrengasse nicht nur durch Fußgänger, sondern auch durch Radfahrer - auch gegen die Einbahn- (im Plan rot strichliert dargestellt), Fiaker und im Abschnitt zwischen der Strauchgasse und Michaelerplatz auch den Linienbus (im Plan blau dargestellt) stark frequentiert. Durch die in der Herrengasse und ihrem Umfeld vorhandenen touristischen Ziele wird der Anteil der Fußgeher am Gesamtverkehr zusätzlich gesteigert.

Vor dem Umbau wurde das Aussehen der Herrengasse durch die mittige Fahrbahn inkl. Parkstreifen und die sehr schmalen Gehsteige geprägt. In Kombination mit der hohen Fußgeherfrequenz, der Möglichkeit gegen die Einbahn Rad zu fahren, sowie dem Wirtschaftsverkehr führte dies oft zu Problemen.

Neugestaltung

Bei der Projektkonzeption war das grundsätzliche Ziel eine attraktive – den historischen Gebäuden adäquate – Fußgängerachse zu schaffen. Als geeignetes Mittel erschien die Verordnung einer Begegnungszone (im Plan grün dargestellt) in Kombination mit einem entsprechenden Umbau des Querschnitts.

Um dabei die Attraktivität des Straßenraums zu erhöhen wurden die Gehflächen mit Natursteinbelägen ausgestattet. Bis auf den Haltestellenbereich sind künftig keine Höhenunterschiede zwischen Gehflächen und Fahrflächen vorhanden. Die Fahrflächen erhalten entlang der Fiakerrouen eine Betonoberfläche und im restlichen Abschnitt bis



zur Freyung einen Natursteinbelag. Außerdem wird die historische Beleuchtung – mit moderner Technologie – neu hergestellt.

Durch die teilweise wesentliche Verbreiterung der Gehsteige (zu Lasten der Parkspuren) besteht künftig die Möglichkeit zur Situierung von neuen Schanigärten und unbewirtschafteten Sitzmöglichkeiten. Für den reibungslosen Betrieb der Hotels sind jeweils Vorfahrten eingeplant.

Auch das „Tor“ zur Herrengasse im Bereich der Freyung wurde attraktiver gestaltet: die Fahrflächen wurden zusammengeführt und die derzeit überbreiten Mittelinseln verschmälert. Damit ist eine wesentliche Verbreiterung der Gehflächen vor den Palais möglich. Auch hier wird der Entwurf durch die Einbeziehung von Natursteinbelägen aufgewertet.

Die Verkehrsorganisation wird nach Fertigstellung des Projektes analog zum Bestand ablaufen. Dies bedeutet, dass weiterhin der Radverkehr in beide Richtungen geführt werden kann; die Führung der Linienbusse samt Haltestellen bleibt wie im Bestand erhalten und die Ladezonen bzw. die Vorfahrtsflächen bleiben ebenfalls wie im Bestand erhalten.

Somit wird der gesamte Projektbereich vor allem für die Fußgänger, Flanierer und Anrainer wesentlich attraktiviert und aufgewertet.

Vortragender

DI Andreas Nuß
Stadt Wien, MA 28

10) Begegnungszone Ferlach - Ortskerne stärken - Lebensqualitäten schaffen

Arch.DI Mag. Thomas Pilz, AAPS

Wie viele Städte und Gemeinden zeigt sich Ferlach als attraktiv gewachsener Ort mit hochwertiger Bausubstanz, die jedoch durch veränderte Lebensgewohnheiten in den vergangenen Jahren an Nutzungsintensität verloren hat. Wie kann das Leben wieder in den Ortskern zurückgeholt werden? Welche baulichen Veränderungen geben dem öffentlichen Raum jene Attraktivität zurück, die den zentralen Bereich des Ortes von einem Durchzugsraum wieder zu einem Aufenthaltsraum machen? - Neben der gezielt angeregten Neunutzung von leerstehenden Gebäuden im Ortszentrum spielt die Gestaltung des öffentlichen Raums dabei eine wichtige Rolle. Ausgehend von einer maßvollen Neugestaltung des Hauptplatzes werden wichtige fußläufige Verbindungen neu interpretiert und gestärkt, auch über stärker befahrene Landesstraßen hinweg. Ziel ist es, ein attraktives Netz von Wegen zu erzeugen, das wichtige Bezugspunkte des alltäglichen Lebens miteinander verbindet. Wir stellen kurz unser Gestaltungsprojekt vor, das aus einem Wettbewerbsverfahren hervorgegangen ist und in den kommenden Jahren etappenweise umgesetzt werden soll.



AA **PS** ATELIER FÜR ARCHITEKTUR
THOMAS PILZ CHRISTOPH SCHWARZ

Vortragender

Arch.DI Mag. Thomas Pilz
AAPS

11) Straßengestaltung Begegnungszone Zentrum Lustenau

DI Alexander Kuhn, Besch und Partner

Im Auftrag der Marktgemeinde Lustenau von 03/2016 bis 03/2017 erstellte unser Büro ein umfassendes Gestaltungskonzept für das Zentrum der Marktgemeinde. Im Fokus der Gestaltung steht die Etablierung einer Begegnungszone mit Tempo 20 km/h und die Schaffung eines attraktiven Zentrumsbereichs, der trotz eines Verkehrsaufkommens von ca. 12.000 Kfz/Tag zum Flanieren und Verweilen einladen soll. Neben der Schaffung von großzügigen Seitenräumen für den Fußverkehr, war es auch ein erklärtes Ziel, die bis dato dispers verteilte Parkierung neu zu organisieren und einen bewirtschafteten Zentrumsplatz zu gestalten. Die Umsetzung der ersten Bauabschnitte im Bereich des Kirchplatzes und der Kaiser-Franz-Josef-Straße sind in den kommenden zwei Jahren vorgesehen. Unser Büro erarbeitet hierzu derzeit federführend in Zusammenarbeit mit dem Büro Landrise die Einreich- und Bauprojekte der einzelnen Bauetappen.



Gestaltungsplan Zentrum Lustenau

Vortragender

DI Alexander Kuhn
Besch und Partner

12) Dokumentation Begegnungszonen in Österreich - www.begegnungszonen.or.at

Isaak Granzer, DI Dieter Schwab, Walk-space.at

Seit 2013 haben immer mehr Städte und Gemeinden in Österreich das neue Instrument der Straßenverkehrsordnung genutzt und Begegnungszonen verordnet.

Bereits umgesetzte und verordnete Begegnungszonen werden im Zuge des Projekts für Österreich von Walk-space.at – dem Österreichischen Verein für FußgängerInnen – auf einer gemeinsamen Plattform übersichtlich präsentiert.

Anstoß zum Projekt waren die positiven Erfahrungen der Homepage von „www.begegnungszonen.ch“ und die Tatsache, dass es keinen Überblick über vorhandene Begegnungszonen-Projekte bzw. –Initiativen in Österreich gab.

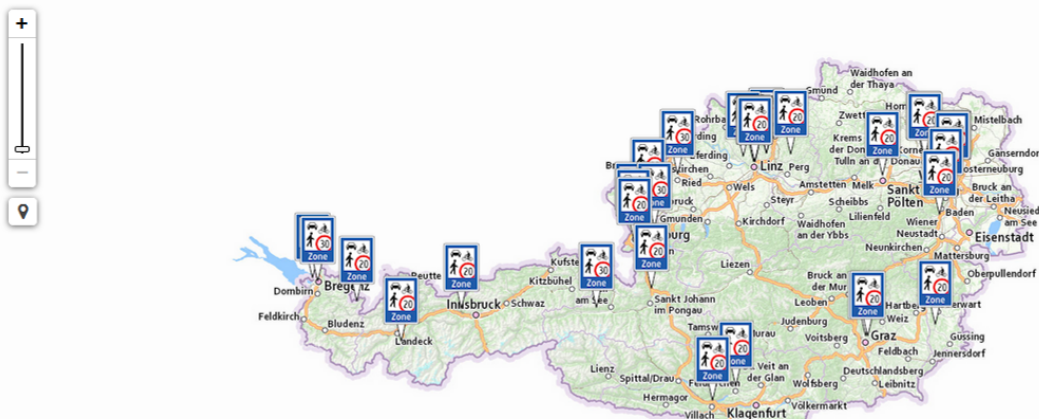
In Anlehnung an die Schweizer Begegnungszonen-Webpage sind gelungene Begegnungszonen - Beispiele aus den Bundesländern in Österreich gesammelt und in einer einfachen und übersichtlichen Form dargestellt.

Für ExpertInnen, PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und die interessierte Fachöffentlichkeit wird damit bestehendes Wissen zu verordneten Begegnungszonen zusammengetragen, ein Austausch ermöglicht und Erfahrungen gesammelt. Eventuell werden dadurch sogar andere an der Umsetzung beteiligte Stellen bzw. AkteurInnen motiviert eine Begegnungszone an geeigneten Stellen umzusetzen.

Die eingelangten und recherchierten Begegnungszonenbeispiele werden laufend eingepflegt bzw. aktualisiert. Bislang wurden ca. 50 Projektbeispiele aus 39 Kommunen und allen Bundesländern frei geschaltet. Einige Begegnungszonen befinden sich in redaktioneller Bearbeitung, weitere Beispiele werden auch im Laufe des Jahres 2017 ergänzt.

ProjektbetreiberInnen eines guten Beispiels einer Begegnungszone sind herzlich eingeladen Ort und Name der Begegnungszone an: begegnungszonen@walk-space.at zu übermitteln.

Übersichtskarte



Neben einer Grafischen Übersicht steht auch eine tabellarische Übersichtsliste zur Verfügung, die folgende Kriterien umfasst:

Gemeinde, PLZ, EinwohnerInnen, Name der Begegnungszone, Bundesland, Details

Die jeweiligen Projekt-Detailseiten beinhalten neben einer Kurzbeschreibung und einem Fotoalbum zudem die folgenden Kriterien:

- Kategorie der Straße
- Typ / Umfeld
- Länge der Begegnungszone (in Meter)
- Erlaubte Geschwindigkeit in der Begegnungszone (20 / 30 km/h)
- Verkehrsaufkommen MIV
- Verkehrsaufkommen Rad
- Verkehrsaufkommen Fuß
- Öffentlicher Verkehr (Längs- und Querverkehr)
- Parken vorgesehen
- Längsneigung
- Elemente für Aufenthaltsqualität
- Bauliche Gestaltung
- Öffentlichkeitsarbeit / BürgerInnenbeteiligung / Partizipation
- Sonstige relevante Projektdetails

Eine Lagekarte gibt einen Überblick, wo sich die Begegnungszone befindet. Ein Übersichtsplan (soweit vorhanden) zeigt die Dimension und Gestaltung. Darüber hinaus wurde die Web-Page um Kurzfilmsequenzen erweitert, um einen Eindruck zu geben.

Walk-space.at führte in Kooperation mit dem bmvit (Österr. Verkehrssicherheitsfonds) in Zusammenarbeit mit dem Städtebund, der FSV, den Bundesländern und anderen KooperationspartnerInnen diese Sammlung & Dokumentation bereits umgesetzter und verordneter Begegnungszonen in Österreich durch.

Projekte, Fotos, Filme siehe: <http://www.begegnungszonen.or.at/index.php>



Begegnungszonen in Österreich

Sammlung guter Beispiele, Good-Practice-Dokumentation: www.begegnungszonen.or.at



Die Projektsammlung wird mit weiteren Beispielen fortgesetzt. Falls Sie an aktuellen Beispielen zu gelungenen Begegnungszonen in Österreich mitwirken, helfen Sie bitte mit, diese zu dokumentieren.

Alle ProjektbetreiberInnen von Begegnungszonen sind herzlich eingeladen, Details zu realisierten und verordneten Projekten (Kurztext sowie 3 - 10 Fotos) an begegnungszonen@walk-space.at zu übermitteln.

Wir freuen uns auf Ihr Projekt sowie anschauliche Projektdetails!

Vortragende

Isaak Granzer

DI Dieter Schwab

Walk-space.at | www.begegnungszonen.or.at

Walk-space.at

Begegnungszone Hallein

Arch.DI Eduard Widmann, Architekturbüro Widmann

Geschichte

Hallein ist seit der Eisenzeit begehrtes Siedlungsgebiet. Die Vorkommen an Erz und Salz und die Transportmöglichkeiten auf und in der Salzach übertrumpften die topographischen Nachteile des Bergschatten von Zinken und Dürrnberg. Das Gries (ein Salzacharm) war (bis zur schrittweisen Trockenlegung nach einem Hochwasser 1910) der größte Holzhafen-Holzumschlagplatz nördlich der Alpen und versorgte die Salzproduktion und den Salztransport mit den dafür erforderlichen Hölzern aus den Tälern der „Hohen Tauern“.

Der Reichtum der Salzburger Bischöfe (obwohl sie an Bayern hohen Tribut zahlen mussten) stammte von der Halleiner Salzgewinnung.

Die Altstadt mutet italienisch an und zwängt sich zwischen Salzach im Osten und den Abhängen des Dürrnbergs im Westen.

Die Plätze folgen gleichsam den Schichtenlinien des Dürrnberg, parallel zur Salzach, werden einzig gequert vom „Unteren - und Oberen - Markt“ und einer Vielzahl kleiner Durchgänge mit Stiegen in den ansteigenden Querverbindungen. Über den Häusern querten Holzrohre die Stadt und transportierten, der Schwerkraft folgend, die Sole zu den mächtigen „Pfannhäusern“, in denen die Sole verdampfte und das Salz gewonnen wurde. Das bedeutet, es gab eine zusätzliche Transportebene über den Dächern der Stadt! Angrenzend an die Pfannhäuser befanden sich die, für die Salzverarbeitung erforderlichen, Handwerksbetriebe.

Daraus entstand das für Hallein so typische Geflecht von groß und klein. In der Baustruktur ist diese Differenzierung zwischen eng und weit auch heute noch ausgezeichnet ablesbar, lediglich die Transportebene über den Dächern ist nicht erhalten.

1989 wurde die Salzproduktion eingestellt und damit der schrittweise Niedergang des Industrie- Standortes Halleins eingeläutet. Eine Vielzahl von Einkaufs- und Shopping-Zentren rund um Hallein (und Salzburg) ziehen immense Kaufkraft aus der Altstadt ab. Eine starke Verkehrsbelastung reduziert die Aufenthaltsqualität in der Altstadt und die Belegung der an und für sich günstig gelegenen Parkplätze mit Dauerparkern erschwert zusätzlich die Erreichbarkeit der Altstadt.

Handlungsbedarf

Der regelrechte Zerfall der vor ca 20 Jahren errichteten Pflasterung der Altstadt erforderte 2014 das sofortige Handeln des Bürgermeisters, Hr. Anzengruber. Er beauftragte das Ingenieurbüro Krammer und dann Architekt Wagner und mich, eine Konzept für die Neugestaltung der Altstadtplätze und Gassen zu erarbeiten. Die Gemeindevertretung wie auch die Interessensgruppen der Bürger und Kaufleute waren sich uneins über den Zeitplan und die Art der Vorgehensweise der Stadterneuerung.

Wir konnten in einem spannenden und intensiv geführten Diskussionsprozess sowohl die Parteienvertreter.innen als auch die Bürgervertreter.innen von unserem Ansatz überzeugen, sofort zu Planen und Umzusetzen statt provisorische Ausbesserungsarbeiten zu starten. Die Gestaltung wurde so weit offen gehalten, dass Alternativen von

„echter“ Fußgängerzone über Begegnungszone bis Verkehrslösung „wie bisher“ innerhalb des ausgeführten Konzeptes möglich bleiben.

Belastungserfordernisse sowie Detaillösungen wurden so universell gestaltet, dass eine Umstellung der Nutzungen auch in Zukunft jederzeit möglich ist.

Konzept

Bei der Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes galt es auch die unterschiedlichen Standpunkte der Interessensvertreter:innen kennen zu lernen und unvoreingenommen in Dialog mit allen zu treten.

Von Anfang an war uns klar, dass nur ein übergreifender, struktureller, gesamtheitlicher Ansatz, der auch die zukünftige Positionierung Halleins als Wirtschaftsstandort berücksichtigt, zu einer zukunftsweisenden, gestalterisch befriedigenden Lösung führen wird.

Trotz oder gerade wegen der vielen Alternativen haben wir unser Ziel, eine lebenswerte Stadt für Menschen zu kreieren, immer im Auge behalten.

In den Diskussionen haben wir immer betont, als Architekten den Rahmen, die Bühne schaffen zu können, mit Leben füllen und darauf zu spielen bleibt aber Aufgabe der Halleiner Bürger:innen selbst.

Strategie

Nach einer Phase des intuitiven Aufnehmens der Stimmung von Hallein und städtebaulichen, architektonischen und verkehrsplanerischen Recherchen folgte eine Phase der intensivsten Zusammenarbeit mit den Halleiner:innen. Daraus entstand folgendes Konzept, welches weit über den erteilten Auftrag hinausreicht.

Entwurfsansatz:

Eine Intensivierung des bereit praktizierten Verknüpfens von Tätigkeiten mit einzelnen Plätzen: Bayerhamerplatz - Begegnungsplatz, Kornsteinplatz - Marktplatz, Schöndorferplatz - Verwaltungsplatz, Robertplatz- Gelenkplatz- Drehpunkt, Kirchenplatz (mit Grubermuseum)- spiritueller Platz, usw;

Ergänzend kommt neu dazu:

Platz vorm Kino als Kunstplatz; Pfannhauserplatz als neuer Grünplatz mit Fortsetzung der Baumallee durch die Ederstraße bis zum Robertplatz und Unteren Markt; Ausbildung der Stadtbrücke mit einer Gruppe von Fahnenmasten als Zitat des alten Stadttors auf der Pernerinsel; einer neuen Uferpromenade beidseits entlang der Salzach; der Aktivierung der Salzach als Naherholungsraum für Wassersport und Cafes mit Stegen am Wasser; einer Ausgestaltung der Wege von den Parkplätzen der Pernerinsel und der Griesgarage in die Stadt (Neugestaltung des Aufgangs von der Griesgarage mit Lift); Schaffung einer Wasserfläche (mit angrenzendem Kinderspielplatz) in der Forstwiese als Erinnerung an das Gries (Holz - Hafen); Belebung des Kothbaches mit einer Fortsetzung der Bachpromenade bis zu den höher gelegenen Wasserfällen und den beiden alten Stolleneingängen ins Salzbergwerk; stärkere Einbeziehung des Dürrenbergs als Rundweg, Zeitplan eines schrittweisen Zurückdrängens des Individualverkehrs; Umstellung des Regionalverkehrs auf Kleinbusse; Wiederbelebung der alten Soleleitungen über den Dächern als Licht und

Informationssystem; Mitarbeit an den Kulturwegen durch und um die Stadt, Erarbeitung eines Schanigarten & Möblierungskonzepts; spezielles Konzept über Steingrößen und Fugenteilungen mit Verschneidung der Fugenrichtungen zum Erzeugung eines adäquaten Altstadtmaßstabes;

Atmosphäre - Materialität

In einer Stadt, die Nachmittag die längste Zeit des Jahres im Bergschatten liegt ist das Erzeugen einer angenehmen Grundstimmung essenziell wichtig. Klar war, dass wir als Belag Stein verwenden wollen, um mit den Fugen einen fußgängeradäquaten Maßstab zu erzeugen. Daher suchten wir ein Gesteinsmaterial, das im warmtonigen beige – ocker Bereich angesiedelt ist.

Zuerst dachten wir an Gneis, erlebten aber in einem mühsamen Abklärungsprozess ein schrittweises Zurückziehen der vorerst getätigten Qualitätsversprechen der Steinlieferanten. Schließlich blieb wegen der belastungstechnischen Anforderungen ausschließlich Granit als mögliches Steinmaterial über.

Ein ockerfarbiger Granit aus Portugal gefiel, in einer am Bauhof gelegten Musterfläche dem gesamten Auswahlgremium am besten. Der Stein hellte sogar unter Feuchtigkeit auf, was für Hallein (Schnürlregen) immense Vorteile brächte.

Die durch Zeugnisse zertifizierte Qualität wurde nur in Teilflächen geliefert, sodass in einer Intensivaktion, bei bereits komplett geöffnetem Kornsteinplatz unter Einhaltung des fixierten Fertigstellungstermins, der bereits verlegte Portugieser Granit gegen ein ähnlich gefärbtes Granitmaterial aus Spanien ausgetauscht wurde – wobei die betroffenen Geschäftsleute zum Glück großes Verständnis für die Zusatzarbeiten aufbrachten.

aktuell

Derzeit beginnt als 3. Bauetappe (von insgesamt 3 Etappen, verteilt über 3 Jahre) Bayerhamerplatz und Thunstrasse.

Vortragender

Arch.DI Eduard Widmann
Architekturbüro Widmann

13) LebensErfahren: Abenteuer Pension – Gemeinsam neue Wege gehen

Mag. Christian Fessl, Wiener Gesundheitsförderung - WiG

Zum Projekt

Das Projekt „LebensErfahren: Abenteuer Pension – Gemeinsam neue Wege gehen“ wird von **April 2015 bis Juni 2017** von der Wiener Gesundheitsförderung in Kooperation mit den Nachbarschaftszentren des Wiener Hilfswerks (aktuell im 22. Bezirk), sowie mit den Wiener Volkshochschulen (aktuell im 10. Bezirk) umgesetzt.

Mit diesem Projekt wurde erstmalig ein Angebot der **Gesundheitsförderung für Neupensionierte in Wien** geschaffen. Pro Standort finden sechs moderierte Treffen statt. Das Besondere an den je dreistündigen Treffen ist, dass sie mit einem etwa **1,5 stündigem Spaziergang in der näheren Umgebung** beginnen. Darauf folgen eine gesunde Jause und ein Kommunikationsblock. Vordergründige Ziele des Projekts sind die Stärkung des sozialen Zusammenhalts, die Schaffung von Lebensfreude und die Entdeckung von neuen Aktivitäten.

Das Angebot richtet sich an Frauen und Männer, die seit max. 5 Jahren nicht mehr berufstätig sind (wobei niemand ausgeschlossen wird, der auch schon länger in Pension ist). Vor allem Personen, die von einer Vereinsamung gefährdet sind, sollen von dem Angebot profitieren. Es ist einerseits die **Förderung von Bewegung**, aber auch von **sozialer Eingebundenheit** gegeben, welche für diese Personengruppe sehr wichtig erscheint.

Das Projekt wird von der Universität Wien (Institut für Soziologie und Postgraduate Center) evaluiert. Die Evaluation besteht aus einer Prozess- und Ergebnisevaluation.

Vortragender

Mag. Christian Fessl
Wiener Gesundheitsförderung - WiG

14) Jugend unterwegs

DIⁱⁿ Wiebke Unbehaun, BOKU

SWITCH ist ein aus den Mitteln der EU finanziertes Projekt, bei welchem fünf europäische Städte (Antwerpen, Danzig, London, Donostia – San Sebastián, Wien) personalisierte Kampagnen durchführen mit dem Ziel kurze städtische Autofahrten durch Zufußgehen und Radfahren zu ersetzen. Durch das Zusammenspiel von persönlicher Mobilitätsberatung, der Bereitstellung von Informationen zu aktiver Mobilität, des spielerischen Einsatzes von Kommunikationstechnologien und der Verwendung von Gesundheitsargumenten, wurden Personen in biografischen Umbruchsituationen dazu motiviert, einen Teil ihrer alltäglichen Wege nachhaltig zu verändern.

Die SWITCH-Kampagnen kombinieren bewährte Elemente aus der personalisierten, dialogischen Mobilitätsberatung mit Inhalten der Gesundheitsprävention zu einem umfassenden Informations- und Beratungspaket mit Anreiz- und Mitmach-Elementen. Dabei werden gezielt Informationsdefizite von Personen durch die Zurverfügungstellung individuell bereitgestellter Informationen überwunden und weitere Anreize gesetzt, um die Umsteigebereitschaft der Teilnehmenden zu unterstützen. Positive Erfahrungen beim Testen neuer Mobilitätsweisen sollen zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung führen. Der enge persönliche Kontakt zwischen Projektmitarbeitern/-innen und den teilnehmenden Personen sowie der spielerische Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien unterstützen diesen Prozess. Das Verfahren baut auf dem Dialogmarketing-Konzept von Socialdata auf (Goulias et al., 2002; Brög, 2010) und setzt sich aus mehreren Phasen, in der die Zielpersonen kontaktiert, informiert und beraten werden soll, zusammen.

Die SWITCH Kampagne in Wien lief von Frühjahr bis Herbst 2015 und fand im Rahmen des „Jahr des Zu-Fuß-Gehens“ statt. Durchgeführt wurde die Kampagne vom Institut für Verkehrswesen der BOKU Wien, das von der Mobilitätsagentur der Stadt Wien unterstützt wurde. In dieser Kampagne wurden gezielt Menschen angesprochen, die kürzlich umgezogen sind, die ihre Ausbildungswege verändert haben, die eine Veränderung in ihrer Haushaltsstruktur erfahren haben oder die auf ärztlichen Rat mehr körperlicher Bewegung in ihren Alltag integrieren sollen. Um das Interesse der Menschen zu wecken und Kontakt mit ihnen aufzunehmen, wurden maßgeschneiderte Kommunikationsstrategien angewendet. In Summe wurden 1.540 Personen zur Teilnahme ermutigt, wobei knapp 1.000 davon individualisierte Informationen zum Thema aktiver Mobilität bestellten. Zur Ermittlung der Auswirkungen der SWITCH-Kampagne wurden die Teilnehmer/innen nach Abschluss der Kampagne erneut kontaktiert. Dabei wurden ihnen verschiedene Fragen in Bezug auf ihr Mobilitätsverhalten gestellt. Insgesamt beantworteten 692 Personen die Nachbefragung. Darunter befanden sich 525 Personen, die Informationsmaterial erhalten hatten, und 167, die kein Informationsmaterial angefordert hatten und als Kontrollgruppe dienten. Die Gruppe, die Informationsmaterial erhalten hatten, berichtete, dass ihre alltäglichen monatlichen Fußwege um mehr als 4% zugenommen hatten. Im Gegensatz dazu wurde bei der Kontrollgruppe ein Rückgang der monatlichen Fußwege um mehr als 5% verzeichnet. Ferner fiel der prozentuale Anstieg der zusätzlich pro Monat mit dem Rad zurückgelegten Strecken in jener Gruppe höher aus, die

gratis Informationsmaterial erhalten hatte. Die wichtigsten Veränderungen ergaben sich jedoch in Bezug auf das Mobilitätsverhalten jener Personen, die ihre alltäglichen Wege mit dem Auto als Lenker/innen zurücklegten: Die Menschen in der Gruppe, die Informationsmaterial erhalten hatte, berichteten, dass ihre monatlichen Autofahrten um 4,27% zurückgegangen waren. Für den gleichen Zeitraum meldete die Kontrollgruppe einen Anstieg ihrer monatlichen Autofahrten um 12,47%. Darüber hinaus gaben die Menschen, die Informationsmaterialien erhalten hatten an, dass sie sich nun besser über das Gehen und Radfahren sowie die Vorteile der aktiven Fortbewegung informiert fühlen. Sie haben öfter mit Freunden über die SWITCH – Kampagne gesprochen und verspüren dank der Kampagne eine größere Motivation zum Umstieg vom Auto auf aktive Fortbewegungsmittel als jene Personen, die nicht an kostenlosem Informationsmaterial interessiert waren. Diese Verhaltensänderung hat in der Informationsgruppe dazu geführt, dass knapp 4.300 km an wöchentlichen Autofahrten und rund 850 kg an CO₂-Emissionen pro Woche eingespart werden konnten.

Im Speed-Dating werden die wichtigsten Komponenten der Wiener Kampagne, Informationen zu deren Umsetzung sowie Ergebnisse und Erfahrungen präsentiert.

Literatur:

Goulias, K. G., Broeg, W. W., James, B., & Graham, C. (2002): Travel behavior analysis of South Perth individualized marketing intervention. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1807(1), S. 77-86.

Brög, W. (2010): Individualized Marketing – Large scale application in Bellingham. Pro Walk Pro Bike Conference. Chattanooga, USA, September 2010

Vortragende

Dⁱⁿ Wiebke Unbehaun
BOKU

15) Projekt „UGOTCHI“ – Punkten mit Klasse

Eva-Maria Britzmann, Sportunion Kärnten

Erklärtes Ziel von UGOTCHI ist es, Freude an Bewegung und eine gesunde Lebensweise zu vermitteln. Die Kinder sammeln für gesunde Tätigkeiten Punkte. Da das Punktesammeln vor dem Wochenende nicht Halt macht, sind auch die Eltern gefordert, sich ein Monat lang mehr zu bewegen und gesünder zu ernähren.

Punkte können durch folgende Aktivitäten gesammelt werden:

- Teilnahme an der Turnstunde in der Schule
- Gemeinsame sportliche Aktivität mit der Familie
- Kochen und Essen mit der Familie
- Turnen und Training im Sportverein
- Sport und Bewegung in der Freizeit
- Mindestens 10 Stunden Schlaf
- Maximal eine Süßigkeit oder zuckerhaltige Limonade pro Tag
- Gemüse und Obst zu Hause und in der Schule essen
- 1 Liter Wasser oder ungesüßte Getränke trinken
- zu Fuß gehen/mit dem Rad fahren statt mit dem Auto fahren
- Frühstück und gesunde Jause
- Übung vom Poster

Die gesammelten Punkte tragen zu einem Klassenergebnis bei und am Ende wird die Klasse mit einer Gold-, Silber oder Bronze Medaille inklusive Urkunde geehrt. Die teilnehmenden Klassen tragen ihre Ergebnisse im Schulprofil auf www.ugotchi.at ein und erhalten so wöchentliche Zwischeninformationen zu ihrem Punktestand. Eine Übersicht der teilnehmenden Schulen und die Schulprofile mit den teilnehmenden Klassen und PädagogInnen finden Sie auf www.ugotchi.at

Begleitet wird die Aktion von einem jährlich wechselnden Motto, das zusätzliche Informationen mit einem nachhaltigen gesellschaftlichen Nutzen vermittelt. Dazu werden Projektunterlagen wie Landkarte für das Klassenzimmer, Informationsbroschüren, etc. erstellt und an alle Teilnehmer übermittelt.

Seit 2007 haben knapp 350.000 Schulkinder durch die Teilnahme an UGOTCHI ihr Leben ein Stück gesünder gemacht. Als Sportdachverband ist es uns besonders wichtig, möglichst viele der Kinder später in Sportvereinen wieder zu sehen, was sie zu einem dauerhaft gesünderen Lebensstil animiert. Daher freut es uns besonders, dass 500 SPORTUNION Vereine aktiv am Projekt teilnehmen und unter der Schirmherrschaft des gelben Maskottchens Kinderkurse, Ferienbetreuung, Skikurse, Tenniscamps, actiondays, uvm. für Kinder anbieten.

Vortragende

Eva-Maria Britzmann
Sportunion Kärnten

16) Wanderwünsche – ein Service mit Pfiff

Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V.



abgefahren.
losgewandert.

Brandenburg mit Bahn, Bus und Fuss e.V.

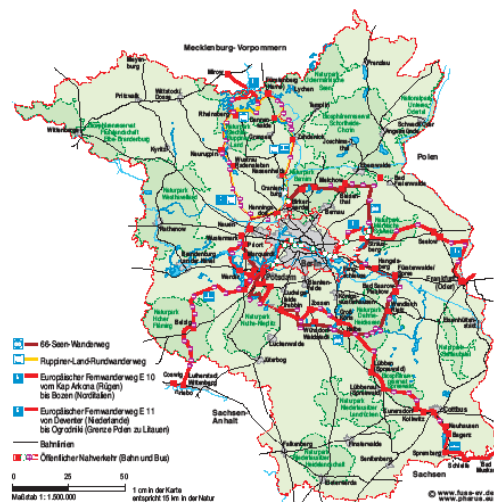
In Deutschland wurde vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. für das Bundesland Brandenburg ein ca. 1.300 Kilometer langes Weitwanderwege-Netz mit Bus- und Bahnanschluss geschaffen. Brandenburg ist flächenmäßig etwa dreimal so groß wie das Bundesland Kärnten und hat viermal so viele Einwohner. Im Gebiet der Ziel-gruppe Berlin und Brandenburg sowie in eng angrenzenden Regionen leben etwa so viele Menschen wie in Österreich. Ziel dieses integrierten Wegenetzes ist es, dass bei einer Wanderung das eigene Kraftfahrzeug als Anreiseverkehrsmittel äußerst ungünstig ist: Es gibt keine

Rundwanderungen von Parkplatz zu Parkplatz, es geht immer vorwärts und das Auto würde für die Rückfahrt an falscher Stelle stehen. Aber: 80 Prozent dieses Hauptwanderwegenetzes sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln für eine Tagestour, die restlichen 20 Pro-zent für eine Zweitagestour mit Übernachtung, von Berlin aus erreichbar.

Interessierte können sich im Internet ihre Wander-Etappe aufgrund vielfältiger Gesichtspunkte aussuchen und erhalten kurze Informationen zur Tour und zur Erreichbarkeit. Für alle 88 vorgestellten Etappen stehen Karten des Verlages Pharus-Plan zur Verfügung, die in guter Qualität ausgedruckt werden können und das gesamte System wird in zwei Wanderbüchern des Trescher Verlages ausführlich beschrieben. Mögliche An- und Abreisezeiten lassen sich über den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sofort aufrufen und teilweise ist ein direkter Kontakt mit einem Übernachtungs-Anbieter möglich.

Dieses Wanderangebot für ein ganzes Bundesland ist in Deutschland bisher einmalig. Es wird, obwohl weder von der Landesregierung noch vom Tourismus als Highlight wahrgenommen, sehr stark genutzt.

Ein besonderer Knüller aber ist die Erfüllung von „21 Wander-Wünschen für das 21. Jahrhundert“: Es gibt Touren-Empfehlungen z.B. für Wanderungen mit Kindern, für eher behutsame Spaziergänge mit Sitzmöglichkeiten oder sportliche Unternehmungen. Angeboten werden Jahreszeitenwege, Natur-, Fluss-, Wald- und auch Himmelswege. Es gibt Etappen, die zum Baden einladen, Wege mit kulturellen An-geboten und sogar Pilgerwege. Wir wollen die Idee nicht für uns behalten, sie ist übertragbar.



Mehr Informationen unter:
www.abgefahren-losgewandert.de

Vortragender

Bernd Herzog-Schlagk
Fuss e.V.

17) Mobilitäts-Scouts - Ältere Frauen und Männer gestalten altersgerechte Lebenswelten

Mag.^a Anita Rappauer, queraum. kultur- und sozialforschung

Ausgangslage

Im Jahr 2060 wird etwa ein Drittel der Europäischen Bevölkerung 65 Jahre oder älter sein. Altern ist damit nicht ausschließlich eine individuelle, sondern eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung, auf die wir uns rechtzeitig und auf verschiedenen Ebenen vorbereiten sollten.

Eine wichtige Voraussetzung für ein aktives und selbstbestimmtes Leben im Alter ist Mobilität. Für ältere Frauen und Männer bedeutet Mobilität vor allem, sich möglichst selbstständig im öffentlichen Raum bewegen, Angebote und Dienstleistungen nutzen zu können und sich dabei sicher und wohl zu fühlen. Gemeinde- und Stadtverwaltungen sowie Unternehmen und Dienstleistungsanbieter sind gefordert, ihre Angebote und den öffentlichen Raum nutzungsfreundlich und zugänglich zu gestalten. Ältere Frauen und Männer wiederum wissen als ExpertInnen ihrer Lebenswelt am besten, wo es Hürden und Hindernisse, wo es Potenziale gibt. Sie sind daher eine wichtige Ressource, wenn es darum geht, den öffentlichen Raum altersgerecht zu gestalten bzw. zu erhalten.

Das Projekt

Das Forschungsbüro queraum. kultur- und sozialforschung führt derzeit das Projekt Mobilitäts-Scouts durch. Mobilitäts-Scouts hat sich zum Ziel gesetzt, die Beteiligungs- und Mitsprachemöglichkeiten von älteren Frauen und Männern bei der altersgerechten Gestaltung des öffentlichen Raums zu verbessern.

Konkret werden ältere Frauen und Männer („Mobilitäts-Scouts“) im städtischen und ländlichen Raum dabei unterstützt, gemeinsame Aktivitäten von öffentlichen Stellen, Unternehmen und Dienstleistungsanbietern sowie älteren Menschen zur Gestaltung altersgerechter Lebenswelten anzuregen und zu begleiten. Die Mobilitäts-Scouts übernehmen somit eine MultiplikatorInnen- und Vermittlungsfunktion und ermöglichen es, unterschiedliche Perspektiven zusammen zu bringen und innovative Lösungen zu finden.

Die Erfahrungen des Projektes werden in einem Sensibilisierungs-Handbuch für EntscheidungsträgerInnen und einem Handbuch für PraktikerInnen zusammengefasst. Zudem wird ein Online-Trainingskurs entwickelt.

Das Projekt Mobilitäts-Scouts (Oktober 2016 bis September 2018) wird durch das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz und das EU-Programm Erasmus+ gefördert. Auf europäischer Ebene ist queraum für die Gesamtkoordination zuständig und kooperiert mit Partnerorganisationen in vier Ländern: Italien, Deutschland, Litauen und Holland. Zudem besteht eine Kooperation mit der AGE Platform Europe, einem Europäischen Netzwerk, dessen Mitglieder sich u.a. für die altersgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums einsetzen.

Vortragende

Mag.^a Anita Rappauer
queraum. kultur- und sozialforschung



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

GESPRÄCHSRUNDE „Wie geht es zu Fuß gut weiter“

es diskutieren:

Mobilität der Zukunft zu Fuß

DI Walter Wasner, bmvit

Gehen im Alltag – Aktive Mobilität, Bewegungsempfehlungen

Dr.ⁱⁿ Verena Zeuschner, FGÖ

Mehr Platz - FairSpace – Bewegungs- & Begegnungszonen für Österreich

DI Dieter Schwab, walk-space.at

Aufenthaltsqualität & Geh-sund

Thomas Schweizer, Fußverkehr Schweiz

Öffentlicher Verkehr und Umwelt – gut zu Fuß

Stadtrat Frank Frey, Stadt Klagenfurt



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

PLENUM

Fussgängerrelevante Ergebnisse der nationalen Mobilitätshebung - Österreich unterwegs - Zukunftsperspektive

em.o.Univ.Prof.DI.Dr. G. Sammer, Universität für Bodenkultur Wien, Inst. für Verkehrswesen

Problemstellung

In Zeiten, wo Fakten nicht überall und von allen ernst genommen werden, ist es ein Gebot der Stunde, auf der **Österreichischen Fachkonferenz für FußgängerInnen** das Thema des Mobilitätsverhaltens der FußgängerInnen zu behandeln. Da repräsentative Erhebungen des Mobilitätsverhaltens sehr aufwendig sind, werden diese in Österreich nur im mehrfachen Jahrzehnteabstand durchgeführt. Nun wurde die Erhebung des Mobilitätsverhaltens „Österreich unterwegs 2013/14“ Ende des vergangenen Jahres vom Verkehrsministerium (bmvit) veröffentlicht. So besteht die Möglichkeit, einerseits Ergebnisse des Fußgängerverhaltens über ein Jahr im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln zu analysieren und vorzustellen sowie andererseits einen langjährigen Vergleich mit den vorhergehenden Mobilitäts-erhebungen 1983 und 1995 durchzuführen. Diese Analysen geben ein aufschlussreiches, aber nicht unbedingt zufriedenstellendes Bild. Der Fußgängerverkehr hat in diesen Jahren stark an quantitativer Bedeutung abgenommen. Dies ist ein Ergebnis des veränderten Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung, aber auch ein Ergebnis der praktizierten Raumordnungs- und Verkehrspolitik. Unter dem Blickwinkel der verkehrspolitischen Zielsetzung und des Klimaschutzes stellt dies ein allarmierendes Ergebnis dar.

Analyse der Mobilitätsindikatoren

Mobilität, auch des Fußgängerverkehrs, ist eine komplexe Sache, die nicht allein durch einen Indikator beschrieben werden kann. Deshalb sind für eine Analyse, die eine umfassende Interpretation des Verkehrsverhaltens ermöglicht, eine Reihe von Indikatoren notwendig, wie die Tageswege-häufigkeit, die Tageswegelänge und -dauer, der Modal-Split und die Verkehrsmittelwahl, die Wege-zwecke und Weglängenverteilung. In der Regel werden nur die Mittelwerte dieser Indikatoren betrachtet. Für eine genaue Durchleuchtung von Ursache und Wirkung der Fußgängermobilität sind auch die Streuung und die Verteilung zu betrachten. Ein zentrales Problem stellt die systematische Untererfassung kurzer Wege dar, die insbesondere den Fußgängerverkehr betreffen. Traditionelle Erhebungsmethoden weisen eine Untererfassung der Wegehäufigkeit des Fußgängerverkehrs von etwa 30% auf. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten und hat natürlich weitreichende Konsequenzen für die Verkehrsplanung und Verkehrspolitik: Das, was weniger ins Auge springt, wird auch bei verkehrspolitischen Entscheidungen weniger berücksichtigt. Fußgängermobilität zeigt auch eine starke Wechselbeziehung zu sozio-demographischen Merkmalen auf, die einen wichtigen Einblick in die Ursachen des Mobilitätsverhaltens geben.

Ergebnisse der Mobilitätserhebung Österreich unterwegs 2013/14

Diese zeigen, kurz zusammengefasst, für den Fußgängerverkehr folgende Kennwerte: An einem **durchschnittlichen Tag eines Jahres** werden zu Fuß als Hauptverkehrsmittel pro mobiler Person und Tag **0,58 Wege** sowie **0,81 km** zurückgelegt. Im Vergleich dazu werden insgesamt mit allen Verkehrsmitteln 3,26 Wege und 45 km mit einem Zeitaufwand von 85 min pro mobiler Person durchgeführt, während 21% der Bewohner an einem Jahresdurchschnittstag nicht mobil sind. An einem Durchschnittstag werden 18 % der Wege zu Fuß zurückgelegt. Für Wien beträgt dieser Anteil 25%, für sonstige Großstädte 19%, für zentrale 15% und für periphere Bezirke 16%. Es zeigt sich klar, dass in Gebieten mit dichter Bebauung, wie Städten, die Wege kürzer sind. Daher sind kompakte Siedlungsstrukturen und attraktive Fußgängereinrichtungen eine zentrale Voraussetzung für ein erfolgreiches Fußgängerangebot. An Samstagen liegt die zurückgelegte Fußgängerentfernung um 13% und an Sonn- und Feiertagen um 19% höher. Dies wird einerseits durch Einkaufen und Freizeitwege verursacht, die eine relativ große Fußgängeraffinität aufweisen.

Eine zentrale Kennziffer der Mobilität stellt der **Modal-Split**, gemessen mittels der Wegehäufigkeit, dar. Er ist ein Indikator, wie nachhaltig und umweltfreundlich das Mobilitätsverhalten ist. Die folgenden Ergebnisse beziehen sich auf den Werktagverkehr. Ein Vergleich des Modal-Splits bezüglich Männer und Frauen zeigt, dass die Letzteren mit 21% gegenüber 14% der Männer weitaus mehr Wege zu Fuß zurücklegen. Das ist hauptsächlich mit der höheren Autoverfügbarkeit und Berufstätigkeit der Männer sowie dem Rollenbild der Frauen im Haushalt zu erklären. Die Altersverteilung zeigt an, dass Kinder im Alter von 6-14 Jahren und Senioren mit mehr als 65 Jahren den höchsten Fußgängeranteil von 26 % aufweisen. Den geringsten Anteil haben junge Leute zwischen 15 und 24 Jahren mit nur 12%. Unter dem Faktum, dass gerade dieses Alter für zukünftiges Verhalten auch bezüglich Mobilität sehr prägend ist, lässt die Zukunft einen Rückgang des Fußgängeranteils erwarten. Erwerbstätige mit 12% haben im Vergleich zu übrigen Personen mit 23% bis 26% einen sehr geringen Fußgängeranteil. Das ist durch die großen Entfernungen zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz erklärbar. Dies wird durch den Vergleich des Fußgängeranteils nach dem Verkehrszweck unterstrichen: Für Berufspendler, dienstlich und geschäftliche Wege liegt er zwischen 6% und 8%, im Einkaufs und sonstigen Freizeitverkehr zwischen 25% und 30%. Die Verfügbarkeit über eine Pkw korreliert stark mit dem Fußgängeranteil: Personen, die keinen Pkw im Haushalt haben unternehmen 34% aller Werktagwege zu Fuß, Personen in Haushalten mit 3 oder mehr Pkw machen nur 9% ihrer Wege zu Fuß.

Ein verkehrspolitisch aufschlussreiches Bild liefert der Vergleich des Fußgängeranteils nach Bundesländern, weil er neben den strukturellen Unterschieden auch einen gewissen Einfluss der verkehrs-politischen Zielsetzung und deren Umsetzung zulässt: Bezieht man Wien wegen der total anderen Rahmenbedingungen nicht ein, so zeigt sich der größte Fußgängeranteil mit 21% für die Bevölkerung in Tirol und mit 13% in Burgenland.

Modal-Split im Zeitvergleich

Bei der Interpretation der Abbildung 1 und 2 ist zu beachten, dass die Veränderungen zu einem gewissen Teil auch auf die unterschiedlichen Erhebungsverfahren der Zieljahre zurückzuführen sind.

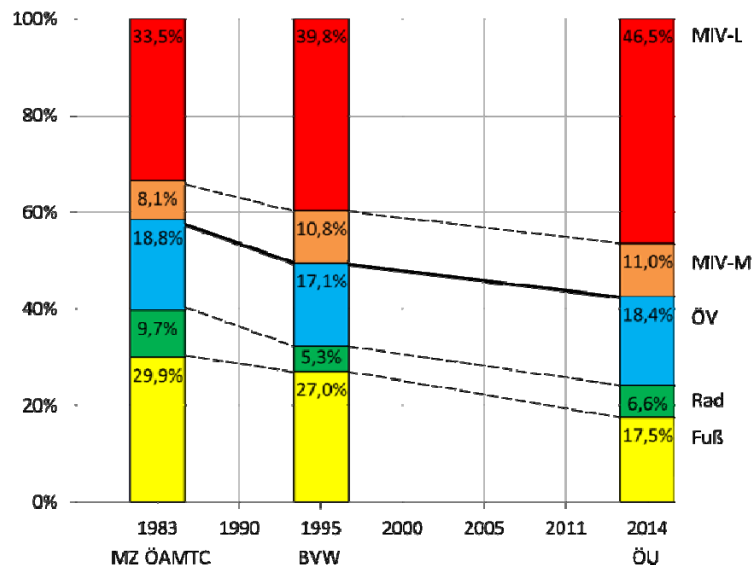


Abb.: Modal-Split Österreich 1983 – 1995 – 2014, Herbst, Werktagverkehr, Anteil der Wege

Die langjährige Entwicklung des **Modal-Splits der Wege** für den Fußgängerverkehr (Abb.) zeigt eine stark abnehmende Tendenz: von rd. 30% Wegeanteil an allen Verkehrsmitteln im Jahr 1983 hat er auf rd. 18% bis 2014 abgenommen. Im gleichen Zeitraum haben die mit dem Auto zurückgelegten Wege von rd. 42% auf 58% zugenommen, was schon nahe an die autoorientierten Verkehrsverhältnisse in den USA herankommt. Dies ist einerseits durch die, auch bei uns, stark autoorientierte Verkehrs- und Raumordnungspolitik, aber auch durch die autoorientierten Lebensgewohnheiten und das Mobilitätsverhalten zurückzuführen. Dies hat starke Auswirkungen auf die Verkehrsplanung, die gesellschaftliche Kommunikation sowie auf die Gesundheit und ist als kritische Entwicklung zu bewerten.

Unter dem Blickwinkel der Umwelt- und Klimafragen sind die **Verkehrsleistung**, bzw. die **Anteile der zurückgelegten Tagesweglängen** mit den einzelnen Verkehrsmitteln (Abb. 2) von zentraler Bedeutung. Die Anteile des **Fußgängerverkehrs** haben sich von 4,5% 1983 bis 2014 auf 1,7% reduziert, während der Anteil des **motorisierten Individualverkehrs** von 45% auf rd. 60% zugenommen hat. Im selben Zeitraum ist die tägliche Personenverkehrsleistung aller Verkehrsmittel an Werktagen, absolut betrachtet, von 152 Mio. Personen-km/Tag um fast +80% auf 271 Mio. Personen-km/Tag gewachsen. Positiv ist zu interpretieren, dass die starken Veränderungen von 1983 bis 1995, weg vom Umweltverbund zu dem umweltkritischen motorisierten Individualverkehr, in den Jahren von 1995 bis 2014 sich deutlich verringert haben. Allerdings ist ein Teil dieses Effektes mit hoher Wahrscheinlichkeit Einflüssen der unterschiedlichen Erhebungsmethoden zuzurechnen.

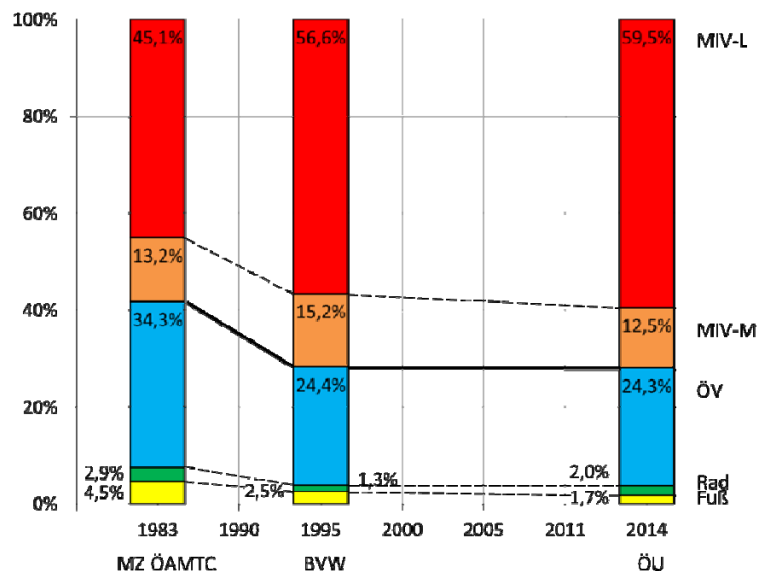


Abb.: Modal-Split der Verkehrsleistung 1983 – 1995 – 2014 in Österreich, Herbst, Werktagverkehr, Anteil der Tageswegeentfernung

Der Vergleich der Mobilitätsindikatoren 1983, 1995 und 2014 eröffnet sehr interessante Einblicke, die Rückschlüsse auf den zukünftigen Handlungsbedarf für die zukünftige Mobilitätsplanung und Verkehrspolitik zulassen. Wir streben ja, leider oft nur in Lippenbekenntnissen dargelegt, eine nach-haltige Entwicklung der Mobilität an.

Zukunftsperspektiven

Aus Platz- und Zeitgründen kann auf das Thema Zukunftsperspektiven für die Fußgängermobilität nur auszugsweise eingegangen werden.

Der Befund der Analyse des **Verkehrsverhaltens und der Verkehrsnachfrage** zeigt folgende Trendentwicklung, wenn **nicht verkehrspolitisch gegengesteuert** wird: Die Verkehrsnachfrage des Fußgängerverkehrs ist in Österreich in den letzten Jahrzehnten rückläufig, sowohl in absoluten werktätigen Wegen und im Modal-Split, als auch bezüglich der zurückgelegten Entfernung (Verkehrsleistung). Die fossil angetriebene Mobilität des motorisierten Individualverkehrs hat im selben Zeitraum sehr stark zugenommen, sodass die Entwicklung zu nachhaltigen Mobilitätsformen mit wenigen lokalen Ausnahmen nicht in die erwünschten Richtung der Verkehrspolitik auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene in messbarer Dimension stattgefunden hat. Die Ursachen hierfür sind vielschichtig, aber es lassen sich einzelne Schlüsselpunkte ableiten: Das Verkehrsverhalten der ÖsterreicherInnen hat noch immer eine starke Tendenz zum motorisierten Individualverkehr, was sich für Österreich insgesamt in einer noch steigenden Autoverfügbarkeit und Autonutzung niederschlägt. Die Raumstruktur zeigt eine dezentrale Entwicklung, was zu einer Zunahme der Wegentfernungen und damit zu einer Abnahme der fußgängeraffinen Wegentfernungen führt. Dies wird unter anderem durch eine starke Spezialisierung der Berufstätigkeit und Arbeitsplatznachfrage sowie einer systematischen Zerstörung der Nahversorgung gefördert. Die externen Kosten des Verkehrs insgesamt, und insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, sind sehr hoch, was die Kostenunwahrheit hoch hält. Gerade in einer sozialen Marktwirtschaft stellt die **Kostenwahrheit** einen Grundpfeiler für eine erfolgreiche Gesellschaftsentwicklung dar. Letzten Endes fördert das die dezentrale Entwicklung in jeder Hinsicht. Das führt zu einer

treibenden Kraft für eine Zunahme der Wegentfernung und damit zum **Rückgang der Fußgängernachfrage**.

Die in einzelnen Gebieten durchgeführte **Förderung des Fußgängerangebotes** konnte die oben angeführten Entwicklungen nicht in dem Maße kompensieren, dass der Rückgang der Fußgänger-verkehrsnachfrage gesamt betrachtet gestoppt wurde. Berücksichtigt man die zukünftig zu erwartenden Entwicklung der Digitalisierung und Automatisierung der Mobilität so zeigt sich für den Fußgängerverkehr folgendes Bild, wobei zwei Ebenen von Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr zu unterscheiden sind:

- **Gesamtverkehrspolitische Ebene:** Das automatisierte Fahren wird vor allem das Auto aus der Sicht des Nutzers attraktiver machen. Wenn nicht umweltpolitische sowie restriktive Maßnahmen für den Autoverkehr und den öffentlichen Verkehr fördernde Maßnahmen mit der Zulassung automatischen Fahrens kombiniert werden („Push-and-Pull“), führt dies entgegen die derzeit definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen, insbesondere der Klimaziele. Damit wird die derzeit abnehmende Tendenz der Fußgängerverkehrsnachfrage weiter anhalten.

- **Kleinräumigen Auswirkungen auf den Straßenraum und ihrer Nutzer:** Diese werden insbesondere für FußgängerInnen enorm sein. Ein zentrales Thema stellt die Verkehrssicherheit, die Haftung bei Unfällen und zumindest die teilweise zu erwartende Rücknahme der Ausnahmen für bestimmte Personengruppen im Vertrauensgrundsatz der Straßenverkehrsordnung dar. Wenn die Ausnahmen des Vertrauensgrundsatzes z.B. für Kinder im jetzigen Umfang aufrechterhalten werden, würde das bedeuten, dass die Steuerungsalgorithmen automatischer Autos zu einer signifikanten Reduktion der derzeit üblichen Fahrgeschwindigkeiten inner- und außerorts führen. Dagegen wird sicher ein starker Druck der Autoindustrie entstehen, der letztendlich eine Änderung der Straßenverkehrsordnung bewirken könnte. Dies hätte fatale Folgen für den Fußgängerverkehr und für bestimmte Personen- gruppen, wie Kinder, die derzeit vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind.

Jedenfalls wird die Einführung des automatischen Fahrens zu einer Vielfalt an neuen Mobilitätsdienst-leistungen führen, die sowohl Chancen, aber auch sehr große Risiko für eine nachhaltige Mobilitäts-entwicklung, insbesondere des Fußgängerverkehrs, beinhalten.

Schlussfolgerung

Eine wesentliche Basis für verkehrspolitische Fakten und darauf aufbauende Entscheidungen ist die Kenntnis des Verkehrsverhaltens der Fußgänger*innen. Die vorliegenden Daten bieten spannende Einblicke in die Entwicklung der letzten 30 Jahre in Österreich über das Mobilitätsverhalten sowie verkehrspolitische Versäumnisse und den zukünftigen Handlungsbedarf für die Mobilität der Fußgänger*innen in Österreich.

Quellenverzeichnis:

infas Bonn, Triconsult Wien, HERRY Consult Wien, ZIS+PVerkehrsplanung Graz/Wien, Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur (2016): Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitäts-erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG, Land Burgenland, Land Niederösterreich, Land Steiermark, Land Tirol, www.oesterreich-unterwegs.at

M. Herry, Sammer G., Schuster M., Röschel G., Russ M. (1998): Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte 1995. Österreichischer Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket A3 – M2, im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Wien.

G. Sammer, Fallast K., Lamminger R., Röschel G., Schwaninger T. (1990): Mobilität in Österreich 1983 – 2011. Herausgeber: ÖAMTC, Projektbetreuer A. Jöchlinger, Graz, Wien.

Statistisches Zentralamt (1985) Verkehrserhebung – Ergebnisse des Mikrozensus.

1983: in Statistische Nachrichten, 40. Jahrgang, Heft 3,8 und 11, Wien.

Statistisches Zentralamt (1987): Personenverkehr in Österreich; Ergebnisse des Mikrozensus September 1983, Beiträge zur österreichischen Statistik, Heft 856, Wien.

Vortragender

em.o.Univ.Prof.DI.Dr. G. Sammer

Universität für Bodenkultur Wien, Inst. für Verkehrswesen

Mobilität der Zukunft - zu Fuß: Forschungs- und Innovationsansätze, Technologie

Dr. Stefan Seer, AIT

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingereicht. Der Abstract wird nachgereicht und ist auf der DOKU-CD der XI. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017 nachzulesen.

Vortragender

Dr. Stefan Seer
AIT



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

SESSION 1

Mobilität der Zukunft: zu Fuß

**Rolle demographischer Wandel, - Möglichkeiten Fußgängerchecks, -
Berücksichtigung der Ergebnisse der österreichweiten
Mobilitätserhebung 2013/2014, - Forschungsergebnisse, Innovationen,
Technologien, - Automatisierung,...**

Leitfragen:

Dieser Schwerpunkt geht der Frage nach, wie Technologien, Automatisierungen, innovative Verfahren / Planungen und smarte Lösungen dazu beitragen können, attraktive räumliche Umgebungen für aktive Mobilitätsformen im Sinne einer sicheren und gleichberechtigten Mobilität mit Qualitäten zu ermöglichen?

Welche innovative Verfahren, Produkte, Dienstleistungen gibt es, die für eine aktive (Alltags-) Mobilität der Zukunft - zu Fuß von Bedeutung sein werden?

Welche Rolle können Technologien und Innovationen für eine flächengerechte Raumaufteilung („fair space“) und für eine (bewegungsaktive) Alltagsmobilität spielen? Können neue Entwicklungen (innovative Produkte, Dienstleistungen) gesundheitsrelevante Zielsetzungen (Prävention) verfolgen und gleichzeitig positive Auswirkungen auf den umweltbewussten Verkehr – insbesondere auch öffentlichen Verkehr - haben? Mögliche Anforderungen für zukünftige F&E-Projekte?

PERRON - Wegfindung zu Fuß: Chancen u. Grenzen für die Gestaltung von Navigationsanweisungen

Mag.^a Stephanie Schwarz, AIT



Routenwahl anhand von vier Qualitätskriterien

Das internationale Forschungsprojekt PERRON untersucht ausgewählte Parameter für die Klassifizierung von Routeneigenschaften (z.B. Verkehrsdichte, Lärm, Beleuchtung, Begrünung, etc.) und deren Relevanz für die Modellierung der Qualitätskriterien der Sicherheit, Attraktivität, Komfort, und Zeitersparnis. Das Hauptergebnis ist ein mobiles Navigationssystem für FußgängerInnen, welches Fußwege auf Basis von individuellen Präferenzen berechnet und über ein multimodales Interface ausgibt (siehe Abbildung). Erste Ausschnitte des Interface Prototyps am Smartphone werden präsentiert. Weitere Fortschritte im Projekt werden anhand der Beantwortung der folgenden Fragen vorgestellt:

Welche Informationen sollen Navigationsanweisungen für FußgängerInnen in der Stadt beinhalten?

Aufschluss zu Präferenzen von NutzerInnen hinsichtlich der Informationsart (z.B. Straßename und -querung, Himmelsrichtung) und -umfang (Anzahl an Detailinformationen) in Navigationsanweisungen geben die Ergebnisse aus einer kürzlich durchgeführten Studie mit 20 TeilnehmerInnen. Ein im Rahmen des Projekts speziell entwickeltes Webtool zur automatischen Generierung von textuellen Navigationsanweisungen¹ lieferte die konkreten Textbausteine dafür.

Welche Möglichkeiten und Grenzen hinsichtlich Akzeptanz und Qualitätswahrnehmung bieten gesprochene Navigationsanweisungen für Fußwege?

Die Ausgabe in Form von gesprochenen Anweisungen (via TTS, Text-To-Speech) birgt noch unerforschte Potenziale. Im Optimalfall gibt eine Sprachanweisung die wesentlichen Inhalte auf leicht verständliche und so überzeugende Art wieder, dass keine visuelle Darbietung von Routeninformationen, weniger bzw. keine zusätzlichen visuellen Kontrollen (Blick auf die Karten- oder Listenansicht am Smartphone Display) zur Wegfindung benötigt werden. Damit kann erreicht werden, dass die Interaktion mit dem Smartphone zur Wegfindung im Straßenverkehr („Head-down“ Phänomen) minimiert werden.

Neben der Art und Formulierung von Inhalten selbst spielen die prosodischen Eigenschaften der synthetisierten Sprachanweisung (Sprechgeschwindigkeit, Betonung, Pausen, etc.) eine wichtige Rolle zur Schaffung einer positiven Experience im Sinne Qualitätskriterien Verständlichkeit und Natürlichkeit. Erste Ergebnisse zum Einfluss und Akzeptanz von Sprachanweisungen, die im Rahmen einer kontrollierten Studie in teilsimulierter Umgebung gesammelt werden konnten, werden vorgestellt und Implikationen zur Diskussion angestoßen.

¹ <http://bit.do/perron>

Vortragende

Mag.^a Stephanie Schwarz
AIT

SWITCH - Durch aktive Mobilität zu mehr Wohlbefinden

DIⁱⁿ Wiebke Unbehaun, DIⁱⁿ Mailin Gaupp-Berghausen, BOKU, ITS

SWITCH - Durch aktive Mobilität zu mehr Wohlbefinden: Personalisierte Mobilitätsberatung mit personalisierter Informationen und Kommunikationstechnologien

SWITCH ist ein aus den Mitteln der EU finanziertes Projekt, bei welchem fünf europäische Städte (Antwerpen, Danzig, London, Donostia – San Sebastián, Wien) personalisierte Kampagnen durchführen mit dem Ziel kurze städtische Autofahrten durch Zufußgehen und Radfahren zu ersetzen. Durch das Zusammenspiel von persönlicher Mobilitätsberatung, der Bereitstellung von Informationen zu aktiver Mobilität, des spielerischen Einsatzes von Kommunikationstechnologien und der Verwendung von Gesundheitsargumenten, wurden Personen in biografischen Umbruchsituationen dazu motiviert, einen Teil ihrer alltäglichen Wege nachhaltig zu verändern.

Die SWITCH-Kampagnen kombinieren bewährte Elemente aus der personalisierten, dialogischen Mobilitätsberatung mit Inhalten der Gesundheitsprävention zu einem umfassenden Informations- und Beratungspaket mit Anreiz- und Mitmach-Elementen. Dabei werden gezielt Informationsdefizite von Personen durch die Zurverfügungstellung individuell bereitgestellter Informationen überwunden und weitere Anreize gesetzt, um die Umsteigebereitschaft der Teilnehmenden zu unterstützen. Positive Erfahrungen beim Testen neuer Mobilitätsweisen sollen zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung führen. Der enge persönliche Kontakt zwischen Projektmitarbeitern/-innen und den teilnehmenden Personen sowie der spielerische Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien unterstützten diesen Prozess. Das Verfahren baut auf dem Dialogmarketing-Konzept von Socialdata auf (Goulias et al., 2002; Brög, 2010) und setzt sich aus mehreren Phasen, in der die Zielpersonen kontaktiert, informiert und beraten werden soll, zusammen.

Die SWITCH Kampagne in Wien lief von Frühjahr bis Herbst 2015 und fand im Rahmen des „Jahr des Zu-Fuß-Gehens“ statt. Durchgeführt wurde die Kampagne vom Institut für Verkehrswesen der BOKU Wien, das von der Mobilitätsagentur der Stadt Wien unterstützt wurde. In dieser Kampagne wurden gezielt Menschen angesprochen, die kürzlich umgezogen sind, die ihre Ausbildungswege verändert haben, die eine Veränderung in ihrer Haushaltsstruktur erfahren haben oder die auf ärztlichen Rat mehr körperlicher Bewegung in ihren Alltag integrieren sollen. Um das Interesse der Menschen zu wecken und Kontakt mit ihnen aufzunehmen, wurden maßgeschneiderte Kommunikationsstrategien angewendet. In Summe wurden 1.540 Personen zur Teilnahme ermutigt, wobei knapp 1.000 davon individualisierte Informationen zum Thema aktiver Mobilität bestellten. Zur Ermittlung der Auswirkungen der SWITCH-Kampagne wurden die Teilnehmer/innen nach Abschluss der Kampagne erneut kontaktiert. Dabei wurden ihnen verschiedene Fragen in Bezug auf ihr Mobilitätsverhalten gestellt. Insgesamt beantworteten 692 Personen die Nachbefragung. Darunter befanden sich 525 Personen, die Informationsmaterial erhalten hatten, und 167, die kein Informationsmaterial

angefordert hatten und als Kontrollgruppe dienten. Die Gruppe, die Informationsmaterial erhalten hatten, berichtete, dass ihre alltäglichen monatlichen Fußwege um mehr als 4% zugenommen hatten. Im Gegensatz dazu wurde bei der Kontrollgruppe ein Rückgang der monatlichen Fußwege um mehr als 5% verzeichnet. Ferner fiel der prozentuale Anstieg der zusätzlich pro Monat mit dem Rad zurückgelegten Strecken in jener Gruppe höher aus, die gratis Informationsmaterial erhalten hatte. Die wichtigsten Veränderungen ergaben sich jedoch in Bezug auf das Mobilitätsverhalten jener Personen, die ihre alltäglichen Wege mit dem Auto als Lenker/innen zurücklegten: Die Menschen in der Gruppe, die Informationsmaterial erhalten hatte, berichteten, dass ihre monatlichen Autofahrten um 4,27% zurückgegangen waren. Für den gleichen Zeitraum meldete die Kontrollgruppe einen Anstieg ihrer monatlichen Autofahrten um 12,47%. Darüber hinaus gaben die Menschen, die Informationsmaterialien erhalten hatten an, dass sie sich nun besser über das Gehen und Radfahren sowie die Vorteile der aktiven Fortbewegung informiert fühlen. Sie haben öfter mit Freunden über die SWITCH – Kampagne gesprochen und verspüren dank der Kampagne eine größere Motivation zum Umstieg vom Auto auf aktive Fortbewegungsmittel als jene Personen, die nicht an kostenlosem Informationsmaterial interessiert waren. Diese Verhaltensänderung hat in der Informationsgruppe dazu geführt, dass knapp 4.300 km an wöchentlichen Autofahrten und rund 850 kg an CO₂-Emissionen pro Woche eingespart werden konnten.

Literatur:

Goulias, K. G., Broeg, W. W., James, B., & Graham, C. (2002): Travel behavior analysis of South Perth individualized marketing intervention. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 1807(1), S. 77-86.

Brög, W. (2010): Individualized Marketing – Large scale application in Bellingham. Pro Walk Pro Bike Conference. Chattanooga, USA, September 2010

Vortragende

DIⁱⁿ Wiebke Unbehaun

DIⁱⁿ Mailin Gaupp-Berghausen

BOKU, ITS

GoGreen - Zusammenhänge von Begrünungsmaßnahmen mit der aktiven Mobilität

DIⁱⁿ Mira Kirchner, MK Landschaftsarchitektur

1 ABSTRACT

Das Zu-Fuß-Gehen ist eine Mobilitätsform und ein Lifestyle zugleich: in urbanen Räumen beleben FußgängerInnen das Stadtbild. Zu den Anreizen, mehr und öfters Wege zu Fuß zurückzulegen, zählt die fußgängerInnenfreundliche Gestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen und auch das Straßengrün. Die aktive Mobilität kann in Zukunft verstärkt werden, wenn auf die Qualität und Quantität der Begrünung in Straßenräumen mehr geachtet wird. Es gilt ein Bewusstsein zu schärfen, dass Walk's Stadtgrün ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität und ein zentrales Element der nachhaltigen Stadtentwicklung ist. Dabei sind die vielfältigen Leistungen von Stadtgrün zu erkennen, um eine breite Wertschätzung zu erzielen.

2 DIE BEDEUTUNG VON STRAßENGRÜN

2.1 Die Wünsche der WienerInnen zum Straßengrün und zur Ausstattung des öffentlichen Raums

Der Wunsch nach Straßenbäumen wurde am häufigsten genannt und verdeutlicht den Handlungsbedarf, urbane Grünstrukturen zu schaffen und bestehende zu erweitern. Langfristig entstehen große Vorteile für die Stadtquartiere, auch in Bezug auf die Immobilien. Sitzbänke aus Holz wurden an zweiter Stelle genannt (n=400, im Zeitraum von 2015 bis 2016).

2.2 Umfrageergebnisse zur Bürgerbeteiligung für mehr Grün in der Stadt

Rund 90 % der Befragten begrüßen es, wenn BürgerInnen die Möglichkeit haben, den öffentlichen Raum mitzugestalten. Die Bereitschaft, aktiv mitzuwirken, ist jedoch bedeutend geringer, sie liegt bei 20% (n=400, im Zeitraum von 2015 bis 2016). Die Fachleute, die mit Partizipation vertraut sind, sehen dies als ein positives Ergebnis. Die Gründe, warum BürgerInnen nicht selbst zum „Garteln“ anfangen sind vielfältig. In Gruppendiskussionen und ExpertInneninterviews wurden unter anderem folgende Hemmnisse und Barrieren bei der Bürgerbeteiligung festgestellt:

- Persönliche Einstellungen: Desinteresse an der Gestaltung, Angst vor Vandalismus, vor ungewollter Rauminanspruchnahme vor starkem Nutzungsdruck; vor Konflikten (z.B. Beschattung, Geruchsbelästigung), ...
- Grenze der persönlichen Ressourcen: Zeit, Geld, Geduld, Kenntnisse, - fehlende zusätzliche Informationen z.B. Pflanzenkenntnisse, Kenntnisse der Genehmigungsprozesse
- Rechtliche Erschwernisse: Eigentumsverhältnisse; Haftungsfragen, eine nachträgliche „Legalisierung“ von nicht genehmigten Begrünungsmaßnahmen ist kaum realisierbar.
- Räumliche Einschränkungen: fehlende Aufstellmöglichkeit wegen Raumknappheit (enge Straßenräume), Einbauten; fehlende Besonnung

2.3 Die Bedürfnisse von FußgängerInnen in Bezug auf das Straßengrün

Das Bedürfnis nach Sicherheit, Schutz und Barrierefreiheit zählen zum Komfort und Wohlbefinden. Verweilen, Aufenthalt und Sitzen, der Blick – das visuelle Erleben, Freude und Genuss stehen in enger Verbindung mit prachtvoller, üppiger und blütenreicher Vegetation. Auch mikroklimatische günstige Verhältnisse werden durch Vegetation erzeugt. Raum erleben im menschlichen Maßstab wird durch Vegetation unterstützt. In diesen qualitativen Aspekten spielt Straßengrün eine wesentliche Rolle, um Bedürfnisse von Menschen, die aktiv mobil sind, zu erfüllen.

3 DER KRITERIEN-BAUM

Um zukünftig die aktive Mobilität in begrünten Straßenräumen zu stärken und zu erhöhen, sind mittel- bis langfristig Policykriterien zu erfüllen. Der Baum besteht aus drei Astpaaren mit Kriterien aus unterschiedlichen Perspektiven. Die Grundvoraussetzung für alle



Maßnahmen sind die räumlichen, personellen und wirtschaftlichen Ressourcen – sie bilden die Wurzeln des Baumes. Die unteren beiden Äste beziehen sich auf den Stellenwert von Straßengrün und die mittleren auf das emotionale und individuelle Erleben. Die obersten Äste stellen die grundlegenden Bedürfnisse der NutzerInnen dar (Nutzungskomfort, Sicherheit, Ästhetik...). Dieser Kriterienbaum zeigt, dass Raumveränderungen und Verhaltensveränderungen eng miteinander verknüpft sind und stark von gesellschaftlichen Situationen abhängen.

Abb.: Der Kriterien-Baum (© MK Landschaftsarchitektur)

4 POTENTIALE ZUR BEGRÜNUNG

Zahlreiche bauliche, organisatorische und planerische Umsetzungsmöglichkeiten sind trotz knappen Ressourcen technisch durchführbar, aber trotzdem Zukunftsmusik, da neue gesellschaftliche Aktivitäten noch auf sich warten lassen. Ins Tun kommen ist hier der Schlüsselsatz. Dabei ist ein Ansatz über die Einzellösung hinaus zu denken: Im Wesentlichen auf die Kombination und Variation der unterschiedlichen Vegetation zu achten wie auch das Augenmerk auf Prozesse zu legen, die vom Großen, Übergeordneten ins Kleine, ins Detail reichen. Das Empowerment gelingt, wenn eine Unterstützung der InitiatorInnen erfolgt und sie sich mit unterschiedlichen Incentives einbringen. Die Vernetzung der Bezirke und eine überparteiliche Kooperation sind sinnvoll, aber auch individuelle, wenig planbare Raumeignungsprozesse müssen zugelassen werden.

Eine Belebung der Stadtviertel kann gesteigert werden, wo urbaner Raum für Lebendigkeit und Veränderungen zur Verfügung steht und, wo unterschiedliche, gemeinschaftliche Nutzungsaktivitäten gezielt unterstützt werden. So können etwa eine Agentur für Begrünung und Bewusstseinsbildung sowie die Leerstands- und die Mobilitätsagentur der Realisierungsmüdigkeit Abhilfe schaffen und den vielfachen Wert von Grün in unterschiedlichen Prozessen und Verfahren vermitteln. Eine wichtige Voraussetzung ist Fachwissen in Umsetzungsprozesse einzubringen. Eine Weitere ist die Anerkennung der Arbeit, die für Grün geleistet wird, ein Fakt, der zugleich aber auch Grenzen des Handelns definieren kann. Schließlich stellt sich die Frage, bei all gewonnener urbaner Attraktivität, wieviel Grün verträgt den die Urbanität?



Abb.: Mechtaristengasse, 1070 Wien, heute (Bestand) – morgen (Wunsch) – übermorgen (Realität)?
(© MK Landschaftsarchitektur)

Vortragende

DJⁱⁿ Mira Kirchner
MK Landschaftsarchitektur

Reallabor GO Karlsruhe

Robert Blaszczyk, M.Eng., Hochschule Karlsruhe - Technik und Wirtschaft,
Fakultät f. Informationsmanagement

Reallabor GO Karlsruhe! - Ein Forschungsprojekt zur Förderung des Fußgängerverkehrs

Ausgangssituation und Zielsetzung

Bisher erfolgt die gemeinsame Planung von Bürgerinnen und Bürgern, Ingenieurbüros und der städtischen Verwaltung zum Fußgängerverkehr klassisch in Workshops und auf Informationsveranstaltungen in den Wohnquartieren der Bürgerinnen und Bürger. Ein Großteil der Fußwege erfolgt allerdings außerhalb des unmittelbaren Wohnumfeldes. In der Innenstadt gehen viel mehr Personen zu Fuß als dort wohnen. Viele Besucherinnen und Besucher – also Ortsunkundige – sind dort unterwegs. Die klassische Bürgerbeteiligung weist daher Unzulänglichkeiten auf.

Für das Reallabor wurden aus dieser Problemstellung zwei wichtige Aufgaben formuliert. Zum einen geht es um ein besseres Verständnis von zu Fuß Gehenden, um bessere Planungsansätze zur Förderung des Fußgängerverkehrs zu entwickeln. Zum anderen werden neue digitale Partizipationsinstrumente erforscht, mit denen eine neue Art der Beteiligung ermöglicht wird.

Mit Hilfe von digitalen Partizipationsinstrumenten wie interaktiven Displays und Smartphones werden Fußgängerinnen und Fußgänger in Karlsruhe an Gehwegen, Haltestellen, Kreuzungen und Ampeln bei der Problemanalyse, der Entwicklung von Maßnahmen, bei der Entscheidung zur Umsetzung sowie bei der Bewertung von Maßnahmen beteiligt. Die Bürgerbeteiligung wird so zur Nutzerbeteiligung transformiert.

Klassische Partizipation vs. digitale Partizipation

Der Versuchsaufbau vergleicht die unterschiedlichen Formen der Beteiligung miteinander, unterschieden nach Maßnahmentypen, Art und Umfang der Bürgerbeteiligung bzw. Nutzerbeteiligung. Daher werden parallel zur digitalen Nutzerpartizipation klassische Bürgerbeteiligungen in Stadtteilen begleitet, um eine Vergleichbarkeit zwischen den Beteiligungsformen herzustellen und deren Wirksamkeit zu messen.

Fußgängerinnen und Fußgänger forschen mit

Für die erste Phase der Beteiligung steht die GO Karlsruhe-App zur Verfügung, mit dieser Fußgängerinnen und Fußgänger Beiträge zur Fußgängerinfrastruktur erstellen und berichten können, was sie gut bzw. nicht so gut finden oder wo sie gerne bzw. nicht so gerne laufen. Im Unterschied zu der klassischen Bürgerbeteiligung ist die Beteiligung in diesem Projekt nicht auf den eigenen Stadtteil begrenzt. Ob im Wohnstadtteil, in der Innenstadt, beim Einkaufen oder bei Aktivitäten in der Freizeit. Ortskenntnisse und Anforderungen der Fußgängerinnen und Fußgänger variieren stark: Über die von der Hochschule Karlsruhe neuentwickelte App wird erstmalig eine innovative „Überall-Beteiligung“, die über die klassische Stadtteil-Bürgerbeteiligung hinausgeht, ermöglicht.

Der Radiosender „die neue welle“ ist Projekt- und wichtiger Medienpartner des Reallabors. Über das regionale Radioprogramm werden die Fußgängerinnen und Fußgänger in

Karlsruhe und der Umgebung erreicht. Informationen rund um das Projekt - wie, was, wann und warum - werden über die „neue welle“ gesendet. Das ist Beteiligung in einer neuen Dimension.

Reallabor Stadt – einfach mal Dinge ausprobieren

Ein zentrales Element des Forschungsprojekts GO Karlsruhe sind die Realexperimente, bei denen Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs im Stadtgebiet getestet werden. In der digitalen Beteiligung bilden die eingegangenen Berichte die Grundlage für die Auswahl der Stellen, an denen Maßnahmen im Rahmen von Reallaborexperimente umgesetzt werden. In der klassischen Beteiligung werden diese gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern auf Veranstaltungen ausgewählt. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Nutzerinnen und Nutzer werden so aktiv in den Forschungsprozess eingebunden und hierbei wissenschaftlich begleitet.

Vortragender

Robert Blaszczyk, M.Eng.

Hochschule Karlsruhe - Technik und Wirtschaft, Fakultät f. Informationsmanagement

UML - Urbane Mobilitätslabore Aspern

DI Christoph Kirchberger in Vertretung für Univ.Prof. DI Dr. Martin Berger, TU-Wien



Gemeinsam an einer neuen urbanen Mobilität arbeiten. Schritt für Schritt.

Mit dem aspern.mobil LAB soll in Aspern der See-stadt Wiens ein Raum entstehen, in dem BewohnerInnen, ForscherInnen, Stadtverwaltungen und Unternehmen gemeinsam einen Beitrag zur Entwicklung einer nachhaltigen urbanen Mobilität leisten können. Ziel des aspern.mobil Labs ist es, vor Ort eine neuen Mobilitäts- und Innovationskultur zu etablieren und zu unterstützen, die zu einem lokalen Leuchtturmprojekt für den Innovationsstandort Österreich werden kann. Mobilitäts- und Innovationskultur sollen von der Gemeinschaft ge-tragen werden, die um und durch das aspern.mobility LAB entsteht. SeestädterInnen, lokale Stakeholder und F&E-AkteurInnen denken, entwickeln und handeln hier auf gleicher Augenhöhe.

Die Seestadt Aspern als Chance

Die Voraussetzungen dafür sind In Aspern ideal: In einem Stadtteil, in dem nahezu alle neu hinzugezogen sind, ist es leichter, die alten Routinen nicht nur bezüglich der Mobilität neu zu denken. Die Beteiligung im aspern.mobil LAB hat den wesentlichen Anreiz, dass Ideen beim Weiterbauen der Seestadt erlebbar werden. Zugleich bietet Aspern eine gute Voraussetzung, um als 'Testbed' für verschiedene Anwendungen aus Industrie und Dienstleistungen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich zu dienen. Allein die Tatsache, dass für die Entwicklung dieses Stadtteils ein Mobilitätsfonds aufgestellt wurde, schafft die Möglichkeit, ausgewählte Innovationen, die durch das aspern.mobil LAB unterstützt wurden, im Quartier zu skalieren.

Themenkorridore und Methoden

Thematisch entwickelt sich das aspern.

mobil LAB entlang zweier Innovationskorridore aktive Mobilität+ und (Shared) Mobilität als Service+. Aufgrund der idealen Transfer-Eigenschaften Asperns liegt der Fokus auf quartiersbezogener Mobilität. Um für die effiziente Durchführung der Forschungsvorhaben bestens gerüstet zu sein, wurde ein Methoden- und Prozess-Portfolio aus Methoden der Beteiligung, des Design Thinking, des Rapid Prototyping (3D-Druck) und eines Mobilitätspanels entwickelt. Damit besteht auch die Möglichkeit, SchülerInnen und young professionals für die Anliegen der Mobilitätsforschung zu begeistern.

In Summe bietet das aspern.mobility LAB dezidierte Lösungen für bekannte und kommende Herausforderungen der Mobilitätsentwicklung an. Mit diesem Lab besteht über die Laufzeit hinweg die Möglichkeit, den Mangel an differenzierten Daten zu überwinden, die Kosten in F&E Prozessen die NutzerInnenbeteiligung einschließen zu reduzieren und das Wissen bereitzustellen, um die Implementierung von Mobilitätsinnovationen in anderen Städten und Stadtteilen zum Erfolg zu führen.

Ein Ort für innovative Vorhaben – Wir suchen dich und deine Idee/ dein Projekt!

Im aspern.mobil LAB finden Innovatoren und Innovationen Platz, die aus dem Bereich Personenmobilität kommen und die sozialen und technischen Innovationen verknüpfen. Vor allem disruptive Innovationen auf den räumlichen Ebenen Quartier bis Straßenraum bzw. Gebäude sind aufgerufen mit uns in Kontakt zu treten.

Eckdaten aspern.mobil LAB

- LAB-Team**
- TU Wien (Betreiber): Fakultät für Architektur und Raumplanung, Department für Raumplanung, Fachbereich Verkehrssystemplanung und Fakultät für Informatik, Institut für Gestaltungs- und Wirkungsforschung, Multidisciplinary Design Group
 - Wien 3420 Aspern Development AG
 - Stadtteilmanagement Seestadt Aspern
 - Martina Jauschneg Landschaftsplanung e. U.
 - Neue Urbane Mobilität Wien GmbH
- Laufzeit** 2017 bis 2020 (Verlängerung um bis zu 6 weitere Jahre in Diskussion seitens des Fördergebers)

Vortragender

DI Christoph Kirchberger in Vertretung für Univ.Prof. DI Dr. Martin Berger
TU-Wien



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

SESSION 2

Begegnungszonen

(inter)nationaler & regionaler Austausch, Good practice, Vorhaben – regionale Projekte – Evaluierungsansätze – Begegnungszonen und Wirtschaft

Leitfragen:

Was machen die Erfolgsfaktoren aus? Können mit diesem Konzept die Erwartungen erfüllt werden? Gute Beispiele aus Österreich / Kärnten: Wie kann eine Begegnungszone mit einer selbsterklärenden, attraktiven Straßenraumgestaltung effizient umgesetzt werden?

Welche Wirkungen und Evaluierungsansätze gibt es?

Realisierte Projektbeispiele geben einen Einblick in die Planung und Umsetzung. Zudem steht der internationale und nationale Erfahrungsaustausch im Vordergrund.

Entwicklung und Erfahrungen der Begegnungszone Velden am Wörthersee

Bmstr. DI Volker Bidmon, Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 9

LAND  KÄRNTEN

LAND  KÄRNTEN

XI. Österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017 Klagenfurt am Wörthersee

Zu Fuß nachhaltig bewegt
& sicher –
Mobilität der Zukunft

lebenswerte Straßenräume
innerorts - nachhaltige
Masterplanung - Infrastruktur
klimaaktiv



9. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

1

Inhalt:

1. Vorstellung der Abteilung 9 Straßen und Brücken
2. Fußgänger im Straßenverkehr
3. Begegnungszone in Kärnten - Velden am Wörthersee

9. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

2

LAND  KÄRNTEN

LAND  KÄRNTEN

Abteilung 9 – Kompetenzzentrum für Straßen und Brücken

Für Neubau, Erhaltung und Verwaltung von ca. 2700 km Landesstraße in
Kärnten zuständig!

Zusätzlich für den Bau von überregionalen Radwegen, Verkehrslicht-
signalanlagen, etc.

Ca. 650 Mitarbeiter in

17 Straßenmeistereien und 13 Dienststellen

9. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

3

Fußgänger im Straßenverkehr (1)

Straßenverkehrsordnung StVO 1960 i.d.g.F.:

§ 1. Geltungsbereich

(1) Dieses Bundesgesetz gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Als solche gelten Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benutzt werden können.

Kärntner Straßengesetz 1991, i.d.g.F.:

§ 2 Öffentlichkeit der Straßen

(1) ...dem allgemeinen Verkehr ohne Einschränkung ...

(2) ...Benützung durch jedermann (Gemeingebrauch) ...

§ 4 Bestandteile der Straßen

(1) Fahrbahnen, Gehsteige, Radfahrstreifen, Haltestellenbuchten, Straßenbankette ... sind Bestandteile der öffentlichen Straßen.

§ 8 Umfang der Straßenerhaltungspflicht

(1) ...so herzustellen und zu erhalten ... Für alle Galtungen von Fahrzeugen ... ohne Gefahr benutzbar sind.

(2) ...Herstellung und Erhaltung ... nach den Erfahrungen der technischen Wissenschaften ... im finanziellen Rahmen ...

9. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

3

9. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

4

LAND  KÄRNTEN

LAND  KÄRNTEN

Fußgänger im Straßenverkehr (2)

Richtlinien (Auszug):

RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr

RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten

RVS 03.04.12 Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen

RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität

RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes

u.a.m.

Herausforderung aufgrund der Zuständigkeit im Allgemeinen für Städte und Gemeinden (innerorts)

Unterstützung durch die Landesstraßenverwaltung zur Verbesserung der Situation

9. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

5

Straßenverkehrsordnung 1960

§ 2 Begriffsbestimmung

(1) 2a

„Begegnungszone: eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist“;

Auflösung der starren Abgrenzung zwischen Straße und Gehweg

Gleichberechtigte Nutzung des Öffentlichen Raumes für alle Verkehrsteilnehmer

Neue Situation erfordert Interaktion und Rücksichtnahme gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer

9. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

5

9. Juni 2017

DI Volker Bidmon – Abteilung 9 Straßen und Brücken

6

Begegnungszonen in Kärnten

Begegnungszone auf Landesstraßen derzeit nur im Ortsgebiet von Velden seit 2014.

Weitere auf Gemeindestraßen (Villach, Feldkirchen)

Ausgangslage für Begegnungszone Velden

Straßensanierung und Leitungseinbau boten Möglichkeit einer Neugestaltung
Ziel war Mehrwert zu erreichen und nicht nur Ortsbildgestaltung

Straße war trennendes Element – 3 Zebrastreifen zur Querung im gesamten Projektgebiet

Idee zur Gestaltung nach dem Prinzip „shared space“



Shared space Prozess

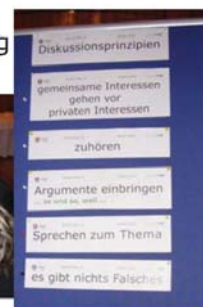
Shared space – sozial motivierte Gestaltung des Öffentlichen Raumes

Intensives Bürgerbeteiligungsverfahren mit Veranstaltungen, Workshop's und Einzelgesprächen

Auflösung der trennenden Elemente durch Platzgestaltung



Intensive Bürgerbeteiligung



Entwicklung Leitbilder

Erarbeitung von Leitbildern als Grundlage für Beschlüsse

Ausgangslage für weiterführende Planungen



Technische Planung

Soziale Raumplanung in Leitbilder

Ausführungsplanung durch Straßenfachplaner



Projekttablauf in Velden

Frühjahr 2010	Auftaktveranstaltung
Herbst 2010	Einzelgespräche
Winter/Frühjahr 2010/2011	Leitbilder - Präsentationen
Sommer 2011	Beschluss Finanzierung / Konzeptplanung
März 2012	Straßenrechtliche Genehmigung
Sommer 2012	Detailplanungen, Ausschreibung
Herbst 2012	Baubeginn
Frühjahr 2014	Fertigstellung und Verkehrsfreigabe

Projektdaten

Projekt	Länge ca. 350 m
Jahresdurchschnittlicher Verkehr JDTV (saisonal sehr unterschiedlich)	ca. 8300 Kfz pro Tag (ca. 2 % Lkw-Anteil)

Gesamtbaukosten:	ca. € 2.100.000,-
Anteil Gemeinde Velden:	ca. € 600.000,-
Anteil Straßenverwaltung:	ca. € 400.000,-
Anteil Dritter:	ca. € 400.000,-
Anteil Land Kärnten	ca. € 700.000,-

9. Juni 2017 Di Volker Böhmer – Abteilung 9 Straßen und Brücken 13

9. Juni 2017 Di Volker Böhmer – Abteilung 9 Straßen und Brücken 14



9. Juni 2017 Di Volker Böhmer – Abteilung 9 Straßen und Brücken 15



9. Juni 2017 Di Volker Böhmer – Abteilung 9 Straßen und Brücken 16



9. Juni 2017 Di Volker Böhmer – Abteilung 9 Straßen und Brücken 17



9. Juni 2017 Di Volker Böhmer – Abteilung 9 Straßen und Brücken 18



Gendarmerieplatz



Gendarmerieplatz



Gendarmerieplatz

Erweiterung Begegnungszone Velden am Wörthersee

Aufgrund des Erfolges dieser Maßnahmen ist eine Erweiterung der Begegnungszone im Westen (ca. 300m) geplant.



Vortragender

Bmstr. DI Volker Bidmon
Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 9

Die Begegnungszone Velden aus wirtschaftlicher Sicht

Dir. Mag. Othmar Resch, Casino Velden

Ausgangslage:

- 2006 Eröffnung Schlosshotel Velden
- Neues zahlungskräftiges Publikum in der 5*-Kategorie sucht passendes Handelsangebot
- Die B83 hat sich in den letzten Jahrzehnten zu einer Durchzugsstraße im Zentrum von Velden entwickelt
- Ende 2007 Antrag der anliegenden Geschäftsleute bzw. Hausbesitzer an die Marktgemeinde Velden zur Verkehrsberuhigung

vorher:



Umsetzung:

- 2012 bis 2013: 700lfm., max. Geschwindigkeit 30km/h, Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer auf einer gemeinsamen öffentlichen Fläche

vorher:



Auswirkungen:

- Stopp der Absiedelung aus Geschäftslagen
- steigender Umsatz in den Gastgärten
- Einzug neuer Mieter

nachher:



Wirtschaftliche Notwendigkeiten:

- Betriebsansiedlungsprojekt
- ständiges Anpassen
- Austarieren von Interessenskonflikten

Konkurrenzzradar:

- Einkaufszentren Atrio Villach, City Arkaden Klagenfurt

nachher:



Vortragender

Dir. Mag. Othmar Resch
Casino Velden

Begegnungszonen in Villach

Baudir. Guido Mosser, Stadt Villach

Ausgangslage zur Neugestaltung des Hans-Gasser-Platzes

Ein aus den 1980er Jahren stammendes Geschäftsgebäude stand schon seit Jahren leer und seine Situierung am Platz trennte diesen in zwei Teile.

Der Platz, und die von ihm wegführenden Straßenzüge, sowohl jene der Hauptverkehrsachsen, als auch jene der Fußgängerzonen waren durch die Situierung des Gebäudes verstellt, dass erschwerte die Erkenn- und Nutzbarkeit des Platzes.



Im Vorfeld der Platzgestaltung wurde auf Initiative der Stadt ein Ideenwettbewerb zur Erlangung von städtebaulichen und gestalterischen Parametern für den Neubau des Platz prägenden Gebäudes durchgeführt, der auch von der Stadt finanziert wurde.

Die jahrelang leerstehende Liegenschaft fand durch den Wettbewerb eine Aufwertung und Klarstellung der baubaren Möglichkeiten, und damit sehr schnell einen neuen Eigentümer mit dem Willen zu einer neuen Entwicklung.

Die Möblierung sowie der Platzbelag waren bereits sehr abgenutzt und das neue Bauvorhaben mit dem Einbau einer Garage in den Ausmaßen des Kellergeschosses des Altbestandes, würden zu einer großflächigen Entfernung des bestehenden Platzbelages führen.

Der Neubau tritt in die angrenzende Gebäudeflucht ein und gibt mit seiner Position dem Platz seinen neuen Rahmen.

Der Platz bekam damit ein neues Potential durch seine Dimension und klaren Zugänge.

Er wird als Verkehrsverteiler, Kommunikationsplatz und Ort zum Verweilen erkannt, ebenso als sehr gut beispielbar.



Beschreibung des Projektes

Die Stadt entschied sich einen Wettbewerb zur Gestaltung des Platzes durchzuführen, der den Rahmen der Nutzbarkeit und die Vorgaben der verkehrstechnischen Relevanz und der technischen Einbauten klar darstellen sollte.

In Anbetracht der bisher geplanten Projekte zur Attraktivierung der Altstadt sollte auch dieses Projekt die Qualität des öffentlichen Raumes als Anreiz für die Ansiedelung von Bewohnern in der Altstadt als erweiterter Wohnraum in der Stadt, und damit verbunden der Bedarf an Nahversorgung steigern.

Die Gestaltung des Platzes stellt sich in die Reihe mehrerer Innenstadtprojekte, die alle zusammen als Kristallisationspunkte für eine neue Qualität der Innenstadt, die sich zu einem stimmungsvollen, zeitgemäßen und hochwertigen Wohnumfeld entwickeln soll.

Das Siegerprojekt des Wettbewerbes brachte zwar ein gutes Ergebnis entsprechend der Ausgeschriebenen Rahmenbedingungen. In der weiteren Diskussion um die intensive Beispielbarkeit für Märkte und Veranstaltungen, sowie dem Anspruch als zentraler Verkehrs- und Kommunikationsknoten waren noch viele Parameter nicht eingearbeitet um diesen Platz den Charme zukommen zu lassen, den ein so zentral gelegener Ort unbedingt braucht.

Es durfte kein weiteres „Verkehrsprojekt“ entstehen, sondern es musste die Begegnung spürbar und erlebbar werden.

Durch ein breit angesetztes Bürgerbeteiligungsverfahren mit eigens beauftragter Moderation wurden diese Elemente in den weiterführenden Planungen eingearbeitet.

Eine anfangs eher kritische Haltung der Bevölkerung wandelte sich zu einem sehr positiven konstruktiven Miteinander, welches kein den Wettbewerb kontaktierendes Ergebnis brachte, sondern eine wertvolle Ergänzung des Gesamtprojektes darstellt.

Villach hat den großen Vorteil eines Hauptbahnhofes mitten in der Stadt, daher wurde von diesem Ausgehend der Vorplatz als Verkehrsknoten und Zugang in die Altstadt mit einem Wettbewerb im Jahre 2006 entwickelt und umgesetzt.

Die Bahnhofstraße wurde als Weiterführung in die Altstadt mit Bürgerbeteiligung neu gestaltet und als Begegnungszone verordnet. Seit der Eröffnung 2012 funktioniert die Begegnung praktisch konfliktfrei.

Eine weitere Entwicklung war der Wettbewerb für eine Begegnungszone um das Areal der Draulände und der Lederergasse. Mit einer Bürgerbeteiligung wurde, begleitet durch Fachplaner und einem Stadtsoziologen der Wettbewerb ausgeschrieben und Juriert. Das

Ergebnis des Wettbewerbes lag im Herbst 2012 vor und befindet sich nun in der Durchführungsplanung.

Die erste Baustufe des Hans-Gasser-Platz wurde in der ersten im Juli 2017 fertiggestellt und als Begegnungszone verordnet.

Die 2. Ausbaustufe wird dieses Jahr umgesetzt und lediglich für den Fuß- und Radverkehr bzw. dem öffentlichen Verkehr geöffnet.

Die im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Villach formulierte Aussage zu einer Stadt der kurzen Wege soll beginnend mit diesen Projekten „Schritt für Schritt Fuß fassen“.



Vortragender

Baudir. Guido Mosser
Stadt Villach

Herausforderungen im Zusammenhang mit der Errichtung von Begegnungszonen

Dr.ⁱⁿ DIⁱⁿ Elisabeth Bader, Stadt Kufstein, Bau- und Umweltschutz

Im Jahre 2011 wurde im Rahmen einer shared space Potentialanalyse festgestellt, dass 20 Orte/Straßenzüge/Kreuzungspunkte im Innenstadtbereich für eine prinzipielle Verwirklichung dieses neuen Konzeptes geeignet sind. Seither wurden bereits drei Bereiche als shared space Bereiche errichtet (ein vierter befindet sich im Ausbau), welche zwischenzeitlich als Begegnungszonen verordnet wurden.

FISCHERGRIES/UNTERER STADTPLATZ:



Zusammen mit der Neuerrichtung eines innerstädtischen Quartiers mit Geschäfts- und Wohnobjekten direkt im Stadtkern von Kufstein bot sich im Jahre 2012 die Chance zur Verbesserung und Aufwertung des Fischergries zu einem offen und großzügig gestalteten Platz. Dabei waren die Anforderungen an den künftigen Platz sehr vielseitig, so sollte ein Marktplatz entstehen und ein Ort für Veranstaltungen, ein Ort der zwanglosen Begegnung, Zonen zum Flanieren, Treffpunkte für Gastronomie und/oder konsumationsfreie Räume, wobei das besondere Flair auch aus der Nähe zum Inn abzuleiten ist. Nicht zuletzt stellt der Fischergries zusammen mit dem Unteren Stadtplatz als wichtigste Verbindung vom und zum Bahnhof aber auch eine wesentliche Verkehrsachse der Stadt Kufstein dar.

Die optische Aufwertung ist jedenfalls als gelungen zu bezeichnen, leider musste jedoch die anfangs sehr lockere Aufstellung der Pflanztröge und Bänke einer strengeren Linienführung (Fahrgasse) weichen, da die ursprünglich gedachten Vor- und Rücksprünge rasch als Parkplätze okkupiert wurden. Intensive Polizeikontrollen und Aufklärungsarbeit wurden notwendig und dauern noch an, um ein gedeihliches Miteinander zwischen Fußgänger- und PKWverkehr zu ermöglichen. Die gewünschte Vermengung der Verkehrsteilnehmer und „geplante“ gegenseitige Rücksichtnahme hat sich bis zum heutigen Tage nur schleppend eingestellt.

KRANKENHAUSGASSE:



Im Bereich der Fachhochschule Kufstein und der Musikschule, direkt neben dem Stadtpark wurde im Jahre 2013 eine weitere shared space Zone (zwischenzeitlich ebenfalls als Begegnungszone verordnet) umgesetzt.

Bei der Krankenhausbasse handelt es sich um eine untergeordnete Verbindung, die zudem als Einbahnstraße geführt wird.

Die Akzeptanz und der gewünschte gegenseitige respektvolle Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmern stellte sich hier nach anfänglichen Umstellungsschwierigkeiten rasch ein. Aufgrund der räumlichen Nähe zu den Ausbildungsstätten aber auch zum Friedhof samt Friedhofskirche sind FußgängerInnen unterschiedlichster Altersgruppen anzutreffen.

Die Aufwertung des Straßenraumes kann sowohl optisch als auch von der engen Verbindung zum Stadtpark hin als sehr gelungen bezeichnet werden.

JOSEF-EGGER-STRASSE, KINKSTRASSE



Ende des Jahres 2015 wurde die nunmehr dritte Begegnungszone in der Kinkstraße und Josef-Egger-Straße eingeführt, die bisher als nicht ganz unproblematisch zu klassifizieren ist. So hatte sich gleich zu Beginn der Missstand der Verparkungen entlang der Häuserfronten eingestellt, wodurch es zu einer Verdrängung der FußgängerInnen in den Bereich der Fahrbahn kam.

Zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens der FußgängerInnen wurden nun zur Abgrenzung der reinen Gehbereiche eine Reihe von Pollern und zudem bewußtseinsbildende Maßnahmen gesetzt, welche zwischenzeitlich die Akzeptanz jedenfalls verbesserten.

Vortragende

Dr.ⁱⁿ DJⁱⁿ Elisabeth Bader
Stadt Kufstein, Bau- und Umweltschutz

Begegnungszone Pöchlarn: Gelungene Ortskernbelebung

DIⁱⁿ Waltraud Wagner, NÖ.Regional.GmbH



Die Ausgangslage:

Alter Stadtkern mit historischen Häusern, teilweise Leerstand, Sanierungsbedarf, kaum mehr im Zentrum lebende Menschen, kein städtischer Freiraum (Platz), beengte Verhältnisse und Verkehrsbelastung, Donau fließt an der Stadt vorbei,.....



Vision:

Schleifung von mehreren Innenstadthäuser und Neuerrichtung eines multifunktionalen Gebäudes sowie Gestaltung einer Begegnungszone

Daraufhin Architekturwettbewerb für ein neues „Kommunalzentrum“ mit den Funktionen, Wohnen, Gemeindeverwaltung, Versorgung und Einkauf

2009 Eintritt in den NÖ Stadterneuerungsprozess mit Hauptthema Ortskernbelebung/Ortskerngestaltung

Lebendiger Bürgerbeteiligungsprozess!



Wichtigste Kriterien:

- Begegnungszone
- Rad- und Fußwegverbindung zur Donau/-radweg
- Multifunktionalität
- Platz für Feste, Dorfwirt
- Anzahl der Parkplätze bleibt gleich
- Städtisches Ambiente

→ danach Umsetzung , Eröffnung Herbst 2014



**Nach zwei Jahren:
Die Begegnungszone
funktioniert –
Verkehr weckt
Kommunikation!**

Vortragende

DIⁱⁿ Waltraud Wagner
NÖ.Regional.GmbH



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

SESSION 3

Gehen im Alltag

Bewegung, Prävention, Gesundheit

Leitfragen:

Wie können Präventionsansätze für das Gehen im Alltag in Kommunen (Wohnumfeld, Viertel, Siedlung, Gemeinde, Stadt) bzw. in Schulen / Bildungseinrichtungen aussehen? Welche Good Practice Beispiele gibt es?

Wie kann gesellschaftlich argumentiert – wie individuell der Nutzen kommuniziert werden? Wie können in den Gemeinden und Regionen konkrete Gesundheitsförderungsaktivitäten für das Zufußgehen im Alltag vorangetrieben werden?

Wie können gesunde Lebensbedingungen – insbesondere in der Infrastruktur – geschaffen werden? Können neue Entwicklungen (innovative Produkte, Dienstleistungen) gesundheitsrelevante Zielsetzungen (Prävention) verfolgen und gleichzeitig positive Auswirkungen auf den umweltbewussten Verkehr haben?

Dieser Schwerpunkt zielt darauf ab einen interdisziplinären Austausch zwischen den Bereichen Gesundheit, Nachhaltigkeit, Bildung, Planung, Forschung, Politik und Verwaltung anzuregen.

Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung und welchen Beitrag Zufußgehen leisten kann

DIⁱⁿ Verena Zeuschner, Fonds Gesundes Österreich

Die positiven Gesundheitseffekte regelmäßiger körperlicher Aktivität sind gut belegt. Bewegung ist eine der wesentlichen Einflussfaktoren auf unsere Gesundheit. Sowohl bei Erwachsenen, als auch bei Kindern. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) gehört Inaktivität weltweit zu den wichtigsten gesundheitlichen Risikofaktoren und rangiert an 4. Stelle für die globale Mortalität. Der Körper braucht Bewegung bzw. körperliche Aktivität, um gesund zu bleiben. So wirkt Bewegung positiv auf Herz-Kreislauf-System, Stoffwechsel- und Hormonsystem und Stütz- und Bewegungsapparat, sowie aber auch auf soziale psychische Faktoren, die unsere Gesundheit beeinflussen.

Um die Gesundheit zu fördern und aufrecht zu erhalten sollten Erwachsene 150 Minuten pro Woche Bewegung mit mittlerer Intensität durchführen. Mittlere Intensität bedeutet, dass während der Bewegung noch gesprochen, aber nicht mehr gesungen werden kann. Gerade Für Einsteiger/innen empfohlen wird z.B. zügiges Gehen, Wandern oder Nordic Walking.

Kinder und Jugendliche sollten, um die Gesundheit zu fördern, jeden Tag insgesamt mindestens 60 Minuten körperlich aktiv sein.

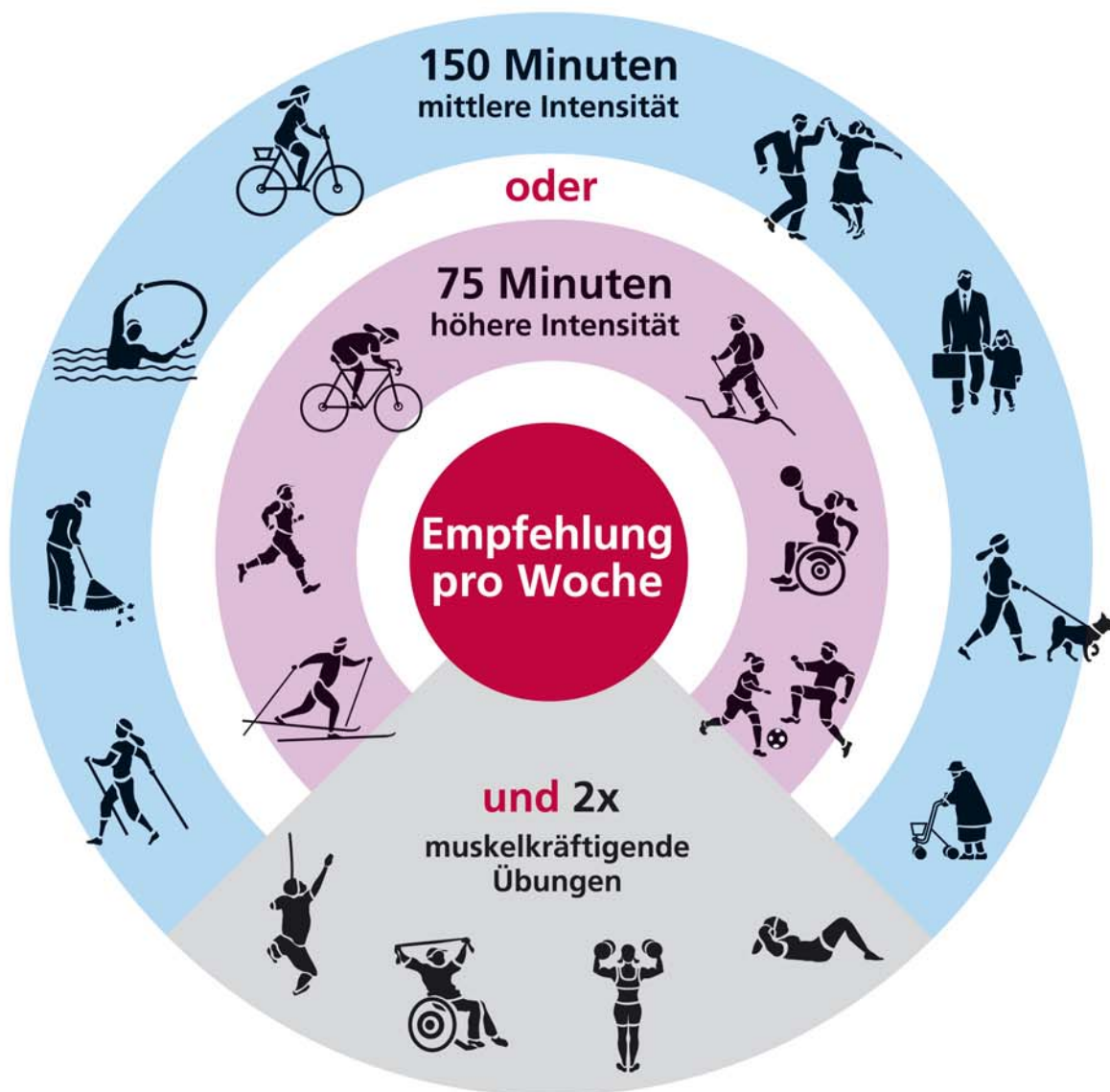
Trotz der positiven Wirkungen von körperlicher Aktivität auf unsere Gesundheit und auch dem gut verbreiteten Wissen, wie viel Bewegung gesundheitsförderlich ist, bewegen sich nur rund ein Viertel ausreichend. Die Folge: gesundheitliche Einschränkungen durch Bewegungsmangel und dem damit verbundenen Übergewicht. Die so genannten Zivilisationserkrankungen befinden sich in den Industrieländern weiter auf Vormarsch. Grund genug, gegen den Bewegungsmangel mobil zu machen. Gerade bei Menschen, die bislang die Bewegungsempfehlungen (noch) nicht erfüllen ist der größte gesundheitliche Nutzen zu erwarten.

Dabei spielt die Alltagsmobilität insbesondere das Zufußgehen eine tragende Rolle und kann wesentlich zu regelmäßiger Bewegung beitragen. Direkte Wirkungen von Zufußgehen auf die Gesundheit lassen sich eindeutig für eine Erhöhung der Lebenserwartung und einer Verminderung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen belegen.

Entweder in der Freizeit (z.B. Spazieren mit dem Hund etc.) oder durch die Einbettung in den Alltag, wie zum Beispiel den Weg zur Arbeit oder Schule, lässt sich das Zufußgehen gut in den Lebensalltag integrieren.

Gehen kann (fast) jeder. Es braucht nicht viel Zeit, wenig Platz und keinen großen Zeitaufwand. Daher ist das Zufußgehen ein guter Einstieg in ein langfristig bewegtes Leben.

Bewegungsempfehlungen für Erwachsene



Sie können auch Bewegungen mittlerer und Bewegungen höherer Intensität kombinieren

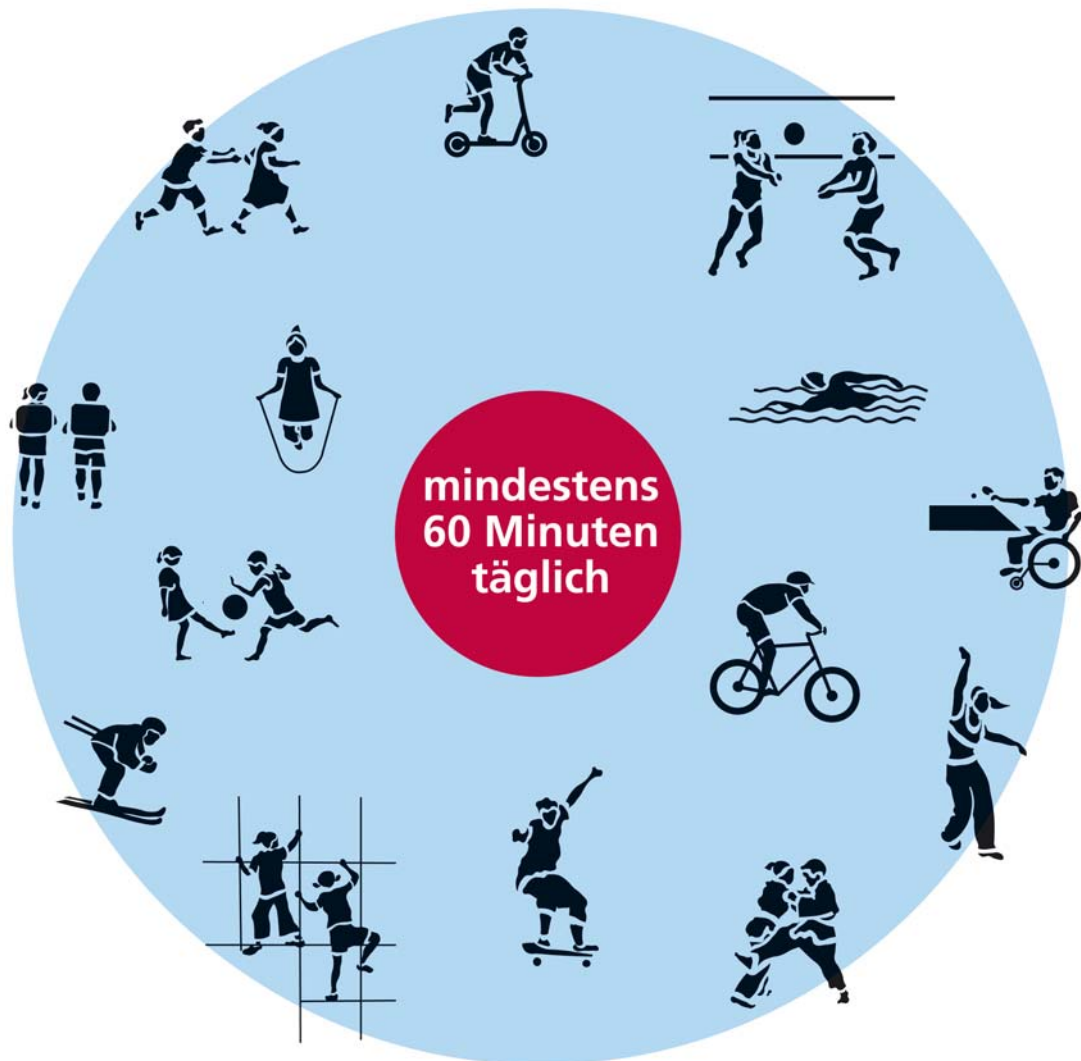
Als Faustregel gilt, dass 20 Minuten Bewegung mit mittlerer Intensität gleich viel zählen wie 10 Minuten Bewegung mit höherer Intensität.

Mittlere Intensität bedeutet, dass die Atmung etwas beschleunigt ist, während der Bewegung aber noch gesprochen werden kann. Dauer: 150 min = 2½ h Für Einsteiger empfohlen.

Höhere Intensität bedeutet, dass man tief(er) atmen muss und nur noch kurze Wortwechsel möglich sind. Dauer: 75 min = 1¼ h

Bei muskelkräftigender Bewegung sollen die großen Muskelgruppen des Körpers gestärkt werden, indem das eigene Körpergewicht oder Hilfsmittel (z.B. Therabänder) als Widerstand eingesetzt werden.

Bewegungsempfehlungen für Kinder und Jugendliche



Empfohlen werden **vielfältige** Bewegungsformen.

Spätestens nach einer Stunde Sitzen sollen Kinder
und Jugendliche sich wieder bewegen.

Weitere Informationen finden Sie unter:

<http://www.fgoe.org/presse-publikationen/downloads/fotos-grafiken/infografiken>

Vortragende

DIⁱⁿ Verena Zeuschner
Fonds Gesundes Österreich

Sieben europäische Städte, sieben Strategien zur Förderung aktiver Mobilität: Ergebnisse einer städteübergreifenden Analyse im Rahmen des PASTA-Projektes

Mag.^a Ilonka Horvath, Gesundes Österreich

Aktive Mobilität - dazu zählt zu Fuß gehen, Radfahren, aber auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs - zielt darauf ab, physische Aktivitäten stärker in das Alltagsleben der Bevölkerungen zu integrieren. Eine Steigerung der aktiven Mobilität erfüllt nicht nur die Vorgaben vieler Verkehrs- und Stadtplanungskonzepte, sondern unterstützt gleichermaßen Ziele von Gesundheitsförderungsstrategien. Das von der EU im 7. Forschungsrahmenprogramm geförderte Projekt PASTA „Physical Activity through sustainable transport approaches“ befasst sich mit Aspekten nachhaltiger Verkehrsplanung, aktiver Mobilität und ihren Auswirkungen auf die Gesundheit und zielt darauf ab, Grundlagen zur systematischen Förderungen aktiver Mobilität zu erarbeiten.

Welche Rahmenbedingungen, Strategien und Maßnahmen in urbanen Lebensräumen dazu zielführend sind und wie sich diese auf das tatsächliche Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auswirken, wird im Projekt PASTA erforscht. In sieben Beispielstädten (Wien, Barcelona, Antwerpen, Rom, London, Örebro, Zürich) wurden strategische und legistische Rahmenbedingungen, die vorhandene Infrastruktur und umgesetzte Maßnahmen zur Förderungen aktiver Mobilität systematisch erhoben und durch Gespräche mit Expert/innen und Entscheidungsträger/innen aus dem Planungs- als auch aus dem Gesundheitssektor ergänzt.

Der Vortrag gibt einerseits einen Überblick über die Strategien und Maßnahmen in den einzelnen Beispielstädten und präsentiert andererseits die Ergebnisse einer umfassenden städteübergreifenden Analyse. Diese macht deutlich, dass sich die einzelnen Beispielstädte zwar maßgeblich hinsichtlich Größe, Topographie, Klima, baulicher Struktur etc. unterscheiden, aber dennoch mit ähnlichen Herausforderungen und Barrieren bei der Umsetzung aktiver Mobilität konfrontiert sind. Der Fokus des Vortrags liegt weiters auf städteübergreifenden förderlichen Rahmenbedingungen und Faktoren für eine nachhaltige und gesundheitsförderliche Verkehrs- und Stadtplanung.

Vortragende

Mag.^a Ilonka Horvath
Gesundes Österreich

Sicher bewegt - Elternhaltestelle

Mag.^a Birgit Appelt, SPES Zukunftsakademie, Familien-Akademie

Immer weniger Kinder gehen zu Fuß in die Schule. Fast jedes vierte Kind wird mit dem Auto in die Schule transportiert.

Das bedeutet:

- Verkehrschaos vor der Schule, Hektik
- Gefährdung der zu Fuß gehenden Kinder durch die Elterntaxis
- die alltägliche Bewegung, der Erwerb von Verkehrskompetenzen und Selbstständigkeit kommen zu kurz

Das Projekt „sicher bewegt-Elternhaltestelle“ der SPES Familien-Akademie hat das Ziel das hohe Verkehrsaufkommen vor der Schule zu reduzieren, die Schulwege sicherer zu machen, Elternhaltestellen idealerweise in gewissem Abstand zur Schule zu errichten und somit die Alltagsbewegung der Kinder zu fördern.

Zur Projektgeschichte

„Sicher bewegt – Elternhaltestelle“ wurde 2013 mit Unterstützung des Fonds Gesundes Österreich, des OÖ Familienreferats und der Abteilung Gesundheit des Landes OÖ als multiplizierbares Modell entwickelt. Seither begleiten wir über 30 Gemeinden bei der Umsetzung des Projekts im Auftrag des OÖ Familienreferats und mit Unterstützung der AUVA. Wir haben an die 2000 Kinder und deren Eltern, 130 PädagogInnen und 100 VertreterInnen der Gemeinden von den BürgermeisterInnen über die Familienausschussobleute bis hin zu den ArbeitskreisleiterInnen der Gesunden Gemeinden erreicht.

Wie funktioniert es?

Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Gemeinde, der Volksschule und der Eltern legt sichere Schulwege fest, identifiziert Gefahrenstellen und sucht geeignete Standorte für die Elternhaltestellen. Bei diesen Elternhaltestellen treffen sich die Kinder, um gemeinsam in die Schule zu gehen. Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, sollen spätestens an den Elternhaltestellen die Kinder aussteigen lassen. Damit soll die Bewegung der Kinder gefördert, zugleich aber auch das Verkehrschaos vor der Volksschule reduziert werden.

In einigen Gemeinden werden die Kinder von ehrenamtlichen SchulwegbegleiterInnen begleitet oder von Lotsen sicher über gefährliche Straßen gebracht.

Zusätzlich plant die Arbeitsgruppe Maßnahmen für die Information und Überzeugung der Eltern und der Bevölkerung und schafft Anreize für die Kinder.

Vortragende

Mag.^a Birgit Appelt
SPES Zukunftsakademie, Familien-Akademie

Auf geht's – Jeder Schritt zählt! Schrittkampagne in Hermagor

Hanni Gratzner, Initiative GEHsund

Gesundheit ist zweifelsohne unser höchstes Gut, aber um gesund zu sein, gesund zu bleiben oder gesund zu werden braucht es nicht nur ein gut funktionierendes Gesundheitssystem, sondern vor allem ein persönliches Gesundheitsbewusstsein und Eigeninitiative. Dabei ist körperliche Aktivität ein besonders wichtiger und wertvoller Faktor.

Mit dem beherzten Projekt „Auf geht's! ...1 x um die Welt“ wird von der Gesunden Gemeinde Hermagor Bewegung als Gesundheitsfaktor in den Mittelpunkt unserer Aufmerksamkeit gestellt.

WAS WOLLEN WIR TUN? - SCHRITTEKAMPAGNE IN HERMAGOR

Mit unserem gesteckten Ziel - „Gemeinsam zu Fuß die Welt umrunden“ - wollen wir möglichst viele BewohnerInnen der Gemeinde erreichen, sie dazu motivieren, ihre Gehgewohnheiten im Alltag zu steigern und das soziale Zusammengehörigkeitsgefühl zu stärken.

Aktivität bringt Lebensfreude, wer gesund bleiben und sich mehr bewegen will, muss nicht zum Leistungssportler werden. Kleine Verhaltensänderungen im Alltag können mehr und nachhaltiger wirken als große Vorsätze. **Gehen ist die natürlichste und einfachste Art der Fortbewegung!** Wer gehen will, braucht keine teure Sportausrüstung, keinen Trainingsplatz und muss keine Gebühren oder Eintrittsgelder bezahlen.

Gemeinsam wollen wir mit unseren Schritten die Welt umrunden - dies sind 65.000 km!

WER KANN MITGEHEN? - ZIELGRUPPEN

Alle Personen im Setting Gemeinde Hermagor-Pressberger See

- Institutionen, Schulen, Betriebe, Vereine, Dörfer, Familien, Einzelpersonen

WARUM GEHE ICH MIT? - ZIELE

- mein Gesundheitsbewusstsein und –kompetenz zu stärken
- meine gesunden und einfachen Alltagsaktivitäten zu steigern
- meine Gesundheit durch soziale Zusammengehörigkeit zu fördern

WIE LÄUFT DIE KAMPAGNE AB? - ABLAUF

Offizieller Start ist am **15. September 2015** bei **Kilometerstand null**. Alle teilnehmenden Personen haben einen Schrittzähler, notieren ihre täglichen Schritte und geben 1x wöchentlich die Gesamtsumme bekannt. Der Kilometerstand wird laufend von uns aktualisiert. Und es wird spannend werden, wann wir unser Ziel **„Gemeinsam zu Fuß die Welt umrunden“** bei **65.000 km** erreichen!

WARUM MACHE ICH MIT? - NUTZEN/GEWINN

Das Gehen kann in den Alltag aller gut integriert werden. Wie wir wissen zählt Bewegung zu den besten Schutzfaktoren für unsere Gesundheit und wer möchte nicht gesunde KollegInnen, gesunde MitarbeiterInnen und gesunde Mitmenschen um sich haben? - Deshalb machen Sie mit, denn jeder Schritt zählt, egal ob jung oder alt, alleine oder in Gesellschaft, als Team oder als Betrieb.

Was sollte ich übers Gehen wissen?

- durchschnittlich gehen wir zwischen 4.000 und 5.000 Schritte pro Tag
- weniger als 5.000 Schritte sind für einen gesundheitlichen Nutzen zu wenig
- zusätzlich 3.000 bis 5.000 Schritte sind aus gesundheitlicher Sicht gut - d.h. 10.000 sind ausreichend, 13.000 wären ideal

Für die Messung hilft ein Schrittzähler – ein kleines Gerät mit großer Wirkung!

Ein unauffälliges, kostengünstiges Gerät, das am Hosenbund oder Gürtel getragen wird, steigert die körperliche Aktivität und ist eine effektive Motivationshilfe.

WER GIBT MIR AUSKUNFT? INFORMATION

Sie denken sich jetzt: "So einfach geht das - da mache ich mit!"

...dann holen Sie sich weitere Infos bei unten angeführten Personen

...dann mobilisieren Sie Freunde, Verwandte, ArbeitskollegInnen, Chefs, HausbewohnerInnen etc. zum Mitmachen

...dann besorgen Sie für sich oder Ihr Thema Schrittzähler in Hermagor's Sportgeschäften

Vortragende

Hanni Gratzner
Initiative GEHsund

Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) - ein Instrument zur Abschätzung gesundheitsrelevanter Wirkungen von bewegungsaktiver Mobilität

Veronika Bayer-Balint, Bundesministerium für Gesundheit und Frauen,
Abt. Gesundheitsförderung/-prävention

Gesundheit wird in der Satzung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) folgendermaßen definiert: *„ein Zustand **vollständigen körperlichen, seelischen und Wohlbefindens** und nicht nur das Freisein von Krankheit und Gebrechen“*. Aus Studien weiß man inzwischen, dass Gesundheit in diesem umfassenden Sinn im Ausmaß von 50-70% durch Faktoren im Umfeld der Menschen – die sogenannten sozio-ökonomischen sowie Umwelt-Determinanten – sowie durch persönliche Lebensstile beeinflusst wird, während die Krankenbehandlung nur 10-20% der vorzeitigen Morbidität und Mortalität verhindert. Die Ottawa Charta zur Gesundheitsförderung der WHO verweist auf die Bedeutung von unterstützenden Umwelt- und Lebensbedingungen: *„**Gesundheit** wird von Menschen in ihrer **alltäglichen Umwelt geschaffen und gelebt**: dort, wo sie spielen, lernen, arbeiten und lieben.“* (1986).

Entsprechend können die Grundlagen für Gesundheit nur durch die Zusammenarbeit **unterschiedlicher Gesellschafts- und Politikbereiche** verbessert werden. So haben beispielsweise Maßnahmen bzw. Vorhaben der Personenmobilität, der Regional- und Stadtentwicklung etc. unterschiedliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen – je nachdem, wie die (politischen) Maßnahmen konzipiert sind. Mit dem Instrument der Gesundheitsfolgenabschätzung ist es möglich, gesundheitsrelevante Chancen und Risiken eines geplanten Vorhabens frühzeitig mit den Beteiligten zu erkennen und zeitgerecht zu optimieren bzw. zu lösen.

Wie kann man Gesundheitsfolgenabschätzung definieren?

Die **Gesundheitsfolgenabschätzung** (GFA) ist ein international etabliertes Instrument (engl. Health Impact Assessment, HIA) und versteht sich als *„**systematischer Prozess** zur Analyse und Bewertung **geplanter (politischer) Vorhaben** hinsichtlich der möglichen **positiven und negativen Auswirkungen auf die Gesundheit** sowie deren **Verteilung innerhalb der Bevölkerung**. Die GFA dient dazu, politische Entscheidungen im Sinne einer gesundheitsförderlichen Gesamtpolitik informierter zu gestalten.“* (Horvath et al. 2010)

Die GFA folgt einer standardisierten Vorgehensweise in fünf Phasen bzw. Schritten:

- Sichtung (Screening)
- Planung (Scoping)
- Bewertung (Appraisal)
- Berichtslegung und Ableitung von Empfehlungen (Reporting and Recommendations)
- Monitoring und Evaluation (Monitoring and Evaluation)

Eine GFA kann mit unterschiedlichem zeitlichem Aufwand bzw. unterschiedlicher Bewertungstiefe durchgeführt werden: „Schreibtisch-GFA“ (2-6 Wochen), „kompakte

GFA“ (6-12 Wochen) oder „umfassende GFA“ (6-12 Monate). Bei allen Arten wird im Vorfeld geprüft, ob für das geplante Vorhaben eine GFA unterstützend eingesetzt werden kann.

Ein wesentlicher Grundsatz der GFA ist die Beteiligung der Personen und Gruppen, die von einem Vorhaben betroffen sind. Ein Mindestmaß an Partizipation von Personengruppen, die vom Vorhaben betroffen sind, sollte selbst bei der kleinsten Form der GFA sichergestellt werden. Das Wissen bzw. die Sichtweisen von Betroffenen werden bei der GFA - ergänzend zu (inter-) nationaler Evidenz und Daten - berücksichtigt und transparent dargestellt. Damit liefert die GFA eine Grundlage für eine „informierte“ Entscheidung, trifft diese Entscheidung aber nicht selbst.

Beispiele für GFAs

die in Österreich in den letzten Jahren national, regional oder lokal durchgeführt wurden:

- Verpflichtendes Kindergartenjahr
- Ganztagschule
- Umgestaltung eines öffentlichen Platzes in Kapfenberg (Steiermark)
- Ausbau der Straße B 68 (Steiermark)
- Schulgetränke (Oberösterreich)

Mehr Informationen zu diesen und weiteren österreichischen sowie internationalen GFA-Fallbeispielen finden Sie auf der Website der GFA-Support-Unit unter <http://gfa.goeg.at>

Überlegungen zur Anwendung der GFA im Rahmen bewegungsaktiver Personenmobilität

Die GFA ist ein Instrument für alle Politik- und Gesellschaftsbereiche. Nachdem Aspekte der bewegungsaktiven Mobilität Einfluss auf Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen bzw. bestimmter Gruppen haben, können diese Faktoren bei einer GFA gezielt berücksichtigt werden. Durch die aktive Beteiligung von Betroffenen ermöglicht die GFA, Bedürfnisse und Sichtweisen einzuholen, die eine maßgeschneiderte Umsetzung unterstützen.

Beispielsweise könnte eine GFA in den Bereichen Raumplanung und Infrastruktur im Zusammenhang mit der Gestaltung von Begegnungszonen, Fußgängerzonen, Radwegen oder anderen Straßenprojekten durchgeführt werden. Durch die GFA-Beteiligungsmechanismen können dabei die Sichtweisen von Geschäftstreibenden, BürgerInnen, VertreterInnen von Eltern, Behinderten, SeniorInnen etc. hinsichtlich des Planungsvorschlags eingeholt werden und Empfehlungen für eine optimierte Umsetzung abgeleitet werden. So könnte eine Begegnungszone beispielsweise Zonen für Schanigärten sowie auch Grünzonen mit Bänken oder Zonen mit frei zugänglichen Fitnessgeräten (Zonen ohne Konsumationszwang) oder mit Beschilderungen mit (für Smartphones) scannbaren Codes beinhalten. Der Gesamtnutzwert des Vorhabens kann somit besser gesteuert und öffentliche Räume und Infrastruktur für unterschiedliche Gruppen sicher, ansprechend und gleichzeitig gesundheitsförderlich gestaltet werden.

Vortragende

Veronika Bayer-Balint

Bundesministerium für Gesundheit und Frauen, Abt.Gesundheitsförderung/-prävention



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

SESSION 4: Zukunftsthemen zu Fuß – gute Beispiele

Leitfragen:

Welche Faktoren beeinflussen das Zu Fuß gehen (Klima, Wetter, Bedingungen, Gestaltung, Sicherheit, ...)?

Wie kann man von guten Beispielen lernen und dieses Wissen für verschiedene Planungsprozesse nutzen bzw. konkret auf andere Projekte übertragen (Masterplanung, ...)?

Wie können diese als Argumentationsgrundlage und Bewusstseinsbildend eingesetzt werden und damit als Unterstützung für neue Projekte dienen?

In welcher Form sollte kommuniziert werden, um die Infos bei den Adressaten wirksam zu verankern, Verhaltensveränderungen bewirken?

Was wären die drei nächsten wichtigen Schritte?

Alt aber (verkehrssicher) mobil: Maßnahmen für mehr SeniorInnen-tauglichkeit unserer Straßen

Ass.Prof.DI Dr. Wolfgang J. Berger, BOKU; Mag.^a Bettina Schützhofer, sicher unterwegs

Der Anteil der SeniorInnen an der Gesamtbevölkerung steigt. Gleichzeitig sind sie überproportional gefährdet, sich bei einem Verkehrsunfall schwer oder tödlich zu verletzen, insbesondere als FußgängerInnen. Im Rahmen eines der vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds in der 4. VSF-Ausschreibung¹ geförderten Forschungsprojekte² wurden daher die multikausal bedingten subjektiven und objektiven Verkehrssicherheitsrisiken und Mobilitätshemmnisse von Personen ab 60 Jahren untersucht.

Basierend auf insgesamt sechs Fokusgruppen mit Betroffenen und ExpertInnen im Stadt-Land-Vergleich sowie 100 Face-to-Face-Tiefeninterviews wurden die Sorgen und Nöte von SeniorInnen im Straßenverkehr wie auch ihre Wünsche erhoben. Daraus wurden Maßnahmen abgeleitet, die besonders geeignet sind, die Außer-Haus-Mobilität von SeniorInnen zu fördern und ihre Verkehrssicherheit zu verbessern.

Im Beitrag werden speziell jene Maßnahmen näher vorgestellt, die in keinem Verkehrskonzept oder Masterplan fehlen sollten, um auch langfristig die "SeniorInnen-tauglichkeit" unseres Verkehrssystems für nicht motorisierte ältere Menschen zu gewährleisten. Einige dieser Maßnahmen sind keineswegs neu, doch die Forcierung ihrer Umsetzung hat sich in den Ergebnissen klar bestätigt, wie z.B. das dringende Bedürfnis älterer Menschen nach ebenen Gehsteigen sowie mehr Querungsstellen mit abgesenkten Gehsteigkanten. Andere der zutage gebrachten Verbesserungsvorschläge hingegen sind wenig bekannt, wie z.B. der Wunsch nach Haltegriffen an Fahrkartenautomaten zur physischen Unterstützung beim Ticketkauf.

Zudem würde die (verstärkte) Umsetzung einer Reihe dieser Maßnahmen natürlich auch anderen, jüngeren VerkehrsteilnehmerInnen zugutekommen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

¹ Alle im Rahmen der 4. VSF-Ausschreibung "zu Fuß unterwegs · Mobilität sicher(n)" geförderten Projekte sh. <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/foerderungen/4ausschreibung.html#SenAktiv>

² Berger W. J., Schützhofer B. et al. (2017): SenAktiv – SeniorInnenmobilität: Aktiv und sicher im Verkehr bei Pflege-stufe 0 und 1. Forschungsprojekt im Rahmen der 4. VSF-Ausschreibung, Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds im BMVIT (Hrsg.), Wien 2017 (Veröffentlichung in Vorbereitung) (sh. <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/foerderungen/4ausschreibung.html#SenAktiv>)

Vortragende

Ass.Prof.DI Dr. Wolfgang J. Berger
BOKU

Mag.^a Bettina Schützhofer
sicher unterwegs

Der Masterplan aus stadtplanerischer Sicht – meteorologische Gutachten als Beitrag zur Entwicklung bewegungsfreundlicher Stadtquartiere

Mag. Simon Tschannett, Weatherpark – Meteorologische Forschung u. Dienstleistungen

In einem Vortrag oder in Form einer interaktiven Präsentation möchten wir ein Best-Practice- Beispiel für eine vorausschauende Gestaltung der städtischen Infrastruktur vorstellen und zeigen, welchen Beitrag meteorologische Expertise zur Förderung aktiver Mobilitätsformen leisten kann. Konkret geht es um die Schaffung von behaglichen Wind- und Temperaturverhältnissen durch aktive Maßnahmenplanung, damit Fußwege in mikroklimatisch angenehmen Verhältnissen zurückgelegt werden können, für die Bevölkerung attraktiver erscheinen und dadurch aktiver genutzt werden.

Wir bei der Weatherpark GmbH sind ein österreichisches Unternehmen für Stadtklimatologie und Windforschung. Als erfahrene Meteorologen führen wir Beratungen und Maßnahmenplanung in den Bereichen Windkomfort, Humankomfort und Mikroklima durch. Unsere Mission ist, die Lebensqualität nachhaltig zu sichern und die Behaglichkeit der Menschen auf den Freiflächen der Städte zu optimieren. Auf unserer Website www.weatherpark.com können Sie sich von unseren zahlreichen Projekten, die wir bereits in Wien und anderen Städten durchgeführt haben, überzeugen.

Für die FußgängerInnenkonferenz sehen wir zwei unserer Projekte gut geeignet, um exemplarisch zu zeigen, wie angenehme mikroklimatische Bedingungen durch Analysen der geplanten Infrastruktur während der Masterplanphase erreicht werden können. Durch interdisziplinäres Arbeiten von Meteorologen, Landschaftsplanern sowie Mobilitätsexperten, wird eine ganzheitliche Betrachtung und Förderung des Zu-Fuß-Gehens möglich.

Bei dem Projekt „aspen – die Seestadt Wiens“ begleitet Weatherpark das Team von der Wien 3420 AG bereits seit der Masterplanphase des ersten Bauabschnittes mit mikroklimatologischer Beratung. Bei diesem Projekt ging es speziell um die Analyse des geplanten Straßennetzes und der Baumassen. Straßenzüge, die aufgrund ihrer Ausrichtung anfällig für Kanalisierung des Windes gewesen wären oder Plätze, die wegen der angrenzenden Baumassenverteilung geringen Windkomfort aufgewiesen hätten und somit für Fußgänger unattraktiver gewesen wären, konnten im Vorfeld identifiziert werden. Diese Stellen erhielten bei der späteren Detailplanung besondere Aufmerksamkeit.

Auch bei der Stadtteilentwicklung rund um den Hauptbahnhof, wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen von Weatherpark bereits in der Masterplanphase berücksichtigt. Nur zu diesem frühen Zeitpunkt sind großräumige Veränderungen der Infrastruktur noch möglich.

Durch die Diskussion dieser Beispiele aus unserer Beratungstätigkeit wollen wir zeigen, dass der Umgang der (Stadt)Planung mit Fragen der Wind- und Temperaturverhältnisse (sommerliche Überhitzung) im öffentlichen Raum auch über die Akzeptanz und Frequentierung dieser Flächen durch FußgängerInnen entscheidet.

Die Schaffung attraktiver Fußwege kann einerseits, wie an obigen Beispielen beschrieben, durch Maßnahmenentwicklung während der Planungsphase und der Masterplanerstellung erfolgen oder andererseits auch durch Optimierung bereits vorhandener Strukturen.

Vortragender

Mag. Simon Tschannett

Weatherpark – Meteorologische Forschung u. Dienstleistungen

Feldversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße in München

Dipl.Geogr. Paul Bickelbacher, Stadtplaner/Stadtrat München (D)

Fußgängerzone Sendlinger Straße – Ergebnisse der Probephase

München bekam seine erste Fußgängerzone zur Olympiade 1972. Die Kaufinger/Neuhauser Straße erstreckt sich in West-Ost-Richtung zwischen Karlsplatz (Stachus) und Marienplatz auf ca. 800 m Länge und ist heute eine der am höchsten frequentierten Einkaufstraßen Europas. Beide Enden sind über S-Bahn und U-Bahn angebunden. Nach und nach kamen die Theatinerstraße zwischen Odeonsplatz (U-Bahn-Station) und Marienplatz in Nord-Süd-Richtung (ca. 600m) und einige kleine Straßen und Platzbereiche hinzu. Von einem flächendeckenden Fußgängerbereich ist München jedoch weit entfernt.



Erste kurze Abschnitte der Sendlinger Straße (ca. 150 m) wurden nahe des Marienplatzes in Verlängerung der Theatinerstraße in den 80er Jahren zur Fußgängerzone. Im Jahr 2013 wurde im Zusammenhang mit dem Wegzug der Süddeutschen Zeitung und der Errichtung des Einkaufskomplexes Hofstatt wurde ein weiterer Abschnitt der Straße ergänzt (weitere 150 m). Es fehlten nun noch 300 m bis zum U-Bahn-Knotenpunkt Sendlinger-Tor-Platz.

Im Herbst 2013 stellte die Stadtratsfraktion der GRÜNEN einen Antrag zur Komplettierung der Fußgängerzone. Die 2014 neu gewählte Stadtregierung von CSU und SPD hatte in ihrem Kooperationspapier einen Verkehrsversuch für eine Fußgängerzone vereinbart. Dies wurde von vielen Einzelhändlern sehr begrüßt, denn sie beobachteten, dass potenzielle Kunden am Ende der bestehenden Fußgängerzone kehrt machten. In einer Veranstaltung im September 2015 konnte es vielen in der City-Partner-Initiative organisierten Ladengeschäften nicht schnell genug gehen. Sie wünschten eine rechtzeitige Umsetzung noch vor der umsatzstarken Adventszeit.

Bei einer Informationsveranstaltung eine Woche später traten dann aber die Gegner einer Verlängerung der Fußgängerzone auf den Plan. Ihre Argumente waren

- befürchtete Mietsteigerungen für Gewerbeimmobilien (Läden, Arztpraxen) und eine damit verbundene Änderung der Ladenstruktur
- negative Auswirkungen auf die Kundenfrequenzen der Nachbarstraßen
- die Verschlechterung der Erreichbarkeit von Gewerbe insbesondere Arztpraxen
- die Verschlechterung der Erreichbarkeit von Wohnungen
- Ausschluss von Mobilitätseingeschränkten

- der Verlust von ca. 100 Stellplätzen im betroffenen Abschnitt und zwei kurzen auf die Sendlinger Straße zuführenden Straßen, die ebenfalls Fußgängerzone werden sollen.

Es gründete sich eine Bürgerinitiative. Auf der jährlich stattfindenden Bürgerversammlung und im Bezirksausschuss (Stadtteilparlament) gab es heftige Debatten. Das Tagesordnungspunkt wurde von der Dezembersitzung des Planungsausschusses des Stadtrates genommen. Es wurde ein Workshop gefordert, in dem die Bürgerinnen und Bürger Ihre Bedenken einbringen konnten.

Das Kreisverwaltungsreferat (Ordnungsamt) stellte dar, dass es auf Antrag hin Ausnahmegenehmigungen geben werde. Erhebungen des Planungsreferates zeigten, dass von den ca. 100 Stellplätzen nur ca. 30 von Anwohnern genutzt werden. Eine Umfrage der City-Partner ergab, dass ca. 75 % der Münchnerinnen und Münchner und ca. 75 % der Abstimmenden in der Region dort eine Fußgängerzone begrüßen würden.

Am 8. März 2016 gab es anstatt des geforderten eintägigen Workshops eine umfassende Informations- und Dialog-Veranstaltung des Planungsreferates, bei der trotz der viel zu kurzfristig bekannt gemachten Einladung Vertreter aller betroffenen Gruppen (Anwohner, Ladenbesitzer, Arztpraxen und Verkehrsinitiativen Umweltverbände) anwesend waren. Die Planungen für den Verkehrsversuch wurden erläutert und an fünf Thementischen Anregungen und Bedenken diskutiert und notiert. In der Abschlussdiskussion kündigte ein CSU-Stadtrat an, dass die CSU und vermutlich die SPD den Verkehrsversuch ablehnen werden.

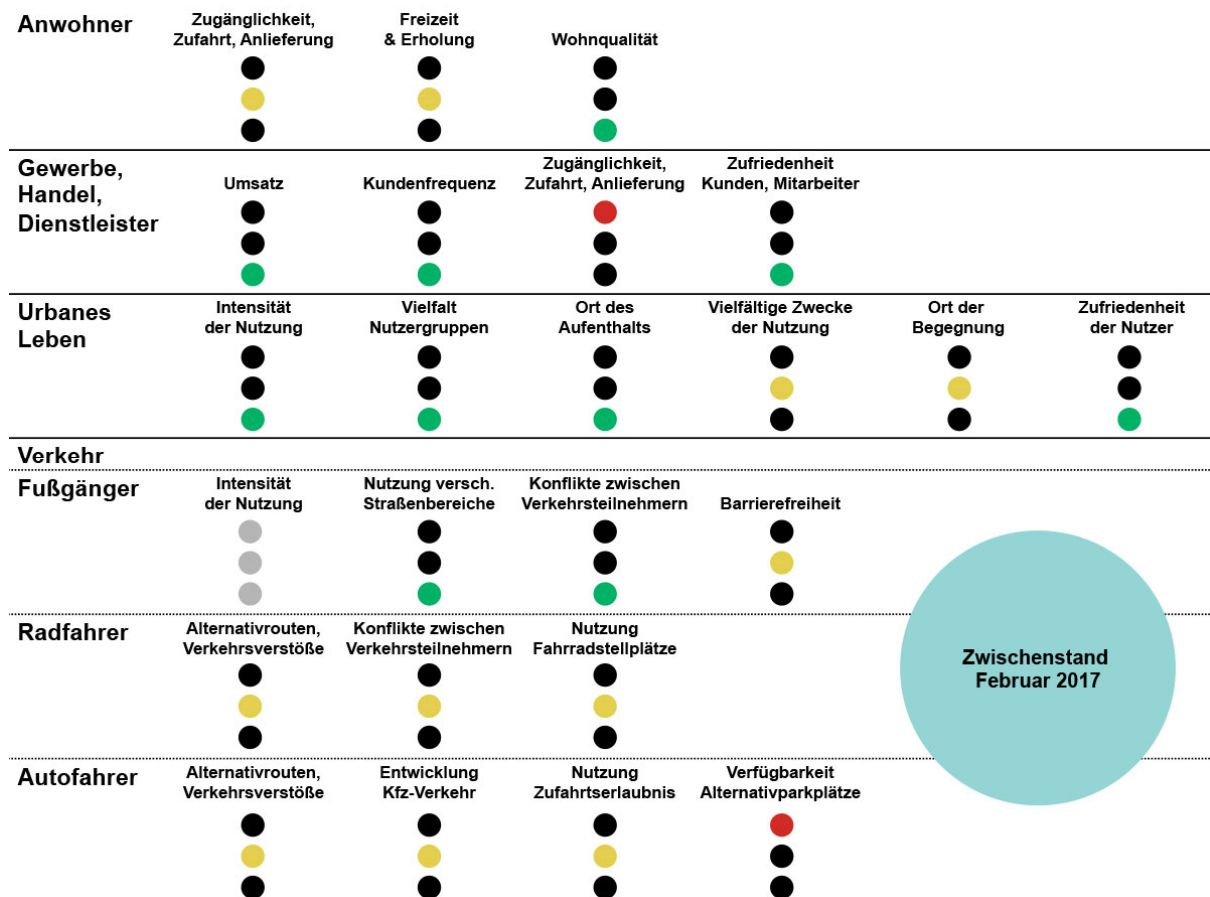
Die GRÜNEN stellten einen Antrag auf Einführung eines „Golfmobils“ nach dem Vorbild des „Cavalir“ in Ljubljana oder auf für die Fußgängerzone zertifizierte Rikschas, die Mobilitätseingeschränkte oder Passanten mit schwerem Gepäck befördern sollen. Hinzu kam der Antrag nach einem Lieferservice entsprechend dem Beispiel von Karlsruhe.



In der Planungsausschuss-Sitzung am 13.4.2016 stimmte eine breite Mehrheit von 21 Räten gegen eine Stimme für den Verkehrsversuch. Angenommen wurde auch der GRÜNEN-Antrag, der forderte

- die z.T. noch vorhandene kleinteilige Ladenstruktur zu unterstützen
- die öffentlichen Räume und die Aufenthaltsqualität auch in den Nachbarstraßen zu verbessern und
- versuchsbegleitend praxistaugliche Lösungsvorschläge für Mobilitätseingeschränkte und Patienten der Arztpraxen erarbeiten.

Keine Mehrheit fand der Antrag von Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich anzuordnen, der im Wesentlichen die Situation belassen hatte und der CSU-Fraktion, die Anwohnerinnen und Anwohnern das Befahren der Fußgängerzone pauschal ohne Ausnahmegenehmigung und Patienten und Lieferverkehr das Parken bis zu zwei Stunden gestatten sollte und damit die Fußgängerzone konterkariert hätte.



Zwischenstand
Februar 2017

Vortragender

Dipl.Geogr. Paul Bickelbacher
Stadtplaner/Stadtrat München (D)

Pilotaktion „StraßenPARK“

Anneliese Lehner, Walk-space.at



Der Straßenraum ist für Alle da und oft braucht es nicht viel, um ihn als Multifunktionsraum und nicht ausschließlich als Verkehrsraum zu sehen bzw. benützen zu können. Mit Straßentransformationsaktionen wird gezeigt, wie vielfältig der Raum genutzt werden kann. Den PassantInnen wird für ein paar Stunden ein kleiner „StraßenPARK“ an geeigneter Stelle angeboten: schon einige wenige Quadratmeter Freiraum bieten kurzzeitig dem Alltagsstress zu entfliehen und den Straßenraum aus neuem Blickwinkel zu erleben. Ein Rasenteppich, Pflanzen und Sitzgelegenheiten laden für einige Stunden zum Verweilen ein und geben zudem Gelegenheit sich über aktive Mobilität zu informieren. Qualitätsvolle Räume, die zum Aufenthalt einladen, ermöglichen auch ein lebendiges Zentrum.

Was kann stattfinden...

Geeignete Bereiche können leicht transformiert und (temporär) anders genutzt werden. Eine paar Sitzgelegenheiten und Grünelemente geben einen Eindruck, wie ein Straßenraum auch anders aussehen oder genutzt werden könnte.

Ideen für temporäre Transformationen in Kommunen:

an einem Tisch sitzen, Pflanzen aufstellen und (Liege-)Stühle anbieten, ein Planschbecken für Kinder aufstellen, Rasenteppich (Pflanzen und Wiese kühlen), Sitzgelegenheiten, sich treffen, plaudern & Erfahrungen und Wünsche im Bereich aktiver Mobilität austauschen – „Kreativgalerie der Wünsche“, und noch viel mehr...

Ort/e für die Aktion:

an ausgewählter lokaler Stelle in einer Gemeinde bzw. Stadt zum Beispiel vor Schulen, Einrichtungen für Kinder, Seniorenresidenzen, auf Plätzen, in Geschäftsstraßen, bei Stationen des öffentlichen Verkehrs, in einem neu gestalteten Bereich, der damit ins Rampenlicht gerückt wird, in Begegnungszonen, in Straßenräumen mit hohem Potenzial für eine Umgestaltung.

Ziele:

- Veranschaulichen was im Straßenraum stattfinden kann
- 30% aller Wege sind kürzer als 3 km – ein hohes Potential nützen
- Aufmerksamkeit auf qualitätsvolle Straßenräume für Alle richten – denn der Straßenraum ist auch Bewegungs- und Aufenthaltsraum
- Zur aktiven, umweltschonenden Mobilität – insbesondere zum Gehen zu motivieren;
- Zum Umdenken anregen und die Bedeutung des öffentlichen Raums bewusst machen;
- Dialogmöglichkeit zu „Zentrumsentwicklung – Mobilität und Lebensqualität“
- Sammlung von Beispielen, die „StraßenPARK“ Charakter haben.

Pilotprojekt „StraßenPark“ in Ober-Grafendorf, NÖ

Pilotaktion im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche am 21.9.2016

Mit einer temporären Straßentransformation zeigte Ober-Grafendorf, wie eine Nebenfahrbahn der Hauptstraße für einige Stunden zu einem lebenswerten Straßenraum wird.

Walk-space.at – der Österr. Verein für FußgängerInnen realisierte die Aktion in Kooperation mit der Gemeinde Ober-Grafendorf und Nö.Regional im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche. Einen halben Tag konnten die PassantInnen einen Straßenabschnitt anders nutzen durch Sitzmöglichkeiten, Spielstationen für Kinder oder um einfach zusammen zu kommen. Diese Aktion war Teil eines Planungskonzeptes mit Dialogmöglichkeit zur „Zentrumsentwicklung – Mobilität und Lebensqualität“.

Aktionstag „Tag der Sonne“ in Ober-Grafendorf am 12.5.2016

Am „Tag der Sonne“ wird die Gelegenheit geboten, sich über alternative Energie- und Mobilitätsformen zu informieren. In Ober-Grafendorf war dieser Aktionstag ein willkommener Anlass, die Schulstraße einmal anders zu nutzen und aktiv mobilen VerkehrsteilnehmerInnen Raum zu geben.

Daher wandelte Walk-space.at – der Österr. Verein für FußgängerInnen diesen – sonst vom motorisierten Verkehr dominierten – Straßenraum in einen temporären Erlebnisraum zum Verweilen um. Rasenteppiche, Sonnenschirme, Sitzmöglichkeiten, Tische, Spielgelegenheiten für Kinder und Pflanzen ermöglichten einen Perspektivenwechsel. Das strahlende Schönwetter lockte zum Flanieren und die neuen Aufenthaltsqualitäten vor dem regionalen Bauernmarkt wurden insbesondere von Familien dankend angenommen.

Im Rahmen der Aktion organisierten SchülerInnen der Umweltschule Ober-Grafendorf einen Fahrrad-Parcours, bei dem auch E-Bikes und E-Roller getestet werden konnten. Zudem gab es Gelegenheit sich über Car-Sharing und E-Autos zu informieren.

Eine gelungene Aktion mit der einerseits auf die Bedeutung des öffentlichen Raums und andererseits auf die vielfältigen Qualitäten aktiver Mobilität bewusst gemacht werden konnte.

Fotos und Details siehe auch „Social Media“: Facebook: #StraßenPARK

<https://www.facebook.com/walk-spaceat-Der-%C3%96sterreichische-Verein-f%C3%BCr-Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerInnen-130757940293461/>

Bei Interesse an einer „StraßenPark“ Aktion in Ihrer Gemeinde / Stadt? Schauen Sie auf die Projekt-Homepage: <http://www.walk-space.at/index.php/bewusstsein/strassenpark> oder kontaktieren Sie uns unter office@walk-space.at

Vortragende

Anneliese Lehner
walk-space.at



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

PLENUM

Geh-sund! Aktive Mobilität und Gesundheit

Thomas Schweizer, Fussverkehr CH

Ausgangslage

Gehen ist gesund. Das wussten schon die Griechen. Ein Drittel der Bevölkerung bewegt sich zu wenig und erfüllt die Bewegungsempfehlungen nicht, welche von der Weltgesundheitsorganisation WHO erarbeitet wurden.

Bewegungsempfehlungen

Mindestens 150 Minuten Bewegung pro Woche in Form von Alltagsaktivitäten oder Sport mit mindestens "mittlerer" Intensität, d.h. Aktivitäten, bei denen man zumindest etwas außer Atem, aber nicht unbedingt ins Schwitzen kommt.

Die Erfahrung zeigt, dass die Personengruppen, welche die erforderliche Bewegungszeit nicht erfüllen, mit Empfehlungen nicht genügend angesprochen werden können. Es gilt daher Strategien zu entwickeln, um diese Zielgruppen zu mehr Bewegung zu verleiten.

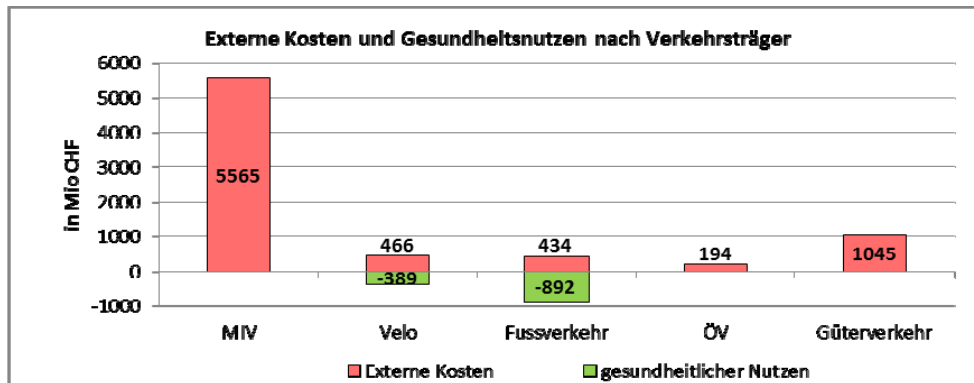
Hintergrund

Im Zeitalter der sitzenden Tätigkeiten und der massiven Zunahme von chronischen Krankheiten (Herz- Kreislaufkrankheiten, rheumatische Erkrankungen, Krebs, chronische Atemwegenerkrankungen und Diabetes) kann durch die Bewegungsförderung ein wichtiger Beitrag in Bezug auf den Erhalt und Ausbau der Gesundheit geleistet werden. Laut WHO sind 6 Prozent aller Todesfälle weltweit auf Bewegungsmangel zurückzuführen.

Die Alltagsmobilität und insbesondere das Gehen ist ein wichtiger Ansatzpunkt mit großem Potenzial. Gehen ist kostenlos, für alle und überall verfügbar und erfordert keinerlei Ausrüstung oder besonderes Training. Es muss deshalb gelingen, die Leute zu vermehrtem Gehen zu bewegen, nicht nur aus gesundheitlichen Gründen, sondern auch zur Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen, der Umwelt und auch aus Gründen des sozialen Zusammenhalts.

Fussverkehr bringt 10 Cents Gesundheitsnutzen pro km

In einer umfangreichen Studie ¹ wurden die externen Kosten des Verkehrs dem externen Nutzen des Verkehrs in der Schweiz gegenübergestellt. Die externen Kosten sind durch Beeinträchtigungen und Schädigungen der Luft, Lärm, Klima, Landschaft, Stadträume usw. sowie durch die Unfallfolgen, welche von der Allgemeinheit getragen werden müssen. Der Gesundheitsnutzen entsteht durch die Entlastung des Gesundheitswesens durch eine gesündere Lebensweise.



Fußverkehr ist der einzige Verkehr, der mehr Nutzen generiert als Kosten verursacht. Für die Schweiz wurde ein Nutzen von netto 458 Mio. Franken errechnet, das sind 10.3 Rappen pro Kilometer. Jeder Fußgänger, jede Fußgängerin leistet also pro Kilometer einen gesellschaftlichen Nutzen.

Geh so oft es geht! – Gebaute Umwelt als Ansatz

Die (gebaute) Umwelt hat einen Einfluss auf unser Bewegungsverhalten. Mit entsprechender Raum- und Verkehrsplanung kann die Häufigkeit und Intensivität der aktiven Mobilität, also die Mobilität zu Fuß oder mit dem Velo, in allen Altersgruppen beeinflusst werden. Öffentliche Räume sowie Angebote für die aktive Mobilität sollen so gestaltet werden, dass sie als Teil der Alltagsbewegung vermehrt genutzt werden. Bewegungsfördernde Strukturen brauchen deshalb ihren festen Platz in der Planung. Das Wissen über die Zusammenhänge zwischen gebauter Umwelt und Gesundheit ist noch wenig verbreitet. Entsprechend bleiben wichtige Potenziale ungenutzt.

Gesundheitsfachleute sollen ihre Präventionsarbeit nicht einzig mit Tipps und Empfehlungen auf aktive Verhaltensänderungen ausrichten, sondern sie müssen sich vermehrt um Rahmenbedingungen und Verhältnissen, welche förderlich für die aktive Mobilität sind, kümmern. Mit attraktiven Bedingungen für das Zufußgehen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum können auch «schwer» erreichbare Bevölkerungsgruppen erreicht werden. Es braucht nicht die Motivation für mehr Bewegung, sondern geeignete Angebote. Die Zunahme der Bewegung durch aktive Mobilität stellt sich dann selber ein. Wie die obige Rechnung zeigt, zahlt sich eine Investition in Fußverkehrsinfrastruktur aus. Im Gegensatz zu Kommunikationsmaßnahmen wie Empfehlungen und Kampagnen, welche meist nur kurzzeitig Wirkung zeigen, wirken gute Infrastrukturen über Jahre.

Walkability

Das Konzept der Walkability ist ein Ansatz zur Verbesserung der Fussläufigkeit und Fußgängerfreundlichkeit. Dabei wird nicht nur die gebaute Umwelt, sondern auch deren Wahrnehmung, sozialräumliche Aspekte und die realisierte Nutzung betrachtet. Public Health, Soziale Planung, Verkehrs- und Raumplanung arbeiten dabei Hand in Hand.

Quellen:

¹ Bundesamt für Raumplanung ARE: Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz 2010–2012, 2016

Vortragender

Thomas Schweizer
Fussverkehr CH



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

Freitag, 9. Juni 2017

WALK-SHOPS & REGIONALE EXKURSIONEN

A) Begegnungszone Velden

Arch.DI Mag. Thomas Pilz, DI Christoph Schwarz, AAPS,
Dir. Mag. Othmar Resch, Casino Velden

Die Initiative zur Begegnungszone in Velden ging von wichtigen Wirtschaftstreibenden, Hoteliers und vor allem vom Casino Velden aus. Wie kann der stark befahrene Corso von der Dominanz des Autoverkehrs befreit werden und seine Qualitäten als Flaniermeile besser zur Geltung bringen? Wie kann der Autoverkehr domestiziert werden und die Interaktion zwischen allen Anwesenden im Raum verbessert werden? - Gemeinsam mit engagierten BürgerInnen vor Ort wurde ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept entwickelt, das seither als Bühne für das komplexe Spiel des öffentlichen Lebens dient und das Leben vor Ort nachhaltig unterstützt.



Wir treffen uns vor dem Casino, um bei einem kleinen Rundgang die Qualitäten des Raumes gemeinsam zu erforschen.



B) Begegnungszone Villach

Baudir. Guido Mosser, Stadt Villach

Die Bahnhofstraße wurde als Weiterführung in die Altstadt mit Bürgerbeteiligung neu gestaltet und als Begegnungszone verordnet. Seit der Eröffnung 2012 funktioniert die Begegnung praktisch konfliktfrei. Auch die erst relativ junge Bezo am Hans-Gasser-Platz ist ein erfolgreiches Projekt, dessen Ursprung auf eine neue Entwicklung auf einer Liegenschaft eine lange Zeit leer stehenden Geschäftsgebäudes zurückgeht. Nach einem städtebaulichen Wettbewerb samt Bürgerbeteiligungsverfahren wurde auch der Platz davor völlig neu und den Ansprüchen der modernen Architektur des neuen Gebäudes folgend gestaltet. Die im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Villach formulierte Aussage zu einer Stadt der kurzen Wege soll beginnend mit diesen Projekten „Schritt für Schritt Fuß fassen“.

C) Neue Radverleihinfrastruktur an fußläufigen Hotspots

Dr. Wolfgang Hafner, Stadt Klagenfurt, Abt. Umweltschutz

Aufgrund seiner Topografie und Stadtgröße hat die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee sehr gute Voraussetzungen für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils. Ein neues Fahrradverleihsystem mit 10 Stationen und 60 Fahrrädern dient als Anreiz für Touristen und Einheimische. Eine Verbindung des Fahrradverleihsystems mit dem öffentlichen Verkehr und touristisch genutzten Anlagen (Mobilitätskarte, Kombitickets) kann die Attraktivität des Fahrradverleihsystems steigern und die Reichweite erhöhen. Die Route führt zu einigen interessanten Standorten und gibt Eckdaten zur Umsetzung und zum Ausbau.

D) Walk-Shop in Klagenfurt: „Klagenfurt gut zu Fuß II“

DI Robert Piechl, DI Alexander Sadila, Stadt Klagenfurt

Der Leiter der Klagenfurter Stadtplanung führt gemeinsam mit dem Leiter der Abteilung für Straßenbau und Verkehr durch die südlichste Landeshauptstadt Österreichs und sie bringen aktuelle Vorhaben und Projekte der Stadt Klagenfurt vor Ort näher. Vorgestellt werden Themen zu Fußgängerdistanzen in Klagenfurt, zur Bedeutung des Ringes aus der Sicht der Verkehrsplanung, Barrierefreiheit, Rückbau von Ampeln, Diskussion neuer Begegnungszonen, Fußgängerzone, Stadt der kurzen Wege – Innenhöfe und Passagen. Der Rundgang führt durch das Zentrum und damit an Österreichs erster Fußgängerzone vorbei zu aktuellen Projekten, mit Fokus auf aktuelle städtische Fußverkehrsplanung.

Wissenswertes rund um die Themen zum "zu Fuß gehen":

Doku-CD der Fachkonferenz 2017 in Klagenfurt am Wörthersee:

http://www.walk-space.at/images/stories/pdf/CD-Infolyer_Fachkonferenz_Klagenfurt_2017.pdf

Infomail: <http://www.walk-space.at/index.php/info-news/infomails/infomails2017>

Zusammenstellung der Konferenzergebnisse Baden 2016 "Gut zu Fuß - nahmobil aktiv & sicher":

http://www.walk-space.at/images/stories/pdf/Publikation_Fachkonferenz_Baden_2016_web.pdf

Wissen Kompakt 10 Zu Fuß in Österreich - eine Zusammenstellung zum Thema FußgängerInnen 2016:

http://www.walk-space.at/images/stories/pdf/wissen_kompakt10_zufuss2016.pdf

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

Zu Fuß im höheren Alter: <http://www.walk-space.at/index.php/projekte/zu-fuss-im-hoeheren-alter>

Zu Fuß auf der internationalen FußgängerInnenkonferenz Walk21 in München 2013:

http://www.walk-space.at/images/stories/pdf/wissen_kompakt_infolyer_walk21.pdf

Produkte: <http://www.walk-space.at/index.php/produkte>

Mitgliedschaft / Lobby unterstützen: <http://www.walk-space.at/index.php/verein/mitgliedschaft>

Danke für's Zu-Fuß-Gehen
in Ihrer Stadt & Gemeinde!



Herzlichen Dank für Ihr Interesse am Zufußgehen,
und lassen Sie uns bitte den Feedbackbogen zukommen – Danke.

DI Dieter Schwab (inhaltliche Projektleitung, Endredaktion),
DIⁱⁿ Martina Strasser (org. Projektleitung)

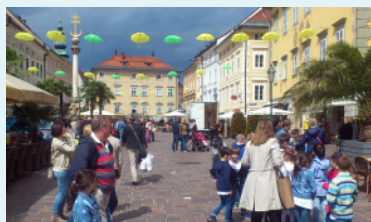
für das walk-space.at-Team

www.walk-space.at – der Österreichische Verein für FußgängerInnen

Wir bedanken uns herzlich bei allen KooperationspartnerInnen und FördergeberInnen!

Projekt gefördert durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und
Wasserwirtschaft - Abteilung Verkehr, Mobilität und Lärm.
Projekt gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich.

ANHANG



Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017

"Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft"

Klagenfurt am Wörthersee, Wirtschaftskammer

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 zum 28.06.2017 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?

Tagungsdokumentation auf CD

Hätten Sie gegebenenfalls Interesse an einer DOKU-CD aller freigegebenen Vorträgen / Inputs der Fachkonferenz inklusive der Protokolle der Workshops und Sessions
(Kosten: Euro 90,- bzw. Euro 75,- für Vereinsmitglieder exkl. Zusendung)?

DOKU-CD:	Ja: <input type="checkbox"/>	Nein: <input type="checkbox"/>
----------	------------------------------	--------------------------------

Angaben zur Person¹:

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

¹ Angaben zur Person sind nicht verpflichtend (Ausnahme: Interesse an der Doku-CD)

Modal Split am Weg zur Konferenz:

Welche Verkehrsmittel haben Sie am Weg zur Konferenz benützt?

zu Fuß	Bus & zu Fuß	Fahrrad & zu Fuß	PKW & zu Fuß	Zug & zu Fuß	sonstiges:
<input type="checkbox"/>	<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	Bus & zu Fuß	Fahrrad & zu Fuß	PKW & zu Fuß	Zug & zu Fuß	sonstiges:
<input type="checkbox"/>	<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 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft - Abteilung Verkehr, Mobilität und Lärm.
Projekt gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich.

Kontakt:

DI Martina Strasser, walk-space.at - Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
e-mail: konferenz@walk-space.at



XI. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2017 Tagungsbeiträge auf CD

Unter dem Motto: **“Zu Fuß nachhaltig bewegt & sicher - Mobilität der Zukunft”** fand die XI. Fachkonferenz für FußgängerInnen am 8. und 9. Juni 2017 in Klagenfurt am Wörthersee statt. Alle Beiträge & Präsentationen aus den interessanten Workshops und dem Plenum, sowie alle Abstracts finden Sie kompakt auf einer CD.



Vorträge, Präsentationen im Plenum, Workshops, Speed Datings:

- ▶ Lebenswerte Straßenräume innerorts
- ▶ nachhaltige Masterplanung | Infrastruktur klimaaktiv
- ▶ Mobilität der Zukunft: zu Fuß
- ▶ Begegnungszonen
- ▶ Sicherheit - Aufmerksamkeit - Bewusstsein
- ▶ Gehen im Alltag - Bewegung, Prävention, Gesundheit

Inhalt:

- ▶ Programm
- ▶ Tagungsmappe: Abstracts
- ▶ Vorträge aus dem Plenum als PDF
- ▶ Best Practice & Inputs aus den Workshops, Speed-Dating und Sessions (siehe Rückseite)
- ▶ TeilnehmerInnenliste
- ▶ Flip-Chart Ergebnisse (Workshop-Session)

Vorträge aus dem Plenum

- Fußgängerstadt Klagenfurt - Rückblick und Perspektiven | DI Robert Piechl, Stadt Klagenfurt
- Mobilitätsmasterplan Kärnten 2035 - Aktivverkehr zu Fuß | Dr. Albert Kreiner, Land Kärnten, Abt. 7
- Bozen gut zu Fuß | Dr. Ing. Ivan Moroder, Stadt Bozen, Amt für Mobilität
- Fußgängerverkehr im Überblick | DI Volker Bidmon, Land Kärnten, Abt. 9
- Erfolgsfaktor Aufenthaltsqualität in Innenstadt & Quartierzentrum | Dipl. Geogr. Erich Willi, Stadt Zürich
- Mit dem Rad zum Einkauf - Potenziale & Konflikte bei Fußgängerzonen | Dipl.-Geogr. J. Böhmer, FH Erfurt
- Fussgängerrelevante Ergebnisse der Erhebung Österreich unterwegs | em.o.Univ.Prof.G. Sammer, BOKU
- Mobilität der Zukunft - zu Fuß: Forschungs- und Innovationsansätze, Technologie | Dr. Stefan Seer, AIT
- Geh-sund! - Aktive Mobilität und Gesundheit | Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz

Bestellung: office@walk-space.at

Schutzgebühr: Vereinsmitglieder € 75,- | Nicht-Mitglieder € 90,- exkl. Zusendung



Workshop A: Lebenswerte Straßenräume innerorts

- „Straßenräume in Klagenfurt“ | DI Robert Piechl, Stadt Klagenfurt
- „Neue öffentliche Räume in Graz“ | DI Martin Zettel, Stadtplanung Graz
- „Der Wert des zu Fuß Gehens - Frequenz, Qualität und die Rolle für die lokale Wirtschaft“ | Dr. DI Harald Frey, TU-Wien, IVV
- „Beispiele zur Gestaltung von Orts- und Stadtkernentwicklungen“ | Arch. DI Gerhard Kopeinig, ARCH+MORE
- „Neue Radverleihinfrastruktur an fußläufigen Hotspots“ | Dr. Wolfgang Hafner, Stadt Klagenfurt, Abt. Umweltschutz

Workshop B: nachhaltige Masterplanung | Infrastruktur klimaaktiv

- „Strategien und Maßnahmen in Deutschland: Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ | Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V.
- „Masterplan Gehen in Österreich“ | DI Nikolaus Ibesich, Umweltbundesamt
- „Fußgängerstrategie im Rahmen des MoMaK - Mobilitätsmasterplan Kärnten 2035“ | DI Hans Schuschnig, Amt der Kärntner Landesregierung
- „Mobilitätsmasterplan Villach - Aktivverkehr“ | Ass.Prof.i.R. DI Dr. Kurt Fallast, TU Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen
- „Digitale Infrastruktur für das Gehen“ | Andreas Unterluggauer, ITS Vienna Region

Workshop C: Sicherheit - Aufmerksamkeit - Bewusstsein

- „Verkehrssicherheitsarbeit für FußgängerInnen“ | Mag. Peter Zenkl, Amt der Kärntner Landesregierung, Abt.7
- „Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr“ | Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz
- „Schritt für Schritt mehr Sicherheit für den Fußgängerverkehr“ | DI Klaus Robatsch, KfV
- „Flächige Bodenmarkierungen zur Verdeutlichung von Konfliktstellen zwischen Rad- u. Fußverkehr“ | DI Andreas Nuß, Stadt Wien
- „Mit Anna unterwegs - die Mobilitätsbox für den Kindergarten“ | DIⁱⁿ Petra Jens, Mobilitätsagentur Wien

Workshop D: Zu Fuß in der Raumplanung

- „Raumplanerische Möglichkeiten zur Unterstützung des Zu-Fuß-Gehens“ | Univ. Prof. DI Dr. Gernot Stöglehner, BOKU Wien
- „Gemeinden im Montafon reaktivieren historisches Fußwegenetz“ | Mag. Ing. Bernhard Maier, Stand Montafon
- „Grazer Stadtentwicklung und Planung für fußläufige Qualitäten“ | DI Martin Kroißbrunner, Stadt Graz
- „Raumplanung fußläufig auf Schiene bringen“ | DI Stefan Mülleher, Architekturbüro DI Dr. Hannes Englmaier

Session 1: Mobilität der Zukunft: zu Fuß

- „PERRON - Chancen u. Grenzen für die Gestaltung von Navigationsanweisungen“ | Mag.^a Stephanie Schwarz, AIT
- „SWITCH - Durch aktive Mobilität zu mehr Wohlbefinden“ | DIⁱⁿ Wiebke Unbehaun, DIⁱⁿ Mailin Gaupp-Berghausen, BOKU, ITS
- „GoGreen - Zusammenhänge von Begrünungsmaßnahmen mit der aktiven Mobilität“ | DIⁱⁿ Mira Kirchner, MK Landschaftsarchitektur
- „Reallabor GO Karlsruhe“ | Robert Blaszczyk, M.Eng., Elke Häußler, M.A., Hochschule Karlsruhe - Technik und Wirtschaft
- „UML - Urbane Mobilitätslabore Aspern“ | Christoph Kirchberger, TU-Wien, Verkehrssystemplanung

Session 2: Begegnungszonen

- „Entwicklung und Erfahrungen der Begegnungszone Velden“ | Bmstr. DI Volker Bidmon, Amt der Kärntner Landesregierung, Abt.9
- „Die Begegnungszone Velden aus wirtschaftlicher Sicht“ | Dir. Mag. Othmar Resch, Casino Velden
- „Begegnungszonen in Villach“ | Baudir. Guido Mosser, Stadt Villach
- „Herausforderungen im Zusammenhang mit der Errichtung von Begegnungszonen“ | Dr.ⁱⁿ DIⁱⁿ Elisabeth Bader, Stadt Kufstein
- „Begegnungszone Pöchlarn: Gelungene Ortskernbelebung“ | DIⁱⁿ Waltraud Wagner, NÖ.Regional

Session 3: Gehen im Alltag - Bewegung, Prävention, Gesundheit

- „Österr. Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung - Beitrag Zufußgehen“ | Dr.ⁱⁿ Verena Zeuschner, Fonds Gesundes Österreich
- „Förderung aktiver Mobilität: Städteübergreifender Analyse (PASTA-Projekt)“ | Mag.^a Ilonka Horvath, Gesundheit Österreich
- „Sicher bewegt - Elternhaltestellen“ | Mag.^a Birgit Appelt, SPES Zukunftsakademie, Familien-Akademie
- „Auf geht's - Jeder Schritt zählt! Schrittkampagne in Hermagor“ | Hanni Gratzner, Initiative GEHsund
- „Abschätzung gesundheitsrelevanter Wirkungen von bewegungsaktiver Mobilität“ | Bundesministerium für Gesundheit und Frauen

Session 4: Zukunftsthemen zu Fuß - gute Beispiele

- „Maßnahmen für mehr SeniorInnentauglichkeit unserer Straßen“ | Ass.Prof. DI Dr. W. Berger, BOKU; Mag.^a B. Schützhofer, sicher unterwegs
- „Der Masterplan aus stadtplanerischer Sicht (meteorologische Gutachten für Stadtquartiere)“ | Mag. Simon Tschannett, Weatherpark
- „Feldversuch Fußgängerzone Sendlinger Straße in München“ | Dipl.-Geogr. Paul Bickelbacher, Stadtplaner/Stadtrat München (D)
- „Transformationsaktion StraßenPARK“ | Anneliese Lehner, walk-space.at

Speed-Dating Projekte (Auszug)

- „Warten auf den Bus - Energieautarke Haltestellen in Kärnten“ | Ing. Thomas Kloss, Congaia Solar Energy
- „Masterplan Gehen und fußgängerspezifische Analyse Österreich Unterwegs“ | DI Nikolaus Ibesich, Umweltbundesamt
- „(R)adOmnes“ | Alex van Dulmen, BBE MSc, TU Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen
- „AktivE Jugend - Förderung aktiver Mobilität mittels mobile Endgeräte“ | DIⁱⁿ Verena Beiser, BOKU, Institut für Landschaftsplanung
- „Straßengestaltung Begegnungszone Zentrum Lustenau“ | DI Alexander Kuhn, Besch und Partner
- „Begegnungszone Ferlach - Ortskerne stärken - Lebensqualitäten schaffen“ | Arch.DI Mag. Thomas Pilz, AAPS
- „Projekt „UGOTCHI“ - Punkten mit Klasse“ | Eva-Maria Britzmann, Sportunion Kärnten
- „Demenz in Bewegung - Empfehlungen f. demenzfreundliches Unterwegssein im ÖV“ | Birgit Hofleitner, Büro für Nachhaltige Kompetenz



“Gut zu Fuß – nahmobil aktiv & sicher”

Zusammenstellung der 10. Fußgängerkonferenz
16. und 17. Juni 2016 in Baden bei Wien
Schloss Weikersdorf



Konzept & Redaktion: DI Dieter Schwab

AutorInnen

DI Dieter Schwab, DI Martina Strasser,
Christian Zeilinger, Isaak Granzer, DI Dominik Entinger

Zusammenstellung

DI Martina Strasser, DI Dominik Entinger, Anneliese Lehner

März 2017

Einzelpreis Druckversion: € 45,- (für Mitglieder: € 25,-) Schutzgebühr

PDF-Version: € 30,- Schutzgebühr, **für Mitglieder: 15€**

Bestellung unter: office@walk-space.at;

DI Dieter Schwab, Bennogasse 10/22, 1080 Wien

Fußgängernetze und Öffentlicher Verkehr – Nahmobil aktiv

Begegnungszonen – Good-Practice,
Umsetzungserfahrungen

Verkehrssicherheit und Infrastruktur

Selbstfahrende Fahrzeuge: Chance / Risiko zu Fuß

Prävention und Bewusstsein

Gehen und lebenswerte Infrastruktur





Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
Fußgängernetze und Öffentlicher Verkehr - Nahmobil aktiv	3
Die Stadt Baden stellt sich vor: Zu Fuß, Fußgängerzonen und Leitsystem	4
Fußverkehrs-Checks für Baden-Württemberg: „Fünfzehn Kommunen, zwei Füße, eine Idee!“	4
Vorstellung der Studie: „Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs für den Fußgängerverkehr“	5
Klimaaktiv mobil Programm - Möglichkeiten zu Fuß	5
Stadtgemeinde Baden - Klimamodellregion und e5-Gemeinde	5
Neue Beweggründe durch „Erweitertes Gehen“ - Anwendung identitätsbezogener Markenstrategien auf das Gehen	6
Schlendern oder Flitzen – Jugend (mit ÖV) unterwegs.....	6
Dorf / Stadt / Region der Zukunft – aktuelle Planungen, Entwicklungen in der Stadtregion Wien Niederösterreich	7
Stadtraum für FußgängerInnen	8
Speed-Dating Beiträge zum Konferenzschwerpunkt “Nahmobil aktiv - Fußgängernetze und Öffentlicher Verkehr.....	9
Begegnungszonen – Good-Practice, Umsetzungserfahrungen, neue Vorhaben.....	11
Niederösterreich gut zu Fuß & Begegnungszonen	12
Projekte in St. Johann in Tirol und Kufstein.....	12
Flaniermeile Griesgasse - Stadt Salzburg	12
Dokumentation Begegnungszonen - www.begegnungszonen.or.at	13
Vorstellung neue Studie „Begegnungszonen in Niederösterreich“	13
Vorstellung der neuen Begegnungszonen Broschüre	13
Speed-Dating Beiträge zum Konferenzschwerpunkt “Begegnungszonen- Good-Practice, Umsetzungserfahrungen, neue Vorhaben”	11
Verkehrssicherheit und Infrastruktur	15
Verkehrsplanung sicher für Kinder - geht das?	16
Altersfreundliche Mobilitätsangebote im städtischen Raum. Ein Handbuch für ExpertInnen und EntscheidungsträgerInnen zur Umsetzung von Barrierefreiheit.....	16
Was wäre, wenn für Autos mit den Richtlinien für FussgeherInnen geplant würde?.....	16
Zu Fuß unterwegs sein als Baustein selbstständiger Mobilität von Volksschulkindern.....	17



Ergibt sich aus dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz im öffentlichen Raum ein Handlungsbedarf?	17
Zu Fuß Gehen – Wohin? Ziele und Qualitäten.....	17
Speed-Dating Beiträge zum Konferenzschwerpunkt “Verkehrssicherheit und Infrastruktur”	9
Selbstfahrende Fahrzeuge: Chance / Risiko für FußgängerInnen.....	19
Autonome Fahrzeuge – Dystopie oder Utopie für Fussgeher und Fussgeherinnen?	20
Automatisierung, Mobilitätslösungen und Infrastruktur - Entwicklungen in Österreich.....	20
Automatisiertes Fahren – mögliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und die Umwelt. 21	
Automatisiertes Fahren mit Menschen.....	21
Selbstfahrende Fahrzeuge: Chancen und Risiken einer neuen Technologie und zu erwartende Verschränkungen mit der sozialen Praxis von FußgängerInnen-Verkehren	21
Herausforderungen für den Fußverkehr durch neue selbstfahrende Mobilitätsdienste	22
VerkehrsteilnehmerInnen als Nutzer intelligenter Infrastrukturen: Anforderungen und Lösungsansätze	22
Speed-Dating Beiträge zum Konferenzschwerpunkt “Selbstfahrende Fahrzeuge: Chance / Risiko für FußgängerInnen”	23
Prävention und Bewusstsein	25
I LUAG UF DI - Kurzfilme zum Thema Bewusstsein im Umgang mit / im öffentlichen Raum	26
PASTA „Physical Activity through sustainable transport approaches“	26
Jahr des Zu-Fuß-Gehens in Wien - Erkenntnisse und nachhaltiger Nutzen für das Marketing zum Fußverkehr	26
Abgelenkt! Eine Beobachtung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Straßenverkehr	26
Speed-Dating Beiträge zum Konferenzschwerpunkt “Prävention und Bewusstsein”	9
Gehen und lebenswerte Infrastruktur.....	29
Gehen in der Kurstadt, Zusammenhang Stadtstruktur & Kurgäste	30
Fußgängerzone Sendlinger Straße in München - Für und wieder und Prozess zur Entscheidung	30
Studie „Zu Fuß gehen in Wien“ – Ergebnisse und Trends	30
Einfache Maßnahmen für die Rückeroberung der Straße.....	31
Smart2school	31
Speed-Dating Beiträge zum Konferenzschwerpunkt “Gehen und lebenswerte Infrastruktur”	32

Ihr Beitritt


Unsere Ziele

Unsere Basis

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

BEITRIITSERKLÄRUNG 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



- Das Gehen-
die zukunftssichere Verkehrsart**
- Der Verein will Strategien zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume sowie neue Formen der Gestaltung und Aufteilung des Straßenraumes - besonders des innerstädtischen - deutlich machen:
- ➡ Aufzeigen von qualitätsvollen Lösungen und Angeboten
 - ➡ Alltagstaugliche Gestaltung der öffentlichen Räume
 - ➡ Bewusstseinsbildung
 - ➡ Fachlicher Austausch zur nachhaltigen Entwicklung für einen modernen Fußverkehr
 - ➡ Umsetzung der internationalen Charta für das Gehen im Sinne einer "inkluisiven Mobilität"
 - ➡ Förderung qualitätsvoller Planungen für den Fußverkehr, speziell für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen
 - ➡ Internationale Vernetzung zu Fußgängerthemen
 - ➡ Optimierung der Rechtsgrundlage für Fußwegenetze. Alltagstaugliche Gestaltung der öffentlichen Räume

Sie möchten mitarbeiten oder nähere Informationen.
Kontaktieren Sie uns:

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

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 Charta für das Gehen:
www.walk-space.at/wissen/charta.html



IMPRESSUM:
Walk-space.at
Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
ZVR 078105059

Für den Inhalt verantwortlich:
DI Dieter Schwab | Bennogasse 10/22 |
A - 1080 Wien




**Gut zu Fuß
in der Mobilitätskette**


...für die Interessen der
FußgängerInnen in Österreich


Die Plattform


Walk-space.at


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


 **FußgängerInnen** sind gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen - nicht Störfaktoren!

 **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.

 **Walk-space.at** versteht sich als Plattform, Kompetenzzentrum und Serviceagentur, Know - How - Träger sowie Anwalt für FußgängerInnen.

 **Walk-space.at** führt Forschungs - & Projektarbeit durch.

 **Walk-space.at** setzt sich für Strategien, Masterpläne und Imageprojekte zum Fußverkehr ein

Die Angebote

Walk-space.at Newsletter
für Mitglieder mit dem Kapitel Wissen

FußgängerInnen - Check
für Städte, Gemeinden, ...
www.walk-space.at > Fußgängercheck

Beratung von:

Mitgliedern
Behörden
Institutionen
Einzelpersonen
Gebietskörperschaften



Projektarbeit

für Kinder, SeniorInnen
Daten & Fakten, Publikation, Forschung

Organisation & Durchführung

Workshops, Tagungen, Infoveranstaltungen,
Walkshops (Fachrundgänge)

Vernetzung / Know - How - Transfer

national und international Forschung

Begegnungszonen & Shared-Space Netzwerk / Raum für alle:

Doku, Prozessmanagement & Beratung,
FußgängerInnencheck



Die Mitglieder

Die Zielgruppen

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

Leistungen für Mitglieder

- Newsletter vierteljährlich
- Infoservice
- Beratung
- Ermäßigungen für Walk-space Veranstaltungen, Produkte & Publikationen

Speziell für kommunale Mitglieder

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



Bankverbindung:

IBAN: AT97 1400 0108 1000 0070

BIC/SWIFTCODE: BAWAATWW

Empfänger:

Walk-space.at - Österr. Verein f. FußgängerInnen

Die Mitgliedschaft

Ihre Unterstützung ermöglicht unsere nächsten Schritte!

Bitte kreuzen Sie an:

- Einzelmitgliedschaft:** mit € 30,- jährlich unterstützen Sie die Ziele des Vereins und dessen Aufgabenspektrum
- SchülerInnen, StudentInnen, PensionistInnen:** mit € 15,- jährlich erfahren Sie Wissenswertes zum Thema Zufußgehen
- Paare und Familien:** mit € 50,- jährlich erhalten Sie Ermäßigungen bei Vereins-Veranstaltungen & Produkte
- Institutionen:** jährlich 1 Cent / Einwohner (Gemeinden, Kommunen) mind. € 50,- bis max. € 1.000,-
- Kollektivmitgliedschaft:** jährlich € 100,- (Firmen, Vereine)
- Fördermitgliedschaft:** mit € 1.000,- unterstützen Sie die Ziele des Vereins und dessen Tätigkeiten
- Projektbezogene Unterstützung:** _____ €

Bitte überweisen Sie den gewählten Betrag unter Angabe der angekreuzten Kategorie unter Zahlungszweck (Beispiel "Einzelmitgliedschaft") auf das Konto:

IBAN: AT97 1400 0108 1000 0070

BIC/SWIFTCODE: BAWAATWW

Walk-space.at - Österr. Verein f. FußgängerInnen

