

XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen

Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öffentlicher Räume & lebenswerte Straßenräume



Erfahrungsberichte Masterplan Gehen / Fußverkehrskonzepte, Wirtschaft und zu Fuß,
Die Seestadt Aspern – ein Modell – Zukunft, Gerechtigkeit im Öffentlichen Raum - Gut zu Fuß im Alltag und am
Arbeitsweg, Fußgängerfreundliche Infrastrukturen klimafit, Neue Straßenräume verkehrsberuhigt - Supergrätzl
und Superblocks, Inklusive Stadt, Barrierefreiheit, Begegnungszonen, lokale Wirtschaft & gestaltete
Straßenräume, Good-Practice – Schulumfeld – Aktionen, Zu Fuß gesund mobil und Nudging,
Verkehrssachverständige in Österreich - aktiv mobil update

4. und 5. Juni 2024 | Wien aspern Seestadt, Kulturgarage VHS

TAGUNGSMAPPE

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

Wir wünschen interessante und informative Konferenztage!

DI D. Schwab (inh. Projektleitung, Redaktion)

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

Mit Dank an die Kooperationspartner:innen und Unterstützer:innen:



Inhalt:

Dienstag, 04. Juni 2024

„Speed-Dating“, Projektvorstellung Austausch & Dialog Teil 1	- 3 -
Plenum: Strategien Fußverkehr auf Bundesebene und Good-Practice Stadt Wien	- 30 -
Plenum: Internationale Good-Practice.....	- 34 -
Workshop A: Erfahrungsberichte Masterplan Gehen / Fußverkehrskonzepte	- 38 -
Workshop B: Wirtschaft und zu Fuß.....	- 45 -
Workshop C: Die Seestadt Aspern – ein Modell - Zukunft.....	- 53 -
Workshop D: Gerechtigkeit im Öffentlichen Raum - Gut zu Fuß im Alltag und am Arbeitsweg	- 60 -
Workshop E: Fußgängerfreundliche Infrastrukturen klimafit.....	- 69 -
Workshop F: Neue Straßenräume verkehrsberuhigt - Supergrätzl und Superblocks.....	- 78 -
Plenum	- 90 -
Auszeichnung aktueller klimaaktiv mobil Fußverkehrsprojekte	- 95 -
Geführter Abend-Rundgang.....	- 96 -

Mittwoch, 05. Juni 2024

„Speed-Dating“, Projektvorstellung Austausch & Dialog Teil 2.....	- 97 -
Plenum: Good-Practice international	- 120 -
Session 1: Inklusive Stadt, Barrierefreiheit	- 123 -
Session 2: Begegnungszonen, lokale Wirtschaft & gestaltete Straßenräume.....	- 130 -
Session 3: Good-Practice – Schulumfeld – Aktionen	- 138 -
Session 4 Zu Fuß gesund mobil und Nudging.....	- 148 -
Session 5: Verkehrssachverständige in Österreich - aktiv mobil update.....	- 156 -
Plenum: Potenziale & Konferenzschlusswort & Ausblick.....	- 161 -
Walk-Shops – Workshops in gehender Form.....	- 164 -
Wissenswertes & Anhang.....	- 174 -

Anmerkung:

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



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage VHS

Dienstag , **4. Juni 2024**

„SPEED-DATING“

– Projektvorstellung, Austausch und Dialog Teil 1

Kurzvorstellung von Good-practice Projekten

Austausch und Dialog zu den Konferenzschwerpunkten

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

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

Die Projektnummern zur Orientierung finden Sie im Detailablauf:

https://www.walk-space.at/images/stories/pdf/Konf.2024_Wien_Detailablauf.pdf

Eine Beschreibung der Projekte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten:



klimaaktiv mobil Bundesförderungen für den Fußverkehr

Raphael Glück, MSc., komobile, klimaaktiv mobil

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

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

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



Fußverkehrsförderung „under cover“...

Lena Schildbach, Sandra Reinert, Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS), Freie Hansestadt Bremen

In der Planung laufen Förderungen und Projekte oftmals unter einem Label. Doch was tun, wenn Geld und/oder das Label Fußverkehrsförderung (noch) nicht vorhanden sind? Dann braucht es Fußverkehrsförderung „under cover“.

Fußverkehr weist als Querschnittsdisziplin Bezüge zu vielen kommunalen Themenfeldern auf, wurde aber in Bremen, anders als Radverkehr, lange nicht strategisch gedacht und systematisch gefördert. Synergien gingen verloren und Potenziale wurden nicht ausgeschöpft.

Das strategische Vorgehen zur Fußverkehrsförderung¹, das im Jahr 2020 entwickelt wurde, nutzt u. a. Fördermöglichkeiten, die erst auf den zweiten Blick etwas mit Fußverkehrsförderung zu tun haben.

Ein Beispiel hierfür sind Integrierte Entwicklungskonzepte (IEK) als klassische Instrumente der Städtebauförderung. Im Prozess der Fortschreibung des IEK Gröpelingen² wurde das Pilotprojekt „Gröpelingen (Nah)Mobil“ als eigenständiges Projekt eingebracht, in dem die strategischen Grundlagen zur Fußverkehrsförderung weiterentwickelt werden sollen, um sie anschließend nach Auswertung des Planungsprozesses optimiert auf weitere Stadtteile zu übertragen.

Auch im IEK Kattenturm³ werden die Belange des Fußverkehrs im Handlungsfeld „Kattenturm bewegt sich“ mit verschiedenen Maßnahmen gezielt fördert.

Ein großer Vorteil von der Verbindung von Integrierten Entwicklungskonzepten und Fußverkehrsförderung ist, dass die Synergien mit den Beteiligten vor Ort sowie innerhalb und zwischen den beteiligten Ressorts genutzt werden können und gleichzeitig Mittel für die Umsetzung hinterlegt sind.

Doch auch im Rahmen von Projekten mit ganz anderen Themenschwerpunkten ist es möglich, Fußverkehr zu fördern, beispielsweise innerhalb von Radverkehrsprojekten, Projekten zum Straßenraummanagement oder auch zur Klimaanpassung.

Der Beitrag wird anhand von Beispielen zeigen, wie Fußverkehrsförderung auch „under cover“ funktioniert – sondern gezielt und nicht nur als Nebenprodukt.

¹ https://sd.bremische-buergerschaft.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZTQVZvNIC0G9fnh_GS4aGx24K0f-6n985w_rHLPmow-o/TOP_14.4_Anlage_Strategie_Fussverkehrsfoerderung.pdf

² <https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/Endfassung%20IEK%20Gr%C3%B6pelingen.pdf>

³ https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/IEK_Kattenturm_DRUCK_230523.pdf

Masterplan Gehen Floridsdorf und Donaustadt - Erstellungsprozess & Maßnahmen Links der Donau

DI Clemens Raffler, Julia Simhandl BSc, tbw research GesmbH

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

Um dieser Herausforderung zu begegnen, wurden zwischen Juni und Oktober 2023 zwei Masterpläne Gehen ausgearbeitet, die neben konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Voraussetzungen für Fußverkehr auch strategische Handlungsempfehlungen beinhalten. Die besondere Größe der Bezirke Floridsdorf und Donaustadt (~33% der Fläche Wiens, Fast 400.000 Einwohner, größer als Graz) bedingte eine geänderte Herangehensweise und Ausweitung konventioneller Planungsmethoden für Fußverkehrsprojekte. Unter anderem wurden wissenschaftliche Ergebnisse aus dem Projekt LiDo geht, welches in Zusammenarbeit mit der Mobilitätsagentur Wien und der Stadtpsychologie durchgeführt wurde, in den Erstellungsprozess des Masterplans überführt.

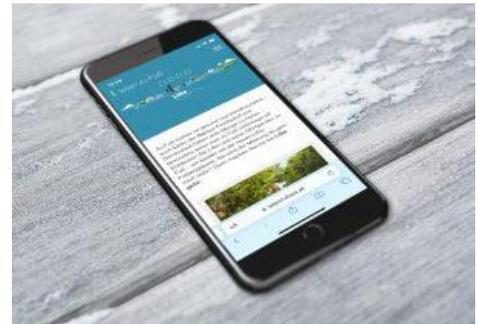


Foto: © pixabay.com / www.wienzufuss.at/lido-geht

LiDo geht verfolgte das Ziel, in einem partizipativen Ansatz, das Bewusstsein für die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens zu erhöhen und Fokuspunkte, Maßnahmenachfrage, Anregungen und Problemstellen partizipativ mit der Bevölkerung zu erheben. Unter Nutzung der GehCheck App wurden über 1000 Problemstellen sowie Wünsche der Bevölkerung erhoben und im Erstellungsprozess der Masterpläne berücksichtigt, um der Größe des Planungsgebietes zu begegnen.

Der Konferenzbeitrag führt durch den Erstellungsprozess und die Methodik der Ausarbeitung der Masterpläne Gehen des 21. und 22. Wiener Gemeindebezirks. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Ausarbeitung der Grundlagenanalyse sowie dem Einbringen wissenschaftlicher Ergebnisse aus dem LiDo geht Projekt in einen verkehrspolitischen Planungsprozess.

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

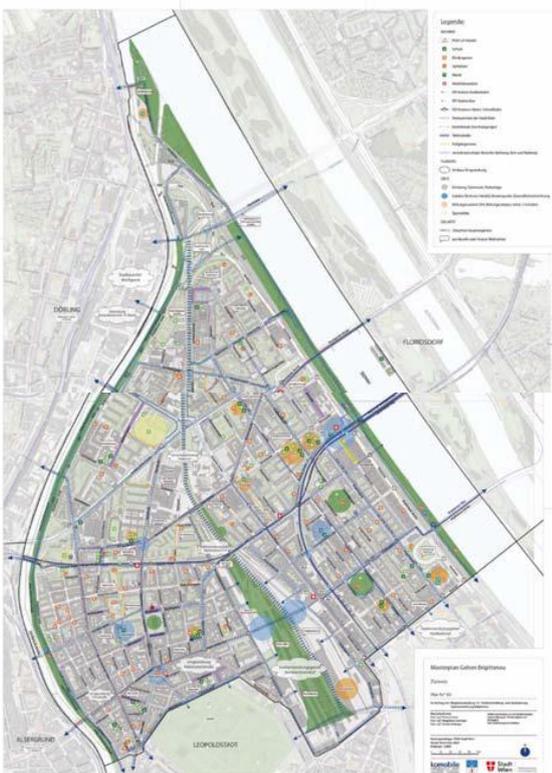
Verbesserung des lokalen Fußverkehrs - Masterplan Gehen Alsergrund und Masterplan Gehen Brigittenau

DIⁱⁿ Magdalena Gössinger, DIⁱⁿ Olivia Kantner, komobile Wien

Für zwei Wiener Bezirke wurden im Jahr 2023 von komobile Wien Masterpläne Gehen erstellt: Masterplan Gehen Alsergrund und Masterplan Gehen Brigittenau. Beim speed dating können sich Interessierte über die Inhalte und Erfahrungen bei der Erstellung der Masterpläne informieren und austauschen.

Die Masterpläne Gehen wurden gemäß dem Handbuch des klimaaktiv Förderungsprogrammes erstellt, damit werden Investitionen für eine fußgängerfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums, bauliche, raum- und siedlungsplanerische sowie bewussteinbildende Aktivitäten, die zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen, gefördert.

Abbildung: Zielnetz Brigittenau
Quelle: komobile



Komobile Wien, <https://komobile.at/>

Masterplan Gehen Eisenstadt

DI Werner Fleischhacker, Baudirektor Eisenstadt;

DI Christian Grubits / Julia Bauer, PanMobile Planungsbüro

Die Freistadt Eisenstadt hat sich mit dem Stadtentwicklungsplan „Eisenstadt 2030“ ehrgeizige Ziele gesetzt, darunter auch die Attraktivierung des Zu-Fuß-Gehens. Bei der Formulierung der Ziele des STEP waren auch viele Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Darauf aufbauend wurden Maßnahmen für alle Nutzer:innengruppen entwickelt und in einem Fachkonzept Mobilität vereint. Ein Teilkapitel beschäftigt sich ausführlich mit dem Fußverkehr in der Stadt.

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe aus Verkehrs- und Stadtplanern wurde das Programm „Gut zu Fuß in Eisenstadt“ erstellt, mit folgenden umzusetzenden Schwerpunkten:

- Sicherheit zu Fuß, Schulweg
- Gesundheit und Klimaschutz
- Infrastruktur: Fußwegenetz, Aufenthaltsqualität
- Stadt der kurzen Wege
- Information
- Barrierefreiheit

Als nächsten Schritt soll - auf die bisherigen Aktivitäten und Konzepte aufbauend - ein lokaler Masterplan Gehen entwickelt werden, um die Umsetzungen weiter voranzutreiben. Der Masterplan soll einen Planungshorizont von 10 Jahren aufweisen und später in das Örtliche Entwicklungskonzept integriert werden.

Der Masterplan ist als Basis für eine allfällige Einreichung zur Förderung von klima**aktiv** mobil vorgesehen und soll daher alle entsprechenden Kriterien erfüllen.

Was haben wir vor?

Basis für die Bearbeitung sind die Daten und Ergebnisse aus Mobilitätserhebungen, aus dem Fachkonzept Mobilität samt Bürgerbeteiligung und ergänzende Begehungen neuralgischer Bereiche des Netzes (Querungen, Problemstellen, Schulumfelder...). Wichtige Bevölkerungsgruppen (Senioren, Jugend, etc.) wurden bereits im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes eingebunden.

Wichtiger Einstieg in den Masterplan wird neben einer Strukturanalyse eine systematische Analyse des bestehenden Wegenetzes bilden. In der IST-Analyse werden Quellen und Ziele für die Zu-Fuß- Gehenden, Wunschlinien und das bestehende Wegenetz abgebildet, Probleme und Schwachstellen (wie Lücken im Wegenetz, unattraktive Querungen usw.) werden identifiziert und im Netz aufgezeigt.



Abbildungen: Bekannte Schwachstellen im Netz (Endende oder zu schmale Gehsteige im Zentrum, Fehlende attraktive Querungsbereiche für den Fußverkehr in Nachbarschaft- zur zentralen Fußgängerzone, Fotos: Grubits)

Auf Basis des Analyseteils erfolgt die Festlegung von Zielsetzungen, die sich auf die Qualität der Fußgängerinfrastruktur, Änderungen im Modal-Split, Verbesserungen der Erreichbarkeit, Verdichtung des Netzes, Vermeidung von Nutzungskonflikten, Erhöhung der Sicherheit u.Ä. beziehen können.

Der Maßnahmenteil bildet selbstredend das Kernpaket des Masterplans. In der Praxis wird jeweils ein Teil der Maßnahmen kurzfristig (bis drei Jahre), mittelfristig (bis zehn Jahre) oder längerfristig vorgesehen sein. Begegnungszonen, Abbau von Barrieren und attraktive Gestaltung für Zu-Fuß-Gehende im Bereich von Durchzugstraßen und Aufwertung zentraler Bereiche und sensibler Zonen, wie Schulumfelder, werden eine wichtige Rolle in Ergänzung zu den bereits vorhandenen Fußverkehrsanlagen (Fußgängerzone) sein.

Neben Maßnahmen im bestehenden Netz und im aktuellen Siedlungsgebiet sollen auch Vorgaben für neue Siedlungsgebiete bzw. Siedlungserweiterungen gemacht werden, um von Haus aus Fußläufigkeit und Attraktivität für den Fußverkehr auf dieser Ebene zu berücksichtigen.



Örtliches Fußverkehrskonzept Lienz – Erstellung und Umsetzung

Jasmina Steiner, BA MA MA, Stadtamt Lienz

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

Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der Tagungsdokumentation nachzulesen.

Punktueller und daher leistbare Umgestaltung unserer Straßen

DI Oliver Wurz, Rosinak & Partner

Wenn wir über Infrastruktur und Gestaltung von Fußgänger:innen sprechen, geht es häufig um attraktive Straßenräume, die nicht nur dem Verkehr dienen, sondern unser Lebens- und Aufenthaltsraum sind. Begegnungszonen, Dorfplätze, Stadtzentren sind die Aushängeschilder. Sehr viele Wege führen uns aber durch das Straßen- und Wegenetz abseits der Zentren. Siedlungsstraßen in größerem Maß umzugestalten – dafür fehlt meist schlicht das Geld. Meine These ist, dass es zunächst auf die wichtigsten punktuellen Stellen im Straßennetz ankommt. Der Beginn der Wohnstraße, die Einmündung einer Seitenstraße in die Hauptstraße, Querungen im Umfeld von Schulen und Kindergärten.

Ich beschäftigte mich als Verkehrsplaner auch mit vielen kleineren Städten, Märkten und Dörfern, deren Budgetmittel für den Straßenbau begrenzt sind. Straßenplanung wird direkt von den umsetzenden Baufirmen gemacht, die Befahrbarkeit für Straßendienstfahrzeuge steht im Vordergrund. Für das Erkennen und Einplanen von wichtigen Aspekten für den Fußverkehr braucht es oft nicht viel – wohl aber verkehrsplanerische Expertise.

In Beispielen aus Städten wie Linz, Stadtgemeinden wie Oberndorf bei Salzburg bis zu Marktgemeinden wie St. Georgen am Ybbsfelde und kleinen Dörfern möchte ich zeigen, wie viel für den Fußverkehr in kleinen punktuellen Umgestaltungen des Straßenraumes getan werden kann.



© Skizzen: Rosinak & Partner ZT GmbH

"Exploring the Green Rays Strategy (Raggi Verdi) as a Method for Sustainable Urban Transformation - Renaissance of Urban Strolling: Evolution and Methodology of 'New Passeggiata'"

Dlⁱⁿ Mira Kirchner, LAND Austria

The following abstract examines the recovery of walking, which is evolving from a simple method of transportation to a meaningful activity for health and well-being. It presents the concept of the "New Passeggiata", which not only reflects historical developments but also addresses current trends and needs of urban life, focusing on the Green Rays strategy in Milan as a method for sustainable urban transformation:

The initial situation

Humanity is moving closer together. Around 80% of the world's population will live in cities by 2050. Ecological consequences such as traffic gridlock, CO2 emissions and massive air pollution caused by particulate matter, **a radical change in mobility is needed**. Sustainable mobility requires more than just a reduction in traffic but a shift to sustainable means of transport and technological changes. What is needed is a cultural rethink. Especially after the pandemic, people re-evaluate an activity that is as much a part of being human as breathing and eating: walking. **It entails more than simply achieving rapid transportation from one location to another.**

The tradition of the passeggiata

In Italy, as in other southern European countries, the tradition of the '**passeggiata**' manifested itself. This collective urban rite, which usually took place in the early evening, involved people walking back and forth outdoors, in pairs or small groups, to present themselves, meet or make new contacts. After decades in which car mobility dominated, walking was once again gaining importance as a method of transportation in urban areas. Originally an activity of the upper classes, often in horse-drawn carriages, increasingly developed more and more into walking, with the bourgeoisification of society. Thus, urban development created new meeting places such as avenues, arcades and riverside promenades, which **formed a new urban grammar**.

A "new passeggiata"

While the rite lives on in small towns, especially in the south of Italy during the vacation season, in the rest of the country it has withered away in shopping centres or is lost in the aperitif culture, the so-called **Movida**. However, something new is emerging - a "**new passeggiata**". This new desire to move around outdoors in the city and its public spaces is driven by several factors. The experience of walking changed from walking as a method of transportation to walking with **new meaning in terms of health and well-being**.

However, the "New Passeggiata" is about more than just getting around. It is about movement in space, not the experience of community as in the "Struscio", but the experience of walking in the context of urban experiences. The "Urban Explorers" **explore the city like a puzzle** and put the pieces together. The "New Passeggiata" thus reflects not only the historical development, but also **current needs and trends** in terms of health, well-being and the appreciation of urban space.

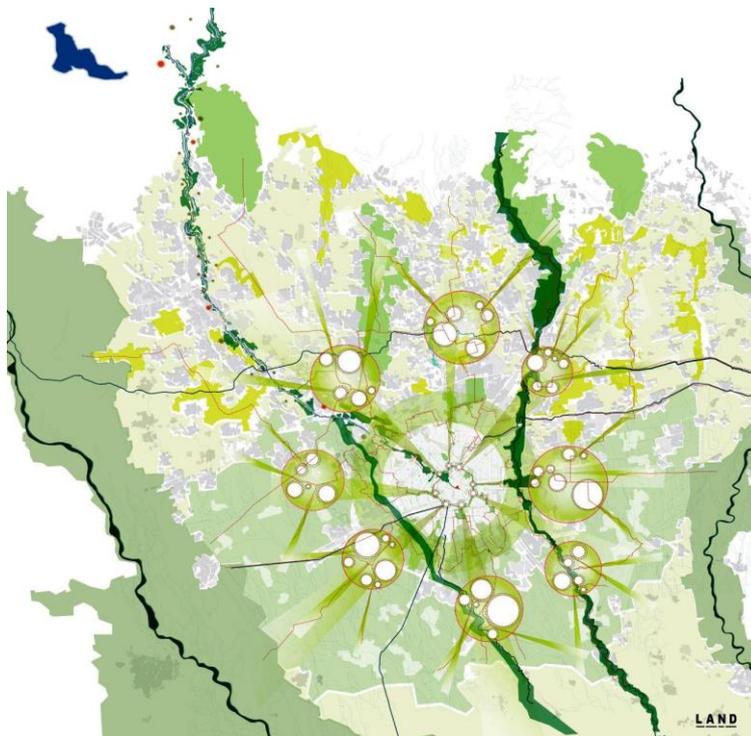
One should also mention that there are parallels with the **Volkspark movement of the 1920s**, which raised awareness of the importance of green spaces and public parks as an integral part of a healthy city. It is no coincidence that many of the existing public parks and green spaces can be traced back to this period and movement.

Milans Green Rays Strategy as a Method for Sustainable Urban Transformation

For over 20 years **LAND Srl** has been surveying Milan with this concept in mind. **The Raggi Verdi or Green Rays strategy** was based on **a green network made up of numerous small-scale projects**, often initiated by residents: developing a vision of space through the promenade. The Green Rays project defines and promotes a new **slow mobility**, that radiates like green arteries in Milan's urban areas. Each of the eight green rays origins from a different area in town, stemming from the inner city and expanding outwards to the edge of the city where they merge into a **circular green ring**. This will be the future location for a possible bicycle and a walking path with a total length of 72 km. The Green Rays project connects existing and new parks, including industrial areas reconverted by LAND. Focus is a strong vision, which conceives of a **metropolis as a vital, permeable system, requiring dynamic flows within itself**.

In contrast to current prominent models like the 15-minute city, which focuses on sustainable urban living within a walkable radius, the Raggi Verdi seeks to transcend these by **connecting distinct neighbourhoods**. The objective is not merely to comprehend the disparate elements of the cityscape but to **blur the delineations** between them, fostering permeability along the respective edges—a concept echoed by Richard Sennett in "The Open City" (2018).

Milan thus becomes a model: the modern metropolis of the 20th century had produced the flâneur. The post-industrial city of the 21st century can be discovered, and Explorer can discover and experience it on a new passeggiata.



Klimafitter Siedlungsraum – Vorteile von Nature Based

Dⁱⁿ Doris Enzersdorfer, Ing. Werner Sellinger, grünplan Landschaftsarchitektur

Bei der Schaffung von Lebensräumen ist auf die jeweiligen sozio-kulturellen Anforderungen zu achten. Dabei können mit Hilfe von grüner Infrastruktur multifunktionale Flächen gestaltet werden, welche nicht nur die Aufenthaltsqualität durch Verbesserung des Mikroklimas und der Luftqualität erhöhen, sondern auch die Sicherheit im Straßenraum für aktive Mobilität steigern.

Bäume reduzieren ihre Umgebungstemperatur im Wesentlichen auf zwei Arten. Einerseits kühlen sie die umgebende Luft durch Transpiration, wobei Wasser über die Blätter verdunstet wird, zum anderen reduzieren sie die Oberflächentemperaturen durch Beschattung, indem einfallende kurzwellige Strahlung durch das Blätterdach reduziert wird. Auch die Durchlässigkeit und Farbe der Oberflächen haben großen Einfluss auf das Kleinklima. Insgesamt ergeben sich Unterschiede betreffend der Oberflächentemperatur je nach Standort von bis zu 40 Grad Celsius, zwischen schattigen Flächen unter dichten Baumkronen und Asphaltflächen mit direkter Sonneneinstrahlung.

Die Vorteile einer klimafitten Gestaltung belaufen sich allerdings nicht nur auf physische und ökologische Vorteile, wie die Reduktion von Hitze und der Vermeidung von Urban Heat Islands. Die Integration grüner Infrastruktur sorgt zudem für eine Erhöhung der Luftqualität durch Feinstaubreduktion und eine höhere Verdunstungsrate.

Ebenso ergeben sich einige ökonomische Vorteile, wobei z.B. durch die Begrünung von Gebäuden in Form von Fassadenbegrünungen, Betriebs- und Wartungskosten reduziert werden können. Die selbstregenerierende Isolierung sorgt dabei für eine Kühlung der Innenraumtemperatur um bis zu 3°C, womit Energiekosten eingespart werden. Die zusätzliche Schutzwirkung vor Wind, Wärme und Sonne, sorgt darüber hinaus auch für eine erhöhte Lebensdauer der Folie unter Dachbegrünungen im Gegensatz zu Foliengedeckten Dächern ohne Schutzlage um ca.10 Jahre.

Soziale Vorteile, die sich durch die Integration grüner Infrastruktur ergeben betreffen sowohl die körperliche, als auch die psychische Gesundheit, immerhin sorgt der Zugang zu Natur für eine Reduktion von Stress und fördert die körperliche Aktivität. Aus diesem Grund können Angstzustände, Depressionen und andere psychische Belastungen reduziert werden, wobei schon der regelmäßige Aufenthalt in einer grünen Umgebung den Blutdruck senkt und das Risiko einer Herz-Kreislauf-Erkrankung nachweisbar verringert wird. Abgesehen davon, werden durch grüne Infrastruktur Orte der Zusammenkunft geschaffen, da Parks, Gemeinschaftsgärten und andere Grünräume Menschen die Gelegenheit bieten sich zu treffen, auszutauschen und so Gemeinschaften zu bilden.

Um das volle Potential der Bäume zu nützen, müssen diese mit Wasser versorgt werden, woraus sich eine Kombination aus Grüner und Blauer Infrastruktur ergibt. Der anfallende Niederschlag kann in den Grünanlagen gespeichert bzw. versickert werden und bleibt damit ein Teil im natürlichen Wasserkreislauf. Außerdem wird dadurch das Kanalnetz entlastet. Die Verbindung mit wasserdurchlässigen Oberflächenbelägen lässt eine kleinere Dimensionierung der Versickerungsanlagen zu und führt zu einer Reduktion des Flächenverbrauchs.

Die Einsetzbarkeit der wasserdurchlässigen Oberflächenbeläge variiert dabei je nach ihren Nutzungsanforderungen, wobei Schotterrasen bzw. Rasenliner für Parkflächen geeignet sind, wohingegen TerraWay und Sickerfugenpflaster für Baumscheiben mit angrenzenden Gehwegen Verwendung finden. Allerdings wird dabei vorausgesetzt, dass das Einzugsgebiet frei von grundwassergefährdeten Stoffen ist. Aufgrund des breiteren Spektrums der zur Verfügung stehenden Pflanzen, sind solche Regengärten besonders vorteilhaft, da damit eine Steigerung der Biodiversität einhergeht. Zudem steigt mit der Biomasse die Evapotranspiration, gleichermaßen wie die adiabatische Kühlung. Es gibt unterschiedliche Methoden Bäume und Staudenbeete im urban geprägten Straßenraum zu etablieren um den Menschen einen Aufenthaltsbereich zu bereiten und damit aktive Mobilität zu fördern.

Praxishandbuch zur Transformation öffentlicher Mobilitätsräume

DI Jonathan Fetka, TU Wien, MOVE

Welche Argumente sprechen für eine Umgestaltung von Straßenräumen? Was lässt sich aus anderen internationalen Gemeinden mitnehmen, die schon viel Erfahrung in Transformationsprozessen aufweisen? Welche Möglichkeiten zur Transformation bietet der österreichische Rechts- und Vorschriftenrahmen? Und welche Methoden und Werkzeuge lassen sich für innovative Projekte nutzen?

Der Langtitel des österreichischen Leitprojekts zur Transformation öffentlicher Mobilitätsräume („Trans|formatorin*) lautet: Leitprojekt zur Pilotierung übertragbarer Ansätze zur integrierten Transformation öffentlicher Mobilitätsräume. Integrierte Ansätze, und übertragbar noch dazu! Um diesem Anspruch gerecht zu werden, hat ein vielköpfiges Konsortium ein Jahr lang recherchiert, Interviews geführt, getestet und analysiert. Das Kondensat dieser Arbeit liegt nun vor: Ein Praxishandbuch, das Treiberinnen der Transformation in lokaler Verwaltung und Politik unterstützen soll, mehr und bessere Transformationsprojekte in Gemeinden durchzusetzen. Ebenso zeigt das Praxishandbuch vielschichtige Bausteine (zu Kommunikation und Beteiligung, Planungswerkzeugen, Gestaltungsmaßnahmen, Evaluierungsmethoden) für gelungene und integrierte Planungs- und Umsetzungsprozesse auf.

Wesentlicher Bestandteil des Praxishandbuch ist das Argumentarium: Warum brauchen wir mehr Straßenraumtransformation? Aus vielen Gemeinden wird, sowohl aus Verwaltung als auch Politik, wird über immer ähnlich lautende Skepsis (etwa bzgl. der Akzeptanz oder des lokalen Handels) berichtet. Das Praxishandbuch greift diese Fragen und Themen auf, und bietet eine umfassende Übersicht zu den wesentlichsten Erkenntnissen aus Umsetzungsprojekten und deren Evaluierungen aus aller Welt. Im Fokus stehen dabei Österreichs Gemeinden um zu zeigen, was von Prozessen in Österreich zu erwarten ist.

Ebenso wird oft die StVO oder die RVS als Grund genannt, nicht ambitionierter Zü transformieren. Das Praxishandbuch zeigt Beispiele, in denen trotz einschränkender gesetzlicher Rahmenbedingungen gute Ergebnisse erzielt wurden. Ebenso werden die Erkenntnisse über Hürden aus sieben Planungsprozessen in Österreich zusammengefasst und mit Lösungsbausteinen versehen. Von zwölf (inter-)nationalen Beispielen wiederum wird gezeigt, dass man auch kleine Dinge von anderen Projekten abschauen und aneignen kann.

Zuletzt werden für die vier Projektabschnitte Ideen-, Planungs-, Umsetzungs- und Evaluierungsphase Werkzeuge und Methoden vorgestellt, die zu besseren Ergebnissen und höherer Akzeptanz führen können, sowie praxisbezogene Anwendungstipps vorgestellt.

Fußverkehrskonzept ‚Vademecum Haren‘ - Inspiration aus dem Benelux

DI Stefan Bendiks, ARTGINEERING, Brüssel

Das Fußverkehr-Vademecum ist Teil eines umfassenden Masterplans für Haren, mit untern anderem dem Ziel die Vernetzung von Haren intern und mit Brüssel zu verbessern. Dies einerseits durch ein besseres öffentliches Verkehrsangebot und dem Zurückdrängen von Durchgangsverkehr. Andererseits durch die Entwicklung eines hochwertigen Netzes von Fußgänger- und Fahrradwegen, die eine echte Mobilitätsalternative für kurze Distanzen bieten. Dieses Fußwegenetz dient sowohl als Abkürzung zwischen den verschiedenen Zentren (Bahnhöfe, Geschäfte und Einrichtungen) als auch als Ort zum Flanieren und Entdecken.

Das Fußverkehrskonzept besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen: einer gründlichen Analyse des heutigen Zustands und ein detaillierter Gesamtplan für das künftige Fußgängernetz. Dies resultierte in der Ausarbeitung eines praxis-orientierten Leitfadens (Vademecums) zum Ausbau des zukünftigen Fußverkehrsnetzes in Haren. Auf Netzniveau wurden bestehende und neue Wege und Pfade definiert und priorisiert. Dabei wurde auf die verschiedenen landschaftlichen Gegebenheiten (urban, agrarisch, Feuchtgebiet), sowie die Funktion im Netzwerk (regional, interkommunal, lokal) eingegangen. Auf Detailniveau wurden dann situationsbedingt Vorgaben zu Abmessungen, Bodenbelägen, Begrünung, Möblierung, Wegweisung und Beleuchtung entwickelt. Diese gingen bewusst von schon bestehenden Elementen und getroffene Festlegungen aus, um so ein stimmiges Ganzes zu schaffen, das sich inkrementell umsetzen lässt. Ziel ist es, die Nutzung und Sichtbarkeit der Fußwege zu erhöhen, sie attraktiver zu machen und ihre Instandhaltung zu optimieren.

Haren verfügte schon vorher über ein sehr dichtes und altes Netz von Wegen und Pfaden. Zusammengenommen ergaben diese Verbindungen ein Gesamtnetz von etwa 10 km Länge. In den letzten Jahren sind jedoch viele dieser Wege und Pfade verschwunden, einige wurden in Infrastrukturprojekte integriert, andere in Wohnungsbauprojekte und wieder andere wurden dreißig Jahre lang nicht mehr benutzt, wodurch sie laut Gesetz privatisiert werden können. Die Stadt Brüssel wollte das noch vorhandene Fußwegenetz erhalten und vervollständigen, um die aktive Mobilität zu fördern und gleichzeitig den ländlichen Charakter dieses Stadtteils zu bewahren, und hatte daher beschlossen, das Netz von Fußwegen und Pfaden aufzuwerten.

Die Stadt Brüssel führte in Vorbereitung ein Projekt zur Inventarisierung und Aufwertung der Wege in der Region durch. Es umfasste auch die Aktualisierung und Digitalisierung des Atlas der Nebenwege von Haren. Diese Arbeiten bildeten den Ausgangspunkt für die Analyse des Zustands des Wegenetzes in Haren. Gleichzeitig wurde ein partizipativer Prozess zur Konsultation und Einbeziehung der Anwohner in die Überlegungen zu dieser Bestandsaufnahme eingeleitet. Im Rahmen dieses Prozesses wurden die Verbindungen ermittelt und priorisiert und ein zu erhaltendes und zu vervollständigendes Netz sowie ein Aktionsplan zur Erhaltung, Aufwertung und Förderung der Wege und Pfade in Haren erstellt.



Vademecum Haren

Autor:innen:

Stefan Bendiks, Aglaée Degros, Ana Daniela Dresler,
Clément Gay (Artgineering) Trage Wegen (NGO)

<https://www.artgineering.eu/portfolio/vademecum-des-sentiers-et-chemins-de-haren>

Empfehlungen für einen inklusiveren öffentlichen Verkehr mit Fokus auf automatisierter Mobilität -Schlussfolgerungen aus dem Projekt CATAPULT

Jannik Rieß, MSc., AustriaTec; Lena Zeisel, MSc., AustriaTech; Mag.^a Karin Ausserer, FACTUM

Das CATAPULT-Projekt (2021-2023) hatte zum Ziel, die Bedürfnisse und Anforderungen potenzieller Nutzer:innengruppen gegenüber automatisierten, bedarfsorientierten Mobilitätslösungen in Städten zu erfassen. Die Zielgruppen waren Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen. Durch Interviews, Feldstudien und Serious Games wurden Daten erhoben um zu erfassen, was ein inklusiver (automatisierter) öffentlicher Verkehr leisten muss, um von den definierten Zielgruppen genutzt zu werden. Die Ergebnisse aus den verschiedenen Erhebungsmethoden wurden in Expert:inneninterviews nochmals reflektiert und priorisiert, um Handlungsempfehlungen für die öffentliche Hand abzuleiten. Hier sollen die wichtigsten Ergebnisse und Empfehlungen aus dem Projekt vorgestellt werden.

1) Empfehlungen für einen inklusiveren öffentlichen Verkehr

Viele der Anforderungen die im Rahmen von CATAPULT gegenüber automatisierten Fahrzeugen des ÖV erhoben wurden, gelten generell auch für den nicht-automatisierten Öffentlichen Verkehr (ÖV). Dies zeigt, dass Barrierefreiheit nicht nur für die Entwicklung zukünftiger automatisierter Fahrzeuge mitgedacht werden muss, sondern auch das bestehende ÖV-System laufend auf Barrierefreiheit überprüft werden sollte. Themen hier sind die multisensorische Informationsvermittlung, einfaches und leistbares Ticketing sowie ein Fokus nicht nur auf das Verkehrsmittel selbst, sondern auch auf der Barrierefreiheit der dazugehörigen Infrastruktur, wie Haltestellen. Auch die operativen Aspekte – wie beispielsweise Umsteigezeiten- spielen eine Rolle. Seite 2

2) Empfehlungen für einen barrierefreien, bedarfsorientierten und automatisierten Verkehr

Während das Fahrzeugdesign eine essenzielle Voraussetzung von Inklusion und Barrierefreiheit automatisierter Mobilitätsservices ist, sind weitere Aspekte zu berücksichtigen: Sicherheit und das Sicherheitsempfinden sind die wichtigsten Themen, wenn es um die Akzeptanz von automatisierten Fahrzeugen geht. Was es braucht, damit sich Nutzer:innen sicher fühlen, ist dabei stark von der jeweiligen Nutzer:innengruppe abhängig. Im Sinne einer weichen Implementierung sollten bei Einführung von automatisierten Fahrzeugen im ÖV ergänzende zielgruppenspezifische Trainings- und Bildungsmaßnahmen gesetzt werden. Die Projektergebnisse zeigen zudem, dass es im automatisierten Verkehr ein wesentlich umfassenderes Informationsangebot braucht: Die Fahrgäste haben keine Busfahrer:in mehr, dem:der sie Kontrolle über die Fahrt anvertrauen oder Fragen stellen können, wodurch ein höherer Informationsbedarf im Vorfeld und während der Fahrt für die Fahrgäste entsteht.

Die Zuständigkeiten für verschiedene Anwendungsfälle, in denen bisher Busfahrer:innen verantwortlich waren (z.B. technische Gebrechen, Notfälle etc.), müssen zukünftig für die Fahrgäste eindeutig definiert werden. Die Ergebnisse von CATAPULT legen ebenfalls nahe, dass die Interessen verschiedener Zielgruppen gegenüber automatisierten Fahrzeugen sich widersprechen können. Daher ist es wichtig auf alle Zielgruppen einzugehen (z.B. digitale und analoges Ticketing ermöglichen).

3) Empfehlungen für partizipative Methoden im Entwicklungsprozess inklusiver automatisierter Mobilitätslösungen



Bei der Planung neuer (automatisierter) Mobilitätsservices sollten die (lokalen) Zielgruppen zukünftig in die Entwicklung einbezogen werden, um Barrierefreiheit und die Nutzungsakzeptanz für alle Personengruppen sicherstellen zu können. Dazu ist es notwendig, eine Partizipationskultur zu etablieren, die von Beginn an eines Planungs- oder Entwicklungsprozesses unterschiedliche, diverse Nutzer:innengruppen in geeigneten Formaten - die die Anforderungen der Zielgruppen berücksichtigen (d.h. online vs. physisch, Zeitpunkt der Durchführung, verwendetes Material) - einbindet.

Automatisierter Shuttle in Pörtschach am Wörthersee © AustriaTech

Sicher bewegt in den Kindergarten

Mag.^a Birgit Appelt, SPES Zukunftsakademie

Kinder unter 6 Jahren kommen größtenteils mit dem Auto oder dem Kindergartenbus in den Kindergarten. Wird das Kind mit dem Auto gebracht, muss es in den Kindergarten begleitet werden und das Auto wird geparkt. Oftmals sind jedoch keine ausreichenden Parkflächen vor dem Kindergarten vorhanden und die Autos werden auf Verkehrsflächen oder Gehsteigen abgestellt. Kinder, die zu Fuß oder mit dem Roller mit ihren Eltern kommen, sind gefährdet. Zudem haben Kinder unter 6 Jahren einen besonders hohen Bewegungsbedarf.

Anhand aktueller Praxisprojekte werden Maßnahmen gezeigt, die mit Beteiligung der Gemeinde, des Kindergartens, der Eltern und bei Bedarf des Busunternehmens erarbeitet wurden. Gemeinsames Ziel war es, das hohe Verkehrsaufkommen vor dem Kindergarten zu reduzieren und die Bewegung der Kinder zu fördern.

Die Kinder sollen sicher und gesund in den Kindergarten kommen. Maßnahmen waren u.a. eine Wegekarte für den Kindergarten, Elemente um den Weg attraktiver zu gestalten und die Bewusstseinsbildung für die Eltern.

Die SPES Zukunftsakademie entwickelte vor zehn Jahren das Projekt sicher bewegt-Elternhaltestelle für Schulen, das bereits in 70 öö. Gemeinden begleitet und umgesetzt wurde. Aktuell rückt immer mehr das Mobilitätsverhalten rund um den Kindergarten in den Fokus.



Kindergartenkinder zu Fuß und sicher unterwegs.

Zu Fuß gehen, die optimale Vorbereitung für die Teilnahme am Straßenverkehr mit Rad, oder Scooter

Benedikt Hierzer, MA, Easy Drivers Radfahrschule

Sicheres Rechts- und Linksabbiegen für Schulklassen vorbereitende Übungen zu Fuß im Turnsaal

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

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

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

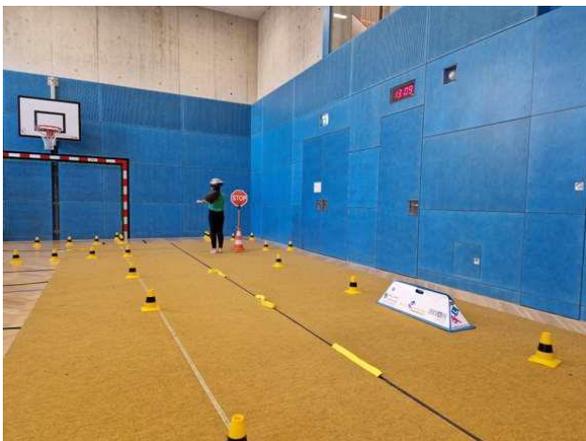
Dadurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, Unfällen und Verletzungen. Für Kinder, Jugendliche und Erwachsene mit wenig Erfahrung ist es sinnvoll vorab zu Fuß und ohne Rad diese Abläufe zu erlernen, zu üben und einzuprägen. Hierbei geht es um die richtige Abfolge beim Abbiegen, ebenso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

sind die Ergebnisse für sicheres Abbiegen und richtiges Verhalten an Kreuzungen wesentlich besser, da die Abläufe schon "eingeschliffen" sind.

Die Vorrangregeln lassen sich außerdem in der Übung „Vorrangachter “ sehr gut spielerisch üben und simulieren. Auch die Spielform „Schulterblick “ eignet sich gut um das nötige Wissen spielerisch zu vermitteln. Aus diesem Wissen heraus führt die Easy Drivers Radfahrerschule seit 2022 diese „zu Fuß-Sicherheitskurse “ an Volksschulen, Mittelschulen und AHS um. Der „zu Fuß-Sicherheitskurs “ hat folgende Eckpunkte und Inhalte:

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

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



Parkbank 2.0

DI Erik Czejka, Zuko - A project of Spact e.U.



<https://zuko.city/>

Es handelt sich um die nächste Generation von Stadtmöbel - die Parkbank 2.0.

Zuko (ehemals Grätzlsitz) ist ein kostenloser Verleihservice für mobile Stadtmöbel. Es ermöglicht den Nutzenden, den öffentlichen Raum einfacher und flexibler nach ihren Vorstellungen zu gestalten. Zuko fördert die Gemeinschaft und Aufenthaltsqualität in den Nachbarschaften – unter dem Motto »reclaim the streets«.

Um den Fußverkehr zu steigern, benötigt es eine gewisse Sitzinfrastruktur. Oder wie es Renate Albrecher in Salzburg passend formulierte: „Parkbänke sind die Tankstellen für Fußgeher“.

Was ist Zuko?

Zuko ist ein kostenloser Verleihservice für mobile Stadtmöbel. Es funktioniert ähnlich wie eine öffentlich zugängliche Paketbox, jedoch mit Klappstühlen. Damit kannst du den öffentlichen Raum, wie Plätze und Parks, noch einfacher und flexibler nach deinen Vorstellungen nutzen. Zuko stellt eine smarte und mobile Version der herkömmlichen Parkbank dar – quasi die Parkbank 2.0.

Wie funktioniert Zuko?

Lade unsere App für iOS oder Android herunter und verifiziere dich. Anschließend scanne den QR-Code an der Station und folge der Anleitung auf deinem Handy, um Stühle aus der Station zu entnehmen. Überprüfe die Stühle auf mögliche Mängel, genieße die Umgebung und gib sie nach Gebrauch in der Station zurück.

Wie verwende ich die Stühle richtig?

Gehe sorgsam um, damit unsere Community sie lange nutzen kann. Pro Stuhl nur eine Person bis maximal 100kg. Das Möbel dient zum Sitzen – für Akrobatik oder Kunststücke gibt es bessere Turngeräte. Hinterlasse deine Umgebung sowie Stühle und Station sauber. Nimm während der Ausleihe Rücksicht auf deine Mitmenschen und blockiere dabei keine Gehwege, Blindenleitsysteme oder andere Verkehrsteilnehmer:innen. Bring die Stühle bitte innerhalb von drei Stunden oder vor dem Ruhemodus zurück.

Ab welchem Alter und bis wie viel Gewicht?

Ab 14 Jahre und bis maximal 100kg.

Wann und wie lange kann ich Zuko nutzen?

Der Service ist täglich verfügbar. Bei manchen Stationen gibt es einen Ruhemodus, wie etwa während der Nachtruhe von 22 – 6 Uhr. Das dient für ein friedliches Miteinander in der Stadt. Retourniere innerhalb von drei Stunden oder vor dem Ruhemodus die Stühle, das ist für uns wichtig, damit sie nicht verloren gehen und wir eine faire Nutzung des Services garantieren können.

Wo darf ich Zuko verwenden?

Im öffentlichen Raum und im Umfeld zur Station.

Mehr als vier Stühle ausleihen?

Eine andere Person kann noch weitere Stühle für euch ausleihen.

Weitere Infos:

<https://zuko.city/>

PARADIES - Performative Bürgerbeteiligung und Transformationspfade für Klima, Gesundheit und demografischen Wandel

Mag.^a Karin Ausserer, Factum-apptec ventures GmbH

Wie schaut eine Nachbarschaft aus, die gesundheitsfördernd und klimafreundlich ist und das soziale Miteinander unterstützt? Dieser zentralen Fragestellung widmen wir uns in dem Forschungsprojekt PARADIES, das im Rahmen der Ausschreibung Digitale Technologien für Mensch und Gesellschaft von der FFG gefördert wird. Das Forschungsteam besteht aus Sozialwissenschaftlerinnen (Factum), Verkehrsplanerinnen (B-NK), Sportwissenschaftler:innen (Uni – Graz) und Bewusstseinsbildner:innen (Klimabündnis Österreich)

Menschen in ihrer Vielfalt stehen im Zentrum unseres Forschungsprojektes. Der Fokus liegt dabei auf alten Menschen und ihren Angehörigen. Gemeinsam mit den Zielgruppen erarbeiten wir mit Hilfe von performativen Beteiligungsmethoden Lösungsansätze, wie der öffentliche Raum ein Ort für Gesundheitsförderung und sozialen Austausch wird und gleichzeitig dem Klimawandel entgegenwirkt. Welche Bedürfnisse haben alte Menschen und deren Angehörigen, wenn sie im öffentlichen Raum unterwegs sind, was unterstützt ihre selbstständige aktive Mobilität, wie können Nachbarschaften sorgend werden, welche digitalen Technologien haben das Potenzial diese Entwicklungen zu fördern, sind dabei wichtige Fragestellungen.

Lösungsansätze diskutieren wir zudem mit Stakeholder:innen auf Gemeindeebene in Bezug auf relevante Schritte für die Umsetzung. Als Pilotgemeinden stehen uns dabei Klosterneuburg und Wiener Neudorf zu Verfügung.

In Hinblick auf die Beteiligungsmethoden der alten Menschen gehen wir neue Wege mit der Zielgruppe. Wir wenden statt rein kommunikativer Formate, performative Methoden an, bei denen sich die Beteiligten direkt in der Nachbarschaft mit einer Handlung ausdrücken können. Zudem nehmen wir uns ein Beispiel an dem innovativen "Healthy Street" Programm und betrachten die Straße als einen auf den Menschen bezogenen Raum, der sich exzellent eignet um die "öffentliche Gesundheit" (public health) direkt dort hinzubringen, wo die Menschen leben und ihren Alltag bewältigen.

Das Projekt Paradies hat im Oktober 2023 gestartet, bei der Walk Space Konferenz werden erste Ergebnisse der performativen Beteiligungsprozesse präsentiert werden.

Mit Bürger:innenbeteiligung zu fußgängerfreundlichen Städten

Pascal Fuhr, Senf.app

Mit Bürger:innenbeteiligung zu fußgängerfreundlichen Städte

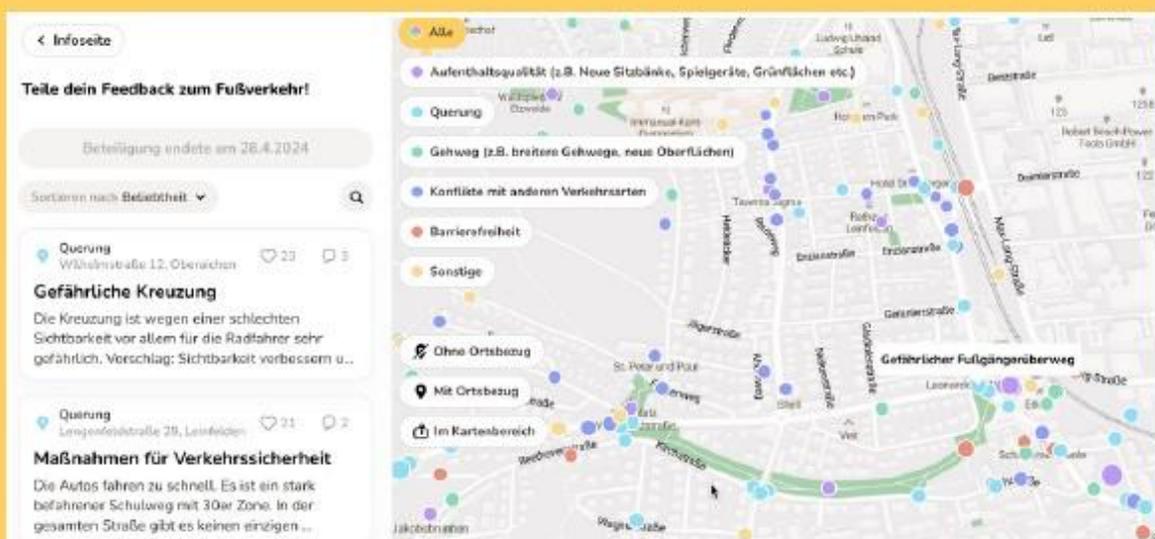
Um die Bedürfnisse der Menschen in den Vordergrund der zukünftigen Mobilitätsplanung zu stellen, geht kein Weg an der Beteiligung von Bürger:innen vorbei. Und zwar die Beteiligung aller Menschen!

Was ist Senf?

Mit Senf wollen wir Partizipation in der Stadt- und Mobilitätsplanung neu denken. Unsere digitale Plattform ist darauf ausgelegt, die Beteiligung der Öffentlichkeit in Stadtplanungsprojekten effizient und einfach zu gestalten. Mit Hilfe innovativer Formate beziehen wir Bürger:innen sowie weitere Stakeholder aktiv mit ein und sammeln so relevante Insights für eine kollaborative Stadtentwicklung.

Mobilität als Schwerpunkt

Knapp 60% unserer Projekte haben einen Mobilitätsfokus. Senf wird von Verkehrsplanungsbüros zur digitalen Beteiligung in Fuß-, Rad-, ÖPNV-, Parkraum- und integrierte Mobilitätskonzepten eingesetzt. Dabei helfen vor allem kartenbasierte Umfragen, relevante Insights zum Mobilitätsmustern und -bedarfen der Bürger:innen vor Ort einzusammeln.



Senf

KLIMA*INSELN kühlen City Hotspots

Christoph Fürst, Arge Klima*Inseln

Datenblatt mini:

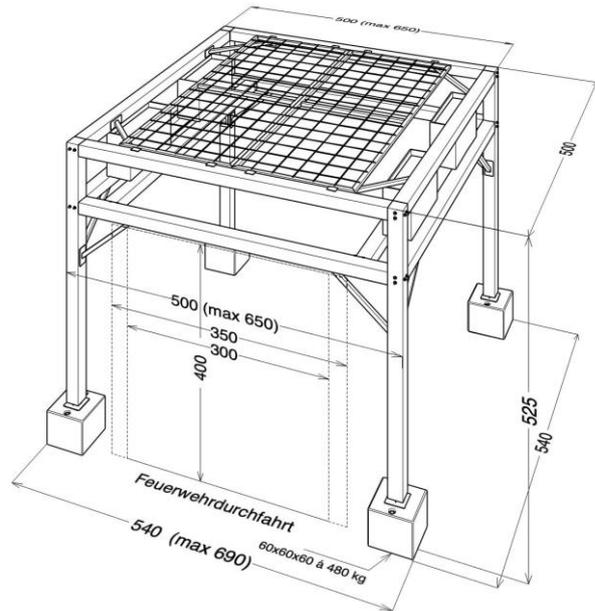
Das Datenblatt bezieht sich auf ein KLIMA*INSEL-Modul 5 x 5 x 5 m, mit vier Pflanztrögen, einem Bewässerungssystem und vier Betonfundamenten.

Materialien:

Holz (heimische Lärche)

Stahl (verzinkt)

Betonfundamente (60 x 60 x 60 à 480 kg)



- Es ist eine lichte Durchfahrtshöhe / -breite von 4 x 3,5 Metern für Einsatzfahrzeuge gegeben.
- Das Gesamtgewicht der Konstruktion inklusive Bepflanzung und Betonsockel beträgt maximal 8,3 Tonnen.
- Die Tragfähigkeit der Pflanz-Ebenen beträgt gesamt 2,2 Tonnen.
- Unser Wassermanagement-System zeichnet sich durch wetterdaten-basierende Gießzyklen, Erdfeuchtesensoren sowie einem Regensensor aus.
- Bewässerung erfolgt über eine am Boden stehende Zisterne oder einem direkten Wasseranschluß. Mit speziellen Anlagen können Dach- und Grauwasser nutzbar gemacht werden. Bei Interesse bitten wir Sie, Kontakt mit uns aufzunehmen.
- Heimische Pflanzen sind Pfeifenwinde, traubenloser Wein und Trompetenblume sowie die noch exotische Kiwi.
- Die berechnete Statik berücksichtigt folgende Lastfälle:
Regelschneelast lt. Norm 150 kg/m², tatsächlich 50 kg/m²
Windlast 27,4 m/s (= 98,7 km/h) mit 50% Durchlässigkeit

Haltbarkeit:

Unter Beachtung aller Servicemaßnahmen ist mit einer Mindest-Haltbarkeit der Holzkonstruktion von 10 Jahren zu rechnen. Eine Begutachtung durch geschultes Personal muss jährlich stattfinden.

Konditionen:

Lieferzeit: 4 Monate

Unter bestimmten Bedingungen ist eine Lieferung im Umkreis von 80 km von Linz im Preis der KLIMA*INSELN enthalten. Sollte Ihr Aufstellungsort nicht den Bedingungen entsprechen oder weiter als der angeführte Lieferradius entfernt sein, freuen wir uns auf Ihre Kontaktaufnahme, um örtliche Gegebenheiten zu berücksichtigen und ein individuelles Angebot zu erstellen.

Bezahlung: 1/3 bei Auftragsunterzeichnung,

1/3 nach Montage der Holzkonstruktion,

1/3 nach Installation Wassermanagement, Bepflanzung und Übergabe/Abnahme

Bauseitige Vorbereitungen sowie Voraussetzungen für eine Aufstellung:

Gefestigter und verdichteter Untergrund, zulässige Bodenpressung > 80 kN/m²

Anbindung an Strom, Wasser, W-Lan

Am Aufstellungsort sollte für Kranarbeiten eine freie Höhe von 10 Meter zur Verfügung stehen.

Version #02V23 © ARGE KLIMA*INSELN www.klimainseln.com



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , 4. Juni 2024

PLENUM:
STRATEGIEN FUßVERKEHR AUF BUNDESEBENE UND
GOOD-PRACTICE STADT WIEN



Foto: (c) IBA_Wien-Agnes Ackerl

Klimaaktiv mobil Bundesförderung Gehen in Österreich – was hat sich getan

*DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Wiebke Unbehaun, BMK, Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement
Vorstellung neuer Bundesfußverkehrskordinator DI Bernhard Kalteis, BSc, BMK*

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

Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der Tagungsdokumentation nachzulesen.

2 Millionen Fußgänger*innen in Wien – strategische Fußverkehrsplanung

DI Clemens Horak, Stadt Wien, MA 18-Stadtentwicklung und Stadtplanung

Die Stadt Wien hat im Jahr 2023 die Marke von 2 Millionen Einwohner*innen überschritten und wächst in den nächsten Jahren weiter. Diese Entwicklung stellt in Kombination mit dem Klimawandel an die Stadt Wien seit vielen Jahren stets wachsende und komplexere Herausforderungen. Dementsprechend wird auch reagiert und mit Strategien und Konzepten auf verschiedenen Ebenen geantwortet, um eine langfristig, nachhaltige Stadtentwicklung zu gewährleisten.

Die Gründe für den Fußverkehr und dessen Förderung sind vielfältig und auch quantifizierbar. Aktive Mobilität ist mit Abstand die verträglichste und sozialste Fortbewegungsart.

Seit dem Einzug des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt wird über verschiedene Wege ein Paradigmenwechsel eingeläutet. Das Verständnis der Straße als Lebensraum bringt neue Möglichkeiten, Chancen und Qualitäten für alle Menschen. Der öffentliche Raum wird vielfältiger, lebendiger und diverser.

In der Stadt Wien haben sich die folgenden Planungsprinzipien für den Fußverkehr sowohl in der Bestandsstadt, als auch in neuen Stadtentwicklungsgebieten verankert:

- Stadt der kurzen Wege
- Gute Gestaltung für mehr Aufenthaltsqualität
- Strategische Infrastrukturentwicklung
- Barrierefreiheit
- Klimasensible Um- und Neugestaltung
- Verkehrssicherheit auf höchstem Niveau
- Zielgruppenorientierte Sensibilisierung und Planung
- Orientierung und Routenplanung

Der Vortrag wird auf wichtige Projekte und Umsetzungstools der Stadt Wien eingehen, welche für den Fußverkehr eine entscheidende und prägende Rolle gespielt haben.



Stadt Wien/G. Götzbrucker < <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/> >

LiDo geht – Zu Fuß links der Donau

DIⁱⁿ Petra Jens, MSc, Mobilitätsagentur Wien, Beauftragte für Fußverkehr

In den beiden Wiener Bezirken links der Donau – Floridsdorf und Donaustadt - engagieren sich seit Herbst 2021 zwei Bezirksgruppen für Zu-Fuß-Gehen im mehrjährigen Prozess von „LiDo geht – Links der Donau geht was weiter“. Dabei geht es darum, die Kultur des Zu-Fuß-Gehens in den großen Flächenbezirken zu etablieren. Drei Ziele stehen bei LiDo geht im Mittelpunkt:

- Motivation zum Zu-Fuß-Gehen, mittels Veranstaltungen und einer LiDo-Fußwegekarte
- Verbesserungen am Fußwegenetz, anhand eines partizipativ erstellten Maßnahmenkatalogs
- Eine Kultur des Zu-Fuß-Gehens, mit Hilfe eines nachhaltigen sozialen Netzwerks – der „LiDo geht-Community“



Copyright: Stadt Wien/C.Fürthner

LiDo geht - Wien zu Fuß (wienzufuss.at):
<https://www.wienzufuss.at/lido-geht/>



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , 4. Juni 2024

PLENUM:
INTERNATIONALE GOOD-PRACTICE



Foto:(c)StadtWien_GerdGötzenbrucker

“Leefbuurten” - Inspiration zur Verwirklichung fußgängerfreundlicher, lebendiger Quartiere

Stefan Bendiks Dipl. Ing. ARTGINEERING

Der niederländische Begriff „Leefbuurten“ beschreibt klimaresistente und weitgehend autofreie „Lebendige Nachbarschaften“, in denen es sich angenehm zu Fuß gehen, radfahren und leben lässt. Die Gestaltung des öffentlichen Raums in diesen Quartieren trägt zur Entwicklung sicherer, gesunder, sozialer und nachhaltiger Gemeinschaften bei, indem sie über die reine Verkehrsfunktion hinausgeht und mehr Raum für die vielen Raumanforderungen bietet, mit denen unsere Straßen konfrontiert sind. Sie sind angenehme Verweilorte, die auf die Bedürfnisse von Jung und Alt gleichermaßen zugeschnitten sind. Ihre Gestaltung bietet Raum für Begegnung und Aktivität, für Natur und Grün, für Wasser und Bäume, die Sommerhitze und Trockenheit mildern können, für gesündere Luft und für ruhigere Orte. Radfahren und Zufußgehen sind eine Selbstverständlichkeit. Das Auto ist nicht dominierend präsent.

Es geht darum aktive Mobilität (Zufußgehen und Radfahren) als Mittel zur Schaffung vitaler, lebenswerter, integrativer und gesunder Quartiere zu nutzen. Mit Erreichbarkeit für alle: Jung und Alt, alle Geschlechter, Ethnien und Fähigkeiten. Das Projekt fördert Verhaltensänderungen und formuliert praktische Leitlinien für die Umgestaltung von Stadtvierteln, bei der alle NutzerInnen berücksichtigt werden. Die Studie im Auftrag verschiedener, interdisziplinärer Akteure der Region Flandern kombiniert Städtebau und Landschaftsarchitektur mit Verkehrsplanung; Top-down mit Bottom-up-Ansätzen; sowie Praxis mit Forschung. Artgineering hat mit Unterstützung der VUB (Vrije Universiteit Brussel) und in Zusammenarbeit mit verschiedenen Gemeinden inspirierende Beispiele, Strategien und praktische Gestaltungsprinzipien untersucht und dokumentiert. Das Resultat ist ein Plädoyer für "lebendige Nachbarschaften", welches Kommunen und andere Akteure, zur Gestaltung und Realisierung von fußgängerfreundlichen, lebendigen Nachbarschaften inspiriert. Die Erkenntnisse über die Bedeutung von Netzwerk, Nähe, Ästhetik, Ökologie und Prozess sind in einer Broschüre gebündelt. Die Präsentation zeigt internationale Best-Practice-Beispiele mit positiver Überzeugungskraft um Bürger und politische Entscheidungsträger zum Mitmachen zu bewegen. Die Studie führte zu konkreten Folgeprojekten für die tatsächliche Umwandlung mehrerer Stadtviertel in "Leefbuurten" in Flandern.



Leefbuurten Studie

INSPIRATIE
Eva Lanxmeer, Culemborg (Nederland)



Autor:innen:

Stefan Bendiks, Aglaée Degros, Ana Daniela Dresler, Clément Gay (Artgineering)

Eva Van Eenoo en Kobe Boussauw (Vrije Universiteit Brussel)

<https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/publicaties/leefbuurten-resultatenonderzoekstraject?subsite=leefbuurten>

https://vlaamsbouwmeester.be/sites/default/files/uploads/Brochure%20Leefbuurten_46blz%20%2B%20cover_1012_web.pdf

Quellen:

ISBN 9789040304118



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
***Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff.
Räume & lebenswerte Straßenräume***
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , **4. Juni 2024**

**PARALELL-WORKSHOPS:
IMPULSVORTRÄGE UND DISKUSSIONEN**

Es stehen 6 Workshops zur Wahl:

WORKSHOP A: Erfahrungsberichte Masterplan Gehen / Fußverkehrskonzepte

WORKSHOP B: Wirtschaft und zu Fuß

WORKSHOP C: Die Seestadt Aspern – ein Modell – Zukunft

WORKSHOP D: Gerechtigkeit im Öffentlichen Raum - Gut zu Fuß im Alltag und am Arbeitsweg

WORKSHOP E: Fußgängerfreundliche Infrastrukturen klimafit

WORKSHOP F: Neue Straßenräume verkehrsberuhigt - Supergrätzl und Superblocks



Je Impulsbeitrag stehen ca. 10 Min. zur Verfügung

ca. 5 Beiträge je Workshop, Diskussion nach den Leitfragen

Masterplan Gehen in Wien stellt sich selbst vor

*Dr.ⁱⁿ Astrid Klimmer-Pöllertzer; Stadt Wien, MA 18-Stadtentwicklung und Stadtplanung
Dlⁱⁿ Petra Jens, MSc, Mobilitätsagentur Wien, Beauftragte für Fußverkehr*

Dem Zufußgehen kommt in einer Großstadt wie Wien eine bedeutende Rolle zu. Viele Besorgungen des täglichen Lebens werden, vor allem in den dicht bebauten Stadtteilen, komplett zu Fuß erledigt und auch der Weg zur ÖV-Haltestelle wird meist zu Fuß zurückgelegt. Daneben gibt es auch noch das weniger zielgerichtete Flanieren, bei dem man den vielfältigen Stadtraum auf sich wirken lassen kann.

Wien war immer schon eine Stadt der Fußgänger*innen. Um den sehr hohen Standard beim Zufußgehen zu bewahren und auch im Angesicht des Klimawandels attraktive Bedingungen beizubehalten, werden laufend Investitionen in den Um- und Ausbau des Fußwegenetzes getätigt. Förderungen für das Zufußgehen werden als Investition in eine umweltfreundliche und lebenswerte Stadt mit hoher Lebensqualität betrachtet. Dafür wurde seitens BMK eine Förderschiene zur Förderung des Fußverkehrs im Rahmen des Programms „klimaaktiv mobil“ ins Leben gerufen.

Seit 2021 werden im Rahmen der Masterpläne Gehen auf Bezirksebene Strategien für die Förderung des Zufußgehens erstellt. In kurzer Zeit konnten bereits Masterpläne für 16 der 23 Wiener Bezirke erstellt werden und 2024 befinden sich weitere Bezirke in Bearbeitung. Die Erfolgsgeschichte „Masterpläne Gehen in Wien“ wird somit weitergeführt.

Die Umsetzung der Masterpläne erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Bezirken sowie den Fachdienststellen der Stadt Wien, der Mobilitätsagentur Wien und den jeweiligen Planungsbüros, die für die Erstellung beauftragt werden. Die Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung nimmt hierbei eine zentrale koordinierende Rolle ein und wickelt den Erstellungsprozess mit den Bezirken und den beauftragten Planungsbüros ab. Die intensive Begleitung der Prozesse durch die MA 18 ermöglicht einen wertvollen Wissenstransfer – Gelerntes aus Erstellungsprozessen bisheriger Masterpläne kann direkt in zukünftige einfließen und eine bezirksübergreifende Betrachtung und Vernetzung wird sichergestellt. Die Masterpläne Gehen werden nicht als statische Momentaufnahmen gesehen, sondern bilden die Basis für stetige Weiterentwicklungen. Die gemeinsamen Anstrengungen von Stadt und Bezirken verdeutlichen, dass Wien nicht nur eine Stadt der Fußgänger*innen ist, sondern aktiv daran arbeitet, die Bedingungen für das Zufußgehen stetig zu verbessern.



Copyright: Stadt Wien/C.Fürthner

<https://www.wienzufuss.at/masterplan-gehen/>

Fußverkehrskonzepte in kleineren Gemeinden in der Steiermark

Dr. Peter Sturm, Land Steiermark



Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+



Die „Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+“ wurde im Rahmen der Walk-Space-Konferenz im Herbst 2023 in Weiz vorgestellt. Seitdem wird mit 15 Gemeinden und Städten an der Erstellung von örtlichen Fußverkehrskonzepten sowie an der Umsetzung gearbeitet. Während der Aufbau der Konzepte mit Problemanalyse, Soll-Wegenetz und Maßnahmenableitung immer ähnlich ist, sind Herausforderungen und Lösungsansätze im Detail sehr vielseitig.

Das Land Steiermark nützt die intensive Zusammenarbeit mit den Gemeinden, um bis zum Herbst 2024 Erfahrungen zu sammeln, die in die Erstellung der landesweiten Förderrichtlinie (als Anschlussförderung an klima:aktiv mobil) für Gemeinden der Steiermark einfließen sollen.

Der Vortrag soll Einblicke in den Ablauf der steirischen Pilotphase geben sowie erste Erkenntnisse und den aktuellen Stand beschreiben.

https://www.news.steiermark.at/cms/dokumente/12929854_29771102/2f12e71c/Fu%C3%9Fverkehrsstrategie_Steiermark%202030%2B_Web.pdf

•

Erfahrungen bei der Erstellung von Masterplänen Gehen in Wien

Dⁱⁿ Olivia Kantner, komobile Wien

Die Masterpläne Gehen bilden die Grundlage für eine Fußverkehrsförderung durch klima**aktiv** mobil und beinhalten Vorschläge zu baulichen und raumplanerischen sowie bewusstseinsbildenden Maßnahmen. Für eine qualitativ hochwertige Fußinfrastruktur müssen auf die lokalen Verhältnisse angepasste Maßnahmen ausgearbeitet und umgesetzt werden. Dabei gilt es die Besonderheiten der Umgebung und des öffentlichen Raums zu berücksichtigen und die spezifischen Defizite zu minimieren. Auf lokaler Ebene wurden Fußverkehrskonzepte von komobile für die Wiener Bezirke Neubau, Alsergrund, Favoriten, Hernals, Döbling und Brigittenau erarbeitet.

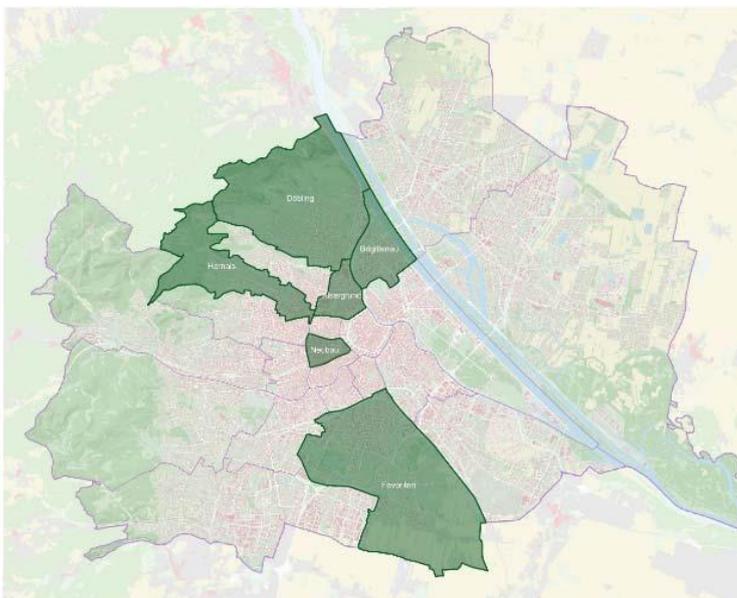
An Hand von Beispielen wird aufgezeigt, welche generellen und speziellen Probleme aufgrund der Strukturen und räumlichen Umgebung und welche Entwicklungschancen vorhanden sind.

Dabei spielen die Lage, ob innerstädtisch oder weiter außenliegend, die örtlichen Zentren und vorhandenen Nutzungen sowie die Dichte der Bebauung eine entscheidende Rolle. Ein wesentliches Hindernis für den Fußverkehr sind Barrieren, welche linienhaft z.B. in Form von stark befahrenen Straße oder auch flächenhaft

z.B. durch abgegrenzte Gebiete auftreten können. Ein besonderer Impuls wird durch örtliche Entwicklungen wie große Bauvorhaben oder Ausbau von höherrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben.

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

Abbildung: Masterpläne Gehen - Konzepte in Wien durch komobile erstellt



Quelle: basemap, bearbeitet: komobile

Masterplan Gehen Graz

Dⁱⁿ Renate Platzer, Stadt Graz, Fußverkehrskoordination

Mit dem Masterplan Gehen hat die Stadt Graz ein strategisches Dokument zur Förderung des Fußverkehrs erarbeitet. Er wurde im Jänner 2024 im Gemeinderat beschlossen.

Im Zuge der Erstellung des Masterplan Gehen fand ein Beteiligungsprozess mit relevanten Akteur:innen, in Form von 3 Workshops, statt. Bei diesem wurden die vorgeschlagenen Ziele des Masterplans abgestimmt, die Handlungsfelder für die Konkretisierung der Ziele ergänzt und Problemstellen sowie Maßnahmen für die weitere Bearbeitung des Masterplans eingeholt.

Es wurden vier Ziele mit mehreren Handlungsfeldern, zur Förderung des Fußverkehrs, definiert. Zu jedem Handlungsfeld wurden zahlreiche allgemeingültige Maßnahmen zur Erreichung der Ziele verfasst. Diese haben einen baulichen, einen Raum- und Siedlungsentwicklungs- bzw. einen bewusstseinsbildenden Charakter. Zusätzlich wurden neben den qualitativen Zielen Indikatoren (quantitative Ziele) für die Evaluierung der Zielerreichung festgelegt.

In dem Masterplan Gehen Graz stehen vor allem die schützenswertesten Personen unserer Gesellschaft im Vordergrund. So wurde bei der Ausarbeitung des Soll-Fußwegenetz ein Fokus auf Orte mit hoher Frequenz vulnerabler Personen, also Kindern, Senior:innen und mobilitätseingeschränkten Personen, gelegt. Zusätzlich flossen die Grundlagen der Analyse und des Beteiligungsprozesses in die Ausarbeitung des Soll-Fußwegenetzes ein. Dieses Netz besteht aus Verbindungen unterschiedlicher Prioritätsstufen und bietet eine Grundlage für die strategische Planung und Umsetzung. Bei der Typologisierung wird zwischen dem Hauptfußwegenetz und dem Ergänzungsfußwegenetz unterschieden. Diese spiegelt sich unter anderem auch in der Priorisierung von Infrastrukturprojekten wieder. Zusätzlich wurden die Umfelder der Einrichtung von den schützenswertesten Personengruppen in einer Gehdistanz von fünf Minuten genauer betrachtet und das Angebot und die Qualität der Gehsteige und Gehwege, die Unfallhäufungspunkte sowie die Gefahrenstellen gemäß den Schulwegplänen untersucht. Dies ist, neben den Rückmeldungen aus den Workshops, unter anderem die Basis für das Aufzeigen der bestehenden Schwachstellen auf dem Soll-Fußwegenetz. Für diese Schwachstellen im Netz wurden Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet. Projekte und Maßnahmen, bei denen die Planung weitgehend konkretisiert ist, sollen kurzfristig, innerhalb von drei Jahren, umgesetzt werden. Mittelfristige Maßnahmen haben einen Planungshorizont von zehn Jahren. Der Maßnahmenkatalog bietet der Stadt Graz eine Grundlage für die Umsetzung von Projekten zur Förderung des Fußverkehrs. Viele von den Projekten eignen sich für eine Einreichung bei der Förderschiene klimaaktiv mobil.

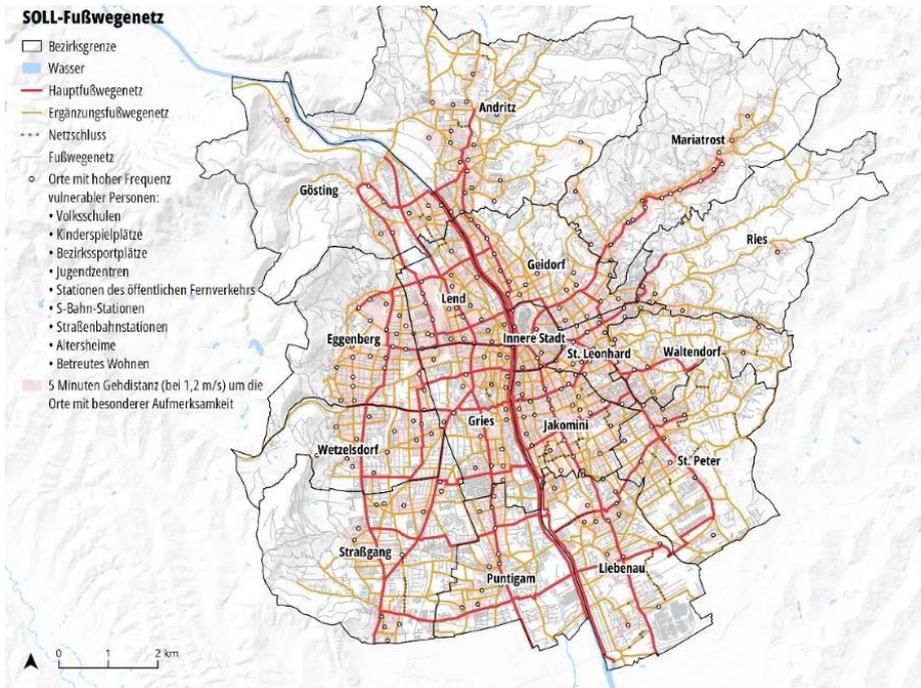
Im Rahmen des Masterplan Gehen wurden acht Leitprojekte ausgewählt. Diese Leitprojekte beinhalten bauliche und verkehrsorganisatorische als auch bewusstseinsbildende Maßnahmen, und stellen die große Bandbreite der im Masterplan Gehen enthaltenen Maßnahmen dar.

Für die Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen wurde ein Bewertungsverfahren ausgearbeitet. Die Prioritätenreihung erfolgt je nach Gewichtung der einzelnen Kriterien durch ein Punktesystem.

Dies dient dazu, geplante Projekte (z.B. Gehsteigausbauten im Zuge von Straßensanierungen) miteinander zu vergleichen und das verfügbare Budget jenen Projekten zuzuschreiben, die gemäß der Priorisierung die höchste Punktzahl erreichen.

Aktuell befinden sich die ersten Maßnahmen aus dem Masterplan Gehen bereits in der Umsetzung.

Damit der Masterplan Gehen und die Vorteile des Gehens auch die Grazer:innen erreicht, wurde ein grafisch ansprechendes Booklet erstellt.



Übersicht SOLL-Fußwegenetz © Rosinak&Partner im Auftrag der Stadt Graz

Fußverkehrskonzept Altenberg - Projekterfahrungen in Österreich

Mag. Michael Hammer, Bürgermeister Altenberg bei Linz (OÖ)

Die Marktgemeinde Altenberg ist eine Wohngemeinde mit hoher Wohn- und Lebensqualität. Derzeit leben rund 4700 Einwohnerinnen und Einwohner in der Gemeinde vorwiegend in den Hauptsiedlungsteilen Altenberg und Oberbairing. Historisch gewachsen aber auch mit einer Reihe von dezentralen Siedlungen. Die Gemeinde ist bestrebt, für möglichst alle Verkehrsteilnehmer/Innen gute und sichere Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine klimafreundliche Mobilität, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Verkehrssicherheit sind wesentliche Ziele. Mit dem **örtlichen Fußverkehrskonzept** wollen wir im Gemeindegebiet die Bedingungen für die Fußgänger/Innen Schritt für Schritt verbessern um das Zu-Fuß-Gehen zu attraktivieren und die Verkehrssicherheit zu steigern.

Die Vision ist Gehweg-Verbindungen im gesamten Gemeindegebiet zu schaffen die ein sicheres und attraktives Zu-Fuß-Gehen für „Jung und Alt“ ermöglicht. Dies ist in vielen Bereichen natürlich schwierig zu realisieren, da auch die entsprechenden Grundstücksflächen zur Verfügung stehen müssen. Jedenfalls soll das bestehende Netz deutlich ausgebaut werden. Dies vor allem entlang der Haupttrouten entlang der Straßen. In weiterer Folge soll aber auch das gesamte Gehwegnetz, Wanderwegenetz in der Natur überarbeitet werden mit dem Ziel einer möglichst großen Durchlässigkeit.

Neben den baulichen Maßnahmen sollen auch im Bereich der Bewusstseinsbildung Maßnahmen gesetzt werden. Das örtliche Fußverkehrskonzept fasst alle diesbezüglich geplanten Maßnahmen und Aktivitäten zusammen ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung unserer Zielsetzung im Bereich Mobilität und Verkehrssicherheit sein.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , 4. Juni 2024

WORKSHOP B
Wirtschaft und zu Fuß



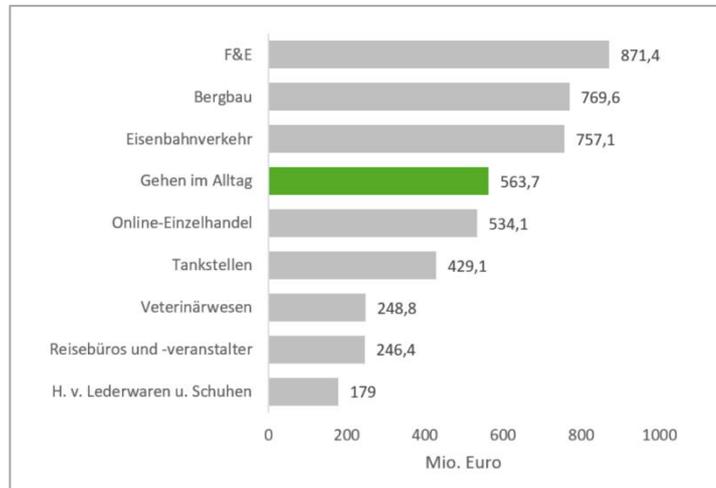
Foto: wien 3420, Luiza Puiu

Studie Wirtschaftsfaktor Gehen

DI Bernhard Kalteis, BSc, BMK, Fußverkehrskoordination

Bei der Studie „Wirtschaftsfaktor Gehen“ handelt es sich um die erste, österreichweite Studie zur Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte des Zu-Fuß-Gehens. Das Gehen als Wirtschaftsfaktor wird nämlich deutlich unterschätzt, wie die Studie aufzeigt.

Eine Vielzahl von Branchen, von Schuh- und Bekleidungs Großhandel bis hin zum Tiefbau, ist vom Zu-Fuß-Gehen betroffen. Insgesamt erreicht der Fußverkehr (Zu-Fuß-Gehen im Alltag) eine Bruttowertschöpfung von 563,7 Millionen Euro im Jahr 2019. Damit steht das Zu-Fuß-Gehen für 0,16 Prozent der österreichweiten Wirtschaftsleistung. Jeder 625te Euro, der in Österreich erwirtschaftet wird, lässt sich auf das Gehen im Alltag zurückführen. Die wirtschaftlichen Effekte des Zu-Fuß-Gehens erreichen



© TU Wien / klimaaktiv mobil

eine Dimension, welche dem Online-Einzelhandel (534,1 Millionen Euro) entspricht. Zählt man die Freizeitaktivitäten Wandern und Spazieren dazu, ergibt sich eine Bruttowertschöpfung von 3.296,5 Millionen Euro.

Jeder 107te Euro, der in Österreich erwirtschaftet wird, lässt sich auf das Gehen oder Wandern zurückführen. Insgesamt entspricht dies einem Beschäftigungseffekt von 55.986 Arbeitsplätzen beziehungsweise 44.576 Vollzeitäquivalenten. Jeder 86te Arbeitsplatz in Österreich ist folglich dem Zu-Fuß-Gehen oder Wandern zuzuschreiben.

Die Studie wurde im Auftrag von klimaaktiv mobil von der Technischen Universität Wien und Econmove GmbH durchgeführt.

Volkswirtschaftliche Kosten und Nutzen von Verkehrsberuhigungen

Drⁱⁿ Andrea Faast, Wirtschaftskammer Wien

Neue Begegnungs- und Fußgängerzonen schneiden den Straßenraum verstärkt auf Bedürfnisse an die Aufenthaltsqualität zu. Wie sind die Investitionen in den öffentlichen Raum langfristig zu bewerten? Die Wirtschaftskammer Wien untersuchte verschiedene Projekte im Hinblick auf volkswirtschaftliche Faktoren.



Wirtschaft zu Fuß: gebündelte und gemanagte Nahversorgung

Dr. Gerhard Schuster, Wien 3420 aspern Development AG

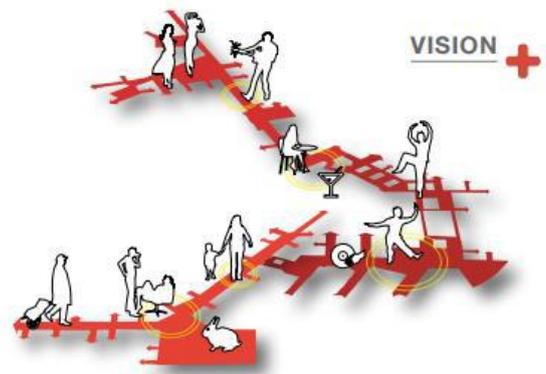
„Zuerst die Freiräume, dann die Gebäude“ lautet einer der obersten Planungsprämissen von aspern Seestadt. Ausgangspunkt dazu und mit dem Masterplan bis heute die zentrale, übergeordnete Planungsgrundlage, stellt die „Partitur des öffentlichen Raums“, erstellt von Gehl Architects 2009, dar.

Die „Rote Saite“ stellt die pulsierende Lebensader der Seestadt dar, wo sich zentrale Versorgungs- und soziokulturelle Aktivitäten und Highlights bündeln.

ROTE SAITE – HIER SCHLÄGT DER PULS DER STADT

In der Roten Saite schlägt der Puls **aspern** Seestadts. Die Rote Saite ist der Ort, wo du einkaufen gehst, neue Schuhe kaufst oder das Gemüse für das Abendessen besorgst. Die Rote Saite ist der Ort, wo du am Wochenende FreundInnen zum Brunch triffst oder dich zum Abendessen verabredest. Die Rote Saite ist der Ort, wo du von einer Bank aus das pulsierende Stadtleben verfolgst und wohin du dein Enkelkind mitnimmst, um eine kulturelle Veranstaltung zu besuchen.

Abb. 1: Partitur des Öffentlichen Raums, Wien3420, 2009 https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/PartiturdesffentlichenRaums_2017-07-12_1607953.pdf



EINE HANDELS- UND KULTURACHSE

Die Rote Saite wird vorwiegend von kommerziellen und kulturellen Aktivitäten geprägt. Die Aktivitäten werden sich an bestimmten Orten entlang der Roten Saite konzentrieren; gleichzeitig wird eine Überlagerung von unterschiedlichen Aktivitäten angestrebt.

Die Bündelung von Hauptfunktionen entlang eines zentralen Bandes durch das Planungsgebiet, sichert beste Rahmenbedingungen für das Gedeihen von Orten maximaler Vitalität und Urbanität, schafft durch Verdichtung wirtschaftlich sinnvolle Rahmenbedingungen für kommerzielle Nutzungen und sichert die gute, fußläufige Erreichbarkeit von allen Ecken der Seestadt.

Österreichs erste gemanagte Einkaufsstraße

Die Rote Saite ist von Stunde Null bis heute zugleich die Grundlage für die Entwicklung der Nahversorgung in der Seestadt. 2012 wurde die aspern Seestadt Einkaufsstraßen GmbH etabliert, ein Joint Venture der Wien3420 mit den Shopping- und Retailexperten der SES Spar European Shopping Centers. Gemeinsam werden entlang der Roten Saite und entsprechend der etappenweisen Entwicklung der Seestadt, EG-Lokale durch die Einkaufsstraßen GmbH unbefristet angemietet und gemäß einem angestrebten Branchenmix mit ausgewählten Shoppartnern besetzt. Gleichzeitig ist in allen anderen Objekten und EG-Lokalen, welche außerhalb des Einkaufsstraßen Managements liegen, die Einmietung von „Schlüsselbranchen“-Betrieben vertragsrechtlich untersagt. Dies impliziert ebenso den Ausschluss der Ansiedlung von „Flächenbetrieben“ (Fitness-Center, Gastronomie, Baumärkte etc.) in den Betriebsansiedlungs-/Gewerbegebieten der Seestadt. Die konsequente Bündelung des Nahversorgungs-Angebots in den Fußgeher-Hauptverkehrsachsen sichert kurze Wege für die Bevölkerung und liefert die notwendige Passantenfrequenz für die Betriebe. Incentives wie das kostenfreie „Willkommens-Geschenk“ des Einkaufstrolleys für alle Seestädter*innen fördern zusätzlich das zu Fuß gehen.

Aktuell sind 8.000 m² Shopfläche mit ca. 30 Betrieben in Bewirtschaftung durch die aspern Seestadt Einkaufsstraßen GmbH. Ab 2027 startet die Etablierung und Besetzung der „Gastronomiemeile“ an der Nord-Promenade des Sees. Bis zur Fertigstellung der Seestadt sollen ca. 30.000 m² Shopfläche in der Roten Saite durch die Einkaufsstraßen GmbH gemanagt werden.



Abb 2: PPP Businessstandort aspern Seestadt, 2024, Wien3420

Quellen:

https://www.aspern-seestadt.at/wirtschaftsstandort/planung__wirklichkeit/oeffentliche_raeume

https://www.aspern-seestadt.at/downloads/partitur_des_oeffentlichen_raums

<https://www.aspern-seestadt.at/shopping>

Lebens- und Wirtschaftsdrehpunkt Erdgeschoss – die Bedeutung der Grundebene in urbanen Strukturen

Dⁱⁿ (FH) Silvia Spendier, Guido Miklautsch, MSc., MBA, Wirtschaftskammer Wien

Die Erdgeschosszone prägt maßgeblich das Erscheinungsbild sowie das Image einer Stadt und trägt zur Attraktivität und Vielfältigkeit des Stadtlebens bei. Besiedelte Geschäftslokale und Aktivitäten vor Ort spielen eine wichtige Rolle für die Lebens- und Standortqualität. Trotz aller digitalen Kommunikationschienen dürfen gut gestaltete Auslagen, sympathische Schanigärten, interessante Angebote als stille Wegbegleiter der Fußgeher:innen weiterhin nicht unterschätzt werden.



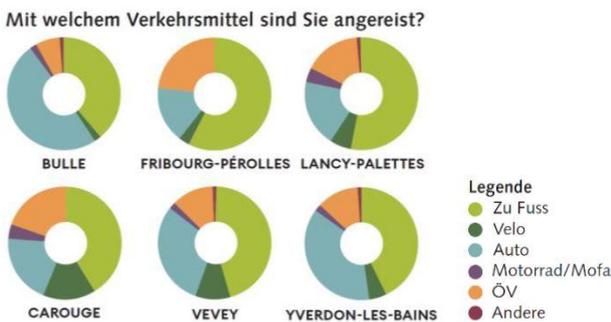
Attraktivität von städtischen Geschäftsstraßen: Fußverkehr als Schlüsselfaktor

Dominik Bucheli, Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz

Woher kommen die Leute zu den Einkaufsstrassen in den Stadtzentren? Mit welchen Verkehrsmitteln gelangen sie dorthin? Und welche Motive haben sie für ihren Besuch? Was sind ihre Einkaufsgewohnheiten und welche Angebote nutzen sie gerne? Diese Fragen untersuchte eine 2023 veröffentlichte Studie. Zu die-sem Zweck wurden über 1500 Personen mit standardisierten Interviews und rund 50 Ladenbetreibende mit qualitativen Interviews befragt. Studienorte waren Geschäftsstrassen in 6 Kleinstädte in der Westschweiz.

Die Interviews zeigten, dass drei Viertel der Befragten in den Orten selbst wohnen und/oder arbeiten; es gibt also weit weniger auswärtige Kundschaft als erwartet. Die Besuchenden kommen doppelt so oft zu Fuss wie mit dem Auto in die Shoppingstrassen (46% zu 23%, vgl. auch Abb. 1). Der Fussverkehr ist also die dominierende Mobilitätsform. Die Gewerbetreibenden neigen dazu, den Anteil der Kundschaft, die mit Autos anreist, zu überschätzen. Dies hauptsächlich, weil sie denken, dass die Einkaufenden aus entfernten Orten kommen und auf das Auto angewiesen sind. Ein weiterer populärer Irrtum wurde durch die Studienergebnisse ebenfalls eher entkräftet. Es zeigt sich nämlich, dass diejenigen, die die Geschäftsstrassen mit dem Auto aufsuchen, nicht mehr Waren einkaufen als die anderen. Die gekauften Waren lassen sich meist mit jedem beliebigen Verkehrsmittel transportieren und der Grossteil der Menschen trägt nicht mehr als eine Einkaufstasche mit sich. Eher überraschend war, dass lediglich 7% der Befragten mit dem Fahrrad unterwegs sind. Dies ist verbesserungswürdig und bedeutet, dass die Bedingungen für das Radfahren stärker gefördert werden sollten.

Modal-Split: Anreise zu 6 Westschweizer Geschäftsstrassen.
Quelle: Fussverkehr Schweiz / HEIG-VD / Fischer + Montavon: Attraktivität von städtischen Geschäftsstrassen, (2023).



Carouge, Rue St-Joseph: Die Strasse wird weitaus am häufigsten zu Fuss aufgesucht (Foto: Fussverkehr Schweiz)



Der Hauptgrund sowohl der Auswärtigen als auch der Einheimischen, die Geschäftsstrasse aufzusuchen, ist das Einkaufen. Die Leute halten sich gerne länger zum Spazieren und Verweilen auf, beispielsweise in Strassencafés. Die erlebnisorientierten und multifunktionalen Angebote bedürfen aus Sicht der Befragten aber auch des Einzelhandels einer Stärkung. Es braucht mehr bequeme Sitzgelegenheiten für die Leute, wo man sich niederlassen, gemütlich miteinander quatschen oder das Geschehen beobachten kann, ohne et-was konsumieren zu müssen.

Um sich gegen die Konkurrenz des Online-Handels und der Einkaufszentren in den Speckgürteln der Städte zu wappnen sollte ein vielfältigeres und eigenständigeres Geschäfts- und Gastronomieangebot angestrebt werden. Die qualitative Aufwertung des öffentlichen Raums ist dabei ein Key-Faktor. Angesichts der großen Herausforderungen zeigt sich der Einzelhandel in der Parkplatzfrage durchaus gesprächsbereit. Ein genügend-des Parkplatzangebot in der Nähe ist zwar immer noch ein Anliegen, aber dieses muss nicht mehr unbedingt direkt vor den Geschäften liegen.

Fazit:

Das Konzept der «Stadt der kurzen Wege» birgt viel Potenzial – auch für den Einzelhandel. Dies bedeutet, dass die Verbindungen zwischen dem Zentrum und den Aussenquartieren, aber auch zum angrenzenden Umland gestärkt werden sollen. Das Einkaufen und die damit verbundene Mobilität müssen aufeinander abgestimmt werden. Gefördert werden sollen das Gehen, das Radeln und der ÖV, so dass die Innenstädte mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln besser erreichbar und attraktiver werden.

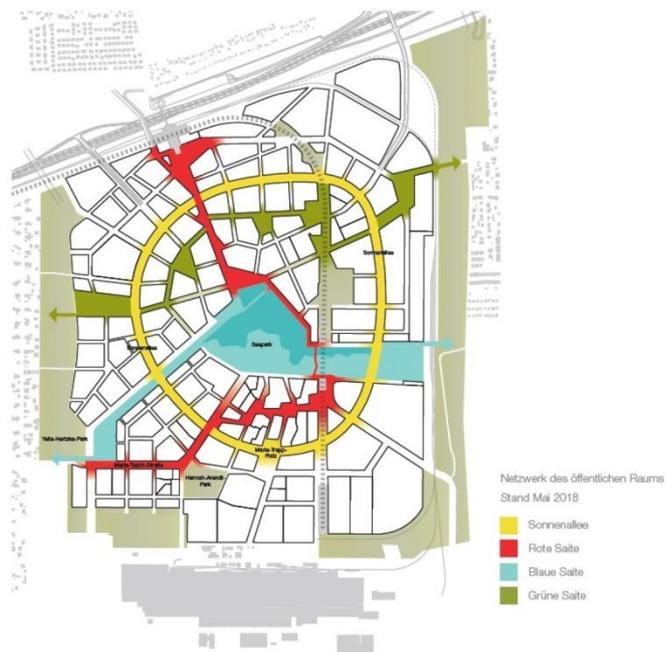
Infos: <https://fussverkehr.ch/projekte/stadtzentren-attraktivitaet-komo/>



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , 4. Juni 2024

WORKSHOP C
Die Seestadt Aspern – ein Modell - Zukunft



Fotoquelle: Die Saiten von aspern Seestadt ©wien3420

Die Grüne Saite - Wohnstraße neu gedacht

DIⁱⁿ Nikola Frizberg-Nilsson, Wien 3420 aspern Development AG

Die «Grüne Saite» ist als stark durchgrünter, parkartiger Freiraum geplant. Eine Wohnstraße, die mehr als Aufenthaltsort dient und weniger als Straße für Fahrzeuge.

Eine Mischverkehrsfläche zieht sich als Hauptweg durch den Straßenraum und ermöglicht die funktionale Erschließung des Gebiets.

Charakteristisch sind sowohl die starke Durchgrünung als auch die zahlreichen Baumpflanzungen.

Die unterschiedlichen Nutzungen, die in der Grünen Saite geplant sind, machen den Raum abwechslungsreich und spannend. So sind neben zahlreichen Aufenthaltsbereiche auch Rasenflächen zur Bespielung durch Anrainer*innen geplant und Spielpunkte mit unterschiedlichen Spielangeboten für Jung und Alt. Spielpunkte mit jeweils einem Farbthema und wechselndem Angebot sind über die gesamte Länge der Grünen Saite anzutreffen. Sie befinden sich in der Nähe der vorgesehenen Gemeinschaftsräume und der Pocket Parks.

An den Straßenraum der Grünen Saite grenzt jeweils ein PocketPark. Hier öffnet sich der Baumschleier der Grünen Saite zu einer zentralen Rasenlichtung.

Die Rasenflächen sind gering abgesenkt, sanft modelliert und unterstreichen damit den räumlichen Eindruck der Lichtung.

Ein Wasserspiel bzw. eine Spielpergola runden das Angebot in den PocketParks ab.



Wettbewerbsvisualisierung; Uniola Stuttgart

Zu Fuß am Weg durch die Stadt

Arch. Andreas Kleboth, Kleboth und Dollnig

Persönliche Betrachtungen und Erfahrungen mit fünf passio-nierten Stadtgänger: innen.

Das Zufußgehen ist weit mehr, als ohne technische Hilfsmittel ein Ziel zu erreichen oder als den Alltag auf zwei Beinen zu bewältigen. Beim Zufußgehen werden wir Teil des öffentlichen Raums und nehmen aktiv Teil am gesellschaftlichen Leben, wir erobern kurz-fristig die Bühne der Öffentlichkeit, sind zugleich Beobachter; in-nen und Beobachtete. Wir setzen uns unserer Umgebung ungefil-tert aus. Und gerade daher liegt im Zufußgehen weit mehr als in allen anderen Formen der Fortbewegung der Keim für eine Renais-sance der Städte.

Denn als Fußgänger: innen nehmen wir unser Umfeld unweigerlich intensiv und konzentriert wahr. Wir können uns dem umgebenden Raum nicht entziehen. Wir sind nicht nur distanzierte Betrachter dieses Weges, es zieht die Umgebung nicht wie im Zug an uns vor-bei, im Gegenteil wir sind unweigerlich für eine gewisse Zeit Teil der Inszenierung.

Und diese beeinflusst direkt und indirekt, wie, wo und wie schnell wir gehen. Es macht einen Unterschied, wie die Wege beschaffen sind, wie die Raumbegrenzungen aussehen, wem und wie vielen wir begegnen, was das Wetter macht, ob der Wind um die Ecken pfeift, die Sonne uns wärmt oder erhitzt, ob wir uns sicher fühlen oder froh sind in einen Hauseingang zu flüchten. Die Qualität des Raums, die Menge an Ereignissen, die Sinneseindrücke und Begegnungen entscheiden, ob und mit wieviel Freude wir gehen.

Das Bündel an Qualitäten und Eigenschaften, das einen Weg für uns attraktiv macht, ist an sich schon riesig. Dazu kommt noch, dass wir Fußgänger: innen noch dazu völlig individuelle Wahrnehmungen und persönliche Vorlieben haben. Und diese sich wieder-um je nach Stimmung, Tages- und Jahreszeit, abhängig, ob wir al-lein gehen oder in einer Gruppe, ob wir Zeit haben oder in Eile sind, ob wir gerade schweres Gepäck tragen, einen Kinderwagen schieben, telefonieren oder in Gedanken versunken, maximal unter-scheiden.

Dieser Vortrag macht den Versuch ein Kaleidoskop an Erfahrungen von mir bekannten leidenschaftlichen Fußgänger: innen zu erstel-len. Ein vielseitiges Stimmungsbild zu skizzieren, das den Alltag des Zufußgehens widerspiegelt und zugleich durch offengelegte Bedürfnisse, Wünsche und Sehnsüchte eine Vision für eine Fuß-gänger: innen optimierte Gestaltung aufzeigt.

Um die Vielfalt an Ansprüchen an den Raum ansatzweise zu ent-sprechen, werde ich fünf Bekannte, Freunde und Verwandte auf-fordern, einige Wochen ein Logbuch des Gehens zu führen, beson-dere Orte und Situationen am Weg bildlich und verbal zu erfassen.

Bei Weggesprächen werde ich die Erfahrungen dieser subjektiv ausgewählten Fußgeh-Repräsentant: innen aufzeichnen und im Anschluss versuchen, diese in möglichst gut nachvollziehbarer, kompakter, gleichermaßen aufschlussreicher wie unterhaltsamer Form zusammenzufassen.

Das Fußgänger*innenverhalten in aspern Seestadt - aktuelle Auswertung

DIⁱⁿ Magdalena Bürbaumer M.Eng, DI Florian Pühringer, aspern.mobil LAB

Im Rahmen der seit 2019 laufenden Mobilitätserhebung aspern Seestadt sammelt das asper.mobil LAB (TU Wien / MOVE) Daten zum Mobilitätsverhalten der Seestädter innen: der „Mobilitätspanel“ - eine Smartphone-basierte Mobilitätserhebung (SMASI) mit ergänzenden Fragebogen zu Personen- und Haushaltsmerkmalen (CAWI). Ziel dieser Langzeiterhebung ist es, Daten zum Mobilitätsverhalten der Bewohner innen des neuen Stadtteils auf Quartiersebene zu erheben, inklusive hoch-aufgelöster GPS-Trackingdaten.

Konventionelle Methoden zur Erhebung des Mobilitätsverhaltens arbeiten Großteils mithilfe eines Wegetagebuches. Dadurch gibt es wenig Information über die genau zurückgelegten Strecken, die Gefahr des Vergessens einzelner Wege und subjektive Verzerrungen bzgl.

Zeit und Distanz insb. des zu-Fuß-Gehens, etc. Die Smartphone-basierte Mobilitätserhebung des asper.mobil LABs ermöglicht Einblicke in das Mobilitätsverhalten in bisher ungekannter Detailliertheit und mit großem Potential für Verwaltung, Planung, Entscheidungsträgerinnen, etc. Die hohe räumliche Auflösung der via Smartphone generierten Tracking-Daten ermöglicht detaillierte GIS-basierte Analysen, um die strategischen Ziele des Mobilitätskonzeptes mit der Realität, besonders dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten zu vergleichen. Die Visualisierung dieser detaillierten, hoch-aufgelösten, raum-zeitlichen Mobilitätsmuster ermöglicht, Wirkungen von Mobilitätsmaßnahmen aufzuzeigen, Argumentationen zu unterstützen und notwendigen Anpassungsbedarf zu erkennen, um strategische besser Ziele zu erreichen.

In einem Impulsbeitrag wird ein Einblick in aktuelle Kennzahlen rund um das Mobilitätsverhalten gegeben. Wie hoch ist der Fußwegeanteil in einem Quartier, dass nach den Prinzipien der „Stadt der kurzen Wege“ geplant und gebaut wurde? Konnten die angestrebten Ziele erreicht werden? Wie ist das Fußwegeanteil nach unterschiedlichen soziodemographischen oder soziopsychologischen Merkmalen? Und wie stehen die Ergebnisse im Vergleich zu anderen Erhebungen?

Inhalte:

- Kurzvorstellung Mobilitätserhebung aspern Seestadt und deren Besonderheiten
- Fokus: das zu-Fuß-Gehen in der aktuellen Modal Split Auswertung (2023)
- Vergleiche mit anderen Erhebungen
- Auswertungen nach unterschiedlichen soziodemographischen Merkmalen
- Mehrwert von Smartphone-basierten Erhebungen für die Sichtbarkeit des zu Fuß

GehensZusätzliche Information:

- Mobilitätserhebung aspern Seestadt: <https://www.mobillab.wien/mobilteatspanel>
- Storymaps: Auswertungen der ersten Ergebnisse: <https://www.mobillab.wien/storymaps/>

Durchgeführt von: TU Wien, FOB Verkehrssystemplanung.

Studie: Seestadt Mobilität aus Kinderaugen

DI Andreas Neisen, Wien 3420 aspern Development AG

Die Studie (durchgeführt von TU Wien und Stadtteilmanagement) verfolgt das Ziel, die Mobilitätsinteressen von Kindern in der Seestadt zu erforschen. Es wird untersucht, wie Kinder heutzutage in der Seestadt unterwegs sind und welche Faktoren sie bei ihren Mobilitätsentscheidungen beeinflussen. Die Studie zielt darauf ab, das Mobilitätsverhalten der Kinder zu verstehen. Dies schließt Fragen ein wie: Wie bewegen sich Kinder durch die Seestadt? Welche Aktivitäten interessieren sie auf ihren Wegen? Ein weiteres Ziel der Studie ist die Erfassung von Informationen über die physische Umgebung der Seestadt. Hierbei liegt der Fokus auf der Identifizierung interessanter Orte für Kinder, den von ihnen bevorzugten Wegen und der Identifikation von Orten, die für Kinder potenziell gefährlich oder herausfordernd sein könnten.

Im Rahmen der Studie wurden zwei Workshops abgehalten, jeweils in einer 2. und einer 4. Klasse am Bildungscampus Liselotte Hansen-Schmidt in der Seestadt. Folgende Daten wurden dabei für die Auswertung herangezogen:

- Aufstellungen und Zeichenübung zum Thema „Coolster Schulweg“, die bei zwei Workshops entstanden sind, die mit je einer Klasse durchgeführt wurden.
- Mitmachhefte der Mobilitätsagentur Wien („Die Stadt & Du“), aus denen ausgewählte Aufgaben im Zuge des erweiterten Unterrichts (Schule oder Aufgabe für Daheim) bearbeitet wurden.

Außerdem wurden sechs Beobachtungen durchgeführt.

Die Kinder wurden in den Mitmachheften nach ihrem Wohnort gefragt, ob sie in Begleitung oder alleine in die Schule kommen und ob sie auf dem Weg in die Schule noch Zwischenstopps einlegen. Ergebnis: Die Mehrheit der befragten SchülerInnen wohnt in der Seestadt. Auffällig ist, dass die jüngeren SchülerInnen in der 2. Klasse größtenteils noch in Begleitung zur Schule kommen, obwohl bereits einige von ihnen allein den Weg bewältigen. Im Gegensatz dazu zeigt sich bei den etwas älteren Kindern der 4. Klasse ein entgegengesetztes Bild: Hier kommen die meisten Kinder eigenständig zur Schule, während nur wenige in Begleitung erscheinen. Die Auswertung der beliebtesten Verkehrsmittel auf dem Schulweg zeigt: die Mehrheit der Kinder bevorzugt den öffentlichen Verkehr (Bus). Der Roller erfreut sich ebenfalls großer Beliebtheit, insbesondere bei den SchülerInnen der 4. Klasse, während nur wenige Kinder das Fahrrad für den Schulweg nutzen. Außerdem kamen im Beobachtungszeitraum viele Kinder zu Fuß zur Schule, wobei jedoch nicht eindeutig ist, ob diese aus der Seestadt kommen oder aus der U-Bahn gestiegen sind. Mit dem Auto (Elterntaxi) werden nur vereinzelt Kinder gebracht bzw. abgeholt. Die Datenauswertung bestätigt, dass das städtebauliche Erscheinungsbild sowie das Mobilitätskonzept der Seestadt die Selbstständigkeit der Kinder auf dem Schulweg fördern, ohne dass Erwachsene sie begleiten müssen. Die Tatsache, dass auch schon junge Schülerinnen und Schüler allein zur

Schule kommen, deutet darauf hin, dass Eltern die Seestadt als einen sicheren Raum für die Fortbewegung ihrer Kinder wahrnehmen.

So sieht mein Schulweg aus: Die Kinder wurden in der Aufgabenstellung gebeten, ihren täglichen Schulweg zu malen. Eine Zeichnung (4. Klasse, Bild links) veranschaulicht einen Schulweg mit dem Auto, daneben ein Schulweg (2. Klasse, Bild rechts) zu Fuß. Die Schulwegzeichnungen zeigen deutlich, dass das Verkehrsmittel eine Auswirkung auf die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes hat.

Weitere Infos:

https://www.moedling.at/Lokaler_Masterplan_Gehen_

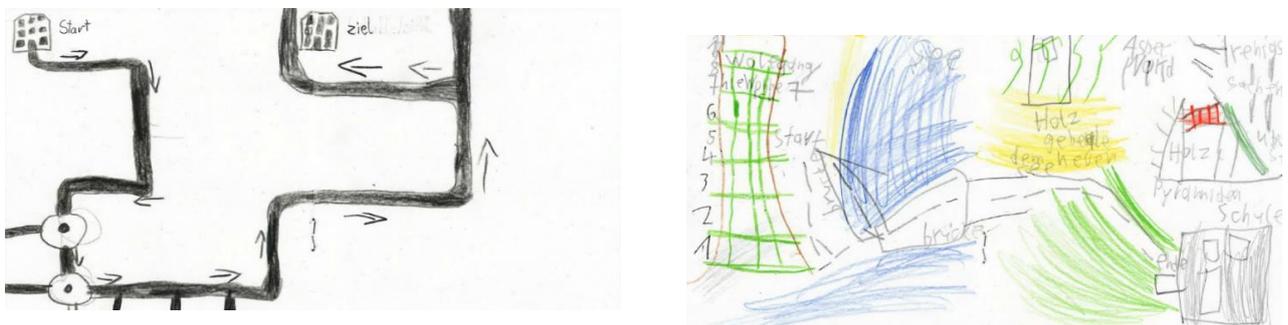


Abb. links: Verkehrsmittelwahl Auto (4. Klasse). Abb. rechts: Fußweg zu Fuß (2. Klasse)

Mein cooler Schulweg: Diese Übung wurde größtenteils eigenständig von den Kindern durchgeführt im Rahmen eines Workshops durchgeführt. Einige Kinder malten gemeinsam auf einem Plakat, während andere in kleineren Gruppen arbeiteten. Im weiteren Verlauf wurden die Zeichnungen von den Kindern intern diskutiert.

Die vorliegende Ministudie gewährt einen ersten Einblick in die Mobilität von Kindern auf ihrem Schulweg in der Seestadt. Sie gibt Anlass zur weiteren Forschung, um vertiefte Erkenntnisse zu gewinnen. Als übergeordnetes Themenfeld wurde die Förderung der **Selbständigkeit** auf dem Schulweg identifiziert. Um die Eigenständigkeit von Kindern auf dem Schulweg zu fördern, wurden verschiedene Handlungsfelder und Themenbereiche identifiziert:

- **Forschung:** (Kinder-)Mobilität in der Seestadt weiter erforschen
- **Sicherheit:** Sicherheit auf dem Schulweg fördern
- **Bewusstseinsbildung:** Bewusstseinsbildung für (aktive) Mobilität stärken
- **Öffentlicher Raum:** Platz für Aneignungen schaffen

Mehr Lebensqualität zu Fuß

DI Dr. Harald Frey, TU Wien

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

Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der Tagungsdokumentation nachzulesen.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , **4. Juni 2024**

WORKSHOP D

Gerechtigkeit im Öffentlichen Raum - Gut zu Fuß im Alltag und am Arbeitsweg



Foto: wien 3420, Luiza Puiu

Stellschrauben für eine gerechte Transformation des öffentlichen Raums – Straßenpark, Grünraumverordnung und weitere Ideen für Wien

DI Jürgen Furchtlehner, DIⁱⁿ Daniela Lehner, Universität für Bodenkultur Wien

Die europäischen Stadtentwicklungsprogramme sind voller Absichten, wenn es um soziale Gerechtigkeit, Strategien Klimawandelanpassung, Umgestaltung der Mobilität oder Steigerung von Lebensqualität im öffentlichen Raum geht. Die Willensbekundungen am Papier schlagen sich im Stadtraum jedoch nur partiell und zu langsam nieder. Die mangelnde Umsetzung klimawirksamer und sozialer Maßnahmen liegt vor allem an fehlenden verbindlichen Vorgaben. Die hier vorgestellten Ergebnisse legen den Fokus auf die Stadt Wien und bauen auf Forschungsprojekte zum öffentlichen Raum am Institut für Landschaftsarchitektur an der BOKU Wien auf.

In Wien sind öffentliche Grün- und Freiräume, wie in vielen Großstädten, ungleich verteilt. Laut der Versorgungsanalyse der Stadt Wien steht rund einem Drittel der Wiener:innen kein fußläufig gut erreichbares Freiraumangebot zur täglichen Erholung im Quartier zur Verfügung (MA22 o.J.). Der Bedarf an öffentlichen Freiflächen als Ausgleich von baulicher Dichte und Hitzeinseln sowie für das Regenwassermanagement steigt kontinuierlich und wird durch Innenverdichtung in der Bestandstadt verschärft. Es braucht neue Wege in der Bereitstellung von öffentlichem Raum mit Erholungs- und Aufenthaltsfunktion und Transformationsprozesse sind in möglichst breitem Umfang und auf vielen Ebenen durchzuführen. Der Straße als allgegenwärtigem, öffentlichem Stadtraum kommt dabei eine tragende Rolle zu. Heute meist monofunktional als Raum für Autos gehandhabt, wird sie zukünftig neben Mobilitätsträger verstärkt multifunktionale Bedeutung erlangen.

Vor allem Nachbarschaftsstraßen und Erschließungsstraßen sollten so gestaltet werden, dass aktive Mobilität, Nutzungsvielfalt, Grünraumversorgung sowie ökologische Funktionalität gefördert wird. Besonders im Anbetracht der zunehmenden Hitzebelastung und Extremwetterereignisse wirken Entsiegelung, Beschattung und Begrünung der alltäglichen Wege auf Gesundheit und Wohlbefinden der Fußgänger:innen.

Im Beitrag wird zuerst die Wiener Ausgangslage betreffend dem öffentlichen Raum dargelegt und im Kontext der Grünraumgerechtigkeit thematisiert. Anschließend werden Lösungsansätze und Angelpunkte für die Schaffung einer verbesserten, flächendeckenden Grünraumversorgung präsentiert, in denen der Straßenraum ein großes Potenzial darstellt. Diese wurden für eine umfangreiche Studie im Auftrag der Arbeiterkammer Wien erarbeitet. Vorgestellt wird u.a. der Straßenpark, der als neue Kategorie in der österreichischen Straßenverkehrsordnung vorgeschlagen wird und für den eine Reihe von Qualitätskriterien erstellt wurden. Verbindliche Begrünung, Beschattung, entsiegelte Flächen und die Berücksichtigung der Multifunktionalität sind darin zentral. Straßenparks sollen Park-ähnlichen Charakter haben und flexibel – beginnend in Quartieren mit schlechter Grünraumversorgung – angelegt werden. Erschließung der Gebäude und aktive Mobilität werden berücksichtigt und letzterer durch einladende Gestaltung gefördert. Straßenparks sind ein Baustein grüner Infrastruktur, um ein möglichst feinmaschiges Netzwerk an „corridors“ und „Patches“ (Coutts 2016, 18) zu schaffen. Des Weiteren werden im Beitrag Möglichkeiten angesprochen, um Gerechtigkeit im öffentlichen Raum voranzutreiben – beispielsweise über die Schaffung einer eigenen Flächenwidmungskategorie mit zugewiesenen Qualitäten für den öffentlichen Raum oder einer Grünraumverordnung analog zur Wiener

Stellplatzverordnung, die mehr Begrünung und eine ausgewogenere Flächenverteilung der Straßen in städtischen Quartieren bewirken können.

Der Beitrag soll mit konkreten Ideen und Stellschrauben das Potenzial des öffentlichen Raums demonstrieren, als einladender Ort der Mobilität für alle Nutzer:innen, aber auch im Sinne der Grünraumversorgung für die Nachbarschaft.

Keywords

Straßenraum, Straßentransformation, öffentlicher Raum, Grünraumversorgung, Grünraumgerechtigkeit, Landschaftsarchitektur

Quellen

Coutts, Christopher (2016): Green infrastructure and public health. London, New York: Routledge.

MA22 - Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 - Wiener Umweltschutzabteilung (o.J.): Öffentlich zugängliche Grünflächen – Analyse. Wien. Online unter: <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/oeffentlich.html> (Zugriff am 25.01.2024)

Westbahngrätzl 1 - Westbahnhof Umfeld, Wien 15: Der gemeinsame Weg zu mehr Platz für Fußgänger*innen

DI Erik Meinharter, PlanSinn Planung & Kommunikation

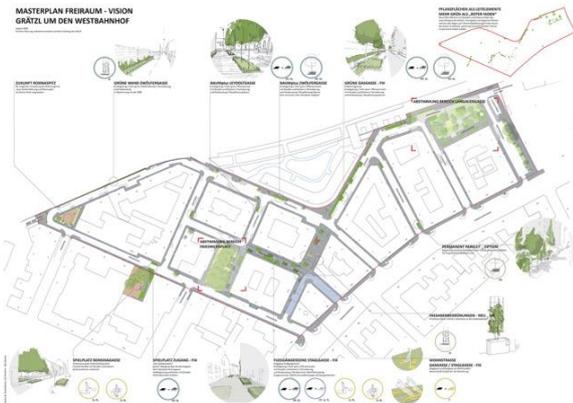
Der Beitrag thematisiert wie eine gerechtere Aufteilung des Straßenraumes in dichten Stadtteilen partizipativ entwickelt werden kann. Ein gemeinsamer Weg von versiegelten Flächen und der Dominanz des motorisierten Verkehrs hin zu guten Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr und klimaresilienten Grätzln mit Aufenthaltsqualität.

Schritte zu einer neuen Raumverteilung

- 2020 Beteiligungsprozess mit Informationsveranstaltungen, Workshops und Ideenpool der Nachbar*innen im Vorfeld des Planungsprozesses: PlanSinn
- „Masterplan Westbahnhof Umfeld“ PlanSinn
- Herbst 2020 Abstimmungsverfahren der BV zu zwei Fokusgebieten des Masterplans: Friedrichsplatz und Langauergasse
- 2021 Freiraumplanung: tilia in Kooperation mit DI Kraner ZT GmbH, Umsetzung 2022

Masterplan „Westbahnhof Umfeld 2020“ © PlanSinn

Variantendarstellung Langauergasse © zoomVP



Die Bezirksvorstehung 15 nahm die Errichtung des Möbelhauses als Anlass das Viertel zwischen dem Amtshaus und dem Westbahnhof neu zu denken. Es wurde ein Beteiligungsprozess konzipiert der in mehreren Stufen den Weg zum neuen „Grätzl“ begleitet hat. Beginnend mit einer Informationsveranstaltung wurden Anregungen, Wünsche und Befürchtungen der Anwohner*innen gesammelt. In einem online Feed-Back Workshop wurden die Strategien der neuen Verkehrsorganisation präsentiert. In einem Ideen-Pool konnten die Bewohner*innen direkt Lösungsvorschläge einbringen. Aus diesen Eingaben und ergänzenden planerischen Ansätzen wurde der Masterplan Westbahnhof Umfeld erstellt. Zu zwei zentralen Teilbereichen des Masterplans wurde dann eine Abstimmung aller Anwohner*innen mittels Wahl durchgeführt. Mehr als zwei Drittel (68%) votierten für die „maximal fußgängerfreundliche“ Variante der Ausgestaltung der Langauergasse zu einem Park. Auf Basis des Masterplans wurden dann einige Straßen und der neue Langauerplatz umgesetzt.

<https://www.plansinn.at/portfolio/ein-moebelhaus-im-westbahnviertel/>

Westbahngrätzl 2 - Langauerplatz, Wien 15: Über die Umsetzung von mehr Platz für Fußgänger*innen

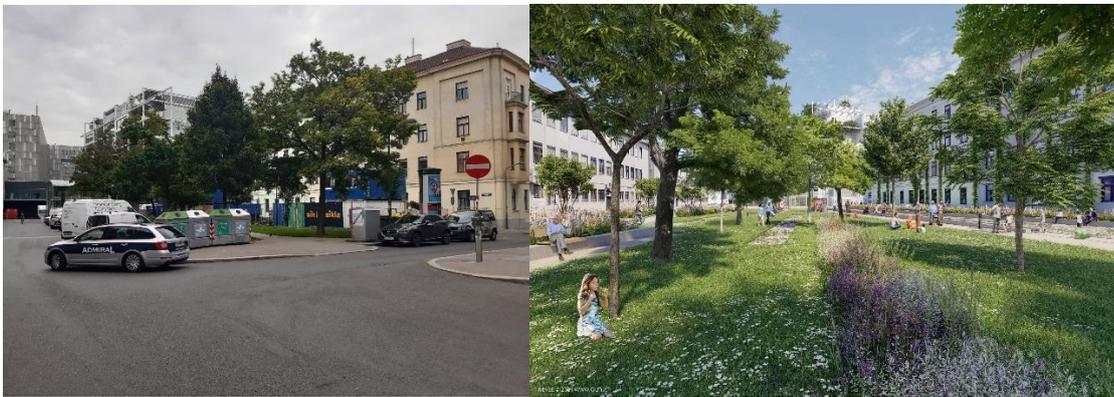
DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Heide Studer, tilia büro für landschaftsplanung

Der Beitrag thematisiert wie eine gerechtere Aufteilung des Straßenraumes in dichten Stadtteilen umsetzbar wird, weg von versiegelten Flächen und der Dominanz des motorisierten Verkehrs hin zu guten Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr und klimaresilienten Grätzln mit Aufenthaltsangeboten für Menschen die hier wohnen, arbeiten, einkaufen oder zwischen Reisen rasten.

Schritte zu einer neuen Raumverteilung

- Beteiligungsprozess und Masterplan: PlanSinn Planung & Kommunikation
- 2021 Freiraumplanung: tilia in Kooperation mit DI Kraner ZT GmbH, Umsetzung 2022

Der öffentliche Raum vorher und nachher mit kühlen Fußwegen und Platz für Aufenthalt



War der Wiener Langauerplatz viele Jahre ein autodominiertes „Hintaus“ des Westbahnhofes, ist er seit Herbst 2022 ein einladender öffentlicher Raum. Die streifige Gestaltung und die Materialität knüpfen einerseits an das Bahnthema an, andererseits wurden teure Materialien und Ausstattung vermieden, um Gentrifizierungstendenzen nicht zu stärken.

Aktive Mobilitätsformen bekommen viel Platz: Ein Großteil der Fläche ist begehbar. Fußgänger*innen finden mehrere übersichtliche und barrierefreie Wege über den Platz, zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Einkaufsangeboten, Polizei, Gericht und ins Grätzl. Eine ruhige, rasche Radverbindung liegt im Norden. Fahrbahnen und Stellplätze für den Autoverkehr und die versiegelte Fläche sind auf ein absolutes Minimum reduziert. 1.700 m² Asphalt konnten entfernt werden, für neu befestigte Flächen in hellen Belägen und für Grünflächen - damit werden die sommerliche Hitze reduziert sowie Mikroklima und Wasserrückhaltefähigkeit verbessert. Vielseitige Aufenthalts- und Spielangebote laden Anrainer*innen, Reisende, Kund*innen und im Quartier Arbeitende ein: Zahlreiche Sitzangebote an den Wegen und im zentralen grünen Bereich eignen sich für eine kurze Rast, eine Mittagspause oder zum Treffen und Plaudern im Grätzl. Wer will, kann auch auf der Wellenbank chillen. Spieltiere, offene Rasenbereiche, Wassertisch und Balancierbalken sind Angebote für wegbegleitendes Spiel.

Die neue Raumverteilung bietet damit Platz für vielseitiges urbanes Leben.

https://www.tilia.at/1_langauerplatz.html

Die Rolle von Ästhetik im öffentlichen Raum

Dr.ⁱⁿ Elisabeth Oberzaucher, Universität Wien

Urbanisierung ist nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus ökologischen Gründen einer zunehmenden Entwicklung von Speckgürteln und Zersiedelung vorzuziehen. Um dies zu erreichen, muss der Stadtraum für die Bewohner:innen attraktiver werden. Die Qualität des öffentlichen Raums hat mannigfache Auswirkungen: Mikroklima, Lärm- und Luftverschmutzung, Nutzungsstrukturen und Mobilität. Angesichts klimatischer Entwicklungen und um urbanen Hitzeinseln entgegenzuwirken gewinnt urbanes Grün zunehmend an Aufmerksamkeit. Gleichzeitig lassen die strukturellen Rahmenbedingungen nicht überall Baumpflanzungen zu. Da urbanes Grün nicht nur das Mikroklima verbessert, sondern auch über die visuelle Qualität direkt positive Auswirkungen auf Menschen hat, beschäftigt sich unser Forschungsprojekt mit der Frage, ob Kunst im öffentlichen Raum vergleichbar positive Auswirkungen auf die Wahrnehmung und Nutzung des öffentlichen Raums hat.

Aktuelle Studien haben gezeigt, dass Kunst oder ästhetische Erlebnisse vielversprechende Instrumente zur Förderung des Wohlbefindens sind. Ein solcher Effekt wurde in mehreren Kontexten berichtet, beispielsweise in Museen (Clow & Fredhoi, 2006), Online-Umgebungen (Trupp et al., 2022, 2023), Krankenhäusern (Rollins & Wallace, 2017) und Innenräumen (Wikström). et al., 1993).

In unserem interdisziplinären Projekt, das vom Wiener Wissenschafts- und Technologiefonds gefördert wird, weitet diesen Forschungszweig auf städtische Umgebungen aus und untersucht, wie künstlerische Reize in städtischen öffentlichen Räumen unser Wohlbefinden in Bezug auf Affekt und Stimmung steigern können. Unser Projekt soll Aufschluss darüber geben, wie Ästhetik in Alltagsumgebungen die Lebensqualität sowie städtisches Design verbessern und den öffentlichen Raum für seine Bewohner nutzbar, attraktiv und bedeutungsvoll machen kann. Dazu wurden Grätzloasen an unterschiedlichen Standorten in Wien etabliert und die Dekoration systematisch variiert.

In diesem Betrag präsentieren wir eine Reihe von Studien, im Rahmen derer wir in Feldexperimenten untersucht haben, ob künstlerische Reize im städtischen Umfeld das Wohlbefinden in einem vergleichbaren Ausmaß wie urbanes Grün steigern können und welche Faktoren in den Reizen zu dieser Wirkung beitragen. Konkret konzentrierten wir uns auf zwei Dimensionen ästhetischer Reize, das Niveau der Schönheit und die Relevanz des Dargestellten aus individueller Sicht, die bekanntermaßen zwei Schlüsselfaktoren zur Förderung des Wohlbefindens sind (Fancourt & Finn, 2019; Trupp et al., 2022). Um die Ebenen der beiden Dimensionen in der bildenden Kunst auf völlig gekreuzte Weise zu manipulieren, haben wir unsere künstlerischen Reize durch ein künstliches intelligentes System (Dall-E-2) erzeugt. Außerdem wurden vier Pilotstudien zur Entscheidung über die in der Software verwendeten Eingabeaufforderungen durchgeführt.

In der ersten Feldstudie wurde untersucht, ob eine mit Kunst ausgestattete Grätzloase ähnliche Effekte auf das Wohlbefinden von Passanten hat wie eine begrünte. In der zweiten Feldstudie wurde untersucht, wie die unterschiedlichen Ebenen – Schönheit und selbstreferenzielle Bedeutung – in den visuellen künstlerischen Reizen zum Wohlbefinden beitragen. Unsere Ergebnisse zeigen, dass Kunst ähnliche positive Auswirkungen auf Passanten hat wie Grünpflanzen. Dieser positive Effekt von Kunst auf das Wohlbefinden kann durch hohes Maß an Schönheit und Relevanz noch verstärkt werden.

Die räumlich flexiblen und temporär verfügbaren „Interventionen“ in Parkplatzgröße in Form von Grätzloasen erlauben einerseits experimentelle Feldforschung, andererseits sind die Erkenntnisse ökologisch valide und deshalb für Entscheidungsträger:innen direkt umsetzbar. Unsere Ergebnisse zeigten, dass solche Interventionen zur Förderung des Wohlbefindens im städtischen öffentlichen Raum beiträgt. Die Bewertungen (d. h. Schönheit und selbstreferenzielle Bedeutung) der künstlerischen Reize durch die Teilnehmenden variierten im öffentlichen Raum stärker als im Laborumfeld. Dies deutet auf die Bedeutung des Kontexts hin, in dem Kunstwerke erfahren werden.

Die Ergebnisse werden im Hinblick auf ästhetische Erfahrungen und Auswirkungen auf das Wohlbefinden im städtischen öffentlichen Raum sowie Implikationen für Anwendungen in der Stadtplanung diskutiert.

Gerechtigkeit im öffentlichen Raum am Beispiel von Kreuzungswanderungen und Wohnstraßenbespielungen

Benjamin Schemel, Lou Frisch, geht-doch.wien

Gehen wir davon aus, dass wir nicht wüssten, als welcher Verkehrsteilnehmer wir geboren würden. Dann wäre es theoretisch am besten, wenn für alle die Chancen gleich gut stünden, denn dann wäre es schlussendlich „egal“, ob Autofahrende, Fußgänger oder Radfahrerin. Bei Ampeln müsste es für alle gleich gut oder gleich frustrierend sein. Alle hätten gleich lange zu warten. Leider sieht die Realität anders aus.

Autos sind Platzfresser: sie beanspruchen den meisten Platz in unserer Stadt – 2/3 des öffentlichen Raums gehören ihnen. Sie haben bei ampelgeregelten Kreuzungen die längsten Grünphasen. Ihnen werden sogar Parkplätze zum Nulltarif angeboten, um auf den meisten Straßen für lächerliche 30 Cent pro Tag stehen zu bleiben. Radfahrende haben zwar kaum eine eigene Infrastruktur, kommen aber rasch über die Straße und haben dafür ähnlich lange Zeit wie Autofahrende. Die größte Gruppe



der Verkehrsteilnehmer:innen, nämlich zu Fuß gehende Menschen haben ca 20% des Platzes im öffentlichen Raum. Bei Ampeln haben sie jedoch im Durchschnitt 5x kürzer Zeit, um die Kreuzung zu queren, als der motorisierte Verkehr. Wenn wir das mit einem Kartenspiel vergleichen, scheinen Autofahrende immer mit gezinkten Karten zu spielen und die Fußgänger:innen stets schlechter auszusteigen. Im Spiel um ein sicheres und faires Miteinanders im Verkehr haben Gehende leider den "Bettel" gezogen. Deshalb geht's darum, eine Verteilungsfairness für Platz und Zeit im Öffentlichen Raum einzufordern.

Geht-doch hat im Sommer 2023 die Problematik der langen Ampelschaltungen thematisiert. Wir haben dazu das Aktionsformat „Ampelwanderung“ erfunden, um zu zeigen wie ewig lang es dauert als Zu Fuß Gehende etwa eine Kreuzung komplett zu umrunden. Ausgesucht wurden mehrere Kreuzungen in Wien, unter anderem die Kreuzung beim TGM in der Brigittenau: Wexstraße /Stromstraße mit Jägerstraße. Auffallend ist, dass es eine Hauptwegeverbindung zwischen der U6 Station Jägerstraße und der nahen weiterführenden Schule TGM gibt. Einer sehr großen Zahl an Zu Fuß Gehenden stehen einige wenige Autofahrenden gegenüber. Die Schaltung der Ampeln zeigt das aber nicht. Eine volle Kreuzungsumrundung zu Fuß dauert mehr als 10 Minuten. Die meisten Fußgänger:innen gehen deshalb bei rot über die Ampel.

Start war gemeinsam in der Gruppe, jede und jeder in dem Tempo, das er wählen wollte. Für einige bedeutete das schon den Stopp nach den ersten Metern. Und „zwischengeparkt“ an der Schmalstelle, zwischen Bimgleisen und Fahrstreifen. Ausrasten durfte man auf aufgestellten Liegestühlen, denn es wurde rasch klar, dass man Pausen brauchte, um diese Distanzen, aber vielmehr die Wartezeit zu schaffen. Nach dem ersten Viertel riss es die Gruppe mehr und mehr auseinander. Einige mussten in den Liegestühlen pausieren, die anderen wanderten weiter. Das Ziel war die Kreuzung insgesamt dreimal zu umrunden. Wer die erste Runde bewältigt hatte, läutete für sich die nächste Runde ein. Unser Kommentator fand genügend aufmunternde Worte, um alle Teilnehmenden bei Laune zu halten. Nach einer Stunde waren alle Kreuzungswanderer am Ziel – geschafft. Von der jüngsten Teilnehmerin, bis zum weitest angereisten Fußgänger, bis zur ältesten Fußgängerin, wurden alle prämiert.

Warum sind Ampeln so geschaltet, wie sie sind?

Warum gibt es nicht die fußgängerfreundliche Ampelschaltung, eine grüne Welle fürs zu Fuß Gehen? Könnte man so den Fußgänger:innen den roten Teppich ausrollen?

Wäre das nicht eine Form des tactical Urbanism, um den Unterschied zu machen?

Warum gibt es noch immer “bedarfsgesteuerte Verkehrslichtanlagen”, umgangssprachlich auch bekannt als “Bettelampeln”, statt automatischer Erkennung, Immer-Grün für aktive Mobilität und häufiges “Rundum-Grün”, damit auch ein diagonales Kreuzen möglich ist?



Eine weitere Intervention zur Verteilungsgerechtigkeit, sowie für die Verkehrssicherheit ist die Etablierung von Wohnstraßen.

Space and Place hat gemeinsam mit dem Kollektiv Raumstation und geht-doch.wien 2018 das Aktionsformat #wohnstraßenleben kreiert, um mit lustvollen Aktionen und Bespielungen von Wohnstraßen aufzuzeigen, was möglich ist.

Was es braucht, um Wohnstraßen sinnvoll bespielen zu können, wie sie gestaltet sein sollten, um ihrem Namen wirklich gerecht zu werden und welche Aktionsformate man auf Wohnstraßen durchführen kann, davon wollen wir in unserem zweiten Teil unseres Vortrags berichten.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , 4. Juni 2024

WORKSHOP E
Fußgängerfreundliche Infrastrukturen klimafit



Anpassung an die Klimakrise – Strategien zur Resilienz – Urbane Transformationen in Mailand, Paris und Wien

Arch. Mag.^a Silja Tillner, Architects Tillner & Willinger, Austria

Die beiden ausgewählten Städte, Mailand und Wien, sind hinsichtlich ihrer Größe, sozialen Zusammensetzung und geografischen Lage vergleichbar. Beide Städte erfahren die Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf den Anstieg der Hitze in der Stadt, haben bereits in Umweltfragen investiert und wollen bis 2040 CO₂-neutral werden. Diese Gemeinsamkeiten bilden die Grundlage für einen Vergleich aktueller und künftiger städtischer Strategien und innovativer Initiativen in beiden Städten. Öffentliche Investitionen in ökologische urbane Transformation müssen die individuelle Mobilität einschränken, um den Fußgänger- und Fahrradverkehr zu fördern und so die Emissionen zu senken. In Mailand wirkt sich die hohe Luftverschmutzung schon seit Jahren negativ auf die Bevölkerung aus. Wien leidet unter einem Mangel an Grünflächen in den dicht bebauten Innenbezirken. Wien und Mailand sind von städtischen Wärmeinseln (Urban Heat Islands, UHI) betroffen, die in dicht besiedelten Wohnvierteln besonders kritisch sind. Die Städte tragen maßgeblich zum Klimawandel bei, und gleichzeitig bekommen ihre Bewohner die Folgen am unmittelbarsten durch die negativen Auswirkungen auf das städtische Leben zu spüren. Die Städte müssen mit der Umsetzung radikaler Maßnahmen beginnen, um sichtbare Ergebnisse zu erzielen: Umstellung der Energieversorgung, Anwendung innovativer Planungslösungen zur Vermeidung einer weiteren Zersiedelung, die zu einer Verdichtung führt, Förderung einer nachhaltigen Bauweise und Renovierung des vorhandenen Gebäudebestands nach den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft, Sicherstellung der Bereitstellung CO₂-neutraler öffentlicher Verkehrsmittel und Änderung der Mobilitätsverhaltensmuster. Die Umweltagenda hat in der Bevölkerung erhebliche Unterstützung gefunden, und die neuen Verhaltensmuster wurden rasch übernommen. Vor allem aber bilden die ehrgeizigen Ziele und strengeren Richtlinien der EU die Grundlage für einen erfolgreichen Weg zur Klimaneutralität.

Gemeinsam handeln – Städte bündeln ihre Strategien im Rahmen von C40

Städte mit ähnlichen Herausforderungen und vergleichbaren Ressourcen können sich daher gegenseitig unterstützen und gemeinsam handeln. Die C40-Bürgermeister haben das erkannt und mit Unterstützung von Klimaexperten, Wirtschaftsführern, jungen Klimaaktivisten und Gewerkschaften die Agenda für einen grünen und gerechten Aufschwung ins Leben gerufen. Die C40-Bürgermeister planen, die Städte sicherer und gesünder zu machen, indem sie "15-Minuten-Städte" schaffen, in denen die Bewohner ihre Bedürfnisse in einem kurzen Spaziergang oder mit dem Fahrrad erledigen können. Sie werden den Straßenraum dauerhaft für Fußgänger und Radfahrer umwidmen und in naturnahe Lösungen wie Parks, begrünte Dächer und durchlässige Bürgersteige investieren, um die Risiken von extremer Hitze, Trockenheit und Überschwemmungen zu verringern.¹⁾

Paris wandelt das städtische Leben mutig in Richtung Nachhaltigkeit um

Anne Hidalgo gewann ihre Wiederwahl in Paris mit dem Versprechen, Paris umfassend in eine klimaneutrale Stadt umzuwandeln. Anne Hidalgo hielt ihr Versprechen, Paris umzugestalten, und traf bereits im Sommer 2021 mutige Entscheidungen, z. B. die Einführung eines Tempolimits von 30 km/h in der gesamten Stadt und die Abschaffung des Parkens auf der Straße. Das Konzept der "15-Minuten-Stadt" basiert auf langjährigen Untersuchungen darüber, wie weit die Stadtbewohner bereit sind, zur nächsten Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel, zu Einkaufs- und Unterhaltungsmöglichkeiten und zu kulturellen Stätten zu

gehen oder mit dem Rad zu fahren, bevor sie sich für das Auto entscheiden. Planer auf der ganzen Welt plädieren für die Erreichbarkeit von sozialen, kulturellen und Dienstleistungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Der Verzicht auf das Auto verbessert sowohl die Lebensbedingungen als auch die Umwelt in der Nachbarschaft und hat gesundheitsfördernde Wirkung. Professor Carlos Moreno von der Pariser Sorbonne hat mit dem Konzept "la ville du quart d'heure" die aktuellste Interpretation für Paris entwickelt, in der die täglichen städtischen Notwendigkeiten Arbeit, Wohnung, Geschäfte, Unterhaltung, Bildung und Gesundheitsversorgung alle innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind.²⁾ Er berät die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo, die bis 2024 60.000 Straßenparkplätze durch Grünflächen ersetzen und auf jeder Straße einen Radweg einrichten will. Während der Covid-19 Lockdowns hat Paris 50 km Radwege angelegt. Im Sommer 2021 konnte man bereits beeindruckende Umgestaltungen ehemals stark befahrener Straßen in Richtung sanfte Mobilität sehen, z. B. in der Rue Rivoli.

Mailand nutzt die Dynamik des Wandels, um eine autogerechte Stadt fußgängerfreundlicher zu machen

Die Stadt Mailand hat sich 2020-21 die Frage gestellt, welche Gesellschaft und Gemeinschaft sie nach der Krise sein will, und hat beschlossen, umweltbewusster zu werden. 2021-22 wurden 35 Kilometer neue Fahrradwege angelegt und mehrere Schulstraßen zu Fußgängerzonen. In Lazzaretto, einem dicht bebauten Gebiet rund um das ehemalige Krankenhaus, führt Mailand ein 15-minütiges Pilotprojekt durch, um den "Rhythmus" der lombardischen Hauptstadt zu überdenken. Es ist geplant, die Anzahl der Straßen mit einer moderaten Geschwindigkeit von 30 km/h zu erhöhen - ein besonders wichtiger Schritt für die Sicherheit der Fußgänger in einer Stadt, in der die Autofahrer gerne schnell fahren. Die Zunahme von Wohnstraßen, in denen Fußgänger und Radfahrer Vorrang haben, und die Freigabe von Außenbereichen für Bars und Restaurants auf den "Piazze Aperte" ("offenen Plätzen") sind Maßnahmen, die das öffentliche Leben stark belebt haben und aus vielen temporären wurden permanente Umgestaltungen. "Strade Aperte" ("Offene Straßen") ist der Plan der Stadtverwaltung, Mobilität und öffentliche Räume zu überdenken, um Mailand in eine lebenswertere und nachhaltigere Stadt zu verwandeln. Ein Bündel von Maßnahmen im öffentlichen Raum soll die Straßen gerechter teilen, um sie verschiedenen Nutzergruppen und Generationen zur Verfügung zu stellen. Sicheres, angenehmes Radfahren und Gehen sollen die öffentlichen Verkehrsmittel ergänzen und eine Alternative zum privaten Auto bieten.

Zeit, Raum und Dienstleistungen

Die Stadt plant, die Zeiten, Zeitpläne und Rhythmen der Stadt zu überdenken, um die Mobilitätsnachfrage über den ganzen Tag zu verteilen. Öffentliche Infrastrukturen und städtische Räume sollen an die neuen Distanzen angepasst werden. Um eine andere Nutzung des öffentlichen Raums zu ermöglichen, werden die Nähe der wichtigsten Dienstleistungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß sichergestellt. Um die Fahrzeiten zu reduzieren, will die Stadt den Moment der Diskontinuität nutzen, um die Organisationsmethoden der Dienstleistungen zu überdenken und etablierte Praktiken und Muster zu durchbrechen.

Nachhaltigkeit

Die wirtschaftliche Wiederbelebung muss sich auf die Verfolgung der Ziele konzentrieren, die mit dem ökologischen Übergang verbunden sind: Gerechtigkeit, Dekarbonisierung und Renaturierung, die zu Klimaresilienz und sauberer Energie führen. Die Verbesserung der Luftqualität muss als Vorsichtsmaßnahme für die Politik der Gesundheit und des Wohlbefindens gesehen werden und die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität durch die

Förderung individueller Mobilitätsmittel wie Fahrräder, Motorroller und Elektromotorräder, einschließlich Sharing-Optionen, konsolidieren.

Sofortige Maßnahmen

Zu den Mobilitätsmaßnahmen gehören aktualisierte Regeln und Strategien für die Autonutzung (Bereich C, Bereich B und Parken) in Abhängigkeit von den tatsächlichen Verkehrsströmen und Fahrtdauer, wobei Bedürftige und Menschen außerhalb der Hauptverkehrszeiten bevorzugt werden. Das "Open Roads Program" soll den Radverkehr durch die Schaffung eines Fußgänger- und Fahrradnetzes fördern, das von den Hauptachsen wie San Babila - Corso Buenos Aires - Viale Monza - Sesto Marelli ausgeht.

Öffentlicher Raum und Wohlbefinden

Der Plan sieht vor, Raum für körperliche Aktivitäten zurückzugewinnen, indem die Bürgersteige angepasst werden, das Angebot an öffentlichem Raum erweitert wird, um die Parks zu ergänzen, und in den Vierteln mit wenigen Grünflächen eine vorübergehende Fußgängerzone eingerichtet wird, damit Kinder auf so genannten "Play Streets" spielen und sich bewegen können. Die Erleichterung der Aufstellung von Tischen für Bars und Restaurants auf öffentlichen Plätzen sollte dazu beitragen, einen Teil der während des Covid verlorenen Kapazitäten wiederherzustellen, was aber so erfolgreich war, dass sie dauerhaft wurde. Die Nutzung des öffentlichen Raums für kulturelle und sportliche Veranstaltungen im Freien wird durch die Bereitstellung von Einrichtungen und Konzessionen sowie durch vereinfachte Verfahren gefördert. In jedem Stadtteil soll es "Piazze Aperte", offene Plätze, geben. Der taktische Urbanismus ist in Mailand eine erprobte und erfolgreiche Maßnahme mit dem Ziel, die städtische Qualität wiederherzustellen, eine neue Nutzung der Straßen und Fußgängerzonen zu ermöglichen. Insbesondere in der Nähe von Schulen und in Vierteln mit wenig Grünflächen wird dadurch die körperliche Betätigung und das Spielen für Kinder gefördert. Die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird in der Stadt flächendeckend eingeführt.³⁾

Lebensqualität: Stadt der kurzen Wege – Seestadt Wien

In Wien ist die Entwicklung der Seestadt ein Best-Practice-Modell und eine Erfolgsgeschichte. Wenn die Nahversorgung, also U-Bahn, E-Bikes, Bike-Sharing, Busse, attraktiver öffentlicher Raum, mit einem Segmentmix wie in der Seestadt von Anfang an gegeben ist, wird die 15-Minuten-Stadt Realität.

Ressourcen: Mobilitätskonzept

Umweltfreundliche Verkehrsmittel haben Vorrang; Fußgängerfreundlichkeit und Fahrradfreundlichkeit sind wichtige Kriterien für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Verpflichtung zum Bau sicherer und geräumiger Fahrradabstellplätze in jedem Gebäude erleichtert die tägliche Nutzung des Fahrrads. Ein geringeres Angebot an Straßen- und Garagenparkplätzen sowie Gemeinschaftsgaragen für die gleiche Entfernung zwischen Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln machen die Nutzung des Autos weniger attraktiv und schaffen gleiche Bedingungen für den öffentlichen Verkehr. Eine lokale Einkaufsstraße zur Deckung des täglichen Bedarfs "um die Ecke" auch in Neubauquartieren soll verhindern, dass die Bewohner für den täglichen Bedarf mit dem Auto fahren müssen. Während der COVID-19-Pandemie hat die Stadt Wien schnell eingegriffen, indem sie die sanfte Mobilität erleichtert und die nutzbaren Freiflächen vergrößert hat. Zu den Maßnahmen gehörten die Einrichtung von Pop-up-Fahrradspuren auf Straßen ohne ausreichend Platz für Radfahrer, die Erlaubnis, auf schmalen Straßen der zweiten Kategorie auf der Fahrbahn zu gehen, die Beseitigung von

Parkplätzen auf der Straße und die Bereitstellung von Gastgartenflächen für Restaurants. Diese Maßnahmen wurden von der Bevölkerung begrüßt. Die Pop-up-Fahrradspuren wurden nach einem halben Jahr im Herbst 2020 wieder entfernt. Die steigende Zahl von Radfahrern und Tretrollern ist geblieben, und es wurden laufend neue Radwege angelegt, aber vor allem haben sich die Autofahrer daran gewöhnt, die Straßen mit den langsameren Fahrern zu teilen. In den letzten drei Jahren wurden mehrere Straßen in Wien fußgängerfreundlicher gestaltet, mit weniger Parkplätzen und breiteren Gehwegen mit neuen Bäumen und Grünflächen.

Forschungs- und Aktionsplan für zukünftige Untersuchungen

Die Strategien und Aktivitäten in beiden Städten sind nur ein Ausgangspunkt und werden intensiviert und weiterentwickelt, da sich beide Städte, wie viele andere weltweit, verpflichtet haben, bis 2040 CO₂-neutral zu werden. Insbesondere werden konkrete urbane und architektonische Maßnahmen, die die Städte ökologischer, lebenswerter und grüner machen, weiter entwickelt. Auf der Grundlage des Wissensaustauschs mit anderen Städten im Rahmen von EU-geförderten Forschungsprojekten wird eine Strategie mit Leitlinien und replizierbaren Mustern formuliert, die in vergleichbaren Städten anwendbar sind. Im Rahmen eines FFG-geförderten angewandten Forschungsprojekts, „Volkert macht Blau“ 5), wird unter Leitung des AIT am Volkertplatz in 1020 Wien das Them der klimaresilienten Umgestaltung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung des Wassermanagements erforscht und getestet. Die Dokumentation dieser Arbeit könnte dazu beitragen, dass die Maßnahmen eine breitere Anwendung finden, so dass das Ziel der CO₂-Neutralität erreicht werden kann.



Abb. 1,2 : Paris, die Rue de Rivoli wird von einer autoorientierten Straße zu einer Straße der verlangsamten Mobilität, Foto: S. Tillner, 07/2021

Quellen:

- 1) C40 Cities, www.c40.org; www.c40.my.salesforce.com
- 2) Whittle N., (2020), Financial Times, FT weekend.
- 3) Comune, (2020) Milano 2020. Strategia di adattamento, www.comune.milano.it
- 4) Fuchs P., Vienna City Admin. (2014), Smart City Wien Rahmenstrategie, Wien, AT.
- 5) Wiener Smart Klima City Strategie, (2022) <https://smartcity.wien.gv.at/strategie/>
- 6) Volkert macht Blau, (2024) Der Volkertplatz—Demonstration einer systemintegrativen Umgestaltung mit gesamtheitlichem Wassermanagement; ein Leuchttürme für resiliente Städte 2040 Projekt der Smart Cities Initiative. Förderung: Klima- und Energiefonds und FFG; Konsortium: AIT Austrian Institute of Technology GmbH (Konsortialführer), Architekturbüro Tillner & Willinger, WienNeu+, Landschaftsarchitekt Karl Grimm und Grünstattgrau Forschungs- und InnovationsGmbH. <https://wieneuplus.wien.gv.at/volkert-macht-blau>

Cooling! Klimawandelanpassung im öffentlichen Raum

DIⁱⁿ Edith Schindler-Seiß, Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Besonders in Städten werden die Auswirkungen des Klimawandels immer spürbarer. Wie kann für Fußgeherinnen und Fußgeher die Nutzung des öffentlichen Raumes an heißen Tagen erträglicher gemacht werden? Welche Elemente verwendet die Stadt Wien, um Straßen und Plätze möglichst kühl zu halten? Welche Erfahrungen gibt es damit? Wo stößt man auf Grenzen?



Copyright: Stadt Wien/MA 19

Links:

<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4908644?originalFilename=true>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/nutzung-trends-gestaltung.html>

Straßenraumgestaltungen: Planungs- und Umsetzungserfahrung, Beispiele und Herausforderungen

DI Georg Huber, Triagonal

Mit den verschiedenen übergeordneten Strategien und Masterplänen für das Zu-Fuß-Gehen sowie den derzeitigen Fördermöglichkeiten besteht eine gute Basis für die Attraktivierung und die Umsetzung von adäquater und angebotsorientierter Infrastruktur. Die Herausforderungen am „Fuß“-Boden der Realität sind dabei sehr vielschichtig.

Während in Stadtentwicklungsgebieten Zielsysteme für die Mobilität in 30 Jahren+ entwickelt werden gilt es in urbanen, aber auch ländlichen Gebieten, verschiedenste Voraussetzungen bestehender Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen mit vorhandener Topografie, Platzverhältnisse, verfügbaren Ressourcen und vieles mehr zu bewältigen.

Im Vortrag werden verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen, Projektstände sowie Gegebenheiten präsentiert und abschließend diskutiert.

Die Triagonal GmbH wird aus Ihrer Planungs- und Umsetzungserfahrung berichten und Beispiele und Herausforderungen (u.a. Masterplan Gehen Klagenfurt, Fußverkehrskonzept Leibnitz,...) vorstellen.

Lebenswerte Straßenfreiräume – Beispiele aus der Seestadt

DIⁱⁿ Alexandra Fellingner, DI Helge Schier, zwoPK Landschaftsarchitektur, Verein greenlab

„Gehen ist gehen... ist rasten, ist schauen, ist lesen, ist spielen, ist...“

Während wir gehen, passiert viel mehr, also nur die Fortbewegung. Und gerade das macht Gehen erst attraktiv. Eine vielfältige, kleinräumige Gestaltung, die hohe Aufenthaltsqualität bietet und immer wieder neue Impulse setzt, ermöglicht und motiviert Menschen, zu Fuß zu gehen.

Wir stellen eine Reihe größerer und kleinerer Projekte aus unserer langjährigen Tätigkeit in der Seestadt vor, die den öffentlichen Raum zu einem attraktiven walk-space machen. Jedes Projekt hat andere Aspekte, die zusammen die Vielfältigkeit des Zufußgehens widerspiegeln.

GEDENKWALDSTEG / Geschichte Gehen und Verstehen

https://www.aspern-seestadt.at/city-news/holzstege_im_gedenkwald

- Öffentlicher Raum als Ort für demokratische Aushandlungsprozesse
- Verknüpfung Geschichte und Tagespolitik
- Geschichte Lernen, sichtbar, ergebar machen
- Kooperation mit MA49 + Wien3420
- Flanieren, lesen, lernen



Gedenkwaldsteg (c) greenlab

WienXtra SPIELE-TAUSCH-SCHRANK / Mikrofreiraum

<https://www.wienextra.at/stadtbox/spiele-tausch-schrank>

- Verweilen, Naschen, Tauschen
- Workshop mit SchülerInnen
- Wegbegleitendes Spiel
- Treffpunkt im Grätzl



SchülerInnen-Workshop Spieleschrank (c) greenlab

LEITSYSTEM / Gehen / Richtig Ankommen

- Be-/Durchgehbarer Baustelle > Ermöglichung fußläufiger Verbindungen auch während Bauzeit
- Leitsystem, Orientieren, Landmark, Identifikation
- Taktiler Leitsystem während der Baustellenphase (2015-2017)

MOBILITÄTSKUBUS / Kooperative Mobilitätsstation

<https://www.mobillab.wien/eroeffnung-mobilitaetskubus>

- Sitzen und Verweilen im Schatten unter Pflanzen
- Sharing-Angebote + Infotafel „ Mobilität im Grätzl“



Leitsystem Seestadt (c) greenlab

Fußgänger:innenleitsystem Graz

DI Martin Zettel, Stadtplanung, Stadt Graz

Die Gestaltung für das neue Fußgänger:innen-Orientierungssystem von *buero bauer* (Wien), die als Gewinner im entsprechenden Auswahlverfahren hervorgingen, zeichnet sich durch seine schlichte und geradlinige Gestaltung aus. Das „Bild von Graz“ wurde von ihnen in einen eigenen Farb-Code übersetzt und in ihr entwickeltes Konzept „Zur Fuß durch Graz“ eingearbeitet. Es wurde dadurch eine eigene Plansprache entwickelt, die durch grafische Elemente (3D-Landmarks) ergänzt wurde.

Der entwickelte Übersichtsplan, der Fokusplan und der (bisher nicht realisierte) Faltplan beinhalten folgende auf dem Farb-Code basierende Elemente: eine dunkle Basisfarbe als Hintergrund, Straßen in einem noch dunkleren Farbton, Gewässer in grünlichem Türkis, Fußgängerzonen in einem ebenfalls dunklen Grundton, helle Wege, Grünflächen, Darstellung von Erhebungen (Schloßberg), Bäume, Häuser, Durchgänge, Straßennamen und Plätze, Landmarks, Grätzl-Bezeichnungen, Icons und Standort/Gehzeit („You are here“, 5 Min. Geh-Radius). Die Icons bilden sich in einer zeitgemäßen modernen Grafik ab. Ein Faltplan wurde im Probe-Print erläutert und dargestellt, eine mögliche Ergänzung für einen adaptierten ÖV-Netzplan vorgeschlagen.



Fußwegeleitsystem © Stadt Graz / Fischer

Die Infoträgertypen bestehen aus Übersichtsstelen, Fokusstelen, Richtungswegweisern, Zielortstelen – und weiterführend als adaptives Element, ein Haltestellen-Modul inkl. eines neuen Entwurfs für eine Haltestelle. Der Aufbau der Stelen ist geradlinig, schlicht und schlank gestaltet, bestehend aus einem Stahlrahmen, flexiblen emaillierten Paneelen in dunklem Farbton und gestalterisch unsichtbar integriertem Anfahrtschutz. Der obere Abschluss jedes Moduls besteht aus einem grünen wiedererkennbaren Farbbalken. Das komplett analoge System wird erweitert durch einen (auch bisher nicht realisierten) digitalen Mobile-Guide mit navigierbarer Karte, erweiterten Funktionen für Sightseeing, Events, Insidertipps, ÖV und zusätzlichen Infos mit Verlinkung zu entsprechenden Kulturhäusern, Cafés et cetera.

Die Infoträgertypen bestehen aus Übersichtsstelen, Fokusstelen, Richtungswegweisern, Zielortstelen – und weiterführend als adaptives Element, ein Haltestellen-Modul inkl. eines neuen Entwurfs für eine Haltestelle. Der Aufbau der Stelen ist geradlinig, schlicht und schlank gestaltet, bestehend aus einem Stahlrahmen, flexiblen emaillierten Paneelen in dunklem Farbton und gestalterisch unsichtbar integriertem Anfahrtschutz. Der obere Abschluss jedes Moduls besteht aus einem grünen wiedererkennbaren Farbbalken. Das komplett analoge System wird erweitert durch einen (auch bisher nicht realisierten) digitalen Mobile-Guide mit navigierbarer Karte, erweiterten Funktionen für Sightseeing, Events, Insidertipps, ÖV und zusätzlichen Infos mit Verlinkung zu entsprechenden Kulturhäusern, Cafés et cetera.

Eine Weg-Suche soll die Auffindung erleichtern und zeigt zusätzlich Geh-Weg und -Zeit an. Mögliche Anwendungen auf PC, Tablet und Smartphone. Die analogen Träger wurden 2023 in der sogenannten „Projektphase 1“ – verortet im Kernbereich der Stadt Graz, westlich vom Bahnhof kommend, flächig in der gesamten Altstadt bis hin zum Stadtpark im Osten und Augartenpark im Süden – umgesetzt.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , **4. Juni 2024**

WORKSHOP F

Neue Straßenräume verkehrsberuhigt - Supergrätzl und Superblocks



Vom Superblock zum Supergrätzl – Mobilitätsdesign on the go

DI Georg Wieser, DI Florian Lorenz, LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation

Der Vortrag zeigt Arbeiten, die dazu beitragen, Barcelona's Superblock Konzept in Wien als das Supergrätzl zu etablieren. Der inhaltliche Fokus liegt dabei auf Freiraumgestaltung und Mobilitätsdesign zur Priorisierung des Fußverkehrs. Präsentiert werden umgesetzte Projekte, kollaborative Forschungsergebnisse und vorausschauende Visionen aus den Jahren 2015-2024.

Inhalte

Das Konzept des Superblocks wird mit einem Fokus auf Proximität als Planungsprinzip und zur Flächen-Neuverteilung in öffentlichen Räumen in Städten weltweit angewandt. Superblocks bieten eine umfassende, multidisziplinäre Strategie, um Stadtgebiete nachhaltig zu transformieren. Der Fußverkehr steht dabei als eine prioritäre Raumnutzung im Zentrum planerischer Strategien. Dabei stellt Mobilitätsdesign - als die ästhetisch anspruchsvolle und Nutzer*innen-zentrierte Gestaltung von Mobilitätssystemen - eine effektive Schnittstelle zwischen Freiraumplanung und Verkehrsplanung dar, um Verbesserungen für den Fußverkehr zu erwirken.

Der Vortrag zeigt Arbeiten von LAUT aus den Jahren 2015-2024, die dazu beitragen, Barcelona's Superblock Konzept in Wien als das Supergrätzl zu etablieren. Ergebnisse aus den Forschungsprojekten SUPERBE sowie TuneOurBlock zeigen verschiedene Herangehensweisen in europäischen Städten und weiterführende Skalierungsmöglichkeiten von Superblocks auf. Zudem erörtern Auszüge aus spekulativen Projekten die Potenziale von Superblocks, um den Fußverkehr in städtischen Zentren re-etablieren zu können.

Struktur des Vortrags

Einleitung:

- Superblocks zur Transformation städtischer Verkehrsräume in öffentliche Räume

Fußverkehr im Fokus:

- Öffentliche Räume mit Fußverkehr als prioritären Maßstab konzipieren
- Mobilitätsdesign als Schnittstelle zwischen Freiraum- und Verkehrsplanung

Vom Superblock zum Supergrätzl

- Supergrätzl Volkertviertel 2019-2020
 - Grundlagen zur Umsetzung in Wien: Superblock wird Supergrätzl
 - Straßenlabor - Information und Konsultation fußläufig umsetzen
- Supergrätzl Favoriten 2021-2023
 - Mobilitätsdesign für die Pilotphase - Die Rolle de Fußverkehrs
 - Taktische Bodenmarkierungen mit Fokus auf das zu Fuß Gehen
 - Diagonalfilter
 - # Kreuzungsplätze zum Nudging der Verkehrsteilnehmer*innen
 - # Innovative Umsetzung mit begrünten Massivpollern
 - Vorläufige Fußgängerzone / Schulvorplatz Herzgasse
 - Beteiligungsprozess vor Ort und am Boden (Bodenplan)
- Kollaborative Forschungsergebnisse aus den Projekten:
 - SUPERBE 2018-2019
 - TuneOurBlock 2021-2024

- Visionen mit Fokus auf Fußverkehr aus den Projekten:
 - Grätzlblock 2015-2017
 - Ursupergrätzl 2020
 - Superblock Modell - Technisches Museum Wien 2023

Kurzbio

Die Arbeit von **LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG** konzentriert sich auf die Bereiche öffentlicher Raum, post-fossile Mobilität und nachhaltige Stadtentwicklung. LAUT begleitete die Umlegung des Superblock Konzepts als Wiener Supergrätzl in den österreichischen Kontext und setzte die Pilotphase im Pilotprojekt Supergrätzl Favoriten für die Stadt Wien um. LAUT engagiert sich in europaweiten F&E-Projekten für die Weiterentwicklung und Skalierung des Superblock Konzepts im Sinne einer am menschlichen Maßstab ausgerichteten Proximitätsplanung.

Quellen:

Projektbericht SUPERBE - <https://laut.studio/superbe/>

Pilotstudie Volkertviertel - <https://laut.studio/supergratzl-volkertviertel/>

Infobroschüre Supergrätzl - <https://laut.studio/supergratzl-information-brochure/>

LAUT Projekte: <https://laut.studio/work/>



<Supergrätzl Favoriten. Entwicklungskonzept 2022. © LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG>



<Supergrätzl Favoriten. FUZO/Schulvorplatz Herzgasse 2022. © LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG>



<Supergrätzl Favoriten. Übergang Gudrunstraße 2022. © LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG>



<Supergrätzl Favoriten. Bespielung FUZO Herzgasse 2023. © LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG>



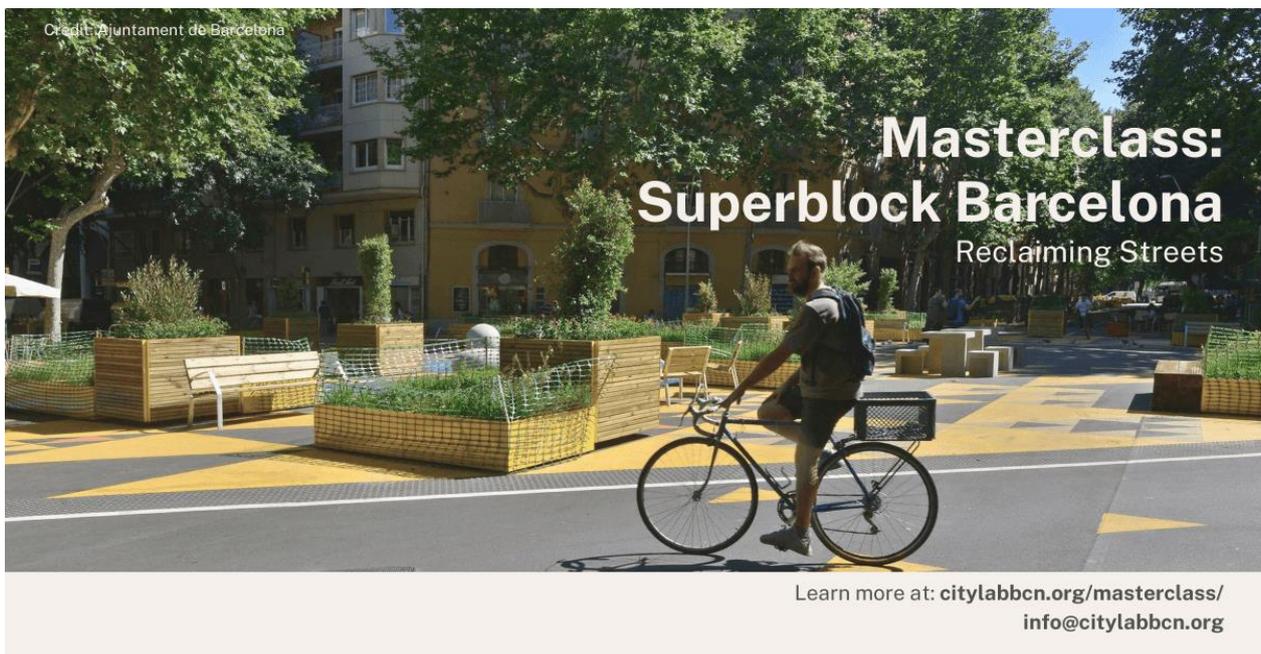
<Supergrätzl Favoriten. Diagonalfilter Erlachgasse 2023. © LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG>

Barcelona "Superilles"

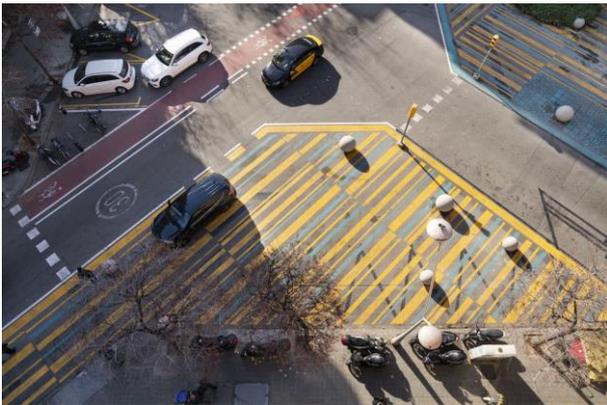
Jordi Honey-Rosés, Universitat Autònoma de Barcelona, Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals, Videomessage

Gemeinsam mit dem Chefarchitekten von Barcelona wurde eine „Masterclass Superblock Barcelona“ entwickelt:

- Eine exklusive Lernmöglichkeit für Gruppen von Stadtplanern, Architekten, Stadtdesignern und Studenten.
- Entdecken Sie die Prozesse, die zur Entstehung der Superblocks von Barcelona geführt haben.
- Erfahren Sie, wie es der Stadt gelungen ist, hochwertige öffentliche Räume zu schaffen



	Masterclass Superblock Barcelona	Full Day Program Details
Morning	Visit Superblock Poblenou Silvia Cassoran Mobility expert, city planner, & resident of Poblenou	
	Bike Rentals. Commented bike tour from Poblenou to Sant Antoni	
	Visit Superblocks Sant Antoni Xavi Matilla , Chief Architect & Planner (2019-2023)	
	Walking Tour	
	Visit Superblock Consell de Cent	
Lunch	Masterclass Lunch – included in the program	
Afternoon	Round Table: The process of implementing radical street re-designs. Lessons from Barcelona’s Superblocks.	
	Session with four city planners Questions and discussion	



Details: https://www.walk-space.at/transfer/Honey-Roses_Masterclass_Superblock_Barcelona.pdf

„Die Superblock-Grundkarte“

Roland Romano, Radlobby Österreich gemeinsam mit Geht-Doch.wien

Für die nachhaltige und lebenswerte Kommune ist die rasche Verkehrswende unerlässlich. Superblocks sind neben Radwegen und Fahrradstraßen eine der wichtigsten bewährten Schlüsselmaßnahmen auf dem Weg dorthin. Gemeinsam mit unseren PartnerInnen haben wir die Superblock-Grundkarte erstellt, um vorhandene Elemente und neue Ideen für Superblocks zu verorten und so für mehr Superblocks zu sorgen.

Die Entstehung und Ziel

In die Entstehung der interaktive Karte zur Beschleunigung der Errichtung von Superblocks floss viel Erfahrung der Verkehrswende-Bewegung ein, die in Jahrzehnten des Einsatzes für Verkehrsberuhigung gesammelt wurde. Bei der ersten bundesweiten Superblock-Konferenz in Darmstadt vernetzte sich die Radlobby 2023 mit deutschen Superblock-Initiativen & der Plattform Changing Cities.

Die Superblock-Grundkarte soll einen geografischen Überblick über den aktuellen Stand bieten und für mehr Superblock-Projekte sorgen. Sie zeigt, wo Superblocks schon dazu beitragen, Siedlungen nachhaltiger zugestalten und wo sie zukünftig entstehen könnten.

Leere Flächen befinden sich noch generell außerhalb Superblocks. Sie wollen das ändern? Engagieren Sie sich und gründen Sie eine Superblock-Initiative! Zur themenspezifischen Vernetzung können beispielsweise die Facebook-Gruppe Superblocks Austria genutzt werden.

Die Inhalte

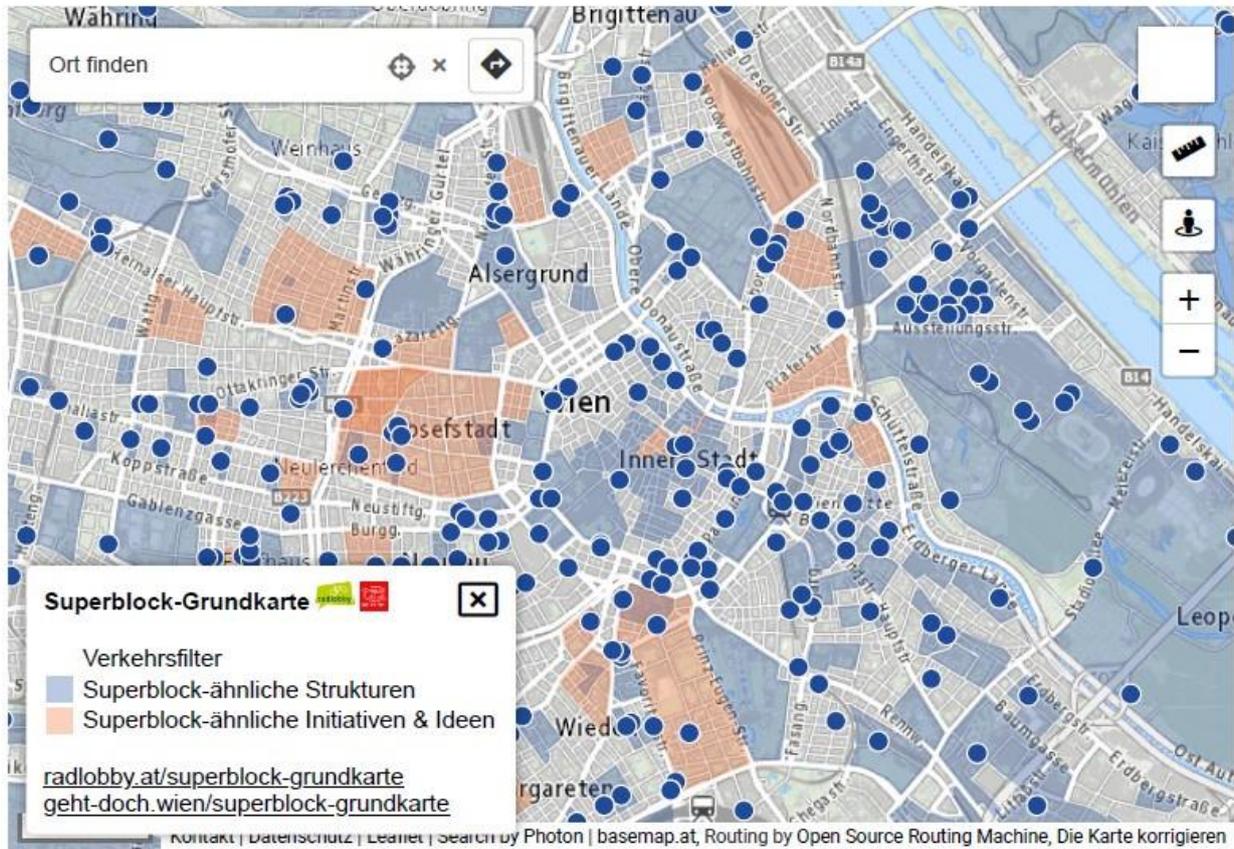
Die Superblock-Grundkarte beinhaltet sowohl vor Ort bereits bestehende Elemente als auch neue Ideen. Sie verortet bestehende Verkehrsfilter und Superblock-ähnliche Strukturen sowie neue Superblock-ähnliche Initiativen & Ideen.

Verkehrsfilter: Stellen im Straßennetz wo der Verkehr baulich oder rechtlich gefiltert wird. Der Begriff wird hier recht weit gefasst und geht von der Sackgasse mit Ausnahmen, über die Fußgängerzone und Pollerreihe bis hin zum Fahrverbot mit Ausnahmen, Schrankenanlage o.ä. Auch ein Geländesprung mit Stiegenanlage werden ihrer Funktion nach hier als Verkehrsfilter verstanden. Verkehrsfilter werden als blaue Kreise dargestellt.

Superblock-ähnliche Strukturen: Flächen im Straßennetz, die der motorisierte Individualverkehr (als Effekt von Einbahnen, Verkehrsfiltern o.ä.) nicht durchfahren kann oder darf. Viele dieser Strukturen gibt es aus geografischen bzw. historischen Gründen oder ältere bzw. neuere Projekte zur Kfz-Verkehrsberuhigung abseits von Hauptstraßen. Superblock-ähnliche Strukturen werden als hell-blaue Flächen dargestellt.

Superblock-ähnliche Initiativen & Ideen: Flächen im Straßennetz, für die es Ideen für Superblocks gibt oder schon Initiativen, die sich für die Umsetzung einsetzen. Wo es möglich ist, wird zu weiterführenden Inhalten verlinkt. Superblock-ähnliche Initiativen & Ideen werden als hell-orange Flächen dargestellt.

Die in der Karte eingetragenen Elemente sind als exemplarisches Lokalwissen zu verstehen (keinelückenlose Vollerhebung) und werden schrittweise je nach vorhandenen Ressourcen erweitert. Als ersten Schritt gibt es die Karte mit Ende 2023 für Wien:



Superblocks: Eine der Schlüsselmaßnahmen zur Verkehrswende

Superblocks sind ein vielversprechendes Konzept zur Umgestaltung des städtischen Verkehrs. In einem Grätzl oder Siedlungsteil werden Verkehrsführung bis hin zur Flächenverteilung ganzheitlich geändert, um die Lebensqualität zu erhöhen und den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Wir begrüßen, dass österreichs Städte hier bereits Schritte setzen, denken aber auch, dass die Geschwindigkeit der Ausrollung noch viel zu gering ist. Wir laden mit Nachdruck dazu ein, diese Maßnahmen zu intensivieren und vorhandene Bürgerinitiativen stärker aufzugreifen und zu unterstützen. Superblocks sind ein bewährter Schlüssel zur Schaffung einer nachhaltigeren und lebenswerteren Stadt mit nachgewiesenen positiven Effekten (siehe "Empfehlungen für Superblocks", Kapitel 2). Es ist an der Zeit, sie flächendeckend umzusetzen.

Superblock Standards

Immo Janssen, Sonja Bettge, Changing Cities e.V. / RIFS Potsdam (D)

„Superilles“ in Barcelona, „Low Traffic Neighbourhoods“ in London, „Supergrätzl“ in Wien oder die Pariser „15-Minuten-Stadt“. So unterschiedlich die Namen, so ähnlich die Ziele: mehr Mobilität durch weniger Kfz-Verkehre. Verbesserte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, mehr Raum für nachbarschaftliche Aktivitäten, zur Begrünung und Entsiegelung soll Klimaschutz und -anpassung verbinden und den Menschen vor Ort mehr Lebensqualität ermöglichen.

Diese Ziele entsprechen auch dem **Berliner Mobilitätsgesetz (MobG)**. Für dessen Umsetzung sich Changing Cities seit 2018 einsetzt. Hervorgegangen sind beide aus dem gleichen Prozess, dem **Volksentscheid Fahrrad**. Mit der Unterschrift von über 100.000 engagierten Bürger*innen gelang es damals, einen Paradigmenwechsel einzuleiten und als Leitbild für die verkehrliche Entwicklung Berlins in Gesetzesform zu gießen. Gemeinsam erarbeitet mit Entscheidungs- und Wissensträger*innen aus Politiker, Forschung und Verwaltungspraxis, wurde die Abkehr von der autozentrierten Planung vereinbart und das menschliche Maß in den Vordergrund gestellt (§§1-25 MobG) – bis heute ein Meilenstein nachhaltiger Verkehrsplanung, weit über Berlin hinaus.

Trotzdem brauchte es eine Corona-Pandemie und die erneute Initiative engagierter Bürger*innen, um das **Superblock-Modell aus Barcelona in Berlin** auf die politische Agenda zu bringen:

2020 startete Changing Cities die Kiezblocks-Kampagne. Diese bietet bisher vereinzelt Initiativen neben konkreten Angeboten zur Unterstützung ihrer Anliegen einen gemeinsamen Referenzpunkt zur Bündelung. Denn, egal ob die Forderung „mehr Schulwegsicherheit“, „Tempo 30“ oder „weniger Verkehrslärm“ ist: Das Hauptanliegen der Initiativen ist fast immer dasselbe: Sorgen vor Unfällen, gesundheitliche Belastungen und besonders Gefahren für Kinder und Ältere durch zunehmenden Kfz-Durchfahrtsverkehr sowie unternutzter Straßenraum für andere Bedarfe.

2024 setzen sich bereits 70 Initiativen mit lokalen Petitionen für die Schaffung eines Kiezblocks in ihren Nachbarschaften ein. Darauf ist auch die Politik aufmerksam geworden. Mehrere Berliner Bezirksämter haben die Idee mittlerweile aufgegriffen und eigene Beschlüsse für Pilotprojekte angeschoben. 2021 wurde im Berliner Koalitionsvertrag die Unterstützung der Projekte vereinbart und erste Kiezblock-Planungen befinden sich mittlerweile in der Umsetzung. Ein großer Erfolg!

Zugleich zeigt sich, dass die einzelnen Bezirke bei der **Umsetzung teils sehr uneinheitlich** vorgehen, **mit starken Unterschieden in Qualität und Reichweite** der Konzepte. Zudem fallen durch Parteien eingebrachte Kiezblock-Beschlüsse häufig hinter die Ziele des MobG zurück und verstetigen die autozentrierte Planung, z.B. wenn Parkplätze ggü. Entsiegelung priorisiert bleiben. Vereinzelt wird in der Medienberichterstattung bereits bei der Einrichtung einzelner Maßnahmen von Kiezblocks gesprochen. **Dabei muss klar sein: Kiezblocks sind mehr als eine Pollerreihe!**

Um solche Missverständnisse zu vermeiden und Kiezblocks als städtebauliches Konzept zur Förderung von aktiver Mobilität, lokalen Gesundheitsschutz und zur Klimaanpassung zu festigen, hat die **Fachgruppe Standards für die Mobilitätswende (FGSM) begonnen, erste Richtlinien für die Anlage von Kiezblocks (RAKi 23)** zu erarbeiten. In einem iterativen Prozess wurde durch ein interdisziplinäres Redaktionsteam dafür ein Vorschlag erstellt, der dann in einer öffentlichen Kommentierungsphase breit diskutiert wurde, unter Einbindung

diverser Bevölkerungsgruppen. Dabei geäußerte Änderungsvorschläge wurden von einem Redaktionsteam eingearbeitet und während einer öffentlichen Video-Konferenz diskutiert. Damit liegen seit 2023 erstmals offene Standards zur Umsetzung eines zentralen Bausteins zur Mobilitätswende in Stadtgebieten vor.

Das Dokument soll **ein praxisfähiger Leitfaden für Fachplaner*innen** sein, an dem sich auch Personen orientieren und entlanghangeln können, die bisher nicht mit dem Thema vertraut sind. Dabei ist es wichtig, das Konzept zugleich lokal und an unterschiedliche Rahmenbedingungen, Ressourcen und politische Möglichkeitsräume anpassbar zu halten. Außerdem kam die Frage auf, ob die Empfehlungen auch für andere Städte anwendbar seien und eine Einordnung in die Systematik der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sinnvoll wäre.

Auf der ersten **Superblock-Konferenz** im November 2023 in Darmstadt kamen Engagierte aus mehr als 27 Städten des DACH-Raums zusammen und berieten sich u.a. dazu, ob und wie die RAKi weiterentwickelt werden sollen. Mit den **Empfehlungen für Superblocks (ESu)** stehen nun erstmalig bundesweite Standards für die Umsetzung von Superblock-Konzepten zur Verfügung, die von Changing Cities erarbeitet wurden und kostenlos abgerufen werden können: <https://changing-cities.org/standards/>.

Hiermit erhalten Kommunen, Planungsbüros und NGOs eine Handreichung zur Umsetzung niedrigschwelliger Maßnahmen zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

Im Rahmen der Fachkonferenz für Fußgänger*innen möchten wir anbieten, die Empfehlungen zur Umsetzung von Superblocks (ESu 2024) als Teil der Bottom-Up-Strategie von Changing Cities vorzustellen. Mit den Anwesenden könnte die **Relevanz und Nutzbarkeit der ESu für den DACH-Raum** – ggf. mit Fokus auf und ggf. unter Einbindung von Akteur*innen der Wiener Supergrätzl – diskutiert und Potentiale zur Übertragbarkeit bzw. Notwendigkeiten zur Anpassung an die Rahmenbedingungen besprochen werden. Der Austausch zu Erfahrungen und Bedarfen möglichst vieler Kommunen und unterschiedlicher Akteur*innen im DACH-Raum zu erfassen, soll dabei helfen, Lücken und Verbesserungspotenziale der ESu zu identifizieren. Außerdem wäre es spannend, Mitstreiter*innen für die Weiterentwicklung zu finden, sowohl von Fachpersonen die sich bereits mit langer Praxiserfahrung für eine fußgängerfreundliche Stadtgestaltung einsetzen – oder solche, die gerade erst in diesem Beruf anfangen, und frischen und kreativen Wind mitbringen.

Die Kernfrage bei dem Input / Format lautet:

Was bräuchtet ihr, damit ihr die ESu als Leitdokument nutzt?

Welche Art Handbuch unterstützt die Umsetzung von Superblock-Projekten praktisch?

„Tune our Block“

Viktoria Sandor, Stefan Seer, AIT; Florian Lorenz, Georg Wieser, LAUT

Das Konzept der Superblocks eröffnet neue Perspektiven für die Nutzung städtischer Räume. Das Forschungsprojekt TuneOurBlock erforscht gemeinsam mit internationalen Partnern neue Wege, um Superblock-Konzepte erfolgreich in europäischen Städten umzusetzen. In diesem Workshop werden Ergebnisse aus dem TuneOurBlock Projekt gezeigt und im Rahmen einer interaktiven Demo neue Werkzeuge präsentiert, um verschiedene Beteiligte in die Planung und Transformation städtischer Räume einzubeziehen. Es werden sowohl analoge als auch digitale Beteiligungsinstrumente gezeigt, die den Dialog zwischen Planungsexpert:innen und der breiteren Gesellschaft fördern.

.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag , **4. Juni 2024**

PLENUM:



Foto: (c) Stadt Wien, Gerd Götzenbrucker

Gender Planning in Wien

Dr.ⁱⁿ Julia Girardi-Hoog; Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum übergeordnete Stadtplanung, Smart City Strategie, Partizipation, Gender Planning

Mobilitätschancen hängen sehr stark von der individuellen Lebenssituation und Alltagsaufgaben ab und werden unter anderem von Geschlecht, Alter und kulturellem Hintergrund mitbestimmt. Der überwiegende Teil aller Wege zu Fuß oder mit dem öffentlichen Verkehr wird von Frauen zurückgelegt. Männer fahren eher mit dem Auto und direkt ins Büro. Darüber hinaus legen Frauen in Wien deutlich mehr Begleit- und Versorgungswege zurück als Männer.



In der traditionellen Verkehrsplanung war die systematische Betrachtung des Fußgängerverkehrs kein vorrangiges Thema und stellte über weite Strecken einen "blinden Fleck" dar. Dadurch sind strukturelle Benachteiligungen und Barrieren für den Fußgängerinnen- und Fußgängerverkehr – und damit insbesondere für Frauen, Kinder und ältere Menschen – entstanden. Ziel der Wiener Verkehrsplanung ist es, die Chancengleichheit für Fußgänger*innen in jedem Alter durch Erarbeitung von Planungsempfehlungen, Vertretung ihrer Anliegen in Verkehrsplanungsprozessen und die Initiierung von Mitbestimmungsverfahren, die durchsetzungsschwächeren Gruppen Gehör verschaffen, zu verbessern.

Gendersensible Planung hat darüber hinausgehend einen positiven Einfluss auf den Alltag aller Bewohnerinnen und Bewohner. Sie ist ein differenzierender Ansatz, der generell das Qualitätsbewusstsein im Planungsprozess stärkt.

Weiterlesen:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/gender/>

Das universitätsübergreifende Zentrum für Aktive Mobilität -

Kooperation TU Graz und Uni Graz gemeinsam mit Stadt Graz und Land Steiermark

Barbara Holler, BSc, DI Markus Monsberger, BSc TU-Graz, Zentrum für Aktive Mobilität

Der Klimawandel und andere gesellschaftliche Herausforderungen bedürfen einer weitgehenden Veränderung unseres Mobilitätssystems. Vor diesem Hintergrund richteten die beiden größten Hochschulen am Standort Graz - die Universität Graz und die Technische Universität Graz - im Spätsommer 2023 ein interuniversitäres Zentrum für Aktive Mobilität ein. Aktive Mobilität bedeutet den Einsatz von physischer Energie, um von einem Ort zum anderen zu kommen. Dazu gehören das Zufußgehen und das Radfahren, aber auch andere Mobilitätsformen, die mit reiner Muskelkraft möglich sind, wie zum Beispiel das Skateboarden oder das Inlineskaten.

Das Zentrum erarbeitet neue wissenschaftliche Erkenntnisse, Entscheidungsgrundlagen und Lösungen für aktive Mobilität im handlungsfeldübergreifenden Kontext zwischen Mobilität, Klima und Umwelt, Raum, Gesundheit und Wirtschaft. Dabei findet auch ein intensiver Austausch mit der Stadt Graz und dem Land Steiermark statt. So wird eine praxisnahe Forschung gewährleistet und sichergestellt, dass die Ergebnisse schnell eine breite Berücksichtigung in der Praxis finden.

Die Vernetzung der Forschungseinrichtungen mit den praktischen Anwendungsbereichen stellt einen wesentlichen Teil der Arbeit dar. Im Zuge der Zusammenarbeit zwischen den Hochschulen und der Stadt Graz beziehungsweise dem Land Steiermark sollen einerseits die Ergebnisse von Forschungsprojekten in der Praxis miteinbezogen werden und andererseits sollen bereits bestehende Datenerhebungen, Projekte und Best Practice Beispiele gesammelt, analysiert und evaluiert werden.

Die beiden Universitäten arbeiten in Forschungsprojekten zusammen, unterstützen sich gegenseitig mit Expertisen, Erfahrungen und Wissen. Ergebnisse aus den Forschungen werden in Quartalsmeetings mit allen Partnerinnen besprochen.

In den letzten Wochen wurden von Seiten des Instituts für Städtebau zwei Forschungsanträge geschrieben.

Ein Antrag behandelt das Thema des Gendergaps bei Unfällen im Kreuzungsbereich bei Rad- und Fußverkehr. Das Konsortium besteht aus Partnerinnen der Verkehrspsychologie. Gender-Experten, Experten der internationaler Verkehrsplanung sind Stakeholder, die im Zuge des Advisory Board ihre Meinungen einbringen sollen.

In 3 Städten in Österreich sollen Beobachtungen und Befragungen an konkreten Kreuzungsbereichen durchgeführt werden, um das dortige Verkehrsverhalten und Sicherheitsgefühl von Radfahrerinnen zu erforschen. Die Ergebnisse aus der Forschung sollen dann in Handlungsleitfäden eingepflegt und in den verschiedenen Gremien präsentiert werden und Anklang finden. Eine Rückmeldung wird im Mai erwartet.

Die zweite Einreichung befasst sich mit dem Thema des Co-Working im ländlichen Raum und den Zusammenhang zu Pendlerströmen. Das Forschungsprojekt ist eine internationale Zusammenarbeit mit Universitäten und Einrichtungen aus Deutschland, Belgien, Türkei und Slowenien.

Das Zentrum und dessen Inhalte werden an den Universitäten unter anderem in den Universitätskurs der TU Graz „Klimafitte Räume für Aktive Mobilität“, sowie durch verschiedene Lehrveranstaltungen an der Universität Graz zum Thema Nachhaltige Entwicklung eingebaut. Der Austausch mit internationalen Partnerinnen im Zuge eines „Advisory Boards“ soll das Zentrum international vernetzen und die unterschiedlichsten Blickwinkel und Expertisen zusammenbringen.

Die Personen, die dem Zentrum ein Gesicht geben, sind Stiftungsprofessorin Nina Hampi vom Institut für Umweltsystemwissenschaften (Universität Graz) sowie von der Technischen Universität Graz die Leiterin des Instituts für Städtebau Aglaée Degros und stellvertretende Leiterin Eva Schwab, sowie die Projektmitarbeiterin Barbara Holler. Die Finanzierung erfolgt durch das Land Steiermark und die Stadt Graz auf fünf Jahre.

Am 08. Februar 2024 wurde das Zentrum offiziell in Graz eröffnet. Neben Begrüßungsworten durch Personen der Universitäten, der Stadt Graz und dem Land Steiermark wurde ein Impulsvortrag zum Thema „Aktive Mobilität für alle*“ vorgetragen. Eine Podiumsdiskussion über das Zentrum - mit der Leiterin des Zentrums, der Leiterin des Instituts für Städtebau sowie dem Leiter der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz und dem Leiter der Abteilung für Verkehr und Landeshochbau des Landes Steiermark - und eine damit verbundene Fragerunde wird die Veranstaltung abrunden.

www.activemobility.uni-graz.at

Eine neue Marke fürs Zu-Fuß-Gehen

Bundesfußverkehrskordinator DI Bernhard Kalteis, BSc, BMK

Mit der Einführung des nationalen Förderprogramms in Österreich speziell für die Fußverkehrsinfrastruktur in Städten und Gemeinden ist das Gehen in den Fokus der Zielgruppe gerückt. Um das Zu-Fuß-Gehen in die Mainstream-Diskussion einzubringen und dabei Städten, Gemeinden, Unternehmen und anderen Stakeholdern Unterstützung und Instrumente für die Bewusstseinsbildung, die Umsetzung von Maßnahmen und letztlich die Schaffung eines besseren Umfelds für das Zu-Fuß-Gehen zu bieten, hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Etablierung einer nationalen Marke für das Zu-Fuß-Gehen initiiert.

Unter der neuen österreichweiten Marke fürs Gehen werden einerseits Know-How und Instrumente für Umsetzer:innen in einer „Servicestelle Fußverkehr“ gebündelt, andererseits regelmäßig Kampagnen, Bewusstseinsbildende Aktivitäten, Events und Aktionen stattfinden, um Menschen zum Gehen im Alltag zu motivieren. Forciert wird dabei ein spielerischer Ansatz, der langfristig für das Gehen begeistern kann – Gehen wird als etwas Lustvolles, Spannendes und Attraktives dargestellt, kurzum als ein Erlebnis.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag, 4. Juni 2024 ab 18:45 Uhr

Lebenswerte fußverkehrsfitte Gemeinden –
Auszeichnung aktueller klimaaktiv mobil Fußverkehrsprojekte

FRAU BM^{IN} LEONORE GEWESSLER

Moderation, Organisation: klimaaktiv mobil





XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Dienstag, 4. Juni 2024 ab 21 Uhr

GEFÜHRTER ABEND-RUNDGANG

Walk "begehbare Stationen-Theater"

Vanessa Payer, Viktoria Hillich, theater 7

Das Porträt- und Historientheater verbindet Bildung mit Bewegung, Kultur mit Nachbarschaftstreffen, Theater mit Architektur. Es handelt von Namensgeber*innen der Seestadt - Straßen, bzw. von historischen Persönlichkeiten; Dauer: ca. 45 Minuten

Details siehe auch Speed-Dating 2, [Seite 117](#)



Fotoquelle: Luiza Puiu

Fachrundgang durch die Seestadt, Wien 22

Marvin Mitterwallner, Wien 3420 aspern Development AG

Route: Quartier am Seebogen / Elinor-Ostrom-Park – Rote Saite/ Seeparkquartier, Eva-Maria-Mazzucco-Platz – Maria-Tusch-Straße (nur bei guter Witterung; Dauer: ca. 1 Stunde - **Ausgebucht!**)

Treffpunkt: vor dem Eingang der VHS Kulturgarage, 1220 Wien



Fotoquelle: Luiza Puiu



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage VHS

Mittwoch , **5. Juni 2024**

„SPEED-DATING“
– Projektvorstellung, Austausch und Dialog Teil 2

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

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

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

Die Projektnummern zur Orientierung finden Sie im Detailablauf:
https://www.walk-space.at/images/stories/pdf/Konf.2024_Wien_Detailablauf.pdf

Eine Beschreibung der Projekte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten:



klimaaktiv mobil Bundesförderungen für den Fußverkehr

Raphael Glück, MSc., komobile, klimaaktiv mobil

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

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

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



Fußgängerfreundliche Ladestationen

Dominik Bucheli, Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz

Die Anzahl der öffentlichen Ladestationen für E-Autos in der Schweiz wird sich gemäss einer Prognose des Bundesamtes für Energie in den nächsten Jahren verachtfachen. Ladestationen können für Fussgängerinnen und Fussgänger zu Hindernissen und Stolperfallen werden, insbesondere für blinde und sehbehinderte Personen. Für das Gelingen der Verkehrswende sind sowohl die Förderung des Fussverkehrs, als auch die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs notwendig.

Um sowohl die Förderung des Fussverkehrs als auch die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs erfolgreich umzusetzen, müssen bei der Errichtung öffentlicher Ladeinfrastrukturen bestimmte Punkte beachtet werden. Fussverkehr Schweiz hat deshalb zusammen mit dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband SBV das Faktenblatt «Fussgänger - freundliche Ladestationen» veröffentlicht.

Das Faktenblatt legt den Schwerpunkt auf die Bedürfnisse und Rechte der Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere auch von sehbehinderten Personen. Es enthält detaillierte Informationen und Empfehlungen zur Gestaltung und Platzierung von Ladestationen im öffentlichen Raum, um Konflikte und Hindernisse auf den Trottoirs zu vermeiden.

Ein wichtiger Grundsatz des Faktenblatts besagt, dass Ladestationen idealerweise in Parkhäusern errichtet werden sollten. Falls dies nicht möglich ist, gibt das Faktenblatt weitere Lösungsvorschläge, wie beispielsweise die Platzierung auf Grünstreifen oder in Ausnahmefällen auch auf dem Trottoir. Dabei müssen bestimmte Mindestmasse eingehalten werden, um eine gefahrlose Nutzung des Gehwegs zu gewährleisten.

Das gemeinsam von Fussverkehr Schweiz und dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband herausgegebene Faktenblatt zielt darauf ab, die Fussgängerinnen und Fussgänger und insbesondere sehbehinderte Personen zu schützen und einen sicheren und uneingeschränkten Zugang zu den Gehwegen zu gewährleisten.

Infos: <https://fussverkehr.ch/aktuell-de/fussgaengerfreundliche-ladestationen>



*Basel, Arnold Böcklin-Strasse:
Die E-Ladestation tangiert das Trottoir nicht.*

Auf dem Weg zum FOKU2025 in Mainz

Hille Bekic, Velokonzept GmbH (D)

In Österreich und in der Schweiz haben jährliche Fachkonferenzen für den Fußverkehr auf Bundesebene bereits eine lange, bald zwanzigjährige Tradition. Deutschland folgt als Schlusslicht mit dem 5. deutschen Fußkongress in Mainz (FUKO 2025). Velokonzept als Berliner Beratungsagentur rund um den Rad- und Fußverkehr wird zusammen mit dem niederländisch-internationalen Mobilitätsbüro Mobycon die Ausrichtung des FUKO 2025 begleiten. Die Mobilitätsberaterinnen und Co-Geschäftsführerinnen Hille Bekic und Isabell Eberlein wollen dem Fußverkehr in Mainz eine neue Bühnen bieten und geben einen Einblick in den geplanten Themenkatalog.

- Zufußgehen steht für lebenswerte Ortszentren und Innenstädte
- Zufußgehen steht für multifunktionale Orte
- Zufußgehen steht für eine leistungsstarke Infrastruktur
- Zufußgehen steht für Bewegung und Gesundheit
- Zufußgehen steht für Grünräume und Klimaresilienz
- Zufußgehen ist Indikator für Aufenthaltsqualität, Begegnung und Emotion

www.velokonzept.de

Fußgängerfreundliche Gestaltung Domgasse im Beteiligungsverfahren

DIⁱⁿ Veronika També, Magistrat der Landeshauptstadt Linz

Die Domgasse befindet sich in der Nähe des Hauptplatzes in Linz. 2022 wurde im Gemeinderat ein Antrag seitens Politik beschlossen, die Domgasse verkehrsberuhigt umzugestalten. Maßgeblich für den Planungsprozess war ein umfangreiches

Beteiligungsverfahren, welches in dieser Form bei einer Umgestaltung eines Straßenzugs in Linz bisher noch keine Anwendung fand. Dabei wurden Anwohner*innen und Geschäftstreibende der Straße in den Entscheidungsprozess mit einbezogen. Begleitet durch eine

Masterarbeit an der Kunstuniversität

Linz wurde eine Befragung zu drei verschiedenen Umgestaltungsmöglichkeiten durchgeführt und eine Nutzwertanalyse gemacht.

Zur Auswahl standen eine Fußgängerzone, eine Begegnungszone und eine "Hybridvariante" aus beiden verkehrlichen Maßnahmen. Die Nutzwertanalyse der Masterarbeit ergab, dass die Mehrheit der Teilnehmenden für eine Begegnungszone wären.

In Treffen mit Ansässigen wurden unter der Rahmenbedingung Begegnungszone Lösungswege diskutiert. Anfang 2023 wurden in der Straße die Parkplätze weitestgehend aufgelassen und die damit freigewordenen Flächen Nutzungen des Aufenthalts, Straßenwirtschaften oder Radabstellmöglichkeiten zugeführt.

Mithilfe der Kunstuniversität Linz als auch durch das Studio Clemens Bauder wurden

Sitzmöglichkeiten mit Pflanzkübel entworfen und umgesetzt. Im Winter fanden auch Interventionen wie beispielsweise die Heiße Theke statt, die durch ansässige Vereine der Straße bespielt wurden. Durch Verkehrszählungen zeigte sich, dass der Parksuchverkehr in der Straße im Laufe des Jahres 2023 zurückging.

Weitere Schritte bezüglich einer dauerhaften Umsetzung mit baulichen Maßnahmen sind seitens Verwaltung noch in Planung.



Foto: Magistrat der Landeshauptstadt Linz

Recht auf Stadt: Alltagswege und öffentliche Räume in Transformation in Zeiten des Anthropozän

Drⁱⁿ Cornelia Dlabaja, FH Wien

Der Beitrag greift die Fragen der Transformation und Gestaltung öffentlicher Räume in Zeiten des Anthropozän auf. Basierend auf empirischen Analysen in Wien und Venedig wird multi-dimensional, akteurszentriert aus alltagsweltlichen Perspektiven der Nutzer:innen der öffentliche Raum und das Gehen in der Stadt diskutiert.

Die Zukunft unserer Städte ist abhängig davon, nach welchen Prämissen wir Entscheidungen treffen. Sind es wirtschaftliche Interessen und Logiken der Gewinnmaximierung oder ökologische und soziale Parameter, die wir bei der Gestaltung unserer Städte in den Fokus rücken? Im folgenden Beitrag werde ich diesen und den damit verknüpften Fragen entlang empirischer Beispiele aus meiner Forschung in Wien und Venedig nachgehen. Venedig ist schon gegenwärtig mit vielen Herausforderungen konfrontiert, die viele Städte in Zukunft betreffen werden, wie dem Klimawandel, der Touristifizierung, der Kommodifizierung kommunaler Infrastrukturen und dem steigenden Meeresspiegel, und für die es der Umsetzung von Policies und Strategien bedarf. Die Herausforderungen des Klimawandels betreffen viele Städte auf unterschiedliche Weise. Auch Wien ist mit einer der Folgen der Klimakrise, nämlich der Stadthitze, konfrontiert, die zu einer Erhöhung der Temperatur von 3,5 Grad über dem langjährigen Schnitt führt (Klimamonitoring, ZAMG, o. D.). Um den zunehmenden Hitzetagen im Sommer zu begegnen, müssen wir die Stadt radikal entsiegeln und vom Individualverkehr befreien.

Es bedarf eines radikalen Umdenkens, damit wir 2040 nicht in einer Stadt leben, die von Stadthitze dominiert wird, insbesondere auch in den innerstädtischen Quartieren. Das betrifft insbesondere die zentralen Orte in der Stadt und den Gemeinden in der Region.

Ein Aspekt beim Nachdenken über die klimaresiliente Stadt und Gemeinde von übermorgen wird sein, sich davon zu verabschieden, Teile des öffentlichen Raums als Abstellfläche für private Pkw zu verwenden. Wie das gelingen kann, wird entlang exemplarischer sozialräumlicher Analysen mittels akteurszentrierter living laps und Go-Alongs diskutiert, wie öffentliche Räume diesen Anforderungen entsprechend gemeinsam umgestaltet werden können.

Für die Konferenzthemen / Sessions:

- Gerechtigkeit im öffentlichen Raum - Gut zu Fuß im Alltag und am Arbeitsweg
- Straßenraumumgestaltungen im Bestand und in Stadtentwicklungsgebieten

Quellen:

Dlabaja, Cornelia (2024): Die Seestadt Aspern – Ein Stadtteil im Werden. Wien: Böhlau Verlag.

Dlabaja, Cornelia (2023): Recht auf Stadt: Umkämpfte Infrastrukturen, Zukünfte und Solidaritäten. In: Sattlegger, Sebastian; Miessgang, Madlyn; Grandel, Gunnar: Vages Terrain: Perspektiven auf die Standortwahl von Übermorgen. Verlag TU Academic Press.

Dlabaja, Cornelia (2020): Stadtplanung von unten: Das Wiener Brunnenviertel. In: Dérive: Zeitschrift für Stadtforschung, Band N 79, Nr. April - Juni 2020, 15.04.2020, S. 25 – 31.

Dlabaja, Cornelia (2017): Soziale Ungleichheit im Stadtraum - Über harte Kanten der Möblierung, Sichtbarkeit und Zugänglichkeiten im Stadtraum. Wien: Zeitschrift Zoll+ S. 29 - 32.

LIVEABLEMAP - Featuring the 15-Minute City

Peter Matzanetz, PlaceQu GmbH

Mit der LiveableMap von PlaceQu® lassen sich Lebensqualitäten erstmals flächendeckend und punktgenau für ganz Österreich und speziell auch für die Städte im Land messen. Das an der TU-Wien mit staatlichen Forschungsgeldern (FFG) entwickelte Softwaretool weist als einziges seiner Art Planenden, Planungsabteilungen von Gemeinden oder auch Bauträgern per LiveableIndex gut versorgte oder auch unterversorgte Gebiete aus.

Die LiveableMap steht voll im Trend einer menschenzentrierten Stadtplanung mit lebenswerten Orten mit durchmischten Funktionen. Erst damit lässt sich das neue, aber bereits weltweit anerkannte Planungsparadigma der 15- Minuten Stadt verfolgen. Erreichbarkeiten vom Standort aus, beispielsweise in Bezug auf Einkaufen und Versorgung, Erholung und Grünraum, oder von (öffentlichen) Verkehrsmitteln werden punktgenau ausgewertet.

Simulationsfähigkeit und die Prüfung von Szenarien in Echtzeit ist mit dieser Bewertungsmethode bestens möglich. Im Unterschied zu bisherigen, rein GISbasierten Stadtplanungsmethoden, lassen sich bei PlaceQu® die Themen Standort und Verkehr (inklusive CO2-Footprint) in einer kombinierten Auswertung betrachten. Durch jene holistische Vorgehensweise ist eine Auslagerung von negativen Umwelteffekten in die jeweils andere Sphäre verhinderbar. Dies verspricht im Zusammenhang mit den ungelösten Themen Bodenverbrauch, Nachverdichtung und Erhalt von Biodiversität ein Lösung für akute reale gesellschaftliche Probleme.

Mit dem Planungsparadigma der 15-Minuten Stadt hat sich inzwischen weltweit ein Konzept für die Transformation der Städte etabliert. PlaceQu® liefert, als 100% österreichisches Startup (nur inländische Eigenleistungen), als einer von ganz wenigen Anbietern in Europa hierfür ein handfestes und solides Auswertungsmodell. Für die Stärkung von Gemeindezentren ist damit bereits zum heutigen Zeitpunkt ein verlässlicher Maßstab im einheitlichen Format für ganz Österreich vorhanden. Über die Verwendung von Geodaten von Satelliten ist eine europaweite Skalierung angestrebt und hierfür kann PlaceQu® einen offiziellen „Letter of Support“ des Österreichischen Ministeriums für Klimaschutz und Innovation vorweisen. Die Integration von Flächennutzungsdaten (Grünraum) die von Satelliten kommen wurde demonstriert, womit man sich zusätzlich von herkömmlichen Standortbewertern abhebt.

Weitere klimarelevante Indikatoren mit europaweit gleicher, KI-generierten Datenbasis per Satellit werden zur Integration vorbereitet (Hitzeinseln, Luftqualität, lokales Klima, Versiegelung, Wasserflächen). Für diese Idee wurde PlaceQu® 2021 auch mit dem Copernicus Masters Award (2.Preis) ausgezeichnet.

Fußverkehr an Lichtsignalanlagen – Wenn's mal wieder länger dauert...

*Felix von der Lieth, Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS),
Freie Hansestadt Bremen (D)*

Haben Sie schon einmal an einer Ampel gestanden und sich gefragt: „Wann wird es endlich Grün?“ – Ja, haben wir vermutlich alle.

Insbesondere in Städten gerät der Fußverkehr immer weiter in den Fokus, denn alle Wege beginnen und enden mit einem Fußweg, auch zum ÖPNV oder dem (eigenen) Kfz. Diese Teilstrecken bekamen in der Vergangenheit wenig Aufmerksamkeit, da sie bei Befragungen in der Regel nicht erfasst werden. Wir wissen also nur: Die Anzahl der Fußwege ist größer als statistisch erfasst.

Fußgänger*innen, die einen Weg z. B. von ihrem Verkehrsmittel zu ihrem Zielort zurücklegen, verbringen einen großen Teil dieses Weges/ihrer Reisezeit wartend. Beispielsweise warten sie an signalisierte Knotenpunkten, die auf Grund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens erforderlich sind. Wenn wir annehmen, dass eine Ampel gerade auf Rot gesprungen ist, dann kann es bei einer üblichen Schaltung 70 Sekunden dauern, bis es wieder Grün wird. Bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von ca. 1,2 m/s könnte man in dieser Zeit auch 84 m zurücklegen. Bei besonders kreativen Verbindungen über Eck oder durch Umlaufgitter kann sich diese Zeit auch fast verdoppeln.

Mit dem Ziel, Fußverkehr attraktiver zu machen und einen Beitrag zum Modal-Shift zu leisten, müssen insbesondere die signalisierten Querungen als ein Baustein mit in den Fokus genommen werden, da Wartezeiten einer der Hauptgründe für die Unzufriedenheit von Zufußgehenden auf ihren Wegen sind.⁴

Derzeit wird in Bremen daher eine Strategie erarbeitet, wie Lichtsignalanlagen (LSA) fußverkehrsfreundlich umprogrammiert werden können. Der Vorteil daran: Die Infrastruktur ist in der Regel schon vorhanden. Diese Optimierung kann „on the go“ erfolgen, also immer dann, wenn die Signaltechnik an einer Anlage angepasst wird. Auf diese Weise können Wartezeiten für den Fußverkehr ohne zusätzliche Kosten reduziert werden.

In dem Beitrag soll gezeigt werden, wie in Bremen die Umsetzung „on the go“ angegangen wird, welche Methoden der automatischen Fußverkehrserfassung aktuell eingesetzt werden und wie die LSA in Zukunft stadtweit fußverkehrsfreundlich gestaltet werden sollen.

⁴ Routenwahl von Fußgängern, Technische Hochschule Nürnberg, 2016, S.12

Macht Zufußgehen glücklich? Der Zusammenhang von Aktiver Mobilität, körperlicher Aktivität und dem Wohlbefinden von Kindern

Assoc. Prof.ⁱⁿ Priv.-Doz.ⁱⁿ DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Juliane Stark, DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Sandra Wegener, BOKU-Wien

Im Rahmen einer Studie (Projekt TRA:WELL) wurden die Auswirkungen von aktiver Mobilität (AM) und körperlicher Aktivität (physical activity - PA) auf das Wohlbefinden (WB) von Kindern anhand von zwei innovativen Aspekten untersucht: (i) einer tagebuchbasierten Messung von AM und PA und (ii) einem Paneldatensatz mit sieben wiederholten Beobachtungen pro Person, der es ermöglicht, die Zusammenhänge auf Tagesebene zu analysieren.

Die Messung des Wohlbefindens stellt eine besondere Herausforderung dar. Im Projekt ging man von dem Konzept aus, dass das Wohlbefinden mehrere Dimensionen hat (z.B. soziale Kontakte, Familie, mentales Wohlbefinden). Bei der Analyse der WB-Dimensionen zeigte sich, dass sich drei Komponenten identifizieren lassen. Zwei davon sind weit gefasste Dimensionen des WB, die durch mehrere Variablen repräsentiert werden und welche nicht im Zusammenhang mit dem täglichen Ausmaß von AM und PA stehen. Die 3. Dimension bezieht sich auf das tägliche Wohlbefinden der Kinder hinsichtlich Bewegung/ Sport. Diese WB-Dimension kann als Verbindungsglied interpretiert werden, die die Auswirkungen von AM und PA auf die WB-Domäne vermittelt. Dass sich die Nutzung aktiver Verkehrsmittel und ein hohes Aktivitätsniveau nicht unbedingt auf alle WB-Dimensionen auswirkt, ist insofern plausibel, als das Wohlbefinden der Jugendlichen im Vergleich zu den relativ stabileren WB-Mustern von Erwachsenen eher schwankt (Larsen & Richards, 1991).

Nach unserem Modell wirken sich zwei Aspekte von AM auf das Wohlbefinden von Kindern im oben genannten Sinne aus: das Zurücklegen von Fußwegen ohne konkretes Ziel und das Zurücklegen von Wegen mit dem Fahrrad. Fußwege mit einem konkreten Ziel (von A nach B) haben keinen positiven Effekt auf das Wohlbefinden. Dies bestätigt unsere Erfahrung, dass das Gehen von den meisten Schüler*innen weder als „echtes Verkehrsmittel“ noch als körperliche Betätigung wahrgenommen wird. Derartige Wege ohne Ziel treten relativ selten – bei 8 % der 465 erhobenen Berichtstage – auf, weshalb der Effekt von AM auf WB trotz seiner statistischen Signifikanz gering ist.

Der tägliche Zeitanteil an physischer Aktivität (moderat und intensiv) hat neben der aktiven Mobilität ebenfalls einen positiven Effekt auf das Wohlbefinden. Unsere Analyse zeigt, dass AM und PA weitgehend unabhängig voneinander sind. Insofern ist es sinnvoll, beide Arten von Aktivitäten zu fördern, da sie sich nicht gegenseitig ersetzen, sondern sich zum positiven Gesamteffekt addieren.

Die Arbeit erfolgt im Rahmen des Projekts „TRA:WELL – transport and wellbeing (www.trawell.life)“.

Höher-Breiter – eine Beobachtungs- und Befragungsstudie zu Kinderarmzeichen beim Querungsverhalten

Mag.^a Dr.ⁱⁿ Bettina Schützhofer, sicher unterwegs; Mag. Joachim Rauch, AUVA

In der vom Salzburger Verkehrssicherheitsfonds VSF geförderten und in Kooperation mit der AUVA sowie der Landespolizeidirektion Salzburg durchgeführten Befragungs- und Beobachtungsstudie „Höher-Breiter“ wurde ein von der Landespolizeidirektion Salzburg entwickeltes Armzeichen zur besseren Sichtbarmachung von Kindern an Schutzwegen in einer Feldstudie empirisch evaluiert. Unter anderem durch ihre verringerte Körpergröße sind Kinder im Straßenverkehr häufig nur schwer für andere Verkehrsteilnehmende zu erkennen, wodurch es zu gefährlichen Situationen und Unfällen kommen kann. Durch das Ausstrecken des Arms nach oben und abschließender Absenkung hin zur Fahrbahn, soll dieses Sichtbarkeitsproblem in Querungssituationen behoben werden. Zur Überprüfung der Wirksamkeit erhielten 35 Kinder aus zwei ersten und zwei zweiten Volksschulklassen aus Salzburg zunächst ein Training des Armzeichens durch einen Verkehrspolizisten und sollten anschließend selbstständig einen unregelmäßig geformten Schutzweg queren. 27 weitere Kinder querten den identischen Schutzweg ohne ein vorheriges Training. Als Datenquellen wurden Befragungen und Beobachtungen sowohl der Kinder als auch der Lenker:innen verwendet, die sich während der Erhebung dem Schutzweg näherten. Die Ergebnisse zeigten, dass das Armzeichen bei den Kindern zu einer erhöhten Sicherheit führte und von vielen Lenker:innen befürwortet wird. Auf einer subjektiven Ebene ließen sich demnach einige positive Veränderungen erkennen. Im tatsächlichen Verhalten zeigten sich jedoch keine Unterschiede zwischen den beiden untersuchten Gruppen und den zugehörigen Lenker:innen. Besonders auffallend war, dass viele der Kinder das Armzeichen fälschlicherweise mit einem regelhaften Halten der Fahrzeuge verbanden, was unter Umständen zu gefährlichen Verkehrssituationen führen kann. Die Chancen und Risiken eines Armzeichens zur Mitteilung der Querungsabsicht werden ausführlich diskutiert.

Serious Games als Methode zur co-kreativen Entwicklung inklusiver automatisierter Mobilitätservices: Ergebnisse aus dem Projekt CATAPULT

Lena Zeisel, MSc., (AustriaTech), Mag.^a Karin Ausserer (FACTUM)

Im CATAPULT-Projekt (2021-2023) – gefördert im Rahmen von JPI Urban Europe – verfolgten die Projektpartner AustriaTech (AT), FACTUM (AT), KU Leuven (BE) und RI.SE (SE) das Ziel, die Bedürfnisse und Anforderungen potenzieller Nutzer:innengruppen gegenüber automatisierten, bedarfsorientierten Mobilitätslösungen in Städten zu erfassen. Die Zielgruppen waren dabei Personengruppen, die bisher im Entwicklungsprozess automatisierter Mobilitätslösungen unterrepräsentiert waren: Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen. Durch Interviews und Feldstudien wurde erfasst, was ein inklusiver (automatisierter) öffentlicher Verkehr leisten muss, um von den definierten Zielgruppen genutzt zu werden. Außerdem wurde ein Serious Game entwickelt, das einen co-kreativen und inklusiven Entwicklungsprozess automatisierter Mobilitätslösungen unterstützen soll, in dem unterschiedliche Nutzer:innengruppen und ihre Bedürfnisse in Planungsprozesse eingebunden werden. Als Serious Game werden Spiele verstanden, die einem anderen Zweck als reiner Unterhaltung dienen. Im Rahmen von CATAPULT wurde ein Serious Game mit dem Namen „A shuttle for everyone“ entwickelt, das als Instrument zur gemeinsamen Entwicklung inklusiver und barrierefreier neuer Mobilitätslösungen dient. Unterschiedliche Versionen wurden erarbeitet, um spielerisch mit Akteuer:innen in Austausch zu treten und dabei Erkenntnisse zu gewinnen. Die CATAPULT Serious Game Varianten wurden mit mehreren Fokusgruppen in Belgien (Leuven), Schweden (Linköping) und Österreich (Klagenfurt) getestet. In Österreich wurden die physische Version zur Routenplanung sowie die Version zur Bewusstseinsbildung mit Zielgruppen getestet: achzulesen.

Leitfaden für den Einsatz von farbigen Bodenmarkierungen

DI Michael Skoric, con.sens mobilitätsdesign; Mag.^a Eva Aigner-Breuss, KFV;

DIⁱⁿ Viktoria King, Radland GmbH

Im Rahmen eines Pilotversuchs⁵ wurde der Einsatz von farbigen Bodenmarkierungen an zwei unterschiedlichen Standorten in Perchtoldsdorf (Niederösterreich) getestet. Es sollten die Effekte von farbigen Bodenmarkierungen in einem konventionellen Straßenraum, also außerhalb von Begegnungszonen oder Wohnstraßen, beobachtet werden. Die wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung umfasste Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrsbeobachtungen sowie Online-Befragungen jeweils vor und unmittelbar nach der Farbaufbringung sowie ein Jahr nach der Umgestaltung, um auch Langzeiteffekte feststellen zu können.

Insbesondere die Erkenntnisse in Bezug auf die Langzeiteffekte sind bemerkenswert: An beiden Standorten konnte eine langfristige Reduktion der v85-Geschwindigkeit um 2 bis 3 km/h beobachtet werden. Auch der Anteil derjenigen Fahrzeuglenker:innen, die die an den Standorten geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h überschreiten, ist an beiden Standorten um 12-13 % zurückgegangen. Aus den Ergebnissen der Befragung war zudem zu erkennen, dass auch subjektiv eine erhöhte Anhaltebereitschaft vor den vorhandenen Schutzwegen und insgesamt eine erhöhte Achtsamkeit aller Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wurde.

Farbige Bodenmarkierungen können demnach eine geeignete Begleitmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit von Zufußgehenden sein. Sie müssen jedoch gut geplant, vorbereitet und instandgehalten werden.

Die Radland GmbH hat auf Basis der Ergebnisse des Pilotversuchs in Perchtoldsdorf einen Leitfaden für Gemeinden in Niederösterreich erstellt. In diesem ist übersichtlich dargestellt, auf welche Faktoren bei Planung und Umsetzung von farbigen Bodenmarkierungen zu achten ist, welche die gewünschten und die zu vermeidenden Effekte sind, wo sie eingesetzt werden können, was Gemeinden beachten müssen.

Der Leitfaden soll Gemeinden helfen, Maßnahmen umzusetzen, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit fördern und ein gutes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden unterstützen.

⁵ Der Pilotversuch, der von der Radland Niederösterreich GmbH finanziert und vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) in Kooperation mit con.sens mobilitätsdesign durchgeführt wurde, fand im Rahmen der niederösterreichischen Verkehrssicherheitskampagne „Schenk mir einen Augenblick“ statt.

Innovative und nachhaltige Beschilderungslösung "Ecoguide"

Elke Kaltenhauser, ITEK Verkehrs- und Beschilderungstechnik

1. Vorstellung von Ecoguide:

- Erläuterung der nachhaltigen Materialien und umweltfreundlichen Herstellungsprozesse.
- Betonung der ökologischen Vorteile im Vergleich zu herkömmlichen Beschilderungslösungen.

2. Optimierung der Fußgängererfahrung:

- Wie Ecoguide die Orientierung und Sicherheit für Fußgänger verbessert.
- Einblick in innovative Gestaltungselemente für eine benutzerfreundliche Umgebung.

3. Erfolgsbeispiele aus der Praxis:

- Vorstellung von Projekten, bei denen Ecoguide erfolgreich implementiert wurde.
- Berichte über positive Auswirkungen auf die Gemeinschaft und das Umweltbewusstsein.

4. Zukunftsperspektiven und nachhaltige Stadtentwicklung:

- Diskussion über die Rolle von nachhaltiger Beschilderung bei der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsoptionen.
- Visionen für eine nachhaltige Stadtentwicklung durch innovative Beschilderungskonzepte.

5. Fragerunde und Austausch:

- Möglichkeit für Teilnehmer, Fragen zu stellen und Erfahrungen auszutauschen.
- Networking-Gelegenheiten für Interessierte an nachhaltigen Beschilderungslösungen.

Einsatz von künstlicher Intelligenz im Planungsprozess

DI Jonathan Fetka, TU Wien, MOVE (Forschungsbereich Verkehrssystemplanung)

Wie kann künstliche Intelligenz Planungsprozesse unterstützen? Welche Einsatzfelder für KI-generierte Visualisierungen in Planungsprozessen sind sinnvoll? Was sind die Einschätzungen von Expert:innen? Welche Erfahrungen wurden in einem experimentellen Planungssetting gemacht, und was kann für die Zukunft gelernt werden? Und: Wie könnten denn eigentlich transformierte Straßenräume aussehen?

Das österreichische Leitprojekt zur Pilotierung übertragbarer Ansätze zur integrierten Transformation öffentlicher Mobilitätsräume (Transformatorin) hat unter anderem zum Ziel, neue Planungswerkzeuge anzuwenden, anzueignen und (weiter)zuentwickeln. Ein wesentlicher Fokus in der Weiterentwicklung von Planungsprozessen liegt dabei in der Digitalisierung. Neue Erhebungs- und Anwendungsmethoden für evidenzbasierte Planung (etwa durch Sensoren, Ansätze von Citizen Science, Modellierung, Simulation etc.) werden dabei direkt auf Prozessergebnisse. Ein wesentlicher Punkt wird dadurch aber noch nicht berührt, jener der Unterstützung von Beteiligungsprozessen und der Akzeptanzsteigerung in frühen Projektphasen.

Vienna Blooming hat einen KI-unterstützten Ansatz gefunden und entwickelt, um schnell verschiedenste Zukünfte darstellbar zu machen. Mit KI-unterstützten Visualisierungsmethoden können also verschiedenste Zukünfte darstellbar - und damit greifbarer - gemacht werden, ohne jedoch konkrete Planung vorwegzunehmen. Damit ist klar: Das Tool ist kein konkretes Planungstool, sondern eignet sich vielmehr für einen frühen Einsatz in den Ideen- und Planungsphasen verschiedenster Transformationsprojekte.

Die bestmöglichen Einsatzformen bzw. die Potenziale und auch Grenzen dieser Methode wurden in einem Expertinnenworkshop im Rahmen der Transformatorin diskutiert. Ebenso wurde erläutert, welche inhaltlichen Ansprüche an das Tool gestellt werden können, bzw. an welchen Schrauben noch gedreht werden muss, um inhaltlich kohärentere Entwürfe zu schaffen (z.B. im Kontext von Mikroklima, Inklusion etc.).

In diesem Workshop wurde ein Anwendungskontext für die Methode entworfen: Was sind die Ziele einer Anwendung von Vienna Blooming? Wer sind die angesprochenen Stakeholder?

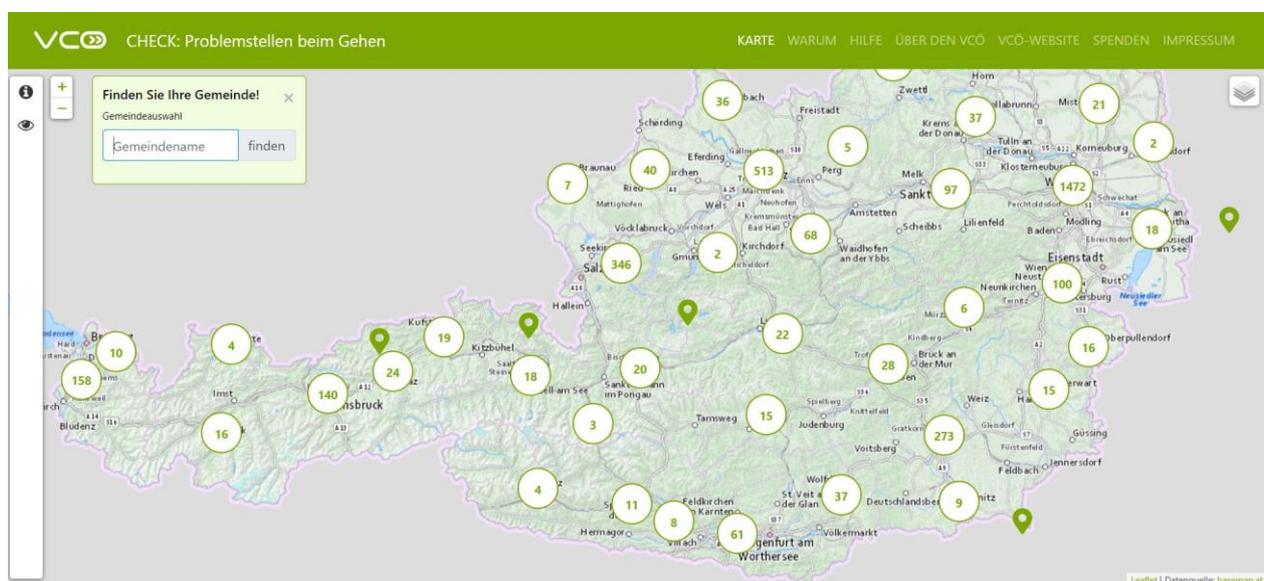
Wie muss ein Workshop designt sein, um zu den gewünschten Antworten und Zielen zu gelangen? Dieser Entwurf wurde im realen Umfeld getestet. Die Ergebnisse des Expertinnenworkshops und die Ergebnisse des Realexperiments werden bei der Konferenz vorgestellt, ebenso wie eine theoretische Einführung in andere, vergleichbare Planungstools. Damit soll letztlich ein Beitrag zur Debatte um KI-unterstützte Planungsprozesse geleistet werden um zu zeigen, wo diese einen Beitrag leisten können. Und wo nicht.



Kartentool für Problemstellen Fußverkehr - erste Ergebnisse

Katharina Jaschinsky, VCÖ – Mobilität mit Zukunft

Zu Fuß gehen ist gesund, umweltverträglich und naheliegend. Doch in manchen Wohngebieten ist es nicht einfach, selbst kurze Strecken zu Fuß zu gehen. Es gibt zu wenig Platz, die Strecke ist nicht barrierefrei oder der Kfz-Verkehr hat zu hohes Tempo. Die gemeinwohlorientierte Organisation „VCÖ – Mobilität mit Zukunft“ sucht Orte, wo Sie solche Problemstellen wahrnehmen. Im April und Mai können Sie diese in eine Online-Österreichkarte eintragen und die Einträge anderer Betroffener ansehen. Die Problemstellen werden vom VCÖ gesammelt und an die Verantwortlichen in den jeweiligen Gemeinden weitergeleitet. Bitte machen Sie mit – damit gehen besser geht!



<https://map.vcoe.at/gehen/>

Fußgänger:innen Sicherheitskurse für Menschen mit Beeinträchtigung

Benedikt Hierzer, MA, Easy Drivers Radfahrschule

Die Easy Drivers Radfahrschule führt seit 2020 Fußgänger*innen Sicherheitskurse für Menschen mit Beeinträchtigung durch. Die erste Schulung fand im Verkehrserziehungsgarten des ÖAMTC in Graz statt. Die Easy Drivers Radfahrschule organisierte diese für Personen mit Beeinträchtigung von der Initiative Jugend am Werk. Verhaltensregeln im Straßenverkehr wurden besprochen und praktisch trainiert. Die Teilnehmer*innen und Betreuer*innen üben bei diesen Kursen unter der Anleitung von ausgebildeten Sozialpädagog*innen und Radfahrlehrer*innen der Easy Drivers Radfahrschule, wichtige Verhaltensregeln im Straßenverkehr wie zum Beispiel:

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

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

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

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



Foto: www.radfahrschule.at

Das universitätsübergreifende Zentrum für Aktive Mobilität

Barbara Holler, BSc, DI Markus Monsberger, BSc, TU-Graz, Zentrum für Aktive Mobilität

Der Klimawandel und andere gesellschaftliche Herausforderungen bedürfen einer weitgehenden Veränderung unseres Mobilitätssystems. Vor diesem Hintergrund richteten die beiden größten Hochschulen am Standort Graz - die Universität Graz und die Technische Universität Graz

- im Spätsommer 2023 ein interuniversitäres Zentrum für Aktive Mobilität ein. Aktive Mobilität bedeutet den Einsatz von physischer Energie, um von einem Ort zum anderen zu kommen. Dazu gehören das Zufußgehen und das Radfahren, aber auch andere Mobilitätsformen, die mit reiner Muskelkraft möglich sind, wie zum Beispiel das Skateboarden oder das Inlineskatieren.

Das Zentrum erarbeitet neue wissenschaftliche Erkenntnisse, Entscheidungsgrundlagen und Lösungen für aktive Mobilität im handlungsfeldübergreifenden Kontext zwischen Mobilität, Klima und Umwelt, Raum, Gesundheit und Wirtschaft. Dabei findet auch ein intensiver Austausch mit der Stadt Graz und dem Land Steiermark statt. So wird eine praxisnahe Forschung gewährleistet und sichergestellt, dass die Ergebnisse schnell eine breite Berücksichtigung in der Praxis finden.

Die Vernetzung der Forschungseinrichtungen mit den praktischen Anwendungsbereichen stellt einen wesentlichen Teil der Arbeit dar. Im Zuge der Zusammenarbeit zwischen den Hochschulen und der Stadt Graz beziehungsweise dem Land Steiermark sollen einerseits die Ergebnisse von Forschungsprojekten in der Praxis miteinbezogen werden und andererseits sollen bereits bestehende Datenerhebungen, Projekte und Best Practice Beispiele gesammelt, analysiert und evaluiert werden.

Die beiden Universitäten arbeiten in Forschungsprojekten zusammen, unterstützen sich gegenseitig mit Expertisen, Erfahrungen und Wissen. Ergebnisse aus den Forschungen werden in Quartalsmeetings mit allen Partnerinnen besprochen.

In den letzten Wochen wurden von Seiten des Instituts für Städtebau zwei Forschungsanträge geschrieben.

Ein Antrag behandelt das Thema des Gendergaps bei Unfällen im Kreuzungsbereich bei Rad- und Fußverkehr. Das Konsortium besteht aus Partnerinnen der Verkehrspsychologie. Gender-Experten, Experten der internationaler Verkehrsplanung sind Stakeholder, die im Zuge des Advisory Board ihre Meinungen einbringen sollen.

In 3 Städten in Österreich sollen Beobachtungen und Befragungen an konkreten Kreuzungsbereichen durchgeführt werden, um das dortige Verkehrsverhalten und Sicherheitsgefühl von Radfahrerinnen zu erforschen. Die Ergebnisse aus der Forschung sollen dann in Handlungsleitfäden eingepflegt und in den verschiedenen Gremien präsentiert werden und Anklang finden. Eine Rückmeldung wird im Mai erwartet.

Die zweite Einreichung befasst sich mit dem Thema des Co-Working im ländlichen Raum und den Zusammenhang zu Pendlerströmen. Das Forschungsprojekt ist eine internationale Zusammenarbeit mit Universitäten und Einrichtungen aus Deutschland, Belgien, Türkei und Slowenien.

Das Zentrum und dessen Inhalte werden an den Universitäten unter anderem in den Universitätskurs der TU Graz „Klimafitte Räume für Aktive Mobilität“, sowie durch verschiedene

Lehrveranstaltungen an der Universität Graz zum Thema Nachhaltige Entwicklung eingebaut. Der Austausch mit internationalen Partnerinnen im Zuge eines „Advisory Boards“ soll das Zentrum international vernetzen und die unterschiedlichsten Blickwinkel und Expertisen zusammenbringen.

Die Personen, die dem Zentrum ein Gesicht geben, sind Stiftungsprofessorin Nina Hampl vom Institut für Umweltsystemwissenschaften (Universität Graz) sowie von der Technischen Universität Graz die Leiterin des Instituts für Städtebau Aglaée Degros und stellvertretende Leiterin Eva Schwab, sowie die Projektmitarbeiterin Barbara Holler. Die Finanzierung erfolgt durch das Land Steiermark und die Stadt Graz auf fünf Jahre.

Am 08. Februar 2024 wurde das Zentrum offiziell in Graz eröffnet. Neben Begrüßungsworten durch Personen der Universitäten, der Stadt Graz und dem Land Steiermark wurde ein Impulsvortrag zum Thema „Aktive Mobilität für alle“ vorgetragen. Eine Podiumsdiskussion über das Zentrum - mit der Leiterin des Zentrums, der Leiterin des Instituts für Städtebau sowie dem Leiter der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz und dem Leiter der Abteilung für Verkehr und Landeshochbau des Landes Steiermark - und eine damit verbundene Fragerunde wird die Veranstaltung abrunden.

www.activemobility.uni-graz.at

Greenchange.partners – Partner:innennetzwerk von Wegbegleitern für Wegbereiter der grünen und sozialen Transformation

Alexander Fördös, Gerald Lamprecht, Walter Wasner, Greenchange.partners

DIE HERAUSFORDERUNGEN ANPACKEN

Eine breite **Aktivierung und bessere Nutzung neuer sowie vorhandener Kräfte, Potenziale und Ressourcen** wird für Transformationsprozesse erfolgsentscheidend sein. Durch **Greenchange.partners (Gc.p) entsteht eine unabhängige, offene und institutionsübergreifende Maker-Community** hoch engagierter Einzelpersonen und Expert:innen mit dem Zweck, Veränderungsprozesse im Bereich der Mobilitätswende, Energiewende und nachhaltigen Konsum bzw. Wirtschaft zu initiieren und zu katalysieren. Eine **gemeinwohl- und nicht-gewinnorientierte Plattform** (Verein dzt. in Gründung) fungiert **als Entwicklungs- und Unterstützungsraum**, der es (aktuellen und zukünftigen) Expert:innen flexibel und niederschwellig ermöglichen soll, sich entsprechend ihrer individuellen Kompetenzen, Fähigkeiten, Lebenssituationen bzw. Ressourcen und zeitlich/finanzieller Restriktionen aktiv in Transformationsinitiativen einzubringen.

DIE VISION UMSETZEN

Gc.p fungiert als **Veränderungsinitiative und Enabler für den Aufbau einer kollektiven Intelligenz und Kapazität**, mit der neue Perspektiven, Hebel und Freiheitsgrade für transformatives Handeln in und zwischen den Bereichen der Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Wirtschaft und der öffentlichen Hand möglich werden. Gc.p hilft, die sich auftuende Schere zwischen den dringend notwendigen faktischen Handlungen und den erforderlichen Humanressourcen (demografischer Wandel, Fachkräftemangel) zu schließen und dafür neue bzw. derzeit ungenutzte Potenziale zu erschließen. **Gc.p schließt Lücken und baut Brücken** zwischen Initiator:innen bzw. potenziellen Unterstützungsangeboten und den unterschiedlichen Akteur:innengruppen auf der Bedarfsseite, um neue Möglichkeitsräume zur Erreichung gemeinsamer Ziele zu eröffnen und die notwendigen Umsetzungs- und Lernprozesse in der Praxis wirksamer und schneller zu gestalten.

INS TUN KOMMEN

Das Gc.p Handlungsspektrum geht weit über Vernetzung und Wissensaustausch hinaus und fokussiert konkrete kollektive Handlungen (vom Think- zum Do-Tank). Durch ein kollaboratives Pool von Expert:innen entstehen **Expertisen, Kooperationsmechanismen und ein Portfolio von „hands-on“ Dienstleistungen** für konkrete Umsetzungen und Begleitungen von transformativen Vorhaben und Ideen im Rahmen von neuartigen **Veränderungspartnerschaften**. Gc.p wirkt dabei komplementär zu bzw. synergetisch mit bestehenden Initiativen.

Wir gemeinsam sind Greenchange.partners! Du suchst eine helfende Hand, einen Sparing Partner für dein Vorhaben oder kannst Dir vorstellen, Dich anders als bisher einzubringen und andere zu unterstützen? Dann bist Du bei uns als Wegbereiter:in oder Wegbegleiter:in HERZLICH WILLKOMMEN! Mit Deinen Ideen, Fragen und Vorschlägen kannst Du Gc.p mitgestalten und Teil dieser Initiative werden.

Walk "begehbares Stationen-Theater"

Vanessa Payer, Viktoria Hillich, theater 7

Die begehbaren Stationen- Theaterstücke von theater 7 www.theater7.at, handeln von den Namensgeberinnen der Seestadt - Straßen, bzw. von historischen Persönlichkeiten verschiedener Stadtteile.

Das Porträt- und Historientheater verbindet Bildung mit Bewegung, Kultur mit Nachbarschaftstreffen, Theater mit Architektur. Die Stücke werden vom Publikum bzw. den TeilnehmerInnen großteils von Szene zu Szene "ergangen", Bühnenbild ist die Stadt selbst.

Für die Fußgänger-Konferenz wird eine „abgespeckte“ Version mit 2 Schauspielerinnen stattfinden: Von der Kulturgarage ausgehend können die KünstlerInnen in Kostüm eine ca. 1-stündige Runde mit Teilnehmern gehen, in der von einigen handelnden Persönlichkeiten des Stückes und der Seestadt- Straßen- teils dialogisch, teils monologisch - als bewegte szenische Lesung erzählt wird.

Unter www.theater7.at LEBENSBÖGEN, unserem jüngsten Stück, das wir im September 24 wiederholen werden, finden sich zahlreiche Fotos und Videos zur Veranschaulichung. Ebenso bei den Stationentheatern LEBENSSTRASSEN und SPURENSUCHE (7. Bezirk), sowie beider etwas anderen Theaterform TRANSDANUBIA

Treffpunkt: 21 Uhr: vor dem Eingang der VHS Kulturgarage, 1220 Wien



Foto: Luiza Puiu

KLIMA*INSELN kühlen City Hotspots

Christoph Fürst, Arge Klima*Inseln

Datenblatt mini:

Das Datenblatt bezieht sich auf ein KLIMA*INSEL-Modul 5 x 5 x 5 m, mit vier Pflanztrögen, einem Bewässerungssystem und vier Betonfundamenten.

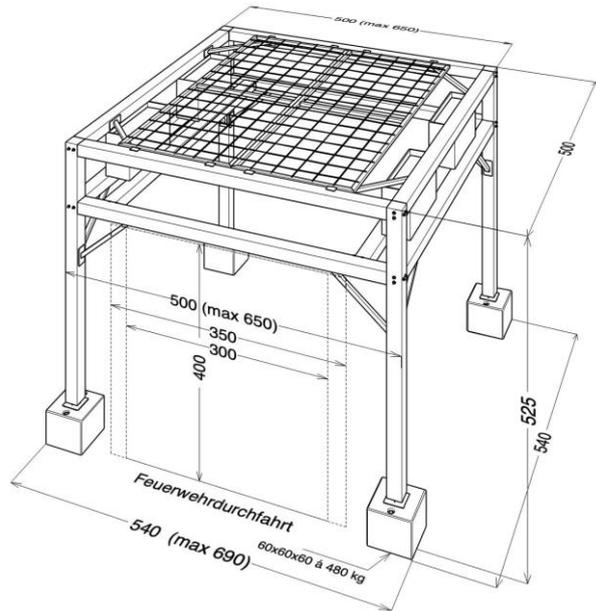
Materialien:

Holz (heimische Lärche)

Stahl (verzinkt)

Betonfundamente (60 x 60 x 60 à 480 kg)

- Es ist eine lichte Durchfahrtshöhe / -breite von 4 x 3,5 Metern für Einsatzfahrzeuge gegeben.
- Das Gesamtgewicht der Konstruktion inklusive Bepflanzung und Betonsockel beträgt maximal 8,3 Tonnen.
- Die Tragfähigkeit der Pflanz-Ebenen beträgt gesamt 2,2 Tonnen.
- Unser Wassermanagement-System zeichnet sich durch wetterdaten-basierende Gießzyklen, Erdfeuchtesensoren sowie einem Regensensor aus.
- Bewässerung erfolgt über eine am Boden stehende Zisterne oder einem direkten Wasseranschluß. Mit speziellen Anlagen können Dach- und Grauwasser nutzbar gemacht werden. Bei Interesse bitten wir Sie, Kontakt mit uns aufzunehmen.
- Heimische Pflanzen sind Pfeifenwinde, traubenloser Wein und Trompetenblume sowie die noch exotische Kiwi.
- Die berechnete Statik berücksichtigt folgende Lastfälle: Regelschneelast lt. Norm 150 kg/m², tatsächlich 50 kg/m² Windlast 27,4 m/s (= 98,7 km/h) mit 50% Durchlässigkeit



Haltbarkeit:

Unter Beachtung aller Servicemaßnahmen ist mit einer Mindest-Haltbarkeit der Holzkonstruktion von 10 Jahren zu rechnen. Eine Begutachtung durch geschultes Personal muss jährlich stattfinden.

Konditionen:

Lieferzeit: 4 Monate

Unter bestimmten Bedingungen ist eine Lieferung im Umkreis von 80 km von Linz im Preis der KLIMA*INSELN enthalten. Sollte Ihr Aufstellungsort nicht den Bedingungen entsprechen oder weiter als der angeführte Lieferradius entfernt sein, freuen wir uns auf Ihre Kontaktaufnahme, um örtliche Gegebenheiten zu berücksichtigen und ein individuelles Angebot zu erstellen.

Bauseitige Vorbereitungen sowie Voraussetzungen für eine Aufstellung:

Gefestigter und verdichteter Untergrund, zulässige Bodenpressung > 80 kN/m²

Anbindung an Strom, Wasser, W-Lan

Am Aufstellungsort sollte für Kranarbeiten eine freie Höhe von 10 Meter zur Verfügung stehen.

Version #02V23 © ARGE KLIMA*INSELN www.klimainseln.com



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , 5. Juni 2024

PLENUM:
GOOD-PRACTICE INTERNATIONAL
"GESUND, SICHER, INKLUSIV"



PEP – International Policy Plattform für aktive Mobilität, Gesundheit und Umwelt

DIⁿ Alessandra Angelini, Umweltbundesamt

Das Pan-Europäische Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit - THE PEP „Transport, Health, Environment Pan-European-Programm“ (siehe unece.org/thepep) ist ein Programm der WHO Europe und der UNECE und wurde 2002 als Politik-Plattform zur Förderung der Zusammenarbeit der Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsministerien auf pan-europäischer Ebene und anderer wichtiger internationaler Organisationen gegründet. Ziel ist die Forcierung klimafreundlicher und gesundheitsfördernder Mobilität, insbesondere der Aktiven Mobilität.

Beim 4. THE PEP High Level Meeting in Paris wurde die Erstellung des ersten „Pan-European Masterplan for Cycling Promotion“ beschlossen, der beim 5. THE PEP High Level Meeting in Wien im Mai 2021 gemeinsam mit der Wiener Deklaration von den zuständigen Minister:innen und Staatssekretär:innen verabschiedet wurde. Der Beschluss des unter österreichischer und französischer Federführung mit vielen Ländern erarbeiteten ersten „Pan-European Masterplan for Cycling Promotion“ im Rahmen dieser Ministerkonferenz in Wien stellt einen historischen Meilenstein zur Förderung der Aktiven Mobilität in Europa dar.

Das 5. Hochrangige Ministertreffen von THE PEP fand unter dem Motto „Eine bessere Zukunft bauen – Die Weichen stellen für eine neue, saubere, sichere, gesunde und integrative Mobilität“ statt. Auf Einladung von Bundesministerin Leonore Gewessler und Bundesminister Wolfgang Mückstein haben mehr als 850 Teilnehmer:innen aus 41 Ländern, darunter 46 Minister:innen und Staatssekretär:innen teilgenommen. Es wurde beschlossen den Masterplan Cycling künftig auf einen Pan-European Masterplan Active Mobility zu erweitern. Dafür wird unter Federführung Österreichs und Frankreichs der erste Pan-European Masterplan Walking Promotion erstellt.

HEAT-Tool “Health Economic Assessment Tool“(WHO)

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat mit dem „Gesundheitsökonomischen Bewertungswerkzeug „Health Economic Assessment Tool – HEAT Version 5.0“ (siehe heatwalkingcycling.org/#homepage) eine Methode entwickelt, welche aus aggregierten Angaben für eine Bevölkerungsgesamtheit zum Fuß- und Radverkehrsaufkommen (z. B. Anzahl der Kilometer, die zu Fuß zurückgelegt werden) eine Verminderung des Sterberisikos berechnet, und diesem einen monetären Wert zugeordnet (mithilfe des „Value of Statistical Life“). Mit Hilfe von HEAT kann somit der Nettonutzen der Aktiven Mobilität berechnet werden. Dabei werden die Vorteile, die sich aus der Bewegung ergeben sowie die negativen gesundheitlichen Auswirkungen einer erhöhten Luftverschmutzung und des Risikos tödlicher Unfälle berücksichtigt.

Das Tool unterstützt damit sowohl Entscheidungsträger:innen und Planer:innen von Bund, Ländern und Gemeinden als auch Interessengruppen in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Gesundheit bei Diskussionen und Entscheidungen über Maßnahmen beim Ausbau entsprechender Infrastrukturen. Auf der Grundlage dieser Berechnungen kann beispielsweise die Frage beantwortet werden, wie hoch der volkswirtschaftliche Gewinn in Euro pro Jahr ist, wenn „x“ Personen jeden Tag „y“ Kilometer mehr gehen würden.

Europäische Mobilitätswoche „Shared Public Space“

DIⁱⁿ Petra Völkl, BMK; Madeleine Kelly, DG MOVE

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

Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der Tagungsdokumentation nachzulesen.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
***Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff.
Räume & lebenswerte Straßenräume***
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , **5. Juni 2024**

PARALELL-SESSIONS
IMPULSVORTRÄGE UND DISKUSSIONEN

Es stehen 5 Sessions zur Auswahl:

SESSION 1: Inklusive Stadt, Barrierefreiheit

SESSION 2: Begegnungszonen, lokale Wirtschaft & gestaltete Straßenräume

SESSION 3: Good-Practice – Schulumfeld – Aktionen

SESSION 4: Zu Fuß gesund mobil und Nudging

SESSION 5: Verkehrssachverständige in Österreich - aktiv mobil update



Je Impulsbeitrag stehen ca. 10 Min. zur Verfügung

ca. 5 Beiträge je Workshop, Diskussion nach den Leitfragen



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , 5. Juni 2024

SESSION 1
Inklusive Stadt, Barrierefreiheit



Aktive Mobilität im Spannungsfeld zwischen Fuß- und Radverkehr

Prof. Mag. Dr. Elmar Fürst, Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs

Aktive Mobilität

- Aktive Mobilität hat ein gutes Image, ... ist "super": körperliche Bewegung, Fitness, Gesundheit ...
- Ausgleich zu sitzenden Berufstätigkeiten
- Zu Fuß Gehen und Rad fahren, aber auch
 - E-Bikes
 - Scooter
 - Inline Skates
 - Skateboards
- Nicht jeder kann aktiv mobil sein bzw. nicht so, wie er/sie sich das wünscht: Menschen mit bestimmten Behinderungen, Rollstuhlfahrer, Leute mit temporären Einschränkungen, Personen mit schweren Gepäck bzw. Kinderwagen

Aktive Mobilität - Probleme



- Schlechter oder unzureichender Schutz von Kindern



https://sushi-bikes.com/cdn/shop/files/kindersitz-am-steuerrohr-befestigen_9364052-810b-440d-8485-1f06d21b54e7.jpg?v=1644569157&width=1070

PAGE 10



- Schmale Radwege
- Schlechte Kreuzungen
- Unzureichende Abgrenzung
- Nicht-Einhaltung der Regeln
- Unattraktive und unsichere Wege
- Barrierefreiheit

Fazit

- Ein gedeihliches Miteinander im Straßenverkehr funktioniert nur, wenn sich die Verkehrsteilnehmer einigermaßen an Regeln halten und aufeinander Rücksicht nehmen
- Straßenverkehr ist kein Wettbewerb (Wer ist der Erste oder Schnellste?; sondern vielmehr eine Gruppenübung, bei der es gilt auf Schwächere und Langsamere Rücksicht zu nehmen)
- Das alles ist nicht zuletzt eine Frage der Kultur, die man sich im Laufe des Lebens aneignet und die entsprechend gepflegt werden will

Details zum Beitrag sind in der Präsentation nachzulesen, diese kann gerne auf Wunsch nachgesendet werden.

Innovative Lösungen für eine inklusive Zukunft: Barrierefreiheit durch assistierende Technologien

Daniele Marano, Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs; Sylvia Göttinger, Wirtschaftsagentur Wien

Assistierende Technologien unterstützen Menschen in alltäglichen Situationen und erleichtern ihnen den Zugang zu verschiedenen Bereichen des Lebens.

Grundlegend ist „Universelles Design“, um auf die Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse von Menschen eingehen zu können. Dass die Technik den Menschen dient, ohne dabei extra „bedient“ werden zu müssen, ist ein weiteres wesentliches Erfordernis.

In diesem Sinne zeichnen sich assistierende Technologien durch leichte Verständlichkeit aus und ermöglichen dadurch alltägliche Verrichtungen bequemer und mit mehr Freude.

Beim Gehen unterstützen vor allem Navigationssysteme und Technologien zur Hinderniserkennung.

Wir stellen Beispiele für Technologien vor, die in Wien entwickelt wurden und werden.

Beim „Blind Walk“ am Nachmittag werden wir assistierende Technologien ausprobieren.



©Wirtschaftsagentur Wien_Philipp Lipiarski



©STUDIO MATPHOTO e.U.

Mag. Daniele Marano, Projektmanager - Master in Psychologie von der Universität Padua, Italien - Zertifizierter Experte im Bereich barrierefreie Technologien (Certified Professional in Accessibility Core Competencies, CPACC) der IAAP - Mitglied im Österreichischen Normungsinstitut im Ausschuss für Blindenhilfsmittel sowie barrierefreies Planen und Bauen

Die **Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs** setzt sich seit 1935 für ein gleichberechtigtes und selbstbestimmtes Leben sehbehinderter und blinder Menschen ein. Eigenständigkeit und Unabhängigkeit in der Lebensgestaltung sowie steigende Lebensqualität für alle sehbehinderten und blinden Menschen in Österreich sind unsere Ziele.
<https://www.hilfsgemeinschaft.at/>



©Wirtschaftsagentur Wien_Karin Hackl

Sylvia Göttinger berät in der Wirtschaftsagentur Wien seit 2015 Wiener Unternehmen, die „Assistierende Technologien“ entwickeln. Nähere Informationen dazu im Technologiereport. *



Die **Wirtschaftsagentur Wien** ist erste Anlaufstelle für nationale und internationale Unternehmen. Sie unterstützt mit monetären Förderungen, Immobilien und Stadt-entwicklungsimpulsen. Mit Schwerpunkt-setzungen forciert die Wirtschaftsagentur Wien die definierten Stärkefelder der Stadt: Life Science, urbane Technologien, Kreativwirtschaft und IKT.
<https://wirtschaftsagentur.at/>

Verkehrsrecht und -regeln ohne Barrieren

DI Roland Stimpel, Fuss e.V.

Für Barrierefreiheit werden meist technische Lösungen gesucht: abgesenkte Bordsteine, Rampen, Bodenmarkierungen oder Fahrstühle. Viel weniger wird zum Thema gemacht, dass auch Verkehrsrecht und vom Recht beeinflusstes Verkehrsverhalten Barrieren erhöhen können. Das betrifft Menschen mit eingeschränktem Seh- oder Hörvermögen, mit Gehproblemen, aber auch mit erschwerter Wahrnehmung, Informationsverarbeitung und Reaktionsfähigkeit. Damit gilt es nicht nur für Personen mit einer klassifizierten Behinderung, sondern für viele sehr alte oder sehr junge, für akut Kranke und Verletzte – aber auch für den Vater, der einfach einen Kinderwagen durch die Stadt schieben will.

Das Referat stellt Barrieren dar, die aufgrund von Recht und davon beeinflusstem Alltagsverhalten entstehen und die Mobilität einschränken. Auf Gehwegen geht es vor allem um das Einschränken von Bewegungsräumen und das Befahren. Noch weit häufiger geschieht es an zu querenden Fahrbahnen, in Städten also etwa alle 100 bis 200 Meter. Hier entstehen faktische Barrieren durch Falschparker, die Wege oder Sichtbeziehungen versperren, durch zu schnelles Fahren, zu hohe Fahrzeugdichte und Regeln zum Überqueren, die die Bedürfnisse und Fähigkeiten mancher Menschen missachten. Das gilt für das Queren an Orten ohne Querungs-Infrastruktur, aber auch an Ampeln, für die zumindest in Deutschland die Richtlinien nicht den realen Gehfähigkeiten vieler Menschen entsprechen. All diese Probleme sind Kennern und Betroffenen nicht grundsätzlich neu. Aber zumindest in Deutschland werden sie noch wenig unter dem Aspekt der Barrierefreiheit diskutiert.

Für größere Barrierefreiheit braucht es mehr unbefahrenen und unbeparkten Raum, niedrige Fahrgeschwindigkeiten und Fahrzeugfrequenzen, mehr Vorrang für Gehende und adäquatere Querungen. Das erfordert andere Regeln und Sanktionen. Damit stellen sich aber auch grundsätzliche Fragen der Hierarchien, der Verantwortlichkeit und Haftung im Verkehr. All das wird an Regeln und Realitäten in Österreich und Deutschland gespiegelt, ohne sie Paragraf für Paragraf herunterzubeten. Kurz wird das deutsche Bündnis für Barrierefreiheit im Verkehrsrecht vorgestellt. Am Ende steht die Skizze eines Rechts- und Regelsystems, das Barrieren abbaut und gerade denen mehr Mobilität verschafft, die heute am wenigsten haben.

<https://www.fuss-ev.de>

Verkehrsrecht - Menschenrechtliche Überlegung

Ing.ⁱⁿ Maria Grundner, Mobilitätsagentur Wien

Wie steht es um die physische Barrierefreiheit im Verkehrsrecht? Welche Ideen ergeben sich aus Sicht der Menschenrechte für den öffentlichen Straßenraum? Bauliche Barrierefreiheit ist selbstverständlich, tatsächlich es ist dennoch nicht einfach sie im Straßenbau immer und überall einzuhalten und umzusetzen: Wir hätten ein lückenloses Fußwegenetz. Es gäbe ausreichend breite Gehsteige. Man könnte Haltestellen jedenfalls sicher und komfortabel erreichen, Fahrbahnquerungen wären leichter möglich ... und, und, und. Was würde passieren, wenn die Österreichische Straßenverkehrsordnung insofern geändert werden würden, wenn nicht nur mehr „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit“ im Verkehr das Wichtigste wäre. Sondern an prominenter Stelle die Barrierefreiheit für Fußgänger:innen ergänzt werden würde? Wo ist Entwicklung unbedingt notwendig und wo sind Standards wirklich wichtig, damit die Verkehrswende gelingt? Welche Beispiele für unzureichende Regeln gibt es in der Österreichischen Straßenverkehrsordnung sowie den Normen und Richtlinien? Woran kann festgestellt werden, wie es um die barrierefreie Ausgestaltung des Straßenraumes steht? Das Referat wirft Fragen auf, zeigt Notwendigkeiten und lässt Potentiale zur Entwicklung offen.

CE-SPACES4ALL – Wie barrierefreier Tourismus im ländlichen Raum gestaltet werden sollte

DI Manfred Schrenk / DI Clemens Beyer / Priv.-Doz.ⁱⁿ Mag.^a Dr.ⁱⁿ Tatjana Fischer /

DI Dr. Georg Neugebauer, BOKU-Wien, IRUB

Mag.^a Eva Köllner / Hannes Steinacker, Weinviertel Tourismus GmbH

Wird die Fortbewegung im Raum oft schon für FußgängerInnen zum Hindernislauf, so gilt das noch viel mehr für Menschen mit Behinderung. Die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen ist nach wie vor sehr präsent, am UNO-Sitz in Genf wurde 2023 die Einhaltung der Rechte von Menschen mit Behinderung bzw. die Umsetzung von Maßnahmen zur Integration von Menschen mit Behinderung in allen Lebensbereichen in zahlreichen Ländern geprüft. Auch Österreich stand dabei auf dem Prüfstand und es gab einige Beanstandungen. Raumordnung war eines der behandelten Themen bei dieser Prüfung. Das Institut für Raumplanung, Umweltplanung und Bodenordnung (IRUB) der BOKU ist aktuell an „CE-Spaces4All“, einem EU-geförderten Interreg-Projekt beteiligt, bei dem es um selbstbestimmten barrierefreien Tourismus für Menschen mit Behinderungen geht.

Ein weiterer Partner aus Österreich, mit dem eng zusammengearbeitet wird, ist Weinviertel Tourismus, <https://www.weinviertel.at/>.

Im Rahmen des Projektes CE-Spaces4All arbeiten Projektpartner aus Österreich, Slowenien, Tschechien, Ungarn, Kroatien und Polen sowie eine internationale Interessensvertretung zusammen. Die grenzüberschreitende Region Weinviertel-Südmähren ist eine von drei Pilotregionen, die im Rahmen des Projektes modellhaft bearbeitet werden und bei denen das Augenmerk auch stark auf grenzüberschreitenden Aktivitäten liegt.

Bei Spaces4All sind sowohl Menschen mit Behinderungen wie auch entsprechende Interessenvertretungen, Akteure aus dem Tourismus-Sektor, öffentliche Institutionen sowie Forschungseinrichtungen vertreten.

Ein ganz wichtiger Punkt, wenn es um Erreichbarkeit und Barrierefreiheit geht, ist die Raumplanung. Beginnend bei Bauvorschriften (Rampen, Braille-Beschriftungen, taktile Leitsysteme) über Richtlinien zur behindertenfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes und des Verkehrssystems bis hin zu strategischen überörtlichen Planungen, in denen die Bedürfnisse ALLER Menschen einer Region Berücksichtigung finden sollen, reicht das Spektrum. Diesen Fachbereich der Raumplanung wird das IRUB - Institut für Raumplanung, Umweltplanung und Bodenordnung der BOKU mit seiner diesbezüglichen Expertise maßgeblich bearbeiten. Alle Projektpartner arbeiten gemeinsam daran, dass Menschen mit Behinderungen selbstbestimmt Reisen und Tourismusangebote wahrnehmen können. Hierzu bedarf es eines reibungslosen Zusammenspiels zwischen Erreichbarkeit v.a. im Öffentlichen Verkehr und der Tourismusanbieter, entsprechender Online-Informationsangebote und Orientierungshilfen vor Ort.

Denkt man an Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Tourismusangeboten für Menschen mit Behinderungen, so stehen oft Menschen, die einen Rollstuhl benutzen, im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Es gibt jedoch viele Arten von Behinderungen, wie blind bzw. sehgeschwach, taub bzw. gehörschwach, taubblind und mannigfaltige psychisch-mentale Behinderungen. Auch viele Menschen ohne ausgewiesene Behinderung sind in ihrer persönlichen Mobilität oft eingeschränkt, man denke nur an ältere Menschen, das „Lenken“ eines Kinderwagens, Verletzungen und vieles mehr.

Im Rahmen von CE-Spaces4All stehen die Bedürfnisse von Menschen, die einen Rollstuhl oder eine

Gehilfe benutzen, sowie von Blinden und Sehschwachen im Vordergrund.

Das Projekt ist auf eine Laufzeit von drei Jahren angelegt und soll konkrete Verbesserungen in den beteiligten Regionen bringen. Darüber hinaus sollen Leitlinien für ganz Europa für barrierefreie Tourismusangebote speziell im ländlichen Raum erarbeitet und entsprechend verbreitet werden. Ein wichtiger Partner in diesem Zusammenhang ist EDF, das „European Disability Forum“ als europäische Dachorganisation, mit institutionellen Mitgliedern in ganz Europa.

Aktuell werden Maßnahmenvorschläge sowie Umsetzungsstrategien zur Verbesserung der selbstbestimmten Mobilität für Menschen mit Behinderung in den Projektregionen erarbeitet.

Aktuell findet in Abstimmung mit dem EDF – European Disability Forum auch eine Befragung von Menschen mit Behinderung zu ihren Reisegewohnheiten, ihren entsprechenden Erfahrungen und ihren Bedürfnissen statt.

Die Ergebnisse werden u.a. im Rahmen des Vortrages bei der XVII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen präsentiert werden.

Offizielle Projekt-HP: <https://www.interreg-central.eu/projects/ce-spaces4all>



Interreg
CENTRAL EUROPE



Co-funded by
the European Union

CE-Spaces4All

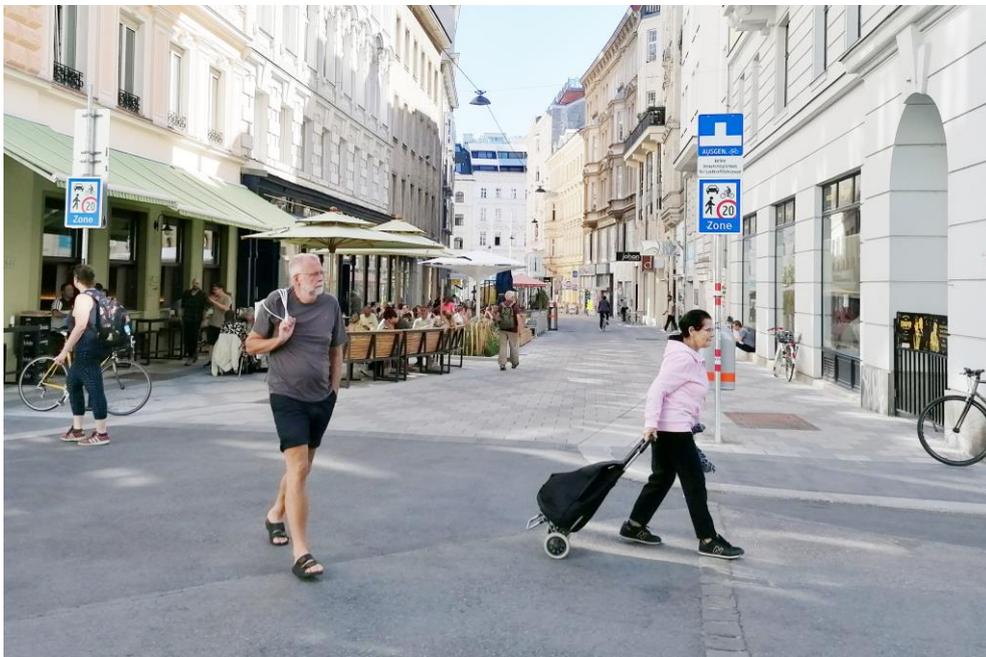


XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , 5. Juni 2024

SESSION 2

Begegnungszonen, lokale Wirtschaft & gestaltete Straßenräume



Nachhaltige Citylogistik

Dr. Andreas Dillinger, Wirtschaftskammer Wien

Die letzte Meile der Warenanlieferung ist eine besondere Herausforderung im dichten Stadtgebiet. Wenn kaum Platz für Ladezonen bleibt, was bedeutet das für den Fußweg des Paketdienstleisters zum Kunden?



Queren in Nachbarschaften – wieso eigentlich?

Till Zeyn, Fußverkehrsbeauftragter Landeshauptstadt Kiel (D)

Das automobiler System mit seinen durchgehenden Fahrbahnen zwingt Fußgänger:innen dazu ihre Bewegung im Zweifelsfall zu verzögern oder sogar zu unterbrechen, weil Fußwege infolgedessen immer wieder unterbrochen werden. Dabei stellte in Deutschland schon die Veröffentlichung „Stadtverkehr im Wandel“ des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Jahr 1986 fest, dass Fußverkehrsförderung notwendigerweise die Passierbarkeit von Fahrbahnen beachten muss:

„Jede fußgängerfreundliche Straße ist ein Fortschritt. Dem Fußgängerverkehr aber nützt nur ein geschlossenes Netz. Ein vollständiges Netz, denn Fußgängerverkehr ist überall. Ein dichtes Netz, denn Fußgänger sind empfindlich gegen Umwege. Und ein Netz ohne Unterbrechung. Die besten Wege, und die besten Straßen sind nutzlos, wenn Kreuzungen und Überwege unpassierbar sind.“ (S. 42)

Stattdessen wird die Zahl der Querungen in einem automobilen System auf wenige Orte mittels Querungshilfen beschränkt – wenngleich infolge einer fehlenden Dichte an Querungshilfen auch andernorts gequert wird. Um Fahrbahnen für Fußgänger:innen wieder durchlässiger und sicherer zu machen wären teils sehr geringe Abstände von Querungshilfen nötig, um den Querungsbedarfen gerecht werden zu können. Gleichzeitig sind Querungshilfen immer Ausdruck des automobilen Systems, das ansonsten kaum bis gar nicht dazu in der Lage ist eine Passierbarkeit für den Fußverkehr zu garantieren.

Insbesondere in Quartieren und Nachbarschaften stellt sich die Frage, wieso auch hier der Fahrverkehr – im wesentlichen der Kfz-Verkehr – bevorrechtigt sein muss? Weshalb kehren wir dort das Prinzip nicht um und ermöglichen durchgängige, barrierefreie Wege für alle die zu Fuß unterwegs sind – gerade für Menschen, die besonders darauf angewiesen sind wie Ältere, Personen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen? Wir stärken damit die Fortbewegung zu Fuß, den Aufenthalt und die Nachbarschaften und könnten Straßen wieder mit Leben und Begegnung füllen – wieder Straßen für alle schaffen.

Die Stadt Kiel verfolgte dieses Ziel seit einiger Zeit zunächst indirekt indem die Quartiere mit Gehwegüberfahrten von den Hauptverkehrsstraßen abgegrenzt und so Eingangssituationen in die Tempo 30-Zonen geschaffen wurden und darüber hinaus entlang von Fahrradstraßen bzw. Velorouten, wo sie gleichzeitig eine Bevorrechtigung des Radverkehrs bezwecken. Mittlerweile ist die Gehwegüberfahrt als Infrastrukturelement zu einem festen Bestandteil geworden, das mehr und mehr auch gezielt zur Fußverkehrsförderung eingesetzt wird. Sie ermöglichen durchgängige, bevorrechtigte und niveaugleiche Wege für Fußgänger:innen und bringen doch ihre Herausforderungen mit sich: Die Verkehrsregeln für Gehwegüberfahrten sind weithin unbekannt, die Gestaltung ist nicht immer lesbar und damit selbsterklärend und sie gehen mit einem baulichen Aufwand einher. Können hier als Sofortintervention Zebrastreifen sinnvoll sein? Trondheim zeigt, wie durchgängige Netze auch gehen können.

Der Beitrag setzt sich damit auseinander:

- wieso eigentlich gequert werden muss
 - wie dicht Querungsbeziehungen sein können (Beispiel Knooper Weg/Jungfernstieg)
 - wie stattdessen durchgängige Netze in Quartieren ermöglicht werden können
- o Intro: Verkehrsberuhigte Bereiche, Begegnungszonen, Superblocks, SuperGrätzl

- o Gehwegüberfahrten (Beispiel aus Kiel) – Erfolge, Herausforderungen, weitere Entwicklung
- o Ausblick schnelle Interventionen bspw. mit Zebrastreifen (orientiert an Trondheim, Norwegen)

Grundlagen:

- Querungshilfen als Berührungspunkte zwischen Geh und Fahren (Masterarbeit)
- kiel.de/zufuss



Verkehrssicherheit und Begegnungszonen

Hatun Atasayar, BSc, KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

Seit der Gesetzesnovelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2013 kommt das Verkehrsregime Begegnungszone auf österreichischen Straßen und Plätzen zur Anwendung und freut sich wachsender Beliebtheit. Ziele, die mit der Umsetzung von Begegnungszonen einhergehen, sind unter anderem die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, die Förderung und Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs, die Senkung der Trennwirkung des Kfz-Verkehrs sowie die faire Verteilung des Straßenraumes zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innengruppen. Zuzolge einer Studie, die im Auftrag des Kuratoriums für Verkehrssicherheit durchgeführt wurde, gibt es österreichweit mittlerweile mehr als 100 Begegnungszonen.¹

Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich, die vom KFV durchgeführte **Studie zur Erarbeitung eines Leitfadens für die Evaluierung von Begegnungszonen durch Gemeinden** mit der Frage, wie Gemeinden/Planende/Auftraggebende die Wirkung der von ihr umgesetzten Begegnungszone auf das Verkehrsgeschehen und die Verkehrssicherheit evaluieren können, um somit eine Aussage dahingehend treffen zu können, ob die mit der Umsetzung der Begegnungszone gewünschten Ziele realisiert wurden.

Ziel dieser Studie ist die Entwicklung eines Leitfadens, mit Hilfe dessen Gemeinden/Planende/Auftraggebende usw. in der Lage sein sollen, den Verkehrsablauf vor und nach der Umsetzung einer Begegnungszone zu vergleichen und somit die Wirkung der verkehrsorganisatorischen Maßnahme Begegnungszone zu evaluieren. Ein zentraler Bestandteil dieses Leitfadens ist ein Kriterienkatalog, der eine möglichst objektive Beurteilung des Verkehrsgeschehens hinsichtlich der wesentlichen Eigenschaften einer Begegnungszone ermöglichen soll.

Im Zuge der Erarbeitung des Kriterienkataloges wurde das Verkehrsgeschehen an drei ausgewählten Orten in Österreich vor und nach der Umsetzung einer Begegnungszone umfassend erhoben und analysiert. Dabei wurden die Fußgänger:innenströme und die KFZ-Zusammensetzung erhoben, Geschwindigkeitsmessungen mittels Seitenradar vorgenommen, möglicher Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden mit Hilfe videogestützter Verkehrsbeobachtung ermittelt, relevante Verkehrssituationen zum öffentlichen Verkehr und mobilitätseingeschränkter Personen aufgenommen sowie der ruhende Verkehr erhoben. Zusätzlich wurden Personen, die einen näheren Bezug zu den Standorten haben, vor und nach der Umsetzung der Begegnungszone, zu den Themen Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf persönlich befragt.

Die Ergebnisse der Erhebungen wurden anschließend aufbereitet, analysiert und als Grundlage für die Erstellung des Kriterienkatalogs und des Evaluierungsleitfadens von Begegnungszonen durch Gemeinden herangezogen. Die Vorher-Erhebungen wurden in den Sommer- und Herbstmonaten 2018 in den drei Ortschaften Purgstall an der Erlauf (NÖ), Schörfling am Attersee (OÖ) und Wattens (Tirol) durchgeführt. Der Baubeginn war ab dem Jahr 2018, die Fertigstellung und Verordnung der Begegnungszonen fanden zwischen 2019 und 2020 statt. Nach einer Adaptionshase von ca. sechs Monaten wurden die Nachher-Untersuchungen 2020 in den drei Ortschaften durchgeführt.

Begegnungszonen Tulln

DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Cornelia Hebenstreit, Stadtgemeinde Tulln/Donau

Mit der Umgestaltung des Hauptplatzes hat Tulln im Jahr 2015 die Innenstadt als Begegnungszone umgesetzt.

Da am Hauptplatz noch eine optisch erkennbare Fahrbahn gegeben ist, und Fußgänger:innen/Radfahrer:innen, durch Abtrennung mittels Pollern mehr Platz eingeräumt wird, ist diese Begegnungszone eine spezielle Beschaffenheit, funktioniert aber sehr gut.

Mit dem Stadtentwicklungskonzept (Tulln Strategie 2030) hat Tulln im Jahr 2021 die Weichen für die zukünftige Entwicklung der Stadt in vielen Bereichen gestellt, auch hier spielt die Mobilität eine große Rolle. Begegnungszonen sollen weitergedacht und erweitert werden.



Bereits im September 2022 wurden zwei weitere Begegnungszonen geschaffen.

Einerseits wurde eine Wohnstraße mit schmalem Gehsteig saniert – der Gehsteig entfernt und die Zufußgehenden dürfen nun die Straße nutzen.

Dies hat auch für Schüler:innen, die mit dem Tretroller in die Schule kommen Vorteile, Stellplätze wurden markiert.

Außerdem wurde der Nahbereich der Volksschule komplett umgestaltet.

Aus einer typischen Straße mit Schräg- und Längsparklätzen wurde eine verkehrsberuhigte Zone.

In dem Bereich, wo weiterhin Autos zur Volksschule zufahren können, wurde eine Begegnungszone verordnet. Um die Verkehrsregeln optisch zu untermauern wurde hier der Fahrbahnbereich gepflastert.

Der „Cuule Ideen Tag“ – wie man in nur einem Tag Straßen und Plätze transformiert

*DI Michael Skoric, con.sens mobilitätsdesign; Dlin Magdalena Holzer, Weatherpark GmbH;
DI Robert Luger, 3:0 Landschaftsarchitektur*

Die „cuulbox“ ist ein Kooperationsnetzwerk aus drei Forschungs- und Planungsbüros unterschiedlicher Fachrichtungen: Mobilitätsplanung, Freiraumplanung und Siedlungsklimatologie. Wir haben schon vor vielen Jahren erkannt, dass die Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft nur gemeinsam und interdisziplinär gelöst werden können, insbesondere wenn es um die Transformation von öffentlichem Raum geht. Urbane Straßenräume und Plätze müssen zukunftsfit und klimawandelangepasst gestaltet werden, damit sie für alle Menschen angenehme Orte der Bewegung und Begegnung werden können.

Oft sind es nur kleine Maßnahmen, die große Wirkung entfalten können: Eine neu gepflanzte Baumgruppe am Hauptplatz ermöglicht das Verweilen im Schatten. Ein teilentsiegelter Parkplatz verringert das sommerliche Aufheizen und schafft ein angenehmeres Stadtklima. Eine schmälere Fahrbahn zugunsten eines breiteren Gehsteiges führt zu Verkehrsberuhigung und zu einem angenehmeren Umfeld für Zufußgehende.

Vielen Gemeinden fällt es jedoch schwer, ins Tun zu kommen. Deshalb haben wir die Methode des „Cuule Ideen Tages“ entwickelt. Das Team der cuulbox kommt für einen Tag in die Gemeinde. Am Vormittag besichtigen wir gemeinsam mit Gemeindevertreter:innen und Stakeholdern drei, vier wesentliche „Hot-Spots“ im Gemeindegebiet und entwickeln im Gehen und gemeinsam bereits erste Lösungsideen. Am Nachmittag ziehen wir uns in Klausur zurück und arbeiten Konzepte, Skizzen und Maßnahmen aus, wie die Transformation hin zu einem zukunftsfiten, klimaresilienten und fußgängerfreundlichen Umfeld an diesen Örtlichkeiten gelingen kann. Abends präsentieren und diskutieren wir unsere Vorschläge und Ideen mit Gemeindevertreter:innen und Stakeholdern. Der Fokus liegt dabei auf kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen, getreu dem Motto „kleine Maßnahmen, große Wirkung“.

Wir durften in den vergangenen Jahren die Methode des „Cuule Ideen Tages“ bereits in mehreren Städten und Gemeinden anwenden, u.a. in Bruck/Mur (Stmk.), Mittertreffling (OÖ) usw. Nun wollen wir die Methode auf der Walkspace-Konferenz vorstellen und weitere Gemeinden für eine interdisziplinäre Herangehensweise motivieren.

Erste Schritte der Umsetzung in München – Strategie und Aufenthaltsbereiche

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

Im Juni 2021 hat der Stadtrat der LH München die neue Mobilitätsstrategie 2035 beschlossen, die mit Hilfe von insgesamt 17 Teilstrategien, die in den folgenden Jahren ausgearbeitet werden sollen, um die Mobilitätswende in München zu gestalten. Bereits im Dezember 2022 folgte der Beschluss für die Teilstrategie für den Fußverkehr. Die wesentlichen Inhalte sind

- die Benennung eines Fußverkehrsbeauftragten
- die Einrichtung von ca. 10 Stellen für den Fußverkehr
- Die Erweiterung des Lenkungsgebietes Radverkehr zum Lenkungsgebiet Fuß- und Radverkehr
- die Erarbeitung eines Leitfadens und die Umsetzung eines Programms zu Querungshilfen
- die Durchführung von Fußverkehrschecks
- die Erstellung von Quartiersplänen für den Fußverkehr

Noch offen sind der Umgang mit geduldetem Gehsteigparken und die Durchgangsbreiten bei Gastronomieflächen.

Bereits seit vielen Jahren gibt es in München Erfahrungen zu temporären Nutzungen im öffentlichen Raum, die mit der Umnutzung von Fahrbahnen für den Aufenthalt einhergehen. Dies umfasst Straßenfeste in Nebenstraßen ebenso wie die seit vielen Jahren zwei Mal stattfindende Kombination von Streetlive-Festival und Corso Leopold, die inzwischen als „Zamanand“ firmiert.

Auf einer Stadtratsreise nach Stockholm ließen sich die Stadträt*innen von der Idee der dortigen Sommerstraßen inspirieren. Ausgewählte Straßen sollten in mehreren Wochen im Sommer mehr dem Aufenthalt dienen und daher als Spielstraße oder verkehrsberuhigter Bereich beschildert und möbliert werden, im Gegensatz zu Stockholms konsumfreier Angebot.

Im Jahr 2023 fand in ähnlicher Weise das Projekt AQT (Autoreduzierte Quartiere) der Technischen Universität München statt, das die Kolumbusstraße mit Rollrasen, einer auf dem Asphalt aufgetragenen simulierten wassergebundenen Decke, einem großen Sandkasten, Hochbeeten und zahlreichen Sitzmöbeln ausstattete und für viele Diskussionen sorgte.





XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , 5. Juni 2024

SESSION 3
Good-Practice – Schulumfeld – Aktionen



Straßenräume zum Wohlfühlen und aktiv mobil Sein aus der Sicht von Kindern

Assoc. Prof.ⁱⁿ Priv.-Doz.ⁱⁿ DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Juliane Stark, BOKU-Wien

In vielen europäischen Städten ist ein Rückgang der selbstständigen und aktiven Mobilität von Kindern zu beobachten. Die Möglichkeiten, im Wohnumfeld selbstständig und aktiv unterwegs zu sein, hängen stark von der bebauten Umwelt ab, insbesondere von der Verkehrsinfrastruktur und den sich ergebenden Verkehrsbedingungen. In einigen Studien wurde der Einfluss der bebauten Umwelt auf die aktive und eigenständige Mobilität von Kindern untersucht. Weniger bekannt ist jedoch, wie Kinder selbst den Verkehrs-/Straßenraum wahrnehmen und welche Attribute aus ihrer Sicht dazu beitragen, dass sie sich in einer Umgebung wohlfühlen und eigenständig aktiv unterwegs sind bzw. sein wollen.

Im Rahmen einer Studie wird untersucht, welche Attribute des Straßenraumes dazu beitragen, damit Kinder sich wohlfühlen und eigenständig aktiv (zu Fuß, mit dem Roller oder mit dem Fahrrad) unterwegs sein wollen.

Dazu werden unter anderem bildbasierte Choice Experimente erarbeitet, um die Präferenzen aus Sicht der Kinder zu analysieren. Basierend auf den Ergebnissen werden Empfehlungen für die kindgerechte Gestaltung von Verkehrsräumen abgeleitet.

Die Arbeit erfolgt im Rahmen des Projekts „TRA:WELL – transport and wellbeing (www.trawell.life)“.

Straßenfreiräume im Schulumfeld – Planung und Umsetzung aus der (partizipativen) Praxis

DIⁱⁿ Alexandra Fellingner, DI Helge Schier, zwoPK Landschaftsarchitektur, Verein greenlab

Die Ausgestaltung von Straßenfreiräumen im Schulumfeld ist entscheidend bei der Ermöglichung selbständiger aktiver Mobilität von SchülerInnen:

- Entsprechende Gestaltung/Aufenthaltsqualität des Freiraums als essentielle Voraussetzung
- Schritte zur Umgestaltung – Planung, Simulation, temporäre Intervention, Umgestaltung
- Partizipative Elemente während Planung und Umsetzung (Planungs- und Bauworkshops) > Einbeziehung von betroffenen SchülerInnen als Mittel zur Bewusstseinsbildung für das Thema Aufenthalt und

Bewegung im öffentlichen Raum, sowie Anstoß zur Identifikation, Aneignung des Raumes

- Aspekte sozialer Nachhaltigkeit – Beschäftigung ausgrenzungsgefährdeter junger Erwachsener beim Bau der Holzelemente Rundschau von 3-4 Projekten aus Wien, umgesetzt von zwoPK Landschaftsarchitektur und dem Verein greenlab.

- Schulvorplatz Stubenbastei

https://www.facebook.com/vorplatzstubenbastei/?locale=de_DE

<https://www.greenlab.wien/portfolio/stubenbastei/>

- FUZO Franklinstraße

<https://www.wienzufuss.at/news/franklinstrasse-umgestaltung-als-sozialprojekt/>

<https://www.greenlab.wien/portfolio/franklinstrasse/>

- Schulvorplatz Bunte Schule Währing

<https://www.dfz21.at/dfz/autofreie-schulvorplaetze-als-orte-der-begegnung/>

- SchülerInnenworkshops zur Gestaltung der Freiräume wienXtra/Bücherei Seestadt

<https://www.wienextra.at/stadtbox/spiele-tausch-schrank/>



Schulvorplatz Bunte Schule Währing – Ausgangszustand – Simulation – Umgestaltet © google maps, zwoPK

zwoPK Landschaftsarchitektur Unsere umgesetzten Projekte sollen unaufgeregt als "soziale Landschaft" funktionieren, am Weg dorthin begleiten uns oft die Themen Beteiligung, konzeptuelle Vereinfachung, nachhaltiges Bauen und alternative Umsetzungs- und Finanzierungsmodelle.

www.zwopk.at

Verein greenlab – Gemeinsam bauen wir Soziale Landschaft greenlab arbeitet an der Schnittstelle Arbeitsmarktpolitik, Landschaftsarchitektur und Stadtplanung und bietet arbeitsmarktfernen jungen Erwachsenen temporäre, betreute Arbeitsplätze, um sie beim Einstieg in den ersten Arbeitsmarkt zu unterstützen. Kernelement ist das Erlernen und Trainieren handwerklicher Fähigkeiten und das Arbeiten in den Bereichen Landschaftspflege und Holzhandwerk.

www.greenlab.wien

Schulstraße in Wörgl

DIⁱⁿ Ursula Faix, FXA - faix architecture

Die seit 2021 in der StVO mit dem § 76d. verankerten Schulstraßen sind ein besonders wertvolles Instrument, das in den österreichischen Gemeinden viel zu wenig bekannt ist, um Schulwege sicherer zu gestalten, den Schulweg von Schulkindern stressfrei zu entschleunigen und somit die Gesundheit und Entwicklung von Kindern zu fördern. Im Best-Practice-Beispiel erfahren sie alles über das Projekt und seine wichtigen Begleitmaßnahmen.

Insgesamt vier Schulen umfassen das Pflichtschulzentrum Wörgl, umgeben von teilweise sehr dicht bebauten Wohnungen. Die Schule liegt somit in fußläufiger Entfernung. Dennoch stauten sich zu Schulbeginn die Elterntaxis. Viele Anläufe scheiterten bis ein Beinahe-Unfall, der Auslöser war, um das Projekt endlich umzusetzen. Begleitend wurde ein Pedibus initiiert. Durch die vereinten Kräfte aller Beteiligten wurde die Schulstraße zunächst ohne Umgestaltung verordnet und 2021 im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche eröffnet.

Das Ergebnis war überwältigend, denn plötzlich war für die Schülerinnen und Schüler viel Freiraum da und die Verkehrssicherheit wurde verbessert die Kinder starten viel entspannter in den Schultag. Das Feedback der Eltern und auch der Anrainerinnen und Anrainer war mit bis auf wenige Ausnahmen sehr positiv.

In einem zweiten Schritt, wurde 2023 der sehr desolate Straßenraum umgestaltet und die Verkehrsführung, wie etwa das Radfahren gegen die Einbahn, angepasst. Die Neugestaltung umfasste auch die Umsiedlung des Lehrerparkplatzes an den Rand der Schulstraße, um auch das Lehrpersonal zum Konzept der Schulstraße beitragen zu können. An Stelle des Parkplatzes für das Lehrpersonal wurde ein Spielplatz errichtet. In zwei weiteren Phasen wird dann die gesamte Schulstraße gestaltet.



So sah der Bereich vor der Umgestaltung aus



Visualisierung der Neugestaltung

Schulstraßen in Graz – Erfahrung nach knapp einem Schuljahr

DIⁱⁿ Renate Platzer, Stadt Graz, Fußverkehrskoordination



Seit Schulbeginn im Herbst 2023 sind in Graz die ersten drei Schulstraßen umgesetzt worden. Die Standorte sind in unterschiedlichen stadtmorphologischen Gebieten eingebettet. Ein Standort, die VS Nibelungen, befindet sich in einem klassischen Gründerzeitviertel. Die VS Waltendorf ist städtebaulich einem Gebiet zuzuordnen, für das Wohnanlagen und

verdichteter Flachbau mit mäßiger Gebäudehöhe und gut durchgrüneten Freiräumen zu charakteristisch sind. Die VS Straßgang in der Aribonenstraße befindet sich an der Stadtgrenze, eingebettet zwischen einer Vorrangstraße und einer Einfamilienhaussiedlung, die sich langfristig strukturell in ein Gebiet mit höherer Bebauungsdichte und transformieren wird.

Zusammenfassend lassen sich erste Erfahrungen folgend zusammenfassen:

Effektivität und Wirksamkeit der Maßnahmen: Es gibt nur geringe Unterschiede zwischen innerstädtischen Standorten und dem Randbezirk. Im Gründerzeitviertel nutzen jedoch vergleichsweise viele Radfahrer:innen die Schulstraße. Ein nachträglich angebrachtes Schild weist auf die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer:innen hin, zumal es hier anfänglich Konflikte gab.

Kulturelle Unterschiede: Es gibt keine erkennbaren Unterschiede in der Akzeptanz der Maßnahmen. Verkehrsinfrastruktur: Die Verfügbarkeit von Alternativen wie öffentlichen Verkehrsmitteln, sicheren Fußwegen und Fahrradwegen und Elternhaltestellen beeinflusst die Wirksamkeit von Schulstraßen. Zusammenarbeit: Effektive Schulstraßen erfordern die Zusammenarbeit von Schulen, Eltern, Bezirkspolitik, Exekutive und den zuständigen Fachabteilungen. Sicherungspersonal & Durchsetzung von Verkehrsregeln: Die Einhaltung von Verkehrsregeln und die Sensibilisierung der Öffentlichkeit sind entscheidend für den Erfolg von Schulstraßen. Der Erfolg von Schulstraßen hängt stark mit dem Sicherungspersonal bzw der Errichtung von temporären Barrieren (Scherengitter) zusammen.

Die Implementierung der ersten drei Standorte in Graz war grundsätzlich sehr erfolgreich. Die gewonnenen Erkenntnisse verdeutlichen jedoch, dass neben einer effektiven Informationskampagne auch begleitende Maßnahmen wie Elternhaltestellen und barrierefreie und sicherere Infrastruktur erforderlich sind. Die Einführung von Schulstraßen stellt ein wertvolles Instrument dar, um die Mobilität rund um Schulen nachhaltiger und sicherer zu gestalten.

Schulstraßenstandorte 2023 & 2024

Mit Schulbeginn im Herbst 2024 werden weitere drei

Schulstraßenstandorte umgesetzt.

2023: VS Nibelungen –

Nibelungengasse **VS Waltendorf –**

Schulgasse, **VS Straßgang –**

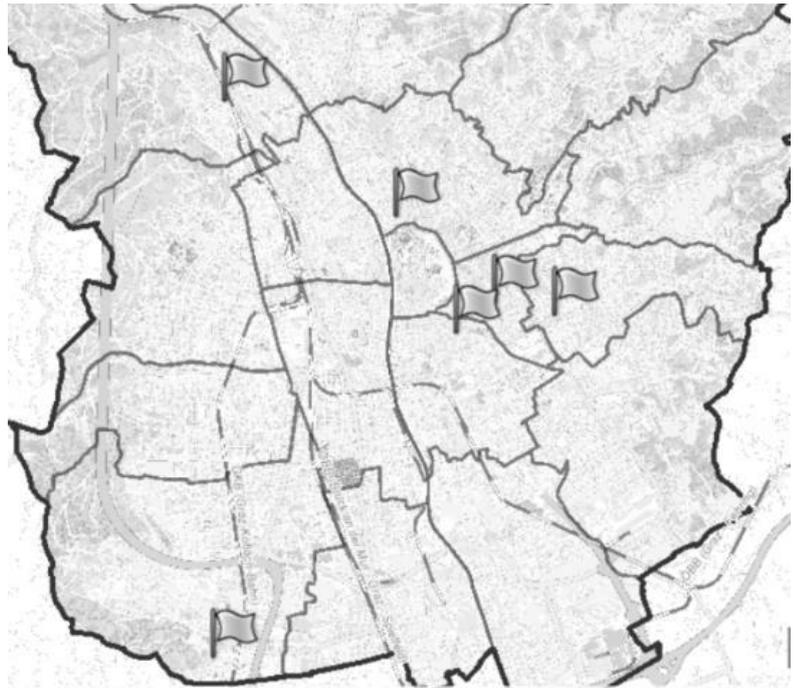
Aribonenstraße

2024: VS Geidorf – Muchargasse, **VS**

Gösting –

Aspachgasse, **VS BIPS Krones –**

Kastellfeldgasse



Stadt Graz | Abteilung für Verkehrsplanung

graz.at/verkehrsplanung

Fußwege für Kinder sicherer und leicht verständlich gestalten mithilfe des digitalen Schulwegplaners

Arno Wolter, Initiative für sichere Straßen (D)

Projektteam:

Initiative für sichere Straßen GmbH, Bonn, Deutschland
RWTH Aachen, isac-Institut, Aachen, Deutschland
Universität Heidelberg, HeiGIT, Heidelberg, Deutschland
Quelle: Initiative für sichere Straßen

Kontext/Hintergrund

In Österreich gibt es knapp 6.000 Schulen, in Deutschland sind es rd. 32.000. Der Großteil der Schulen besitzt keinen Schulwegplan, der die Kinder sicher zur Schule navigiert, und existierende Pläne haben oft das Problem, dass sie statisch oder nicht mehr auf dem aktuellen Stand sind. Dabei sind Kinder besonders schützenswert, da sie im Verkehr unerfahren sind und gegenüber dem motorisierten Verkehr als besonders verletzlich gelten. Gleichzeitig besteht das Problem, dass aufgrund der „Elterntaxis“ immer weniger Kinder selbständig zur Schule laufen. Laut einer Studie aus dem Jahr 2020¹ zum Thema „Sicherer Schulweg“ liegt der meistgenannte Grund (77% der Befragten), warum viele Eltern ihre Kinder zur Schule fahren, darin, dass sie die Straßeninfrastruktur für zu unsicher halten und daher die Kinder lieber per „Elterntaxi“ mit dem Auto bringen.

Ansatz/Methodik

Im Rahmen des Forschungsprojektes FeGiS+ zur „Früherkennung von Gefahrenstellen im Straßenverkehr durch Smart Data“ wurde eine Methodik entwickelt, Gefahrenstellen frühzeitig zu erkennen, möglichst bevor es zu Unfällen kommt. Hierzu werden neben Unfalldaten auch weitere Datenquellen hinzugezogen, wie z.B. Crowdsourcing Daten von Verkehrsteilnehmenden zu ihren Erfahrungen sowie Bremsdaten aus Fahrzeugen. Hieraus ist eine Verkehrssicherheitskarte entstanden, einsehbar unter www. Gefahrenstellen.de2, die sehr kleinteilig das gesamte Straßennetz (innerorts wie außerorts) nach Risikograd bewertet, auch dort, wo bisher möglicherweise noch keine schweren Unfälle passiert sind. Dies ist bisher für Deutschland der Fall, seit Januar 2024 besteht jedoch auch die Datenlage für Österreich, die im Frühjahr 2024 auch dort verfügbar gemacht werden soll. Die Methodik ist wissenschaftlich fundiert³ und hat Ende 2022 auch 2 Auszeichnungen⁴ der Europäischen Kommission erhalten.

Datenbasis

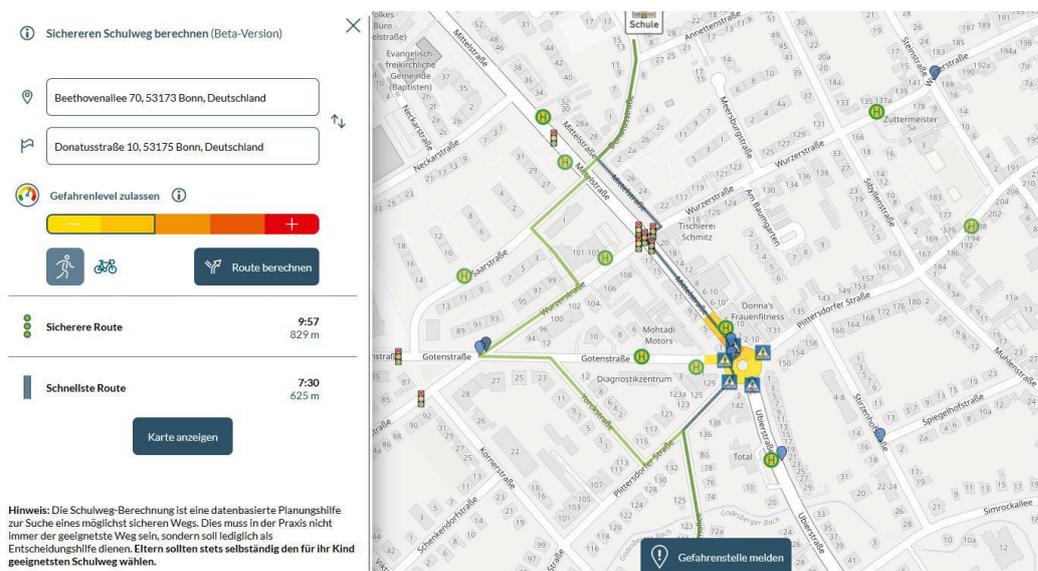
reaktive und proaktive Indikatoren



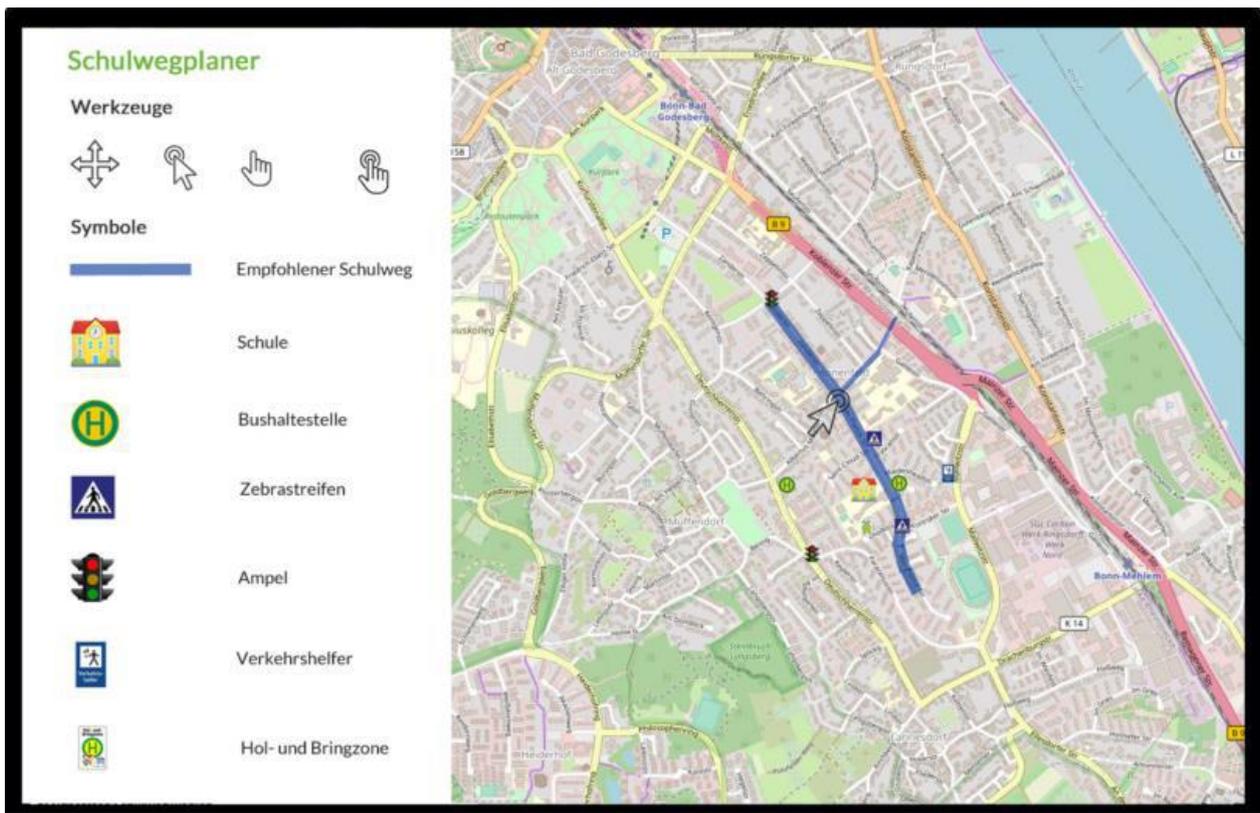
Schulwegplanung auf Basis der Verkehrssicherheitskarte

Die o.g. Verkehrssicherheitskarte bietet die Basis für den „Digitalen Schulwegplaner“, der als nutzerfreundliche Anwendung für Kinder, Eltern, Schulen und Gemeinden konzipiert wurde, in Zusammenarbeit mit der RWTH Aachen und dem Heidelberg Institute for Geoinformation Technology „HeiGIT“ der Universität Heidelberg. Über das HeiGIT wurde eine smarte Routing-Funktion in die digitale Schulwegkarte integriert. Hier können explizit für Fußgänger Routen recherchiert werden, die Gefahrenstellenstellen möglichst meiden und besonders empfohlene Routen bevorzugen. So kann neben der schnellsten Route auch eine möglichst sichere Route angezeigt werden, die die Eltern mit ihren Kindern zusammen diskutieren können und Kinder somit auch für gefährliche Stellen auf dem Weg zur Schule sensibilisiert werden können.

Des Weiteren bindet die digitale Karte relevante Daten aus anderen verfügbaren Quellen ein, wie z.B. Querungshilfen, LSAs, Haltestellen, Schulstraßen etc. Außerdem können Schulen und Gemeinden weitere Informationen in die Karte mit einpflegen wie z.B. empfohlene Routen, Fachhinweise (z.B. „Achtung, viele LKWs an dieser Querungsstelle“ oder auch temporäre wie „Baustelle auf diesem Bürgersteig bis Dez, bitte andere Straßenseite nutzen“). Letzteres Beispiel zeigt auch einen der großen Vorteile des digitalen Schulwegplans: Dieser kann nämlich fortlaufend aktualisiert und um aktuelle Hinweise (wie z.B. Baustellen) ergänzt werden. Damit wird die Pflege der Informationen wesentlich vereinfacht, da Neuerungen immer wieder aktuell und einfach von autorisierten Nutzern der Schule oder Gemeinde eingepflegt werden können. Ein großer Vorteil besteht außerdem darin, dass die Karte mit den Gefahrenstellen aller österreichischen Straßen, mit dem sicheren Routing für Fußgänger und mit den relevanten Wege-Piktogrammen (Zebrastreifen, LSA, Bus etc.) einmal für ganz Österreich erstellt werden kann und diese somit als Basisversion für alle 6.000 Schulen in Österreich auf einmal zur Verfügung stünden. Diese Basisversion kann dann individuell von jeder Schule oder Gemeinde weiter ergänzt und angereichert werden.



Basisversion des Schulwegplaners der Basisversion mit Gefahrenstellen, Routing und Querungshilfen-Piktogrammen



Schulwegplaner mit weiteren Werkzeugen zur individuellen Anpassung durch weitere Funktionen, Fachhinweise etc.

Engagement und Einbindung der Eltern und Kinder

Gleichzeitig bietet der digitale Schulwegplaner auch die Möglichkeit, das Engagement der Eltern und Kinder zu fördern und diese konkret mit einzubinden bei der Erarbeitung und Umsetzung der sicheren Schulwege. Dies kann z.B. durch die Erfassung von Gefahrenstellen erfolgen, denn über das Tool können neue Stellen gemeldet oder auch bestehende aktualisiert werden. Des Weiteren können auch Stellen mit Verkehrslotsen vor den Schulen angezeigt werden und ggf. sogar die Einsatzplanung hierüber geregelt werden. Auch Strecken, die vom „Pedibus“ gelaufen werden, können speziell angelegt werden und somit also Zusatzinformation immer aktuell gehalten werden.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , **5. Juni 2024**

SESSION 4

Zu Fuß gesund mobil und Nudging

Begrüßung Frau Dr.ⁱⁿ Verena Zeuschner, FGÖ



GEMMA ZUKUNFT: Spaziergänge durch das Wien von morgen

Arch.DI Mag. Barbara Slotta, MA, Sofia Gassner, MA, Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

„**Gemma Zukunft**“ heißt das Programm für Spaziergänge zu Themen der nachhaltigen Stadtentwicklung in Wien, das 2021 ins Leben gerufen wurde. Jeweils von April bis Oktober werden unter dem Titel unterschiedliche kostenlose Spaziergänge und Radtouren durch ganz Wien angeboten. Die besuchten Areale umfassen nicht nur Stadtentwicklungsgebiete, sondern auch klimafitte Grätzl der Bestandsstadt, Grünräume, neue Straßenbahnlinien sowie Mehrfach- und Zwischennutzungsflächen und erstrecken sich über das gesamte Stadtgebiet. Kuratiert und umgesetzt wird das Programm von der Stadtentwicklung Wien gemeinsam mit der Mobilitätsagentur und in Kooperation mit zahlreichen anderen Magistratsdienststellen und Partnern, wie der Wien 3420 AG oder der Gebietsbetreuung.

Gemma Zukunft ist während der Corona-Zeit als niederschwelliges Angebot entstanden, die Stadt „pandemietauglich“ zu erkunden, und erfreut sich seitdem stetig steigenden Zuspruchs. Das Programm wird sukzessive erweitert. Bei der WalkSpace verraten die Mitarbeiter*innen mehr über Gemma Zukunft, die Entstehung des Programms und die bisher größten Learnings aus zwei Jahren Spaziergängen.



Copyright: Stadt Wien/G. Götzenbrucker

Gemma Zukunft - Smart City Wien:
<https://smartcity.wien.gv.at/gemma-zukunft>

Gemma Zukunft - Wien zu Fuß (wienzufuss.at):
<https://www.wienzufuss.at/gemma-zukunft>

Bewegte Apotheke

Christoph Wall-Strasser MA, Marion Bittner, WiG - Wiener Gesundheitsförderung

Ausgangslage

Bewegung in der Gruppe stärkt den Körper, wirkt positiv auf die geistige Fitness und das soziale Wohlbefinden. Ob sich Menschen ausreichend bewegen, ist nicht nur von ihrem Verhalten, sondern auch von ihrem Lebensumfeld abhängig. Um gesunde Bewegung systematisch zu fördern und Menschen bei der Erreichung der österreichischen Bewegungsempfehlung zu unterstützen, sind – speziell für Menschen ab 50 Jahren – Apotheken ein geeignetes Setting. Daran anknüpfend werden an (aktuell 43) Wiener Apotheken niederschwellige Bewegungsangebote in Form von Nordic-Walking-Einheiten organisiert und durchgeführt.

Zielgruppen

Zielgruppe ist die Wiener Bevölkerung, hauptsächlich Personen über 50 sowie körperlich bisher weniger aktive Menschen. Darüber hinaus sollen für das Bewegungsangebot in der Gruppe auch Menschen gewonnen werden, welche unter sozialer Isolation leiden und/oder auf der Suche nach mehr sozialem Austausch sind.

Ziele

Wohnortnahe, leistbare und ganzjährige Bewegungsangebote (Nordic Walking) an Wiener Apotheken etablieren

Aufbau von stabilen, wöchentlichen Bewegungsgruppen

Unterstützung der Zielgruppe bei der Erreichung der österreichischen Bewegungsempfehlung von 150 – 300 Minuten körperlicher Aktivität/Woche mit mittlerer Intensität sowie zusätzlich muskelkräftigende Übungen an mind. zwei Tagen/Woche

Stärken sozialer Beziehungen unter den Teilnehmer*innen und Förderung des Austauschs untereinander („Nordic Talking“)

Ausbilden von Teilnehmer*innen zu Bewegungsbotschafter*innen (Multiplikator*innen) und daraus resultierende Förderung der Eigenständigkeit und Kontrolle über die eigene Gesundheit (Empowerment-Ansatz)

Steigern der Gesundheitskompetenz der Teilnehmer*innen durch Vermittlung von gesundheitsförderlichen Botschaften und spezifische Weiterbildungsformate

Maßnahmen

Um die regelmäßigen Bewegungsaktivitäten settingorientiert umzusetzen werden im Projekt Kooperationen mit Wiener Apotheken aufgebaut. Diese stellen Start- und Endpunkt der Aktivitäten dar und unterstützen mit Personal in administrativen Angelegenheiten. Zum Aufbau der Bewegungsgruppen werden adäquate Rahmenbedingungen und professionelle Begleitung sichergestellt. Diese besteht aus ausgebildeten und geschulten Trainer*innen, gezielten Werbemaßnahmen und -materialien, mehreren Vernetzungsevents pro Jahr sowie einem Konzept zur Planung, Umsetzung und nachhaltigen Verankerung der Aktivitäten. Kernelement ist das Peer-Multiplikator*innen-Konzept, welches sich durch einen stufenweisen Übergang von einer Betreuung der Bewegungsgruppen durch externe Trainer*innen zu einer Selbstverwaltung der Gruppen durch geschulte Teilnehmer*innen auszeichnet. Dies fördert die Eigenständigkeit und Kontrolle über die eigene Gesundheit und legt zudem die Basis für eine nachhaltige Verankerung der Bewegungsaktivitäten im Setting.

Gesunde Straßen in Österreich

Drⁱⁿ Andrea Weninger, Rosinak & Partner ZT GmbH

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

Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der Tagungsdokumentation nachzulesen.

Aktiv mobil für unsere Gesundheit

D^lin Natasa Hodzic-Srndic, AustriaTech

In Österreich sind Herz-Kreislauf-Erkrankungen die häufigste Todesursache. Diese sind eng mit Bewegungsmangel verbunden. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt, dass Erwachsene pro Woche 150 Minuten mittelintensive Bewegung ausüben sollten, bei der sie noch sprechen können. In Österreich bewegt sich jedoch nur etwa die Hälfte der Erwachsenen ausreichend. Durch aktive Mobilität im Alltag, wie zum Beispiel zu Fuß gehen oder Radfahren, kann die Empfehlung der WHO erreicht werden. Eine Person, die täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt, legt bereits bei einer 5-Tage-Woche 25 km zurück und erreicht somit die von der WHO empfohlenen 150 Minuten Bewegung pro Woche.

Laut Forschungsergebnissen sind die positiven gesundheitlichen Effekte ein entscheidender Motivator für eine dauerhafte Verhaltensänderung hin zu bewegungsaktiver Mobilität. Ausreichende Bewegung im Alter hat enorme Auswirkungen auf die Verlängerung der „gesunden Lebensjahre“ und kann bei der Vorbeugung von Demenz helfen. Außerdem beugt aktive Mobilität Fettleibigkeit, Osteoporose und verschiedenen Krebsarten vor. Auch werden Rücken, Gedächtnis und Gleichgewichtssinn gestärkt und psychische Krankheiten vermieden oder abgemildert.

Bewegungsaktive Mobilität hat viele indirekte Vorteile, von denen alle profitieren. Neben den direkten gesundheitlichen Auswirkungen auf die ausübende Person ist aktive Mobilität platzsparend und kann dazu beitragen, den knappen öffentlichen Raum in urbanen Gebieten effizienter zu nutzen. Darüber hinaus kann sie die Attraktivität urbaner Räume steigern, beispielsweise durch Begrünung. Diese trägt zu einem kühleren Mikroklima bei, was insbesondere im Kontext zunehmender Hitzetage im Sommer in städtischen Gebieten von großer Bedeutung ist. Im Jahr 2019 verzeichnete das Hitze-Mortalitätsmonitoring der Österreichischen Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit insgesamt 198 Todesopfer. Besonders gefährdet sind ältere Menschen, Kinder, Patient:innen mit Herz-Kreislauf- und psychischen Erkrankungen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität. Aktive Mobilität verursacht keine direkten Treibhausgasemissionen und trägt zur Steigerung der Lebensqualität bei, indem sie beispielsweise Staus und Lärm reduziert.

Lokale Luftverschmutzung kann durch aktive Mobilität abgemildert werden. Es ist besonders wichtig, dass fossil betriebener Individualverkehr durch aktive Mobilitätsformen ersetzt wird. Laut der Europäischen Umweltagentur ist die Luftverschmutzung das größte umweltbedingte Gesundheitsproblem in Europa. Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon verursachen jährlich rund 400.000 vorzeitige Todesfälle. In Österreich führt Luftverschmutzung jährlich zu 6.100 vorzeitigen Todesfällen. Wenn Österreich die neuen WHO-Richtwerte für NOx und Feinstaub erreicht, könnten 2.900 Todesfälle vermieden werden.

Aktive Mobilität hat also direkte und indirekte positive Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebensqualität aller. Darüber hinaus bietet sie Vorteile und kann dazu beitragen Kosten zu

reduzieren. Die Gesundheitskosten in Österreich betragen im Jahr 2018 bereits mehr als 10% des BIP und werden bis 2030 um weitere 1,4 Prozentpunkte steigen. Sowohl in Österreich als auch OECD-weit steigen die Gesundheitskosten schneller als das Bruttoinlandsprodukt.

Das Mobilitätssystem steht vor großen Herausforderungen: Es soll nachhaltig sein, insbesondere im Hinblick auf den Klimawandel, effizient, leistbar, nutzbar, gesund und sicher. Die aktive Mobilität kann einen wichtigen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten. In meinem Beitrag möchte ich vor allem auf die Maßnahmen, die zu einem gesunden und nachhaltigen Mobilitätssystem beitragen können, eingehen.

Quellen:

- <https://www.gesundheit.gv.at/leben/bewegung/gesunde-bewegung/gesunde-mobilitaet>
- Gesundheit Kompakt Berichtet, Ausgabe 01/2016, S.3
- Fussverkehr Schweiz (Leuba, Jenny; Schweizer, Thomas & Keller, Christian), Der Fussweg zur Gesundheit, 2016. https://en.fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/Fussweg_Gesundheit_2016.pdf
- <https://www.ages.at/themen/umwelt/informationen-zu-hitze/hitze-mortalitaetsmonitoring/>
- https://fgoe.org/sites/fgoe.org/files/2019-03/fgoe_aktive_mobilitaet_gemeinde_bfrei.pdf
- <https://epha.org/wp-content/uploads/2020/03/epha---rckgang-der-luftverschmutzung-in-stdten-rund-um-die-welt-karten.pdf>
- <https://www.vcoe.at/themen/aktive-mobilitaet-als-saeule-der-mobilitaetswende>
- <https://www.oecd.org/berlin/presse/gesundheitskosten-steigen-oecd-weit-schneller-als-das-bruttoinlandsprodukt-07112019.htm>

„Gesund unterwegs!“- „Learnings“ aus gesundheitsbezogenen Mobilitätsprojekten im Setting Gemeinde aus der Meta-Perspektive

DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Sandra Wegener, BOKU-Wien

Bei der Umsetzung von (Mobilitäts-)Projekten stoßen die Verantwortlichen oft auf Widerstände und Barrieren unterschiedlichster Art, die es zu bewältigen gilt, die aber manchmal auch unüberwindbar scheinen. Was aber sind die Faktoren, die die Abwicklung eines Projektes erleichtern, und die zu einem erfolgreichen Abschluss mit nachhaltiger Wirkung beitragen? Im Fördercall des Fonds Gesundes Österreich „Aktive Mobilität – gesund unterwegs! Gehen, Radeln, Rollern und Co im Alltag“ (2019-2022) wurden im Setting Gemeinde Mobilitätsprojekte mit Gesundheitsbezug gefördert, die in einer Metabetrachtung evaluiert wurden.

Gemeinden sind heterogen in ihrer Größe, den geographischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen, der sozioökonomischen Zusammensetzung der Bevölkerung und in Hinblick auf Zuständigkeiten in Politik und Verwaltung. Deshalb wird ein und dasselbe Projekt, durchgeführt in verschiedenen Gemeinden, immer anders verlaufen. Das macht die Projektarbeit abwechslungsreich und vielfältig, aber auch herausfordernd. Auch wenn nicht immer alles problemlos läuft, oft entwickeln sich kreative Ideen, von denen nicht nur das aktuelle Projekt und die beteiligten Akteur:innen profitieren, sondern auch zukünftige.

Die in der Metaevaluierung angesprochenen Themen reichen von abstrakten Problemstellungen bis zu praktischen Umsetzungstipps. Wie lassen sich Projektarbeit und Kommunikation verbessern? Welche Rolle spielen die Gemeindepolitik und -verwaltung? Wie können Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit zum Erfolg eines Projektes beitragen? Welche Umsetzungsformate sind besonders vielversprechend?

Die gewonnenen Erkenntnisse aus dieser Evaluation bieten nicht nur wertvolle Lernerfahrungen für zukünftige Vorhaben, sondern unterstreichen auch die Bedeutung einer effizienten Team- und Projektarbeit, guter Kommunikation, einer aktiven Beteiligung relevanter Akteur:innen sowie einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit für den Erfolg und die Nachhaltigkeit von Projekten im Setting Gemeinde.

Die Lernerfahrungen beziehen sich auf die im FGÖ Fördercall 2019-2022 „Aktive Mobilität – gesund unterwegs! Gehen, Radeln, Rollern und Co im Alltag“ geförderten Projekte im Setting Gemeinden.

www.aktive-mobilitaet.at

Ein verhaltensökonomischer 5-Punkte-Plan für mehr aktive Mobilität

Anna Walter-Dockx, PhD, WU-Wien, Verhaltensökonomin, Videobeitrag

Der Vortrag zeigt das Potenzial von verhaltensökonomischer Expertise (insbesondere sogenannten „Nudging“-Maßnahmen) für mehr aktive Mobilität auf. Schon in der kurzen Abgrenzung des Begriffs wird die Relevanz dieser Herangehensweise deutlich. Anhand des EAST-Frameworks werden konkrete verhaltensökonomische Ansätze vorgestellt, wie Menschen zum Zufußgehen oder auch Radfahren animiert werden können. Durch anschauliche Beispiele erhalten ZuhörerInnen einen Einblick, wie Nudging bereits eingesetzt wird. Der Impulsvortrag endet mit einem Ausblick, für welche Zielgruppen Nudges vielversprechend sind – und welche nicht.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , **5. Juni 2024**

SESSION 5

Verkehrssachverständige in Österreich - aktiv mobil update



Die Rolle von Verkehrssachverständigen bei der Förderung des Fußverkehrs

DI Bernhard Reiter, Land Steiermark

- Funktion und Rolle des ASV im Behördenverfahren
- Unterschiedliche Rechtsmaterien: StVO und Straßengesetze
- Unterschied Antragsverfahren und „Anregung bei der Behörde“
- Konflikte zwischen Rechtsgrundlagen und technischen Richtlinien
- Aufgabenverteilung Planung – ASV
- Möglichkeiten des ASV bei der Förderung des Fußverkehrs – Ansätze bei der Beurteilung

Verkehrstechnische Praxis aus der Sicht eines Amtssachverständigen

Michael Schwifcz, MSc, Stadt Salzburg

Jeder verordneten verkehrstechnischen Maßnahme (z.B. Schutzweg, Tempolimit, usw.) liegt ein Behördenverfahren zugrunde, in welchem die Notwendigkeit der Maßnahme eruiert wird und durch einen Amtssachverständigen geprüft wird, ob die Sicherheit – Leichtigkeit – Flüssigkeit des Verkehrs durch die jeweilige Maßnahme nicht beeinträchtigt wird. Wie kommt jetzt aber der Amtssachverständige zu seiner Entscheidung? Welche Parameter sind vor allem aus Sicht des Fußverkehrs wichtig, welche zu vernachlässigen? Und warum ist nicht jeder Schutzweg und jedes Tempolimit tatsächlich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger?

Anhand von Praxisbeispielen aus der Stadt Salzburg sollen in diesem Vortrag Amtssachverständigenentscheidungen näher erläutert werden und ein besseres Verständnis für die Zusammenarbeit zwischen Planung, Behörde und Amtssachverständigen gegeben werden.



Praxisbeispiel 1 (Fürbergstraße)

- Anfrage bezüglich Errichtung eines Schutzweges
- Ausgangsparameter:
 - hohes KFZ – Verkehrsaufkommen (regelmäßige Stauungen)
 - wichtige Fußgängerachse (direkte Verbindung Wohnen – Besorgungen)
 - Schutzweg wurde in der Vergangenheit bereits abgelehnt (Zählung ergab zu wenige Fußgänger)

© Verkehrs- und Mobilitätsplanung / Michael Schwifcz, MSc
05.01.2024

Ausschnitt aus der Präsentation (eines der Praxisbeispiele welche erläutert werden)

Ziel der Präsentation ist es, denn anwesenden Fachleuten ein besseres Verständnis für die Arbeit der Amtssachverständigen zu geben, damit zukünftig Probleme zwischen Planung und Amtssachverständigen, welche aus Missverständnissen udgl. resultieren nach Möglichkeit von vornherein nicht entstehen. Hierdurch kann das Maximum in der Planung für Fußgänger:innen herausgeholt werden, ohne Angst haben zu müssen, dass die Planung final durch den Amtssachverständigen abgelehnt wird.

VISION 50-30-20 - "Turbo" für mehr Verkehrsberuhigung in Städten und Gemeinden

DI Michael Szeiler, MAS, con.sens mobilitätdesign

Wir sind in Österreich derzeit politisch weit entfernt von flächendeckendem Tempo 30 im Ortsgebiet. Und trotz StVO-Änderung wird Tempo 30 auf Landesstraßen angesichts der ablehnenden Haltung der Landesstraßenverwaltungen nur in Ausnahmefällen verordnet. Für kurzfristig umsetzbare, größere Verkehrsberuhigungskonzepte – insbesondere in kleineren Städten und Gemeinden – braucht es einen neuen Ansatz, der politisch konsensfähig(er) ist.

Die VISION 50-30-20 könnte ein solcher Weg sein: sie steht für Tempo 50 auf den „Hauptstraßen“ am Rande des Siedlungsgebietes, Tempo 30 auf den Hauptstraßen in zentralen Bereichen und vor sensiblen Nutzungen sowie im Erschließungsstraßennetz und Begegnungszonen mit Tempo 20 in Zentrumsbereichen mit sehr hohem Fußverkehrsaufkommen. Ergänzt wird die Vision 50-30-20 durch die bereits bewährten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Wohnstraße, Schulstraße und Fußgängerzone.

Ein exemplarisches Beispiel für die Vision 50-30-20 ist die Stadt Herzogenburg. Derzeit läuft ein Projekt mit dem Ziel einer Tempo 30-Zone im Stadtkern (inkl. Landesstraße) und einer Begegnungszone am Hauptplatz (auch Landesstraße!) inkl. umliegenden Gassen mit Geschäftsnutzungen. Auch die Stadt Bad Vöslau hat die Vision 50-30-20 zum Teil bereits umgesetzt. Mit der bereits begonnen Neugestaltung des Ortszentrums könnte sie bei Errichtung einer Begegnungszone vervollständigt werden. Anhand der beiden Beispiele kann die VISION 50-30-20 plakativ erklärt werden – vielleicht ein neuer Meilenstein für lebenswertere, zukunftsfittere Städte & Gemeinden.

Die neue RVS Fußverkehr

Hatun Atasayar, BSc, KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

Die Planung einer sicheren und attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur kann eine komplexe Aufgabe sein und beinhaltet verschiedene Herausforderungen: Attraktive Fußverkehrsbereiche, Informations- und Wegeleitsysteme, Barrierefreiheit, Zugangs- und Instandhaltungsmanagement, Sicherheit, Rücksichtnahme auf den Fußverkehr im Mischverkehr, Partizipation und Koordination. In der Verkehrsplanung und bei der Straßenraumgestaltung sind die Anforderungen der Fußgänger:innen nach bequemer, attraktiver und sicherer Fortbewegung beziehungsweise nach einem dementsprechenden Aufenthalt zu berücksichtigen. Das bedeutet vor allem ausreichend breite Gehsteige, sichere Querungsmöglichkeiten, verkehrsberuhigte, verkehrsarme und verkehrsfreie Bereiche, attraktive Gestaltung und eine ausreichende Beleuchtung.

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



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , 5. Juni 2024

PLENUM: POTENZIALE



Potenzial attraktiver Fußgängerumgebungen für den öffentlichen Verkehr

Prof. Helge Hillnhütter, Norwegian University of Science and Technology (NTNU)

Gehen stellt die grundlegendste Mobilitätsform dar, die fast jedem zu jeder Zeit kostenlos zur Verfügung steht. Als Form der aktiven Bewegung fördert es unsere Gesundheit, ohne dass wir sportlich aktiv sein müssen, inspiriert unsere Kreativität und trägt positiv zur mentalen Gesundheit bei. Das menschliche Gehverhalten ist komplex. Auch heute noch stellt das Entwickeln von Maschinen, die gehen können, eine große Herausforderung dar. Der Vortrag führt in das Thema ein, erläutert das Wesen des Gehens und bietet Einblicke, wie wir das Gehen verstehen können. Es wird deutlich, dass Gehen sich grundlegend von Transportmitteln auf Rädern unterscheidet, was wiederum bedeutende Auswirkungen darauf hat, wie wir den Fußverkehr fördern können.

Die Frage, wie der Charakter von Stadträumen das Gehen beeinflussen, beschäftigt Forschende seit über zwei Jahrzehnten. Hierbei kommen unter anderem psychologische Modelle zum Einsatz, und dank technologischen Fortschritts fließt zunehmend auch die Gehirnforschung in die Untersuchung der Beziehung zwischen Gehenden und urbanen Umgebungen ein. Der Vortrag zeigt auf, wie der Umwelteinfluss auf das Gehen durch ein verständliches psychologisches Modell erklärt werden kann. Mit Hilfe der Psychologie lässt sich der Einfluss der Umgebung auf die Emotionen der Fußgänger darstellen.

Als Form der städtischen Mobilität wird das Gehen oft unterschätzt, da Mobilitätsdaten das tatsächliche Ausmaß des Fußverkehrs häufig nicht vollständig abbilden. Nahezu alle Transportmittel erfordern einen gewissen Anteil an Fußwegen, um von A nach B zu gelangen. Besonders kritisch ist dies beim öffentlichen Verkehr, wo über 90% der Nutzer zu Fuß zu Haltestellen und Stationen gelangen und fast die Hälfte ihrer gesamten Reisezeit als Fußgänger verbringen, die gehen, warten und umsteigen. Wenn Reisende sich an ihre Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr erinnern, beziehen sich etwa 70% der Erinnerungen auf die Zeit, die sie zu Fuß unterwegs waren. Wo solche Daten vorliegen, wird die Bedeutung des Gehens für den öffentlichen Verkehr offensichtlich.

Eine frühe Studie in Wien verdeutlichte das Potenzial attraktiver Fußgängerumgebungen für den öffentlichen Verkehr. In fußgängerfreundlichen Stadträumen waren die Reisenden bereit, bis zu 70% längere Strecken zu Fuß zu den Haltestellen zurückzulegen als in autozentrierten Stadtgebieten. Als Konsequenz sind die theoretischen radialen Einzugsgebiete um Haltestellen in fußgängerfreundlichen Umgebungen bis zu dreimal größer. Obwohl diese Erkenntnisse etwas theoretisch bleiben, verdeutlichen sie das Potenzial von Stadträumen für Fußgänger für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Weitere Forschungen verdeutlichen, wie die städtische Gestaltung rund um Haltestellen die akzeptierten Gehdistanzen beeinflusst. Angenehm stimulierende Stadträume, Geschäfte und Dienstleistungen in Haltestellennähe, die Priorisierung von Fußgängern an Straßenkreuzungen und vollständige Fußwegnetze sind vier Schlüsselfaktoren, die die akzeptierten Gehdistanzen zu Haltestellen signifikant beeinflussen. Diese Erkenntnisse zeigen, dass eine fußgängerorientierte Stadtentwicklung nicht nur das Gehen in Stadtvierteln fördern kann, sondern auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützt. Dieses Verständnis bietet großes Potenzial für Initiativen zur Entwicklung von Fußgängerstrategien, wie sie in vielen europäischen Ländern und Städten zu sehen sind.

Stadtentwicklungsareale für lebenswertes Wohnen

Mag. Gunther Laher, Stadt Wien, Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Bauten und Technik, Programmleitung

Themen des Inputs:

1. Dank an OrganisatorInnen, Wien3420, Referentinnen, TeilnehmerInnen...
2. Seestadt Spezifika:
 - Lange Entwicklungsdauer (Masterplanung 2007, Schwerpunkt von Anfang an 15-minuten-Stadt, annähernde Erreichung der Modal-Split Ziele der Stadt Wien 2030 bereits jetzt)
 - Problematik: rasche Paradigmenwechsel (Stichworte Klimawandel, Urban-heat-thematik, Corona und Nutzung des Öffentlichen Raums) und auch nachträgliches Reagieren nach Fertigstellung Seeparkquartier notwendig)
 - Vorteil etappenweise Weiterentwicklung und Reagieren auf geänderte Rahmenbedingungen bei der Planung des nächsten Quartiers (Grüne Saite)
 - Weitere Seestadt-Spezifika:
 - demographisch gesehen wahrscheinlich von Beginn an „jüngster Stadtteil“ in Österreich (höchster Anteil 0-18-Jährige bundesweit)
 - von Beginn an Schwerpunkt auf Inklusion (Ansiedlung Wienwork, 3 Wohnprojekte für Behinderte, letztes Ansiedlung „Tech2People“) hohe Rollstuhlfahrer-Dichte aufgrund Gestaltung des Straßenraums und öffentlichen Raums (barrierefreie EG-Lokale etc.)
3. Konferenz für FußgängerInnen mit breitem thematischen Angebot
4. Das anschließende „Walkshop“-Programm ist eine gute Gelegenheit die zahlreichen Themen unter fachlicher Begleitung zu Fuß zu erkunden und Anregungen auszutauschen.



XVIII. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2024
Zu Fuß aktiv mobil in der Nachbarschaft - Transformation öff. Räume & Lebenswerte Straßenräume
Wien aspern Seestadt, Kulturgarage

Mittwoch , 5. Juni 2024

WALK-SHOPS

1 | Stadtpaziergang durch die Seestadt mit Schwerpunkt Mobilität und Gestaltung öffentlicher Raum, Wien 22

DI Andreas Neisen, DIⁿ Nikola Frizberg-Nilsson, Wien 3420 aspern Development AG
Treffpunkt: 15:00 Uhr, vor dem Eingang der VHS Kulturgarage, 1220 Wien4

2 | Das Fußgänger*innenverhalten im Seeparkquartier, Wien 22

DIⁿ Magdalena Bürbaumer M.Eng, aspern.mobil LAB
Route: innerhalb der Seestadt (Quartier am Seebogen + Seeparkquartier)
Treffpunkt: 15:00 Uhr, vor dem Eingang der Kulturgarage, 1220 Wien

3 | „Blind Walk“ - Spaziergang mit visueller Einschränkung. Assistierende Technologien zum Ausprobieren, Wien 22

Daniele Marano, Maximillian Reutterer, Hilfsgemeinschaft der Blinden und Sehschwachen Österreichs

Treffpunkt: 15:00 Uhr, Stand der Wirtschaftsagentur Wien (Foyer Kulturgarage) – **Ausgebucht!**

4 | Bedeutung des urbanen Grünraums aus der BewohnerInnenperspektive, Wien 22

Sabi Rimanoczy, Verein SeeStadtgrün
Treffpunkt: 15:00 Uhr, vor dem Eingang der VHS Kulturgarage, 1220 Wien

5 | Verkehrsberuhigung in Innenstadtlagen – Chancen und Herausforderungen für Tourismus und Lieferlogistik, Wien 1

DI Dr. Andreas Dillinger, Wirtschaftskammer Wien
Route: Schwedenplatz, Rotenturmstraße, Kärntner Straße, Neuer Markt und Herrengasse
Treffpunkt: 16:15 Uhr, Eissalon Castelletto, Rotenturmstraße 24, Ecke Franz-Josefs-Kai, 1010 Wien

6 | Neugestaltung Thaliastraße, Wien 16

DIⁿ Edith Schindler-Seiß, Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Route: Thaliastraße zwischen Huttengasse und Gürtel - Länge ca. 2 km

Grubergasse, Schumeierplatz, Wendgasse, Richard-Wagner-Platz, Hofferplatz

Treffpunkt: 16:15 Uhr, U3/S45-Station Ottakring, Ausgang Thaliastraße, 1160 Wien (max. 20 TN)

7 | Klimafitte Umgestaltungsprojekte, Wien 7

DIⁿ Evelin Schmidt; Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Route: Zollergasse, Zieglergasse, Neubaugasse, Bernardgasse

Treffpunkt: 16:15 Uhr, Lindengasse / Ecke Neubaugasse, 1070 Wien

8 | Neues Landgut / Favoritenstraße, Wien 10

DIⁿ Elisabeth Irschik / DIⁿ Nina Moser, Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Route: Elisabeth-Sundt-Platz – Columbusplatz – Favoritenstraße – Platz der Kulturen - Walter-Kuhn-Park

Treffpunkt: 16:15 Uhr, Elisabeth-Sundt-Platz, Ecke Laxenburger Straße 4, 1100 Wien

9 | Das erste Wiener Supergrätzl, Wien 10 - vom Entwicklungskonzept über die Pilotphase mit temporären Interventionen und Beteiligung hin zur Umsetzung

Dr.ⁱⁿ Astrid Klimmer-Pölleritzer; Valentin Gebhardt, BSc MA; Stadt Wien, MA 18-Stadtentwicklung und Stadtplanung;

DI Leos Jirovsky, Bc; Stadt Wien, MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau,

DIⁿ Lioba-Luzinde Dörfel, Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Treffpunkt: 16:15 Uhr, Herzgasse 23-27, 1100 Wien

Details zu den einzelnen Walkshops siehe nachfolgende Seiten.

Bedeutung des urbanen Grünraums aus der BewohnerInnenperspektive, Wien 22 – Walkshop 4

Sabi Rimanoczy, Verein SeeStadtgrün



Mit der „Partitur des öffentlichen Raums“ orientiert sich die Seestadt an der Vision eines Stadtteils in dem die Flächenverteilung neu gedacht werden soll. Neben konsequenter Förderung der sanften Mobilität geht es auch um eine durchmischte, urbane Flächennutzung. Dies soll einerseits erreicht werden durch vielfältige, sich überlagernde Nutzungstypologien, andererseits durch die Attraktivität des urbanen Raums selbst.

Der Verein SeeStadtgrün begleitet das Werden der Seestadt seit mehreren Jahren und wirkt mit konstruktiven Beiträgen an der Gestaltung mit. So gewann beispielsweise ein Konzept des Vereins im Ideenwettbewerb WienWirdWow zur Umgestaltung des Maathai Platzes den ersten Preis. Dadurch wurde Aufmerksamkeit auf die nicht zeitgemäße, großflächige Versiegelung des Seeparkquartiers erzeugt. Die Stadt hat sich des Problems angenommen und den Platz schließlich nachbegrünt und aufgewertet. Auch trägt der Verein durch die Initiierung und Ausführung von eigenen Begrünungsprojekten, wie z.B. die Seestadt Lounge, dazu bei, dass neue und innovative Lösungen für das viel diskutierte Thema des urbanen Grünraums gefunden werden. Der in 2020 gegründete Verein hat über hundert Mitglieder, die in Eigeninitiative bisher mehr als 600qm Graufächen der Seestadt in Grünoasen umgewandelt haben. Die Pflege der neuen Grünflächen erfolgt in Eigenorganisation mit einem selbstentwickelten Gießlastenrad und einer Handyapp. (www.seestadtgruen.at/graetzlgruen).

In unserem Walkshop möchten wir einerseits die Rolle und Wichtigkeit der BewohnerInnenpartizipation aufzeigen, andererseits an konkreten Stellen darauf eingehen, wie enge Regularien und langsam mahlende Verwaltungsmühlen zeitgemäße Gestaltung behindern. Wir zeigen aus der Bewohnerperspektive, welche Konzepte, die in der Seestadt getestet wurden, sich im Alltag bewährt haben, und wie die Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und BewohnerInnen den öffentlichen Raum nachhaltig aufwerten können.



Neugestaltung Thaliastraße, Wien 16 – Walkshop 6

Diⁱⁿ Edith Schindler-Seiß, Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Mit viel Platz auf den bis zu sechs Meter verbreiterten Gehsteigen, zahlreichen neuen Bäumen, Wasserspielen, Nebelstelen, Trinkbrunnen und jeder Menge Sitzmöglichkeiten lädt die Thaliastraße im Herzen des 16. Wiener Gemeindebezirks Ottakring zum Flanieren ein. Die beliebte Einkaufsstraße wurde durch die Umgestaltung in einen gekühlten und angenehmen Aufenthaltsort verwandelt.

Nach der Fertigstellung des 2. Abschnitts erstreckt sich der gesamte Klimaboulevard bereits vom Gürtel bis zur Huttengasse. Auf den über 2 neugestalteten Kilometern gibt es nun rund 180 Bäume, 5 Wasserspiele mit Bodendüsen, 37 Nebelstelen, zahlreiche Mikrofreiräume und in einer Seitengasse sogar einen großzügigen neuen Schulvorplatz samt Fußgängerzone.

2024 starten die Bauarbeiten für die Umgestaltung des 3. Abschnitts bis zum Karl-Kantner-Park.



Copyright: Stadt Wien/C. Fürthner

<https://presse.wien.gv.at/2023/06/24/sima-prokop-willkommen-am-klimaboulevard-thaliastrasse>

<https://www.wien.gv.at/bezirke/ottakring/verkehr/thaliastrasse-neu.html>

Klimafitte Umgestaltungsprojekte in Neubau – Walkshop 7

DIⁱⁿ Evelin Schmidt; Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Mit dem Ziel, attraktive Aufenthaltsorte im dicht bebauten Gebiet zu schaffen, die auch zum Verweilen und Flanieren einladen, wurden viele Straßenzüge im 7. Wiener Gemeindebezirk Neubau klimafit umgestaltet. Die Einrichtung von Fußgänger- und Begegnungszonen reduziert den Autoverkehr und sorgt für ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen. Pergolen, zusätzliche (XXL-)Bäume, Trinkbrunnen, Nebelduschen und Begrünungen sorgen für Abkühlung während der heißen Jahreszeiten. Zum Ausruhen stehen neue Bänke bereit. Pflasterungen ohne Niveau-Unterschied und taktile Leitsysteme sorgen dafür, dass sich alle Menschen barrierefrei und sicher im Straßenraum bewegen können.



<https://presse.wien.gv.at/2021/07/07/sima-reiter-eroeffnen-zollergasse-der-zollerbach-fliesst-und-kuehlt-xl-baeume-folgen-im-herbst>

Begegnungszone Neubaugasse (wien.gv.at)

Neues Landgut/Elisabeth-Sundt-Platz – Walkshop 8

DIⁿ Elisabeth Irschik / DIⁿ Nina Moser, Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Der Elisabeth-Sundt-Platz im künftigen Stadtviertel Neues Landgut wurde rundum klimafit gestaltet. Auf 3.000 m² wurde der Platz zum begrünten und gekühlten Treffpunkt. 36 neue Bäume, große Grünflächen, schattige Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten sowie ein zentral positioniertes Wasserelement machen den Platz zum attraktiven Treffpunkt im Gebiet.

Die abgeschlossene Gestaltung des Elisabeth-Sundt-Platzes am Neuen Landgut ist ein Meilenstein in der Errichtung des neuen Stadtquartiers. Der Platz dient als wichtige Verbindung zwischen allen zentralen Einrichtungen im Stadtentwicklungsgebiet: Der neue Bildungscampus, ein neuer Gemeindebau mit Bibliothek sowie die überarbeitete historische Gösserhalle schließen direkt an den Platz an. Neben der „grünen Mitte“ wird der Elisabeth-Sundt-Platz somit zum wichtigsten Freiraum.

Die Favoritenstraße, der Platz der Kulturen und Columbusplatz werden ab Sommer 2024 im großen Stil umgestaltet. Mittels maximal möglicher Begrünung von rund 2.500 m² werden urbane Hitzeinseln damit künftig vermieden. Die neuen Baum- und Strauchpflanzungen auf der dünnen Überdeckung von U-Bahn oder Tiefgarage werden durch erhöhte Pflanzentröge ermöglicht. So gelingt es, entlang des gesamten Straßenzuges sowie am Platz der Kulturen und am Columbusplatz rund 135 neue Baum- und Strauchpflanzungen zu errichten. Sie werden mit Sitzmöglichkeiten, Wasserelementen und Aufenthalts- und Bewegungsbereichen ergänzt.

Die beliebte Einkaufsmeile wird aber nicht nur begrünt, sondern auch insgesamt modernisiert und gestalterisch „aufgeräumt“. Im Rahmen einer Zonierungsverordnung werden – wie schon beispielsweise auf der Kärntner Straße üblich – die Standorte für Schanigärten, Imbissstände und Co. künftig vorab festgelegt sein. Die Gastgärten werden einheitlich angeordnet, um so die kommerziellen Nutzungen im öffentlichen Raum gezielt zu strukturieren und den Platz für Begrünung und freie Aufenthaltsbereiche sicherzustellen.



Copyright: Stadt Wien/C. Fürthner



Copyright: YEWO LANDSCAPES und VisuPlan3D

Archivmeldung: Sima/Franz: Elisabeth-Sundt-Platz präsentiert sich als klimafitter Vorbote des künftigen Quartiers Neues Landgut - Presse-Service (wien.gv.at):

<https://presse.wien.gv.at/presse/2023/08/21/sima-franz-elisabeth-sundt-platz-praesentiert-sich-als-klimafitter-vorbote-des-kuenftigen-quartiers-neues-landgut>

Presseaussendung, OTS 20231129:

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20231129_OTS0109/simafranz-raus-aus-dem-asphalt-favoritenstrasse-bekommt-komplettes-facelifting

Das erste Wiener Supergrätzl, Wien 10 - vom Entwicklungskonzept über die Pilotphase mit temporären Interventionen und Beteiligung hin zur Umsetzung – Walkshop 9

Dr.ⁱⁿ Astrid Klimmer-Pölleritzer; Valentin Gebhardt, BSc MA; Stadt Wien, MA 18-Stadtentwicklung und Stadtplanung;

DI Leos Jirovsky, Bc; Stadt Wien, MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau,

DIⁱⁿ Lioba-Luzinde Dörfel, Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

WAS IST EIN SUPERGRÄTZL?

Das Supergrätzl hat die Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität innerhalb eines definierten Bereichs in der Bestandsstadt zum Ziel. Durch eine systematische Neuorganisation, Optimierung und Beruhigung des Verkehrs entstehen neue Flächenpotenziale im öffentlichen Straßenraum: für Begrünung und Cooling, zur Erholung und zum Verweilen, für Freizeitnutzungen und für mehr Miteinander im Grätzl.

Hiervon profitieren v.a. die unmittelbaren Anrainer*innen. Die Unterbindung des Durchzugverkehrs führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Lebensqualität in der Nachbarschaft wird erhöht: Kindergarten- und Schulkinder können sich im Supergrätzl sicher bewegen genauso wie Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen sowie ältere Menschen.

Das Supergrätzl ist eine planerische Antwort auf die Klimakrise und fest in der Smart Klima City Strategie Wien, im Wiener Klimafahrplan sowie im Regierungsübereinkommen der Fortschrittskoalition verankert.

WAS SIND DIE ZIELE EINES SUPERGRÄTZLS?

Das Supergrätzl hat folgende Ziele:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für alle, insbesondere für die unmittelbare Nachbarschaft
- Stärkung des Rad- und Fußverkehr durch qualitative Förderung
- Erhöhte Verkehrssicherheit für alle, insbesondere für anliegende Bildungseinrichtungen
- Klimafitte Gestaltung der neu geschaffenen Freiräume

Konkret: Das Supergrätzl bringt mehr Grün, mehr Verkehrssicherheit und mehr Leben in den öffentlichen Raum.

Ausgangssituation



Supergrätzl



© Stadt Wien/ studio LAUT

WO BEFINDET SICH DAS ERSTE SUPERGRÄTZL?

Das Konzept des Supergrätzls wurde erstmals im 10. Wiener Gemeindebezirk, in Innerfavoriten angewandt, im Rahmen einer Pilotphase 2022 getestet und wird seit Ende 2023 umgesetzt.

Das Gebiet spannt sich mit einer Größe von 9,5 Hektar zwischen der Neilreichgasse, Gudrunstraße, Leebgasse und Quellenstraße auf und bringt ideale Voraussetzungen zur Transformation mit. Das Grätzl ist stark von Hitze belastet und benötigt Maßnahmen zur Kühlung. Außerdem ist es dicht besiedelt und braucht mehr Freiräume im direkten Wohnumfeld. Für neue Freiräume im Gebiet ist der Park am Erlachplatz ein wichtiger Ankerpunkt. Auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein wichtiges Thema, denn im Pilotgebiet befinden sich mehrere Bildungseinrichtungen wie die Mittelschule Herzgasse und mehrere Kindergärten.

WAS IST SEITHER GESCHEHEN?

Auf Basis einer räumlichen und verkehrlichen Bestandsanalyse wurde in einem ersten Schritt ein Entwicklungskonzept erarbeitet, das ein Verkehrskonzept und ein Freiraumkonzept beinhaltet.

Im zweiten Schritt wurden, im Zuge der Pilotphase 2022, eine neue Verkehrsorganisation seitens der Verkehrsbehörde verordnet, temporäre Maßnahmen mit räumlichen Interventionen umgesetzt und für Bewohner*innen und Interessierte verschiedene Informations- und Beteiligungsformate durchgeführt.

Die begleitende Beteiligung hat wesentlich dazu beigetragen, Erkenntnisse aus der Pilotphase zu gewinnen und diese in die weiteren Planungen einfließen zu lassen.

In einem weiteren Schritt wurde 2022/2023 seitens der ausführenden Dienststellen der Stadt Wien an den Detailplanungen und Ausschreibungen für die dauerhafte bauliche Umsetzung gearbeitet.

Der Spatenstich zur Umgestaltung des Straßenraums fand im Oktober 2023 statt.

WAS IST NOCH GEPLANT?

In allen Straßenzügen werden Bäume gepflanzt und Mikrofreiräumen an den Kreuzungsbereichen errichtet. Der Kernbereich rund um die MS Herzgasse wird in eine gestaltete Fußgängerzone umgewandelt mit umfassender Begrünung und Entsiegelung. In dem gesamten Grätzl inklusive der Fußgängerzone, in den Kreuzungsbereichen (an Diagonalfiltern) und entlang der Straßenzüge werden Baumneupflanzungen, Grünflächen, Wasserelemente, wegbegleitendes Spiel, etc. umgesetzt. Der Focus der Umgestaltung liegt auf der Steigerung der Aufenthaltsqualität mit grüner und blauer Infrastruktur (Begrünungs- und Cooling-Maßnahmen).

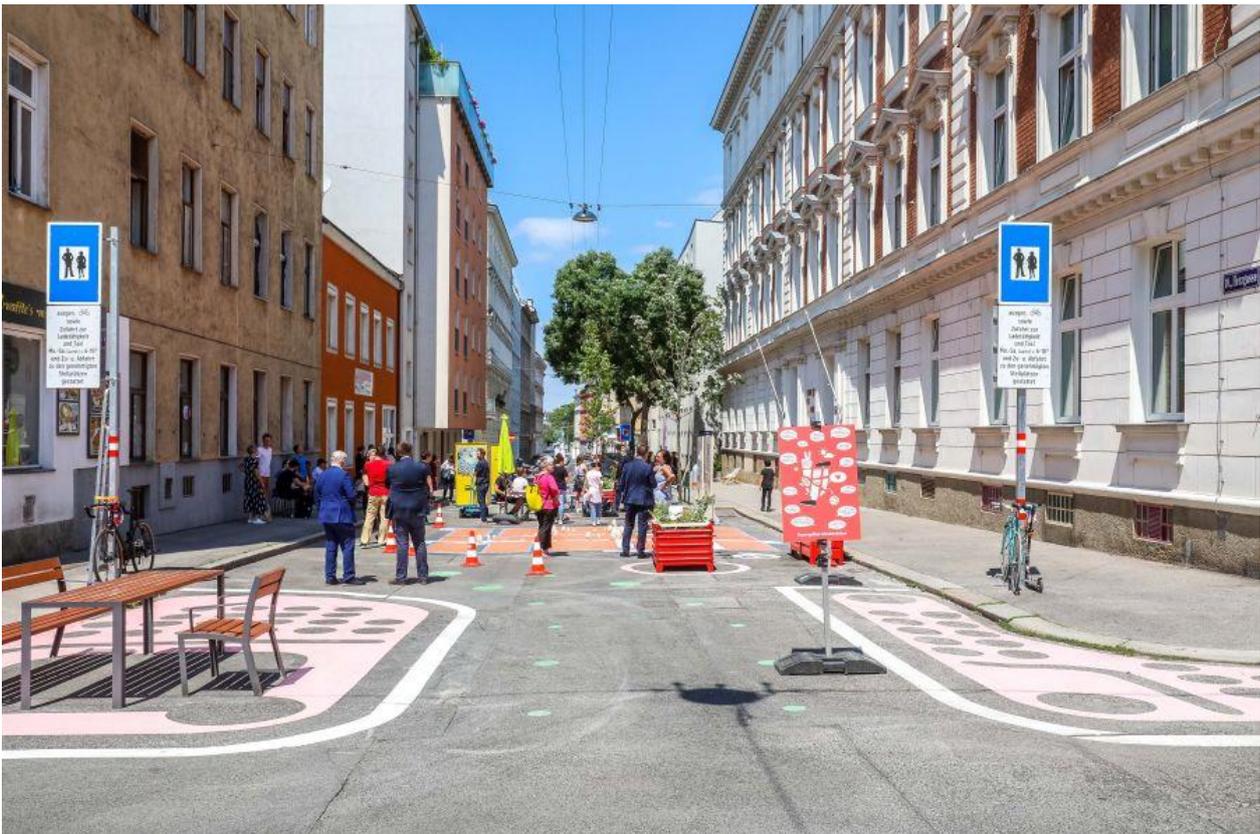
Eine Broschüre informiert über das für Wien neue Planungskonzept des Supergrätzls.

https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/08/Supergraetzl_Infobroschuere-1.pdf

Fotos der Pilotphase:



© Stadt Wien / C. Fürthner



Copyright: Stadt Wien/C.Fürthner

Supergrätzl Favoriten - mehr Grün und Freiräume, weniger Verkehr - Stadt Wien
<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten>

Supergrätzl - Wien zu Fuß (wienzufuss.at)
<https://www.wienzufuss.at/supergraetzl/>

WISSENSWERTES & ANHANG

1. Walk-space Vereinsfolder

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

2. FußgängerInnen-Check für Städte und Gemeinden

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

3. Walk-space Infomails 2024

<https://www.walk-space.at/index.php/info-news/infomails/infomail-2024>

4. Feedback zur Fachkonferenz 2024

<https://forms.gle/hNizC9VKUGfcZAbn6>

5. Teilnehmer:innen-Liste

http://www.walk-space.at/images/stories/pdf/Konf.2024_Wien_TN-Liste.pdf

6. Pressematerial

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