



- **Gehen bewegt Österreich – für einen lebenswerten Straßenraum:**

In den letzten 3 Monaten, seit dem Erscheinen der „Nullnummer“ des Newsletters walk-space.at – dem Österreichischen Verein für FußgängerInnen hat der Verein eine Vielzahl an Vernetzungs- und Aufbauaktivitäten gesetzt.

Diese Aktivitäten haben vor allem im Netzwerk der Fachleute, in einigen Vorträgen und Diskussionsveranstaltungen stattgefunden, in der Öffentlichkeitsarbeit (Homepage-aktualisierung) sowie den Gesprächen mit potentiellen GeldgeberInnen.

Das Anliegen der Verbesserung der Qualitäten und Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger in Österreich hat sehr viel damit zu tun, das Thema auch zum Thema zu machen.

In dieser Nummer des NEWSLETTERS finden Sie im Teil WISSEN einige Beiträge zum Schwerpunktthema „FußgängerInnen und Sicherheit“ sowie zum Thema des Jahres: „Begegnungszonen / Fußgängervorrangzonen in der Schweiz – als Vorbild für Österreich“.

Die soziale Funktion der Straße sollte weiter in den Vordergrund rücken, aus Verkehrsräumen sollen vermehrt wieder Orte der Begegnung, des Handelns und des Spielens, werden.

Der Wunsch nach guten Netzen für FußgängerInnen, und nach Qualität im öffentlichen Raum für die BewohnerInnen der Städte und Gemeinden sowie Verkehrssicherheit und Gesundheit sind die Themen, denen in Zukunft mehr Gewicht verliehen werden sollte. Wir bestreiten dabei den Weg des Aufzeigens von guten Lösungen und Ansätzen. Wir machen keine Planungen, sind jedoch dort aktiv, wo es um Umsetzungsfragen geht.



Bis wir das Ziel erreicht haben, eine ähnliche Struktur und eine Ressourcenausstattung wie unsere „Schwester“ in der Schweiz: www.fussverkehr.ch es seit Jahrzehnten hat, wird es zwar noch ein wenig dauern. Die Resonanz aus allen Richtungen für das Vorhaben stimmt uns jedoch optimistisch.



- **Vernetzungsaktivitäten**

Im Klimaschutzbereich gibt es seit 2.5.2007 das konkrete Umsetzungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“, welches den Kommunen die Möglichkeit gibt, von Planungen beginnend bis zu Investitionen in die bauliche Infrastruktur, bei CO2-Einsparungen Fördermittel zu lukrieren – auch für „das zu Fuß gehen“. Siehe dazu auch: <http://www.klimaaktiv.at/article/archive/12047>.

Der Verein konnte beim 5. Klima:aktiv-Vernetzungstreffen in Wels (<http://www.klimaaktiv.at/article/articleview/57391/1/169455>) auf seine Aktivitäten hinweisen, sowie auf das Angebot des Fußgängerchecks für Städte & Gemeinden (nach Schweizer und internationalem Vorbild), welches maßgeschneidert für die Fragestellungen der Kommunen adaptierbar ist, hinweisen.



In einem Vortrag bei der CORP – einer Plattform des Austausches für PlanerInnen war für den Verein die Möglichkeit gegeben, vor einem Publikum, das sich mit der Neugestaltung von bestehenden Stadtquartieren und der Errichtung von neuen Stadtteilen befasst, die Bedeutung des Themas „Gehen“ darzustellen

http://programm.corp.at/cdrom2007/archiv/papers2007/corp2007_SCHWAB.pdf

Bei der Sitzung des Verkehrsausschusses des Österreichischen Städtebundes Ende April in Baden, sowie der Verkehrssicherheitsenquete ebendort konnte in einem Vortrag zur Situation der FußgängerInnen in Österreich dargelegt werden sowie, der Verein und seine Vorhaben präsentiert werden. Nochmals herzlichen Dank dem Österreichischen Städtebund für diese Möglichkeit.



- **Was steht an**

Nach der BUVKO in Stuttgart (Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskonferenz) ist zwischen Österreichischen und Deutschen Vertretern von Fußgängerorganisationen vereinbart worden, die rechtliche Verankerung von „Begegnungszonen“ in Deutschland und Österreich zu fordern. Da diese vor allem auch die Verweilfunktion des Straßenraums stärken könnten sie in Österreich auch den Namen „Verweilzonen“ tragen. Siehe zu diesem Thema auch die Rubrik WISSEN.

Link dazu:

http://www.begegnungszonen.ch/files/BGZ-Zone-der-friedlichen-Koexistenz_in_Die-Gemeinde_3-2002.pdf

Appropos Tagung in Stuttgart, das Heft 2/07 mobilogisch ist allen, die and den Themen Demografischer Wandel, Senioren interessiert ist, ans Herz zu legen (www.mobilogisch.de)



- **Infoline**

Falls Sie sich mit dem Thema StVo und zu Fuß gehen auseinandergesetzt haben und Vorstellungen haben, was eine Novelle der StVo umfassen sollte, senden Sie Ihre diesbezüglichen Wünsche an infoline@walk-space.at. Wir sammeln diese und fassen sie mit unseren Vorstellungen zusammen. Danke schön!



- Wir über uns und MERCY

Newsletter Redaktion, Projekte

Infoline@walk-space.at



Dara Fischer



Harald Frey

Forschungsplattform, Daten & Fakten, Projekte

Inhaltliche Koordination Newsletter, Projekte



Walter Füreder

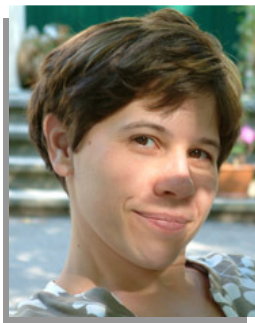


**Projekte, Sammlung gute Lösungen,
Fachtagung Fussverkehr 2008**

Guteloesungen@walk-space.at



Gisa Ruland



Martina Strasser

Newsletter Produktion, Homepage, Projekte

Homepage@walk-space.at

Newsletter Redaktion

Bewegung@walk-space.at

Eva Favry

Alexandra Millonig

Fachtagung Fußverkehr 2008

Fachtagung@walk-space.at



An dieser Stelle soll vor allem dem engagierten Newsletterteam Dara Fischer und Martina Strasser für Ihr Engagement gedankt werden. Martina Strasser für die Homepageerstellung und Verwaltung – super!

Den Autoren Michael Klug, Harald Frey, Walter Füreder, Gudrun Haindl und Helmut Strasser (aus Salzburg) sowie den Mitstreitern aus der Schweiz, Christian Thomas und Thomas Schweizer - mercy für die profunden Artikeln.

Dieter Schwab
Obmann



Symposium „Stadt fair teilen“ – mehr Chancen für Frauen und Männer, Mädchen und Burschen im öffentlichen Raum

„Wien ist Vorbild für den sensiblen Umgang mit den unterschiedlichen Ansprüchen von Frauen und Männern in der Planung.“ Das bestätigen die deutschen ExpertInnen Stephan Reiß-Schmidt, Münchner Stadtplanung und Gudrun Kemmler-Lehr, Deutscher Städtetag beim Symposium „Stadt fair teilen“, das am 22. Mai 2007 im Wiener Architekturzentrum stattfand. Besonders die systematische und kontinuierliche Berücksichtigung dieses Aspekts auf verschiedenen Planungsebenen ist einzigartig in Mitteleuropa. Beide hoben den erfolgreichen Transfer auf die konkrete Umsetzungsebene positiv hervor.

Vor 15 Jahren wurde mit der Ausstellung "Wem gehört der öffentliche Raum - Frauenalltag in der Stadt" ein neues Planungsthema für Wien aufgegriffen. Dabei geht es etwa um die Berücksichtigung von FußgängerInnen in der Verkehrsplanung – denn 60 % aller Fußwege werden von Frauen zurückgelegt – oder um die Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Raum und die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auch die Attraktivität von Parks und Spielplätzen sind wichtige Indikatoren für eine alltagsgerechte Stadt.

Das Symposium „Stadt fair teilen“ zog zu diesen Themen eine Zwischenbilanz: Ging es vor 15 Jahren vor allem darum, erstmals Frauenanliegen im öffentlichen Raum sichtbar zu machen, ist der Blick auf die unterschiedlichen Anliegen der Geschlechter heute schon zum Teil „im Mainstream“: Die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen sorgt auf der höchsten Verwaltungsebene für die Beachtung der Prinzipien des Gender Mainstreaming in der Planung. Gender Mainstreaming wird u. a. in der Wiener Parkgestaltung angewendet. Das Stadtgartenamt hat 2005 die Empfehlungen zur geschlechtssensiblen Parkgestaltung ins Leitbild der Abteilung aufgenommen. Die Leitstelle vertritt darüber hinaus seit einem Jahr die Interessen der FußgängerInnen in der Fachkommission Verkehr und es werden derzeit rund 40 Gender Mainstreaming Leitprojekte in den Wiener Planungs- und Verkehrsabteilungen verfolgt.



Im Symposium wurde unterstrichen, wie stark sich in der Stadt Wien Planungshaltungen bezüglich des öffentlichen Raums verändert haben und wie viele Maßnahmen in diversen Magistratsabteilungen seither gesetzt wurden.

Begleitend zum Symposium waren Teile der ehemaligen Ausstellung mit aktuellen Ergänzungen zu sehen. Die AusstellungsbesucherInnen waren eingeladen, die Entwicklungen der letzten Jahre in der Ausstellung zu kommentieren. Bei der Aktualisierung zeigt sich der Erfolg beim Thema Verkehrssicherheit besonders deutlich. Die Zahl der Toten ist seit 1991 um zwei Drittel zurückgegangen, die Unfallzahlen bei den FußgängerInnen sind um die Hälfte reduziert worden.

Eine beim Symposium vorgestellte aktuelle Umfrage zum öffentlichen Raum von Gerhard Strohmeier (IFF, Uni Klagenfurt) zeigte auf, dass Wien heute zwar über mehr qualitativvollen, bunten und nutzbaren Raum verfügt als noch vor 15 Jahren, dass aber Trends wie die Kommerzialisierung „exklusiver“ Räume oft bestimmte Gruppen von Menschen ausschließen.

„Eine der Herausforderungen für eine sozial ausgewogene Entwicklung der Stadt besteht in der qualitativvollen Planung der bevorstehenden Stadterweiterungen“, so die Stadträtin für Frauenfragen, Sandra Frauenberger. „Die Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Planung ist auf allen Ebenen fachlich möglich, auch auf der Ebene von Masterplänen oder im Städtebau“ ergänzte Rudolf Schicker, Stadtrat für Stadtentwicklung.

Stephan Reiß-Schmidt, Chef der Münchner Stadtplanung merkte an: „Städte, die sich um Querschnittsthemen wie Gender, Diversität, Generationen nicht intensiv bemühen, haben im Standortwettbewerb längerfristig mit großen Nachteilen zu rechnen!“

„stadt fair teilen – Frauenalltag im Mainstream?“ Ausstellung und Symposium am 22./23. Mai 2007 im Architekturzentrum Wien

Veranstalterin: Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen

Kontakt: Eva Kail, Leiterin der Leitstelle, 01-4000-82661

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/alltagundfrauen/>

Elisabeth Irschik



Verkehrsverhalten unter besonderer Berücksichtigung ungeschützter VerkehrsteilnehmerInnen - technische, soziale und psychologische Aspekte

Workshop in Peking, China; 2. – 3. April 2007

ICTCT ist eine Vereinigung, die sich aus einer Gruppe von internationalen SicherheitsexpertInnen zusammensetzt. Die Zusammenarbeit strebt an, gefährliche Situationen im Straßenverkehr zu identifizieren und zu analysieren. Der ICTCT-Grundsatz lautet dabei: "Es bedarf keiner Unfälle um zukünftige Unfälle vermeiden zu können, wenn wir uns der Kenntnis von Gefahrenindikatoren¹



Workshop in Peking 2007

Gemeinsam mit dem Transportation Research Center der Technischen Universität in Peking, China, wurde ein Workshop organisiert, der sich das Verhalten von VerkehrsteilnehmerInnen unter technischen, sozialen und psychologischen Aspekten zum Thema machte. Im Rahmen der internationalen Veranstaltung wurde gemeinsame Arbeit über die Grenzen der Kontinente hinweg geleistet.



Die Aspekte von Verkehrssicherheit, die im Rahmen der mehr als 30 Vorträgen angesprochen wurden, waren sehr vielfältig. So stellte beispielsweise Lars Åberg (Dalarna & Uppsala University, Schweden) ein Modell basierend auf Ajzen vor, dem zu Folge für Geschwindigkeitsübertretungen – unter denen nicht zuletzt FußgängerInnen leiden - vor allen die persönliche Akzeptanz von Geschwindigkeitsübertretungen im allgemeinen, wichtige Bezugsgruppen, generelle Schwierigkeiten beim Einhalten der Geschwindigkeit, sowie der Anteil an anderen VerkehrsteilnehmerInnen, die zu schnell unterwegs sind, entscheidend sind. Lina Sheeb (Balqa Applied University, Jordanien) wies auf räumliche Unterschiede hin, da besonders in Gebieten mit geringem Durchschnittseinkommen die (infrastrukturelle) Situation für ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen schlecht ist. Bei der Implementierung von Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Raum muss zudem berücksichtigt werden, ob das jeweilige Design für eine bestimmte Gruppe akzeptabel ist (Dialog mit der Zielgruppe nötig)¹.

Sowohl Olaf Czogalla (Institut f. Automation u. Kommunikation ifak, Deutschland) als auch Shunji Taniguchi (Sugiyama Jogakuen University, Nagoya, Japan) warnten eindrücklich vor einer zu hohen Abhängigkeit von Telematiksystemen in Fahrzeugen und einer Überforderung der LenkerInnen durch zu viele Informationen. Abschließend stellte Hermann Knoflacher (TU Wien, Österreich) treffenderweise in Bezug auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und das Verkehrssystem im Allgemeinen fest, dass “we have to move slower and think faster”¹. In China wird alle 5 Minuten 1 Mensch im Straßenverkehr getötet¹. Auch wenn 87% der tödlichen Verkehrsunfälle bei gutem Straßenzustand passieren, werden 75% des chinesischen Budgets für Verkehrssicherheit für Infrastruktur ausgegeben, woraus sich u.a. ableiten lässt, dass es (noch) nicht genügend Aufmerksamkeit und Bewusstsein für die menschliche, psychologische Komponente im Verkehr bzw. in Zusammenhang mit Verkehrssicherheit gibt.

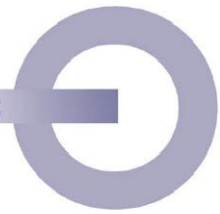
Gudrun Haindl & Ralf Risser, FACTUM OHG, Wien

¹ Gefahrenindikatoren sind beispielsweise Verkehrskonflikte, Beinahe-Unfälle, ebenso wie die Verhaltens und Interaktionsmuster in denen selbige ihren Ursprung haben. Das Wissen über Ereignisse und Verhaltensmuster, die langfristig einen Unfall wahrscheinlich machen, liegt im Interessens- und Aktivitätsbereich von ICTCT.

¹ Vortrag Gudrun Haindl (FACTUM OHG, Österreich)

¹ Dies ergänzte sich sehr gut mit der Präsentation von Yukio Oguri (Japan) zum Thema „Soft Car“

¹ basierend auf Zahlen von 2005, Vortrag von Setty Pendakur.



Verkehrsspar Kongress 2007

Am 25. April fand in Bad Vöslau der sehr gut besuchte **Verkehrsspar Kongress 2007** statt, bei dem das Projekt Verkehrssparen Wienerwald und verschiedene Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement in österreichischen, Schweizer und deutschen Gemeinden und Regionen vorgestellt wurden.

Mobilitätsmanagement baut auf dem Gedanken auf, dass das Verkehrsverhalten auch ohne große Investitionen in die Infrastruktur durch „Soft Policies“ verändert werden kann. Neben der Einrichtung von Mobilitätszentralen stehen Information und PR Aktionen für den Öffentlichen Verkehr, das Radfahren und Zufußgehen im Mittelpunkt. Das Projekt Verkehrssparen Wienerwald hat von 2002 bis 2006 in 26 Wienerwaldgemeinden stattgefunden.

Beim Verkehrsspar Kongress 2007 wurden nicht nur die Aktivitäten der Gemeinden Bad Vöslau, Baden und Tulln genauer vorgestellt, sondern auch eine Evaluierung des gesamten Projekts (erstellt vom Büro Herry). Dabei hat eine Vorher-Nachher-Erhebung gezeigt, dass der PKW-Verkehr tatsächlich spürbar vermindert werden konnte – vor allem durch die deutliche Zunahme des Radverkehrs (von 5% auf 8% aller Wege). Beim Verkehrssparen kommen aber auch Aktionen zur Förderung des Gehens nicht zu kurz: In Tulln und Bad Vöslau wurden beispielsweise Fußgänger-Leitsysteme eingerichtet. Einige Gemeinden im Wienerwald und in Vorarlberg setzen auf Aktionen in Schulen: Die Kinder und ihre Eltern sollen für Schulwege zu Fuß begeistert werden, z.B. durch gemeinsame Schulwege in kleinen Gruppen. „Kinder in Bewegung“ – das ist auch ein Beitrag zur Gesundheitsvorsorge!

Mehr Info zum Verkehrssparen Wienerwald unter **www.vspar.at**,

zum Vorarlberger „Plan b“ unter **www.mobilplanb.at** sowie **www.mprove.at**.

Ein Beispiel aus der Schweiz: **www.emmentalbewegt.ch**.

Info über Mobilitätszentralen unter **www.fgm.at**.

Eva Vavry



Die Veränderungen im öffentlichen Raum

Seit der Automobilisierung unserer Städte und Dörfer in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden die Menschen aus ihrem ursprünglichen Aufenthalts- und Kommunikations-, also Sozialisierungsraum durch den Autoverkehr verdrängt.

Ohne Kenntnis der Wirkungen der hohen Geschwindigkeiten (durch Antrieb mittels externer Energie) auf die Menschen und die Gesellschaft und fasziniert von der Maschine wurden die Strukturen unserer Siedlungsräume den Bedürfnissen dieser neuen Form der „Mobilität“ angepasst. So wurde die Bewegungsfreiheit der Bürger massiv zugunsten des Dogmas der „Geschwindigkeit“ reduziert und gleichzeitig das Gefahrenpotenzial der körperlichen Bedrohung vervielfacht. Dies hat sich bis heute nicht wesentlich geändert.

Der Mensch ist für die Handhabung von Geschwindigkeiten über 30 km/h von der Evolution körperlich nicht ausgestattet worden. Ein individuell verantwortungsvoller Umgang ist deshalb nicht möglich und gefährdet das Gemeinwohl, wie wir täglich in unserer Umgebung anhand der zahlreichen Konfliktsituationen im motorisierten Straßenverkehr beobachten können. Mit Hilfe von gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Schutz der schwächeren und langsameren Verkehrsteilnehmern, also der Fußgeher, wird nachträglich versucht ein invertiertes Gesellschaftsbild zu korrigieren – mit mittelmäßigem Erfolg.

Eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung hat sich jedoch in erster Linie an den Bedürfnissen des Fußgehers zu orientieren.

Die Mindestbreite von Gehsteigen für den Begegnungsfall sollte 2,50 Meter betragen. Dieser Minimalforderung wird aufgrund falscher oder fehlender Ausbildung und damit verbundener Werterhaltung und falscher Prioritätenreihung noch immer nicht nachgekommen. Erst wenn Fahrbahn und etwaige Parkplätze geplant und angeordnet sind, werden die Restbreiten den Fußgehern zur Verfügung gestellt. Keinesfalls dürfen Parkplätze „geopfert“ werden um den Fußgeherverkehr attraktiver und sicherer zu machen – Unfälle mit Fußgehern aufgrund von unqualifizierten Planungen sind da zweitrangig. Ein Sittenbild der Unmenschlichkeit durchzieht so stadt- bzw. siedlungsplanerische Realisierungen abseits jeglicher Bedürfnisse der Menschen. (man beachte die markierten Pkw-Abstellflächen auf Gehsteigen)

Eine wesentliche Voraussetzung zur Attraktivierung der Dörfer und Städte ist die Unterbringung der Pkw in Sammelgaragen mit zu mindest gleich weiter Entfernung zur Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs. Diese Forderung kann gerade auch bei bereits bestehenden Reihenhaus- oder Einfamilienhaussiedlungen durch eine entsprechende Interpretation der Bauordnungen der Bundesländer umgesetzt werden.



Verkehr in den fünfziger Jahren über die Reichsbrücke in Wien



Quelle: Marincig H., „Die Wiener Linien, 140 Jahre ÖPNV in Wien“, Wien 2005

Verkehr über die Reichsbrücke im Jahr 2007

Fußgeher und Radfahrer wurden auf die Unterseite der Konstruktion verbannt, unter der Fahrbahnoberfläche verkehrt die U-Bahn.



Quelle: www.ferrymaier.at

DI Harald Frey



Projekt „Gürteltiere – Kinder als Zielgruppe der Verkehrssicherheitswoche“



Bei der Verkehrssicherheitsenquete des Österreichischen Städtebundes ist von Fr. Dr. Chaloupka-Risser das Projekt „Gürteltiere – Kinder als Zielgruppe der Verkehrssicherheitswoche“ vorgestellt worden. Details dieses sehr interessanten Projektes sind unter www.gordy.at zu finden.