

Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen

Erstellungshilfe für Praktiker:innen bezugnehmend auf den Leitfaden
„Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und
Mobilitätsmanagement“



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autorinnen und Autoren:

Helmut Koch, Doris Teufelsbrucker, Katharina Zauner-Levine, Raphael Glück,
Eva Seebacher, komobile GmbH – Programmmanagement klima**aktiv** mobil
„Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“

Wiebke Unbehaun, Eva Mastny, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung II/6 – Aktive Mobilität und
Mobilitätsmanagement

Alessandra Angelini, Umweltbundesamt GmbH, Abteilung Mobilität

Wolfgang Löffler, Kommunalkredit Public Consulting, Serviceteam Verkehr und Mobilität

Titelbild: Philipp Grausam

Abbildungen: komobile GmbH sowie laut Quellenangabe

Lektorat: Elisabeth Klocker (Österreichische Energieagentur)

Wien, 2024

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des BMK und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an kommunal@klimaaktivmobil.at.

Inhalt

Einleitung	5
Warum ein Fußverkehrskonzept?.....	6
Örtliches Fußverkehrskonzept / lokaler Masterplan Gehen	8
Erforderliche Inhalte im Detail	13
Zielsetzungen für den Fußverkehr	13
Definition des Planungshorizontes.....	14
Festlegung der abgrenzbaren Planungseinheit.....	14
Ist-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes	15
Welche Ziele wollen Gehende erreichen?	15
Welche Probleme und Schwachstellen gibt es?	17
Wie soll ein gutes Fußwegenetz aussehen?.....	19
Attraktivierung des Fußverkehrs im Rahmen der Raum- und Siedlungsentwicklung	21
Nachverdichtung und Nutzungsdurchmischung.....	23
Belebung von Stadt- und Ortszentren	24
Struktur der kurzen Wege	27
Fußverkehrsverankerung in Bebauungsplänen	29
Parkraummanagement	29
Festlegung von örtlichen und zeitlichen Fahrverboten	30
Bewusstseinsbildung	31
Maßnahmenliste	32
Beispiele für Maßnahmen	33
Tätigkeitsfeld bauliche Maßnahmen.....	33
Fußgängerzonen.....	34
Begegnungszonen	35
Wohnstraßen.....	36
Fußverkehr in sensiblen Bereichen	37
Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV)	38
Barrierefreie Umwegvermeidung	39
Durchlässigkeit	41
Gehsteigverbreiterungen	42
Tätigkeitsfeld Bewusstseinsbildung	44
Ausbildungs- und Schulprogramme	44
Veranstaltungen.....	45
Public-Awareness-Kampagnen.....	48
Fußgänger:innen-Checks.....	49

Tätigkeitsfeld Informations- und Leitsysteme.....	51
Fördereinreichung bei klimaaktiv mobil.....	53
Förderhöhe.....	53
Benötigte Unterlagen für eine erfolgreiche Einreichung.....	54
Gemeinderatsbeschluss	55
Tabellarischer Infrastrukturinvestitionsplan (= Maßnahmenliste).....	56
Qualitative Beschreibung und Begründung der beantragten Maßnahmen.....	57
Lageplan	58
Mobilitätsaufnahme.....	58
Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätskonzept sowie Darstellung der quantitativen Auswirkungen gesetzter Maßnahmen	59
Abschätzung der Umwelt- und Gesundheitseffekte.....	60
RVS-Bestätigung	60
Bericht des Kreditinstituts.....	61
Bescheide	61
Serviceteil	62
Beratung und Information.....	62
Über klimaaktiv mobil.....	63
Kontakt	64
Tabellenverzeichnis	65
Abbildungsverzeichnis.....	66
Weiterführende Informationen	67

Einleitung

Das Zu-Fuß-Gehen ist die Basis von Mobilität und Mobilitätsketten. Jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg. Aus diesem Grund ist es wichtig, für eine fußverkehrs- und klimafreundliche Gestaltung von Städten und Gemeinden eine gut ausgebaute Fußverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Ein durchgehendes Wegenetz mit direkten und umwegfreien Fußwegverbindungen, sicheren und angenehmen Wegen sowie attraktiven Aufenthaltsbereichen sind der Schlüssel dazu – denn nur, wo das Gehen angenehm ist, wird auch gegangen!

Damit sich österreichische Städte und Gemeinden umfassend mit dem Thema Gehen auseinandersetzen und zur Forcierung einer fußverkehrsfreundlichen Gestaltung der Infrastrukturen, wurde im April 2021 im Rahmen von klima**aktiv** mobil eine Förderschiene für den Fußverkehr eingeführt. Damit wurden in Österreich erstmalig Investitionen in die Fortbewegungsart Gehen direkt mit Bundesmitteln gefördert. Seit 02.04.2024 gibt es im Rahmen des klima**aktiv** mobil Förderprogramms die vierte Auflage des Förderschwerpunkts im Bereich Aktive Mobilität.

Ein örtliches Fußverkehrskonzept beziehungsweise ein Masterplan Gehen stellt eine gute Basis für die Gemeindeentwicklung dar und kann die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Attraktivierung des Fußverkehrs fördern und erleichtern. Gleichzeitig ist die Erstellung einer Fußverkehrsstrategie eine Voraussetzung für die Lukrierung von Bundesfördermitteln für den Fußverkehr.

Welche Strategie benötigt wird und wie die Konzepte inhaltlich ausgearbeitet werden müssen, ist abhängig von der Gemeindegröße und wird auf den nachfolgenden Seiten erklärt. So werden öffentliche Gebietskörperschaften bei der Erarbeitung ihres örtlichen Fußverkehrskonzeptes / lokalen Masterplans Gehen unterstützt, Beispiele von bereits umgesetzten Maßnahmen gezeigt und die erforderlichen Schritte für die Fördereinreichung von geplanten Maßnahmen verständlich erklärt.

Dieses Handbuch dient als Arbeitsbehelf für den Förderleitfaden zum Aktionsprogramm klima**aktiv** mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement, unterstützt insbesondere Praktiker:innen in Gemeinden und Städten und erklärt häufig auftretende Fragen gebündelt.

Warum ein Fußverkehrskonzept?

Punktuelle Einzelmaßnahmen zur Förderung des Gehens sind sinnvoll und können eine kurzfristige lokale Verbesserung erzielen. Soll der Fußverkehr jedoch nachhaltig gestärkt werden, braucht es eine systemische Betrachtung des gesamten Planungsgebiets und aller Verkehrsträger sowie ein gesamtheitliches Konzept mit aufeinander abgestimmten Maßnahmen.

Oftmals sind die finanziellen Mittel einer Gemeinde beschränkt und große infrastrukturelle Maßnahmen nicht in kurzer Zeit realisierbar. Zu oft wird leider gar nicht erst begonnen. Soll der Fußverkehr in einer Gemeinde, einer Stadt oder einem Bezirk langfristig gefördert werden, ist es daher sinnvoll, Handlungsstrategien mit einzelnen aufeinander abgestimmten Maßnahmen für die nächsten Jahre zu erarbeiten, um dem Fußverkehr einen höheren Stellenwert einzuräumen, etwa bei der Siedlungsentwicklung oder künftigen Bauvorhaben. Die entsprechenden Vorhaben zu diesen Strategien sowie der geplante Umsetzungshorizont sollen in einem Fußverkehrskonzept festgelegt werden. So ist sichergestellt, dass bei allen zukünftigen Maßnahmen der Gemeinde das Thema Fußverkehr mitbedacht wird.

Weiters soll die Priorisierung der Maßnahmen eine Reihung der Aufgaben unabhängig vom Vorhandensein finanzieller und personeller Ressourcen ermöglichen. Die notwendigen Ressourcen können entsprechend der Wichtigkeit oder Dringlichkeit innerhalb der Stadt oder Gemeinde zugeteilt werden. Dadurch können Problembereiche und beschlossene Prioritäten klar abgearbeitet werden und nicht im kommunalen Alltagsgeschehen untergehen.

Für eine positive Beurteilung des Förderantrags müssen Fußverkehrskonzepte und Masterpläne nach ihrer Ausarbeitung vom Gemeinderat beschlossen werden (in Wien vom Bezirksrat). Damit dienen sie als Leitlinie bei der Umsetzung vieler einzelner Maßnahmen, die für die ganzheitliche Verbesserung von Fußverkehrsinfrastruktur notwendig sind. Es zeigt, dass in der Gemeinde, der Stadt oder dem Bezirk die Aktive Mobilität als wichtiger Hebel erkannt wird. Mit einem im Gemeinderat beschlossenen Fußverkehrskonzept zeigen Gemeinden/Städte/Bezirke, wie die Förderung des Gehens in den Politik- und Verwaltungsbereichen aussehen soll. Zu-Fuß-Gehen ist die Toplösung für Gesundheitsförderung, Klimaschutz, Umweltschutz, Ressourcenschonung, Flächensparen,

Verkehrs- und Siedlungsplanung, aber auch für Wirtschaftsförderung und Inklusion. Maßnahmen, die das Zu-Fuß-Gehen fördern, bedeuten Maßnahmen für lebendige und lebenswerte Gemeinden. Gemeinden/Städte/Bezirke, in denen Menschen jeden Alters sicher und gut zu Fuß gehen können, erfüllen den Planungsansatz der Stadt von „8 bis 88“ und bleiben in jedem Lebensabschnitt lebenswert. Der Planungsansatz „8 bis 88“ besagt, dass Städte, die für achtjährige und achzigjährige Menschen ausgelegt sind, für Bewohner:innen aller Altersgruppen gleichermaßen lebenswert sind.

Auf Basis eines örtlichen Fußverkehrskonzepts oder eines Masterplans Gehen und der daraus abgeleiteten Maßnahmen können Gemeinden/Städte/Bezirke im Rahmen der klima**aktiv** mobil Förderung Bundesmittel zur Verbesserung des lokalen Fußverkehrs beantragen und damit eigene Investitionskosten in ihrer Wirkung vervielfachen. So wird sichergestellt, dass die finanzielle Unterstützung an die kommunalen Handelnden fließt, die umfassend an einer Trendwende im Mobilitätsbereich und der Stärkung des Fußverkehrs arbeiten. Denn nur in einem abgestimmten Gesamtpaket kann eine substanzielle und vor allem erlebbare Verbesserung für Fußverkehr und Aufenthaltsqualität erzielt werden.

Örtliches Fußverkehrskonzept / lokaler Masterplan Gehen

Fußverkehrskonzept oder Masterplan? Was ist was und wer braucht was?

Konzepte für den Fußverkehr sollen prinzipiell ein zusammenhängendes, engmaschiges, umwegminimierendes und flächendeckendes Gehwegenetz in einer Gemeinde/Stadt/Bezirk bzw. in einem Siedlungsraum sicherstellen. Sowohl das Fußverkehrskonzept als auch der Masterplan bestehen aus Textteilen, Erläuterungen und planerischen beziehungsweise schematischen Darstellungen.

Für Gemeinden bis 15.000 Einwohner:innen (EW) ist ein örtliches Fußverkehrskonzept zu erstellen, Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 15.000 EW brauchen einen lokalen Masterplan Gehen. Ab 30.000 EW braucht es zusätzlich eine aktuelle Mobilitätserhebung (nicht älter als fünf Jahre) als Planungsgrundlage.

Ein **örtliches Fußverkehrskonzept** stellt die fachliche Grundlage für die planmäßige Gestaltung und Entwicklung des Fußwegenetzes im Orts- oder Stadtgebiet dar und fungiert so als Schnittstelle zwischen übergeordneten Leitlinien und Visionen und konkreten Instrumenten wie Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen. Folgende Inhalte, welche auf den nächsten Seiten detailliert dargestellt werden, müssen sich in den Fußverkehrskonzepten wiederfinden:

- Zielsetzungen für den Fußverkehr
- Definition des Planungshorizontes (mindestens drei Jahre)
- Festlegung der abgrenzbaren Planungseinheit
- Ist-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes
- Identifizierung sowie Lokalisierung von aktuellen fußverkehrsrelevanten Problembeziehungsweise Schwachstellen sowie Verbesserungspotenziale
- Erarbeitung eines Soll-Fußwegenetzes
- Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung oder Innenentwicklung
- Maßnahmenliste – allgemeine Auflistung der prinzipiellen Maßnahmen in der Planungseinheit, sinnvollerweise gegliedert in kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungen (eventuell mit Prioritäten, Abschätzung der Kostenintensität et cetera)

Das **örtliche Fußverkehrskonzept** für Gemeinden bis 15.000 Einwohner:innen kann dabei als eigenständiges Dokument vorliegen oder als Teil eines örtlichen Entwicklungskonzepts, einer verkehrlichen Gesamtstrategie, eines SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan – nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan), einer Dekarbonisierungsstrategie oder ähnlicher Leitdokumente, solange alle geforderten Inhalte vorhanden sind. Für eine Fördereinreichung bei **klimaaktiv mobil** ist ein schlüssiger Fußverkehrsteil in dem zugrundeliegenden Dokument notwendig. Unter Umständen ist eine Ergänzung zu einem bestehenden Dokument erforderlich.

Der **lokale Masterplan Gehen** umfasst die Inhalte eines örtlichen Fußverkehrskonzepts sowie eine umfassende Strategie für das jeweilige Planungsgebiet. Er stellt die planmäßige Gestaltung des Gehwegenetzes in den Fokus und bettet dieses in das Gesamtverkehrs- und Siedlungssystem ein. Dabei fließen stadtplanerische Analysen und Strategien sowie Handlungsmaßnahmen für den Fußverkehr mit ein.

Ein lokaler Masterplan Gehen integriert über die oben angeführten Inhalte des lokalen Fußverkehrskonzeptes hinaus auch folgende Aspekte:

- Analyse der Demografie (zum Beispiel Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur)
- Analyse des Siedlungsraums (zum Beispiel Siedlungsdichte, Nutzungen, Flächenbilanz, Baulandreserven, (geplante) (Um-)Widmungen)
- Analyse des Naturraums (zum Beispiel Schutzgebiete, Waldentwicklungsgebiet)
- Analyse des Verkehrssystems

Diese Aspekte können auch in einem örtlichen Fußverkehrskonzept betrachtet werden. Grundsätzlich wird empfohlen, die wichtigsten **Bevölkerungsgruppen** sowie jene mit besonderen Bedürfnissen (Senior:innen, Jugendliche, Kinder et cetera) und Stakeholder:innen (Verwaltungseinheiten, Schulen, Tourismus, Leitbetriebe et cetera) bei der Ausarbeitung des örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder des lokalen Masterplans Gehen miteinzubeziehen, da konkrete Herausforderungen oft nur von Betroffenen gesehen werden. Zudem sollen auch **Entscheidungsträger:innen** für die verschiedenen Bedürfnisse Zu-Fuß-Gehender sensibilisiert werden. Dies kann etwa durch Stakeholder:innen-Workshops, Befragungen, gemeinsame Begehungen oder Arbeitsgruppen erfolgen. Stakeholder:innen sind hier insbesondere die jeweiligen anderen Verwaltungseinheiten der Gemeinde/Stadt/Bezirk, etwa Straßenbau-, Verkehrs-, Wasserbauabteilung, die beispielsweise bei Sanierungsarbeiten und der Neuerrichtung von (fußverkehrsrelevanter) Infrastruktur eine qualitativ hochwertige Planung und Gestaltung mitbedenken sollen.

Tipp

Gemeinden/Städten/Bezirken wird der Einsatz von **Fußverkehrsbeauftragten** empfohlen. Diese Personen kümmern sich um Belange des Fußverkehrs und treiben die Umsetzung von Maßnahmen voran. Fußverkehrsbeauftragte können nur dann sinnvoll arbeiten, wenn sie ausreichend Zeit und Ressourcen zur Verfügung haben sowie in wichtige Entscheidungen eingebunden und zum Beispiel in Gemeinderatssitzungen eingeladen werden.

Abbildung 1: Lehrgang für kommunale Mobilitätsbeauftragte in St. Pölten



Quelle: Klimabündnis Österreich

In der nachfolgenden Tabelle 1 finden Sie Informationen zu den Mindestanforderungen an ein örtliches Fußverkehrskonzept oder einen lokalen Masterplan Gehen, aufgeschlüsselt nach der Anzahl an Einwohner:innen in einer österreichischen Gemeinde oder Stadt.

Tabelle 1: Differenzierung örtliches Fußverkehrskonzept / lokaler Masterplan Gehen nach Einwohner:innen

	Gemeinden/ Städte bis 15.000 EW	Städte / Gemeinden > 15.000 EW	Städte/ Gemeinden > 30.000 EW	Städte > 1 Mio. EW
Art des Konzepts	Örtliches Fußverkehrskonzept	Lokaler Masterplan Gehen	Lokaler Masterplan Gehen	Lokaler Masterplan Gehen
Planungseinheit	Gemeindegebiet	Stadtgebiet	Stadtgebiet	Stadtbezirk
Planungshorizont	Empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	Empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	Empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	Empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre
Mobilitätserhebung	Nicht erforderlich	Nur für Landeshauptstädte (maximal 5 Jahre alt)	Erforderlich (maximal 5 Jahre alt)	Erforderlich (maximal 5 Jahre alt)
Zielsetzungen	Qualitative Zielsetzung für die Entwicklung des Fußverkehrs bezogen auf das Planungsgebiet	Detaillierte qualitative Zielsetzung zur Entwicklung des Fußverkehrs mit verbindlichen Zielen bezogen auf das Planungsgebiet	Detaillierte qualitative sowie quantitative Zielsetzungen unter Berücksichtigung der Mobilitätsdaten bezogen auf das Planungsgebiet	Detaillierte qualitative sowie quantitative Zielsetzungen unter Berücksichtigung der Mobilitätsdaten bezogen auf das Planungsgebiet
Ist-Analyse Fußwegenetz inklusive Problem- und Schwachstellen	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet
Soll-Fußwegenetz	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet

	Gemeinden/ Städte bis 15.000 EW	Städte / Gemeinden > 15.000 EW	Städte/ Gemeinden > 30.000 EW	Städte > 1 Mio. EW
Konzept zur fußverkehrs- freundlichen Siedlungsentwick- lung	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Pläne und Konzepte zur Stadtentwicklung	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Pläne und Konzepte zur Stadtentwicklung	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Pläne und Konzepte zur Stadtentwicklung
Bewusstseins- bildung	Beschreibung der geplanten Maßnahmen	Konzept zur laufenden Bewusstseins- bildung	Konzept zur laufenden Bewusstseins- bildung	Konzept zur laufenden Bewusstseins- bildung
Maßnahmenliste zu baulichen Maßnahmen und Bewusst- seinsbildung	Erforderlich	Erforderlich	Erforderlich	Erforderlich

Erforderliche Inhalte im Detail

Zielsetzungen für den Fußverkehr

Für das örtliche Fußverkehrskonzept oder den lokalen Masterplan Gehen müssen **qualitative und quantitative Zielsetzungen** formuliert werden. Sie dienen als Grundlage für die lokale Maßnahmenentwicklung und sind abhängig von der Planungseinheit.

Beispiele für Zielsetzungen:

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils an den täglichen Wegen (Modal Split), beispielsweise eine Steigerung um x Prozentpunkte in y Jahren
- „Gemeinde/Stadt/Bezirk der kurzen Wege“ oder „15-Minuten-Stadt“ (innerhalb der: Gemeinde/Stadt/Bezirks sollen alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs in 15 Minuten zu Fuß erreichbar sein)
- Hohe Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur: Dies bezieht sich etwa auf die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums (schöne Gestaltung, Begrünung, Verweilmöglichkeiten), die Instandhaltung bestehender Infrastruktur, aber auch etwa bei Neuanlagen die normgerechte Breite von Gehwegen
- Berücksichtigung attraktiver Wegenetze und ausreichender Durchwegung, insbesondere bei Neubebauung
- Ausbau beziehungsweise Gestaltung von sicheren und kinderfreundlichen Wegenetzen sowie Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Gehenden
- Verringerung oder Vermeidung des motorisierten Verkehrsaufkommens
- Stärkung des Orts- oder Stadtzentrums (etwa durch Belebung von Erdgeschoßzonen oder Einkaufsstraßen, Betrachtung der Leerstandsproblematik, Überprüfung der Widmungen für Einkaufs- und Gewerbezentren am Siedlungsrand und außerhalb des Zentrums)
- Verdichtung der Baulandnutzungen und sparsamer Flächenverbrauch
- Vermeidung von Nutzungskonflikten (zum Beispiel Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr und motorisiertem Verkehr) durch schlecht geplante Infrastrukturen
- Reduktion der Zahl der Personenschadensunfälle mit Beteiligung von Zu-Fuß-Gehenden im Planungsgebiet.

Zur Förderung eingereichte Maßnahmen müssen auf den gesetzten Zielen basieren.

Definition des Planungshorizontes

Der Planungshorizont ist der Zeitraum, für den geplant werden soll. Gemeinden/Städte/ Bezirke sollten demnach überlegen, welche Ziele und abgeleiteten Maßnahmen sie in den nächsten Jahren umsetzen möchten. Vor allem strategische Maßnahmen haben in der Regel einen längeren Planungshorizont von bis zu zehn Jahren. Die zur Förderung eingereichten Maßnahmen haben deutlich kürzere Umsetzungszeiträume von ein bis drei Jahren und beziehen sich auf die strategischen Ziele. Beispielsweise kann eine Planung bis zur nächsten Überarbeitung des örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK) oder des Flächenwidmungsplanes durchaus sinnvolle Synergien ergeben. In der Praxis wird jeweils ein Teil der Maßnahmen kurzfristig (bis drei Jahre), mittelfristig (bis zehn Jahre) oder längerfristig geplant. Im Rahmen des klimaaktiv mobil Förderprogramms ist ein Planungshorizont von mindestens drei Jahren vorgegeben.

Hier ist es sinnvoll, ein strategisches Konzept für das Gesamtnetz mit gestaffelten Maßnahnumsetzungen einzureichen, beispielsweise in Jahrestanchen. So können kommunale Jahresbudgets, Änderungen in der Detailausführung, Bescheidenanpassungen, Baukostensteigerungen und Ähnliches am einfachsten integriert werden, ohne das Ziel aus den Augen zu verlieren. Zumindest all jene Maßnahmen, die zur Förderung eingereicht werden sollen, müssen sich auch in der allgemeinen Maßnahmenliste des örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder des lokalen Masterplans Gehen wiederfinden.

Festlegung der abgrenzbaren Planungseinheit

Der Fußverkehr braucht immer und überall Unterstützung durch Verbesserungen, allerdings ist es den Gemeinden/Städten/Bezirken meist nur in ihrem eigenen Wirkungsbereich möglich, Dinge konkret zu verändern. Die Planungseinheit für das örtliche Fußverkehrskonzept oder den lokalen Masterplan Gehen ist jedenfalls vorgegeben: Gemeinden und Städte müssen das Konzept jeweils für das gesamte Gemeindebeziehungsweise Stadtgebiet erstellen. Für Städte mit mehr als 1 Million Einwohner:innen ist die Planungseinheit der Bezirk. Eine Mobilitätserhebung, die für die gesamte Stadt erstellt wurde, kann ebenfalls für den Bezirk verwendet werden. Eine Abstimmung der Maßnahmen mit Nachbargemeinden oder den angrenzenden Bezirken ist zwar nicht verpflichtend, aber sinnvoll und wird empfohlen. Eine diesbezügliche Einbindung von relevanten Handelnden im Rahmen eines Förderprojektes wirkt sich zudem positiv auf die Förderhöhe aus.

Tipp

Möglich ist auch eine Fördereinreichung mehrerer Gemeinden mit einer gemeinsamen überörtlichen Planung oder in einer definierten Region, zum Beispiel KEM-Region (Klima-Energie-Modell) oder KLAR!-Region (Klimawandel-Anpassungsregion), für ein gemeinsames Konzept von abgestimmten Umsetzungsmaßnahmen. In diesem Fall sind Gemeinderatsbeschlüsse aller beteiligten Gemeinden zu ihrem eigenen Wirkungsbereich Voraussetzung für eine Förderung. Die Gemeinden können die erforderlichen Unterlagen und Dokumente allerdings auch einzeln einreichen und die Abstimmung darin nachweisen.

Ist-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes

Die **Ist-Analyse** soll durch textliche Beschreibungen, Erläuterungen und schematische Darstellungen erfolgen. Sie gibt den Ausgangszustand in der Kommune wieder. Dabei ist es wesentlich, sich mit folgender Frage zu beschäftigen:

Welche Ziele wollen Gehende erreichen?

Ausfindig gemacht werden in einem ersten Schritt wichtige Quell- und Zielpunkte für die Zu-Fuß-Gehenden im Ort. In der Ist-Analyse soll das bestehende Wegenetz abgebildet werden. Außerdem sollten für die Erarbeitung des Ziel-Wegenetzes „Points of Interest“ definiert werden. Das Ergebnis sind potenzielle Quelle-Ziel-Beziehungen.

Quell- und Zielpunkte für Zu-Fuß-Gehenden können sein:

- Wohnstandorte, große Siedlungen
- Geschäfte, Handels- und Gewerbegebiete, sonstige Dienstleistungen
- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bus, Bahn, Straßenbahn, Sammeltaxis) oder Sharing-Points (Carsharing, Bikeshaaring)
- Öffentliche Gebäude (Gemeindeamt, Rathaus, Finanzamt, Gesundheitskasse, Interessenvertretungen, religiöse Orte et cetera)
- Schulen, Kindergärten, Nachmittagsbetreuungseinrichtungen und schulische Veranstaltungsorte

- Außerschulische Kinder- und Jugendeinrichtungen (zum Beispiel Musikschule, Sportverein, Jugendzentrum, Pfadfinderheim, Pfarrheim, politische Vereinsheime)
- Sport- und Freizeiteinrichtungen (zum Beispiel Turnhalle, Schwimmbad, Sportplatz, Tennisplatz, Reitstall, Tanzstudio)
- Spitäler, Kliniken, Arztpraxen, sonstige Gesundheitseinrichtungen (zum Beispiel Hebammen, Physiotherapeut:innen, Heilmassagepraxen, Logopäd:innen)
- Zentrale Einrichtungen in den Nachbargemeinden (überregionale Schulen, Arztpraxen et cetera)

Abbildung 2: Ist-Analyse sowie Wunschlinien und Ziele im Wegenetz

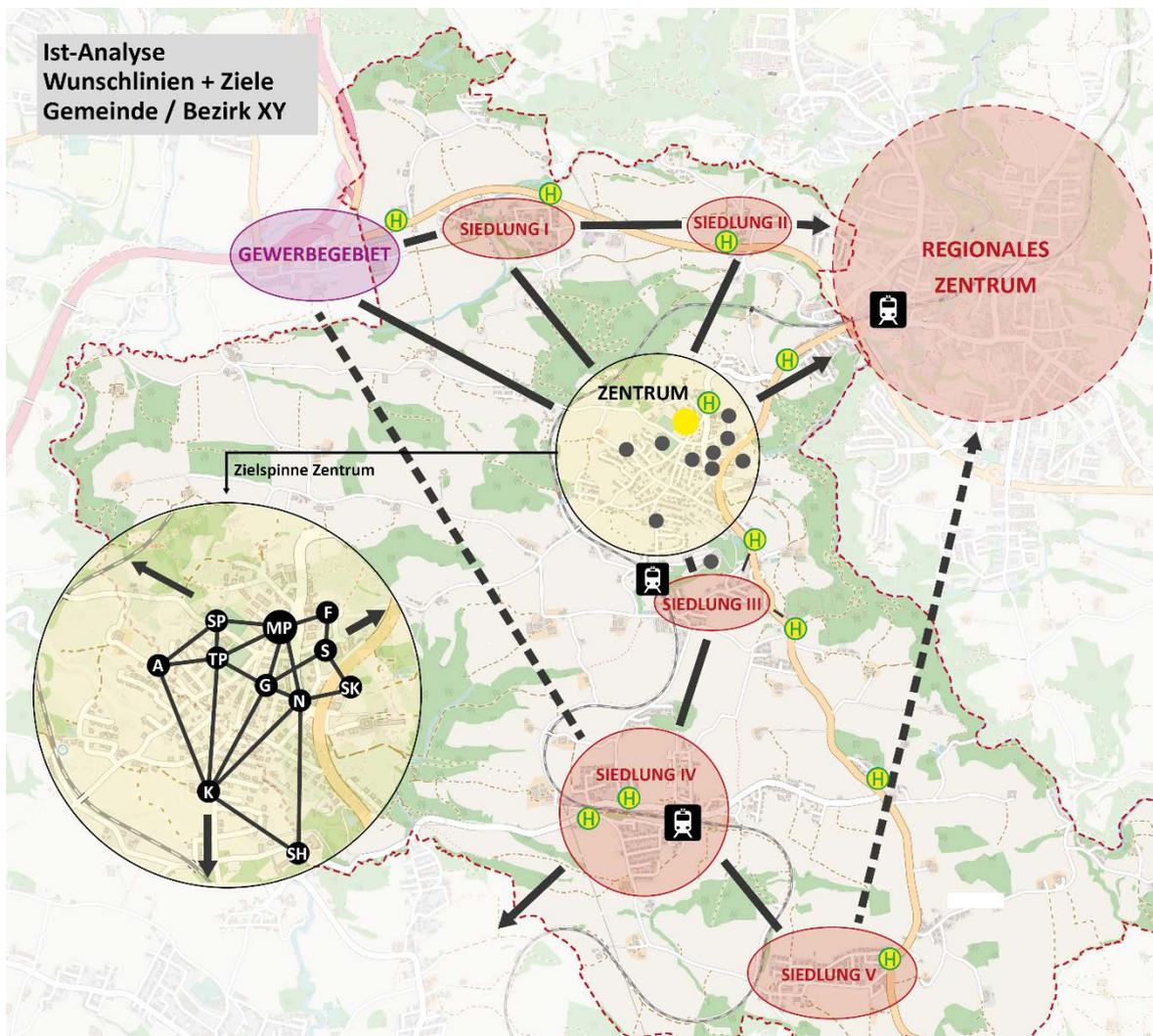


Bild: komobile GmbH; Planungsgrundlage: openstreetmap.com

Für den Überblick empfiehlt sich zunächst eine generalisierte Darstellung. Sogenannte „Zielspinnen“, die Wunschverbindungen zwischen den Einzelzielen darstellen, sind für größere Siedlungsschwerpunkte oder Zentren zweckmäßig. Innerhalb einer fußläufigen Distanz, etwa im Ortszentrum oder in Siedlungen, soll ein dichtes und direktes Wegenetz aufgebaut werden. Die Wege sollen sicher und angenehm sein und auch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs miteinbeziehen.

Dabei spielt die Sichtweise verschiedener Nutzer:innen eine wichtige Rolle, da zum Beispiel Kinder, Jugendliche oder ältere Personen meist unterschiedliche Räume als sicher beziehungsweise angenehm wahrnehmen. Bei größeren Entfernungen in oder zwischen Siedlungen und Zielen ist eine gut begehbare sichere Hauptverbindung anzustreben, die bei Bedarf auch vom Radverkehr genutzt werden kann. Neben Wegenetzen für das Gehen im Alltagsverkehr sind auch Wegverbindungen im Freizeitverkehr oder touristische Wege (zum Beispiel zu beziehungsweise in Naherholungsgebieten) von Bedeutung.

Welche Probleme und Schwachstellen gibt es?

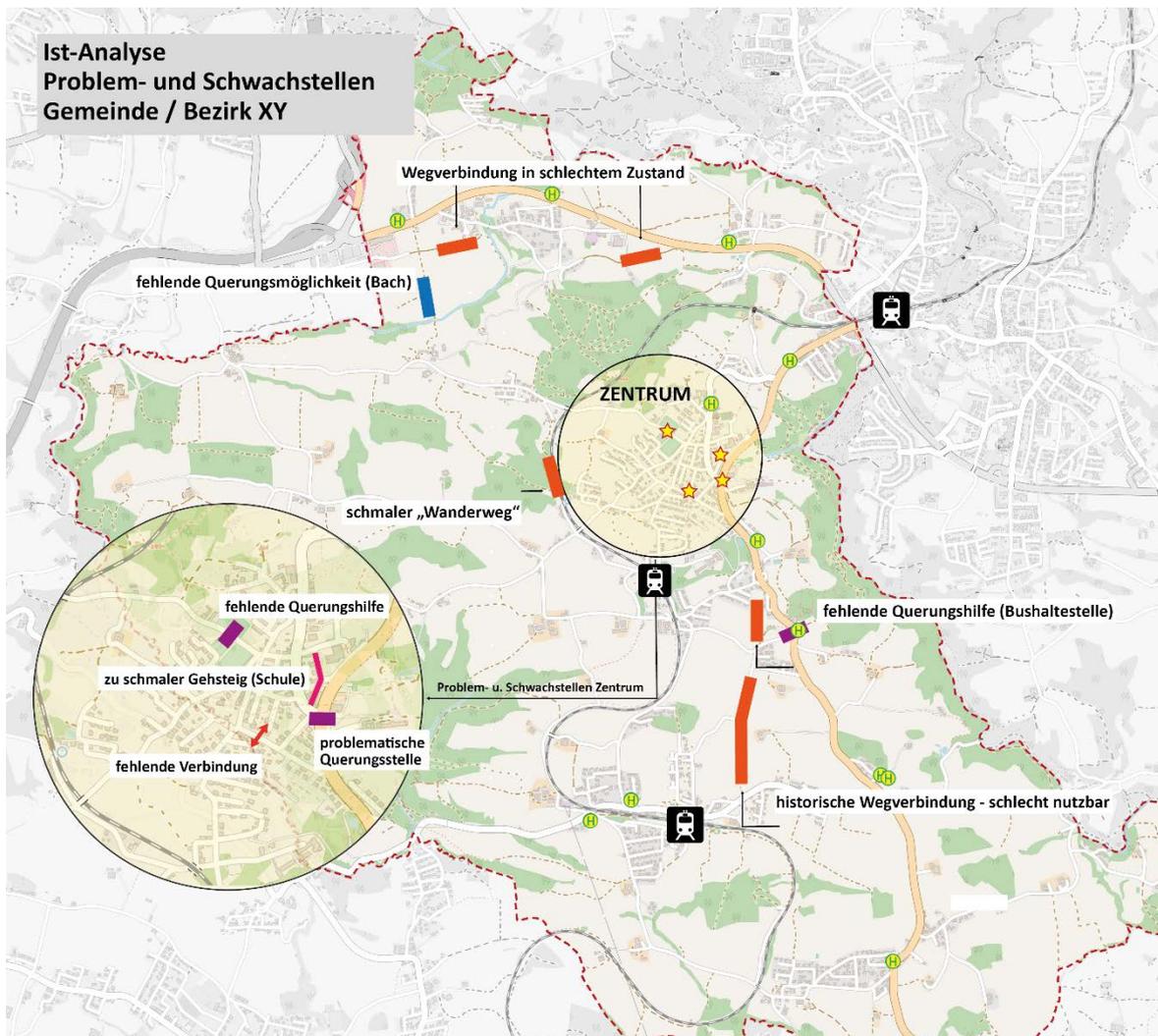
Überlagert man Wunschlinien und das bestehende Straßen- und Wegenetz für Fußwege, so ergeben sich wichtige Hinweise auf Problem- und Schwachstellen sowie fehlende Durchwegung oder Direktverbindungen. Um konkrete Schwachstellen zu identifizieren, können Nutzer:innen mit unterschiedlichen Bedürfnissen (Junge, Ältere, Personen mit Kindern, sinnes- oder bewegungseingeschränkte Personen et cetera) in einem Beteiligungsprozess eingebunden werden, etwa in Form einer Befragung oder einer Begehung.

Probleme und Schwachstellen im Fußverkehrsnetz werden textlich beschrieben und in einer Übersichtskarte grafisch dargestellt (Empfehlung). Dabei wird das Problem verortet und beschrieben: Wo gibt es ein Problem? Was genau ist das Problem? Alternativ oder zusätzlich kann eine Fotodokumentation in tabellarischer Form inklusive Kurzbeschreibung und Verortung auf dem Plan erfolgen. Typische Probleme und Schwachstellen können sein:

- Fehlende Wegverbindungen oder Durchwegung
- Fehlende Gehwege
- Gehwege sind nicht ausreichend dimensioniert
- keine (sichere) Querungsmöglichkeiten, problematische Querungsmöglichkeiten

- Gehwege in schlechtem Zustand (zum Beispiel hinsichtlich Oberfläche, Beleuchtung, Sichtverhältnisse)
- Keine Barrierefreiheit – Stufen, Überführung, Unterführung
- Konfliktpunkte mit Rad- oder Kfz-Verkehr
- Angsträume
- Fehlende Erholungsmöglichkeiten auf dem Weg wie Sitz- und Rastgelegenheit, Schatten und dergleichen sowie fehlende kinder- und jugendgerechte und/oder konsumfreie Aufenthaltsbereiche
- Zu wenig Platz beziehungsweise Nutzungskonkurrenz, etwa durch parkende Fahrzeuge

Abbildung 3: Ist-Analyse sowie Problem- und Schwachstellen im Wegenetz



Quelle: komobile GmbH; Planungsgrundlage: openstreetmap.com

Hinweis

Gesetzlich vorgeschriebene Basisinfrastruktur sowie neu errichtete Gehwege, Gehsteige und Gehsteigverbreiterungen sind Aufgabe der jeweiligen Gemeinden/Städte/Bezirke. Im Rahmen der klima**aktiv** mobil Förderung sind Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur erst ab einer wesentlichen Qualitätssteigerung über die Regelbreite der Richtlinien für Vorschriften für den Straßenbau (RVS) hinaus förderbar.

Wie soll ein gutes Fußwegenetz aussehen?

Das Soll-Fußwegenetz baut auf attraktiven Verbindungen zwischen Quell- und Zielpunkten sowie den Erkenntnissen der Ist-Analyse auf. Zwischen den Siedlungen sowie innerhalb von Siedlungsschwerpunkten wird ein Wegenetz definiert und es werden konkrete Maßnahmen formuliert. Zweckmäßig ist eine Unterteilung nach Bedeutung der Verbindungen (zum Beispiel kommunal – regional oder Hauptwegenetz – Ergänzungsnetz). Ebenso gilt es, die Relevanz von Freizeitmobilität, touristischen Routen und Bedürfnissen von Kindern, Jugendlichen und älteren Personen zu eruieren und zu berücksichtigen.

Ein Fußwegenetz besteht aus folgenden Netzelementen:

- Eigenständige Geh- (und Rad-)Wege
- Gehsteige oder Geh- (und Rad-)Wege entlang von Straßen
- Wegverbindungen zwischen Straßen (Durchlässe), informelle Wege (zum Beispiel über eine Grünfläche)
- Fußgängerzonen, Begegnungszonen, Wohnstraßen, Schulstraßen
- Wenig befahrene Straßen (Nebenstraßen, Güterwege)
- Fußgängerbrücken, Überführungen/Unterführungen für den Fußverkehr
- Wanderwege
- Querungshilfen

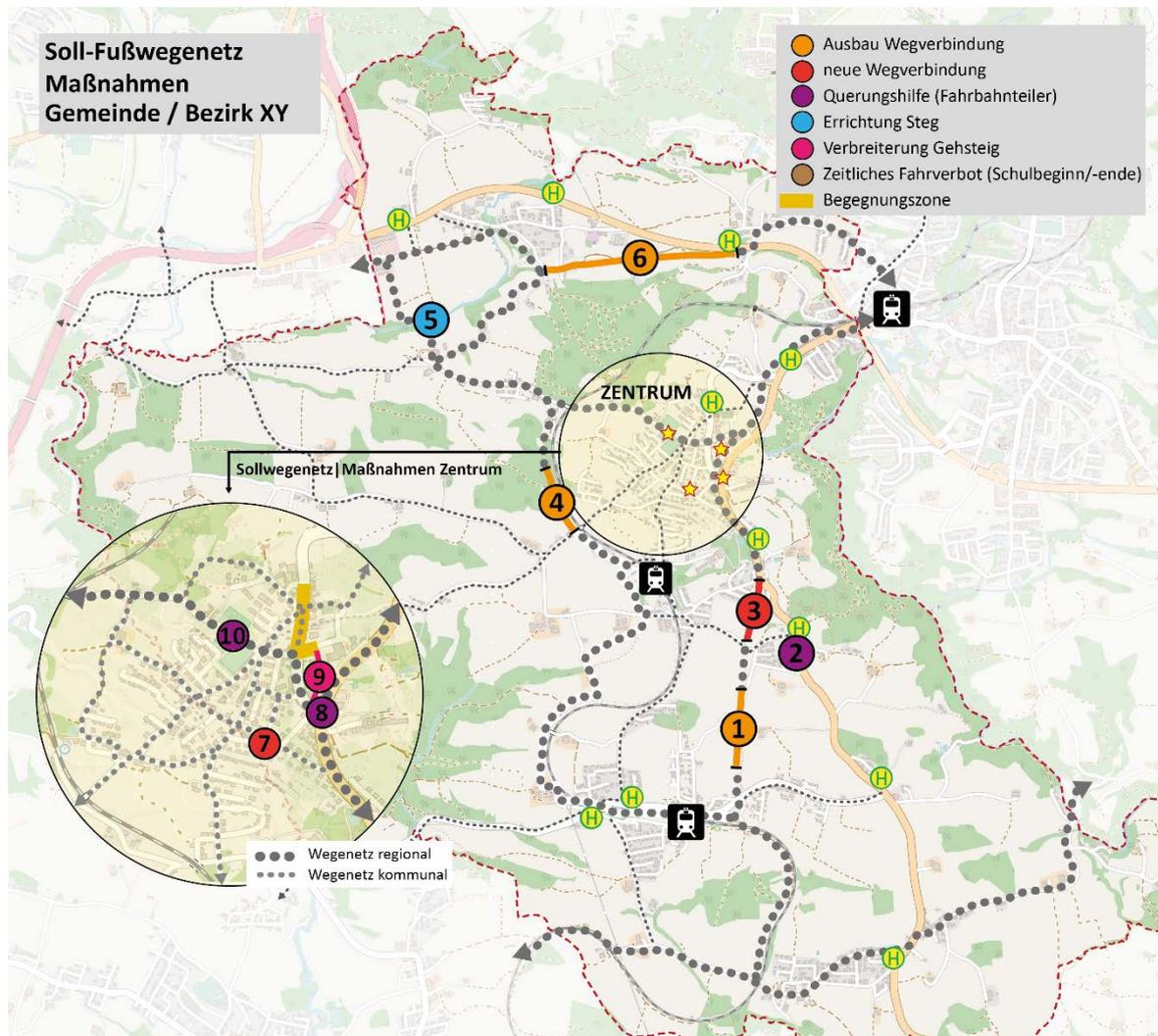
Das Soll-Fußwegenetz inklusive Verortung der Maßnahmen erfordert ebenfalls eine grafische Darstellung und textliche Erläuterungen (etwa in einer Tabelle). Unter Umständen ist es zweckmäßig, Maßnahmen abgesehen vom Übersichtsplan auch in einem größeren Maßstab zu skizzieren, sodass genau erkennbar ist, in welchem Abschnitt zum Beispiel

sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden sollen. Für eine Förderung sind jedenfalls Lagepläne mit all jenen Maßnahmen erforderlich, die eingereicht werden (siehe auch Punkt „Lageplan“).

Wichtige Maßnahmen können sein:

- Sicherung von Verbindungen (Wegrechte, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne)
- Schaffung neuer Wegverbindungen, Öffnung von Durchgängen, auch Brücken, Unter- und Überführungen
- Attraktive Zugangswege und Umfeldbedingungen an Haltestellen
- Verbreiterung von Gehsteigen und Gehwegen
- Errichtung von Querungshilfen der Straße (zum Beispiel Fahrbahnteiler, Schutzweg, Fahrbahnanhebung)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (zum Beispiel Temporeduktion, bauliche Tempobremsen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen, Wohnstraßen, Schulstraßen)
- Verkehrsberuhigung des Schulumfeldes
- Siedlungen mit fußverkehrsfreundlicher Erschließung
- Steigerung der Attraktivität von Aufenthaltsbereichen, inklusive Überprüfung des Platzbedarfs von ruhendem Verkehr und Lösungen, die diesen miteinbeziehen (beispielsweise Sammelgarage mit Auflassung von Oberflächenparkplätzen zugunsten von Baumpflanzungen).

Abbildung 4: Soll-Fußwegenetz und Maßnahmen



Quelle: komobile GmbH; Planungsgrundlage: openstreetmap.com

Attraktivierung des Fußverkehrs im Rahmen der Raum- und Siedlungsentwicklung

Neben der Verbesserung bestehender Verbindungen und der Schaffung direkter Wege ist auch das Einbeziehen des Fußverkehrs beziehungsweise der Fußverkehrsinfrastruktur in die künftige Siedlungsentwicklung wichtig. Gemeinden/Städte/Bezirke müssen Fußverkehrsbelange bei der Siedlungsentwicklung und Raumplanung stärker berücksichtigen. Auch Verkehrsflächenumverteilungen zugunsten Aktiver Mobilität und der

Aufenthaltsqualität sowie ein sparsamer Umgang mit bestehenden bereits versiegelten Verkehrsflächen bedeuten Verbesserungen für den Fußverkehr.

Die folgenden exemplarischen Fragen dienen als Unterstützung bei der Herangehensweise an eine fußverkehrsfreundliche Siedlungsentwicklung:

- Welche Ziele und Maßnahmen zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung werden im örtlichen Entwicklungskonzept oder Stadtentwicklungsplan formuliert?
- Wird das Prinzip der „Struktur der kurzen Wege“ verfolgt, also einer fußläufigen Erreichbarkeit wichtiger Ziele? Ist zum Beispiel eine feinmaschige(re) direkte(re) Durchwegung im Siedlungsgebiet geplant?
- Werden kinder- und jugendfreundliche Maßnahmen im Konzept berücksichtigt? Finden die Bedürfnisse älterer Bewohner:innen Eingang in die Konzeptentwicklung?
- Wird eine direkte und feinmaschige Fußwegführung in Bebauungsplänen in der Gemeinde berücksichtigt? (etwa verbindliche Festlegung öffentlicher Wege und Durchgänge, Sicherung von Nutzungsrechten)
- Gibt es in der Gemeinde, der Stadt oder dem Bezirk Aktivitäten zur Belebung des Zentrums oder sind solche geplant?
- Wird eine Innenentwicklung des Ortes und eine fußverkehrsfreundliche Ortsgestaltung forciert?
- Gibt es einen Plan beziehungsweise eine Strategie zur Nachverdichtung, um Zersiedelung zu vermeiden und Zentren zu stärken und damit den Fußverkehr zu fördern? Sind Umwidmungen von Grün- und Agrarflächen für Industrie und Gewerbe in dezentralen Lagen oder von überschüssigen, dezentralen Baulandreserven vorgesehen?
- Gibt es Vorgaben für fußverkehrsfreundliche Maßnahmen für Bauträger:innen oder ist geplant, solche einzuführen, zum Beispiel im Geschoßwohnbau? (Anschluss ans Fußwegenetz, Freihaltung direkter Wegverbindungen, Parken in Sammelgaragen et cetera)
- Sind örtliche und/oder zeitliche Fahrverbote zur Sicherheit der Zu-Fuß-Gehenden (etwa im Schulbereich) beziehungsweise weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit (etwa Pedibus, Schülerlots:innen) geplant?
- Gibt es ein Parkraummanagement in der Gemeinde, der Stadt oder dem Bezirk oder ist geplant, ein solches einzuführen? (zum Beispiel Bepreisung von öffentlichem Parkraum oder Auflassung von Stellflächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) an der Oberfläche, um mehr Raum für Aktive Mobilität zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern)

Sinnvollerweise sollen diese Maßnahmen aufeinander abgestimmt sein und im Idealfall ergänzend wirken. Nachfolgend werden einige Aspekte beschrieben, die in der Raum- und Siedlungsentwicklung mitgedacht werden sollten.

Nachverdichtung und Nutzungsdurchmischung

Verträgliche Kombinationen der Nutzung von Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Bildung und Freizeit sollten soweit möglich gemeinsam umgesetzt werden. Besonders in Neubaugebieten ist dies zu beachten, damit nicht am Orts- oder Stadtrand reine Wohnsiedlungen entstehen, wo für die Erledigungen des täglichen Bedarfs ein Autozwang geschaffen wird. Auch in bestehenden Orts- und Stadtstrukturen können sich durch Leerstand, Wegsiedlungen von Betrieben, frei gewordene Grundstücke oder Ähnliches Gelegenheiten ergeben, innerhalb des Orts- oder Stadtgebiets zu verdichten.

Good Practice

In Salzburg konnte auf der Fläche des ehemaligen Energieversorgers (Salzburg AG) das Projekt „Stadtwerk Lehen“ umgesetzt werden. Neben 300 Mietwohnungen, einem Studierendenheim, einem Kindergarten sowie Büros und Weiterbildungsinstitutionen sind in der Erdgeschoßzone auch Geschäfte und andere Betriebe (Post, Supermarkt, Gasthäuser) untergebracht.

Abbildung 5: Nutzungsdurchmischung in Salzburg



Quelle: komobile GmbH

Belegung von Stadt- und Ortszentren

Gewachsene Zentren sind – verglichen mit modernen Versorgungseinrichtungen am Siedlungsrand – oft gut und auf kurzen Wegen zu Fuß erreichbar. Es ist daher wichtig, diese in ihrer Funktion zu erhalten und zu stärken. Die Orts- und Stadtkerne waren mit ihren traditionellen Funktionen als Wohn- und Arbeitsort der Platz für Handel und Dienstleistungen sowie Treffpunkt für Freizeit und berufliche Aktivitäten. Viele traditionelle Einzelhandelsgeschäfte wurden jedoch in den vergangenen Jahren aus verschiedenen Gründen geschlossen, sei es, weil nach Pensionierungen keine Nachbetreiber:innen gefunden wurden, die Betriebe nicht mehr rentabel waren oder das Angebot nicht mehr zeitgemäß war.

Die Wirtschaft hat sich in den vergangenen Jahren strukturell sehr verändert und auch der Onlinehandel ist inzwischen in den Ortschaften spürbar. Die „kleine Fleischerei“ oder die „Bäckerei am Hauptplatz“ sind heute nicht mehr die vorherrschende Nutzungsform.

Vormals höchst attraktive (und teure) Lagen sterben inzwischen aus, während parallel der Flächenverbrauch und die Bodenversiegelung durch neue Entwicklungen an den Ortsrändern steigen. Viele Betriebe wie Lebensmittelgeschäfte ziehen an neue größere Standorte an den Rand der Siedlungsgebiete. Die dem Leerstand folgenden negativen Folgen für Lebensqualität, Wirtschaft und Verkehr muss aktiv durch die Reaktivierung leerer oder ungenutzter Immobilien entgegengewirkt werden. Orts- und Stadtkerne bieten nach wie vor ein enormes Potenzial für Wohnen, Wirtschaften, Kultur und Kommunikation.

Good Practice

Das Projekt Leerstand mit Aussicht der Technischen Universität Wien zeigt gute Gründe auf, sich mit Leerstand in der Gemeinde zu beschäftigen, und bietet mit einem Kartenset Unterstützung in der Auseinandersetzung mit der Thematik anhand von Fragen, Tipps und Erfahrungsberichten:

leerstandmitaussicht.project.tuwien.ac.at

Abbildung 6: Leerstand mit Aussicht, Forschungsprojekt der TU Wien



Quelle: TU Wien

Leerstände sind Freiräume für künftige Entwicklungen und Potenziale für lebendige Orte. In den Innenstädten wurden die zentralen Lagen oft durch andere Branchen besiedelt, zum Beispiel Dienstleistungseinrichtungen oder Bildungsinstitutionen. Ob Frisör, Yogastudio oder die Massagepraxis eine ausreichende Kund:innenfrequenz erzeugen, hängt vielfach vom einem möglichst vielfältigen Branchenmix ab. Warum nicht Notariat, IT-Dienstleistungsbetrieb, Steuerberatung oder „Shared Workspace“ in die Erdgeschoßzonen

siedeln und damit das Zentrum mit Kund:innen beleben? Für alle Bewohner:innen sollten außerdem konsumfreie Orte mitberücksichtigt werden. Unter dem Motto „lebendige Gemeinde“ werden die Möglichkeiten aller Bevölkerungsgruppen bedacht, die am gesellschaftlichen Leben teilhaben sollen.

Zur Zentrumsbelebung kann die Gemeinde beispielsweise vorhandene Flächen für soziale Einrichtungen oder Jungunternehmer:innen kostengünstig zur Verfügung stellen. Ein Mietzuschuss für einen begrenzten Zeitraum kann neuen Geschäftstreibenden in der schwierigen Anfangsphase helfen und den Ausschlag bei der Standortwahl geben. Statt Flächenverbrauch und der scheinbar einfacheren Entwicklung am Ortsrand, statt Zwang zur Automobilität und Klimabelastung können Ortskerne mit kurzen Wegen und kompakten Strukturen sowie identitätsstiftenden oder historischen Gebäuden punkten. Manchmal braucht die Wirtschaft hierbei die Unterstützung der Gemeinde, etwa mit Veranstaltungen wie einem Branchenfrühstück, der Gründung von Einkaufsstraßenvereinen oder Straßenfesten. Auch Events wie der Autofreie Tag, die Europäische Mobilitätswoche, Kirchtage und dergleichen bieten sich dafür an.

Good Practice

In der steirischen Stadtgemeinde Trofaiach brachte ein groß angelegter Prozess unter Mitwirkung der lokalen Akteur:innen neues Leben in die Innenstadt. Zur Attraktivierung des Ortszentrums konzentrierte man sich vorrangig auf eine Immobilien- und Leerstandsbelebung, Aktivitäten im Zentrum, die Neugestaltung des öffentlichen Raums und Mobilitätsmaßnahmen. Zur Aufwertung des öffentlichen Raums wurden auch das Stadtmobiliar und die Begrünung komplett neu gestaltet. Zudem sorgte die Stadtgemeinde mit Investitionen im öffentlichen Verkehr, beispielsweise in die Errichtung eines Mobilitätsknotenpunktes, für eine zusätzliche Attraktivierung und erreichte mit diesem Maßnahmenbündel eine Verfünffachung der Zu-Fuß-Gehenden.

Abbildung 7: Neugestaltung der Hauptstraße in Trofaiach als Begegnungszone



Quelle: Planung Stingl-Enge Architekten, Foto Freisinger

Struktur der kurzen Wege

In einer Gemeinde, einer Stadt oder einem Bezirk der kurzen Wege sind alle Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs gut zu Fuß und in vertretbarem Zeitaufwand erreichbar. Wichtige Ansätze dazu sind Nachverdichtungen und Nutzungsmischung, aber auch Durchlässigkeit. Diese Prinzipien sollten in den örtlichen Entwicklungskonzepten und Stadtentwicklungsplänen verankert sein. Kurze und umwegfreie Fußverbindungen zwischen den wichtigsten Quell- und Zielpunkten sollten zum Beispiel im Bebauungsplan gesichert werden.

Good Practice

Die Marktgemeinde Lustenau in Vorarlberg mit ihren gut 23.000 Einwohner:innen hat es in den letzten Jahren geschickt verstanden, die Anliegen der aktiven Mobilität zu bündeln, und in den Katastralgemeinden angenehme Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen baulich realisiert. So konnte nach einem Fußgänger:innen-Check, an dem sich Schüler:innen beteiligten, eine Platzumgestaltung vor dem Gemeindeamt und der Mittelschule wie auch in anderen Teilgebieten stattfinden. Der Erfolg lässt sich sehen, das Gebiet ist barrierefreier, leiser, besser zu queren, sicherer und bietet mit einer neuen Bepflanzung eine gute Aufenthaltsqualität.

Abbildung 8: Platzumgestaltung in Lustenau



Quelle: komobile GmbH

Fußverkehrsverankerung in Bebauungsplänen

In neu gebauten Wohngebieten sollen Fußverkehrsbelange (kurze Wege, Durchlässigkeit, attraktive Fußwege, gebündeltes Parken für Fahrzeuge et cetera) von Anfang an mitgedacht werden. So kann eine kostspielige Abänderung im Nachhinein vermieden werden. Für den Fußverkehr ist es beispielsweise nachteilig, wenn neue Siedlungen komplett umzäunt werden, da sowohl für die Bewohner:innen als auch die umliegenden Anrainer:innen deutliche Umwege entstehen. Parkplätze direkt vor dem Hauseingang verführen zu einer stärkeren Autonutzung als Parkplätze in Siedlungssammelgaragen, daher ist die Parkorganisation in Wohnsiedlungen ein Schlüssel zur Fußverkehrsförderung.

Bei Planungen gilt es auch, die Durchwegung langer Siedlungsachsen an Längsstraßen einzuplanen, sodass Zu-Fuß-Gehende die Siedlung einfach queren können, ohne große Umwege zurücklegen zu müssen. Werden diese Belange in der Projektphase besprochen und mitbedacht und entsprechend geplant sowie administrative Fragen wie Haftung, Winterdienst et cetera geklärt, können gerade im Neubau positive Vorbilder geschaffen werden. Im Rahmen der Siedlungsentwicklung ist unbedingt auf fußläufig und barrierefrei erreichbare Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu achten.

Parkraummanagement

Ein bewusstes Parkraummanagement kann einem erhöhten Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken. Die Maßnahmen müssen auch hier systemisch betrachtet werden, um den Fußverkehr nachhaltig zu stärken. Eine Auflassung entsprechender Parkplätze an der Oberfläche kann wertvollen (Straßen-)Raum für aktive Mobilitätsformen, insbesondere das Gehen, freigeben. Weiters wird dadurch Platz für angenehme Aufenthaltsbereiche frei, zum Beispiel für Baumpflanzungen, Spielbereiche, Gastgärten oder konsumfreie Sitzgelegenheiten, aber auch Raum für qualitatives und sicheres Fahrradparken. Je nach Orts- oder Stadtstruktur können Park-and-Ride-Anlagen am Orts- oder Stadtrand, Sammelgaragen, Kurzparkzonen et cetera zu den gewünschten Lenkungswirkungen beitragen. Der Erlös der Parkraumbewirtschaftung kann beispielsweise zur Stärkung des Umweltverbundes verwendet werden.

Festlegung von örtlichen und zeitlichen Fahrverboten

Örtliche oder zeitliche Fahrverbote können zur Sicherheit Zu-Fuß-Gehender beitragen. Sie können an verschiedenen Orten, die Menschen mit speziellen Bedürfnissen nutzen (zum Beispiel im Schulbereich, rund um Pflegeheime), oder zu verschiedenen Zeiten (zum Beispiel 20 Minuten vor Schulbeginn, 60 Minuten nach Ende einer großen Sport- oder Kulturveranstaltung) Umsetzung finden. Die Kfz-Fahrverbote können regelmäßig sein und durch entsprechende Straßenschilder oder bauliche Sperren, bei (temporären) Schulstraßen oder einmalig durch polizeiliche Absperrungen wie bei einem Großevent, gekennzeichnet werden.

Good Practice

Bereits 1989 wurden Schulstraßen in der Südtiroler Stadt Bozen eingeführt: Straßen zur Schule werden temporär für den motorisierten Verkehr gesperrt. Das Durchfahrtsverbot gilt dabei circa 15 bis 20 Minuten vor Schulbeginn und nach Schulende. So wird „Elterntaxis“ vorgebeugt und die Schüler:innen können einen sicheren Schulweg selbständig nutzen und bei der aktiven Bewegung gleichzeitig die positiven Gesundheitseffekte mit in die Klassenräume nehmen und dort konzentrierter am Unterricht teilnehmen.

Verbote der Zufahrt mit Kraftfahrzeugen sind eine Sicherheitsmaßnahme und stärken damit direkt den Umweltverbund sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen (Straßen-)Raum. Sie wirken am besten in Kombination mit anderen Maßnahmen zur Erhöhung der (Schul-)Wegsicherheit (zum Beispiel Elternhaltestellen, Hol- und Bringzonen, Shuttle-Dienste für Events, Park-and-Ride-Anlagen).

Abbildung 9: Schulstraße im Bereich der Volksschule Zell in Kufstein



Quelle: Stefan Speiser, Klimabündnis Tirol

Bewusstseinsbildung

Verkehrsverhalten beginnt im Kopf. Es ist daher sinnvoll, Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für aktive Mobilität und die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens zu entwickeln und in der eigenen Gemeinde oder Stadt umzusetzen. Zur Anwendung können hier regionale oder lokale Schwerpunktaktionen kommen, fertige Kampagnen wie der Autofreie Tag und die Europäische Mobilitätswoche oder zielgruppenspezifischen Motivationskampagnen wie Bildungsprogramme in Schulen sowie außerschulischen Kinder- und Jugendeinrichtungen. Auch die Einrichtung von Zählstellen oder die Installation eines Leitsystems für Zu-Fuß-Gehende können das Thema Gehen ins Bewusstsein der Bevölkerung rücken. Pop-up-Fußgängerzonen oder Begegnungszonen sind ebenfalls

Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung. Diese Maßnahmen können im Rahmen eines Gesamtkonzepts zur Förderung bei klima**aktiv** mobil eingereicht und kofinanziert werden. Im Kapitel „Beispiele für Maßnahmen“ dieses Handbuchs finden Sie dazu Beispiele.

Maßnahmenliste

Die zur Förderung eingereichten Maßnahmen müssen für eine erfolgreiche Beurteilung des Förderantrags umsetzungsreif ausgearbeitet werden (Detailplanung) und sich in der Maßnahmenliste des örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder des lokalen Masterplans Gehen wiederfinden. Alle Maßnahmen sollen nach folgenden Themenbereichen kategorisiert werden:

- Bauliche Maßnahmen
- Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung
- Gegebenenfalls Kooperationen mit beziehungsweise Einbeziehung weiterer Akteur:innen wie Betriebe, Gebietskörperschaften, Bauträger et cetera

Weitere Details dazu finden Sie im Kapitel „Fördereinreichung bei klima**aktiv** mobil“.

Beispiele für Maßnahmen

Die folgenden Beispiele sollen Ihnen eine Vorstellung davon geben, welche Maßnahmen zur vielfältigen Förderung des Gehens möglich sind. Sie sind untergliedert in bauliche Maßnahmen und Maßnahmen zu Informations- und Leitsystemen sowie zur Bewusstseinsbildung.

Tätigkeitsfeld bauliche Maßnahmen

Im bebauten Raum ist ein Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Nutzungen anzustreben. Im Bestand ist es wichtig, Platz für die unterschiedlichen Nutzungen wie Verkehr, Gastronomie und vor allem für nichtkommerzielle Nutzungen zu schaffen. Höhere Aufenthaltsqualitäten für Zu-Fuß-Gehende können durch gezielte Maßnahmen wie Temporeduktion, Beschränkung von Zufahrtsmöglichkeiten, Parkraumbewirtschaftung und Reduktion der parkenden Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum ermöglicht werden. Damit ist Platz für ausreichend breite Fußwege mit Baumpflanzungen oder Rastmöglichkeiten. Eine Förderung sowohl von Neubau als auch von Aus- und Umbauten bestehender Infrastruktur ist möglich und gilt als bauliche Maßnahme.

Da Städte und Gemeinden zur Herstellung der Basisinfrastruktur verpflichtet sind, ist die Mindestausführung laut RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr im Rahmen der klimaaktiv mobil Förderung nicht förderbar. Förderfähig sind nur die darüber hinaus gehenden Qualitäten.

Im Anschluss werden einzelne Beispiele für bauliche Maßnahmen beschrieben.

Hinweis

Aufgrund der Tatsache, dass Begegnungszonen und Wohnstraßen nicht ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten sind, werden im Rahmen der klimaaktiv mobil Förderung nur 50 % der Kosten von Begegnungszonen und Wohnstraßen gefördert!

Fußgängerzonen

Fußgängerzonen sind besonders für Ortszentren und Einkaufsstraßen geeignet. Als „Goldstandard“ im Fußverkehr bieten sie die höchste Qualität für alle Gehenden. Mit Zusatztafeln können auch andere Verkehrsteilnehmende (beispielsweise Radfahrende in Schrittgeschwindigkeit oder auch ein zeitlich beschränkter Lieferverkehr) die Fußgängerzone benutzen, aber sie sind dabei immer nur zu Gast: Hier dreht sich alles ums Gehen!

Good Practice

Die Fußgängerzone in der steirischen Stadtgemeinde Hartberg bietet mit (nichtkommerziellen) Sitzgelegenheiten, Pflanzentrögen, Gastgärten und Geschäften eine hohe Aufenthaltsqualität im Ortszentrum. Ein kostenfreier Indoor-Spielplatz in der Fu(n)zo – ein Wortspiel aus Fun und Fu(ßgänger)zo(ne) – belebt die Innenstadt zusätzlich.

Abbildung 10: Blick in die Fußgängerzone in Hartberg



Quelle: komobile GmbH

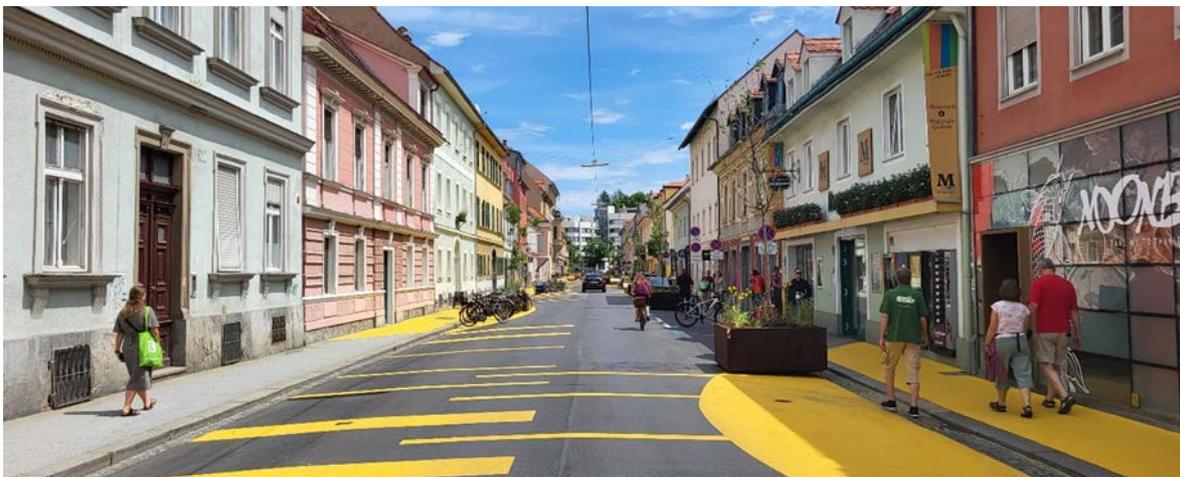
Begegnungszonen

Begegnungszonen können den Fußverkehr zum Maßstab im Straßenraum machen, Fahrzeuge sind – mit Geschwindigkeitsbeschränkung – weiterhin erlaubt. Zentrale Bereiche wie Bahnhofsvorplatz, Schulen, Wohngebiete et cetera können so gestaltet werden, dass sie zum Einkaufen und Flanieren einladen und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, ohne den (motorisierten) Verkehr auszuschließen. Die Wirkung hängt maßgeblich von der Qualität der Gestaltung, ihrer verkehrstechnisch einwandfreien Umsetzung sowie der Anzahl der (verbleibenden) Stellplätze ab.

Good Practice

Ein neues Verkehrskonzept bringt in Graz Einbahn, Fußgängerzone, Begegnungszone und verbesserte Radverkehrsführung sowie mehr Grün und Sitzgelegenheiten. Eine interessante Neugestaltung erfolgte in der Grazer Zinzendorfsgasse, mit dem Hauptziel aktive Mobilität und insbesondere das Gehen zu stärken. Pflanzentröge und Sitzgelegenheiten machen die Gasse nun attraktiver zum Spazieren und Verweilen im öffentlichen Raum, die optische Gestaltung, die Reduzierung des Autoverkehrs wie auch Radabstellanlagen tragen zur erhöhten Aufenthaltsqualität bei.

Abbildung 11: Begegnungszone in der Grazer Zinzendorfsgasse



Quelle: verkehrplus

Wohnstraßen

Wohnstraßen sind für Siedlungsgebiete ohne Durchzugsverkehr geeignet. Hier gilt Schrittgeschwindigkeit für alle und es ist, außer mit Zusatztafeln gekennzeichnet, keine Durchfahrt erlaubt. Der Fuß- und gegebenenfalls der Radverkehr wird dadurch bevorzugt und der Straßenraum kann als Spielstraße für Kinder verwendet werden.

Good Practice

17 Bezirke der Stadt Wien haben bereits einen Masterplan Gehen erstellt und damit erfolgreich um eine Förderung im Rahmen von klimaaktiv mobil angesucht. Die Verbesserungen der Fußwegenetze in den Bezirken beinhalten neben Gehsteigverbreiterungen auch die Errichtung von Fußgänger- oder Begegnungszonen, Wohnstraßen und weiteren Maßnahmen zur Attraktivierung des Zu-Fuß-Gehens. Sie schaffen damit eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, steigern die Verkehrssicherheit und tragen zum Klimaschutz bei. Mehr dazu auf wienzufuss.at.

Abbildung 12: Neu gestaltete Wohnstraße in der Wiener Bernardgasse (7. Bezirk)



Quelle: komobile GmbH

Fußverkehr in sensiblen Bereichen

Sensible Bereiche sind überall dort anzutreffen, wo vermehrt mit Zu-Fuß-Gehenden zu rechnen ist, die mit besonderen Bedürfnissen (geringeres Schrittempo, fehlende Aufmerksamkeit et cetera) am Verkehr teilnehmen. Dies trifft vor allem bei Kindergärten, Schulen, aber auch bei Alten- und Pflegeheimen zu. In diesen Bereichen ist mit speziellen gestalterischen Maßnahmen auf die besonderen Umstände aufmerksam zu machen.

Abbildung 13: Umgestaltung des Schulumfelds in eine Fußgängerzone in Althofen



Quelle: komobile GmbH

Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Spureinengungen sowie gestalterische Elemente sind beispielhafte Maßnahmen, die sensible Bereiche sofort sicherer machen. Dabei soll die Durchfahrt für den öffentlichen Personennahverkehr und Radfahrende erhalten bleiben. Die Ausweisung als Schulstraße mit temporärem Fahrverbot ist eine Möglichkeit, den Verkehr zu bestimmten Zeiten zu untersagen oder einzuschränken.

Grundsätzlich sind autofreie Schulvorplätze die beste Möglichkeit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu verbinden – Durchzugsverkehr soll vermieden werden. Wenn dies nicht möglich ist, muss die Geschwindigkeit an die sensiblen Bereiche und Nutzer:innengruppen angepasst werden. Falls keine bauliche Lösung möglich ist, können etwa mit temporären Maßnahmen in der Früh bei Schulbeginn ähnliche Effekte erzielt werden. Wichtig ist hierbei, darauf zu achten, dass der Verkehr vor der begrenzten Zone nicht ähnliche Probleme verursacht, wie sie mit der Schulstraße im direkten Bereich der Schule vermieden werden sollten. Daher ist eine sorgfältige Planung des gesamten Umfeldes notwendig.

Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV)

Das Zu-Fuß-Gehen steht in einem besonderen Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr und dem Personennahverkehr – Bus, Bahn, Straßenbahn oder U-Bahn als weitere Fortbewegungsmittel des Umweltverbundes, also der Kooperation umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Gehen kann in diesem Sinne als „Zubringerverkehr“ zum ÖV und „Abtransportverkehrsmittel“ gesehen werden: Die sogenannte erste und letzte Meile werden meist zu Fuß zurückgelegt.

Die Qualität dieser ersten beziehungsweise letzten fußläufigen Meter trägt wesentlich zur Attraktivierung des ÖV bei und bietet so eine Alternative zur individuellen Autofahrt, besonders dann, wenn die öffentliche Anbindung räumlich näher ist als das Parkplatzangebot. Auch hier gilt: Gute und sichere Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität sind bei allen Planungen anzustreben. Unbedingt zu vermeiden sind schlecht ausgeführte Haltestellen, schlecht beleuchtete und uneinsichtige Wegeführung, nicht barrierefreie und umständliche Wege, Kfz-Stellplätze im Haltestellengebiet und ähnliche Planungsfehler, die die Attraktivität der Gehwege reduzieren. Ein entsprechender Witterungsschutz bei Haltestellen macht die ÖV-Fahrt abseits von Schönwetter attraktiv. Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen und gute Einkaufsmöglichkeiten steigern die Aufenthaltsqualität, hochwertig ausgeführte Radabstellanlagen verbessern die Erreichbarkeit.

Good Practice

Ein Beispiel dafür ist die Neugestaltung und Verbesserung der ÖV-Anbindung in Althofen in Kärnten. Hier wurde ausreichend Fläche für das Zu-Fuß-Gehen sowie Beschattung und Beleuchtung im Haltestellenbereich geschaffen.

Abbildung 14: Fußverkehrsfreundliche Anbindung der ÖV-Haltestelle in Althofen.



Quelle: komobile GmbH

Barrierefreie Umwegvermeidung

Zu-Fuß-Gehende sind umwegsensibel – sie nehmen gerne Abkürzungen, wenn die geplante und gebaute Wegführung einen Umweg bedeutet. Oft kann anhand von sogenannten Trampelpfaden erkannt werden, wo eine Wegverbindung nötig wäre oder das Ortszentrum unzureichend für die Zu-Fuß-Gehenden aus diesem Siedlungsgebiet erschlossen ist

(Abbildung 15). Neben neuen Gehwegen sind hier vor allem auch Brücken und Liftanlagen zu erwähnen, die wichtige Quell- und Zielpunkte, aber auch neue Orts- oder Stadtteile beziehungsweise Siedlungsgebiete oder wichtige Destinationen wie Schulen, Bahnhöfe und Haltestellen, Museen, touristische Einrichtungen, Konferenzzentren verbinden.

Abbildung 15: Trampelpfad als Indikator für fehlende Wegverbindung



Quelle: komobile GmbH

Bei Über- und Unterführungen ist darauf zu achten, dass diese von allen Menschen benutzt werden können, also nicht zu steil sind oder mit entsprechenden Liftanlagen oder Rampen (Abbildung 16) ausgeführt werden. Die Überwindung von Höhenunterschieden in der Fußwegeninfrastruktur sollten nicht nur mittels Stiegen, sondern immer mit Schrägen ausgeführt werden.

Abbildung 16: Barrierefreie Rampe im Kreuzungsbereich der Bernardgasse (Wien 7. Bezirk)



Quelle: komobile GmbH

Durchlässigkeit

Im Orts- oder Stadtgebiet sollte das Fußwegenetz möglichst engmaschig sein. Maßnahmen, um dies auch im Bestand zu erreichen, sind die Öffnung von Sackgassen, aber auch von Passagen durch Grundstücke oder Gebäude für Zu-Fuß-Gehende. So werden Abkürzungen geschaffen und Lücken im Fußwegenetz geschlossen (Abbildung 17). Eine entsprechende Kommunikation durch eine Informationstafel kann dabei von Vorteil sein, um den Weg für Ortsunkundige als öffentlich zugänglich erkennbar zu machen.

Abbildung 17: Sicherstellung der Durchlässigkeit für Zu-Fuß-Gehende in Attnang-Puchheim



Quelle: komobile GmbH

Tipp

Das neue Verkehrszeichen „Sackgasse für den Kfz-Verkehr, aber mit Durchwegung für Fußverkehr/Radverkehr“, welches durch die 33. StVO-Novelle 2022 eingeführt wurde, ist dabei ein sinnvolles Hilfsmittel.

Gehsteigverbreiterungen

Im Rahmen der klima**aktiv** mobil Förderung können Gehsteigverbreiterungen über die in der RVS 03.02.12 festgelegte Regelbreite der Gehsteige und -wege hinaus gefördert werden. In sensiblen Bereichen und dort, wo zum Flanieren und Spaziergehen eingeladen werden soll, sind breitere Gehverbindungen angenehm und sinnvoll – ein Beispiel hierfür sind zentrumsnahe Einkaufsbereiche, in denen keine Fußgängerzonen möglich sind. Diese

Maßnahmen verbessern die Aufenthaltsqualität für Zu-Fuß-Gehende, reduzieren die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und damit Lärm und Abgase und erhöhen die Sicherheit.

Good Practice

St. Pölten gestaltet derzeit den das Zentrum umfassenden Promenadenring neu. Nach der Fertigstellung sind durch die Neuorganisation des Verkehrsraums weniger Parkplätze und Fahrspuren vorhanden, dafür gibt es breitere Gehsteige für sicheres und angenehmes Gehen sowie qualitativ hochwertige Aufenthaltsbereiche und Bepflanzungen.

Abbildung 18: Gehsteigverbreiterung am neu gestalteten Promenadenring in St. Pölten



Quelle: komobile GmbH

Tätigkeitsfeld Bewusstseinsbildung

Ausbildungs- und Schulprogramme

Kindergarten- und Schulkinder sind die Gehenden von heute und morgen. klimaaktiv mobil bietet mit dem Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche“ bereits seit 2005 Unterstützungsangebote für gesunde und klimafreundliche Mobilität für Bildungseinrichtungen. So gibt es zum Beispiel den Pedibus, den „Bus auf Füßen“, ein Projekt, bei dem Kinder zu fixen Zeiten entlang einer Route an Haltestellen zusammenkommen und gemeinsam zur Schule gehen. Begleitet wird der „Bus“ von einer ehrenamtlichen Aufsichtsperson.

Weiters können Elementarpädagog:innen eine Kindergarten-Mobilitätsbox mit Anleitungen, Beispielen und Materialien nutzen, mit der die Kinder ihre Kindergartenumgebung spielend, handelnd, forschend, bauend, beobachtend und nachahmend erkunden können. Zudem werden außerschulische Kinder- und Jugendeinrichtungen durch eine Sonderfinanzierung bei der Umsetzung von klimafreundlicher Jugendmobilität gefördert. Zumeist werden diese durch Jugendbetreuer:innen mit speziellem Know-how zum Thema Klimaschutz und Mobilität (Jugendmobil-Coaches) unterstützt.

Hinweis

Neben diesen und anderen kostenfreien Angeboten von klimaaktiv mobil können auch kostenpflichtige Ausbildungs- und Schulprogramme (wie klimaaktiv mobil Kinderradfahrkurse et cetera) gefördert werden.

Abbildung 19: klimaaktiv mobil Infostand zu den Angeboten für Bewusstseinsbildung



Quelle: komobile GmbH

Veranstaltungen

Öffentliche Veranstaltungen können in einem angenehmen und oft auch spielerischen Umfeld Fußverkehrsbelange der Bevölkerung wieder ins Bewusstsein rufen. Da fast jede Person täglich zu Fuß geht, können unterschiedliche Anknüpfungspunkte für verschiedene Zielgruppen gewählt werden, beispielweise sichere Schulwege oder „schöner Shopping“. Veranstaltungen eignen sich außerdem dazu, die Bedürfnisse der Bevölkerung im direkten Austausch zu eruieren – es bietet sich an, die Fußverkehrsbeauftragten zu Veranstaltungen hinzuzuziehen.

Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) ist eine konzertierte Aktion, die jedes Jahr zwischen 16. und 22. September die Belange der Aktiven Mobilität ins Bewusstsein rückt. Gemeinden können hier sehr einfach auf Basis modular vorgefertigter Informationskampagnen und Aktivitäten das Thema Aktive Mobilität ihren Einwohner:innen näherbringen. Die EMW ist eine wichtige und zentrale Aktion zur Bewusstseinsbildung, welche als Aufhänger für Arbeiten oder Thementage zu Aktiver Mobilität oder Klimaschutz genutzt werden kann.

Um die Bewusstseinsbildung zu stärken, gibt es seitens des Klimadialogs von klimaaktiv aufbereitete Themen und Podcasts, die einfach für Gemeinde- und Öffentlichkeitsarbeit übernommen werden können. Nach dem Motto „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“ werden Klimaschutz-Infografiken kostenfrei zur Verfügung gestellt, die wichtige Mobilitätsthemen erklären, beim Einordnen helfen, praktische Tipps geben und Fakten klar darstellen. Sie können in sozialen Netzwerken gelikt und geteilt, in klassischer Medienarbeit genutzt, oder über andere Kanäle und Wege verbreitet werden. Sie stehen unter folgendem Link kostenfrei zur Verfügung: klimaaktiv.at/infografiken.

Abbildung 20: Infografik zum Platzverbrauch



Quelle: klimaaktiv mobil

Good Practice

In der Vorarlberger Gemeinde Hittisau wird jährlich im Sommer mit „Pop.up.Dorfplatz“ gezeigt, wie der Dorfplatz ohne Parkplätze attraktiver für Radfahrer:innen und Zu-Fuß-Gehende gestaltet werden kann und so zum einladenden Raum für Begegnungen für alle wird. Neben einem regelmäßigen Wochenmarkt, dienen u.a. Bäume, Blumen, gemütliche (Holz-)Möbel, die jährlich wieder verwendet werden, Schirme, die von lokalen Unternehmen zur Verfügung gestellt werden, der lebendigen Gestaltung, die gern angenommen wird. Mit „Pop.up.Dorfplatz“ gelingt es einen qualitätsvollen Aufenthaltsbereich, u.a. zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, zu schaffen. Die Initiator:innen freuen sich, wenn aus „Pop.up.Dorfplatz“ eine dauerhafte Begegnungszone wird.

Abbildung 21 „Pop.up.Dorfplatz“ in Hittisau



Quelle: e5-Gemeinde Hittisau

Public-Awareness-Kampagnen

Public-Awareness-Kampagnen sind über einen längeren Zeitraum angelegt und oft ein Maßnahmenmix aus Plakataktionen, Veranstaltungen, Social-Media-Schwerpunkten und vielem mehr. Die Themen sind dabei vielfältig wählbar: Die Gesundheitseffekte des Gehens, Umweltbelange, gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Verkehrsteilnehmer:innen oder die Zeitersparnis auf innerörtlichen Wegen sind nur einige Beispiele.

Die Aktivitäten der Europäischen Mobilitätswoche von 16. bis 22. September und zum europaweiten Autofreien Tag am 22. September sind Public-Awareness-Kampagnen der EU-Generaldirektion Mobilität und Verkehr (MOVE) für Verkehr ohne Kraftfahrzeuge. Mehr als 600 österreichische Städte und Gemeinden sind gemeinsam mit über 3.000 Gemeinden und Städten in weltweit 53 Ländern dabei. Hier kann Bewusstsein und Motivation fürs Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Bus- oder Bahnfahren in der Stadt oder Gemeinde geschaffen werden. Vorbereitete kostenfreie Aktionsmaterialien und Angebote sind in der weltweit größten Kampagne für sanfte Mobilität zur raschen Umsetzung in den Gemeinden aufbereitet. Städte und Gemeinden werden dabei von den Klimabündnis-Regionalstellen unterstützt.

Abbildung 22: Infoplakat der Europäischen Mobilitätswoche in Österreich



Quelle: Europäische Mobilitätswoche Österreich

Beispiele für Aktionen sind der GEHnerationen-Austausch, ein Gesundes Frühstück als Danke an aktiv Mobile, Autofrei in die Schule, Ohne Auto in die Arbeit, #Meter-Schilder an der Ortseinfahrt, #MeterWeite Straßen (die Fortsetzung der Straßenmal-Aktion Blühende Straßen), Transformation – StraßenPARK – FairSpace, Fahrradworkshops, Fahrradparaden und Fahrradbörsen, #MeterMachen-Talk – Runder Tisch zum Thema Mobilität in der Gemeinde, Willkommen Zuhause – Mobilitätsinformation für Zugezogene, attraktive Schnupperangebote im öffentlichen Verkehr oder Veranstaltungen und Vorträge rund um das Thema Mobilität. Informationen dazu finden Sie hier: mobilitaetswoche.at/aktionen.

Fußgänger:innen-Checks

Eine besondere Form der Bewusstseinsbildung und Public-Awareness-Kampagne ist die Einbindung der Bevölkerung in der örtlichen Raumplanung in Form von Fußgänger:innen-Checks. Dies kann die Beteiligung einzelner, besonders vulnerabler Bevölkerungsgruppen (Kinder, Senior:innen), der Gesamtbevölkerung, aber auch bestimmter Interessengruppen (Verwaltungseinheiten, Wirtschaftsbetriebe, Schulstandorte et cetera) sein. Fußgänger:innen-Checks, die selbst organisiert oder durch Planungsbüros moderiert angeboten werden, können in einer Gemeinde oft sehr einfach zeigen, wo die Probleme, Wünsche und Verbesserungsvorschläge der Zu-Fuß-Gehenden liegen.

Wichtig ist, unterschiedliche Nutzer:innengruppen einzubeziehen, da konkrete Herausforderungen oft nur von Betroffenen gesehen werden. Verschiedene Mobilitäts- und Aufenthaltsbedürfnisse sowie Wünsche an die Gestaltung können in solchen Checks erforscht werden. Zudem sollen **Entscheidungssträger:innen** eingebunden werden, um für die verschiedenen Bedürfnisse der Zu-Fuß-Gehenden sensibilisiert zu werden. Die Beteiligung kann in unterschiedlichen Formen erfolgen (Befragungen, Workshops, Arbeitsgruppen oder Begehungen) und soll in das fertige Produkt des örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder des lokalen Masterplans Gehen der Gemeinde, der Stadt oder des Bezirks einfließen.

Tipp

Das gemeinsame Erkennen und Lösen von Problemen schafft Verbundenheit. Gemeinsam entwickelte Maßnahmen haben in der Umsetzung meist eine höhere Akzeptanz.

Good Practice

In der Osttiroler Bezirkshauptstadt Lienz wurde unter dem Motto „Lienz – 10 Minuten zu Fuß“ ein Fußgänger:innen-Check im Rahmen der Erstellung des örtlichen Fußverkehrskonzeptes durchgeführt. Bei diesem Projekt wurde die Bevölkerung sehr intensiv über Workshops eingebunden. Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, aber generell auch alle Bürger:innen und Wirtschaftstreibende waren Zielgruppe der Workshops, die meist mit Rundgängen vor Ort kombiniert wurden. Die Wünsche und Stolpersteine für das Zu-Fuß-Gehen im Gemeindegebiet wurden eruiert, zu einem Maßnahmenbündel zusammengestellt und im September 2023 vom Gemeinderat beschlossen. Die Stadt Lienz setzt mittlerweile zur Förderung eingereichte Maßnahmen um, etwa die Neugestaltung des Klosterplatzes, die Pflanzung von Schwammstadtbäumen und bewusstseinsbildende Maßnahmen wie die Gehzeitkarte.

Abbildung 23: Bürger:innen-Beteiligung beim Fußgänger:innen-Check in Lienz

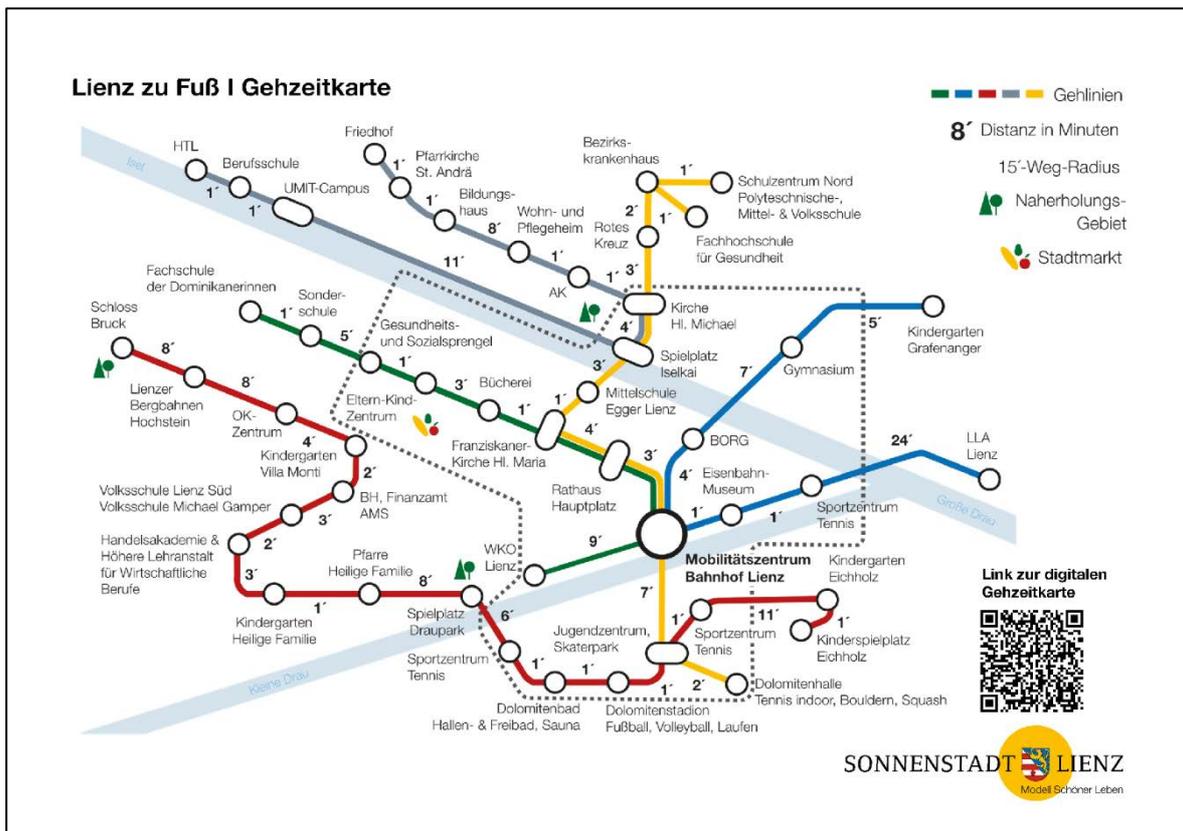


Quelle: Stadt Lienz/Steiner

Tätigkeitsfeld Informations- und Leitsysteme

Die realistische Erfassung der Fußwege stellt eine wichtige Grundlage dar, um ein Bewusstsein für die tatsächliche Bedeutung des Fußverkehrs in der Bevölkerung und Stadtplanung zu schaffen. Hinweistafeln und Umfeldkarten helfen Ortsfremden wie Einheimischen, schnell einen Überblick über wichtige Ziele in der Nähe zu bekommen. Wichtig sind nicht nur die Distanz-, sondern auch Zeitangaben zu den Fußwegen. So rückt ins Bewusstsein, wie kurz verschiedene Wege sind und wie einfach sie zu Fuß machbar sind. Instrumente wie Zählgeräte gibt es auch für den Fußverkehr, sie helfen die statistisch oft benachteiligte Mobilitätsform Gehen besser zu erfassen und sichtbar zu machen.

Abbildung 24: Gehzeitkarte der Stadt Lienz im Rahmen des Konzeptes „Lienz – 10 Minuten zu Fuß“ mit einem Überblick über die Distanzen (in Gehminuten) zu den öffentlichen Einrichtungen



Quelle: Stadt Lienz/Stadtmarketing: Konzeption und Umsetzung; Dominik Ebenstreit: Grafische Umsetzung.

Hinweis

Zählstellen, die neu errichtet werden, können als Teil der baulichen Maßnahmen im Rahmen der klima**aktiv** mobil Förderung mitgefördert werden, sofern diese vom Förderwerber errichtet wurden. (Wenn Zählstellen nur im Rahmen der Förderevaluierung genutzt werden, ist die Besitzfrage irrelevant.)

Fördereinreichung bei klimaaktiv mobil

Nutzen Sie die Möglichkeiten des klimaaktiv mobil Beratungsprogrammes „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“ (siehe Serviceteil) und vereinbaren Sie frühzeitig einen Beratungstermin. Gemeinsam mit der Förderabwicklungsstelle Kommunalkredit Public Consulting (KPC) können die Konzepte und Einreichunterlagen vor der Fördereinreichung besprochen werden.

Förderhöhe

Die Förderung beruht seit 2024 auf einem **Basisfördersatz von 40 %** bei der Umsetzung von mindestens drei Maßnahmen aus dem Bereich „Bauliche Maßnahmen“ sowie beim Vorliegen eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen. Durch Maßnahmenkombination sind Zuschläge zum Basisfördersatz von jeweils 5 % (in Summe maximal 10%) möglich.

Tabelle 2: Zusammenfassender Überblick zu den Fördersätzen im Rahmen des Fußverkehrs

Voraussetzung	Förderung
Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder eines lokalen Masterplans Gehen sowie dessen Beschluss im Gemeinderat	40 %
Mindestens drei Maßnahmen aus dem Bereich „Bauliche Maßnahmen“	
Mindestens zwei zusätzliche Maßnahmen aus dem Bereich „Bauliche Maßnahmen“, davon eine Maßnahme zur besseren Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (sofern nicht im Rahmen der drei baulichen Maßnahmen gemäß Basisfördersatz umgesetzt)	+ 5 %
Zusätzliche Maßnahmen aus dem Bereich „Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung“ von mindestens 0,50 Euro pro Einwohner:in (im Projektgebiet) – bei mehrjährigen Projektlaufzeiten pro Jahr	+ 5 %
Einbeziehung weiterer Akteur:innen (zum Beispiel öffentliche Gebietskörperschaften, Bauträger:innen, Verkehrsunternehmen, Betriebe)	+ 5 %

Maximale Förderung

Insgesamt können bis zu 50 % Fördersatz für die förderungsfähigen Kosten erreicht werden, wobei die **Förderhöhe mit maximal 120 Euro pro Einwohner:in und Jahr**, bezogen auf die angeführte Planungseinheit, begrenzt ist.

Gefördert werden einmalige und laufende Investitionskosten im Zusammenhang mit den baulichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen. Des Weiteren können mit diesen Kosten in Zusammenhang stehende immaterielle Vorleistungen bis zu einem Ausmaß von 10 % der förderfähigen (materiellen) Investitionskosten gefördert werden und sollten daher unbedingt angegeben werden. **Immaterielle Vorleistungen** sind beispielsweise Kosten für

- die Erstellung eines örtliches Fußverkehrskonzepts oder eines Masterplans Gehen,
- Fußgänger:innen-Check, Mobilitätserhebungen, Verkehrszählungen,
- Digitalisierungsarbeiten, Studien und Gutachten,
- für die Erstellung eines SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) oder
- andere externe Planungsmaßnahmen.

Förderfähig sind nur jene Kosten, die durch extern erbrachte Leistungen mit Gemeinden/Städten/Bezirken abgerechnet werden. Personalkosten sind nur von Mitarbeiter:innen, die in externen Büros oder Vereinen angestellt sind, förderfähig (**nicht** förderbar: Personalkosten von Betrieben, die zu 100 Prozent der Gemeinde, der Stadt oder dem Bezirk gehören).

Benötigte Unterlagen für eine erfolgreiche Einreichung

- Datenblatt zur Antragsstellung
- Örtliches Fußverkehrskonzept oder lokaler Masterplan Gehen
- Gemeinderatsbeschluss
- Tabellarischer Infrastrukturinvestitionsplan (= Maßnahmenliste)
- Qualitative Beschreibung und Begründung der beantragten Maßnahmen
- Lageplan beziehungsweise planerische Darstellung der beantragten Maßnahme
- Mobilitätserhebung (für Landeshauptstädte und Städte > 30.000 EW)
- Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätskonzept sowie Darstellung der quantitativen Auswirkungen gesetzter Maßnahmen

- Abschätzung der Umwelt- und Gesundheitseffekte – werden für Sie kostenlos durch das Beratungsprogramm erstellt
- RVS-Bestätigung
- Bericht des Kreditinstituts (ab Investitionskosten von 100.000 Euro)
- Bescheide, sofern erforderlich

Die Inhalte und Anforderungen an das örtliche Fußverkehrskonzept oder den lokalen Masterplan Gehen sind weiter vorne in diesem Handbuch detailliert dargestellt. Alle weiteren Erfordernisse werden auf den nachfolgenden Seiten kurz erläutert.

Gemeinderatsbeschluss

Das örtliche Fußverkehrskonzept oder der lokale Masterplan Gehen muss im Gemeinderat beziehungsweise bei Städten mit mehr als einer Million Einwohner:innen vom jeweiligen Bezirksrat beschlossen werden. Der Beschluss ist Fördervoraussetzung. So wird gesichert, dass die umfangreichen Maßnahmen von der gesamten Kommune mitgetragen werden und sie auch langfristig ihre Wirkung erzielen können.

Tipp

Beschlussvorlagen für den Bereich Mobilität und Projekte im Rahmen des Fußverkehrs finden Sie hier: gemeindeoffensive.at/beschlussvorlagen.

Tabellarischer Infrastrukturinvestitionsplan (= Maßnahmenliste)

Neben den zur Einreichung vorbereiteten Maßnahmen beinhaltet dieser eine grobe Abschätzung der erwarteten Kosten (€, €, €€) und einen ungefähren Terminplan (kurz-, mittel-, langfristig) sowie die folgende Gliederung:

- Bauliche Maßnahmen
- Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung
- Gegebenenfalls Kooperationen mit beziehungsweise Einbeziehung weiterer Akteur:innen wie Betriebe, Gebietskörperschaften, Bauträger et cetera

Tabelle 3: Beispiel für eine Maßnahmenliste zu baulichen Maßnahmen eines Masterplans Gehen

Maßnahmennummer (MN)	Gemeinde	Weg- oder Straßenname	Maßnahme	Umsetzung	Erwartete Kosten
MN 1	Sonnendorf am Waldsee	Ahornweg	Querungshilfe	Kurzfristig	€
MN 2	Sonnendorf am Waldsee	Buchenstraße	Gehsteigverbreiterung	Langfristig	€€
MN 3	Sonnendorf am Waldsee	Sonnenplatz	Umgestaltung in eine Begegnungszone	Mittelfristig	€€€
MN 4	Sonnendorf am Waldsee	Eibenweg	Fußverkehrsfreundliche Umgestaltung des Schulumfeldes	Mittelfristig	€€
MN 5	...	...	...	...	...
MN 6	...	...	...	...	...

Anmerkung: Umsetzung: kurzfristig = 1 Jahr, mittelfristig = 2–5 Jahre, langfristig = 5–10 Jahre; erwartete Kosten: € = bis 10.000 Euro, €€ = bis 100.000 Euro, €€€ = ab 100.000 Euro;

Qualitative Beschreibung und Begründung der beantragten Maßnahmen

Die technische Beschreibung der zur Umsetzung eingereichten Maßnahmen bekommen Sie von dem Planungsbüro, das Sie für die Umsetzungsmaßnahmen beauftragt haben. Sollten Sie in Ihrer Kommune die Expertise zur Planung im Haus haben, kann die technische Beschreibung natürlich auch selbst erstellt werden.

Die technische Beschreibung beinhaltet meist folgende Punkte:

- Projektname, -ziel und -gebiet
- Lageskizze
- Beschreibung des Bestands und der Maßnahme, inklusive qualitativer Begründung
- Ausführungsdetails
- Eventuelle Bewilligungen
- Flächenwidmung/Eigentumsverhältnisse
- Grobe Kostenschätzung und grobe Termschätzung

Hinweis

Externe Planungsleistungen können im Rahmen der Förderung als immaterielle Leistungen bis zu einem Ausmaß von 10 Prozent der förderfähigen (materiellen) Investitionskosten gefördert werden.

Lageplan

Der Lageplan (Detailplanung) ist oft Teil des technischen Berichts und gibt planerisch die jeweils zur Förderung eingereichte Umsetzungsmaßnahme wieder.

Abbildung 25: Beispiel für einen Lageplan (Detailplanung)



Quelle: komobile GmbH

Mobilitätserhebung

Landeshauptstädte und Städte mit über 30.000 Einwohner:innen benötigen eine Mobilitätserhebung. Mobilitätsdaten bilden die Ausgangsdaten, um sach- und fachgerechte Entscheidungen treffen zu können. Bestehende Mobilitätserhebungen können auch verwendet werden, solange sie nicht älter als fünf Jahre sind. Eine fundierte Mobilitätserhebung muss nachvollziehbar die Information enthalten, wie Daten erhoben wurden und welche Schlüsse aus diesen Daten gezogen werden.

Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätskonzept sowie Darstellung der quantitativen Auswirkungen gesetzter Maßnahmen

Das Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätskonzept sowie die Darstellung der quantitativen Auswirkungen gesetzter Maßnahmen finden sich idealerweise im örtlichen Fußverkehrskonzept oder lokalen Masterplan Gehen. Darstellungen quantitativer Auswirkungen gesetzter Maßnahmen geben beispielsweise Antworten auf folgende Fragen:

- Welches Ziel soll damit erreicht werden?
- Wie viel mehr Fläche steht den Zu-Fuß-Gehenden zur Verfügung (% oder m²)?
- Wie viel Fläche wurde vom motorisierten Individualverkehr zu Formen der Aktiven Mobilität umverteilt?
- Wie viele Straßen wurden in verkehrsberuhigte Zonen umgestaltet?
- An wie vielen Querungen wurde die Verkehrssicherheit verbessert?
- Wie viele ÖV-Zugänge wurden verbessert?
- Wie viele neue Ziele können durch die Maßnahmen erschlossen werden?
- Wie viele Zugänge zu POIs (Points of Interest, also für Nutzer:innen interessante Orte) wurden barrierefrei optimiert?
- Wie viele Meter Umwege konnten eliminiert werden?
- Wie viele zusätzliche Wegverbindungen wurden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit errichtet?
- Wie viele Gefahrenstellen wurden durch die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur entschärft?
- Wie viele neue Baumpflanzungen wurden mit den Projekten umgesetzt?
- Wie viele Wegverbindungen wurden klimawandelangepasst?

Tipp

Hilfreich sind zudem Lage- und Übersichtspläne der konkret geplanten und zur Umsetzung angedachten Fußverkehrsmaßnahmen.

Abschätzung der Umwelt- und Gesundheitseffekte

Die Abschätzung der Umwelt- und Gesundheitseffekte der zur Förderung einreichbaren Maßnahmen erfolgt durch das klimaaktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“ (klimaaktivmobil.at/kommunal). Es wird nach Übergabe aller Unterlagen kostenfrei für Förderwerber:innen durch das Beratungsprogramm erstellt. Damit kann sichergestellt werden, dass die gleichen Berechnungsmethoden für alle Kommunen angewendet werden und die Ergebnisse einheitlich und vergleichbar sind. Dies ist eine Serviceleistung von klimaaktiv mobil. (Kontakt siehe Serviceteil)

RVS-Bestätigung

Grundlage bei der Planung von Fußwegenetzen ist die RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr. RVS steht für Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, sie ist eine Planungsrichtlinie der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, die von Expert:innen entwickelt und in regelmäßigen Abständen nach dem Stand der Technik aktualisiert wird.

Abbildung 26: Auszug aus der RVS-Fußverkehr

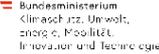
Straßenplanung
Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr
Nicht motorisierter Verkehr Blatt 0.0

FUSSGÄNGERVERKEHR **RVS 03.02.12**
MERKBLATT

Road Planning
Non-Motorised Transport Facilities
Non-Motorised Transport
Pedestrian Traffic

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

Die kostenfreie Bereitstellung dieser RVS wird durch klimaaktiv mobil, der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unterstützt.

 **klimaaktiv**
mobilität

Einführungsschreiben

Wien, am 1. Oktober 2015

Quelle: Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

Förderungen beziehen sich immer auf den Stand der Technik und so ist auch bei einer klimaaktiv mobil Förderung Voraussetzung, dass die eingereichten Projekte in ihren geplanten Ausführungen die Mindeststandards laut RVS erreichen müssen, sie können natürlich auch darüber hinausgehen.

Dies betrifft zum Beispiel Breitenerfordernis für Gehsteige oder Geh- und Radwege (Verkehrs- und Lichtraum), Sichtweiten bei Querungsstellen, Ausführungskriterien für Stiegen, Rampen, Fahrbahnanhebungen (Länge, Neigung), Fahrbahnteiler (Länge und Breite der Mittelinsel), Anordnung von Querungsstellen bei Haltestellen.

Hinweis

Eine entsprechende Bestätigung erhalten Sie von Ihrem Planungsbüro. Im Falle einer Eigenplanung ist ein entsprechender Hinweis abzugeben.

Bericht des Kreditinstituts

Bei Investitionskosten ab 100.000 Euro ist ein Bericht des Kreditinstituts erforderlich. Für diesen wird eine Excel-Vorlage ausgefüllt, welche Ihnen im Rahmen der Fördereinreichung von der Förderabwicklungsstelle Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zur Verfügung gestellt wird. Der Bericht wird üblicherweise von der Hausbank erstellt und muss gestempelt und unterschrieben werden. Mit diesem Dokument wird sichergestellt, dass die Finanzierung für Ihr Projekt gewährleistet ist. Als Kommune sind folgende Felder relevant und zu befüllen:

- A1, A4, A5 und A7 muss ausgefüllt werden
- A6 ist mit „trifft nicht zu“ auszufüllen
- A2 und A3 müssen nur von Betrieben ausgefüllt werden

Bescheide

Sollten im Rahmen Ihres Projektes Bescheide für den Bau und Betrieb der Anlage nötig sein, müssen diese dem Förderantrag beigelegt werden.

Service teil

Beratung und Information

klima**aktiv** mobil Beratungsprogramm für Städte, Gemeinden und Regionen

komobile GmbH | Standort Gmunden

Tel: +43 7612 70911 13

E-Mail: kommunal@klimaaktivmobil.at

Web: klimaaktivmobil.at/kommunal

Förderabwicklung Kommunalkredit Public Consulting (KPC) – Serviceteam Verkehr

E-Mail: umwelt@kommunalkredit.at

Web: umweltfoerderung.at/mobilitaetsmanagement

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) bilden in Österreich die fachliche Basis für Planungsprozesse im Verkehrsbereich. Sie geben in über 300 Merkblättern und Arbeitspapieren die technischen Parameter vor, nach denen Verkehrsinfrastrukturen gestaltet werden, so auch jene für den Fuß- und Radverkehr. Aktuelle RVS-Merkblätter und Arbeitspapiere, die Aktive Mobilität betreffen, stehen über klima**aktiv** mobil kostenfrei zur Verfügung. Das sind die folgenden Titel:

RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr

RVS 03.02.13 – Radverkehr (Neuaufgabe 2022)

RVS 03.04.13 – Kinderfreundliche Mobilität

RVS 03.04.14 – Gestaltung des Schulumfeldes

RVS 02.01.11 – Grundsätze der Verkehrsplanung

RVS 04.02.13 – Verkehrsberuhigung, Lärm, Luft

RVS 02.02.36 – Barrierefreier Straßenraum

RVS AP Nr. 27 – Einsatzkriterien Begegnungszonen

RVS AP Nr. 28 – Flächenbeschichtungen auf Radwegen

RVS AP Nr. 36 – Grünpfeil für Radfahrer (2023)

FSV-Schriftenreihe Heft Nr. 25 (2023)

Downloadmöglichkeiten und weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link:

fsv.at/shop

Über klimaaktiv mobil

klima**aktiv** mobil ist die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Verkehrsbereich. Die Klimaschutzinitiative wurde bereits 2004 ins Leben gerufen, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren und alternative Mobilitätsformen zu stärken.

Die Initiative bietet Österreichs Städten, Gemeinden und Regionen, Unternehmen, Flottenbetreibern und Verbänden, Tourismus- und Freizeitakteur:innen, Schulen, Jugendinitiativen sowie Bürger:innen Unterstützung bei der Transformation zu „Aktiver Mobilität“, intelligentem Mobilitätsmanagement und sauberer Mobilität. Es bietet Beratung, Informationsmaterial, Schulungen und finanzielle Unterstützung für Projekte, die den Zielen einer nachhaltigen Mobilität entsprechen.

klima**aktiv** mobil zeigt, dass jede Tat zählt: Jede und jeder kann einen aktiven Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Damit trägt die Initiative zur Umsetzung des nationalen Energie- und Klimaplanes (NEKP) für Österreich bei. Näheres unter klimaaktivmobil.at

Das klima**aktiv** mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“ verfolgt das Ziel, möglichst viele Regionen, Städte und Gemeinden zur Umsetzung von umfassenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zu motivieren und durch die Förderung der Radfahrenden, Zu-Fuß-Gehenden und Nutzenden des öffentlichen Verkehrs eine Treibhausgasreduktion im Verkehrsbereich zu erzielen. Projektpartner:innen werden bei der Projektumsetzung durch das klima**aktiv** mobil Förderungsprogramm unterstützt. Für umfangreiche Projekte bietet das Programm gezielte Einreichberatung an. Beratung und weiterführende Informationen erhalten Sie unter: www.klimaaktivmobil.at/kommunal.

Kontakt

Strategische Gesamtsteuerung klima**aktiv** mobil

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

Abteilung II/6 Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

AL Wiebke Unbehauen, Eva Mastny

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Programmmanagement

Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen

komobile GmbH – Herry Consult

Helmut Koch, Raphael Glück, Eva Seebacher

kommunal@klimaaktivmobil.at

klimaaktivmobil.at/kommunal

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Differenzierung örtliches Fußverkehrskonzept / lokaler Masterplan Gehen nach Einwohner:innen	11
Tabelle 2: Zusammenfassender Überblick zu den Fördersätzen im Rahmen des Fußverkehrs.....	53
Tabelle 3: Beispiel für eine Maßnahmenliste zu baulichen Maßnahmen eines Masterplans Gehen	56

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lehrgang für kommunale Mobilitätsbeauftragte in St. Pölten.....	10
Abbildung 2: Ist-Analyse sowie Wunschlinien und Ziele im Wegenetz	16
Abbildung 3: Ist-Analyse sowie Problem- und Schwachstellen im Wegenetz	18
Abbildung 4: Soll-Fußwegenetz und Maßnahmen.....	21
Abbildung 5: Nutzungsdurchmischung in Salzburg.....	24
Abbildung 6: Leerstand mit Aussicht, Forschungsprojekt der TU Wien	25
Abbildung 7: Neugestaltung der Hauptstraße in Trofaiach als Begegnungszone.....	27
Abbildung 8: Platzumgestaltung in Lustenau.....	28
Abbildung 9: Schulstraße im Bereich der Volksschule Zell in Kufstein	31
Abbildung 10: Blick in die Fußgängerzone in Hartberg.....	34
Abbildung 11: Begegnungszone in der Grazer Zinzendorfsgasse.....	35
Abbildung 12: Neu gestaltete Wohnstraße in der Wiener Bernardgasse (7. Bezirk)	36
Abbildung 13: Umgestaltung des Schulumfelds in eine Fußgängerzone in Althofen.....	37
Abbildung 14: Fußverkehrsfreundliche Anbindung der ÖV-Haltestelle in Althofen.....	39
Abbildung 15: Trampelpfad als Indikator für fehlende Wegverbindung.....	40
Abbildung 16: Barrierefreie Rampe im Kreuzungsbereich der Bernardgasse (Wien 7. Bezirk)	41
Abbildung 17: Sicherstellung der Durchlässigkeit für Zu-Fuß-Gehende in Attnang-Puchheim	42
Abbildung 18: Gehsteigverbreiterung am neu gestalteten Promenadenring in St. Pölten.	43
Abbildung 19: klimaaktiv mobil Infostand zu den Angeboten für Bewusstseinsbildung	45
Abbildung 20: Infografik zum Platzverbrauch	46
Abbildung 21 „Pop.up.Dorfplatz“ in Hittisau	47
Abbildung 22: Infoplakat der Europäischen Mobilitätswoche in Österreich.....	48
Abbildung 23: Bürger:innen-Beteiligung beim Fußgänger:innen-Check in Lienz	50
Abbildung 24: Gehzeitkarte der Stadt Lienz im Rahmen des Konzeptes „Lienz – 10 Minuten zu Fuß“ mit einem Überblick über die Distanzen (in Gehminuten) zu den öffentlichen Einrichtungen	51
Abbildung 25: Beispiel für einen Lageplan (Detailplanung).....	58
Abbildung 26: Auszug aus der RVS-Fußverkehr	60

Weiterführende Informationen

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022): Masterplan Gehen 2030 – Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich (Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030). Wien. Abrufbar unter klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html oder klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/masterplan-gehen.html

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien. Abrufbar unter bmk.gv.at/dam/jcr:fbe20298-a4cf-46d9-bbee-01ad771a7fda/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2019): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden, Wien. Abrufbar unter bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/foerderung_fussverkehr.html

Land Salzburg, Abteilung Infrastruktur und Verkehr, Referat: Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung (2021): Masterplan Gehen – Ein Wegweiser für Gemeinden, Land Salzburg. Abrufbar unter salzburg.gv.at/verkehr/Documents/masterplan-gehen-land-salzburg2021.pdf

Land Steiermark, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (2022): Nur einen Spaziergang entfernt. Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+. Graz. Abrufbar unter verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12929655_177412205/dd325c49/Leitfaden_Fu%C3%9Fverkehrsstrategie_Web.pdf

Magistrat der Stadt St. Pölten, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Abteilung Verkehrsplanung (2024): Leitkonzeption Aktive Mobilität St. Pölten. Lokaler Masterplan Gehen und kommunales Radnetzausbauprogramm. St. Pölten. Abrufbar unter st-poelten.at/images/Folder/LAMOB_P22375_Bericht_RP_compressed.pdf

Mobilitätsagentur Wien GmbH, (s.a.): Masterplan Gehen: Zu-Fuß-Gehen wird gefördert.
Wien. Abrufbar unter wienzufuss.at/masterplan-gehen/

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr – FSV (2015): RVS
03.02.12 (Fußgängerverkehr), Wien. Abrufbar unter
fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr – FSV (2015): RVS
03.04.13 (Kinderfreundliche Mobilität), Wien. Abrufbar unter
fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr – FSV (2016): RVS
03.04.14 (Gestaltung des Schulumfeldes), Wien. Abrufbar unter
fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866

Stadt Graz – Abteilung für Verkehrsplanung (2024): Masterplan Gehen Graz. Endbericht.
Graz. Abrufbar unter graz.at/cms/dokumente/10421189_7759964/d011221f/A10_8-174739-2022-0011_Masterplan%20Gehen%20Graz_oA_.pdf

Stadtgemeinde Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 48 (2021): Masterplan Gehen, Salzburg. Abrufbar unter
cvp.at/masterplan-gehen-land-salzburg

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at