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

XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen

„Gut zu Fuß - Strategien und Vorgangsweisen für Städte und Kommunen“

Masterplan Gehen und kommunale Strategien | Mobilität der Zukunft – urbane Services, Dienstleistungen, Sektorkopplung Mobilität & Gesundheit | Stadtteildialoge und FußgängerInnen-Checks | Freiräume in der Stadt – Erlebnis & Aufenthalt | Begegnungszonen – barrierefreie Räume für Alle | Gesund voran – fit zu Fuß im Alltag

6. und 7. Oktober 2021 | Universität Mozarteum – Solitär, Stadt Salzburg

TAGUNGSMAPPE

Diese Zusammenstellung enthält die Abstracts der ReferentInnen: Plenum, Workshops, Sessions, „Speed-Dating“- Projektvorstellungen und Informationen zu den Walk-Shops. TeilnehmerInnenliste, Feedbackbogen und zusätzliche Informationen befinden sich im Anhang.

Wir wünschen interessante und informative Konferenztage!

DI D. Schwab (inh. Projektleitung, Redaktion)
DI[in] M. Strasser (org. Projektleitung, Zusammenstellung), das Walk-Space-Team

Mit freundlicher Unterstützung von:

Österreichischer Städtebund
LAND SALZBURG
STADT : SALZBURG
Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
klimaaktiv mobil
Bundesministerium Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz
Gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich
Gesundheit Österreich GmbH
Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich

Projekt gefördert durch das BMK, Sektion II/6, Aktive Mobilität u. Mobilitätsmanagement, Sektion III / Abt I1 Innovation und Technologie
Projekt gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich

Mit herzlichem Dank an die Tagungsmappensponsoren:

mobilitätsagentur wien
Für die Stadt Wien
WBV-GPA
WOHNBAUVEREINIGUNG FÜR PRIVATANGESTELLTE

Inhalt:

Mittwoch, 6. Oktober 2021

Speed Dating ..... - 3 -

Good Practice ..... - 27 -

(Inter-) National Good Practice ..... - 30 -

Workshop A: Mobilität der Zukunft – Stakeholder Befragung, Sektorkopplung Mobilität und Gesundheit ..... - 33 -

Workshop B: Begegnungszonen – barrierefreie Räume für Alle – Verkehrsberuhigung sicher ..... - 42 -

Workshop C: Gesund voran – fit zu Fuß im Alltag ..... - 49 -

Workshop D: Masterpläne und Konzepte mobil zu Fuß: mehr Lebensqualität - weniger Stellplätze ..... - 54 -

Plenum ..... - 65 -

Stadtrundgang Salzburg ..... - 68 -

Donnerstag, 7. Oktober 2021

Speed Dating ..... - 69 -

Plenum Masterplan Gehen: Bundesebene, Länderebene, Kommunen und klimaaktiv mobil Förderprogramm ..... - 91 -

Session 1: Weiterentwicklung „Masterplan Gehen“ Bundesebene, kommunale Strategien ..... - 94 -

Session 2: FußgängerInnen-Checks & Stadtteildialoge ..... - 99 -

Session 3: Freiräume in der Stadt – Erlebnis & Aufenthalt ..... - 107 -

Session 4: Prozesse & Leitsysteme ..... - 119 -

Walk-Shops – Workshops in gehender Form ..... - 127 -

Wissenswertes & Anhang ..... - 128 -

Anmerkung:

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

Mittwoch, **6. Oktober 2021**

„SPEED-DATING“

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

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

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

Die Projektnummern zur Orientierung finden Sie im Detailablauf.

Eine Beschreibung der Projekte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten:

Normganglinien und Hochrechnungsfaktoren für den Fußverkehr

Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz

Für die Planung von Verkehrsvorhaben werden Zähldaten benötigt. Um für solche Projekte die notwendigen Daten zu erhalten werden oft Handzählungen zu Spitzenstunden durchgeführt. Für den motorisierten Individualverkehr können daraus mittels Normganglinien und Hochrechnungsfaktoren zuverlässige Aussagen über das Verkehrsaufkommen gemacht werden. Für den Fussverkehr fehlten diese Angaben bisher oder sie waren nicht zuverlässig genug.

Im Rahmen eines SVI Forschungsprojektes hat ein Bearbeitungsteam (Pestalozzi und Stäheli GmbH, Urban Mobility Research und Fussverkehr Schweiz) Empfehlungen für Zählungen des Fussverkehrs erarbeitet. Einerseits wurden Testerhebungen mit verschiedenen Zähltechnologien durchgeführt. Andererseits wurden diese Erhebungsdaten, Daten aus bestehenden Zählungen sowie die Daten des Mikrozensus Mobilität ausgewertet, um besser validierte Normganglinien und Hochrechnungsfaktoren zu erarbeitet.

Normganglinien und Hochrechnungsfaktoren sind in der Verkehrsplanung wichtige Instrumente. Sie ermöglichen es, mit Hilfe von kurzen manuellen Erhebungen generelle Aussagen zum Fussverkehrsaufkommen zuverlässig abzuschätzen. Das Fehlen von einfach einsetzbaren Zähltechnologien hat in der Vergangenheit jedoch dazu geführt, dass die Datengrundlage für die Berechnung von Hochrechnungsfaktoren und Normganglinien zu dünn war. Seit ein paar Jahren gibt es nun in verschiedenen Schweizer Städten Dauerzählstellen oder periodische Zählungen. Mit der Hilfe dieser Daten konnten Normganglinien und Hochrechnungsfaktoren mit einem erträglichen Fehler berechnet werden. Es gibt allerdings Einschränkungen zu beachten. Es ist unklar, ob die Normganglinien und Hochrechnungsfaktoren auch für die italienische Schweiz und für den ländlichen Raum genügend valid einsetzbar sind. Trotzdem kann festgehalten werden, dass die Gründe bei Verkehrsvorhaben auf Fussverkehrsdaten zu verzichten, nun erheblich kleiner sind. Das Forschungsprojekt zeigt einerseits, dass die Zähltechnologien für den Fussverkehr genügend zuverlässig sind. Andererseits liegen mit den neuen Hochrechnungsfaktoren und Normganglinien Grundlagen vor, die es erlauben mit Hilfe von kurzen manuellen Zählungen das Aufkommen abzuschätzen.

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
fussverkehr.ch

Oberndorf - Pilot einer 2-tägigen Werkstatt

DI Michael Szeiler, Johann Schneider BSc., Charis Kowald BSc., con.sens mobilitätsdesign

In zwei Tagen eine vollumfängliche Strategie zum Zu-Fuß-Gehen in einer Stadtgemeinde entwickeln? Ja, das geht! In Oberndorf bei Salzburg wurde dieses Experiment im Juni 2021 erfolgreich durchgeführt.

Das Workshopformat wurde eigens dafür entwickelt. Das Projekt startete bereits im Vorfeld mit Beteiligungsmöglichkeiten über Umfragen und Einbindung der interessierten Bevölkerung. Kernstück war jedoch die zweitätige Werkstatt, bei der geblockt Begehungen, Interviews und Planungen stattfanden. Besonderes Augenmerk lag auf Zielgruppen mit spezifischen Anforderungen an den Straßenraum. Nicht nur am Papier wurde geplant, die Planer:innen haben die Ideen und Gedanken prompt mit Kreide auf der Straße aufgezeichnet. So konnte die Expertise plakativ und verständlich übermittelt werden.

Im Prozess engagierten sich 600 Personen, was stolze 10 Prozent der Gemeindebevölkerung entspricht. Das innovative Format mit einer Bearbeitung über wenige Tage kann für jede beliebige Gemeinde adaptiert und angewandt werden.

Fußgängerverkehr, Freiräume und Klimaschutz im Straßenraum in Salzburg

Georg Wimmer, Stadt Salzburg, Straßen- und Brückenamt

Es sind verschieden Projekte in Vorbereitung, anbei ein paar Beispiele

Almkanal

Louise-Piech-Strasse

Gehsteigneuerrichtung + Grüninsel mit Baumpflanzung

Begegnungszone Bahnhof / Lastenstraße

Begegnungszone Neue Mitte Lehen

FUZO Gestaltungen

Fußgängerzone Getreidegasse

Fußgängerzone Linzergasse

Flaniermeile Griesgasse

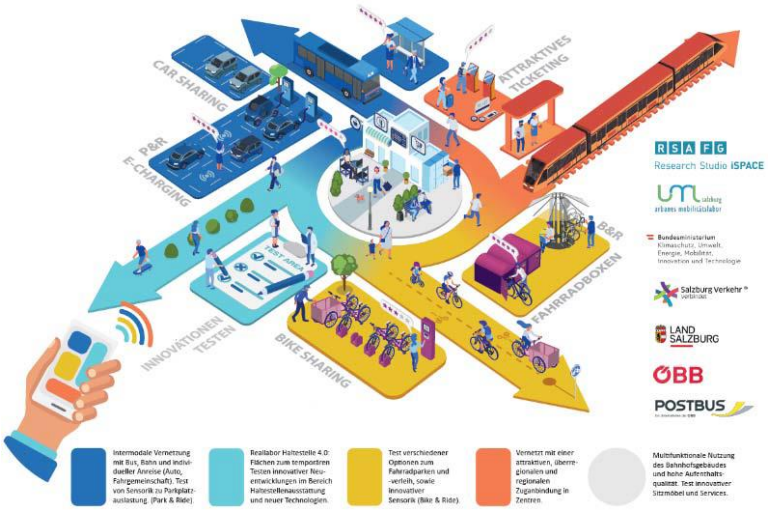
Kaufmannsteg Geh-und Radwegbrücke

Taktile Elemente

Testraum Haltestelle 4.0

DI Christian Kainz, Salzburger Verkehrsverbund

Mehr als 60.000 PendlerInnen sind täglich aus dem Umland in die Stadt Salzburg unterwegs, viele davon benutzen das eigene Auto. Die Schattenseiten liegen auf der Hand - zu viele umweltschädliche Abgase, zu viele Staus, Zeitverlust und auf Dauer ist diese Art des Arbeitsweges auch teuer. Lösungsansätze gibt es bereits, z.B. durch Fahrgemeinschaften, Regional-Expresslinien, Carsharing oder gut ausgebaute Fahrradwege. In der Pendlersituation verstecken sich aber auch viele digitale Möglichkeiten. Ein Projekt für einen innovativen Mobilitätsknoten ist die Haltestelle 4.0 am Bahnhof in Neumarkt am Wallersee. Dieses Projekt wurde von der RSA FG - Research Studio iSPACE im Auftrag des urbanen Mobilitätslabors Salzburg (UML) entwickelt. Die Haltestelle 4.0 wird weiterhin vom Salzburger Verkehrsverbund als Koordinator mit wissenschaftlicher Begleitung des Research Studio iSPACE umgesetzt. Das Land Salzburg, die ÖBB, die Gemeinde Neumarkt am Wallersee und der Regionalverband Salzburger Seenland unterstützen das Vorhaben. Der Bahnhof hat nicht nur eine regionale, sondern auch eine überregionale Bedeutung und weist ein starkes Pendleraufkommen auf.



Quelle: RSA iSPACE

Das Thema der Haltestelle 4.0 lautet „Umsteigen in der Region“ und deutet auf die hohe Konzentration an PendlerInnen hin, die in Neumarkt und Umgebung aus-, ein- oder umsteigen, um die Zugachse Salzburg-Wien zu nutzen. Als regionaler Knoten ist der Bahnhof zudem sehr gut mit dem regionalen Busverkehr vernetzt und an ein attraktives Rad- und Fußwegenetz angebunden. Barrierefreie und kurze Fußwege von Halte- und Parkinfrastruktur zur Bahn sollen den Umstieg erleichtern. Potentiale zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs ergeben sich aus der hohen Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl entlang der Bahntrasse zwischen Salzburg und Neumarkt. Im 1.000m Einzugsbereich der Trasse leben mehr als 15.000 EinwohnerInnen und sind knapp 10.000 Personen beschäftigt. Auf Neumarkt entfallen dabei ca. 1.300 EinwohnerInnen und 1.100 Beschäftigte.

Bei der Haltestelle 4.0 handelt sich um ein Reallabor, das Testmöglichkeiten für neue Produkte und Services bietet und Wegeketten optimieren soll. Außerdem haben Startups die Möglichkeit, ihre Innovationen unter realen Bedingungen zu prüfen. Es gibt bereits klare Vorstellungen für die Haltestelle, aber auch viele Nutzungsmöglichkeiten, die sich erst nach und nach entwickeln werden. Erhoben und ausgewertet werden nicht nur technische und infrastrukturelle, sondern auch sozialwissenschaftliche Daten zu Verkehrsmittelwahl, Verkehrsfluss und Aufenthaltsqualität. Folgende Komponenten sind ab 2021 geplant:

- Park & Ride: Die Auslastung des P&R-Parkplatzes vor dem Bahnhof soll online aufscheinen. So kann man sich bereits zu Hause informieren, ob das Auto abgestellt werden kann.
- Abholboxen: NutzerInnen können sich hier Brot vom regionalen Bäcker oder Pakete hinterlegen lassen. Außerdem dienen die Boxen als Gepäckaufbewahrung. Durch die kurzen Fußwege am Bahnhof sparen sich die NutzerInnen zusätzliche Fahrzeiten zur Abholung.
- Dynamische Radboxen: NutzerInnen können online einsehen, ob eine Radbox verfügbar ist und diese tage- oder stundenweise buchen.
- Innovative Radabstellanlagen: Das UML Salzburg arbeitet mit dem Start-up Bikeparker zusammen, das ein modulares Abstellsystem für Fahrräder entwickelt hat. Zusätzlich sind eine Sitzgelegenheit und eine Servicestation integriert.
- Monitoring: Mit Hilfe eines Monitoringsystems wird die laufende Auslastung der klassischen Radabstellanlagen erfasst.

Die Erkenntnisse der Haltestelle 4.0 dienen als Basis für zukünftige Projekte und Services und auch die Übertragbarkeit auf andere Mobilitätsknoten in Salzburg und darüber hinaus soll geprüft werden. Dabei werden u.a. demographische Potentiale, Potentiale der Raumentwicklung sowie touristische Nutzungsszenarien berücksichtigt.

Mehr Informationen unter: https://www.researchstudio.at/labor-fuer-regionale-mobilitaetder-zukunft-haltestelle-4-0-in-neumarkt-am-wallersee-land-salzburg/

e-Walk - Ein Projekt zur Abschätzung des Potenzials von e-Scootern in der Alltagsmobilität

Mag.ª Anita Eichhorn, KFV

Ausgangssituation

Seit 2016 prägt der E-Scooter vor allem in Städten mehr und mehr das Straßenbild. Die verstärkte Nutzung von E-Scootern im Alltag ist unter anderem auf die neu hinzugekommenen Verleihsysteme zurückzuführen. Auch die Anzahl der elektrisch betriebenen Geräte im privaten Bereich – vor allem bei jungen Verkehrsteilnehmenden – und in ländlichen Gebieten ist im Steigen begriffen.

In puncto Mobilität und Sicherheit birgt diese Entwicklung neues Konfliktpotenzial und Probleme (Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen, Sicherheit für FußgängerInnen, zusätzliche Belastung bestehender Verkehrsinfrastruktur u.ä.) aber auch Chancen. So hat die Nutzung von E-Scootern in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr das Potenzial, das zukünftige Mobilitätsverhalten in bestimmten Bereichen zu verändern. In Österreichs Großstädten enden etwa ein Drittel aller Pkw-Wege nach max. 3-4 km. Darüber hinaus sind die bestehenden und potenziell zukünftigen Etappen von intermodalen Wegen von und zum ÖV sehr oft verhältnismäßig kurze Etappen. Die Bewältigung dieser Wege mit E-Scootern kann die Nutzungswahrscheinlichkeit des ÖV und damit das Gesamtpotenzial für nachhaltige Mobilitätsstile erhöhen.

Projektergebnisse

Durch das BMK Forschungsprojekt e-WALK konnten die Stärken und Schwächen des E-Scooters als Verkehrsmittel aufgezeigt sowie das Potenzial von E-Scootern in der Alltagsmobilität abgeschätzt werden. Zudem wurden im Zuge einer rechtlichen Analyse (Stand Mai 2020) die Regeln rund um den E-Scooter, insb. die mit der 31. StVO-Novelle geschaffenen Vorschriften, begutachtet und rechtliche Vorschläge zur Kategorisierung des E-Scooters und zur Verbesserung der Sicherheit von E-Scootern unterbreitet.

Die aus den Projektergebnissen abgeleiteten Maßnahmen tragen dazu bei, E-Scooter einerseits in das bestehende Verkehrssystem zu integrieren sowie eine Verkehrsverlagerung von Pkw auf e-Scooter anzustoßen und andererseits die Sicherheit bei der E-Scooter-Nutzung zu steigern.

Kooperationspartner

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
AIT Austrian Institute of Technology
Herry Consult GmbH

Das Projekt „e-WALK“ wurde gefördert im Rahmen des FTI-Programms MdZ – Personenmobilität durch das Bundesministerium für Klimaschutz und von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt.

Thaliastraße NEU - Wie eine Geschäftsstraße zukunftsfit wird

DIin Edith Schindler-Seiß, Stadt Wien, Architektur u. Stadtgestaltung, Gestaltung Öff. Raum

Anfangs standen Fragen:
Wie können die unterschiedlichen Bedürfnisse der NutzerInnen bestmöglich auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden? Wie wird eine qualitätsvolle Nutzung während wiederkehrender Hitzeperioden gewährleistet? Wie muss eine Geschäftsstraße im dicht bebauten Gebiet aussehen, dass sie auch unter den klimatischen Rahmenbedingungen des Jahres 2030 oder 2050 funktioniert?

Beantwortet wurden sie mit Inputs von ca. 2.500 BürgerInnen im Rahmen eines Beteiligungsprozesses, der Bezirksvorstehung des 16. Wiener Bezirkes, den Fachdienststellen der Stadt Wien und last but not least dem Planungsbüro DnD Landschaftsarchitektur.

Chancen bietet diese Umgestaltung einer bestehenden Geschäftsstraße viele - auch für innovative Ansätze, die vor allem Fußgeher*innen zu Gute kommen:

- 3 cm Fahrbahnrand über die gesamte Länge[1] von ca. 1 km, damit zukünftig ohne Umbau aus der neuen 30er-Zone eine Begegnungszone werden könnte.
- Nischen aus Betonmöbeln, die auch für kleine Kinder einen sicheren Aufenthalt direkt neben der Fahrbahn ermöglichen.
- Flexible Gestaltung: Die Betonmöbel können verschoben werden, wenn sich z.B. die Erdgeschoßnutzung ändert.
- Begehbare Baumscheiben mit stark erweitertem Wurzelraum und dualem Wasserzulaufsystem für Sommer-/Winterbetrieb bei hochfrequentierten Haltestellen.
- Bodenebene Wasserdüsen bei größeren Aufenthaltsbereichen. Nachnutzung des Wassers zur Bewässerung von Bäumen (inkl. stark erweitertem Wurzelraum und dualem System).
- 23 Nebelstelen und 12 Trinkbrunnen.
- Zusätzliche Beleuchtung durch Hängeleuchten im Gehsteigbereich.
- Klappbare Sitzauflagen vereinfachen die Reinigung.

Die Umgestaltung des ca. 1 km langen 1. Bauabschnittes bringt unter anderem noch:

- 70 neue Bäume in der Straße selbst, 21 neue Bäume in unmittelbarer Nähe in den Seitengassen sowie zusätzliche Begrünung durch rund 800 m² Staudenbeete.
- 2 zusätzliche größere Aufenthaltsflächen und viele Mikrofreiräume.
- Rund 220 neue Sitzplätze sowie 25 Tische.
- Breitere Gehsteige (bis zu 6 m statt bisher ca. 3 m).
- Taktiles Blindenleitsystem bei allen Kreuzungen.
- Reduktion der KFZ-Stellplätze in der Geschäftsstraße von 298 auf 136.
- 130 neue Radabstellplätze, ca. 1 m breite fugenlose Fahrbahn zwischen Straßenbahngleis und Fahrbahnrand sowie Radfahren gegen die Einbahn in allen Seitengassen.

Eröffnet wird die Thaliastraße NEU im Oktober/November 2021.

[1] Ausgenommen Straßenbahnhaltestellen

Visualisierungen zur Thaliastraße NEU - Wie eine Geschäftsstraße zukunftsfit wird:

Copyright Vorher-Bilder: Stadt Wien, MA 19
Copyright Visualisierungen: DnD Landschaftsarchitektur

Agentenbasiertes Fußgänger-Simulationsmodell für die Stadt- und Verkehrsplanung

Petra Stutz, MSc | Mobility Lab, Z_GIS

Am Fachbereich Geoinformatik (Z_GIS) an der Universität Salzburg forscht das MobilityLab (https://mobilitylab.zgis.at/) an der Schnittstelle zwischen aktiver Mobilität und Geoinformatik. Im Rahmen des SINUS-Projektes beschäftigen wir uns mit der Entwicklung eines agentenbasierten Simulationsmodells für FußgängerInnen. Unser bereits existierendes Radverkehrsmodell (Kaziyeva et al., 2021) wird dabei erweitert und simuliert künftig auch Fußgängerströme in der Stadt Salzburg.

Obwohl generell eine Vielzahl an Studien und Ansätzen zur Fußgängersimulation existiert, liegt deren Fokus meist auf der Modellierung von Menschenmengen, Bewegungsmustern in Innenräumen sowie Evakuierungsprozessen in Notfallsituationen (z. B. Klügl et al. 2009, Turner & Penn 2002, Durupinar et al. 2008). Zudem wird das Verhaltensspektrum der Agenten häufig auf deren bloße physische Bewegung reduziert (Zacharias, 2001).

In unserem Simulationsmodell wird hingegen jeder Agent (der für EinwohnerInnen steht) in Bezug auf Aktivitäten-, Verkehrsmittel- und Routenwahl auf Basis einer umfangreichen Mobilitätserhebung, soziodemographischer Daten und räumlicher Umgebungsvariablen einen gesamten Tag lang simuliert. Daraus ergeben sich pro Agent individuelle Routen zu individuellen Zeiten, aus denen sich schließlich Fußgängerströme in hoher räumlicher (Straßenabschnitt) und zeitlicher (Minuten) Auflösung ableiten lassen.

Um die Routenwahl der Agenten zwischen ihren Start- und Zielorten so realistisch wie möglich zu modellieren, fließt zudem das Konzept der Walkability mit ein. Straßensegmente mit höherer Fußgängerfreundlichkeit und –sicherheit (Walkability) werden dabei von FußgängerInnen priorisiert.

Um Fußgängerverkehr gerade im innerstädtischen Bereich vollumfänglich abzubilden, werden zusätzlich zu den bestehenden Agenten (EinwohnerInnen) weitere Agenten in Form von TouristInnen simuliert. Diese Agenten unterliegen anderen Verhaltensmustern und bewegen sich daher anhand zusätzlicher Regeln durch den Raum.

Es ergibt sich daraus ein räumlich und zeitlich hochauflösendes Modell, das die Frage klärt, "Wo" und "Wann" FußgängerInnen auf den Straßen unterwegs sind. Die Ergebnisse können anschließend zur Planung, Analyse und kritischer Bewertung von Fußgängerinfrastruktur- oder Baukonzepten herangezogen werden. Wird etwa ein Fußgängerbereich gesperrt, kann mit diesem Simulationsmodell ermittelt werden, wie FußgängerInnen darauf reagieren und wo mit erhöhter Ausweichverkehr zu rechnen ist. Validiert wird das Modell mit Hilfe von Referenzdaten aus Fußgängerzählstellen. Für die Umsetzung des Modelles wird die Software GAMA verwendet. Es ist geplant den Code künftig Open Source zur Verfügung zu stellen.

Referenzen:

Durupinar, F., Allbeck, J., Pelechano, N. & Badler, N. (2008) Creating Crowd Varia-tion with the OCEAN Personality Model. In: Proc. of 7th Int. Conf. on autonomous agents and multi-agent systems (AAMAS 2008), Estoril.

Kaziyeva, D., Loidl, M., & Wallentin, G. (2021) Simulating Spatio-Temporal Patterns of Bicycle Flows with an Agent-Based Model. ISPRS International Journal of Geo-Information, 10(2), 88.

Klügl, F., Klubertanz, G. & Rindsfüser, G. (2009) Agent-based Pedestrian Simulation of Train Evacuation Integrating Environmental Data. In: HUTCHISON, D. et al. (Eds.), Lecture Notes in Computer Science. Berlin/Heidelberg. 631-638.

Turner, A. & Penn, A. (2002) Encoding Natural Movement as an Agent-based System: An Investigation into Human Pedestrian Behaviour in the Built Environment. Environment and Planning B: Planning and Design, 29, 473-490.

Zacharias, J. (2001) Pedestrian Behavior and Perception in Urban Walking Environments. Journal of Planning Literature, 16 (3), 3-18.

Dynamic Mobility Nudge (DyMoN) – Nudging für nachhaltige Mobilität

Mag.[a] Dr.[in] Claudia Luger-Bazinger, Raphael Hutter, MSc, Salzburg Research Forschungsgesellschaft

Um Bürger/innen in Städten zur vermehrten Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen wie Zufußgehen, Radfahren und öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, können Städte einerseits Vorschriften und Gesetze erlassen. Diese sind aber in ihrem Einsatz begrenzt und zeigen oft wenig Wirkung. Andererseits gibt es seit mehreren Jahren die Bestrebungen, sogenanntes „Nudging" (Sunstein et al., 2018) als Motivationsstrategie gezielt einzusetzen. Dabei versuchen „Nudges" gezielt Verhalten, ohne Einsatz von Verboten, zu beeinflussen, und beruhen auf Erkenntnissen der Psychologie, Entscheidungstheorie und Verhaltensökonomie. Nudging wird bereits in vielen Themenfelder eingesetzt, auch im digitalen Kontext (z.B. durch Anbindung an Smartphones) (Mirsch et al., 2017). Allerdings sind Nudging-Strategien nicht immer erfolgreich, wenn sie für Menschen und ihren jeweiligen Kontext als nicht relevant empfunden werden (Mills, 2020).

Das Projekt „Dynamic Mobility Nudge" (DyMoN) wird effiziente Nudging-Strategien mit dem Einsatz von Daten optimieren. Im DyMoN Framework werden für das Mobilitätsverhalten relevante Echtzeit-, Verkehrs-, Wetter- und Luftgütedaten und auch von Bürger/innen generierte Daten (z.B. mobile Sensordaten) genutzt, um die eingesetzten Nudges zu personalisieren und situationsrelevant zu gestalten. Beispielsweise bekommen Bürger/innen Empfehlungen auf ihr Smartphone, wie sie den täglichen Weg in die Arbeit zurücklegen können, die auf die aktuellen Wetter- und Verkehrsbedingungen in der Stadt sowie persönliche Präferenzen abgestimmt sind. Ziel ist es, Nudging dadurch noch effizienter zu gestalten. Die eingesetzten Nudging-Strategien in DyMoN werden gemeinsam mit Bürger/innen in einem Co-Creation-Prozess in Fokusgruppen und Thinktanks erarbeitet, um die aktive Einbindung der Stadtbewohner/innen von Anfang an zu gewährleisten. Zusätzlich werden die verwendeten Daten in DyMoN genutzt, um ein City-Manager-Dashboard zu erstellen, in dem die relevanten Daten verständlich aufbereitet sind, gezielt Nudging-Methoden empfohlen werden und diese auch evaluiert werden können. Die entstehenden Tools für Städte werden in virtuellen Workshops vorgestellt. Außerdem findet im Projekt eine DyMoN Summer School für Nachwuchsforscher/innen statt.

In zwei europäischen Städten finden Proof of Concept Demonstrations statt, wo die Wirkung der Nudging-Strategien durch Anbindung an eine lokale App (Salzburg) und die technische Flexibilität des DyMoN Frameworks in einem virtuellen Hackathon (Uppsala) überprüft wird.
Im Impulsvortrag wird das Projekt anschaulich erklärt, auf geplante Events hingewiesen und erste Arbeiten werden präsentiert. Das Projekt DyMoN, mit Partnern aus Österreich, Deutschland und Schweden, wird von Salzburg Research koordiniert. Das Projekt startet im Mai 2021 und wird im JPI Urban Europe Programm durchgeführt und in Österreich vom BMK finanziert.

Literatur:

Mills, C. (2020). Personalized nudging. Behavioural Public Policy, 1-10.
Mirsch, T., Lehrer, C., & Jung, R. (2017) Digital nudging: altering user behavior in digital environments. In: J.M Leimeister & W. Brenner (Hrsg.), Proceedings der 13.Internationalen Tagung WirtschaftsinformatikSt. Gallen, Schweiz, S 634–648.
Sunstein, C.R., Reisch, L.A., & Kaiser, M. et al. (2018). Trusting nudges? Lessons from an international survey. Journal of European Public Policy, 26(10), 1417-43.

FLADEMO - Flächendeckende Mobilitäts-Servicegarantie

DI Dr. Takeru Shibayama / Ao.Univ.Prof. Mag. Dr. Günter Emberger, TU-Wien

Die Erfüllung der EU Klimaziele bis zum Jahr 2040 erfordern eine Transformation des österreichischen Verkehrssystems. Eine solche Transformation kann nur gelingen, wenn die Strategie eines integrierten Policy Mix regulativer sowie ergänzender Maßnahmen mit Vehemenz umgesetzt wird.

Wie die Vorstellung einer faktisch garantierten Mobilitäts-Daseinsvorsorge in allen Teilräumen des Landes mit Leben gefüllt werden kann, welche Rahmenbedingungen notwendig sind und welche Wirkungen die (möglicherweise stufenweise) Umsetzung hätte, wird in der Studie FLADEMO untersucht. Das übergeordnete strategische Ziel des Projektes FLADEMO ist es, einen Rahmen für eine flächendeckende Mobilitätsservicegarantie (fMSG) für Österreich zu konzipieren, damit alle ÖsterrreicherInnen ihre Mobilitätsbedürfnisse erfüllen können. Was ist überhaupt die fMSG? Diese Kernfrage leitet die Forschungstätigkeiten in FLADEMO.

Bisherige Forschungstätigkeiten in FLADEMO, basierend auf Literaturrecherche, Experten- und NuzerInnenworkshops sowie konsortiuminternen Workshops, haben zu folgenden Zwischenergebnissen geführt.

Ziele einer fMSG sind dreidimensional: (1) soziale bzw. gesellschaftspolitische Dimension (Daseinsvorsorge: Mobilitätsangeboten als Bedingung für eine chancengleiche Partizipation der Bevölkerung am öffentlichen Leben ohne Besitz eines eigenen Pkws zu gewährleisten), (2) ökologische Dimension – Anreiz für den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen – und (3) spezielle Rücksicht auf einen barrierefreien Zugang.

Kernpunkt einer fMSG sollte ein bestimmtes Mindestmaß eines ÖV-Angebots (als Linienverkehr oder Bedarfsverkehr) innerhalb von Siedlungsgebieten sein. Zusätzlich spielt auch die Verfügbarkeit von Verkehrsinfrastrukturen für aktive Mobilität in einer bestimmten Mindestqualität eine wichtige Rolle. Darunter fallen nicht nur die Rad- und Fußwege bzw. sichere Radfahrmöglichkeiten in Siedlungsgebieten, sondern auch Radabstellanlagen mit ausreichend Kapazitäten und Sicherheit insbesondere an Bahnhöfen und Bushaltestellen.
Weiters umfasst eine fMSG:

- Die Gewährleistung eines Rahmens für die Entwicklung von offenen und neutralen Mobilitätsplattformen (MaaS-Platformen), welche Informationen und die Vermittlung von Verkehrsdienstleistungen nichtdiskriminierend und unverzerrt zur Verfügung stellen.
- Das Angebot von offenen und neutralen Mobilitätsplattformen für Pooling, die eine Möglichkeit zur Vernetzung von Mitfahrgelegenheiten des privaten MIV bieten.
- Eine Ausfalls- bzw. Anschlussgarantie, bei Verspätung oder Ausfall von bestimmten ÖV-Angeboten, Bedarfsverkehren und Pooling-Angeboten

In den nächsten Schritten im Projekt werden unterschiedliche fMSG-Szenarien – unterschiedliches Ausmaß von verkehrlichen Angeboten in o.g. Rahmen zur fMSG – näher untersucht. Dadurch werden verkehrliche und wirtschaftliche Auswirkungen abgeschätzt, und die rechtsdogmatische und rechtspolitische Perspektive zur Verankerung der fMSG wird eingearbeitet.

Shared Space Projects in Japan, Assisted by "Begegnungszone Method"

Kazuyasu Yoshino Ph.D., Kyoto University, Japan

Japan is one of developing countries in the field of designing shared space. Unfortunately, the term „Shared Space" has not gained official acceptance in Road Traffic Law of Japan yet. So, we have tried hard to study methods of designing shared space from foreign best practices, one of which was „Mariahilfer Strasse " in Vienna .

Recently we are implementing the „Begegnungszone Method" for actual projects we are involved with. As a tool of good communication with stakeholders and collaboration with landscape-designers, „Begegnungszone Method" led us to successful „shared space like" designing. We would like to highlight a few of them and to discussion with specialists participating in the event.

PROJECTS WE CAN SHARE

- Nakanoshima Street in Osaka, Japan Pedestrianization from carriageway to open space for children library

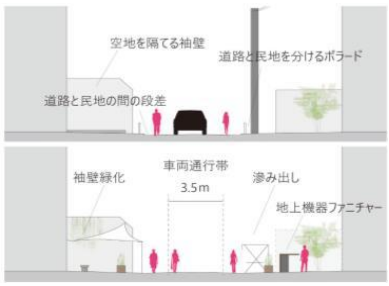
Before (2018)

Perspective Drawing (2019)

After (2021)

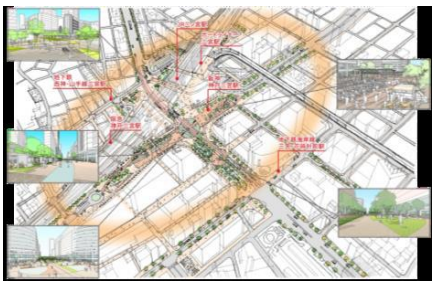
- Sanjo Street in Kyoto , Japan Workshop with citizens to build the consensus and to refine the proposition for design

Discussion with citizens and landscape specialists in Japan (2020)



Sectional view and perspective drawing in the proposition for "shared space like" design.

- Sankita Street in Kobe, Japan Introducing „Shared Space" concept to the shopping street in front of station.



Walking Master Plan of Kobe (2018)

Before (2018)

Perspective Drawing (2019)

Conversion - Chancen für die Transformation des Mobilitätssystems

Dr. Georg Hauger, science:talk

Die F&E-Dienstleistung Conversion wird vom BMK im Rahmen des Programmes „Mobilität der Zukunft" (15.Ausschreibung) gefördert.

Das Mobilitätssystem soll gemäß aktueller gesellschaftspolitischer Werthaltungen künftig eine diskriminierungsfreie und umweltfreundliche Mobilität für alle Nutzer ermöglichen. Dafür ist ein Matching-Prozess zwischen

- langfristigen Veränderungen im Mobilitätsverhalten (teilweise bedingt durch die Covid-19-Krise),
- kurzfristigen Änderungen der Verkehrsnachfrage und
- nachhaltigen Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote (Reaktion der Angebotsseite auf die geänderte Nachfrage sowie proaktive Interventionen zur Veränderung der Nachfrage)

erforderlich.

Dieser wird evidenzbasiert beschrieben. Im Rahmen des Projektes wird mithilfe eines methodischübergreifenden Forschungsansatzes untersucht, welche langfristigen Veränderungen in der Personenmobilität in Bezug auf Mobilitätsverhalten, Verkehrsnachfrage und Verkehrsmaßnahmen durch die Covid-19-Pandemie zu beobachten und in weiterer Folge zu erwarten sind. In einem ersten Schritt wird ein umfassender, repräsentativer qualitativer und quantitativer Datenpool aus unterschiedlichen Bezugsquellen zusammengetragen:

- Mobilitätsdaten für Wien
- Radverkehrszählungen für Wien
- Pendlerdaten für Österreich auf Gemeindeebene, Mobilitätsdaten flächendeckend für Österreich
- Daten aus sozialen Medien, Nachrichten und Stakeholder-Websites (öffentliche Debatte; Sentiment Analysen)
- Experteneinschätzungen
- Repräsentative Befragung in der Bevölkerung
- Einbindung und Bezugnahme auf Themen der FTI-Strategie Mobilität des BMK

Aufbauend auf der Verknüpfung dieser Informationsquellen werden Treiber für eine künftige gezielte Transformation des Verkehrssystems in einem Workshop mit Key-Stakeholdern identifiziert. Es wird herausgearbeitet, wie wichtig z.B. Vertrauen in staatliche Maßnahmensetzung, transparente Entscheidungsfindung, Information, Kommunikation, die Rolle der Medien und der Wissenschaft sowie Kooperationen sind. Damit werden jene Effekte identifiziert, die für einen Systemwandel im Sinne von ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit entscheidend sind.

Das Projekt Conversion wird geleitet von science:talk in Zusammenarbeit mit nast consulting, webLyzard, upstream mobility und makam research.

Förderungen für den Fußverkehr – klimaaktiv mobil

Daniela Hirländer, MSc, komobile Gmunden

Das klima**aktiv** mobil Beratungsprogramm „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ ist Teil der vom BMK beauftragten Schwerpunktprogramme klima**aktiv** mobil für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich.

Mit dem Start der Förderungen am 12. April 2021 werden erstmals Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Städten und Gemeinden gefördert. Im Fokus der Förderung stehen Investitionen, die sich an den Masterplan Gehen des BMK und den Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) orientieren. Dazu zählen:

- eine fußverkehrsfreundliche Stadtgestaltung
- die Vermeidung von Umwegen
- eine Erhöhung der Durchlässigkeit
- die Förderung der kurzen Wege

Förderhöhe

Der Basisfördersatz beträgt 20% bei der Umsetzung von mindestens drei "**baulichen Maßnahmen**". Eine Erhöhung des Basisfördersatzes erfolgt, wenn jeweils zusätzlich 2-4 "**bauliche Maßnahmen**", 3 Maßnahmen aus dem Bereich "**Raum und Siedlungsplanung**", oder Maßnahmen aus dem Bereich "**Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung**" umgesetzt werden, und bei der Einbeziehung weiterer **AkteurInnen und Akteure**. Die maximale Förderung beträgt 50% der förderfähigen Kosten bzw. ist die Förderung auf maximal 100 Euro pro Einwohnerinnen und Einwohner und Jahr begrenzt.

Für Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 15.000 EW ist die Erstellung eines **lokalen Masterplans** Gehen verpflichtend, für alle anderen Gemeinden reicht ein **örtliches Fußverkehrskonzept**. Dadurch soll ein kurz- bis langfristiges Gehwegenetz in Siedlungsgebieten, für ein zusammenhängendes, engmaschiges, umwegminimierendes und flächendeckendes Gehwegenetz, sichergestellt werden. Die zur Förderung beantragten Maßnahmen sollen sich in diesen wiederfinden. Standardmäßig erfolgt die Antragstellung **VOR** Umsetzung der Maßnahmen, d. h. bevor das Projekt unumkehrbar gemacht wird.

Einreichungen sind in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Budgets bis spätestens 28.02.2022 (12 Uhr) möglich.

Bedeutungsräume des Fußverkehrs in Leipzig

Frederik Sander ,Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig

Im Rahmen der Erstellung eines Fußverkehrskonzepts für die Stadt Leipzig werden vorab verschiedene Analysen durchgeführt, um daraus einen mehrstufigen Bedeutungsplan für den Fußverkehr ableiten zu können. Ziel ist es in der Stadt Räume zu definieren, die für den Fußverkehr und den Aufenthalt im öffentlichen Raum von besonderer Bedeutung sind.
Eine dieser Potentialanalysen ist die GIS-basierte Ermittlung der Bedeutung städtischer Räume für den Fußverkehr. Diese wurde im Frühjahr 2021 fertig gestellt und könnte im Rahmen des Speed-Datings bei der Konferenz vorgestellt werden.

Fußverkehr hat im Unterschied zu anderen Verkehrsarten insbesondere nahräumliche Zusammenhänge. So sind es weniger Quell- und Zielbeziehungen entlang von Routen und Achsen über große Distanzen, die für das Fußverkehrsaufkommen entscheidend sind, als mehr das direkte Umfeld mit seinen Nutzungsmöglichkeiten und räumlichen Gegebenheiten. Eine Grundannahme für die Analyse der Bedeutungsräume ist dementsprechend, dass es in der Stadt verschiedene fußverkehrsrelevante und -generierende Orte – insbesondere in den Randnutzungen und Infrastrukturen so genannte Points of Interest (POIs) – aber auch bedeutsame Flächenkulissen (z. B. Grünräume und Wohngebiete) gibt. Die POIs sind dabei nicht nur an ihrem Standort für den Fußverkehr wirksam, sondern wirken in unterschiedlichem Maße in das Umfeld hinein, d. h. sie haben einen Einflussbereich.

Eine weitere Annahme, die der Analyse zugrunde gelegt wurde, ist, dass die Bedeutungsträger nicht nur in ihrem räumlichen Einflussbereich variieren, sondern auch in Ihrer Bedeutung für den Fußverkehr unterschiedlich stark ins Gewicht fallen. Entsprechend wurden Gewichtungen von Bedeutungen zwischen unterschiedlichen Bedeutungsträgern vorgenommen. Letztlich kommt es im Straßenraum zu vielfältigen Überlagerungen von Einflussbereichen unterschiedlicher POIs und weiteren Bedeutungsträgern, die in ihrer Summe zu einer bestimmten Bedeutungsausprägung an einem Ort führt – dieser lässt sich als Bedeutungsraum beschreiben.

Die Gefahr des toten Winkels für Zufußgehende und was man dagegen tun kann

DI[in] Veronika Zuser, KFV

Jeder achte getötete ungeschützte Verkehrsteilnehmende stirbt bei einem Unfall mit einem schweren Lkw1 – vielfach aufgrund des „toten Winkels". Bei der Analyse nach Unfalltypen zeigt sich, dass sich die Unfalltypen von tödlichen Lkw-Unfällen mit Radfahrenden und Zufußgehenden im Ortsgebiet deutlich unterscheiden: Bei Beteiligung von Radfahrenden sind Unfälle beim Rechtsabbiegen des Lkw der häufigste Unfalltyp (56%), bei involvierten Zufußgehenden hingegen ereignet sich der größte Anteil der Unfälle beim Queren des Fußgängers bzw. der Fußgängerin unmittelbar vor dem Lkw (37%).

Unfalltiefenuntersuchungen aus Deutschland2 und aus Großbritannien bestätigen und ergänzen die Analyse der österreichischen Unfallstatistik: Unfälle von Zufußgehenden mit Lkw treten im Vergleich zu Unfällen von Radfahrenden weniger häufig an Knotenpunkten auf, sondern eher im freien Streckenbereich. Die meisten Unfälle ereignen sich dann, wenn der Lkw aus dem Stand anfährt – nachdem er an einer Ampel oder im Rückstau einer Kreuzung gehalten hat oder nach einem Ladevorgang – und der Zufußgehende unmittelbar vor dem Lkw steht oder quert. Diese Ergebnisse bedeuten allerdings auch, dass für die Prävention von Toter-Winkel-Unfällen von Zufußgehenden und Radfahrenden (teilweise) unterschiedliche Maßnahmen erforderlich sind und dass es dafür speziell auf Zufußgehende zugeschnittene Maßnahmen braucht.

Die wichtigsten Präventionspunkte zur Verhinderung von Toter-Winkel-Unfällen mit Zufußgehenden sind daher:

- Forcierung des Einbaus von Fahrerassistenzsystemen: Neben Rechtsabbiegeassistenten sind als Prävention für Unfälle mit Zufußgehenden insbesondere Assistenzsysteme zur Überwachung des Frontbereichs beim Anfahren wichtig
- Verbesserung der direkten Sicht aus dem Lkw
- Bewusstseinsbildung bei Lkw-Lenkenden zur richtigen Spiegeleinstellung
- Bewusstseinsbildung bei Lkw-Lenkenden zur Nutzung des Frontspiegels vor ausnahmslos jedem Anfahren, auch nach verkehrsbedingtem Stillstand abseits von Kreuzungen
- Bewusstseinsbildung bei Zufußgehenden über die Gefahren des Querens vor Lkw, wenn eine Kolonne steht – auch und insbesondere abseits von Kreuzungen.
- Phasentrennung mit einer eigenen Grünphase für Zufußgehende (und Radfahrende), getrennt von rechtsabbiegenden Kfz
- Freihaltung von Kreuzungsbereichen: Wo die erforderlichen Sichtweiten für Zufußgehende und Radfahrende nicht gegeben sind, wird eine Ausweitung des Halte- und Parkverbots notwendig

---

[1] Quelle: Statistik Austria, Unfälle der Jahre 2015-2019

[2] Niewöhner/Berg, Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern an Kreuzungen durch rechts abbiegende Lkw. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe F: Fahrzeugtechnik (54) (2004); Ritter, Ergebnisse aus der DEKRA-Unfallforschung. Vortrag im Rahmen der KFV-Fachtagung „Wie lassen sich Abbiegeunfälle durch den toten Winkel künftig vermeiden? Neue Maßnahmen und Initiativen" am 25.06.2019 in Wien; Malczyk, Unfälle schwerer Lkw mit Fußgängern und Radfahrern. Unfallforschung kompakt 94 (2019).

Street Transformation: Aufenthaltsräume für StadtbewohnerInnen statt parkenden Autos

Sabine Oberrauter, BSc. / Mag.phil. Dr.rer.nat. Wolfgang Fischer / Magdalena Senger, BSc., Universität Graz, Irene Stockinger, MSc., DieFahrBar

Projektkurzvorstellung

Im Rahmen des Forschungsprojektes Pop-up Piazza wird die temporäre Umwandlung von öffentlichem Straßenraum untersucht. Ausgangslage ist die monofunktionale Flächenverteilung im urbanen Raum: Zum Beispiel wird in Graz 92% der öffentlichen Verkehrsfläche vom ruhenden Verkehr eingenommen. Mittels im Projekt entwickelten Lastenrad-basierten Prototypen, den „StreetFormatoren", können einfache und schnelle Pop-up Transformationen getestet werden. Im Gegensatz zu einem Kfz können die StreetFormatoren von mehreren Menschen genutzt werden. So wird kein Platz weggenommen, sondern mehr nutzbare Fläche zurückgegeben. Das Potenzial, welches in solchen provisorischen Umgestaltungen liegt, ob und wie diese von der Bevölkerung angenommen werden und wie der Prozess hin zu einer Umwandlung auf städtischer Ebene aussieht, wird durch zahlreiche Evaluierungen und Befragungen analysiert.

Ergebnisse

Die Entwicklung von zwei verschiedenen Arten von Prototypen (StreetFormatoren) ist abgeschlossen. Sie werden derzeit in unterschiedlichen Kontexten im Rahmen von Reallaboren eingesetzt und evaluiert. Zwei vierrädrige Fahrräder werden als Meet&Greet Räder in Graz getestet. Durch flexible Add-ons können sie z. B. zum Disco-Rad oder zur begrünten Oase umgebaut werden. Schwerpunkte der Reallabortests sind neben Wohnstraßen und Veranstaltungen auch betreute Einsätze mit lokalen Initiativen, wie z. B. Nachbarschaftszentren. Ein drittes Lastenfahrrad wurde als Spielerad mit integrierter Box, optionaler Beschattung und Spieltisch für Kinder entwickelt. Auch hier gibt es unzählige Einsatzmöglichkeiten. Beispielsweise wurde es 2020 in den „Coolen Straßen" erfolgreich eingesetzt (16 Bezirke, 18 Reallabortests).

Die erhobenen Daten, zahlreiche Rückfragen und positiven Rückmeldungen von NutzerInnen und BesucherInnen zeigen, wie relevant die Thematik ist. Die StreetFormatoren tragen zur Bewusstseinsbildung für die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums bei und sind richtungsweisend für eine fairere Flächenverteilung. Besonders als Sitzgelegenheit, im sonst so unattraktiven Verkehrsraum, schaffen sie einen Aufenthaltsraum für alle Bevölkerungsgruppen. Auch Nachbarschaftsinitiativen nutzen den zusätzlichen Raum im Rahmen ihrer Aktivitäten, können sich dadurch noch mehr „öffnen" und beleben gleichzeitig die umliegenden Straßenbereiche. So wird auch die soziale Komponente innerhalb einer Nachbarschaft gefördert.

Um den bottom-up Ansatz noch weiter zu verfolgen, wurde ein Online Bürgertool entwickelt, um bei Antragsstellungen eine Schnittstelle zwischen Ämtern und BürgerInnen zu schaffen. BürgerInnen (dzt. nur Wien) haben die Möglichkeit auf der Website abzufragen, wo es Aktivitäten wie Wohn- oder Schulstraßen gibt oder geben wird. Sie haben aber auch selbst die Möglichkeit einen Vorschlag einzutragen und mit der Behörde aber auch mit anderen InteressentInnen auszutauschen.

Herausforderungen

Gerade urbanes Parken ist ein sehr emotionales und politisch motiviertes Thema. Natürlich blieb auch in diesem Projekt Kritik aufgrund der wegfallenden Parkplätze nicht aus. Diese flacht jedoch erfahrungsgemäß durch einen eintretenden Gewöhnungseffekt (Akzeptanz) mit der Zeit ab. Ein Hindernis für die Umsetzung von temporären Interventionen im Straßenraum können jedoch die rechtlichen Rahmenbedingungen und lokalen Gegebenheiten sein. Es ist notwendig, vor der Umsetzung die Vorgaben der Stadt zu prüfen. Nach der aktuellen Rechtslage dürfen Fahrräder auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden, dennoch zeigten sich in Graz Unstimmigkeiten mit der zuständigen Behörde.

Mobilitätsmanagement – ein Tool für kindergerechte Mobilität - Gedanken, Ideen und Modellprojekten zu kinderfreundlichen und zukunftsfähigen Mobilitätszugängen

Miriam Vanicek, Klimabündnis Österreich, klimaaktiv mobil Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen

Wir laden Sie herzlich ein! Lassen Sie sich inspirieren von Gedanken, Ideen und Modellprojekten zu kinderfreundlichen und zukunftsfähigen Mobilitätzugängen.

Bild: Melissa Leicht/Klimabündnis Österreich

- Seit 2005 gibt es klimaaktiv mobil Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen.
- Über 500 Bildungseinrichtungen in ganz Österreich wurden über ein Schuljahr lang zu Klimaschutz und Mobilität begleitet.
- Pädagoginnen und Pädagogen erhalten Unterstützung durch eine klimaaktiv mobil – Mobilitätsberatende

Wie funktioniert das Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindergärten?

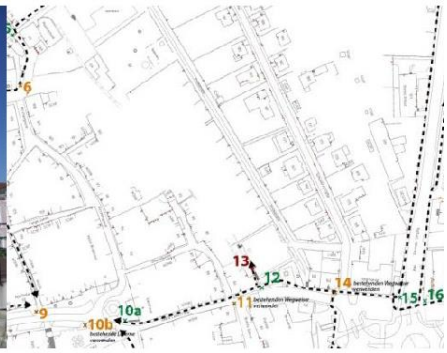
Wer macht mit? Was sind die Beweggründe für Bildungseinrichtungen ein Mobilitätsmanagement umzusetzen?

Welche Aktivitäten und Motivationsmodelle gibt es?

Erfahren Sie mehr über erprobte Bewusstseinsbildungs-Packages.

Touristisches Leitsystem für die Stadt Weitra

DI[in] Margarethe Staudner, komobile w7 GmbH



Die Stadt Weitra (NÖ) ist stolz darauf die älteste Braustadt Österreichs (seit 1321) zu sein. Dieses Jahr, 2021, wird das 700jährige Jubiläum als Braustadt gefeiert. Für diesen Anlass wurde ein neues touristisches Leitsystem errichtet. Dieses soll den Gästen, die mit dem Ort nicht vertraut sind, die notwendige Orientierung bieten und sie entlang attraktiver Routen zu den touristisch relevanten Orten leiten. Komobile wurde von der Stadtgemeinde Weitra und der NÖ Wirtschaftsagentur ecoplus mit der Konzeption des Leitsystems beauftragt. Dieses umfasst sowohl die Wegweisung für Gäste, die zu Fuß unterwegs sind, als auch ein Parkleitsystem für mit dem Pkw anreisende Gäste und für Reisebusse.

Das touristische Leitsystem soll dazu beitragen, die vorhandene touristische Infrastruktur aufzuwerten. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Ankunftssituation („Welcome-Situation") der Gäste gelegt, damit sich diese vom ersten Moment des Ankommens gut durch die Stadt geleitet fühlen. Mithilfe von Branding, wie dem Logo und der Farbwahl, wird ein Wiedererkennungswert der Elemente des Leitsystems erzeugt. Wesentlich war auch eine Reduktion der vorherigen Beschilderung, die nicht einheitlich und dadurch teilweise unübersichtlich war.

Im Rahmen der Konzeption des Leitsystems wurden in einem Stakeholderworkshop die Ankunftsorte der Gäste (im MIV, ÖPNV, per Rad, zu Fuß – etwa im Zuge einer Wanderung) sowie die points of interest (POIs) bestimmt und die Idealrouten zwischen ihnen festgelegt. Ebenfalls wurden die Elemente des Leitsystems (Pfeilwegweiser, Infotafeln und Infopoints) sowie deren Inhalte definiert. Als Grundlage für die Reduktion der bestehenden Beschilderung wurde der Schilderbestand fotografisch und planlich dokumentiert und in einem Katalog beschrieben.

Ergebnis war ein Katalog mit allen Elementen des Leitsystems inkl. Inhalten und Standort jedes Elementes, sowie ein Bericht mit detaillierten Informationen zu den nächsten Schritten. Diese bildeten zusammen die Grundlage für die Förder-einreichung der Stadtgemeinde für die Umsetzung des Leitsystems. Die grafische Gestaltung des Leitsystems erfolgte durch die Gemeinde in Kooperation mit einem örtlichen Grafiker Das Leitsystem wurde im Frühjahr 2021 montiert.

Projekt „#WorstOfGehsteig goes Austria“

Benjamin Schemel, geht-doch.wien

Als zivilgesellschaftlich organisierter Verein ‚Geht-Doch‘, haben sich drei Youngsters diesen Sommer einem Projekt namens „#WorstOfGehsteig Goes Austria“ gewidmet. In diesem Projekt, welches schon im Juli diesen Jahres startete und noch bis Ende September andauert besuchten Benjamin, Simon und Lena (die drei hauptverantwortlichen Student_Innen aus Wien) insgesamt drei Landeshauptstädte, um Problemstellen des öffentlichen Raums für Zu Fuß Gehende aufzudecken und auf der neu dafür geschaffenen Website https://geht-doch-austria.at zu sammeln.

Sowohl in Linz, Graz als auch Innsbruck wurden so in den vergangenen Monaten insgesamt über ein Hundert ‚Lowlights‘ des öffentlichen Raums entdeckt und dokumentiert. Es wurde darüber hinaus mit lokalen Initiativen, Fußwegkoordinator_Innen, Stadtteilzentren wie auch Vereinen gesprochen, die ähnliche Ziele verfolgen. Ziel unseres Sommerprojekts war es, Bewusstsein in der Bevölkerung zu generieren, die lokale Bevölkerung auf die Problematik des ungerecht verteilten öffentlichen Raums hinzuweisen und einen Einblick in die Situation für Zu Fuß Gehende in den Landeshauptstädten zu bekommen.

Auf unserer Website sind weitere Details zu unseren Aktionen im öffentlichen Raum einsehbar, wie auch Bild- und Videomaterial veranschaulicht. Mithilfe von ‚Dotocracy‘, ‚Visionssammlungen‘ und Interviews versuchten wir, auch partizipative Elemente in das Projekt „#WorstOfGehsteig goes Austria“ zu inkludieren. Darüber hinaus wurden im Laufe der Abschlussphase (September 2021) auch Verkehrs- und Raumplaner der TU Wien zu unserem Projekt beigezogen, um eine #WorstOfGehsteig-Stelle in jeder Landeshauptstadt planerisch aufzuwerten und eine planerische Skizze zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit für Zu Fuß Gehenden zu zeichnen. Diese werden zu Projektende den politisch Verantwortlichen in den Städten überreicht, um eine planerische Umgestaltung zu bewirken.

Auf der WalkSpace Konferenz im Oktober diesen Jahres wollen wir unseren finalen Projektbericht präsentieren, unsere Eindrücke darlegen wie auch die Wünsche der lokalen Bevölkerung in einer interaktiven Session an einem Speed-Dating Tisch am ersten Konferenztag (6.10.2021) präsentieren.

Mittwoch, **6. Oktober 2021**

PLENARVORTRÄGE

PLENUM - Good-Practice Salzburg

Klima- und Energiestrategie des Landes Salzburg 2030 & Masterplan Gehen Land Salzburg - ein Wegweiser für Gemeinden

DI[in] Gerlinde Born, Mag. Peter Weissenböck, Land Salzburg, Verkehrsplanung

„Masterplan Gehen" ein Wegweiser für die Gemeinden Land Salzburg

Das Land Salzburg, als Mitveranstalter der Fußgängerkonferenz 2021, ist bestrebt, für möglichst alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gute und sichere Rahmenbedingungen zu schaffen. Mit dem Masterplan Gehen sollen die Gemeinden unterstützt werden, das Thema „Zu-Fuß-Gehen" vertieft zu betrachten und die Bedingungen für die Fußgängerinnen und Fußgänger Schritt für Schritt zu verbessern. Gelingt dies, so entsteht eine Win-Win-Situation, weil einerseits das „Zu-Fuß-Gehen" gesund, kostenlos, für (fast) alle möglich und kommunikativ ist, andererseits ist das Gehen energiesparend, braucht wenig Platz, kommt der Umwelt zugute und unterstützt auch die Wirtschaft vor Ort.

Das Land Salzburg betreibt eine ambitionierte Klimapolitik, festgelegt durch Ziele und Maßnahmen im Masterplan Klima + Energie 2030. Für die Zielerreichung (minus 50 % Treibhausgase) spielt die zukünftige Mobilität eine große Rolle. Die aktive Mobilität (Gehen, Radfahren) ist dabei ein wichtiger Baustein. Eine gute und insbesondere sichere fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs hat dabei eine große Bedeutung. Am Beginn und am Ende aller Wegeketten steht der Fußweg, auch wenn es nur der kurze Weg vom Parkplatz ans Ziel ist.

Der Masterplan Gehen richtet sich vornehmlich an die Gemeinden (mit Ausnahme der Stadt Salzburg – diese verfügt über einen eigenen Masterplan Gehen), da diese die Hauptverantwortung für die Fußgängerinnen und Fußgänger haben. Insbesondere sollen Gemeinden angesprochen werden, in denen aufgrund ihrer Größe und Struktur viele Alltagswege fußläufig zurückgelegt werden können.

© Stadtgemeinde Bischofshofen

Bei der Planung und Errichtung der Fußgängerinfrastruktur ist eine möglichst intuitive und barrierefreie Weggestaltung zu beachten. Die eigenständige Mobilität beginnt mit dem Zu-Fuß-Gehen und endet meist auch damit.

Der Masterplan Gehen bietet ein Paket an Instrumenten zur Sicherung, Verbesserung und Neugestaltung der Flächen für Fußgängerinnen und Fußgänger im öffentlichen Raum und stellt damit eine Grundlage für eine fußgängerfreundliche Raumentwicklung dar. Dies kann mit dem Einsatz unterschiedlicher Instrumente erfolgen.

© FußgängerInnen:Werkstatt Oberndorf

Die in den Fußgängerkonzepten erarbeiteten Maßnahmen sollen möglichst zeitnah in die Umsetzung kommen und können zur Förderung durch den klima:aktiv Fonds eingereicht werden.

Pilothaft wurde beispielsweise in der Stadtgemeinde Oberndorf die „Fußgängerinnen Werkstatt“ initiiert, die ein Instrument des Masterplans darstellt. Die beiden weiteren Gemeinden, die im Zuge der Konferenz vorgestellt werden, sind die Marktgemeinden Grödig und Tamsweg. Während in Tamsweg schon ein Großteil der geplanten Begegnungszonen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erfolgreich umgesetzt wurde, wird in der Gemeinde Grödig für einen bestimmten Abschnitt entlang einer Landesstraße im Hauptort gerade ein Planungsprozess durchgeführt. Im Vorfeld soll dazu u.a. mit Hilfe eines Fußgängerchecks festgestellt werden, welche Maßnahmen für die zukünftige Verkehrsabwicklung am zielführendsten sind. Der Fokus liegt dabei auf den Fußgängerinnen, und hier wiederum insbesondere bei Schülerinnen und Schülern sowie bei älteren Personen.

Der Masterplan Gehen bietet den Gemeinden verschiedene Formate, die je nach Betrachtungstiefe und Betrachtungsgegenstand angewendet werden können. Viele Gemeinden haben bereits Maßnahmen für den Fußverkehr umgesetzt, die im Masterplan Gehen dargestellten Beispiele geben dazu einen Einblick.

Der Masterplan Gehen soll die notwendige Transformation im Mobilitätsbereich unterstützen und mit vielen kleinen Schritten in den Gemeinden einen Beitrag zur Minimierung des ökologischen Fußabdruckes leisten.

PLENUM - Good-Practice Salzburg

Masterplan Gehen Stadt Salzburg

Michael Schwifcz, MSc, Stadt Salzburg, Stadtplanung und Verkehr

Das Gehen als natürlichste Mobilitätsform findet in der Wahrnehmung des Verkehrs immer noch zu wenig Berücksichtigung. Gehen hat allerdings als Zubringer zu anderen Verkehrsmitteln wie dem KFZ (Weg zum Parkplatz im öffentlichen Straßenraum) oder dem öffentlichen Verkehr (Fußweg zur Haltestelle) eine immens wichtige Funktion. Auch die komplett zu Fuß zurückgelegten Wege (Freizeit und Alltagswege) sind aufgrund der COVID19-Pandemie deutlich gestiegen. Um diesen Trend zu unterstützen, das Straßennetz der Stadt Salzburg zu entlasten und den Umweltverbund zu stärken, wurde durch den Gemeinderat der Stadt Salzburg im Sommer 2021 der „Masterplan Gehen" beschlossen. Mit den im Masterplan beschriebenen Maßnahmen soll die aktive Mobilität in der Stadt Salzburg nachhaltig gefördert und damit die Grundlage für eine Stärkung des Umweltverbunds geschaffen werden. Zusätzlich stellt der „Masterplan Gehen" auch einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der im Masterplan „Klima + Energie 2030" des Landes und des „Masterplans Mobilität" des Bundes festgeschriebenen Ziele dar und ist der erste Masterplan für das Gehen in einer österreichischen Landeshauptstadt.

Im Rahmen des Masterplans wurden 37 Einzelmaßnahmen
in sieben Handlungsfeldern definiert:

1. Fußverkehrsinfrastruktur
2. Stadt der kurzen Wege – Fußverkehrsfreundliche Stadt und Raumplanung
3. Information und Bewusstseinsbildung
4. Neue Mobilitätskultur
5. Die Zukunft des Fußverkehrs aktiv mitgestalten
6. Stärkung des öffentlichen Verkehrs
7. Verantwortlichkeiten und Monitoring

Zusätzlich wurden im Rahmen des Masterplans zehn Leitprojekte im Grundsatz mitbeschlossen, mit welchen die 37 Maßnahmen für die Bevölkerung sichtbar gemacht werden sollen. Zu den Leitprojekten zählen u.a. die Neugestaltung der Innenstadtdurchfahrt (Münzgasse, Bügerspitalgasse, …), eine Schulstraße in der Augustinergasse und ein Fußgänger*innenleitsystem. Die Leitprojekte sollen kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden und werden mit weiteren Projekten in der gesamten Stadt ergänzt werden.

PLENUM - (Inter-) Nationale Good-Practice

Sharing ermöglichen – hindernisfreie Räume sicherstellen“: Basels Strategie für attraktiven Fußverkehr und Mikromobilität

Martin Dolleschel, Amt für Mobilität, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt (CH)

Basel ist eine sehr dichte Stadt mit begrenztem Raum. Die Wirtschaft boomt und die Bevölkerung wächst und dementsprechend steigt auch das Verkehrsaufkommen. Platzsparenden Transportmitteln und Fortbewegungsarten, wie dem öffentlichen Verkehr, Fuss- und Radverkehr sowie den geteilten Mobilitätsangeboten kommt daher eine besondere Bedeutung zu.

In Basel gibt es eine grosse Anzahl an Mikromobilitätsangeboten, darunter E-Bikes, E-Scooter und leichte Elektrofahrzeuge. Gleichzeitig wird in Basel in der zweiten Jahreshälfte 2021 ein grosses Fahrradverleihsystem mit 2000 Leihfahrzeugen in Betrieb genommen. Diese Angebote wirken sich auf die Nutzung des öffentlichen Raums aus. Basel muss dabei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Vorzügen der Sharingangebote und den Bedürfnissen an den öffentlichen Raum, wie hindernisfreie Gehwege, finden.

Aus diesen Gründen hat Basel Regeln entwickelt, die sowohl einen liberalen Sharingmarkt einfach und ohne viele Vorschriften ermöglichen und gleichzeitig Sicherheit und Ordnung gewährleisten. Mit diesem Vorgehen konnte die Stadt in den letzten Jahren einen weitgehend reibungslosen Betrieb ohne grössere Probleme gewährleisten. In bestimmten Bereichen der Stadt werden Überlegungen angestellt, um Parkplätze ausschliesslich für Sharinganbieter bereitzustellen. Am Bahnhof Basel SBB, dem grössten Bahnhof der Stadt, sind solche Parkplätze bereits eingerichtet. Dennoch steigt der politische Druck, Sharingangebote stärker zu regulieren.

Daher identifiziert Basel auch weitere Lösungsansätze, einschließlich IT-basierter Überwachung. Die kürzlich eingeführte Plattform „Vianova City Scope“ integriert alle Sharinganbieter und stellt die Einhaltung der Basler Vorschriften sicher. Mit dem Tool können Gebiete eingerichtet werden, in denen die Sharingangebote vollständig unterbunden oder zumindest eingeschränkt werden – wie z.B. Fussgängerzonen oder Parks und verkehrsberuhigte Bereiche. Dies gewährleistet attraktive und sichere Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Darüber hinaus ermöglicht es die Plattform, die Bewertung von verkehrlichen Effekten und Mobilitätsbedürfnissen vorzunehmen und beispielsweise Mobilitätshubs einzurichten.

Auf dieser Grundlage wird Basel seine künftige Strategie zum Umgang mit den verschiedenen Arten der geteilten Mobilität als integraler Bestandteil des gesamten Verkehrssystems ableiten. Damit können wir sowohl die Vorzüge der Mikromobilität nutzen ohne andere nachhaltige Fortbwegungsarten einzuschränken. Wir möchten gern unsere Erfahrungen präsentieren, damit andere Städte von unseren neuen Erkenntnissen profitieren können.

PLENUM - (Inter-) Nationale Good-Practice

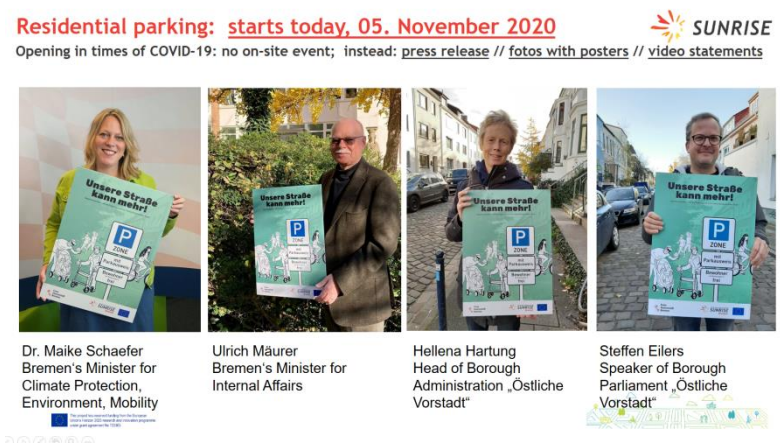
Straßenraum ist mehr als nur Parkraum - Bremer Quartiersplanungen als Baustein der Mobilitätswende

Michael Glotz-Richter, Stadt Bremen (D)

Wie in vielen Städten ist auch in Bremen Straßenraum ein knappes Gut, das vielen Ansprüchen gleichzeitig gerecht werden soll: von Aufenthalt- und Spielraum, nachbarschaftlicher Kommunikation über Grün und Klimaanpassung bis eben zu verschiedenen verkehrlichen Funktionen. Auch wenn die ‚Fahrradstadt' Bremen insgesamt rund 50% aller Wege mit den aktiven Modi Fuß- und Radverkehr aufweist, so ist der Platzanspruch der in den Quartieren parkenden Fahrzeuge ein sprichwörtlicher großer und auch emotional belegter Konflikt.
Mit den Fahrradmodellquartieren als auch der SUNRISE-Nachbarschaft wurden hier neue Wege beschritten, Wohnumfeldqualität und die verschiedenen verkehrlichen Belange zukunftsorientiert neu auszubalancieren.

Während das Fahrradmodellquartier Ellener Hof zeigt, das auch in peripheren Lagen ein Neubaugebiet von vornherein auf nachhaltige Mobilität ausgerichtet werden kann, ist das andere Fahrradmodellquartier in der Bremer Neustadt ein Bestandsgebiet. Mittlerweile sind hier 12 Straßen mit rund 2,5 km Länge als die erste deutsche Fahrradzone ausgewiesen, also das Vorrang für das Fahrrad und „Gaststatus" für das Auto. Über 600 neue Fahrradparkmöglichkeiten reorganisieren das Fahrradparken in den Straßen, Überwege und Kreuzungsbereiche werden freigehalten.

Das SUNRISE Quartier in der östlichen Vorstadt – ebenfalls ein Bestandsquartier - zeigte viel Behinderungen sowohl für den Fußverkehr als auch für Mülllabfuhr (und im Zweifelsfall auch die Feuerwehr) durch abgestellte PKW. In einem umfangreichen kommunikativen Prozess wurde das politisch sensible Ordnen des Parkens angegangen. Gleichzeitig wurden Carsharing Angebote im Quartier ebenso ausgebaut wie auch Lastenrad-Sharing. Insgesamt wurden im SUNRISE Quartier so rund 1600m Gehweg wieder uneingeschränkt begehbar.
Carsharing spielt in Bremen eine große Rolle, um den Straßenraum zu entlasten. Die aktuell über 20.000 Nutzerinnen und Nutzer haben über 6.000 eigene Autos durch die Dienstleitung Carsharing ersetzt – was aneinandergereiht rund 30 km Straßenraum entspricht.



Ausbau des ÖPNV, vor allem aber die Förderung des Fuß- und Radverkehrs brauchen auf Quartiersebene ihren Platz, was durch ein gutes und vor allem verlässliches Carsharing Angebot unterstützt wird. Kommunikation dazu ist ein unverzichtbarer Baustein – trotzdem müssen die Konflikte zu unterschiedlichen Nutzungserwartungen bewältigt werden.

Links:
www.sunrise-bremen.de | https://www.bremen.de/leben-in-bremen/fahrradstadt/radprojekte
www.bremen-bewegen.de

PLENUM - (Inter-) Nationale Good-Practice

Auf die Füße! Fertig Los!
Wie Stadtentwicklung anders geplant werden muss

DI[in] Annegret Michler, Die Stadtentwickler GmbH

Planung für Fußgänger wird in der Siedlungsentwicklung häufig vernachlässigt. Doch der Wunsch und das Bedürfnis danach wächst von Seiten der Bürgerschaft.

Annegret Michler beschäftigt sich seit 2003 intensiv mit diesen stadtplanerischen Fragestellungen und seit 2015 auch planend und projektierend in zahlreichen Städten und ländlichen Gemeinden, u.a. Dachau, Landsberg, Mitterteich oder Bad Tölz.

In unterschiedlichen kurzfristigen Aktionen und fasst experimentellen Erprobungen tastete sich die Stadtplanerin mit ihrem Büro DIE STADTENTWICKLER in die Umsetzung von strategischen Stadtentwicklungsprojekten sowie auch in deren konkrete Umsetzungen vor. Grundlage des Arbeitens war eine intensive Beteiligung und Vernetzung mit der jeweiligen Stadtgesellschaft bzw. Bürgerschaft äußerst wertvoll bzw. fast unabdingbar. Basis dieses planerischen Arbeitens für eine attraktivere und bequemere Umgebung für Fußgänger war zunächst die Schärfung der Wahrnehmung auf alte Orientierungspunkte in gewachsenen Städten wie auch auf neue in sogenannten modernen Siedlungsgebieten (Plätze, Grünanlagen, Aussichtspunkte, Flaniermeilen), um so Anlass und Ausgangspunkte für neue Fußwege zu schaffen, um so die „subjektive Energiebatterie“ der Fußgänger wieder aufzuladen und eine Alternative zum MIV zu bieten. Hierbei standen bei den Konzepten zum Umbau einer Stadt mit fußgängerfreundlicher Umgebung auch wieder der Blick auf die Gestaltungsprinzipien der historischen Städte bedeutungsvoll und unerlässlich.

Da die Referentin erkrankt ist, kann ihr übersendeter Beitrag nachgesehen werden: https://youtu.be/Xf2Ah-jwRMs

Mittwoch, **6. Oktober 2021**

WORKSHOP A
Mobilität der Zukunft – Stakeholder Befragung, Sektorkopplung Gesundheit & Mobilität

Stakeholderbefragung - Sektorkopplung Mobilität und Gesundheit

DI[in] Natasa Hodzic-Srndic, AustriaTech / N.N., BMK, FGÖ, BOKU

Um Synergien zwischen den Bereichen Gesundheit und Mobilität zu schaffen kooperiert das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, unterstützt durch die AustriaTech und das Umweltbundesamt, mit dem Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, und dem Fonds Gesundes Österreich unterstützt durch die Universität für Bodenkultur Wien.

Das zentrale, sektorübergreifende Thema bildet die „aktive Mobilität". Die Relevanz für die Gesundheit zeigt sich in einer Zunahme der Alltagsbewegung in unserer von Bewegungsmangel gekennzeichneten Gesellschaft; aus verkehrspolitischer Sicht dominiert das Ziel der Verschiebung des motorisierten Verkehrs hin zum Umweltverbund und damit einhergehenden sinkenden CO2- und Luftschadstoffemissionen, Lärm und Unfällen. Relevante Fragestellungen und Lösungsansätze müssen im Rahmen einer multidimensionalen Betrachtung geeignete Siedlungs- und Sozialstrukturen, Verkehrsmittel- und -systeme und deren Verbesserung und Verknüpfung, die Ausgestaltung der physischen Infrastruktur und die notwendige Transformation des öffentlichen Raums ebenso wie geeignete Anreizsysteme und notwendige Rahmensetzungen im Bereich der Politikmaßnahmen adressieren. Diese Zusammenhänge werden zwar im Sinne von „Health in all Policies" in nationalen Mobilitäts-, Gesundheits- und Bewegungsstrategien aufgegriffen, eine koordinierte intersektorale Zusammenarbeit und Vorgehensweise zwischen den Sektoren Gesundheit, Verkehr, Umwelt und Sport sind zum derzeitigen Stand allerdings noch nicht etabliert.

Um die vollen Potenziale zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr sowie der Österreichischen Gesundheitsziele im Themenkomplex Mobilität und Gesundheit heben zu können und Synergien in der Politik, Forschung und Umsetzung effizient zu nutzen, gilt es intersektorale Strukturen zu schaffen, unterschiedliche AkteurInnen einzubinden und koordinierte Vorgehensweisen zu entwickeln.

Aufbauend auf bestehende Strategien (z.B. Masterplan Radfahren, Masterplan Gehen, Nationaler Aktionsplan Bewegung) sowie den Erkenntnissen aus dem Forschungsförderungsprogramm Mobilität der Zukunft (MdZ) wurden weiterführende Aktivitäten wie „Mobilität und Gesundheit integriert innovieren[1]" sowie das jährliche Intersektorale Vernetzungstreffen (Fonds Gesundes Österreich) zu einer Intersektoralen Arbeitsgruppe „Sektorkopplung Gesundheit & Mobilität" zusammengefasst, um gemeinsam die sektorübergreifende Zusammenarbeit voranzutreiben.

Im Rahmen einer Online-Umfrage (02/2021-03/2021) wurden FachexpertInnen, VerantwortungsträgerInnen und weiteren AkteurInnen befragt, um Erfahrungen, Beispiele, Potenziale und Ideen zu sammeln, die als Ausgangspunkt für die nächsten Schritte dienen sollen. Die Inhalte der Umfrage reichen von einer allgemeinen Bestandserhebung, in welchen Sektoren und Themenbereichen es bereits intersektorale Zusammenarbeit gibt, über Hürden und Barrieren, die einer intersektoralen Zusammenarbeit entgegenstehen. Zusätzlich wurden Ansatzpunkte und Strategien zur Förderung aktiver Mobilität erhoben, sowie konkrete Maßnahmen, um gesunde, aktive Mobilität zu ermöglichen.

Zusätzlich zur Stakeholderbefragung wird das Thema „aktive Mobilität" aktuell in anderen Aktivitäten wie zum Beispiel in der Forschungsagenda FTI-Strategie Mobilität 2040, dem Nationalen Aktionsplan Bewegung (NAP.b), welcher gerade überarbeitet wird, behandelt. Außerdem ist unter anderem die Ausschreibung einer Stiftungsprofessur „Aktive Mobilität im handlungsfeldübergreifenden Kontext Umwelt/Klimawandel, Gesundheit und Wirtschaft" geplant, die Interessensbekundungen dazu laufen bereits.

[1] https://mobilitaetderzukunft.at/resources/pdf/broschueren/MobilitaetGesundheit_Positionspapier_v2_barrierearm.pdf

ACtNow - Allianz Aktive Mobilität

Eva Westermeier, MSc., Trafficon

Im Forschungsprojekt ActNow wird national und international erstmalig ein digitales Werkzeug entwickelt, das (1) auf Unternehmensebene das Potenzial für aktive Mobilität der ArbeitnehmerInnen auf Arbeitswegen aufzeigt, (2) den ArbeitnehmerInnen Alternativen und Optimierungsmöglichkeiten für ihre Alltagswege kommuniziert und sie (3) für die Wirkung des eigenen Mobilitätsverhaltens auf die Umwelt und (4) auf die eigene Gesundheit bzw. ggf. die Gesundheit der eigenen Kinder sensibilisiert.

Das Projekt ActNow wird von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft FFG und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Rahmen der Förderschiene „Mobilität der Zukunft" (MdZ / 15. Ausschreibung / 2020) gefördert.

AUSGANGSLAGE

Bislang erwiesen sich die meisten Versuche, das Mobilitätssystem nachhaltiger zu gestalten, als Serie von Einzelmaßnahmen, die lediglich zu wenig substanziellen Änderungen führten. Dadurch bleiben die Wirkungen insgesamt zu gering, potenzielle Synergien zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen (z.B. Mobilitäts-, Umwelt- und Gesundheitssektor) ungenutzt und Interventionen relativ ineffizient. Aus Vorprojekten zu ActNow liegen innovative Ergebnisse aus vielen relevanten Bereichen vor: Der Pendelmobilität, des Mobilitätsmanagements und der Gesundheitsförderung, der Förderung aktiver Mobilität bei Kindern bzw. auf Kinderbegleitwegen, sowie Werkzeuge und Modelle für evidenzbasierte Planung und Politik. ActNow greift den großen Bedarf einer synergetischen Zusammenführung dieser Ansätze und die Überführung in marktnahe Produkte und Services auf, um damit eine nachhaltige und gesundheitsfördernde Mobilitätsverhaltensänderung zu erreichen.

ZIELSETZUNGEN

Das Projekt ActNow adressiert Arbeitswege samt den damit häufig verbundenen Kinderbegleitwegen und den daraus entstehenden Einfluss auf die gesamte Personenmobilität unter Nutzung evidenzbasierter Planungstools. ActNow verfolgt somit einen innovativen, systemischen Ansatz zur Förderung des Umstiegs auf emissionsarme, energiesparende Fahrgemeinschaften, wo ein Umstieg auf aktive Mobilität bzw. den Umweltverbund nicht möglich bzw. nicht zumutbar ist. Ziel von ActNow ist es, Potenziale aktiver und nachhaltiger Mobilität für das Individuum, für Unternehmen und Gemeinden darzustellen und die Grundlage für evidenzgestützte Beiträge zur Erreichung nationaler Umwelt-, Klimaschutz- und Gesundheitsziele zu leisten. Mit ActNow entstehen somit sowohl betriebs- als auch volkswirtschaftlich positive Wirkungen, die bereits in den Vorprojekten von ActNow quantifiziert wurden. Auf individueller Ebene werden über ActNow positive gesundheitliche Wirkungen angestrebt.

VORGEHENSWEISE

In ActNow wird national und international erstmalig ein digitales Werkzeug entwickelt, das (1) auf Unternehmensebene das Potenzial für aktive Mobilität der ArbeitnehmerInnen auf Arbeitswegen aufzeigt, (2) den ArbeitnehmerInnen Alternativen und Optimierungsmöglichkeiten für ihre Alltagswege kommuniziert und sie (3) für die Wirkung des eigenen Mobilitätsverhaltens auf die Umwelt und (4) auf die eigene Gesundheit bzw. ggf. die Gesundheit der eigenen Kinder sensibilisiert. Kernstück des Projekts ist ein webbasiertes Tool für das betriebliche Mobilitäts- und Gesundheitsmanagement, das im Rahmen

umfangreicher Testräume in mehreren Unternehmen bzw. Gemeinden zum Einsatz kommt. Bereits in der Projektlaufzeit wird das Tool hinsichtlich tatsächlicher Wirkungspotenziale evaluiert. Im Projekt ActNow werden somit in innovativer Weise erstmalig Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM), Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) und evidenzbasierte Planung gesamtheitlich betrachtet und Synergien genutzt, um Entwicklungen in Richtung nachhaltiger Mobilität voran zu bringen. Neben MitarbeiterInnen und Unternehmen wird auch die öffentliche Hand in einem strukturierten Prozess eingebunden, damit infrastrukturelle, regulatorische und fördertechnische Voraussetzungen für aktive Arbeitswege bestmöglich bereitgestellt werden können.

PROJEKTTEAM

Im Rahmen von ActNow sollen relevante Erkenntnisse und Lösungen aus Vorprojekten erweitert sowie auf neue Anwendungsfelder übertragen, im praxisrelevanten Umfeld erprobt und hinsichtlich tatsächlicher Wirkungspotenziale evaluiert werden. Damit soll eine dauerhafte Etablierung neuer Produkt- und Dienstleistungsportfolios in der gesellschaftlichen bzw. unternehmerischen Praxis geschaffen werden: (1) Vorprojekte (GISMO, kids2move, MobilityIntegrator etc.) (2) ActNow (3) Feldanwendung inkl. Monitoring und Evaluierung (4) Marktstart nach Projektende. Die wissenschaftlichen Partner in ActNow übernehmen hier in erster Linie die Schnittstelle zu den Vorprojekten bzw. das Monitoring inkl. Evaluierung. Mit dem IHS ist hier ein Partner in ActNow, der nicht in Vorprojekten involviert gewesen ist und so eine möglichst neutrale Rolle einnehmen kann. Die Partner garantieren eine breite Ausrollung von ActNow, bereits in der Projektlaufzeit, aber vor allem auch zum Marktstart nach Ende des Projekts. Hier ist neben der IBG, einem der größten Unternehmen im Bereich des betrieblichen Gesundheitsmanagements in Österreich (mit über 85.000 betreuten ArbeitnehmerInnen), dem Klimabündnis Österreich (u.a. mit mehr als 1.600 Klimabündnisbetrieben) und komobile die AUVA zu nennen. Über die AUVA und die dort laufenden Beratungen in Betrieben in Österreich, können über 3,1 Millionen ArbeitnehmerInnen erreicht werden. Das Bindeglied zwischen Wissenschaft und Umsetzung bilden die Unternehmenspartner unter der Projektleitung der netwiss OG, über die z.B. das Policy Board organisiert wird. In der folgenden Graphik sind alle Projektpartner dargestellt.

POLICY BOARD

Ziel im Rahmen von ActNow ist es, einen substanziellen Beitrag u.a. zu den Klimazielen, Gesundheitszielen etc. der Bundesregierung im Speziellen bzw. der Gesellschaft im Allgemeinen zu leisten. Um hier bestmögliche Ergebnisse erreichen zu können, wird das Projekt ActNow von einem breit angesetzten, intersektoralen Policy Board begleitet. Diese Begleitung erfolgt bidirektional – einerseits vom Policy Board in Richtung ActNow, andererseits jedoch auch vom Projekt zum Policy Board. Im ersten Zugang ist es das Ziel, die Erfahrungen, Ideen und Lösungsansätze der Mitglieder des Policy Boards in ActNow einfließen zu lassen. Damit sollen die Ergebnisse möglichst nahe an den Bedürfnissen der Zielgruppen bzw. am gegebenen Rahmen sein, um optimal nach Projektende in den Markt gehen zu können. Der zweite Zugang soll am derzeit gegebenen Rahmen ansetzen – dies umfasst u.a. gesellschaftliche, politische, infrastrukturelle, rechtliche, steuerliche und verkehrliche Rahmenbedingungen. Ziel ist es hierbei, gemeinsam mit den Mitgliedern des Policy Boards, Maßnahmen und Lösungen auszuarbeiten, die den Hebel von ActNow deutlich vergrößern würden, um damit eine erheblich größere verkehrliche Wirkung erzielen zu können.

EFFECTS - Intersektorale Wirkungsimplikationen und Potentiale aktiver Mobilität

Dr.in Alexandra Anderluh, FH St. Pölten GmbH

Aktive Mobilität hat seit dem Beginn des neuen Millenniums sowohl im Bereich der Verkehrsforschung, als auch in der Verkehrspolitik enorm an Bedeutung gewonnen. Nicht zuletzt klimapolitische Ziele drängen da-rauf, das durch Motorisierung geprägte Verkehrssystem zu überdenken. Auch die Bedeutung regelmäßiger körperlicher Aktivität für die Gesundheit ist vielfach belegt.
Eine Verlagerung von (kurzen) Wegen auf aktive Modi, d.h. insbesondere Rad- und Fußverkehr bringt somit in unterschiedlichsten Sektoren positive Effekte mit sich: Zusätzlich zu den verkehrlichen/ökologischen Vorteilen wirkt aktive Mobilität positiv auf die Gesundheit und bringt positive wirtschaftliche Effekte mit sich. Aktive Mobilität wirkt damit in allen drei Hauptdimensionen der Nachhaltigkeit – ökologisch, ökonomisch und sozial positiv. Doch obwohl die Zusammenhänge zwischen aktiver Mobilität und Gesundheits- bzw. Wirtschaftssystem auf den ersten Blick klar vorliegen, werden sie noch nicht in ausreichendem Maße in bestehenden Strukturen sowie dazugehörenden politischen Prozessen widergespiegelt. Da ein großer Anteil des durch aktive Mobilität entstehenden Nutzens in anderen Sektoren (Wirtschaft/Gesundheit) generiert wird, die die Förde-rung aktiver Mobilität nicht primär zum Ziel haben, ist es erforderlich, aktive Mobilität als intersektorales Thema synergetisch zwischen den einzelnen Politikbereichen zu positionieren.
Das Projekt EFFECTS strebt folgende drei übergeordnete Ziele an:

1. Identifikation und Formalisierung der direkten und indirekten fachspezifischen Wirkungszusammen-hänge zwischen aktiver Mobilität (Rad- und Fußverkehr) und den Sektoren Gesundheit und Wirtschaft.
2. Evidenzbasierte, quantitative Ableitung des österreichweiten Gesamtbildes aller verkehrlichen, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Effekte unterschiedlicher Entwicklungsszenarien aktiver Mobilität auf Basis der Wirkzusammenhänge und bestehender Methoden und Modelle.
3. Aufbereitung der sich daraus ergebenden Implikationen als Argumentations- und Wissensbasis für (FTI-)politische Prozesse zwecks sinnvoller intersektoraler Verknüpfung/Kooperation bestehender Politik- und Verwaltungsbereiche sowie der Ableitung neuer Rahmensetzungs-, Lenkungs-, Steuerungs-mechanismen und Forschungsbedarfe.

Der Hauptnutzen liegt in der Erarbeitung einer sektorenübergreifenden, fundierten, datenbasierten Entscheidungsgrundlage hinsichtlich Dimensionen, Wirkrichtungen und Effekten zwischen aktiver Mobilität, dem Gesundheitsbereich und der Wirtschaft. Die damit geschaffene Argumentationsbasis kann direkt im politischen Diskurs hinsichtlich des effizienten Einsatzes öffentlicher Gelder bzw. für die Diskussion von Kompetenz-, Beteiligungs- und Planungsprozessen mit weiteren von der Thematik tangierten Ministerien und Interessensvertretungen (Gesundheit, Wirtschaft) eingesetzt werden. Mit den daraus ableitbaren Handlungsempfehlungen, die Vorschläge zu Rahmensetzungen, Lenkungs- und Steuerungsmechanismen enthalten, wird somit ein wich-tiger Impuls zur nachhaltigen Neugestaltung des Verkehrssystems sowie der resilienteren Ausrichtung der Rad- und Fußverkehrsplanung unter Berücksichtigung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Perspektive geliefert.

Das Projekt EFFECTS wird gefördert bzw. finanziert im Rahmen des FTI-Programms Mobilität der Zukunft durch das Bundesministerium für Klimaschutz und von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt.

CATAPULT - Automatisierte und inklusive Mobilitätslösungen für Kinder und alte Menschen

Jannik Rieß, FACTUM Apptec Ventures GmbH

Auch wenn bedarfsorientierte Mobilitätslösungen zunehmend nutzerorientierter werden, ist die Inklusivität der Angebote oftmals keine Zielsetzung. Vor allem die Anforderungen und Bedürfnisse von vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen, wie Kindern, älteren Menschen und Menschen mit besonderen Bedürfnissen werden nicht zwingend berücksichtigt.

Im europäischen Forschungsprojekt CATAPULT stehen diese vulnerablen Verkehrsteilnehmer*innen im Fokus der Forschungsarbeit. Das Projektziel ist es, Empfehlungen für Policies zu erarbeiten, wie zukünftige automatisierte Mobilitätsdienstleistungen auch inklusiv werden können. Im Projekt wird ein co-kreativer Ansatz verfolgt. Gemeinsam mit Kindern, älteren Menschen und Menschen mit sensorischen und/oder physischen Beeinträchtigungen entwickelt das Forscher*innenteam automatisierte Mobilitätsangebote, die den Bedürfnissen dieser Zielgruppen entsprechen.

Um die Barrieren, Anforderungen, Treiber und Bedingungen der Zielgruppen und Stakeholder (politischen Entscheidungsträger*innen und Mobilitätsdienstleister*innen) zu erheben, kommen interaktive Formate zur Anwendung, wie qualitative Interviews oder ein speziell entwickeltes Serious Game.

Außerdem werden in Österreich und Schweden im Rahmen von Feldstudien bestehende automatisierte Busshuttles von den Zielgruppen hinsichtlich ihrer Inklusivität getestet. Hier stehen auch die Einbindung in das vorhandene Mobilitätssystem und die Fußgänger*innen-Freundlichkeit der automatisierten Angebote im Vordergrund.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen werden Policies für die Umsetzung eines inklusiven, vernetzten und nachhaltigen Mobilitätsangebotes abgeleitet sowie Schritt-für-Schritt Anleitungen für die tatsächliche Implementierung dieser Policies entwickelt.

Das Forschungsprojekt CATAPULT ist eine Kooperation der AustriaTech, Factum, dem schwedischen Forschungszentrum RISE und der Katholischen Universität in Leuven (Belgien). Das Projekt wird gefördert durch Mittel der Europäischen Kommission (JPI Urban Europe).

TuneOurBlock - Transforming urban quarters to human scale environments

Dr. DI Harald Frey, TU-Wien

Harald Frey, Ulrich Leth, Helmut Lemmerer (Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik), Johannes Müller (AIT Austrian Institute of Technology GmbH, Center for Mobility Systems), Florian Lorenz, Georg Wieser (studie LAUT), Ina Homeier (Stadt Wien MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung), Thomas Vith (Urban Innovation Vienna), Joshua Grigsby, Elena Mali (Smarter Than Car), Uta Bauer, Thomas Stein (Deutsches Institut für Urbanistik GmbH), Dirk von Schneidemesser (Institute for Advanced Sustainability Studies e.V.), Girina Holland (Changing Cities e.V.), Jernej Tiran (Research Centre of the Slovenian Academy of Sciences and Arts, Anton Melik Geographical Institute)

Das Superblock-Konzept – aufgeführt in Barcelonas städtischem Mobilitätsplan 2013-2018 (PMU, 2014) - ist eine urbane "transformatorische Intervention" (Zografos et al. 2020), die den städtischen Raum und die Mobilität auf menschlicher Ebene neu organisiert, während der öffentliche Raum für die Herausforderungen des städtischen Wandels zurückgewonnen wird (Nevens et al. 2013) und so der Übergang in Richtung Nachhaltigkeit und Dekarbonisierung vorangetrieben wird (BCE 2020). Superblöcke begrenzen die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV), während sie dem Fuß- und Radverkehr auf nicht-arteriellen Straßen Vorrang einräumen. Die entstehenden "urbanen Zellen" (Rueda, 2019) sind verkehrsberuhigt, und das Parken auf der Straße wird reduziert, um die Neugestaltung von Straßen als multifunktionale öffentliche Räume zu ermöglichen (von Schönfeld & Bertolsky, 2019). Gleichzeitig werden öffentliche Verkehrsmittel und Fahrradkorridore entlang der Randstraßen optimiert. Dies verbessert die allgemeine Begehbarkeit (Delso et al. 2018; Sandholzer et al. 2019) und induziert eine Verkehrsverlagerung innerhalb der Superblocks in Richtung Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel (Mueller et al. 2019). Gleichzeitig werden die Wege für die Anwohner verkürzt und die Attraktivität für lokale Einzelhändler und Unternehmen erhöht (Rueda, 2019). Somit sind Superblocks eine Mobilitätsinnovation, die mehrere Dimensionen des städtischen Lebens beeinflusst: nachhaltige Mobilität, Stadtbegrünung, öffentlicher Raum, Umweltqualität und öffentliche Beteiligung (Zografos et al. 2020).

Eine disruptive räumliche Innovation nach menschlichen Maßstäben und Kapazitäten für persönliche Mobilität – wie Barcelonas Superblock-Konzept – eröffnet Wege zu klimaneutralen, gesunden und widerstandsfähigen Städten, in denen zugängliche und verbundene Mikro-Nachbarschaften für Lebensqualität und Nachhaltigkeit sorgen. Bis heute gibt es eine Reihe von Superblock-Konzeptualisierungen in Städten in ganz Europa. Dennoch wurde das Konzept bisher noch nicht als Element eines nachhaltigen städtischen Mobilitätsplans (SUMP) außerhalb Spaniens umgesetzt.

Das Projekt TuneOurBlock untersucht effektive und übertragbare Richtlinien, Politikoptionen und Werkzeuge für die Implementierung von Superblöcken in verschiedenen städtischen Kontexten. Es validiert, internationalisiert und erweitert das Superblock-Konzept als politische Planungsstrategie für transformative urbane Anpassung. Nach einem prozessorientierten Ansatz untersucht TuneOurBlock Strategien zur Einbindung von Stakeholdern (Bürger, Behörden, Unternehmen) und erforscht praktische Schritte für den Implementierungsprozess (z.B. Zeitvorgaben, Ressourcen). Diese Strategien werden in zwei Urban Living Labs (ULL) in Wien und Berlin und in Zusammenarbeit mit Partnern in Slowenien und Rumänien getestet. TuneOurBlock bietet Empfehlungen für die Implementierung von Superblocks in europäischen Städten und allgemeines Wissen, wie man effektiv an transformative urbane Interventionen herangeht. Ein starkes Verbreitungspaket transferiert die Ergebnisse an politische Entscheidungsträger, kommunale Verwaltungen, Wissenschaft, den privaten Sektor und die Zivilgesellschaft.

Literatur:

BCE (2020), Barcelona and the Climate Emergency – Change of Urban Model. Ajuntament de Barcelona, https://www.barcelona.cat/emergenciaclimatica/en/change-urban-model Accessed date: 9 March 2020

Delso, J., Martín, B., Ortega, E., (2018) A new procedure using network analysis and kernel density estimations to evaluate the effect of urban configurations on pedestrian mobility. The case study of Vitoria –Gasteiz. In: Journal of Transport Geography 67, 2018

Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M., Andrés, D., Ballester, J., Bartoll, X., Daher, C., Deluca, A., Echave, C., Milà, C., Márquez, S., Palou, J., Pérez, K., Tonne, C., Stevenson, M., Rueda, S., Nieuwenhuijsen, M. (2019). Changing the urban design of cities for health: The superblock model. In: Environment International, Volume 134, 2020, 105132.

Nevens, F., Franzeskaki, N., Gorissen, L., Loorbach, D., (2013). Urban Transition Labs: co-creating transformative action for sustainable cities. In: Journal of Cleaner Production 50 (2013) 111-122

PMU (2014). Plan de Movilidad Urbana en Barcelona. Ajuntament de Barcelona, www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documents/pmu_sintesi_catala.pdf Accessed date: 9 March 2020

Rueda, S. (2019). Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case. In: Nieuwenhuijsen, M., Khreis, H. (ed.). Integrating Human Health into Urban and Transport Planning. https://doi.org/10.1007/978-3-319-74983-9_8

Sandholzer, F., Frey, H., Millonig, A., Lorenz, F., (2019). Das räumliche Organisationsprinzip des Superblocks - eine Chance für die fußgängerfreundliche Stadt? Erfahrungen aus Barcelona und Wien. In: Bauer, U., (ed.) Difu-Berichte 4/2019 - So geht`s – Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen, Deutsches Institut für Urbanistik

Von Schönfeld, K.C., and Bartolini, L., (2017) Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. Cities Volume 68, August 2017, 48-55

Zografos, C., Klause, K.A., Connolly, J.J.T., Anguelovski, I. (2020). The everyday politics of urban transformational adaptation: Struggles for authority and the Barcelona superblock project. In: Cities, Volume 99, 2020, 102613. https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613

Mittwoch, **6. Oktober 2021**

WORKSHOP B
Begegnungszonen – barrierefreie Räume für Alle – Verkehrsberuhigung, sicher

Verkehrskonzept Marktgemeinde Tamsweg

Bgm. Georg Gappmayer, Marktgemeinde Tamsweg

Begegnungszone

Die Marktgemeinde Tamsweg startete im Jahr 2010 unter Einbeziehung von Experten für kommunale Entwicklung aus Graz und mit Unterstützung des Salzburger Institutes für Raumordnung und Wohnen (SIR) einen Bürgerbeteiligungsprozess. Die Aufgabenstellung dabei war, unter Mitwirkung von Vertretern der Gemeindepolitik, der Wirtschaft, des Tourismus, des öffentlichen Personenverkehrs, der Exekutive und eines Behindertenvertreters ein neues Verkehrskonzept für das Tamsweger Marktzentrum auszuarbeiten.

Bereits 2012 lagen umfangreiche Entwürfe vor, welche in den verschiedenen Gremien intensiv diskutiert und deren Umsetzung in weiterer Folge einstimmig beschlossen wurden. Seither wird konsequent an der Ausgestaltung des neuen Verkehrskonzepts gearbeitet.

Grundlage für das Verkehrskonzept ist das "Shared-Space-Modell", dessen Prinzip auf eine völlige Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ausgerichtet ist. Hauptaugenmerk wurde insbesondere auf Barrierefreiheit, verbreitete Gehwege, Begegnungszonen, Flachport, Radfahrstreifen etc. gelegt.

Im Zuge der Projektausarbeitung waren sämtliche betroffenen Hausbesitzer und Geschäftstreibende in unterschiedlichen Arbeitsgruppen intensiv in die vorbereitenden Prozesse mit eingebunden. Mit viel Geschick und einem hohen Maß an Kompetenz wurden diese Arbeitsgruppen von Herrn Peter Fuchsberger, selbst Rollstuhlfahrer, koordiniert.

Als große Herausforderung in der Projektplanung stellten sich die Einbeziehung und Berücksichtigung der Anforderungen im Hinblick auf den Ortsbildschutz dar. Tamsweg ist eine von insgesamt sieben Gemeinden im Land Salzburg, die über eine Ortsbildschutzkommission verfügen. Im ständigen Dialog mit der Kommission konnte auch in dieser sensiblen Thematik stets bestes Einvernehmen hergestellt werden.

Die Ausführung der Arbeiten erfolgte in mehreren Bauetappen. Den Abschluss und vorläufigen Höhepunkt bildete die Fertigstellung der neu gestalteten Begegnungszone inmitten des Ortskerns von Tamsweg im Sommer 2018. Für die Dauer der Bauarbeiten war eine 2-monatige Komplettsperre des Marktzentrums erforderlich. In die Neugestaltung wurden rund 1,2 Mio. Euro investiert.

Im Zuge der Umsetzungsarbeiten des Verkehrskonzepts haben auch private Unternehmen in Tamsweg beträchtliche Summen in die Standortsicherung und Ortskernbelebung investiert (Sport Frühstückl - rund 1 Mio. Euro, Erster Lungauer Wirtschaftsverein rund 5 Mio. Euro).

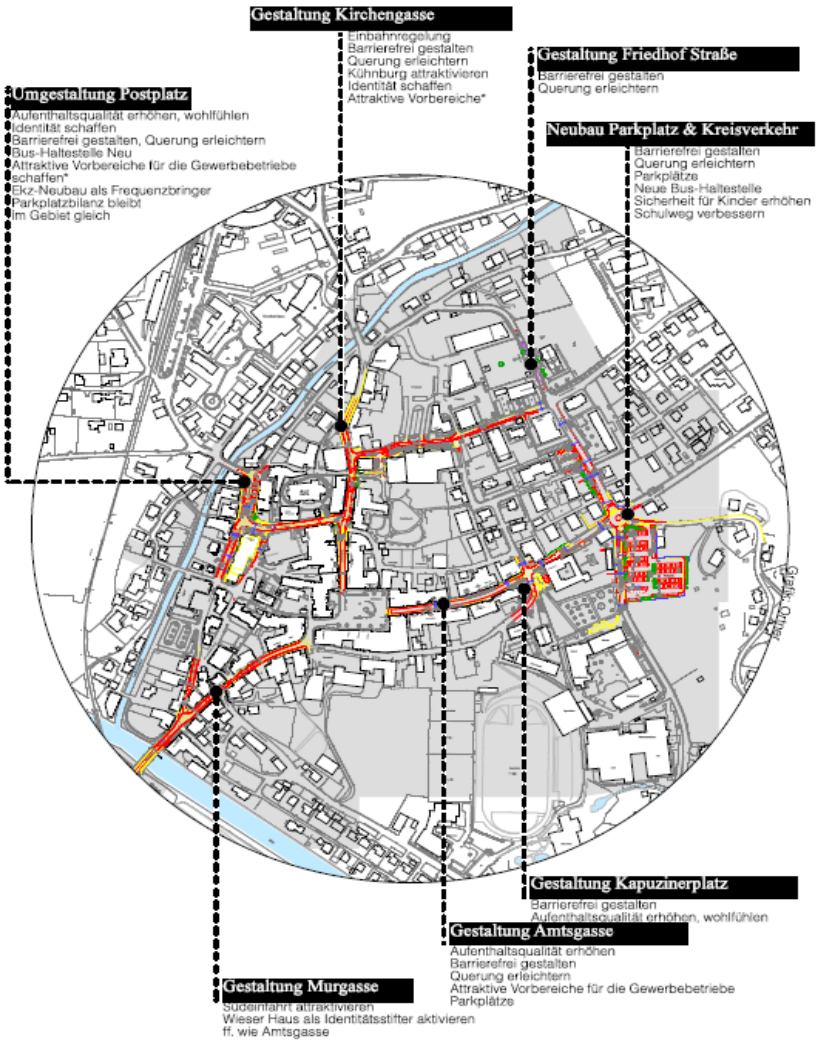
Maßnahmen Verkehrskonzept - Übersicht

Folgende vier Schritte des sieben Schritte umfassenden Verkehrskonzeptes wurden bereits umgesetzt:

- Neugestaltung der Schmalzkreuzung, Versetzung der Kapelle und Umwidmung der Friedhofstraße zur Bundesstraße (2013)
- Bau des Kreisverkehrs am Lasabergweg mit Neuregelung für Schulbusse und Schulweg (2014)
- Neugestaltung des Postplatzes (2016)
- Umgestaltung der Kirchengasse zur Einbahn und Einführung einer Begegnungszone (2018)

2020 wurde, um die gesamte Verkehrssicherheit zu erhöhen, im gesamten zentralen Ortsgebiet eine 30 km/h Zone verordnet. Durch die konsequente Umsetzung des Verkehrskonzepts wurde die Frequenz im Zentrum erhöht, die Attraktivität der Geschäfte gestärkt und somit ein wesentlicher Beitrag zur Ortskernbelebung und Wirtschaftsstärkung im Ortskern von Tamsweg geleistet.

Die Maßnahmen im Ortskern von Tamsweg, Planungsgebiet



Bau von Geh- und Radweg in Faistenau – Humansensorische Messung lieferte dazu wertvolle Informationen

Dr. Bernd Resch, Head Geosocial Analytics Lab, Universität Salzburg

Die Gemeinde Faistenau hat im Rahmen der „FahrRad-Beratung für Gemeinden" Maßnahmen zur Attraktivierung des Rad- und Fußverkehrs in der Gemeinde festgelegt. Dabei wurde auch die fehlende Rad-Verbindung zum Nahversorger an der L 202 festgestellt. Auch beim aktuell erstellten Gesamt-Verkehrskonzept für die Gemeinde wurde diese Problemstelle für Fußgänger und Radfahrende wieder thematisiert und im Oktober 2020 hat das Land Salzburg auf den **Einsatz von Innovationsmethoden** gesetzt und mit dem urbanen Mobilitätslabor Salzburg (uml salzburg) den Fachbereich für Geoinformatik der Universität Salzburg beauftragt, **festzustellen, wie sicher bzw. unsicher sich Fußgängerinnen und Fußgänger am Weg zum Nahversorger fühlen.**

Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde Faistenau selbst testen die Verkehrssituation: Mit Hilfe technischer Sensoren werden Herzfrequenz und Puls der TeilnehmerInnen beim Begehen gemessen.

Die Fragen der Forscher vorher, während dessen und nachher ergänzen das Bild. So wie auch die Bodycam – sie liefert Videomaterial zur Begehung für eine vertiefende Auswertung. Dieses Maßnahmenbündel zeigt wie hoch „Stressoren" der Bewohner und Bewohnerinnen sein können, wenn sie in diesem Bereich der Landesstraße ohne Gehsteig unterwegs sind. Speziell bei Schwerverkehr und in jenen Bereichen, wo der Straßenquerschnitt schmäler und damit der Abstand zwischen Fußgängern und Fahrzeugen geringer ist, ist der Stress sehr groß.

Diese Forschungs-Ergebnisse sind die Bestätigung für die Notwendigkeit eines Gehund Radweges entlang der L 202 (Hintersee Landesstrasse, km 4,4, - 4,85) von der Wörndl-Kreuzung bis zum Spar. Hier wird ein rund 450 Meter langer Geh- und Radweg errichtet, damit die Geschäfte an der L 202 von Fußgängern und Radfahrenden besser erreicht werden können. Der Zweirichtungs- Geh- und Radweg wird an der Westseite, an der auch die Geschäfte liegen mit einer Breite von 2,5 bis 3,5 errichtet. Die Bauarbeiten starteten umgehend. Die Kosten teilten sich Land Salzburg und Gemeinde, mit Förderung durch klimaaktiv.

Shared Space Projects in Japan, Assisted by Begegnungszone Method

Kazuyasu Yoshino Ph.D., Kyoto University, Japan

Japan is one of developing countries in the field of designing shared space. Unfortunately, the term „Shared Space" has not gained official acceptance in Road Traffic Law of Japan yet. So, we have tried hard to study methods of designing shared space from foreign best practices, one of which was „Mariahilfer Strasse " in Vienna .

Recently we are implementing the „Begegnungszone Method" for actual projects we are involved with. As a tool of good communication with stakeholders and collaboration with landscape-designers, „Begegnungszone Method" led us to successful „shared space like" designing. We would like to highlight a few of them and to discussion with specialists participating in the event.

PROJECTS WE CAN SHARE

- Nakanoshima Street in Osaka, Japan Pedestrianization from carriageway to open space for children library

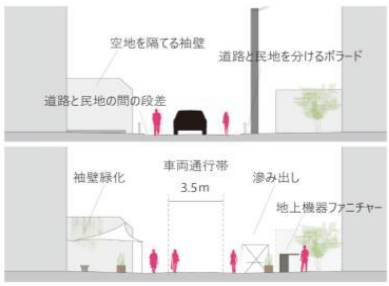
Before (2018)

Perspective Drawing (2019)

After (2021)

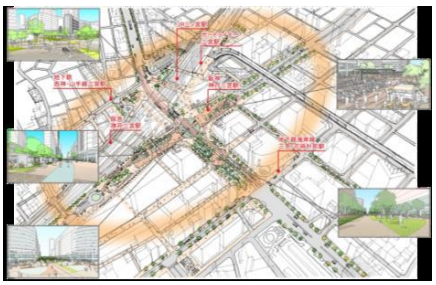
- Sanjo Street in Kyoto , Japan Workshop with citizens to build the consensus and to refine the proposition for design

Discussion with citizens and landscape specialists in Japan (2020)



Sectional view and perspective drawing in the proposition for "shared space like" design.

- Sankita Street in Kobe, Japan Introducing „Shared Space" concept to the shopping street in front of station.


Walking Master Plan of Kobe (2018)

Before (2018)

Perspective Drawing (2019)

Ein aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen - Familien Lust machen auf einen aktiven Schulweg

DIin Petra Jens, MSc, Mobilitätsagentur Wien

Klimawandel und eine zunehmende Gesundheitsbelastung aufgrund von Bewegungsarmut machen eine neue Art der Mobilitätsbildung notwendig. Für eine Gesundheitsoffensive brauchen wir mehr Bewegung im Alltag, für die Klimawende brauchen wir eine Verkehrswende. Und die beginnt zuallererst in den Köpfen. Dafür reicht es nicht aus, Kindern und Eltern bloß die Kompetenz zum Überleben im Straßenraum zu vermitteln, es sollte etwas geben, das den Menschen auch Lust auf's Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und Rollern macht.

Das waren die Überlegungen zur Entwicklung eines Mobilitätsbildungsprogramms für Wien, das über Verkehrssicherheitserziehung hinausgehen und auch Aspekte des Klimaschutzes und der Gesundheit integrieren sollte. In einem mehrjährigen Prozess wurden Bildungsangebote analysiert, Stakeholder vernetzt und an einer gemeinsamen Vision für ein flächendeckendes Mobilitätsbildungsprogramm gearbeitet. Über die Kindergarten-Mobilitätsbox wurde auf der Walk-Space Konferenz bereits berichtet. Nun liegen die ersten

Erfahrungen mit dem Konzept für Volksschulen unter der Marke „Die Stadt&Du – entdecke Wien auf Schritt und Tritt" vor.

Die Präsentation geht ein auf die Prozessgestaltung und Produktentwicklung sowie die Phase des roll outs, der im Herbst 2019 startete. Trotz Schulschließungen im Pandemie-Jahr 2020 überstieg die Nachfrage nach dem kostenfreien pädagogischen Material und den angebotenen Workshops das vorhandene Kontingent. An einer flächendeckenden Ausweitung sowie weiteren Modulen für die Sekundarstufe wird derzeit gearbeitet.

Mobilitätsbildung ist freilich nur ein Teil von schulischem Mobilitätsmanagement. Der Vortrag streift wesentliche Maßnahmen wie Überarbeitung der Schulwegpläne inkl. baulicher Verbesserungen der Verkehrssicherheit, die Einführung von Schulstraßen im Jahr 2019 und die Gestaltung autofreier Schulvorplätze.

Alle Bemühungen zusammen scheinen Erfolgversprechend: Über die letzten 10 Jahre konnte der Anteil an Elterntaxis unter Volksschulkindern von 19 auf 13 Prozent gesenkt werden.

https://www.wienzufuss.at/2021/03/24/sag-zum-elterntaxi-leise-servus/#comments

Unfallbilanz und Herausforderungen für den Fußverkehr in Österreich

Dr.in DIin Veronika Zuser, KFV

Zu Fuß mit den Kindern in die Schule/den Kindergarten, zum Einkaufen, zu Freunden und Bekannten, zum Wirten ums Eck, zum Bäcker, zur Erholung,… Auf diesen Wegen finden wir vielleicht selbst den einen oder anderen Bereich, dessen Verbesserung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für zu Fuß gehende beitragen würde. In den letzten 5 Jahren wurden auf unterschiedlichen Fußwegen jährlich rd. 4.000 zu Fuß gehende Personen verletzt und 70 getötet.

Bei manchen Gefahrensituationen lässt sich die verminderte/geringe Verkehrssicherheit statistisch mit Unfalldaten belegen, bei anderen Gefahrenbereichen kommt es zwar nicht direkt zu Unfällen, die zu Fuß gehenden fühlen sich aber in ihrer Sicherheit subjektiv beeinträchtigt, wodurch die Qualität des zu Fuß Gehens deutlich vermindert wird.
Wo gibt es derzeit aus Sicht der Verkehrssicherheit noch Herausforderungen und „Baustellen" bei den (täglichen) Fußwegen? Wo kann der Einsatz gezielter Maßnahmen zu mehr Sicherheit führen? In folgenden Bereichen wird Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden gesehen:

Andere (fahrende) Verkehrsteilnehmer (Kfz-Geschwindigkeiten; abbiegende Kfz an geregelten und ungeregelten Kreuzungen (Toter Winkel); querende Verkehrsströme an Grundstückszufahrten; Radfahrende auf gemischten Geh- und Radwegen; E-Scooter-Fahrende auf Gehsteigen)

(Aus)parkende Fahrzeuge (Sichteinschränkungen durch parkende Kfz; Ein-Auspark¬vorgänge/Gefahren für zu Fuß gehende beim Ein- Ausparken eines Kfz; abgestellte E-Scooter, Fahrräder)

Infrastruktur für zu Fuß gehende (fehlende/unzureichende Gehsteige/Gehwege, fehlende/mangelhafte Fußgängerübergänge, Ausstattung, ampelgeregelte Kreuzungen (Rotlichtmissachtung), Absicherung von Baustellen, fehlende/schlechte Beleuchtung)

Verhalten von zu Fuß gehenden (Ablenkung durch Handy, Ablenkung durch Musikhören, Sichtbarkeit/Verhalten bei Dunkelheit, alkoholisierte zu Fuß gehende)

Sicht(einschränkungen) (unzureichende Sichtweiten/Sichtbeziehungen an Querungs-/Knotenpunkten (auch durch parkende Kfz), Sichteinschränkungen bei Haltestellen)

Aufgrund ihrer Verhaltensweise, Gehgeschwindigkeit und den speziellen Anforderungen an den Straßenraum gelten für **bestimmte Personengruppen** besondere Herausforderungen im Hinblick auf eine verkehrssichere Fortbewegung zu Fuß. Auf Kinder, Senioren und Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkung gilt es daher bei der Gestaltung ihres Bewegungsraumes und der Umsetzung von (objektiven und subjektiven) sicherheitserhöhenden Maßnahmen ein besonderes Augenmerk zu legen.

Das **Setzen von zielgerichteten Maßnahmen** in den angeführten Handlungsfeldern kann maßgeblich zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens beim zu Fuß Gehen beitragen und die Fortbewegung auf den eigenen Beinen attraktiver gestalten. Durch eine Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit bei dieser Verkehrsteilnehmergruppe kann eine Veränderung des Modal Split hin zu mehr Fußverkehr und somit zu einer umweltfreundlichen und gesunden Fortbewegungsart erreicht werden.

Mittwoch, **6. Oktober 2021**

WORKSHOP C
Gesund voran – fit zu Fuß im Alltag

Burgenland geht

DI Bernhard Kalteis, BSc., Klimabündnis Österreich

Die drei burgenländischen Klimabündnis-Gemeinden Eisenstadt, Neufeld an der Leitha und Parndorf haben eine Gemeinsamkeit: sie wollen bis Ende 2022 das Zu-Fuß-Gehen fördern. Deshalb sollen die Bedingungen für Zu-Fuß-Gehende verbessert werden, damit alle BewohnerInnen zukünftig mehr Wege zu Fuß zurücklegen und ihre Lebensqualität dadurch erhöht wird.

Im Rahmen des Projekts wird daher eine Vielzahl an Aktionen und Aktivitäten entwickelt, die Schritt für Schritt umgesetzt werden. So hatten die BewohnerInnen der drei Gemeinden im Februar 2021 die Möglichkeit, ihre Einstellungen, Wünsche und Ideen zum Thema Fußverkehr im Rahmen einer Online-Befragung kundzutun. Besonders wertvoll ist dies, da niemand die spezifischen Herausforderungen und Eigenheiten der jeweiligen Gemeinde besser kennt als ihre BewohnerInnen. Im Zuge der Befragung wurde beispielsweise auf folgende Schwerpunkte eingegangen:

- Mobilitätsverhalten im Alltag
- Mobilitätsverhalten der Kinder
- Zufriedenheit mit der bestehenden Infrastruktur
- Maßnahmen zur Verbesserung und Förderung des Fußverkehrs
- Schwachstellen und besonders gelungene Bereiche im Gemeindegebiet

Die Ergebnisse der Befragung wurden im Rahmen der Online-Veranstaltung „Gesunde Mobilität" im März 2021 präsentiert. Bei der Veranstaltung informierte auch der Public-Health-Experte Hans-Peter Hutter zu den Themen aktive Mobilität und Gesundheit und schlug aktuelle Handlungsempfehlungen für das tägliche Leben vor. Darüber hinaus warfen wir einen Blick nach Vorarlberg in den kleinen Ort Göfis, wo die Gemeinde den Parkplatz im Dorfzentrum zu einem zukunftsweisenden belebten Ortskern mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt hat.

Parallel zu den laufenden Aktivitäten werden Strukturen aufgebaut, um in der kommunalen Verwaltung und Politik das Zu-Fuß-Gehen besser zu etablieren. Dazu wurden beispielsweise FußgeherInnenbeauftragte ausgebildet, die nun bei allen kommunalen Entscheidungen die Aspekte für ein komfortables Fußgängernetz beachten.
Langfristiges Ziel ist, die drei Gemeinden österreichweit zu Vorreitern in allen Fragen der Fußgängermobilität zu machen. Ein Good-Practice-Beispiel, das Nachahmer sucht!

Pilotprojekt „Gemeinden gesund unterwegs“

Mag.ª Eva Hammer-Schwaighofer, AVOS; Mag.ª Eva Winkler, Klimabündnis Salzburg

Gemeindebürger*innen zur mehr Aktiver Mobilität anregen. Auf Alltagswegen von gewohnten Kurzstrecken-Autofahrten auf Radfahren oder Zufußgehen umsteigen. Elterntaxis massiv reduzieren. Vor diesen und anderen Herausforderungen stehen **AVOS als Projektleiter, das Klimabündnis Salzburg und komobile Gmunden als Partner**, um in vier Salzburger Gemeinden individuell erarbeitete Maßnahmen zu definieren und in die Umsetzung zu bringen. Die zu Projektstart 2020 ausgebildeten **Mobilitätsbeauftragten** fungieren mit ihrem Wissen und Engagement vor Ort als Schnittstelle, Ideengeber, Vernetzer und Role Models.

In den Projektgemeinden wurden bis dato **Begehung, Mobilitätsberatung** und als partizipativer Ansatz **World Cafés** zum Mitreden umgesetzt und eine Reihe von Maßnahmen entwickelt, z.B. FahrRad-Beratung für Gemeinden, Radlerfrühstück, Schrittzähler-Aktion in den Volksschulen, Mobilitätsbox für Kindergärten, Elternhaltestellen, Mal-Aktion Blühende Straßen, Themenwege, Teilnahme „Salzburg radelt“ u.a. Viele dieser Aktionen werden vom Klimabündnis Salzburg angeboten und begleitet. Auch strukturelle Verbesserungen für mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind in Diskussion bzw. Planung.

Pandemiebedingt mussten Präsenzveranstaltungen verschoben oder abgesagt werden. Um unter diesen veränderten Umständen Projektfortschritte zu verfolgen, hat AVOS einen neuen Fokus auf Bewusstseinsbildung gelegt und **24 Tipps für Aktive Mobilität** entwickelt, die laufend verteilt und veröffentlicht werden, und die Gemeindebürger*innen motivieren, erheitern, empowern und zu einem verbesserten Gesundheitsverhalten anregen sollen.

Leitfaden „Orte Bewegen Generationen“

Kathrin Hofer-Fischanger, BA, MA, FH JOANNEUM

Die Förderung der Bewegung nimmt in den steirischen Gesundheitszielen aufgrund unzureichender Bewegungsniveaus in allen Altersgruppen der Bevölkerung einen zentralen Stellenwert ein. So werden öffentliche Räume wie Arbeits- und Schulwege, Spazierwege, Wege zum Supermarkt oder Plätze und Orte der Begegnung als zentrale Bewegungsräume erkannt und so gestaltet, dass sie dazu anregen, einen körperlich aktiven Lebensstil zu wählen. Je mehr Wege sicher zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können, desto höher ist das Potenzial für ein gesundes Bewegungsverhalten. So gilt es, die Möglichkeit für einfache Neu- und Umgestaltungen in der Gemeinde zu erkennen und entsprechende Maßnahmen gemeinsam zu setzen. Vor diesem Hintergrund wurden Instrumente entwickelt und die Projekte „Gemeinden leben bewegt“ und „Generationenspielplatz“ als Pilot in fünf steirischen Gemeinden umgesetzt.

Basierend auf den Evaluationsergebnissen wurde der Leitfaden „**Orte Bewegen Generationen**“ als Unterstützung für Gemeinden entwickelt. Er inkludiert alle Instrumente, Checklisten und weitere unterstützende Materialien mit wichtigen Tipps für die Umsetzung. Entlang eines siebenstufigen Prozesses kann das Gemeindeumfeld partizipativ mit Bürgerinnen und Bürgern analysiert werden und Maßnahmen für Um- und Neugestaltungen besprochen werden. Außerdem werden sieben Qualitätskriterien für die Gestaltung von Generationenspielplätzen mit Bildern und hilfreichen Beispielen dargestellt. Qualitätskriterien sind beispielsweise die Finanzierung und Förderungsmöglichkeiten, die Wahl des Standortes, Sicherheit und Normen der Geräte, weitere Rahmenbedingungen wie Trinkwasserstellen, Toiletten, Abfallbehälter, die Einbindung von Zielgruppen in die Planung und die Namensgebung.

Für „Gemeinden leben bewegt“ und „Generationenspielplatz“ stehen ab 1. Jänner 2021 geschulte Prozessbegleiterinnen und -begleiter zur Verfügung. Sie begleiten die Analyse- und Planungsschritte und können durch ihre langjährige Zusammenarbeit mit Gemeinden wertvolle Erfahrungen und Ideen einbringen. Zusätzlich können Gemeinden beim Gesundheitsfonds Steiermark um eine Förderung ansuchen.

Straßenfreiräume und Alltagswege mit Kindern - das Spiel begleitet den Weg

Dl[in] Mag[a].phil. Doris Liebl BSc, ehem. BOKU-Wien

Die Straße ist mehr als nur Durchgangsort. Sie bietet Raum für unterschiedlichste Alltage von Alt und Jung, für Fortbewegung ebenso wie für Interaktion. Während Erwachsene den Straßenfreiraum in erster Linie als funktionsgebundenen Ort und als Durchgangsraum wahrnehmen und nutzen, eröffnet sich für Kinder vor der Haustür eine Welt voller Möglichkeiten. Der Blick der Kinder ist offen, nimmt wahr, interpretiert und adaptiert Orte und Ausstattung in einer völlig anderen Art und Weise als Erwachsene.

Unvoreingenommen und wertfrei erleben, beleben und bespielen Kinder Wege, Begrenzungen, Belagswechsel, sowie Grünstreifen, Zäune, Stufen, Mauern und Vegetation gleichermaßen. Das Spiel begleitet ihren Weg.

Welche Straßenzonierungen eignen sich für den Alltag mit bis zu sechsjährigen Kindern, was macht einen alltagstauglichen Straßenfreiraum und öffentlichen Platz aus und wie kann die Planung unterstützen?

Die altersgemäßen Aktionsradien können in Straßenfreiräumen mit differenzierten Zonen mehr gelebt, die wegbegleitenden Spiele individueller und eigenständiger erlebt werden. Nicht alle Straßenfreiräume lassen es zu, dass die Kinder ihre altersentsprechenden Aktionsradien ausleben und durch Erfahrung erweitern. Während sie auf Gehsteigen, die direkt an der Straße liegen meist sehr nahe bei den erwachsenen Begleitpersonen gehen müssen, ist es ihnen in Bereichen, wo der Gehsteig durch zusätzliche Zonen, wie Grünstreifen und Parkstreifen, geschützt ist, möglich, sich selbst auszuprobieren, eine gewisse Selbständigkeit und Unabhängigkeit zu spüren.

Durch nutzungsorientierte Planung, Zonierung und Gestaltung können Straßenfreiräume, Kreuzungspunkte und Plätze Kinder und ihre Begleitpersonen in ihrem Alltag und ihren unterschiedlichen Bedürfnissen unterstützen und so Eigenständigkeit, Erfahrung und Wachsen ermöglichen.

Mittwoch, **6. Oktober 2021**

WORKSHOP D
Masterpläne und Konzepte Mobil zu Fuß: mehr Lebensqualität – weniger Stellplätze

Basels «Masterplan» für Fußgängerinnen und Fußgänger

Andrea Büchel-Dürrenberger, Amt für Mobilität, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Der Kanton Basel-Stadt fördert und bevorzugt konsequent umweltfreundliche Fortbewegungsarten, wie das Zufussgehen. Mit dem **Fussverkehrsbericht** und dem **Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege** steht dem Kanton seit 2019 eine Art «Masterplan Fussverkehr» zur Verfügung. Das dazugehörige **Umsetzungsprogramm** komplettiert diesen Masterplan und zeigt konkrete und zu verbessernde Abschnitte und Querungsstellen auf.

Förderung des Fussverkehrs im Kanton Basel-Stadt

Befragungen der Bevölkerung haben gezeigt, dass die Zufriedenheit mit den Verhältnissen für die Zufussgehenden von rund 90% im Jahr 2015 auf rund 80% im Jahr 2019 gesunken ist. Trotz der immer noch hohen Zufriedenheit ist diese negative Entwicklung Ansporn, um den Fussverkehr noch attraktiver zu machen. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung strategischer Grundlagen haben wir einen Fussverkehrsbericht verfasst. Der Bericht zeigt auf, was der Kanton zur **Verbesserung der Situation der FussgängerInnen** unternimmt bzw. bereits unternommen hat. Die Bedeutung des Fussverkehrs, der politische Rahmen sowie bereits vorhandene Massnahmen, die zur Fussverkehrsförderung umgesetzt wurden und werden, sind nur einige der abgehandelten Themen des Fussverkehrsberichts.

Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege

Mit dem Teilrichtplan verfügt der Kanton Basel-Stadt über ein behördenverbindliches Planungsinstrument, um die Infrastruktur und somit die Situation für die FussgängerInnen zu verbessern.

Er hält die Anliegen des **Fussverkehrs im öffentlichen Raum fest** und ermöglicht die **Abstimmung mit anderen Vorhaben und stellt** die **Berücksichtigung des Fussverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten** sicher.

Der Teilrichtplan bildet das **übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz auf Stadt- und Kantonsebene** mit seinen Anschlüssen an die Nachbargemeinden ab. Er weist zudem Absichten für künftige Verbindungen, sog. Netzlücken, in unterschiedlichen Koordinationsständen aus, um eine Koordination aller Raumansprüche zu ermöglichen. Der Teilrichtplan besteht aus einer Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes sowie aus einem Strategie- und Massnahmenbericht. Der Bericht beinhaltet Strategien und Grundsätze zum Fussverkehr sowie Qualitätsanforderungen an dessen Infrastruktur.

Umsetzungsprogramm

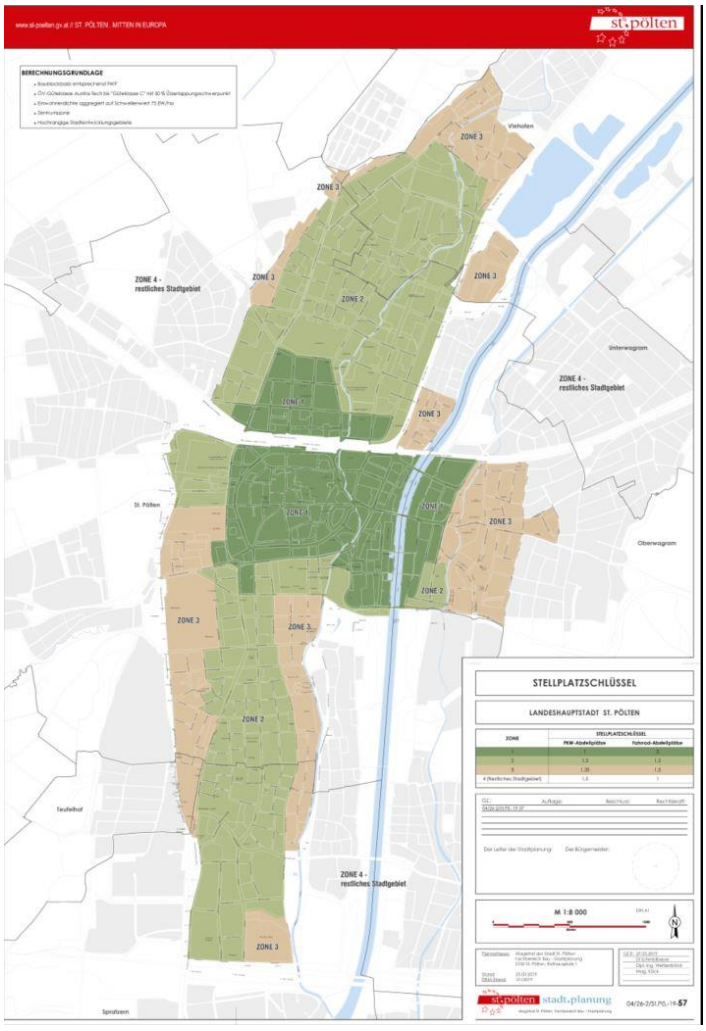
Nach Erlass des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege hat das Bau- und Verkehrsdepartement das festgelegte Fuss- und Wanderwegnetz aufgrund der Qualitätsanforderungen auf zu verbessernde Abschnitte überprüft. Davon abgeleitet wurde unter Berücksichtigung der bereits heute bekannten Schwachstellen sowie der Netzlücken ein Umsetzungsprogramm für die **notwendigen Massnahmen** erarbeitet. Diese werden priorisiert und wenn möglich mit der Erhaltungsplanung und anderen Vorhaben koordiniert.

Gerne möchten wir unsere Erfahrungen, die wir täglich bei der Anwendung der Planungsinstrumente machen, teilen und uns mit anderen Städten über Herausforderungen und Chancen austauschen.

Neues, „modernes“ Stellplatzregulativ

DI Manuel , BSc, Magistrat St. Pölten, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Verkehrsplanung

Um einem veränderten Umweltbewusstsein der Bevölkerung auch unmittelbar an deren Mobilitätsbasis Rechnung zu tragen, sind Maßnahmen, die direkt am Wohnumfeld der Gesellschaft ansetzen, besonders effektiv. Im Jahr 2019 wurde für die Landeshauptstadt St. Pölten ein „nachhaltiger“ Stellplatzschlüssel im Wohnbau eingesetzt, um diesen Ansatz zu untermauern.



War bisher flächendeckend und in allen Stadtlagen in St. Pölten im Wohnbau ein Herstellungszwang von 1,5 PKW-Stellplätzen je Wohnung vorgeschrieben, wurde die bisherige, für Projektwerber kostentreibende und konservative Stellplatz-Verordnung, abgeändert. Die NÖ Bauordnung erlaubt entsprechend § 63 Abs. 2 Stellplatzregularien außerhalb eines Bebauungsplanes festzusetzen. Mit der neuen Verordnung wird lageabhängig in Abhängigkeit zu einer guten ÖV-Erschließung der Herstellungszwang schrittweise reduziert, wobei im innerstädtischen Bereich der Stellplatzschlüssel auf 1 Stellplatz je Wohnung reduziert wird. In ländlichen Stadtgebieten verbleibt der Stellplatzschlüssel weiterhin bei 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit. Im Gegenzug wurde dafür die Anzahl der herzustellenden Fahrradabstellanlage deutlich erhöht, wobei hier schrittweise bis zu 2 Fahrradabstellplätze pro Wohnung im Innenstadtbereich realisiert werden müssen. Ausgenommen von dieser Regel sind lediglich Bauvorhaben auf der Ebene von Ein- oder Zweifamilienhäusern, wodurch der Stellplatzschlüssel insbesondere im großvolumigen Wohnbau greift. Erste Großprojekte mit dem neuen Regulativ sind bereits fertiggestellt.

Vorgestellt werden soll im Rahmen der Walk-Space-Konferenz die Entstehungsgeschichte, die Herausforderungen bei der Implementierung und wie das Regulativ derzeit gestaltet ist sowie die aktuellen Entwicklungen zur ersten Neuauflage des St. Pöltner Stellplatzregulativs.

Masterplan Gehen Stadt Salzburg: Prozess und Ablauf

DI Helmut Koch, Daniela Hirländer, MSc, komobile Gmunden /
DI Dieter Schwab, Walkspace Mobilität

Dem Zu-Fuß-gehen als Teil der täglichen Mobilitätsketten wird aktuell noch immer zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Dabei wird bei rund 80% der täglichen zurückgelegten Wege zumindest eine kurze Teilstrecke als FußgängerIn zurückgelegt. Auf der anderen Seit sinkt der Anteil der Wege bei welchen das Zu-Fuß-gehen das „Hauptverkehrsmittel" ist, in den letzten Jahren deutlich, in der Stadt Salzburg seit 1995 um 9%-Punkte.

Mit dem Masterplan Gehen ist die Stadt Salzburg Vorreiter in Österreich. Mit diesem soll der Abwärtstrend des Fußverkehrs beim klassischen Modal Split gestoppt und eine Trendwende erreicht werden. Er ist Teil einer Gesamtstrategie der Stadt zur Verringerung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs und zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Die Ausgangslage in der Stadt ist grundsätzlich gut. Dies wird auch in einem Vergleich der österreichischen Landeshauptstädte durch Greenpeace bestätigt. Hier konnte Salzburg die beste Bewertung aller Landeshauptstädte bezüglich FußgängerInnenfreundlichkeit erreichen. Dieser Platz soll durch konsequente Berücksichtigung des Fußverkehrs in der weiteren Stadtentwicklung und in der Verkehrsplanung weiter ausgebaut und abgesichert werden. Trotzdem bestehen Verbesserungspotenziale und Konfliktbereiche, die gelöst werden sollten.

Um allen Wünschen und Anregungen gerecht zu werden, wurde der Masterplan Gehen in einem umfangreichen partizipativen Prozesse erstellt. Es wurden Workshops für die unterschiedlichen InteressensvertreterInnen der Zielgruppe Tourismus und Wirtschaft, ÖV und Rad, Verwaltung sowie Politik durchgeführt.

Aufbauend auf einer umfassenden Analyse der Ausgangslage wurden in den Workshops Ideen für notwendige Handlungsfelder und Maßnahmen definiert. Sieben Handlungsfelder und 37 Maßnahmen mit unterschiedlichen Fristigkeiten und Prioritäten wurden in den Masterplan Gehen aufgenommen. Die Umsetzung soll sofort in Angriff genommen werden und schrittweise erfolgen. Gleichzeitig wurde eine internationale und nationale Sammlung von Good Practice Beispielen zusammengestellt.

Der Masterplan Gehen ist ein wichtiger Schritt, um der Basismobilität Gehen mehr Raum zu geben. Gehen ist Teil einer nahhaltigen Gesamt-Mobilitätsstrategie und unterstützt abgestimmt mit der Radstrategie 2030 und der in Ausarbeitung befindlichen Strategie Öffentlicher Verkehr die Ziele des Landes Salzburg, als auch den Masterplan Klima-Energie 2030.

Infos - Walkspace Präsentation:
http://www.walkspace.at/transfer/Masterplan_Gehen_Input_Workshops_Stand_16.10.2020.pptx

Bad Salzuflen: Der weite Weg zur Autofreien Innenstadt

Dr.-Ing. Karl Slawinski, Techn. Beigeordneter a.D., SRL-Mitglied u. Sprecher für Planung der SPD-Fraktion (D)

Viele Städte wünschen sich eine Autofreie Innenstadt. Bad Salzuflen hat diese seit 2019. Der lange Weg dahin begann 1969/70, als auf der Grundlage des **GVP** die Fußgängerzone Lange Straße eingerichtet wurde. Da damit der Historische Stadtkern nur teilweise Fußgängerzone wurde, belastete der Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr die Innenstadt weiterhin.

1994 wurde auf der Grundlage des **Verkehrsentwicklungsplan** (VEP) ein **neues Stadtbus-System** eingeführt. Mit der Rendezvous-Haltestelle Am Markt hatten sich die Fahrgastzahlen des Stadtbusses verdreifacht. Gleichzeitig erfolgte die **Sperrung der Innenstadt für den Verkehr** mit dem Verkehrszeichen 250 an der Zufahrt Osterstraße/Am Markt.. Damit reduzierten sich die ca. 7.500 Kfz/Tag auf ca. 4.500 Kfz/Tag. Die Kurzzeit-Parkplätze wurden abgebaut. Die Zufahrt Wenkenstraße erhielt einen Poller. Berechtigte erhielten Vignetten. [1]
Ein von der CDU und den Einzelhändlern organisiertes **Bürgerbegehren** führte wieder zur Aufhebung dieser Sperrung. Seitdem gab es wieder verstärkt den Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr. 1999 wies der CDU-Bürgermeister Gerhard Kleemann mit den CDU-Mehrheiten die Verwaltung an, die Kurzzeitparkplätze wieder herzustellen.

Im Fachbeitrag Mobilität und Lärmminderung wurden die Empfehlungen des VEP 1994 aktualisiert und dienten als wesentlicher Baustein für das **STEK Stadtentwicklungskonzept Bad Salzuflen 2020+**. Neues Leitbild war, die Mobilitätsbedürfnisse unter Beachtung der Herausforderungen des Klimaschutzes zu sichern.
Somit wurde im **Masterplan zur „Aktiven Innenstadt"** 2010 die Sperrung der Innenstadt für den Durchgangsverkehr abermals diskutiert. Parallel wurde das **Verkehrskonzept Innenstadt Bad Salzuflen** erarbeitet und intensiv mit Geschäftsleuten, Bewohnern und Bürgern diskutiert. Die Stärkung und eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer, also für Fußgänger, Radfahrer, Stadtbusnutzer und Autofahrer waren neben einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität im **Historischen Stadtkern Bad Salzuflen** wesentliche Ziele. Das Konzept enthielt konkrete Vorschläge für alternative Verkehrsregelungen in der Innenstadt und zur Regelung des Bewohnerparkens in angrenzenden Wohnbereichen. [2]

Als 2014 die Erneuerung der Fußgängerzone Lange Straße und den Nebenstraßen (mit 80% StBauF) begann, erfolgte eine **Bürgerbefragung** zur Sperrung des Durchgangsverkehrs bei der Post (Salzhof/Lange Str.). Diese fiel negativ aus, obwohl während des mehrwöchigen Weihnachtsmarktes und der gesamten Bauphase die Sperrung kritiklos hingenommen wurde.
In der Nachfolgezeit mehrten sich jedoch **Stimmen aus der Bürgerschaft, dem Einzelhandel** und der **Gastronomie** (auch bei der CDU), die Innenstadt vom störenden Verkehr zu befreien. Verkehrsregeln wurden in der Fußgängerzone und in den Verkehrsberuhigten Bereichen von dem Anliefer- und Durchgangsverkehr, den Radfahrern, parkenden Autos etc. missachtet. Insbesondere störte der fahrende und ruhende Verkehr in der Osterstraße und Am Markt.

---

[1] Die SPD hatte im Rat mit dem Bündnis die Grünen die Mehrheit.

[2] Fachbeitrag Mobilität und Lärmminderung in Bad Salzuflen mit Verkehrsentwicklungsempfehlungen 2010 erstellt vom Büro SHP-Ingenieure aus Hannover.

Aufgrund dieser zahlreichen Beschwerden in der Innenstadt und vieler Gespräche mit den Kaufleuten, der Werbegemeinschaft und Gastronomen hatte die SPD-Fraktion den **Antrag auf eine weitere Verkehrsberuhigung des historischen Stadtkern** im Dezember 2018 gestellt. [3]

Der Antrag zielte alternativ auf eine temporäre bis zur totalen Sperrung. Dabei sollten folgende Faktoren berücksichtigt werden:

- Berechtigte müssen noch ihre Grundstücke in der Innenstadt erreichen
- Die Anlieferung muss noch zeitlich beschränkt funktionieren (i.V. Lieferzentren)
- Das wilde Parken muss unterbunden werden (Parkhäuser sind ausreichend)
- Der Stadtbus muss weiterhin durch die Innenstadt fahren (zusätzlich Shuttlebus?)
- Der Radverkehr muss durchgängig sein (nicht in FZ, dort nur Querung)

Vorgeschlagen wurde ein *temporärer Versuch* unter Beachtung der o.g. Faktoren. Unterstützt wurde dies durch einen weiteren *Antrag des Bündnis 90 die Grünen*. Nach monatelangen Diskussionen in den zuständigen Fachausschüssen hatte im Juli 2019 der *Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung* [4] abschließend und einstimmig den Start für einen dreimonatigen ***Autofreien Verkehrsversuch im Historischen Stadtkern*** gegeben. Damit wurde die bestehende Fußgängerzone im Bereich der Langen Straße um die Osterstraße, Am Markt und Steege erweitert.

Abb. 1 Salzhof: Agentur Waldmeister, Annika Reipke Abb. 2 Am Markt: Jan Voth Abb. 3 HF-Tor K. Slawinski

Seitdem darf nur noch der Zielverkehr (Anlieger) mit einer Ausnahmegenehmigung motorisiert in die Innenstadt einfahren. Der Anlieferverkehr ist von 18:30 bis 10:30 Uhr gestattet. Die Erreichbarkeit mit dem Stadtbus oder Taxi ist gewährleistet. Der übliche Autoverkehr wird weiträumig in die 3 Parkhäuser geleitet. Mit dem Fahrrad ist die Innenstadt von allen Seiten erreichbar und kann gequert oder umfahren werden. Die *Fußgängerzone Lange Straße* ist nur den Fußgängern vorbehalten und lädt damit zum Bummeln, Einkaufen und Verweilen ein.

Der Versuch wurde – wie von der SPD gefordert - mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit, Datenerhebung und Kontrolle begleitet. Alle Bürger, Betroffene und Interessierte konnten im Internet auf der Website der Stadt ihre Stellungnahmen abgeben.[5] Aufgrund gravierender Einwände wurden spontane Anpassungen vorgenommen.

[3] SPD-Antrag für Ausschuss Planung und Stadtentwicklung am 11.12.2018 (Dr.S. 309/2018)
[4] Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung am 11.12.2018 (Antrag) und am 02.07.2019 (Abschl. Beschluss)
[5] https://www.stadt-bad-salzuflen.de/…/verkehrsberuhigung-inn…

Nachdem der Versuch im **Rat im Dezember 2019** in geheimer Abstimmung eine *mehrheitliche Zustimmung* fand, ging der jahrzehntelange Wunsch der SPD und dem Bündnis 90 der Grünen nach einer autofreien Innenstadt in Erfüllung. Dieser Versuch trägt zu einer *klimafreundlichen Mobilität* im Innenstadtbereich bei. Das Motto ist *„Park statt Parken"* und verbessert nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern stärkt auch die Gastronomie, den Einzelhandel, den Tourismus sowie den Kur- und Messestandort Bad Salzuflen. [6]

Abb. 1 Wtb. Fußgängerzone Steege/Salzhof, Lange Straße bis Schliepsteiner Tor..(von unten nach oben) 1.Preis: Büro Scape Düsseldorf 2012
Abb. 2 Bauabschnitte ab 2014 (Plan der Stadtverwaltung) Abb. 3 Entwurfsskizze Büro Scape 2012

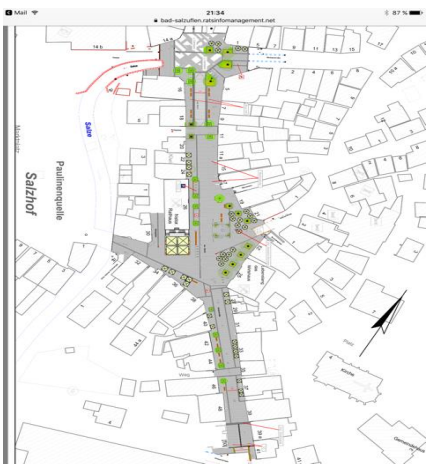


Abb. 3 Erweitere Fußgängerzone Osterstraße, Am Markt bis Steege (von unten nach oben) Entwurf Stadtverwaltung Bad Salzuflen 2017
Abb. 4 Engpass und vorherige Durchfahrtsmöglichkeit im Bereich Steege/Post (Stadtverwaltung)

[6] Auszug aus dem Bad Salzufler SPD-Stadtblatt im September 2019 (Textentwurf Dr. Karl Slawinski)

Abbildung 88: Prioriätenplan für die Investitionsmaßnahmen

Plan aus dem MP *Städtebaulichen Entwicklungskonzept* „Aktive Innenstadt Bad Salzuflen“ 2009 *Erläuterungen*:
Rot= Lange Straße + Nebenstr. (=FZ seit 1973)
Grün + **Gelb**= Salzhof + Schießhofstr. (=VB)
Orange + **Blau**= Osterstraße + Am Markt + Steege (= erweiterte FZ seit 2019)

Ottensen macht Platz

Viola Koch, Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Fünf Monate lang Platz für Fußgänger*innen, Radfahrende, Kinder, Familien und Ältere. Platz für nachbarschaftliche Begegnungen, entspanntes Flanieren und Verweilen. Platz für alternative Flächennutzungen und neue Perspektiven auf Mobilität.

Vom 1. September 2019 bis zum 3. Februar 2020 wurde das Zentrum des Hamburger Stadtteils Ottensen auf einer Straßenlänge von ca. 800 m temporär als Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr und Taxen ausgewiesen. Privater und gewerblicher Lieferverkehr (Be- und Entladen) war von 23:00 bis 11:00 Uhr zugelassen. Personen mit einem privaten Stellplatz im Projektgebiet (Tiefgarage oder Hinterhof) konnten eine Ausnahmegenehmigung beantragen, mit der sie ihren Stellplatz rund um die Uhr erreichen konnten. Damit wurde der Kfz-Verkehr weitgehend aus dem Projektgebiet des Piloten „Ottensen macht Platz“ ausgeschlossen und der öffentliche Raum neu erlebbar gemacht.

Die Projektidee basierte auf einer Bündelung von Wünschen, die in Workshops des EU-Projekts Cities4Pe-ople zur Verbesserung der Mobilitätssituation vor Ort genannt wurden. Die Bezirksversammlung Altona griff den Vorschlag auf und beauftragte das Bezirksamt Altona am 28.03.2019 mit der Planung und Umsetzung des Projekts „Ottensen macht Platz“. Ziel des Projektes war es, Fußgänger*innen und Radfahrenden mehr Platz einzuräumen, Nutzungskonflikte zu reduzieren, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sowie Er-kenntnisse über die Auswirkungen und Akzeptanz neuer verkehrsrechtlicher Regelungen und Flächenum-verteilungen zugunsten des nicht-motorisierten Verkehrs zu gewinnen. Rechtlich erfolgte die Umsetzung auf Basis der sogenannten Experimentierklausel der Straßenverkehrsordnung (§45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO).

Sowohl die Aktionen von engagierten Anlieger*innen, zum Beispiel Pflanzaktionen, die Errichtung einer Tauschbox oder die Organisation von Nachbarschaftsflohmärkten als auch die positiven Evaluationsergebnisse zeigten, dass das Projekt „Ottensen macht Platz“ trotz einer überwiegend eher kritischen medialen Berichterstattung und teilweise sehr emotional geführten Debatten von der Bevölkerung mehrheitlich unterstützt und mitgetragen wurde. Sowohl die Auswirkungen auf das Quartier als auch die Wohn- und Aufenthaltsqualität während der Projektlaufzeit wurden von Anwohnenden überwiegend positiv bewertet. Zu-dem gab die Mehrheit der befragten Anwohner*innen an, dass sich die Situation für Fußgänger*innen, Radfahrende sowie die Verkehrssicherheit von Kindern im Projektgebiet durch das Projekt verbessert hätte. Laut der Mehrheit der befragten Anwohnenden hat sich das Projekt insgesamt positiv oder sehr positiv auf den Stadtteil Ottensen ausgewirkt. Auch die Passantenbefragung ergab ein positives Bild. Bei den befragten Gewerbetreibenden fiel die Projektbewertung deutlich heterogener aus: 41 % bewerteten die Auswirkungen des Projektes auf den Stadtteil als positiv, 40 % als negativ, 19 % als neutral. Dennoch sprach sich auch bei den Gewerbetreibenden eine deutliche Mehrheit dafür aus, das Projekt grundsätzlich weiterzuführen, wobei jedoch mehrheitlich Veränderungen gewünscht wurden.

Zwar musste „Ottensen macht Platz“ infolge eines Beschlusses des Hamburger Verwaltungsgerichts nach fünf Monaten vorzeitig beendet werden. Dennoch hat die Bezirksversammlung Altona am 20. Februar 2020 aufgrund der positiven Erfahrungen und Evaluationsergebnisse beschlossen, ein dauerhaft „autoarmes Quartier Ottensen“ zu etablieren, das sich beim Bezirksamt Altona derzeit in Vorbereitung befindet. Darüber hinaus hat das Projekt nicht zuletzt durch die hohe mediale Aufmerksamkeit den Diskurs über die Gestaltung der Mobilitätswende belebt sowie Diskussionen über Flächengerechtigkeit befördert.

Weitere Informationen unter: https://www.hamburg.de/altona/ottensenmachtplatz/

Fußgängerstadt Salzburg - Erfahrungen

DI Michael Handl, Stadt Salzburg, Abt. 6

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Beitrag ist bisher noch nicht eingelangt.
Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der TAGUNGSDOKU der XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021 nachzulesen.

Mittwoch, **6. Oktober 2021**

PLENARVORTRAG

What's going on in Paris, pedestrian city - more than ever

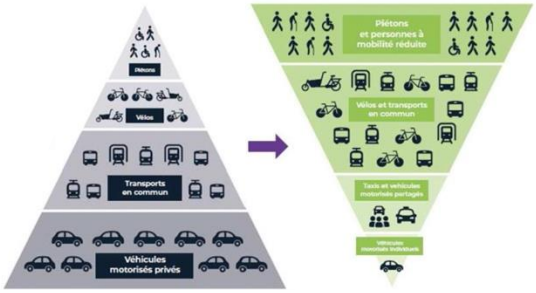
Alexiane Zelinsky, Paris, Agence de la mobilités (F)

Some introductory inspirations:

Anne Hidalgo, Mayor of Paris: "My project is about proximity, participation, collaboration and ecology. In Paris we all feel we have no time, we are always rushing to one place or another, always trying to gain time. That is why I am convinced we need to transform the city so Parisians can learn, do sports, have healthcare, shop, within 15 minutes of their home."

©Ville de Paris

Paris is accompanying a rebalancing trend towards a cycling and walking city



©Ville de Paris

« Paris's breathing » is the common thread of the mobility policy of the City of Paris and an enthusiastic challenge for this mandate. Our mobility policy has a major goal: to free up public space from cars and give it back to pedestrians. This objective takes multiple forms: revitalizing neighbourhoods, developing participative democracy, turning schools into district capitals, developing shared, active and clean mobility, making Paris a 100% walking and cycling capital.

School streets and oasis gardens : turning schools into green neighbourhood centres

©Ville de Paris

Enhancing pedestrian comfort goes also with ensuring high quality service of waste management, security and health. For Parisians to desire walking across their city, they need

to feel fully safe thanks to the new city police, to find green and clean public spaces, and to be attracted by next door dynamic frontages, local shops and equipment.

Indeed, the major tools of a successful walking city are twofold:

- a pacified public space with less car circulation ;
- the access to all services needed within a walk distance, that is what Carlos Moreno calls the “15-minute city”.

©Ville de Paris

One of the major projects highlighting Paris’ transformation into a 100%-walking city is the coming limited traffic zone in the centre of Paris. This central area of more than 180 hectares of roadway and 120 000 inhabitants will be reserved for destination traffic and forbidden to transit trafficking. The reduction of car circulation will not only encourage cycling and walking within central Paris, it will also ease bus circulation, pacify local life, enhance air quality and reduce noise pollution

©Ville de Paris

Mittwoch, **6. Oktober 2021**

GEFÜHRTER STADTRUNDGANG

Rundgang geführt von den Salzburg Guides ab 18:30 Uhr

Treffpunkt: Marko Feingold-Steg, rechtes Ufer

Donnerstag, **17. Oktober 2021**

„SPEED-DATING“

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

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

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

Die Projektnummern zur Orientierung finden Sie im Detailablauf.

Eine Beschreibung der Projekte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten:

FußgängerInnen-Verkehrsstromanalyse: Umbau Bahnhof Hütteldorf, Wien

DI David Moosbrugger, Rosinak & Partner ZT GmbH

Der denkmalgeschützte Bahnhof Hütteldorf im Westen von Wien soll modernisiert werden, um auch künftig ein attraktives Angebot für NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs zu schaffen. Prognosen zeigen, dass 2040 täglich über 40'000 Personen am Bahnhof Hütteldorf ein- oder umsteigen. Damit die Qualität sowohl im öffentlichen Verkehr aber auch im Fußverkehr erhöht werden kann, sind Verbesserungsmaßnahmen geplant. Besonders der enge Verbindungstunnel zwischen dem Busbahnhof im Norden, den Zugängen zu den Bahnsteigen sowie der U-Bahnlinie U4 im Süden soll attraktiver und sicherer gestaltet werden. Dafür sind Anpassungen der Aufzugsanlagen oder ein zusätzliche Steg östlich des Aufnahmegebäudes geplant.

Mit Hilfe einer mikroskopischen Fußgängersimulation sollen die möglichen Maßnahmen dargestellt, geprüft und beurteilt werden. Die Untersuchung der Verkehrsqualität der FußgängerInnen erfolgt da-bei auf Basis von Qualitätsstufen. In verschiedenen Planfälle werden die Ergebnisse präsentiert: von den werktäglichen Spitzenstunden am Morgen und Nachmittag bis hin zu den Auswirkungen eines Heimspiels des SK Rapid Wien. Das knapp 30.000 ZuschauerInnen fassende Stadion des SK Rapid Wien liegt im unmittelbaren Nahbereich des Bahnhofes. Ein Großteil der BesucherInnen reist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Heimspielen an und ab. Für die relevante Spitzenstunde nach dem Spiel werden knapp 20'000 Personen und ca. 50 Züge im Modell simuliert.

In der Präsentation werfen wir einen Blick auf die Simulation – auch die unterschiedlichen Planfälle werden gezeigt. Zusätzlich stellen wir Kriterien für die Beurteilung der Qualität für den Fußverkehr vor und messen die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen.

Straßenfreiräume und Alltagswege mit Kindern - das Spiel begleitet den Weg

Dl[in] Mag[a].phil. Doris Liebl BSc, ehem. BOKU-Wien

Die Straße ist mehr als nur Durchgangsort. Sie bietet Raum für unterschiedlichste Alltage von Alt und Jung, für Fortbewegung ebenso wie für Interaktion. Während Erwachsene den Straßenfreiraum in erster Linie als funktionsgebundenen Ort und als Durchgangsraum wahrnehmen und nutzen, eröffnet sich für Kinder vor der Haustür eine Welt voller Möglichkeiten. Der Blick der Kinder ist offen, nimmt wahr, interpretiert und adaptiert Orte und Ausstattung in einer völlig anderen Art und Weise als Erwachsene.

Unvoreingenommen und wertfrei erleben, beleben und bespielen Kinder Wege, Begrenzungen, Belagswechsel, sowie Grünstreifen, Zäune, Stufen, Mauern und Vegetation gleichermaßen. Das Spiel begleitet ihren Weg.

Welche Straßenzonierungen eignen sich für den Alltag mit bis zu sechsjährigen Kindern, was macht einen alltagstauglichen Straßenfreiraum und öffentlichen Platz aus und wie kann die Planung unterstützen?

Die altersgemäßen Aktionsradien können in Straßenfreiräumen mit differenzierten Zonen mehr gelebt, die wegbegleitenden Spiele individueller und eigenständiger erlebt werden. Nicht alle Straßenfreiräume lassen es zu, dass die Kinder ihre altersentsprechenden Aktionsradien ausleben und durch Erfahrung erweitern. Während sie auf Gehsteigen, die direkt an der Straße liegen meist sehr nahe bei den erwachsenen Begleitpersonen gehen müssen, ist es ihnen in Bereichen, wo der Gehsteig durch zusätzliche Zonen, wie Grünstreifen und Parkstreifen, geschützt ist, möglich, sich selbst auszuprobieren, eine gewisse Selbständigkeit und Unabhängigkeit zu spüren.

Durch nutzungsorientierte Planung, Zonierung und Gestaltung können Straßenfreiräume, Kreuzungspunkte und Plätze Kinder und ihre Begleitpersonen in ihrem Alltag und ihren unterschiedlichen Bedürfnissen unterstützen und so Eigenständigkeit, Erfahrung und Wachsen ermöglichen.

Methodenkoffer aktive Mobilität & Fußgänger

Mag.ª Marlene Suntinger, UML Salzburg am SIR

Fünf urbane Mobilitätslabore haben "Trägerstrukturen und Innovationsökosysteme" für mobilitäts- und verkehrsbezogene FTI aufgebaut, welche sie laufend weiterentwickeln. Die Details zu den einzelnen Umsetzungsprojekten finden Sie im folgenden Abschnitt:

https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/mobilitaetslabore/urbane-mobilitaetslabore-themenleistungen-angebote.php

Zentrale Aufgabe von urbanen Laboren ist, Akteure unterschiedlicher Systeme zusammen zu bringen, zu vernetzen und ein themenzentriertes Handeln zu ermöglichen. Dazu wurde in den Laboren auf einen „**Methoden-koffer**" zurückgegriffen, der dabei unterstützt, die Sichtweisen der anderen (Markt-)TeilnehmerInnen zu verstehen und Kooperation zu fördern.

Im Rahmen der Speed-Dating-Session kann man die eingesetzte Methodenvielfallt kennenlernen. Dieser Koffer umfasst erprobte Methoden

- zum guten Ankommen/Einstieg (z. B. Befindlichkeitsrunden, Zielfragen),
- zur Themensichtung (Priorisieren, Themenspeicher, Raummodell)
- zum Bearbeiten (Timeline, Metapher-Arbeit, Story-Telling, Customer Journey)
- zum Entscheiden (Visualisieren, Rollenspiel)

Anhand von im urbanen Mobilitätslabor Salzburg begleiteten Innovationsvorhaben zeigen wir, **welche Methoden wofür, wie, mit welchem Erfolg verwendet wurden**. Gerne können von den TeilnehmerInnen Projekte zur Diskussion gestellt werden, um gemeinsam zu ergründen welche möglichen methodischen Ansätze gewählt werden können.

Folgende UML-Projekte können Ausgangspunkt für den Einsatz von Methoden sein:

Projekt <->	**Methode**
Optimaas (On Demand Service)	Customer Journey
Bicycle Observatory (Radfahren)	Clustern und Priorisieren, Themenspeicher
S-Bike (Shared Mobility)	Story-Telling
Change! Mobilitätswende in den Köpfen	Mobilitäts- / BürgerInnen-Rat
Samba (Nachhaltige Mobilität)	World Café
Simplicity	Reflexives Fragen mit Schülern

Bauliche Barrierefreiheit

DI^{in}(FH) Birgit Masopust, BhW barrierefrei

Worum geht es?
Es handelt es sich hierbei um eine Sensibilisierungsmaßnahme. Wir lokalisieren durch eine gemeinsame Begehung vorhandene bauliche Barrieren. Vor Ort wird besprochen was gut gelöst, verbesserungswürdig und umsetzbar ist.

Die Teilnehmenden erfahren, welche gesetzlichen Grundlagen anzuwenden sind, was der Begriff "umfassende Barrierefreiheit" bedeutet und welche Anforderungen die unterschiedlichen Behinderungsarten an ihre Umwelt haben. Im Fokus stehen öffentliche Gebäude und Außenanlagen.

Ein kurzer Exkurs in die digitale Barrierefreiheit lässt die Teilnehmenden verstehen, warum ein barrierefreier Internet-Auftritt und barrierefreie Dokumente genauso wichtig für eine gleichberechtigt Teilhabe sind, wie die bauliche Barrierefreiheit.

Welchen Nutzen haben Sie davon?
Eine barrierefreie Gemeinde schafft Lebensqualität für alle BewohnerInnen. Menschen mit Behinderungen, SeniorInnen, vorübergehend Verletzte und junge Eltern können dadurch ein selbstbestimmtes und gleichberechtigtes gesellschaftliches Leben führen.

Das tertiäre Netzwerk

DI Daniel Löschenbrand, BSc, TU-Wien, Städtebau und Entwerfen

Um Städte wie Wien lebenswerter und nachhaltiger zu gestalten, bedarf es einer Neukonfiguration urbaner Straßenräume in einem übergeordneten Sinn. Primäre Geschäfts- und Hauptverkehrsadern sowie sekundäre Wohnstraßen bestimmen Mobilität und Bewegung in der Stadt und sind strukturell ausgelegt für den fließenden und ruhenden, motorisierten Individualverkehr. Für eine Ökologisierung und Förderung einer fußgängerorientierten Stadt kann die Aktivierung und Generierung des „tertiären Netzwerkes" ein wesentliches, bisher noch kaum erforschtes Potential bieten. Dieses versteht sich unserer Auffassung nach, als ein für zu Fuß Gehende prioritär gestaltetes Straßensystem und beinhaltet halböffentliche Durchwegungen wie auch öffentliche Wege und Straßen. Angelehnt ist der Begriff des tertiären Netzwerkes an die von Jallon, Napolitano und Boutté 2017 definierten „Tracés tertiaires".

Die Forschung zum tertiären Netzwerk ist verknüpft mit der Dissertation im Rahmen des Forschungsprojektes CliFFUP (Climate-Fit/Friendly Urban Parterre). Dieses nimmt auf Basis diverser Grundlagen, die sich unter anderem aus Architektur, Städtebau, Humangeographie und Landschaftsarchitektur zusammensetzen, eine neue Kategorisierung und Systematisierung des öffentlichen Straßenraums vor. Das Ziel des Forschungsprojektes CliFFUP ist es einerseits eine neue „Stadtraum-Syntax" zu definieren sowie andererseits ein innovatives Instrument für die Stadtplanung hinsichtlich einer klimasensitiven Stadtgestaltung zu kreieren. Hierzu bietet das tertiäre Netzwerk eine neue räumliche Perspektive, wie sich bestehende Straßen- und Blockmorphologien hinsichtlich einer zukunftsfähigen Stadt entwickeln können.

Die Forschung zum tertiären Netzwerk konzentriert sich auf Wien und fokussiert dabei auf die gründerzeitlichen Blockstrukturen und auf den Typ der Wiener Durchhäuser. Das hierzu vorhandene Potential gilt es anhand von Feldstudien und anderen Methoden zu erkennen, zu analysieren und neue verknüpfte Konzeptionen in einem übergeordneten Maßstab zu definieren. Als zweites Forschungsfeld wird die Stadt Paris herangezogen und untersucht. Das Ziel in diesem Dialog zwischen Paris und Wien ist es, Ähnlichkeiten, Überlagerungen sowie Potentiale zwischen den Städten herauszuarbeiten. Der Vortrag bietet also jüngste Erkenntnisse in Bezug auf die Qualitäten des tertiären Erschließungsnetzwerkes von Metropolen.

Masterplan Gehen Stadt Salzburg - Prozess und Ablauf

DI Helmut Koch, komobile Gmunden / DI Dieter Schwab, Walkspace Mobilität

Dem Zu-Fuß-gehen als Teil der täglichen Mobilitätsketten wird aktuell noch immer zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Dabei wird bei rund 80% der täglichen zurückgelegten Wege zumindest eine kurze Teilstrecke als FußgängerIn zurückgelegt. Auf der anderen Seit sinkt der Anteil der Wege bei welchen das Zu-Fuß-gehen das „Hauptverkehrsmittel" ist, in den letzten Jahren deutlich, in der Stadt Salzburg seit 1995 um 9%-Punkte.

Mit dem Masterplan Gehen ist die Stadt Salzburg Vorreiter in Österreich. Mit diesem soll der Abwärtstrend des Fußverkehrs beim klassischen Modal Split gestoppt und eine Trendwende erreicht werden. Er ist Teil einer Gesamtstrategie der Stadt zur Verringerung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs und zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Die Ausgangslage in der Stadt ist grundsätzlich gut. Dies wird auch in einem Vergleich der österreichischen Landeshauptstädte durch Greenpeace bestätigt. Hier konnte Salzburg die beste Bewertung aller Landeshauptstädte bezüglich FußgängerInnenfreundlichkeit erreichen. Dieser Platz soll durch konsequente Berücksichtigung des Fußverkehrs in der weiteren Stadtentwicklung und in der Verkehrsplanung weiter ausgebaut und abgesichert werden. Trotzdem bestehen Verbesserungspotenziale und Konfliktbereiche, die gelöst werden sollten.

Um allen Wünschen und Anregungen gerecht zu werden, wurde der Masterplan Gehen in einem umfangreichen partizipativen Prozesse erstellt. Es wurden Workshops für die unterschiedlichen InteressensvertreterInnen der Zielgruppe Tourismus und Wirtschaft, ÖV und Rad, Verwaltung sowie Politik durchgeführt.

Aufbauend auf einer umfassenden Analyse der Ausgangslage wurden in den Workshops Ideen für notwendige Handlungsfelder und Maßnahmen definiert. Sieben Handlungsfelder und 37 Maßnahmen mit unterschiedlichen Fristigkeiten und Prioritäten wurden in den Masterplan Gehen aufgenommen. Die Umsetzung soll sofort in Angriff genommen werden und schrittweise erfolgen. Gleichzeitig wurde eine internationale und nationale Sammlung von Good Practice Beispielen zusammengestellt.

Der Masterplan Gehen ist ein wichtiger Schritt, um der Basismobilität Gehen mehr Raum zu geben. Gehen ist Teil einer nahhaltigen Gesamt-Mobilitätsstrategie und unterstützt abgestimmt mit der Radstrategie 2030 und der in Ausarbeitung befindlichen Strategie Öffentlicher Verkehr die Ziele des Landes Salzburg, als auch den Masterplan Klima-Energie 2030.

Neue Fördermöglichkeiten für aktive Mobilität

Daniela Hirländer, MSc, klimaaktiv mobil, komobile Gmunden

Das klima**aktiv** mobil Beratungsprogramm „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ ist Teil der vom BMK beauftragten Schwerpunktprogramme klima**aktiv** mobil für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich.

Mit dem Start der Förderungen am 12. April 2021 werden erstmals Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Städten und Gemeinden gefördert. Im Fokus der Förderung stehen Investitionen, die sich an den Masterplan Gehen des BMK und den Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) orientieren. Dazu zählen:

- eine fußverkehrsfreundliche Stadtgestaltung
- die Vermeidung von Umwegen
- eine Erhöhung der Durchlässigkeit
- die Förderung der kurzen Wege

Förderhöhe

Der Basisfördersatz beträgt 20% bei der Umsetzung von mindestens drei "**baulichen Maßnahmen**". Eine Erhöhung des Basisfördersatzes erfolgt, wenn jeweils zusätzlich 2-4 "**bauliche Maßnahmen**", 3 Maßnahmen aus dem Bereich "**Raum und Siedlungsplanung**", oder Maßnahmen aus dem Bereich "**Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung**" umgesetzt werden, und bei der Einbeziehung weiterer **AkteurInnen und Akteure**. Die maximale Förderung beträgt 50% der förderfähigen Kosten bzw. ist die Förderung auf maximal 100 Euro pro Einwohnerinnen und Einwohner und Jahr begrenzt.

Für Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 15.000 EW ist die Erstellung eines **lokalen Masterplans** Gehen verpflichtend, für alle anderen Gemeinden reicht ein **örtliches Fußverkehrskonzept**. Dadurch soll ein kurz- bis langfristiges Gehwegenetz in Siedlungsgebieten, für ein zusammenhängendes, engmaschiges, umwegminimierendes und flächendeckendes Gehwegenetz, sichergestellt werden. Die zur Förderung beantragten Maßnahmen sollen sich in diesen wiederfinden. Standardmäßig erfolgt die Antragstellung **VOR** Umsetzung der Maßnahmen, d. h. bevor das Projekt unumkehrbar gemacht wird.

Einreichungen sind in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Budgets bis spätestens 28.02.2022 (12 Uhr) möglich.

Mobilitätsplan & Grödig gut zu Fuß in progress

Ing. Gerhard Freinbichler, Marktgemeinde Grödig

Die Gemeinde hat im Verkehrskonzept im August 2020 unter anderem auch Maßnahmen für den Fußgängerverkehr und Radverkehr beschlossen.
Bereits vorlaufend wurde durch die Verlängerung der O-Buslinie 5 durch einen neuen modernen eO-Bus mit innovativer Lademöglichkeit der Traktionsbatterien gemeinsam mit der Salzburg AG, der Stadt Salzburg und dem Land Salzburg noch im Jahr 2019 eine zusätzlich verbesserte öffentliche Nahverkehrsanbindung unserer Marktgemeinde an die Stadt Salzburg eine weitere Grundlage für eine Steigerung des Fußgängerverkehrs geschaffen.

Speziell für den Fußgängerverkehr ist weiter vorgesehen das Wegenetz im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zu Verdichten umso die gewünschten kurzen Wege zu erzielen.

Im Verkehrskonzept sind neben generellen Zielsetzungen auch konkrete Maßnahmen für den Fußgängerverkehr und auch für den Radverkehr an dargestellten Stellen vorgesehen.

Neben dem Ziel zur Herstellung von Gehwegen und Gehsteigen und gesicherten Querungshilfen ist auch die Erweiterung einer Begegnungszone als Zielsetzung enthalten.

Im Kreuzungsbereich Marktstraße - Dr. Richard Hartmann Straße – Neue Heimat Straße – Oberfeldstraße besteht seit dem Jahr 2014 eine kleinräumige Begegnungszone. Diese soll über die Marktstraße bis zur Hauptstraße (Grödiger Landesstraße L 104) verlängert werden.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurde auch ein Geschwindigkeitskonzept für die Gemeinde- und Landesstraßen erstellt. Mit der Straßenrechtsbehörde fanden dazu Verhandlungen zur Verwirklichung möglichst einheitlicher und nachvollziehbarer Geschwindigkeitsregelungen statt. Durch dieses Gesamtkonzept mit 70km/h zwischen den Ortsteilen, 40km/h in den Ortsgebieten und speziell gestalteten 20km/h oder 30km/h-Zonen in begründeten Sonderbereichen soll zukünftig ein verringertes Gesamtgeschwindigkeitsniveau zugunsten des “shared-space“- Gedankens erzielt werden.

Als weiterer Schritt in der Verwirklichung der Zielsetzungen zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs ist im Bereich des Marktplatzes im Zentrum von Grödig eine Neugestaltung des Marktplatzes speziell auch auf die Aufenthaltsqualität von Räumen zentraler Baugrundstücke und unter Einbeziehung von Verkehrsflächen geplant.

Dazu führt die Gemeinde gemeinsam mit dem SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen und der Dorf- und Stadtentwicklung / Ortskernstärkung des Landes einen Gestaltungsprozess durch. Es wurden mehrere Architekten zur Findung des bestmöglichen Konzeptes eingeladen. Gemeinsam mit Interessierten Bürgern soll der zukünftige Platz und die Verkehrsraumgestaltung des Marktplatzes und der Begegnungszone dann weiterentwickelt werden.
Mit Walk-space.at wurde zur weiteren Verbesserung der Qualität für die Fußgänger ein Fußgänger-Check vereinbart, der im Laufe des Jahres 2021 durchgeführt wird.

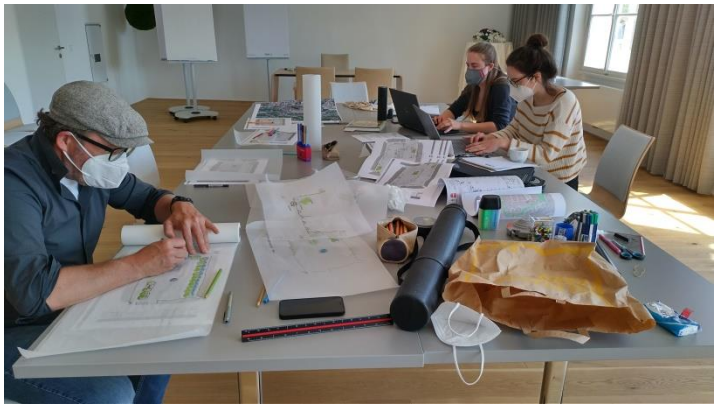
Hauptplatz klimafit mit der cuulbox

DI Florian Kratochwil, Charis Kowald BSc., con.sens mobilitätsdesign

Freistadt in Oberösterreich hat einen wunderschönen Hauptplatz. Im Sommer ist er jedoch aufgrund weniger kleiner Bäume der prallen Sonne ausgesetzt, was dazu führt, dass sich nur wenige Menschen dort aufhalten.

Welche Möglichkeiten gibt es, den Hauptplatz klimafit zu machen, ohne die Kosten explodieren zu lassen und ohne die ansässigen Betriebe durch zu radikale Maßnahmen abzuschrecken? Unter dem Motto „erfolgreiche Planung geschieht vor Ort" begaben sich ExpertInnen aus den Fachbereichen Landschaftsplanung, Meteorologie und Mobilität nach Freistadt, um an zwei Halbtagen Ideen und Maßnahmenvorschläge auszuarbeiten und gleich im Anschluss der Bürgermeisterin zu präsentieren.

Die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen führte zu realistischen und umsetzungsfähigen Planungsideen. Durch die kompakte Bearbeitungsdauer war das Projekt hocheffizient und kostengünstig.



"Stadt zu Fuß – Entwicklung von Walkability am Beispiel des Wiener Westbahnhofareals"

DIin Susanne Tobisch, Assoc.Prof. DIin Dr.in Angelika Psenner, TU Wien, Institut Städtebau Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Städte auf der ganzen Welt werben mit hoher Walkability und im Besonderen mit ihren fußgängerInnenfreundlichen Stadtzentren. Diese Strukturen wurden jedoch nicht in jüngster Vergangenheit geschaffen, sondern stammen aus der Zeit vor der Entwicklung des Automobils, als Gehende noch die primäre NutzerInnengruppe darstellten. Nach dem Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs und dessen genereller Verfügbarkeit für die breite Bevölkerung konnten neu errichtete Gebiete nicht mehr dieselben Qualitäten erreichen. Seit das Thema Walkability in den letzten Jahren wieder in den Fokus der Stadtplanung gerückt ist, wurde eine Reihe unterschiedlicher Konzepte implementiert, die auf dem Nachbilden von historischen Strukturen basieren, um erneut die Bedürfnisse von FußgängerInnen zu decken.
Wie aber würde eine Stadt für Gehende aussehen, deren Gestaltung nicht auf Konventionen basiert, sondern auf dem aktuellen Stand der Forschung über Walkability aufbaut?
Walkability ist ein vieldiskutiertes Thema und wird in diversen Forschungsgebieten wie Stadtplanung, Verkehrsforschung, Gesundheitswesen, Immobilienwirtschaft, Psychologie, Soziologie und Geografie behandelt. Eine Vielzahl von Studien über alle Disziplinen hinweg haben einen deutlichen Zusammenhang zwischen der gebauten Umwelt und dem Mobilitätsverhalten der Menschen festgestellt. Die Wahl des Fortbewegungsmodus, und somit auch das Zufußgehen stehen in besonders intensivem Zusammenhang damit. Während es durchaus auch interdisziplinäre Ansätze gibt, bewegt sich der Großteil der Studien innerhalb nur eines Forschungsgebietes. Im ersten Teil der Arbeit wird erkundet wie eine fußgängerInnenfreundliche Stadt aussehen könnte, indem Ergebnisse von Studien zu Walkability über die Disziplinen hinweg miteinander in Bezug gesetzt werden. Die Forschungsergebnisse werden anhand der häufig genannten Einflüsse der gebauten Umwelt auf das Zufußgehen, den sogenannten D-Kenngrößen – Density, Diversity, Design, Distance to Transit und Destination Accessibility – organisiert. Das Gehen aus Verkehrsgründen und als Selbstzweck wird dabei ebenso behandelt wie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
Die aus der Analyse gewonnenen Entwurfsparameter werden im zweiten Teil der Arbeit auf einem konkreten Forschungsareal angewandt. Das ausgewählte Gebiet – das Westbahnhofareal in Wien – befindet sich unmittelbar außerhalb des Gürtels am Rand des Stadtzentrums. Der Westbahnhof war bis zur Eröffnung des Hauptbahnhofs im Jahr 2014 einer der bedeutendsten Bahnhöfe Wiens. Seither wurden die von dort ausgehenden Zugverbindungen drastisch reduziert und der größte Teil der Struktur wurde stillgelegt. Das Areal wurde ausgewählt, weil es alle notwendigen Voraussetzungen für die Entwicklung einer hohen Walkability erfüllt: Eine gewisse Größe, Lage unmittelbar im kompakt gewachsenen Stadtzentrum und gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Das Gebiet befindet sich aktuell unter Bausperre zum Zweck der Umwidmung, es besteht also eine reale Perspektive, dass das Areal in Zukunft für die Entwicklung eines Stadtviertels zur Verfügung stehen wird.
Ziel dieser Arbeit ist es, herauszufinden wie die heutige Stadt für FußgängerInnen aussehen könnte. Dieser multidisziplinäre, forschungsbasierte Ansatz die begehbare Stadt zu entwerfen soll Schwachstellen und unterrepräsentierte Themen, in der Theorie als auch in der Praxis aufzeigen und hat das Potential die gängige Planungspraxis in der Stadtentwicklung in Frage zu stellen.

Mit Grätzlrallyes die Stadt erkunden - Anreize zur Stadtaneignung während der Pandemie – und darüber hinaus

DI[in] Petra Jens, MSc, Tamara Bauer, Mobilitätsagentur Wien

Ostern 2021: der Lockdown scheint kein Ende zu nehmen. Statt in den Urlaub, sitzen Familien zu Hause und machen das Beste aus der Situation. Die langen Phasen des Homeschoolings, der Ausfall von Turnunterricht und das Fehlen des täglichen Schulweges treiben Kinder in die Bewegungsarmut.

Die Mobilitätsagentur hat im Rahmen des Mobilitätsbildungsprogramms „Die Stadt & Du – entdecke Wien auf Schritt und Tritt" für Sieben- bis Neunjährige Rätselrallyes durch alle Wiener Bezirke erstellt. Diese sind Bestandteil der so genannten „Grätzl-Box" für die zweite und dritte Schulstufe.

Ursprünglich für den exklusiven Einsatz in Schulen gedacht, wurden die Grätzlrallyes kurzerhand veröffentlicht und medial beworben. So konnten zu Ostern 2020 Eltern mit ihren Kindern durch die Stadt streifen und einige vergnügliche Stunden erleben.

Die Präsentation geht auf die Produktentwicklung, das Marketing und die Distributionskanäle ein und berichtet über das breite Feedback aus der Wiener Bevölkerung.
https://www.diestadtunddu.at/graetzl-box/graetzl-rallye/

Tempo runter – Sicherheit rauf. Dank temporärer Signalisation

Andrea Büchel-Dürrenberger, Amt für Mobilität, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Ziel und Zweck

Mit Einführung Tempo 30 soll die **Verkehrssicherheit** und die **Wohnumfeldqualität** erhöht werden. Nun stellt sich bei verkehrsorientierten Strassen das Problem, dass verschiedene Nutzungsansprüche aufeinander treffen. Einerseits geht es darum, den Verkehr auf den Hauptachsen möglichst flüssig zu gestalten und dabei siedlungsorientierte Strassen zu entlasten, und andererseits möchten wir, gerade im Bereich von Schulhäusern, wo sich viele Kinder aufhalten, eine möglichst hohe Verkehrssicherheit anstreben.

Dadurch, dass der **Schulwegverkehr** nur zu **bestimmten Tageszeiten** und während der Schulzeit (nicht in den Schulferien) auftritt, macht es Sinn, die **Tempo-30-Zonen nur temporär** zu betreiben. Denn obschon eine Tempo-30-Zone zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Reduzierung des Lärmes und der Verbesserung der Luftqualität führt, bringt diese auch diverse Nachteile mit sich; es kann zu einem Attraktivitätsverlust der Strasse für den MIV und infolgedessen zu unerwünschten räumlichen Verkehrsverlagerungen führen. Zudem kann es, je nach Streckenabschnitt, zu Verzögerungen der ÖV-Fahrtzeiten kommen.

Umsetzung

In Basel haben wir bis heute fünf solcher temporären Tempo-30-Zonen umgesetzt.
Als Signalisation werden **LED-Wechselsignale** verwendet. Sollten sich nun beispielsweise die Schulzeiten ändern oder gerade Schulferien stattfinden, können diese **flexibel programmiert** und die Betriebszeiten angepasst werden. Im Gegensatz zu den sonst üblichen Blechsignalen in Tempo-30-Zonen weisen die elektronischen LED-Wechselsignale einen höheren Durchmesser auf und sorgen so für eine **erhöhte Sichtbarkeit**. Ausserdem ist an den Tafeln der Zusatztext „Schule" angebracht, was bei den Strassenteilnehmenden für eine **höhere Akzeptanz** für die temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung sorgen soll.

Gesteuert werden die Signale mit einem **zentralen Steuer- und Überwachungssystem**. Damit kann man sich jederzeit Echtzeit-Informationen zum aktuellen Betriebszustand anzeigen lassen und die Anlagen wenn nötig **per Fernzugriff steuern und programmieren**. In aller Regel werden die konkreten Betriebszeiten bereits im Voraus festgelegt und laufen dann in diesen jeweiligen Zeitintervallen (z.B. 07.30-08:30 h, 11.45-14.15 h, 15.30-18.15 h an Schulbetriebstagen).

Fazit

Obschon die Kosten für eine temporäre Tempo-30-Zone deutlich höher sind als bei einer permanenten Tempo-30-Zone, hat sich die Massnahme an den bisherigen Standorten gelohnt; die **Fahrgeschwindigkeiten haben deutlich abgenommen** und der Schulweg wurde somit sicherer für die Kinder.
Unicef Schweiz führt die temporären Tempo 30-Zonen in Basel als gutes Fallbeispiel für kinderfreundliche Lebensräume auf:
https://www.unicef.ch/de/unsere-arbeit/schweiz-liechtenstein/kinderfreundlichelebensraeume/fallbeispiele

Grüne Wege sind mehr als grün

DI[in] Mira Kirchner, MK Landschaftsarchitektur

Biodiversität und aktive Mobilität stehen in einem systemischen Zusammenhang. Dieser Konferenzbeitrag lenkt den Fokus auf die biologische Vielfalt von grünen Wegen und stellt den ökologischen Wert der Wegumgebung vor.

Hohlwege, Waldwege, Alleenlandschaften, Aussichtswege durch die Kulturlandschaft und durch Erholungsgebiete sind besonders attraktive Freizeit- und Erholungswege, die den Erholungswert in der Landschaft maßgeblich bestimmen und eine mentale, physische und psychische Regeneration unterstützen. Untersuchungen zu den Wegpräferenzen zeigen, dass die Gestaltung der Wegumgebung für die Wahrnehmung der Landschaft wesentlich ist. Wege, die entlang von Baumgruppen und Wasserflächen führen und eine geschwungene Wegeführung aufweisen, werden bevorzugt. An diesen Wegen werden die Schönheit und die Vielfalt der Naturräume erlebt. Sie erschließen die Landschaft, helfen sie zu erkunden. Hingegen werden Wege, die entlang von Gebäuden und Straßen führen und vom Verkehrslärm beeinträchtigt sind, weniger präferiert (u.a. Reynolds et al., 2007). In weiteren Untersuchungen empfinden BesucherInnen weite, abwechslungsreiche und daher strukturreiche Landschaften als ästhetisch ansprechend: ein ausgeprägtes Geländerelief, Wasser und ein Wechsel aus offenen Landschaften und Wäldern (u.a. Kaplan 2008). Diese bevorzugten Landschaften sind zugleich durch eine hohe Biodiversitätsintensität geprägt.

Eine grüne Leit- und Begleitvegetation an Erholungswegen fördert nicht nur den Erholungswert des Menschen, sondern auch die Biodiversität (biologische Vielfalt). Welche Naturleistungen stehen mit den grünen Wegen in Verbindung? In der Landschaftsökologie zählen die Korridortypen entlang von Verkehrswegen mit Böschungsrainen als wertvolle Habitate für Pflanzen, Reptilien und Insekten und weisen eine hohe Artenvielfalt auf. Insbesondere durch die intensive Landwirtschaft sind Raine ein wichtiger Rückzugsraum für Tiere und Pflanzen – diese Standorte sind aufgrund der Nutzungsaufgabe und Verbuschung stark gefährdet. Sie tragen zur Ein- und Auswanderung von Individuen bei, - sie ermöglichen die ökologisch bedeutsamen Wanderbewegungen - aber auch von invasiven Arten. Für Fledermäuse sind solche Korridore Leitlinien, die ihnen der Orientierung helfen und daher wesentliche Strukturen für eine Bewegung in der Landschaft darstellen. Insbesondere ältere, einheimische Bäume sind wertvolle Habitate - Lebensräume für Tiere, Pflanzen, Pilze und Flechten. Sie weisen meist einen Totholzanteil, kleine Baumhöhlen, Risse oder Spalten in der Rinde auf, - ökologische Nischen - die von unterschiedlichen Lebewesen besiedelt werden und als Refugium, als Nahrungsquelle, als Schlaf- und Brutplatz dienen. Dadurch wird der Baum ein Teil einer ökologisch wertvollen Struktur. Die Baumart beeinflusst dabei die biologische Vielfalt: einheimische Bäume haben eine weitaus größere biologische Vielfalt als nicht-einheimische Bäume. Eine rund 100-jährige Eiche weist ca. 500 Insektenarten auf, eine Linde ca. 200 Insektenarten und ein Ginko ca. 100 Insektenarten. Die Insekten sind für die Nahrungskette anderer Tiere bedeutsam und stellen daher eine Nahrungsgrundlage für Vögel, Fledermäuse, … her. Daher sollen keine invasiven Neophyten gepflanzt werden (Robinie, Essigbaum, Götterbaum). Mit Empfehlungen und Anregungen zur Gestaltung der Wegumgebung schließt der Beitrag.

Transformation von Straßenraum: Von der Strategie zur Umsetzung

Mag.a (FH) Pia Knappitsch, 3:0 Landschaftsarchitektur

„Planners are moderators of change“ (Peter Zlonicky)

Eine langfristig hohe Lebensqualität in Kommunen erreichen wir nur, wenn bei der Verteilung der Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum nicht mehr die Interessen der Nutzerinnen und Nutzer von privaten Pkw einseitig im Vordergrund stehen.

Damit dieses ambitionierte Vorhaben gelingen kann, müssen wir den öffentlichen Raum großflächig transformieren. Doch Veränderungen in Kommunen sind komplex und erfordern eine strategische Herangehensweise, aus der konkrete Maßnahmen abgeleitet und schließlich umgesetzt werden.

Diese Prozesse begleiten wir mit der cuulbox in vielen unterschiedlichen Projekten in ganz Österreich. – Dabei arbeiten wir sowohl fachlich integrativ als auch auf unterschiedlichen Flughöhen. In diesem Vortrag möchten wir mit umfassenden Einblicken in die Planungs-Praxis inspirieren und Mut machen.

Mögliche Beispiele:
Strategische Betrachtung der Stadt aus unterschiedlichen Perspektiven: Stadtklimaanalyse (Stadtklimaanalysen Wien und Linz), Masterplan (mobil2030 – Mobilitätskonzept Perchtoldsdorf) und Leitbild (Beispiel Leitbild Freiraumstrukturen im Rahmen des neuen REK in Salzburg)

Strategische Planung von „Neuen Straßen: zB Baumoffensive Linz mit dem Potentialplan für die gesamte Stadt, der die Frage beantwortet, wo Blau-Grüne Infrastruktur möglich ist

Pilotstudien zur Institutionalisierung von transformativen Prozessen (Pilotstudie „Klimafitte Straße“ in Salzburg)

Konkrete Umsetzung von „Neuen Straßen“: Aktuelle Beispiele für Transformationen aus Graz (Angewandte Forschung MUFUWU mit der Transformation des Leonhardgürtels), Freistadt, Bad Vöslau

Vortragende aus den cuulbox-Büros: voraussichtlich Michael Szeiler, Robert Luger, Isabel Auer

Mödling gut zu Fuß - FußgängerInnen-Check

Vbgm. Rainer Praschak, DI[in] Marita Widmann, Stadtgemeinde Mödling

Wer zu Fuß unterwegs ist, weiß am besten "wo der Schuh drückt". Daher wurde beim "FußgängerInnen-Check" das lokale Wissen der Mödlingerinnen und Mödlinger in Bezug auf eine fußgängerfreundliche Infrastruktur herangezogen.

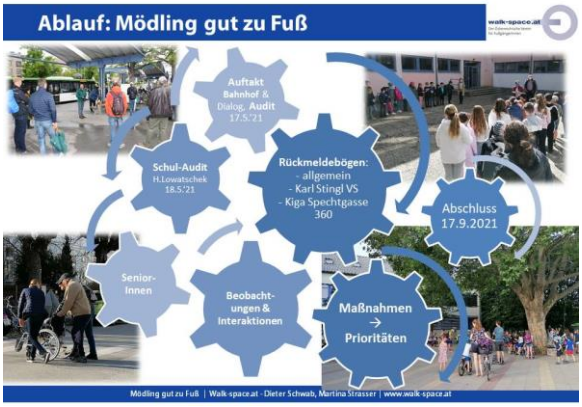
Im Mai 2021 wurden im Zuge eines Fußgängerinnen- und Fußgänger-Checks mit Schülerinnen und Schülern der Lowatschek Volksschule sowie mit Bürgerinnen und Bürgern im Bereich des Bahnhofs Mödling Ideen zur Verbesserung des Fußwegenetzes gesammelt.
Mit der Sportvolksschule Harald Lowatschek wurden "Wohlfühlorte" und "Stolpersteine" entlang wichtiger Routen zu Fuß und in der näheren Umgebung der Schule gesammelt.

Mittels Rundgang hatten die Volksschülerinnen und Volksschüler der beiden dritten Klassen 3A und 3B am 18. Mai 2021 die Möglichkeit Ihre Bedürfnisse und Anregungen direkt vor Ort zu zeigen.

Eltern und BürgerInnen konnten zudem Verbesserungsvorschläge für ein qualitätsvolles Fußwegenetz mit Hilfe eines Rückmeldebogens einbringen.
Die gesammelten Rückmeldebögen wurden anonymisiert, digital erfasst. Die Wünsche, Stolpersteine und wertvollen Anregungen wurden zusammengefasst, um die wesentlichsten Themen übersichtlich darzustellen:
https://www.walk-space.at/images/stories/fgcheck/FG-Check_Moedling_Auswertungen_walk-space.at.pdf

Zudem fand das Projekt "Mödling gut zu Fuß" an den Standorten der Karl Stingl Volksschule und des Kindergarten Spechtgasse statt. Dazu wurden Rückmeldebögen in den Klassen bzw. im Kindergarten verteilt. Zudem fanden Beobachtungen und Interaktionsauswertungen statt.

Mit den betreuenden MitarbeiterInnen des NÖ Pflege- und Betreuungszentrum Mödling wurde ein detailliertes Gespräch geführt, um auch die Sicht der SeniorInnen ins Projekt einzubinden. Ergänzend wurde ein eigener Rückmeldebogen für SeniorInnen zur Verfügung gestellt.



Nach zahlreichen Beobachtungen und über 300 Rückmeldungen bei Rundgängen, Audits und Besuchen bei Schulen, Kindergärten und Seniorentreffs wurden die Ergebnisse des Projekts "Mödling gut zu Fuß" am 17. September 2021 im Straßenraum vorgestellt. Unter dem Motto: "Aktiv, gesund und sicher unterwegs" gab es einen Infostand zu den Trends, Ergebnissen und Maßnahmenvorschlägen.

In diesem Rahmen wurde auch die Charta für das zu Fuß Gehen unterzeichnet siehe auch Details zur Charta: https://www.walk-space.at/index.php/bewusstsein/charta-fuer-das-gehen

siehe auch Abschlusspräsentation:
https://www.walk-space.at/images/stories/fgcheck/FG-Check_Moedling_Abschluss_Massnahmen_2021_C.pdf

Auf der Projekthomepage stehen sämtliche Ergebnisse zum Nachlesen zur Verfügung: https://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/fg-check-projekte/moedling-gut-zu-fuss

Initiative KlimaKonkret – Unterstützung für Gemeinden bei der Klimawandelanpassung

DI Michael Skoric, con.sens mobilitätsdesign

Wie können wir die Auswirkungen des Klimawandels und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Gemeinden und Städten zusammendenken? Was können wir zu einer klimafitten Zukunft beitragen? Wie schaffen wir es, die Qualität unserer Lebensräume auch zukünftig abzusichern und was braucht es dafür?

Diese drängenden Fragen treiben uns an und darauf wollen wir Antworten finden! Gerade die aktuelle Pandemie-Situation hat uns deutlich gemacht, wie wichtig die öffentlichen Räume zum Aufhalten, Erholen und Bewegen für uns alle geworden sind!

Mit „KlimaKonkret" haben wir eine Non-Profit-Initiative ins Leben gerufen, die sich für eine zukunftsorientierte und lebenswerte Vision unserer Gemeinden und Städte – vor dem Hintergrund der Auswirkungen des Klimawandels – einsetzt. Sie will sich den Fragen von heute stellen und Wege in das klimafitte morgen aufzeigen. Sie will Bewusstsein schaffen und Mut machen für die Umsetzung von Klima-Modellvorhaben aller Größenordnungen – egal ob in der kleinen ländlich geprägten Gemeinde oder in der urbanen Stadt.

In der Initiative haben sich wissenschaftliche Einrichtungen und Institutionen mit Planungsbüros unterschiedlicher Fachrichtungen zusammengeschlossen. Die Gründung wurde von André Heller initiiert und von Bundespräsident Alexander Van der Bellen unterstützt. Von Expert*innen unterschiedlicher Fachrichtungen wurde ein anschaulicher Faltplan einer imaginären Gemeinde entwickelt, der 46 Maßnahmen zeigt, die Gemeinden auf dem Weg in eine klimafitte Zukunft setzen können. Zusätzlich wurden eine Website und ein Servicecenter für Gemeinden eingerichtet.

So geht intelligente Mobilität im Wohnquartier – 6 Bausteine der wohnstandortnahen Mobilität

Florian Klee, VCD-Regionalkoordinator Nordrhein-Westfalen

Projekthintergrund:

3 von 4 Wegen starten oder enden an der eigenen Haustür. Alternative Mobilitätsangebote am Wohnstandort und die dazugehörige Wissensvermittlung haben damit einen entscheidenden Einfluss darauf, welche Verkehrsmittel wir nutzen – und wieviel CO2 wir damit ausstoßen. Bislang konzentrieren sich die Klimaschutzmaßnahmen im Sektor „Wohnen" allerdings fast ausschließlich auf den Bereich der energetischen Sanierung, die großen CO2-Minderungspotenziale im Bereich der wohnstandortnahen Mobilität werden wenig beachtet.

Daher greift der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) dieses Themenfeld in seinem neuen Projekt »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität« auf. In deutschlandweit 8 Projektregionen mit insgesamt 16 Projektstandorten werden Kommunen, Wohnungsunternehmen und Wohnungs-genossenschaften, Mobilitätsdienstleister, Architekt*innen und weitere Fachexpert*innen aus dem Bau- und Planungssektor miteinander vernetzt, umsetzungsorientiert beraten und ihnen Wissen und Good-Practice-Beispiele an die Hand gegeben. Das Projekt startete am 1. Mai 2020 und wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert.

Projektzielsetzung:

Zentrales Anliegen des Projekts ist es, den Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln am Wohnstand-ort zu erleichtern: Die Bewohner*innen sollen mindestens ebenso bequem zu Fuß gehen und auf Fahrrad, Bus oder Sharing-Angebote zugreifen können, wie bisher auf den privaten Pkw. Oft sind es infrastrukturelle Voraussetzungen, die davon abhalten, häufiger zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV statt mit dem eige-nen Auto unterwegs zu sein. Ein gutes Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr, Radabstellanlagen, eine fußläufig und barrierefrei erreichbare Bushaltestelle und das Bereitstellen neuer z. B. gemeinschaftlich organisierter Mobilitätsangebote können wirkungsvolle Anreize schaffen.

Speed-Dating-Session:
Kern der Speed-Dating-Session ist die Vorstellung von und der Austausch zu 6 zentralen Bausteinen der wohnstandortnahen Mobilität, in deren Zusammendenken der Schlüssel für ein erfolgversprechendes in-tegriertes Mobilitätskonzept liegt (s.u.). Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Aufenthaltsqualität im Wohnquartier und der Fußverkehrsfreundlichkeit, die nicht nur einen eigenständigen Baustein darstellt, sondern oftmals Grundlage für die Akzeptanz weiterer Mobilitätsangebote wie Fahrradparken, Mobilstati-onen und stationsbasiertes Sharing ist.

Halb Legale Strategien für Fußgänger_Innen in 30 km/h-Zonen

DI Dr. Martin Ohmacht

Die politischen Gewinner der letzten drei Jahrzehnte waren die Radler. Wie hat das angefangen? Als Vorbild für die Fußgänger_Innen erzähle ich von den Radler_innen aus dem Wien der zweiten Hälfte der 80er Jahre. Mein Fokus ist dabei der Begriff „Halb Legal".

Die Wiener Radler_Innen bildeten einen Verein (sie nannten sich „Argonauten"), trafen sich privat in ihrem Vereinslokal, informierten sich über technische Neuerungen (Beispiel: Kinderanhänger), machten gemeinsam Rad-Ausflüge in die Umgebung, und gaben eine Zeitung heraus, den „Drahtesel". Und zu guter Letzt engagierte sich diese Gruppierung politisch. Das Mittel der Wahl war die Zeitung.

Damals hatten nämlich die Wiener Verkehrspolizisten von ihren Chefs den mündlichen Auftrag bekommen, gegenüber den Radler_Innen ausgesprochen großzügig zu sein. Diese Tatsache war informell klar durchgesickert. Ich bringe ein Beispiel, das aus der Zeitung „Drahtesel" entnommen sein könnte.

Fallbeispiel 1: Ein jugendlicher Radfahrer fährt, schon leicht betrunken, in der Vorstadt (den Wiener „Gassln") mit einem klapprigen Fahrrad in der Finsternis ohne Licht gegen die Einbahn. Ein Verkehrspolizist spricht ihn an, fragt, wo er wohnt, der Jugendliche antwortet: „Zweimal ums Eck!", der Polizist empfiehlt ihm, das Rad am Gehsteig zu schieben, was der derart milde Beamtshandelte auch tut.

Geschichten dieser Art wurden regelmäßig in der Zeitschrift publiziert und so wurden die existierenden Freiräume systematisch erweitert.

Die Zeit ist reif für eine ähnliche Vorgangsweise bei den Fußgänger_Innen. Es liegt mir fern, hier vorzuschlagen, Fußgänger_Innen sollten in den Innenstädten in den 30km/h-Zonen einfach, wie es in der StVO steht, „nicht überraschend", das heißt, demonstrativ, das Verhandeln um den Raum mit den Verkehrsteilnehmern mit Blechkleid aufnehmen. Aber jetzt, da der politische Wille zu 30 km/h-Zonen zum Teil schon gegeben ist (wie das in Graz schon lang der Fall ist), ist ein Aushandeln des gelebten Vorrangs auch außerhalb der Begegnungszonen und ohne Zebra plötzlich möglich. Und das, auch ohne die eigene Haut zu Markte zu tragen!

Fallbeispiel 2: In einer 30 km/h-Zone entscheidet sich eine ältere Frau, das Auto, das auf ihrer Seite der Straße kommt, noch vor sich vorbei zu lassen. Da kommt ein drahtiger junger Mann und betritt die freie Fahrbahn (also auf der anderen Seite), solcherart dem Lenker signalisierend, dass er „nicht überraschend" den Raum für sich beansprucht. Der Lenker (ein Taxler) bremst ab; der junge Mann schreitet stolz vor ihm vorbei und nun entschließt sich auch die ältere Frau von der anderen Seite, den Konfliktpunkt noch vor dem Auto zu überqueren.

Grätzlsitz - Smart City Chair

DI Erik Czejka, Architekt & Initiator

Die Sonne scheint, ein angenehmer Wind weht durch die Nachbarschaft. Man schnappt sich ein Buch oder verabredet sich mit Freunden, um einige Zeit draußen zu genießen. Leider sind im Park und auf dem Platz ums Eck alle Sitzbänke belegt. Frei sind nur die unbeliebten Plätze in der prallen Sonne oder vereinzelt zwischen Fremden. Es ist weder genügend Platz für alle Freunde, noch um in Ruhe das Buch zu lesen.
Dieses Problem löst der Grätzlsitz. Es ist ein Verleihservice für faltbare und mobile Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Mit ihm hat man immer den perfekten Sitzplatz zur Hand – von einem fixen Standort, einer vorgeschriebenen Nutzung oder Konsumzwang. Ganz nach den eigenen Vorstellungen kann der urbane Freiraum gestaltet und angeeignet werden. Es ist eine Erweiterung des eigenen Wohnzimmers in den Stadtraum. Ob alleine oder in einer Gruppe - der Stuhl zum Mitnehmen verwandelt ungenutzte Ecken und freie Flächen temporär in Orte des Verweilens und des Austausches. Die smarte Sitzgelegenheit fördert die Aktivität, Gemeinschaft und den Wohlfühlfaktor in der Nachbarschaft oder wie in Wien gesagt wird: dem Grätzl.

Um den flexiblen und nutzungsoffenen Service in Wien zu testen, wurde eine Agenda-Gruppe gegründet. Die Stadt Wien ladet unter der Lokale Agenda 21 alle Wiener*innen ein, in Form von verschiedensten Agenda-Gruppen aktiv ihre Umgebung mitzugestalten. Der Service wird in einer ersten Pilotphase am Elisabethplatz im vierten Wiener Bezirk Wieden gratis angeboten. Von April bis September stehen die farbenfrohen Stühle am Platz zum Ausleihen im Lokal Obsthunger bereit. Dass die Idee gut ankommt, beweist nicht nur das österreichweite Medienecho, sondern auch der gewonnene Preis „Creatives for Vienna“ der Wirtschaftsagentur Wien. Die Initiative reagiert auch auf das Ergebnis einer Befragung, dass sich zwei Drittel der Wiener Fußgänger*innen mehr Sitzmöglichkeiten wünschen.[1]

Der Grätzlsitz fördert die aktive Raumaneignung und eröffnet den Benutzer*innen somit neue Möglichkeiten im Freien, um ihr urbanes Umfeld noch lebenswerter zu machen.

[1] Hajek, Peter/Siegl, Alexandra: FußgängerInnen-Report 2019 / Auftrag Mobilitätsagentur Wien Mai/Juni 2019

Donnerstag, **7. Oktober 2021**

PLENARVORTRÄGE

Masterplan gehen: Bundesebene, Länderebene, Kommunen & klimaaktiv mobil Förderprogramm

Förderungsoffensive für den Fußverkehr in Österreich 2021

DI Robert Thaler, BMK, klimaaktiv mobil, Leiter der Abteilung II/6 Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

Im Jahr 2021 wurden zahlreiche Initiativen zur Förderung des Fußverkehrs seitens des BMK gestartet:

- Die österreichweite Zusammenarbeit für den Fußverkehr mit den Ländern, Städten, Gemeinden und Interessensvertretungen wurde durch die bundesweite Arbeitsgruppe Gehen verstärkt und weiter intensiviert.
- Es wurden Änderungsvorschlägen für die 33. StVO Novelle zur Verbesserung des Fußverkehrs eingebracht.
- Österreich (BMK, BMSGPK) war Gastgeber der 5. Konferenz der MinisterInnen des Pan Europäischen Programm für Verkehr Gesundheit Umwelt (THE PEP), wo die gleichberechtigte Bedeutung des Fußverkehrs im Verkehrssystem anerkannt und europäische Partnerschaft zur Förderung der Aktiven Mobilität ins Leben gerufen wurde.
- Der Masterplan Gehen wird weiterentwickelt und legt den strategischen Rahmen für die Fußverkehrsförderung bis 2030 fest. Einen wesentlichen Beitrag leistet hierbei die bundesweite Arbeitsgruppe Gehen.
- Betonung des Fußverkehrs im klimaaktiv mobil Beratungsprogramm für Städte, Gemeinden und Regionen und Start des neuen klimaaktiv mobil Programm für Aktive Mobilität.
- klimaaktiv mobil Förderprogramm mit Schwerpunkt zur Fußverkehrsinfrastruktur:

In der 2021 novellierten Fassung der klimaaktiv mobil Förderungsrichtlinie des BMK ist erstmals die Förderung von Infrastruktur für den Fußverkehr aufgenommen worden. Damit wird das Regierungsprogramm der Bundesregierung, das der Aktiven Mobilität einen hohen Stellenwert einräumt, konsequent umgesetzt. Gefördert werden im neuen Schwerpunkt Fußverkehr im Aktionsprogramm klimaaktiv mobil - Radverkehr und Mobilitätsmanagement Investitionen zur Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf eine fußverkehrsfreundliche Stadtgestaltung, Vermeidung von Umwegen, Erhöhung der Durchlässigkeit und Förderung der kurzen Wege im Sinne der Umsetzung des Masterplan Gehen und Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) und auch zur Gewährleistung der Einhaltung physischer Abstände im Fall von Pandemien (z.B. Covid-19). Betriebskosten werden im Sinne der Unterstützung zur wirtschaftlichen Erholung im Zuge der Covid-19-Pandemie für fünf Jahre ab Umsetzungsbeginn gefördert.

Beispiele für förderbare Investitionen für den Fußverkehr umfassen Umgestaltung/Neuerrichtung von Fußgängerzonen, Begegnungszonen, Gehsteigverbreiterungen, Verbesserung der Anbindung zum ÖV, Verbindung zu Stadt/Ortsteilen. Werden mehrere bauliche Maßnahmen und zusätzlich Maßnahmen zur Raumplanung und/oder Bewusstseinsbildung umgesetzt, erhöht das die Förderung.

Voraussetzung für die Förderung ist ein Gesamtkonzept für den Fußverkehr, d.h. die Erstellung eines lokalen Masterplan Gehens (für Landeshauptstädte, bzw. in Wien für Bezirke, sowie Städte mit mehr als 15.000 EinwohnerInnen) oder eines örtlichen Fußwegekonzeptes (für alle anderen Gemeinden). Im lokalen Masterplan Gehen bzw. örtlichen Fußwegekonzept soll u.a. folgendes umfassen: IST-Analyse und SOLL-Planung des Fußwegenetzes, Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung, Infrastrukturinvestitionsplan für den Fußverkehr der umzusetzenden Maßnahmen.

Der Fördersatz setzt sich aus einem Basisfördersatz (Umsetzung von min. drei Maßnahmen im Bereich „bauliche Maßnahmen“) und möglichen Förderzugschlägen zusammen. Je mehr Maßnahmen aus den Bereichen „bauliche Maßnahmen“, „Maßnahmen im Bereich der Raum- und Siedlungsentwicklung“ und „Maßnahmen zu Informations- und Leitsystemen sowie zur Bewusstseinssteigerung für den Fußverkehr“ umgesetzt werden, desto höher der Fördersatz (bis zu max. 50% der förderungsfähigen Kosten). Die Gesamtförderung ist mit maximal 100 Euro pro Einwohner und Jahr begrenzt. Des Weiteren können mit den Investitionen und Betriebskosten im Zusammenhang stehenden immaterielle Vorleistungen (z.B. Planungskosten, Erstellung lokaler Masterplan Gehen bzw. örtliches Fußwegekonzept) gefördert werden (max. 10% der Investitionskosten).

Voraussetzung ist die Erstellung eines lokalen Masterplan Gehens bzw. eines örtliches Entwicklungskonzeptes	**Basisfördersatz**
Mindestens 3 Maßnahmen aus dem Bereich „bauliche Maßnahmen“	20 %
Infrastrukturförderungen für die baulichen Maßnahmen erhöhen sich um x %, wenn jeweils zusätzlich folgende Maßnahmen in den folgenden Bereichen gesetzt werden:	**Erhöhung des Basisfördersatzes**
+ zusätzlich bei weiteren 2-4 Maßnahmen aus dem Bereich „bauliche Maßnahmen“	+ 15 %
+ zusätzlich bei mindestens 3 Maßnahmen aus dem Bereich „Raum- und Siedlungsplanung“	+ 10 %
+ zusätzlich bei Maßnahmen aus dem Bereich „Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung“	+ 5 %
+ zusätzlich bei Einbeziehung weiterer Akteure z. B. weiterer öffentlicher Gebietskörperschaften, Bauträger, Verkehrsunternehmen, Betriebe	+ 5 %

Weitere Informationen zur Fördereinreichung und klimaaktiv mobil Beratung

- Informationen zur Fördereinreichung: https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_Aktionsprogramm_KA_Mobil_2021.pdf
- klimaaktiv mobil Beratungsprogram für Städte, Gemeinden, Regionen: www.klimaaktivmobil.at/gemeinden

Berlin gut zu Fuß und das neue Mobilitätsgesetz

Dan Orbeck, Senatsverwaltung Berlin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (D)

Fußverkehrsförderung im Land Berlin (Arbeitstitel)
Am 24.04.2021 ist der vierte Abschnitt des Berliner Mobilitätsgesetzes in Kraft getreten: Abschnitt Fußverkehr. Damit wird der Fußverkehr auf die gleiche Stufe wie der ÖPNV und der Radverkehr gestellt. Zusammen bilden diese drei Verkehrsarten den Umweltverbund – den stadtverträglichen, umwelt- und klimafreundlichen Verkehr mit Vorrang vor dem Autoverkehr.

Mit dem Abschnitt Fußverkehr hat sich Berlin zum Ziel gesetzt, den Umbau der Stadt in einen lebenswerten, menschenfreundlichen Ort zu beschleunigen: mit ausreichend Platz, mit direkten und sicheren Wegen, ohne Barrieren.

Wie die ersten Gesetzesabschnitte ist auch der Fußverkehrsteil in einem umfangreichen Beteiligungsverfahren mit dem Mobilitätsbeirat erarbeitet worden. In diesem Beirat sind Mobilitätsverbände (u.a. FUSS e.V.), Interessenvertreterinnen und –vertreter von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Bezirke, Senatsverwaltungen und Mitglieder des Abgeordnetenhauses vertreten gewesen.

Im Vortrag sollen zentrale Inhalte des Gesetzes und deren Umsetzung in konkrete (infrastrukturelle) Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs im Landes Berlin anhand konkreter Projektbeispiele vorgestellt werden.

Donnerstag, **7. Oktober 2021**

SESSION 1
Weiterentwicklung „Masterplan Gehen“ Bundesebene, kommunale Strategien

Masterplan Gehen Norwegen

Liv Øvstedal, Norwegian Public Roads Administration, Input via Live-Schaltung, angefragt

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingelangt. Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der TAGUNGSDOKU der XV. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021 nachzulesen.

Das neue Räumliche Entwicklungskonzept (REK)

DI[in] Laura Mayr, BSc; DI Christian Hörbinger, MA, Stadt Salzburg, Stadtplanung und Verkehr

Die Stadt Salzburg arbeitet aktuell an der Neuaufstellung des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK). Das REK stellt das wesentliche Planungsinstrument auf Stadt- bzw. Gemeindeebene zur Definition der langfristigen Planungsziele sowie zur Festlegung von Maßnahmen für die räumliche Entwicklung der Stadt dar. Im Sinne des Stufenbaus der Raumordnung bildet das REK die oberste Ebene der örtlichen Raumplanung. Die nachgeordneten Verordnungsinstrumente, Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, müssen sich in ihren Inhalten an den Zielen des REK orientieren und dürfen diesem nicht widersprechen.

Die rechtliche Grundlage für das Räumliche Entwicklungskonzept ist das Raumordnungsgesetz 2009. Das aktuell gültige REK 2007 wurde noch auf der Grundlage des ROG 1998 erstellt. Durch das ROG 2009 wurde auch das Instrument REK maßgeblich verändert und hat nun einen deutlich stärkeren Raum- und Flächenbezug.

Zentrale Elemente des neuen REK sind eine Evaluierung des bestehenden REK, eine Bestandserhebung und ein Visionsprozess in dem Handlungsschwerpunkte und Leitsätze erarbeitet wurden. Für die räumliche Weiterentwicklung der nächsten 25 Jahre ist ferner ein Baulandbedarf für Wohnen und Arbeiten zu definieren sowie die entsprechenden Entwicklungspotentiale auszuweisen. Diese Entwicklungspotentiale werden einer Umweltprüfung unterzogen und durch standortbezogene Maßnahmen und Ziele präzisiert. Ergänzt werden diese um stadtweite Ziel- und Maßnahmensetzungen.

Da sich das REK mit komplexen und weitreichenden Fragestellungen beschäftigt und mit 25 Jahren einen langen Planungshorizont hat, ist es ein zentrales Element des Erstellungsprozesses, diesen zu öffnen und eine möglichst breite Einbindung zu ermöglichen.

Dazu wurden mehrere unterschiedliche Formate der Bürger*inneninformation und -beteiligung konzipiert und durchgeführt. Die Vorgaben zu COVID-19-Schutzmaßnahmen stellten dabei eine besondere Herausforderung dar. Im letzten Jahr konnten dennoch zahlreiche innovative Beteiligungsformate durchgeführt werden. Zu Beginn wurde online eine Informationsveranstaltung mit Fragemöglichkeit abgehalten. Anschließend daran konnten auf einer digitalen Plattform für Bürger*innenbeteiligung drei Wochen lang Anregungen und Ideen zur künftigen Stadtentwicklung eingebracht werden. Um hier einen niederschwelligen Zugang zu ermöglichen gab es ein analoges Äquivalent dieses Beteiligungsformats.

Ferner wurden ein Bürger*innen-Rat und die Young Experts eingerichtet. Die Young Experts sind eine Gruppe junger Menschen, die den Prozess der REK-Erstellung über ein Jahr begleiten und sich intensiv mit Stadtentwicklung beschäftigen. Der Bürger*innen-Rat besteht aus zufällig ausgewählten Salzburgerinnen und Salzburgern die an einem Wochenende ihre Position sowie wichtige Themen der Stadt der Zukunft bearbeitet haben.

Auch im weiteren Projektverlauf wird Bürger*innenbeteiligung von großer Bedeutung sein um so ein nachhaltiges, innovatives und qualitätsvolles REK erarbeiten zu können.

Neue Fördermöglichkeiten für aktive Mobilität

Daniela Hirländer, MSc, klimaaktiv mobil, komobile Gmunden

Das klima**aktiv** mobil Beratungsprogramm „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ ist Teil der vom BMK beauftragten Schwerpunktprogramme klima**aktiv** mobil für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich.

Mit dem Start der Förderungen am 12. April 2021 werden erstmals Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Städten und Gemeinden gefördert. Im Fokus der Förderung stehen Investitionen, die sich an den Masterplan Gehen des BMK und den Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) orientieren. Dazu zählen:

- eine fußverkehrsfreundliche Stadtgestaltung
- die Vermeidung von Umwegen
- eine Erhöhung der Durchlässigkeit
- die Förderung der kurzen Wege

Förderhöhe

Der Basisfördersatz beträgt 20% bei der Umsetzung von mindestens drei "**baulichen Maßnahmen**". Eine Erhöhung des Basisfördersatzes erfolgt, wenn jeweils zusätzlich 2-4 "**bauliche Maßnahmen**", 3 Maßnahmen aus dem Bereich "**Raum und Siedlungsplanung**", oder Maßnahmen aus dem Bereich "**Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung**" umgesetzt werden, und bei der Einbeziehung weiterer **AkteurInnen und Akteure**. Die maximale Förderung beträgt 50% der förderfähigen Kosten bzw. ist die Förderung auf maximal 100 Euro pro Einwohnerinnen und Einwohner und Jahr begrenzt.

Für Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 15.000 EW ist die Erstellung eines **lokalen Masterplans** Gehen verpflichtend, für alle anderen Gemeinden reicht ein **örtliches Fußverkehrskonzept**. Dadurch soll ein kurz- bis langfristiges Gehwegenetz in Siedlungsgebieten, für ein zusammenhängendes, engmaschiges, umwegminimierendes und flächendeckendes Gehwegenetz, sichergestellt werden. Die zur Förderung beantragten Maßnahmen sollen sich in diesen wiederfinden. Standardmäßig erfolgt die Antragstellung **VOR** Umsetzung der Maßnahmen, d. h. bevor das Projekt unumkehrbar gemacht wird.

Einreichungen sind in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Budgets bis spätestens 28.02.2022 (12 Uhr) möglich.

Weiterentwicklung „Masterplan Gehen“ - StVO-Novelle 2021, AG Gehen

DIin Alessandra Angelini, Umweltbundesamt

Österreich ist eines der wenigen europäischen Länder, das mit dem Masterplan Gehen einen Startschuss für eine neue Fußverkehrsoffensive gesetzt hat. Ziel des Masterplans ist es, den Stellenwert des Fußverkehrs zu erhöhen und die Bedürfnisse von FußgängerInnen bei politischen Entscheidungen sowie in Strategien und Planungen von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden stärker zu berücksichtigen bzw. die notwendigen Rahmenbedingungen für die Verbesserung der Mobilitätsform Gehen zu optimieren. Im Sinne der Umsetzung des Masterplan Gehen und des Regierungsprogrammes 2020-2024, hat das Bundeministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) bereits eine Reihe an Offensiven für den Fußverkehr gestartet, insbesondere eine Förderoffensive für den Fußverkehr im Rahmen von klimaaktiv mobil sowie Verbesserungen für den Fußverkehr in der StVO. Eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des Masterplans Gehen ist die gute Koordination von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden im Rahmen der bundeweiten Arbeitsgruppe Gehen. Des Weiteren unterstützt das BMK die jährliche Österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen.

Im Masterplan Gehen sind zehn konkrete HANDLUNGSFELDER mit insgesamt 26 MASSNAHMEN zur Umsetzung enthalten und empfohlen. Diese Handlungsfelder und Maßnahmen gilt es bei der Fachkonferenz für FußgängerInnen einem Workshop entsprechend weiterzudenken bzw. weiterzuentwickeln.

1. Eine Aufstellung mit den Handlungsfeldern und Maßnahmen soll bisherige Empfehlungen aufzeigen und einen Ausblick auf notwendige Aktivitäten und Rahmenbedingungen für den Betrachtungszeitraum der nächsten zehn Jahre geben.
2. Mögliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten mit spezifischen Schwerpunktsetzungen bzw. Fragestellungen sollen in einem gemeinsamen Diskurs aufgezeigt werden (z.B. neue Instrumente zur Forcierung des Fußverkehrs, Lehren aus Covid-19: Mehr Platz im Öffentlichen Raum, Beseitigung statistischer Mängel bei der Erfassung Fußwege, Multimodalität).
3. Die Identifizierung prioritär zu behandelnder bzw. zu intensivierender Themenfelder und die Aufbereitung von Handlungsfelder bzw. umzusetzender Maßnahmen auf kurz- bis mittelfristiger Ebene fließen als Empfehlungen für den Masterplan bis zum Jahr 2030 ein.

Leitfragen:
- Welche Maßnahmen aus dem Masterplan Gehen sind bisher gut gelaufen?
- Welche Maßnahmen bzw. Schwerpunkte sollen künftig intensiviert werden?
- Welche neuen Maßnahmen bzw. Schwerpunkte sollen künftig gesetzt werden und wie sollen diese im Masterplan Gehen angeführt werden?

Donnerstag, **7. Oktober 2021**

SESSION 2
FußgängerInnen-Checks & Stadtteildialoge

Fußverkehrs-Konzept-Check – Mindestanforderungen einer kommunalen Fußverkehrsstrategie

DI Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V. (D)

Fußverkehrs-Checks werden seit vielen Jahren als Methode eingesetzt, um in der Stadt oder Gemeinde in das Thema einzusteigen oder gar, um daraus Ansätze für die Erarbeitung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie bzw. einen Masterplan Gehen zu entwickeln. In Österreich führt sie walk-space.at unter der Bezeichnung „FußgängerInnen-Check“ durch und in Deutschland haben sich aus dem „BlitZlicht“ verschiedene Methoden mit oder ohne öffentliche Beteiligung herauskristallisiert. Eine Zusammenfassung und zahlreiche Anregungen finden Sie auf der Website www.fussverkehrs-check.de, ein Print-Medium befindet sich im Download-Bereich.

In der Zwischenzeit erarbeiten sich immer mehr Städte mit sehr unterschiedlichen Einwohnerzahlen Fußverkehrsstrategien, um endlich auch konkrete Maßnahmen auf den Weg zu bringen. In Deutschland hat der FUSS e.V. Modellstädte auserkoren und berät diese mit dem Ziel einer Konzept-Entwicklung, wie sie dann auch immer in den Orten bezeichnet oder in integrative Konzepte eingebunden wird. Erfahrungsgemäß gehen alle Städte eigene Wege, zahlreiche Hinweise der Vorgehensweisen in Deutschland finden Sie auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de oder ebenfalls als Print-Medium im Download-Bereich.

Die Stadtverwaltungen stehen häufig vor der Herausforderung, dass sie sich zwar immer schon punktuell um die Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr gekümmert haben, aber bislang keine Erfahrungen für eine konzeptionelle Bearbeitung speziell für diese Verkehrsart haben. Welche Themenbereiche müssen in einer Fußverkehrs-Strategie unbedingt enthalten sein, welche weiteren Aspekte sind sinnvoll anzusprechen?

Bernd Herzog-Schlagk vom FUSS e.V. möchte dazu einen Entwurf eines Checks für Fußverkehrs-Konzepte erstmalig im Rahmen der XV. Österreichischen Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021“ vorstellen und zur Diskussion stellen.

Bernd Herzog-Schlagk, ehemaliger Bundesgeschäftsführer des FUSS e.V. aus Berlin, hat in Deutschland die verschiedenen Check-Methoden entwickelt und in der Praxis erprobt, war Projektleiter für die konzeptionelle Entwicklung von Fußverkehrsstrategien in deutschen Städten und in gleicher Angelegenheit in verschiedenen kommunalen Fachbeiräten tätig.

Pilotprojekt "Kinder- und Jugendmobilität im Bildungsgrätzl Triesterviertel"

DIin Snejana Nenkova-Bruntsch / DI Jonas Krombach, Rosinak & Partner

Bildungsgrätzl sind dauerhafte, in einem Stadtteil verankerte Kooperationen von Schulen und Kindergärten mit außerschulischen Einrichtungen aus den Bereichen (Erwachsenen-)Bildung, Jugend- und Sozialarbeit, Sport, Kultur und Gesundheit. In Wien sind derzeit 17 Bildungsgrätzl aktiv, sieben weitere werden 2021 noch zusätzlich eröffnet. Eines davon ist das Bildungsgrätzl Triesterviertel im 10. Wiener Gemeindebezirk.

Die Magistratsabteilung MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung hat im Frühjahr 2020 in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Rosinak & Partner ZT GmbH das **Pilotprojekt „Kinder- und Jugendmobilität im Bildungsgrätzl Triesterviertel“** gestartet. Ziel des Pilotprojektes ist es, die räumliche Vernetzung von unterschiedlichen Bildungseinrichtungen zu untersuchen und Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum zu erarbeiten, damit Kinder und Jugendliche ihre Wege im Grätzl sicher, aktiv, klimaschonend und selbstständig bewältigen können.

Bei der Analyse wurden verschiedene AkteurInnen (Kinder- und Jugendliche, SchuldirektorInnen, KindergartenleiterInnen, AnrainerInnen, KooperationspartnerInnen und PlanerInnen) einbezogen. Die Maßnahmenvorschläge sollen

- einen Beitrag am Weg zur Klimamusterstadt und zur Reduktion von Hitzeinseln durch neue Baumpflanzungen, Beschattung, Fassadenbegrünung, Wasserangebote etc. leisten,
- zur Verbesserung der Querungen und somit der Verkehrssicherheit an wichtigen Kreuzungen im Grätzl beitragen,
- durch die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität dazu führen, dass mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden und mehr Platz zum Verweilen und Spielen zur Verfügung steht. Somit wird ein wichtiger Beitrag zu einer gesunden Entwicklung von Kindern und Jugendlichen geleistet.

Die vom Projektteam erarbeiteten Maßnahmenvorschläge wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirk und den relevanten Dienststellen der Stadt Wien abgestimmt.
Anhand drei typischer Raumsituationen wurden Maßnahmenvorschläge erarbeitet im Bereich von:

- Querungen von stark befahrenen Straßen im Grätzl
- Straßenkreuzungen und Straßenzüge innerhalb des Grätzls
- Aufenthaltsbereiche - v.a. Schulvorplätze im Bildungsgrätzlt

Die Prioritätenreihung hebt Maßnahmen, die eine hohe Wirksamkeit im Umfeld von Bildungseinrichtungen aufweisen, hervor. Eine Grobkostenschätzung gibt Übersicht über die zu erwarteten Kosten und bietet den politischen Entscheidungsträgern eine Hilfestellung bei der Umsetzung künftiger Projekte.

Zusätzlich wurde der Prototyp für einen „Bildungsgrätzlplan“ ausgearbeitet, der Kindern, Jugendlichen, PädagogInnen und Eltern eine Orientierung im Bildungsgrätzl bietet und zum Erkunden des Grätzls einlädt. Im Bildungsgrätzlplan sind die kooperierenden Bildungseinrichtungen, wichtige Wegeverbindungen sowie empfohlene Wege dargestellt. Der Plan gibt auch Hinweise aus den Schulwegpläne der Stadt Wien zu gefährlichen Straßenquerungen und Empfehlungen, an welchen Kreuzungen eine sichere Querung

möglich ist. Im Bildungsgrätzlplan sind u.a. Parks, Spielplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Trinkbrunnen und schattige Straßenabschnitte gekennzeichnet.

Des Weiteren wurde im Rahmen des Projekts eine Beispielsammlung für verkehrsberuhigende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum und Aktionen, die Kinder und Jugendliche zur Bewegung im Grätzl motivieren, erarbeitet. Diese bietet einen Überblick möglicher Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Umfeld von Bildungseinrichtungen. Zudem liefert sie Ideen zur Nutzung des Straßenraums im Bildungsgrätzl als Bewegungs- und Begegnungsort und gibt Hinweise, wie die Aktivitäten umgesetzt werden können. Die Maßnahmen werden nach den Kriterien Platzbedarf, Dauer sowie Errichtungs- und Erhaltungskosten bewertet. Die Beispielsammlung liefert übertragbare Anregungen, Beispiele und Ideen für alle Wiener Bildungsgrätzl.

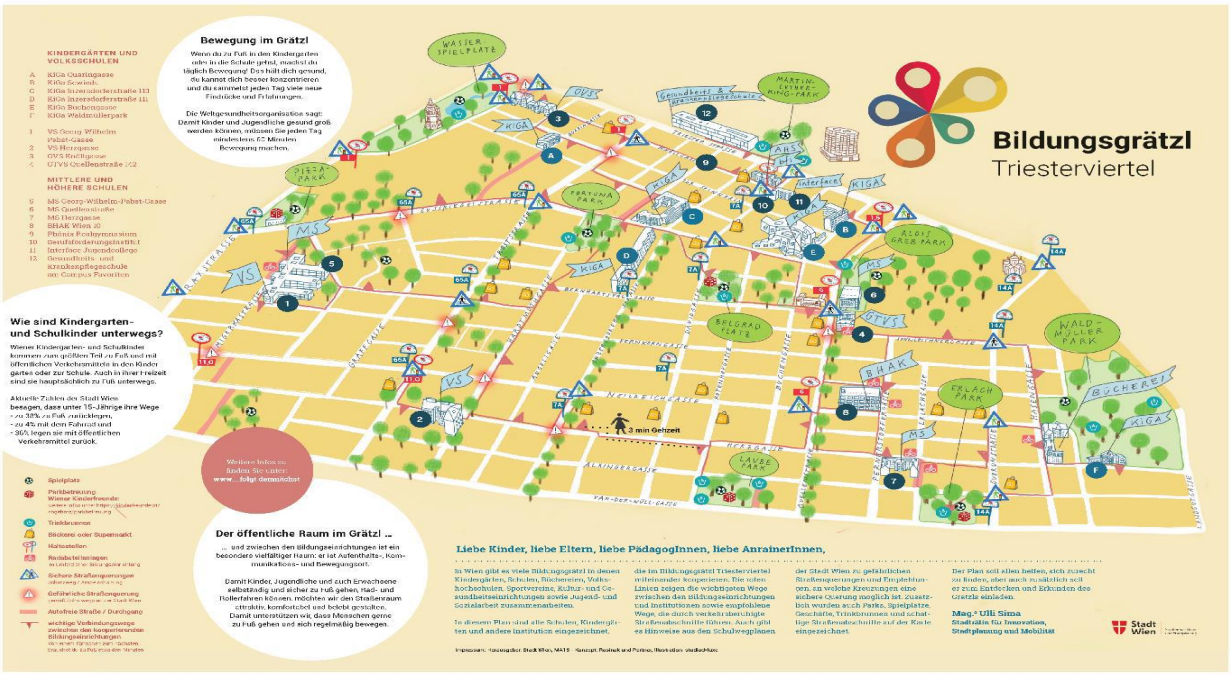
Abbildung: Exemplarische Beispiele, erarbeitet im Rahmen des Projektes für die Umgestaltung von Schulvorplätzen:

Schulvorplatz BHAK Wien 10 in der Pernerstorfergasse

MS Herzgasse, Variante Wohnstraße mit farbiger Gestaltung der Fahrbahn

Quelle: MA 18/ Rosinak & Partner ZT GmbH

Abbildung: Bildungsgrätzlplan Triesterviertel, Stand April 2021:



*Quelle: studio d*luxe, Sylvia Kostenzer*

Freiräume am Land – ländliche Orte im Fußgängermaßstab gestalten

DI Josef Lueger, Dr. Peter Görgl, Modul5 GmbH

Die Siedlungsentwicklung der letzten 50 Jahre ist in die Fläche gegangen. Die kommunizierten Bilder vom Bauernkrapfen setzen sich fest und gehen doch am Thema vorbei. Die Mitte scheint generell einer Verödung ausgesetzt zu sein, auch in kompakten Orten und Kleinstädten, unabhängig davon, ob die Ränder besonders stark wachsen. Zutreffender wäre zu sagen: *unsere Zentren sind krank*. Das betrifft nicht nur die hinlänglich diskutierten Themen wie Leerstandbehebung oder Nachverdichtung, sondern auch ganz fundamental die Frage danach, wie wir die innerörtliche Mobilität in unseren Gemeinden und Kleinstädten sehen und welche Zukunftsbilder wir davon haben, wie wir uns in unseren Heimatorten künftig bewegen wollen.

Warum und wozu sind Ortskerne zu beleben und welche Rolle spielt das Gehen dabei?
Woran machen wir die Diagnose der Verödungskrankheit fest? Sehr wahrscheinlich an der Abweichung von Wunschbildern, an die wir uns erinnern: „Ja...früher war's mal anders..."; oder an Erinnerungen aus Urlauben in fremden Ländern und Städten („...so schön, wenn es auf den Straßen wurlt"). Gesund ist also, wenn ein Teil des Lebens im Öffentlichen Raum stattfindet, wenn die Straße als Sozialraum wahrgenommen wird.

Doch wie bekommen wir die Menschen bei uns „auf die Straße"? Gerade in den unzähligen Gemeinden Österreichs, in denen die „lebenswichtigen" Funktionen an die (gefühlt) weit entfernten Ränder des Ortes gewandert sind?

Wir haben Thesen, Rezepte und Strategien, die aufzeigen, von was es abhängt und was notwendig ist:

1) Eine Intervention ist immer eine Entscheidung „für" und gleichzeitig „gegen" etwas und garantiert eine Entscheidung für einen unbequemen Weg. Die Belebung der Mitte interagiert mit den Bedürfnissen und Ansprüchen der Bewohner*innen. (z.B. Parkplatz versus Freiraum). Dafür braucht es charismatische Persönlichkeiten.
2) Die Gemeinde kann die Rolle der Ermöglicherin einnehmen oder selbst als Initiatorin auftreten. Immer häufiger ist sie die erste Akteurin, die Zeit und Geld investiert, neue Raumstrategien erdenkt und aushandelt.
3) Die 24/7 lebendige Mitte scheitert am überzogenen Anspruch, weil Belebtheit abhängig ist von der Ortsgröße und der Lage. Realistische Belebung zu bestimmten Tageszeiten, zu den Wochenenden etc. ist möglich, wenn das Öffentliche Leben in der Mitte gebündelt wird. Dazu bedarf es einer Funktionenvielfalt und einer Dichte an Menschen, die mittenah wohnen.

4) Die Gestaltungsqualität ist eine Voraussetzung, aber leider auch kein Garant für die Belebung der Mitte. Dabei ist die Ästhetik weniger entscheidend als die Funktionalität. Diese ist in zwei Richtungen zu gestalten: Erstens meint Funktionalität das Zusammenwirken des „Platzes" mit seiner örtlichen Umgebung und zweites die Eigenschaft, den „Platz" für Mehrfachnutzungen auszulegen. Wenn der Raum in der Mitte ein Ort für Feste, für Begräbnisse, für Märkte und Spiel, für Kunst und Gespräche ist, kann das eingangs beschriebene Wunschbild wirklich werden.
5) Die Prozessqualität muss die Betroffenengruppen abholen und mitnehmen. In einem demokratischen System ist dies nicht nur eine Frage des politischen Überlebens, sondern vor allem eine planerische Haltung. Dafür erweisen sich Beteiligungsformate zur Visionsentwicklung und Qualitätssicherung als zielführend.

Mit Orts-Geh-Sprächen den Raum öffnen

Die Ausführungsplanung ist wichtig und kommt dennoch erst am Schluss. Wichtiger ist uns, am Mobilitätssystem des Ortes zu arbeiten und niederschwellige „Sofortlösungen" zu eröffnen. In einer Gruppe die Wege eines Ortes im Geh-Spräch zu ergehen, verändert die Perspektive der Teilnehmer*innen und ermöglicht häufig das gegenseitige Verstehen der Bedürfnisse und der Problemstellen auf den Ortsstraßen.

Wir haben bisher in jedem Geh-Spräch spontane Lösungen gefunden. Und mit dem Vertrauen der Gruppe werden bei Bedarf die tieferliegenden Schichten der Mobilität bearbeitbar.

Die Methode des Geh-Sprächs findet Niederschlag in einem Aktionsbericht, einer Auflistung der Verbesserungssituationen und erörterter Lösungen (zB. überwachsene Verkehrstafeln freilegen, Beleuchtungskörper in Stand setzen, temporäre Geschwindigkeitsmessanlagen aufstellen, Briefing für Detailuntersuchungen und Planungen, etc.) und bei Bedarf in einem strategischen Mobilitätsbriefing für die Gemeinde. Wir verstehen unter Mobilitätsbriefing eine integrierte Zukunftsperspektive zur Mobilität, in der die Raumentwicklungsstrategie integriert ist. Das Briefing wirkt auf die Gemeinde selbst und allfällige Ausführungsplaner*innen.

Erläuterung: Uns ist es ein Anliegen, das Anliegen fußgängergerechter Planung auf das Land zu bringen. Dort trifft es auf den Wunsch nach belebten Ortskernen und zusammen entsteht eine Win-Win-Situation.

Zu diesem Thema würden wir in einem Vortrag gerne erzählen, Bilder zeigen und auf die Methodik des Planens im Gehen verweisen – ebenfalls mit Bildern hinterlegt.

Oberndorf - Pilot einer 2-tägigen Werkstatt

Bürgermeister Ing. Djundja, Stadtgemeinde Oberndorf
DI Michael Szeiler, Johann Schneider BSc., Charis Kowald BSc., con.sens mobilitätsdesign

In zwei Tagen eine vollumfängliche Strategie zum Zu-Fuß-Gehen in einer Stadtgemeinde entwickeln? Ja, das geht! In Oberndorf bei Salzburg wurde dieses Experiment im Juni 2021 erfolgreich durchgeführt.

Das Workshopformat wurde eigens dafür entwickelt. Das Projekt startete bereits im Vorfeld mit Beteiligungsmöglichkeiten über Umfragen und Einbindung der interessierten Bevölkerung. Kernstück war jedoch die zweitätige Werkstatt, bei der geblockt Begehungen, Interviews und Planungen stattfanden. Besonderes Augenmerk lag auf Zielgruppen mit spezifischen Anforderungen an den Straßenraum. Nicht nur am Papier wurde geplant, die Planer:innen haben die Ideen und Gedanken prompt mit Kreide auf der Straße aufgezeichnet. So konnte die Expertise plakativ und verständlich übermittelt werden.

Im Prozess engagierten sich 600 Personen, was stolze 10 Prozent der Gemeindebevölkerung entspricht. Das innovative Format mit einer Bearbeitung über wenige Tage kann für jede beliebige Gemeinde adaptiert und angewandt werden.

Mobilitätsplan & Grödig gut zu Fuß

Ing. Gerhard Freinbichler, Marktgemeinde Grödig

Die Gemeinde hat im Verkehrskonzept im August 2020 unter anderem auch Maßnahmen für den Fußgängerverkehr und Radverkehr beschlossen.

Bereits vorlaufend wurde durch die Verlängerung der O-Buslinie 5 durch einen neuen modernen eO-Bus mit innovativer Lademöglichkeit der Traktionsbatterien gemeinsam mit der Salzburg AG, der Stadt Salzburg und dem Land Salzburg noch im Jahr 2019 eine zusätzlich verbesserte öffentliche Nahverkehrsanbindung unserer Marktgemeinde an die Stadt Salzburg eine weitere Grundlage für eine Steigerung des Fußgängerverkehrs geschaffen.

Speziell für den Fußgängerverkehr ist weiter vorgesehen das Wegenetz im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zu Verdichten umso die gewünschten kurzen Wege zu erzielen.

Im Verkehrskonzept sind neben generellen Zielsetzungen auch konkrete Maßnahmen für den Fußgängerverkehr und auch für den Radverkehr an dargestellten Stellen vorgesehen.
Neben dem Ziel zur Herstellung von Gehwegen und Gehsteigen und gesicherten Querungshilfen ist auch die Erweiterung einer Begegnungszone als Zielsetzung enthalten.
Im Kreuzungsbereich Marktstraße - Dr. Richard Hartmann Straße – Neue Heimat Straße – Oberfeldstraße besteht seit dem Jahr 2014 eine kleinräumige Begegnungszone. Diese soll über die Marktstraße bis zur Hauptstraße (Grödiger Landesstraße L 104) verlängert werden.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurde auch ein Geschwindigkeitskonzept für die Gemeinde- und Landesstraßen erstellt. Mit der Straßenrechtsbehörde fanden dazu Verhandlungen zur Verwirklichung möglichst einheitlicher und nachvollziehbarer Geschwindigkeitsregelungen statt. Durch dieses Gesamtkonzept mit 70km/h zwischen den Ortsteilen, 40km/h in den Ortsgebieten und speziell gestalteten 20km/h oder 30km/h-Zonen in begründeten Sonderbereichen soll zukünftig ein verringertes Gesamtgeschwindigkeitsniveau zugunsten des "shared-space"- Gedankens erzielt werden.

Als weiterer Schritt in der Verwirklichung der Zielsetzungen zugunsten des Fußgänger und Radverkehrs ist im Bereich des Marktplatzes im Zentrum von Grödig eine Neugestaltung des Marktplatzes speziell auch auf die Aufenthaltsqualität von Räumen zentraler Baugrundstücke und unter Einbeziehung von Verkehrsflächen geplant.

Dazu führt die Gemeinde gemeinsam mit dem SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen und der Dorf- und Stadtentwicklung / Ortskernstärkung des Landes einen Gestaltungsprozess durch. Es wurden mehrere Architekten zur Findung des bestmöglichen Konzeptes eingeladen. Gemeinsam mit Interessierten Bürgern soll die zukünftige Platz und Verkehrsraumgestaltung des Marktplatzes und der Begegnungszone dann weiterentwickelt werden.

Mit Walk-space wurde zur weiteren Verbesserung der Qualität für die Fußgänger ein Fußgänger-Check vereinbart, der im Laufe des Jahres 2021 durchgeführt wird – siehe: https://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/fg-check-projekte/groedig-gut-zu-fuss

Donnerstag, **7. Oktober 2021**

SESSION 3
Freiräume in der Stadt – Erlebnis & Aufenthalt

Fußgängerfreundlichkeit – Die goldene Schuhbürste für Basel

Martin Dolleschel, Amt für Mobilität, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt (CH)

Basel ist eine Stadt der kurzen Wege. Wir legen viel Wert darauf, dass die Menschen ihre Ziele sicher, schnell und bequem zu Fuss erreichen können.

Fussverkehr Schweiz, der Verein UmverkehR und die Hochschule Rapperswil haben die Bedingungen für FussgängerInnen in 16 Schweizer Städten, u.a. auch in Basel, untersucht. Das Fazit: Basel belegt schweizweit den ersten Platz und darf als Auszeichnung die goldene Schuhbürste entgegennehmen.

Die Fussgängerfreundlichkeit der Städte wurde anhand von drei Projektbereichen untersucht:

- Infrastrukturtest/Fussverkehrstest
- Planungspraxis
- Zufriedenheitsumfrage

Überdurchschnittlich schneidet Basel hinsichtlich der **Planungspraxis** ab. Die Stadt verfügt mit dem Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege über eine umfassende Grundlage mit Leitsätzen, Grundsätzen und acht strategischen Zielen. Mit rund 10% ist der Anteil an Fussgänger- und Begegnungszonen am gesamten Strassennetz höher als in anderen Schweizer Städten. Weiter gilt bei diversen Schulen und Kindergärten während der Schulwegszeiten auch auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 30. Dies erhöht die Sicherheit der Kinder, die zu Fuss unterwegs sind.

Die Studie lobt zudem die **regelmässige Erhebung** des Fussverkehrs: Das Amt für Mobilität unterhält 18 Dauerzählstellen, die aufzeigen, wo jeweils wie viele FussgängerInnen unterwegs sind. Da eine gute Infrastruktur nur Wirkung erzielt, wenn sie genutzt wird, kommt der **Kommunikation** eine wichtige Rolle zu. Auch hier schneidet Basel sehr gut ab: Unter der Marke «Basel unterwegs » bietet die Stadt nützliche Informationen zu den Möglichkeiten für FussgängerInnen, möglichst schnell oder via möglichst schöne Routen von A nach B zu kommen. Weiter lanciert sie Kampagnen und Events wie beispielsweise die Mobilitätswoche Basel-Dreiland, die jeweils einen Fokus auf den Fussverkehr legt.

Die Untersuchung zeigt auch **Verbesserungspotenzial** auf. Unter anderem empfinden FussgängerInnen diverse Strassenquerungen als sehr lang und damit unsicher. Teilweise wird eine bessere Beleuchtung gewünscht und bei Plätzen fallen wild parkierte Velos und schlechte Zugänglichkeiten negativ auf. Die goldene Schuhbürste ist entsprechend nicht nur als Auszeichnung zu verstehen, sondern auch als Motivation, die Infrastruktur für den Fussverkehr weiter zu verbessern.

Wir möchten gern unsere Erkenntnisse zur Fussgängerfreundlichkeit in der Stadt Basel an der Konferenz teilen und sind gespannt ob andere Städte noch weitere Umsetzungs-möglichkeiten verfolgen, die auch Basel noch attraktiver für den Fussverkehr machen könnten.

Freiräume in der Stadt – Erlebnis & Aufenthalt für FußgängerInnen

DI Martin Zettel, Stadtplanung, Stadt Graz

Die Stadt Graz kann auf eine lange Geschichte zur Errichtung von FußgängerInnenbereichen im öffentlichen Raum zurückblicken. Bereits Ende der 1960er-Jahre wurde ein Teil des Südtirolerplatzes verkehrsberuhigt und somit eine der ersten FußgängerInnenzonen Österreichs geschaffen. Es folgten in den 1970er-Jahren die Seitengassen der Herrengasse und ab 1981 die Neugestaltung der Herrengasse selbst. Um bei der Erweiterung der verkehrsberuhigten Bereiche strukturiert vorzugehen, wurde 1986 das Konzept Platz für Menschen ausgearbeitet und 1990 mit Begleitmaßnahmen für den ruhenden Verkehr vom Gemeinderat beschlossen. Infolge wurden nahezu alle Innenstadtplätze neu gestaltet und untereinander fußgängerInnenfreundlich vernetzt.

Anknüpfend an die bei der Walk Space 2017 in Klagenfurt zu diesem Themenbereich gezeigten Beispiele der aktuellen Stadtteilentwicklungsgebiete Graz-Reininghaus und Smart City Graz Waagner Biro, sowie anderweitig im Stadtgebiet umgesetzte und geplante Projekte zur Stärkung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende, Bereiche zum Ausruhen, Spielen und alle anderen Tätigkeiten des öffentlichen Zusammenlebens, möchte ich nach der 2018 in Graz stattgefundenen Walk Space nach nun weiteren drei Jahren die aktuellsten Entwicklungen in der steirischen Landeshauptstadt dazu präsentieren:

Neu fertig gestellt wurden aktuell der Bertha-von-Suttner-Platz im städtischen Randzonenbereich des Bezirkes Jakomini in der Nähe des Autobahnzubringers der A2 – als neues Einfahrtstor aus dem Süden, welcher mit seiner großen Wasserfontänenanlage und dem wertvollen Erhalt großkroniger Bestandsbäume von Beginn an als neues Stadtteilzentrum mit einem hohen sozialen Interaktions-potential funktionieren wird können. Auch konnten zwischenzeitlich FußgängerInnenzonenbereiche in der Innenstadt erweitert werden und mit Bäumen, sowie einer Vielzahl an neu gestalteten Sitz- und Liegemöbeln als auch Trinkbrunnen aufenthaltsfreundlich zum Verweilen ausgestattet werden (Schmiedgasse/Landhausgasse, Mariahilferstraße/Stockergasse). Auch die erforderlich gewordenen Sicherheitsmaßnahmen im Zuge des Terrorschutzes konnten – diesen vorhin genannten Entwurfs-ideen folgend – verträglich und integrativ in den Stadtraum eingebettet werden (Sporgasse, Hofgasse, Landhausgasse, Lendplatz, Kaiser-Josef-Platz).

Weiters kann ich zu Straßenraum-Neugestaltungsprojekten unter Zugrundlegung des Schwammstadtprinzips, Synergien mit geplanten Ausweisungen als Fahrrad- und Spiel- bzw. Wohnstraßen am Beispiel Leonhardgürtel ebenso ein neues Projekt erläutern, wie auch eine fertig gestellte Studie zu einem bestehenden Stadtteil und dem dort zukünftigen Umgang der Straßenräume bei baulichen Entwicklungen durch höhere Dichteausweisungen aufzeigen (Bebauungsplangebiet Baierdorf). Parallel dazu wurden auch bereits die Potentiale zur Begrünung aller Straßenräume im Bezirk Jakomini mit möglichen Baumstandorten/Baumreihen/Alleen erhoben, als auch für die Bezirke Lend und Gries aktuell erarbeitet.

Die Sitzbank - des Fußgängers Tankstelle

Renate Albrecher, ETH Lausanne, Labor für Stadtsoziologie (CH)

Was Tankstellen für Autos sind, sind Sitzbänke für Zu-Fuss-Gehende. Sitzen ist bei weitem nicht die einzige Funktionalität von Bänken – und die Parkbank nicht die einzige Option für öffentliches Sitzen.

Der Schweizer Verein «Bankkultur» sowie die EPFL (ETH Lausanne) beschäftigen sich seit einigen Jahren mit Bänken. Die *Immobilität* des Sitzens als wesentlichen Teil der (aktiven) *Mobilität* zu betrachten ist ein innovativer Ansatz und erhielt deswegen eine Finanzierung vom Europäischen Institut für Innovation und Technologie, Bereich Urban mobility (https://www.eiturbanmobility.eu) für das Projekt «CITZEN BENCH»:

Im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsprojektes können fehlende Sitzbänke und Verbesserungsvorschläge für existierende Sitzgelegenheiten ermittelt werden. Die Methode erlaubt auch, die verschiedenen Bedürfnisse, Prioritäten, Nutzungen und Nutzenden von Bänken besser zu verstehen. Die Methode wird derzeit in München getestet. Städte, Gemeinde und Regionen können dieses Tool in Zukunft permanent oder temporär nutzen (Kontakt: info@bankkultur.ch).

Die Erforschung des Zusammenhangs von Sitzbänken mit aktiver Mobilität ergab auch neue Erkenntnisse über Zu-Fuss-Gehende und den Aufenthalt im öffentlichen Raum. Es zeigt sich, dass die herkömmliche Vorstellung des «Fussgängers» als auch jener der «Sitzbank» hinterfragt und erweitert werden muss, um nutzergerecht und -zentriert planen zu können. Durch eine entsprechende Verfeinerung und Ausdifferenzierung entlang der Freiheitsgrade des Gehenden kann der öffentliche Raum so gestaltet werden, dass alle Nutzergruppen darin Platz (!) finden.

Fotos: © Renate Albrecher

Fotobeschreibung in Reihenfolge: *A) Tankstelle für Körper und Geist (Morges, CH)* *B) Alternative Sitzgelegenheit «Stiege» entspricht besser den Bedürfnissen als die nebenan stehenden (leeren) Bänke (Vevey, CH)* *C) Alternative Sitzgelegenheit in Ermangelung einer Bank an der richtigen Stelle (Morges, CH)* *D) Einsame Sitzgelegenheit (Genf, CH)* *E) Sitzbank am Gehweg als sozialer Treffpunkt (Lancy, CH)*	*Links:* *Verein Bankkultur: www.bankkultur.ch* *Labor für Stadtsoziologie an der EPFL: https://www.epfl.ch/labs/lasurL:* *ETH Lausanne («EPFL»): www.epfl.ch*

Gute Gehbedingungen zu allen Jahreszeiten - Öffentlichen Raum neu denken

DI[in] Dr.[in] Heide Studer, Tilia / DI Laurentius Terzic, con.sens mobilitätsdesign

Zu Fuß Gehen benötigt bessere Rahmenbedingungen als nur barrierefreie Gehbereiche. Wien ist eine durchgrünte Stadt: Die Hälfte der Fläche sind Grünflächen oder Wasser. Aber es gibt große Unterschiede: Da wo besonders viele Menschen leben, in den dichtbebauten Wohngebieten z.B. in den inneren Gürtelbezirken, in Ottakring, Brigittenau oder Favoriten ist es an heißen Tagen oft mehrere Grad wärmer als in Stadtteilen mit viel Grün. Wissenschaftliche Studien legen nahe, dass die durchschnittlichen Temperaturen dramatisch steigen werden, davon sind Bewohner*innen der dichten Stadt besonders betroffen. Der Großteil der Straßen ist weitgehend versiegelt und von abgestellten Autos dominiert, das fördert urbane Hitzebildung, verstärkt die Auswirkungen von Starkregen und Sturm.

Ein Neudenken und eine Neuaufteilung des Straßenraums stehen an, eine Vision für zukunftsweisende Mobilität und ein Grundrecht auf gute Lebensqualität in der gesamten Stadt. Die Studie der Wiener Arbeiterkammer geht aus von aktuellen und künftigen städtischen Herausforderungen wie Stadtwachstum Klimawandel, Hitze in der Stadt, Herausforderungen der Pandemie,…) und entwickelt urbane, dreidimensionale Räume (mit Boden, Oberflächen und Luft/Wasser), mit neuen Zonierungen, Ausstattungs- und Aufteilungsprinzipien und innovativen Typologien für Straßenräume. Damit kann Platz entstehen für gute Fußverbindungen, für Begrünungen, Baumpflanzungen und Mikrofreiräume als Maßnahmen gegen die zunehmende Hitze in der Stadt.
Die Vision für den neuen öffentlichen Raum wurde von einem transdisziplinären Team aus den Bereichen Landschaftsplanung und Verkehrsplanung ausgearbeitet und über städtebauliche Typologien und Querschnittstypologien konkretisiert, denen ausgewählte Wiener Beispiele zugrunde gelegt wurden.

Im Rahmen der Studie wurden auch vier umgesetzte internationale Beispiele auf Erfolgsfaktoren für einen gelingenden Transformationsprozess untersucht.

Zukünftige Stadt – Kommunikation der Ziele über eine **attraktive Idee**
Klare Strategie zur Reduktion des Autoverkehrs, Entsiegelung, mehr Grün (Politik, Verwaltung) Umsetzung über leistbare Maßnahmen **in der ganzen Stadt** wirkt gegen Gentrifizierungstendenzen Breite **Einbeziehung der Bevölkerung** (Plattform, partizipatives Budget, Stadtteilarbeit, Mobilitätstrainings…)
Die Studie zur klimagerechten Stadt im Auftrag der Arbeiterkammer wird im Sommer 2021 in der Reihe AK Stadtpunkte erscheinen.

Neue Klimastraßen für Wien
Quelle: tilia büro für landschaftsplanung 2021

Thaliastraße NEU - Wie eine Geschäftsstraße zukunftsfit wird

DI[in] Edith Schindler-Seiß, Stadt Wien, Architektur u. Stadtgestaltung, Gestaltung Öff. Raum

Anfangs standen Fragen:
Wie können die unterschiedlichen Bedürfnisse der NutzerInnen bestmöglich auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden? Wie wird eine qualitätsvolle Nutzung während wiederkehrender Hitzeperioden gewährleistet? Wie muss eine Geschäftsstraße im dicht bebauten Gebiet aussehen, dass sie auch unter den klimatischen Rahmenbedingungen des Jahres 2030 oder 2050 funktioniert?

Beantwortet wurden sie mit Inputs von ca. 2.500 BürgerInnen im Rahmen eines Beteiligungsprozesses, der Bezirksvorstehung des 16. Wiener Bezirkes, den Fachdienststellen der Stadt Wien und last but not least dem Planungsbüro DnD Landschaftsarchitektur.

Chancen bietet diese Umgestaltung einer bestehenden Geschäftsstraße viele - auch für innovative Ansätze, die vor allem Fußgeher*innen zu Gute kommen:

- 3 cm Fahrbahnrand über die gesamte Länge[1] von ca. 1 km, damit zukünftig ohne Umbau aus der neuen 30er-Zone eine Begegnungszone werden könnte.
- Nischen aus Betonmöbeln, die auch für kleine Kinder einen sicheren Aufenthalt direkt neben der Fahrbahn ermöglichen.
- Flexible Gestaltung: Die Betonmöbel können verschoben werden, wenn sich z.B. die Erdgeschoßnutzung ändert.
- Begehbare Baumscheiben mit stark erweitertem Wurzelraum und dualem Wasserzulaufsystem für Sommer-/Winterbetrieb bei hochfrequentierten Haltestellen.
- Bodenebene Wasserdüsen bei größeren Aufenthaltsbereichen. Nachnutzung des Wassers zur Bewässerung von Bäumen (inkl. stark erweitertem Wurzelraum und dualem System).
- 23 Nebelstelen und 12 Trinkbrunnen.
- Zusätzliche Beleuchtung durch Hängeleuchten im Gehsteigbereich.
- Klappbare Sitzauflagen vereinfachen die Reinigung.

Die Umgestaltung des ca. 1 km langen 1. Bauabschnittes bringt unter anderem noch:

- 70 neue Bäume in der Straße selbst, 21 neue Bäume in unmittelbarer Nähe in den Seitengassen sowie zusätzliche Begrünung durch rund 800 m² Staudenbeete.
- 2 zusätzliche größere Aufenthaltsflächen und viele Mikrofreiräume.
- Rund 220 neue Sitzplätze sowie 25 Tische.
- Breitere Gehsteige (bis zu 6 m statt bisher ca. 3 m).
- Taktiles Blindenleitsystem bei allen Kreuzungen.
- Reduktion der KFZ-Stellplätze in der Geschäftsstraße von 298 auf 136.
- 130 neue Radabstellplätze, ca. 1 m breite fugenlose Fahrbahn zwischen Straßenbahngleis und Fahrbahnrand sowie Radfahren gegen die Einbahn in allen Seitengassen.

Eröffnet wird die Thaliastraße NEU im Oktober/November 2021.

[1] Ausgenommen Straßenbahnhaltestellen

Visualisierungen zur Thaliastraße NEU - Wie eine Geschäftsstraße zukunftsfit wird:

Copyright Vorher-Bilder: Stadt Wien, MA 19
Copyright Visualisierungen: DnD Landschaftsarchitektur

Salzburg 22 Jahre urbane Gestaltung

Arch.DI Eduard Widmann, Architekt Erich Wagner

SALZBURG 22 Jahre urbane Planung:

Ausgehend vom Gestaltungsprinzip der „5.Fassade" entwickle ich seit 1999 allein und ab 2014 gemeinsam mit Erich Wagner urbane Räume in Salzburg, wie bereits Otto Kapfinger in seinem Text zum Bauherrnpreis so wortgewandt dargelegt hat.

Es ist eine kontinuierliche Planungsgeschichte die schon lange Planungskomponenten integriert, die derzeit schrittweise ins Rampenlicht der Berichterstattung treten.

Ausgelöst wurde die erste Planung durch eine „bottom up" Bewegung der Kaufleute der Rechten Altstadt, die um einen Vorschlag zur Attraktivierung der Linzergasse an mich herantraten, um das Geschäftesterben in der Linzergasse stoppen zu können und den Einkaufszentren am Stadtrand etwas entgegenzusetzen.

5.Fassade:

Das Konzept stammt im Wesentlichen von Mag. Robert Ebner vom Altstadtamt der Stadt Salzburg im Auftrag des damaligen Bürgermeisters Heinz Schaden.

Dieses betrachtet die Bodenflächen der Stadt als „fünfte (horizontale) Fassade". Das bedeutete: Jede Veränderung hat die historische Substanz der den Platz, die Gasse vertikal umfassenden Fassaden und darüber hinaus die städtebaulichen Zusammenhänge der gesamten Salzburger Altstadt zu berücksichtigen. Die Wertigkeit der Wege und Gassen, der Höfe und Plätze soll in den unterschiedlichen Steinformaten und Steinverbänden zum Ausdruck gebracht werden. Das Konzept unterstreicht durch betonte Zurückhaltung die Bedeutung der umgebenden Architektur.

Linzergasse und Platzl 2000:

Mein Konzept zur Belebung der Linzergasse sah die Überspannung mit Segeln vor, die parabelförmig den Straßenraum überspannten und regenunabhängiges Flanieren und Einkaufen ermöglichen sollte. Dieses Konzept wurde von Kaufmannschaft und Politik begeistert aufgenommen und von uns bereits im Detail ausgearbeitet, bis der Denkmalschutz sogar für einen zeitlich begrenzten Versuch seine Zustimmung versagte.

Aber idaraus entstand der Auftrag den Belag für das „Platzl" und den Beginn der Linzergasse zu gestalten. Entsprechend meiner Herangehensweise entwickelte ich ein großräumiges Konzept für die „Rechte Altstadt" bis zur Paris Lodron Straße. Mein Erstvorschlag einer Wasserwelle als Geräuschfilter und Feuchtigkeitsspender am Platzl transformierte zu dem bodenebene Brunnen mit computergesteuerten Wasserdüsen. Düsen, Beleuchtung und Brunnentechnik wurde am Bauhof der Stadt Salzburg in Zusammenarbeit mit dem Schlosser Franz Greißler und Hr Ing.Bruno Wintersteller, dem Leiter der Beleuchtung des Magistrats entwickelt.

Die Brunnenstube wurde vom Bauleiter des Magistrats auf eigenes Risiko eingebaut, da bis zuletzt nicht klar war, ob Sponsorinnen für den Brunnen aufgetrieben werden können.

Sauterbogen, Lederergässchen 2003:

Nach Fortführung der Gestaltung mit vom Platzl erprobten Details Richtung Makartplatz war kein Geld für weitere Gestaltung budgetiert.

Konzepte für Wasserspiele 2005:

Die Idee, Brunnen für Stadträume zu entwickeln, ließ mich seit dem Porschehof in der Vogelweiderstrasse (Wettbewerbssieg 1992) nicht mehr los. Dort belebte ich mit einem Brunnen und Schilfbecken gemeinsam mit Anna Detzlhifer den zentralen Platz.

So plante ich eine „Spritzwelle" für den Bruderhof- ehemalige Feuerwehrzentrale und eine linsenförmige Wasseranlage für den Waagplatz. Die bereits zugesagten Sponsorgelder der Salzburg AG wurden durch einen Wechsel des Vorstandes gestoppt.

Reitsamer Platz, Linzergasse, Richard Mayer Gässchen 2014:

Die Firma IBT Immobilien hatte wesentliche Teile der Rechte Altstadt gekauft und saniert und bewegte mit ihrer Zusage zur Kostenbeteiligung die Stadt Salzburg zu einer Fortsetzung der Gestaltung „Rechte Altstadt". Da IBT Immobilien auf ihren Architekt Erich Wagner bestand, die Stadt jedoch meine bereits vorliegenden Konzepte umsetzen wollte, wurden wir zusammengespannt. Es wurde eine kongeniale Partnerschaft, die bis heute andauert!

Aus dem gekrümmten Straßenraum „Reitsamer Platz" musste erst ein Platz durch Definieren eines Zentrums durch einen Brunnen ein echter Platz geschaffen werden. Der Übergang zur Linzer Gasse war ein langes Diskussionsthema mit der Altstadtkommission. Das Richtung Salzach stark abfallende Richard Mayer Gässchen sollte durch einen Quellbrunnen und einen meandrierenden Wasserlauf räumlich an den Reitsamer Platz angebunden werden.

Die Idee führte zu heftigsten Kontroversen innerhalb des Magistrates und konnte nur durch persönlichen Einsatz von Magistratsdirektor DI Hebsacker und Abteilungsleiter SR Handl und in weiterer Folge durch Interventionen von Bürgermeister Dr Schaden und Stadtrat Ing Padutsch in unserem Sinn umgesetzt werde. Wir sollten vor Errichtung der Rinne eine Haftungserklärung für künftige Unfälle in der Wasserrinne unterschreiben!

Mit Fortschritt der Arbeiten konnten wir die umliegende Gastronomie dazu bewegen, einem übergreifenden Gestaltungscodex für die Schanigärten zuzustimmen. Am Reitsamer Platz wurden sogar, wie in Italien üblich, die Schanigärten in die Platzmitte gelegt.

Die Architekten Lechner, selbst Anrainer, bewegten weitere Anrainer dazu mit Spenden die Platzgestaltung bis zur Bergstraße co- zu finanzieren.

Für die Ausführung der Wassertechnik für den parabelförmigen Brunnen und die Wasserrinne zeichnet niht mehr der Bauhof sondern die Firma Artesia mit Herrn Tegeler aus Bielefeld verantwortlich.

Eigens designte Trinkbrunnen (mittlerweile mehrfach aufgestellt in der gesamten Altstadt) und Sitzquader, die auch als Belüftung der unterirdischen Wasseraufbereitungsanlage und Rammschutz vor Juwelierauslagen dienen, ergänzten unsere Arbeit.

Griesgasse, Hanuschplatz, Anton Neumayr Platz 2015:

Wieder initiiert durch Anrainer und Kaufleute, nun in der Griesgasse, wurde ein geladener Wettbewerb zur Beruhigung der Griesgasse veranstaltet, den wir für uns entscheiden konnten. Wir punkteten durch unseren Vorschlag einer „Verlangsamung" des Straßenraumes durch versetzte Steinzungen, die mit ockerfarbenem Asphaltmastix abwechseln. Gegen großen Widerstand der Altstadtkommission konnten wir zumindest eine einzeilige Baumallee umsetzen. Die zweite Allezeile sollten eigens designte baumartige Leuchten bilden, die bis zum Prototyp entwickelt wurden, dann aber aus Kostengründen nicht umgesetzt werden konnten.

Für den Hanuschplatz, zur Hälfte bereits außerhalb des Wettbewerbsgebiets gelegen, konzipierten wir eine Neuorganisation des Uferbereiches mit Umsteigerelation Bus – Schiff sowie eine Stufenanlage zur Salzach und eine Wiedererrichtung des abgetragenen „Cafes Missisippidampfer". Für den mönchsbergseitigen der Griesgasse gelegenen Anton Neumayr Platz schlugen wir eine Stufenanlage um den 16.Jhdt Brunnen, eine Verlegung des Busverkehrs in die Münzgasse und die Verkehrsberuhigung der Gstättengasse vor.

Für den Altstadtverband entwickelten wir eine „Milchstraße" als spezielle Weihnachtsbeleuchtung der Griesgasse. Der Vorschlages konnte leider nicht realisiert werden.

Studie F. J. Kai und Ursulienen sowie Karajanplatz 2015:

Gedanken aus dem Wettbewerb Griesgasse weitergedacht führten zu dem Vorschlag, den Franz Josef Kai als Freizeit Uferpromenade mit Gestaltung der Einmündung eines der 5 Almkanaläste in die Salzach umzugestalten und den Parkplatz unter den höher gelegenen Ursulienenplatz zu schieben. Der Ursulienenplatz war der ehemalige Schiffsanlegeplatz und die Waren wurden durch die Hauptverkehrsader Gstättengasse über den Bürgerspitalplatz durch die Getreidegasse Richtung Residenz transportiert. Diese Verbindung soll durch die Fortführung der Fußgängerzone Getreidegasse bis zum Ursulienenplatz wiederbelebt werden.

Studie Karajanplatz:

Der Karajanplatz wird durch den Schanigarten der „Blauen Gans" privat vereinnahmt.

Der Gastgarten sollte jedoch nur temporär privat genutzt werden. Die Bushaltestellen müssen neu organisiert und im Zusammenhang mit dem Gastgarten und den Nivauuntershieden gestaltet werden. Die Pferdeschwämme muss wieder begeh- und befahrbar werden.

Getreidegasse, Klampferergasse, Bürgesspitalplatz 2017:

Den geladenen Wettbewerb gewannen wir mit dem Vorschlag einer Sammelrinne aus Kleinstein (gleichzeitig Behindertenleitstreifen) im jeweiligen Querschnittsdrittel des, die Richtung verändernden, Gassenverlaufs. Präzise gelegte Fugenverschwenkungen entsprechend den Richtungsschwenken und dezenten Akzentuierungen der Durchhäuser durch größere Steinbreiten komplettierten unseren Entwurf.

An einer Stelle gelang es uns, einen Ast des Almkanals sicht- und hörbar freizulegen. Von der Idee einer Wassertreppe vom Bürgerspitalplatz ins Badergässchen blieb nur die Verlegung des Brunnens am Bürgerspitalplatz in die Achse der Badertreppe.

Für Badergässchen, Sterngässchen, Klampferergasse wählten wir besonders fußfreundlichen geschliffenen Kleinstein.

Unser Konzept für Gastgärten ohne Trennung zum Straßenraum, separierende Holzbelage für Gastgärten konnten wir mit einer einzigen Ausnahme durchsetzen.

Residenzplatz 2016-2019:

Der Residenzplatz ist der einzige mitteleuropäische Platz dieser Größe mit poröser Oberfläche. Die atmende, wasserdurchlässige Oberfläche entspricht allen ökologischen Anforderungen einer nachhaltigen Klimaregulierung, da sie die Überhitzung im Sommer dämpft und einsickerndes Regenwasser wieder dem natürlichen Wasserkreislauf zuführt.

Die Wiedergewinnung der ursprünglichen räumlichen Kühnheit des Platzes mit dem tieferliegenden Brunnen und der manieristischen Perspektivewirkungen samt Schaffung eines Zusammenspiels zwischen Belagsoberflächen und umgebenden Fassaden ist oberstes Gestaltungsziel des vorliegenden Entwurfes.

Als signifikanter räumlicher Eingriff ist die Harmonisierung der Höhen und Verschneidungen des Platzes mit extrem unterschiedlichen Gefällen in eine einheitliche, membranartige Basis, die sich von den Fassaden zum ca 1 m tiefer gelegenen Brunnen streckt, vorgesehen. Diese „Membran“ spannt sich vom Dom über die beiden Residenzen zur Michaelskirche und den Bürgerhäusern.

Gesamtfläche: ca 10.000 m2

Donnerstag, **7. Oktober 2021**

SESSION 4
Prozesse und Leitsysteme

Motivierendes Fußgänger-Leitsystem in der Stadtgemeinde Tulln

DI Peter Polatschek-Fries, NÖ.Regional.GmbH

Viele Wege könnten problemlos zu Fuß bewältigt werden. Gehen ist außerdem die natürlichste, umweltfreundlichste, gesündeste und auch sozial verträglichste Fortbewegungsart.

Es gab und gibt also genügend Gründe sich eingehender mit der Erhöhung des Komforts für FußgängerInnen und der Motivation zum zu Fuß gehen zu befassen. Daraus entstand ein innovatives Orientierungs- und Leitsystem für FußgängerInnen.

- Leitsysteme sind normalerweise nur für „wichtige" VerkehrsteilnehmerInnen vorgesehen – bisher meist für AutofahrerInnen. Das neue Leitsystem zeigt, dass auch die FußgängerInnen und auch RadfahrerInnen sehr geschätzt und wichtig sind.

- Das Leitsystem dient nicht nur der Information für Ortsunkundige sondern macht auch die OrtsbewohnerInnen laufend auf attraktive nahe Ziele aufmerksam und verdeutlicht durch Zeitangaben, dass diese Ziele am besten zu Fuß (aber auch mit dem Rad) rasch und umweltfreundlich erreicht werden können.

- Die Schilder sind ansprechend gestaltet und machen dadurch auch den Aufenthalt (Freizeit, Einkauf etc.) im Ort schmackhaft.

Das Leitsystem ist primär für FußgängerInnen konzipiert aber bewusst so gestaltet, dass es auch von RadfahrerInnen im langsamen Innerortsverkehr mitbenutzt werden kann.

Prozesse und Umsetzung – von der Planung zum begehbaren öffentlichen Raum

DI Dr. Harald Frey, TU-Wien, FVV

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingelangt. Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der TAGUNGSDOKU der XV. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021 nachzulesen.

Saisonale Interventionen in München – Sommerstraßen und Parklets als Erfolgsmodell

Dipl. Geogr. Silke Buchberger, Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat (D)

Die Münchner Sommerstraßen und Parklets in München - Hintergrundinformationen

Temporäre Interventionen spielen bei der Rückgewinnung von Straßenräumen als Aufenthaltsbereiche eine wichtige Rolle. München verfolgt dabei zwei strategische Ansätze: zum einen stoßen saisonale Maßnahmen zur punktuellen Nutzungsveränderung einen behutsamen Veränderungs- und Wahrnehmungsprozess im öffentlichen Raum an.

Bereits 2019 wurden saisonale Stadträume als Pilotprojekt getestet. 2020 hat die Stadt das Konzept an die Corona-Anforderungen angepasst und weiterentwickelt. Während der Sommerferien wurden an 14 verschiedenen Standorten Straßenabschnitte durch „verkehrsberuhigte Bereiche“ oder „Spielstraßen“ zu Sommerstraßen umgestaltet. Vereinzelt wurden außerdem Parkplätze freigegeben, Palmen und Blumen schmückten den Straßenraum. Die Sommerstraßen sollen den Bewohner*innen vor Ort zu Gute kommen und mehr Platz in der Stadt zum Flanieren, Relaxen und Spielen. Aufgrund des Erfolges wird das Projekt verstetigt, 2021 können ca. 10 Sommerstraßen eingerichtet werden.

Da diese Art von Umnutzungen von der Bevölkerung des jeweiligen Stadtteils mitgetragen werden sollen, ist die frühzeitige Beteiligung der Menschen im Quartier eine entscheidende Voraussetzung. So sollen sie selbst über ihre jeweiligen Bezirksausschüsse mögliche Straßen vorschlagen. Diese werden in einem nächsten Schritt seitens der Verwaltung in einem interdisziplinären Abstimmungsprozess (Verkehrs- und Freiraumplanung, Verkehrsanordnung, Stadtgestaltung) bewertet und letztlich durch das Mobilitätsreferat angeordnet.Im Fokus stehen ausschließlich wohnungsnahe Freiraumangebote, ohne Kommerzialisierung und Eventisierung.

Auch Parklets, also die temporäre Umwandlung von Kfz-Stellflächen in Aufenthaltsbereiche wird es im Sommer 2021 wieder geben. Hierbei handelt es sich München noch um ein Projekt mit Pilotcharakter. Die Stadt bietet natürlichen und juristischen Personen die Gelegenheit, maximal drei individuell gestaltete Parklets (mit je max. 2 Kfz-Längen) pro Stadtbezirk zu realisieren. Aufgrund einer im März 2021 durchgeführten Informationsveranstaltung gehen wir von einer Gesamtanzahl von ca. 15 bis maximal 25 beantragten Parklets im Jahr 2021 aus.

Einen zentralen Anker für München das Bekenntnis des Münchner Stadtrates zur Umsetzung der Verkehrswende dar. Danach erhielt die Stadtverwaltung den Auftrag, über die Neuaufteilung des städtischen Straßenraums und seiner Funktion nachzudenken und neue Potenziale hinsichtlich einer erhöhten Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen auszuloten. Die Finanzierung erfolgt durch städtische Mittel, wobei bei den Sommerstraßen in erster Linie auf z.B. vorhandenes Material bei Möblierung und Blumentrögen, Straßenabsperrungen etc. zurückgegriffen wird. Die Gestaltung der Parklets liegt in der Verantwortung der Antragsteller*innen. Zur Unterstützung im Bereich der Kommunikation, Beratungsleistungen, Monitoring und Evaluation werden externe Büros einbezogen.

Mixed-methods Ansatz für Prä-Post Evaluierung von Interventionen im städtischen Mobilitätsraum

Assoc.-Prof. Dr. Bernd Resch, Spatial Services GmbH

Ausgangslage

Die Gestaltung bzw. Umgestaltung des öffentlichen Raums gilt als wesentliche Voraussetzung, um nachhaltige, aktive Mobilität weiter zu fördern. **Übergeordnete Zielvorgaben** (z.B. Klimaziele von Paris), Regulative und Strategien (Luftgütegrenzwerte, Mobilitätskonzepte, #mission2030, etc.), aber auch ein vielschichtiger gesellschaftlicher Wandel machen die verstärkte **Förderung aktiver Mobilität** – v.a. des Fuß- und Radverkehrs – unabdingbar. Eine solche Entwicklung hin zu emissionsarmen und bewegungsaktiven Mobilitätsmodi kann nur durch eine **Attraktivierung des urbanen Raumes** gelingen. Hierbei bieten sich Möglichkeiten zur kompletten Neugestaltung von Stadtteilen an, häufiger noch wird jedoch versucht, den öffentlichen Raum durch gezielte Interventionen zu Gunsten nachhaltiger Mobilitätsformen umzugestalten.

Problemstellung

Bislang wird die Wirkung von Interventionen im Mobilitätsraum in Österreich nur unzureichend abgeschätzt und nach der Umsetzung keiner strukturierten Evaluation bzw. keinem Monitoring unterzogen. Dies liegt vor allem am **Mangel einer standardisierten Methodik für die Wirkungsevaluierung von Interventionen im Mobilitätsraum**. Folglich fehlt eine Evidenzbasis für die Wirkungen der unterschiedlichen Interventionen, die aber hinsichtlich Übertragbarkeit und Optimierung von Planung und Umsetzung, sowie effizienten Mitteleinsatzes notwendig wäre.

Ziel

Das gegenständliche Forschungsvorhaben zielt auf die Schaffung eines **generischen mixed-methods Ansatzes für die prä-post Wirkungsabschätzung und -evaluierung** von verkehrsplanerischen Maßnahmen ab (s. Abbildung). Dies soll durch die interdisziplinäre Verknüpfung von Ansätzen aus der Verkehrssoziologie mit datengestützten Evaluierungs- und Monitoringroutinen gelingen. Neben georeferenzierten Fragebögen und qualitativen Umfragen (4) sowie GIS-basierten Potenzial- und Umfeldanalysen (3) werden als zentrales Innovationselement auch Humansensorik-Daten (physiologische Veränderungen als Manifestierung emotionspsychologischer Prozesse sowie subjektive Beobachtungen mit Hilfe einer eDiary-App) (1+2) und Ego-Videos (5) genutzt. Durch die Verortung der Messungen kann ermittelt werden, wo und wann sich Menschen wie fühlen, und einer entsprechenden städtischen Umgebungssituation zugeordnet werden. Die Methodik ist **interdisziplinär** (Verkehrsplanung-Geoinformatik-Soziologie), **evidenzbasiert** (gestützt durch wissenschaftliche Erkenntnisse) und **technologieunterstützt** (GIS-Analysen, Humansensorik, Videos) angelegt.

Städteplanerische Umsetzung

Gemeinsam mit Partnerstädten wurde und wird die integrative Methodik in mehreren Feldstudien konkret evaluiert und validiert. Gemeinsam mit den **Partnerstädten werden Maßnahmen untersucht,** wie z.B. farbliche Radwegekennzeichnung, Einrichtung einer Fahrradstraße, Radwegeverbreiterung, u.a., die das Nutzungsverhalten im Mobilitätsraum beeinflussen. Diese Interventionen können dann in einer entsprechenden **prä-post Analyse mit Wirkungsevaluierung und Akzeptanzanalyse** untersucht werden.

Wirkung und Relevanz

Mit den Ergebnissen wird die Möglichkeit geschaffen, Interventionen im Mobilitätsraum mit einer strukturierten, **standardisierten und übertragbaren Methodik** zu bewerten, sowie ihre Wirkung auf das Mobilitätsverhalten (Stressempfinden, Akzeptanz, Verlagerungseffekte, etc.) abzuschätzen. So kann die **Wirkung von Interventionen zur Um- bzw. Neugestaltung des Mobilitätsraums evaluiert** werden. Die Ergebnisse tragen zur Schaffung einer wissenschaftlichen Evidenzgrundlage für die gezielte Förderung nachhaltiger Mobilität durch attraktive öffentliche Räume bei. Damit können Maßnahmen effizienter umgesetzt, in ihrer Wirkung schon vor der Umsetzung abgeschätzt und anschließend evaluiert werden.

Keine Öffis ohne Fußgänger*innen

Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz

Öffentlicher Verkehr ohne Fussgängerinnen und Fussgänger ist undenkbar. Wer mit Tram, Bus oder Zug reist, ist vorher und nachher zu Fuss unterwegs. Deshalb sind dichte Fahrpläne und komfortables Rollmaterial nicht ausreichend. Es braucht ein dichtes Haltestellennetz. Zudem müssen die Haltestellen zu Fuss gut und hindernisfrei zugänglich sein, sowie eine attraktive Ausstattung aufweisen. Fussverkehr Schweiz hat dazu eine Dokumentation zusammengestellt, die die wesentlichsten Anforderungen an die Standortwahl, den Zugang, die Gestaltung und Ausstattung von Bushaltestellen und Bushöfen aus der Perspektive der Zufussgehenden aufzuzeigen.

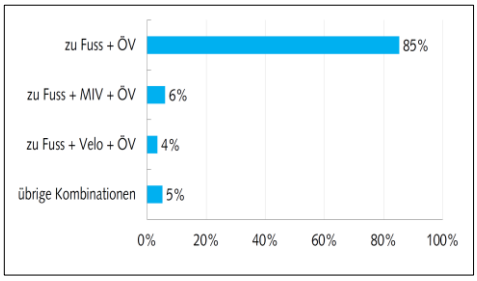


Abbildung 1: Verkehrsmittelkombinationen an der Anzahl Wege mit dem öffentlichen Verkehr.
In der Schweiz werden 85% aller Wege, die eine ÖV-Etappe enthalten, ausschliesslich mit Fusswegetappen ergänzt. Park&Ride, Kiss&Ride sowie Bike&Ride spielen eine untergeordnete Rolle.

Selbst vielen Fachleuten ist nicht bewusst, dass die ÖV-Nutzenden gleich viel Zeit auf dem Weg zu, von oder an der Haltestelle verbringen wie im Verkehrsmittel selbst. Sie legen diese Etappen vor allem zu Fuss zurück und sind dabei zufriedener als mit der tatsächlichen ÖV-Fahrt selbst. Den Bedingungen beim Zu- und Abgang in der ÖV-Reisekette kommt eine wichtige Bedeutung zu, die in der ÖV-Planung und der Siedlungsplanung noch zu wenig Eingang gefunden hat.

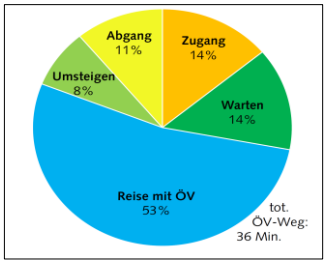


Abbildung 2: Zusammensetzung der ÖV-Reiseketten in Deutschen Städten. Quelle: Brög (2014).

In der Regel kümmern sich die Transportunternehmen nur um den eigentlichen Haltestellenbereich. Massnahmen ausserhalb dieses Bereiches interessieren sie nicht, oder lehnen sie teilweise ab, weil sich Fussgängerquerungen negativ auf den Fahrplan auswirken können. Aus der Perspektive der Reisenden verursachen aber Umwege oder unnötige Wartezeiten an Lichtsignalanlagen in der Reisekette einen grösseren Zeitverlust als eine kurze Verzögerung der Fahrt.

Wer bei der Planung von Haltestellen nur an den Wartebereich, die Ausstattung und die Haltekante denkt, der vergisst, wie die Nutzenden an die Haltestelle kommen oder dort umsteigen. Im Prinzip muss das ganze umliegende Fusswegnetz betrachtet werden. Sind die Wege direkt, sind sie sicher, sind sie genügend attraktiv?

Download: www.fussverkehr.ch

CityWalk Weiz und andere Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität

DI Johann Rauer, Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Rauer

Die Ausgangslage:

11.400 Einwohner, 14.000 Pendler, Hauptstraßen mit 20.000 Fahrzeugen pro Tag

So weitermachen?

Gibt es eine Chance für eine Kleinstadt wie Weiz „nachhaltige Mobilität" zu entwickeln?

Wir versuchen es mit einem umfassenden Maßnahmenbündel, mit „Pull-" und „Push"-Aktivitäten.

Einige Beispiele:

- Straßengestaltung für mehr Wohn- und Lebensqualität
- Ausbau des Geh- und Radwegenetzes
- Mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr
- Bewusstes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten fördern mit der Unterstützung von mehreren EU-Projekten
- Verkehrsverhalten beginnt im Kopf
- Am Beispiel des Projektes „City Walk Weiz" mit Fußgängerzählmaschine und Fußgängerleitsystem
- „Managed Mobility"

Schaffen wir den Umbruch?

Unser Ziel: Reduktion des MIV um die Hälfte bis 2030 – wir schaffen das!

Donnerstag, **7. Oktober 2021**

WALK-SHOPS

A | Perlen entlang der Salzach
Michael Schwifcz, MSc; DI Franz Schober, Stadt Salzburg, Stadtplanung und Verkehr

B | Smart City Placemaking
Dr.in Nina Mostegl, MRM (Planning) mit Unterstützung der Agentur OUTWORX

C | Praktische Beispiele „zu Fuß in Salzburg“
DI Michael Handl, Stadt Salzburg, Abt. 6

D | 22 Jahre urbane Gestaltung in Salzburg
Arch.DI Eduard Widmann, Architekt Erich Wagner

E | Hallein zu Fuß
Mag. Dr.jur. Oliver Längauer, Bauamtsleiter Stadt Hallein, angefragt

F | Bad Reichenhall
Dr. Christoph Lung, Oberbürgermeister der Stadt Bad Reichenhall
Thomas Knaus, Amtsleiter des Stadtbauamtes

WISSENSWERTES & ANHANG

1. Vereinsfolder
2. FußgängerInnen-Check Flyer
3. Feedback zur Konferenz 2021
4. Tagungsdokumentation Info-Flyer Konferenz 2021
5. TeilnehmerInnenliste (noch in Bearbeitung)

UNTERSTÜTZEN

#fairspace

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

BEITRITTSERKLÄRUNG als unterstützendes Vereinsmitglied

TITEL: _____ VOR- UND ZUNAME: _____

E-MAIL: _____ TELEFON: _____

STRASSE / HAUS-NR.: _____

POSTLEITZAHL: _____ ORT: _____ GEBURTSJAHR _____

Datum, Unterschrift: _____

oder per mail an office@walk-space.at

MITGLIEDER

Die Zielgruppen

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

Leistungen für Mitglieder

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

Speziell für kommunale Mitglieder

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

IMPRESSUM

Walk-space.at

Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
ZVR 078105059

Obmann

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

Unterstützung

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

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

Bankverbindung

IBAN: AT97 1400 0108 1000 0070
BIC/SWIFTCODE: BAWAATWW

Empfänger: Walk-space - Österr. Verein f. FußgängerInnen

Für den Inhalt verantwortlich:

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

Gut zu Fuß in der Mobilitätskette

für die Interessen der FußgängerInnen in Österreich

walk-space.at
Der Österreichische Verein
für FußgängerInnen

WALK-SPACE.AT

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

FußgängerInnen sind gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen und zukünftig bevorzugt zu behandeln.

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

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

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

ANGEBOTE

FußgängerInnen-Check für Städte und Gemeinden

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

Begegnungszonen & Shared-Space

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

Projektarbeit

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

Interventionen

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

ZIELE

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

- Aufzeigen von qualitätsvollen Lösungen und Angeboten
- Alltagstaugliche Gestaltung öffentlicher Räume
- Bewusstseinsbildung
- Fachlicher Austausch zur nachhaltigen Entwicklung für einen modernen Fußverkehr
- Umsetzung der internationalen Charta für das Gehen im Sinne einer “inklusiven Mobilität”
- Förderung qualitätsvoller Planungen für den Fußverkehr, speziell für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen
- Internationale Vernetzung zu Fußgängerthemen
- Optimierung der Rechtsgrundlage für Fußwegenetze. Alltagstaugliche Gestaltung der öffentlichen Räume

BEITRITT

Ihre Unterstützung ermöglicht unsere nächsten Schritte!

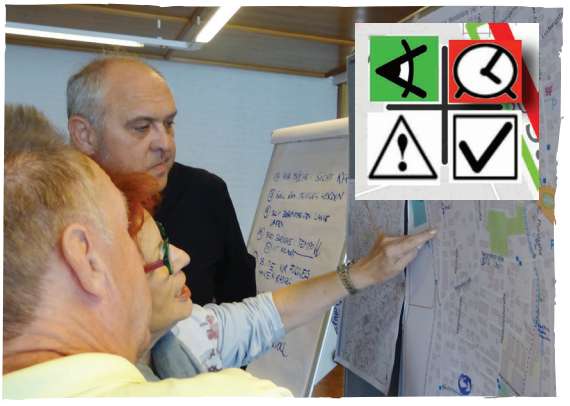
Bitte kreuzen Sie an:

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

walk-space.at
Der Österreichische Verein
für FußgängerInnen

Fußgänger*innen-Check für Städte und Gemeinden

Ein Instrument zur Verbesserung des Fußverkehrs



Was ist der Fußgänger*innen-Check?

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

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

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

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

Warum einen Fußgänger*innen-Check?

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

Instrument für ein besseres Fußwegenetz

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

Ablauf des Fußgänger*innen-Checks

Workshop II
*Fokus: Senior*innen*

Analyse und Beobachtung

Auftakt(veranstaltung)

Workshop I
*Fokus: Schüler*innen*

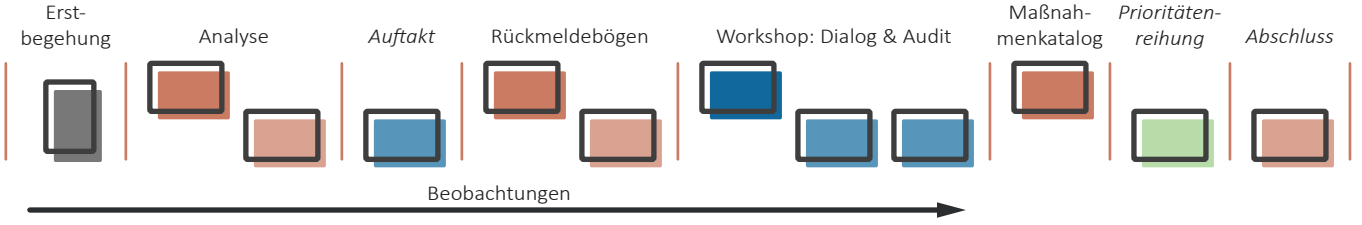
Workshop III
Fokus: Sonstige Zielgruppe

Rückmeldebogen

Abschluss(veranstaltung)

Maßnahmenkatalog

Prioritätenreihung kurz-mittel-langfristig



Tagespauschale:
€ 790,- für Mitgliedsgemeinden
€ 890,- für Nichtmitgliedsgemeinden
Eine Halbtagespauschale für eine Erstbegehung ohne Bericht ist in jedem Fall zu verrechnen.
Fördermöglichkeiten Aktive Mobilität auf Bundes- u. Landesebene berücksichtigen.

Dialog mit wichtigen Gruppen

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

Ergebnisse

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

Potenziale

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

Indikatoren der „Healthy Street“

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

Voraussetzungen & Anforderungen

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

Kontakt

office@walk-space.at

+43/69912375441

www.walk-space.at

DI Dieter Schwab, Obmann

Bennogasse 10/22, 1080 Wien

walk-space.at > fussgaengercheck > fg-check-projekte

#FGCheck

Der Österr. Verein für Fußgänger*innen
ZVR 078105059

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

Fotos: Walk-space.at

XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021
„Gut zu Fuß - Strategien und Vorgangsweisen für Städte und Kommunen“
Universität Mozarteum – Solitär & Hotel Sheraton, Stadt Salzburg

Feedback zur Konferenz

Liebe/r Teilnehmer/in,

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

Bitte retournieren Sie Ihren Feedbackbogen am Ende der Tagung in die Box am Ausgang oder senden Sie Ihr Feedback per Mail bis zum 05.11.2021 an: konferenz@walk-space.at.

FEEDBACK:

Zur nächsten Konferenz wünsche ich mir für das Thema:

Mobilität:
Technologie:
Bewegung/Gesundheit:
Sonstiges:

Wie hat Ihnen die Konferenz insgesamt gefallen? Stimmungsbarometer:

☐	☐	☐	☐	☐
Was hat Ihnen besonders gut gefallen:				
Verbesserungsvorschläge:				

Haben Sie weitere Wünsche / Anregungen / Anmerkungen?

Tagungsdokumentation auf USB-Stick

Hätten Sie gegebenenfalls Interesse an einer Tagungsdokumentation aller freigegebenen Vorträgen / Inputs der Fachkonferenz inklusive der Protokolle der Workshops und Sessions?

Schutzgebühr: Vereinsmitglieder € 80,- | Nicht-Mitglieder € 95,- exkl. Zusendung

DOKU auf USB-Stick:	**Ja:** ☐	**Nein:** ☐

Angaben zur Person[1]:

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

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

Modal Split am Weg zur Konferenz:

Welche Verkehrsmittel haben Sie am Weg zur Konferenz benützt?

zu Fuß	ÖV & zu Fuß	Fahrrad & zu Fuß	PKW & zu Fuß	sonstiges:
☐	☐	☐	☐	

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

zu Fuß	ÖV & zu Fuß	Fahrrad & zu Fuß	PKW & zu Fuß	sonstiges:
☐	☐	☐	☐	

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

Mit freundlicher Unterstützung von:

Projekt gefördert durch das BMK, Sektion II/6, Aktive Mobilität u. Mobilitätsmanagement, Sektion III / Abt I1 Innovation und Technologie
Projekt gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich

Kontakt:
DI[in] Martina Strasser, Walk-space.at - Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
konferenz@walk-space.at

XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021
Tagungsbeiträge auf Datenstick

Unter dem Motto: **„Gut zu Fuß - Strategien und Vorgangsweisen für Städte und Kommunen"** fand die XV. Fachkonferenz für FußgängerInnen am 6. und 7. Oktober 2021 in Salzburg statt.
Freigegebene Beiträge & Präsentationen aus den Workshops und dem Plenum, sowie alle Abstracts befinden sich kompakt auf einem Datenstick.

Vorträge | Präsentationen | Workshops | Speed-Dating | Good-Practice | Vernetzung | „Walk-Shops" (Rundgänge)

- Masterplan Gehen und kommunale Strategien
- Mobilität der Zukunft
- Stadtteildialoge & FußgängerInnen-Checks
- Freiräume in der Stadt – Erlebnis & Aufenthalt für FußgängerInnen
- Begegnungszonen – barrierefreie Räume für Alle – Schulstraßen – Verkehrsberuhigung
- Gesund voran – fit zu Fuß im Alltag

Inhalt:

- **Programm**
- **Tagungsmappe: Abstracts**
- **Vorträge aus dem Plenum als PDF**
- **Best Practice & Inputs aus den Workshops, Speed-Dating und Sessions (siehe Rückseite)**
- **Flip-Chart Ergebnisse (Workshop, Session)**

Vorträge aus dem Plenum:

Masterplan Klima u. Energie & Leitbild Mobilität - Strategie Fußverkehr; *DIin G. Born, Mag. P. Weissenböck, Land Salzburg*
Masterplan Gehen Stadt Salzburg; *M. Schwifcz, MSc, Stadt Salzburg*
Sharing ermöglichen–Basels Strategie Fußverkehr u. Mikromobilität; *M. Dolleschel, Amt f. Mobilität Kanton Basel-Stadt (CH)*
Straßenraum ist mehr als nur Parkraum - Bremer Quartiersplanungen; *M. Glotz-Richter, Stadt Bremen (D)*
Auf die Füße! Fertig Los! Wie Stadtentwicklung anders geplant werden muss; *DIin A. Michler, Die Stadtentwickler GmbH*
What's going on in Paris, pedestrian city - more than ever; *A. Zelinsky / H. Driancourt, Paris, Agence de la mobilités (F)*
Förderungsoffensive für den Fußverkehr in Österreich 2021; *DI Robert Thaler, BMK, klimaaktiv mobil*
Berlin gut zu Fuß und das neue Mobilitätsgesetz; *D. Orbeck, Senatsverwaltung Berlin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (D)*

Bestellung: office@walk-space.at
Schutzgebühr: Vereinsmitglieder € 80,- | Nicht-Mitglieder € 95,- exkl. Zusendung

Impressum: Walk-space.at - der Österreichische Verein für FußgängerInnen | ZVR 078105059
Zusammenstellung: DI Dieter Schwab, DIin Martina Strasser

Workshop A: Mobilität der Zukunft – Stakeholder Befragung, Sektorkopplung Mobilität und Gesundheit

Stakeholderbefragung - Sektorkopplung Mobilität und Gesundheitt; *DIin N. Hodzic-Srndic, AustriaTech*

ACtNow - Allianz Aktive Mobilität; *E. Westermeier, MSc., Dr. St. Krampe, Trafficon*

EFFECTS - Intersektorale Wirkungsimplikationen und Potentiale aktiver Mobilität; *Dr.in A. Anderluh, FH St. Pölten GmbH*

CATAPULT - Automatisierte und inklusive Mobilitätslösungen für Kinder und alte Menschen; *J. Rieß, FACTUM Apptec Ventures GmbH*

TuneOurBlock - Transforming urban quarters to human scale environments; *Dr. DI H. Frey, TU-Wien*

Workshop B: Begegnungszonen – barrierefreie Räume für Alle – Verkehrsberuhigung sicher

Verkehrskonzept Marktgemeinde Tamsweg; *Bgm. G. Gappmayer, Marktgemeinde Tamsweg*

Geh- und Radweg Faistenau – Humansensorische Messung lieferte wertvolle Informationen; *Dr. B. Resch, Universität Salzburg*

Shared Space Projects in Japan, Assisted by Begegnungszone Method; *K. Yoshino Ph.D., Kyoto University, Japan*

Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten u. Schulen - Lust machen auf einen aktiven Schulweg; *DIin P. Jens, MSc, Mobilitätsagentur Wien*

Unfallbilanz und Herausforderungen für den Fußverkehr in Österreich; *DIin V. Zuser, KFV*

Workshop C: Gesund voran – fit zu Fuß im Alltag

Burgenland geht; *DI B. Kalteis, BSc., Klimabündnis Österreich*

Pilotprojekt „Gemeinden gesund unterwegs“; *Mag.a E. Hammer-Schwaighofer, AVOS; Mag.a E. Winkler, Klimabündnis Salzburg*

Leitfaden „Orte Bewegen Generationen“; *K. Hofer-Fischanger, BA, MA, FH JOANNEUM*

Straßenfreiräume und Alltagswege mit Kindern - das Spiel begleitet den Weg; *DIin Mag.a phil. D. Liebl BSc, ehem. BOKU-Wien*

WORKSHOP D: Masterpläne und Konzepte mobil zu Fuß: mehr Lebensqualität - weniger Stellplätze

Basels «Masterplan» für Fußgängerinnen u. Fußgänger; *A. Büchel-Dürrenberger, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt (CH)*

Neues, „modernes“ Stellplatzregulativ; *DI M. Hammel, BSc, Magistrat St. Pölten*

Masterplan Gehen Stadt Salzburg: Prozess und Ablauf; *DI H. Koch, D. Hirländer, MSc, komobile Gmunden / DI D. Schwab, Walkspace Mobilität*

Bad Salzuflen: Der weite Weg zur Autofreien Innenstadt; *Dr.-Ing. K. Slawinski, Techn. Beigeordneter a.D. (D)*

Ottensen macht Platz; *V. Koch, Bezirksamt Altona*

Fußgängerstadt Salzburg - Erfahrungen; *DI M. Handl, Stadt Salzburg*

Session 1: Weiterentwicklung „Masterplan Gehen“ Bundesebene, kommunale Strategien

Weiterentwicklung „Masterplan Gehen“ - StVO-Novelle 2021, AG Gehen; *DIin A. Angelini, Umweltbundesamt*

Neue Fördermöglichkeiten für aktive Mobilität; *D. Hirländer, MSc, klimaaktiv mobil, komobile Gmunden*

Masterplan Gehen Norwegen; *Liv Øvstedal, Norwegian Public Roads Administration*

Das neue Räumliche Entwicklungskonzept (REK); *DIin L. Mayr, BSc; DI C. Hörbinger, MA, Stadt Salzburg*

Session 2: FußgängerInnen-Checks & Stadtteildialoge

Fußverkehrs-Konzept-Check – Mindestanforderungen einer kommunalen Fußverkehrsstrategie; *DI B. Herzog-Schlagk, Fuss e.V. (D)*

Pilotprojekt „Kinder- und Jugendmobilität im Bildungsgrätzl Triesterviertel“; *DIin S. Nenkova-Bruntsch / DI J. Krombach, Rosinak & Partner*

Freiräume am Land – ländliche Orte im Fußgängermaßstab gestalten; *DI J. Lueger, Dr. P. Görgl, Modul5 GmbH*

Oberndorf - Pilot einer 2-tägigen Werkstatt; *Bgm. Ing. Djundja, Oberndorf, DI M. Szeiler, con.sens mobilitätsdesign*

Mobilitätsplan & Grödig gut zu Fuß; *Ing. G. Freinbichler, Marktgemeinde Grödig*

Session 3: Freiräume in der Stadt – Erlebnis & Aufenthalt

Fußgängerfreundlichkeit – Die goldene Schuhbürste für Basel; *M. Dolleschel, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt (CH)*

Freiräume in der Stadt – Erlebnis & Aufenthalt für FußgängerInnen; *DI M. Zettel, Stadt Graz*

Die Sitzbank - des Fußgängers Tankstelle; *R. Albrecher, ETH Lausanne, Labor für Stadtsoziologie (CH)*

Gute Gehbedingungen zu allen Jahreszeiten - Öffentlichen Raum neu denken; *DIin S. Staller, Tilia / DI L. Terzic, con.sens mobilitätsdesign*

Thaliastraße NEU - Wie eine Geschäftsstraße zukunftsfit wird; *DIin E. Schindler-Seiß, Stadt Wien*

Salzburg 22 Jahre urbane Gestaltung; *Arch.DI E. Widmann*

Session 4: Prozesse & Leitsysteme

Motivierendes Fußgänger-Leitsystem in der Stadtgemeinde Tulln; *DI P. Polatschek-Fries, NÖ.Regional.GmbH*

Prozesse und Umsetzung – von der Planung zum begehbaren öffentlichen Raum; *DI Dr. H. Frey, TU-Wien, FVV*

Saisonale Interventionen in München – Sommerstraßen und Parklets als Erfolgsmodell; *Dipl. Geogr. S. Buchberger, Landeshauptstadt München (D)*

Mixed-methods Ansatz f. Prä-Post Evaluierung von Interventionen im städtischen Mobilitätsraum; *Assoc.-Prof. Dr. B. Resch, Spatial Services GmbH*

Keine Öffis ohne Fußgänger*innen; *D. Bucheli, Fussverkehr Schweiz*

CityWalk Weiz; *DI J. Rauer, Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Rauer*

Impressum: Walk-space.at - der Österreichische Verein für FußgängerInnen | ZVR 078105059
Zusammenstellung: DI Dieter Schwab, DIin Martina Strasser

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021

6. und 7. Okt. 2021 | Salzburg, Mozarteum - Solitär und Sheraton

walk-space.at
Der Österreichische Verein für FußgängerInnen

Nachname	Vorname	Institution
Albrecher	Renate	EPFL (D)
Altmann	Martha	Walk-space.at
Anderluh	Alexandra	FH St. Pölten
Angelini	Alessandra	Umweltbundesamt GmbH
Appelt	Birgit	SPES Zukunftsakademie
Bauer	Tamara	Mobilitätsagentur Wien
Becker	Martin	Schneider Consult ZT
Berthold	Martina	Stadt Salzburg
Beyer	Felix	Rosinak & Partner ZT GmbH
Bickelbacher	Paul	FUSS e.V., Stadtrat, Stadt- und Verkehrsplaner (D)
Birett	Christina	Magistrat St.Pölten, Stadtentwicklung
Born	Gerlinde	Land Salzburg, Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung
Buchberger	Silke	LH München, Mobilitätsreferat (D)
Büchel	Andrea	Kanton Basel-Stadt, Amt für Mobilität (D)
Bucheli	Dominik	Fussverkehr Schweiz (CH)
Burtscher	Daniel	Land Salzburg, Abt. 6
Cherchi	Sabrina	(LU)
Chiu	Kathrin	Österreichische Energieagentur
Czejka	Erik	
Deutsch	Michael	Stadtplanungsamt Graz
Djundja	Georg	Stadtgemeinde Oberndorf
Doblhammer	Rupert	Stadt Wels, Stadtentwicklung
Dolleschel	Martin	Kanton Basel-Stadt, Amt für Mobilität (D)
Eichhorn	Anita	KFV
Feldbacher	Michaela	Stadt Salzburg, MA6/04 Straßen- und Brückenamt
Franz	Gerald	UIV Urban Innovation Vienna GmbH
Freinbichler	Gerhard	Marktgemeinde Grödig
Frey	Harald	TU-Wien
Fuchsberger	Peter	Marktgemeinde Tamsweg
Gachowetz	Oliver	3:0 Landschaftsarchitektur
Gaisberger	Marie-Therese	Revionalverband Salzburg Stadt u. Umgebungsgemeinden
Gappmayer	Georg	Marktgemeinde Tamsweg
Gewessler	Leonore	BMK
Glotz-Richter	Michael	Freie Hansestadt Bremen (D)
Görgl	Peter	Modul5 GmbH
Graf	Alois	AmbientConsult - Landschaftsarchitekten
Granzer	Isaak	Walk-space.at

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021

6. und 7. Okt. 2021 | Salzburg, Mozarteum - Solitär und Sheraton

walk-space.at
Der Österreichische Verein für FußgängerInnen

Nachname	Vorname	Institution
Gretzl	Michael	consens mobilitätsdesign
Häller	Franziska	TU Graz
Hammel	Manuel	Magistrat St.Pölten, Stadtentwicklung
Hammer-Schwaighofer	Eva	AVOS
Handl	Michael	Stadt Salzburg, MA 6/04
Hauer	Katharina	Forschung Burgenland
Hauser	Christoph	ARGEraum-planA
Hefinger	Verena	Stadt Salzburg
Heinfellner	Holger	Umweltbundesamt GmbH
Heinrich	Klaudia	freiland Umweltconsulting ZT GmbH
Heinrichs	Eckhart	LK Argus GmbH (D)
Heischbourg	Fernand	Gemeinde Sanem (LU)
Herzog	Gabriele	Magistrat Graz, Abt. f. Verkehrsplanung
Herzog-Schlagk	Bernd	FUSS e.V. (D)
Hirländer	Daniela	komobile Gmunden
Hitsch	Verena	
Hochedlinger	Martin	Magistrat der Landeshauptstadt Linz, Verkehrsplanung
Hodzic-Srndic	Natasa	AustriaTech
Hofer-Fischanger	Kathrin	FH JOANNEUM
Hoffmann	Paul	Ville de Luxembourg (LU)
Hörbinger	Christian	Stadt Salzburg, Stadtplanung und Verkehr
Hörlsberger	Hans	
Hutter	Raphael	Salzburg Research
Jellinek	Reinhard	Österreichische Energieagentur
Jens	Petra	Mobilitätsagentur Wien
Kainz	Christian	Salzburger Verkehrsverbund
Kalteis	Bernhard	Klimabündnis Österreich
Kantner	Olivia	komobile Wien
KARL	Gerhard	Magistrat der Landeshauptstadt Linz, Verkehrsplanung
King	Viktoria	Radland GmbH
Klee	Florian	VCD (D)
Klien	Markus	M+G Ingenieure
Knappitsch	Pia	3:0 Landschaftsarchitektur
Knaus	Thomas	Amtsleiter Stadtbau Bad Reichenhall (D)
Krombach	Jonas	Rosinak & Partner ZT GmbH
Koblmüller	Manfred	SIR / e5-Programm
Koch	Helmut	komobile Gmunden

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021

6. und 7. Okt. 2021 | Salzburg, Mozarteum - Solitär und Sheraton

walk-space.at
Der Österreichische Verein für FußgängerInnen

Nachname	Vorname	Institution
Koch	Viola	Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona (D)
Kogler	Christian	AIT Austrian Institute of Technology
Kostka	Peter	Magistrat Graz, Abt. f. Verkehrsplanung
Kowald	Charis	consens mobilitätsdesign
Krampe	Stefan	Trafficon GmbH
Kratochwil	Florian	consens mobilitätsdesign
Kremsner	Jürgen	Magistrat der Landeshauptstadt St.Pölten
Krön	Magda	Stadtverein Salzburg
Krückendorf	Florian	Walk-space.at
Kunze	Stephan	Stadt Salzburg, Stadtplanung und Verkehr
Lampert	Jürgen	Besch und Partner KG
Längauer	Oliver	Bauamtsleiter Stadt Hallein
Lehner	Elisabeth	
Lehner	Anne	Walk-space.at
Liebl	Doris	
Lorang	Mike	Gemeinde Sanem (LU)
Los	Gerhard	
Löschenbrand	Daniel	TU Wien, Forschungsbereich Städtebau
Lueger	Josef	Modul5 GmbH
Luger	Robert	3:0 Landschaftsarchitektur
Luger-Bazinger	Claudia	Salzburg Research
Lung	Christoph	Oberbürgermeister Bad Reichenhall (D)
Masopust	Birgit	BhW barrierefrei
Mastny	Eva	BMK, Abt. II6
Mayr	Laura Sidonie	Amt für Stadtplanung und Verkehr, Stadt Salzburg
Menz	Georg	Walk-space.at
Michler	Annegret	DIE STADTENTWICKLER (D)
Mondre	Markus	Gebietsbetreuung Stadterneuerung
Mostegl	Nina	MRM
Nenkova-Bruntsch	Snejana	Rosinak & Partner ZT GmbH
Neuffer	Tobias	M+G Ingenieure
Novak	Thomas	Stadtgemeinde Tulln
Oberrauter	Sabine	Universität Graz
Ohmacht	Martin	
Orbeck	Dan	Senatsverwaltung f. Umwelt, Verkehr u. Klimaschutz Berlin (D
Øvstedal	Liv	Norwegian Public Roads Administration (N)
Pausch	Markus	Stadt Salzburg, MA6/04 Straßen und Brückenamt

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021

6. und 7. Okt. 2021 | Salzburg, Mozarteum - Solitär und Sheraton

walk-space.at
Der Österreichische Verein für FußgängerInnen

Nachname	Vorname	Institution
Polatschek-Fries	Peter	NÖ.Regional.Gmbh
Pories	Simon	geht-doch.wien
Pouzar	Richard	Land NÖ
Praschak	Rainer	Stadt Mödling
Preuner	Wolfgang	Walk-space.at
Prinz	Thomas	Research Studios Austria FG
Promberger	Valentin	Walk-space.at
Rauer	Johann	Ingenieurbüro Dipl. - Ing. Rauer
Reich	Alexander	Stadt Salzburg, Büro Unterkofler
Reindlinger	Bettina	BMK / klimaaktiv mobil
Reithofer	Josef	Stadt Salzburg
Resch	Bernd	Universität Salzburg
Rieß	Jannik	FACTUM
Ruzicka	Jakob	Stadt Salzburg
Sander	Frederik	Stadt Leipzig (D)
Schemel	Benjamin	geht-doch.wien
Schenk	Wolfgang	Stadtgemeinde Korneuburg
Schindler-Seiß	Edith	Stadt Wien, Architektur u. Stadtgestaltung
Schmeidler	Karel	University of Technology (CZ)
Schneider	Johann	consens mobilitätsdesign
Schneider-Manns Au	Michaela	Land Salzburg, Covid-Beauftragte
Schnöll	Stefan	Land Salzburg
Schober	Franz	Stadt Salzburg
Schwab	Dieter	Walk-space.at
Schweizer	Thomas	ehem. Fussverkehr Schweiz (CH)
Schwifcz	Michael	Stadt Salzburg
Senger	Magdalena	Universität Graz, Geographie u. Raumforschung
Sequenz	Heidemarie	Grüne Wien
Shibayama	Takeru	TU Wien, Verkehrswissenschaften
Skoric	Michael	consens mobilitätsdesign
Slawinski	Karl	SRL (D)
Slawinski	Monika Brigit	(D)
Spitzer	Peter	GROSSE SCHÜTZEN KLEINE
Staller	Susanne	tilia landschaftsplanung
Staudner	Margarethe	komobile Wien
Stimmler	Tatjana	Stadtmarketing & Stadtentwicklung Imst GmbH
Stockinger	Irene	DieFahrBar OG, Radlobby Österreich

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2021

6. und 7. Okt. 2021 | Salzburg, Mozarteum - Solitär und Sheraton

walk-space.at
Der Österreichische Verein für FußgängerInnen

Nachname	Vorname	Institution
Strasser	Martina	Walk-space.at
Sturm	Peter	Land Steiermark
Stutz	Petra	Universität Salzburg
Suntinger	Marlene	SIR
Szeiler	Michael	consens mobilitätsdesign
Tanzer	Sonja	Magistrat Linz, Umweltmanagement
Hauger	Georg	TU-Wien, science:talk
Terzic	Laurentius	consens mobilitätsdesign
Thaler	Robert	BMK, klimaaktiv mobil
Tobisch	Susanne	TU Wien, Städtebau, Landschaftsarchitektur u. Entwerfen
Unterkofler	Barbara	Stadt Salzburg
Vanicek	Miriam	Klimabündnis Österreich
Wagner	Klaus	(D)
Wagner	Erich	Architekt
Wasner	Walter	BMK, Forschung
Wegener	Sandra	BOKU Wien, Institut für Verkehrswesen
Weinzettl	Martina	Stadtplanungsamt Graz
Weiss	Peter	Stadt Salzburg, MA 6/00 - Radverkehr
Weissenböck	Peter	Land Salzburg
Westermeier	Eva	Trafficon GmbH
Widmann	Eduard	Architekt
Widmann	Marita	Stadtgemeinde Mödling
Wimmer	Georg	Stadt Salzburg, MA 6/04
Winkler	Eva	Klimabündnis Salzburg
Wissa	Lydia	Stadtplanungsamt Graz
YOSHINO	Kazuyasu	Kyoto University (JP)
Zauner-Levine	Katharina	komobile/klimaaktiv mobil
Zelinsky	Alexiane	City of Paris (F)
Zettel	Martin	Stadtplanungsamt Graz
Zeuschner	Verena	FGÖ
Zuser	Veronika	KFV