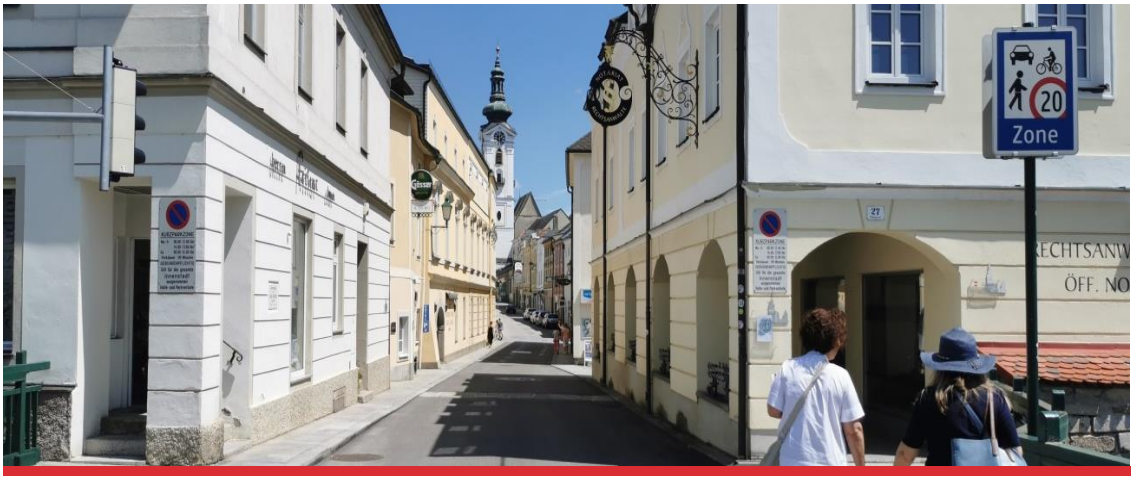
Walk-Space.at
Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
www.walk-space.at

XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen

„Gut zu Fuß daheim und für die Gäste“



Klimawandel, Stadtentwicklung und Mobilität | 5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich
Mobilität der Zukunft | Neue Konzepte & Strategien, Begegnungszonen
im historischen Ambiente | Verkehrssicherheit, Schulstraßen, COVID-19, Vision Zero für FußgängerInnen | Wirkung zwischen ge(h)bauter Umwelt und Gesundheit

14. und 15. Oktober 2020 | Salzhof, Freistadt

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 OBERÖSTERREICH
FREISTADT 2020
Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
klimaaktiv mobil
OPEN NETWORKS
Bundesministerium Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz
Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich
Gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich
Gesundheit Österreich GmbH

Projekt gefördert durch das BMK, Abteilung Saubere Mobilität
Projekt gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich

Mit herzlichem Dank an die Tagungsmappensponsoren:

mobilitäts agentur wien
WBV-GPA WOHNBAUVEREINIGUNG FÜR PRIVATANGESTELLTE

Inhalt:

Mittwoch, 14. Oktober 2020

Speed Dating ..... - 3 -

Good Practice ..... - 26 -

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

Plenum: 5 Jahre Masterplan ..... - 34 -

Workshop A: Zusammenspiel Klimawandel, Stadtentwicklung und Mobilität ..... - 35 -

Workshop B: Neue Konzepte & Strategien (Begegnungszonen im historischen Ambiente, Fußgängerchecks, Superblocks) ..... - 41 -

Workshop C: 5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich ..... - 49 -

Plenum ..... - 57 -

Stadtrundgang Freistadt ..... - 59 -

Donnerstag, 15. Oktober 2020

Speed Dating ..... - 60 -

Plenum „Mobilität der Zukunft – neue Technologien, Digitalisierung, urbane Services und Dienstleistungen" – Umwelt & Gesundheit ..... - 75-

Session 1: Mobilität der Zukunft – neue Technologien, Digitalisierung, urbane Services und Dienstleistungen ..... - 80 -

Session 2: Verkehrssicherheit, Schulstraßen, COVID-19, Vision Zero für FußgängerInnen - 88 -

Session 3: Wirkung zwischen ge(h)bauter Umwelt und Gesundheit ..... - 94 -

Walk-Shops – Workshops in gehender Form ..... - 101 -

Wissenswertes & Anhang ..... - 102 -

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, **14. Oktober 2020**

„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:

Zu Fuß vom Bahnhof Freistadt in die Stadt – von der Vision zur Realität

DI Gerd Simon, Stadt Freistadt

Die Konferenzempfehlung ist ja: Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Jene, die nicht mit dem Post- oder Flixbus, sondern mit den Österreichischen Bundesbahnen anreisen, werden bald bemerken: der Bahnhof ist 45 Minuten Fußmarsch von der Innenstadt weg, der öffentliche Bus hält nur sehr selten am Bahnhof. Dieses Problem ist schon mehr als 100 Jahre alt. Bei der oö. Landesausstellung 2013 in Krumau etwa wurde unter dem Generaltitel „Nicht umgesetzte Projekte" der Lösungsansatz einer Stichbahn zum jetzigen Fußballplatz in der Bahnhofstraße 4 präsentiert.
Als gewählter Mandatar für den öffentlichen Verkehr der Stadt Freistadt habe ich eine Reihe von Ideen eingebracht, nur wenige ließen sich umsetzen:

- Einrichten einer **Radverleihstation am Bahnhof**, um zwischen Radverleihstation Bezirkshauptmannschaft an der Promenade 5 und Bahnhof pendeln zu können - scheiterte am hohen Mietpreis der ÖBB für die Radverleihstation
- **App Microverkehr**: Anforderung von Taxis passend zum ÖBB-Fahrplan zwischen Innenstadt – Stifterplatz und Bahnhof mit gestütztem Fixpreis pro Fahrt: Gutscheine über die Gemeinde, Missbrauchskontrolle durch das App, fertig programmiert, keine Bestellung durch die Stadtgemeinde (Kosten € 800,-/Jahr für die Software), keine Berücksichtigung bei Citytaxi – Lösung, die beiden Programmieren haben das Startup „public move" gegründet und müssen ihr Geld mit Partytransportservice per App verdienen.
- **Ruftaxi** mit festem Fahrplan: Anrufnummern auch in den Garnituren der ÖBB, wegen Citytaxi – Lösung nicht weiter diskutiert
- **Citytaxi**: inkludiert nicht den Tourismus, Fahrt zum Bahnhof und Krankenhaus 1€ teurer als sonstige Fahrten im Ortsgebiet, selber Preis auch für Besitzer einer gültigen Öffi-Fahrkarte
- **Zweitrad beim Bahnhof** unter dem großen überdachten Abstellplatz: Dauerparker werden kostenpflichtig seitens der ÖBB-Infra abgemahnt
- **Bahnhof behindertengerecht**: Umsetzung durch ÖBB
- **Fußweg Bahnhof – Innenstadt** (45 Minuten): von mir umgesetzt im Herbst 2019, gelbe Tafeln bestellt und montiert, Erneuerung der Orientierungstafel am Bahnhof mit Einzeichnung des Fußweges und QR-Code zur Onlinebeschreibung https://www.alpenvereinaktiv.com/de/tour/fussweg-bahnhof-freistadt-in-die-innenstadt/39265734/ durch das Stadtmarketing, Wegbeschreibung online, Erfassung der Wegtafeln mit App Contwise Infra zur Dokumentation der gelben Tafeln bei Diebstahl etc., Auflage und Anschlag von Stadtplänen im Bahnhof
- Regionales Radwegenetz: **Bau des Radweges** Innenstadt – Bahnhof in der Leonfelder- und Hirschbacherstraße in Ausschreibung, online-Beschreibung fertig, nicht beschildert, Zusammenarbeit mit dem einzigen Mobilitätsmanagement-Beauftragten Hubert Zamut im Mobilitätsrat, kein Radbeauftragter seitens der Stadtgemeinde Freistadt bestellt
- **Verlegung des Bahnhofes** zur P+R-Anlage beim ÖAMTC: Vorschlag des Linzer Raumplanerbüros raum2, würde eine fußläufige Verbindung zwischen Bahn und Bus bringen, mit ÖBB eher unwahrscheinlich umzusetzen

Klimarelevante Neugestaltung des Residenzplatzes in Salzburg

Arch. DI Eduard Widmann

Entwurfsansatz



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 Perspektivenwirkung samt Schaffung eines Zusammenspiels zwischen Belagsoberflächen und umgebenden Fassaden ist oberstes Gestaltungsziel des vorliegenden Entwurfs.

Räumliche Überlegungen

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. 1m tiefer gelegenen Brunnen streckt, vorgesehen. Diese „Membran" spannt sich vom Dom über den beiden Residenzen zur Michaelskirche und den Bürgerhäusern.

Residenzplatz – doppelt nachhaltig

Der Residenzplatz ist der größte mitteleuropäische Platz in einer Altstadt mit poröser Oberfläche und einem Brunnen mit klimaregulierendem Wasserschleier.
Sämtliche Neugestaltungsvorschläge seit 1673 waren gescheitert, sei es durch die Ablehnung der Fürsterzbischöfe, sei es durch den Widerstand der Bevölkerung.
2015 wurde neuerlich ein Wettbewerb für den Residenzplatz ausgeschrieben, der diesmal die offenporige Splittfläche als gestalterisches Element zuließ und wir (Architekten Erich Wagner & Eduard Widmann) wurden ausgewählt und mit der Planung beauftragt.

Kernideen des Entwurfs sind:

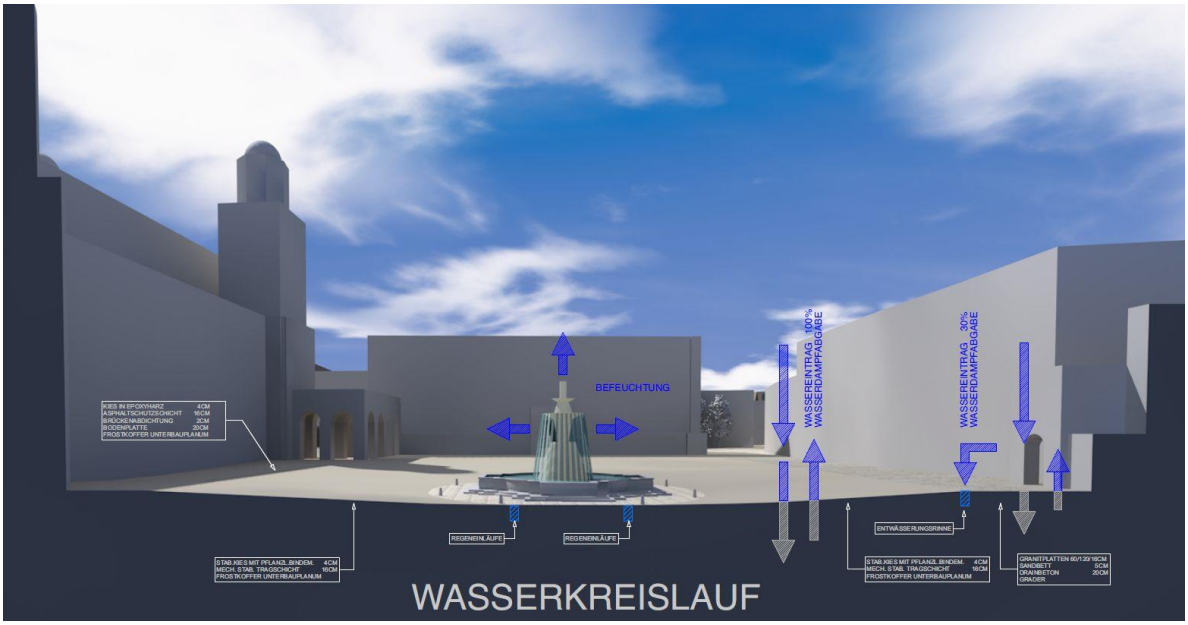
1. Klimakonzept
2. Wiederherstellen der barocken Topographie
3. Respektvoller Umgang mit dem Bestand & „5. Fassade"
4. Gesamtsensorische Überlegungen

1. Klimakonzept

So simpel das vorgefundene Klimakonzept des Platzes ist, so empfehlenswert ist es für die nachhaltige Gestaltung städtischer Räume!
Die Splittfläche unterstützt den Wasserkreislauf, nimmt Regenwasser auf, erzeugt somit einen Wasserspeicher, reduziert die Oberflächenentwässerung, entlastet die Vorfluter und gibt „atmend" die Feuchtigkeit langsam an die Luft bei Erwärmung ab. Sie erfüllt alle Anforderungen einer nachhaltigen Klimaregulierung, da die sommerliche Überhitzung

gedämpft und Regenwasser wieder dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird. Der Brunnen in der Mitte ist nicht nur Gestaltungselement sondern befeuchtet und kühlt damit die Umgebungsluft. Neben den Spritzdüsen vergrößert ein permanent laufender ringförmiger Wasserschleier die Reibungsoberfläche zwischen Wasser und Luft und benetzt zusätzlich durch Windvertragung die umgebende Bodenfläche. Klimatechnisch vergrößerten wir die Splittfläche, eliminierten die versiegelten Flächen, ersetzten diese durch sicherfähige Flächen und lenkten das Gefälle zur Platzmitte hin, um möglichst wenig Wasser in die Kanalisation leiten zu müssen.

Im Detail:
Die 3-seitig umlaufenden Asphaltflächen wurden entfernt und durch Granitbelag, mit im Sandbett verlegten Platten im Format 60x120x16 auf wasserdurchlässigem Drainbeton, ersetzt. Die Sand-Splitt-Fläche mit Gräder Unterbau wurde vergrößert, um mehr atmende Fläche zu erhalten und den Platz optisch zu dehnen. Das Splitt Material wurde aus den Resten der Granitbelagsquader hergestellt und hat somit auch die gleichen Eigenschaften bezüglich Feuchtigkeitsaufnahme und Farbtönen. Eine spezielle Siebkurve wurde ermittelt. Zwischen Granitfläche und Splittfläche, alle aus Herrschenberger Granit, sammelt eine Rinne das Oberflächenwasser. Dieser Übergang zwischen Stein- und Splittfläche nimmt das Motiv der vor- und zurückspringenden Kanten des barocken Brunnenrandes auf.
Die Entwässerung des Platzes erfolgt in drei Systemen:
Der Granitbelag entwässert Richtung Brunnen in die Rinne zwischen Sandbelag und Granit; die Sandfläche entwässert in das Erdreich, das Oberflächenwasser fließt zum Brunnen; der Fiakerstandplatz entwässert oberflächig und über eine Isolierschicht in ein eigenes System. Der Almkanal, der ursprünglich den Brunnen speiste, quert, unterirdisch vollständig enthalten, den Platz. Herkunft und Transportweglänge wurde bei der Vergabe berücksichtigt.
5.000 m^2 Splittfläche und 4.500 m^2 Granitflächen wurden verbaut.



2. Barocke Topographie



Rekonstruktion der Barockidee: Die bestehende Topographie mit Gegengefälle und Gehsteigkanten wurde zugunsten einer „Membran“ mit dem Brunnen als Gravitationszentrum und kontinuierlich ansteigenden Ebenen zu den umlaufenden Gebäuden abgeändert. Dadurch wird die geniale Idee des barocken Brunnenbaumeisters (Tommaso di Garona?), der den Brunnen ca. 1m unter das Platzniveau zur Steigerung der szenischen Perspektivenwirkung legte, verständlich.

3. Respektvoller Umgang mit dem Bestand

Der anscheinend regelmäßige Platz ist tatsächlich paralellogrammartig verzogen; der Brunnen besetzt nicht seine geometrische, sondern die optische Mitte. Er ist leicht nach Norden verschoben und hält mehr Abstand zum Dom als zu den Bürgerhäusern. Jeder Übergang vom Residenzplatz in das umgebende Platzgefüge hat eine andere räumliche Qualität nd erfordert eine eigene gestalterische Antwort.

Vor der Neuen Residenz wurde das Mahnmal der Bücherverbrennung der KünstlerInnen Fatemeh Naderi und Florian Ziller positioniert, ein über die Bodenfläche auskragendes Geviert mit Glasfläche, das einen Blick in die Tiefe der Geschichte freigibt: Im Inneren zeigt das beleuchtete Raumquadrat das Skelett eines Buches.

Das seit den 90 Jahren in Salzburg konsequent angewandte Grundkonzepte der 5. Fassade (horizontale) wurde weitergeführt. Die Wertigkeit der Wege und Gassen, der Höfe und Plätze soll in unterschiedlichen Steinformaten und Steinverbänden berücksichtigt werden. Gewählt wurde das Steinformat 60/120/16, mit gesandeten Fugen, somit das Größte bisher in Salzburg verwendete Steinformat für öffentliche Räume.

In den Steinbrüchen des Herrschenberger Granits wurden speziell jene Blöcke ausgesucht, in denen sich die Farbnuancen des Bachsteinringes um den Brunnen und des Konglomeratgesteins der umliegenden Gebäude in grau, ocker und gelb wiederfinden. Der Platz lässt regennass die Farben kräftiger erscheinen, bei prägnanten Wetterlagen und künstlicher Beleuchtung entstehen ganz eigene Farb- und Licht-Stimmungen.

Der Fiakerstandplatz wurde zur Schonung der Tiere in den Domschatten verlegt und erhielt einen besonders geschichteten Unterbau mit einer Schichte aus Polyurethan verstärktem Sandsplitt. Eine Wasserstelle zur Tränkung der Pferde und eine Fäkalrinne mit automatischer Wasserspülung wurden angelegt.



4. Sensorik
Der Splitt federt den Schritt, knirscht beim Gehen, bricht den Schall weicher. Die Feuchtigkeit des Brunnen- Wasserschleiers ist hör-, fühl- und riech-bar. Die Steinflächen haben spürbar ein anderes Temperaturverhalten als der Splitt. Der wandernde Domschatten ist nicht nur optisch wahrnehmbar. Die Pferde geben dem Platz einen unverwechselbaren Geruch.

Projektteam: Arch. Wagner-Widmann
Ingenieure: D. Krammer & J. Krammer
Ansprechpartner: DI Michael Handl, Stadt Salzburg, Leiter der Abt. 6,04
Gutachterverfahren 2016 1.Platz
Planungsbeginn: 2016
Fertigstellung: 2019

CHANGE! - Mobilitätswende in den Köpfen, Transitionsprozesse nutzerorientiert managen

DI Dr. Harald Frey, TU-Wien

.

PROJEKTTEAM

URBANITY I DI Dr.in Edeltraud Haselsteiner

Projektkoordination I StakeholderInnen Prozess & ExpertInnendialog

TU-Wien, Institut für Verkehrswissenschaften I DI Dr. Harald Frey, BSc, DIin Barbara Laa I

AkteurInnen, Strukturen, Prozesse (Push & Pull Maßnahmen, Lenkungs- und Steuerungsmechanismen /-kompetenzen);

L&R Sozialforschung I Mag.a Lisa Danzer, Mag.a Petra Wetzel, Mag.a Nadja Bergmann I

NutzerInnen (Anforderungen, Bewusstseins- und Kommunikationsstrategien etc.)

AIT - Center for Innovation Systems & Policy I PD Dr. Peter Biegelbauer I Thomas Friessnegg

Transformationsprozesse, Innovation Policy

Mit dem so genannten "Sachstandsbericht Mobilität", der vom Umweltbundesamt erarbeitet und im September präsentiert wurde, gibt es eine weitere Studie, die klar aufzeigt, dass wir uns ohne wesentliche wirksame Maßnahmen täglich weiter von den Klimazielen entfernen. Neu ist, dass mittels Modellberechnung dargelegt wurde, dass uns technologische Maßnahmen alleine nicht großartig weiterhelfen werden. So zeigt sich: selbst wenn wir unsere ganze Pkw-Flotte auf Elektromobilität umstellen, wird nicht einmal die Hälfte der Klimaziele für 2030 im Verkehrssektor erreicht werden können.

Eine glaubhafte Anstrengung zur Erreichung von Klimazielen (zumindest auf nationaler Ebene) muss deshalb zwangsläufig auch den Prozess und dessen Methoden adressieren und bestehende hemmende Faktoren kritisch benennen. Während in der Betriebswirtschaftslehre im Rahmen der Umsetzung neuer Strategien oder Prozesse innerhalb einer Organisation Veränderungsmanagement (change-management) betrieben wird, fehlen diese Ansätze bei der Mobilitätswende bislang weitgehend.

Die Einleitung eines Verhaltenswandels in der Alltagsmobilität, und damit die angestrebte Abkehr von angelernten Routinen, kann nicht nur auf die individuelle Ebene der Verkehrsteilnehmer beschränkt bleiben, sondern muss vielmehr auch die Abläufe und Prozesse über die Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen umfassen. Eine Mobilitätswende im Kopf kann immer nur als Ergebnis einer Änderung von Strukturen verstanden werden und erfolgen. Bauliche Strukturen, ähnlich wie monetäre oder rechtliche Rahmenbedingungen, sind das Resultat von Planungs- und (politischen) Entscheidungsprozessen. Es ist deshalb nicht nur naheliegend sondern auch notwendig, die Prozesse zur Entscheidungsfindung, in welcher Art und Weise das Mobilitätssystem gestaltet werden soll, in ein umfassendes Transitionsmangement einzubeziehen.

Als AdressatInnen im Sinne einer wirkungsvollen Mobilitätswende sind Forderungen nach Verhaltensveränderungen nicht alleine an die Nutzenden zu adressieren, sondern beziehen den gesamten Kreis an beteiligten AkteurInnen mit ein. Dazu werden Theorieansätze aus der Organisationsentwicklung, der Motiv- und Verhaltensforschung und anderen relevanten Wissenschaftsdisziplinen durchleuchtet, um Potenziale für die Mobilitätswende zu identifizieren.

Dabei werden die Aufgaben und zu schaffenden Optionen und Freiheitsgraden verschiedener StakeholderInnengruppen (Politik, Verwaltung, Planer, Interessensvertretungen etc.) analysiert. Die Wechselwirkungen und Ebenen der Entscheidungsfindung werden anhand prototypischer Planfälle dargestellt und in einer AkteurInnenmatrix abgebildet. Dabei werden die jeweiligen AkteurInnenspielräume (Freiheitsgrade) mittels StakeholderInnenbefragung dargestellt und bewertet.
Es wird untersucht, in welcher Art strukturelle Barrieren Möglichkeiten der verstärkten Diffusion von - an übergeordneten Zielen (z.B. Klima) orientierten Maßnahmen - unterdrücken oder verzögern. Dabei werden Grenzen von Bottom-up als auch klassischen Top-down Prozessen analysiert und hinsichtlich ihrer Wirksamkeiten als Beitrag zur Mobilitätswende kritisch hinterfragt. Im Rahmen einer Prozessanalyse von Best-Practice Beispielen auf unterschiedlichen Ebenen (Quartier, Stadt, Gemeinde, Land) werden die Potenziale innerhalb unterschiedlicher Entscheidungstypologien abgebildet und dargestellt welche personenbezogenen Handlungsspielräume ermöglicht und genutzt werden können, wenn die Mobilitätswende im Kopf bei allen beteiligten Stakeholdern bereits erfolgt wäre.
In einem begleitenden **StakeholderInnen Prozess** werden wichtige EntscheidungsträgerInnen und MultiplikatorInnen aus Politik, Verwaltung, Planung, Interessensvertretungen etc. eingebunden um im transdisziplinären Dialog mit ExpertInnen aus Forschung, Sozialwissenschaften, Organisations- und Changemanagement konkrete Maßnahmen auf den unterschiedlichen Ebenen zu diskutieren sowie Handlungsoptionen (Relevanz, Machbarkeit, Akzeptanz etc.) zur Umsetzung auszuloten. Der StakeholderInnen Prozesses bezweckt den *„Aufbau geeigneter **Lenkungs- und Steuerungskompetenzen**“ innerhalb des AkteurInnennetzwerkes sowie die Entwicklung „**praktikabler und akzeptierter Umsetzungskonzepte**, die zum Erreichen kritischer Massen und Kipppunkte für eine »Personenmobilitätswende« geeignet sind*“.

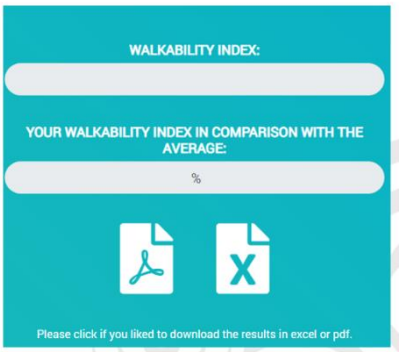
Interreg Danube CityWalk Weiz: Walkability Plan, FußgängerInnen-Zählmaschine

Tanja Kortus, Stadt Weiz

Gemeinsam mit 14 Projektpartnern aus den Donauraum-Ländern Bulgarien, Kroatien, Österreich, Rumänien, Serbien, Slowenien, Slowakei, Ungarn und Tschechien beteiligte sich die oststeirische Bezirkshauptstadt Weiz an dem internationalen Projekt „Interreg Danube CityWalk". Im Projektzeitraum von Jänner 2017 bis Mai 2019 wurde in Kooperation mit den Partnern an internationalen Inhalten sowie an regionalen Projekten.
Im Zuge des Projekts entstanden auf internationaler Ebene die „Walk´n´Smile"-App sowie ein Onlinetool mit dem „Walkability Index". Mit diesem Onlinetool soll es Städten möglich sein, die Fußgängerfreundlichkeit der eigenen Stadt anhand der Eingabe von bestimmten Daten zu errechnen. Die „Walk´n´Smile"-App bietet einen spielerischen Zugang zum Thema „Zu Fuß gehen" und beinhaltet etwa einen Schrittzähler, zeigt Information zur Co^2 Einsparung sowie Wissenswertes über berühmte Wege rund um die Welt. Via Fotofunktion kann man sich zudem die „Beatles", gefährliche Tiere oder auch Albert Einstein auf sein Foto holen.

Walk 'n' Smile

Android IOS



http://www.rri.hu/citywalk/welcome

Auf regionaler Ebene bekam die Stadt Weiz mit dem Projekt „CityWalk" die Möglichkeit in diversen bewusstseinsbildenden Maßnahmen zu investieren und diese zu realisieren. So wurden „Walkshops" und Begehungen in der Stadt mit verschiedenen Zielgruppen und „Walking-Busses" mit Schülern durchgeführt, um Gefahrenstellen aber auch „Wohlfühlorte" zu identifizieren. Im Rahmen dieser Begehungen wurden auch Frequenzzählungen über das Fußgängeraufkommen durchgeführt. An besonders frequentierten Standorten wurden in der Stadt Weiz zehn Infostelen für das neue Fußgängerleitsystem aufgestellt. Diese zeigen dem Fußgänger auf eine plakative Art und Weise, den Umkreis innerhalb der Wegentfernung von fünf sowie zehn Minuten ausgehend vom eigenen Standort an. Mit diesem Fußgängerleitsystem soll der Bevölkerung bewusstgemacht werden, welch' großen Radius man in wenigen Gehminuten erreichen kann. Als zusätzlichen Anreiz wird auch eine CO^2 Einsparung, der Kalorienverbrauch sowie die benötigte Schrittanzahl über den Stelen angezeigt. Speziell für Fußgänger wurden auch Gehwege in der Stadt hervorgehoben, die ausschließlich mit dem Rad befahrbar bzw. nur für Fußgänger nutzbar sind. Auf einigen der Stelen wurden zudem Richtungspfeile angebracht, welche zu wichtigen Standorten innerhalb des Stadtzentrums leiten und zusätzlich die benötigten Gehminuten bzw. Fahrminuten anzeigen.



Als besonders von Fußgängern stark frequentierter Ort innerhalb der Stadt wurde die zentral gelegene Fußgänger- und Radfahrerbrücke, die sogenannte „PEZO“-Brücke identifiziert. Diese Brücke stellte sich als idealer Standort für die Fußgänger- und Radfahr-Zählmaschine heraus, durch diese Fußgänger und Radfahrer über ein Video-3D-System analysiert werden. Die Fußgänger und Radfahrer welche die Brücke täglich passieren, werden sowie auch der jährliche Gesamtwert der Passanten, auf dem Hardwarepanel am Bildschirm angezeigt. Die Zählmaschine soll der Bevölkerung die Dichte der Menschen, welche sich täglich an diesem Ort bewegen, bewusstmachen sowie einen Anreiz schaffen, öfters zu Fuß oder per Fahrrad unterwegs zu sein. Durch die implementierten Pilotaktionen aus dem Projekt „CityWalk“ erwartet sich die Stadt Weiz auf lange Sicht eine Erhöhung der Fußgängerfrequenz und des Radverkehrs.







Klimacheck: Straßenräume klimafit gestalten

DI[in] Mira Kirchner, MK Landschaftsarchitektur



Die Gemeinden in Österreich sind zunehmend von Dürre, Hitze, Niedrigwasser und Starkregenfällen sowie Überschwemmungen betroffen. Maßnahmen zur Klimaanpassung verbessern die Lebensqualität der BewohnerInnen und sind Vorsorgeleistungen zur Schadensprävention für eine klimaresiliente Zukunft. Welche Maßnahmen sind relevant, welche als prioritär einzustufen? Wie steht es mit dem Zustand des Öffentlichen Raums und mit den Straßenräumen in der Gemeinde? Dazu gibt der Klimacheck eine genaue Auskunft.

Begegnungszonen in Oberösterreich - aus der Sicht eines Sachverständigen

Ing. DI (FH) Michael Breitenthaller, Land Oberösterreich

Das Abstract zu diesem Beitrag finden sie unter WORKSHOP B: Neue Konzepte & Strategien (Begegnungszonen im historischen Ambiente, Fußgängerchecks, Superblocks).

A Digital Tourism Management Strategy for the 21st Century

Andrew Nash, MSc Meng MCP, FH St. Pölten University of Applied Science

The presentation will summarise an idea for digital tourist management designed to make tourism more sustainable and healthier by encouraging tourists to walk, cycle and use public transport on their visits.

Tourism in the Covid-19 crisis is 'only' the canary in a coal mine: advance warning that cities and society must fundamentally change to survive in the 21st Century. In other words, it's not so much adding value as completely rethinking.

Our proposal attacks the fundamental practice of group tours by using digital technology to help tourists move independently. It is creative destruction: visiting Vienna with the digital system will be fundamentally different from a group tour. It adds value to:

- Health – tourists can be kept separated with careful scheduling;
- Quality – increased tourist satisfaction with reduced crowding and more authentic urban experience;
- Business – scheduling helps attractions increase efficiency, easy information attracts more visitors, easy shopping increases revenues;
- Economy – local app development reduces costs for local businesses and supports Vienna's economy;
- Urban Planning – sustainability and health improvements benefit residents and tourist alike;
- Tourism – reduced tourism impacts increases appreciation by residents.

Many of these benefits are virtuous cycles: better health increases the attractiveness of Vienna leading to more tourists. Importantly, this strategy applies well beyond tour buses, it supports all types of tours including independent tourists.

Neue Fördermöglichkeiten für aktive Mobilität

DI[in] Anna König / Daniela Hirländer, MSc, komobile Gmunden, klimaaktiv mobil

Klima**aktiv** mobil ist die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Seit 1. Juli 2020 stehen Gemeinden, Städten und Regionen über klimaaktiv mobil wieder umfassende Fördermöglichkeiten im Bereich aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement zur Verfügung.

Im Bereich Fuß- und Radinfrastruktur werden

- kombinierte Geh- und Radwege (z.B. auch Rad- und Fußgängerstege)
- Radwege und
- Radschnellverbindungen gefördert.

In Kombination damit ist förderfähig: Wegweisung und Informationssysteme, Leiteinrichtungen und Bodenmarkierungen, Dauerzählstellen und Radabstellanlagen. Auch E-Fahrräder und (E-)Transporträder, Radverleih-Systeme, E-Ladestationen und bewusstseinsbildende Maßnahmen können über klima**aktiv** mobil gefördert werden.

Der Standardförderungssatz liegt bei 20 % der umweltrelevanten förderfähigen Kosten. Bei ELER-Kofinanzierung für Projekte im ländlichen Raum (<30.000 EinwohnerInnen) liegt der Standardförderungssatz bei nicht-wettbewerbsrelevanten Vorhaben bei 40 % der förderfähigen Kosten. Radschnellverbindungen werden mit bis zu 40 % gefördert.

Zuschlagmöglichkeiten (in Summe max. +10 %):
+5 % bei der Kombination von mehreren Maßnahmen
+5 % bei der Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen
+5 % bei Einbeziehung weiterer Gebietskörperschaften
Die maximale Förderung liegt bei 1.800 Euro pro jährlich eingesparter Tonne CO2 und weiteren 6 Euro pro jährlich verlagertem PKW-Kilometer (gilt nicht bei ELER-kofinanzierten Projekten).

Im Rahmen des **Kommunalinvestitionsgesetzes 2020** können Investitionsprojekte einen Zweckzuschuss bis max. 50 % der Gesamtkosten erhalten. Dies gilt u. a. für die Errichtung, Sanierung und Instandhaltung von Radverkehrs- und Fußwegen.
Beratung und weitere Informationen zu Fördermöglichkeiten erhalten Sie beim klima**aktiv** mobil Beratungsprogramm.

StVO -Änderungen zum Fußverkehr

DI Dieter Schwab, Anneliese Lehner, Walk-space.at

Das "zu Fuß gehen" als integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrs soll jene Wichtigkeit erlangen, die in einer mobilen, klimaschonenden und aktiv-gesunden Gesellschaft notwendig ist. Hierfür und für eine Verbesserung der Sicherheit und des Komforts wäre es wichtig rechtliche Hürden zum Wohle des Zufußgehens zu verbessern. Laut Regierungsprogramm soll der Fußgängerverkehr bei der Gestaltung rechtlicher Rahmenbedingungen der Verkehrsorganisation, wie der StVO und bei der Gestaltung des Straßenraums stärker berücksichtigt werden.

Walk-space.at – der Österr. Verein für FußgängerInnen hat daher im Fachnetzwerk Vorschläge gesammelt, die bei einer Novelle der Straßenverkehrsordnung Berücksichtigung finden sollten. Dabei wurden diese Vorschläge zusammengefasst und dem Ministerium (BMK) mitgeteilt. Im Rahmen des Speed Dating kann man sich über diese Änderungsvorschläge informieren und mitdiskutieren.

Allgemein gesehen ziehen die Vorschläge darauf ab den muskelbetriebenen, aktiven Verkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr zu priorisieren. Neben weiteren sind die Hauptthemen, die sich hierbei herauskristallisieren, Gehsteigbreiten, Konflikte mit Rad & E-Scootern sowie die Umsetzung von flächendeckenden Tempo-30 Zonen innerorts.
Zu den speziellen Vorschlägen sollen darüber hinaus potentielle Änderungen an StVO-Paragrafen mit hohem Dringlichkeitsbedarf für das „zu Fuß gehen“ exemplarisch aufgezeigt werden.

Die komplette Zusammenstellung der StVO-Änderungsvorschläge ist unter https://www.walk-space.at/transfer/StVO-Vorschlaege_Fussverkehr_Walk-space.at_A.pdf abrufbar.

Startup "Carployee - Mitfahr-App für Betriebe"

Richard Preißler, Carployee

Was ist Carployee?

Carployee bietet eine Smartphone-App für Unternehmen und Businessparks, die intelligent Fahrgemeinschaften für MitarbeiterInnen bildet. Dabei hilft Carployee, das Mobilitätsverhalten von Pendlern innovativ zu verändern und erzeugt eine Vielzahl an Mehrwerten für Unternehmen und für ArbeitnehmerInnen.

Zielgruppen

Unternehmen sowie Unternehmenscluster, Industriegebiete und Businessparks.

Mehrwert für Unternehmen

1. **Finanzieller Vorteil**

Für Unternehmen bietet sich eine Alternative für neu geplante Parkflächen bzw. teure Mieten von Parkplätzen. Der Kostenvergleich spricht eindeutig für Carployee.

Bsp.: Ein Unternehmen steht vor der Entscheidung neue Parkanlagen zu errichten und entscheidet sich für Carployee. Die Kosten für die Parkanlage betragen 1 Mio €, für Carployee fallen bei 500 Usern unter 10.000 € jährlich an.

2. Messbare CO2-Reduktion – Basis für CSR

Auf Basis der gemeinsamen Fahrten misst Carployee die eingesparten CO2-Mengen und stellt sie für den Nachhaltigkeitsbericht bereit.

Bsp.: 150 User sparen täglich ca. 400 kg CO2 ein.

3. Mitarbeiterzufriedenheit

Lockere Gespräche während der Fahrt zwischen ArbeitnehmerInnen quer über Abteilungen und Hierarchien wirken sich positiv auf die Mitarbeiterzufriedenheit und das Arbeitsklima aus.

4. Employer Branding

Arbeitgeber stellen ihren ArbeitnehmerInnen ein Tool zur Verfügung, das eine neue Transportmöglichkeit schafft. Damit sorgen sie für Kostenentlastung der Kollegen, MitarbeiterInnen können auf das eigene Auto verzichten, neue und junge MitarbeiterInnen werden angelockt. Zudem werden mit bestehenden als auch neuen Benefits attraktive Anreize zum Teilen von Fahrten gesetzt.

Mehrwert für User/ArbeitnehmerInnen

1. Kosteneinsparung

User, die aufs eigene Auto verzichten, sparen Treibstoffkosten u. evtl. Parkgebühren.

Bsp.: Bei einem durchschnittlichen Arbeitsweg von 35km täglich (hin und retour) betragen die täglichen Spritkosten ca. 5,-€

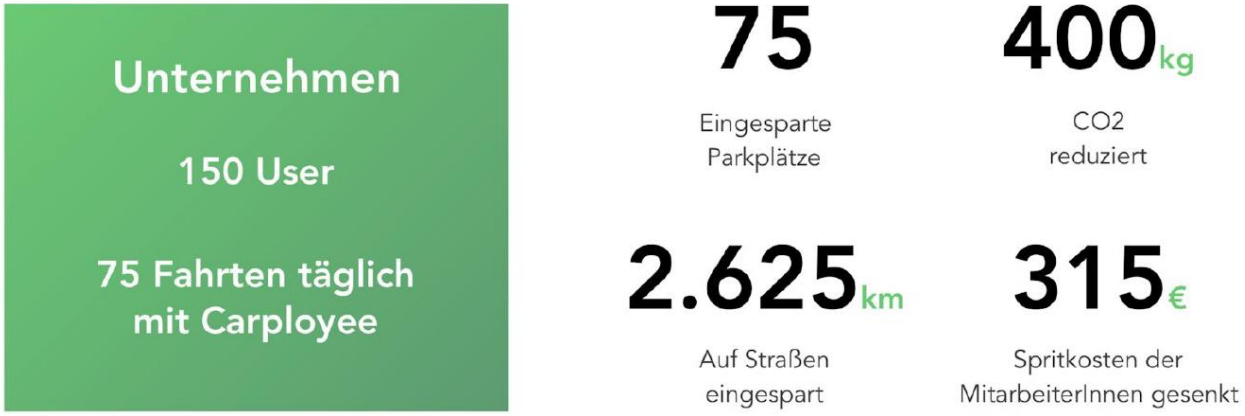
2. Benefits vom Unternehmen

Aktive User sammeln sogenannte Blätter, wenn sie gemeinsam fahren. Je mehr Fahrten und Leute im Auto, desto höher die Belohnung (Fahrer erhalten verhältnismäßig mehr Blätter als Passagiere). Diese Blätter können gegen Benefits vom Arbeitgeber eingelöst werden, bspw. Urlaubsstunden oder Gutscheine jeglicher Art.

3. Beitrag zum Umweltschutz

Die eingesparten CO2-Mengen werden in der App visualisiert.

Beispiel: Der quantitative Mehrwert von Carployee für das Unternehmen



bei durchschnittlich 35km täglichem Arbeitsweg und Kosten von 12 Cent/km

Team, Partner & Meilensteine

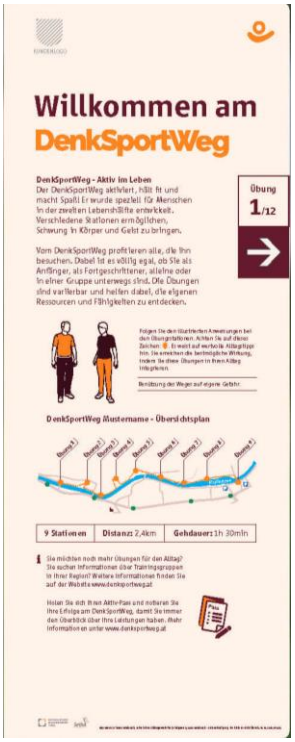
Das 7-köpfige Team von Carployee rund um CEO Albert Vogl-Bader ist seit 2018 aktiv und hat bereits Großkunden wie die Johannes Kepler Universität, LKW Walter, Stihl und die Schweizer AMAG gewonnen. Über die internationale Unternehmensberatung Mercer erhält Carployee in Österreich Zugang zu 450 Kunden. Das Linzer Mobility-Startup ist Partner von klimaaktiv, der Klimaschutzinitiative des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Nachdem Carployee im Frühjahr 2019 den Mobility-Schwerpunkt der „glaubandich-Challenge“ sowie die „Innovation to Company Challenge“ von Mercer gewonnen hat, wurde die App als eines von drei Projekten mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet, erhielt den HR-Award des HR Inside Summits und sicherte sich zuvor eine Finanzierung in der Höhe von 100.000 Euro über den Lead-Investor Oskar Obereder.

DenkSportWeg

Mag. Christian Lunger, motasdesign

Eine Lösung für den Dialog der Generationen

Der DenkSportWeg bündelt erstmalig innovative Lösungen zur Etablierung eines Erlebnisweges, sowie Kommunikationsmittel und Serviceangebote welche zum dauerhaften Dialog der Generationen motivieren. Das Katholische Bildungswerk und motasdesign haben gemeinsam eine neue Form eines Outdoor Erlebnisweges erarbeitet. Mit dem Ziel, Menschen der Generation 60+ ein selbstbestimmtes, eigenverantwortliches Leben zu ermöglichen. Er bündelt die Erfahrungen, das Wissen und den Übungsschatz der Trainerinnen und Trainer des Katholischen Bildungswerkes und das Know-how von motas als Spezialist für Informationsdesign und Outdoorerlebnisse.



Inhalte des DenkSportWeges

Das Schildersystem: Fertig entwickelte Übungen, welche anhand von Stationen eines DenkSportWeges als Gedächtnisübungen angeboten werden. Dieser wurde speziell für die Zielgruppe 60+ auf Basis jahrzehntelanger Erfahrung der TrainerInnen und Trainer des Katholischen Bildungswerkes entwickelt.

Die Begleitmaterialien wie Flyer und Poster zur Kommunikation inkl. Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit.

Jährliche Aktivitäts- und Bildungsangebote wie eine begleitete Gruppenwanderung oder Vorträge als Unterstützung für Gemeinden.

Nutzen des DenkSportWeges

Fertig entwickelt und sofort einsetzbar.
Kostengünstig im Vergleich zu klassischen Erlebniswegen.
Mehr als Schilder – Maßnahmenbündel für den Dialog der Generationen.
Fördert den Dialog der Generationen in der Gemeinde.

Besonderer Nutzen in Zeiten von Covid-19

Ratenzahlungen zur Aufteilung auf mehrere Budgets.
Unterstützung bei der Verteilung der Menschen in der Region durch die attraktive Gestaltung von Wegen.



Weitere Informationen unter: https://www.motasdesign.com/projekt/denksportweg/

Bewegte Apotheke

Christoph Wall, MA, Wiener Gesundheitsförderung – WiG

Mit dem Projekt „Bewegte Apotheke“ möchte die Wiener Gesundheitsförderung (WiG) gemeinsam mit Wiener Apotheken Freude an der Bewegung vermitteln. Wohnortnah und settingorientiert soll in erster Linie für ältere Menschen ein bewegungsförderndes Angebot in Form von organisierten Nordic-Walking-Gruppen bei Apotheken in den Wiener „Grätzln“ geschaffen werden. Dabei treffen sich einmal pro Woche interessierte Frauen und Männer zu einer gemeinsamen Nordic Walking-Stunde. Unter der professionellen Anleitung von BewegungstrainerInnen und geschulten MultiplikatorInnen erleben sie, wie ihr Körper auf das "Mehr" an Aktivität reagiert. Wie sich ihre Atmung verändert. Sie spüren, wie Herz und Kreislauf in Schwung kommen. Und sie lachen viel miteinander.
Ein sanfter Einstieg für alle, die sich bisher kaum oder gar nicht regelmäßig bewegt haben: "Von der Haustür weg" möglich und durch das Gruppenerlebnis hoch motivierend.

Im Folgenden sind die Eckdaten des Projekts prägnant zusammengefasst und auf der zweiten Seite befindet sich eine übersichtliche Darstellung des Peer-MultiplikatorInnen- Konzepts der „Bewegten Apotheke“ welches die Nachhaltigkeit des Projekts garantiert.

Laufzeit: seit Jänner 2010 – finanziert von der Wiener Gesundheitsförderung mit einem Budget von ca. 20.000€/Jahr
Umsetzung: Das Privat-Public-Partnership-Projekt wird aktuell von der Wiener Gesundheitsförderung mit 15 Apotheken, 2 Trainerinnen und ca. 40 MultiplikatorInnen auf Grundlage eines Schulungs- und Unterstützungskonzepts umgesetzt. Mit den Apotheken gibt es eine Kooperationsvereinbarung. Über 600 Personen werden bei den rund 580 Aktivitäten der Bewegten Apotheke pro Jahr direkt erreicht.
Projektbezirke: Das Projekt wird in neun Bezirken (2., 5., 10., 11., 15., 16., 20., 21., 22) durchgeführt. Ab Herbst 2020 kommen in einem ersten Ausweitungsschritt weitere Bezirke und Apotheken hinzu. Ziel ist es, mit dem Projekt in den kommenden Jahren in allen Wiener Bezirken vertreten zu sein.
Grundgedanke, Setting und Ziele: Bewegung in der Gruppe stärkt den Körper, wirkt positiv auf die geistige Fitness und das soziale Wohlbefinden. Ob sich Menschen ausreichend bewegen, ist nicht nur von ihrem Verhalten abhängig, sondern auch von ihrem Lebensumfeld. Um dieses bewegungsfreundlich zu gestalten, sind – speziell für ältere Menschen – Apotheken als „Drehscheibe“ ein geeignetes Setting.

- Niederschwellige Nordic Walking-Gruppen, die bei Apotheken angesiedelt sind, unterstützen Menschen bei der Erreichung der österreichischen Bewegungsempfehlung (150 – 300 Minuten körperlicher Aktivität/Woche mit mittlerer Intensität sowie zusätzlich muskelkräftigende Übungen an mind. 2 Tagen/Woche).
- Regelmäßige Nordic Walking-Gruppen stärken soziale Beziehungen und den Austausch untereinander (Nordic Talking)
- Nach Aufbau einer Nordic Walking-Gruppe – unterstützt von einer Trainerin – und der Schulung von engagierten TeilnehmerInnen zu MultiplikatorInnen soll die Gruppe in die Selbstverantwortung entlassen werden (Peer-MultiplikatorInnen-Konzept) und somit eine ganzjährige Umsetzung der Bewegungsgruppen bei den Apotheken erfolgen. Die Apotheken unterstützen die Gruppen dabei nachhaltig.

Zielgruppen: Menschen ab 50 Jahren

BEWEGTE APOTHEKE Peer-MultiplikatorInnen-Konzept

Das Peer-MultiplikatorInnen-Konzept BEWEGTE APOTHEKE wird in **drei aufbauenden Stufen umgesetzt[1]:**

1. Stufe = Die Trainerin kommt 6 Mal pro Durchgang[2] und baut eine Bewegungsgruppe auf. Es werden motivierte Personen angesprochen, ob sie als „Bewegte AssistentInnen" tätig werden wollen. Diese interessierten Personen werden von der Wiener Gesundheitsförderung geschult (Schulung 1 und 2), um die Bewegungsgruppen zu unterstützen.

2. Stufe = In Stufe 2 kommt die Trainerin ebenfalls 6 Mal pro Durchgang und wird von den „Bewegten AssistentInnen" (Co-TrainerInnen) unterstützt: beim Aufwärmen, Kräftigen und bei der Walking-Technik. Ist die Trainerin nicht mehr anwesend, wird der ganzjährige Treff durch die „Bewegten AssistentInnen", unterstützt von der Apotheke, umgesetzt. Sind, nach Einschätzung der Trainerinnen, die „Bewegten AssistentInnen" genügend geübt und haben Interesse an einer selbstorganisierten Gruppe, kann von ihnen die Schulung 3 zur „Bewegten MulitplikatorIn" besucht werden.

3. Stufe = In der Stufe 3 leiten die „Bewegten MultiplikatorInnen" die Nordic-Walking- Treffs ganzjährig in Abstimmung mit der WiG. Bei Bedarf können die Trainerinnen anwesend sein und eine Coaching-Funktion übernehmen.

Grundsätzlich leiten jedoch die „Bewegten MultiplikatorInnen" die Treffs eigenständig mit der Apotheke. Als weiteres Element werden Austauschforen als Steuerungs- bzw. Unterstützungsbaustein umgesetzt.



[1] Je nach Entwicklung des Projekts, kann die Festigung der Stufen mehrere Durchgänge benötigen.

[2] Jeweils im Frühjahr und Herbst (insgesamt 6 Wochen pro Durchgang)

Die 4. Dimension – der Mensch im Fokus - Visionäre Straßenraumgestaltung anhand des Biotops Zollergasse in Wien Neubau

DI Günter Reschreiter, Stadt Wien, MA28

Far away, so close (Wim Wenders)

Wo sollen wir die Geschichte der Zollergasse beginnen – bei der Schöpfungsgeschichte, im Spannungsfeld zwischen Himmel und Erde? Oder besser beim Tuchhändler Zollern, dem visionären Wohltäter und Namensgeber der Zollergasse. Diesem genialen Ideengeber des aktuellen Umgestaltungskonzeptes, oder doch vielleicht im Jahr 2020, knapp vor der Umgestaltung der Zollergasse?
Oder in der visionären fernen, nahen Zukunft?

Ich möchte mit Morpheus beginnen, jenem Jüngling, welcher just an dem Tag im Frühsommer 2021 in der Zollergasse im Haus Nummer 4 geboren wurde, als die Zollergasse von der Frau Vizebürgermeisterin feierlich eröffnet wurde.

Wir schreiben mittlerweile das Jahr 2040, Morpheus, erst kürzlich aus der elterlichen Wohnung in der Zollergasse ausgezogen, ist weiterhin in „seinem" Siebensternviertel sesshaft. Die Zollergasse war wohl der entscheidende Impulsgeber für die Marke Siebensternviertel- dem mittlerweile heimlichen Wiener Stadtzentrum.
Oder hat bereits die 2015 eröffnete Mariahilfer Straße, die erste Begegnungszone Österreichs, den Anstoß für das als „Siebenstern- Feeling" bekannte Lebensgefühl gegeben?

Morpheus flaniert zuerst über ein kurzes Stück Fußgängerzone weiter über die daran anschließende Begegnungszone in Richtung Stammlokal mit blauer Holztäfelung und markantem Schriftzug.
Lastenräder flitzen, nein cruisen an ihm vorbei, man begegnet sich auf Augenhöhe, Sozial- statt Verkehrsverhalten hat sich im Straßenbild etabliert.

Vorbei an liebevoll gestalteten Grünflächen mit Bäumen, entlang dem künstlichen „Zollerbach" schlendert Morpheus auf dem als Teppich konzipierten öffentlichen Raum seinem Ziel entgegen.
Eine neue Kunstinstallation in einem der über die gesamte Gasse verteilten Webstühle – multifunktionale Rahmen – lässt ihn inne halten. Es zeigt eine schwarz/weiß- Aufnahme der Zollergasse aus den frühen 2000-er- Jahren; vor der Umgestaltung: die Straße ist beiderseits zugeparkt, weit und breit kein Baum zu sehen, die Fußgänger*innen zwängen sich durch die viel zu engen Gehsteige. Kein Wunder, dass die Menschen gar so missmutig durch die Gegend hetzen.



Morpheus lässt sich auf einem der vielen beschatteten, nichtkommerziellen Sitzgelegenheiten nieder – „sein" Webstuhl ist von Kletterpflanzen um- und überrankt, eine Pergola mitten in der Stadt. Daneben spendet ein Webstuhl mit Sonnensegel wohltuenden Schatten. Der „Zollerbach", Schatten und Verdunstungskälte der mittig angeordneten, großkronigen Bäume sorgen für zusätzliche Abkühlung. Es lässt vergessen, dass es sich schon um den zwölften „Wüstentag" in Folge handelt.

Dabei haben drei Wochen davor, massive Starkregenereignisse beinah das gesamte Stadtgebiet geflutet. Die Zollergasse hat den fünf Tage anhaltenden Dauerregen völlig unbeschadet überstanden – der klare Straßenquerschnitt mit dem geräumigen Retentionsvolumen und das „Schwammstadtprinzip" haben entsprechend der Berechnungen dem 100 jährlichen –Starkregenereignis Stand gehalten.

Der Anblick der kleinen Lisa auf dem Skatebord lässt die Gedanken von Morpheus davongaloppieren – meine Güte, was war das doch eine unbeschwerte Kindheit in der Zollergasse und dem –Siebensternviertel! Die ersten Laufradversuche noch mit den überambitionierten Eltern, zerschundene Knie von den unzähligen Stürzen mit dem viel zu großen Fahrrad, stundenlanges, zielloses Abhängen auf der Gasse mit der „Gang", das erste Mal so richtig verknallt mit Lea dem Sichelmond auf einer der unzähligen Sitzgelegenheiten beim wachsen zusehen, ….
Ja, Mutti konnte völlig unbeschwert den heranwachsenden Morpheus mit den Worten „geh raus spielen" vor die Tür setzen. Es war definitiv keine Strafe!

Frau Kratochwil, mit Ihren 96 Jahren, dem Elektro- Rollator und den beiden Hörapparaten reißt Morpheus aus seinem Erinnerungsschwall: toll, wie sich diese betagte Dame trotz Ihrer altersbedingten Defizite alleine zu Recht findet. Nein, noch mehr, sich wohl fühlt! Die Stunden außerhalb der Wohnung geniest sie sichtlich.
Die als Begegnungszone mit ausgewiesenen Haltemöglichkeiten konzipierte Zollergasse ermöglicht ihr problemlos ihre allwöchentlichen Fahrten per Taxi zum Bridge selbstbestimmt zu bewerkstelligen. Die nahegelegene U-Bahn ist ihr mittlerweile doch ein wenig zu mühsam, wie sie meint.

Noch ein Detail schätzt Morpheus an der Begegnungszone: Die Zulieferung und Abholung zum / vom Postamt ist mittels Lastenrad 24 Stunden am Tag möglich. Die Ladenzonen für Lastenräder sind ausreichend dimensioniert; einen Lkw hat Morpheus in der Zollergasse schon lange nicht mehr gesehen.

Das Stammlokal mit blauer Täfelung und markantem Schriftzug ist noch in weiter Ferne. Es gibt kein Vorankommen – ständig verwickelt sich Morpheus in Gespräche mit alten und neuen Bekannten – ganz so wie in einem Dorf denkt sich Morpheus. Offensichtlich haben die Einbindung der Anwohner und der Geschäftstreibenden, Identifikation und Verantwortung für „ihre" Zollergasse tief verankert.

Morpheus kommt ins Grübeln: seltsam eigentlich, dass noch vor nicht all zu langer Zeit, Techniker mit der Neugestaltung des öffentlichen Raums beauftragt wurden. Heute ein klassisches Aufgabenfeld für einen studierten „Urbanistiker".
Er denkt sich insgeheim, der Planer dieser Zollergasse, dieser Landschaftsarchitekt Korbinian muss ein ziemlich vorausschauender, weiser Mann gewesen sein. Ganz so, wie der namensgebende Tuchhändler Zollern.

Mittwoch, **14. Oktober 2020**

PLENARVORTRÄGE



PLENUM - Good-Practice: Stadt Freistadt und Land Oberösterreich

Freistadt - eine Stadt im besten Alter

Mag.ª Elisabeth Teufer, Bürgermeisterin Freistadt

Die wunderschöne Kleinstadt im Herzen des Mühlviertels begeht heuer ein großes Jubiläum: Wir feiern 800 Jahre wechselvolle Geschichte. Gegründet an einem alten Handelsweg genoss Freistadt von Beginn an besondere Privilegien (Stapel- und Niederlagsrecht, Meilenrecht), die wesentlich zum Aufstieg der Stadt und zum Wohlstand der Bürger beitrugen. Im 14. und 15. Jahrhundert erlebte Freistadt seine Blütezeit. Vieles von dem, was Freistadt heute so sehenswert macht, wurde damals geschaffen.

27 Innenhöfe, 7 Türme, 2 Tore, 1 Krokodil

Die Befestigungsanlagen und ein Großteil der Stadtmauer sind bis heute erhalten – eine Besonderheit, die nur noch auf wenige Städte Österreichs zutrifft. Die wunderschönen, zu einem großen Teil denkmalgeschützten Bürgerhäuser, die vielen romantischen Innenhöfe, von denen einige auch öffentlich zugänglich sind, und die gut erhaltenen mächtigen Türme und Tore laden zu spannenden Entdeckungstouren in die charmante Innenstadt ein. Der Kern der Altstadt, der Hauptplatz, zählt auf Grund seiner Größe ebenfalls zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt. Besonders zu empfehlen ist ein abendlicher Spaziergang in der Dunkelheit: Ein einzigartiges LED-Lichtkonzept setzt die wunderschönen Gemäuer der Altstadt perfekt in Szene.
Eine Besonderheit, die man sicherlich in keiner anderen Stadt findet, ist das Freistädter Krokodil. Um das ausgestopfte Tier, das einen Ehrenplatz im Eingangsbereich einer der schönsten Häuser der Stadt hat, ranken sich viele Mythen.

Großzügige Parkanlage rund um die Altstadt

Rund um die Altstadt erstreckt sich der breite Stadtgraben zwischen den schützenden Stadtmauern. Er ist zu einem großen Teil öffentlich zugänglich und dient heute als Parkanlage mit vielen Attraktionen. Abenteuerlustige können einen spektakulären Flug mit dem Flying Fox vom 40 Meter hohen Bergfried des Schlosses in den Stadtgraben genießen. Für Kinder gibt es einen großzügig angelegten Spielplatz, verschiedene Hoch- und Niedrigseil-Elemente, Balanciermöglichkeiten und einen Fitpark. Im nördlichen Teil lässt sich die Altstadt auf verschlungenen Pfaden, gesäumt von botanischen Raritäten, umwandern. Verschiedene Themengärten laden zum Verweilen und Entspannen ein.

Die einzige Braucommune Europas

Europaweit einzigartig ist die Rechtsform der Freistädter Brauerei, die heuer ebenfalls ein Jubiläum feiert. 1770 gegründet, gehört die Brauerei bis heute der Braucommune und somit den 149 Hausbesitzern der Freistädter Innenstadt. Die Gesamtmenge von 6390 Eimern Bier (Eimer = Altes Biermaß, ca. 56 Liter) wurde – wahrscheinlich nach dem damaligen Bierbedarf der Stadt – auf die Häuser aufgeteilt. Heute, 250 Jahre später, ist der Eimer noch immer jenes Maß, in dem die Anteile der Besitzer angegeben werden, allerdings werden sie heute nicht mehr in Naturalien ausbezahlt. Statt Bier bekommen sie den „Braunutzen“, der einer Dividende entspricht. Die Höhe richtet sich nach dem geschäftlichen Erfolg der Brauerei. Die Anteile an der Brauerei sind grundbücherlich sichergestellt: Verkauft jemand sein Haus in der Freistädter Altstadt, verbleiben die jeweiligen Eimer am Haus. Besonders sind aber nicht nur die Besitzverhältnisse, sondern natürlich auch das einzigartige Geschmackserlebnis.

Nachhaltig und zukunftsorientiert
Freistadt hat eine lange Geschichte, ist aber mindestens genauso eine Stadt der Zukunft. Wir waren eine der ersten Klimabündnis-Gemeinden, Vorreiter bei der Umrüstung der gesamten Straßenbeleuchtung auf LED und entwickeln uns Schritt für Schritt zur Radstadt. Außerdem legen wir größten Wert auf eine klimafreundliche Siedlungsentwicklung, legen Bienenweiden auf gemeindeeigenen Grundstücken an und versuchen, grüne Dächer und nachhaltige Mobilitätsformen zu etablieren. Freistadt ist eine sehr umweltfreundliche Gemeinde und will diesen Weg auch in den kommenden Jahren konsequent fortsetzen.

Kulturhauptstadt des Mühlviertels
In Freistadt leben viele kreative Köpfe. Das Kulturleben ist quicklebendig und ständig in Bewegung. Das Angebot reicht von kleinen charmanten Ausstellungen bis hin zu mehrtägigen Festivals mit internationalen Größen und Besuchern aus aller Welt, von Barockmusik bis Elektropop, von altem Brauchtum bis zu moderner Kunst.

Zahlen, Daten, Fakten
Freistadt zählt rund 8.000 EinwohnerInnen, 3.600 Haushalte und 1.800 Gebäude und ist Hauptstadt des Bezirkes Freistadt, in dem rund 66.000 Menschen leben. Freistadt ist das wirtschaftliche, kulturelle und schulische Zentrum des Bezirks. Rund 550 Unternehmen sind hier angesiedelt, die Arbeitsplätze für rund 4.500 Menschen bieten.

Weitere Informationen unter: www.freistadt.at; www.2020.freistadt.at



Aktiv mobil in Oberösterreich - das Angebot des Regionalen Mobilitätsmanagements

Hubert Zamut, MSc, Regionalmanagement OÖ

Das Regionale Mobilitätsmanagement in Oberösterreich

Das Regionale Mobilitätsmanagement wurde 2018 gemeinsam vom Infrastrukturressort des Landes OÖ sowie der Regionalmanagement OÖ GmbH (RMOÖ) gegründet. Als Fachbereich in der RMOÖ ist es auch Teil der Business Upper Austria, der Standortagentur des Landes OÖ, und somit wesentlicher Partner in der Regionalentwicklung für oö. Gemeinden.



Abbildung 1: Themenfelder & Dienstleistungsansätze, RMOÖ

Was können wir Gemeinden anbieten?

Die Herausforderungen, mit denen Gemeinden und Regionen im Mobilitätsbereich tagtäglich konfrontiert sind, sind ebenso komplex wie vielfältig. Oft fehlt die „helfende Hand", die EntscheidungsträgerInnen dabei unterstützt sich den Herausforderungen im Planungs- und Umsetzungsprozess zu stellen. So sind häufig verwaltungstechnische Zuständigkeiten oder auch Bedürfnisse und Sichtweisen betroffener Personengruppen unklar und lokale und regionale Strategien nicht transparent.

Als „Kümmerer für die Nahmobilität" stehen daher die MobilitätsmanagerInnen Gemeinden und Regionen von der anfänglichen Sondierung und Formierung über die Förderberatung bis hin zur Umsetzung v.a. gemeindeübergreifender Mobilitätsvorhaben zur Seite. Sie fungieren als zentrale Wissens- und Kommunikationsdrehscheibe in der Interaktion zwischen den Gemeinden und dem Land OÖ.

Um gemeinsam mit EntscheidungsträgerInnen, MeinungsbildnerInnen und mit betroffenen Personen(gruppen) an Lösungen zu Fragen und Herausforderungen im Mobilitätsbereich zu

arbeiten, hat das Regionale Mobilitätsmanagement einen partizipativen Ansatz für eine Mobilitätswende auf lokaler Ebene mit unterschiedlichen Tools entwickelt:

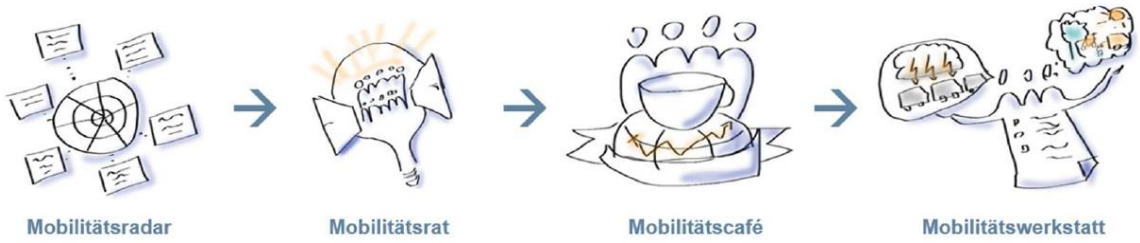


Abbildung 2: Sondierungspaket, RMOÖ

Gemeinsam erarbeitete Lösungen sollen die Bewusstseinsbildung für die Bedeutung nachhaltiger Mobilität bei den unterschiedlichsten Personengruppen unterstützen und Identifikation mit dem eigenen Lebensraum schaffen.

Wie schaffen wir breite Akzeptanz für ein geändertes Mobilitätsverhalten?

Der Mobilitätsrat

Mit diesem Angebot bietet das Regionale Mobilitätsmanagement EntscheidungsträgerInnen in Gemeinden eine Unterstützung, kreative, intelligente und maßgeschneiderte Lösungen zu erarbeiten, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigen. Ziel des Formates ist es, einen Prozess zu starten, um die Anliegen und Wünsche der Menschen – aber auch deren Bedenken und Befürchtungen – zu erfahren und um konkrete Projekte mit Einbindung der Beteiligten zu starten.

- Ausgangslage sind Mobilitätsherausforderungen auf kommunaler und regionaler Ebene
- Innovatives Prozessformat durch neue Form der Zusammenarbeit zwischen Betroffenen/ Interessierten und EntscheidungsträgerInnen
- Kompakter Prozess mit nur 3 Bausteinen

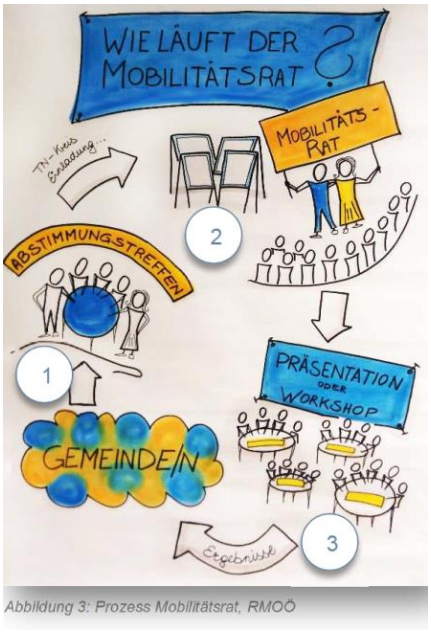


Abbildung 3: Prozess Mobilitätsrat, RMOÖ

Nutzen für Gemeinden/ Regionen

- Wertvolle Einblicke in Anliegen, Sichtweisen und Bedürfnisse der Menschen in ihrem Lebensraum gewinnen
- Kommunikation zwischen Gemeinde/Region und Betroffenen anregen
- Neue Impulse für die kommunale /regionale politische Arbeit setzten
- Vertrauen und Akzeptanz in kommunale/ regionale Entscheidungsprozesse steigern

Weitere Informationen unter: https://www.rmooe.at/

PLENUM - (Inter-) Nationale Good-Practice

Fußverkehr durch verkehrs- und energiesparsame Siedlungsstrukturen fördern

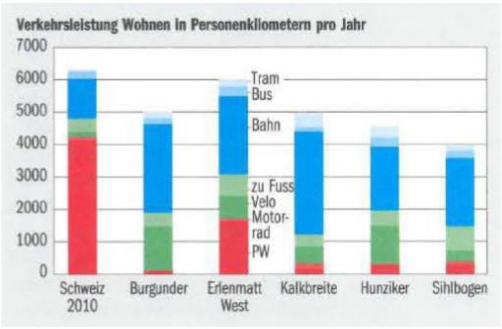
Dipl.Phil. nat. Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz, per Video eingespielt

Art und Weise des Wohnens beeinflusst Mobilität und Energieverbrauch

- Energiesparprogramme fürs Wohnen (EnergieSchweiz) fokussieren auf die Hülle, nicht auf das Mobilitätsverhalten.
- Durchschnittshaushalt mit Auto wendet 40% des Energieverbrauchs für Automobilität auf (ARE, 2008).



Beispiel:
Ein Energiesparhaus an schlecht erschlossener Lage mit 2 Autosweist wegen des Energieverbrauchs durch die Mobiliät keine gute Energiebilanz auf.



Personenbezogene Mobilität von autoarmen / -freien Siedlungen im Vergleich mit Schweizer Durchschnitt (Energie Schweiz, 2016)

- Autoarme / -freie Siedlungen zeigen das grosse Potenzial, Energie und Verkehr zu sparen.

Therapieansatz: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Das Ziel des Mobilitätsmanagements beim Wohnen ist es, ein attraktives Wohnumfeld mit optimierten Mobilitätsoptionen zur Verfügung zu stellen. Die Dominanz des MIV soll zurückgedrängt und gute Bedingungen für das Gehen und Radfahren geschaffen werden. Im Rahmen des Pilotprojektes «MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen» wurde während mehreren Jahren das Optimierungspotential in 23 grösseren Siedlungen mit 5500 Wohnungen ausgelotet. Situationsbezogen wurden zahlreiche Handlungsempfehlungen erarbeitet. Die Massnahmen betrafen einerseits die Infrastrukturebene (z.B. Fahrradabstellanlagen, Parkplatzbewirtschaftung) und andererseits Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Car Sharing, vergünstige ÖVAbos, Paketservice, Hauslieferdienst, Veloanhänger-Verleih).

Fussverkehr in der Siedlung

Die spezifischen Anforderungen für den Fussverkehr finden sich in einer separaten Publikation. Zusätzlich sind die Schlussfolgerungen des Handbuchs «Wohnumfeldqualität» der Hochschule für Technik Rapperswil HSR eingeflossen. Sie können in 10 Punkten zusammengefasst werden:



- Referenz-«Ökotope» bereitstellen (verkehrsfrei / Begegnungszone / T30-Zone)
- Ein- und Anbindung Quartier (z.B. Erreichbarkeit ÖV, Einkaufen, Schule)
- Zugänglichkeit (hindernisfreie Wege, autonomer Zugang zu Kinder-Aktionsräumen)
- Mehrfunktionalität (feinmaschige Wegstruktur, mehrfunktionale MIV-Erschliessung)

- Schutz und Sicherheit (z.B. geschützte Eingangsbereiche, Schutz vor Hitzeinseln)
- Ausstattung und Möblierung (z.B. informelle / formelle Sitzelemente)
- Grün und Atmosphäre (z.B. Bereiche mit Blickschutz von oben)
- Naturerfahrung und Veränderbarkeit (z.B. «Matschecken»)
- Identität und Individualität (z.B. Akzente durch Gewässer)
- Zonierung (Öffentlichkeitsgrad Erdgeschossnutzung / Wohnumfeld abstimmen)



Weiterführende Infos
– www.wohnen-mobilitaet.ch
– www.wohnumfeld-qualitaet.ch

Bundesförderungen für Maßnahmen im Fußverkehr in der Schweiz – Lagebericht aus der Agglomeration Rheintal

DI David Moosbrugger, Rosinak & Partner

Die Wachstumspotentiale im Fußverkehr sind besonders in dicht bebauten Räumen groß und bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Daher legt der Schweizer Bund den Fokus – auch im Hinblick auf eine positive Änderung des Modal Splits – vermehrt auf die gezielte Förderung der aktiven Mobilität. Oft sind Maßnahmen und Verbesserungen schnell und kosteneffizient umsetzbar. Daher beteiligt sich der Schweizer Bund an Kosten für infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen und Projekte.

Das Vorarlberger Rheintal ist Teil einer vom Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung definierten Agglomeration. Gemeinsam mit Gemeinden auf der Schweizer Seite des Rheins können zehn Städte und Gemeinden in Vorarlberg von Schweizer Bundesförderungen profitieren, sofern sie Projekte mit einer abgestimmten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Zuge des Agglomerationsprogrammes einreichen. Gemeinsam mit der metron AG wurde Rosinak & Partner mit der Erstellung des Agglomerationsprogrammes für das Rheintal beauftragt, welches derzeit finalisiert wird.

Als Grundlage für potentielle Maßnahmen zur Förderungen des Fußverkehrs im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde eine Vertiefungsstudie erstellt, die sogenannte Schwachstellenanalyse. In den beiden Vorarlberger Gemeinden Lustenau und Götzis sowie in den zwei Städten Hohenems und Feldkirch wurde die systematische, geobasierte Erhebungsmethode angewendet und knapp 400 Schwachstellen in den Fußgängernetzen definiert und in unterschiedliche Prioritätsklassen eingeordnet. Anschließend wurden Maßnahmen erarbeitet und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation für FußgängerInnen formuliert.

Das Analysetool ist in der Schweiz weit verbreitet und kommt oft zur Anwendung – von kleinen Erhebungsgebieten wie etwa eingegrenzten Stadtteilen bis zu gesamten Städten oder Regionen. In Österreich wird diese konstruktive und transparente Erhebungsmethode bisher noch kaum angewendet, wobei im aktuellen Mobilitätskonzept des Landes Vorarlberg die Anwendung von Schwachstellenanalysen vorgeschlagen wird.

Der Plenarvortrag gibt einen Überblick über die Bundesförderung für Fußverkehrsmaßnahmen im Zuge von Agglomerationsprogrammen. Davon kann auch Österreich profitieren, schließlich hat erst-mals der Fußverkehr im Regierungsübereinkommen einer Bundesregierung einen Stellenwert. David Moosbrugger und Andreas Mathieu werden darüber hinaus auch über die Methode und die Anwendungsbereiche der Fußverkehrsschwachstellenanalyse berichten. Detaillierte Ergebnisse werden ebenso vorgestellt, wie auch Herausforderungen bei der Erhebung und bei der weiteren Maßnahmenerarbeitung dargestellt. Zusätzlich werden Herangehensweisen, lösungsorientiertes Handeln und Erfahrungen aus der Schweiz präsentiert.

Beitrag zur Verbesserung des Klimas durch Mobilitäts- und Verhaltensänderungen - Handlungsmöglichkeiten

em. Univ.Prof.in Dr.in Helga Kromp-Kolb, BOKU-Wien

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingereicht. Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der DOKU-CD der XIV. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020 nachzulesen.

PLENUM - 5 Jahre Masterplan

5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich - Broschüre

DI Robert Thaler / DI Werner Thalhammer, BMK, Abt. Saubere Mobilität

Im Oktober 2015 wurde der vom BMNT und bmvit gemeinsam erstellte „Masterplan Gehen" der Öffentlichkeit präsentiert. Der „Masterplan Gehen-Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich" soll das Bewusstsein für die Thematik schärfen und die notwendigen Rahmenbedingungen für die Verbesserung der Mobilitätsform Gehen optimieren. Für das Ziel der Fußverkehrsförderung sind zehn Handlungsfelder mit insgesamt 26 Maßnahmen zur Umsetzung enthalten und empfohlen.

Anlässlich des fünf Jahre-Jubiläums des Masterplan Gehen wird im Auftrag des BMK eine Kurzbroschüre „5 Jahre Masterplan Gehen" erstellt, um anhand der Ziele des MP Gehen Bilanz aus den letzten fünf Jahren „Masterplan Gehen" zu ziehen und einen Ausblick in die Zukunft zu geben. In der Kurzbroschüre werden masterplan- und fußgängerrelevante (Bearbeitungs-) Schwerpunkte und mögliche Lösungsvorschläge aufgezeigt, sowie bereits bearbeitete und künftig relevante Inhalte übersichtlich dargestellt. Dabei wird herausgearbeitet, welchen Stellenwert das zu Fuß gehen, und wie sich die Thematik in den letzten Jahren entwickelt hat. Unterschiedliche Mobilitätsstudien bzw. Statistiken werden hierbei ausgewertet und strukturiert aufbereitet.

Anhand von Telefoninterviews mit Stakeholdern, insbesonders mit VertreterInnen der Bundesländer, Landeshauptstädte und Gemeinden werden zum Umsetzungsstand von Maßnahmen befragt. Dabei werden Feedback und Anregungen eingeholt und herausgearbeitet, welche Bedeutung das zu Fuß gehen hat, welche Maßnahmen getroffen wurden, welche Maßnahmen in Planung oder in Umsetzung sind, wie Best Practice Beispiele aussehen und wo weiterer Handlungsbedarf besteht.

Außerdem werden die bisherigen Themenstellungen der bundesweiten Arbeitsgruppe Gehen, die die Interessen des FußgängerInnenverkehrs auf den unterschiedlichen Verwaltungsebenen koordiniert, aufgezeigt. Themen wie stationäre und mobile (verkehrsrelevanten) Objekte, Verkehrssicherheit der FußgängerInnen oder Straßen- und Gehwegkonzepte sind nur einige der behandelten Arbeitsschwerpunkte.

Die Kurzbroschüre zeigt zudem mit einer Netzwerkvisualisierung die Netzwerkstruktur der in der Thematik involvierte AkteurInnen in Österreich auf. In der graphischen Aufbereitung werden u.a. Verbindungen der AkteurInnen untereinander ersichtlich gemacht und der Stellenwert des FußgängerInnenverkehrs verdeutlicht.

Die Kurzbroschüre wird für eine möglichst große Zielgruppe konzipiert und wird voraussichtlich im Oktober 2020 präsentiert.

Mittwoch, **14. Oktober 2020**

WORKSHOP A
Zusammenspiel Klimawandel, Stadtentwicklung und Mobilität



Zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturprojekte

Mag. Florian Riegler, Stadtamtsleiter Freistadt

Das Stadtgebiet von Freistadt ist mit 12,88 km² relativ klein, die alltäglichen Wege – ins Lebensmittelgeschäft, zum Arzt, in die Schule oder zur Behörde – entsprechend kurz.
In diesem Bewusstsein arbeiten wir seit einigen Jahren intensiv am Ausbau des Radwegenetzes und fördern Maßnahmen, die den Umstieg auf klimafreundliche Fortbewegungsmittel erleichtern.

Moderne Fahrradabstellanlage am Busterminal Stifterplatz

2018 wurde unser Busterminal generalsaniert – oberösterreichweit der zweitwichtigste seiner Art. Eine Standortanalyse hat ergeben, dass 6.200 Freistädterinnen und Freistädter den Stifterplatz mit dem Fahrrad innerhalb von nur fünf Minuten erreichen. Das sind mehr als drei Viertel der Bevölkerung.
Um dieses Potential bestmöglich zu nutzen, haben wir an diesem neuralgischen Verkehrsknotenpunkt eine moderne Fahrradabstellanlage installiert. Die „FreistadtMobil Station" bietet neben 38 überdachten Abstellplätzen auch vier Boxen, in denen das (oftmals teure) Fahrrad und die Ausrüstung ruhigen Gewissens – geschützt vor Regen, Schnee und Diebstahl – aufbewahrt werden können. Außerdem sind Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge vorhanden.

Park&Ride-Anlage im Süden von Freistadt

In Bau befindet sich gerade eine Park&Ride-Anlage im Süden von Freistadt. In der ersten Ausbauphase werden ca. 100 KFZ-Plätze und 20 Fahrradabstellplätze realisiert. Damit die Anlage gut ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist, werden dort auch zwei neue Bushaltestellen errichtet. Je nach Auslastung ist eine zweite Ausbaustufe mit bis zu 250 Plätzen geplant.

Radfahrfreundliche neue Siedlungsgebiete

Bei Straßenneuplanungen berücksichtigen wir besonders die Bedürfnisse von Radfahrern und Fußgängern. Radwege, Mehrzweckstreifen und andere Verkehrsmaßnahmen werden auch bei Sanierungen immer mitgedacht. Als Grundlage dient ein umfangreiches Expertenpapier zur Attraktivierung des Radwegenetzes, das vor einigen Jahren unter Einbindung von Freistädter Alltagsradlern für das gesamte Stadtgebiet ausgearbeitet wurde.

Klimafreundliche Verbindungen in andere Gemeinden

Neben den Haupt- und Nebenverkehrsadern in Freistadt legt das Radverkehrskonzept einen speziellen Fokus auf die Anbindung zu anderen Gemeinden. Wir haben uns als Region darauf verständigt, einen besonderen Schwerpunkt auf durchgehende Radverbindungen zu legen. Die erarbeiteten Maßnahmen, die zu einem Großteil mit EU-Fördermitteln finanziert werden, stehen kurz vor der Umsetzung.
Ein weiteres Regionsprojekt sind unsere „Mitfahrbankerl", die das Autostoppen in sicherem Rahmen wieder attraktivieren sollen. Außerdem nutzen wir als Gemeinde das E-Car-Sharing-Angebot
„Mühlferdl" und geben so unseren Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre Dienstwege möglichst umweltfreundlich zurückzulegen. Demnächst erhalten wir im Rahmen der Aktion „klima-aktiv-E-Mobil-2020" zusätzlich ein eigenes Elektro-Kastenfahrzeug für unsere Bediensteten.

Pilotgemeinde: Begegnungszone in der Innenstadt
Freistadt ist eine der ersten Gemeinden Österreichs, in der eine Begegnungszone verordnet wurde. Seit 2012 sind Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer in der gesamten Innenstadt gleichberechtigt. Es gilt eine max. zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Die Erfahrungen zeigen, dass sich diese Maßnahmen sehr positiv auf die Zunahme und Akzeptanz des Radverkehrs ausgewirkt haben.
Im heurigen Sommer haben wir zur weiteren Verkehrsberuhigung und Belebung der Innenstadt erstmals eine temporäre Fußgängerzone an den Wochenenden in der Eisengasse verordnet.

E-Fahrzeuge kennen und lieben lernen
Damit E-Fahrzeuge und andere klimafreundliche Alternativen in der Bevölkerung Akzeptanz finden, muss man den Menschen Gelegenheit geben, sie kennen und im besten Fall lieben zu lernen.
Daher haben wir im vergangenen Jahr in Kooperation mit der Firma Innovametall den Freistädterinnen und Freistädter über mehrere Monate die Möglichkeit geboten, verschiedene E-Fahrzeuge auszuprobieren: ein E-Bike aus Holz, ein E-Lastenfahrrad sowie den „triMover", ein Elektrofahrzeug auf drei Rädern.
Unser neuestes Testangebot sind die sogenannten KlimaEntLaster. Die Bevölkerung hat drei Jahre lang die Möglichkeit, E-Transporträder verschiedener Bauart kostenlos auszuleihen. Mit den Rädern können Transportgüter bis zu 100 kg oder bis zu zwei Kinder transportiert werden. Das Projekt wird vom Österreichischen Klima- und Energiefonds gefördert.

Weitere Informationen unter: www.freistadt.at; www.2020.freistadt.at



Umweltfreundliche Mobilitätsgarantie: Gut zu Fuß - mit und für die Gäste

Karmen Mentil, ÖAR GmbH, Management Alpine Pearls

Der Verein Alpine Pearls: Grenzenlose Kooperation

Alpine Pearls ist ein transnationales Netzwerk von 21 Tourismusorten der fünf Alpenländer Österreich, Deutschland, Slowenien, Italien und der Schweiz. Gegründet 2006, Sitz in Werfenweng in Österreich. Im Mittelpunkt steht die Förderung eines nachhaltigen Tourismus mit umweltbewusster Mobilität.

Umweltfreundliche Mobilitätsgarantie als Zuckerl für einen bewussten Urlaub

In den Alpine Pearls-Orte wird umweltfreundliche Mobilitätsgarantie geboten: Die Gäste benötigen kein eigenes Auto, weder für die Anreise noch vor Ort. Alle Ausflugsziele und weitere im Urlaub wichtige Orte wie Restaurants, Bergbahnen, Einkaufsmöglichkeiten, Arzt und Apotheke, aber auch Veranstaltungen sind ohne eigenes Auto optimal erreichbar: Fußläufig, Shuttle-Taxis, Busse, etc. Durch diese Maßnahmen wird der Individualverkehr größtmöglich reduziert und verkehrsberuhigte Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität für Fußgänger geschaffen (Fußgängerzonen, Parkanlagen, autofreie Seitentäler und ortsnahe Spaziergebiete). Die "Mobilitätsgarantie im Urlaubsort" ist der strategische Mittelpunkt in der Positionierung und in den Kernbotschaften von Alpine Pearls. Sie trägt einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der CO2-Emissionen und zum Klimaschutz bei.

Ausgewählte Beispiele: von „autofrei“ bis „Spazierhimmel“

Beispiele für eine besonders fußgängerfreundliche Gestaltung der Mobilität sind die Fraktion Pfelders in der Perle Moos in Passeier in Südtirol (stark verkehrsberuhigt) und die Gemeinde Chamois in Italien (komplett autofrei, nur zu Fuß oder mit der Bergbahn erreichbar). In der österreichischen Perle Werfenweng im Salzburger Land kann man gemütliche, ortsnahe leichte Wanderwege genießen, der „Spazierhimmel“ führt dort über zwölf Kilometer in und um das Ortszentrum durch die alpine Natur. Abgerundet wird das Angebot durch ein Informations- und Leitsystem sowie vielfältige Möglichkeiten zu Zwischenstopps. Anfang und Ende des Spazierhimmels Werfenweng ist die neu gestaltete Begegnungszone.

Fußverkehrsachsen für BürgerInnen und Gäste

am Beispiel einer großen Mittelstadt (58.000 Ew.) in Deutschland

Bernd Herzog-Schlagk, Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.



Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. hat in den Jahren 2016-18 das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ in fünf Modellstädten und 2018-20 das Folgeprojekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ mit weiteren sieben Modellstädten durchgeführt. Gefördert wurden diese sehr um-fangreichen Projekte durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. In den Modellstädten wurden Gesprächsrunden mit den VerwaltungsmitarbeiterInnen, öffentliche Workshops, Fußverkehrschecks nach verschiedenen Methoden und Ortsbegehungen durchgeführt. In der Modellstadt Frankfurt (Oder) lagen zum Projekt-Start bereits Mobilitäts-Konzepte mit teilweise recht detaillierten Mängelhinweisen zu Fußverkehrsanlagen vor (Integriertes Stadt- und Entwicklungskonzept INSEK, Nahverkehrs-, Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan, Klimaschutzkonzept) und der „Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+“ sollte 2020 beschlossen werden. Insofern konnten bereits im Vorgespräch des Projektes durch die Verwaltung im Einvernehmen mit der Projektleitung vier mögliche Untersuchungs-Routen für Alltags- und Freizeitwege in der Stadt als Korridore für Hauptfußwege festgelegt werden. Im Verlauf der Bearbeitung wurde darüber hinaus in Absprachen mit Tourismusverbänden der Verlauf des Europäischen Fernwanderweges E 11 auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt beschrieben.

Im Kurzbeitrag soll aufgezeigt werden, wie sich aus den ersten Überlegungen und Gesprächen sowie durch die Fußverkehrschecks und Orts-begehungen ein Netzkonzept entwickelte.
Letztlich wurden elf Hauptverkehrswege vorgeschlagen. Frankfurt (Oder) hat herausragende Voraussetzungen für gesunde und sportliche Bewegungen in der Innenstadt und in direkter Wohnnähe. Im Zusammenhang mit der geplanten gemeinsamen Bewerbung mit der polnischen Stadt Slubice für die Bundesgartenschau 2026 wurde darüber hinaus empfohlen, drei Grünzüge verkehrssicher und komfortabel miteinander zu verbinden.



2019 fertiggestellte Straßenbahnhaltestelle „Magistrale“ in der Hauptgeschäftsstraße mit lediglich einspurigen Fahrbahnen an den Seiten und Querungsanlagen an beiden Enden.

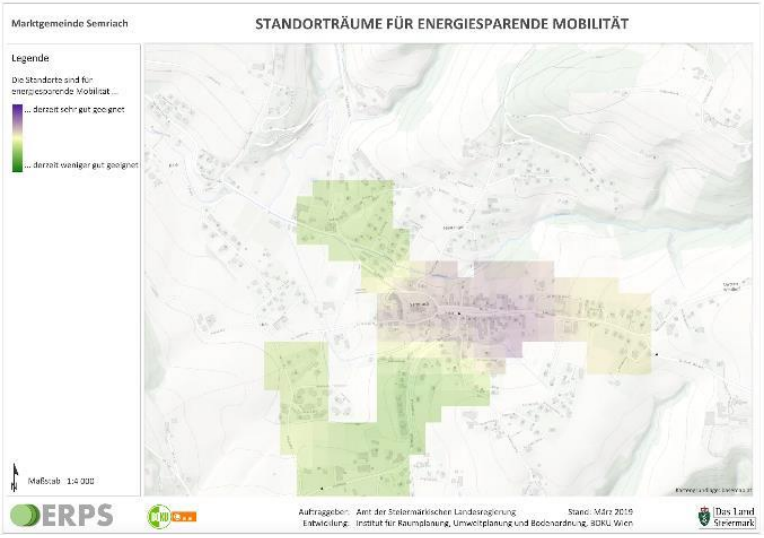
Zum Schluss sollen kurz die Empfehlungen an die Stadt vorgestellt werden, die in vielen Punkten auch für andere europäische Klein- und Mittelstädte relevant sind.

Die Mobilitätswende als Thema der Energieraumplanung

Prof. Gernot Stöglehner, BOKU Wien

Mittels Energieraumplanung werden die räumlichen Dimensionen von Energieverbrauch und Energieversorgung umfassend bearbeitet. Damit soll die Abstimmung von räumlicher Entwicklung auf regionaler und kommunaler Ebene und der Energieversorgung unterstützt werden. Die Mobilität ist ein wesentlicher Treiber für Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen. Räumliche Strukturen beeinflussen dabei wesentlich, welche Verkehrsmittel gewählt werden und welche Distanzen zurückzulegen sind, was wiederum auf die Energiewende wirkt. Welche räumlichen Strukturen zu welchen Mobilitätsanteilen an Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen auf Gemeindeebene führen, kann anhand des Energiemosaiks Österreich www.energiemosaik.at dargestellt werden.

Somit ist Mobilität in mehrfacher Hinsicht ein wesentliches Thema der Energieraumplanung. Zunächst können im Rahmen von Analysen und Planungen Standorträume für klimafreundliche und energiesparende Mobilität ausgewiesen werden, wie dies am Beispiel Steiermark gezeigt werden kann. Solche Standorträume zeichnen sich durch eine bestimmte Nutzungsintensität als Produkt von Funktionsmischung und Dichte aus, d.h. eine größere Anzahl von Menschen kann in engem räumlichem Kontext mehrere Raumnutzungen (Wohnen, Einkaufen, Schulen, Erholen etc.) erreichen. Darüber hinaus ist in diesen Zonen die öffentliche Verkehrserschließung in einer bestimmten Mindestqualität gegeben und es herrschen günstige Voraussetzungen für das zu-Fuß-gehen und das Radfahren. Daher sollte die Siedlungsentwicklung in solchen Zonen prioritär stattfinden und auf eine günstige Erschließung durch Fuß- und Radwege geachtet werden. In der Steiermark werden solche Standorträume für klimafreundliche und energiesparende Mobilität sowie Standorträume für Fernwärmenetze für alle Gemeinden im digitalen Atlas des Landes dargestellt, sodass alle Gemeinden eine entsprechende Planungsgrundlage erhalten.



Weiters hat Mobilität eine bedeutende Rolle, um Sektorkopplung umzusetzen, indem z.B. Überschussstrom aus volatilen erneuerbaren Energieformen an Batterien in e-Fahrzeugen gespeichert wird. Damit können ungünstige raum-zeitliche Verteilungen von erneuerbarer Energiegewinnung und Energieverbrauch ausgeglichen werden. Vor diesem Hintergrund hat dieser Beitrag zum Ziel, verschiedene Handlungsmöglichkeiten auf Ebenen der regionalen und örtlichen Raumplanung darzustellen und zur Diskussion zu stellen.

Mittwoch, **14. Oktober 2020**

WORKSHOP B

Neue Konzepte & Strategien -

Begegnungszonen im historischen Ambiente, Fußgängerchecks, Superblocks



Begegnen in Freistadt

Stadträtin Mag.ª (FH) Sonja Seifried, Stadt Freistadt



Es begann als Pilotprojekt - die ersten Jahre sind vorbei – hat sich die Begegnungszone zum Erfolgsprojekt entwickelt?

Als eine der ersten Gemeinden in OÖ hat Freistadt als Pilotgemeinde die Verkehrs- und Parkorganisation innerhalb der Altstadt angepasst und dabei Rahmenbedingungen für die Erprobung der Begegnungszone geschaffen.

Die mittelalterliche Altstadt bildet das Zentrum von Freistadt. Innerhalb der Stadtmauern ist der historische Stadtkern als Ganzes eine Begegnungszone. Die Mischnutzung der Verkehrswege durch Fuß-, Rad- und Autoverkehr bedarf einiges an Rücksichtnahme und Kooperation. Nacheinander wurden in den letzten Jahren unsere Gassen saniert, vom Erscheinungsbild her angepasst und dadurch aufgewertet. Zusätzliche Gastgartenflächen werden sehr gerne angenommen.

Die Befürworter sowie Gegner der damals neuen Zone schauten vor sieben Jahren interessiert auf den Start. Viele Gegenstimmen sind seither verstummt. Absolut überzeugt von der Begegnungszone in der Innenstadt sind immer noch nicht alle.

Die Nutzung der niveaugleichen Verkehrsfläche ist unter anderem bei Jungfamilien mit Kinderwägen und Radfahrern sehr beliebt. So manchem Autofahrer wächst aber bei der Nutzung immer wieder noch ein graues Haar. Der Erfolg der Begegnungszone liegt im Miteinander aller Beteiligten – starke Rücksichtnahme auf einander ist unverzichtbar. *Nach dem Motto: Geht's den anderen gut- geht's auch mir gut.*



SUPERBE – Superblockpotenziale für Wien

DI Ulrich Leth, TU-Wien

Das Konzept der Superblocks – verkehrsberuhigter Wohngebiete – breitet sich von Barcelona aus weltweit aus. Es beruht auf der Bündelung des Kfz-Durchzugsverkehrs auf wenigen Hauptachsen, während die Zwischenräume durch Reduzierung von Oberflächenparkplätzen, Niveaugleichmachung und Begrünung v.a. für den Fuß- und Radverkehr attraktiviert werden. Erwünschte, und in Umsetzungsgebieten bereits teilweise beobachtete Auswirkungen sind eine deutliche Zunahme der FußgängerInnen- und RadfahrerInnen-Frequenzen, dadurch eine Förderung der lokalen Wirtschaft, eine deutliche Reduzierung lokaler Lärm- und Abgas-Emissionen und eine Verbesserung des Mikroklimas.

Im Rahmen des Sondierungsprojekts **SUPERBE** - Potenziale von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere (gefördert durch die FFG, ENERGIE DER ZUKUNFT, SdZ, SdZ 5. Ausschreibung 2017) – hat ein Konsortium aus TU Wien, Florian Lorenz und AIT bestehende und historische Anwendungen von Superblocks analysiert und das räumliche Organisationsprinzip eines Superblocks für mögliche Anwendungen im Kontext österreichischer Städte untersucht. Ziel des Projekts waren 1) die Beschreibung stadtmorphologischer Quartierstypen als mögliche Anwendungsgebiete am Beispiel Wien, 2) die Ausarbeitung von Umsetzungskonzepten für drei Anwendungsgebiete und 3) die Erarbeitung allgemeiner Umsetzungsempfehlungen.

Methodik, Ergebnisse und Umsetzungsempfehlungen werden im Rahmen einer Präsentation vorgestellt.

Begegnungszonen in Oberösterreich - aus der Sicht eines Sachverständigen

Ing. DI (FH) Michael Breitenthaller, Land Oberösterreich

Mit der Begegnungszone nach § 76c StVO gibt es ein neues Instrument für die urbane Verkehrsberuhigung. Diese Verkehrsregelung basiert auf dem Mobilitätskonzept von "Shared Space", nach welchem der öffentliche Raum bei bestimmten Voraussetzungen umfassend verkehrsberuhigend gestaltbar ist. Dabei soll dieser Raum nicht primär durch eine Trennung der Bewegungsflächen und durch Verkehrsschilder organisiert sein, sondern durch die Möglichkeit der Verständigung aller VerkehrsteilnehmerInnen untereinander.
In der Begegnungszone soll der FußgängerInnen- und Fahrzeugverkehr als gemeinsamer Mischverkehr geführt werden. Die Fahrbahn kann somit von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Wichtig ist daher, dass durch individuelle räumliche Gestaltung im öffentlichen Raum eine Situation erzeugt wird, die Allen klar erkennen lässt, wie man sich verhalten soll.
Für die Gestaltung von verkehrssicheren Begegnungszonen sind Faktoren wie der FußgängerInnenanteil, Querungsbedarf, Geschwindigkeitsniveau, Wegstrecke (Ausdehnung der Begegnungszone), Verkehrsstärke, Parkdruck usw. besonders zu berücksichtigen. Den oberösterreichischen Gemeinden wird dazu ein Leitfaden zur Verfügung gestellt, um über die Charakteristik und verkehrssichere Umsetzung einer Begegnungszone zu informieren.

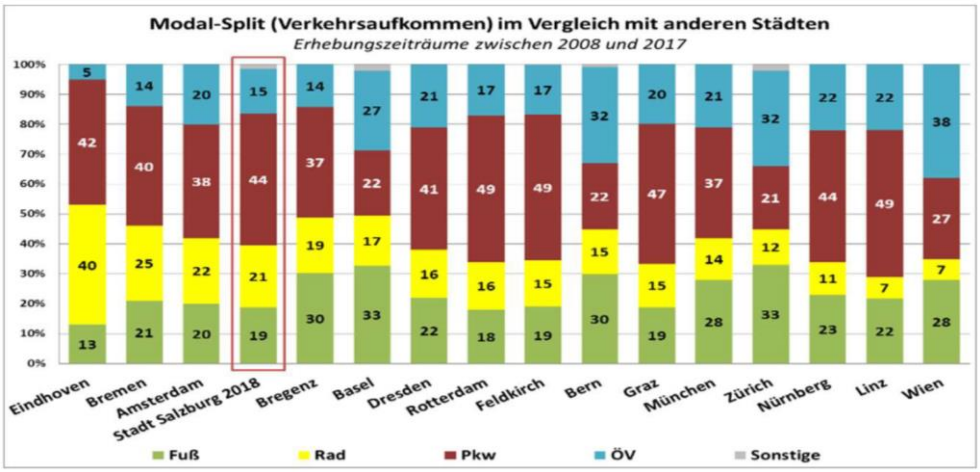


Masterplan Gehen Salzburg

Michael Schwifcz, MSc, STADT:SALZBURG, Amt für Stadtplanung und Verkehr

„Masterplan Gehen – 2030“
Die Stadt Salzburg ist „zu Fuß“ mobil

Mit der Radverkehrsstrategie 2025 hat die Stadt Salzburg im Jahr 2017 ein erstes wichtiges Konzept zur Stärkung der aktiven Mobilität beschlossen. Auf Basis dieser Strategie wurden weitere Konzepte (z.B. das Radhauptnetz) entwickelt, welche den Radverkehr attraktiver machen sollen.



Modalsplitvergleich von verschiedenen Städten (HerryConulting für die Stadt Salzburg)

Während der Radverkehr in Salzburg seit Jahren stark zunimmt, nehmen die zu Fuß zurückgelegte Wege im selben Zeitraum stark ab. Aus diesem Grund wurde seitens des „Amtes für Stadtplanung und Verkehr“ der Entschluss gefasst einen Masterplan Gehen zu entwickeln. Der Masterplan Gehen soll von der Form her an die Radverkehrsstrategie angelehnt werden und darüber hinaus eine Basis für ein zukünftiges gesamtstädtisches Gesamtverkehrskonzept bilden. Das in dieser Form einzigartige Projekt wurde im Herbst 2019 gestartet und im ersten Quartal 2020 an die Bietergemeinschaft „komobile / walkspace-mobiltät“ vergeben. Im Weiteren Zeitplan wäre vorgesehen gewesen, den Masterplan im Dezember 2020 durch den Salzburger Gemeinderat beschließen zu lassen. Aufgrund der gegenwärtigen Coronakrise wurde der Zeitplan geändert und der Beschluss soll nun voraussichtlich im Frühjahr 2021 auf jeden Fall aber vor der Konferenz 2021 erfolgen.

Folgende Inhalte sind für den Masterplan Gehen – 2030 vorgesehen:

- Festlegung von Zielen hinsichtlich des Fußgängerverkehrs (u.a. Modal-Split-Anteil)
- Schnittstellenanalyse Fußverkehr zu den anderen Verkehrsträgern
- Festlegung von allgemeinen Maßnahmen für das „Zu-Fuß-Gehen“ (Handlungsfelder)
- Festlegung von Kriterien für das Fußwegenetz (Breiten, Schneeräumung, usw.)
- Festlegung eines Hauptfußwegenetzes (Achsen)
- Erstellung von Leitprojekten (Beschilderung, Fußwegekarte, Schwachstellanalyse, infrastrukturelle Maßnahmen, …)

Im Rahmen der Präsentation bei der Konferenz 2020 welche durch einen Vertreter der Stadt Salzburg durchgeführt wird, sollen der grundsätzliche Fahrplan sowie die geplanten Inhalte des Masterplans erläutert werden. Auch soll ein Ausblick auf 2021 gegeben werden, wo der fertige Masterplan im Rahmen der Konferenz präsentiert werden soll.

Cuulbox - Von der Durchzugsstraße zum städtischen Boulevard

DI Michael Szeiler, con.sens verkehrsplanung; DI Robert Luger, 3:0 Landschaftsarchitektur

Die Praterstraße in Wien soll im Sinne einer menschenzentrierten Betrachtung neu gestaltet werden. Denn die Straße kann viel mehr, als nur dem motorisierten Individualverkehr zu dienen.

Im Rahmen der integrativen Situationsanalyse wurden Qualitäten herausgearbeitet, die im Zuge der Umgestaltung erhalten bzw. neu geschaffen werden sollen:
1. Kühle Verbindung – Grüner Lückenschluss
2. Vielfältiger Boulevard
3. Kunst und Kultur: Broadway
4. Klimafitte Straße
5. Zeitgemäße Verkehrsorganisation

Was im bisherigen Prozess aber bereits deutlich geworden ist:
Die gemeinsame Bearbeitung des Projekts durch die ExpertInnen von Klimaforschung, Mobilitätsdesign und Blau-grüner Infrastruktur bringt ganz neue Lösungen hervor. Um diese auch in die Umsetzung zu bringen, setzen wir wiederum auf eine enge Zusammenarbeit mit allen zuständigen Magistraten sowie der Bezirks- und der Stadtregierung – und das bewusst von Anfang an.

Von diesem Prozess möchten wir gerne berichten, weil wir ihn als Erfolgsfaktor für das Gelingen von menschenzentrierter Gestaltung des öffentlichen Raums sehen.

Spannender, neuer Aspekt: Die Zusammenarbeit in der aktuellen Zeit. – Wir haben bereits erste Tele-Meetings absolviert und berichten im Oktober auch gerne von unseren Erfahrungen damit.

Begegnungszone Bahnhof Rankweil und Kaiser-Franz-Josef-Straße in Lustenau

Mag. Alexander Kuhn, Besch und Partner KG

Begegnungszone Bahnhof Rankweil
Im Auftrag der Marktgemeinde Rankweil // 11/2017 bis 08/2020



Im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Rankweil zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe begleitete unser Büro in Feldkirch die Marktgemeinde Rankweil bei diversen verkehrstechnischen und verkehrsplanerischen Fragestellungen.

Neben der Planung des neuen Busterminals, erstellte unser Büro auch das grundlegende Gestaltungskonzept sowie Straßendetailprojekt für die Umsetzung der beiden Begegnungszonen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Zehentstraße.

Der Bahnhof Rankweil wurde beim diesjährigen VCÖ Mobilitätspreis 2020 als vorbildliches Projekt prämiert und war damit unter den TOP 3 Projekten in Vorarlberg Die Einreichung zum VCÖ Mobilitätspreis führte unser Büro in Kooperation mit der Marktgemeinde Rankweil durch.



Begegnungszone Kaiser Franz Josef Straße
Im Auftrag der Marktgemeinde Lustenau // 05/2018 bis 12/2018





Im Zuge einer umfassenden Zentrumsentwicklung gestaltet die Marktgemeinde Lustenau schrittweise die öffentlichen Straßenräume um. Dabei stehen vor allem die Attraktivierung der öffentlichen Aufenthaltsräume und des Fuß und Radverkehrs im Vordergrund. Unser Büro in Feldkirch begleitet die Marktgemeinde Lustenau bereits seit mehreren Jahren in verkehrstechnischen und verkehrsplanerischen Fragestellungen im Rahmen der Orts und Zentrumsentwicklung.

Im Bereich der Kaiser Franz Josef Straße erstellte unser Büro in Zusammenarbeit mit dem Büro stadtland aus Hohenems ein Gestaltungskonzept für eine Begegnungszone im Umfeld der Volksschule Kirchdorf sowie das Straßendetailprojekt für die gesamte Neugestaltung der Kaiser Franz Josef Straße zwischen Engelkreisverkehr und Raiffeisenstraße. Der Abschnitt von der Begegnungszone bis zum Engelkreisverkehr wurde als fußgänger und fahrradfreundliche Achse umgestaltet, indem Parkplätze reduziert, Gehsteige und Radstreifen verbreitert und neue Bäume gepflanzt wurden.

Für die Präsentation der bereits realisierten sowie geplanten Projekte produzierte die Marktgemeinde Lustenau einen Imagefilm, der die Entwicklung und Gestaltung der öffentlichen Räume eindrücklich darstellt.



Mittwoch, **14. Oktober 2020**

WORKSHOP C
5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich



Masterplan Gehen in Österreich – Neues aus den Arbeitsgruppen

Ing. Holger Heinfellner BSc., Umweltbundesamt / DI Werner Thalhammer, BMK

Erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK); Abt. VII/2 Saubere Mobilität (DI Robert Thaler, DI Werner Thalhammer)

Mit dem Masterplan Gehen wurde im Jahr 2015 den Startschuss für eine neue Fußverkehrsförderoffensive in Österreich gesetzt. Österreich war damit eines der ersten EU Länder, die eine nationale Strategie für die Förderung des Zu Fuß Gehens entwickelt haben. Der Masterplan Gehen steht unter folgendem Link zum Download bereit: https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/masterplan-gehen.html

Ziel des Masterplans Gehen ist es, den Stellenwert des FußgängerInnenverkehrs zu erhöhen und die Bedürfnisse von FußgängerInnen bei politischen Entscheidungen sowie in Strategien und Planungen von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden stärker zu berücksichtigen. Der Masterplan Gehen trägt damit auch zur Umsetzung wichtiger nationaler Ziele und internationaler Vereinbarungen wie dem Pan-Europäischen Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit THE PEP (WHO, UNECE) und dem Kinder Umwelt Gesundheits-Aktionsplan bei.

Das erste Handlungsfeld beinhaltet die Maßnahme der „Koordination und Berücksichtigung der Interessen des FußgängerInnenverkehrs auf allen Verwaltungsebenen". Mit der Umsetzung dieser Maßnahme wurde nach entsprechender Vorbereitungszeit im Jahr 2018 begonnen und eine bundesweite Arbeitsgruppe zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens ins Leben gerufen. Die vorrangigen Ziele dieser Arbeitsgruppe sind:

- der Aufbau eines breiten Netzwerks an Akteuren, das sich der Förderung des Zu-Fuß-Gehens in Österreich verschrieben hat,
- der Austausch zu Herausforderungen, die sich im Rahmen einer nachhaltige Fußverkehrsförderung ergeben und
- die gemeinschaftliche Entwicklung von Ideen und Maßnahmen mit denen diesen Herausforderungen begegnet werden kann.

Die erste Sitzung der bundesweiten Arbeitsgruppe fand am 29. Mai 2018 statt und diente insbesondere dazu, die Strukturen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten in den Bundesländern, Landeshauptstädten bzw. in ausgesuchten Interessensvertretungen, Universitäten und Unternehmen festzulegen. Seitdem wurde eine Vielzahl an Themen diskutiert bzw. für zukünftige Diskussionen vorgeschlagen, wie nachfolgender Abbildung entnommen werden kann.

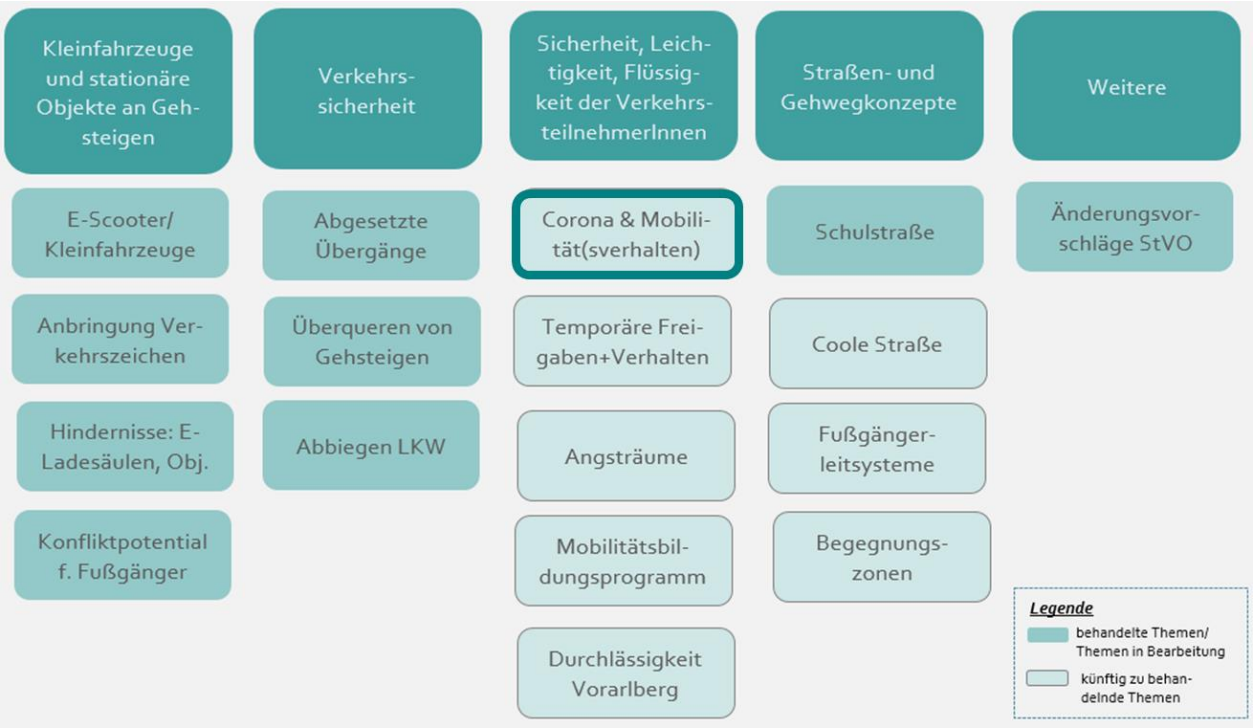


Abbildung: Diskussionsthemen der bundesweiten Arbeitsgruppe Gehen

Die siebente und bisher letzte Sitzung am 27. Mai 2020 stand ganz im Zeichen der Herausforderungen aber auch Chancen, die sich als Folge der COVID-19-Pandemie für Zu-Fuß-Gehende ergeben. Diese Sitzung, die durch mehrere Fachvorträge zu diesem Thema bereichert wurde, fand ausschließlich virtuell statt.

Angesichts der hohen Zahl an TeilnehmerInnen bei der siebenten Sitzung ist angedacht, auch die nachfolgenden Sitzungen zumindest als Hybridveranstaltungen (physisches Treffen mit der Möglichkeit einer virtuellen Teilnahme) anzusetzen. Bei Interesse an einer Mitarbeit in der bundesweiten Arbeitsgruppe zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens wird um eine E-Mail an folgende Adresse gebeten: alessandra.angelini@umweltbundesamt.at.

Ebenfalls im Jahr 2018 ging die Internetplattform zum Thema Gehen online und wurde mit ersten Artikeln befüllt. Die Seite ist unter folgendem Link zugänglich: https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen.html.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass dem Zu-Fuß-Gehen im Hinblick auf die integrierte Mobilitäts- und Energiewende eine hohe Bedeutung zugesprochen und das Zu-Fuß-Gehen im Rahmen des klima**aktiv** mobil Förderprogramms des BMK gefördert wurde und weiterhin gefördert wird.

Broschüre 5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich

DIin Alessandra Angelini, Umweltbundesamt GmbH
Ing. Holger Heinfellner, Umweltbundesamt GmbH

Erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (bmk); Abt. VII/2 Saubere Mobilität (DI Robert Thaler, DI Werner Thalhammer)

Im Oktober 2015 wurde der vom BMNT und bmvit gemeinsam erstellte „Masterplan Gehen" der Öffentlichkeit präsentiert. Der „Masterplan Gehen-Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich" soll das Bewusstsein für die Thematik schärfen und die notwendigen Rahmenbedingungen für die Verbesserung der Mobilitätsform Gehen optimieren. Für das Ziel der Fußverkehrsförderung sind zehn Handlungsfelder mit insgesamt 26 Maßnahmen zur Umsetzung enthalten und empfohlen.

Anlässlich des fünf Jahre-Jubiläums des Masterplan Gehen wird im Auftrag des BMK eine Kurzbroschüre „5 Jahre Masterplan Gehen" erstellt, um anhand der Ziele des MP Gehen Bilanz aus den letzten fünf Jahren „Masterplan Gehen" zu ziehen und einen Ausblick in die Zukunft zu geben. In der Kurzbroschüre werden masterplan- und fußgängerrelevante (Bearbeitungs-) Schwerpunkte und mögliche Lösungsvorschläge aufgezeigt, sowie bereits bearbeitete und künftig relevante Inhalte übersichtlich dargestellt. Dabei wird herausgearbeitet, welchen Stellenwert das zu Fuß gehen, und wie sich die Thematik in den letzten Jahren entwickelt hat. Unterschiedliche Mobilitätsstudien bzw. Statistiken werden hierbei ausgewertet und strukturiert aufbereitet.

Anhand von Telefoninterviews mit Stakeholdern, insbesonders mit VertreterInnen der Bundesländer, Landeshauptstädte und Gemeinden werden zum Umsetzungsstand von Maßnahmen befragt. Dabei werden Feedback und Anregungen eingeholt und herausgearbeitet, welche Bedeutung das zu Fuß gehen hat, welche Maßnahmen getroffen wurden, welche Maßnahmen in Planung oder in Umsetzung sind, wie Best Practice Beispiele aussehen und wo weiterer Handlungsbedarf besteht.

Außerdem werden die bisherigen Themenstellungen der bundesweiten Arbeitsgruppe Gehen, die die Interessen des FußgängerInnenverkehrs auf den unterschiedlichen Verwaltungsebenen koordiniert, aufgezeigt. Themen wie stationäre und mobile (verkehrsrelevanten) Objekte, Verkehrssicherheit der FußgängerInnen oder Straßen- und Gehwegkonzepte sind nur einige der behandelten Arbeitsschwerpunkte.

Die Kurzbroschüre zeigt zudem mit einer Netzwerkvisualisierung die Netzwerkstruktur der in der Thematik involvierte AkteurInnen in Österreich auf. In der graphischen Aufbereitung werden u.a. Verbindungen der AkteurInnen untereinander ersichtlich gemacht und der Stellenwert des FußgängerInnenverkehrs verdeutlicht.

Die Kurzbroschüre wird für eine möglichst große Zielgruppe konzipiert und wird voraussichtlich im Oktober 2020 präsentiert.

Coole Straßen für Wien - Die Straße als verlängertes Wohnzimmer

Dl^in^ Petra Jens, MSc, Mobilitätsagentur Wien

Weltweit kämpfen Städte im Sommer gegen die Hitze in der Stadt. Vor allem in dichtverbauten Gebieten stellen sogenannte „Hitzeinseln" eine Belastung für die Bevölkerung dar. Das trifft insbesondere ältere Menschen, die ihre Wohnung seltener verlassen. Neben der Belastung durch die Hitze sind Städte auch mit dem Problem der Vereinsamung der Bevölkerung konfrontiert.

Um den Wienerinnen und Wienern Hitzetage erträglicher zu machen, hat die Stadt Wien im August 2019 gemeinsam mit den Bezirken Landstraße, Favoriten und Ottakring die Aktion „Coole Straßen" geschaffen.
„Coole Straßen" sind einerseits eine Hitze-Anpassungsmaßnahme: In besonders von Hitze betroffenen Stadtteilen wird jeweils eine voll beschattete Straße für eine begrenzte Zeit autofrei und als Erholungsfläche für die Anwohnerinnen und Anwohner geöffnet. Andererseits sind „Coole Straßen" Begegnungsorte, an denen sich unterschiedlichste Menschen aus dem Grätzl treffen. In Wiens Straßen leben Menschen aller Generationen und Nationalitäten. Die „Coole Straße" bietet ihnen einen Ort zum Plaudern, Zusammensitzen und Kennenlernen.

Vier Wochen lang wurden in drei der heißesten Gegenden der Stadt Straßen zu „Coolen Straßen" gemacht. Statt (parkender) Autos gab es in den „Coolen Straßen" Sprühduschen oder andere Wasserquellen sowie zusätzliche Sitzmöbel. Gelegentliche, organisierte Angebote (z.B. Spielanimation oder nachbarschaftliche Aktivitäten lokaler Initiativen) motivierten die Anrainerinnen und Anrainer dazu, sich in der „Coolen Straße" aufzuhalten und bestärkte die Menschen, den öffentlichen Raum zu nutzen. So wurden die Straßen Orte zum Aufhalten und Abkühlen im Freien, zum Spielen, zum Kennenlernen und Austauschen in der Nachbarschaft.

Die Maßnahme wurde klimatisch und sozialwirtschaftlich evaluiert. Die Untersuchung zeigt, dass die „Coolen Straßen" eine Abkühlung zwischen 1,3 und 5 Grad Celsius erwirkten. 87 % der Anrainerinnen und Anrainer bewerteten das Projekt als positive Maßnahme gegen den Hitzesommer, 66 % gaben an, dass die „Coole Straße" ein guter Ausgleich zur warmen Wohnung ist und 92 % wünschen sich eine Wiederholung der Aktion. Weniger Parkplätze waren für 92 % kein Problem.

Aufgrund des gelungenen Versuchs im Sommer 2019 wird die Maßnahme im Jahr 2020 fortgesetzt. In diesem Jahr werden in Wien 20 „Coole Straßen" in fast allen Wiener Bezirken umgesetzt.





Der Mobilitätsrat in Freistadt

Hubert Zamut, MSc, Regionalmanagement OÖ

Zeitlicher Ablauf

- Abstimmungstreffen 17.05.2019
- Mobilitätsrat 13.09.2019
- Mobilitätscafé 06.11.2019
-

Die Herausforderungen in der Freistädter Innenstadt

- Parken und Verkehrsbelastung
- Erhalt/Steigerung der Lebensqualität und Wertschöpfung
- Jubiläumsjahr 2020 Anstieg der Anzahl an Tagesgästen

Fragen: Wie können wir …

- Freistadt im Spannungsfeld zwischen BewohnerInnen, Wirtschaft und Gästen zukunftsfit machen?
- den Hauptplatz „aufteilen“ (räumlich, zeitlich), verkehrsberuhigende Lösungen schaffen?

Ideen und Vorschläge

- Sektorale Parkplatz-Einteilung
- Kombi-Ticket + zweckgewidmete Parkplätze (für BewohnerInnen)
- (Temporär) autofreie Bereiche in der Innenstadt
- Alternative Mobilitätsangebote für die letzte Meile
- Keine Dauerparkplätze für Beschäftigte in der Innenstadt
- Barrierefreier Treppenlift
- Bewusstseinsbildung Informationsoffensive



Abbildungen: 1. Prozessschritt Abstimmungstreffen (o.l.), 2. Prozessschritt Mobilitätsrat (o.r.), 3. Prozessschritt: Workshop in Form eines Mobilitätscafès (u.) © RMOÖ MV

Was können Gemeinden und Städte in Österreich tun?

DI Stefan Müllehner, DI Dieter Schwab, Walk-space.at

Das Zufußgehen ist die Grundform der Mobilität aller Menschen auf der Welt. Menschen die sich mit dem Auto fortbewegen, müssen vorher zu ihrem Vehikel gehen. Menschen, die mit dem Bus fahren, müssen zur Station gehen. Radfahrende fahren nicht aus dem Schlafzimmer, sondern müssen zuerst zu ihrem Fahrrad gehen. Im Prinzip sind wir daher alle FußgeherInnen. Was können Städte und Gemeinden tun, um das Zufußgehen zu fördern bzw. zu attraktiveren?

Auf der strategischen Ebene finden sich in Österreich sowie anderen Ländern Masterpläne und Aktionspläne, wie zum Beispiel den Masterplan Gehen oder der Nationale Aktionsplan Bewegung & Gesundheit. Diese geben Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen vor, welche alle Ebenen der Förderung des Zufußgehens beinhalten.

Walk-Space, der österreichische Verein für FußgängerInnen, beschäftigt sich bereits seit über zehn Jahren mit dem Zufußgehen. Dabei wurden verschiedenste Angebote, Interventionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen entwickelt, welche für Städte und Dörfer jeglicher Größe angewandt werden:

- Wichtigstes Instrument ist dabei der FußgängerInnen-Check: Dies ist ein dialogisches Verfahren, welches je nach Bedarf, Gebiet und Thema abgestimmt wird. Ziel ist, die spezifischen Probleme des Zufußgehens für gewisse Fokusgruppen zu erarbeiten und dadurch Maßnahmen vorzuschlagen.
- Walk-Space unterstützt Gemeinden, welche Projekte zur Förderung des Fußverkehrs umsetzen wollen. So begleitete Walk-Space die Oststeirische Gemeinde Weiz im Rahmen eines EU-Projekts "CityWalk Weiz" zur Entwicklung eines „Walkability Plans“. Zentraler Kern dabei waren FußgängerInnen-Checks mit mehreren Gruppen und ein Prozess zur Umsetzung von fußverkehrsfördernden Maßnahmen. Im Zuge des Projekts wurde eine Fußgänger- und Radfahrer- Zählmaschine (ein Novum für Österreich) sowie ein neues Fußgängerleitsystem eingerichtet.
- Eine bewusstseinsbildende Maßnahme ist der StraßenPark. Dieses Angebot umfasst eine temporäre Intervention im Straßenraum: durch Mobiliar und Spiele wird die Straße für einen Tag in einen Ort des Verweilens transformiert.

In Österreich lassen sich Best-Practice Beispiele finden, die sich durch das Ansprechen unterschiedlicher Bevölkerungsschichten, Gemeindegrößen sowie Herangehensweisen unterscheiden. So ging zum Beispiel der Eisenstädter Bürgermeister während dem Projekt „Eisenstadt liegt dir zu Füßen“ ein Monat lang zu Fuß durch die Hauptstadt und vermied Auto und Bus als Verkehrsmittel. Die Bevölkerung konnte ihm nachmachen, und die Erfahrungen in einem Notizbuch festhalten.

Das Projekt Parkraumwunder Graz ist ein Holzgestell auf vier Rädern, welches sich beliebig auf Stellplätzen manövrieren lässt und dabei einen Raum zum Verweilen bietet.
Schulstraßen sind temporäre Einfahrtssperren für den motorisierten Individualverkehr, welche vor und kurz nach dem Schulbeginn greifen. Dadurch sollen Kinder bewegt werden, zu Fuß zu Schule zu gehen, und den Elterntaxis die direkte Zufahrt zum Eingang verwehrt werden.

Die Wege zur Verkehrswende in Österreich sind vielfältig: Kleinere aber auch größere Projekte können die Wende vollziehen:

- Pilotprojekte flächig anwenden
- FußgänerInnen-Checks umsetzen
- Nutzungsdurchmischung integriert mit dem öffentlichen Verkehr umsetzen
- FußgängerInnenfreundliche Ampelschaltungen/Kreuzungen
- Straßenraumgestaltungen, die zum Flanieren einladen
- Image- und bewusstseinsbildende Maßnahmen auf allen Ebenen
- Begegnungszonen und fußverkehrsfreundliche Bereiche schaffen
- Schulstraßenprogramme
- Temporäre Umnutzungen / Parklets
- Design for all Transformationen: mobilitätseingeschränkte Personen beachten
- Budgets umwidmen

Mittwoch, **14. Oktober 2020**

PLENARVORTRAG



Fußgängerfreundliche Qualitäten in der Nachbarschaft

DI Dr. Harald Frey, TU-Wien

Rolle und Funktion der Nachbarschaft werden neben den städtebaulichen Strukturen insbesondere durch die Rahmenbedingungen im Verkehrssystem beeinflusst. Bekannt ist seit mehreren Jahrzehnten, dass der bequeme und unmittelbare Zugang zum motorisierten Individualverkehr die Stadtquartiere fundamental schwächt, in dem er durch induzierte Strukturveränderungen kurze Wege in weite Wege „verwandelt". Die räumlich unmittelbare Verknüpfung der Nutzungen mit dem Pkw über den leicht erreichbaren Stellplatz führt zu fehlender Mischnutzung und einem maximalen Maß an Zwangsmobilität. Je größer die Mängel am Ort und je weiter Nutzungen im Raum verteilt sind, desto größer wird der Aufwand an Mobilität, um die lokalen räumlichen Mängel auszugleichen. Die soziale Bindungskraft wird geschwächt, Nutzungen und Wege verlagern sich „nach außen".

Fußgängerfreundliche Qualitäten in der Nachbarschaft sind ursächlich mit der Stellplatzorganisation verbunden. Sobald der/die Nachbar/in durch den Parkplatz ersetzbar wird, zerfällt das Stadtquartier (nicht nur auf der sozialen Ebene). Allein der Platzbedarf, den das Auto zum Abstellen im öffentlichen Raum beansprucht, auf dem sich zehn bis 20 Fußgeher bequem bewegen können, zerstört und behindert demnach allein durch seine Anwesenheit, ohne dass es fährt, die Beziehungen der Menschen in der Nachbarschaft. APPLEYARD hat bereits 1981 die Trennwirkung durch Autoverkehr und Fahrbahnen empirisch nachgewiesen.

Nutzungsvielfalt und Nähe waren und sind sowohl Folge wie auch Ursache des Fußgängerverkehrs. Gerade COVID19 hat gezeigt, wie wichtig Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum des Stadtquartiers und die fußläufige Erreichbarkeit von Grün- und Freiräumen sind. Die Rolle und der Umgang mit Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum verhindern jedoch die Schaffung von Freiräumen gerade in dicht verbauten städtischen Gebieten. In der Phase des Lock-Downs war diese Situation durch die Sperre von Parks und Spielplätzen drastisch verschärft.

Eine mögliche Maßnahme, nicht nur in städtischen Gebieten, die die Idee (auto-) verkehrsberuhigter Wohnquartiere aufgreift, ist das Konzept der Superblocks. Die Implementierung von Superblocks bietet die Chance einen Transformationsprozess hin zu einer zukunftsfähigen Stadtplanung in Gang zu setzen. Superblock-Konzepte ermöglichen es den öffentlichen Raum zurückzugewinnen, den motorisierten Verkehr zu reduzieren, aktive Mobilität zu fördern und für Begrünung und Kühlung zu sorgen. Während Fußgängern und Radfahrern ein dichtes Wegenetz zur Verfügung steht, ist innerhalb der so genannten Superblocks das Durchfahren mit Autos nicht möglich, wobei Anwohner und lokale Wirtschaftsbetriebe mit maximal 10 km/h an definierten Punkten Zufahren dürfen.

Mittwoch, **14. Oktober 2020**

GEFÜHRTER STADTRUNDGANG

Geschichte und G’schichtln

Katharina Rotschne, *Stadtmarketing Freistadt*



Donnerstag, **15. Oktober 2020**

„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:

Projekt „Alltagsradfahren“

Mag.ª Conny Wernitznig, MSc., Leader-Region Mühlviertler Kernland

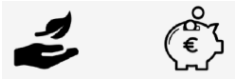
Das Abstract zu diesem Beitrag finden Sie unter Session 3: Wirkung zwischen ge(h)bauter Umwelt und Gesundheit.

Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität mittels Nudging im Straßenverkehr

Richard Preißler, Carpacity

carPACITY – die kecke Straßeninstallation, die umweltfreundliche Mobilität bewirbt

Carpacity unterstützt

- **Gemeinden** dabei, ihre BürgerInnen auf die Klimaproblematik aufmerksam zu machen und nachhaltige Mobilität zu fördern. Gesellschaftliche Kosten für Klimawandel, Infrastruktur, Luftverschmutzung uvm werden verringert.
  Nachhaltigkeit und Kostenreduktion
  
- **Mobilitätsanbieter** mit ortspezifischem Marketing direkt neben der Straße. Das kecke Klimafeedback erreicht und aktiviert auch schwer erreichbare, internetaverse Kundensegmente und stellt daher eine ideale Ergänzung für gängige Marketingkanäle dar.
  Kundenakquise und Umsatzsteigerung
  

Track Record

- Teilnahme am globalen Finale des Climathon in Paris
- Interesse an dutzenden Gemeinden in Wien, NÖ, OÖ, und STMK
- LOIs mit einer Corporate-Carpooling App und einem integrierten Sammeltaxi-Öffi-Service
- Mitwirkung bei zwei umfassenden, vom Bund geförderten Mobilitätsprojekten: Ulitimob (Zusage), Domino (Anbahnung)
- Entwicklung eines ersten Prototypen



Aktueller Fokus

- Produktenwicklung
- Anbahnung von Pilotprojekten
- Teamerweiterung

Sommerstraßen / Nachbarschaftstraßen in München

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

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingereicht. Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der DOKU-CD der XIV. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020 nachzulesen.

Stadt der kurzen Wege in Leibnitz

DP Ing.in Astrid Holler, Stadt Leibnitz

Im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche (16. - 22. Sept. 2019) startet das Projekt „Gut zu Fuß“ im Leibnitzer Zentrum. Die Mobilitätswoche ist eine Initiative der Europäischen Kommission mit dem Ziel, die BürgerInnen für saubere Mobilität zu sensibilisieren, Aufmerksamkeit für Verkehrsprobleme zu schaffen und umweltverträgliche Lösungen zu suchen.

Unter dem diesjährigen Thema „Geh mit“ mit dem Slogan „Safe walk and cycle“ will die Stadt Leibnitz mit Walk-Space.at das Zu-Fuß-Gehen in den Mittelpunkt rücken, denn jeder Weg zu Fuß zählt – sei es für die eigene Gesundheit, die Umwelt oder mehr Lebensqualität in der Stadt

In der Mobilitätswoche werden Imagekarten an die Bevölkerung verteilt, die bewusst machen sollen, wie nah einzelne Ziele im Stadtzentrum sind. Eine Karte informiert, warum es sich lohnt jede Gelegenheit zu Fuß im Alltag zu nützen. Zudem werden die Erreichbarkeiten in 5 Geh-Minuten von den wichtigsten Bushaltestellen und in 10 Geh-Minuten von Bahnhof aufgezeigt. Selbst von den Sammelparkplätzen am Rande des Zentrums sind in 2,5 Geh-Minuten viele Ziele ganz in der Nähe.

Ergänzend werden in Leibnitz "Wohlfühlorte" und "Stolpersteine" entlang wichtiger Routen zu Fuß erfasst. Anregungen für das Zufußgehen, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Durchquerung in der Innenstadt werden bis 29. November 2019 mittels Rückmeldebogen gesammelt. Die Auswertung dient als Grundlage für konkrete Maßnahmen, welche in weiterer Folge in der Stadt Leibnitz umgesetzt werden sollen.

Diese Aktion stellt eine wichtige Basis für den kommenden FußgängerInnencheck dar, welcher für das nächste Jahr geplant ist. Der FußgängerInnencheck bindet die Bevölkerung aktiv ein, um Verbesserungsvorschläge für den öffentlichen Raum im Sinne der aktiven Mobilität zu sammeln.

Weitere Informationen unter:
www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/fg-check-projekte



Gut zu Fuß in Leibnitz - Mobilitätswoche 2019

„Es ist nirgends weit in Leibnitz“

Die Karte zeigt die Fußweg-Entfernung in Minuten von den Stationen des öffentlichen Verkehrs und der Parkplätze:

- Viele Ziele sind ganz in Ihrer Nähe
- Der Sparkassenplatz ist keine 150 Meter vom Rathaus entfernt
- Vom Bahnhof sind es nur 10 Minuten zu Fuß zum Hauptplatz

Nutzen Sie diese gute Erreichbarkeit für Ihre täglichen Schritte zu Fuß.

Gehen im Alltag tut gut - jeden Tag 10.000 Schritte:

- stärkt die Muskeln
- löst Fettpolster
- verbessert den Stoffwechsel

Bewegung im Alltag tut gut:

- Spaziergänge
- Treppensteigen
- alltägliche Besorgungen zu Fuß

Nützen Sie jede Gelegenheit um sich zu bewegen:
150 m zu Fuß = ca. 300 Schritte = 2 Min. = 9Kcal

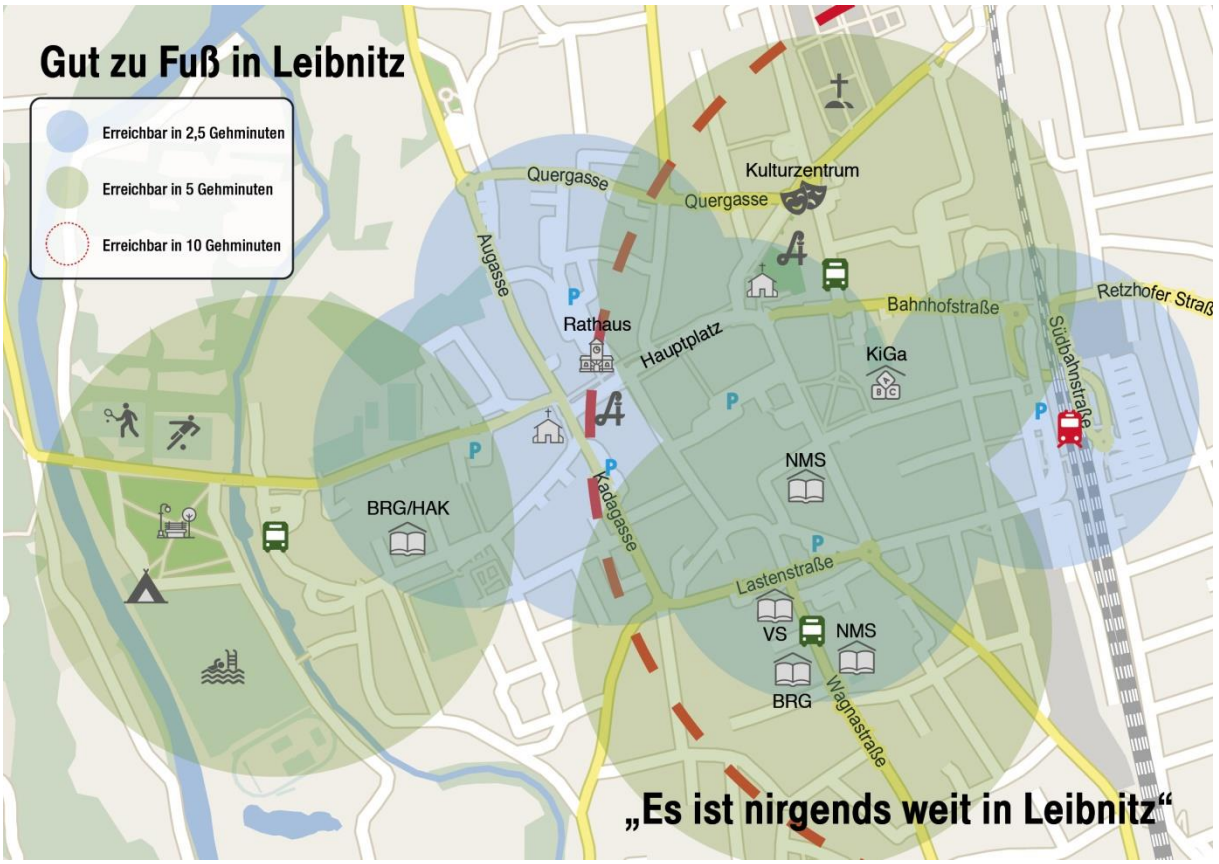
Projektlink: www.walk-space.at » Fußgängercheck » Projekte

Ein Projekt der Stadt Leibnitz in Zusammenarbeit mit Walk-space.at - dem Österr. Verein für FußgängerInnen:

stadtgemeinde leibnitz

walk-space.at

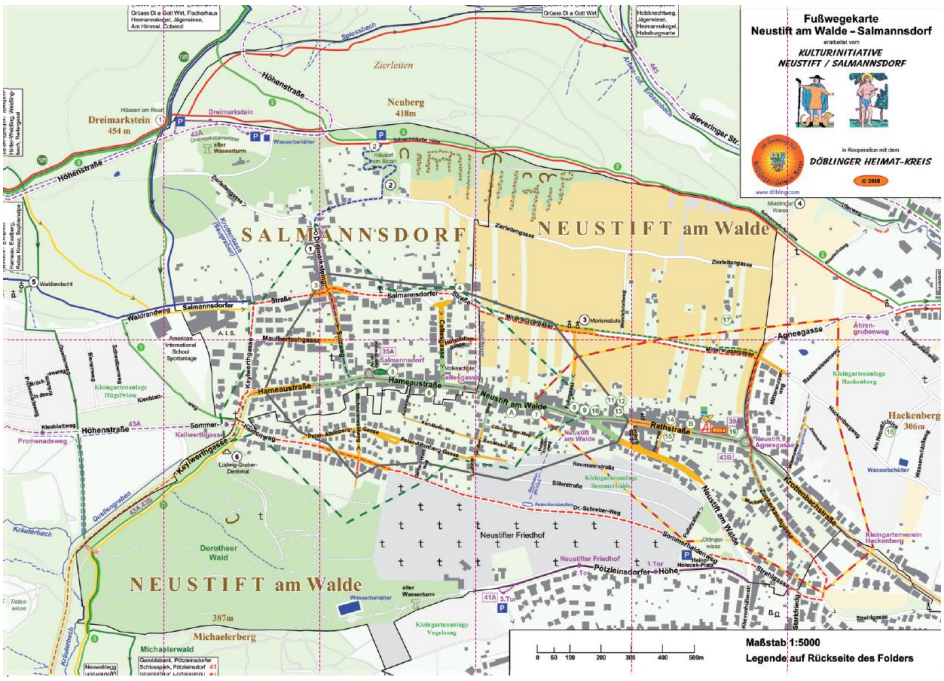
EUROPÄISCHE MOBILITÄTS WOCHE 16. bis 22. SEPTEMBER



Fußwegekarte Neustift am Walde – Salmannsdorf

DI Wolfgang Burkart, Kulturinitiative Neustift/Salmannsdorf

Die Kulturinitiative Neustift/Salmannsdorf hat eine faltbare Fußwegekarte Neustift am Walde – Salmannsdorf erarbeitet und ließ diese in einer Auflage von 1000 Stück drucken.
Die Fußwegekarte soll vornehmlich im Raum Neustift am Walde – Salmannsdorf zur Verteilung gelangen und beinhaltet neben markierten Wanderwegen einen Kulturpfad durch Neustift a. W. und Salmannsdorf und den 10.000 Schritte Weg Neustift am Walde/Salmannsdorf, kulturelle Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten, Apotheke, Post und Nahversorger, Gasthäuser und Heurigenschenken sowie Hotels.
Darüber hinaus werden Linien und Haltestellen einschließlich der jeweiligen Einzugsbereiche des öffentlichen Verkehrs sowie Einzugsbereiche von Nahversorgern und der Volksschule dargestellt.
Die Fußwegekarte soll auch der Bezirksvorstehung für den 19. Bezirk zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner von Neustift am Walde und Salmannsdorf dienen.
Die Druckkosten werden unterstützt von der Mobilitätsagentur Wien GmbH und der Bezirksvorstehung für den 19. Bezirk.



Leitfaden „Orte Bewegen Generationen“

Petra Wielender, BA, MPH, Gesundheitsfonds Steiermark

In den steirischen Gesundheitszielen nimmt die Förderung der Bewegung aufgrund unzureichender Bewegungsniveaus in allen Altersgruppen der Bevölkerung einen zentralen Stellenwert ein.
Eine wichtige Voraussetzung um körperliche Aktivität in den Alltag integrieren zu können ist, ein bewegungsfreundliches Lebens- und Wohnumfeld zu schaffen. Es ist wissenschaftlich belegt, dass Bewegung im Alltag das körperliche Wohlbefinden fördert und der Entstehung von Krankheiten entgegenwirkt.

Die FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement, entwickelte im Auftrag des Gesundheitsfonds Steiermark Modellprojekte zur Bewegungsförderung der SteirerInnen in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld.

Im Modellprojekt „Gemeinden leben bewegt“ rückte die Bewegung der Menschen im Alltag in den Vordergrund und griff die Wege für alltägliche Bewegungsanlässe auf. Sei es der Weg zum Bus oder zum Zug, zum Einkaufen, zur Apotheke oder zum Arzt, die Fahrt mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule oder die aktive Freizeitgestaltung mit Familie, Freunden und Kindern. Gemeinsam mit BürgerInnen und politischen EntscheidungsträgerInnen wurden Lebens- und Wohnumgebungen analysiert, gesundheitsfördernde Maßnahmen bewertet, priorisiert und umgesetzt. Im Fokus standen die Steigerung der Alltagsbewegung und die Erarbeitung von Maßnahmen durch die Mitarbeit der Bevölkerung.

Zentrale Aspekte des Modellprojektes „Generationenspielplatz“ sind die körperliche und geistige Fitness von Jung und Alt zu erhalten und zu steigern. Die Idee dahinter ist ein „Outdoor-Bewegungspark“, ein Ort an dem sich alle Generationen körperlichen und altersgerechten sportmotorischen Herausforderungen stellen können, der aber auch Raum für Kommunikation und Erholung ermöglicht. Ein Generationenspielplatz soll ausreichend Platz für verschiedene Bewegungsangebote bieten, um den individuellen Anforderungen der jeweiligen Zielgruppe Raum zu geben.

Der Leitfaden „Orte Bewegen Generationen“ ist eine Zusammenstellung der Ergebnisse und Erfahrungen aus den letzten Jahren mit wertvollen Informationen, Anregungen und Praxishilfen für die nachhaltige Umsetzung beider Projekte. Der Leitfaden soll Ende des Jahres 2020 in allen steirischen Gemeinden aufliegen. EntscheidungsträgerInnen sollen ermutigt sowie in einfachen Schritten unterstützt werden eine bewegungsfreundliches Lebens- und Wohnumfeld zu schaffen.

"Sicher bewegt. Aktiv bewegt." - Alltagsbewegung in der Gemeinde fördern

Mag.ª Birgit Appelt, SPES Zukunftsakademie

Die meisten Wege in ländlichen Gemeinden - zum Einkaufen, zur Schule, die Wege zum Arbeitsplatz oder zum Bahnhof, zur Haltestelle oder zum Sportplatz - werden mit dem Auto bestritten. Die fehlende tägliche Bewegung wirkt sich auf die physische und psychische Gesundheit der Menschen aus. Abgase und Feinstaubbelastung belasten Mensch und Umwelt.

Die Lebenswelt Gemeinde hat direkten Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen und diese können wir gemeinsam gestalten. 2013 initiierte die SPES Zukunftsakademie das Projekt „sicher bewegt-Elternhaltestelle" mit Unterstützung des FGÖ und des Landes OÖ. In 50 Gemeinden wurden seither Elternhaltestellen eingerichtet und das Zufußgehen der Schulkinder gefördert.

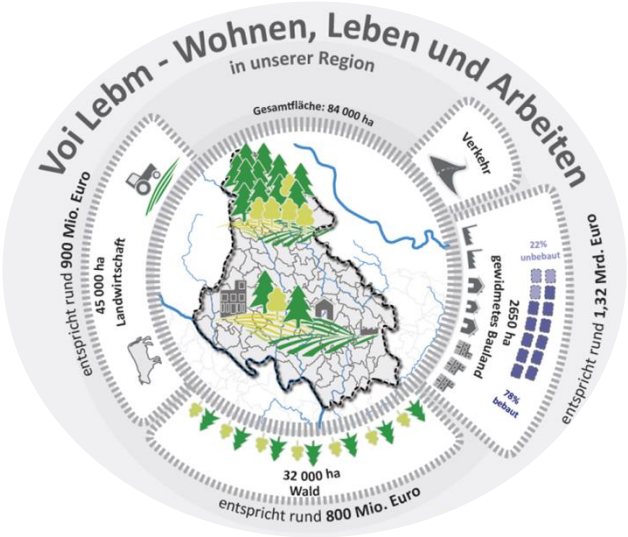
Das Projekt „Aktiv bewegt" geht einen Schritt weiter. In drei oö. Pilotgemeinden wollen wir mit aktiver Mobilität im Alltag die Gesundheit und Begegnung der Bewohnerinnen und Bewohner fördern und einen Beitrag zu Klima- und Umweltschutz leisten. „Aktiv bewegt" lädt ein, Dinge des alltäglichen Lebens mit eigener Muskelkraft zu erledigen. Dazu fanden bereits Befragungen und erste Veranstaltungen in den Pilotgemeinden statt. Wir kooperieren mit Klimabündnis OÖ, dem Gesundheitsverein NeuZeit und der RIS GmbH.



Lernen Sie unsere Projekte kennen und diskutieren Sie mit uns, welche Rahmenbedingungen und Anreize es braucht, um Alltagswege vermehrt zu Fuß, mit dem Rad, dem Roller & Co zu erledigen.

Flächenkonto Donau-Böhmerwald

DI Klaus Diendorfer, Experte für Raum- und Regionalentwicklung



Raumplanung als integrierte, interdisziplinäre Planungsaufgabe stößt in der Kommunikation und in ihrem umfassenden Ansatz der Verbindung von lokalen und überregionalen Anliegen immer wieder an die Grenzen von administrativen Vorgaben und den politischen Rahmenbedingungen.

Um innerhalb der Region eine gemeinsame Vorgangsweise zu finden, wurde daher im Rahmen des „Flächenkontos Donau-Böhmerwald" im Bezirk Rohrbach in Oberösterreich von 2017 bis 2018 die Relevanz dieses Themas in einem regionalen Begleitprozess abgebildet. Eine Gruppe von engagierten Personen setzte sich mit aktiven Instrumenten der Raumplanung wie z.B. Wettbewerbsverfahren, Fördermodellen für alte Bausubstanz, Masterplanungen, neue Bauträger-/Wohngruppenmodelle auseinander. Anhand von sogenannten Narrativen (=positive Sprachbilder) wurde eine neuartige Raumplanungsmethode im Ansatz erprobt und die von der ÖREK-Partnerschaft „Regionen mit Bevölkerungsrückgang" abgeleiteten Handlungsempfehlungen in der Region im Hinblick auf ihre Bedeutung reflektiert.

Spannende Ergebnisse brachte die begleitende Raumbeobachtung zum Thema „Wo wohne ich? Wo möchte ich wohnen?" Es wurden bei dieser Befragung Merkmale zu den Befragungsteilnehmern (z.B. Wohnsituation – zentral/peripher, Arbeitsort – regional/pendeln, Alter/Geschlecht/Berufstätigkeit) erhoben. Den Hauptteil bildete die Beobachtung des eigenen Wohn-, Arbeits-, und Freizeit Umfeldes bzw. was sind wichtige Aspekte in der baulich, räumlichen Gestaltung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitorten für das eigene Wohlbefinden? Welche Orte werden häufig frequentiert und wie werden diese wahrgenommen?

Bemerkenswertes Ergebnis hierzu war, dass auch in ländlichen Regionen wie dem Bezirk Rohrbach die Nutzung von Verkehrsmitteln wie zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren, die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, in einem eindeutigen Zusammenhang mit der Lage des Wohnortes steht. Die bauliche Gestaltung von Orten in ländlichen Regionen beeinflusst daher offensichtlich auch hier im ländlich peripheren Raum das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen. Dieser Zusammenhang konnte für alle acht Gemeinden die an dieser Raumbeobachtung teilnahmen, gleichermaßen (unabhängig von Siedlungsstruktur, Gemeindegröße, Lage der Gemeinde) festgestellt werden.

Dieser Impuls für einen kooperativen Ansatz in der Gemeindeentwicklung zeigte, dass die Raumplanung hier auch im ländlich peripheren Raum einen wichtigen Beitrag in der Verbesserung der Erreichbarkeit im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leistet. Für einen effektiven, ökonomisch tragfähigen Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln braucht es diese qualitativen Verknüpfungen im Sinne einer aktiven Raumentwicklung.

Mehr zu diesem Beitrag finden Sie im Anhang.

MELINDA – Mobilitätsangebote für emissionsarme und innovative Mobilität in den Alpen

Florian Maurer, MA, Fachhochschule Vorarlberg / DI^{in} Nora Spiegel, Austriatech

Das Abstract zu diesem Beitrag finden Sie unter Session 1: Mobilität der Zukunft: neue Technologien, Digitalisierung, urbane Services und Dienstleistungen.

Platz für Wien

DI Ulrich Leth, TU-Wien

Die Kurzzusammenfassung zu diesem Konferenzbeitrag ist bisher noch nicht eingereicht. Das Abstract wird nachgereicht und ist auf der DOKU-CD der XIV. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020 nachzulesen.

ULTIMOB

DI Roland Hackl, tbw research, kurzfristig verhindert

Warum das Leitprojekt ULTIMOB?

Angesichts der Klimakrise steht das österreichische Mobilitätssystem vor komplexen Herausforderungen: Steigender Verkehr, Zersiedelung oder konsumorientierte Lebensstile verursachen immer mehr klimarelevante Gase. Demgegenüber gibt es zahlreiche Barrieren, die der Umsetzung von innovativen nachhaltigen Mobilitätsangeboten im Wege stehen. In vielen Bereichen ist deshalb ein radikales Umdenken gefordert. ULTIMOB ist ein breit angelegtes Forschungsprojekt im Rahmen des Programms 'Mobilität der Zukunft' des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Der Titel 'ULTIMOB' steht für 'Ultimative Integrierte Mobilität'. Es geht darum, die Mobilitätswende voranzubringen, notwendige neue Mobilitätsangebote zu schaffen und mit bestehenden Lösungen sinnvoll zu kombinieren.

ULTIMOB und Fußverkehr

Aus Sicht von ULTIMOB ist für das Gelingen einer Mobilitätswende eine substantielle Verlagerung von Verkehr vom MIV in Richtung Umweltverbund unabdingbar. Gerade im Kontext mit ÖV und ÖPNV spielen Fußwege dabei eine entscheidende Rolle. In ULTIMOB sind zwar keine expliziten, unmittelbaren F&E Aktivitäten zum Thema Fußverkehr geplant, der multimodale Ansatz des Projekts stellt jedoch sicher, dass das Potential aktiver Mobilität aufgegriffen und in die entwickelten Lösungen integriert wird.

Was wird im Projekt gemacht?

Im Projektteam sind Forschungs- und Entwicklungsunternehmen, Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen und -verbünde, MobilitätsdienstleisterInnen, Universitäten und Fachhochschulen aus ganz Österreich, wie auch nationale und internationale TechnologiepartnerInnen. In der Projektlaufzeit von vier Jahren werden bisher fehlende Mobilitätslösungen entwickelt, umgesetzt, getestet und evaluiert, um noch während der Projektlaufzeit zu zeigen, dass die Angebote praxistauglich und im Sinne der Mobilitätswende wirksam sind.

Anstatt nur nach immer neuen technischen Lösungen zu streben, mit denen bestehende Herausforderungen im Mobilitätsystem gelöst werden sollen, richtet sich das Augenmerk in ULTIMOB auch auf die NutzerInnen und die äußeren Rahmenbedingungen (Thema Governance und Public Management). Gerade in diesen Bereichen gilt es Hürden zu überwinden, Vertrauen zu schaffen und neue Modelle für die Zusammenarbeit zu finden, denn digitale Angebote alleine sind nicht in der Lage, fehlende physische Verbindungen oder z.B. ungenügende Taktfrequenzen im ÖV auszugleichen.

Unter dem Begriff MaaS ('Mobilität als Dienstleistung') wird die Bündelung verschiedener Angebote über alle Verkehrsarten hinweg verstanden, und zwar in Bezug auf Information, Reservierung, Buchung und Bezahlung. Ein wesentlicher Inhalt von ULTIMOB besteht darin, dazu beizutragen, das Thema ‚MaaS' in Österreich nachhaltig und im Sinne eines gesellschaftlichen Mehrwerts zu positionieren. Dazu wird ein kontinuierlicher Austausch mit der Initiative ‚MaaS made in Austria' des BMK bzw. deren Nachfolgeaktivitäten aufgesetzt. Begleitend wird in ULTIMOB eine „Experimentier- und Lernplattform MaaS" als neutrale Testumgebung aufgebaut und betrieben (http://www.maas-ready.at/ ab Ende 2020).

Vier repräsentative Pilotregionen

Die starke Zersiedelung im Großraum Salzburg ist sowohl für den Alltagsverkehr als auch in der touristischen Mobilität eine große Herausforderung. Hier entwickelt ULTIMOB neue Angebote für PendlerInnen und TouristInnen, mitsamt den dazu notwendigen Planungswerkzeugen und -prozessen. In der Pilotregion Graz Umgebung gibt es starke Pendelverflechtungen zwischen Zentrum und Umland, insbesondere in dem südlich von Graz gelegenen Bereich. ULTIMOB entwickelt, verbessert und testet hier ein Bündel von innovativen Maßnahmen, wie multimodale Knoten, Mikro-ÖV oder Verkehrsmanagement. Im Tullnerfeld liegt der Schwerpunkt darin, das Erreichen des überregionalen Bahnhofs Tullnerfeld für die BewohnerInnen der angrenzenden Gemeinden ohne Auto zu ermöglichen, um so den Kapazitätsengpässen der Park&Ride Anlage zu begegnen. Die neu entwickelte Lösung soll in punkto Kosten, Komfort und Fahrzeiten dem privaten PKW ebenbürtig sein. In der Pilotregion Ötztal stehen die Bedürfnisse von TouristInnen im Vordergrund. Auch hier geht es darum, den Umstieg vom eigenen Auto auf öffentlichen Verkehr für die Anreise und geteilte Autonutzung für die Vor-Ort Mobilität zu unterstützen. ULTIMOB entwickelt hierzu eine Reihe von innovativen Lösungen (Gepäcktransportbörse, ‚peer2tourist' Mitnahmeservice u.v.m.)

ULTIMOB Synopsis

Angesichts der Klimakrise ist in vielen Bereichen des Mobilitätssystems ein radikales Umdenken gefordert. ULTIMOB ist ein breit angelegtes Forschungsprojekt im Rahmen des Programms 'Mobilität der Zukunft' des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Der Titel 'ULTIMOB' steht für 'Ultimative Integrierte Mobilität'. Es geht darum, die Mobilitätswende voranzubringen, notwendige neue Mobilitätsangebote zu schaffen und diese mit bestehenden Lösungen sinnvoll zu kombinieren. In einem breit gestreuten Projektteam werden bislang fehlende Mobilitätslösungen entwickelt, umgesetzt, getestet und evaluiert, um noch während der Projektlaufzeit zu zeigen, dass die Angebote praxistauglich und im Sinne der Mobilitätswende wirksam sind.

Anstatt nur nach immer neuen technischen Lösungen zu streben, mit denen bestehende Herausforderungen im Mobilitätsystem gelöst werden sollen, richtet sich das Augenmerk in ULTIMOB bewusst auf die NutzerInnen und die äußeren Rahmenbedingungen ('Governance'). Gerade in diesen Bereichen gilt es Hürden zu überwinden, Vertrauen zu schaffen und neue Modelle für die Zusammenarbeit zu finden, denn digitale Angebote alleine sind nicht in der Lage, fehlende physische Mobilitätsoptionen auszugleichen (z.B. ungenügende Verbindungen / Taktfrequenzen im ÖV). Ein weiterer Weg zu mehr Kooperation führt über ‚MaaS' ('Mobilität als Dienstleistung'): hier wird sich ULTIMOB im Rahmen der Initiative ‚MaaS made in Austria' des BMK bzw. deren Nachfolgeaktivitäten, dafür einsetzen, das Thema in Österreich nachhaltig und im Sinne eines gesellschaftlichen Mehrwerts zu positionieren.

Alle in ULTIMOB entwickelten Ideen, Konzepte und Lösungen werden unter Realbedingungen und Einbeziehung der jeweiligen NutzerInnen getestet. Dazu wurden vier repräsentative Pilotregionen (Großraum Salzburg, Graz Umgebung, Tullnerfeld und Ötztal) definiert, die drängende Herausforderungen sowohl im Alltagsverkehr als auch in der touristischen Mobilität adressieren.

Personenstromerfassung mit WLAN-Sensoren

Anita Graser, Peter Widhalm, AIT

Belastbare Zahlen über den Fußverkehr stellen eine wichtige Grundlage für Planungsprozesse dar. Dieser Vortrag präsentiert eine Methode zur automatischen Messung von Personenflüssen mit WLAN-Sensoren. Damit wurden im Projekt MOBLE Personenströme im Bereich einer Einkaufsstraße (Taborstraße in Wien II) gemessen.

Die Personenstromerfassung basiert auf der Auswertung von Datenpaketen, die von Mobiltelefonen mit aktiviertem WLAN stammen. WLAN-Sensoren erfassen Datenpakete, die von Mobiltelefonen im WLAN-Netz ausgesendet werden. Auf Basis der erfassten Mobiltelefone wird auf die Zahl der Personen geschlossen. Die verwendeten anonymisierten Daten (Hash der MAC-Adressen) erlauben keinen direkten Rückschluss auf die Identität von Personen oder die Zugehörigkeit zu bestimmten Bevölkerungsgruppen. Personenflüsse werden dadurch messbar, dass Datenpakete desselben Mobiltelefons an mehreren WLAN-Sensoren aufgefangen werden, während sich die Person durch das Straßennetz bewegt.

Bei der Datenauswertung müssen Datenpakete stationärer WLAN-fähiger Geräte (wie beispielsweise Drucker), die sich im Empfangsbereich der Sensoren binden, entfernt werden. Im nächsten Schritt werden die Sensormessungen in Routen durch das Straßennetz im betrachteten Gebiet übersetzt (Abbildung 1). Um möglicherweise fehlende Wegeteile bis zur ersten Detektion bzw. nach der letzten Detektion zu ergänzen, werden die rekonstruierten Routen nun noch an beiden Enden probabilistisch extrapoliert.



Abbildung 1: Flussvolumina auf den Straßensegmenten im Bereich Taborstr., aufgeteilt nach Bewegungsrichtung

Für die Hochrechnung der gemessenen Bewegungsflüsse auf die tatsächlichen Personenflüsse ist die Durchdringungsrate (d.h. wie viele Personen tragen ein Gerät mit aktiviertem WIFI?) die maßgebliche Unbekannte. Sensitivitätsanalysen zeigen, dass auch Durchdringungsraten von nur 10 % zuverlässige Aussagen ermöglichen, wenn die Durchdringungsrate richtig abgeschätzt werden kann (siehe Abbildung 2). Zur Abschätzung der Durchdringungsrate wurden daher Referenzzählungen durchgeführt. Diese zeigen, dass bis zu 600 Personen pro Stunde an Lokalen in der Taborstraße vorbeikommen.



Abbildung 2: Personenfluss (in Personen pro Tag) ohne und mit Hochrechnung, abhängig von der Durchdringungsrate

Donnerstag, **15. Oktober 2020**

PLENARVORTRÄGE



PLENUM - „Mobilität der Zukunft – neue Technologien, Digitalisierung, urbane Services und Dienstleistungen“ – Umwelt & Gesundheit

Rahmenbedingungen für Bewegung im Wohnumfeld und Quartier verbessern

Dipl.Phil. nat. Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz, via Videobotschaft

Bewegungsmangel als Risikofaktor Gemäss WHO ist Bewegungsmangel weltweit der viertwichtigste Risikofaktor für vorzeitige Todesfälle.
Heutzutage bewegt sich 1/3 der Bevölkerung zu wenig.
Aber regelmässige Bewegung:

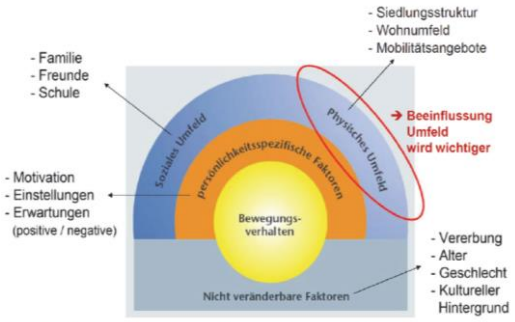
- fördert das Wohlbefinden
- fördert die physische und geistige Gesundheit.
- wirkt präventiv gegen Krankheiten
- fördert soziale Kontakte und Lebensqualität
- bringt ökonomische Vorteile
- trägt zu ökologischer Nachhaltigkeit bei.



Führung: gesundheitsfördernde Quartierstrukturen («Quartierperlen»)

Strukturelle Bewegungsförderung

Eine wichtige Schlussfolgerung der «Toronto Charta für Bewegung 2010» besagt, dass Gesundheit aus der Interaktion zwischen Individuum, sozialer und gebauter Umwelt entsteht. Bislang hat sich die Bewegungsförderung vor allem auf das individuelle Verhalten mittels Empfehlungen und Verhaltenstipps fokussiert. Seit zahlreiche Studien belegen, dass die gebaute Umwelt einen wichtigen Einfluss auf das Bewegungsverhalten hat, geraten Angebote für die aktive Mobilität vermehrt in den Fokus der Bewegungsförderung. Bewegungsfördernde Strukturen im öffentlichen Raum sollen so gestaltet werden, dass sie in der Alltagsbewegung zu Fuss vermehrt und selbstverständlich genutzt werden.



Determinanten des Bewegungsverhaltens (nach BASPO, 2008)

Zwei Projektbeispiele: «Aktive Mobilität & Gesundheit» und «Gemeinde Bewegt»

Es gilt daher, disziplinenübergreifend den Austausch und die Zusammenarbeit an der Schnittstelle zwischen Planungsberufen (Landschaftsarchitektur sowie Verkehr-, Raum- und Stadtplanung) und Gesundheitsfachleuten zu entwickeln, um strukturelle Bewegungsförderung betreiben zu können. Fussverkehr Schweiz hat in den letzten Jahren an diversen Pilotprojekten an genau dieser Schnittstelle beteiligt. Zwei Beispiele:

Aktive Mobilität & Gesundheit	GEMEINDE BEWEGT
Ziel • Rahmenbedingungen für Zusammenarbeit von Planung und Public Health verbessern	Ziel • Förderung von bewegungsfreundlichen Gemeinden im Kt. St.Gallen durch strukturelle Verbesserungen für den Fuss-

Laufzeit - 2017 – 2020 Output • Aufbereitung von Grundlagen • Erarbeitung von Kommunikationsmaterial • Unterrichtsmodule für Planer/innen» • Unterrichtsmodule für Gesundheitsfachleute • Bildung eines interdisziplinären Netzwerkes Fazit • Dauerhafte Integration im Unterricht an den meisten Hochschulen noch ausstehend • Thema müsste breiter kommuniziert und unterstützt werden Infos: www.mobilitaet-gesundheit.ch	/ Veloverkehr und die Aufwertung von öffentlichen Räumen Laufzeit - seit 2012 (wegen pos. Erfahrungen verlängert) Output • Anwendung von Beratungs- und Analyse-Instrumenten in Pilotgemeinden (z.B. Sitzbankkonzept, Schwachstellenanalyse Fussverkehr) • breite Partizipation der Bevölkerung • Kommunikation in den Gemeinden Fazit • Public-Health-Anliegen wirken unverdächtig • viele Infrastrukturmassnahmen umgesetzt Infos: www.zepra.info/gemeinde-bewegt

Vielfältige Vorzüge aktiver Mobilität auf Mensch und Umwelt

Kathrin Raunig, Natasa Hodzic-Srndic, AustriaTech

Die derzeitigen Entwicklungen in Bezug auf die „Corona-Krise" zeigen wie wichtig das Thema Gesundheit ist und welchen Stellenwert es auch in der Gesellschaft hat. Vor allem die bewegungsaktive Mobilität gewinnt hier an Bedeutung, das ist vor allem in Anbetracht des in Österreich vorherrschenden Bewegungsmangels eine positive Entwicklung.

In Österreich sind unabhängig von der Corona-Krise die drei häufigsten Todesursachen Herz-Kreislauf-Erkrankungen zuzuordnen. Diese sind eng mit Bewegungsmangel verbunden. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt 150 Minuten Bewegung mittlerer Intensität [1] (während der Bewegung kann noch gesprochen werden) pro Woche. In Österreich bewegt sich nur etwa die Hälfte der Erwachsenen ausreichend [2]. Ein großes Potential für gesunde bewegungsaktive Mobilität bietet vor allem die Nahmobilität im städtischen Bereich, denn 40% der PKW-Wege sind unter 5 km und können somit zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden [3].

Um eine dauerhafte Verhaltensänderung hin zu bewegungsaktiver Mobilität zu erreichen, sind laut Forschungsergebnissen die positiven gesundheitlichen Effekte auf die persönliche Gesundheit ein entscheidender Motivator. Ausreichende Bewegung im Alter hat enorme Auswirkungen auf die Verlängerung der „gesunden Lebensjahre" und kann bei der Vorbeugung von Demenz helfen. Außerdem beugt aktive Mobilität Fettleibigkeit, Osteoporose und verschiedene Krebsarten vor. [4]

Bewegungsaktive Mobilität hat neben den direkten gesundheitlichen Auswirkungen auf die ausübende Person, viele weitere, indirekte Vorzüge, von denen alle profitieren. Aktive Mobilität und ihre Infrastruktur ist platzsparend. Vor allem in Städten gibt es einen hohen Platzbedarf. Durch die Erhöhung des Anteils aktiver Mobilität an der Gesamtmobilität, könnte einerseits der knappe öffentliche Raum in urbanen Gebieten effizienter genutzt werden und andererseits wird Platz frei für eine attraktive Gestaltung der Räume z.B. durch Begrünung.

Begrünung führt zudem zu einem kühleren Mikroklima, was vor allem im Kontext mit den zunehmenden Hitzetagen in den Sommermonaten vor allem in urbanen Gebieten eine wichtige Rolle spielt. In Österreich verzeichnete das Hitze-Mortalitätsmonitoring der Österreichischen Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) insgesamt 198 Todesopfer [5] im Jahr 2019. Auch weitere gesundheitsschädigende Probleme wie Luftverschmutzung und Lärm können durch die Steigerung des Anteils aktiver Mobilität am Modal Split begegnet werden.

Außerdem schafft aktive Mobilität Nutzen und kann zur Reduktion von (Gesundheits-)Kosten führen. [6] Der Ausbau klimaverträglicher Infrastruktur, zu der Geh- und Radinfrastruktur zählen, schafft zudem mehr Arbeitsplätze als der Bau von Autobahnen. [7]

Zuletzt ist die Förderung aktiver Mobilität auch eine Förderung sozialverträglicher Mobilität, denn viele Haushalte mit niedrigem Einkommen besitzen kein Auto und sind daher auf öffentlichen Verkehr, Rad oder zu Fuß gehen angewiesen.

Es gibt bereits einige Maßnahmen um aktive Mobilität zu fördern, die einerseits bereits umgesetzt werden und andererseits sich noch in der Forschungsphase befinden. Die Maßnahmen reichen von gesetzlichen Regelungen bis hin zu Maßnahmen, die jede/r von uns selbst auch umsetzen kann.

Einen Überblick über bewährte und mögliche Maßnahmen und Handlungsempfehlungen möchten wir bei der Walk-Space Konferenz vorstellen.

[1] https://www.gesundheit.gv.at/leben/bewegung/gesunde-bewegung/gesunde-mobilitaet
[2] Gesundheit Kompakt Berichtet, Ausgabe 01/2016, S3
[3] https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/klimastrategie-radfahren
[4] Fussverkehr Schweiz (Leuba, Jenny; Schweizer, Thomas & Keller, Christian), Der Fussweg zur Gesundheit, 2016. https://en.fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/Fussweg_Gesundheit_2016.pdf
[5] https://www.ages.at/themen/umwelt/informationen-zu-hitze/hitze-mortalitaetsmonitoring/
[6] https://www.vcoe.at/themen/aktive-mobilitaet-als-saeule-der-mobilitaetswende
[7] https://www.vcoe.at/publikationen/blog/detail/nach-der-coronakrise-wirtschaft-mit-einem-klimaschutz-investitionsprogramm-ankurbeln



Donnerstag, **15. Oktober 2020**

SESSION 1
Mobilität der Zukunft: neue Technologien, Digitalisierung, urbane Services und Dienstleistungen



MELINDA – Mobilitätsangebote für emissionsarme und innovative Mobilität in den Alpen

(Mobility Ecosystem for Low-carbon and INnovative moDal shift in the Alps)

Florian Maurer, MA, Fachhochschule Vorarlberg / DI[in] Nora Spiegel, Austriatech

Die Mobilität der Zukunft (MdZ) ist ein viel diskutiertes Thema in der Politik und Gesellschaft. Im Zentrum der Diskussion steht die verstärkte Einbindung der jeweiligen Interessenvertreter und Übergabe von Verantwortung an diese. In der Mobilität der Zukunft soll ein Paradigmenwechsel vollzogen werden: „passive Mobilitäts-Konsumenten" werden partizipative Mobilitäts-Mitgestalter – aktive „Co-Creators", die helfen, umweltfreundliche, CO2-neutrale und nachhaltige Verkehrs- und Mobilitäts-Innovationen zu schaffen. Die Einbeziehung digitaler Technologien und Innovationen in diese Diskussion ist hier ein entscheidender Faktor.

Das Interreg-Projekt "MELINDA" adressiert das Spannungsverhältnis einer umweltfreundlichen, leistbaren und sicheren Mobilität der Zukunft. Im Zentrum steht dabei die Entwicklung einer Mobilitäts-App, die durch die Sammlung freiwillig bereitgestellter individueller Mobilitäts-Daten und deren Aufbereitung Verkehrs- und Mobilitäts-Innovationen ermöglicht und fördert. Die Mobilitäts-App ist ein partizipatorisches Instrument zur Analyse und Integration von individuellen (Echtzeit-)Mobilitätsdaten, die der verbesserten Verkehrs- und Mobilitätsplanung dienen und dabei helfen, Service-Innovationen zu schaffen. Des Weiteren können die erhaltenen Mobilitäts-Daten der App-BenutzerInnen als Informationsbasis für politische und gesellschaftliche Entscheidungsprozesse herangezogen werden und das Bewusstsein für Wirkungen des Mobilitätsverhaltens in der Gesellschaft erhöhen.

Diese App gliedert sich im Wesentlichen in zwei Bereiche: „Benutzerprofil", in welchem die Mobilitäts-Präferenzen der BenutzerInnen gesetzt werden, und „Weg aufzeichnen". Mit dieser Funktion werden alle Mobilitäts-Bewegungen der BenutzerInnen aufgezeichnet und vorerst zur individuellen Überprüfung bereitgestellt. Erst nach einer freiwilligen Freigabe des aufgezeichneten Weges, werden die Daten a) zu einem Server überspielt und für kollektive Analyse und Evaluation gesammelt und b) in die persönliche Evaluierungsstatistik mitaufgenommen. Basierend auf einer Projektstudie im Sommer 2019 in Vorarlberg, wurde die App um Features erweitert: Benutzer-Awards (Erreichung von gesetzten Zielen (z.B. 5km Laufen pro Tag) und Gesundheitsaspekte (Kalorienverbrauch, CO2 Einsparung, etc. kumuliert über den Tag, Woche, Monat und Jahr). Des Weiteren wird eine Routenplanung, sowie die Suche nach speziellen „Point of Interests" (z.B. e-Ladestationen) und das Routing in der App den BenutzerInnen angeboten. Diese App wurde im März 2020 in Österreich „live" geschaltet.



Zukunftsfitte E-Mobilität (im Wohnquartier) - Forschungsprojekt „Urcharge“

Gerald Mayrhofer, LINZ STROM

Die LINZ AG ist Anbieter von Infrastruktur und bietet Ladeinfrastruktur im Bereich E-Mobilität. Gerade im Bereich mehrgeschossigen Wohnbau haben wir gute Lösungen und um diese noch zu verbessern und zukunftsfit zu machen haben wir ein Forschungsprojekt gestartet.

Projekt für zukunftsfitte E-Mobilität

Das Forschungsprojekt „Urcharge“ soll grundlegende Fragen zur Mobilität der Zukunft klären. Basis für dieses Projekt ist die innovative LINZ AG-Ladelösung „WallBOX CitySolution“.
Damit Wohnbauträger den Bewohnerinnen und Bewohnern ihrer Wohnanlagen das Laden ihrer E-Autos zuhause ermöglichen können, entwickelte die LINZ AG die WallBOX CitySolution. Diese günstige und intelligente Ladelösung ist speziell für den großvolumigen Wohnbau gedacht. Wohnbauträger können damit ihre Neubauten und meist auch ihre bestehenden Objekte E-mobilitätsfit machen.

Demoprojekt „Urcharge“ in Linz

Mit der WallBOX CitySolution setzte die LINZ AG bereits einen Meilenstein für die Zukunft. Die innovative Ladelösung spielt auch beim Forschungsprojekt „Urcharge“ eine entscheidende Rolle. Im Rahmen der „Urcharge“-Demophase wird in einer Wohnsiedlung in Kleinmünchen mit etwa 100 Haushalten ab Mitte Mai 2020 getestet, was passiert, wenn die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner auf E-Autos umsteigt. Diese geben dazu ihre Verbrenner-Autos ab und erhalten im Gegenzug einen elektrisch betriebenen Renault Zoe oder Nissan Leaf, zur Verfügung gestellt vom Autohaus Sonnleitner. Auf den Tiefgaragenparkplätzen werden Ladestationen installiert und durch intelligentes Lastmanagement gesteuert. Damit wird trotz zahlreicher gleichzeitiger Ladevorgänge ausreichend Ladeleistung sichergestellt.

Grundsatzfragen sollen geklärt werden

Der Ausbau der umweltfreundlichen E-Mobilität stellt auf dem Weg hin zu mehr Nachhaltigkeit einen entscheidenden Faktor dar: Will Österreich seine Klimaziele bis 2030 erreichen, so muss etwa bis dahin ein E-Auto-Anteil von rund 27 Prozent unter allen angemeldeten Pkw erreicht werden. Doch welche Infrastruktur ist beispielweise in Linz nötig, um dieses Ziel erreichen zu können? Wird das Stromnetz dieser Mehrbelastung standhalten? Um grundlegende Fragen wie diese beantworten zu können, führt die LINZ AG gemeinsam mit den Unternehmen KEBA AG (Ladestationen) und ETA (Umweltmanagement) sowie der Linzer Wohnungsgenossenschaft NEUE HEIMAT ein Demonstrationsprojekt durch. Dieses ist ein praxisorientierter Teil des Forschungsprojektes „Urcharge“, das von der Technischen Universität Wien geleitet wird.

"Pop-up Piazza" - die Rückeroberung der Straße für Menschen

DI Karl Reiter, Sabine Oberrauter, Bsc., FGM

Erforschung von Transformationswerkzeugen für die temporäre Umwandlung von öffentlichem Straßenraum

Der öffentliche Raum wird oft als Gemeingut betrachtet, das für alle Bewohner gleichermaßen zugänglich ist. Leider ist das nicht immer der Fall. Gegenwärtig wird der größte Teil des öffentlichen Raums vom motorisierten Verkehr eingenommen. Um eine Wende im Stadtplanungsprozess - insbesondere in der Verkehrspolitik - hin zu einer nachhaltigen Mobilität einzuleiten, gibt es mehrere Ansätze. Einige davon zeichnen sich dadurch aus, dass sie schnell realisierbare, leicht zugängliche und kosteneffiziente Lösungen bieten. Die Verbindung zu bewusstseinsbildenden Aspekten und einer verbesserten Wahrnehmung des Raumes werden darüber hinaus zu einer höheren Zufriedenheit der BürgerInnen mit der späteren dauerhaften Umsetzung beitragen.

Pop-up Piazza beschäftigt sich speziell mit der temporären Umgestaltung von Straßen und Plätzen, um Ideen und Konzepte vor einer dauerhaften Umsetzung leicht ausprobieren zu können. Pop-up-Räume sind heute als Cafés, Marktstände, Kunstausstellungen oder Geschäfte bekannt. Sie können aber auch saisonale oder eintägige öffentliche Räume schaffen, in denen sich Menschen treffen und Zeit miteinander verbringen können. Der Schwerpunkt liegt auf der Schaffung effizienter Instrumente für die Planung und Umsetzung von temporären Umsetzungen. Zu diesem Zweck werden sowohl physische als auch digitale Prototypen entwickelt.

Die physischen Prototypen, "StreetFormators" genannt, werden in 2 Situationen zum Einsatz kommen. In einem genehmigungspflichtigen Kontext (Straßenfeste, Spielstraßen, etc.) und für sich alleinstehend und ohne Betreuung. Der große Vorteil von Fahrrädern ist, dass sie legal auf Parkplätzen abgestellt werden können und keine Größenbeschränkung aufweisen. Die Prototypen verfügen bspw. über eine integrierte Spielzeugkiste, die die Kreativität der Kinder anregt, oder einen Platz zum Sitzen der zur sozialen Teilhabe.

Darüber hinaus unterstützt das "Digital Citizen Tool" die Bürger mit den Informationen und vorherrschenden Rahmenbedingungen, um sich an einer temporären Transformation zu beteiligen oder sogar selbst aktiv zu werden. Es ermöglicht den Menschen einen Blick darauf zu werfen, wo und wie in ihrer Nachbarschaft eine temporäre Umgestaltung des öffentlichen Raums stattfinden könnte. Konkret werden die Themenbereiche Spielstraßen, Wohnstraßen und Schulstraßen behandelt. In einer Potenzialkarte werden alle rechtlich möglichen Standorten angezeigt und es können auch direkt eigene Ideen platziert werden. Die Web-based Applikation soll auch als Schnittstelle dienen, um einen verbesserten Austausch zwischen Bürgern und Entscheidungsträgern herzustellen.

Es ist genau diese Kombination, die dazu beiträgt, dass das Konzept der temporären Try-outs erfolgreich sein kann, insbesondere aus einer Bottom-up-Perspektive. Dabei geht es nicht nur darum, Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe zu fördern, sondern auch die Qualität, Verfügbarkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für nachhaltige Mobilitätsformen zu erhöhen.

Tac | Mob - Interventionen für eine neue Mobilitätskultur

DI[in] Linda Dörrzapf, TU-Wien, Verkehrssystemplanung

Das Mobilitätsleitbild hat über Jahrzehnte zu Fehlentwicklungen geführt, welche sich in der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs manifestiert und deren Folgen heute deutlich spürbar sind: Für aktive Mobilität ist wenig Platz und auch die Vielfalt, die soziale Durchmischung sowie die gemeinschaftsbildende Funktion des öffentlichen Raumes ging verloren (Havemann 2010; Notz 2017). Unflexible Entscheidungs- und Planungsprozessen erschweren zusätzlich dringend nötige Umverteilungsvorhaben in Verkehrs- und Straßenräumen. In den letzten Jahren hat sich daher im wissenschaftlichen Diskurs der Stadtforschung „Tactical Urbanism" als Überbegriff für unterschiedliche Interventionsansätze im städtischen Raum entwickelt. Interventionen sind Eingriffe bzw. zeitlich begrenzte Veränderungen von räumlichen Strukturen im städtischen Umfeld und „werden als Instrument der prozessualen Stadtentwicklung, als Teil von Planungs- und Beteiligungsprozessen und als städtebaulicher Lösungsvorschlag interpretiert. Sie können Ergebnis eines Beteiligungsprozesses sein und als Vorstufe zu einem zukünftigen Projekt dienen" (Drobek & Tran 2017). Gerade im Verkehrsbereich können durch „leichte" provisorische Maßnahmen Lösungsansätze getestet werden, die in ihrer permanenten Umsetzung wesentlich kostenintensiver wären (Lewis 2009).

Hier setzt das Projekt Tactical Mobilism an, welches sich zum Ziel setzt zeitlich begrenzte, einfache und kostengünstige Interventionen (z.B. Umbaumaßnahmen wie Parklets, temporäre Sperrung, Begrünung) im Verkehrsbereich zu etablieren. Das gemeinsame, partizipative Erarbeiten und Ausprobieren von solchen Interventionen im öffentlichen Raum in einem sogenannten Reallabor eröffnet neue Sichtweisen, führt zum notwendigen Umdenken bei den Akteuren und kann einen langfristigen Wandel der Mobilitätskultur auszulösen. Im Projekt Tactical Mobilism soll aufbauend auf räumliche Interventionsmechanismen eine Verbesserung der Integration in Planungs- und Entscheidungsprozesse erzielt werden, um mehr Raum für aktive Mobilität zu schaffen. Die Stadt Villach als Projektpartner ist dabei die ideale Pilotstadt und Multiplikator, denn sie ist zukunftsorientierter Impulsgeber für soziale, technologische, wirtschaftliche und ökologische Innovationen. Die Erfahrungen im Projekt können somit für zahlreiche größenmäßig und strukturell ähnliche Städte als Vorbild dienen. Die in Villach erprobten baulich-haptischen Elemente sowie das ergänzende Manual sollen den Follower als analoge und digitale „Hardware-Tool-Box" zur Verfügung stehen, um ebenso mit Tactical Mobilism Interventionen experimentieren zu können.

Zentrale Innovation des Forschungsansatzes ist die umfassende und tiefgehende Erforschung der Mechanismen des Tactical Mobilism aus räumlicher und gestalterischer sowie prozessualer und integrativer Perspektive. Dies äußert sich durch (1) das schrittweise, adaptive und flexible Ausprobieren von Maßnahmen, (2) die Möglichkeiten, BürgerInnen mittels Community Organizing im Reallabor einzubinden und die Akzeptanz für Veränderungen in Richtung nachhaltiger Mobilitätskultur unter EntscheidungsträgerInnen zu erleichtern, (3) das Augenmerk auf Mittelstädte, die in Österreich, aber auch im europäischen Raum in Vielzahl vorkommen und somit den Transfer der Projekterkenntnisse auf andere Städte in einem hohen Maß ermöglicht.

Der Beitrag bei der WalkSpace wird einen Einblick in das Projekt, sowie Erfahrungen und Learnings aus den ersten Tactical Mobilism Interventionen in Villach zeigen.

Quellen:

DROBEK, S., TRAN, M.-C.: Temporäre Urbane Interventionen in der Stadtplanungspraxis. In: J.-L. Reinermann and F. Behr, eds., *Die Experimentalstadt : Kreativität und die kulturelle Dimension der Nachhaltigen Entwicklung*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden. 2017.

HAVEMANN, A.: *Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel - Analysen, Positionen und Konzepte*. Rohn. 2010.

LEWIS, J. (2009) Adaptive Streets - Strategies for transforming the urban right-of-way, Washington, DC

NOTZ, N.: *Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz*. Berlin. 2017

PoviMob - Potentiale und Wirkungen **vi**rtueller **Mob**ilität

Maßnahmen & Rahmenbedingungen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität

Ing. Holger Heinfellner BSc., Umweltbundesamt

Mobilität dient der Befriedigung menschlicher Grundbedürfnisse und hat die Entwicklung unserer heutigen Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme maßgeblich geprägt. Mobilität in Form von Bewegung von Personen und Gütern verursacht aber Verkehr, der erhebliche ökologische und sozioökonomische Auswirkungen hat. Die Vermeidung von Verkehrsleistung ist eine Möglichkeit, Mobilität umweltverträglicher, aber auch leistbarer zu machen. Dem so entstehenden Spannungsfeld zwischen Verkehrsvermeidung bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse kann mit der Intensivierung virtueller Mobilität begegnet werden.

Die Möglichkeit, virtuell mobil zu sein, ergibt sich als Folge der zunehmenden Digitalisierung aller Lebensbereiche. Die Erledigung von Bankgeschäften, Einkaufen, Arbeiten, Meetings und Konferenzen oder Aus- und Weiterbilden sind nur einige Bereiche, in denen wir schon heute virtuell mobil sind. Ob und in welchem Ausmaß virtuelle Mobilität aber tatsächlich zu einer Reduktion physischer Mobilität und somit der negativen ökologischen Auswirkungen von Verkehr geführt hat bzw. welche sozioökonomischen Konsequenzen diese Entwicklung hervorruft ist wenig bekannt. Die Untersuchung dieser Effekte sowie der Rahmenbedingungen, unter welchen die zukünftigen Entwicklungen im Bereich der virtuellen Mobilität bestmöglich genutzt werden können, ist Inhalt des Forschungsprojektes ***PoviMob*** (**Po**tentiale und Wirkungen **vi**rtueller **Mob**ilität), das vom Umweltbundesamt gemeinsam mit Michael Praschl vom Motiv- & Mobilitätsforschungsinstitut mipra bearbeitet wird.

Im diesem Projekt wurden zunächst Home-Office, Tele-Conferencing und Online-Shopping als jene Bereiche der virtuellen Mobilität identifiziert, die gegenwärtig und zukünftig den potentiell größten Einfluss auf das physische Verkehrsaufkommen haben können. Dem ging ein partizipativer und interdisziplinärer Multi-Stakeholder-Prozess auf Grundlage einer umfassenden Literaturrecherche voraus. In der zweiten Projektphase wurde im Herbst 2019 eine Bevölkerungsbefragung zu sozialer Akzeptanz, technischer Machbarkeit und zukünftigen Potenzialen dieser Bereiche virtueller Mobilität durchgeführt. Mit der Verbreitung des COVID-19-Virus und den damit verbundenen Ausgangsbeschränkungen in vielen Ländern hat virtuelle

Mobilität in allen Lebensbereichen in unerwartetem Ausmaß an Bedeutung gewonnen. Aus diesem Grund und um die Veränderungen in der öffentlichen Akzeptanz dieser technologischen Möglichkeiten zu erfassen, wurde die Bevölkerungsbefragung im April 2020 wiederholt. In der dritten und letzten Projektphase wurden schließlich die, bis zu diesem Zeitpunkt gesammelten qualitativen Ergebnisse für die quantitative Analyse aufbereitet und verarbeitet. Der potenzielle Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase aus dem Verkehr wurde für jeden der drei definierten Teilbereiche der virtuellen Mobilität quantifiziert.

Zum Zeitpunkt der Projekteinreichung waren die finalen Ergebnisse noch nicht verfügbar. Erste quantitative Analysen wurden jedoch bereits durchgeführt und die Ergebnisse sind vielversprechend: In allen drei untersuchten Teilbereichen wurden wertvolle Potenziale in erheblichem Umfang identifiziert, um die verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zu reduzieren und so zur Erreichung nationaler und internationaler Klimaziele beizutragen. Gleichzeitig sind bei der gegenwärtigen Ausgestaltung des Verkehrssystems und bei unverändertem Lebens- und Konsumverhalten Rebound-Effekte zu erwarten, die das Reduktionspotential teilweise zu großen Teilen wieder aufheben.

Im Impulsbeitrag werden die finalen Ergebnisse der Studie inklusive möglicher Rebound-Effekte vorgestellt und Handlungsempfehlungen abgeleitet, um eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität zu gewährleisten.

- Forschungs- und Entwicklungsdienstleistung
- finanziert durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
- im Rahmen der 12. Ausschreibung Mobilität der Zukunft
- abgewickelt durch die österreichische
- Forschungsförderungsgesellschaft

- Projektkonsortium:
    - Umweltbundesamt, Team Mobilität (Projektleitung)
    - Motiv- & Mobilitätsforschung | Institut Mag. Michael Praschl



Donnerstag, **15. Oktober 2020**

SESSION 2
Verkehrssicherheit, Schulstraßen, COVID-19, Vision Zero für FußgängerInnen



Wiener Schulstraßen – Bewegt-gesund und sicher zur Schule

DI Julius Holländer, Mobilitätsagentur Wien
DI[in] Snejana Nenkova-Bruntsch, Rosinak & Partner ZT

Etwa jedes fünfte Volksschulkind wird in Wien mit dem Auto zur Schule gebracht. Oft gut gemeint, schafft das „Elterntaxi" alles andere als Sicherheit: Weder für das eigene, noch für alle anderen Kinder. Vor vielen Schulen herrscht morgens ein Verkehrschaos.

Sogenannte Schulstraßen sind eine Maßnahme, um den Autoverkehr vor Schulen zu reduzieren. Dabei handelt es sich um ein temporäres Fahrverbot für alle Kfz in der Früh vor der Schule. In Bozen wird die Maßnahme schon seit mehr als 20 Jahren vor vielen Schulen eingesetzt. Auch in Vorarlberg oder Salzburg gibt es bereits Schulstraßen.
Im Herbst 2018 wurde erstmals in Wien ein Pilotprojekt zur Schulstraße an einer Volksschule umgesetzt. Zwei Monate lang wurde der Kfz-Verkehr vor der Volksschule Vereinsgasse in der Leopoldstadt (2.Bezirk) zwischen 7:45 und 8:15 Uhr mit verschiedenen Maßnahmen unterbunden. Um die tatsächlichen Effekte der Maßnahmen zu messen und mögliche Verlagerungen des Eltern-Bring-Verkehrs zu untersuchen, wurde das Projekt fachlich begleitet. Dabei zeigte sich: Das temporäre Fahrverbot vor der Schule hat eindeutig zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrs im gesamten Untersuchungsgebiet gesorgt und trägt damit zur Verkehrssicherheit bei. Sowohl der Eltern-Bring-Verkehr als auch der Durchzugsverkehr sind stark zurückgegangen. Aufgrund der positiven Ergebnisse wurden Richtlinien ausgearbeitet, wie die Maßnahme auch an anderen Schulstandorten zum Einsatz kommen kann.

In einem weiteren Pilotversuch im Herbst 2019 wurde die Ausweitung der Schulstraße auf den Nachmittag, zu Unterrichtsende getestet. Auch dieser Versuch wurde begleitend untersucht und brachte positive Ergebnisse mit sich.
Mittlerweise bestehen fünf Schulstraßen in Wien. Viele weitere Schulen haben bereits ihr Interesse bekundet.

Der Vortrag gibt einen Überblick über die erfolgreiche Einführung einer Schulstraße in der Stadt. Detaillierte Ergebnisse der begleitenden Untersuchung werden ebenso vorgestellt, wie die verschiedenen begleitenden Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung von Eltern, Anrainerinnen und Anrainern sowie Schülerinnen und Schülern, welche maßgeblich zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme beigetragen haben.





Was bedeuten E-Scooter für die Sicherheit von FußgängerInnen?

Mag.ª (FH) Ernestine Mayer, DI Klaus Robatsch, KFV, kurzfristig verhindert

Die zunehmende Verwendung von E-Scootern im Straßenverkehr, die in Österreich vor allem in größeren Städten zu beobachten ist, bringt neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit. Das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) hat sich deshalb seit 2019 umfassend mit dem Thema E-Scooter und dessen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit beschäftigt. Neben der Darstellung der rechtlichen Situation, der Analyse des Unfallgeschehens und einer umfassenden Befragung von 500 E-Scooter-Nutzern und fast 600 E-Scooter-Nichtnutzern wurden auch Beobachtungen des Fahrverhaltens von E-Scooter-Fahrern im realen Straßenverkehr durchgeführt.

Die Studienergebnisse zeigen, dass Fußgänger vom E-Scooter-Trend besonders betroffen sind. Für die Fußgängersicherheit sind vor allem zwei Themen von zentraler Bedeutung:
Durch die im Juni 2019 in Kraft getretene rechtliche Gleichstellung der E-Scooter mit Fahrrädern (31. StVO-Novelle), ist das **E-Scooter-Fahren auf Gehsteigen** zwar gesetzlich verboten, die Praxis zeigt jedoch ein anderes Bild: Erhebungen des KFV in Wien zeigten, dass rund ein Drittel (34,4%) der 573 beobachteten E-Scooter-Fahrer verbotenerweise auf dem Gehsteig fuhr, wodurch viele Sicherheitsprobleme und Konflikte für Fußgänger entstehen. Dieses Gefahrenpotenzial wurde auch in einer österreichweiten Befragung des KFV bestätigt: E-Scooter werden von beiden Gruppen (E-Scooter-Nutzer und -Nichtnutzer) für Fußgänger am gefährlichsten eingeschätzt. Die Konflikte im Straßenverkehr sind am häufigsten auf Unachtsamkeit und Ablenkung, Verkehrsregelmissachtungen (z.B. Fahrten auf dem Gehsteig) und unangepasste Geschwindigkeiten von E-Scooter-Fahrern zurückzuführen.
Ein weiteres Hauptproblem für Fußgänger stellt das **ungeordnete, behindernde Abstellen von E-Scootern auf öffentlichen Verkehrsflächen** dar. Grundsätzlich sind E-Scooter am Fahrbahnrand abzustellen; am Gehsteig dürfen sie nur abgestellt werden, wenn dieser breiter als 2,5m ist. Die Praxis zeigt aber auch hier vielfach ein anderes Bild. So gab in der KFV-Befragung jeder vierte befragte Fußgänger (24,2%) an, bereits einmal über einen abgestellten E-Scooter gestolpert bzw. beinahe gestolpert zu sein. Beobachtungen in der Praxis zeigen immer wieder für Fußgänger behindernd abgestellte E-Scooter (z.B. auf Blindenleitsystemen, auf Gehsteigvorziehungen). Entsprechend des 9-Punkte-E-Scooter-Sofortmaßnahmen-Programms der Stadt Wien[1], das mit April 2020 in Kraft getreten ist, werden im 7. Wiener Gemeindebezirk eigene E-Scooter-Abstellflächen markiert. Das KFV begleitet dieses Pilotprojekt mit einer Vorher-Nachher-Untersuchung.

Auf Basis der Studienergebnisse erarbeitet das KFV Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von E-Scooter-Fahrern sowie von anderen Verkehrsteilnehmern. Ziel ist u.a. die Erhöhung der Fußgängersicherheit und eine bessere und sichere Koexistenz von E-Scootern und Fußgängern.

[1]Vgl. https://www.wien.gv.at/presse/2019/12/19/hebein-e-scooter-9-sofortmassnahmen-fuer-2020-fixiert (09.03.2020)

Gut gegangen - Good Practice-Beispiele aus Österreich

Michael Schwendinger, VCÖ

Die Verkehrssicherheit für Gehende steigt mit der Anzahl der Gehenden, besagt das Konzept der „Safety in Numbers“. Doch was hindert uns, häufiger Wege zu Fuß zurück zu legen? Welche Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität gibt es in Österreich?

Nach einem kurzen Aufriss zum Thema Verkehrssicherheit und Gehen versucht der kurze Input anhand unterschiedlicher Projekte aus Österreich einen Einblick zu geben, welche unterschiedlichen Ansatzpunkte es gibt, um das Gehen schon von Kind auf und auch später im Alltag zu etablieren und zu unterstützen. Angeschnitten werden dabei zahlreiche Projekte, die im Rahmen des jährlich durchgeführten VCÖ-Mobilitätspreis eingereicht haben.



Copyright: Gut-Geh-Raum_Hirschbühl Fotografie.

COVID-19 – mehr Platz für FußgängerInnen

DI Dieter Schwab, Walk-space.at

Ein entschleunigtes Tempo, Spaziergänge im Freien und die notwendigen Besorgungen aktiv mobil – am besten zu Fuß – dies bekamen wir besonders im März dieses Jahres zu spüren. Im Zuge der Pandemiezeit wird deutlich, wie wichtig es ist, ausreichend Platz und Raum für Zufußgehende zur Verfügung zu stellen. „Pop-up Wege" für Fuß und Rad, Multifunktionsflächen und (temporäre) Begegnungszonen helfen Abstand zu halten: #Covid19Corridors Langfristig braucht es aber ein Umdenken und eine Transformation des Straßenraums.

Walk-space.at – der Österr. Verein für FußgängerInnen – initiierte daher die Aktion: #mitallensinnen zu Fuß. Unter diesem Motto soll mittels positiver Beispiele auf die Qualitäten zu Fuß hingewiesen werden. Ziel ist es die neugewonnen Interessen am Zufußgehen zu stärken sowie auf wichtige Bewegungsaspekte im Alltag hinzuweisen. Fußwege, Fußgängerzonen, Begegnungszonen, bequeme Fußwegverbindungen, Durchgänge und Wohlfühlorte, die man zu Fuß schätzt, das waren einige der zahlreichen Sujets, die via social media verbreitet wurden. Die positiven Seiten des Gehens konnten dadurch mit der Community geteilt werden. Diese Bewusstseinsaktion kann auch weiterhin unterstützt werden – auf der Projekthomepage befinden sich nähere Informationen dazu: https://www.walk-space.at/index.php/bewusstsein/mit-allen-sinnen



Öffentliche Räume, die zum Verweilen einladen und qualitätsvolle Wegenetze sowie komfortable Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln wie ÖV und Rad sind wichtige Elemente zur Förderung des Fußverkehrs. Österr. Städte und Gemeinden waren bestrebt vor allem in den Sommermonaten mehr Platz für einen angenehmeren Aufenthalt im öffentlichen Raum zu schaffen. Passt die Lage, Ausstattung und Qualität dieser „Wohlfühloasen", dann wird das neue Angebot auch gerne angenommen. Dies zeigte sich am Beispiel der Aktion #mitallensinnen zu Fuß und der „Coolen Straßen" in Wien oder am Projekt „Gürtelfrische West".



Auf internationaler Ebene gibt es Kooperationen, um Bewusstsein für mehr Platz und Raum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zur Verfügung zu stellen. Multifunktionscorridore ermöglichten bei Engstellen einen 2m Gehbereich plus 3m Multifunktionsfläche für Fuß und Rad - siehe dazu auch: #RoomToMove oder #PlatzfürMenschen Innerhalb weniger Tage war dadurch eine Umverteilung des öffentlichen Raums bzw. der Straßen möglich.

Die gegenwärtige Situation zeigt jedenfalls das Potential einer aktiven und nachhaltigen Mobilität. Nahmobilität spielt mehr denn je eine Rolle und ist verstärkt ins Bewusstsein jedes Einzelnen gerückt.

Wir haben jetzt die Gelegenheit Gewohnheiten zu verändern und qualitätsvolle Wege im Nahbereich schätzen zu lernen. Fußgängerfreundliche Infrastrukturen und die Natur bekommen immer stärkere Bedeutung – auch für eine klimaschonende Zukunft. Der Transformationsprozess für lebenswerte, gesunde Städte und Gemeinden hat begonnen. Es bleibt daher zu hoffen, dass dieser Trend fortgesetzt wird und künftig mehr Platz und Grün für alternative Mobilitätsformen in allen Bezirken, Städten und Gemeinden in Österreich angeboten werden.

Donnerstag, **15. Oktober 2020**

SESSION 3
Wirkung zwischen ge(h)bauter Umwelt und Gesundheit



MobiFit – Mobil und Fit im Kindergartenalltag

Katharina Hauer, MA, Forschung Burgenland

Autorinnen:
Katharina Hauer, MA
Magdalena Thaller-Schneider, MA

Körperliche Aktivität ist ein wesentlicher Baustein für die kindliche Entwicklung, da sie dazu dient, ein gesundes Selbstbewusstsein aufzubauen, grundlegende motorische und koordinative Fähigkeiten zu erlangen sowie die psychosoziale und kognitive Entwicklung zu fördern. Vor dem Hintergrund, dass sich gesundheitsbezogene Verhaltensweisen bereits im frühen Kindesalter manifestieren und bis ins Erwachsenenalter erhalten bleiben, ist es von besonderer Bedeutung, Bewegung und aktive Mobilität bereits im Kindergarten zu thematisieren und zu fördern.

Im Rahmen des Projektes „MobiFit" werden drei burgenländische Kindergärten dabei begleitet, mehr Bewegung und aktive Mobilität in den Kindergartenalltag zu bringen. Zentrales Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für Bewegung und aktive Mobilität im Kindergartenalltag zu verbessern, aktive Mobilität im Kindergartenumfeld zu fördern und die bewegungs- und mobilitätsbezogene Gesundheitskompetenz im Setting Kindergarten zu stärken. Dazu setzt das Projekt an mehreren Ebenen – Kinder, Elementarpädagog/innen und Eltern – an, um durch das gesamte Kindergartenumfeld ein aktives Bewegungs- und Mobilitätsverhalten zu fördern. Im Fokus stehen partizipativ geplante, zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Wissensvermittlung und -erweiterung zum Thema Bewegung und aktive Mobilität auf diesen drei Ebenen. Darüber hinaus dienen die Maßnahmen dazu, die Nutzung unterschiedlicher aktiver Mobilitätsformen im Kindergartenumfeld zu intensivieren. Insbesondere für die Elementarpädagog/innen sollen Angebote geschaffen werden, die sie bei der nachhaltigen Integration und Verankerung von aktiver Mobilität im Kindergartenalltag unterstützen. Zudem erfolgt die Vernetzung der drei Projektkindergärten, um einen Wissens- und Erfahrungsaustausch zu ermöglichen.

Das Projekt erhält im Rahmen des Projektcalls „Aktive Mobilität – gesund unterwegs!" des Fonds Gesundes Österreich eine Förderung und wird aus Mitteln des Landes Burgenland kofinanziert.

Vielfältige Vorzüge aktiver Mobilität auf Mensch und Umwelt

Kathrin Raunig, Natasa Hodzic-Srndic, AustriaTech

Das Abstract zu diesem Beitrag finden sie unter Plenarvortrag, Freitag, 15. Oktober 2020.

Positionspapier "Mobilität und Gesundheit gemeinsam innovieren"

Natasa Hodzic-Srndic, AustriaTech

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unterstützt durch die AustriaTech kooperiert mit dem Sozialministerium und dem Fonds Gesundes Österreich, um einen Vorschlag für die Integration des Themas Mobilität&Gesundheit in der neuen FTI-Strategie Mobilität zu erarbeiten (https://mobilitaetderzukunft.at/de/highlights/FTI-Strategie-Mobilitaet.php). Ziel des Prozesses ist es, ein gemeinsames Verständnis von gesellschaftlichen und forschungsbezogenen Herausforderungen zu schaffen und Handlungsoptionen für einen gemeinsamen Fachdiskurs aufzuzeigen. Um dem derzeit bestehenden Bewegungsmangel als Ursache von Gesundheitsproblemen entgegenzutreten, soll mit Hilfe von missionsorientierter Mobilitäts- und Gesundheitsforschung das Systems weiterentwickelt werden und dort unterstützen, wo FTI-Maßnahmen mittel- bis längerfristig wesentliche gesellschaftliche Lösungsansätze großes Potenzial haben.

Der Prozess umfasste dabei einen internen Workshop und einen öffentlichen Workshop am 04.März in Salzburg, an dem rund 40 ExpertInnen aus den verschiedenen Bereichen teilgenommen haben. Dabei wurde der Status-Quo kritisch reflektiert und neue Ansatzpunkte identifiziert, um vorhandenes Know-how aus den verschiedenen Fachdomänen effizienter zu vernetzen, zu nutzen und Innovationen zu mehr Nachhaltigkeit gemeinsam vorantreiben zu können. Außerdem wurde diskutiert wie ein gesundheitsförderndes Mobilitätssystem in Österreich mit Hilfe von FTI unterstützt werden kann und wie die dafür erforderliche „neue Sektorkopplung" realisiert werden kann. Die detaillierten Ergebnisse aus dem Prozess wurden in einem Positionspapier „Gesundheit und Mobilität gemeinsam innovieren" zusammengefasst.

Um das volle Potenzial aus beiden Bereichen – Mobilität und Gesundheit – ausschöpfen zu können, müssen Synergien in der Forschung und Umsetzung effizient genutzt und Innovationspfade weiterentwickelt werden. Das zentrale, sektorübergreifende Forschungsfeld bildet die „(bewegungs)aktive Mobilität". Relevante Fragestellungen und Lösungsansätze müssen im Rahmen einer multidimensionalen Betrachtung geeignete Siedlungs- und Sozialstrukturen, sowie Verkehrsmittel 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.

Neben den mobilitätsrelevanten Aspekten der Gesundheitsförderung sollen inklusive Mobilitätslösungen für Bevölkerungsgruppen mit Behinderungen oder spezifischen Krankheitsbildern (z.B.: Demenz) und ihre Effekte im Zusammenhang mit demographische Veränderungen (Inklusion, Sicherheit etc.) ebenso wie neue Mobilitätsservices zur Versorgung mit Gesundheitsdienstleistungen (Pflege, Logistik etc.) oder die Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen behandelt werden. Auch die Datenlage zu Gesundheit und Mobilität im Sinne von „Bewegung" ist in Österreich lückenhaft bzw. fragmentiert und erfordert eine verstärkte Abstimmung der Erhebungen und der Methodik. Zur Unterstützung der erforderlichen interdisziplinären Zusammenarbeit muss die Entwicklung einer gemeinsamen Sprache und eines gegenseitigen Verständnisses (z.B. Begrifflichkeiten) ebenso gefördert werden wie die Entwicklung gemeinsamer Methoden und übergreifender Standards bzw. Definitionen. Eine wesentliche Rolle spielen auch Multiplikatorinnen und Multiplikatoren und sollten verstärkt in die Forschungsprojekte integriert werden (z.B. Ärztinnen und Ärzte, etc.).

Durch FTI muss der Blick auf den volkwirtschaftlichen Nutzen gerichtet und durch die frühzeitige Einbindung von Akteurinnen und Akteuren aus der Wirtschaft sollen gleichzeitig Marktkräfte mobilisiert werden. Neue (sektorübergreifende) Geschäftsmodelle im Zusammenhang mit innovativen Lösungen zur Erreichung gesellschaftlicher Zielsetzungen müssen Forschungsgegenstand sein (gemeinsame Geschäftsmodelle schaffen). Um eine konsistenten Förderlandschaft zu schaffen ist es wichtig die verschiedenen Förderinitiativen aufeinander abzustimmen. Das sind nur einige Beispiele der vielfältigen Workshop-Ergebnisse.

Projekt „Alltagsradfahren“

Mag.ª Conny Wernitznig, MSc., Leader-Region Mühlviertler Kernland

Die Leader-Regionen Mühlviertler Kernland, Vöckla-Ager und Eferdinger Land sind Partnerregionen im transnationalen Kooperationsprojekt „Alltagsradfahren“. Die perfekte Partnerregion konnte in der Fahrradvorzeigestadt Groningen in den Niederlanden gefunden werden.

Ziele des Projektes:

- Erfahrungsaustausch zwischen Österreich und den Niederlanden. Hereinholen der Expertise einer erfahrenen Region zum Thema Alltagsradwege
- Angebot an Knowhow unserer Regionen in den Bereichen touristische Radwege, E-Mobilität,…

Die erste Exkursion im Zuge des Projektes fand Anfang Oktober 2019 statt. Eine Delegation von 25 interessierten OberösterreicherInnen nutzte drei Tage lang die Möglichkeit, die Radfahrkultur der Niederländer hautnah zu erleben.
Die Niederlande sind hinsichtlich Radverkehr ein Musterschüler. Für 36 Prozent der NiederländerInnen ist das Fahrrad das am meisten benutzte Verkehrsmittel (VCÖ 2015), in unserer Region liegt der Anteil bei bescheidenen 3,6 Prozent (Verkehrserhebung Land OÖ 2012). In der Stadt Groningen beträgt der der Anteil an Radfahrern am Verkehr sogar rekordverdächtige 60 Prozent!
Ziel der Exkursion war es, von den Besten zu lernen und neue Ideen und Inspirationen zur Verbesserung der Fahrradsituation in unserer Region zu bekommen. Beispiele dafür wurden viele geboten: von Bicycle Highways (Fahrrad-Autobahnen), welche als äußerst großzügige Fahrradwege die RadfahrInnen in die Stadt leiten, über Park & Ride-Anlagen für Fahrräder mit smarten Fahrradboxen. Ein einfaches Mittel, um den Fahrradverkehr aufzuwerten ist beispielsweise das „Alle-Grün“-System in der Stadt Groningen. „Alle-Grün“ bedeutet, dass auf einer Ampelkreuzung alle Autos Rot haben, während alle RadfahrerInnen und FußgängerInnen Grün haben.
Diese ganz spezielle Fahrradkultur war auch bei Kindern schon zu beobachten. Bereits die Kleinsten werden in Lastenfahrrädern durch die Gegend chauffiert, in der Mittelschule gehören mit dem Fahrrad zurückgelegte Schulwege von bis zu 20 Kilometern (in eine Richtung) zu jeder Jahreszeit zur Tagesordnung.
Der Gegenbesuch der Niedlerlande wurde aufgrund der Coronakrise bis auf weiteres verschoben und soll voraussichtlich im Herbst 2020 nachgeholt werden.
Erkenntnisse der Exkursion können jetzt in unserer Region angewendet werden. Die Menschen steigen immer mehr auf E-Bikes um, wodurch sich die Nutzungsmöglichkeiten, gerade bei uns im hügeligen Mühlviertel, enorm ausweiten. Voraussetzung dafür ist natürlich, dass in die notwendige Infrastruktur investiert wird und da kann Österreich noch viel von den Niederlanden lernen.





Burgenland geht – Ge(h)sundheitsprojekt

DI[in] Irene Schrenk, Klimabündnis Österreich, via Videobotschaft



Die drei burgenländischen Klimabündnis-Gemeinden Eisenstadt, Neufeld/Leitha und Parndorf haben eine Gemeinsamkeit: sie wollen das **Zu-Fuß-Gehen fördern**. Ziel dieses FGÖ-Projekts ist es die breite Bevölkerung zu erreichen und die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens aufzuzeigen, zu motivieren mitzumachen und dadurch vermehrt Alltagswege zu Fuß zu bewältigen.

Klimaschutz, Gesundheitsaspekte und Mobilität verbünden sich um volkswirtschaftliche und individuelle Vorteile zu verbinden und Win-Win-Siutationen zu generieren.

Egal ob jung oder alt, sportlich oder gechillt, ALLE dürfen und sollen mitmachen. Das gemeinsame Ziel: gesünder zu leben, mehr Alltagsbewegung und Spaß an der Alltagbewegung zu haben und weniger Umweltbelastungen zu erzeugen.

Dazu werden eine Vielzahl an Aktionen und Aktivitäten entwickelt, die Step by Step umgesetzt werden.

Parallel dazu werden **Strukturen aufgebaut**, dass in der kommunalen Verwaltung und Politik das Zu-Fuß-Gehen besser etabliert wird. Aktuell werden **FußgeherInnenbeauftragte ausgebildet**, die künftig bei allen kommunalen Entscheidungen die Aspekte für ein komfortables Fußgängernetz beachten.

Langfristig sollen die drei Gemeinden österreichweit **Vorreiter in allen Fragen der Fußgängermobilität** werden. Ein Good-Practice-Beispiel, das Nachahmer sucht!

weiterführende Links:

https://www.klimabuendnis.at/eisenstadt

http://www.neufeld-leitha.at/de/

http://www.gemeinde-parndorf.at/



Donnerstag, **15. Oktober 2020**

WALK-SHOPS

1 „Brauhaus Trail“

Katharina Rotschne, Stradtmarketing

2 Begegnungszone Freistadt Altstadt

Mag. Florian Riegler, Stadtamtsleiter Freistadt

3 Regionale Exkursion LINZ

Neugestaltung, Hauptplatz, Begegnungszonen, südliche Landstraße

DI Jakob Gruber, Klaus Anzinger, Magistrat der Landesauptstadt Linz



WISSENSWERTES & ANHANG



UNTERSTÜTZEN

Gut zu Fuß in der Mobilitätskette

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



#fairspace

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:**_____€

»FUSSGÄNGERCHECK«
FÜR STÄDTE & GEMEINDEN

Warum ein «Fußgänger-Check»

Wer zu Fuß unterwegs ist, ärgert sich über unnötige Schwachstellen und Engpässe des Wegnetzes: Hier wird das Trottoir durch parkierte Autos verstellt, dieser Übergang über eine stark befahrene Strasse ist nicht sicher und dort zeigt ein Trampelpfad, dass für eine viel begangene Route eine Verbindung fehlt.
Mit dem «Fußgänger-Check» sollen im Sinne einer Qualitätssicherung die Schwachstellen des Fußwegnetzes aufgespürt werden und im Rahmen der Umsetzungsmöglichkeiten erste Maßnahmen vorgeschlagen werden – ein Kurzkonzept im Sinne der Eruierung von Potentialen erfolgen.

.

Ein Instrument für ein besseres Fußwegnetz

Ziel dieses Verfahrens ist, die Schwachstellen des Fußwegnetzes zu erkennen und Verbesserungsvorschläge anzuregen. Herzstück des Vorgehens ist eine gemeinsame Begehung bei der die Stärken und Mängel im Wegenetz erfasst werden.

- erste Erkenntnisse können rasch und kostengünstig erfasst werden
- Personen aus unterschiedlichen Bevölkerungsschichten, welche das Gebiet täglich als FußgängerInnen kennen mit ihren Erfahrungen einbeziehen.
- Einbeziehung der zuständigen Stellen - unkomplizierte Lösungsfindung schon vor Ort - standardisiertes Vorgehen - kostengünstige Durchführung.
- Der «Fußgänger-Check» kann lokales Wissen der FußgängerInnen mit verantwortlichen Behörden zusammen bringen und schafft so den Rahmen für einen Dialog.

Ziele

- Vermittlung vertiefter Informationen über die konkreten Bedürfnisse von FußgängerInnen vor Ort
- Erhebung von Schwachstellen / Potentialen im Fußwegnetz
- Vorschläge zur Verbesserung von Problemstellen
- Rasche Umsetzbarkeit / erster Resultate
- Geringer finanzieller und personeller Aufwand
- Umsetzbare Maßnahmen haben Priorität
- Ergebinsprotokoll: kurz-, mittel, langfristige Maßnahmenbündel



Was beinhaltet der Fußgängercheck (Ablauf, Themen, etc.)

Der Fußgänger-Check wird innerhalb eines halben Tages bis zu 2 Tagen – je nach Gebietsgröße – durchgeführt, enthält je nach Umfang Beobachtungen, Fußgängernetzanalysen, jedenfalls das Abholen des lokalen Wissens in gemeinsamen „Audits“ mit einzelnen Bevölkerungsgruppen – zumeist Kinder / Jugendliche / Ältere Menschen. Komfortfragen und Sicherheitsaspekte für FußgängerInn stehen im Mittelpunkt.

Nach einer Einführung zu den wichtigsten Zielen des Fuß-checks werden in einem ersten Teil die Wohlfühlorte und Stolpersteine gemeinsam in der Gemeinde ermittelt.

Vorbereitung Audit: Die Schwachstellen im Fußwegnetz werden abgefragt und protokolliert. Gemeinsam mit den Anwesenden wird eine Route / der Schwerpunkt für eine Begehung festgelegt.
AUDIT: In einem zweiten Teil werden im Rahmen einer Besichtigung vor Ort die bedeutsamen Punkte im Fußgängernetz gemeinsam besichtigt. Gewünschte Aufenthaltsorte, Fußgängerbedürfnisse und –qualitäten, als auch bislang vorherrschende Stolpersteine werden direkt im Straßenraum besprochen. Gegebenenfalls können gemeinsam entwickelte Lösungsvorschläge gleich vor Ort festgehalten werden. Ein abschließendes Protokoll hält sämtliche Ergebnisse des Fußgängerchecks (mit den jeweiligen Zielgruppen) bzw. des Audits fest.

Beim FußgängerInnencheck geht es beispielsweise um die Fragen:



Bestehen direkte Wegverbindungen?
Welche Verbindungen sind unterbrochen?



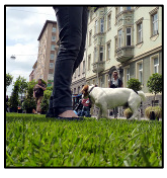
Wie komfortable sind die Kreuzungsbereiche?
Sind die Grünzeiten ausreichend?
Können Blickbeziehungen zum MIV hergestellt werden?



Sind die Wege frei von Behinderungen?
Gibt es genug Platz für den Fußverkehr?
Kommen die zu Fuß Gehenden einander in die Quere?



Können Sie die Straße am gewünschten Ort sicher queren?
Müssen sie dazu lange warten?



Werden Umfeldqualitäten beachtet, ist das Umfeld ansprechend gestaltet?
Besteht ein gehfreundlicher Belag?
Sind die Fußwege gut erhalten?



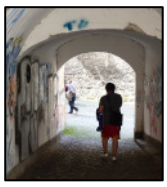
Regen die Bedingungen Sie zum Gehen an?
Ist das Gehen erfreulich?



Ist das Fußwegnetz für alle zugänglich?
Gibt es Rastmöglichkeiten (Sitzbänke,…)?
Können sich Kinder und Jugendliche frei bewegen?
Ist ausreichend Sicherheit gewährleistet?



Fühlen Sie sich im Verkehr sicher?
Wird zu schnell gefahren?
Fühlen Sie sich bedroht?



Wie sind die Bedingungen nachts?
Gibt es subjektive Angst-Orte?



Gibt es Aufenthaltsqualitäten im Haltestellenbereich?
Ist die Haltestelle witterungsgeschützt?

Output des Fußgängerchecks

Der Output ist eine Auditprotokoll in welchem die wichtigen Ergebnisse der gemeinsamen Begehung festgehalten werden – gegebenenfalls dazu planliche Verortungen.

Als Ausblick für ein mögliches Detailkonzept werden die nächsten möglichen Schritte (kurz-, mitttel- und langfristig) für die Umsetzung – in Abstimmung mit der Gemeinde / Stadt - genannt und in einem Bericht aufgelistet (entspricht auch der Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen).
Berücksichtigung finden v.a. Umsetzungsaspekte auf lokaler Ebene!

Der Aufwand und die Kosten

Je nach Gebietsgröße / Gemeindegröße / Themenvielfalt und Beobachtungsdichte:

Tagespauschale (ohne Anreisekosten):

€ 790,– für Mitgliedsgemeinden,

€ 880,– für Nichtmitgliedsgemeinden (zur Abdeckung der Selbstkosten, enthält keine USt).

Eine Halbtagespauschale für eine reine Erstbegehung ohne Bericht ist in jedem Fall zu verrechnen.

Sie haben Interesse an einem Pilotprojekt / Schnellcheck?

Kontakt: www.walk-space.at | office@walk-space.at | Tel.: ++43/69912375441

Infos auch unter: http://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck

DI Dieter Schwab











XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020

„Gut zu Fuß daheim und für die Gäste“
Salzhof, Freistadt, OÖ

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 06.11.2020 an: konferenz@walk-space.at.

FEEDBACK:

Zur nächsten Konferenz wünsche ich mir für das Thema:

Mobilität:
Technologie:
Bewegung/Gesundheit:
Tourismus:
Sonstiges:

Wie hat Ihnen die Konferenz insgesamt gefallen? Stimmungsbarometer:

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

Haben Sie weitere Wünsche / Anregungen / Anmerkungen?

Tagungsdokumentation auf CD

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

Kosten: Euro 95 ,- bzw. Euro 80,- für Vereinsmitglieder exkl. Zusendung

DOKU-CD:	**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 Doku-CD)

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:

Österreichischer Städtebund · Land Oberösterreich · Freistadt 2020 · Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie · klimaaktiv mobil · OPEN NETWORKS · Bundesministerium Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz · Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich · Gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich Gesundheit Österreich GmbH

Projekt gefördert durch das BMK, Abteilung Saubere Mobilität
Projekt gefördert aus den Mitteln des Fonds Gesundes Österreich

Kontakt:
DIin Martina Strasser, Walk-space.at - Der Österreichische Verein für FußgängerInnen
konferenz@walk-space.at

XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020
Tagungsbeiträge auf CD

Unter dem Motto: **„Gut zu Fuß daheim und für die Gäste"** fand die XIV. Fachkonferenz für FußgängerInnen am 14. und 15. Oktober 2020 in Freistadt statt. Freigegebene Beiträge & Präsentationen aus den Workshops und dem Plenum, sowie alle Abstracts befinden sich kompakt auf einer CD.



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

- Klimawandel, Stadtentwicklung und Mobilität
- Mobilität der Zukunft
- 5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich
- neue Konzepte & Strategien, Begegnungszonen im historischen Ambiente
- Verkehrssicherheit, Schulstraßen, COVID-19, Vision Zero für FußgängerInnen
- Wirkung zwischen ge(h)bauter Umwelt und Gesundheit

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:

Freistadt - eine Stadt im besten Alter; *Mag.ª E. Teufer, Bürgermeisterin Freistadt*
Aktiv mobil in OÖ - das Angebot des Regionalen Mobilitätsmanagements; *H. Zamut, MSc, Regionalmanagement OÖ*
Fußverkehr durch verkehrs- und energiesparsame Siedlungsstrukturen fördern; Dipl.phil. *P. Regli, Fussverkehr Schweiz*
Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Klimas; *em. Univ.Prof.in Dr.in H. Kromp-Kolb, BOKU-Wien*
Bundesförderungen für Maßnahmen im Fußverkehr in der Schweiz; *DI D. Moosbrugger, Rosinak & Partner*
5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich - Broschüre; *DI R. Thaler / DI W. Thalhammer, BMK, Abt. Saubere Mobilität*
Fußgängerfreundliche Qualitäten in der Nachbarschaft; *DI Dr. H. Frey, TU-Wien*
Rahmenbedingungen für Bewegung im Wohnumfeld und Quartier verbessern; *P. Regli, Fussverkehr Schweiz*
Vielfältige Vorzüge aktiver Mobilität auf Mensch und Umwelt; *K. Raunig, BA BA, DIin N. Hodzic-Srndic, AustriaTech*

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: Zusammenspiel Klimawandel, Stadtentwicklung und Mobilität

Zukunftsorientierte Verkehrsinfrastrukturprojekte; *Mag. F. Riegler, Stadtamtsleiter Freistadt*

Umweltfreundliche Mobilitätsgarantie: Gut zu Fuß - mit und für die Gäste; *K. Mentil, ÖAR GmbH, Management Alpine Pearls*

Fußverkehrsachsen für BürgerInnen und Gäste; *B. Herzog-Schlagk, Fuss e.V. (D)*

Die Mobilitätswende als Thema der Energieraumplanung; *Prof. G. Stöglehner, BOKU Wien*

Workshop B: Neue Konzepte & Strategien, Begegnungzonen im historischen Ambiente

Begegnen in Freistadt; *Stadträtin Mag.ª (FH) S. Seifried, Stadt Freistadt*

SUPERBE – Superblockpotenziale für Wien; *DI U. Leth, TU-Wien*

Begegnungszonen in Oberösterreich - aus der Sicht eines Sachverständigen; *Ing. DI (FH) M. Breitenthaller, Land Oberösterreich*

Masterplan Gehen Salzburg; *M. Schwifcz, MSc, STADT:SALZBURG, Amt für Stadtplanung und Verkehr*

Cuulbox - von der Durchzugsstraße zum städtischen Boulevard; *DI M. Szeiler, con.sens verkehrsplanung; DI R. Luger, 3:0 Landschaftsarchitektur*

Begegnungszone Bahnhof Rankweil und Zentrum Lustenau- Schulstraße; *Mag. A. Kuhn, Besch und Partner KG*

Workshop C: 5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich

Masterplan Gehen in Österreich – Begrüßung, Neues aus den Arbeitsgruppen; *Ing. H. Heinfellner BSc., Umweltbundesamt / DI W. Thalhammer, BMK*

Broschüre 5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich; *DIin A. Angelini, Umweltbundesamt*

Coole Straßen für Wien - Die Straße als verlängertes Wohnzimmer; *DIin P. Jens, MSc, Mobilitätsagentur Wien*

Der Mobilitätsrat in Freistadt; *H. Zamut, MSc, Regionalmanagement OÖ*

Was können Gemeinden und Städte in Österreich tun?; *DI S. Müllehner, Walk-space.at*

Session 1: Mobilität der Zukunft: neue Technologien, Digitalisierung, urbane Services & Dienstleistungen

MELINDA – innovative Mobilitätsangebote in den Alpen; *F. Maurer, MA, FH Vorarlberg / DIin N. Spiegel, Austriatech*

Zukunftsfitte E-Mobilität im Wohnquartier - Forschungsprojekt „Urcharge“; *G. Mayrhofer, LINZ STROM*

„Pop-up Piazza“ - die Rückeroberung der Straße für Menschen; *DI K. Reiter, S. Oberrauter, Bsc., FGM*

Tac | Mob - Interventionen für eine neue Mobilitätskultur; *Proj.Ass. DIin L. Dörrzapf, TU-Wien, Verkehrssystemplanung*

PoviMob - Potentiale virtueller Mobilität; *Ing. H. Heinfellner BSc., Umweltbundesamt*

Session 2: Verkehrssicherheit, Schulstraßen, COVID-19, Vision Zero für FußgängerInnen

Wiener Schulstraßen – Bewegt-gesund und sicher zur Schule; *DI J. Holländer, Mobilitätsagentur Wien; DIin S. Nenkova-Bruntsch, Rosinak & Partner*

Gut gegangen - Good Practice-Beispiele aus Österreich; *M. Schwendinger, VCÖ*

COVID-19 – mehr Platz für FußgängerInnen; *DI D. Schwab, Walk-space.at*

Session 3: Wirkung zwischen ge(h)bauter Umwelt und Gesundheit

MobiFit – Mobil und Fit im Kindergartenalltag; *K. Hauer, MA, Forschung Burgenland*

Vielfältige Vorzüge aktiver Mobilität auf Mensch und Umwelt; *K. Raunig, BA BA, DIin N. Hodzic-Srndic, AustriaTech*

Positionspapier „Mobilität und Gesundheit gemeinsam innovieren“; *DIin N. Hodzic-Srndic, AustriaTech*

Projekt „Alltagsradfahren“; *Mag.ª C. Wernitznig, MSc., Leader-Region Mühlviertler Kernland*

Speed-Dating Projekte: (Auszug)

CHANGE! - Mobilitätswende in den Köpfen, Transitionsprozesse nutzerorientiert managen; *DI Dr. H. Frey, TU-Wien*

Klimacheck: Straßenräume klimafit gestalten; *DIin M. Kirchner, MK Landschaftsarchitektur*

Klimarelevante Neugestaltung des Residenzplatzes in Salzburg; *Arch. DI E. Widmann*

A Digital Tourism Management Strategy for the 21st Century; *A. Nash, MSc Meng MCP, FH St. Pölten University of Applied Science*

Neue Fördermöglichkeiten für aktive Mobilität; *DIin A. König, komobile Gmunden, klimaaktiv mobil*

DenkSportWeg; *Mag. C. Lunger, motasdesign*

„Die Bewegte Apotheke“; *C. Wall, MA, Wiener Gesundheitsförderung – WiG*

Personenstromerfassung mit WLAN-Sensoren; *A. Graser MSc, DI P. Widhalm, AIT*

Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität mittels Nudging im Straßenverkehr; *R. Preißler, Carpacity*

Sommerstraßen / Nachbarschaftstraßen in München; *Dipl.-G. P. Bickelbacher, Stadtrat München (D)*

Leitfaden „Orte Bewegen Generationen“; *P. Wielender, BA, MPH, Gesundheitsfonds Steiermark*

„Sicher bewegt. Aktiv bewegt.“ - Alltagsbewegung in der Gemeinde fördern; *Mag.ª B. Appelt, SPES Zukunftsakademie*

Die 4. Dimension – der Mensch im Fokus - Visionäre Straßenraumgestaltung; *DI G. Reschreiter, Stadt Wien, MA28*

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

Flächenkonto Donau-Böhmerwald

Regionales Umfeld: In unserer Region geht der Bevölkerungszuwachs einer Gemeinde mit der Schrumpfung einer anderen Gemeinde einher. Eine gemeindeübergreifende oder sogar regionsweite Abstimmung über Leerstand, erwartete Bevölkerungsentwicklungen und Baulandreserven könnten hier zu effizienteren und somit geringeren Infrastrukturkosten in der Errichtung und Erhaltung führen.

Dzt. Situation: Den Gemeinden wird hinsichtlich der Raumplanung vieles abverlangt. Sie sichern räumliche Entwicklungsmöglichkeiten, sorgen für sozial gerechte Lebensverhältnisse und kulturelle Entfaltung, achten auf das Vermeiden von Zersiedelung und haben gleichzeitig den Naturhaushalt im Blick. Komplex ist räumliche Planung durch die Tatsache, dass sie immer in ein breites Akteursfeld eingebettet ist, sowie von externen Faktoren beeinflusst wird. Die Qualität der Planung und das Erreichen der Ziele sind nicht nur von der Gemeindeverwaltung und Politik, sondern auch von den Interessen der Akteure abhängig.

Die Idee: Um innerhalb der Region eine gemeinsame Vorgangsweise zu finden, wird im Rahmen des „Flächenkontos" die Relevanz dieses Themas anhand dieser Grafiken sichtbar gemacht. Folglich werden für die Siedlungsentwicklung relevenate Informationen (Baulandreserven, ...) in der Region erhoben und für lokale VertreterInnen und Interessierte zur Verfügung gestellt.

Herausforderung

Unsere Lösungen
um Planungsziele zu erreichen

- Masterplanung
- Wettbewerb
- Vertragsraumordnung
- Fördermodell alter Bausubstanzen

641 Mio. Euro infrastrukturelle Investitionen wurden getätigt

Einwohnerzahl verdoppeln?

102 m² unbebautes Bauland pro Person
(Quelle: Umweltbundesamt)

560 ha
Bauland in der Region unbebaut
(eigene Berechnung, Daten von Umweltbundesamt)

Das sind **833** Fußballfelder

135 Mio.
Euro in der Region in unbebautes Bauland investiert
(eigene Berechnung, Daten von ÖIR)

1.100 Beschäftigte im Handel oder **5000** gewerbliche Arbeitsplätze?
oder ?

2,2 Hektar pro Tag Flächeninanspruchnahme in Oberösterreich
(Quelle: Umweltbundesamt)
3 x

Wo wohne ich und **wie** möchte ich wohnen?
oder

Pro Person **2500 Euro** Erschließungskosten für unbebautes Bauland
(eigene Berechnung, Daten von ÖIR)

3 Mrd. Euro beträgt der Wert aller Flächen in der Region
(eigene Berechnung, Daten von Umweltbundesamt)

100 Laufmeter Erschließungsstraße kosten **121.000 Euro**
(Quelle: ÖIR)

500 Euro
pro Jahr Aufwand für Erhaltung 1000 m² Parzelle (Quelle: ÖIR)

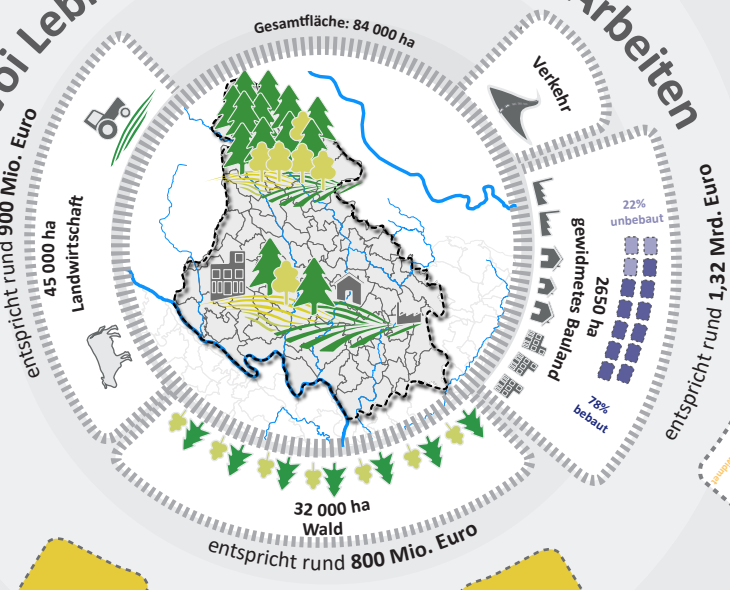
3 %
der Flächen sind so viel Wert wie die restlichen **97 %**
(eigene Berechnung)
3 % 97 %

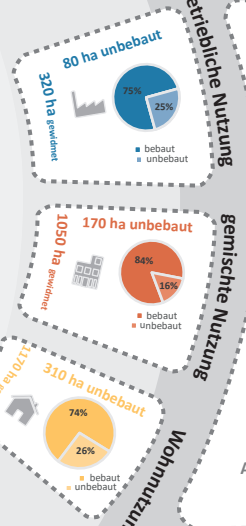
Unbebautes Bauland im Wert von rund **300 Mio. Euro** in der Region
(eigene Berechnung, Daten von Umweltbundesamt)

In **200 Jahren** keine landwirtschaftlichen Flächen mehr
(Quelle: Umweltbundesamt)

Voi Lebm - Wohnen, Leben und Arbeiten

in unserer Region





Alle BewohnerInnen der REGION könnten mittels verdichteten Flachbau in den bestehenden Baulandreserven nochmals Platz finden.
(eigene Berechnung)

Kosten für Mobilität von Kindergarten- und Schulkindern oder für „Essen auf Rädern“ sind in stark zersiedelten Gebieten 11 Mal so hoch.
(Quelle: Land OÖ)

Kompakte Siedlungsstrukturen reduzieren Kosten um das zwei- bis dreifache bei gleichbleibender Lebensqualität.
(Quelle: Land OÖ)

Sanierungsbedürftige Gebäude in der Region verursachen Kosten. Die Nutzung einer leerstehenden Bausubstanz bringt Ersparnisse von rund 24 400 Euro.
(eigene Berechnung)

Internorm hat noch 7-mal Platz

Derzeit ist eine Fläche von rund 80 Hektar Betriebsbaugebiet unbebaut. Dies entspricht einer Fläche von 114 Fußballfeldern oder rund sieben mal die Fläche der Firma Internorm in Sarleinsbach. Diese Fläche könnte rund 5000 Angestellte beheimaten.

Leistungsfähige Infrastruktur

Betriebe benötigen eine leistungsfähige Infrastruktur (Glasfaser, ...) und Erweiterungsflächen in der Nachbarschaft. Um betriebliche zu fördern, sind Masterplanungen wichtig. Gewerbe- und Handelsflächen können gezielt entwickelt und frühzeitig gesichert werden.

Würden sich an den unbebauten Betriebsstandorten Logistikunternehmen ansiedeln, würden rund 1.100 Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden.

Internorm hat eine Flächenausnutzung von 160 m²/ Angestellte(n). Leripa kommt auf rund 190 m². Logistikunternehmen weisen eine Dichte von rund 700 m²/ Angestellte(n) auf.

668 Fußballfelder unbebaut

Trotz 480 ha Baulandreserven für Wohnzwecke werden in der Region weiters neue Flächen erschlossen. Zentrumsnahe unbebaute Flächen sind gut geeignet aber nicht verfügbar. Folge sind Zersiedelung, lange Fußwege in Siedlungsrandlage, Abhängigkeit an den PKW und hohe Infrastrukturkosten, die von der Allgemeinheit getragen werden.

Attraktive Orte und Nachbarschaften bauen

In unserer Region geht der Bevölkerungszuwachs einer Gemeinde mit der Schrumpfung einer anderen Gemeinde einher. Leerstand im Ort A ist die Folge. Ort B muss neue Flächen erschließen. Das Inwertsetzen leerstehender Bausubstanzen führt zu: kompakten Siedlungsstrukturen, kurzen Wegen für Kindergarten, Schule, Arzt und Freizeit, Einsparung von aufwändigen Infrastrukturkosten und dem Erhalt wertvoller Böden für die landwirtschaftliche Produktion.

Die Erschließung eines Einfamilienhauses kostet rund 24.200 Euro.
(Quelle: ÖIR)

Die Eigentümer zahlen rund 20 % der Infrastrukturkosten. 80 % werden kommunal aufgebracht.
(eigene Berechnung)

Eine unbebaute Parzelle verursacht Kosten von 500 Euro jährlich (Quelle: ÖIR). Dies entspricht rund 2 Mio. Euro im Jahr in der Region. Rund die Hälfte davon wird von den Eigentümern bezahlt.

Masterplanung

Der Masterplan ist darauf angelegt, alle für die räumliche Planung wichtigen Aspekte zu berücksichtigen. Fragen zu Erschließung, Baukubaturen, Ver- und Entsorgung, Verringerung von Emissionen sowie die Beziehung zu benachbarten Grundstücken und Erweiterungsmöglichkeiten werden konzeptiv in einem definierten Planungsgebiet bearbeitet.

Wettbewerb

Dient der Erarbeitung von mehreren Lösungsvorschlägen klar umschriebener Aufgaben.
Vorbereitung von Auslobungsunterlagen und die Durchführung bedürfen einer professionellen Begleitung. Durch den Diskurs verschiedener Umsetzungsvarianten kann die Jury eine breit getragene Entscheidung treffen.

Vertragsraumordnung

Die klassischen Instrumente der Raumplanung stoßen oftmals an ihre Grenzen. Mithilfe der Vertragsraumordnung können auf privatrechtlicher Ebene zielgerichtete Vereinbarungen mit Privatvpersonen getroffen werden.

Vertragstypen:
- Verwendungsvertrag
- Überlassungsvertrag
- Aufschließungsvertrag
- Planungskostenvertrag
- Entwicklungsvereinbarung

Fördermodell alter Bausubstanzen

Der Leerstand alter Gebäude stellt nicht nur für die EigentümerInnen eine Belastung dar, sondern verursacht hohe Infrastrukturkosten, die von der Allgemeinheit getragen werden. Ein Fördermodell zur Sanierung dieser Gebäude würde zum einen kommunale Ausgaben verringern und zum anderen einen Beitrag zu einem attraktiven Ortsbild leisten.

Das „Flächenkonto Donau-Böhmerwald“ gefällt mir ...



Bgm. Steininger Markus
Gemeinde Nebelberg

..., weil im regionalen Kontext räumliche Planungen zielgerichteter und transparenter möglich werden.



Bgm. Bramel Roland
Gemeinde Sarleinsbach

..., weil dadurch ein Erfahrungsaustausch über verschiedene Vorgehensweisen der Ortsplanung ermöglicht wird.



Bgm. Kobler Heinz
Gemeinde Arnreit

..., weil durch eine sich verändernde Gesellschaft und deren Anforderungen das Kirchturmdenken nicht mehr zukunftsfähig ist. Eine regional abgestimmtes Flächenkonto ist somit sinnvoll.



Bgm. Bogner Thomas
Gemeinde Öpping

..., weil ein räumliches Leitbild als „Kompass“ die Einzelentscheidungen erleichtert und widersinnige Konkurrenz zwischen Orten reduziert werden kann.



Bgm. Wögerbauer Josef
Gemeinde Niederkappel

..., weil sich die individuellen Stärken innerhalb der Region ergänzen und somit jeder profitieren kann.

Wir sind zu finden unter:
www.donau-boehmerwald.info

Regionalentwicklungsverein Donau-Böhmerwald

MIT UNTERSTÜTZUNG VON BUND, LAND UND EUROPÄISCHER UNION
LE 14-20

Fußwegekarte
Neustift am Walde – Salmannsdorf

erarbeitet vom

KULTURINITIATIVE NEUSTIFT / SALMANNSDORF



in Kooperation mit dem

DÖBLINGER HEIMAT-KREIS

© 2018

www.döbling.com

SALMANNSDORF

NEUSTIFT am Walde

NEUSTIFT am Walde

Zierleiten

Neuberg
418m

Dreimarkstein
454 m

Hackenberg
306m

Michaelerberg
387m

Dorotheer Wald

Grüass Di a Gott Wirt, Fischerhaus
Hermannskogel, Jägerwiese,
Am Himmel, Cobenzl

Grüass Di a Gott Wirt

Holzknechtweg,
Jägerwiese,
Hermannskogel,
Habsburgwarte

Spiessbach

Höhenstraße

Dreimarkstein

Häuserl am Roan

43A Dreimarksteinwiese

alter Wasserturm

Wasserbehälter

Salmannsdorfer Höhe

Häuserl am Stoan

Zierleitengasse

Krottenbach (Saugraben)

Hameau, Exelberg, Rotes Kreuz, Sophienalpe

Waldandacht

Waldrandweg

Salmannsdorfer Straße

American International School Sportanlage

A. I. S.

Maulbertschgasse

Sulzweg

Keylwerthgasse

Kleingartenanlage Hügelwiese

Kleeblattweg

Promenadeweg

Sommer-haidenweg

Ludwig-Gruber-Denkmal

Quellengraben

Kräuterbach

Tiefen-wiese

Michaelerwald

Neuwaldegg

Geroldsbank, Pötzleinsdorfer Schlosspark, Pötzleinsdorf 41

Hameaustraße

35A Salmannsdorf

Volksschule

Celtesgasse

Holstädtengasse

Trotlisch-Wasser

Michaelerwaldweg

Peter-Altenberg-Gasse

Karl-Mader-Weg

Cilli-Löwinger-Weg

Gruberweg

Gerhard-Wolff-Weg

Ludwig-Gruber-Weg

Neustift am Walde

Fuhrgasse

Reumannstraße

Sillerstraße

Kleingartenanlage Sommerhaide

Reumannplatzerl

Retentionsbecken

Dr.-Schreber-Weg

Neustifter Friedhof

1.Tor

2.Tor

3.Tor

Pötzleinsdorfer Höhe

Palletzallee

Ottinger-wiese

Heinz-Holecek-Platz

Sommerhaidenweg

Rathstraße

Neustift, Agnesgasse

Mitterwurzergasse

Wendelstattweg

Mariensäule

Miestinger Wiese

Salmannsdorfer Höhe

Uferweg

Haslecksteig

Zierleitengasse

Agnesgasse

Ähren-grubenweg

Baaderwiesenweg

Kleingartenanlage Hackenberg

Hackenbergweg

Am Neustiftblick

Wasserschloßweg

Wasserbehälter

Krottenbachstraße

Zuckerkandlgasse

Kleingartenverein Hackenberg

Strehlgasse

Starkfriedg.

Khevenhüllenstr.

Arbes- od. Erbsenbach

445

Sieveringer Str.

Sieveringer Straße

Kleingartenanlage Vogelsang

0 50 100 200 300 400 500m

Maßstab 1:5000

Legende auf Rückseite des Folders

Die Initiative
10.000 Schritte – Weg
Neustift am Walde/Salmannsdorf

ist ein Projekt der österreichischen Akademie für Gesundheitsförderung in Kooperation mit der Apotheke zur Guten Hoffnung und den Döblinger Allgemeinmedizinerinnen. Geführt von der Dorfkrankenschwester und Smoveytrainerin führt der Rundweg 5,3 km durch idyllische Weingärten, vorbei an der Reblaus, zurück zum Ausgangspunkt.

Unterwegs werden bei verschiedenen Stationen Übungen zur Kräftigung der Muskulatur, Verbesserung der Koordination und des Gleichgewichtssinnes, sowie Lockerungsübungen eingebaut.

Der Spaß kommt dabei natürlich auch nicht zu kurz!



Erleben Sie eine richtige „Runderneuerung“!
Tun Sie aktiv etwas für Ihre Gesundheit und machen Sie mit!
Jeden Donnerstag Start14.00Uhr,
Treffpunkt vor der „Apotheke zur guten Hoffnung“,
Rathstrasse 16, 1190 Wien.
Anmeldungen unter 0664/40 45 049
DGKP Karin Dieguez Ledea MSc
Präsidentin Ö-Akademie für Gesundheitsförderung

Die **KULTURINITIATIVE NEUSTIFT /SALMANNSDORF** sieht die **Lebensqualität der Bewohner - auch jener der nachkommenden Generationen – beeinträchtigt,** will die **Bedürfnisse der Bewohner** von **Neustift am Walde und Salmannsdorf** erfassen und vertreten, fühlt sich **kompetent,** bei konkreten Lösungen für die weitere Entwicklung und Gestaltung von Neustift am Walde und Salmannsdorf mitzuwirken und legte 2015 als Grundlage für eine geord-nete Entwicklung von Neustift am Walde und Salmanns-dorf das **Leitbild Leben in Neustift am Walde und Sal-mannsdorf** vor:

Im Mittelpunkt stehen **DIE MENSCHEN UND IHRE BEDÜRFNISSE:**

- **Neustift am Walde und Salmannsdorf müssen wieder lebenswert und sicher werden.**
- **Wir wollen den sozialen Zusammenhalt stärken und die Kommunikation verbessern.**

Im Kapitel **MOBILITÄT UND VERKEHRSWEGE** wurden folgende Schwerpunkte gesetzt:

- **Verkehrssicherheit**
  - Verstärkte Berücksichtigung der **Sicherheit** für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Schwächsten (**Kinder**, Behinderte, Erwachsene und Senioren)

- **Fußgänger**
  - **Der öffentliche Raum soll aufgewertet und belebt** sowie eine lebenswerte und angenehme Atmosphäre geschaffen **werden.**
  - **Gehwege müssen den Grundsätzen der Barrierefreiheit entsprechen; bei Stiegen sind mechanische Aufstiegshilfen vorzusehen.**
  - **Einführung einer durchgehenden Mindest-Gehsteigbreite vom 2,0 m; auf Gehsteigen abgestellte Fahrzeuge sind von der Polizei anzuzeigen**
  - **mehr Fußgängerübergänge**
  - **Wir fordern Begegnungszonen**
    - in der **Salmannsdorfer Straße; keine Verkehrsführung** beim **Neustifter Kirtag**
    - im **Ortskern von Neustift am Walde,** Voraussetzung dafür ist die t**abulose Untersuchung von Alternativen zur Ausschaltung des Durchzugsverkehrs, einschließlich kurzer** oder längerer **Tunnellösung**

Die Mariensäule in der Mitterwurzergasse wurde1697 vom österreichischen Bildhauer **Paul Strudel** oder **Strudl** (* um 1648 in Cles (Trentino); † 20. November 1708 in Wien) geschaffen. Die Inschrift auf der Vorderseite des Sockels lautet:

"ICH WIL / FEINDSCHAFT SEZEN / ZWISCHEN DIER O SCH- / LANGE UND DEM WEIB UND / ZWISCHEN DEINEN SAMEN / UND IHREN SAMEN SIE / WIRD DIER DEN KOPF / ZERTRETTEN / I.B. MOSES CAP. / III. V. XV."

und ist damit Ausdruck der Gegenreformation.

Unter Strudels Leitung entstand in den Jahren 1686 bis 1693 die **Pestsäule** am Graben in Wien. Strudel kam mit seinem Bruder Peter Strudel nach Wien.

Peter Strudel oder **Strudl** (* um 1660 in Cles (Trentino, Italien); † 4. Oktober 1714 in Wien) war ein österreichischer Bildhauer und Maler.

Peter Strudel kaufte in der Vorstadt, auf dem „Rücken der Schottenpoint“ ein Grundstück und ließ dort den ***Strudelhof*** erbauen.

1688 gründete er darin eine private Kunstschule, die erste allgemeine Ausbildungsstätte für Künstler außerhalb der Zunftordnungen, nach dem Vorbild der Accademia di San Luca (1593) und der Pariser Académie Royale (1648). Für diese Schule können ab 1692 staatliche Unterstützungszahlungen nachgewiesen werden. 1701 wird Strudel (*Praefectus Academiae Nostrae*) zum Reichsfreiherrn ernannt. Auf Wunsch Kaiser Joseph I. wurde diese Schule ab 1705 als *Kayserliche Academie* geführt. Peter Strudel gilt als **Begründer der ältesten Kunstakademie Mitteleuropas** (Akademie der bildenden Künste Wien).

LEGENDE

- Straße
- Durchfahrtstraße
- Wege, Steige, Steigungen
- Stiegen
- Verbauung
- Bach, Gerinne
- Tümpel
- Wald
- Grünfläche
- Weingarten
- Kleingarten
- Friedhof
- Denkmal, Bildstock, Kreuz
- Turm
- Neuberg 418 m — Berg, Höhe
- Zierleiten — Riede
- Katastralgrenze
- Neustift — Katastralgemeinde
- Celtesgasse — Haltestellenname
- ehemaliger Steinbruch, Abraumgeröll
- städtischer Bus (kurze Intervalle), Haltestelle
- städtischer & regionaler Bus (lange Intervalle)
- 41 35A 39A — Linienbezeichnung, Endstation
- P — Parkplatz
- Markierte Wanderwege
- Wiener Rundumadum Wanderweg
- Wiener Stadtwanderweg
- Rundherum-a-dum Rund um Neustift & Salmannsdorf
- Neustifter Weinwanderweg
- Döblinger Spaziergänge (Band 1)
- Apotheke, POST, Bankomat
- BILLA — Nahversorger

Einzugsbereich:
- 150 m von Bushaltestelle
- 300 m von Bushaltestelle

Entfernungen:
- 500 m von Genuss Platzerl
- 500 m von Billa
- 500 m von Volksschule

Sehenswürdigkeiten:
1. Johann-Strauß-Haus
2. ehemalige Richterwarte
3. Mariensäule
4. ehemaliges Linienamt
5. Waldandacht
6. Ludwig-Gruber-Denkmal

Gasthäuser und Heurigenschenken:
1. Häuserl am Roan
2. Häuserl am Stoan
3. Dorfschenke Pitra
4. Annette Prager
5. Friseurmüller Herrmann
6. Rath (In da Gruam)
7. Kronenstüberl Eischer
8. Fuhrgassl-Huber
9. Hauerkuchl-Huber
10. Schreiberhaus-Leopold Huber
11. Nirscher-Wolff
12. Rosenhof-Wolff
13. Weingut Wolff
14. Zum schiefen Giebel-Erich Ferschel
15. Zeiler am Hauerweg
16. s'Pfiff
17. Weinhof Zimmermann
18. Schutzhaus Hackenberg

Hotel:
- A — Hotel Schild
- B — Landhaus Fuhrgassl-Huber



Grafik Cover: www.RYCOM.at
Foto: Christian Fürtner / Mobilitätsagentur

Die Mariensäule in der Mitterwurzergasse

Fußwegekarte
Neustift am Walde – Salmannsdorf
der
KULTURINITIATIVE NEUSTIFT/SALMANNSDORF

Zwischen Tradition und Moderne
Kulturpfad durch Neustift a. W. und Salmannsdorf

Von Wolfgang Burkart /
Kulturinitiative Neustift/Salmannsdorf

Die Kulturinitiative Neustift / Salmansdorf entwickelte einen Streifzug zwischen Weingärten, Heurigen und engen Gässchen. Wissenswertes entlang der Strecke ist hier zusammengefasst.

Die Route verläuft von der Rathstraße über den Hauerweg und die Straße Neustift am Walde zum alten Neustifter Friedhof, weiter zum Sommerhaidenweg, zur Neustifter Kirche und über das Fuhrgassl zur Mariensäule, über Salmannsdorfer Straße und Celtesgasse zur Volksschule Celtesgasse.



Von der Rathstraße zum Hauerweg

Die Rathstraße wurde 1894 nach Leopold Rath (1834–1894), dem letzten Bürgermeister von Neustift am Walde benannt. Die Familie zählt zu den ältesten Familien in Neustift. Die Straße hieß bis 1876 Grottenbachgasse bzw. Krottental und dann bis 1894 Sieveringer Straße.

Etwa auf Höhe Rathstraße Nr. 20 kann man den Wandel der Rathstraße besonders gut erkennen, weiters auf der Böschung ein Zubau zu einem denkmalgeschützten Haus sowie die durch die jüngste Bebauung verdeckte Turmspitze der Neustifter Kirche.

Weiters erkennt man bereits die für Neustift am Walde und Salmannsdorf prägende Bedeutung des Krottenbachs, der das Wasser der Quellen auf der Südseite des Dreimarksteins und auf der Nordseite des Michaelerbergs. Nachdem der Oberlauf seit 1910/1911 überwölbt war, verschwand der Bach, der von zahlreichen Brücken überspannt worden war, und wurde das Ortsbild in diesem Bereich völlig verändert.

Über den Hauerweg zu den alten Kreuzen

Der Hauerweg wurde 1912 nach den ortsansässigen Hauern (Weingartenbesitzern) benannt.

Über den Hauerweg geht es zur Straße Neustift am Walde. Die seit 1894 zur Erinnerung an den alten Vorortnamen benannte Straße Neustift am Walde hieß vorher Wiener Straße. Sie war bis 1938 die Hauptverkehrsader von Wien über Pötzleinsdorf nach Neustift und Salmannsdorf, in der 1908 – 1938 die Stoll Obuslinie „Gleislose Straßenbahn“ Pötzleinsdorf – Salmannsdorf verkehrte, und wurde durch die Krottenbachstraße, die die Hauptverbindung von Oberdöbling zu den Heurigenorten Salmannsdorf und Neustift am Walde herstellt, abgelöst.

Das Haus Nr. 50 Neustift am Walde steht unter Denkmalschutz. Es ist das einzige denkmalgeschützte Privathaus.

Über die Straße Neustift am Walde gelangt man zu den alten Kreuzen. Doch was bedeuten diese?

Der erste Friedhof von Neustift befand sich im Raum Agnesgasse – Rathstraße - etwa beim Beginn der Route. Doch die Lage so nahe am Krotten-bach verursachte einige Schwierigkeiten. Oftmals schwammen die Särge bereits nach dem Absenken ins Grab im Wasser. Dadurch konnten die Särge nur in geringer Tiefe begraben werden. Die Umstände führten dazu, dass die Verwesung nur langsam vonstattenging und eine ständige Seuchengefahr drohte.

Deshalb wurde die Gemeinde von der Notwendigkeit der Anlage eines neuen Friedhofes auf der Hutweide überzeugt. Dieser wurde am 25.11.1823 von Propst Dunkler vom Stift Klosterneuburg geweiht, die erste Bestattung erfolgte am 28.12.1823. Heute erinnern nur einige Kreuze an diesen Friedhof.

Sommerhaide wird der im Süden von Neustift gelegene Nordabhang zum Krottenbach genannt. Erste grundbücherliche Erwähnung ist 1744: < Sommerhaid >. Für den Flurnamen Sommerhaide wurde früher auch häufig die Bezeichnung (Neustifter) Hutweide gebraucht.

Im oberen Teil der Sommerhaide führt der Sommerheidenweg. Allerdings hat der Weg durch die Anlage von Schrebergärten etwas von seiner früheren Schönheit eingebüßt. Der Sommerhaidenweg in Neustift am Walde ist seit 1938 über etwa 2 km die Grenze zwischen den Wiener Gemeindebezirken Währing und Döbling.

Der Weg war jahrzehntelang – insgesamt etwa 1000 Mal – ein Treffpunkt für die Amateurastronomie. Hier hielt der Gründer des österreichischen Astrovereins, Oswald Thomas, ab etwa 1920 seine zweiwöchigen Sternführungen, bei denen er einer großen Zuhörerschar die Planeten und Sternbilder erklärte. Als um 1950 die Straßenbeleuchtung auch diesen Höhenzug erreichte, konnte er bei der Stadtverwaltung deren zeitweilige Abschaltung erwirken. Wie lebendig der beliebte Volksbildner seine Erläuterungen gehalten haben muss, lässt sich aus mehreren seiner populär-astronomischen Bücher erahnen.

Zur Neustifter Kirche

Vorbei am Hebewerk Neustift am Walde 41, das den Behälter Michaelerberg (370 m) der bis 1910 zur Verstärkung der I. Wiener Hochquellenleitung errichteten II. Wiener Hochquellenleitung (ursprünglich: II. Kaiser-Franz-Josef-Hochquellenleitung), die Trinkwasser aus dem Hochschwabgebiet in der Steiermark nach Wien bringt, versorgt - bis zur Neustifter Kirche.

Die römisch-katholische Neustifter Pfarrkirche ist dem heiligen Rochus geweiht.

Ursprünglich gehörte Neustift am Walde zur Pfarre Heiligenstadt, Die Stiftungsurkunde der Sieveringer Pfarrkirche aus dem Jahre 1330 belegt, dass die Bevölkerung von Sievering, Neustift und Salmannsdorf diese Kirche bauten. Dadurch wurden Neustift am Walde und Salmannsdorf in Sievering eingepfarrt. Erst 1713 stiftete der italienische Kaufmann Marco Abundio eine Kapelle mit Holzkuppel und einer Tafel, die an die Pest des Jahres und die Errichtung der Kapelle zu Ehren der dreieinigen Gottheit, der heiligen Jungfrau und der Pestpatrone Rochus, Sebastian, Karl Borromäus, Franz Xaver und Rosalia erinnerte.

Erst durch Joseph II. und die Übertragung des Gebietes an das Stift Klosterneuburg wurde Neustift am Walde 1784 zusammen mit Salmannsdorf zu einer eigenständigen Pfarre erhoben. Die Rundkapelle wurde in der Folge zwischen 1783 und 1785 durch Anbau des Presbyteriums, der Sakristei und eines gemauerten Turmes zur Pfarrkirche erweitert. Die ursprünglich an der Kapelle angebrachte Tafel wurde über dem Kircheneingang angebracht. Der Kirchturm musste 1851 erneuert werden, wobei eine neuerliche Erweiterung der Kirche erfolgte. Die gartenseitig gelegene Wochentagskapelle wurde 1978 angebaut. Außen finden sich insgesamt vier barocke Heiligenstatuen des Antonius von Padua, Karl Borromäus, Paulus und Petrus.

Der klassizistische Hochaltar im Inneren der Kirche wurde im Jahr 1786 errichtet. Über die Herkunft des barocken Altarbildes, das stilistisch älter ist als die klassizistische Rahmung und seinen Künstler ist nichts bekannt.

In der Eyblergasse (vorher Kirchengasse), 1894 benannt nach Joseph Edler von Eybler, stand die 1783 erbaute alte Volksschule von Neustift am Walde, 1861 erweitert auf 2 Klassen. 1899 wurde das neue Schulhaus in der Celtesgasse eröffnet.

1880 Umbau des in der Kirchengasse befindlichen Schulhauses für die freiwillige Feuerwehr (20. Nov. 1880 – 8. Jan. 1929). Im neuen Feuerwehrgerätehaus stand vorerst nur eine kleine alte Gemeindespritze zu Verfügung. Wasserwagen und Fahrspritze folgten. (Ringtheaterbrand 1881).

Nunmehr steht hier die 1927/28 erbaute Feuerwache. Bemerkenswert ist der freistehende dreistöckige Übungsturm im Hof. – Grundlage bei der Schulung mit Leitern.

Übers Fuhrgassl in die Weinberge

Weiter über das Fuhrgassl erreicht man die Weinberge. Wien ist übrigens die einzige Metropole der Welt, die innerhalb der Stadtgrenzen nennenswerten Weinbau betreibt.

An der Mitterwurzergasse steht eine **Mariensäule.** Sie wurde 1697 vom österreichischer Bildhauer Paul Strudel oder Strudl (* um 1648 in Cles (Trentino); † 20. November 1708 in Wien) geschaffen. Unter Strudels Leitung entstand in den Jahren 1686 bis 1693 die Pestsäule am Graben in Wien.

Die kleinste Volksschule Wiens

In der Celtesgasse geht diese Route zu Ende. Hier befindet sich Wiens kleinste Schule. Sie liegt in der Katastralgemeinde Salmannsdorf.

Die Schule beherbergt vier Klassen, einen Turnsaal, einen technischen Werkraum und Garderoben. Im Außenbereich stehen den Schülerinnen und Schülern ein Pausenhof mit Ballspielplatz und ein Schulgarten mit Obstbäumen und Spielgeräten zur Verfügung.

Der Hort KIWI (Kinder in Wien) befindet sich im Obergeschoss.

Mit Unterstützung von

Wien
Mobilitätsagentur Wien GmbH

Bezirksvorstehung
für den 19. Bezirk

KULTURINITIATIVE NEUSTIFT/SALMANNSDORF
Kontonummer: 200-391-315/34
Bankleitzahl: 20111 Erste Bank
IBAN: AT69 2011 1200 3913 1534

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020

14. und 15. Okt. 2020 | Freistadt, Salzhof

Nachname	Vorname	Institution
Aichinger	Wolfgang	Planersocietät (D)
Altmann	Martha	Walk-space.at
Angelini	Alessandra	Umweltbundesamt
Anzinger	Klaus	Magistrat der Landeshauptstadt Linz
Appelt	Birgit	SPES Zukunftsakademie
Becker	Martin	Schneider Consult
Bickelbacher	Paul	Stadtrat München, FUSS e.V. (D)
Born	Gerlinde	Land Salzburg
Brandstätter	Jennifer	Standortmarketing Marchtrenk
Breitenthaller	Michael	Land OÖ
Burkart	Wolfgang	Kulturinitiative Neustift/Salmannsdorf
Büttner	Alena	Umweltbundesamt (D)
de Buck	Jens	Magistrat St. Pölten
Diendorfer	Klaus	Experte für Raum-u. Regionalentwicklung
Dörrzapf	Linda	TU Wien
Duschlbauer	Anna	Stadt Bludenz, Stadtplanung/GIS
Erdmann	Michael	Regionalmanagement OÖ
Feichtinger	Hannah	freiland Umweltconsulting
Frey	Harald	TU-Wien, IVV
Fritsch	Luis	Walk-space.at
Fürst-Elmecker	Klaus	Stadtmarketing Freistadt
Gewessler	Leonore	Bundesministerin BMK
Graser	Anita	AIT
Gruber	Jakob	Magistrat Linz
Hackl	Roland	tbw research
Handl	Michael	Stadt Salzburg, Strassen- und Brückenamt
Handlos	Peter	Land OÖ
Hauer	Katharina	Forschung Burgenland
Hauser	Christoph	ARGE raum-planA
Heinfellner	Holger	Umweltbundesamt
Heinrichs	Eckhart	LK Argus (D)
Herzog-Schlagk	Bernd	FUSS e.V. (D)
Hodzic-Srndic	Natasa	AustriaTech
Hoflehner	Klaus	Stadt Wels
Holländer	Julius	Mobilitätsagentur Wien
Holler	Astrid	Stadtgemeinde Leibnitz
Holzer	Stefan	Land OÖ, Gesamtverkehrsplanung u. ÖV
Hubinger	Meinrad	Land OÖ, Büro Landesrat

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020

14. und 15. Okt. 2020 | Freistadt, Salzhof

Nachname	Vorname	Institution
Hülmbauer	Miriam	Energy Changes
Hummer	Christian	Land OÖ, Gesamtverkehrsplanung u. ÖV
Jens	Petra	Mobilitätsagentur Wien
Kainberger	Gabriele	ULF - Unabhängiges LandesFreiwilligenzentrum
Kammerlander	Moritz	Grazer Energieagentur Ges.m.b.H.
Kim	Taegyun	TU-Berlin (D)
Kirchner	Mira	MK Landschaftsarchitektur
Knasmillner	Elisabeth	RaumRegionMensch
Koch	Helmut	komobile Gmunden
König	Anna	komobile Gmunden
Kortus	Tanja	Stadtgemeinde Weiz
Kreindl	Christa	Stadtmarketing Freistadt
Kreischer	Heidi	Stadtmarketing Freistadt
Kromp-Kolb	Helga	BOKU-Wien, Meteorologie u.Klimatologie
Kuhn	Alexander	verkehrsingenieure Besch u. Partner
Lehner	Anne	Walk-space.at
Leichtfried	Eduard	Baumit, FQP
Leindl	Andrea	Österreichische Energieagentur
Leitner	Bernhard	OÖ Nachrichten
Leitner	Erwin	Stadtgemeinde Traun
Leth	Ulrich	TU Wien
Los	Gerhard	
Luger	Robert	3:0 Landschaftsarchitektur
Lunger	Christian	Lunger & Scheiber, motasdesign
Lutz	Susanne	TU-Berlin (D)
Maurer	Florian	Fachhochschule Vorarlberg
Mayer	Ernestine	Kuratorium für Verkehrssicherheit
Mayrhofer	Gerald	LINZ AG
Mentil	Karmen	ÖAR, Management Alpine Pearls
Menz	Georg	Walk-space.at
Moosbrugger	David	Rosinak & Partner
Moschitz	Robert	BMKÖS
Moser	Lottelis	Neubauer Grüne
Müllehner	Stefan	Walk-space.at
Nash	Andrew	FH St. Pölten
Nenkova-Bruntsch	Snejana	Rosinak & Partner ZT
Oberrauter	Sabine	FGM
Ohmacht	Martin	

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020

14. und 15. Okt. 2020 | Freistadt, Salzhof

Nachname	Vorname	Institution
Oltay	Matthias	Regionalmanagement OÖ
Orbeck	Dan	Senatsverwaltung Umwelt,Verkehr u.Klimaschutz (D)
Pichlbauer	Klaus	Innovametall
Pospisil	Tatjana	Verein "Abenteuer Demenz"
Pramhofer	Erwin	Pressefotograf
Praschak	Rainer	Stadtgemeinde Mödling
Preißler	Richard	Carpacity
Preuner	Wolfgang	Walk-space.at
Raunig	Kathrin	AustriaTech
Regli	Pascal	Fussverkehr Schweiz
Reinhardt	Andreas	Linz AG
Reiter	Karl	FGM
Reschreiter	Günter	Stadt Wien, MA 28
Riegler	Florian	Stadtamtsleiter Freistadt
Rotschne	Katharina	Stadtmarketing Freistadt
Schrenk	Irene	Klimabündnis Österreich
Schuh	Harald	Stadtrat Freistadt
Schwab	Dieter	Walk-space.at
Schwendinger	Michael	VCÖ
Schwifcz	Michael	Stadt Salzburg, Stadtplanung u. Verkehr
Seidel	Martin	ILF Consulting Engineers Austria
Seifried	Sonja	Stadträtin Freistadt
Simon	Gerd	
Simschitz	Ulrike	Stadtplanungsamt Graz
Skoric	Michael	con.sens mobilitätsdesign
Sonnleitner	Anna	Linzer Mobilitätsberatung
Spiegel	Nora	AustriaTech
Staudner	Margarethe	komobile w7
Steinkellner	Günther	Landesrat Oberösterreich
Stemmer	Gerda	Kunstdüngerin
Sterk	Marco	Pressesprecher Land OÖ
Stöglehner	Gernot	BOKU Wien, IRUB
Stögner	Robert	Klimabündnis OÖ
Strasser	Martina	Walk-space.at
Szeiler	Michael	con.sens mobilitätsdesign
Tanzer	Sonja	Linzer Mobilitätsberatung
Teufer	Elisabeth	Stadtgemeinde Freistadt
Thaler	Robert	BMK

TeilnehmerInnen und ReferentInnen

XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020

14. und 15. Okt. 2020 | Freistadt, Salzhof

Nachname	Vorname	Institution
Thalhammer	Werner	BMK
Toth	Pia	TRAFFIX Verkehrsplanung
Wall	Christoph	Wiener Gesundheitsförderung
Wall-Strasser	Josef	Gallneukirchen, Vizebürgermeister
Wannenmacher	Erwin	Kuratorium für Verkehrssicherheit
Wasner	Walter	BMK
Weinzettl	Martina	Stadtplanungsamt Graz
Wernitznig	Conny	Regionalverein Mühlviertler Kernland
Widmann	Eduard	Architekt
Wielender	Petra	Gesundheitsfonds Steiermark
Winkler	Patrizia	Gemeinderätin Freistadt
Zamut	Hubert	Regionalmanagement OÖ
Zehetgruber	Bernhard	NÖ.Regional.GmbH, Hauptregion Mostviertel
Zettel	Martin	Stadtplanungsamt Graz
Zeuschner	Verena	FGÖ