

*Kosteneffiziente Maßnahmen zur*

# Förderung des Fußverkehrs

*in Gemeinden*



## Impressum

### **Zitiervorschlag**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT:  
Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden, Wien 2019

### **Idee, Konzeption & Herausgeber**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung II/INFRA4 – Gesamtverkehr  
DI Florian Matiassek, Florian.Matiassek@bmvit.gv.at  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
infra4@bmvit.gv.at  
www.bmvit.gv.at

### **Inhaltliche Erarbeitung**

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM  
DI Michaela Kargl, DI Günther Illek  
www.fgm.at

### **Gestaltung**

Communicat/Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM  
www.communicat.at

### **ruck**

Grasl FairPrint

### **1. Auflage**

Wien, im Februar 2019


*Kosteneffiziente Maßnahmen zur*

---

# Förderung des Fußverkehrs

---

*in Gemeinden*

 **Bundesministerium**  
Verkehr, Innovation  
und Technologie

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) hat es sich zum Ziel gesetzt, die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern. Dabei soll der zur Verfügung stehende Handlungsspielraum so gut wie möglich genutzt und die Kernkompetenzen, Verkehrssicherheit, Bewusstseinsbildung und Informationsarbeit forciert werden.

Der Fußverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten stetig relativ an Bedeutung im Modal Split verloren. Gleichzeitig erfüllt das „Gehen“ weiterhin als Zubringer zu anderen Verkehrsmitteln sowie als Verbindung und Verknüpfung – gleichsam als Kitt – zwischen den Verkehrsmitteln eine Funktion, die gar nicht genug wertgeschätzt werden kann. Würden alle Wegetappen, Teilstrecken und Umsteigewege in die Statistik miteinbezogen werden, wären fast 70 % aller unserer täglichen Wege ohne Zufußgehen gar nicht zurücklegbar. Die Bedeutung der Fußwege wird im Hinblick auf die alternde Gesellschaft weiter zunehmen, denn im hohen Alter sind viele Menschen deutlich häufiger zu Fuß unterwegs als im mittleren Lebensalter.

Auch im aktuellen Regierungsprogramm „Zusammen. Für unser Österreich 2017–2022“ ist ein Bekenntnis zu einem funktionierenden Miteinander sowie einem rücksichtsvollen Auskommen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verankert. Folgerichtig werden Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für die Nutzung ökologisch nachhaltiger und gesundheitsfördernder Fortbewegungsmittel vorgeschlagen. Schließlich fordert auch die Europäische Union im jüngsten Weißbuch Verkehr den absolut emissionsfreien Verkehr in Stadträumen bis zum Jahr 2050. Dazu wird der Fußverkehr einen Beitrag leisten müssen.

Die vor Ihnen liegende Broschüre bildet nun einen wichtigen Baustein zur Fußverkehrsförderung und steht in einer Reihe von Studien und Veröffentlichungen unseres Ministeriums, mit denen wir dazu beitragen wollen, die Voraussetzungen für das Zufußgehen zu verbessern. Die Publikation soll das Zusammenspiel von Umsetzung, Aufwand und Nutzen von Maßnahmen für den Fußverkehr veranschaulichen und den Gemeinden und Regionen als praktischer Leitfaden für alle Belange des Fußverkehrs dienen. Damit sollen Gewicht und Einfluss des Fußverkehrs in der täglichen Praxis der verkehrspolitischen Entscheidungsfindung erhöht werden. Der besondere Mehrwert dieses Leitfadens besteht darin, dass er Aufwand und Nutzen von Maßnahmen in einheitlicher, kategorisierter Form verständlich gegenüberstellt.

Wir hoffen, dass wir mit dieser Form der „Ideenbörse“ die Diskussion und die Umsetzung von Maßnahmen in Ihrer Gemeinde oder Region anregen können und wir so gemeinsam die Bedingungen für das Zufußgehen verbessern.



**Einführung 6**

- Bedeutung und Potenziale des Fußverkehrs 8
- Die Stärken und Chancen des Fußverkehrs im Überblick 14
- Auf Rollen unterwegs 15
- Rahmenbedingungen in Österreich 16
- Die Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden 18
- Die Aktionsfelder im Überblick 20

Aktionsfelder

- 1 Fußverkehrsfreundliche Stadt- und Raumplanung 22**
  - Planungswerkzeuge 24
  - Initiierung verkehrsarmer Räume zur Steigerung der Aufenthaltsqualität 26
  - Planung und Gestaltung menschengerechter öffentlicher Räume 28
- 2 Fußverkehrsfreundliche Verkehrsplanung 30**
- 3 Optimierung des Fußverkehrsnetzes und Erhöhung der Verkehrssicherheit 34**
  - Rechtliche Maßnahmen 36
  - Bauliche Maßnahmen zur Optimierung der Fußwege 38
  - Bauliche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs 42
  - Querungs- und Kreuzungsgestaltung 44
  - Leitsysteme & Beschilderungen 48
- 4 Fußverkehr im Umweltverbund 50**
  - Fußverkehr und öffentlicher Verkehr 52
  - Fußverkehr und ergänzende Alternativen zum motorisierten Individualverkehr 54
- 5 Organisation und Rahmenbedingungen 56**
  - Vernetzung und Koordination 58
  - Qualitätssicherung 60
  - Evaluierung und Beteiligung der Bevölkerung 62
  - Förderung der Eigeninitiative Dritter 64
- 6 Information, Bewerbung und Kommunikation 66**
- 7 Services und Dienstleistungen 70**
- 8 Komplementäre Maßnahmen 74**

**Zusammenfassung 76**

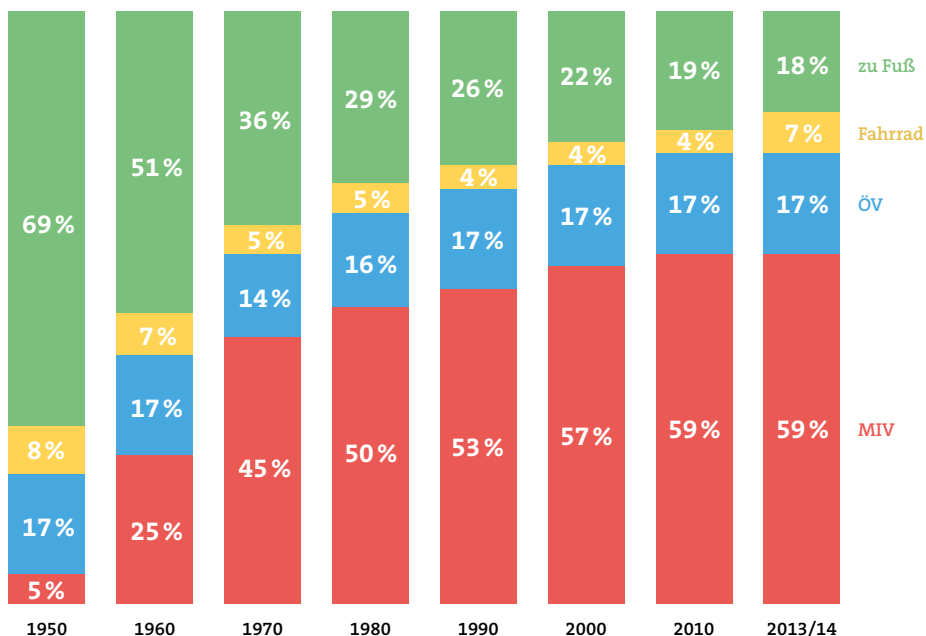
- Die Top-5-Maßnahmen pro Aktionsfeld 77
- Quellenverzeichnis 80



Zufußgehen ist die ursprünglichste und natürlichste Art der Fortbewegung. Für die meisten Menschen ist diese Form der Mobilität so selbstverständlich, dass es uns gar nicht in den Sinn kommt, hier von einem Verkehrsmittel zu sprechen. Tatsächlich aber ist der Fußverkehr ein unverzichtbarer, oft unterschätzter Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrssystems.

## Die Entwicklung des Fußverkehrs

Die eigenen Füße dienten über Jahrtausende hinweg als Hauptverkehrsmittel der Bevölkerung. Erst im Laufe des 20. Jahrhunderts wurde die Bedeutung des Fußverkehrs durch die zunehmende Verfügbarkeit von Pkw gemindert.<sup>1</sup>



Die Entwicklung des Fußverkehrs im Modal Split in Österreich<sup>2</sup>

Ein Blick auf die Entwicklung des Modal Split in Österreich zeigt deutlich, dass noch 1950 mehr als zwei Drittel der Wege zu Fuß zurückgelegt wurden. Erst die steigende Verfügbarkeit des Pkws führte dazu, dass die Wege des Fuß- und Radverkehrs über die Jahrzehnte hinweg mehr und mehr durch Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ersetzt wurden.

Der dadurch zunehmende Bewegungsradius der Menschen führte zu den allseits bekannten Auswirkungen auf unser Leben: Es kam zu einer stärkeren räumlichen Trennung von Wohnort, Arbeitsstätte und Anbieterinnen und Anbietern von Produkten des täglichen Bedarfs – wie Nahrung, Bekleidung und weitere Konsumgüter. Das drückt sich im Mobilitätsverhalten der österreichischen Bevölkerung u. a. auch in der Entwicklung der Wegelängen aus: Betrug die Summe der Wege einer Person pro Tag im Jahr 1950 noch etwa 8 km,<sup>3</sup> so stieg die durchschnittliche Tageswegelänge der Österreicherinnen und Österreicher in den letzten 30 Jahren von 21,8 km/Person (im Jahr 1983<sup>4</sup>) auf 36 km/Person (im Jahr 2013<sup>5</sup>). Damit einher geht die zunehmende Abhängigkeit der Bevölkerung vom MIV.

## Umdenken als Chance

Die langfristige Verlängerung der zurückgelegten Wegstrecken über Jahrzehnte hinweg hat sich dem Gemeinwohl zweifellos als dienlich erwiesen. Gleichzeitig sind damit jedoch auch Strukturen und Handlungsmuster entstanden, die in einem gewissen Spannungsfeld zum Anspruch der Gestaltung einer nachhaltigen energieeffizienten Zukunft stehen. Sowohl die auftretenden Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf Gesundheit und Klima als auch die Bedürfnisse einer zunehmend älter werdenden Gesellschaft machen es unverzichtbar, alte Denkmuster und Dogmen zu überdenken, wo nötig auch zu ändern und einen neuen Fokus auf die Stärkung aktiver, umweltfreundlicher Mobilitätsformen zu legen. Ziel ist eine Nahmobilitätsstrategie, die es ermöglichen soll, viele Alltagswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen zu können. Auch bei Wegen mit mehreren Verkehrsmitteln soll das Umsteigen erleichtert und damit ein multimodales Verkehrsverhalten unterstützt werden. Eine Erhöhung des Fußverkehrsanteils in der Gemeinde bringt eine Verbesserung der Lebensqualität und eine Stärkung der nachbarschaftlichen Beziehungen mit sich. Außerdem wirkt sich eine Steigerung des Fußverkehrsanteils in der Gemeinde positiv auf die Gesundheit der Bevölkerung aus: Zum einen werden durch die Erhöhung des Fußverkehrsanteils bzw. durch die daraus resultierende Verminderung des Anteils des MIV schädliche Abgase und Lärm reduziert, zum anderen trägt das Zufußgehen als aktive Mobilitätsform wesentlich zur Bewegung im Alltag und somit zur Prävention von Krankheiten bei.



# Bedeutung und Potenziale des Fußverkehrs

## Lebensqualität

*Fußgänger sind die wichtigsten Nutzer der Stadt. Das menschliche Maß sind 5 km/h. Und bei dieser Geschwindigkeit werden die kleinen Dinge wichtig, die Dinge, die eine Stadt ausmachen.<sup>6</sup>*



Alle wünschen sich eine möglichst hohe Lebensqualität in ihrer Wohnumgebung. Lebensqualität in einer Stadt oder Gemeinde wird dabei intuitiv vor allem mit Ruhe, Grünzonen und Parks, Erlebnisräumen und sozialer Interaktion verbunden. Vielerorts sind aber stark befahrene Autostraßen, vollgeparkte Nebenstraßen mit wenig Platz für Menschen oder lärmende Kreuzungen Realität. Durch die Förderung des Fußverkehrs ist es möglich, eine lebenswerte Umgebung für die Bewohnerinnen und Bewohner einer Gemeinde oder Stadt zu schaffen.

## Belebung des öffentlichen Raums

*Bewegungsförderliche Quartiere begünstigen das Zufußgehen (oder Radfahren) in der lokalen Umgebung. Dies ermöglicht informelle Kontakte und zufällige Treffen mit anderen Anwohnenden.<sup>7</sup>*



*Gesellschaftlicher Zusammenhalt braucht enge soziale Kontakte. Das klappt am besten zu Fuß – nur so gehen Menschen tatsächlich aufeinander zu.<sup>8</sup>*

Fußgängerinnen und Fußgänger machen den öffentlichen Raum „lebendig“ und steigern das subjektive Sicherheitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Passantinnen und Passanten. Die Infrastruktur für den Fußverkehr dient nicht nur der reinen Abwicklung von Verkehrsströmen. Es finden hier auch die Begegnungen zwischen Menschen statt: Vom kurzen Grüßen der Nachbarinnen und Nachbarn bis zu einem ausladenden Gespräch mit alten Bekanntschaften spielt sich vieles an sozialer Interaktion im Straßenraum ab.

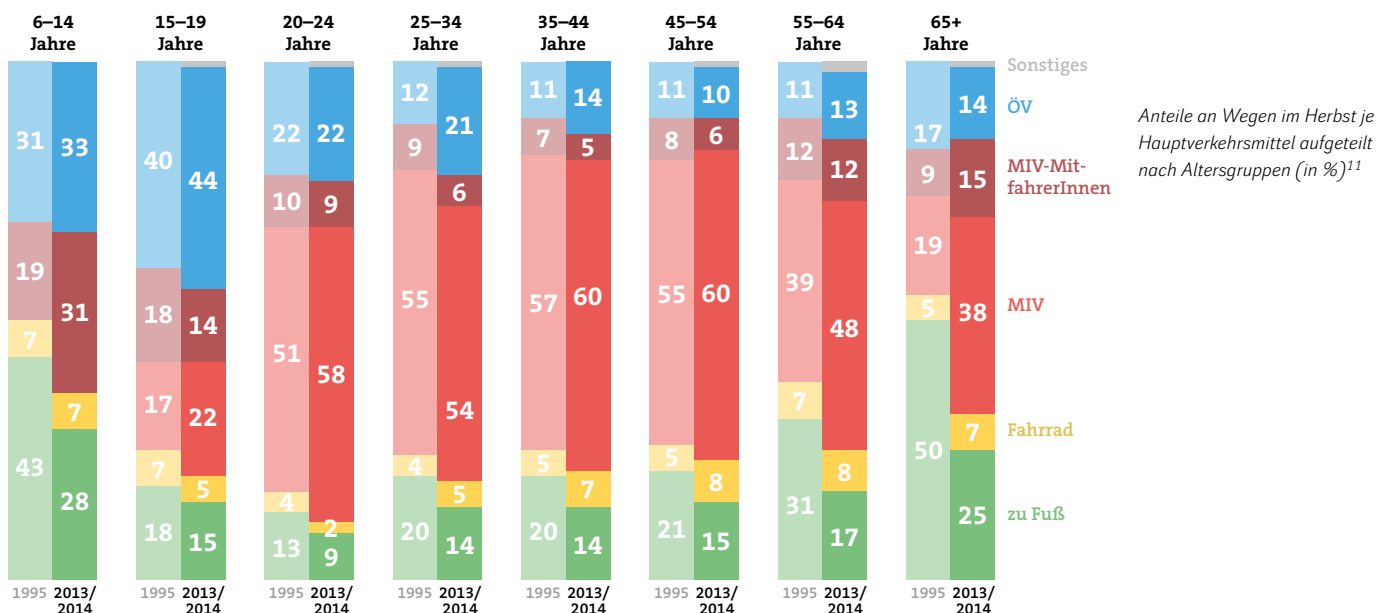
Auch die Bedeutung einer fußverkehrsfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums für die lokale Wirtschaft und den Tourismus ist nicht zu unterschätzen: Gehwege dienen als direkter Eintrittspfad in die Geschäfte und zu Sehenswürdigkeiten.

## Für alle Menschen

*Fußverkehr garantiert Mobilität – immer und überall. [Denn] Gehen ist die einzige Art der Fortbewegung, die so gut wie allen Menschen jederzeit und überall ohne Hilfsmittel zur Verfügung steht.<sup>9</sup>*

Zufußgehen ist jene Mobilitätsform, die allen Menschen offensteht, unabhängig von ihrem Alter, Fähigkeiten, Einkommen, Ausbildung und sozialer Stellung. Wird der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split über verschiedene Altersgruppen hinweg betrachtet, so fällt auf, dass der Fußverkehr vor allem für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen eine hohe Bedeutung hat. Eine gut für den Fußverkehr ausgelegte Infrastruktur, die den Ansprüchen aller Generationen gerecht wird und auch die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt, ermöglicht eigenständige und selbstbestimmte Mobilität.

In Zukunft wird diesem Aspekt des Fußverkehrs, besonders auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung in Österreich, noch stärkere Bedeutung zukommen: Laut den Bevölkerungsprognosen der Statistik Austria<sup>10</sup> wird in Österreich der Anteil der über 65-Jährigen von derzeit etwa 19% in den nächsten zehn Jahren auf etwa 24% und bis zum Jahr 2040 auf mehr als 27% steigen. Demnach wird im Jahr 2040 in Österreich fast jede/r Zehnte 80 Jahre oder älter sein. Gerade für alte Menschen ist eine gut ausgebaute, barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur in ihrer Wohnumgebung immens wichtig, damit sie möglichst lange selbstständig mobil sein können und nicht vereinsamen.





## Umweltfreundlichkeit

*Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte reduzieren die Schadstoff- und Lärmbelastung für Mensch und Umwelt. [...] Zu Fuß gehen und Radfahren ist aktiver Klima- und Umweltschutz.<sup>12</sup>*



**U**nsere Füße sind das nachhaltigste aller Verkehrsmittel. Wenn wieder mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden, für die zuvor ein Pkw verwendet wurde, hilft das, den Verbrauch an fossilen Energieträgern und die damit einhergehenden Belastungen wie CO<sub>2</sub>, Stickoxide und Feinstaub zu verringern.

Das Zufußgehen erlaubt es aber nicht nur, die Umwelt zu schützen, sondern hilft auch, die Umwelt bewusster wahrzunehmen. Mit keinem anderen Verkehrsmittel ist es so leicht möglich, die Dinge am Straßenrand genauer zu beobachten oder aber auch unverhofft stehen zu bleiben, wenn etwas die Aufmerksamkeit erregt hat und genauer erforscht werden möchte.

## Gesundheit durch Bewegung im Alltag



---

*Städte und Gemeinden, die aktive Mobilität im Alltag erleichtern, leisten gesundheitliche Präventionsarbeit.<sup>13</sup>*

---

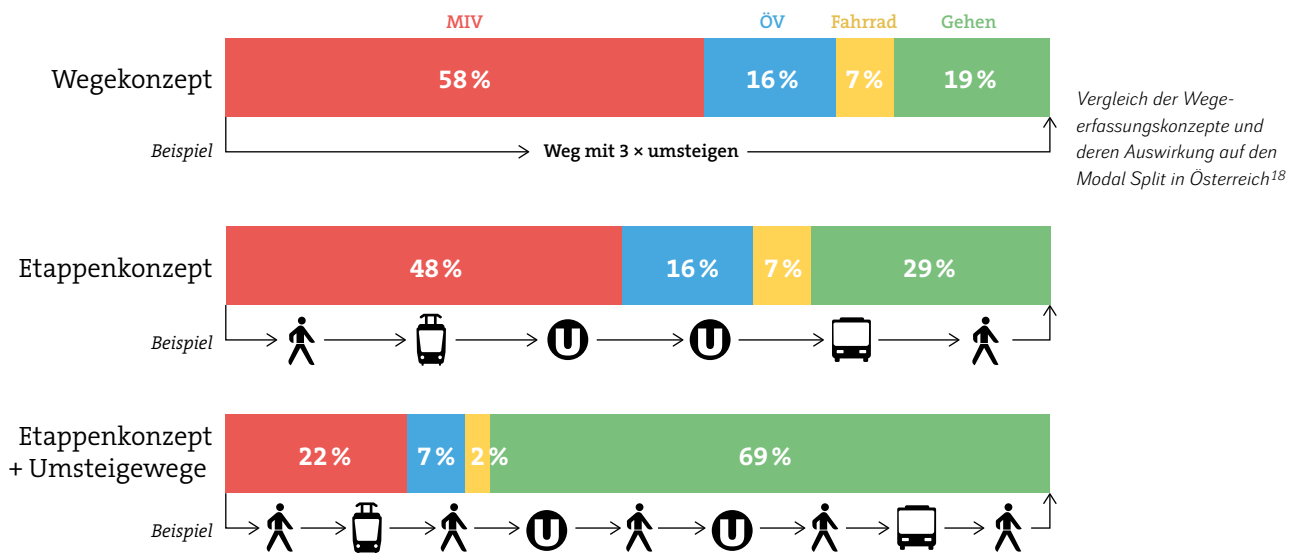
**B**ewegungsmangel ist in Europa zum führenden Risikofaktor für gesundheitliche Probleme geworden. Themen wie „Gesundheit“ und „Bewegung“ sind daher auch integrativer Aspekt eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems. Die Förderung von Bewegung im Alltag durch Reduzierung des Autoverkehrs und Verbesserung der Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit ist eine der Zielvorgaben der „Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung 2016–2025“.<sup>14</sup> Wird der Bevölkerung ein attraktives Netz an Geh- und Radwegen zur Verfügung gestellt, bietet sich die Möglichkeit, Alltagswege aktiv und mit eigener Körperenergie zurückzulegen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt für Erwachsene mindestens 30 Minuten aktiver Bewegung mittlerer Intensität (an fünf Tagen pro Woche), um gesund zu bleiben. Bei Kindern soll dieser Wert sogar 60 Minuten täglich betragen. Dabei wird von der WHO ausdrücklich empfohlen, Alltagswege zu Fuß zurückzulegen und alle kleinen Gelegenheiten zur Bewegung zu ergreifen (z. B. Stiegen statt Lift benutzen), um das empfohlene Bewegungsausmaß erreichen zu können.<sup>15</sup>

## Die Kombination mit anderen Verkehrsmitteln

*Jeder Weg, der mit dem Rad, dem Auto oder dem ÖPNV bestritten wird, schließt Fußbetappen mit ein. Der Fußverkehr ist sozusagen das Schmiermittel der Mobilität.<sup>16</sup>*

Der Fußverkehr hat eine essenzielle Bedeutung für die Nutzung anderer Verkehrsmittel. Jedes Fahrzeug und jede Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) muss zuerst „per pedes“ erreicht werden. Daher sind auch die Wege zu diesen Verkehrsmitteln fußverkehrsfriendly zu gestalten. Gerade der ÖPNV profitiert immens von einer guten fußläufigen Erreichbarkeit seiner Haltestellen. Umgekehrt profitiert auch der Fußverkehr von einem guten ÖPNV-Angebot, weil durch die Kombination mit dem ÖPNV die „Reichweite“ der Fußgängerinnen und Fußgänger um ein Vielfaches erhöht wird. In Gegenden, in denen sich die Einrichtung einer eigenen Buslinie nicht rentiert, können Mikro-ÖPNV-Angebote dazu beitragen, den Bedarf der Bevölkerung abzudecken. Daten aus der Schweiz zeigen, dass der Anteil des Fußverkehrs in der Bevölkerung an Standorten mit sehr guter ÖPNV-Erschließung 1,6-mal höher ist als an Standorten mit lediglich marginaler ÖPNV-Erschließung.<sup>17</sup>

Die Wichtigkeit des Fußverkehrs und die Korrelation zu anderen Verkehrsmitteln zeigen sich deutlich, wenn im Modal Split nicht die Wege und das dazugehörige Hauptverkehrsmittel festgehalten werden, sondern das Augenmerk auf die Verkehrsmittel der einzelnen Wegetappen und Umsteigewege gelegt wird.



## Die Stärken und Chancen des Fußverkehrs im Überblick

Um die Bedeutung und das Potenzial des Fußverkehrs nochmals kompakt zu beschreiben, wird im Folgenden das Ergebnis einer SWOT-Analyse<sup>19</sup> dargestellt, die im Rahmen des „Masterplan Gehen“<sup>20</sup> erstellt wurde.



## Auf Rollen unterwegs

Beim Begriff „Fußverkehr“ denkt man oft nur an Menschen, die auf ihren eigenen Beinen unterwegs sind. Doch die Gruppe der Z Fußgehenden ist vielfältig:

### Rollende Geh- und Transporthilfen

Fußgängerinnen und Fußgänger sind nicht ausschließlich „mit ihren Füßen“ unterwegs. Viele nutzen auch rollende Geh- und Transporthilfen. So verwenden viele Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Mobilitätshilfen wie Rollstuhl oder Rollator. Menschen, die mit kleinen Kindern unterwegs sind, nutzen häufig Kinderwägen und Kinderfahrzeuge an der Schiebestange. Für den Transport der Einkäufe werden Trolleys immer beliebter und Reisende sind mit Rollenkoffern unterwegs.

### Fußverkehrsähnliche Fortbewegungsmittel

Auch nach dem Wortlaut der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) umfasst der Fußverkehr mehr als nur das eigentliche Gehen auf den eigenen Beinen. Neben dem Begriff des Kleinfahrzeugs, das nicht für den Gebrauch auf der Fahrbahn vorgesehen ist, gibt es noch den Begriff „fahrzeugähnliches Kinderspielzeug“. Damit werden „Fahrzeuge“ definiert, die nicht zur Verwendung auf der Fahrbahn vorgesehen sind.<sup>21</sup> Mit diesen muss daher laut Gesetz die Fußverkehrsinfrastruktur genutzt werden.

Der Begriff „Fahrzeugähnliches Kinderspielzeug“ umfasst sowohl kleine Kinderräder als auch Hoverboards, Kickboards, Skateboards, Scooter und vieles mehr. Manche dieser Geräte werden jedoch immer weniger zum „Spielen“ verwendet, sondern erfüllen in zunehmendem Ausmaß auch den Zweck der Fortbewegung.





## Rahmenbedingungen in Österreich

**E**ntscheidet sich eine Gemeinde dazu, die Bedingungen für den Fußverkehr verbessern zu wollen, stehen ihr dazu einige wertvolle Grundlagen und Dokumente zur Verfügung, auf die sich die Umsetzung stützen kann.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Fußverkehr finden sich in der **österreichischen Straßenverkehrsordnung** 1960 (StVO 1960<sup>22</sup>). Wichtig für den Fußverkehr sind dabei vor allem der § 2 Begriffsbestimmungen und im VIII. Abschnitt Fußgängerverkehr die § 76 bis § 78. Informationen zum Spielen auf der Straße, zur Nutzung von fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und zum Rollschuhfahren finden sich in den § 88 und § 88a.

Der **Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich**<sup>23</sup> definiert den bundesweiten strategischen Rahmen zur Förderung des Fußverkehrs. Der Masterplan erörtert dabei im Detail die vielfältigen Vorteile des Fußverkehrs auf sozialer, gesundheitlicher und ökologischer Ebene. Dieses Dokument eignet sich somit ideal als Faktensammlung für den Fußverkehr, die in Diskussionen und Workshops, aber auch im Gemeinderat Anwendung finden kann.

Technische Details zur Umsetzung und Informationen zu Planungsgrundlagen finden sich in den **Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)**,<sup>24</sup> die von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) zu einzelnen Spezialthemen veröffentlicht werden. Die für den Fußverkehr unmittelbar relevanteste Richtlinie ist die

→ RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr

Aber auch die folgenden Richtlinien umfassen wichtige Hinweise für den Fußverkehr:

→ RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum

→ RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten

→ RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität

→ RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes

→ RVS 03.06.14 Eisenbahnkreuzungen für Fußgänger und Radfahrer



Der vorliegende Leitfaden **Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden** hat sich zum Ziel gesetzt, die bestehenden Werke zu ergänzen und die möglichen Maßnahmen übersichtlich auf den nun folgenden Seiten vorzustellen. Durch eine Bewertung der Kriterien

→ **finanzieller Aufwand,**

→ **administrativer Aufwand,**

→ **Nutzen und**

→ **öffentliche Akzeptanz**

werden Gemeinden dabei unterstützt, schnell geeignete und umsetzbare Vorhaben für die Förderung des Fußverkehrs in der eigenen Kommune zu finden.



## Die Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden

Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen nun eine große Auswahl an Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden vorstellen. Alle Maßnahmen wurden übergeordneten Handlungsfeldern zugeteilt, um den Leserinnen und Lesern ein rascheres Auffinden der Maßnahmen zu ermöglichen.

### Die Nutzung des Leitfadens

Der Leitfaden richtet sich speziell an Gemeinden, dient aber allen interessierten Personen, die sich über Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung informieren möchten, als breit gefächertes Ideen- und Ratgeber. Insbesondere „Fußverkehrsbeauftragte“ auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene, Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner sowie Expertinnen und Experten können hier Möglichkeiten und Entscheidungshilfen finden.

Diesen Zielgruppen soll eine detaillierte Information zum Nutzen-Kosten-Verhältnis jeder aufgeführten Maßnahme gegeben werden. Dabei werden jeweils vier Indikatoren berücksichtigt:

- Finanzieller Aufwand
- Nutzen für den Fußverkehr
- Administrativer Aufwand
- Öffentliche Akzeptanz

### Finanzieller Aufwand

unter 3000€	€
3000€–10000€	€ €
10000€–50000€	€ € €
50000€–100000€	€ € € €
über 100000€	€ € € € €

Hier werden die Kosten für die Umsetzung einer Maßnahme zur Fußverkehrsförderung aufgeführt. Dabei werden Sach- sowie Personalkosten berücksichtigt. Die Kosten wurden durch eine Literaturrecherche, Preisanfragen bei Herstellerinnen und Herstellern und Interviews mit Fußverkehrsexpertinnen und -experten ermittelt sowie durch die eigene Expertise ergänzt. Aufgrund der großen Bandbreite der Kosten sind alle angegebenen Kosten als Richtwerte zu verstehen. Zum besseren Verständnis wird eine Einteilung in fünf Kostenkategorien vorgenommen.



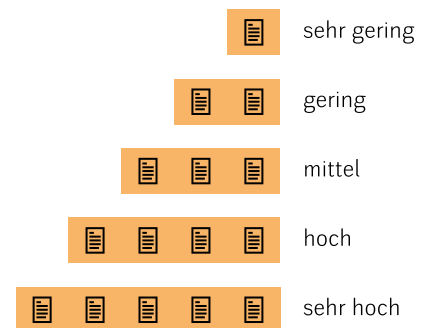
## Nutzen für den Fußverkehr

Dieser Indikator beschreibt den Nutzen für den Fußverkehr, der aus der Umsetzung einer Maßnahme folgt. Hierbei geht es darum, zu beschreiben, wie stark diese Maßnahme zu einer Steigerung des Fußverkehrsanteils in einer Gemeinde beitragen kann. Der Nutzen wird mittels einer fünfstufigen Skala von „sehr gering“ bis „sehr hoch“ angegeben.



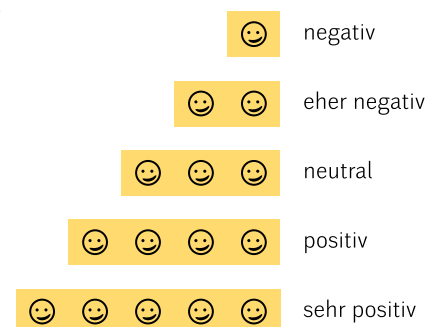
## Administrativer Aufwand

Damit eine geplante Maßnahme in der Gemeinde umgesetzt werden kann, müssen bestimmte Voraussetzungen, beispielsweise ein Gemeinderatsbeschluss, erfüllt werden. Der Indikator „administrativer Aufwand“ beschreibt den zeitlichen und personellen Aufwand für eine Gemeinde. Analog zum vorherigen Indikator wird eine fünfstufige Skala verwendet.



## Öffentliche Akzeptanz

Die Beschreibung der öffentlichen Akzeptanz gibt an, welche Reaktionen seitens der Bevölkerung, der Medien und weiterer Interessengruppen zu erwarten sind. Dabei ist zu beachten, dass die öffentliche Akzeptanz abhängig von der allgemeinen Einstellung einer Gemeinde gegenüber dem Fußverkehr ist. Somit können regionsspezifische Unterschiede auftreten. Auf einer fünfstufigen Skala wird die Akzeptanz von „negativ“ bis „sehr positiv“ dargestellt.



## Die Aktionsfelder im Überblick

### 1 Fußverkehrsfreundliche Stadt- und Raumplanung Seite 22

Die Berücksichtigung des Fußverkehrs in den Instrumenten der Stadt- und Raumplanung schafft die notwendige Basis, um erfolgreiche Maßnahmen für Fußgängerinnen und Fußgänger setzen zu können. Die richtige Nutzung der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten erlaubt fußverkehrsfördernde Maßnahmen im großen und kleinen Maßstab.

### 2 Fußverkehrsfreundliche Verkehrsplanung Seite 30

Eine fußverkehrsfreundliche Verkehrsplanung trägt den Bedürfnissen der aktiven Mobilität Rechnung und sieht den Fußverkehr als vollwertige Verkehrsart an, die zentraler Bestandteil der Planungen ist. Sicherheit, Gesundheit und fußläufige Erreichbarkeit sowie Leichtigkeit und Flüssigkeit des MIV dürfen unter diesem Gesichtspunkt nicht als Widerspruch aufgefasst werden, sondern sind intelligent zu kombinieren.

### 3 Maßnahmen zur Optimierung des Fußverkehrsnetzes und Erhöhung der Verkehrssicherheit Seite 34

Rechtliche und bauliche Maßnahmen dienen dazu, ein sicheres und attraktives Netz an Fußwegen zu schaffen. Das betrifft sowohl die Fußverkehrsführung im Streckenbereich als auch die Gestaltung von Kreuzungs- und Querungsmöglichkeiten oder die Errichtung von Leitsystemen.

### 4 Fußverkehr im Umweltverbund Seite 50

Fußverkehr und öffentlicher Verkehr (ÖV) sind unmittelbar miteinander verknüpft und ergänzen sich perfekt. Der ÖV trägt dazu bei, den Zufußgehenden jene Wege zu ermöglichen, die rein durch Gehen zu weit wären. Weitere Möglichkeiten umfassen Mikro-ÖV, Carsharing, Taxi oder Mitfahrbörsen.

## Seite 56 5 Organisation und Rahmenbedingungen

Eine gute Organisation und geregelte Rahmenbedingungen bieten die Möglichkeit, durch Vernetzung, Koordination, Evaluierung und Qualitätssicherung Bedingungen zu schaffen, um Fußverkehrsmaßnahmen über mehrere Akteurinnen und Akteure sowie Themenfelder hinweg produktiv umzusetzen.

## Seite 66 6 Information, Bewerbung und Kommunikation

Maßnahmen im Bereich der Information, Bewerbung und Kommunikation tragen dazu bei, die Bewohnerinnen und Bewohner einer Gemeinde über die Möglichkeiten des Zufußgehens zu informieren und die Maßnahmen der Gemeinde zu bewerben.

## Seite 70 7 Services und Dienstleistungen

Services und Dienstleistungen umfassen Angebote, die speziellere Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken und dabei einen direkten oder indirekten Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs leisten. Hierzu zählen auch der Trolley-Verleih oder die Errichtung von Mikro-Scooter-Abstellanlagen.

## Seite 74 8 Komplementäre Maßnahmen

Entscheidet sich eine Gemeinde dafür, aktive Verkehrsarten zu fördern, so kann sie mit der Notwendigkeit zur Änderung der Gewichtung verkehrspolitischer Prioritäten konfrontiert sein. Damit verbundene komplementäre Maßnahmen können gerade in Gebieten mit hohem räumlichen Nutzungsdruck auch zu Einschränkungen für den MIV führen. Dieser Block umfasst u. a. die bevorzugte Zuteilung von Verkehrsflächen für den Fußverkehr, Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs und die allgemeine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus.





# 1

## Fußverkehrsfreundliche Stadt- und Raumplanung

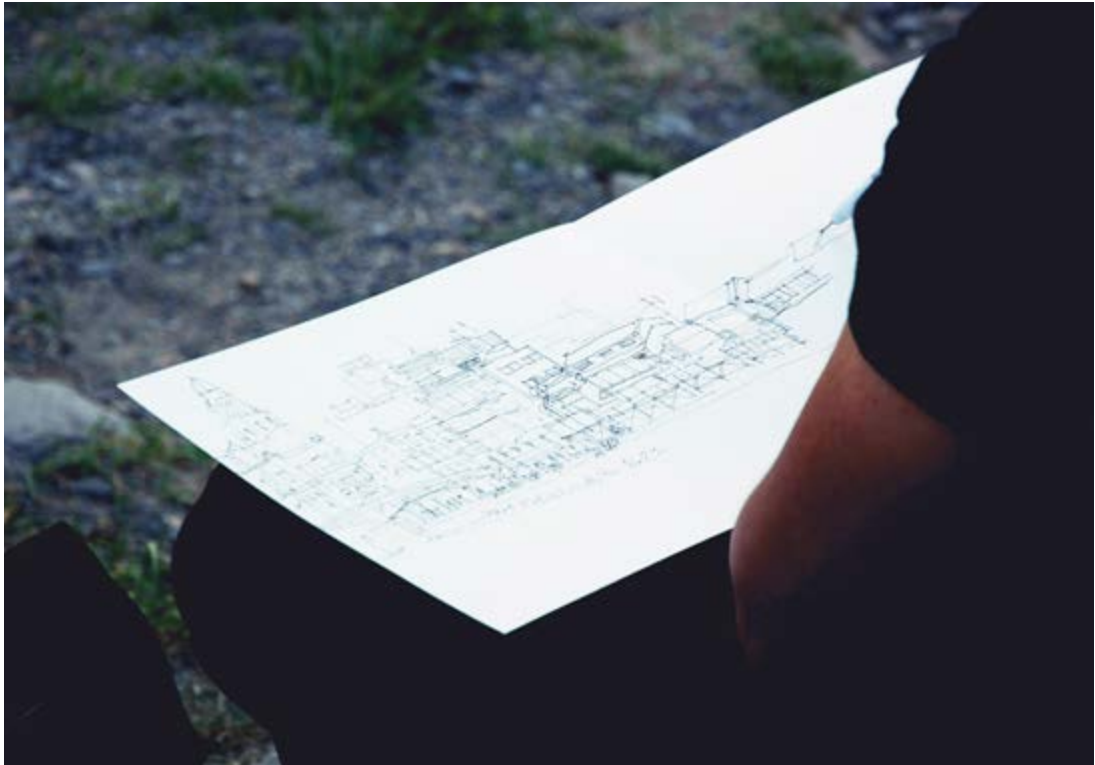
Durch die Berücksichtigung der Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Stadt- und Raumplanung wird die notwendige Grundlage geschaffen, damit die Förderung des Fußverkehrs in einer Gemeinde gelingen kann. Die Gemeinde kann dazu sowohl strategische Planungswerkzeuge zur Orts- und Stadtentwicklung als auch Instrumente wie Bewilligungs- oder Genehmigungsverfahren nutzen. Nicht zuletzt trägt aber vor allem eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums dazu bei, dass Menschen in der Gemeinde gerne zu Fuß unterwegs sind.







## Planungswerkzeuge



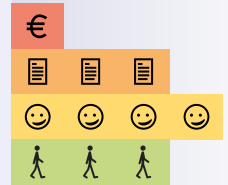
**U**nter dem Überbegriff „Planungswerkzeuge“ werden Maßnahmen vorgestellt, mit denen die Belange des Fußverkehrs strukturiert und standardisiert in allen Entscheidungsfindungen und Planungen der Gemeinde berücksichtigt werden können. Ein entscheidender Erfolgsfaktor ist es, den Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs eine verstärkte Priorität in der lokalen verkehrspolitischen Entscheidungsfindung einzuräumen.

Die Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in den vorgestellten Planungswerkzeugen ist äußerst kostengünstig: Die Maßnahmen sind zwar mit einem gewissen administrativen Aufwand, aber nahezu keinen zusätzlichen Kosten verbunden.

## Leitbild der fußverkehrsfreundlichen Orts- und Stadtentwicklung

Das Leitbild der Orts- und Stadtentwicklung gibt strategische Zielvorstellungen und Handlungsprinzipien vor, an denen sich die konkreten Planungen einer Gemeinde orientieren können. Um eine fußverkehrsfreundliche Orts- und Stadtentwicklung voranzutreiben, müssen für den Fußverkehr wichtige Aspekte wie Fußläufigkeit, Nutzungsdurchmischung und Kleinräumigkeit auch im Leitbild verankert werden:

- **Fußläufigkeit:** Es ist notwendig, die fußläufige Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen als zentrales Element im Leitbild festzuhalten, also in etwa eine Distanz von 750 m bis zu 1 km.
- **Nutzungsdurchmischung:** Um die räumlichen Distanzen zwischen den Standorten von Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Bildung und Freizeit möglichst gering zu halten, soll das Leitbild das Ziel vorgeben, verträgliche oder kompatible Kombinationen der Nutzung von Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Bildung und Freizeit so weit wie möglich voranzutreiben. Das lässt sich am leichtesten im Zuge der Entwicklung neuer Stadtteile oder Siedlungen realisieren.
- **Multizentralität:** Um auch in großflächigen Siedlungsgebieten und Städten kurze Wege in der Alltagsmobilität zu ermöglichen, ist es wichtig, eine multizentrale Entwicklung anzustreben und die Erhaltung bzw. Entwicklung von Ortsteil- bzw. Stadtteilzentren als essenzielles Ziel im Leitbild festzuhalten. Weiters soll festgelegt werden, in welchen Gebieten Ortsteil- oder Stadtteilzentren entstehen sollen, welche Funktionen diese Zentren erfüllen sollen und wie eine Verdichtung im näheren Umfeld dieser Zentren realisiert werden könnte.



## Verankerung von Fußverkehrsflächen in den Raumplanungsinstrumenten der Gemeinde

In den raumbezogenen Planungsinstrumenten der Gemeinde (Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan) sollen bestehende und geplante Fußverkehrsflächen und Fußwegeachsen ausgewiesen werden. Einerseits soll dabei auf ein möglichst dichtes und lückenloses Fußwegenetz und auf die Anbindung aller wichtigen Points of Interest (POI) geachtet werden, andererseits bietet sich in der vorausschauenden Planung auch die Möglichkeit der Kombination mit Grün-, Erholungs- und Freiräumen, um eine attraktive Wegeführung und eine hohe Aufenthaltsqualität zu erzielen.



## Schaffung von Fußverkehrsinfrastruktur im Zuge von Widmungen und Genehmigungsverfahren

Um eine hohe Durchlässigkeit verbauter Gebiete für Zufußgehende sicherzustellen, Lücken im Fußwegenetz zu schließen und Verbesserungen in der Fußverkehrsinfrastruktur (z.B. Verbreiterung von Gehwegen) realisieren zu können, sollen Flächenwidmungen, Baulandwidmungen und Baugenehmigungen an die verbindliche Schaffung von Fußverkehrsinfrastruktur gebunden werden. Die so geschaffene Fußverkehrsinfrastruktur kann dann entweder im Zuge von Grundüberlassungen an die Gemeinde oder mittels Servituts der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, möglichst direkte Fußwege zu schaffen und das Fußwegenetz Zug um Zug zu verbessern. Baulandwidmungen sollten an das Prinzip kompakter Siedlungsstrukturen gebunden sein.



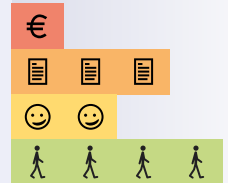
## Initiierung verkehrsarmer Räume zur Steigerung der Aufenthaltsqualität



Die Attraktivität des Zufußgehens hängt maßgeblich von der zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur ab. Verallgemeinert lässt sich sagen: je weniger oder langsamer der Kfz-Verkehr, desto attraktiver werden Fußwege wahrgenommen. Zusätzlich gilt: Es regt zum Zufußgehen an, wenn das eigene Kfz nicht direkt vor der Haustür zur Verfügung steht. Die hier vorgestellten Maßnahmen greifen diese Gedanken auf und zeigen, wie bereits in übergeordneten Planungsebenen motivierende Rahmenbedingungen für das Zufußgehen in der Gemeinde geschaffen werden können.

## Autofreie Siedlungsbereiche

Die Umsetzung autofreier Siedlungsbereiche ermöglicht es, der Bevölkerung hochwertige, lebenswertere Aufenthaltsbereiche anzubieten und dabei zugleich kurze und direkte Fußwege zu schaffen. Die Einführung autofreier Siedlungsbereiche ist ein Prozess, der vor allem in größeren Städten die Zusammenarbeit mehrerer Abteilungen benötigt und entsprechend früh geplant werden muss. Wenn autofreie Siedlungsbereiche bereits im Planungsstadium vorgesehen werden, entstehen dadurch keine zusätzlichen Kosten. Von hoher Bedeutung für das Gelingen dieser Maßnahmen ist auch die frühzeitige Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die Planungen. Damit können Barrieren und Widerstände abgebaut und der für die Umsetzung notwendigen Akzeptanz der Weg bereitet werden.



## Superblocks

Unter dem Begriff „Superblock“ versteht man ein mehrere Häuserblocks umfassendes Gebiet, das für den Durchzugsverkehr gesperrt ist und in dem der zuvor für Parkplätze genutzte Raum größtenteils dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung gestellt wird. Pkw werden in Sammel- oder Tiefgaragen abgestellt. Der so entstehende verkehrsarme Raum erlaubt es, besonders attraktive und direkte Wege für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Eines der bekanntesten Beispiele für die Umsetzung von Superblocks kommt aus Barcelona, wo die Umsetzung dieses Konzepts Ende 2016 beschlossen wurde. In bestehenden Siedlungsgebieten können bei der Umsetzung des Superblock-Konzepts recht hohe Kosten anfallen, wenn Tiefgaragen gebaut und das Straßennetz bzw. der öffentliche Raum komplett umgestaltet werden müssen.<sup>25</sup> Daher wird dieses Konzept meist nur kleinräumig bzw. schrittweise implementiert.



## Grünes Netz

Grünraum und Erholungsräume in einer Gemeinde versprechen eine hohe Attraktivität für den Fußverkehr. Daher sollten die Planungen für den Fußverkehr unbedingt mit den für Grünraum zuständigen Personen bzw. Abteilungen koordiniert werden, um sowohl bei der Planung neuer Siedlungsräume Synergien nutzen zu können als auch bei bestehenden Grünraumanlagen attraktive Durchwegungen für den Fußverkehr schaffen zu können. Durch Berücksichtigung der geplanten und bestehenden Grünräume in der Fußverkehrsplanung einerseits und die Berücksichtigung der Fußverkehrsnutzung in der Grünraumgestaltung andererseits, kann die Attraktivität von Fußverkehrsrouten meist ohne zusätzliche Kosten gesteigert werden.



## Planung und Gestaltung menschengerechter öffentlicher Räume

In diesem Kapitel werden jene Maßnahmen beschrieben, die zwar nicht direkt der Abwicklung des Fußverkehrs oder der Errichtung seiner Infrastruktur zuordenbar sind, die aber essenzielle Rahmenbedingungen für die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger schaffen. Während in Diskussionen oft davon gesprochen wird, dass Sitzgelegenheiten oder Spielelemente vorrangig für die Zielgruppen der Familien mit Kindern und älteren Menschen zu errichten sind, darf dennoch nicht unterschätzt werden, dass alle davon profitieren können.



€ €

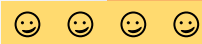


### Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum

~15 Bänke

Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen nicht nur qualitativ hochwertige Wege, sondern auch Orte zum Ausruhen und Verweilen. Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind einerseits wichtige Orte der Kommunikation und Begegnung, denn sie sind nichtkommerzielle Rastplätze und Treffpunkte, die zum Verweilen, zum Beobachten und zur Kontaktaufnahme einladen. Andererseits sind (barrierefreie) Sitzmöglichkeiten entlang der Wege besonders für ältere oder körperlich beeinträchtigte Menschen essenziell, um sich kurzzeitig auszuruhen und neue Kräfte für den weiteren Weg zu tanken. Das Aufstellen einer Sitzbank im öffentlichen Raum kostet etwa 500–1 000 €.<sup>26</sup>

€ €



### Spielelemente im öffentlichen Raum

~10 Spielelemente

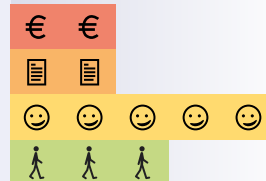
Wenn sich die Planung von Straßen und Wegen auf die reine Verkehrsfunktion konzentriert, werden Fußwege eintönig und langweilig. Durch die Integration kleiner beispielbarer Elemente, die zum Klettern, Hüpfen, Balancieren und Sitzen einladen (z. B. bunte Pflastersteine oder Linien am Boden und Steine oder Balken am Wegrand), erhalten Fußwege eine neue Qualität nicht nur für Kinder. Erfahrungen aus Deutschland zeigen, dass in der Umsetzung mit Kosten von durchschnittlich 1 000€ pro beispielbarem Element zu rechnen ist.<sup>27</sup> Diese Spielmöglichkeiten tragen außerdem dazu bei, dass Kinder schon frühzeitig Bewegung und Aufenthalt im öffentlichen Raum als positives Erlebnis abspeichern und gerne zu Fuß unterwegs sind.



## Öffentliche Toiletten

~15 Toiletten in Kooperation mit Betrieben

Das Vorhandensein von öffentlich und leicht zugänglichen Toiletten in fußläufiger Entfernung ist für viele Menschen eine wichtige Voraussetzung, um den Aufenthalt im öffentlichen Raum genießen und auch länger dauernde Fußwege zurücklegen zu können. Da die Errichtung und Betreuung öffentlicher Toilettenanlagen relativ kostspielig sind, kann die Gemeinde zusätzlich Partnerschaften mit lokalen Handels- und Gastgewerbe-Betrieben schließen, um ein dichtes Netz an öffentlich zugänglichen Toiletten anbieten zu können. Im Rahmen dieser Partnerschaften stellen die Betriebe ihre Toiletten zur kostenlosen öffentlichen Nutzung zur Verfügung und erhalten dafür von der Gemeinde eine Aufwandsentschädigung. (Beispiel: Das Konzept „Nette Toilette“ wird bereits in mehr als 260 Gemeinden in Deutschland und der Schweiz umgesetzt.<sup>28</sup>) Die Errichtung einer öffentlichen Toilette kostet etwa 100 000€, an Unterhaltskosten fallen etwa 18 000€/Jahr an. Beim Konzept „Nette Toilette“ kann man pro Toilette mit Kosten von etwa 700–1 000€/Jahr rechnen.



## Kurzweiligkeit schaffen

Wenn die Wege abwechslungsreich und attraktiv gestaltet werden, sind Menschen eher bereit, auch längere Strecken zu Fuß zu gehen. Eine abwechslungsreiche Gestaltung der Fußwege kann z. B. durch Bepflanzung der Wegränder, farbliche Akzente im Bodenbelag oder das Aufstellen von Kunstobjekten und Straßenmobiliar (Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen ...) erreicht werden. Vor allem in dicht bebauten Gebieten haben die Nutzung und Gestaltung der Erdgeschoßzonen der Gebäude großen Einfluss auf die Attraktivität der angrenzenden Fußwege. Erdgeschoßfassaden, die hauptsächlich aus Tiefgarageneinfahrten und fensterlosen Wänden bestehen, sind nicht nur unattraktiv und eintönig, sondern können bei Passantinnen und Passanten auch subjektive Angsträume erzeugen. Daher soll in Bebauungsplänen und bei Bau- bzw. Betriebsbewilligungen die Wirkung auf angrenzende Fußwege mitbedacht werden. Damit kann die Gemeinde darauf hinwirken, dass Zufußgehende eine einladende und anregende Umgebung vorfinden, ohne dass dadurch zusätzliche Kosten in der Planung entstehen.



## Freihalten der Fußverkehrsflächen

~20 Elemente

Damit Zufußgehende komfortabel und sicher unterwegs sein können, soll schon bei der Planung der Fußverkehrsflächen darauf geachtet werden, Kraftfahrzeuge vom Befahren und Reparieren dieser dem Fußverkehr vorbehaltenen Flächen abzuhalten. Dazu können gestalterische Elemente wie beispielsweise Grünstreifen, Blumentröge oder größere Steine eingesetzt werden. Dabei ist aber unbedingt darauf zu achten, dass durch diese gestalterischen Elemente die Barrierefreiheit der Fußwege nicht negativ beeinflusst und die Bewegungsfreiheit der Zufußgehenden nicht eingeschränkt werden. Pro Element (z. B. Beton-Blumentrog oder Poller) ist mit Anschaffungskosten von etwa 200–400€ zu rechnen.



# 2

## Fußverkehrsfreundliche Verkehrsplanung

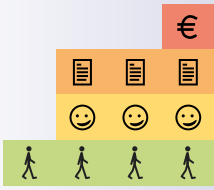
**E**ine gute Fußverkehrsplanung beginnt in der Stadt- und Raumplanung und setzt sich in der Verkehrsplanung fort. Die Verkehrsplanung gibt vor, wie der Verkehr in einer Gemeinde zu organisieren ist, plant die Verkehrsinfrastrukturen und entwickelt die Mobilitätsangebote.

Auch hier gilt: Um eine Förderung des Fußverkehrs zu erwirken, müssen die Belange des Fußverkehrs stets auf allen hierarchischen Ebenen mitgedacht werden. Sowohl in den strategischen Überlegungen und Mobilitätskonzepten als auch in der Detailplanung der Verkehrsinfrastruktur und der konkreten Verkehrsführung soll Zufußgehen als vollwertiges Verkehrsmittel angesehen werden.

Gerade im Ortsgebiet sollten Prioritäten für nachhaltige Mobilitätsformen wie Fuß- und Radverkehr gesetzt und der Mensch als Maßstab für das Verkehrssystem festgelegt werden. Durch die Priorisierung fußverkehrsfreundlicher Lösungen im Planungsprozess kann die Gemeinde ohne größeren zusätzlichen Kostenaufwand wichtige Impulse für den Fußverkehr setzen.

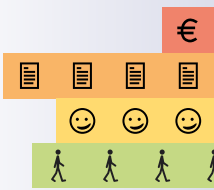






### Priorität in Mobilitätskonzepten

Um eine erfolgreiche Umsetzung fußverkehrsfreundlicher Maßnahmen zu garantieren, sollten diese mit hoher Priorität im Mobilitätskonzept einer Gemeinde verankert werden. So kann die Relevanz der Maßnahmen von der Planung bis hin zur Umsetzung argumentiert werden. Dazu gehört die Zielsetzung, ein engmaschiges Fußverkehrsnetz zu schaffen und zu erhalten, das attraktive und direkte Fußwege zwischen wichtigen Quellen und Zielen des Alltagsverkehrs anbietet. Dabei ist klar festzulegen, dass die geplante Fußverkehrsinfrastruktur entsprechend den bestehenden Richtlinien und Normen ausgelegt und für ausreichend Platz und Sicherheitsmaßnahmen für den Fußverkehr gesorgt wird. Die Priorisierung fußverkehrsfreundlicher Maßnahmen im Mobilitätskonzept erlaubt es einer Gemeinde ohne größeren zusätzlichen Kostenaufwand, wichtige Impulse zugunsten des Fußverkehrs zu setzen.



### Planungsprinzip „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“

Bei der Planung und Gestaltung von Innerortstraßen kann in Gebieten, die einer signifikanten Verkehrsberuhigung unterzogen werden sollen, das Prinzip der „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ angewandt werden. Dabei werden zuerst die Anforderungen für Gehbereiche, Aufenthalts- und Grünflächen sowie der Platz für den Radverkehr festgelegt. Dann werden diese angestrebten Querschnittsbreiten für die Randnutzung, die Fußverkehrs- und Radverkehrsflächen von der zur Verfügung stehenden Gesamtraumbreite abgezogen, um die mögliche Breite der Fahrbahn zu ermitteln. Durch diesen Planungsansatz wird verhindert, dass für den Fußverkehr nur schmale und unattraktive Restflächen zur Verfügung stehen. Mit dieser Maßnahme können ohne nennenswerten finanziellen Aufwand bereits in der Planungsphase günstige Rahmenbedingungen für den Fußverkehr geschaffen werden.



### Forschungsprojekte

Will eine Gemeinde ihr Fußverkehrspotenzial vertiefend mit innovativen Methoden prüfen oder verbessern, so ist das auch durch die Teilnahme an nationalen oder internationalen Forschungsprojekten möglich. Dazu ist es aber meist notwendig, im Konsortium mit Organisationen aus anderen Fachgebieten einzureichen. Ein Projekt, das entwickelt werden konnte, um das Fußverkehrspotential zu erheben, ist das Projekt *Activ8!* aus dem Programm *Mobilität der Zukunft*.<sup>29</sup> Auch für die Erstellung einer Bestandsaufnahme kann auf technologiebasierte Lösungen aus Forschungsprojekten zurückgegriffen werden – beispielsweise wurden im Zuge eines Projekts<sup>30</sup> GIS-basierte Abschätzungen der Gehsteigbreiten für die Stadt Wien erstellt. Die der Gemeinde durch die Teilnahme an einem Forschungsprojekt entstehenden Kosten sind abhängig vom Projekt und vom Förderprogramm. Je nach Projektart und Förderprogramm sind etwa 20–70% der im Zuge des Projekts anfallenden Kosten von den Projektpartnerinnen und -partnern zu tragen.

## Vorgaben für den motorisierten Individualverkehr

Die von Fußgängerinnen und Fußgängern wahrgenommene Attraktivität und Direktheit der Fußwege sowie deren subjektive und objektive Verkehrssicherheit stehen in direktem Zusammenhang mit dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs und dessen Geschwindigkeit an der angrenzenden Fahrbahn. Optimal ist es daher, bereits im Mobilitätskonzept der Gemeinde Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie die Einführung von Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Wohnstraßen anzudenken und die geplanten Schritte zu einer Implementierung vorzugeben. Das umfasst die Auswahl potenzieller Umsetzungsorte sowie die Abklärung notwendiger Datenerhebungen. Durch Verankerung dieser Maßnahmen im Mobilitätskonzept der Gemeinde können gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr ohne größeren finanziellen Mehraufwand schon in der Planungsphase geschaffen werden.



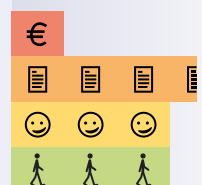
## Arrangement von Fuß- und Radverkehr

Die in der Verkehrsrealität in den vergangenen Jahren eingeführte Praxis, dem Fuß- und Radverkehr gemeinsame Flächen zuzuordnen, die vom Kfz-Verkehr nicht benötigt werden, hat in sehr vielen Fällen zu Problemen geführt. Daher sollte eine moderne Verkehrsplanung besonders darauf Wert legen, dass die gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen durch Fuß- und Radverkehr nur dann zum Einsatz kommt, wenn das den Vorgaben der RVS 03.02.13 Radverkehr entspricht. Bei Radwegen mit großer Bedeutung für den Alltagsradverkehr ist aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede eine Trennung der beiden Verkehrsarten anzustreben. Generell ist bei der Planung von Radverkehrsinfrastruktur darauf zu achten, dass dadurch für den Fußverkehr keine Barrieren entstehen.



## Vorgaben und Leitlinien für den ruhenden Kfz-Verkehr

In der Praxis kommt es immer wieder zu Beeinträchtigungen des Fußverkehrs durch parkende und haltende Kfz. Einerseits sollte daher in der Planung von Parkplätzen genügend Abstand zum Fußverkehrsbereich vorgesehen werden, damit Kofferräume oder Motorhauben der parkenden Kfz nicht auf den Gehsteig ragen. Andererseits sollte auch eine effiziente Parkraumüberwachung vorgesehen werden, um Falschparken aber auch kurzes Halten am Gehsteig oder Falschparken im Kreuzungsbereich zu verhindern.



## Bestandsaufnahme Fußverkehrsinfrastruktur

Für die zielgerichtete Planung von Ergänzungen in den bestehenden Fußwegenetzen, die Verbesserung der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur und die Planung und Umsetzung von Wartungsarbeiten im Bereich der Fußverkehrsinfrastruktur ist eine gute Datengrundlage unumgänglich. Indem bei Straßen- bzw. Gehsteig-Neubauten und -Sanierungen die entsprechenden Attribute wie Gehsteigbreite und Bodenbelag in die Graphenintegrationsplattform, kurz GIP genannt, eingetragen werden, kann die Datengrundlage ohne zusätzliche Kosten sukzessive verbessert werden.<sup>31</sup>





# 3

## Maßnahmen zur Optimierung des Fußverkehrsnetzes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

**E**in funktionierendes und attraktives Fußverkehrsnetz basiert auf einem adäquaten Vollzug der rechtlichen Rahmenbedingungen, der dem Fußverkehr die nötige Stellung und Priorität im Verkehrsgeschehen einräumt, auf einem gut dimensionierten und engmaschigen Fußverkehrsnetz, sicheren Querungsmöglichkeiten und einer attraktiven Führung in Form von Leit-systemen. Unter jedem dieser Maßnahmenblöcke werden im Folgenden die effizientesten Umsetzungsmöglichkeiten vorgestellt.





## Rechtliche Maßnahmen

### Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nach Stärke

1. Fußgängerzone
2. Wohnstraße
3. Fahrradstraße
4. Begegnungszone
5. Tempo-30-Zone
6. Anliegerstraße Tempo 50
7. Sammelstraße Tempo 50
8. Sammelstraße Tempo 70

Die Attraktivität von Fußwegen sinkt mit steigendem Kfz-Aufkommen und steigender Kfz-Geschwindigkeit auf der angrenzenden Fahrbahn. Eine Reduktion des Kfz-Aufkommens und die Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten sind daher wichtige Maßnahmen, um Fußwege dort, wo viele Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs sind, attraktiv zu machen und den Fußverkehr zu fördern. In diesem Zusammenhang bietet die StVO den Gemeinden einige effiziente Möglichkeiten, um den Fußverkehr im Ortsgebiet zu fördern, so z. B. Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen.



### Einführung von Fußgängerzonen

*kleinere bauliche Umsetzungen*

Fußgängerzonen sind Verkehrsflächen, die – mit wenigen Ausnahmen – dem Fußverkehr vorbehalten sind. Für alle anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gilt Schrittgeschwindigkeit.<sup>32</sup> In der Praxis werden Fußgängerzonen vor allem bei Einkaufsstraßen und in Ortszentren realisiert. Viele Gemeinden prüfen immer wieder neu, ob eine Ausweitung ihrer Fußgängerzonen förderlich sein könnte. Die Kosten für die Einführung einer Fußgängerzone hängen von der Intensität der baulichen Umgestaltung ab und reichen von weniger als 1 000 € (für reine Beschilderung) bis zu Millionenbeträgen bei kompletter Neugestaltung des öffentlichen Raums.

### Einführung von Wohnstraßen

Wohnstraßen eignen sich besonders, um den Kfz-Verkehr in Wohngebieten mit wenigen Ausnahmen auf Anrainerverkehr zu beschränken.<sup>33</sup> Für den Verkehr in Wohnstraßen gilt Schrittgeschwindigkeit und der Durchzugsverkehr ist verboten. Die Situation ist ideal, um den Fußverkehr positiv zu stimulieren, denn einerseits werden durch die Einführung einer Wohnstraße sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Geschwindigkeit stark reduziert. Andererseits steht dem Fußverkehr mehr Platz zur Verfügung, denn in Wohnstraßen sind das Betreten der Fahrbahn und das Spielen gestattet, solange der erlaubte Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindert wird. Die Kosten für die Einführung einer Wohnstraße belaufen sich auf weniger als 1 000 € (für die reine Beschilderung). Zur Gewährleistung der Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit können auf der Fahrbahn zusätzlich Schwellen errichtet werden. Die Kosten dafür belaufen sich (bei Ausführung von Schwellen in Asphalt) auf ca. 100 € pro Quadratmeter.<sup>34</sup>



## Einführung von Begegnungszonen

Begegnungszonen haben sich besonders in Straßen und an Plätzen bewährt, wo ein starkes Fußverkehrsaufkommen herrscht, aber gleichzeitig die anderen Verkehrsarten nicht ausgeschlossen werden können oder sollen. In Begegnungszonen gilt je nach Verordnung Tempo 20 oder 30. Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahn benutzen, aber ohne dabei den übrigen Fahrzeugverkehr mutwillig zu behindern.<sup>35</sup> Während es theoretisch möglich ist, Begegnungszonen allein durch eine Beschilderung mit Kosten von weniger als 1 000€ umzusetzen, wird im Zuge der Einrichtung einer Begegnungszone normalerweise zumindest eine moderate Neugestaltung des öffentlichen Raums sinnvoll sein. Etwa die Hälfte der Begegnungszonen in österreichischen Gemeinden wurde bisher mit einem Budget von jeweils bis zu 100 000€ umgesetzt.<sup>36</sup>



## Einführung von Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen eignen sich gut, um ein attraktiveres Umfeld für den Fußverkehr zu schaffen und vor allem das Überqueren von Straßen zu erleichtern. In vielen Gemeinden wurde bereits flächendeckend Tempo 30 – ausgenommen Vorrangstraßen – eingeführt. Dennoch sollte das Straßennetz der Gemeinde regelmäßig auf potenzielle Erweiterungen der Tempo-30-Zone untersucht werden. Für den Erfolg der Einführung von Tempo-30-Zonen ist es gerade zu Beginn notwendig, die Bevölkerung über die Maßnahme zu informieren und über die positiven Effekte aufzuklären. Bei Bedarf sollten auch Schritte zur Überwachung und Durchsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung gesetzt werden. Die Einführung von Tempo-30-Zonen ist sehr kostengünstig, da außer der Zonenbeschilderung im Allgemeinen keine baulichen Maßnahmen erforderlich sind, wenngleich die Temporeduktion durch bauliche Maßnahmen (etwa visuelle Fahrbahneinengungen oder Reduktion überbreiter Querschnitte) unterstützt werden soll.



## Zeitweiliges Sperren von Straßen vor Schulen

Eine wirkungsvolle Maßnahme zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität auf dem Weg zur Schule ist das Sperren von Straßen oder Straßenabschnitten, in denen Schulgebäude liegen. Diese Bereiche werden an Schultagen jeweils etwa eine halbe Stunde lang vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende für den Kfz-Verkehr gesperrt. Diese Maßnahme hilft, das Zufußgehen zur Schule attraktiver und sicherer zu gestalten. Für die Einrichtung dieses temporären Fahrverbots, wie es beispielsweise vor Salzburger und Wiener Schulen<sup>37</sup> oder in den steirischen Gemeinden Graz, Leibnitz oder Straden umgesetzt wurde, fallen Kosten für die Beschilderung (Fahrverbotschilder mit Zusatztafeln zur Einschränkung der zeitlichen Gültigkeit), eventuell auch Kosten für Scherengitter zum temporären Sperren des Straßenabschnitts und Kosten für den personellen Aufwand für die Koordination der Umsetzung und das Einholen notwendiger Genehmigungen an.



## Bauliche Maßnahmen zur Optimierung der Fußwege

Damit die Menschen ihre Ziele gut zu Fuß erreichen können, sollte die Gemeinde ein engmaschiges zusammenhängendes Fußwegenetz anbieten, welches das gesamte Ortsgebiet möglichst hochqualitativ und lückenlos durchzieht. Dabei soll darauf geachtet werden, dass die Fußverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde für alle Menschen ganzjährig komfortabel, attraktiv und sicher nutzbar ist.



€ € € € €

☰ ☰ ☰ ☰

😊😊😊😊😊

🚶🚶🚶🚶

### Hilfen zur Überwindung natürlicher Hindernisse

Flüsse und Bäche sind natürliche Hindernisse, die Fußgängerinnen und Fußgänger häufig zu großen Umwegen zwingen. Die Errichtung von Brücken und Stegen für den Fußverkehr bzw. Fuß- und Radverkehr kann daher zur Schaffung kurzer und attraktiver Fußverkehrsverbindungen sinnvoll sein. Die Kosten für die Errichtung eines Stegs für den Fuß- und Radverkehr sind abhängig von der Ausführung und der notwendigen Brückenspannweite. Für eine Brückenspannweite von etwa 50–100 m ist mit Kosten ab etwa 1 Mio. € zu rechnen.<sup>38</sup>

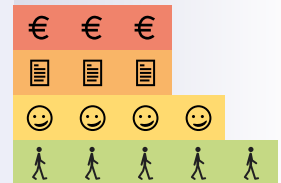
Auch steile Hänge bzw. topografisch bedingte Niveauunterschiede im Siedlungsgebiet sind natürliche Hindernisse, die Fußgängerinnen und Fußgänger oft dazu zwingen, große Umwege zu machen (etwa, wenn die Straße in Serpentina verläuft oder zwischen höhenversetzten benachbarten Straßenzügen keine Verbindung besteht). Hier können Stiegen, Rampen oder Aufzüge dazu beitragen, kurze Fußverkehrsverbindungen zu schaffen. Die Kosten für Stiegen- und Rampenanlagen sind abhängig von der Größe und der Ausführung. Beispielsweise hat die Neuerrichtung der barrierefreien Thurnstiege in Wien rund 1,1 Mio. € gekostet.<sup>39</sup> Die Bandbreite der Errichtungskosten für Aufzüge reicht von unter 100 000 € (für einen Aufzug mit 15 m Förderhöhe ohne Zwischenstopp)<sup>40</sup> bis zu 2 Mio. € (für einen Schrägaufzug zur Überwindung von 100 Höhenmetern).<sup>41</sup>



### Barrierefreie Fußwege

~100 m

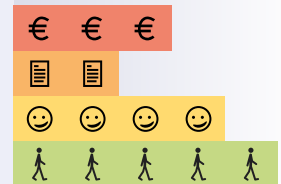
Um die barrierefreie Nutzungsmöglichkeit der Fußwege für möglichst alle Menschen sicherzustellen, sind bei der Planung und Errichtung von Fußwegen die Richtlinien RVS 02.02.36 *Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum* und RVS 03.02.12 *Fußgängerverkehr* zu beachten. Neben der richtlinienkonformen Planung und Gestaltung der Fußwege ist es aber auch notwendig, für eine ganzjährig barrierefreie Benutzbarkeit der Fußverkehrsinfrastruktur zu sorgen. Daher sollte schon in der Planungsphase darauf geachtet werden, dass die Fußverkehrsinfrastruktur möglichst leicht zu warten ist, damit durchgehende Barrierefreiheit gewährleistet werden kann. Wichtig sind durchgängige und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbare Wegeketten. Um dies zu erreichen, sollte sich die Gemeinde mit anderen (öffentlichen und privaten) Wege-Errichtern bzw. Wege-Erhaltern vernetzen und koordinieren (siehe Kapitel 5.1). Wenn die Barrierefreiheit bereits in der Planung der Fußwege mitgedacht wird, fallen in der Errichtung nur relativ geringe zusätzliche Kosten an. Für die nachträgliche Errichtung eines taktilen Leitsystems auf bestehenden Fußwegen fallen Kosten von etwa 110 €/m<sup>2</sup> an.<sup>42</sup> Nachträgliche Gehsteigabsenkungen an Kreuzungen und Querungsstellen kosten je nach den räumlichen Rahmenbedingungen ca. 4 000–12 000 € je Querungsstelle.<sup>43</sup>



### Schaffung kurzer Wege

~100 m

Das Fußwegenetz sollte im Ortsgebiet zusammenhängend und möglichst engmaschig sein. Idealerweise sollte die Maschenweite des Fußwegenetzes maximal 10m betragen,<sup>44</sup> damit Zufußgehende ihre Ziele möglichst direkt und ohne Umwege erreichen können. Indem Sackgassen für den Fußverkehr durchlässig gemacht und Passagen durch Grundstücke oder Gebäude geöffnet werden, können Abkürzungen für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen und Lücken im Fußwegenetz geschlossen werden. Dabei ist es von Vorteil, die Durchlässigkeit für den Fußverkehr durch eine Informationstafel zu kommunizieren und auch Passagen durch Grundstücke und Gebäude mittels Beschilderung klar als öffentliche Durchgänge zu kennzeichnen. Neben dem administrativen Aufwand – z. B. zur Klärung rechtlicher Fragen (Haftung, Winterräumung) – fallen für die Schaffung von Fußwegverbindungen auch Kosten für die Beschilderung und, je nach den örtlichen Gegebenheiten, für die Grundablöse und Baukosten an. Bei einer Fußwegbreite von 2 m ist mit Baukosten von ca. 450 € je Laufmeter Fußweg (inklusive Beleuchtung) zu rechnen.<sup>45</sup> Die Kosten für die Grundablöse hängen vom örtlichen Preisniveau ab.



### Entflechtung von Geh- und Radwegen

~100 m

Die Mischung von Fuß- und Radverkehrsströmen führt wegen der Geschwindigkeitsunterschiede der beiden Verkehrsarten oft zu Konflikten. Gerade in Bereichen mit hohem Fuß- oder Radverkehrsaufkommen ist es daher ratsam, eine getrennte Führung umzusetzen. Diese Entflechtung von stark frequentierten Geh- und Radwegen trägt zu einer Attraktivierung der Fußwege und einer erhöhten Verkehrssicherheit der Zufußgehenden bei. Die Kosten für die Neuanlage eines getrennten Fuß- und Radwegs mit einer Gesamtbreite von 4 m belaufen sich inklusive Beleuchtung auf ca. 1 000 € pro Laufmeter.<sup>46</sup>





### Shared Space

Shared Space ist ein Konzept zur umfassenden Gestaltung des öffentlichen Raums. Straßen, Wege und Plätze werden von Allen gemeinsam genutzt, ohne einem bestimmten Verkehrsmittel Vorrang einzuräumen. Der öffentliche Raum wird nicht durch Ampeln und Verkehrsschilder organisiert, sondern durch klare räumliche Gestaltung, welche die Kommunikation zwischen allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ermöglicht und den Respekt untereinander fördert. Erfahrungen und Umsetzungen dieses Konzeptes in Österreich zeigen, dass Shared Space zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auch für Zufußgehende beiträgt. Da Shared Space jeweils den gesamten öffentlichen Raum einschließt, sind die Kosten im Vergleich zu Maßnahmen, die nur den Fußverkehr betreffen, vergleichsweise hoch. Die Kosten für die Erstellung eines Shared-Space-Konzeptes liegen zwischen 25 000 und 40 000 €. Die Umsetzungskosten hängen von der Art der Umgestaltung ab. Pro Quadratmeter beginnen die Kosten bei einer Höhe von 50 € (reine Farbbeschichtung, Asphaltflächen) und liegen durchschnittlich bei 400 € für die bauliche Umgestaltung. Hinzu kommen weitere Kosten für Planungshonorare in Abhängigkeit von der Projektgröße, Projektkosten und Gestaltungsintensität.<sup>47</sup>



### Baustellenmanagement

Bei Baustellen sollte den Fußgängerinnen und Fußgängern eine sichere und möglichst umwegfreie Fortsetzung ihres Weges angeboten werden. Dazu müssen die Bedürfnisse des Fußverkehrs auch bei der Baustellenplanung und -organisation einfließen. Hinweise auf Gehsteigsperrungen sollen bereits an den letzten Fußgängerübergängen und Querungsmöglichkeiten errichtet werden. Durch Parkverbote und das Anbringen von Rampen soll sichergestellt werden, dass das Verlassen des Gehsteigs bei der Sperre für Alle möglich ist. Auf die Rollstuhltauglichkeit aller Ersatzmaßnahmen ist zu achten. Hinweise zu Baustellenabsicherungen und fußverkehrsfreundlichen Ersatzmaßnahmen gibt die RVS 02.02.36.<sup>48</sup> Gute Literatur mit anschaulichen Beispielen wurde auch von *Fussverkehr Schweiz*, dem Schweizer Fachverband der FußgängerInnen, veröffentlicht.<sup>49</sup> Die Kosten für das Baustellenmanagement hängen von der Größe der Baustelle und den örtlichen Gegebenheiten ab; in der Regel muss mit Kosten von etwa 5 000–10 000 € gerechnet werden.<sup>50</sup>





## Bauliche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs

In der Förderung des Fußverkehrs kommt der Gestaltung der Fußwege eine große Bedeutung zu, denn Menschen sind eher bereit, Strecken zu Fuß zurückzulegen, wenn diese abwechslungsreich und attraktiv sind. Auch Maßnahmen zur Beschränkung des Kfz-Verkehrs im Umfeld von Fußwegen machen diese für Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiver und tragen somit zur Förderung des Fußverkehrs bei.



### Straßenmobiliar und Bepflanzung

Durch das Aufstellen von Straßenmobiliar, wie beispielsweise Sitzgelegenheiten, Abfalleimer oder Trinkbrunnen, werden die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die komfortable Nutzbarkeit der Fußverkehrsinfrastruktur positiv beeinflusst. Dabei muss aber, bei Bedarf durch Erweiterung oder Verbreiterung der Fußverkehrsfläche, unbedingt sichergestellt werden, dass die laut RVS 03.02.12<sup>51</sup> empfohlenen Breiten der Fußverkehrsinfrastruktur nicht unterschritten werden, damit die notwendigen Bewegungsräume für Fußgängerinnen und Fußgänger erhalten bleiben.

Durch Pflanzen im öffentlichen Raum werden das Mikroklima verbessert und die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der Fußwege erhöht. Bäume sind, vor allem in der heißen Jahreszeit, wichtige Schattenspendler und Rasenstreifen, Blumenbeete oder Sträucher am Wegrand machen Fußwege abwechslungsreich und attraktiv. Bei der Planung und Konzeption der Bepflanzung und bei der laufenden Pflege der Grünanlagen (z. B. Schnittmaßnahmen) sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass durch die Begrünung weder die für die objektive Sicherheit der Zufußgehenden wichtigen Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr noch die für die subjektive Sicherheit wichtige Einsehbarkeit der Fußwege beeinträchtigt werden. Das gilt auch für bauliche Gestaltungselemente mit Auswirkungen auf die Einsehbarkeit (z. B. Mauern, Schilder). Dabei muss vor allem auch an Menschen mit geringerer Körperhöhe (Kinder, kleinwüchsige Menschen und Menschen im Rollstuhl) gedacht werden. Die Kosten dieser Maßnahme hängen von den gewählten Objekten und der gewählten Intensität der Ausstattung ab und können somit flexibel an die Möglichkeiten der Gemeinde angepasst werden.



## Optimierung der Beleuchtungsanlagen

Eine ausreichende Beleuchtung ist eine wichtige Grundlage für die objektive und subjektive Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern. Einerseits ist sie die Basis zum unfallfreien Fortkommen, weil dadurch Stolpern, Ausrutschen und Stürze verhindert werden können und weil gute Beleuchtung Zufußgehende auch für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besser sichtbar macht und damit maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Andererseits trägt gute Beleuchtung dazu bei, Ängste – so z.B. vor Kriminalität oder Unfallgefahren – zu vermindern und das persönliche, subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen. Daher ist es unerlässlich, zumindest die wichtigsten Fußverkehrsverbindungen zu beleuchten. Moderne Beleuchtungseinrichtungen verwenden LED-Technik und kosten zwischen 3 000 und 4 000 € pro Lichtpunkt. Dort, wo es aufgrund lokaler Gegebenheiten schwierig ist, eine Stromversorgung zu errichten, kann auf Photovoltaik-Anlagen zurückgegriffen werden. Beleuchtungseinrichtungen mit Photovoltaik-Ausstattung kosten rund 3 500 €. In der Regel fallen bei Photovoltaik-Anlagen aber höhere Wartungskosten an.<sup>52</sup>



## Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion

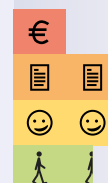
Zusätzlich zur Verordnung reduzierter Höchstgeschwindigkeiten im Ortsgebiet (z. B. 30 km/h) können an neuralgischen Punkten innerorts auch bauliche Maßnahmen, beispielsweise Schwellen oder Fahrbahnverengungen, zur Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs und somit zur Erhöhung der Sicherheit der Zufußgehenden beitragen. Die Kosten für Bodenschwellen belaufen sich (bei Ausführung der Schwellen in Asphalt) auf ca. 100 € pro Quadratmeter.<sup>53</sup> Aufpflasterungen, sogenannte „Berliner Kissen“, aus Kunststoff-Fertigelementen kosten bei ca. 1,8 m Breite und 3 m Länge etwa 2 000 €.<sup>54</sup> Für bauliche Fahrbahnverengungen (z. B. durch vorgezogene Gehsteige oder beplanzte seitliche Einengungen) ist je nach Ausführung mit Kosten von etwa 5 000–30 000 € zu rechnen.<sup>55</sup>



## Bauliche Fahr- und Parkbeschränkungen

*für statische Elemente*

Werden für den Fußverkehr vorbehaltene Flächen, z. B. Fußgängerzonen oder Gehsteige, unrechtmäßig befahren oder zum Parken benutzt, kann es notwendig sein, bauliche Fahr- und Parkbeschränkungen zu errichten. Poller, Blumentröge, Geländer oder Sitzbänke sind geeignete Mittel, die in solchen Fällen errichtet werden könnten. Dabei ist aber darauf zu achten, dass die gesetzten baulichen Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Barrierefreiheit und den Nutzungskomfort für Fußgängerinnen und Fußgänger haben. Pro statischem Element (z. B. Beton-Blumentrog oder statischer Poller) ist mit Anschaffungskosten von etwa 200–400 € zu rechnen. Für absenkbare, ferngesteuerte Poller mit programmierbaren Berechtigungen fallen Investitionskosten von etwa 20 000–40 000 € und jährliche Wartungskosten von etwa 5 000–10 000 € an.<sup>56</sup>



## Querungs- und Kreuzungsgestaltung

Querungen bringen Zufußgehenden in direkte Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Die RVS 03.02.12 Fußverkehr der FSV stellt bereits die wichtigsten Vorgaben zur verkehrssicheren Gestaltung von Querungen für den Fußverkehr vor. Aufbauend darauf sollen die folgenden Maßnahmenbeschreibungen Ideen dazu geben, wie diese Querungen für den Fußverkehr noch weiter optimiert werden können, damit Fußgängerinnen und Fußgänger ihre Wege möglichst konfliktfrei bewältigen können. Zwei Maßnahmen, deren Umsetzung ebenfalls dazu beitragen kann, Zufußgehenden das Queren von Straßen zu erleichtern, sind die Begegnungszone und das Shared-Space-Konzept, die bereits in Kapitel 3.1 bzw. Kapitel 3.2 vorgestellt wurden.



Foto: BWVIT / Johannes Zinner

## Schaffung direkter Fußgängerübergänge

Fußgängerübergänge zur Querung von Straßen und Bahntrassen sollen so angelegt werden, dass sie möglichst den gewünschten direkten Gehlinien entsprechen. Fußgängerübergänge, die zu Umwegen zwingen, stoßen häufig auf wenig Akzeptanz und verleiten Zufußgehende zu riskanten Querungen. Bei der Anlage von Fußwegen sollten aber nicht nur Umwege, sondern auch unnötige Höhendifferenzen möglichst vermieden werden. Wo dies möglich ist, sollten daher statt Unter- bzw. Überführungen für den Fußverkehr sichere ebenerdige Querungsmöglichkeiten eingerichtet werden. Bei straßenbegleitenden Unterführungen soll der Fußweg nicht auf Fahrbahnniveau, sondern nur mit der notwendigen lichten Höhe unter der zu querenden Bahntrasse bzw. Straße geführt werden. Wenn die Vermeidung von Umwegen für Zufußgehende an Querungsstellen bereits bei der Planung mitgedacht und entsprechend umgesetzt wird, entstehen in der Regel keine zusätzlichen Kosten.



## Beleuchtung von Fußgängerübergängen

Schutzwege müssen ausreichend beleuchtet sein, damit querende Personen von Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern besser gesehen werden. Zusätzlich zur richtlinienkonformen Beleuchtung können Querungsstellen durch weitere Beleuchtungselemente, z. B. in Form von in den Boden eingelassenen überfahrbaren LED-Lichtern, sogenannten Lane Lights, gekennzeichnet werden. Diese blinken, wenn Personen queren, und erhöhen so die Aufmerksamkeit von Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern. Die Errichtung eines Fußgängerübergangs mit Zebrastrifen-Markierung und normkonformer Beleuchtung kostet etwa 12 000 €; für Anlagen mit Fußgängerdetektion und blinkenden Lane Lights ist je nach Ausstattungsgrad mit Kosten von etwa 23 000–30 000 € zu rechnen.<sup>60</sup>



## Bauliche Hilfestellungen zur Fahrbahnquerung

Durch Mittelseln und vorgezogene Gehsteige im Querungsbereich werden die Sichtverbindungen verbessert und die Querungslänge verkürzt, damit Zufußgehende einfacher über die Fahrbahn gelangen können. Damit alle Menschen die Querungsstelle nutzen können, muss die Überquerung der Fahrbahn stufenlos möglich sein. Dabei soll sichergestellt werden, dass der Übergang vom Gehweg auf die Fahrbahn taktil erfasst werden kann, sodass auch Menschen mit Sehbehinderung und blinde Menschen den Rand des Gehwegs erkennen können. Um eine stufenlose Querungsmöglichkeit zu erreichen, können entweder Gehsteig-Absenkungen oder Fahrbahnerhöhungen im Querungsbereich umgesetzt werden. Durch Fahrbahnerhöhungen im Querungsbereich wird nicht nur eine stufenlose Querungsmöglichkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen, zusätzlich wird auch die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker erhöht und gleichzeitig eine Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs erreicht. Bei Straßenumbauten bzw. Neubauten können derartige Querungshilfen kostengünstig umgesetzt werden. Die Kosten einer nachträglichen Fahrbahnanhebung im Querungsbereich sind abhängig von der Fläche der Anhebung – für einen Kreuzungsbereich in der Größe von etwa 200 m<sup>2</sup> ist mit Kosten ab ca. 35 000 € zu rechnen.<sup>57</sup> Nachträgliche Gehsteigabsenkungen kosten je nach den räumlichen Rahmenbedingungen ca. 4 000–12 000 €. <sup>58</sup> Für Mittelseln aus Kunststoff-Fertigteilen ist mit Kosten von etwa 2 000 € zu rechnen.<sup>59</sup>

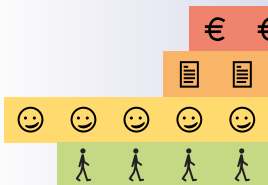




### Fußverkehrsfreundliche Verkehrslichtsignalanlagen

Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) an Fußgängerübergängen sollten mit akustischen und taktilen Hilfssignalen gemäß ÖNORM<sup>61</sup> ausgestattet sein, um auch Menschen mit Sehbehinderung und blinden Menschen eine sichere Querung zu ermöglichen. An Fußgängerübergängen, die mit einer VLSA ausgestattet sind, ist darauf zu achten, dass die Zufußgehenden kurze Wartezeiten und ausreichend lange Grünphasen vorfinden. VLSA-geregelte Kreuzungen mit einer „Rundum-Grün“-Phase für den Fußverkehr ersparen Zufußgehenden Umwege und Ampel-Wartephase, weil Fußgängerinnen und Fußgänger hier die Kreuzung auch diagonal queren können. Durch Einbau von vorgelagerten Kfz-Detektoren in die Fahrbahn werden VLSA mit Wartezeitoptimierung für Zufußgehende, beispielsweise „Dauergrün für Fußverkehr“ oder „Alles Rot/Sofort Grün“-Schaltungen, möglich.

Während Zeiten mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen (z.B. abends) kann am Fußgängerübergang „Dauergrün für Fußverkehr“ signalisiert werden, das nur dann unterbrochen wird, wenn vom vorgelagerten Kfz-Detektor ein Fahrzeug identifiziert wird. Bei „Alles Rot/Sofort Grün“-Schaltung zeigt die VLSA in der Grundstellung Rot sowohl für den Fuß- als auch den Fahrzeugverkehr. Wenn Zufußgehende den Anmeldetaster der VLSA betätigen oder näherkommende Fahrzeuge von den vorgelagerten Detektoren identifiziert werden, schaltet die VLSA auf Grün für die jeweilige Verkehrsart. Zufußgehende erhalten schnellstmöglich Grün, Kfz-Lenkerinnen und -Lenker fahren auf Rot zu (damit sie nicht zum Beschleunigen verleitet werden) und erhalten dann rechtzeitig Grün. Für die Umrüstung einer Querungsstelle auf VLSA mit Wartezeitoptimierung ist mit Kosten von etwa 20 000 € zu rechnen.<sup>62</sup>



### Sichtbeziehungen optimieren

An Querungsstellen für den Fußverkehr muss besonderes Augenmerk auf ausreichende Sichtbeziehungen gelegt werden. Für das sichere Queren der Fahrbahn ist es nämlich essenziell, dass einerseits die Zufußgehenden herannahende Fahrzeuge gut sehen können und andererseits auch die Kfz-Lenkerinnen und -Lenker wartende und querende Personen rechtzeitig erkennen können. Daher muss darauf geachtet werden, dass die notwendigen Sichtbeziehungen auch für Menschen mit geringerer Körperhöhe, wie Kinder oder Menschen im Rollstuhl, gewährleistet sind und nicht durch parkende Fahrzeuge, Pflanzen, (Verkehrs)Schilder oder Straßenmobiliar blockiert werden. In vielen Fällen können durch vorgezogene Gehsteige die Sichtbeziehungen verbessert werden. Für eine nachträgliche Gehsteigvorziehung fallen Kosten von etwa 5 000 € an.<sup>63</sup>



### Optische Hervorhebung von Fußverkehr-Querungsstellen

Der Bereich von Fußverkehr-Querungsstellen kann durch Veränderung der Oberflächengestaltung der Fahrbahn besonders hervorgehoben werden, um die Fußverkehrsachse zu verdeutlichen, die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenkerinnen und -Lenker zu steigern und so die Sicherheit der Zufußgehenden zu verbessern. Dazu können im Bereich der Knotenpunkte farbige Flächen (z.B. roter Asphalt), Materialwechsel (z.B. Wechsel von Asphalt zu Betonpflaster oder Ort beton) und/oder in den Boden eingelassene Reflektor-Punkte eingesetzt werden. Der Mehraufwand<sup>64</sup> für farbigen Asphalt beträgt etwa 80 € pro Quadratmeter.





## Leitsysteme & Beschilderungen

Leitsysteme und Beschilderungen tragen maßgeblich dazu bei, Fußgängerinnen und Fußgängern ein schnelles Orientieren und Vorankommen zu ermöglichen. Zugleich bietet sich die Möglichkeit, weniger fußverkehrsaffinen Menschen durch Zeitangaben auf den Schildern zu zeigen, wie kurz die Wege zwischen POI sein können.



Foto: Mobilitätsagentur Wien/Christian Furthner

## Fußverkehrsleitsysteme

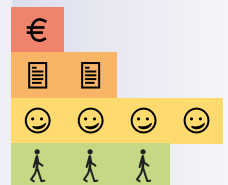
*für mittelgroße Gemeinden*

Gut lesbare und einheitlich gestaltete Wegweiser und Übersichtstafeln erleichtern Z Fußgehenden die Orientierung und helfen mit, dass sie ihre Ziele ohne Umwege sicher erreichen können. Es ist sinnvoll, Distanzen in Metern und Minuten anzugeben. An den Schnittstellen verschiedener Verkehrsmittel sollte besonders auf gute Orientierungsmöglichkeiten geachtet werden: Haltestellen, Taxistandplätze sowie Leihrad- und Carsharing-Standplätze sollen als bedeutende POI in Fußverkehrsleitsysteme integriert und die Fußwege zu diesen Zielen klar beschildert sein. Das Leitsystem kann (beispielsweise über QR-Codes) auch mit einer Smartphone-App verlinkt werden und in die Informationsstelen des Leitsystems können Zusatzfunktionen wie WLAN-Hotspots oder Sitzgelegenheiten integriert werden. In manchen Fällen kann es hilfreich sein, alternative Routen aufzuzeigen und barrierefreie Umgehungsmöglichkeiten von starken Steigungen, Gefällen und Treppen auszuweisen. Die Kosten für ein Fußverkehrsleitsystem hängen natürlich von der Ausgestaltung, der Größe des Gebiets und der Dichte der Wegweisung ab. Für eine einfache Beschilderung ist mit etwa 200€ pro Schild (inklusive Pfosten zur Schildmontage) zu rechnen.<sup>65</sup> Für die Planung und Umsetzung moderner Leitsysteme für die Innenstadt mit etwa 10–15 Informationsstelen fallen Kosten ab etwa 200 000€ an.<sup>66</sup>



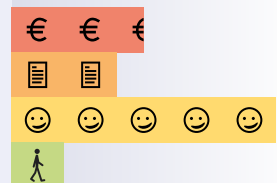
## Öffnung, Kennzeichnung und Bewerbung von Haus- und Siedlungsdurchgängen

Vor allem im städtischen Bereich finden sich immer wieder Hausdurchgänge, die sich ideal als Abkürzung für den Fußverkehr eignen. Teilweise sind diese bereits öffentlich, andere wären noch durch Gespräche und Vereinbarungen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern zu öffnen. Ein aktuelles Forschungsprojekt von Boku Wien und Mobilitätsagentur Wien geht zudem davon aus, dass durch die Kennzeichnung aller öffentlichen Hausdurchgänge durch kleine Wegweiser die Attraktivität für den Fußverkehr gesteigert werden könnte. Neben dem administrativen Aufwand fallen für die Kennzeichnung bestehender öffentlich nutzbarer Durchgänge nur Kosten von wenigen hundert Euro für die Beschilderung an.



## Themenwege

Die Einrichtung von Themenwegen findet zwar oftmals für den Tourismus statt, kann aber auch dazu genutzt werden, potenzielle Alltagsverkehrswege bekannter zu machen. Beispiele dafür sind etwa der „Verwoben“-Weg in Ried,<sup>67</sup> der den Spuren der Leinenweberei und Textilverarbeitung durch das Stadtgebiet folgt, oder der Themenweg „Geschichten von der Geschichte“, der die Geschichte der Stadt Gmunden erlebbar macht. Die Kosten der Errichtung eines Themenwegs variieren mit der Länge des Wegs und der Ausstattung der „Stationen“ und können somit gut an die Möglichkeiten der Gemeinde angepasst werden.





# 4

## Fußverkehr im Umweltverbund

Unter der Bezeichnung „Umweltverbund“ werden die Alternativen zum MIV, das sind Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Carsharing und Mitfahrergemeinschaften, zusammengefasst.<sup>68</sup> Eine gute Kombination des Fußverkehrs mit den anderen Verkehrsmitteln des „Umweltverbunds“ ist wichtig, da diese Verkehrsmittel im Bedarfsfall (z. B. auf längeren Distanzen oder mit schwerem Gepäck) Fußwege optimal ergänzen können.

Fußverkehr und ÖPNV sind unmittelbar miteinander verknüpft: Der Fußverkehr dient als wichtiger Zubringer zum ÖPNV oder als Bindeglied zwischen zwei ÖPNV-Haltestellen, während der ÖPNV wiederum maßgeblich dazu beiträgt, jene Distanzen zu überwinden, die zum Zufußgehen zu weit wären. Neben den klassischen ÖPNV-Angeboten tragen aber auch Angebote wie Carsharing, Taxis und Mitfahrerbörsen dazu bei, den Mobilitätsradius von Fußgängerinnen und Fußgängern zu erweitern. Ein attraktives Angebot des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, Taxis, Carsharing und Mitfahrerbörsen tragen zudem maßgeblich zu der Möglichkeit bei, Kfz-Einzelfahrten zu vermeiden und die Abhängigkeit von einem (Zweit-)Pkw zu verringern. So können gute ÖPNV-Angebote, Taxis, Carsharing und Mitfahrerbörsen zu einem verminderten Verkehrsaufkommen und damit zu einem attraktiveren Umfeld für Fußgängerinnen und Fußgängern beitragen.





## Fußverkehr und öffentlicher Verkehr

Das Angebot des ÖPNV hilft den Fußgängerinnen und Fußgängern jene Wege zurückzulegen, die zu Fuß einfach zu weit wären. Dabei ist es wichtig, bei den Schnittstellen zwischen diesen beiden Fortbewegungsarten – den Haltestellen – besonderes Augenmerk auf eine gute fußläufige Erreichbarkeit und durchdachte Informationssysteme zu legen.



Foto: ÖBB/Harald Eisenberger



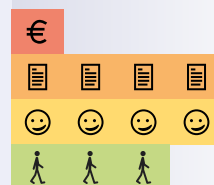
## Fußläufige Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen *100 m neuer Gehweg*

Generell gilt: Damit der Fußverkehr und der ÖPNV sich ideal ergänzen können, müssen Haltestellen des ÖPNV auch zu Fuß sehr gut erreichbar sein. Eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen unter Berücksichtigung möglichst kurzer Umsteige- und Haltestellenwege ist auch eines der im ÖPNRV-Gesetz<sup>69</sup> angeführten Qualitätskriterien. Dabei ist laut den RVS 02.03.11<sup>70</sup> bei der Planung von ÖPNV-Haltestellen anzustreben, dass die Zugangswege zu den Haltestellen – unter Berücksichtigung von Siedlungsstruktur und POI – maximal 200 m betragen. Grundlegende Richtlinien zu gesicherten Wartebereichen an Haltestellen und deren barrierefreie Ausstattung und Erreichbarkeit finden sich in den RVS 02.03.12<sup>71</sup> und RVS 02.02.36.<sup>72</sup> Diese Maßnahmen sollen aber auch bei der Erreichbarkeit von Taxi-, Carsharing- oder Leihrad-Standplätzen berücksichtigt werden. Die Kosten für diese Maßnahme hängen von den örtlichen Gegebenheiten ab. Für die Errichtung eines 2 m breiten Gehweges von 200 m Länge ist beispielsweise mit Kosten von etwa 90 000 € (inklusive Beleuchtung) zu rechnen.<sup>73</sup>



## Integration des Fußverkehrs in Routenplaner und Navigationssysteme

Sowohl Web- als auch App-Routenplaner und mobile Navigationssysteme kommen heutzutage standardmäßig zum Einsatz, wenn es darum geht, neue, unbekannte oder persönlich wenig frequentierte ÖPNV-Verbindungen zu nutzen. Gemeinden sollten durch Gespräche mit den verantwortlichen Personen darauf achten, dass der Fußverkehr im Routing integriert wird und die verwendete Datengrundlage für das Fußverkehrsrouting innerhalb ihrer Gemeinde immer dem aktuellen Stand entspricht. Das Aktuell-Halten der Datengrundlagen, auf denen Routenplaner und Navigationssysteme aufbauen,<sup>74</sup> ist vonseiten der Gemeinde zwar mit administrativem Aufwand, aber keinen hohen Kosten verbunden.



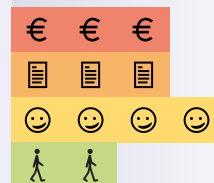
## Haltestellen-Umgebungspläne

Haltestellen-Umgebungspläne sind eine einfache, aber effektive Maßnahme, um Fußgängerinnen und Fußgängern die Orientierung zu erleichtern. Sie helfen, Ziele oder POI im Umfeld einer Haltestelle leichter zu finden und auf fußverkehrsfreundlichen Wegen sicher zu erreichen. Je nach Ausführung und Detaillierungsgrad fallen für die Erstellung eines Haltestellen-Umgebungsplans Kosten ab etwa 800 € an.<sup>75</sup>



## Schaffung von Mikro-ÖV-Angeboten

Mikro-ÖV-Angebote ergänzen reguläre ÖPNV-Angebote dort, wo sich aufgrund geringer Frequenzen kein klassischer ÖPNV-Betrieb rentiert. Dabei können verschiedene Varianten zum Einsatz kommen, z. B. Ruftaxis oder Gemeindebusse. Die Kosten der Fahrten werden dabei nur zu einem geringen Teil von den Nutzerinnen und Nutzern selbst getragen, der verbleibende Betrag wird von der Gemeinde finanziert. Die Betriebskosten von Mikro-ÖV-Angeboten in Österreich liegen bei etwa 15 000–150 000 € pro Jahr. Dazu kommen im ersten Jahr noch Investitionskosten von ca. 10–60 % der Betriebskosten.<sup>76</sup>



## Fußverkehr und ergänzende Alternativen zum motorisierten Individualverkehr

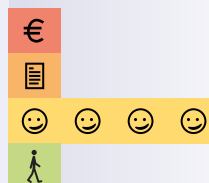
Neben den klassischen Angeboten des ÖPNV und dem Mikro-ÖV gibt es weitere Angebote, die den Fußgängerinnen und Fußgängern helfen, längere Wege oder Wege mit schwererem Gepäck zurückzulegen. Dazu zählen Taxis, Carsharing und Mitfahrbörsen.





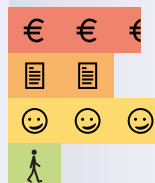
## Taxi-Gutscheine

Durch die Vergabe von Taxi-Gutscheinen kann eine Gemeinde mithelfen, die Pkw-Abhängigkeit ihrer Einwohnerinnen und Einwohner zu reduzieren. Ob auf dem Weg zum Arzt oder zur Ärztin oder zu Abendveranstaltungen, diese Gutscheine können dazu beitragen, das Bedürfnis nach einem Zweitauto zu verringern. Das wiederum trägt indirekt zur Stärkung des Potenzials des Fußverkehrs bei. Beispiele aus österreichischen Gemeinden<sup>77</sup> zeigen, dass etwa 30–50 % des Werts der Taxi-Gutscheine bis zu einem Maximalbetrag von jährlich ca. 60–300€ pro anspruchsberechtigter Person von der Gemeinde bezahlt werden. Der Kreis der anspruchsberechtigten Personen umfasst meist Jugendliche und manchmal zusätzlich auch Seniorinnen und Senioren mit Hauptwohnsitz in der Gemeinde.



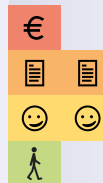
## Carsharing

Ähnlich wie bei den zuvor beschriebenen Taxi-Gutscheinen soll Carsharing dazu beitragen, den Kfz-Besitz zu reduzieren. Menschen ohne eigenes Kfz werden ihre Alltagswege nachhaltiger arrangieren, was neben dem ÖPNV und dem Radverkehr auch dem Fußverkehr zugute kommt. Die Gemeinde kann (z. B. in Kooperation mit einem Carsharing-Unternehmen) einen oder mehrere Carsharing-Standort(e) in der Gemeinde initiieren. Dabei kann die Gemeinde beispielsweise für ein e-Carsharing-Angebot mit Netto-Investitionskosten ab etwa 2500€ und monatlichen Netto-Betriebskosten ab etwa 550€ rechnen, wobei die Betriebskosten durch die Vermietung der Werbeflächen am Fahrzeug teilweise gedeckt werden können. Zusätzlich zu den genannten Investitionskosten fallen für die Gemeinde auch Errichtungskosten für den Standplatz inklusive Ladesäule an.<sup>78</sup>



## Mitfahrbörsen

Zeichnet es sich ab, dass in einer Gemeinde viele einzelne Kfz-Fahrten mit nah beieinander liegenden Quellen und/oder Zielen existieren, kann die Gemeinde proaktiv eine Plattform für eine Mitfahrbörse erstellen oder bestehende (lokale) Initiativen bewerben. Der Vorteil einer erfolgreichen Mitfahrbörse für den Fußverkehr: Weniger Autos im Straßenverkehr machen den öffentlichen Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiver. Sowohl das Erstellen einer lokalen Mitfahrbörse (z. B. über das Einrichten einer entsprechenden Gruppe in den sozialen Medien) als auch die Bewerbung von lokalen Mitfahrbörsen (z. B. über die Gemeindezeitung) sind praktisch in die laufende Arbeit der Gemeindebediensteten integrierbar. Es gibt aber auch professionelle Anbieterinnen und Anbieter von Online-Mitfahrzentralen, die Gemeinden maßgeschneiderte Lösungen für regionale Mitfahrbörsen für ihre Bürgerinnen und Bürger anbieten.



# 5

## Organisation und Rahmenbedingungen

Durch organisiertes Vorgehen und das Einrichten geeigneter Rahmenbedingungen kann die Möglichkeit geschaffen werden, mit einzelnen Umsetzungen mehr zu erreichen, als die Summe der Einzelmaßnahmen erwarten lassen würde. Wenn es zudem gelingt, die in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen nach einem standardisierten Vorgehen regelmäßig durchzuführen, kann ein langfristiger Beitrag für den Fußverkehr geleistet werden.



## Vernetzung und Koordination

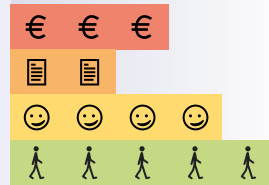
**M**aßnahmen der Vernetzung und Koordination erlauben es, Synergien zwischen den eigenen Planungen und den Umsetzungen anderer Akteurinnen und Akteure zu schaffen. Planungen und Finanzierung können kooperativ durchgeführt und die Aktivitäten einer Gemeinde auch über ihre Grenzen hinaus – z. B. mit denen der Nachbargemeinde – abgestimmt werden. Hier gilt: Mit wenig finanziellem Aufwand kann Großes und auch Größeres bewirkt werden.





### Nominierung einer/eines Fußverkehrsbeauftragten *bei eigener Stelle*

Fußverkehrsbeauftragte haben die Aufgabe, den Fußverkehr in einer Gemeinde zu betreuen und zu fördern. Auf der Infrastrukturebene heißt das, die notwendigen Maßnahmen für den Fußverkehr in Gang zu setzen und die Berücksichtigung des Fußverkehrs auch bei Hoch- und Tiefbaumaßnahmen einzufordern. Gleichzeitig umfasst das Arbeitsgebiet aber auch Servicemaßnahmen sowie Information und Kommunikation. Die Kosten für die Gemeinde richten sich dabei nach Qualifikation und Wochenarbeitszeit der/des Fußverkehrsbeauftragten. Je nach Größe einer Gemeinde kann es auch ausreichend sein, die Agenden der Fußverkehrskoordination in die Aufgabenbeschreibung bestehender Stellen zu integrieren.



### Gemeindeinterne Vernetzung und Koordination

Die gemeindeinterne Vernetzung soll dazu beitragen, dass interne Arbeitsbereiche oder Abteilungen (Verkehrsplanung, Stadtentwicklung, Gesundheit, Soziales) in Kontakt zueinander stehen und sich regelmäßig über die aktuellen Umsetzungen austauschen. So soll garantiert werden, dass die Agenden des Fußverkehrs bei Vorhaben aller Abteilungen mitberücksichtigt werden.



### Gemeindeübergreifende Berücksichtigung des Fußverkehrs

Unter verwaltungsinterner Berücksichtigung des Fußverkehrs wird eine gemeindeübergreifende Abstimmung von Nachbargemeinden gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern des jeweiligen Bundeslandes verstanden. Dadurch soll es einer Gemeinde möglich werden, Maßnahmen für den Fußverkehr in Synergie mit den anderen Akteurinnen und Akteuren zu setzen und so einen Mehrwert für alle Beteiligten zu schaffen. Eine Institutionalisierung dieses Vorgehens (z. B. ein Jour Fixe pro Quartal) ist anzustreben.



### Schaffung interdisziplinärer Arbeitsgruppen

Die Einführung interdisziplinärer Arbeitsgruppen innerhalb einer Gemeinde soll dazu beitragen, die Interessen (lokaler) Akteurinnen und Akteure und deren Auswirkungen und Anforderungen an das Verkehrsnetz bestmöglich aufeinander abzustimmen. Ziel ist es, in solchen Arbeitsgruppen besonders auf die Belange, aber auch die Möglichkeiten für den Fußverkehr einzugehen. Potenzielle Auswirkungen auf den Fußverkehr haben z. B. Maßnahmen in den Bereichen Verwaltung, Bildung, Tourismus, Gesundheit, Soziales und Wirtschaft sowie Politik, Interessengruppen oder Hochschulen.



## Qualitätssicherung

**M**aßnahmen zur Qualitätssicherung sind ein hilfreiches, sinnvolles und unabdingbares Mittel, um dafür zu sorgen, dass sich bereits investierter Aufwand in Fußverkehrsinfrastruktur auch nachhaltig rentiert.



Foto: Berliner Stadtreinigungsbetriebe

### Einführung von Qualitätsstandards

Die Einführung von Qualitätsstandards für Planung, Errichtung und Wartung von Fußverkehrsanlagen soll es erleichtern, die Arbeiten am Fußverkehrsnetz standardisiert und somit mit weniger Abstimmungsbedarf durchzuführen, ohne dabei Qualitätsverluste in der Umsetzung fürchten zu müssen. Durch die verbindliche Einführung von Wartungsstandards kann zudem garantiert werden, dass die errichtete Infrastruktur über das ganze Jahr hinweg attraktiv und sicher nutzbar bleibt. Ein weiterer Vorteil: Während die Initialisierung der Maßnahme in einigen Gemeinden zu einem erhöhten Überzeugungsaufwand führen wird, sind die positiven Auswirkungen über einen langen Zeitraum deutlich spürbar. Die Einführung dieser Maßnahme verursacht zwar einen gewissen administrativen Aufwand, aber nur geringe Kosten.



### Qualitätskontrolle

pro Monat

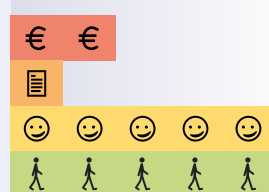
Das bestehende Fußverkehrsnetz sollte regelmäßig auf seine sichere und attraktive Benutzbarkeit hin überprüft werden. Dazu zählt die Vor-Ort-Kontrolle auf Belagsschäden und Verschmutzung, funktionierende Beleuchtung, Benutzbarkeit der Sitzgelegenheiten (Verschmutzung, Beschädigung), Füllzustand der Abfalleimer, Schnittbedarf von Hecken usw. All diese Aufgaben sollten routinemäßig in die Aufgaben des Straßendienstes integriert werden. Reicht die bestehende Routine nicht aus, um die notwendige Qualität aufrechtzuerhalten, kann es notwendig sein, die Kontrollfahrten häufiger anzusetzen. Wenn diese Qualitätskontrolle in die ohnehin routinemäßig durchgeführten Kontrollfahrten des Straßendienstes integriert wird, sind damit keine zusätzlichen Kosten verbunden.



### Reinigung und Wartung

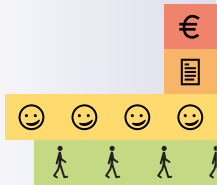
pro Monat

Maßnahmen der Reinigung und Wartung gehen fast immer Hand in Hand mit der zuvor genannten Maßnahme der Qualitätskontrolle. Durch Reinigung und Wartung soll die ganzjährige Benutzbarkeit des Fußwegenetzes sichergestellt werden. Die notwendigen Maßnahmen umfassen u. a. den Winterdienst, das Zurückschneiden von Hecken und Bäumen, die Reinigung der Gehwege von Split, Laub, Müll und Hundekot sowie die Kontrolle des Abflusses von Niederschlagswasser. Zusätzlich soll bei der Durchführung dieser Maßnahme auf temporäre oder saisonale Hindernisse geachtet werden. Dazu zählen z.B. Plakate, falsch aufgestellte Möbel von Gastgärten oder falsch abgestellte Fahrräder. Üblicherweise werden diese Reinigungs- und Wartungsarbeiten vom gemeindeeigenen Bauhof oder den Wirtschaftsbetrieben durchgeführt. Die Kosten dafür hängen vor allem von der Länge des zu betreuenden Wegenetzes und der Witterung ab.



## Evaluierung und Beteiligung der Bevölkerung

**W**er etwas ändern möchte, sollte zuerst wissen, wo man steht. Evaluierungen und Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern sind ein Grundstein, um zu erkennen, welche Maßnahmen gesetzt werden sollten und in welcher Priorität das geschehen sollte. Eine regelmäßige Evaluierung der Fußverkehrsfreundlichkeit einer Gemeinde erlaubt es, gesetzte Maßnahmen auf ihren Erfolg hin zu untersuchen und bei Bedarf nachzubessern, um die angestrebte Fußverkehrsfreundlichkeit zu erreichen.



### Vor-Ort-Begehungen

Gemeinsame Begehungen (von Teilen) des Fußverkehrsnetzes mit Bürgerinnen und Bürgern zielen darauf ab, die Schwachstellen des Fußwegenetzes zu erkennen und Verbesserungsvorschläge anzuregen. Diese Begehungen können auch unter einem Schwerpunkt stehen, z. B. unter dem Schwerpunkt Verkehrssicherheit. Als Ergebnis wird ein Protokoll samt möglichen Umsetzungsschritten für die Zukunft erstellt. Vor-Ort-Begehungen können auch mit spezifischen Zielgruppen (z. B. Schulkinder, Seniorinnen und Senioren ...) durchgeführt werden, um verstärkt auf die Bedürfnisse der jeweiligen Zielgruppe eingehen zu können. Zielgruppenspezifische Vor-Ort-Begehungen werden auch durchgeführt, um die (Haupt-)Wege dieser Zielgruppe besser kennenzulernen und dann gezielt Verbesserungsmaßnahmen durchführen zu können. Die Kosten dieser Maßnahme hängen u. a. von der Gebietsgröße und der Beobachtungsdichte bei der Begehung ab. Gemeinsame Begehungen werden z. B. vom Verein WalkSpace.at, dem österreichischen Verein für FußgängerInnen, angeboten. *FußgängerInnen-Checks* dauern je nach Gebietsgröße und Beobachtungsdichte etwa einen halben Tag bis zwei Tage und kosten ca. 900–1 000€ pro Tag.<sup>79</sup>



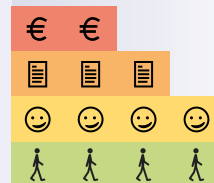
### Einführung einer Plattform für Rückmeldungen aus der Bevölkerung

Den Bürgerinnen und Bürgern einer Gemeinde sollte ermöglicht werden, Verbesserungsvorschläge einzubringen und Problemstellen im Fußverkehrsnetz zu melden. Dies kann entweder persönlich (z. B. über einen Fußverkehr-Stammtisch oder durch Kontaktaufnahme mit dem/der Fußverkehrsbeauftragten) oder mittels Web-Formular, interaktiver Karte oder App erfolgen. Es kann auch sinnvoll sein, diese Meldeplattform für Fußverkehrsangelegenheiten in der Gemeinde mit anderen Themenbereichen gemeinsam anzubieten oder in bestehende Plattformen für Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu integrieren (Beispiele sind die App *Schau auf Graz*<sup>80</sup> und die Plattform *Schau auf Linz*<sup>81</sup>). Die zu erwartenden Kosten richten sich nach der Komplexität der Umsetzung. Beispielsweise kann ein Fußverkehr-Stammtisch mit sehr geringen Kosten umgesetzt werden, während die Programmierung einer App höheren Aufwand erfordert.



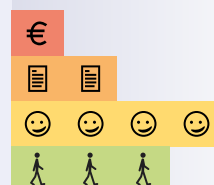
## Befragung von Fußgängerinnen und Fußgängern

Eine klassische, effiziente Möglichkeit, um die Zufriedenheit der Zufußgehenden innerhalb einer Gemeinde zu erheben, ist die Durchführung einer Befragung von Fußgängerinnen und Fußgängern „auf der Straße“. Eine regelmäßige Durchführung solcher Befragungen hilft dabei, einen „Stimmungsbarometer“ innerhalb der Gemeinde einzuführen, der als direktes Evaluierungstool dienen kann. Die Umsetzung kann mit gemeindeinternem Personal, ehrenamtlich oder durch professionelle Organisationen durchgeführt werden. Bei Letzteren ist mit Kosten zwischen 3 000 und 8 000 € zu rechnen.<sup>83</sup>



## Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Bürgerinnen und Bürger, die im Alltag häufig zu Fuß unterwegs sind, können eine wichtige Rolle in der Qualitätskontrolle von geplanten Maßnahmen spielen und neue Sichtweisen und Lösungsvorschläge einbringen. Beteiligungsworkshops oder Fokusgruppen können von der Gemeinde entweder anlassbezogen (z. B. in der Planungsphase von Bauprojekten) oder in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Dabei fallen neben den Ausgaben für externe Expertinnen und Experten und Moderation kaum Kosten an.<sup>82</sup>



## Senior-Scouts

Diese Maßnahme wurde in der Schweiz von *Fußverkehr Schweiz* zum Einsatz gebracht.<sup>84</sup> Dabei werden Seniorinnen und Senioren darauf geschult, Problemstellen im Fußverkehrsnetz aufzufinden und mithilfe von Checklisten und Erhebungsformularen zu dokumentieren. Senior-Scouts sind kurz vor oder nach der Pensionierung stehende Menschen – also sogenannte „junge Alte“ –, die aus Erfahrung wissen, wo die Gefahren und Mängel in der Verkehrsinfrastruktur ihrer Gemeinde liegen. Die Senior-Scouts analysieren gegen einen geringen Unkostenbeitrag ehrenamtlich die Umgebung von POI, die für Seniorinnen und Senioren besonders wichtig sind, und formulieren Verbesserungsvorschläge.



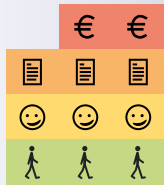
## Wege-Patenschaften

Wege-Patinnen und -Paten sind engagierte Bürgerinnen und Bürger, die ehrenamtlich für einen bestimmten Abschnitt des Fußwegenetzes die „Patenschaft“ übernehmen und diesen Abschnitt regelmäßig auf Begehrbarkeit überprüfen sowie etwaige Mängel (z. B. Verschmutzungen, Belagsschäden, beschädigte Schilder, übervolle Abfalleimer usw.) und Verbesserungsvorschläge an die Gemeinde weiterleiten. Dazu ist es wichtig, dass die Gemeinde eine Ansprechperson für die Rückmeldungen der Wege-Patinnen und -Paten benennt und klare Anleitungen gibt, wie ihre Rückmeldungen eingebracht werden können (z. B. telefonisch oder per SMS). Die Wege-Patinnen und -Paten bekommen für ihre Arbeit zwar keine finanzielle Entlohnung, die Gemeinde sollte sich aber anderweitig (z. B. durch die Einladung zu einem Festessen einmal im Jahr) bei ihnen für die wertvollen Leistungen und ihren Einsatz bedanken. Diese Maßnahme wird derzeit in Deutschland hauptsächlich für Wanderwege umgesetzt, kann aber auch für Fußwege im Ortsgebiet sehr sinnvoll sein.



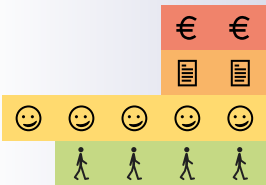
## Förderung der Eigeninitiative Dritter

Nicht jede Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs muss von der Verkehrsabteilung der Gemeinde selbst durchgeführt und finanziert werden. Externe Akteurinnen und Akteure wie Betriebe, Schulen, öffentliche Einrichtungen, Vereine oder Verwaltungen können ebenso Umsetzungen zur Förderung des Fußverkehrs initiieren und sollten daher bei der Umsetzung ihrer Maßnahmen unterstützt werden.



### Fördermittel vergeben und bewerben

Initiativen und Bewegungen, die den Zielen der Gemeinde zur Förderung des Fußverkehrs entgegenkommen, könnten entweder direkt durch eine Subvention oder aber durch Co-Finanzierung von bestehenden Förderprojekten finanziell dabei unterstützt werden, einen wertvollen Mehrwert für den Fußverkehr in einer Gemeinde zu erzielen. Neben Maßnahmen nur für Fußgängerinnen und Fußgänger können z. B. auch Abstellanlagen für Mikro-Scooter, Rollatoren oder Kinderwägen gefördert werden. Die Kosten dieser Maßnahme sind variabel und können gut an die Möglichkeiten der Gemeinde angepasst werden, da diese die Höhe des Fördertopfes selbst festlegen kann.



### Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)

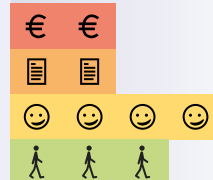
~10 Maßnahmen

Die Zielgruppe beim SMM sind Schülerinnen und Schüler, deren Erziehungsberechtigte und Lehrpersonen, die dazu angeregt werden sollen, den Weg zur Schule umweltfreundlich zurückzulegen. Das Zufußgehen ist das ursprünglichste Verkehrsmittel der Schülerinnen und Schüler, hat aber an Attraktivität verloren. Daher sind die Maßnahmen, die im Rahmen des SMM implementiert werden können, ideal dazu geeignet, den Fußweg zur Schule wieder attraktiver zu machen. Bekannte Maßnahmen umfassen z. B. die Erstellung von Schulwegplänen in der Klasse, die Sperre der Straße vor der Schule zu Schulbeginn, Projekte wie das *Verkehrsschlangenspiel*,<sup>85</sup> *Beat the Street*,<sup>86</sup> *Schoolwalker*<sup>87</sup> oder der *Pedibus*.<sup>88</sup> Um Kinder wieder mehr zum Zufußgehen zu motivieren, kann die Gemeinde auch Aktionen anbieten, die nicht unmittelbar mit dem Schulweg zusammenhängen. Ein Beispiel ist die *Entdeckungsreise – Zu Fuß durch die Innenstadt*, welche die Stadt Graz jährlich für Volksschulklassen anbietet.<sup>89</sup> Die Stadt Graz unterstützt Schulen bei SMM-Aktionen und übernimmt bis zu 100 % der anfallenden Kosten. Für die Umsetzung fallen dabei im Durchschnitt pro Aktion und Schulklasse rund 465 € an.<sup>90</sup>

## Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

*kleinere Umsetzungen*

Der tägliche Weg zur Arbeit ist aufgrund seiner Regelmäßigkeit und somit Planbarkeit ideal dafür geeignet, mit einem nachhaltigen Verkehrsmittel zurückgelegt zu werden. Maßnahmen des BMM sollen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eines Betriebs dazu anregen, ihr eigenes Verkehrsverhalten zu überdenken und auf nachhaltigere Alternativen hin zu untersuchen. Die Vorteile für die Betriebe liegen in der Kostenersparnis bei der Errichtung von Parkplätzen und in der besseren Gesundheit jener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ihre Wege aktiv mobil – also zu Fuß oder mit dem Rad – zurücklegen. BMM wird zumeist in Form einer Beratung durch eine externe Organisation umgesetzt, welche die Möglichkeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter analysiert und Alternativen erarbeitet.<sup>91</sup> Die Verknüpfung mit einer Motivationskampagne, wie sie im Bereich Radfahren öfter zu finden ist (z.B. *Österreich radelt*), ist für den Fußverkehr derzeit nicht bekannt. Eine entsprechende Umsetzung ist aber sicherlich zielführend. Die Gemeinde kann einerseits für die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Aktionen des BMM durchführen und andererseits ortsansässige Betriebe bei der Durchführung von Aktionen unterstützen. Beispielsweise investiert die Stadt München bereits seit 2003 jährlich etwa 100 000 € in das *Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement*, damit jährlich acht Münchner Unternehmen kostenlos an BMM-Workshops und -Beratungen teilnehmen können.<sup>92</sup>



## Unterstützung privater Initiativen

Ideen oder Initiativen von Privatpersonen und Vereinen in der eigenen Gemeinde sind oft kostengünstig umzusetzen und haben dabei großes Potenzial zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr. Die Gemeinde sollte derartige Initiativen unbedingt unterstützen (z. B. durch Sponsorbeiträge, durch Bewerbung in der Gemeindezeitung etc.). Die Gemeinde kann aber auch selbst die Initiative ergreifen und vorbildliche Privat-Initiativen aus anderen Orten den Gemeindebürgerinnen und -bürgern vorstellen und zur Nachahmung anregen. Eine dieser nachahmenswerten Initiativen ist das Projekt *Zeitbankerl*, das aus einer Idee im Nachbarschaftshilfeverein „Zeitbank für Alt und Jung“ in der Gemeinde Lengau entstanden ist und schon von mehreren anderen Gemeinden aufgegriffen wurde. Zeitbankerl sind Sitzbänke, die auf Privatgrund aufgestellt sind und von allen, die vorbeikommen und eine Pause brauchen, genutzt werden dürfen. Die Bänke werden von Privatpersonen, Firmen oder Vereinen gespendet. In Lengau stehen mittlerweile schon über 80 Zeitbankerl.<sup>93</sup> Einen anderen Weg geht die Stadt München: Dort haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, für eine Spende in Höhe von 500 € vom Baureferat eine Parkbank in einer städtischen Grünanlage aufstellen zu lassen.<sup>94</sup>



# 6

## Information, Bewerbung und Kommunikation

Die Förderung des Fußverkehrs benötigt neben baulichen und organisatorischen Maßnahmen auch Informations-, Bewerbungs- und Kommunikationsmaßnahmen, um von der Bevölkerung wahrgenommen zu werden. Diese Maßnahmen können über eine Bandbreite von möglichen Umsetzungen realisiert werden. Im Folgenden möchten wir Ihnen die wichtigsten Grundtypen vorstellen.

Foto: Bergschäft





€ € €



## Fußverkehrskarten

Da sich viele Menschen vor allem die Erreichbarkeiten mit dem Auto in ihrer „mentalen“, also inneren Landkarte abgespeichert haben, soll eine Fußverkehrskarte dabei helfen, die fußläufige Erreichbarkeit von Zielpunkten im Stadtgebiet darzustellen. Hilfreich dabei wäre es, z. B. einen 5-Minuten-Wegzeit-Kreis um die Innenstadt zu legen, um die Distanzen auf dem Plan begreifbarer zu machen. Wichtige Kategorien in der Legende umfassen u. a. Fußgängerzonen, Wege abseits der für Kfz befahrbaren Straßen, Hausdurchgänge, Toiletten oder Trinkbrunnen. Zielgruppenspezifische Karten z. B. für Seniorinnen und Senioren oder Familien erlauben eine optimale Auswahl der Karteninhalte. Die Kosten für die Erstellung einer Fußverkehrskarte sind abhängig von der Größe der Gemeinde bzw. Stadt. Für eine Gemeinde mit ca. 25 000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist mit Kosten ab etwa 20 000 € zu rechnen.<sup>98</sup>

€ €



## Informationsmaterial und Imagebroschüren

Informationen zum Zufußgehen innerhalb der Gemeinde können den Bürgerinnen und Bürgern in Form von Broschüren, Foldern oder Infoblättern zur Verfügung gestellt werden. Thematisch gesehen muss es dabei nicht immer nur um das Zufußgehen selbst gehen. Auch andere Themen wie Gesundheit oder die Vorstellung neuer Angebote in Einkaufsstrassen können zum Zufußgehen animieren. (Beispiel: *Gesundheit*, Broschüre der Stadt Wien<sup>95</sup>) Es ist auch möglich, Broschüren für eine bestimmte Zielgruppe wie ältere Menschen oder junge Familien zu erstellen. (Beispiel: *Zu Fuss ins Alter*, Broschüre von Fussverkehr Schweiz<sup>96</sup>) Die Kosten für gedruckte Informationsmaterialien belaufen sich je nach Auflage, Seitenzahl und Qualität auf 250 bis 1 000 € und mehr.<sup>97</sup>

€

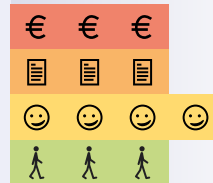


## Bewusstseinsbildende Kampagnen

Bewusstseinsbildende Kampagnen sollen die Bewohnerinnen und Bewohner einer Gemeinde über einen längeren Zeitraum zum Zufußgehen motivieren. Eine Kampagne kann generell die Vorzüge des Zufußgehens aufzeigen oder sich auf Themenschwerpunkte wie „Sichtbarkeit im Dunkeln“ oder „Einkaufen zu Fuß“ in der Gemeinde konzentrieren. Veranstaltungen und Events können als markante Höhepunkte in eine Kampagne integriert werden. Damit die Kosten einer Kampagne für die Gemeinde niedrig bleiben, sollten gemeindeinterne Ressourcen, z. B. die Gemeindezeitung und Informationsblätter oder Aushänge an öffentlichen Gebäuden, thematisch genutzt werden.

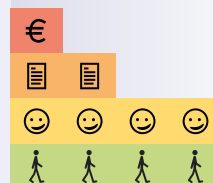
### Fußverkehrs-App

Gemeinden können zur Bewusstseinsbildung und Motivation zum Z Fußgehen auch Apps einsetzen. Eine Fußverkehrs-App, z. B. basierend auf der Verkehrsauskunft Österreich,<sup>99</sup> kann beim Planen der Fußwege im Ort unterstützen und interessante Zusatzinformationen entlang der Route liefern. Zur Motivation zum Z Fußgehen könnte die App auch Gamification-Elemente wie Wettbewerbe oder Boni für zu Fuß zurückgelegte Kilometer inkludieren. (Beispiel: die App *Wien zu Fuß*<sup>100</sup>) Eine Fußverkehrs-App kann von der Gemeinde auch dazu genutzt werden, die Bürgerinnen und Bürger zur Mithilfe bei der Qualitätssicherung für die Fußverkehrsinfrastruktur zu motivieren, indem ihnen die Möglichkeit geboten wird, Mängel an der Fußverkehrsinfrastruktur über die App an die Gemeinde zu melden, wie in der Maßnahme „Einführung einer Plattform für Rückmeldungen aus der Bevölkerung“ in Kapitel 5.3 beschrieben. Je nach der Komplexität der App ist mit Entwicklungskosten von etwa 10 000–30 000€ zu rechnen.<sup>101</sup>



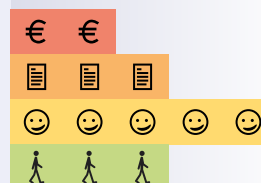
### Temporäre Spielstraßen

Die Gemeinde kann ausgewählte Straßenabschnitte temporär sperren und Kindern zum Spielen zur Verfügung stellen. Besonders effektiv ist diese Maßnahme, wenn die Straßenabschnitte regelmäßig zu einer bestimmten Zeit (z. B. jeden Mittwoch von 14:00 bis 17:00 Uhr oder jeden ersten Dienstag im Monat ...) zum Spielen zur Verfügung gestellt werden und für diese Zeiten auch eine Halteverbotsregelung eingeführt wird. Wichtig ist, dass diese Maßnahme gut an die Bevölkerung – im Speziellen an die Anrainerinnen und Anrainer – kommuniziert wird. Die Stadt Wien<sup>102</sup> hat gute Erfahrungen damit gemacht, in den temporären Spielstraßen professionelle Betreuung anzubieten, die für einen sicheren Rahmen sorgt, Spielmaterialien anbietet und für die Information der Anrainerinnen und Anrainer bzw. Vermittlung bei allfälligen Konflikten zur Verfügung steht. Für temporäre Spielstraßen fallen neben dem administrativen Aufwand nur relativ geringe Kosten für mobile Absperrungen (Scherengitter) und Aufwandsentschädigungen für Betreuungspersonen an.



### Welcome-Packages

Welcome-Packages sind ideal dazu geeignet, Neubürgerinnen und Neubürger über die Möglichkeiten und Angebote innerhalb einer Gemeinde zu informieren. Hier können auch die oben genannten Informationsbroschüren und Fußwegekarten integriert werden. Um die Kosten für die Gemeinde niedrig zu halten, kann die Gemeinde ortsansässigen Unternehmen anbieten, sich am Welcome-Package zu beteiligen. Beispielsweise legt die Stadt Berlin ein Gutscheinheft lokaler Firmen bei, die das Welcome-Package so als Marketingtool nutzen können.<sup>103</sup>





# 7

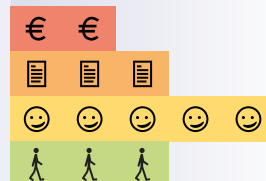
## Services und Dienstleistungen

Um die Bürgerinnen und Bürger zu motivieren, möglichst viele ihrer Alltagswege zu Fuß zurückzulegen, kann die Gemeinde einerseits dafür sorgen, dass vorhandene lokale, fußläufig erreichbare Angebote (z. B. Geschäfte, Dienstleistungen, Freizeitmöglichkeiten) den Bewohnerinnen und Bewohnern bekannt und bewusst gemacht werden. Andererseits kann die Gemeinde z. B. durch Zurverfügungstellung von Räumlichkeiten zusätzliche fußläufig erreichbare (soziale) Angebote initiieren. Außerdem kann die Gemeinde den Fußverkehr durch das Anbieten bzw. Unterstützen von Dienstleistungen, die den Menschen das Zufußgehen erleichtern, fördern.



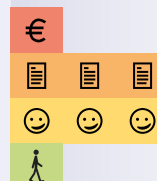
## Begleitdienste und Begleitservices

Begleitdienste sind gerade für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein wichtiger Garant für eine eigenständige Mobilität außer Haus. Die Aufgaben des Begleitdienstes reichen dabei von gemeinsamen Einkaufswegen bis hin zu Behördengängen. Es gibt auch Begleitservices, die speziell die Fahrt mit dem ÖPNV unterstützen und hier bei Routenwahl und Ticketkauf mithelfen. Begleitdienste werden in der Regel ehrenamtlich<sup>109</sup> oder privatwirtschaftlich zu Preisen zwischen 10 und 50€ pro Stunde angeboten.<sup>110</sup> Die Gemeinde kann hier unterstützend eingreifen, indem sie einerseits diese Dienste unter den Bewohnerinnen und Bewohnern der Gemeinde bekannt macht oder, im Falle von kostenpflichtigen Begleitdiensten, einen Teil der Kosten (z. B. in Form von Gutscheinen für Begleitservices) übernimmt.



## Lieferservices

Gemeinden können lokale Geschäfte dazu motivieren, Lieferservices anzubieten. Lieferservices ermöglichen es, Geschäfte zu Fuß aufzusuchen, die Ware auszuwählen und zu bezahlen und sich die Einkäufe dann nach Hause liefern zu lassen. Dadurch entfällt für die Kundinnen und Kunden oft der Grund, mit einem Pkw zum Geschäft ihrer Wahl fahren zu müssen, um den Einkauf nach Hause bringen zu können. In einigen Fällen ist auch eine reine Online-Bestellung möglich. Als kostengünstige Maßnahme kann die Gemeinde lokale Unternehmen beispielsweise bei der Bewerbung und Bekanntmachung ihrer Lieferservices unterstützen. Auf der Website der Gemeinde Laterns z. B. findet man Informationen zum Lieferservice des lokalen Nahversorgers.<sup>104</sup>



## Bewegungstraining

~20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Viele Studien zeigen, dass die Angst vor Stürzen für über 80-jährige Menschen einer der Hauptgründe dafür ist, nicht mehr zu Fuß (außer Haus) zu gehen und ihre täglichen Aktivitäten stark einzuschränken.<sup>105</sup> Die Teilnahme an Bewegungsprogrammen zum Kraftaufbau und zur Verbesserung des Gleichgewichts soll dem Sturzrisiko und der Angst entgegenwirken und Seniorinnen und Senioren dadurch helfen, möglichst lang selbstständig zu Fuß mobil zu bleiben.<sup>106</sup> Kurse zur Sturzprävention werden z. B. von der GKK für oberösterreichische Gemeinden kostenlos angeboten,<sup>107</sup> üblicherweise betragen die Kurskosten (für 10–12 Kurseinheiten) pro Person etwa 100–150€.<sup>108</sup> Die Gemeinde kann bei der Umsetzung solcher Angebote helfen, indem sie die Kosten für die Umsetzung übernimmt oder zumindest erste Schnuppereinheiten in Auftrag gibt, Räumlichkeiten zur Verfügung stellt und das Angebot (z. B. in der Gemeindezeitung) bewirbt.





## Anbieten kooperativ nutzbarer Räumlichkeiten

Gemeinden können ihren Bewohnerinnen und Bewohnern die Möglichkeit bieten, Räumlichkeiten innerhalb der Gemeinde zu mieten – zur Abhaltung von Kursen, Spielgruppen, Treffen von Seniorinnen und Senioren und vielem mehr. Sind die Standorte dieser Räumlichkeiten gut gewählt, z. B. mitten im Gemeindezentrum, so kann damit für die Bevölkerung ein attraktives Angebot mit fußläufiger Erreichbarkeit geschaffen werden. Da anderwärtige Räumlichkeiten oftmals nur mit längeren Wegen erreichbar sind, liegt der Vorteil dieser Maßnahme im Potenzial der Schaffung kurzer Wege.



## Bewerbung lokaler Angebote

Mit der Gemeindezeitung steht ein hilfreiches Werkzeug zur Verfügung, mit dem die Bewohnerinnen und Bewohner einer Gemeinde darüber informiert werden können, welche (Einkaufs-)Möglichkeiten und Dienstleistungen sich (in fußläufiger Entfernung) innerhalb der eigenen Gemeindegrenzen befinden. Durch diese unterstützende Bewerbung der im Ort oder in der Stadt ansässigen Firmen und Angebote kann die Bevölkerung zu kurzen, fußläufigen Alltagswegen (zum Einkaufen und zu Dienstleistungen) motiviert und die lokale Wirtschaft gestärkt werden.



## Errichtung von Schließfächern

Schließfächer erlauben es, bei Einkäufen in mehreren Geschäften oder bei Erledigungen mit unterschiedlichem Wegezweck Gepäck zwischenzulagern. Das ermöglicht es Fußgängerinnen und Fußgängern, ihre Wege unbeschwert zu erledigen. Idealerweise werden die Schließfächer zentral gelegen errichtet und zur freien Benutzung zur Verfügung gestellt. Die Gemeinde kann die Schließfächer selbst errichten und betreuen. Die kostengünstigere Lösung ist es aber, vonseiten der Gemeinde entweder ortsansässige Vereine oder Firmen bei der Errichtung von öffentlich zugänglichen Schließfächern zu unterstützen. In Linz befinden sich z. B. beim Alten Rathaus frei zugängliche Schließfächer, die von Linz Tourismus betreut werden.<sup>111</sup> Ein anderes Beispiel ist Hamburg, wo von der Hamburger Sparkasse in den rund um die Uhr zugänglichen Selbstbedienungsfoyers Schließfächer aufgestellt wurden, die mittels Smartphone-App reserviert und kostenlos genutzt werden können.<sup>112</sup>

## Trolley-Verleih und -Spenden

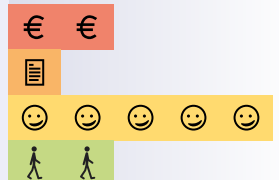
Trolleys erlauben es, auch größere oder schwerere Einkäufe leicht nach Hause zu schaffen. Waren Trolleys über lange Zeit hinweg vor allem bei älteren Personen beliebt, so sorgen neuere und moderne Designs und Detailsausstattungen in den letzten Jahren für eine immer größer werdende Nachfrage in allen Altersklassen der Bevölkerung. Gemeinden haben beispielsweise die Möglichkeit, sich eine eigene Auswahl von Trolleys zu Verleihzwecken anzulegen. Um den Fußverkehr in der Gemeinde zu fördern und die Bevölkerung speziell zum nachhaltigen Einkaufen zu Fuß zu motivieren, kann die Gemeinde aber auch eine größere Anzahl an Trolleys (z. B. gebrandet im Gemeindedesign) erwerben und an die Bürgerinnen und Bürger zu günstigen Konditionen weitergeben. Bei Neubauten von Wohnanlagen innerhalb des Gemeindegebiets kann die Gemeinde den neuen Bewohnerinnen und Bewohnern auch einen Trolley pro Wohneinheit spenden. Bei Anschaffung einer größeren Menge (z. B. 200 Stück) belaufen sich die Kosten für (gebrandete) Trolleys auf etwa 35 € pro Stück. Passende digitale Verleihstationen für einen vollautomatischen Verleihbetrieb sind ab etwa 1 700–3 000 € zu haben.<sup>113</sup>



## Mikro-Scooter-Abstellanlagen

~30 Abstellanlagen

Ein weiterer Service, den die Gemeinde unterstützen oder kofinanzieren kann, umfasst die Errichtung von Abstellanlagen für speziellere Fortbewegungsmittel wie Mikro-Scooter. Gerade bei Schulen oder Kindergärten macht die Errichtung dieser Anlagen Sinn, aber Scooter-Abstellplätze könnten auch bei anderen öffentlichen Gebäuden angeboten werden. Die Kosten für zehn Scooter-Abstellplätze belaufen sich auf etwa 500–1 000 €. <sup>114</sup> Die Gemeinde kann entweder selbst Scooter-Abstellplätze errichten oder diese durch einen Kostenbeitrag fördern. Beispielsweise gewährt die Stadt Wien für die Errichtung von Scooter-Abstellplätzen eine Förderung von etwa 30 € pro Abstellplatz. <sup>115</sup>



# Komplementäre Maßnahmen

An Orten mit wenig Verkehrsaufkommen bzw. mit einer geringen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist Zufußgehen besonders attraktiv. Um förderliche Rahmenbedingungen für den Fußverkehr zu schaffen, sollten daher auch Maßnahmen, die eine Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und eine Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens im Ortsgebiet bewirken, mitgedacht werden. Die Gemeinde kann eine punktuelle oder flächige Verordnung reduzierter höchstzulässiger Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr (wie bereits in Kapitel 2 unter „Vorgaben für den motorisierten Individualverkehr“ und in Kapitel 3.1 „Rechtliche Maßnahmen“ beschrieben), eine bauliche oder optische Reduktion von Fahrbahnbreiten im Ortsgebiet sowie eine verstärkte Kontrolle der Einhaltung von Verkehrsregeln umsetzen. Darüber hinaus kann sie Aktivitäten zur Reduktion des ruhenden Kfz-Verkehrs setzen, welche die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger im Ortsgebiet verbessern. Für die Akzeptanz und den Erfolg dieser Maßnahmen ist eine gute Kommunikation mit Fokus auf den Nutzen der Maßnahmen besonders wichtig. In vielen Fällen können dazu auch Beteiligungsverfahren zur Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern sinnvoll sein.



## Reduktion der Fahrgeschwindigkeit

Um die Sicherheit der Zufußgehenden und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen, kann die Gemeinde reduzierte Höchstgeschwindigkeiten für Fahrzeuge verordnen. Das kann punktuell, etwa im Bereich von Schulen oder Altersheimen, oder großflächiger verordnet werden, z. B. in Begegnungszonen oder Tempo-30-Zonen. Auch eine optische Verengung der Fahrbahn (z. B. mittels Bodenmarkierungen) kann zu einer Geschwindigkeitsreduktion führen. Der Erfolg der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist gerade zu Beginn stark mit der Kommunikation und der Art der Ausführung gekoppelt: Die Bevölkerung muss informiert und von den positiven Auswirkungen überzeugt werden.



## Reduktion der Fahrbahnbreiten

*pro 100 Laufmeter*

Durch die Reduktion der (subjektiven) Breite der Fahrbahn kann das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs im Ortsgebiet verringert werden. Die Reduktion der Fahrbahnbreiten durch bauliche Maßnahmen ist je nach den örtlichen Gegebenheiten sowohl auf Vorrangstraßen als auch auf Nebenstraßen möglich. Die so gewonnenen Flächen können dem Fußverkehr oder Radverkehr zugeführt werden. Mancherorts wird es dadurch auch möglich sein, Sitzgelegenheiten oder Begrünung zu schaffen. Die Kosten bei der Reduktion von Fahrbahnbreiten hängen davon ab, wie die gewonnenen Flächen gestaltet werden: Die Neuanlage einer öffentlichen Grünfläche kostet ca. 25–30€ pro Quadratmeter,<sup>118</sup> die Errichtung von asphaltierten Flächen für Fuß- oder Radverkehr kostet ca. 90–100€ pro Quadratmeter.<sup>119</sup>



## Umwidmung von Parkplätzen zu Fußverkehrsflächen *pro 20 Parkplätze*

Eine kostengünstige Möglichkeit, den Fußverkehr zu fördern, ist die Umwidmung von Parkplätzen im öffentlichen Raum. Diese Flächen können direkt dem Fußverkehr zugeführt werden. Wichtig für den Erfolg dieser Maßnahme ist es, den Nutzen der Umwidmung der Flächen gut zu kommunizieren. Der Aufwand dieser Maßnahme hängt von der notwendigen Überzeugungsarbeit innerhalb der Gemeinde ab. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist zu Beginn meist gering, sie steigt aber erfahrungsgemäß nach einer erfolgreichen Umwidmung der Flächen.



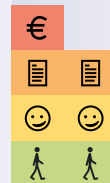
## Parkraumbewirtschaftung *für kleinere Gemeinden*

Parkraumbewirtschaftung steht für gebührenpflichtiges Parken im öffentlichen Raum und dient der Vorbeugung eines erhöhten Verkehrsaufkommens. Dort, wo die Nachfrage nach Parkraum höher ist als das Angebot, also meist im innerstädtischen Bereich, entstehen verkehrliche und umweltrelevante Probleme aufgrund des „Parksuchverkehrs“. Durch die Einführung von Kurzparkzonen und die Einhebung von Parkgebühren kann das Verkehrsaufkommen gezielt gesteuert und reduziert werden, wodurch wiederum die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden können. Um den positiven Effekt zu verstärken, sollten Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung unbedingt zweckgebunden für die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel verwendet werden. Die Parkraumbewirtschaftung ist in Österreich in urbanen Räumen weitverbreitet. Parkautomaten kosten ab ca. 4 000–6 000€ pro Stück. Allgemein gilt, dass sich die Anfangsinvestitionen für Ticketautomaten, Schranken oder Ähnliches durch die Einnahmen aus der Bewirtschaftung amortisieren. Die Kosten für die Parkraumkontrolle sind von der Größe des bewirtschafteten Parkraums und der Intensität der Kontrolle abhängig und reichen von ca. 20 000€ für stichprobenartige Parkraumüberwachung in kleineren Gemeinden bis etwa 2 Mio. € in großen Städten.<sup>116</sup>



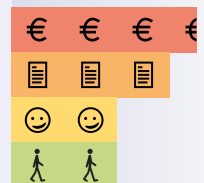
## Klare Ausweisung von Lieferzonen

Falschparken von Lieferfahrzeugen auf Fußverkehrsflächen führt immer wieder zu Behinderungen für den Fußverkehr. Wenn Gehwege von Lieferfahrzeugen blockiert oder eingeengt werden, entstehen nicht nur Unannehmlichkeiten für die Zufußgehenden, sondern auch massive Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Eine klare Einrichtung und Ausweisung von Lieferzonen kann dazu beitragen, dieses Problem in den Griff zu bekommen. Die Ausweisung ist für die Gemeinde kostengünstig durch Beschilderung umsetzbar.



## Verkehrsüberwachung und -kontrollen

Eine verstärkte Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln führt zu einem höheren Verkehrssicherheitsniveau, was wiederum bessere Rahmenbedingungen für schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer schafft. Im Regelfall wird die Verkehrsüberwachung durch die Polizei durchgeführt. Die beim Einsatz automatischer Anlagen entstehenden Kosten variieren je nach Maßnahme. Beispielsweise kostet die Anschaffung und Installation einer Rotlichtkamera zur Überwachung der Rotlicht-Einhaltung an Kreuzungen eine Gemeinde ca. 40 000–100.000€. <sup>117</sup> Diese Kosten können fast immer durch Straf-gelder zurückgewonnen werden.



# Zusammenfassung

Der vorliegende Leitfaden hat auf den bisherigen Seiten einen tiefen Einblick in die möglichen Handlungsfelder und Aktionen zur Förderung des Fußverkehrs in einer Gemeinde gegeben. Zusammenfassend sollen hier am Ende des Leitfadens nochmals die Top-5-Maßnahmen pro Kapitel aufgeführt werden, um einen raschen Überblick über die kosteneffizientesten Maßnahmen zu geben. Diese Übersicht soll einer Gemeinde helfen, auch bei begrenzten budgetären Möglichkeiten Maßnahmen für den Fußverkehr setzen zu können.

Es gilt aber zu beachten: Nicht immer sind die notwendigen Maßnahmen die kosteneffizientesten. Entsprechend sollten gerade Gemeinden mit größerem budgetären Spielraum auch nach anderen Maßnahmen in diesem Leitfaden Ausschau halten.

## Die Top-5-Maßnahmen pro Aktionsfeld

### Fußverkehrsfreundliche Siedlungs-, Stadt- und Raumplanung

1. Schaffung von Fußverkehrsinfrastruktur im Zuge von Widmungen und Genehmigungsverfahren » *Seite 25*
2. Autofreie Siedlungsbereiche » *Seite 27*
3. Leitbild der fußverkehrsfreundlichen Orts- und Stadtentwicklung » *Seite 25*
4. Verankerung von Fußverkehrsflächen in den Raumplanungsinstrumenten der Gemeinde » *Seite 25*
5. Freihalten der Fußverkehrsflächen » *Seite 29*

1

### Fußverkehrsfreundliche Verkehrsplanung

1. Priorität in Mobilitätskonzepten » *Seite 32*
2. Planungsprinzip „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ » *Seite 32*
3. Arrangement von Fuß- und Radverkehr » *Seite 33*
4. Vorgaben und Leitlinien für den ruhenden Kfz-Verkehr » *Seite 33*
5. Vorgaben für den motorisierten Individualverkehr » *Seite 33*

2



# 3

## Maßnahmen zur Optimierung des Fußverkehrsnetzes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

1. Einführung von Wohnstraßen » *Seite 36*
2. Schaffung direkter Fußgängerübergänge » *Seite 45*
3. Optische Hervorhebung von Fußverkehrs-Querungsstellen » *Seite 46*
4. Öffnung, Kennzeichnung und Bewerbung von Haus- und Siedlungsdurchgängen » *Seite 49*
5. Sichtbeziehungen optimieren » *Seite 46*

# 4

## Fußverkehr im Umweltverbund

1. Integration des Fußverkehrs in Routenplaner und Navigationssysteme » *Seite 53*
2. Haltestellen-Umgebungspläne » *Seite 53*
3. Fußläufige Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen » *Seite 53*
4. Taxi-Gutscheine » *Seite 55*
5. Mitfahrbörsen » *Seite 55*

# 5

## Organisation und Rahmenbedingungen

1. Gemeindeinterne Vernetzung und Koordination » *Seite 59*
2. Einführung von Qualitätsstandards » *Seite 61*
3. Qualitätskontrolle » *Seite 61*
4. Schaffung interdisziplinärer Arbeitsgruppen » *Seite 59*
5. Vor-Ort-Begehungen » *Seite 62*



## Information, Bewerbung und Kommunikation

1. Temporäre Spielstraßen » Seite 69
2. Informationsmaterial und Imagebroschüren » Seite 68
3. Welcome-Packages » Seite 69
4. Fußverkehrskarten » Seite 68
5. Bewusstseinsbildende Kampagnen » Seite 68

6

## Services und Dienstleistungen

1. Bewerbung lokaler Angebote » Seite 72
2. Begleitservices und Begleitservices » Seite 71
3. Lieferservices » Seite 71
4. Trolley-Spende » Seite 73
5. Bewegungstraining » Seite 71

7

## Komplementäre Maßnahmen

1. Reduktion der Fahrgeschwindigkeit » Seite 74
2. Reduktion der Fahrbahnbreiten » Seite 74
3. Umwidmung von Parkplätzen zu Fußverkehrsflächen » Seite 75
4. Klare Ausweisung von Lieferzonen » Seite 75
5. Parkraumbewirtschaftung » Seite 75

8

# Quellenverzeichnis

- 1 Schnabel, W., Lohse, D.: Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Verlag für Bauwesen, Berlin 1997
- 2 Matiasek, F. (BMVIT), Vortrag Landesverkehrsreferentenkonferenz: LVRK-Beschluss zum Masterplan Gehen, Wien 2018  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG): Österreich unterwegs; Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“, Wien 2016
- 3 VCO: Mobilität und Transport 2025+, Wien 2013, online unter: <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/detail/mobilitaet-und-transport-2025>
- 4 Hiess, H.: Szenarien der räumlichen und regionalen Entwicklung Österreichs – Future Briefings: Verkehr und Mobilität, Wien 2007, online unter: [https://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum\\_u\\_Region/3.Themen\\_und\\_Forschungsbereiche/1.Szenarien\\_der\\_Raumentwicklung/Zukunftsworkshop\\_II/4\\_FB\\_Verkehr-Mobilitaet.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/3.Themen_und_Forschungsbereiche/1.Szenarien_der_Raumentwicklung/Zukunftsworkshop_II/4_FB_Verkehr-Mobilitaet.pdf)
- 5 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG): Österreich unterwegs; Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“, Wien 2016
- 6 Gehl, J.: Architekt und Stadtplaner, zitiert in: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle, Stuttgart, September 2017
- 7 Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen: Leitfaden Gesunde Stadt, 2016, [https://www.lzg.nrw.de/\\_php/login/dl.php?u=/\\_media/pdf/service/Pub/2016\\_dzf/lzg-nrw\\_leitfaden\\_gesunde\\_stadt\\_2016.pdf](https://www.lzg.nrw.de/_php/login/dl.php?u=/_media/pdf/service/Pub/2016_dzf/lzg-nrw_leitfaden_gesunde_stadt_2016.pdf)
- 8 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle, Stuttgart, September 2017
- 9 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle, Stuttgart, September 2017
- 10 [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/bevoelkerung/demographische\\_prognosen/067546.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/067546.html)
- 11 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG): Österreich unterwegs; Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“, Wien 2016
- 12 Umweltbundesamt, Modellvorhaben Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt – Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung, Forschungsbericht 200 96 133 UBA-FB 000872, ISSN 0722-186X, 2006, Dessau  
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000128.pdf>
- 13 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle, Stuttgart, September 2017
- 14 WHO-Regionalbüro für Europa: Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016–2025), Vilnius 2015, online unter: [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0006/283830/65wd09g\\_PhysicalActivityStrategy\\_150474.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0006/283830/65wd09g_PhysicalActivityStrategy_150474.pdf?ua=1)
- 15 WHO, Fonds Gesundes Österreich, Bundesministerium für Gesundheit: Bewegung und Gesundheit in Europa: Erkenntnisse für das Handeln, 2010, online unter: [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0013/112405/E89490G.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0013/112405/E89490G.pdf)
- 16 Kwauka, J.: „Fußverkehr messen – Der perpedesindex 2016“, online unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/162891/analyse/perpedesindex-2016-fussverkehr-deutsche-staedte-ranking/>
- 17 Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung: Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel und Bern 2012
- 18 Matiasek, F. (BMVIT), Vortrag Landesverkehrsreferentenkonferenz: LVRK-Beschluss zum Masterplan Gehen, Wien 2018
- 19 Matiasek, F. (BMVIT), Vortrag Landesverkehrsreferentenkonferenz: LVRK-Beschluss zum Masterplan Gehen, Wien 2018
- 20 Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich (bmvit & BMLFUW 2015)
- 21 § 2 (19) StVO: Für Kinderfahrräder wird zusätzlich der Reifendurchmesser auf 300 mm begrenzt. Die erreichbare Fahrgeschwindigkeit darf 5 km/h nicht überschreiten.  
[www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/sicherheit/boards.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/sicherheit/boards.html) (Stand 31.8.2018)
- 22 § 88 (2) StVO – Erläuterungen zur Nutzung von „fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug“
- 23 [www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336](http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336)
- 24 Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich (bmvit & BMLFUW 2015)
- 25 [www.fsv.at](http://www.fsv.at) » Publikationen » RVS (Stand: 27.11.2018)
- 26 Escudero, J. C.: Innovation brief on the Superblock approach from Vitoria Gasteiz in Spain, CIVITAS PROSPERITY, online unter: [http://sump-network.eu/fileadmin/user\\_upload/Innovation\\_Brief\\_Superblocks\\_22\\_08\\_2017\\_web.pdf](http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/Innovation_Brief_Superblocks_22_08_2017_web.pdf)
- 27 [www.ziegler-metal.de](http://www.ziegler-metal.de) (Stand: 10.12.2018)
- 27 Griesheim – Erste beispielbare Stadt Deutschlands, <https://www.playground-landscape.com/de/article/view/391-griesheim-erste-beispielbare-stadt-deutschlands.html>
- 28 <http://www.die-nette-toilette.de/>
- 29 [www.projekte.ffg.at/projekt/1412825](http://www.projekte.ffg.at/projekt/1412825)  
[www.weiz.at/rathaus/Projekte/citywalk](http://www.weiz.at/rathaus/Projekte/citywalk) (Stand: 28.10.2018)
- 30 <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/gehsteigbreitenkarte-wien-2017>, <https://link.springer.com/article/10.1007/s10109-017-0245-2>  
<https://www.fvv.tuwien.ac.at/institut/kompetenzfelder/fussgeher/#c13393>
- 31 [www.gip.gv.at](http://www.gip.gv.at), abgefragt am 8.1.2019
- 32 StVO § 76a
- 33 StVO § 76b
- 34 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien 2017
- 35 StVO § 76c
- 36 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT: Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht, Wien 2015
- 37 Salzburger Nachrichten: Stadt Salzburg sperrt Zufahrt für Eltern zu vier Salzburger Schulen, <https://www.sn.at/salzburg/chronik/stadt-salzburg-sperrt-zufahrt-fuer-eltern-zu-vier-salzbuerger-schulen-20610265>
- 38 Temporäre Fahrverbote vor Wiener Schulen: Ausweitung von Schulstraßen gewünscht, <https://www.wienna.at/temporaere-fahrverbote-fuer-wiener-schulen-ausweitung-von-schulstrassen-gewuenscht/5993651>
- 39 Projektbeispiel „Radbrücke Kindberg“ in SCHIG/BVMIT:ISR – Best Practice, Anhang zum Bericht zum Förderprogramm Intermodale Schnittstelle Radverkehr 2008–2016, online unter: <https://www.dornbirn.at/rathaus-politik/aktuell/detailansicht/news/detail/News/neuer-steg-ueber-die-dornbirner-ach/>
- 39 MA29 Brückenbau und Grundbau: Die neue Thurnstiege – Ort der Begegnung im Kulturbezirk Alsergrund, online unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/brueckenbau/pdf/thurnstiege.pdf>
- 40 <https://www.personenaufzuege.com/aufzug-beratung/personenaufzug-kosten/>
- 41 <https://kaernten.orf.at/news/stories/2860556/>  
[https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20051110\\_OTS0191/bug-hohenwerfen-bekommt-schraegaufzug](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20051110_OTS0191/bug-hohenwerfen-bekommt-schraegaufzug)
- 42 Stadt Wien MA18: Barriere frei! Stadt ohne Hindernisse?, Wien 2004
- 43 Stadt Wien MA18: Barriere frei! Stadt ohne Hindernisse?, Wien 2004
- 44 Fussverkehr Schweiz, Bundesamt für Strassen (ASTRA): „Fusswegnetzplanung, Handbuch“, Bern 2015, online unter: [https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/2015/Fusswegnetzplanung\\_d.pdf](https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/2015/Fusswegnetzplanung_d.pdf)
- 45 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Strassen (ASTRA): Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen, 2010
- 46 Angabe der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz vom 13.12.2018
- 47 Angaben des Arch. DI Christoph Schwarz, Atelier für Architektur, am 7.12.2018
- 48 Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum, [www.fsv.at](http://www.fsv.at) » Publikationen » RVS
- 49 [https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/Baustellen\\_121008\\_klein.pdf](https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/Baustellen_121008_klein.pdf) (Stand: 30.10.2018)
- 50 Angabe der Verkehrsplanungsabteilung der Stadt Graz vom 13.12.2018
- 51 Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr, Wien 2015
- 52 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien 2017
- 53 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien 2017
- 54 <https://www.safetyline.de/html/aufpflasterung.html>
- 55 Fuss e.V., <http://www.querbuch.de/8-querbuch/6-gehwegnasen.html>
- 56 Bauliche Fahrbahnverengung statt Pflanzkübel – Artikel im Schwarzwälder Bote vom 24.10.2018, online unter: <https://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt/voehringen-bauliche-fahrbahnverengung-statt-pflanzkuebel.76f0edff-4650-431e-a6ec-ed08c28d723d.html>
- 56 Rechnungshof Wien: Bericht des Rechnungshofes – Parkraummanagement Stadt Salzburg (Reihe Salzburg 2018/1), Jänner 2018, Wien, Jänner 2018
- 57 Lübecker Nachrichten (1.3.2016): Poller sollen die Fußgängerzone sichern, online unter: <https://www.cdu-bad-oldesloe.de/20160301/poller-sollen-die-fussgaengerzone-sichern/>
- 57 [https://www.meinbezirk.at/klosterneuburg/c-lokale/verkehrssicherheit-in-der-leopoldstrasse-verbessert\\_a749911](https://www.meinbezirk.at/klosterneuburg/c-lokale/verkehrssicherheit-in-der-leopoldstrasse-verbessert_a749911)

- 58 Stadt Wien MA18: Barriere frei! Stadt ohne Hindernisse?, Wien 2004
- 59 <https://www.safetyline.de/html/verkehrsinseln.html>
- 60 Pilotprojekt Schutzweginitiative, Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, 2014, online unter: [https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/downloads/36\\_schutzwegsicherheit.pdf](https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/downloads/36_schutzwegsicherheit.pdf)
- 61 ÖNORM V2100 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Markierungen an Anmeldetafeln für Fußgänger  
ÖNORM V2101 Akustische und tastbare Signale an Verkehrslichtsignalanlagen – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen  
ÖNORM V2102 Taktile Bodeninformationen (TBI) – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen
- 62 Angabe der Verkehrsplanungsabteilung der Stadt Graz vom 5.10.2018
- 63 Fuss e.V., <http://www.querbuch.de/8-querbuch/6-gehwegnasen.html>
- 64 ivm GmbH: Förderung des Rad- und Fussverkehrs – Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum, Handbuch für die kommunale Praxis. Schriftenreihe der ivm | Nr. 3, Frankfurt am Main 2014, S. 79, online unter: [https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch\\_2014.pdf](https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf)
- 65 <https://shop.forster.at/Verkehrszeichen/Verkehrszeichen-und-Schilder/Wegweiser/>
- 66 <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.leitsystem-fuer-boeblingen-mehr-orientierung-mit-neuen-schildern.f6a476b0-6799-464d-a58b-48863dc98402.html>  
<https://www.abendblatt.de/hamburg/harburg/article138402350/Harburg-be-kommt-ein-Leitsystem-fuer-Fussgaenger.html>  
[https://www.meinbezirk.at/graz/c-lokales/fussgaengerleitsystem-fuer-graz\\_a1974941](https://www.meinbezirk.at/graz/c-lokales/fussgaengerleitsystem-fuer-graz_a1974941)
- 67 [https://www.ried.at/KULTUR/Stadtrundgang/Themenweg\\_Verwoben](https://www.ried.at/KULTUR/Stadtrundgang/Themenweg_Verwoben) (Stand: 30.10.2018)  
<https://www.ried.at/system/web/GetDocument.ashx?fileid=1058697> (Stand: 30.10.2018)
- 68 Schwedes, O., Canzler, W., Knie, A.: Handbuch Verkehrspolitik, 2. Auflage, Wiesbaden 2016
- 69 Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999), Abschnitt V § 31
- 70 Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS 02.03.11 Optimierung des Öffentlichen Personennahverkehrs
- 71 Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS 02.03.12 Behindertengerechte Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- 72 Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum
- 73 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Strassen (ASTRA): Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen, 2010
- 74 Beispiele für Datengrundlagen, auf die Routenplaner und Navigationssysteme aufbauen, sind Basemap (<https://www.basemap.at>) und Openstreetmap (<https://www.openstreetmap.org>)
- 75 Angabe der Agentur Communicat am 21.12.2018
- 76 STS und verkehrplus: Mikro-ÖV Strategie Steiermark, im Auftrag des Landes Steiermark, Graz im Dezember 2016
- 77 [http://www.gampern.at/Taxigutscheine\\_fuer\\_Jugendliche](http://www.gampern.at/Taxigutscheine_fuer_Jugendliche)  
<https://www.rainbach.at/index.php?mact=News,cntnt01,detail,0&cntnt01articleid=700&cntnt01origid=109&cntnt01returnid=1>  
<https://www.gratwein-strassengel.gv.at/Mobilitaet-Umwelt/Taxigutscheine>
- 78 Angaben von Family of Power am 25.9.2017
- 79 Walk-Space.at – Der Österreichische Verein für FußgängerInnen, <http://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/beschreibung>
- 80 <https://www.holding-graz.at/schauaufgraz/schau-auf-graz-app.html>
- 81 <https://schauauf.linz.at/>
- 82 Birzer, M.: So geht Bürgerbeteiligung – Eine Handreichung für die kommunale Praxis, <http://library.fes.de/pdf-files/akademie/kommunal/11523.pdf>
- 83 Angabe der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätsmanagement, am 20.12.2018
- 84 Fussverkehr Schweiz Bulletin 2/12: Zu Fuss ins hohe Alter – die Senior-Scouts sind an der Arbeit, online unter: [https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/FussverkehrSchweiz\\_Bulletin\\_2\\_12\\_WEB.pdf](https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/FussverkehrSchweiz_Bulletin_2_12_WEB.pdf)
- 85 <https://www.trafficsnakegame.eu/austria/>
- 86 <https://www.smartertogether.at/beat-the-street-2018/>  
<https://www.wienzufuss.at/2018/10/11/beat-the-street-bewegt-wiens-kinder/>
- 87 <https://www.vmobil.at/index.php?menuid=33&getlang=de>
- 88 [https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Projekttyps\\_/pedibus.html](https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Projekttyps_/pedibus.html)
- 89 <http://www.ivp.co.at/index.phtml?id=2324&sprache=1=de>
- 90 Stadt Graz: Schulisches Mobilitätsmanagement 2018 – Ein Leitfaden zur Stärkung der selbständigen Mobilität, [https://www.graz.at/cms/dokumente/10163329\\_7760311/cd79be62/Leitfaden\\_SMM\\_SJ-2017-18\\_inkl%20Ansuchen\\_WEB.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10163329_7760311/cd79be62/Leitfaden_SMM_SJ-2017-18_inkl%20Ansuchen_WEB.pdf)
- 91 Stadt Graz: Betriebliches Mobilitätsmanagement – Ein Leitfaden zur Unterstützung umweltfreundlicher Wege zur Arbeit, [https://www.graz.at/cms/dokumente/10186590\\_7760288/1d8b82c8/BMM\\_leitfaden\\_2014\\_final\\_web.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10186590_7760288/1d8b82c8/BMM_leitfaden_2014_final_web.pdf)
- 92 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Wirtschaftsfoerderung/Grundlagen/bmm.html>  
Schreiner, M., Miramontes, M.: Mobilitätsmanagement für den Münchner Norden, Vortrag bei der 4. Deutschen Konferenz für Mobilitätsmanagement, Stuttgart 2015
- 93 [zeitbank-altjung.at/projekt-zeitbankerl.html](http://zeitbank-altjung.at/projekt-zeitbankerl.html) (Stand: 29.11.2018)
- 94 <http://www.muenchen.de/dienstleistungsfinder/muenchen/10173039/>
- 95 [https://issuu.com/wienzufubmobilitatsagenturwien/docs/broschuere\\_gehsundheit\\_wien\\_zu\\_fuss](https://issuu.com/wienzufubmobilitatsagenturwien/docs/broschuere_gehsundheit_wien_zu_fuss)
- 96 [https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2018/06/ZuFussImHohenAlter\\_DE\\_V13\\_24Jan18.pdf](https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2018/06/ZuFussImHohenAlter_DE_V13_24Jan18.pdf)
- 97 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien 2017
- 98 Angabe der Agentur Communicat, 20.12.2018
- 99 Verkehrsankunft Österreich, <https://www.verkehrsankunft.at/>
- 100 <https://www.wienzufuss.at/app/>
- 101 <https://www.deineseite.at/app-entwicklung-kosten-2/67>
- 102 Wiener Spielstraßen, <https://www.wien.gv.at/freizeit/bildungjugend/jugend/spielstrasse.html>  
<https://www.juvivo.at/projekte/wiener-spielstrasse/>
- 103 <http://brandenburg-package.de/wp-content/uploads/2014/09/Mediadaten.pdf>
- 104 <https://www.laterns.at/freizeit/einkaufen/adeq-laterner-dorfladen/unser-lieferervice>
- 105 Finding, E.: Sturzangst und ihre Auswirkungen auf ältere Menschen, Medizinische Universität Graz, Institut für Pflegewissenschaften, 2018
- 106 <http://www.alterundmobilitaet.usz.ch/fachwissen/seiten/stuerze.aspx>  
<https://www.help4seniors.de/sturzpraevention-im-alter-stuerze-vermeiden-aengste-abbauen/>
- 107 <https://www.oegkk.at/cdscontent/load?contentid=10008.662226&version=1539581821>, <https://burgenland.orf.at/news/stories/2926194/>
- 108 <https://www.aktiv-gesund-steiermark.at/preise/>  
[https://www.meinbezirk.at/krems/c-gesundheit/senecura-bietet-kurs-an-mit-der-kraft-von-koerper-und-geist-gegen-die-sturzgefahr\\_a2444966](https://www.meinbezirk.at/krems/c-gesundheit/senecura-bietet-kurs-an-mit-der-kraft-von-koerper-und-geist-gegen-die-sturzgefahr_a2444966)
- 109 <https://www.rotekreuz.at/stmk/dienststellen/graz-umgebung/was-wir-tun/soziale-dienste/besuchs-und-begleitedienst/>  
<https://www.caritas-tirol.at/hilfe-angebote/pflegende-angehoerige/begleitedienst/>
- 110 <https://www.lebenshilfe.wien/begleitedienst/>  
<https://www.seniorennetz.at/unsere-leistungen/preise/>
- 111 <https://www.lintztourismus.at/freizeit/presse/schliessfaecher/>
- 112 <https://www.abendblatt.de/hamburg/article213935809/Haspa-erweitert-das-Angebot-kostenloser-Schliessfaecher.html>  
<https://kiekmo.hamburg/einfach-kiekmo-so-praktisch-sind-unsere-schliessfaecher-4038>
- 113 Angabe der Firma Trolleyboy am 10.12.2018
- 114 Angabe der Firma Rollerstop am 10.12.2018  
<https://www.roller-parkplatz.de/>  
[https://www.gronard.de/Dateien/Media/Downloads/preisliste\\_F.pdf](https://www.gronard.de/Dateien/Media/Downloads/preisliste_F.pdf)
- 115 Stadt Wien: Errichtung von Fahrrad- und Scooterabstellplätzen auf nicht öffentlichem Grund – Förderungsantrag, <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/strassen/privatflaeche/fahrradstaender.html>
- 118 <https://www.wohnet.at/garten/gartenbau/gartengestaltung-kosten-21041>  
[http://friedhofbarsbuettel.com/html/durchschnittliche\\_pflegekosten.html](http://friedhofbarsbuettel.com/html/durchschnittliche_pflegekosten.html)
- 119 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Strassen (ASTRA): Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen 2010
- 116 Amt d. Oö Landesregierung: Prüfungsbericht der Direktion Inneres und Kommunales über die Einschau in die Gebarung der Gemeinde Traunkirchen, Linz 2017  
Bericht des Rechnungshofes – Parkraummanagement Stadt Salzburg, Wien, Jänner 2018  
Bericht zum Rechnungsabschluss 2017 der Stadt Linz – Kostenstelle Gebührenpflichtiges Parken
- 117 Magistrat der Landeshauptstadt Linz: Mehr Sicherheit an Kreuzungen durch Rotlichtradar, Presseausendung 13.8.2012, [http://www.linz.gv.at/presse/2012/201208\\_64595.asp](http://www.linz.gv.at/presse/2012/201208_64595.asp)









