

# Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen

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



# Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

## **Erstellt von**

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

DI Robert Thaler, Mag. Eva Mastny, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement,

DI Alessandra Angelini, Umweltbundesamt GmbH, Abteilung Mobilität

DI Wolfgang Löffler, MSc, Kommunalkredit Public Consulting, Serviceteam Nachhaltige Mobilität in der Praxis

Fotorechte wie angegeben:

Beispielhafte Maßnahmen, Texte und Fotos: Dieter Schwab, [www.walkspace.at](http://www.walkspace.at)

Titelbild: Philipp Grausam

Abbildungen: komobile GmbH

Wien, März 2023

## **Copyright und Haftung:**

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

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [mobilitaetsmanagement@komobile.at](mailto:mobilitaetsmanagement@komobile.at)

## **Inhalt**

<b>Impressum</b> .....	<b>2</b>
<b>Inhalt</b> .....	<b>3</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
<b>Warum ein Fußverkehrskonzept?</b> .....	<b>5</b>
<b>Das örtliche Fußverkehrskonzept   der lokale Masterplan Gehen</b> .....	<b>6</b>
<b>Erforderliche Inhalte im Detail</b> .....	<b>9</b>
Zielsetzungen für den Fußverkehr .....	9
Definition des Planungshorizontes.....	10
Festlegung der abgrenzbaren Planungseinheit.....	10
IST-Analyse .....	11
Wie SOLL ein gutes Fußwegenetz aussehen? .....	14
Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung.....	16
Bewusstseinsbildung .....	18
Maßnahmenliste .....	18
<b>Beispielhafte Maßnahmen</b> .....	<b>19</b>
Tätigkeitsfeld bauliche Maßnahmen.....	19
Tätigkeitsfeld Raum- und Siedlungsplanung.....	24
Tätigkeitsfeld Bewusstseinsbildung .....	28
<b>Die Fördereinreichung</b> .....	<b>33</b>
<b>Service-Teil</b> .....	<b>39</b>
Beratung und Information.....	39
Weiterführende Literatur.....	40
<b>Über klimaaktiv mobil</b> .....	<b>41</b>

# Einleitung

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

Damit sich österreichische Städte und Gemeinden in einer umfassenden Weise mit dem Thema Gehen auseinandersetzen und zur Forcierung fußverkehrsfreundlicher Gestaltung der Infrastrukturen wurde im April 2021 im Rahmen von klima**aktiv** mobil eine Förderschiene für den Fußverkehr eingeführt. Damit wurden in Österreich erstmalig Investitionen in die Fortbewegungsart Gehen direkt gefördert. Seit 1.3.2023 gibt es bei klima**aktiv** mobil die zweite Neuauflage der Förderung im Bereich Aktive Mobilität.

Bedingung zur Lukrierung von Bundesfördermitteln für den Fußverkehr ist die Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes | eines lokalen Masterplans Gehen. Ab welcher Gemeindegröße was benötigt wird und wie dies aussehen muss, wird in diesem Dokument erklärt. So sollen öffentliche Gebietskörperschaften bei der Erarbeitung ihres örtlichen Fußverkehrskonzeptes | lokalen Masterplans Gehen unterstützt werden, Beispiele von bereits umgesetzten Maßnahmen gezeigt und die erforderlichen Schritte für die Förder-Einreichung von geplanten Maßnahmen verständlich erklärt werden.

Dieses Handbuch dient als Arbeitsbehelf für den Förderleitfaden zum Aktionsprogramm klima**aktiv** mobil Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement und soll insbesondere Praktiker:innen in Gemeinden und Städten unterstützen. Das vorliegende Handbuch soll häufig aufgetretene Fragen gebündelt erklären.

Attraktivierung des Fußverkehrs ist Unterstützung der Aktiven Mobilität, der Gesundheit und des Klimaschutzes. Dafür wurde die Förderschiene im Programm klima**aktiv** mobil ins Leben gerufen. Dies soll dazu beitragen, in allen Gemeinden jeder Größe attraktive Ziele und ein engmaschiges Fußwegenetz zu schaffen, auf dem gern und sicher gegangen und verweilt wird. Um es mit Laozi zu sagen: „Nur wer sein Ziel kennt, findet den Weg!“

# Warum ein Fußverkehrskonzept?

Punktuelle Einzelmaßnahmen zur Förderung des Gehens können eine kurzfristige lokale Verbesserung erzielen. Soll der Fußverkehr jedoch nachhaltig gestärkt werden, braucht es eine systemische Betrachtung des gesamten Planungsgebiets und aller Verkehrsträger sowie ein gesamtheitliches Konzept mit aufeinander abgestimmten Maßnahmen. Mit einem Fußverkehrskonzept wird der Fußverkehr ganzheitlich betrachtet und alle Maßnahmen in ein umfassendes Gesamtkonzept eingebettet.

Soll der Fußverkehr in einer Gemeinde | Stadt | Bezirk langfristig gefördert werden, ist es daher sinnvoll Handlungsstrategien für die nächsten Jahre zu erarbeiten, um dem Fußverkehr einen höheren Stellenwert einzuräumen z. B. bei der Siedlungsentwicklung oder künftigen Bauvorhaben. Zu diesen Strategien können die entsprechenden Vorhaben aufgelistet werden, und welchen Umsetzungshorizont diese haben (sollen). So ist sichergestellt, dass bei allen zukünftigen Maßnahmen der Gemeinde das Thema Fußverkehr mitbedacht wird.

Um Gültigkeit zu haben, müssen Fußverkehrskonzepte nach ihrer Ausarbeitung vom Gemeinderat beschlossen werden (Ausnahme Wien: vom Bezirksrat). Damit sind sie richtungsweisend und dienen als Leitlinie bei der Umsetzung vieler einzelner Maßnahmen, die für die ganzheitliche Verbesserung von Fußverkehrsinfrastruktur notwendig sind. Es zeigt, dass in der Gemeinde | Stadt | Bezirk die aktive Mobilität als wichtiger Hebel gesehen wird. Mit einem im Gemeinderat beschlossenen Konzept zur Förderung des Gehens in allen Politik- und Verwaltungsbereichen zeigt die Gemeinde | Stadt | Bezirk wie umfassend und vorausschauend sie denkt und wie wichtig ihr das Thema ist. Gehen ist die Toplösung für Gesundheitsförderung, Klimaschutz, Umweltschutz, Inklusion, Ressourcenschonung, Flächensparen sowie Verkehrs- und Siedlungsplanung. Durch dieses Konzept und darauf aufbauende Maßnahmen können Gemeinden nun erstmals im Rahmen der klima**aktiv** mobil Förderung Bundesmittel zur Verbesserung des lokalen Fußverkehrs beantragen und damit Investitionskosten von Gemeinde | Stadt | Bezirk in ihrer Wirkung vervielfachen. So wird sichergestellt, dass finanzielle Unterstützung an die Handelnden fließt, die umfassend an einer Trendwende im Fußverkehr und dessen Stärkung arbeiten. Denn nur in einem abgestimmten Gesamtpaket kann eine substantielle, spür- und vor allem erlebbare Verbesserung erzielt werden. Schließlich gilt auch hier: Wer Großes erreichen will, muss Groß denken!

# Das örtliche Fußverkehrskonzept | der lokale Masterplan Gehen

Wer braucht was? Und was ist der Unterschied zwischen Konzept und Masterplan? Konzepte für den Fußverkehr sollen prinzipiell ein zusammenhängendes, engmaschiges und flächendeckendes Gehwegenetz in der Gemeinde bzw. im Siedlungsraum sicherstellen. Beide Dokumente, sowohl das Fußverkehrskonzept als auch der Masterplan, bestehen aus Textteilen, Erläuterungen und planerischen bzw. schematischen Darstellungen.

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

Ein **örtliches Fußverkehrskonzept** stellt die fachliche Grundlage für die planmäßige Gestaltung und Entwicklung des Fußwegenetzes im Orts- | Stadtgebiet dar und fungiert so als Schnittstelle zwischen übergeordneten Leitlinien und Visionen und konkreten Instrumenten wie Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan. Umfasst sind mindestens folgende Inhalte, welche auf den nächsten Seiten detailliert dargestellt werden:

- Zielsetzungen für den Fußverkehr
- Definition des Planungshorizontes (mind. 3 Jahre)
- Festlegung der abgrenzbaren Planungseinheit
- IST-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes
- Identifizierung sowie Lokalisierung von aktuellen fußverkehrsrelevanten Problem- bzw. Schwachstellen bzw. Verbesserungspotential
- Erarbeitung eines SOLL-Fußwegenetzes
- Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung
- Maßnahmenliste – allgemeine Auflistung der prinzipiellen Maßnahmen in der Planungseinheit, sinnvollerweise gegliedert in kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungen, eventuell mit Prioritäten

Das örtliche Fußverkehrskonzept für Gemeinden bis zu 15.000 EW kann dabei als eigenständiger Teil in ein örtliches Entwicklungskonzept oder eine verkehrliche Gesamtstrategie eingebettet sein, solange alle geforderten Inhalte vorhanden sind. Für eine Fördereinreichung ist es allerdings wichtig, dass das Dokument so aufgearbeitet ist, dass der Fußverkehrsteil in sich selbst schlüssig ist. Eine Ergänzung zum Gesamtkonzept kann daher erforderlich sein, oder es wird ein eigenständiges Konzept neu erstellt.

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

Ein lokaler Masterplan Gehen integriert, über die oben angeführten Inhalte hinaus, auch die folgenden Aspekte:

- Analyse der Demographie (z. B. Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur)
- Analyse des Siedlungsraums (z. B. Siedlungsdichte, Nutzungen, Flächenbilanz, Baulandreserven)
- Analyse des Naturraums (z. B. Schutzgebiete, Waldentwicklungsgebiet)
- Analyse des Verkehrssystems

Grundsätzlich wird empfohlen, die wichtigsten **Bevölkerungsgruppen** (Senioren, Jugend, etc.) und Stakeholder (Verwaltungseinheiten, Schulen, Tourismus, Leitbetriebe, etc.) bei der Ausarbeitung des örtlichen Fußverkehrskonzeptes | lokalen Masterplans Gehen miteinzubeziehen, da konkrete Herausforderungen oft nur von Betroffenen gesehen werden. Zudem sollen auch **Entscheidungsträger:innen** für die verschiedenen Bedürfnisse zu Fuß-Gehender sensibilisiert werden. Dies kann z. B. durch Stakeholder-Workshops erfolgen, es sind aber auch Befragungen, gemeinsame Begehungen, Arbeitsgruppen, o.Ä. möglich. Stakeholder sind hier insbesondere die jeweiligen anderen Verwaltungseinheiten der Gemeinde | Stadt, z. B. Straßenbau-, Verkehrs-, Wasserbauabteilung, die beispielsweise bei Sanierungsarbeiten und Neuerrichtung von (fußverkehrsrelevanter) Infrastruktur eine qualitativ hochwertige (Neu-)Planung und (Neu-)Gestaltung mitbedenken sollen.

Jeder Gemeinde | Stadt empfohlen wird die Einsetzung eines:r **Fußverkehrsbeauftragten**. Diese Person kümmert sich in der Gemeinde | Stadt um Belange des Fußverkehrs und treibt die Umsetzung von Maßnahmen voran. Fußverkehrsbeauftragte können nur dann sinnvoll arbeiten, wenn sie in wichtige Entscheidungen eingebunden und z. B. bei Gemeinderatssitzungen eingeladen werden – es braucht eine klare Zuständigkeit!

Aufschlüsselung nach Einwohner:innenanzahl	Gemeinden   Städte bis 15.000 Einwohner:innen	Städte   Gemeinden > 15.000 Einwohner:innen	Städte   Gemeinden > 30.000 Einwohner:innen	Städte > 1 Mio. Einwohner:innen
Art des Konzeptes	örtliches Fußverkehrskonzept	lokaler Masterplan Gehen	lokaler Masterplan Gehen	lokaler Masterplan Gehen
Planungseinheit	Gemeindegebiet	Stadtgebiet	Stadtgebiet	Stadtbezirk
Planungshorizont	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre	empfohlen 10 Jahre, mindestens 3 Jahre
Mobilitätserhebung	nicht erforderlich	nur für Landeshauptstädte (max. 5 Jahre alt)	erforderlich (max. 5 Jahre alt)	erforderlich (max. 5 Jahre alt)
Zielsetzungen	qualitative Zielsetzung für die Entwicklung des Fußverkehrs bezogen auf das Planungsgebiet	detaillierte qualitative Zielsetzung zur Entwicklung des Fußverkehrs mit verbindlichen Zielen bezogen auf das Planungsgebiet	detaillierte qualitative sowie quantitative Zielsetzungen unter Berücksichtigung der Mobilitätsdaten bezogen auf das Planungsgebiet	detaillierte qualitative sowie quantitative Zielsetzungen unter Berücksichtigung der Mobilitätsdaten bezogen auf das Planungsgebiet
IST-Analyse Fußwegenetz inkl. Problem- und Schwachstellen	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet
SOLL-Fußwegenetz	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet	Text, Erläuterungen, planliche Darstellungen für das Planungsgebiet
Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung	Beschreibung der geplanten Maßnahmen	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Stadtentwicklungspläne und -konzepte	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Stadtentwicklungspläne und -konzepte	Beschreibung der Strategie und der geplanten Maßnahmen, Verweis auf entsprechende Stadtentwicklungspläne und -konzepte
Bewusstseinsbildung	Beschreibung der geplanten Maßnahmen	Konzept zur laufenden Bewusstseinsbildung	Konzept zur laufenden Bewusstseinsbildung	Konzept zur laufenden Bewusstseinsbildung
Maßnahmenliste zumindest für die nächsten 3 Jahre, gliedert nach: - bauliche Maßnahmen - Raum-/Siedlungsentwicklung - Bewusstseinsbildung	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Beteiligung Stakeholder	empfohlen	dringend empfohlen	dringend empfohlen	dringend empfohlen
Fußverkehrsbeauftragte:r	empfohlen	dringend empfohlen	dringend empfohlen	dringend empfohlen

Abbildung 1 Differenzierung örtliches Fußverkehrskonzept | lokaler Masterplan Gehen nach Einwohner:innen



# Erforderliche Inhalte im Detail

## Zielsetzungen für den Fußverkehr

Für das örtliche Fußverkehrskonzept | den lokalen Masterplan Gehen müssen Zielsetzungen formuliert werden. **Zielsetzungen für den Fußverkehr** können qualitativ aber auch quantitativ formuliert werden (abhängig von der Planungseinheit). Sie dienen als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung.

Beispiele für Zielsetzungen:

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils an den täglichen Wegen (Modal Split), wie beispielsweise eine Steigerung um x Prozentpunkte in y Jahren
- Ziel einer „Gemeinde | Stadt der kurzen Wege“ oder „15-Minuten-Stadt“ (innerhalb der Gemeinde | Stadt sollen alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs in 15 Minuten zu Fuß erreichbar sein)
- Hohe Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur: Dies bezieht sich z. B. auf die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (schöne Gestaltung / Begrünung / Verweilmöglichkeiten), die Instandhaltung bestehender Infrastruktur, aber auch bei Neuanlage von Gehwegen auf normgerechte Breiten
- Berücksichtigung attraktiver Wegenetze und ausreichender Durchwegung insbesondere bei Neubebauung
- Ausbau bzw. Gestaltung von sicheren und kinderfreundlichen Wegenetzen
- Verringerung / Vermeidung des motorisierten Verkehrsaufkommens
- Stärkung des Orts- | Stadtzentrums (z. B. durch Belebung von Erdgeschosszonen oder Einkaufsstraßen)
- Verdichtung des Baulands und sparsamer Flächenverbrauch
- Vermeidung von Nutzungskonflikten (z. B. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr und motorisierten Individualverkehr)
- Reduktion der Zahl der Personenschadensunfälle mit Beteiligung von Zu-Fuß-Gehenden im Planungsgebiet. Möglich ist eine „Vision Zero“, das heißt die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Fußgänger:innen soll auf Null gebracht werden.
- Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls von Gehenden

Zur Förderung eingereichte Maßnahmen müssen auf den gesetzten Zielen basieren.

## Definition des Planungshorizontes

Der **Planungshorizont** ist der Zeitraum für den geplant werden soll. Gemeinden | Städte | Bezirke sollten demnach überlegen, welche Ziele und abgeleiteten Maßnahmen sie in den nächsten Jahren umsetzen möchten. Vor allem strategische Maßnahmen haben in der Regel einen längeren Planungshorizont von zehn Jahren. Die zur Förderung eingereichten Maßnahmen werden in der Regel kürzere Umsetzungszeiträume von ein bis drei Jahren haben.

Beispielsweise kann eine Planung bis zur nächsten Überarbeitung des örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK) oder des Flächenwidmungsplanes durchaus sinnvolle Synergien ergeben. In der Praxis wird jeweils ein Teil der Maßnahmen kurzfristig (bis drei Jahre), mittelfristig (bis zehn Jahre) oder längerfristig geplant.

Bei der klima**aktiv** mobil Förderung ist der Planungshorizont mit mindestens drei Jahren vorgegeben. Sinnvoll ist hier ein strategisches Netzkonzept einzureichen mit jährlich gestaffelten Maßnahmenumsetzungen. So können Änderungen in der Detailausführung, Bescheidenanpassungen, Baukostensteigerungen u.ä. am einfachsten integriert werden werden. Zumindest alle jene Maßnahmen, welche später auch zur Förderung eingereicht werden sollen, müssen sich auch in der allgemeinen Maßnahmenliste des örtlichen Fußverkehrskonzeptes | lokalen Masterplans Gehen wiederfinden.

## Festlegung der abgrenzbaren Planungseinheit

Fußverkehr braucht immer und überall Unterstützung von Verbesserungen, allerdings ist es der jeweiligen Gemeinde | Stadt meist nur in ihrem eigenen Wirkungsbereich möglich, Dinge konkret zu verändern. Die **Planungseinheit** für das örtliche Fußverkehrskonzept | den lokalen Masterplan Gehen ist jedenfalls vorgegeben: Gemeinden und Städte haben das Konzept jeweils für das ganze Gemeindegebiet | Stadtgebiet zu erstellen. Für Großstädte über 1 Mio. EW ist die Planungseinheit der Bezirk. Eine Mobilitätserhebung, die für die gesamte Stadt erstellt wurde, kann dann auch für den Bezirk verwendet werden.

Eine Abstimmung der Maßnahmen mit Nachbargemeinden | den angrenzenden Bezirken ist zwar nicht vorgegeben, aber sinnvoll und empfohlen. Eine diesbezügliche Einbindung von relevanten Handelnden wirkt sich auch positiv auf die Förderhöhe aus. Eine Fördereinreichung von mehreren Gemeinden mit einer gemeinsamen überörtlichen

Planung oder in einer definierten Region (z.B. KEM Klima-Energie-Modell-Region oder KLAR! Klimawandel-Anpassungsmodellregion) mit einem gemeinsamen Konzept von abgestimmten Umsetzungsmaßnahmen ist dabei möglich. In diesem Fall müssen als Fördervoraussetzung die Gemeinderatsbeschlüsse von allen beteiligten Gemeinden für ihren eigenen Wirkungsbereich vorliegen.

## IST-Analyse

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

### **Welche Ziele wollen Gehende erreichen?**

Ausfindig gemacht werden in einem 1. Schritt wichtige Quellen und Ziele für die Zu-Fuß-Gehenden. In der IST-Analyse soll das bestehende Wegenetz abgebildet werden um Probleme und Schwachstellen zu identifizieren. Außerdem sollten für die Erarbeitung des Wunsch-Wegenetzes „points of interest“ definiert werden. Das Ergebnis sind potentielle Quell-Ziel-Beziehungen.

Quellen und Ziele für die Zu-Fuß-Gehenden können sein:

- Wohnstandorte
- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bus, Bahn, Sammeltaxis)
- Öffentliche Gebäude (Gemeindeamt, religiöse Orte, verschiedene andere Verwaltungseinrichtungen wie Finanzamt, Gesundheitskasse, Interessensvertretungen ...)
- Schulen | Kindergärten und schulische Veranstaltungsorte sowie Horte
- außerschulische Kinder- und Jugendeinrichtungen (z.B. Musikschule, Jugendzentrum, Pfadfinderheim, Pfarrheim, politische Vereinsheime, ...)
- Geschäfte | Gewerbegebiete
- Sport- und Freizeiteinrichtungen (z.B. Schwimmbad, Sportplatz, Tennisplatz, Reitstall, Tanzstudio, ...)
- Arztpraxen, Kliniken, sonstige Gesundheitseinrichtungen (z.B. Hebammen, Physiotherapeuten, Heilmasseur, Logopäden, ...)
- Zentrale Einrichtungen in Nachbargemeinden (überregionale Schulen, Ärzte, ...)

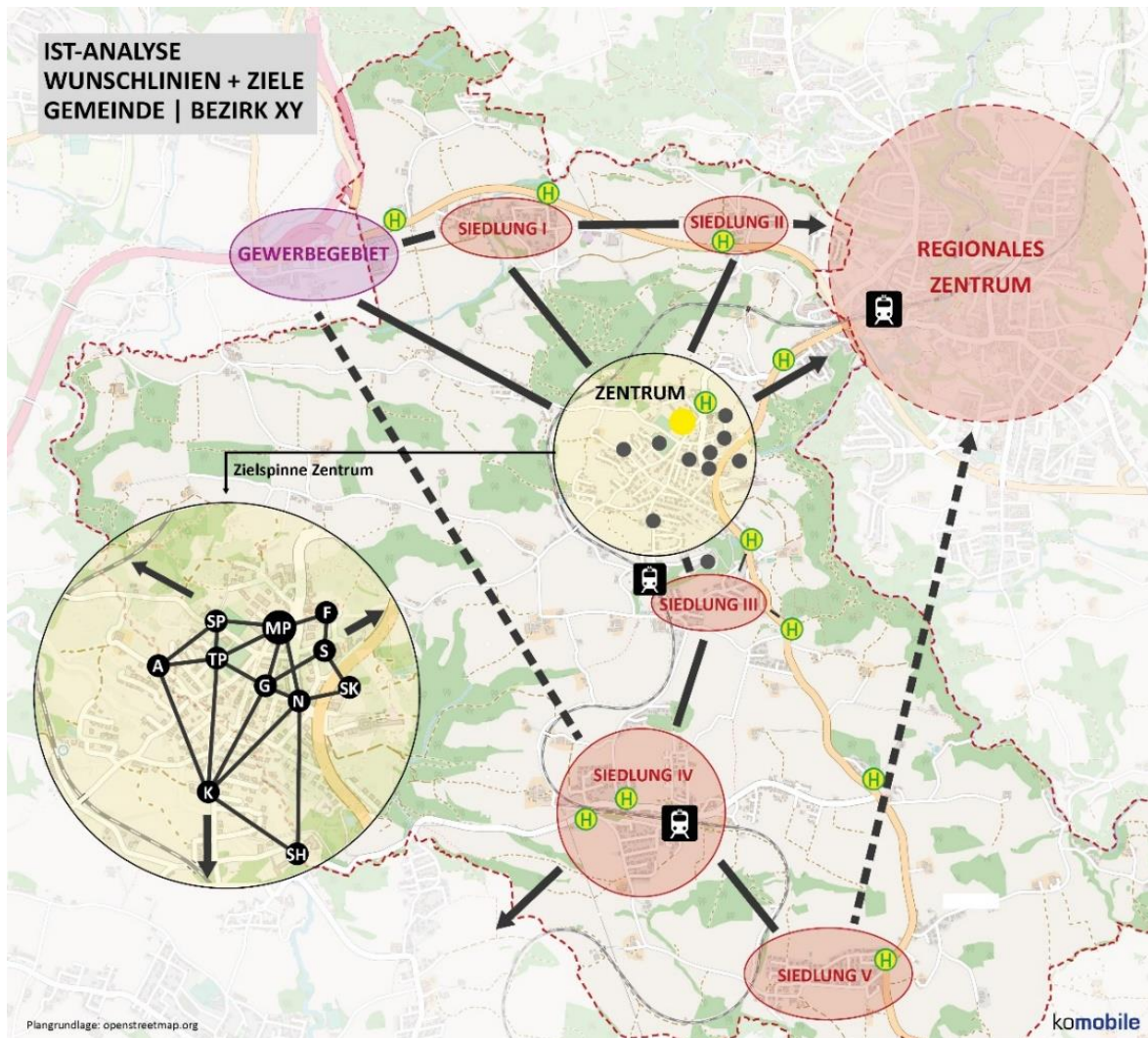


Abbildung 2 IST-Analyse - Wunschlinien und Ziele im Wegenetz

Für den Überblick empfiehlt sich vorerst eine generalisierte Darstellung. Sogenannte „Zielspinnen“, die Wunschverbindungen zwischen den Einzelzielen darstellen, sind für größere Siedlungsschwerpunkte oder Zentren zweckmäßig. Innerhalb einer fußläufigen Distanz z. B. im Ortszentrum oder Siedlungen soll ein dichtes und direktes Wegenetz aufgebaut werden. Die Wege sollen sicher und angenehm sein und auch Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs miteinbeziehen. Dabei spielt die Sichtweise von verschiedenen Nutzer:innen eine wichtige Rolle, da z.B. Kinder, Jugendliche, oder ältere Personen meist unterschiedliche Räume als sicher bzw. angenehm wahrnehmen. Bei größeren Entfernungen in oder zwischen Siedlungen und Zielen ist eine gut begehbare sichere Hauptverbindung anzustreben, die auch, wenn Bedarf besteht, vom Radverkehr genutzt werden kann. Neben Wegenetzen für das Gehen im Alltagsverkehr sind auch Wegverbindungen im Freizeitverkehr oder touristische Wege (z. B. von / zu bzw. in Naherholungsgebieten) von Bedeutung.

## Welche Probleme und Schwachstellen gibt es?

Überlagert man Wunschlinien und das bestehende Straßen- und Wegenetz für das Gehen, so ergeben sich wichtige Hinweise auf Problem- und Schwachstellen und fehlende wichtige Direktverbindungen zum Gehen. Um konkrete Schwachstellen herauszufinden, können Nutzer:innen mit unterschiedlichen Bedürfnissen (Junge, Ältere, Personen mit Kindern, bewegungseingeschränkte Personen, etc.) in einem Beteiligungsprozess, z. B. in Form einer Befragung oder einer Begehung eingebunden werden. Probleme und Schwachstellen im Fußverkehrsnetz werden im Anschluss textlich beschrieben und in einer Übersichtskarte dargestellt (Empfehlung). Dabei wird das „Problem“ verortet (wo gibt es ein Problem?) und beschrieben (was genau ist das Problem?).

Alternativ oder zusätzlich kann eine Fotodokumentation in tabellarischer Form inklusive Kurzbeschreibung und Verortung am Plan erfolgen.

Typische Probleme bzw. Schwachstellen können sein:

- fehlende Wegverbindung oder Durchwegung
- fehlender Gehweg
- Gehweg nicht ausreichend dimensioniert  
(Hinweis: Herstellung der Mindestanforderungen an Gehwegen lt. Landesgesetzen und RVS werden im Rahmen der klima**aktiv** mobil-Förderung nicht gefördert!)
- keine (sichere) Querungsmöglichkeit, problematische Querungsmöglichkeit
- Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)
- Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr
- Angsträume
- das Fehlen von Erholungsmöglichkeiten am Weg (Sitzmöglichkeiten, Schatten, Wetterschutz etc.) sowie von kinder- und jugendgerechten und/oder konsumfreien Orten

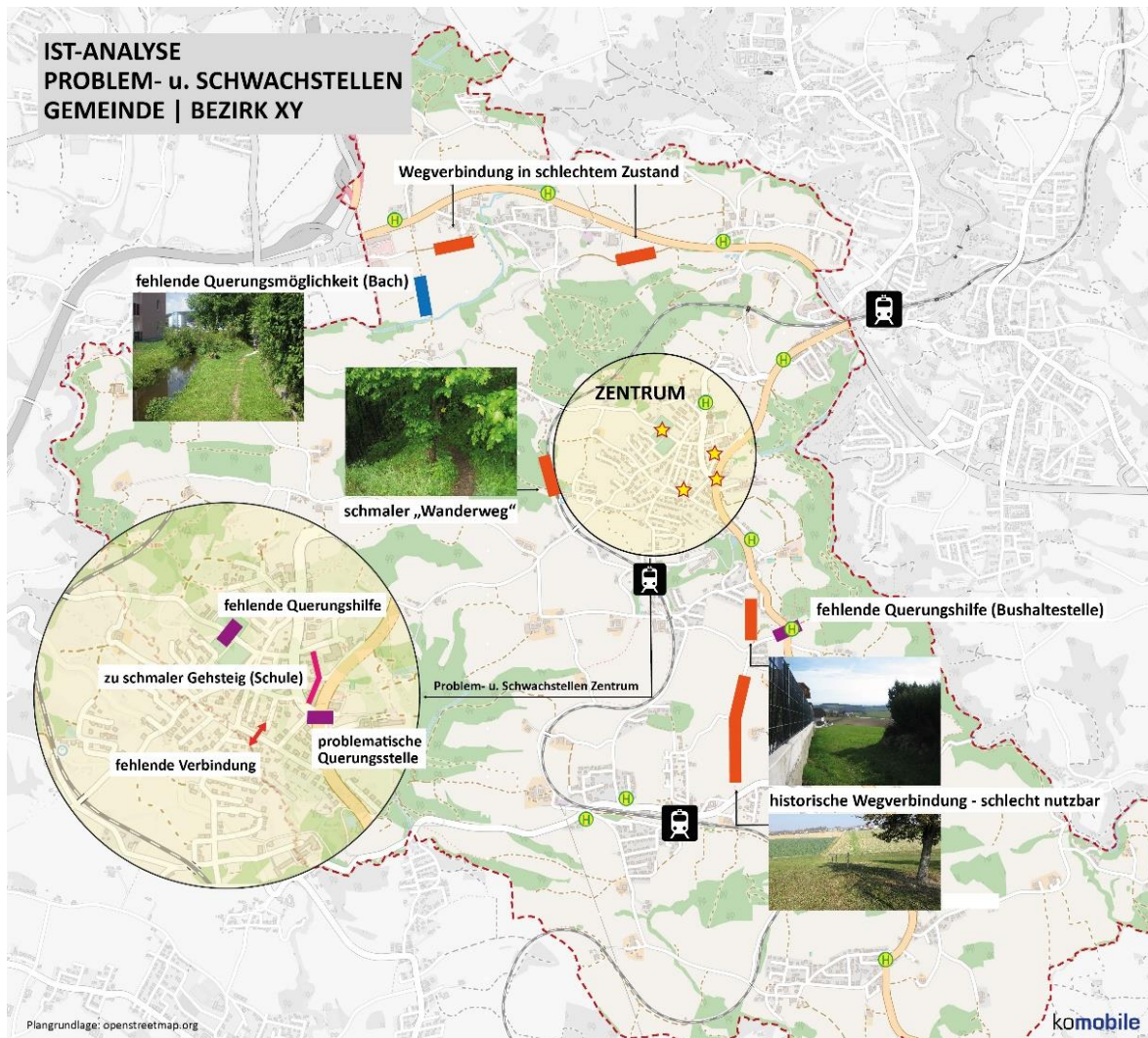


Abbildung 3 IST-Analyse - Problem- und Schwachstellen im Wegenetz

## Wie SOLL ein gutes Fußwegenetz aussehen?

Das SOLL-Fußwegenetz baut auf der direkten Verbindung zwischen Quellen und Zielen sowie den Erkenntnissen der IST-Analyse auf. Es wird ein Wegenetz zwischen den Siedlungen sowie innerhalb von Siedlungsschwerpunkten definiert und Maßnahmen formuliert. Zweckmäßig ist eine Unterteilung nach Bedeutung der Verbindungen (z. B. kommunal – regional oder Hauptwegenetz – Ergänzungsnetz). Sofern relevant, sind die Belange der Freizeitmobilität, touristischen Routen und Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen („bunte Gemeinde“) zu berücksichtigen.

Ein Fußwegenetz besteht aus folgenden Netzelementen:

- Eigenständige Geh- (und Rad)wege
- Gehsteige oder Geh- (und Rad)wege entlang von Straßen
- Wegverbindungen zwischen Straßen (Durchlässe)
- Fußgängerzonen | Begegnungszonen | Wohnstraßen
- wenig befahrene Straßen (Nebenstraßen, Güterwege)
- Wanderwege
- Querungshilfen

Das SOLL-Fußwegenetz inkl. Verortung der Maßnahmen erfordert ebenfalls eine grafische Darstellung und textliche Erläuterungen (z.B. in einer Tabelle). Unter Umständen ist es zweckmäßig, Maßnahmen abgesehen vom Übersichtsplan auch in einem größeren Maßstab zu skizzieren, sodass genau erkennbar ist z.B. in welchem Abschnitt sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden sollen. Für die Fördereinreichung ist jedenfalls ein solcher Lageplan für jene Maßnahmen erforderlich, die zur Förderung eingereicht werden (siehe auch Lageplan).

Wichtige Maßnahmen können sein:

- Sicherung von Verbindungen (Wegerechte, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne)
- Schaffung neuer Wegverbindungen, Öffnung von Durchgängen
- attraktive Zugangswege und Umfeldbedingungen an Haltestellen
- Verbreiterung von Gehsteigen
- Errichtung von Querungshilfen (z. B. Fahrbahnteiler, Schutzweg)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z. B. Temporeduktion, bauliche Tempobremsen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen, Wohnstraßen)
- Verkehrsberuhigung des Schulumfeldes
- Siedlungen mit fußverkehrsfriendlicher Erschließung
- Steigerung der Attraktivität der Verweilbereiche

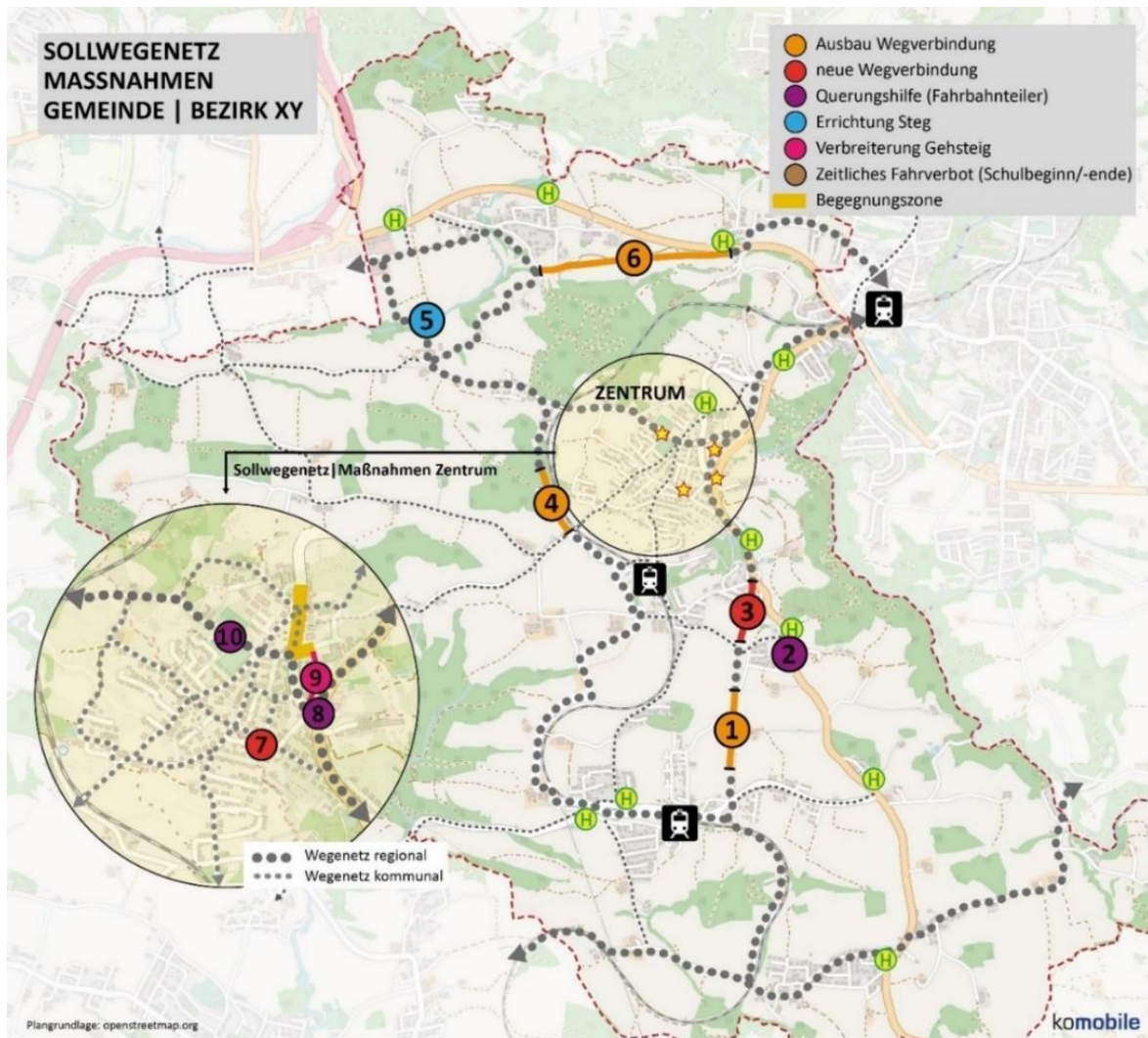


Abbildung 4 SOLL-FußwegenetZ - Maßnahmen

## Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung

Neben der Verbesserung bestehender Verbindungen und der Schaffung direkter Wege ist auch ein Konzept für die künftige Siedlungsentwicklung wichtig. Gemeinden | Städte | Bezirke müssen erläutern, wie Fußverkehrsbelange bei der Siedlungsentwicklung und Raumplanung berücksichtigt werden. Verbesserungen für den Fußverkehr bedeutet auch Verkehrsflächenumverteilung zu Gunsten der Formen der aktiven Mobilität und des sparsamen Umgangs bestehender bereits versiegelter Verkehrsflächen. Diesbezügliche Ansätze sind hier zu erläutern.



Die folgenden beispielhaften Fragen dienen als Unterstützung Ihrer Ansätze zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung:

- Welche Ziele und Maßnahmen zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung werden im örtlichen Entwicklungskonzept | Stadtentwicklungsplan formuliert?
- Verfolgen Sie das Prinzip der "Struktur der kurzen Wege", also einer fußläufigen Erreichbarkeit wichtiger Ziele? Planen Sie z. B. direkte Durchwegung im Siedlungsgebiet?
- Werden kinder- und jugendfreundliche Maßnahmen im Konzept berücksichtigt?
- Wird eine direkte und feinmaschige Fußwegführung in Bebauungsplänen in Ihrer Gemeinde berücksichtigt? (z. B. Festlegung von öffentlichen Wegen und Durchgängen, Nutzungsrechte)
- Planen Sie oder gibt es in Ihrer Gemeinde | Stadt | Bezirk Aktivitäten zur Orts-| Stadtkernbelebung?
- Wird eine Innenentwicklung des Ortes und eine fußverkehrsfreundliche Orts-gestaltung forciert?
- Haben Sie einen Nachverdichtungsplan bzw. eine Nachverdichtungsstrategie zur Vermeidung von Zersiedelung und Stärkung von Zentren zur Fußverkehrsförderung? Sind Umwidmungen von überschüssigen, dezentralen Baulandreserven vorgesehen?
- Planen Sie Vorgaben für Bauträger:innen für fußgängerfreundliche Maßnahmen z.B. im Geschosßwohnbau einzuführen oder gibt es diese bereits? (Anschluss ans Fußwegenetz, Freihaltung von direkten Wegverbindungen, Parken in Sammelgaragen etc.)
- Planen Sie örtliche oder zeitliche Fahrverbote zur Sicherheit der Zu-Fuß-Gehenden (z.B. im Schulbereich) bzw. weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit (z.B. Pedibus, Schülerlots:innen)?
- Gibt es oder planen Sie Parkraummanagement in Ihrer Gemeinde | Stadt | Bezirk einzuführen? (z.B. Bepreisung oder Auflassung von Stellflächen für den MIV an der Oberfläche um mehr Raum für Gehende zu schaffen.)

Sinnvollerweise sollen diese Maßnahmen aufeinander abgestimmt sein und im Idealfall ergänzend wirken. Die im Konzept beschriebenen Tätigkeiten zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung sind zu belegen und die geplanten Maßnahmen in der allgemeinen Maßnahmenliste anzuführen.

## Bewusstseinsbildung

Verkehrsverhalten beginnt im Kopf. Es ist daher sinnvoll, Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für aktive Mobilität und die Vorteile des Zu-fuß-Gehens zu entwickeln und umzusetzen. Zur Anwendung können hier regionale oder lokale Schwerpunktaktionen kommen, fertige Kampagnen wie der Autofreie Tag oder die europäische Mobilitätswoche oder zielgruppenspezifischen Motivationskampagnen wie Bildungsprogrammen in Schulen bzw. außerschulischen Kinder- und Jugendeinrichtungen. Aber auch z.B. Zählstellen oder die Installation eines Leitsystems für Zu-Fuß-Gehende können das Thema Gehen ins Bewusstsein der Bevölkerung rücken. Diese Maßnahmen können im Rahmen eines Gesamtkonzepts miteingereicht und kofinanziert werden. Im Maßnahmenenteil des Leitfadens finden Sie dazu Beispiele (Seite 28 ff).

## Maßnahmenliste

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

- Bauliche Maßnahmen
- Raum- und Siedlungsentwicklung
- Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung
- ggf. Kooperation Einbeziehung weiterer Betriebe / Gebietskörperschaften

Weitere Details hierfür finden Sie im Kapitel Die Fördereinreichung auf den Seiten 33 ff.

# Beispielhafte Maßnahmen

Die folgenden Beispiele sollen Ihnen eine Vorstellung davon geben, was als Maßnahmen zur vielfältigen Förderung des Gehens möglich ist. Sie sind untergliedert in bauliche Maßnahmen, Maßnahmen im Bereich Raum- und Siedlungsplanung, Bewusstseinsbildung sowie Informations- und Leitsysteme.

## Tätigkeitsfeld bauliche Maßnahmen

Im bebauten Raum ist ein Interessensausgleich zwischen den verschiedenen Nutzungen anzustreben. Im Bestand ist es wichtig Platz für die unterschiedlichen Nutzungen wie Verkehr, Gastronomie und Schanigärten und vor allem für nichtkommerzielle Nutzungen zu schaffen. Höhere Aufenthaltsqualitäten für ZuFußGehende können durch gezielte Maßnahmen wie Temporeduktionen, Beschränkung von Zufahrtsmöglichkeiten, Parkraumbewirtschaftung und Reduktion der parkenden Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum ermöglicht werden. Eine Förderung sowohl von Neubau als auch von Aus- und Umbauten bestehender Infrastruktur ist möglich, allerdings wird eine Herstellung der Mindestanforderungen an Gehwegen lt. Landesgesetzen und RVS im Rahmen der klimaaktiv mobil-Förderung nicht gefördert.

## Fußgängerzonen

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



Abbildung 5 © WalkSpace.at - D. Schwab

In St. Pölten findet in den letzten Jahren eine kontinuierliche Ausweitung der bestehenden Fußgängerzone statt. Besondere Elemente stellen dabei Materialienwahl an der Oberfläche, eine hohe Anzahl an – insbesondere auch nicht kommerziellen – Sitzgelegenheiten sowie eine stimmige Beleuchtung dar. Vom Bahnhof kommend kann so praktisch die ganze Innenstadt flanierend

mit vielen Geschäften, Schanigärten und auch einem attraktiven Hauptplatz zu Fuß genossen werden.

## Begegnungszonen

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

Aufgrund der Tatsache, dass die Begegnungszone nicht ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist, werden im Rahmen der klima**aktiv** mobil Förderung nur 50 % der Kosten von Begegnungszonen gefördert!



Abbildung 6 © WalkSpace.at - D. Schwab

Ein neues Verkehrskonzept bringt in Graz Einbahn, Fußgängerzone, Begegnungszone und verbesserte Radverkehrsführung sowie mehr Grün und Sitzgelegenheiten. Im Sommer 2021 erfolgte eine interessante Neugestaltung rund um den Grazer Lendplatz, mit dem Hauptziel die aktive Mobilität und

insbesondere das Verkehrsmittel Gehen zu stärken. So wurde durch Pflanzentröge, Trinkbrunnen, Sitzgelegenheiten als neue Elemente und optische Gestaltung die Flanierqualität erhöht und der Autoverkehr auf ein Minimum reduziert.

## Wohnstraßen

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



Abbildung 7 © WalkSpace.at - D. Schwab

Die Stadt Graz hat in den letzten Jahren ein sehr ambitioniertes Wohnstraßenprogramm für 22 Wohnstraßen entwickelt – mit dem Hauptziel das Spielen besser zu ermöglichen und die Benutzbarkeit zu erhöhen. Mit der Aufbringung von großen Boden-Piktogrammen zusammen mit den Wohnstraßenschildern an den Zufahrten werden die mit Wohnstraßen verbundenen Vorschriften

- Schritttempo und Durchfahrtsverbot - wieder ins Bewusstsein gerückt. Selbstverständlich hat auch eine entsprechende Nutzung bzw. Bespielung der Wohnstraße wesentlichen Einfluss darauf, ob eine Wohnstraße funktioniert.

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

## Fußverkehr in sensiblen Bereichen

Sensible Bereiche sind überall dort anzutreffen, wo vermehrt mit Zu-Fuß-Gehenden zu rechnen ist, die unter besonderen Bedürfnissen (langsames Schritttempo, fehlende Aufmerksamkeit etc.) am Verkehrsfluss teilnehmen. Dies trifft vor allem bei Kindergärten, Schulen aber auch bei Altenwohnheimen und dgl. zu. In diesen Bereichen ist mit

besonderen gestalterischen Maßnahmen auf die besonderen Umstände Aufmerksam zu machen.



Abbildung 8 © WalkSpace.at - D. Schwab

Bereits 1989 wurden Schulstraßen in Bozen eingeführt: Straßen zur Schule werden temporär für den motorisierten Verkehr gesperrt. Das Durchfahrtsverbot gilt dabei ca. 15-20 Minuten vor Schulbeginn und nach Schulende. So wird „Elterntaxis“ vorgebeugt und die Schülerinnen und Schüler können einen sicheren Schulweg selbständig nutzen und bei der aktiven Bewegung gleichzeitig die positiven

Gesundheitseffekte mit in die Klassenräume nehmen und dort konzentrierter am Unterricht teilnehmen.

### Anbindung zum öffentlichen Verkehr (ÖV)



Abbildung 9 © komobile

Ein besonderer Zusammenhang des Gehens besteht mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Personennahverkehr – Bus, Bahn, Straßenbahn oder U-Bahn, als weitere Fortbewegungsmittel des Umweltverbundes. Gehen ist Zubringerverkehr zum ÖV und Abtransportverkehrsmittel – die sogenannte erste und letzte Meile. Die Qualität dieser ersten bzw. letzten fußläufigen Meile trägt

wesentlich zur Attraktivierung des ÖV bei und bietet so eine Alternative zur individuellen Autofahrt, besonders dann, wenn die öffentliche Anbindung räumlich näher als das Parkplatzangebot gestaltet ist. Auch hier gilt: Gute und sichere Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität sind bei allen Planungen anzustreben. Unbedingt zu vermeiden sind schlecht ausgeführte Haltestellenörtlichkeiten, schlecht beleuchtete und uneinsichtige Wegführung, nicht barrierefreie und umständliche Wege, PKW-Stellplätze im Haltestellengebiet, o.Ä. Planungsfehler, die die Attraktivität der Gehwege reduzieren. Ein entsprechender Witterungsschutz bei Haltestellen macht die ÖV-Fahrt auch abseits von Schönwetter attraktiv. Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten oder attraktive

Einkaufsmöglichkeiten steigern die Aufenthaltsqualität, qualitativ gut ausgeführte Radabstellanlagen oder Scooterabstellanlagen verbessern die Erreichbarkeit.

### **barrierefreie Umwegvermeidung**

Zu-Fuß-Gehende sind sehr umwegsensitiv. Oftmals kann anhand von sogenannten Trampelpfaden erkannt werden, wo eine Wegverbindung benötigt wäre, wie auch im Beispiel ersichtlich, wo das Ortszentrum unzureichend für die Zu-Fuß-Gehenden aus diesem Siedlungsgebiet erschlossen ist. Neben neuen Gehwegen sind hier vor allem auch Brücken und Liftanlagen zu erwähnen, die wichtige Quellen und Ziele aber auch neue Orts- | Stadteile bzw. Siedlungsgebiete oder wichtige Destinationen wie z. B. Schulen, Bahnhöfe und Haltestellen, Museen, touristische Einrichtungen, Konferenzzentren verbinden.



Abbildung 10 © komobile

### **Durchlässigkeit**



Abbildung 11 © komobile

Im Orts- | Stadtgebiet sollte das Fußwegenetz möglichst engmaschig sein. Möglichkeiten dies auch im Bestand zu erreichen sind die Öffnung von Sackgassen für den Fußverkehr, aber auch Passagen durch Grundstücke oder Gebäude die für Zu-Fuß-Gehende geöffnet werden. So können Abkürzungen geschaffen und Lücken im Fußwegenetz geschlossen werden. Eine entsprechende Kommunikation durch

eine Informationstafel kann dabei von Vorteil sein, um den Weg auch für Ortsunkundige als öffentlich zugänglich erkennbar zu machen.

## Gehsteigverbreiterungen

Im Rahmen der klimaaktiv mobil Förderung können Gehsteigverbreiterung über die in der RVS 03.02.12 festgelegten Regelbreite der Gehsteige und Gehwege von 2,0 Metern hinaus gefördert werden. In sensiblen Bereichen, und dort, wo zum Flanieren und Spazieren gehen eingeladen werden soll, sind breitere Gehverbindungen angenehm und sinnvoll, bspw. zentrumsnahe Einkaufsbereiche in denen keine Fußgängerzone o.Ä. möglich ist.

## Tätigkeitsfeld Raum- und Siedlungsplanung

### Nachverdichtung und Nutzungsdurchmischung

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



Abbildung 12 © komobile

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

### Belegung von Stadt- und Ortszentren

Gewachsene Zentren sind – verglichen mit modernen Versorgungseinrichtungen am Siedlungsrand – oft gut und mit kurzen Wegen zu Fuß erreichbar. Es ist daher wichtig, diese in ihrer Funktion zu erhalten und zu stärken. Viele traditionelle Einzelhandelsgeschäfte wurden jedoch in den vergangenen Jahren aus verschiedenen Gründen geschlossen, sei es



wegen Pensionierung, weil kein:e Nachbetreiber:in gefunden wurde oder die Betriebe nicht mehr rentabel waren. Die Wirtschaft hat sich in den vergangenen Jahren strukturell sehr verändert. Die „kleine Fleischerei“ oder die Bäckerei am Hauptplatz sind heute nicht mehr die vorherrschende Nutzung. Viele Betriebe wie Lebensmittelgeschäfte sind auch an neue größere Standorte an den Rand des Siedlungsgebietes gezogen. In den Innenstädten wurden die zentralen Lagen oft durch andere Branchen besiedelt, z. B. Dienstleistungseinrichtungen oder Bildungsinstitutionen. Ob Frisör, Yogastudio oder die Massagepraxis eine ausreichende Kundenfrequenz erzeugen, hängt vielfach vom einem möglichst vielfältigen Branchenmix ab. Warum nicht Notar, IT-Dienstleister, Steuerberatung oder „Shared Workspace“ in die Erdgeschoss-Zonen siedeln und damit das Zentrum mit Kund:innen beleben? Manchmal braucht es hier die Unterstützung der Gemeinde z.B. mit Veranstaltungen wie Branchenfrühstücken oder der Gründung von Einkaufsstraßenvereinen. Zur Zentrumsbelebung kann die Gemeinde beispielsweise vorhandene Flächen für soziale Einrichtungen oder Jungunternehmer:innen kostengünstig zur Verfügung stellen. Ein Mietzuschuss für einen begrenzten Zeitraum kann neuen Geschäftstreibenden in der schwierigen Anfangsphase helfen und einen Ausschlag bei der Standortwahl bedeuten. Für junge Menschen sollten außerdem konsumfreie Orte, in Hinblick auf eine „bunte Gemeinde“, mitberücksichtigt werden.



Abbildung 13 © WalkSpace.at - D. Schwab

In Trofaiach brachte ein breit angelegter Prozess unter Mitwirkung der lokalen Akteur:innen neues Leben in die Innenstadt. Zur Attraktivierung des Ortszentrums konzentrierte man sich vorrangig auf eine Immobilien- und Leerstandsbelebung, auf Aktivitäten im Zentrum, auf eine Neugestaltung des öffentlichen Raums und auf Mobilitätsmaßnahmen. Zur Aufwertung des öffentlichen Raums wurde auch das

Mobiliar und die Begrünung komplett neugestaltet. Zudem sorgte die Stadtgemeinde mit Investitionen im öffentlichen Verkehr, wie beispielsweise in die Errichtung eines Mobilitätsknotenpunktes, für eine zusätzliche Attraktivierung und erreichte durch das Maßnahmenbündel eine Verfünffachung der Zu-Fuß-Gehenden.

## Struktur der kurzen Wege

In einer Stadt | Gemeinde der kurzen Wege sind alle Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs gut zu Fuß und in vertretbarem Zeitaufwand erreichbar. Wichtige Ansätze dazu sind Nachverdichtungen und Nutzungsmischung. Diese Prinzipien sollten in den örtlichen Entwicklungskonzepten und Stadtentwicklungsplänen verankert sein. Kurze und umwegfreie Fußverbindungen zwischen den wichtigsten Ziel- und Quellpunkten sollen zum Beispiel im Bebauungsplan gesichert werden.



Abbildung 14 © WalkSpace.at - D. Schwab

Die Marktgemeinde Lustenau mit ihren gut 23.000 Einwohnenden hat es in den letzten Jahren geschickt verstanden die Anliegen der aktiven Mobilität zu bündeln und gute Bedingungen auch baulich in den Katastralgemeinden zu realisieren. So konnte nach einem Fußgänger:innen-Check an dem sich Schüler:innen beteiligten eine sehr gelungene Umgestaltung vor dem

Rathaus | Gemeindeamt und der Volksschule wie auch in anderen Teilgebieten stattfinden. Der Erfolg lässt sich sehen, alles ist leiser, besser zu queren, sicherer, sehr gefällig und bietet mit neuer Bepflanzung viel Aufenthaltsqualität.

## Fußverkehrsverankerung in Bebauungsplänen

In neu gebauten Wohngebieten sollen Fußverkehrsbelange (kurze Wege, Durchlässigkeit, attraktive Wege etc.) von Anfang an mitgedacht werden, so kann auch eine kostspielige Abänderung im Nachhinein von Beginn an vermieden werden. Es ist z. B. für den Fußverkehr nicht zielführend, wenn Siedlungsgebiete komplett umzäunt werden, da dies sowohl für die Bewohner:innen als auch die umliegenden Anrainer:innen deutliche Umwege kreierte. Werden diese Belange in der Projektphase besprochen und administrative Fragen wie Haftung, Winterdienst etc. geklärt, können gerade im Neubau positive Vorbilder geschaffen werden.

## **Parkraummanagement**

Ein bewusstes Parkraummanagement kann einem erhöhten Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entgegenwirken. Die Maßnahmen müssen auch hier systemisch betrachtet werden, um den Fußverkehr nachhaltig zu stärken. Eine Auflassung von MIV-Parkplätzen an der Oberfläche kann wertvollen (Straßen-)Raum für aktive Mobilitätsformen, insbesondere das Gehen, freigeben. Weiters wird dadurch Platz für angenehme Aufenthaltsbereiche frei, z.B. Gastgärten oder konsumfreie Sitzgelegenheiten, aber auch Raum für qualitatives und sicheres Fahrradparken. Je nach Orts- | Stadtstruktur können Park+Ride Anlagen am Orts- | Stadtrand, Sammelgaragen, Kurzparkzonen etc. zu den gewünschten Lenkungswirkungen beitragen. Sinnvoll ist die Bindung der Erlöse der Parkraumbewirtschaftung an die Stärkung des Umweltverbundes.

## **Festlegung von örtlichen und zeitlichen Fahrverboten**

Örtliche oder zeitliche Fahrverbote können zur Sicherheit Zu-Fuß-Gehender beitragen. Diese können an verschiedenen Orten mit Nutzer:innen mit speziellen Bedürfnissen (z. B. im Schulbereich, Pflegeheim) oder zu verschiedenen Zeiten stattfinden (z.B. 20 Minuten vor Schulbeginn, 60 Minuten nach Ende einer großen Sport- oder Kulturveranstaltung). Die KFZ-Fahr-Verbote können regelmäßig sein und durch entsprechende Straßenschilder oder bauliche Sperren gekennzeichnet werden wie bei (temporären) Schulstrassen, oder einmalig durch polizeiliche Absperrungen wie bei einem Großevent. Verbote der Zufahrt mit motorisierten Kraftfahrzeugen sind eine Sicherheitsmaßnahme und stärken damit direkt den Umweltverbund sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen (Straßen-)Raum. Sie wirken am besten in Kombination mit anderen Maßnahmen zur Erhöhung der (Schul-)Wegsicherheit (z.B. Kiss-and-Ride-Haltestellen, Shuttle-Dienste, Park-and-Ride-Anlagen).

## Tätigkeitsfeld Bewusstseinsbildung

### Ausbildungs- und Schulprogramme



Abbildung 15 © komobile

Kindergarten- und Schulkinder sind die Gehenden von morgen. Von klimaaktiv mobil gibt es mit dem Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche“ bereits seit 2005 Unterstützungsangebote für gesunde und klimafreundliche Mobilität für Bildungseinrichtungen. So gibt es z. B. den **Pedibus**, den „Bus auf Füßen“, bei dem Kinder zu fixen Zeiten entlang einer Route an Haltestellen

dazukommen. Begleitet wird der „Bus“ von einer ehrenamtlichen Aufsichtsperson. Weiters können Elementar-Pädagog:innen eine **Kindergarten-Mobilitätsbox** nutzen, die mit Anleitungen, Beispielen und Materialien die Kinder spielend, handelnd, forschend, bauend, beobachtend und nachahmend ihre Kindergartenumgebung klimaaktiv mobil erkunden lässt. Zudem werden außerschulische Kinder- und Jugendeinrichtungen durch eine Sonderfinanzierung bei der Umsetzung von klimafreundlicher Jugendmobilität gefördert. Zumeist werden diese durch Jugendbetreuer:innen mit speziellem Know-How zu Klimaschutz und Mobilität (den sogenannten **Jugendmobil-Coaches**), unterstützt.

Neben diesen und anderen kostenfreien Möglichkeiten die klimaaktiv mobil bietet, können andere kostenpflichtige Ausbildungs- und Schulprogramme (wie z.B. Klimameilen sammeln, klimaaktiv mobil Kinderradfahrkurse) gefördert werden.

### Veranstaltungen

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

Die Europäische Mobilitätswoche ist so eine konzertierte Aktion, die jedes Jahr zwischen 16. und 22. September die Belange von aktiver Mobilität ins Bewusstsein rückt. Gemeinden können hier sehr einfach auf Basis modular vorgefertigter Informationskampagnen und Aktivitäten das Thema ihren Einwohner:innen näherbringen.



Abbildung 16 © WalkSpace.at - D. Schwab

In Ober-Grafendorf wurde eine Aktion zur Straßenformation „Fairspace“ durchgeführt. Straßenraum ist für Alle da. Straßentransformationsaktionen zeigen, wie vielfältig der Raum genutzt werden kann. Am „Tag der Sonne“ verwandelt sich seit 2016 die gesamte Schulstraße im Zentrum in einen Erlebnisraum. Dabei

wird der Straßenraum, der sonst vom motorisierten Verkehr dominiert ist, temporär in einen Erlebnisbereich mit Aufenthaltsfunktion und Spielen verwandelt. Rasenteppiche, Sonnenschirme, Sitzmöglichkeiten, Tische, Spielgelegenheiten und Pflanzen ermöglichten einen Perspektivenwechsel. Neue Erlebnisse im Verkehr können auch zu einer neuen Herangehensweise an die Verkehrsplanung führen.

## Public Awareness Kampagnen

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



Abbildung 17 © DG Move

Die Aktivitäten der Europäischen Mobilitätswoche von 16.-22. September und zum Europaweiten Autofreien Tag am 22. September jedes Jahres sind eine Public Awareness-Kampagne der Europäischen Union, Generaldirektion MOVE für Verkehr ohne Kraftfahrzeuge. 500 österreichische

Städte und Gemeinden sind jedes Jahr gemeinsam mit über 3.000 teilnehmenden Gemeinden und Städten in weltweit 53 Ländern dabei. Hier kann Bewusstsein und Motivation fürs Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Bus- oder Bahnfahren in der (Stadt-)Gemeinde geschaffen werden. Vorbereitete Gratis-Aktionsmaterialien und Angebote sind in der weltweit größten Kampagne für sanfte Mobilität zur raschen Umsetzung in den Gemeinden aufbereitet.

Aktionsvorschläge: GEHspräche, Fahrradparade, Gesundes Frühstück als Danke an aktiv Mobile, Mein Auto hat heute frei, Blühende Straßen, RASEN auf der Ortsdurchfahrt, GEHwinn, Transformation - StraßenPARK - FairSpace, Fahrradbörse, Willkommen Zuhause - Mobilitätsinformation für Zugezogene, attraktive Schnupperangebote im Öffentlichen Verkehr oder Shows und Vorträge rund ums Thema Mobilität.



Abbildung 18 © WalkSpace.at - D. Schwab

„Gehen ist ein Genuss“ ist eine niederösterreichische Vorzeigekampagne. Ein besseres Miteinander im Straßenraum und die Sicherheit für Gehende standen im Mittelpunkt. Während der Aktionswoche wurden alle Verkehrsteilnehmenden an zentralen Örtlichkeiten für ihre Aufmerksamkeit

gegenüber Zu-Fuß-Gehenden belohnt.

Gemeinsam mit Schüler:innen der Volksschulen wurde vorbildliches Verhalten wie beispielsweise die Anhaltebereitschaft bei Schutzwegen mit einem „Danke für Ihre Rücksichtnahme“ belohnt. Doch auch Passant:innen, die zu Fuß unterwegs waren, bekamen eine Tafel Schokolade. Deren Rückseite machte auf Gesundheits-, Umwelt- und Sicherheitsaspekte des Zu-Fuß-Gehens aufmerksam.

## **Fußgänger:innen Checks**

Eine besondere Form der Bewußtseinsbildung und Public Awareness Kampagne stellt eine Beteiligung in Form von Fußgänger:innen-Checks dar. Dies kann eine Beteiligung von einzelnen besonders vulnerablen Bevölkerungsgruppen (Kinder, Senior:innen), der Gesamtbevölkerung, aber auch von bestimmten Interessensgruppen (Verwaltungseinheiten, Wirtschaftsbetriebe, Schulstandorte etc.) sein. Fußgänger:innen-

Checks, die selbst organisiert oder durch Planungsbüros moderiert angeboten werden, können in einer Gemeinde oft sehr einfach zeigen, wo die Probleme, Wünsche und Verbesserungsvorschläge Gehender liegen. Wichtig ist hier unterschiedliche Nutzergruppen miteinzubeziehen, da konkrete Herausforderungen oft nur von Betroffenen gesehen werden. Verschiedene Mobilitäts- und Aufenthaltsbedürfnisse sowie Wünsche an die Gestaltung können in solchen Checks erforscht werden. Zudem sollen auch **Entscheidungsträger:innen** eingebunden werden, um für die verschiedenen Bedürfnisse Gehender sensibilisiert zu werden. Diese Beteiligung kann in unterschiedlichen Formen (Befragungen, Workshops, Arbeitsgruppen oder Begehungen) erfolgen und soll in das fertige Produkt des örtlichen Fußverkehrskonzeptes | lokalen Masterplans Gehen der Gemeinde einfließen. Probleme, die gemeinsam erkannt und gelöst wurden, schaffen Verbundenheit. Gemeinsam entwickelte Lösungen und Maßnahmen, haben in der Umsetzung meist eine höhere Akzeptanz.



Abbildung 19 © WalkSpace.at - D. Schwab

In Grödig einer, für Salzburg typischen Gemeindegröße, wurde ein Fußgänger:innen-Check im Rahmen von "Grödig gut zu Fuß" durchgeführt. Bei diesem Projekt wurde die Bevölkerung sehr intensiv über Rückmeldebögen an jeden Haushalt eingebunden. Die Wünsche und Stolpersteine für das Zu-Fuß-Gehen im Gemeindegebiet wurden eruiert und systematisch mit den Ergebnissen zu den

"Audits" der Schüler:innen und Senior:innen zu einem Maßnahmenbündel zusammengestellt, und im November 2021 allen Bürger:innen vorgestellt. Im Sinne einer 15-Minuten-Gemeinde zu Fuß, wurde, durch eine geplante Zentrenentwicklung mit Neubau, neue Platzfunktionen als auch eine neue Begegnungszone, die Gemeinde Grödig attraktiviert.

## Informations- und Leitsysteme

Die realistische Erfassung der Fußwege stellt eine wichtige Grundlage dar, um ein Bewusstsein für die tatsächliche Bedeutung des Fußverkehrs in der Bevölkerung und Stadtplanung zu schaffen. Hinweistafeln und Umfeldkarten helfen Ortsfremden wie Einheimischen sich schnell einen Überblick über wichtige Ziele in der Nähe zu schaffen.

Zusätzlich sollten diese nicht nur mit Distanz- sondern auch mit Zeitangaben ausgestattet werden. So rückt ins Bewusstsein, wie kurz verschiedene Wege sind und wie einfach sie zu Fuß machbar sind. Instrumente wie Zählmaschinen gibt es auch für den Fußverkehr und helfen die statistisch oft benachteiligte Verkehrsart Gehen besser zu erfassen und sichtbar zu machen. Zählstellen, die neu errichtet werden, können dabei als ein Teil der eingereichten Maßnahmen mitgefördert werden, wenn sie dem Förderwerber gehören. (Wenn Zählstellen nur im Rahmen der Förder-Evaluierung genutzt werden, können sie auch wem anderen gehören.)



Abbildung 20 © WalkSpace.at - D. Schwab

Im Rahmen des Projekts „City Walk Weiz“ hat die Stadt mehrere fußverkehrs-freundliche Projekte realisiert. So wurde ein Leitsystem für Zu-Fuß-Gehende und eine automatisierte Zählstelle für Fuß und Rad installiert. An einer prominenten Stelle im öffentlichen Raum misst die Zählmaschine mittels einer 3D-Kamera die täglichen und jährlichen Verkehrsströme und zeigt damit die Bedeutung des Fußverkehrs an.



# Die Fördereinreichung

Nutzen Sie die Möglichkeiten des klima**aktiv** mobil Beratungsprogrammes „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“ (siehe Service-Teil) und vereinbaren sie frühzeitig einen Beratungstermin. Gemeinsam mit der Förderabwicklungsstelle Kommunalkredit Public Consulting (KPC) können Ihr Konzept sowie Ihre weiteren Einreichunterlagen, vor der Fördereinreichung durchgesprochen werden.

## Förderhöhe

Der Fördersatz setzt sich auf Grundlage des Basisfördersatzes (Umsetzung von mindestens drei Maßnahmen im Bereich „bauliche Maßnahmen“), aus der Kombination verschiedener anderer baulicher Maßnahmen aus anderen Bereichen zusammen. Mit diesen Bautätigkeiten in Zusammenhang stehende Maßnahmen der Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung können ebenfalls zur Förderung eingereicht werden und erhöhen den Fördersatz. Maßnahmen aus dem Bereich Raum- und Siedlungsplanung sowie gegebenenfalls der Einbindung weiterer Handelnder können diesen Fördersatz noch erhöhen. Hierbei gilt: je umfangreicher Ihr Konzept ist und je mehr Maßnahmen umgesetzt werden, desto höher ist der Fördersatz!

Gefördert werden Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit den baulichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen. Des Weiteren können mit den Investitionen und Betriebskosten im Zusammenhang stehende immaterielle Vorleistungen (z. B. externe Planungskosten, Erstellung örtliches Fußverkehrskonzept | lokaler Masterplan Gehen, Fußgänger:innen Checks, Mobilitätserhebungen, Digitalisierungsarbeiten oder Kosten für die Erstellung eines SUMP) bis zu einem Ausmaß von 10 % der förderfähigen (materiellen) Investitionskosten gefördert werden und sollten unbedingt angegeben werden.

Tabelle 1 Zusammenfassender Überblick Fördersatz

Voraussetzung ist die Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes   eines lokalen Masterplan Gehens sowie dessen Beschluss im Gemeinderat	<b>Basisfördersatz</b>
Mindestens 3 Maßnahmen aus dem Bereich „bauliche Maßnahmen“	20 %
Förderungen erhöhen sich für die förderungsfähigen Maßnahmen um x %, wenn jeweils zusätzlich folgende Maßnahmen in den folgenden Bereichen gesetzt werden:	<b>Erhöhung des Basisfördersatzes (max. 30%)</b>
+ zusätzlich bei weiteren mind. 2 Maßnahmen aus dem Bereich „bauliche Maßnahmen“ davon eine Maßnahme zur besseren Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (sofern nicht im Rahmen der 3 baulichen Maßnahmen gemäß Basisfördersatz umgesetzt)	+ 15 %
+ zusätzlich bei mind. 3 Maßnahmen aus dem Bereich „Raum- und Siedlungsplanung“	+ 10 %
+ zusätzlich bei Erstellung eines SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan)	+ 10 %
+ zusätzlich bei Maßnahmen aus dem Bereich „Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung“ von mind. 1 Euro pro Einwohner:in (im Projektgebiet)	+ 5 %
+ zusätzlich bei Einbeziehung von weiteren Akteur:innen z.B. weitere öffentliche Gebietskörperschaften, Bauträger:innen, Verkehrsunternehmen, Betriebe	+ 5 %

Ein vorhandener SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) ist dabei ein mögliches förder-satzerhöhendes Element, ersetzt aber nicht ein örtliches Fußverkehrskonzept | lokalen Masterplan Gehen. Insgesamt können bis zu **50 % Fördersatz** der förderungsfähigen Kosten erreicht werden, wobei die **Förderhöhe mit maximal 100 Euro pro Einwohner:in und Jahr** bezogen auf die angeführte Planungseinheit begrenzt ist.

### Benötigte Unterlagen für eine erfolgreiche Einreichung

- ✓ örtliches Fußverkehrskonzept | Masterplan Gehen inkl. Gemeinderatsbeschluss
- ✓ Tabellarischer Infrastrukturinvestitionsplan
- ✓ Technische Beschreibung und qualitative Begründung der beantragten Maßnahmen
- ✓ Lageplan bzw. planerische Darstellung der beantragten Maßnahme
- ✓ für Landeshauptstädte und Städte > 30.000 EW: Mobilitätserhebung
- ✓ Darstellung der quantitativen Auswirkungen gesetzter Maßnahmen
- ✓ Abschätzung der Umwelt- und Gesundheitseffekte
- ✓ RVS-Bestätigung
- ✓ ab Investitionskosten von 100.000 €: Bericht des Kreditinstituts
- ✓ Bescheide, sofern erforderlich

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

### **Tabellarischer Infrastrukturinvestitionsplan**

Für den tabellarischen Infrastrukturinvestitionsplan bekommen sie vom klimaaktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“ eine Vorlage. Neben der allgemeinen Maßnahmenliste beinhaltet dieser eine Grobkostenschätzung und einen groben Terminplan sowie die folgende Gliederung:

- Bauliche Maßnahmen
- Maßnahmen aus dem Bereich Raum- und Siedlungsentwicklung
- Maßnahmen aus dem Bereich Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung
- Einbeziehung weiterer Handelnder

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

### **Technische Beschreibung**

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

Die technische Beschreibung beinhaltet meist folgende Punkte:

- Projektname, -ziel und -gebiet
- Lageskizze
- Beschreibung des Bestands und der Maßnahme, inkl. qualitativer Begründung
- Ausführungsdetails
- eventuelle Bewilligungen
- Flächenwidmung/Eigentumsverhältnisse
- grobe Kostenschätzung und grobe Termschätzung

## Lageplan

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



Abbildung 21 © komobile

## Mobilitätserhebung

Landeshauptstädte und Städte mit über 30.000 EW benötigen eine Mobilitätserhebung in einer gewissen Qualität. Bestehende Mobilitätserhebungen können auch verwendet werden, solange sie nicht älter als 5 Jahre sind. Mobilitätsdaten bilden die Ausgangsdaten, um sach- und fachgerechte Entscheidungen treffen zu können. Eine fundierte Mobilitätserhebung hat nachvollziehbar zu enthalten, wie Daten erhoben wurden und welche Schlüsse aus diesen Daten gezogen werden.

## Darstellung der quantitativen Auswirkungen gesetzter Maßnahmen

Qualitativ wurden die Maßnahmen im örtlichen Fußverkehrskonzept | lokalen Masterplan Gehen bereits beschrieben. Für all jene Maßnahmen, welche auch zur Förderung eingereicht werden, ist auch eine quantitative Darstellung der Auswirkungen der gesetzten

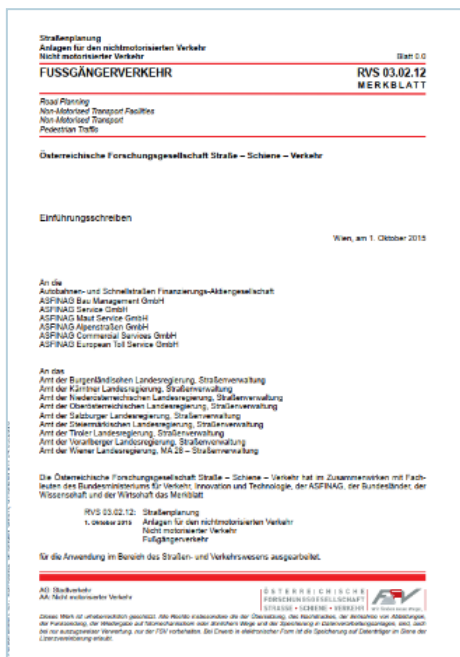
Maßnahmen erforderlich. Quantitative Darstellungen können beispielsweise Antworten auf folgende Fragen geben:

- Welches Ziel soll damit erreicht werden?
- Wie viel mehr Fläche steht den Zu-Fuß-Gehenden zur Verfügung (% oder m<sup>2</sup>)?
- Wie viele Meter Umwege konnten eliminiert werden?
- Wie viel Fläche wurde vom motorisierten Individualverkehr zu Formen der aktiven Mobilität umverteilt?
- Wie viele neue Ziele können durch die Maßnahmen erschlossen werden?

## Abschätzung der Umwelt- und Gesundheitseffekte

Die Abschätzung der Umwelt- und Gesundheitseffekte der zur Förderung einreichbaren Maßnahmen erfolgt durch das klimaaktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“ (klimaaktivmobil.at/gemeinden). Damit kann sichergestellt werden, dass die gleichen Berechnungsmethoden für alle Kommunen angewendet werden und die Ergebnisse einheitlich und vergleichbar sind. (Kontakt siehe Service-Teil.)

## RVS-Bestätigung



Grundlage bei der Planung von Fußwegenetzen ist die **RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr**. RVS steht für Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, sie ist eine Planungsrichtlinie der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, die von Expertinnen und Experten entwickelt und in regelmäßigen Abständen nach dem Stand der Technik aktualisiert wird. Förderungen beziehen sich immer auf den Stand der Technik und so ist auch bei der klimaaktiv mobil Förderung eine Voraussetzung, dass die eingereichten Projekte in ihren geplanten Ausführungen wenigstens die Mindeststandards lt. RVS erreichen müssen, sie können natürlich auch besser sein.

Dies betrifft z.B. Breitenanfordernis für Gehsteige oder Geh- und Radwege (Verkehrs- und Lichtraum), Sichtweiten bei Querungsstellen, Ausführungskriterien für Treppen, Rampen, Fahrbahnanhebungen (Länge, Neigung), Fahrbahnteilen (Länge und Breite der Mittelinsel), Anordnung von Querungsstellen bei Haltestellen.

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

### **Bericht des Kreditinstituts**

Bei Investitionskosten ab 100.000,- € ist ein Bericht des Kreditinstituts erforderlich. Dieser ist eine Excel-Vorlage, welche Sie im Rahmen der Fördereinreichung von der Förderabwickelstelle Kommunalkredit Public Consulting (KPC) zur Verfügung gestellt bekommen. Der Bericht wird üblicherweise von der Hausbank ausgefüllt und muss **gestempelt** und **unterschrieben** werden. Mit diesem Dokument wird sichergestellt, dass die Finanzierung für Ihr Projekt gewährleistet ist.

Als Kommune müssen folgende Felder ausgefüllt werden: A1, A4 und A5. Optional kann auch A7 ausgefüllt werden. A6 ist mit „trifft nicht zu“ auszufüllen und die Punkte A2 und A3 müssen nur von Betrieben ausgefüllt werden.

### **Bescheide**

Sollten im Rahmen Ihres Projektes Bescheide nötig sein, müssen diese dem Förderantrag beigelegt werden.

### **Gemeinderatsbeschluss**

Das örtliche Fußverkehrskonzept | der lokale Masterplan Gehen muss im Gemeinderat bzw. bei Städten über 1 Million Einwohner:innen vom jeweiligen Bezirksrat beschlossen werden. Der Beschluss ist Fördervoraussetzung. So wird gesichert, dass die umfangreichen Maßnahmen von der gesamten Kommune mitgetragen werden und die Maßnahmen auch langfristig ihre Wirkung erzielen können.

# Service-Teil

## Beratung und Information

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

komobile GmbH

Tel: +43 7612 70911

E-Mail: [mobilitaetsmanagement@komobile.at](mailto:mobilitaetsmanagement@komobile.at)

Web: [www.klimaaktivmobil.at/gemeinden](http://www.klimaaktivmobil.at/gemeinden)

Förderabwicklung Kommunalkredit Public Consulting (KPC) – Serviceteam Verkehr

Tel: +43 1 31 6 31 716

E-Mail: [umwelt@kommunalkredit.at](mailto:umwelt@kommunalkredit.at)

Web: [www.umweltfoerderung.at/mobilitaetsmanagement](http://www.umweltfoerderung.at/mobilitaetsmanagement)

walk-space.at – Der Österreichische Verein zur Förderung für FußgängerInnen

Tel: +43 699 123 75 441

E-Mail: [office@walk-space.at](mailto:office@walk-space.at)

Web: [www.walk-space.at](http://www.walk-space.at)

Walk-space.at, der österreichische Verein für die Interessen Zu-Fuß-Gehender, bietet für Gemeinden Fußgänger:innen Checks an. Der Verein organisiert jährlich in Kooperation mit dem BMK und klima**aktiv** mobil Fachkonferenzen und Exkursionen zum Thema Fußverkehr. Diese bieten im Sinne der Förderung des fachlichen Dialogs und der Vernetzung der Institutionen sowie dem Austausch von heimischer und internationaler Erfahrungen eine Plattform für Fußverkehrsbelange in Österreich.

Die nächste Österreichische Fachkonferenz für Fußgänger:innen findet am **11. und 12. Oktober 2023 in Weiz** statt.

Dokumentationen vorangehender Konferenzen finden Sie hier:

<https://www.walk-space.at/index.php/projekte/konferenz>

## Weiterführende Literatur

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – BMLFUW, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2015): Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich; Wien

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie– BMVIT (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien

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

Land Salzburg, Abteilung Infrastruktur und Verkehr, Referat: Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung (2021): Masterplan Gehen – Ein Wegweiser für Gemeinden, Land Salzburg

Stadtgemeinde Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 48 (2021): Masterplan Gehen, Salzburg

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr – FSV (2015): RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr), Wien

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr – FSV (2015): RVS 03.04.13 (Kinderfreundliche Mobilität), Wien

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr – FSV (2016): RVS 03.04.14 (Gestaltung des Schulumfeldes), Wien



## Über klimaaktiv mobil

klimaaktiv mobil ist die Klimaschutzinitiative des BMK im Mobilitätsbereich. Im Mittelpunkt steht die Förderung umweltfreundlicher und gesundheitsfördernder Mobilität. So werden etwa klimaschonendes Mobilitätsmanagement, alternative Antriebe (z. B. Elektromobilität), erneuerbare Energie im Verkehrsbereich, Rad- und Fußverkehr und innovative öffentliche Verkehrsangebote forciert. klimaaktiv mobil setzt die ambitionierten Vorgaben des österreichischen Regierungsprogramms um und unterstützt damit den nationale Klima- und Energieplan (NEKP). Näheres unter [klimaaktivmobil.at](http://klimaaktivmobil.at)

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

Strategische Gesamtsteuerung klimaaktiv mobil

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

Abteilung II/6 Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

Radetzkystrasse 2, 1030 Wien

Programmmanagement

„Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“

komobile – Herry Consult

[mobilitaetsmanagement@komobile.at](mailto:mobilitaetsmanagement@komobile.at)

[klimaaktivmobil.at/gemeinden](http://klimaaktivmobil.at/gemeinden)

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)