

Planungsinstrumente



Fußverkehrskonzept

Masterplan Gehen

Inhalt

1	Das Wichtigste in Kürze	3
2	Wer geht zu Fuß?	4
3	Argumente für das Zu-Fuß-Gehen	6
	Gesundheit	
	Urbanität	
	Ressourcen & Umwelt	
	Inklusion	
	Sicherheit	
4	Voraussetzung für das Zu-Fuß-Gehen.....	7
5	Fußverkehrskonzept oder Masterplan Gehen?	8
6	Förderung im Rahmen von klimaaktiv mobil.....	9
7	Methodik Knollconsult	10
	Literaturverzeichnis.....	11
	Abbildungsverzeichnis	11

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH
Obere Donaustraße 59, 1020 Wien
T. +43 1 2166091
E. office@knollconsult.at

Fotos: pixabay.com

Wien, 2022

www.knollconsult.at

1 Das Wichtigste in Kürze

Das Zu-Fuß-Gehen ist die ursprünglichste aller Fortbewegungsarten. Trotzdem wurde der Fußverkehr in den Mobilitätsdebatten der vergangenen Jahre oftmals vernachlässigt. Und das, obwohl der überwiegende Anteil der Wegeketten nicht ohne das Zu-Fuß-Gehen auskommt und weiterhin jeder fünfte Weg ausschließlich zu Fuß zurückgelegt wird.

Darüber hinaus hat das Zu-Fuß-Gehen eine Vielzahl positiver Begleiteffekte. Zu-Fuß-Gehen ist gut für die Gesundheit. Das gilt sowohl für die Person, die sich zu Fuß fortbewegt, als auch für die Allgemeinheit, da beim Zu-Fuß-Gehen so gut wie keine Luftschadstoffe wie CO₂ oder Feinstaub entstehen. Das Zu-Fuß-Gehen ist eine besonders inklusive Fortbewegungsart. Dem überwiegenden Anteil der Menschen ist es möglich, sich zu Fuß fortzubewegen – sowohl in jungen Jahren wie auch im hohen Alter. Ob aus Gründen der Ressourcenschonung, des Klimaschutzes, der Inklusion oder der Allgemeingesundheit – der Fußverkehr ist aus vielerlei Hinsicht erstrebenswert.

Die „Strategie zur Förderung des Fußgänger*innenverkehrs in Österreich“, die im Rahmen einer Kooperation zweier Bundesministerien erstellt wurde, zeugt davon, dass die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens auf nationaler Ebene wahrgenommen werden. Die zent-

rale Zielsetzung dieser Strategie ist die Schaffung eines attraktiven Fußverkehrsnetzes, das sich durch ein durchgehendes Wegenetz sowie direkte, barriere- und umwegfreie Verbindungen auszeichnet (vgl. BMLFUW & BMVIT 2015).

Das Erreichen dieser Zielsetzung wird durch das „Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement“ unterstützt (vgl. Klima- und Energiefonds 2022). Die Förderung der aktiven Mobilität und damit des Fußverkehrs dient der nachhaltigeren Gestaltung der Mobilität in Österreichs Städten und Gemeinden, dem Erreichen der Klima- und Energieziele und hilft dabei, sich die positiven Effekte des Zu-Fuß-Gehens zunutze zu machen. Voraussetzung für die Förderung ist das Vorhandensein eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes bzw. eines lokalen Masterplans Gehen.

Auf den nachfolgenden Seiten dieser Informationsbroschüre wird erläutert, worum es sich bei diesen Konzepten handelt, wieso die Erstellung eines solchen Konzeptes im Interesse von Städten und Gemeinden ist und welche Maßnahmen förderungsfähig sind. Zur Veranschaulichung dienen entsprechende Konzepte, die von der Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH erstellt wurden.

CHANCEN

- Steigerung des Wohlbefindens**
- Förderung der Gesundheit**
- Potenzial bei kurzen Wegen**
- Erleben der Natur**
- Flexibilität**
- Schonung der Umwelt**
- Kosteneinsparungen**

HINDERNISSE

- Längere Wegzeit**
- Kein Schutz vor Witterung**
- Einschränkung beim Transport**
- Unzureichende Infrastruktur**
- Mangelndes Sicherheitsgefühl**
- Bequemlichkeit**
- Gewohnheit**

Abb.1: Chancen & Hindernisse des Zu-Fuß-Gehens

2 Wer geht zu Fuß?

Vor allem Kinder, Jugendliche und ältere Menschen bewegen sich im Alltag zu Fuß fort. Bei Kindern bis 10 Jahre liegt der Anteil der Fußwege bei knapp einem Drittel. Bei Jugendlichen bis 17 Jahre sinkt der Fußwegeanteil auf etwa ein Viertel. Menschen zwischen 18 und 64 Jahren legen anteilig am seltensten Wege zu Fuß zurück. Ab 65 Jahren ist das Zu-Fuß-Gehen im Alltag wieder bedeutender. Der höchste Fußwegeanteil ist bei Menschen über 75 Jahren zu verzeichnen. Die altersbedingte Schwankung der Bedeutung des

Zu-Fuß-Gehens liegt daran, dass sowohl Kinder und Jugendliche als auch ältere Personen aus unterschiedlichen Gründen in der Verkehrsmittelwahl eingeschränkt sind. Auffällig ist außerdem, dass in allen Altersklassen der Anteil der Fußwege der Frauen höher ist als jener der Männer. Dieses Phänomen kann auf die sozioökonomische Stellung der Frau in der Gesellschaft zurückgeführt werden (vgl. klimaaktiv 2015).

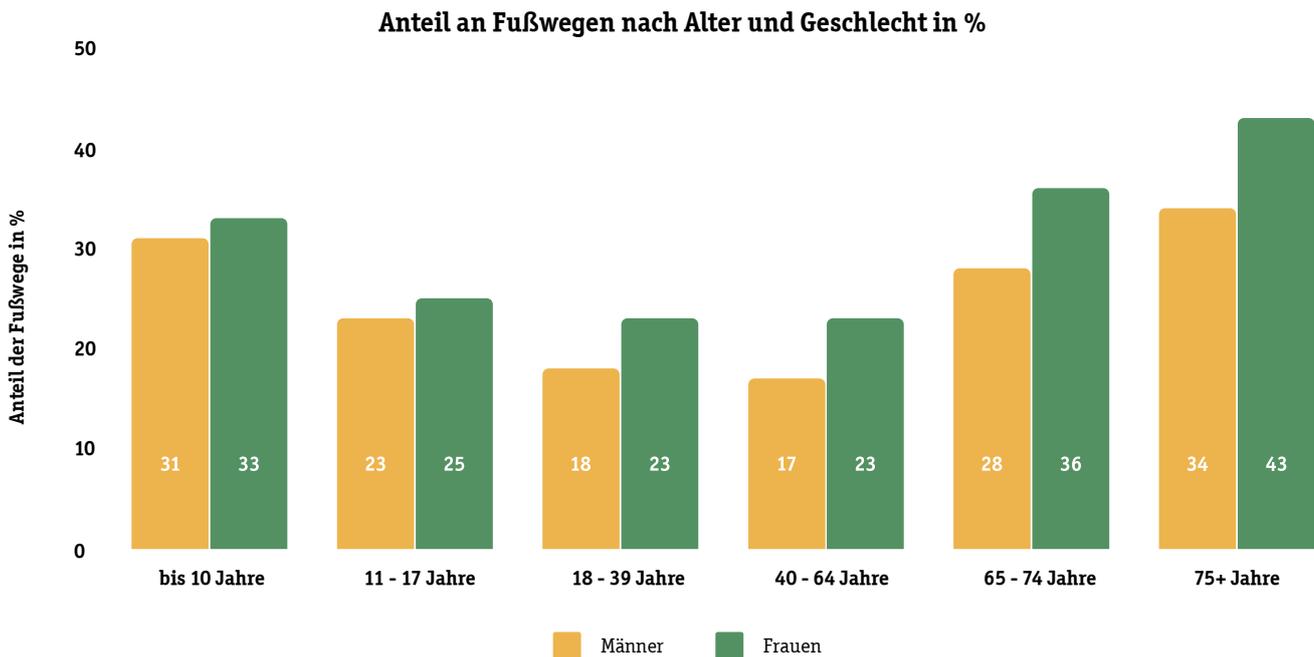
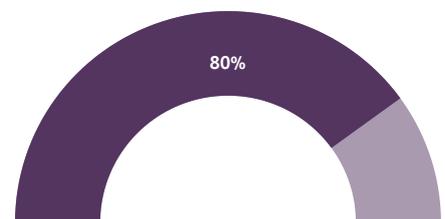


Abb.2: Anteil der Fußwege

Unabhängig von Alter und Geschlecht werden etwa ein Fünftel der Wege in Österreich ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Darüber hinaus werden bei 80 % der Wegeketten eine oder mehrere Etappen zu Fuß bewältigt. Das Zu-Fuß-Gehen ist somit sowohl als eigenständige Fortbewegungsart als auch in dessen Verbindungsfunktion ein bedeutender Bestandteil der Alltagsmobilität (vgl. klimaaktiv 2015).

Teilstrecken Zu-Fuß



Reine Fußwege

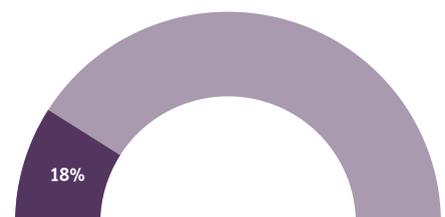


Abb.3: Anteil des Zu-Fuß-Gehens gesamt

Ein Blick auf die Wegezwecke von Fußwegen in Niederösterreich zeigt, dass speziell Wege in Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten gerne zu Fuß zurückgelegt werden. Der zweithäufigste Wegezweck bei Fußwegen ist mit 22 % das Einkaufen. Nur noch je etwa 10% der zurückgelegten Fußwege finden in Zusammenhang mit der Arbeit, der Ausbildung, privaten Erledigungen oder dem Bringen und Holen von Personen statt. Dienstliche Erledigungen stellen den seltensten Wegezweck von Fußwegen in Niederösterreich dar (vgl. Herry M. 2012).

Neben den Wegezwecken ist vor allem auch die Länge des Weges in der Verkehrsmittelwahl ausschlaggebend. Speziell bei kurzen Wegen ist das Potenzial für das Zu-Fuß-Gehen hoch. In Niederösterreich sind 19 % der mit dem Auto zurückgelegten Wege kürzer als 2,5 km und 6 % sogar kürzer als 1 km (vgl. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2020).

Wegezwecke bei Fußwegen

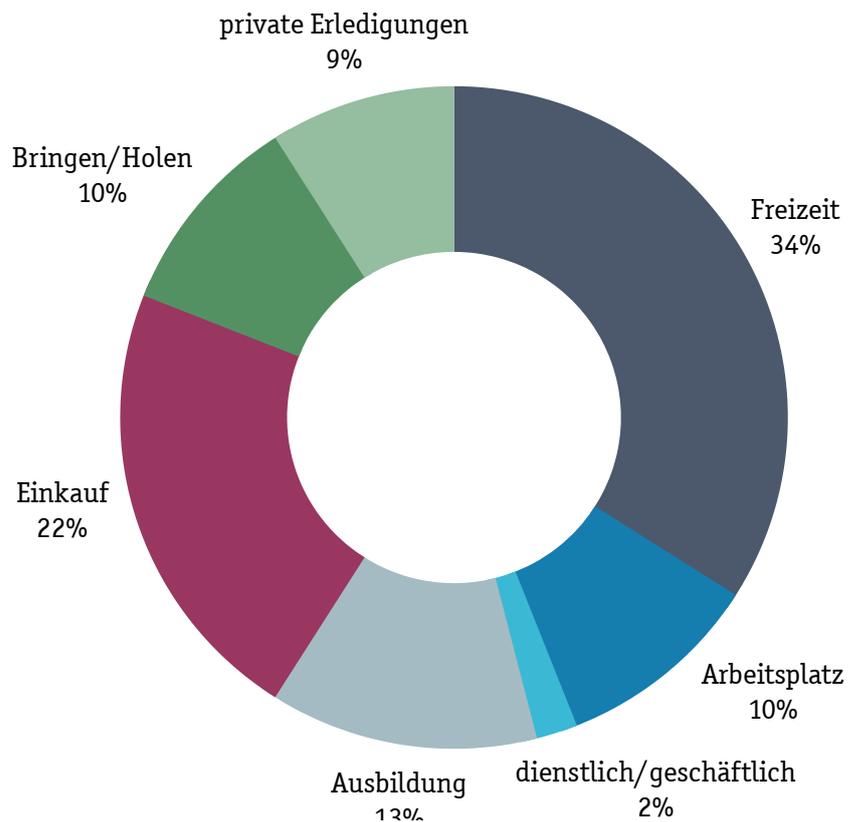


Abb.4: Wegezwecke



3 Argumente für das Zu-Fuß-Gehen

Es gibt vielerlei Gründe, warum das Zu-Fuß-Gehen als Fortbewegungsart im Alltag stärker gefördert werden sollte. Sowohl die Allgemeinheit als auch der oder die FußgängerIn selbst profitieren vom Zu-Fuß-Gehen – eine Win-Win-Situation, die auf die folgenden Argumente zurückgeht.

Gesundheit



Bewegung fördert nachweislich die Gesundheit. Auch die aktive Mobilität, also das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, leisten in diesem Zusammenhang einen Beitrag und unterstützen die Vorbeugung von vielen Krankheiten wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Depressionen, Rücken- oder Gelenksbeschwerden. Mit der aktiven Mobilität geht auch ein verringerter Ausstoß von Luftschadstoffen und Feinstaub einher, was wiederum der Gesundheit guttut.

Urbanität



Menschen spielen in der Belebung öffentlicher Räume eine zentrale Rolle. Das Gehen ermöglicht wie keine andere Fortbewegungsart spontane Entscheidungen und soziale Interaktionen. Durch Fußgänger*innen können Straßenräume bzw. Freiräume zu lebendigen Aufenthaltsräumen werden. Das kommt nicht nur den Menschen selbst in Form der gesteigerten Aufenthaltsqualität zugute, sondern auch der lokalen Wirtschaft in Form von Laufkundschaft.

Ressourcen & Umwelt



Zu-Fuß-Gehen ist die ressourcen- und umweltschonendste Fortbewegungsart. Während bei anderen Fortbewegungsarten fossile Brennstoffe, elektrische Energie und/oder aufwändig produzierte Hilfsmittel zum Einsatz kommen, braucht es für das Zu-Fuß-Gehen lediglich die körpereigene Energie, sowie Kleidung und Schuhe. Damit verbunden ist ein entsprechend kleiner ökologischer Fußabdruck. Beim Zu-Fuß-Gehen entstehen kaum Feinstaub oder Lärm und das Zu-Fuß-Gehen schützt kostbaren Boden. Denn das Gehen nimmt im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten nur einen Bruchteil der Fläche in Anspruch.

Inklusion



Die Förderung des Zu-Fuß-Gehens hat auch eine soziale Komponente. Zu-Fuß-Gehen ist fast allen Menschen von Natur aus möglich und trägt zu einer fairen Gesellschaft bei. Der Schaffung von hochwertiger Infrastruktur für Fußgänger*innen kommt speziell jenen Menschen zugute, die in Fragen der Mobilität aus unterschiedlichen Gründen keine Wahlfreiheit haben. Kinder, ältere Personen oder Menschen, die in ihren Sinnen oder ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, sind oftmals auf den öffentlichen Verkehr bzw. das Zu-Fuß-Gehen, und somit auch auf eine entsprechende Infrastruktur, angewiesen. Sozial benachteiligte Personen profitieren aufgrund der mit dem Zu-Fuß-Gehen verbundenen Kosteneinsparungen, vor allem im Vergleich zum Autofahren, ebenso von der Förderung des Fußverkehrs.

Sicherheit



Ein hoher Anteil des Fußgänger*innenverkehrs am Gesamtverkehr trägt zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum bei. Das gilt sowohl für die Verkehrssicherheit als auch für die Sicherheit vor kriminellen Übergriffen. Einerseits ist die Rücksichtnahme seitens der Fahrzeuglenker*innen höher, wenn viele Menschen als Fußgänger*innen im Straßenraum unterwegs sind. Andererseits beugt ein belebter Straßenraum dem Entstehen von Angsträumen und einer damit einhergehenden Angst vor kriminellen Übergriffen vor. Neben der Sicherheit wird durch einen hohen Anteil des Fußgänger*innenverkehrs auch die Akzeptanz von Fußgänger*innen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer*innen gesteigert, was zu mehr Fußverkehr und damit wiederum zu mehr Sicherheit im öffentlichen Raum führen kann.

4 Voraussetzung für das Zu-Fuß-Gehen

Um mehr Menschen zum Zu-Fuß-Gehen anzuregen, gilt es entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Verfügbarkeit von ausreichend Platz ist eine zentrale Qualitätsanforderung, um sich bequem zu Fuß fortbewegen zu können. Bei Gehsteigen soll daher eine Mindestbreite von 2 m angestrebt werden. Besonders Bedacht zu nehmen ist hierbei auf Bereiche mit hohen Frequenzen wie in der Nähe von Schulen, Sportplätzen oder in Ortskernen. Zudem ist es wichtig, bei der Planung genügend Platz für Verweilflächen, Sitzmöglichkeiten und schattenspendende Elemente einzuplanen.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil einer hochwertigen Fußverkehrsinfrastruktur sind sichere Querungsmöglichkeiten. Diese müssen, abgestimmt auf die räumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten, Fußgänger*innen in angemessenen Abständen das sichere Queren der Fahrbahn ermöglichen.

Da mobilitätseingeschränkte Personen in der Regel auf Gehsteige angewiesen sind, ist auf dessen barriere-

freie Gestaltung zu achten – beispielsweise durch abgesenkte Gehsteigkanten im Querungsbereich, taktile Elemente für sehbehinderte Menschen sowie die Beseitigung von Niveauunterschieden wie Stiegen oder Treppen bei wichtigen Wegeverbindungen. Außerdem sollten die Wege möglichst direkt, hindernisfrei und zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls beleuchtet sein.

Im Zusammenhang mit der Förderung der nachhaltigen Mobilität stellen jene Fußwege, die zu öffentlichen Verkehrsmitteln führen, besonders wichtige Verbindungen dar. Eine attraktive Gestaltung dieser Wege trägt nachweislich dazu bei, dass mehr Menschen den öffentlichen Verkehr verwenden. Dieser Effekt kann durch Maßnahmen im Haltestellenbereich noch verstärkt werden. Idealerweise sollte eine Haltestelle beleuchtet, gut einsehbar und mit Informationen für Fahrgäste, einem Witterungsschutz sowie Sitzgelegenheiten ausgestattet sein (vgl. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2021).



5 Fußverkehrskonzept oder Masterplan Gehen?

Um die Verbesserung der Fußverkehrssituation in Österreichs Städten und Gemeinden voranzutreiben, wurde eine entsprechende Förderung ins Leben gerufen. Ein Fußverkehrskonzept bzw. ein Masterplan Gehen gehören zu den Grundvoraussetzungen damit eine Stadt oder eine Gemeinden die Förderung beziehen kann. Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 15.000 Einwohner*innen müssen für eine erfolgreiche Einreichung einen lokalen Masterplan Gehen erstellen, alle anderen Gemeinden müssen ein örtliches Fußverkehrskonzept vorlegen (vgl. Klima- und Energiefonds 2022).

Inhaltlich werden an die beiden Planungsinstrumente ähnliche Mindestanforderungen gestellt. Sowohl ein Fußverkehrskonzept als auch ein Masterplan Gehen müssen mindestens die nachfolgend angeführten Inhalte enthalten. In der Darstellung dieser Inhalte können sowohl textliche Erläuterungen als auch schematische und planerische Darstellungen zum Einsatz kommen.

- Festlegung eines abgrenzbaren Planungsraumes
- Definition des Planungshorizontes (mindestens 3 Jahre; empfohlen 10 Jahre)
- Bestandsanalyse zum Fußwegenetz
- Identifizierung und Lokalisierung von fußverkehrsrelevanten Problem- und Konfliktstellen
- Zielsetzungen für den Fußverkehr
- Erarbeitung eines Soll-Fußwegenetzes
- Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung
- Maßnahmenvorschläge

Im Zuge der Erstellung eines Masterplan Gehens sind zusätzlichen Analysen hinsichtlich der Demographie, des Siedlungsraumes, des Naturraumes, sowie des Verkehrssystems durchzuführen.



Der Nutzen dieses Planungsinstruments

Ziel eines Fußverkehrskonzeptes bzw. eines Masterplans Gehen ist die Etablierung eines flächendeckenden, zusammenhängenden und umwegeminimierenden Fußwegenetzes. Zur Erreichung dieses Ziels gilt es, den Planungsraum nicht isoliert sondern ganzheitlich zu betrachten. Denn das Zu-Fuß-Gehen wird als Fortbewegungsart nicht nur durch eine hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur beispielsweise in Form von ausreichend breiten Gehsteigen attraktiv. Zahlreiche Aspekte der Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung, wie die Siedlungsstruktur oder die Qualität und Quantität der Grün- und Freiräume, beeinflussen die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens ebenso. Deshalb sollte ein Fußverkehrskonzept bzw. ein Masterplan Gehen auch eine Brücke zu verwandten bzw. übergeordneten Planungsebenen schlagen. Synergien können dabei geschaffen werden, beispielsweise wenn das Fußverkehrskonzept bzw. der Masterplan Gehen in das Mobilitätskonzept des örtlichen Entwicklungskonzeptes eingebettet wird.

Im Sinne des ganzheitlichen und langfristigen Ansatzes soll ein Fußverkehrskonzept bzw. ein Masterplan Gehen keine Ansammlung an punktuellen Einzelmaßnahmen darstellen. Vielmehr geht es darum, für den jeweiligen Planungsraum, basierend auf der Bestandsanalyse und der Identifizierung von Problem- und Konfliktstellen, eine langfristige Strategie zur Verbesserung der Fußverkehrssituation zu entwickeln. Konkretisiert wird diese Strategie durch Zielsetzungen für den Fußverkehr sowie Maßnahmenvorschlägen, die zur Erreichung dieser Zielsetzungen beitragen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen dienen der jeweiligen Gebietskörperschaft als Anregung, Inspiration und fachliche Argumentationsgrundlage.

Als Planungsinstrument, das gleichzeitig den Bezug zu übergeordneten Planungsebenen herstellt und konkrete Maßnahmenvorschläge formuliert, fungiert das Fußverkehrskonzept bzw. der Masterplan Gehen als Bindeglied zwischen Strategie und Umsetzung. Damit diese auch Gültigkeit erlangen, braucht es einen Beschluss durch den Gemeinderat bzw. durch den Bezirksrat. Der Beschluss ist nicht nur richtungsweisend für die langfristige Stärkung des Fußverkehrs im jeweiligen Planungsraum, sondern kann auch als klares Bekenntnis zu den formulierten Zielen und somit zur aktiven Mobilität verstanden werden. Durch die Erstellung sowie den Beschluss eines Fußverkehrskonzeptes bzw. eines Masterplan Gehens werden die Voraussetzungen für den Erhalt von Förderungen im Rahmen des Aktionsprogramms klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement geschaffen.

6 Förderung im Rahmen von klimaaktiv mobil

Durch das Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement sollen Investitionen in den Fußverkehr angekurbelt werden, die zu einer fußverkehrsfreundlichen Gestaltung von Gemeinden und Städten beitragen. Darunter zu verstehen sind beispielsweise Maßnahmen, die der Vermeidung von Umwegen, der Sicherung von Barrierefreiheit oder der Schaffung von kurzen Wegen dienen. Durch die Kombination von baulichen, bewusstseinsbildenden, raum- und siedlungsplanerischen Aktivitäten, sowie durch die Einbeziehung weiterer Akteur*innen kann ein Fördersatz von bis zu 50 % erreicht werden (vgl. Klima- und Energiefonds 2022).

Welche Maßnahmen werden gefördert?

Förderungsfähig sind sowohl Investitionen zur Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur als auch Betriebskosten im Sinne der Förderungsrichtlinien. Die Maßnahmen, für die eine Förderung beantragt wird, müssen im jeweiligen örtlichen Fußverkehrskonzept bzw. Masterplan Gehen verankert sein. Zur Veranschaulichung sind nachfolgend einige förderungsfähige Maßnahmen angeführt.

- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen
- fußverkehrsfreundliche Umgestaltung von Haltestellen (z.B. durch Haltestellenvorziehungen)

- Gehsteigverbreiterungen (über die festgelegte Regelbreite von 2 m hinaus)
- Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen (bspw. im Umfeld von Schulen)
- Erhöhung der Durchlässigkeit des Fußverkehrsnetz (z.B. durch die Schaffung von Durchgängen, Passagen oder Querungshilfen)
- Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen (Fußgänger*innenzonen, Begegnungszonen, Wohnstraßen)

Außerdem gibt es Maßnahmen, die zwar alleinstehend nicht förderungsfähig sind, aber zu einer Erhöhung des Fördersatzes führen. Dies ist beispielsweise bei den folgenden Maßnahmen zutreffend.

- Ausweisung von öffentlichen Durchgängen im Bebauungsplan zur Erhöhung der Durchlässigkeit des Fußverkehrsnetz
- Festlegung von örtlichen und zeitlichen Fahrverboten
- bewusstseinsbildende Maßnahmen (wie Kampagnen, Ausbildungs- oder Schulprogramme)
- Informations- und Leitsysteme

Alle Details zur Förderung sind im Leitfaden zum Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement nachzulesen.



7 Methodik Knollconsult

Das Büro Knollconsult hat für die drei Wiener Gemeindebezirke, Josefstadt (8. Bezirk), Rudolfsheim-Fünfhaus (15. Bezirk) und Ottakring (16. Bezirk), je einen Masterplan Gehen erarbeitet. Im Zuge dessen wurden Erfahrungen gesammelt, Arbeitsabläufe erprobt und eine Bearbeitungsmethodik entwickelt.

Bezugnehmend auf die übergeordneten Ziele der Stadt Wien wurden in einem ersten Schritt Planungsprämissen definiert. Es wurde eine Bestandsanalyse durchgeführt, die primär auf Geodaten, statistischen Daten und Lokalausgangspunkten basierte. Durch die Verschneidung unterschiedlicher Datenebenen konnten Problem- und Konfliktstellen identifiziert und lokalisiert werden. Basierend auf den vorangehenden Bearbeitungsschritten wurden Handlungsfelder definiert und schließlich ein Leitbild erstellt (siehe Abbildung 5), das durch Maßnahmenvorschläge konkretisiert wurde. Durch die enge Abstimmung mit den jeweiligen Bezirken wurde sichergestellt, dass die lokale Expertise einfließen konnte. Das Leitbild umfasst sowohl Maßnahmen, die das gesamte Planungsgebiet betreffen als auch kleinräumige Leuchtturmprojekte. Dadurch soll einerseits ein flächendeckender Qualitätsstandard im Fußverkehrsnetz hergestellt und andererseits

Orte mit besonderer Anziehungskraft geschaffen werden. Diese Orte sollen das jeweilige Grätzl beleben, identitätsstiftend wirken und eine Inspiration für weitere Maßnahmen darstellen.

Gemäß den Anforderungen an einen Masterplan Gehen wurde in der Bearbeitung besonderer Wert auf eine gesamtheitliche Betrachtung des Planungsgebiets gelegt. Es wurden somit nicht nur verkehrsplannerische, sondern auch raum- und siedlungsplanerische Aspekte behandelt. Da das Fußwegenetz nicht an der Bezirksgrenze endet, wurden die benachbarten Grätzl sowohl in der Analyse als auch in der Formulierung von Leitbild und Maßnahmen mitberücksichtigt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Bereiche an den Bezirksrändern dieselbe Aufwertung der Fußverkehrsqualität erfahren wie alle anderen Bereiche im Bezirk.

Da die inhaltlichen Anforderungen für ein örtliches Fußverkehrskonzept jenen eines Masterplan Gehens sehr ähnlich sind, lässt sich die Bearbeitungsmethodik auch auf Städte und Gemeinden anwenden, die anstelle eines Masterplan Gehens ein örtliches Fußverkehrskonzept benötigen (siehe Kapitel 6).

Beispiel: Leitbild des Masterplan Gehens für den 15. Wiener Gemeinde- bezirk

- L1: Aufwertung & Erweiterung des Freiraumnetzes
- ▬▬▬▬ L2: Aufwertung der Fußverkehrsquerungen der Bahntrasse
- L3: Geschäftsstraßen
- L4: Fußverkehrsachse Goldschlagstraße
- L5: Begegnung in der Reindorfgrasse-Oelweingasse
- L6: Nibelungenviertel-Promenaden
- L7: Spazierroute "Parks"
- L8: Spazierroute "Märkte"
- L9: fußgänger:innenfreundliche & sichere Schulumfelder
- ↔ L10: Verbindungen zu den Nachbarbezirken
- ☀ L11: Aufwertung der Umfeldbereiche von Plätzen & Parks
- L12: flächendeckende Qualitätsstandards im lokalen Fußwegenetz
- <> Schaffung, Aufwertung & Sichtbarmachung von öffentlichen Durchgängen



Abb.5: Leitbild Rudolfsheim-Fünfhaus

Literaturverzeichnis

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2020): Mobilität in NÖ. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018. S.9.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2021): Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich Fit in die Zukunft – Fit für die Zukunft. S. 19, 20.

BMK (2022): Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen. S. 4–8, 18–38.

Klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen. Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich. S. 5–16, 24, 30

Stadt Salzburg (2021): Masterplan Gehen. Mehr Mobilität für alle. S. 8–9.

Verkehrsclub Österreich (2015): Gesellschaftliche Entwicklungen beeinflussen Mobilitätsbedürfnisse: IN: VCÖ (Hg.): Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Mobilität. Heft 4/2015, Seite 8.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Chancen & Hindernisse des Zu-Fuß-Gehens. Eigene Darstellung. Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2021): Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich Fit in die Zukunft – Fit für die Zukunft. S. 19,20.

Abbildung 2: Anteil der Fußwege. Eigene Darstellung. Quelle: BMVIT (2012a): Fußverkehr in Zahlen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit, Walk-space.at Der Österr. Verein für FußgängerInnen, Schwab, D.; Strasser, M. et al. Wien 2012.

Abbildung 3: Anteil des Zu-Fuß-Gehens gesamt. Eigene Darstellung. Quelle: Klimaaktiv (2015): Masterplan Gehen. Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich. S. 5 - 16, 24, 30

Abbildung 4: Wegezwecke. Eigene Darstellung. Quelle: Herry M., Sammer G., 1999: Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte, Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 87, Wien

Abbildung 5: Leitbild Rudolfsheim-Fünfhaus. Eigene Darstellung.

