

# Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030

Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich  
Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030





# **Besser Gehen in Österreich!**

## **Masterplan Gehen 2030**

Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich  
Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Wien, 2022

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie (BMK)  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
+43 (0) 800 21 53 59  
bmk.gv.at

Autor:innen: Robert Thaler, Eva Mastny (BMK); Alessandra Angelini, Holger Heinfellner,  
Stefan Lambert, Margarethe Staudner (Umweltbundesamt)

Fotonachweis: Cover: Philipp Grausam Portrait FBM: BMK/Cajetan Perwein  
Wien, 2022

## Vorwort

Wir alle sind viel unterwegs. Egal ob in der Stadt, in der Gemeinde oder am Land: Fußgänger:innen sind die meisten von uns jeden Tag. Zufußgehen ist eine der klimafreundlichsten und gesündesten Arten der Fortbewegung und aus den Mobilitätskonzepten der Zukunft nicht mehr wegzudenken. Und das nicht ohne Grund. Gehen ist die ursprünglichste Form der Mobilität der Menschen. Die Bedeutung des Zufußgehens wird bis heute leider systematisch unterschätzt. Der jahrzehntelange Ausbau des individuellen Autoverkehrs hat Zufußgehen immer weiter in den Hintergrund gedrängt. Mit dem Masterplan Gehen 2030 wollen wir dieser Entwicklung entgegenwirken.

Zufußgehen ist gut für uns und unser Klima. Die eigene Muskelkraft ist mithin die klimafreundlichste Art und Weise der Fortbewegung. Aktive Mobilität wie Radfahren und Zufußgehen ist ressourcenschonend, platzsparend, abgasfrei und gesundheitsfördernd. Der Masterplan Gehen 2030 gibt in zehn Handlungsfeldern vor, wie Zufußgehen in Österreich gefördert werden kann – denn Städte und Gemeinden mit einem gut ausgebauten Netzwerk aus Fußwegen sind attraktiv und klimafit.

Ich lade alle ein, den Masterplan Gehen 2030 als Impuls zu nutzen und in ihrem Bereich das Zufußgehen zu fördern. Für lebendige Städte und Gemeinden, in denen gern und sicher zu Fuß gegangen wird. Gehen wir gemeinsam Schritt für Schritt in die Mobilitätswende!



Bundesministerin  
Leonore Gewessler

## Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Der Mobilitätsmasterplan 2030 ist der neue Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor und gibt den strategischen Überbau für die Verkehrspolitik der nächsten Jahre vor. Im Personenverkehr wird im Mobilitätsmasterplan 2030 unter anderem das Ziel gesetzt, Formen der Aktiven Mobilität und deren Kombination mit dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu fördern und zu stärken. Für die Mobilitäts- und Energiewende stellen die Formen der Aktiven Mobilität als emissionsfreie und gesundheitsfördernde Mobilitätsformen – insbesondere auch der Fußverkehr – wichtige Grundlage für die Transformation zu einem klimaverträglichen, zukunftsfähigen, sicheren und gesunden Mobilitätssystem dar.

Österreich hat als eines der wenigen Länder in Europa bereits 2015 einen nationalen Masterplan Gehen auf Bundesebene mit dem Zeithorizont 2025 erarbeitet. Dieser Masterplan Gehen wurde nun vom BMK in einem Abstimmungsprozess mit den Bundesländern, dem Städtebund, dem Gemeindebund und zahlreichen Expert:innen als Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich mit dem Zeithorizont 2030 weiterentwickelt. Der Masterplan Gehen 2030 ist ein wichtiger Beitrag zur Umsetzung der Schwerpunkte des Regierungsprogramms 2020–2024 zum Ausbau der Fußverkehrsförderung und der Ziele des Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich zur Aktiven Mobilität. Der Masterplan Gehen 2030 hat das Ziel, den Stellenwert des Fußverkehrs in den Strategien, Planungen, Infrastrukturvorhaben und Richtlinien von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden wesentlich zu stärken. Durch fußverkehrsfördernde Maßnahmen soll eine Trendwende zur Erhöhung des Fußverkehrs in Österreich geschafft werden und damit wichtige Beiträge zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 geleistet werden.

Die Umsetzung bzw. das Monitoring der Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans 2030 wird auf zwei Ebenen bewertet. Die erste Ebene des Monitorings wird jährlich im Rahmen des sogenannten Now-Cast-Berichts mit einer ersten Abschätzung der Treibhausgasemissionen für das vorangegangene Jahr erfolgen. Mit dem Zusatzkapitel im Now-Cast Bericht wird diese Abschätzung nun durch den Bericht über die Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans 2030 erweitert. Hierfür werden jährlich relevante und aussagekräftige Indikatoren für den Verkehrssektor zusammengestellt und laufend erweitert. Die zweite Ebene des Monitorings betrifft die jeweiligen Fachstrategien bzw. Masterpläne. Die Umsetzung des Masterplan Gehen 2030 wird in der Bund-Länder-Gemeinden Arbeitsgruppe Gehen koordiniert und begleitet. Eine Evaluierung des Umsetzungsstandes ist für spätestens 2030 geplant.

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030</b> .....	<b>4</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>7</b>
<b>Summary</b> .....	<b>10</b>
<b>1 Status Quo Fußverkehr</b> .....	<b>13</b>
1.1 Warum Gehen?.....	13
1.2 Fußverkehr im Gesamtverkehrssystem.....	14
1.3 Entwicklungen des Fußverkehrs.....	16
1.4 Modal Split – Hauptverkehrsmittelkonzept und Etappenkonzept.....	17
<b>2 Ziele</b> .....	<b>20</b>
2.1 Steigerung des Fußverkehrs in Österreich.....	20
2.2 Beitrag zur Umsetzung umwelt-, klima- und verkehrspolitischer Ziele.....	20
2.3 Ausbau attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur.....	21
2.4 Hochwertiger und ressourcensparender Lebensraum.....	21
2.5 Hohe (Verkehrs-)Sicherheit.....	22
2.6 Hoher Klimaschutz und Umweltqualität.....	22
2.7 Gesunde Bevölkerung.....	23
2.8 Faire, soziale und barrierefreie Mobilität.....	23
2.9 Stärkung der lokalen und regionalen Wirtschaft.....	24
2.10 Integrative und partizipative Planung.....	24
<b>3 Umsetzungserfolge in Österreich</b> .....	<b>25</b>
3.1 Fußverkehrskoordination – Bundesweite Arbeitsgruppe Gehen.....	25
3.2 Fußverkehrsoffensive BMK – klimaaktiv mobil.....	26
3.3 Gesetzliche und normative Umsetzungserfolge.....	27
3.4 Planerische Umsetzungserfolge.....	30
3.5 Bauliche Umsetzungserfolge.....	34
3.6 Information und Bewusstseinsarbeit.....	40

3.7 Internationale Umsetzungserfolge.....	42
<b>4 Handlungsfelder und Maßnahmen.....</b>	<b>43</b>
I Fußverkehrscoordination Bund – Länder – Gemeinden.....	44
II Fußverkehrsoffensive – Förderungen und Investitionen.....	47
III Fußverkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit – Planung und Ausbau.....	49
IV Fußverkehrsfreundliche Raum- und Siedlungsplanung.....	54
V Mobilitätsmanagement für Fußverkehr und Multimodalität.....	58
VI Gesetzesrahmen Fußverkehr.....	62
VII Information, Digitalisierung und Bewusstseinsbildung.....	65
VIII Gesundheitsfaktor Fußverkehr.....	68
IX Wirtschaftsfaktor Fußverkehr.....	69
X Datenbasis, Statistik, Ausbildung und Forschung.....	72
<b>5 Wirkungen.....</b>	<b>76</b>
5.1 Umwelt- und Klimaschutz.....	76
5.2 Gesundheit.....	80
5.3 Wirtschaft.....	82
<b>Kontakte.....</b>	<b>83</b>
<b>Nützliche Links.....</b>	<b>84</b>
<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>85</b>



# Zusammenfassung

Das Gehen ist die natürlichste und sogleich umweltfreundlichste, ressourcensparendste und gesündeste Form der Fortbewegung. Die Forcierung des Gehens in der Alltagsmobilität stellt einen elementaren Baustein für die Energie- und Mobilitätswende sowie für die Transformation zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem in Österreich dar.

Mobilitätswende, innovative ressourcenschonende Verkehrskonzepte und eine Neuverteilung der begrenzt vorhandenen Flächen sind wichtige Herausforderungen, vor allem zur Erreichung der Klimaneutralität. Zusätzlich hat die COVID-19-Pandemie die essenzielle Bedeutung des Gehens im Sinne resilienter Städte wieder ins breite Bewusstsein gebracht. Das Regierungsprogramm der Bundesregierung setzt wichtige Schwerpunkte zur Förderung der Aktiven Mobilität, insbesondere des Fußverkehrs in Österreichs Städten und Gemeinden. Zur Umsetzung des Regierungsprogramms hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) daher eine breite Offensive zur Fußverkehrsförderung ins Leben gerufen. Neben der fußgänger:innenfreundlichen Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde vom BMK im Rahmen des klimaaktiv mobil Förderprogramms erstmals auf Bundesebene ein Förderschwerpunkt zum Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet.

Als wichtiger strategischer Rahmen zur österreichweiten Förderung des Gehens wurde der Masterplan Gehen mit dem Zeithorizont 2030 weiterentwickelt. Um das Gehen und den Stellenwert des Gehens im Gesamtverkehrssystem zu erhöhen, ist die Koordination und Bündelung der Kräfte von Bund, Ländern und Gemeinden essenziell. Der Masterplan Gehen 2030 wurde daher im Rahmen der Bund, Länder, Städte und Gemeinden umfassenden Arbeitsgruppe Gehen unter Vorsitzführung von DI Robert Thaler, Leiter der Abteilung Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement im BMK, mit Unterstützung des Umweltbundesamtes und Einbeziehung der Vertreter:innen der Bundesländer, Städte und Gemeinden, relevanter Organisationen und Expert:innen erstellt. Zusätzlich wurden im Rahmen einer Online-Konsultation der Entwurf des Masterplan Gehen 2030 einer breiten Diskussion unterzogen und entsprechend den Stellungnahmen weiterentwickelt.

Der Masterplan Gehen 2030 beschreibt die vielen Vorteile des Gehens und unterstreicht die wesentliche Bedeutung des Gehens für Klimaschutz und Gesundheitsförderung, für die Lebensqualität in Städten und Gemeinden, für die Förderung der lokalen Wirtschaft und für ein inklusives barrierefreies Mobilitätssystem für alle Menschen.

Der Masterplan Gehen 2030 definiert den Fußverkehr als gleichrangige und gleichwertige Mobilitätsform im Verkehrssystem und sieht daher die Förderung des Gehens auf allen Ebenen vor mit dem Ziel

- eines attraktiven klimafreundlichen und energieeffizienten Gesamtverkehrssystems,
- eines hochwertigen Lebensraumes insbesondere in unseren Städten und Gemeinden,
- einer hohen Umweltqualität und eines wichtigen Beitrages zum Klimaschutz,
- einer Förderung der Gesundheit der Bevölkerung und einer inklusiven Gesellschaft,
- einer Stärkung der lokalen Wirtschaft, insbesondere der Nahversorgung,
- einer erhöhten Verkehrssicherheit und einer erhöhten Sicherheit attraktiver öffentlicher Räume,
- einer integrativen und partizipativen Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung.

Der Masterplan Gehen 2030 legt erstmals Ziele für eine Trendumkehr und damit zur Steigerung des Fußverkehrsanteils im österreichischen Schnitt in Richtung 20 % der Wege fest. Insgesamt sind 50 Maßnahmenempfehlungen zur österreichweiten Förderung des Fußverkehrs bis 2030 für alle relevanten Umsetzungsakteure und Maßnahmenträger in zehn Handlungsfeldern definiert.

1. Fußverkehrskoordination Bund – Länder – Gemeinden
2. Fußverkehrsoffensive – Förderungen und Investitionen
3. Fußverkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit – Planung und Ausbau
4. Fußverkehrsfreundliche Raum- und Siedlungsplanung
5. Mobilitätsmanagement im Fußverkehr und Multimodalität
6. Gesetzesrahmen Fußverkehr
7. Information, Digitalisierung und Bewusstseinsbildung
8. Gesundheitsfaktor Fußverkehr
9. Wirtschaftsfaktor Fußverkehr
10. Datenbasis, Statistik, Ausbildung und Forschung

Der Masterplan Gehen 2030 leistet wichtige klima-, umwelt-, gesundheits- und verkehrspolitische Beiträge, insbesondere zur Umsetzung des Regierungsprogramms 2020–2024 und des Mobilitätsmasterplans 2030, zu den Zielen der Klimaneutralität, zum Nationalen Energie und Klimaplan (NEKP), zur Energie- und Klimastrategie sowie zum Nationalen Aktionsplan Bewegung. Außerdem können Inhalte des Masterplan Gehen 2030 direkt in die Erstellung der von der EU empfohlenen Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) einfließen.

Mit dem Masterplan Gehen 2030 ist Österreich auch Vorbild auf europäischer Ebene und leistet wichtige Beiträge zur Umsetzung der Beschlüsse der 5. Ministerkonferenz im Rahmen des Pan-Europäischen Programms für Verkehr, Umwelt und Gesundheit THE PEP der WHO (World Health Organization) und UNECE, insbesondere zur Wiener Ministerdeklaration „Building forward better by transforming to new, clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport“. THE PEP steht für eine Plattform zur Zusammenarbeit der Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsministerien und anderer wichtiger internationaler Organisationen auf Pan-Europäischer Ebene für klimafreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität in Europa. Insbesondere arbeitet Österreich federführend mit anderen europäischen Ländern an der Erstellung des ersten Pan-Europäischen Masterplans zur Fußverkehrsförderung im Rahmen der neuen THE PEP Partnerschaft zur Aktiven Mobilität.

Der Masterplan Gehen 2030 gibt auch einen Überblick über die zahlreichen Beispiele und Initiativen zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich auf Ebene des Bundes, der Länder, Städte und Gemeinden. Die Darstellung der erwarteten Wirkungen durch die Förderung des Gehens auf Umwelt, Gesundheit und Wirtschaft komplettiert den Masterplan Gehen 2030.

Die Gebietskörperschaften und Maßnahmenträger haben mit dem Masterplan Gehen 2030 ein umfassendes strategisches Instrument zur Umsetzung einer integrierten und koordinierten Förderung des Fußverkehrs in Österreich in der Hand. Ziel ist es den Fußverkehr österreichweit zu steigern und als gleichrangige Mobilitätsform im Verkehrssystem zu verankern. Mit dem Masterplan Gehen 2030 sollen die vielfältigen positiven Potenziale und Beiträge des Gehens zu Klima- und Umweltschutz, zur Gesundheitsförderung, zur Hebung der Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden und zur Stärkung der lokalen Wirtschaft sowie zur Förderung aktiver, klimafreundlicher und inklusiver Mobilität österreichweit wesentlich verstärkt und genutzt werden.

Abschließend sei allen mitwirkenden Expert:innen, insbesondere den Mitgliedern der Bund-Länder-Gemeinden Arbeitsgruppe Gehen für die zahlreichen Beiträge und Maßnahmvorschläge und ihre aktive Mitwirkung und Unterstützung gedankt.

# Summary

Walking is the most natural and with that the most environmentally friendly, the most resource-saving and the healthiest form of mobility. Promoting walking in everyday mobility is an elementary building block for the transition to a energy and mobility turnaround and for the transformation to a climate-friendly transportation system in Austria.

A mobility revolution, innovative resource-saving transport concepts and a reallocation of the limited space available are key challenges, especially in the pursuit of climate neutrality. In addition, the COVID-19 pandemic has brought the vital importance of walking for creating resilient cities back into the public consciousness. The Federal Government's program sets important priorities for the promotion of Active Mobility, especially pedestrian mobility in Austrian cities and municipalities. To implement the government program the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (BMK) has therefore launched a broad offensive to promote walking. Besides the pedestrian-friendly amendment of the Austrian Road Traffic Code (Straßenverkehrsordnung, StVO), the BMK has established in the frame of the klimaaktiv mobil funding programme a special funding focus on the upgrade of infrastructure for walking for the first time ever at federal level.

As an important strategic framework for for an austriawide promotion of walking, the Master Plan Walking has been further developed with a time horizon of 2030. To boost walking and to elevate the status of walking within the overall transport system, it is essential to coordinate and pool resources of federal, provincial and municipal governments. The Master Plan Walking 2030 has therefore been drawn up within the framework of the federal, provincial and municipal government working group on walking chaired by Robert Thaler, Head of the Active Mobility and Mobility Management Department at the BMK, with support from the Environment Agency Austria and with the involvement of representatives of the provinces, cities and municipalities, relevant organisations and experts. The draft Master Plan Walking 2030 has also been discussed widely within an online consultation and refined in line with the opinions expressed.

The Master Plan Walking 2030 describes the many benefits of walking and underlines the substantial relevance of pedestrian mobility for climate action and health promotion, for the quality of live in cities and municipalities, for the support of the local economy and for an inclusive barrier-free mobility system for everyone.

The Master Plan Walking 2030 defines pedestrian mobility as an equal and equivalent form of mobility within the transport system and therefore provides for the promotion of walking at all levels with the following goals:

- an attractive climate-friendly and energy-efficient overall transport system,
- a high-quality living space, particularly in our cities and municipalities,
- a high level of environmental quality and an important contribution to climate action,
- promotion of public health and of an inclusive society,
- a boost to the local economy, especially local amenities,
- increased road safety and increased security of attractive public spaces,
- integrative and collaborative spatial, settlement and transport planning.

The Masterplan Walking 2030 sets targets for the first time for a trend reversal and thus for an increase in the share of pedestrian mobility towards 20% of routes in Austria as a national average. A total of 50 recommended actions to promote pedestrian mobility nationwide by 2030 have been defined for all relevant service providers and stakeholders in the following 10 action areas:

1. Coordination of pedestrian mobility on federal, provincial and municipal governments
2. Pedestrian mobility offensive – funding and investment
3. Pedestrian infrastructure and road safety – planning and upgrade
4. Pedestrian-friendly spatial and settlement planning
5. Mobility management in pedestrian traffic and multimodality
6. Legal framework for pedestrian mobility
7. Information, digitisation and awareness-raising
8. Impact of pedestrian mobility on health
9. Impact of pedestrian mobility on the economy
10. Database, statistics, education and research

The Master Plan Walking 2030 makes a key contribution to policy on climate, the environment, health and transport, especially to the implementation of the Austrian Government Programme 2020–2024 and the 2030 Mobility Master Plan, to the goals of climate neutrality, to the National Energy and Climate Plan (NECP), to the energy and climate strategy, and to the National Action Plan for Physical Activity. In addition, the content of the Master Plan Walking 2030 can be used directly in the preparation of the Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) recommended by the EU.

With the Master Plan Walking 2030, Austria is also a role model at European level and is making a major contribution to the implementation of the resolutions of the 5th High-Level Ministerial Meeting of the Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP), jointly serviced by the World Health Organization

(WHO) and UNECE, especially to the Vienna Ministerial Declaration: “Building forward better by transforming to new, clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport”. THE PEP is a platform for cooperation between the transport, environment and health ministries as well as other important international organisations at a Pan-European level for the promotion of climate-friendly and health-enhancing mobility in Europe. In particular, Austria is leading the way with other European countries on the preparation of the first Pan-European master plan for the promotion of pedestrian mobility within the framework of the new THE PEP Partnership on Active Mobility.

The Master Plan Walking 2030 also provides an overview of the numerous examples and initiatives for the promotion of pedestrian mobility in Austria at federal, provincial, city and municipal level. A presentation of the expected impact that promoting walking will have on the environment, health and economy rounds off the Master Plan Walking 2030.

The Master Plan Walking 2030 offers local and regional authorities and stakeholders a comprehensive strategic instrument for the implementation of an integrated and coordinated promotion of walking in Austria. The aim is to increase pedestrian mobility nationwide and to embed it within the transport system on an equal footing. The intention is that the Master Plan Walking 2030 will lead to a significant enhancement and utilisation of the varied positive potential of walking and of the contribution that walking can make to protecting the climate and environment, to improving health, to raising the quality of life in our cities and municipalities, and to strengthening the local economy as well as to promoting active, climate-friendly and inclusive mobility throughout Austria.

Finally, we would like to thank all the experts who have worked with us on this, most notably the members of the federal, provincial and municipal government working group on walking, for their numerous contributions and suggested actions and for their active participation and support.

# 1 Status Quo Fußverkehr

## 1.1 Warum Gehen?

Mobilität stellt ein menschliches Grundbedürfnis dar. Gehen bzw. der Fußverkehr ist dabei die natürlichste Form der Fortbewegung und zentrales Element der Alltagsmobilität. So wird ein Teil der Wege fast immer zu Fuß zurückgelegt, auch wenn nur die nächste Haltestelle, der Fahrrad-Abstellplatz oder der Parkplatz aufgesucht wird. Dabei kann Gehen ein gesunder Teil des Schul- oder Arbeitsweges sein und ist gerade bei einer sitzenden Tätigkeit eine sinnvolle Bewegungsalternative. Gehen kann aber auch in der Freizeit mit Spaziergängen und Wanderungen stattfinden. Flanieren ist der Inbegriff des wahrnehmenden, gemütlichen Gehens und Genießens der Umgebung, die im Schritttempo am besten wahrgenommen werden kann. Regelmäßiges Gehen bringt viele Vorteile (siehe Abbildung 1).

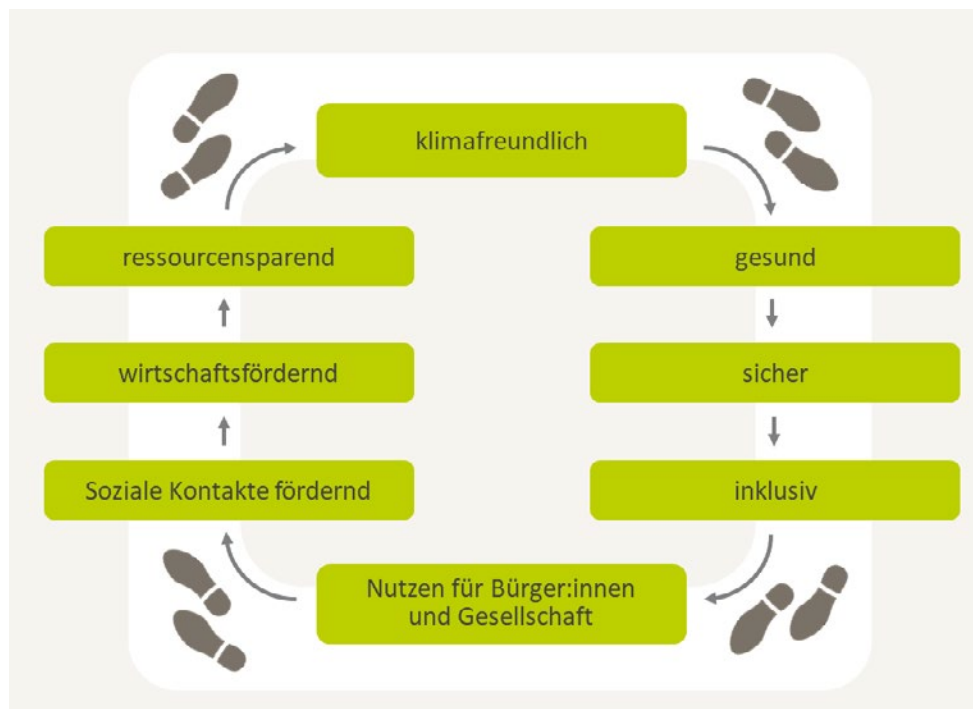


Abbildung 1:  
Vorteile des Gehens.

Gehen stärkt die Muskulatur und das Immunsystem, baut Stress ab, hilft bei Angst und Depressionen, senkt den Bluthochdruck und verbessert die Herzgesundheit. Gehen ist auch eine sehr klimafreundliche, da emissionsfreie und ressourcensparende Fortbewegungsform mit der besten Flächeneffizienz. Zudem ist Gehen eine sichere und inklusive Form der Mobilität, wenn die Umweltfaktoren passen. Gehen fördert die sozialen Kontakte und stärkt die Chancen der lokalen Wirtschaft.

## 1.2 Fußverkehr im Gesamtverkehrssystem

Ein integriertes Verkehrssystem beinhaltet das Gehen bzw. den Fußverkehr als einen gleichberechtigten Verkehrsmodus im Zusammenspiel mit Radverkehr, Öffentlichem Verkehr (ÖV), Kraftfahrzeug (Kfz)-Verkehr und alternativen Mobilitätsformen. Daher gilt es das Gehen und die Bedürfnisse der Fußgänger:innen bei Planungen und Neu- bzw. Umgestaltungen von Siedlungsstrukturen und Mobilitätsangeboten von Anfang an mitzudenken und als gleichwertige Verkehrsart anzuerkennen und zu berücksichtigen.

Fußverkehrsfreundliche Siedlungsstrukturen, direkte Verbindungen von Quell- und Zielpunkten und ein engmaschiges Wegenetz sind ebenso essenziell wie eine Neustrukturierung der räumlich-funktionalen Beziehungen von Arbeit, Wohnen, Freizeit und Versorgungseinrichtungen, eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr sowie vor allem die barrierefreie und umwegfreie Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltestellen. Angenehmes Gehen braucht Platz, attraktive Ziele und Aufenthaltsorte. Das Schaffen von belebten Zentren und Freiräumen für das Gehen, die Verringerung des Kfz-Verkehrs und die Reduktion von Stellplätzen für motorisierte Fahrzeuge sind wichtige Hebel, um das Gehen zu fördern.

Auf baulicher Ebene gibt es viele Möglichkeiten, um den öffentlichen Raum fußverkehrsfreundlich und barrierefrei zu gestalten, beispielsweise machen ausreichend breite Gehwege, eine direkte und barrierefreie Wegführung sowie Sitzgelegenheiten den Fußverkehr attraktiver. Die Möglichkeit, den öffentlichen Raum zum Aufenthalt und zur Bewegung konsumfrei nutzen zu können, ist wichtig für lebendige Gemeinden. Grünanlagen, ausreichender Baumbestand und schattige Aufenthaltsmöglichkeiten können vor allem in dicht besiedelten Gebieten den Hitzeinseln entgegenwirken.

Ein passendes, gutes Angebot an Infrastruktur für das Gehen regt zum Gehen an und trägt zur Steigerung des Fußverkehrsanteils bei. Wo viel gegangen wird, wird noch mehr gegangen. Dort, wo viele Menschen gehen, ist das subjektive Sicherheitsgefühl höher, ist die Umgebung meist spannender. Die Umsetzung baulicher, struktureller, kultureller oder wirtschaftlicher Maßnahmen beeinflussen das Gehen oft direkt und indirekt.

Die gut dotierte und nachhaltig verfolgte Umsetzung raumordnungspolitischer, städte- und verkehrsplanerischer wie auch infrastruktureller Maßnahmen sowie konkrete Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten in Gebietskörperschaften, z. B. Fußverkehrsbeauftragte mit entsprechenden Kompetenzen und Ressourcen, stärken das Gehen. Potenzielle Verhaltensänderungen von Verkehrsteilnehmer:innen setzen Attraktivität und gefühlten persönlichen Gewinn voraus.

Bewusstseinsbildung für das Gehen sowie das klare Aufzeigen der gesundheitsfördernden Aspekte können zudem eine Verhaltensänderung bewirken. Um den Stellenwert des Gehens zu erhöhen sind auch authentische Vorbilder (z. B. Bürger:innen, Wirtschaftstreibende, Politiker:innen, Künstler:innen, Sportler:innen, Influencer:innen) wichtig. Diese Vorbildwirkung kann eine Verhaltensänderung in der Bevölkerung anstoßen und das Gehen als gesunde, umweltschonende, attraktive Mobilitätsform im Bewusstsein der Personen und Verkehrsteilnehmer:innen etablieren.



Besonders erfolgskritisch für das Gehen ist hingegen die aktuell fortschreitende Zersiedelung bzw. Auto-zentrierte Entwicklung der suburbanen und ländlichen Räume. Die auf das Auto ausgerichteten Verkehrs- und Raumplanungen bedingen für den Fußverkehr oft beispielsweise unattraktive und lange Gehstrecken, Umwege und Barrieren, zu schmale Gehwege mit fehlenden Querungsmöglichkeiten. Durch die Zersiedelung bedingte lange Wege und fehlende bzw. unattraktive Fußverkehrsinfrastruktur machen das Gehen zusätzlich unattraktiver und verstärken den Trend des „Verschwindens des Fußverkehrs“.

Dieser Trend des „Verschwindens des Fußverkehrs“ ist eine Folge der am Auto orientierten Änderung der Raum- und Siedlungsstrukturen. Dieser Trend kann wieder umgekehrt werden, wenn die zukünftige Gestaltung der Lebens- und Siedlungsräume auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs abgestimmt wird. Es besteht ein enormer Aufholbedarf zum Ausbau der Infrastruktur für das Gehen in Österreichs Städten und Gemeinden. Das Gehen ist derzeit nicht mit anderen Verkehrsmitteln „gleichgesetzt“ und in der Statistik aufgrund des Designs der Mobilitätserhebungen stark untererfasst, wodurch seine Wichtigkeit für verkehrs- und städtebauliche Entscheidungen nicht entsprechend dargestellt ist. Dies erschwert die Planung von Fußverkehrsinfrastruktur und Siedlungsgebieten.

Daher hat die Bundesregierung im Regierungsprogramm 2020–2024 einen eigenen Schwerpunkt auf die aktive Mobilität gesetzt und dabei insbesondere der Förderung des Fußverkehrs einen hohen Stellenwert eingeräumt. Zur Umsetzung des Regierungsprogramms hat das BMK eine Förderoffensive zum Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur im Rahmen des klimaaktiv mobil Programms initiiert, fußverkehrsfreundliche Änderungen in der StVO-Novelle beschlossen, die Weiterentwicklung des Masterplan Gehen vorangetrieben und Änderungen bei künftigen Mobilitätserhebungen zur gerechteren und besseren Berücksichtigung des Fußverkehrs geplant. Von entscheidender Bedeutung ist, dass auch auf Ebene der Länder, Städte und Gemeinden eine Offensive für den Fußverkehr in die Wege geleitet wird.



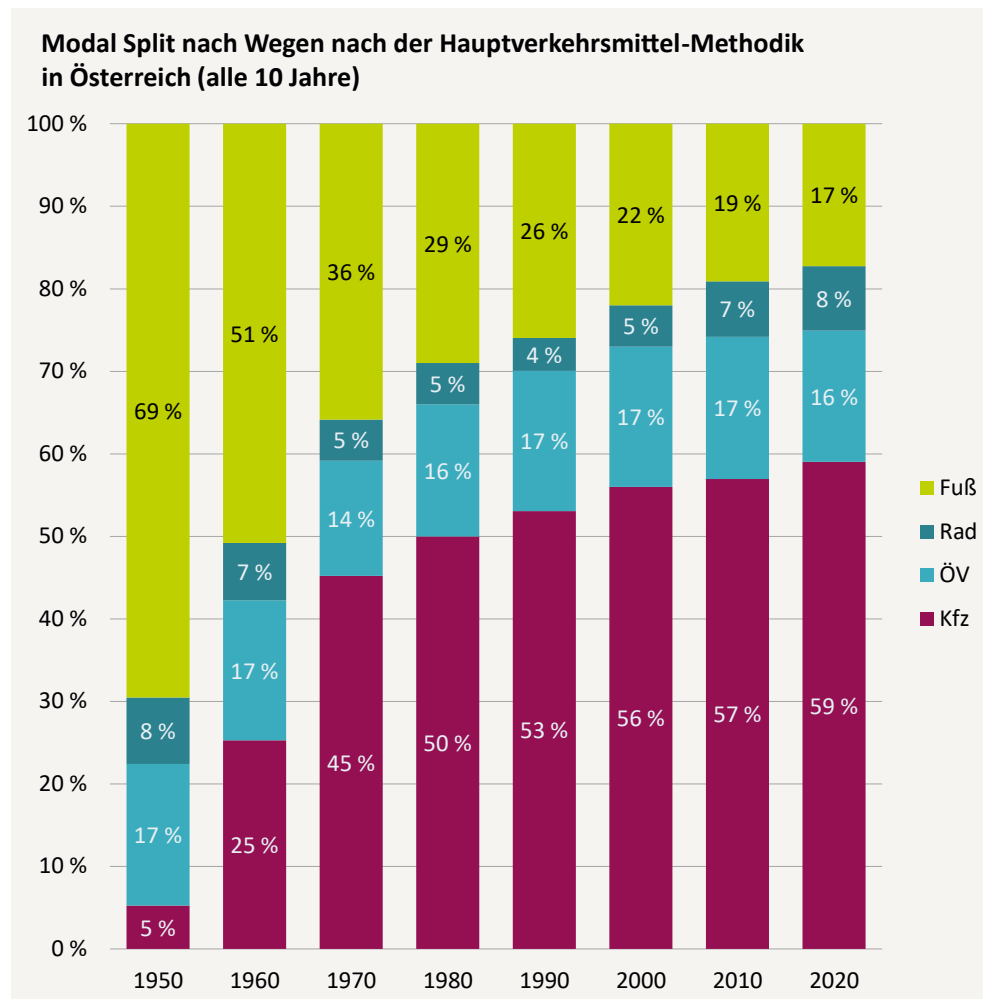
Bild:  
Umweltbundesamt/B. Gröger

### 1.3 Entwicklungen des Fußverkehrs

Von 1950 bis 2020 (siehe Abbildung 2) sank der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege, erhoben nach dem Hauptverkehrsmittelkonzept, von 67 % auf 17 %. Parallel dazu nahm der Kfz-Verkehr massiv zu. Diese Entwicklung ist der steigenden Verfügbarkeit des Pkw (Personenkraftwagen), der fortschreitenden Zersiedelung und immer größer werdenden Wegelängen sowie der fortschreitenden Massenmotorisierung und Suburbanisierung und der sich ändernden, räumlich-funktionalen Entflechtung von Arbeit, Wohnen, Konsum und Freizeit zuzuschreiben.

Die Daten beruhen auf der Mobilitätsenerhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ (BMVIT, 2016) in Kombination mit der Österreichischen Luftschadstoffinventur 1990–2021 (Umweltbundesamt, 2022a) und sind nach dem Hauptverkehrsmittelkonzept aufbereitet (siehe nähere Erläuterungen Kapitel 1.4).

Abbildung 2:  
Modal Split 1950 bis 2020  
nach Wegen nach dem  
Hauptverkehrsmittelkonzept,  
Quelle: BMVIT 2016,  
Umweltbundesamt 2022a  
(Hintergrunddaten), eigene  
Darstellung.



Die Länge der zurückgelegten reinen Fußwege ist unterschiedlich: 41 % der gegangenen Wege erstrecken sich auf maximal 500 m, 25 % liegen zwischen 0,5 und 1 km, 20 % zwischen 1 und 2,5 km und bei ca. 10 % der Fußwege liegt die durchschnittliche Länge zwischen 2,5 und 5 km. Allerdings sind viele alltägliche Gehwege Zugangswege, wie beispielsweise der Fußweg zum Bahnhof bzw. zur Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs, gefolgt von Einkaufstätigkeiten und Wegen zur Arbeit. Die folgende Abbildung zeigt auf Grundlage der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ (BMVIT, 2016) die Gegenüberstellung des Anteils der Pkw-Fahrten und Fußwege nach Weglängen.

Für die Organisation der Energie- und Mobilitätswende stellt der Fußverkehr einen unverzichtbaren Bestandteil dar, insbesondere aufgrund der hohen Anteile kurzer Kfz-Fahrten. Insbesondere bei kurzen Wegen ergibt sich ein Verlagerungspotenzial von Pkw-Fahrten auf Fußwege in Städten und Gemeinden (siehe Abbildung 3).

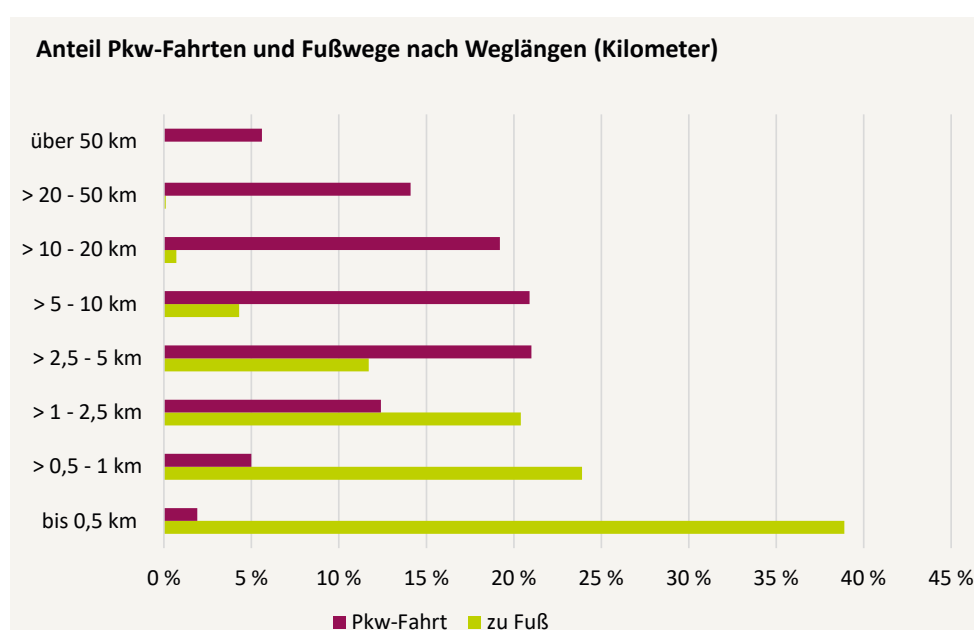


Abbildung 3: Anteil Pkw-Fahrten und Fußwege nach Weglängen, Quelle: BMVIT 2016, eigene Darstellung Umweltbundesamt.

## 1.4 Modal Split – Hauptverkehrsmittelkonzept und Etappenkonzept

Im Rahmen der derzeit angewendeten Erhebungsmethode nach dem Hauptverkehrsmittel im KONTIV-Design (kontinuierliche Erhebung zum Mobilitätsverhalten) wird jeder zurückgelegte Weg je einem Hauptverkehrsmittel zugeordnet. Da in den meisten Fällen ein Teil des Weges (=Wegeetappe) zu Fuß zurücklegt (z. B. der Weg zu/von einer Haltestelle), jedoch als solcher nicht in der Auswertung ausgewiesen wird, wird das Gehen systematisch untererfasst. Dadurch ist der Fußverkehrsanteil in der verkehrspolitischen Entscheidungsfindung seit Jahrzehnten deutlich unterrepräsentiert.

Mobilitätserhebungen müssen die reale Bedeutung des Fußverkehrs richtig wiedergeben und daher ist bei Mobilitätserhebungen das Etappenkonzept zu verwenden. Das bedeutet, dass innerhalb eines Weges jeder verwendete Verkehrsmodus abgebildet

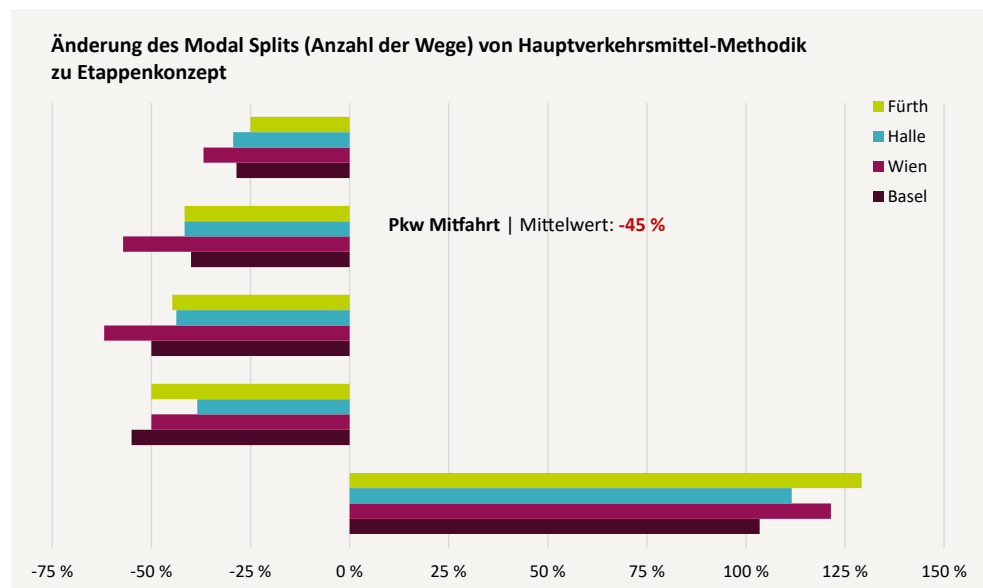
wird. Das Gehen bildet die Basis jeder physischen Mobilität, und zwar nicht nur, wenn der gesamte Weg zu Fuß gegangen wird. Ob die nächste Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs oder der Abstellplatz zum Fahrzeug (Fahrrad, Pkw) aufgesucht wird – ein Teil des Weges wird zu Fuß zurückgelegt. Zur korrekten Darstellung des Fußverkehrsanteils an allen Wegen müssen Zugangs- und Abgangswege sowie Umstiegs- bzw. Zwischenwege, die beim Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln bei multimodalen Wegeketten entstehen, berücksichtigt werden.

Als Beispiel kann folgender Arbeitsweg genannt werden: Eine Person geht zehn Minuten zu ihrem geparkten Auto, fährt dann damit in eine Tiefgarage und geht anschließend noch fünf Minuten bis zum Ziel. Während bei dem derzeitigen Hauptverkehrsmittelkonzept dieser Arbeitsweg nur dem Hauptverkehrsträger Pkw zugeordnet wird, werden beim Etappenkonzept zwei Gehwege sowie ein Pkw-Weg ausgewiesen.

In der Schweiz wird das Etappenkonzept mit einer Mindestlänge der Wegeetappe von 25 Meter bereits angewendet. Diese Methode trägt zur Behebung der Verzerrung der statistischen Grundlage durch die große Untererfassung der kurzen Wege bei.

Das Umweltbundesamt Deutschland hat in einer Studie (Bauer et. al, 2018) eine Methode entwickelt, bei der bereits vorliegende Mobilitätsenerhebungen, welche nach dem Hauptverkehrsmittelkonzept durchgeführt wurden, auf das Etappenkonzept umgerechnet werden. Innerhalb dieses Projektes wurden vier Fallstudien durchgeführt, in denen das Etappenkonzept verwendet wurde, anschließend wurden die Ergebnisse mit dem Hauptverkehrsmittelkonzept verglichen. Durch den Vergleich beider Ergebnisse wurde ein Schlüssel entwickelt, mit dem Ergebnisse von dem Hauptverkehrsmittelkonzept auf das Etappenkonzept umgerechnet werden können. Abbildung 4 veranschaulicht die geänderten Wegeanteile (die Werte sind ein Mittelwert aus den vier Fallstudien Fürth, Halle, Wien und Basel).

Abbildung 4:  
Änderung der Wegeanteile bei Umrechnung der Wege in Etappen, Quelle: eigene Darstellung Umweltbundesamt nach Bauer et. al (2018), wiederum nach Brög (2017).



Der Modal Split des Hauptverkehrsmittelkonzeptes wird mit Hilfe der mittleren Tageswegelänge auf die Verkehrsträger aufgeteilt, diese werden anschließend mit den in Abbildung 4 enthaltenen Faktoren multipliziert und wieder in relative Werte rückgerechnet.

Abbildung 5 veranschaulicht die Gegenüberstellung des Modal Splits (Anzahl der Wege) nach dem Hauptverkehrsmittelkonzept sowie dem Etappenkonzept für das Jahr 2020. Es ist ersichtlich, dass der Anteil des Gehens am Gesamtverkehr stark von der angewendeten Berechnungsmethode abhängig ist; durch die Anwendung des Etappenkonzeptes steigt der Anteil des Fußverkehrs auf fast das Dreifache.

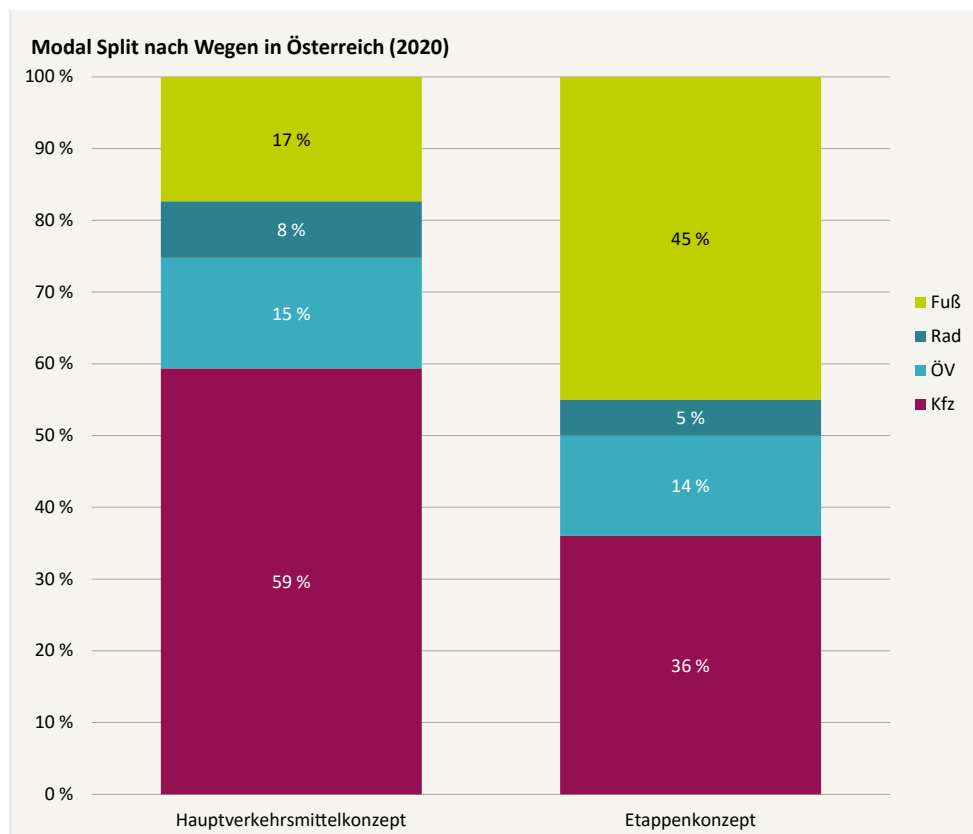


Abbildung 5: Modal Split 2020 - Hauptverkehrsmittelkonzept und Etappenkonzept, Quelle: BMVIT 2016, eigene Darstellung Umweltbundesamt.

Nimmt man beispielsweise die Mobilitätsdaten für Wien aus „Österreich unterwegs 2013/2014“ (BMVIT, 2016) und rechnet für jeden Weg, der laut Hauptverkehrsmittelkonzept kein Fußweg ist, zwei zusätzliche Fußwege hinzu, dann ergibt sich ein Fußverkehrs-Modal Split von 70 % (im Vergleich zu 25 % nach dem Hauptverkehrsmittelkonzept). Dieser Wert deckt sich mit den Erkenntnissen der Publikation „Wissenschaft & Verkehr – Vorrang für Fußgänger“ des VCÖ (Thaler et al., 1993) aus dem Jahr 1993, welcher bereits damals auf die unterrepräsentierten Fußwege in der Verkehrszählung hinwies.

# 2 Ziele

## 2.1 Steigerung des Fußverkehrs in Österreich

Durch fußverkehrsfördernde Maßnahmen auf Bundes-, Landes-, Städte- und Gemeindeebene soll eine fußverkehrsfreundliche Trendwende zur Steigerung des Fußverkehrs in Österreich geschafft werden: Der Anteil des Fußverkehrs am österreichweiten Modal Split soll daher von derzeit 17 % in Richtung 20 % im Jahr 2030 (gemessen nach dem derzeitigen Hauptverkehrsmittelkonzept) gesteigert werden. Ziel des Masterplans Gehen ist es im Betrachtungshorizont 2030 den Stellenwert des Gehens im Gesamtverkehrssystem zu erhöhen. Bis 2040 soll in Österreich außerdem das Ziel der Klimaneutralität erreicht sein.

## 2.2 Beitrag zur Umsetzung umwelt-, klima- und verkehrspolitischer Ziele

Der Masterplan Gehen 2030 leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung und Erreichung umwelt-, klima- und verkehrspolitischer Ziele:

- Es erfolgt die Umsetzung des Schwerpunktes „Radpaket und Zufußgehen – Offensive für aktive, sanfte Mobilität“ des Regierungsprogrammes 2020–2024.
- Im Sinne der Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 wurde der Masterplan Gehen mit dem Zeithorizont 2030 weiterentwickelt.
- Der Masterplan Gehen 2030 spielt eine wichtige Rolle zur Gestaltung des zukünftigen Nationalen Energie- und Klimaplanes (NEKP).
- Es wird ein Beitrag zur Umsetzung umwelt- und verkehrspolitischer Ziele auf Landes- und Gemeindeebene (z. B. durch lokale Masterpläne Gehen) geleistet.
- Es erfolgt die Umsetzung klima- und energiepolitischen Zielsetzungen der EU, insbesondere der EU-Strategie Smart Sustainable Mobility und Sustainable Urban Mobility Framework (z. B. SUMPS).
- Es erfolgt die Umsetzung der bei der Wiener Ministerkonferenz 2021 beschlossenen Wiener Deklaration „Building forward better by transforming to new, clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport“ und der darin enthaltenen Zielsetzungen für das Gehen.
- Mit dem Masterplan Gehen 2030 soll ein wichtiger Beitrag zum Pan-Europäischen Masterplan im Rahmen des THE PEP Partnerships Active Mobility geleistet werden.

## 2.3 Ausbau attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur

Das Gehen muss in politische Entscheidungsfindungen sowie in den Strategien, Plänen und Infrastrukturvorhaben der Gebietskörperschaften wesentlich stärker berücksichtigt werden. Im Hinblick auf die Förderung der Aktiven Mobilität müssen sich Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens und des Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs sowie des Gehens in ihren Wirkungen verstärken. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu Lasten der Fußgänger:innen (z. B. Abmarkierung von Radstreifen auf Gehwegen) sind zu vermeiden. Baumaßnahmen im Straßenbau und im Öffentlichen Verkehr dürfen keine Barrierewirkungen verursachen, sondern müssen diese reduzieren.

Bis 2030 soll auf umwelt- und klimapolitischer sowie raum- und verkehrsplanerischer Ebene ein attraktives und nachhaltiges Mobilitätssystem für eine hohe Lebensqualität für Österreichs Städte und Gemeinden umgesetzt werden – der Ausbau einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur in Österreichs Städten und Gemeinden ist dafür ein zentraler Baustein (siehe Abbildung 6).



Abbildung 6:  
Ziele des Masterplan Gehen.

## 2.4 Hochwertiger und ressourcensparender Lebensraum

Platz in bestehenden Siedlungen ist knapp und verschiedene Nutzungen stehen untereinander in Konkurrenz. Gehen ist flächeneffizient und raumsparend. Sichere, angenehme Gehwege mit ausreichend breiten, barrierefreien Fußverkehrsflächen und erhöhter fußläufiger Erreichbarkeit in einem abgestimmten Gesamtsystem sind Merkmal einer fußverkehrsfreundlichen Ausrichtung der Verkehrspolitik und -planung.

Es besteht eine enge Wechselwirkung zwischen der Erreichbarkeit von Verkehrszielen, den Siedlungsstrukturen und dem Modal Split. Empirische Studien (Bösch, 1992, Bonanomi, 2000) zeigen, dass bei hoher Siedlungsdichte wesentlich mehr zu Fuß gegangen wird als bei geringer Dichte, teilweise sogar unabhängig von der Qualität der

Gehwege. Die durch die Sub-Urbanisierung bzw. Ausweitung des Siedlungsgebietes zunehmend größeren Wegdistanzen gehören somit zu den größten Bedrohungen des Fußverkehrs.

Für das Gehen sind Ortsstrukturen mit Radien von etwa einem Kilometer optimal, in welchen die täglichen Versorgungs- und Kommunikationsbedürfnisse zu Fuß erledigt werden können. Um langfristig die fußläufige Erreichbarkeit gewährleisten zu können, müssen raumplanerische, verkehrspolitische, gesetzliche sowie fiskalische Vorkehrungen getroffen werden. Dies sollte in Kombination mit einem leistungsfähigen und attraktiven ÖV-System einhergehen. Das Konzept der „15-Minuten-Stadt“, wo alle Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerhalb von 15 Minuten zurückgelegt werden können, soll künftig als Leitprinzip für Raum- und Verkehrsplanung angewendet werden.

## 2.5 Hohe (Verkehrs-)Sicherheit

Es gilt die objektive und subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum für das Gehen zu erhöhen. Verkehrssicherheitsmaßnahmen umfassen einen Mix an gesetzlichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen und haben zum Ziel Verkehrsunfälle zu vermeiden und deren Folgen zu mindern. Insbesondere gut gestaltete Infrastrukturen, wie ausreichend breite Wege mit ausreichend Licht, tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit fürs Gehen zu erhöhen.

Aber auch subjektiv empfundene Angst vor Übergriffen stellt einen Hinderungsgrund für das Gehen dar. Einsame oder dunkle Strecken(teile) werden gemieden oder das Gehen auf diesen Wegen wird ganz unterlassen. Eine Verbesserung ist durch Optimierung des Gehwegenetzes und eine sorgfältige(re) Planung und ganzheitliche Betrachtung von architektonischen Elementen inklusive Bepflanzung (Einsehbarkeit, Beleuchtung, Breite und Dichte von Säulen, Höhe und Dichte von Bepflanzung etc.) erreichbar. Unangenehme Unterführungen können beispielsweise mit Licht und Kunstinstallationen angenehmer gestaltet werden. Derartige Probleme sollten bereits bei der Planung und dem Bau von Infrastrukturen mitbedacht werden. Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit erhöht auch die Anzahl an Fußgänger:innen. Dies wiederum beeinflusst die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit positiv.

## 2.6 Hoher Klimaschutz und Umweltqualität

Beim Gehen wird zur Fortbewegung nur die eigene Körperenergie benötigt und so im Vergleich zu motorisierten Verkehrsmitteln fossile externe Energie gespart. Weiters werden keine Schadstoffemissionen produziert.

Ziel von Politik und Planung sollte es daher sein, den Lebens- bzw. Siedlungsraum strukturell so zu gestalten, dass Quell-Zielbeziehungen mit Aktiver Mobilität alleine oder in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr erreicht werden können. Dazu gehören



insbesondere im Sinne der Klimawandelanpassung begrünte, beschattete, umwegfreie und attraktiv gestaltete Gehwege, die zudem deutlich kürzer wahrgenommen werden als gleichlange unattraktive Gehwege. Viele der kurzen Pkw-Fahrten können vermieden werden und so die Emissionen von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm reduziert werden.

## 2.7 Gesunde Bevölkerung

Gehen bringt viele gesundheitliche Vorteile: Es stärkt die Muskulatur, das Atemvolumen und das Immunsystem, senkt den Bluthochdruck, verbessert die Herzgesundheit, vermeidet Übergewicht und hat weitere positive Auswirkungen auf die Gesundheit, wie beispielsweise Verringerung von Krebs oder Diabetes Typ II. Zudem baut Gehen Stress ab und hilft gegen Angst und Depressionen. Statistisch gesehen erhöht es die Lebenserwartung und die Lebensqualität und -dauer. Eine Studie aus den USA kam zu dem Ergebnis, dass Menschen zwischen 61 und 81 Jahren, die täglich nur 1,6 Kilometer gehen eine doppelt so hohe Sterbewahrscheinlichkeit haben als jene, die täglich 3,2 Kilometer gehen (Richter, 2013).

Alltagsbewegung wie Gehen hat den Vorteil, dass Bewegung mit geringem Aufwand in das tägliche Leben und damit in das tägliche Mobilitätszeitbudget (rund 80 Minuten, dies ist seit Jahrzehnten in etwa gleichgeblieben – sichtbar z.B. in der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“) integrierbar ist (BMVIT, 2016). Die WHO empfiehlt für Erwachsene ein Mindestmaß von 30 (bei Kindern 60) Minuten Bewegung täglich, das durch Alltagsbewegung wie Gehen oder Radfahren bewältigt werden kann.

## 2.8 Faire, soziale und barrierefreie Mobilität

Die Förderung des Gehens ermöglicht in einer alternden Gesellschaft (Silver Society) eine barrierefreie, selbstbestimmte, eigenständige und inklusive Mobilität. Fußverkehrsfreundliche Städte und Siedlungsstrukturen mit funktionierender Nahversorgung leisten einen wichtigen Beitrag für eine faire und gleichberechtigte Mobilität, die wiederum zu einer faireren und sozialeren Gesellschaft beiträgt. Aber auch und gerade für junge Menschen ist eine selbstbestimmte Mobilität ohne Einschränkung von Alter und verfügbarem Einkommen wichtig.

## 2.9 Stärkung der lokalen und regionalen Wirtschaft

Die wirtschaftlichen Interessen der Gemeinden beziehen sich vor allem auf die Bereitstellung und Erhaltung von Infrastruktur, wobei diese für das Gehen kostengünstiger ist als für andere Verkehrsträger. Aus dem Gehen entstehen keine volkswirtschaftlichen Ausgaben wie Umweltkosten, Staukosten bzw. andere externe Kosten. Demgegenüber ergeben sich große volkswirtschaftliche Vorteile, wie Gesundheitsförderung, Zeitgewinne, Komfortgewinne und Einsparungen bei Infrastrukturkosten.

Gehen hat zudem das Potenzial Stadt- und Ortskerne (wirtschaftlich) zu beleben, durch eine funktionierende Nahversorgung Einkaufsstraßen zu fördern und durch die höhere Frequenz zu einer besseren Lebensqualität beizutragen. Die Auto-orientierte Raumentwicklung, insbesondere Einkaufszentren auf der grünen Wiese, führen zu gravierenden negativen wirtschaftlichen Folgen für die Ortskerne und Stadtzentren. Die Förderung des Gehens hingegen führt dazu, dass Bewohner:innen und Gäste mehr Zeit in den Stadtvierteln und Ortskernen verbringen und damit auch die Kaufkraft in den Ortszentren und in der Stadt verbleibt. Dies stärkt die lokale Wirtschaft, vor allem den Einzelhandel, aber auch die Gastronomie.

## 2.10 Integrative und partizipative Planung

Eine integrative und partizipative Planung unter Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung und von Expert:innen soll dafür sorgen, dass in der Planung auf die Bedürfnisse aller Gesellschaftsgruppen eingegangen wird und so die optimalen Dorf- und Stadtstrukturen wieder „wachsen“ können.

# 3 Umsetzungserfolge in Österreich

Österreich war eines der ersten europäischen Länder, das im Jahr 2015 auf nationaler Ebene einen Masterplan Gehen erarbeitet hat. Dieser wurde bei der globalen Fußverkehrskonferenz Walk21 im Jahr 2015 präsentiert. Auf Basis dieses Masterplanes wurden zahlreiche Maßnahmen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene gestartet. Insbesondere wurde eine Koordinationsgruppe „Gehen“ ins Leben gerufen, an der Vertreter:innen von Bund, Bundesländern, Städten und Gemeinden sowie anderer wichtiger Organisationen beteiligt sind. Im neuen Regierungsprogramm der Bundesregierung ist die Förderung des Fußverkehrs ein wichtiger Schwerpunkt. Zur Umsetzung hat das BMK im Rahmen von klimaaktiv mobil eine Förderungsoffensive für den Ausbau hochqualitativer Infrastruktur für den Fußverkehr geschaffen, die StVO fußverkehrsfreundlich novelliert, eine ausgewählte Sammlung an RVS-Merkblättern für die Aktive Mobilität angekauft und kostenfrei zur Verfügung gestellt sowie das strategische Dokument Masterplan Gehen für den Betrachtungshorizont 2030 weiterentwickelt und umgesetzt.

Mit dem neuen Masterplan Gehen 2030 und dem neuen klimaaktiv mobil Förderschwerpunkt für Fußverkehrsinfrastruktur setzen wir das Regierungsprogramm zur Forcierung der Aktiven Mobilität und den Mobilitätsmasterplan konsequent um und leisten einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende. – Generalsekretär DI Herbert Kasser, BMK

## 3.1 Fußverkehrskoordination – Bundesweite Arbeitsgruppe Gehen

Die bundesweite Arbeitsgruppe Gehen, geleitet vom BMK, koordiniert die Interessen der Fußgänger:innen gegenüber unterschiedlichen Stakeholdern. Ihre Mitglieder setzen sich aus Vertreter:innen des Bundes, der Bundesländer, von Städten und Gemeinden sowie von Fachorganisationen und Interessenvertretungen zusammen. Konkrete Fragestellungen zur Förderung des Gehens werden behandelt und Empfehlungen und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. In der Arbeitsgruppe Gehen sind auch Fußverkehrsbeauftragte der Länder oder Städte, wie z. B. Wien und Graz, vertreten. Die Erarbeitung des vorliegenden Masterplans Gehen 2030 erfolgte unter enger Einbindung der Arbeitsgruppe Gehen.



Herbert Kasser  
(Bild: BMK/Johannes Zinner)



Judith Schwentner  
(Bild: Philipp Podesser)

Das Zufußgehen ist die umweltfreundlichste und gesündeste Mobilitätsform, mit der wir einen Großteil unserer täglichen Wege zurücklegen können. Als Verkehrsstadträtin ist es mir besonders wichtig, mehr Platz für Fußgänger:innen zu schaffen und so die Aktive Mobilität zu fördern. In Graz ist seit Mai 2022 eine Fußgänger:innenbeauftragte als wichtige Ansprechpartnerin im Einsatz. Diese erarbeitet die Basis für ein durchgängiges, barrierefreies Fußwegenetz, für sichere Schulwege und für den Vorrang für Fußgänger:innen. – Vize-Bgm. Mag. Judith Schwentner, Graz

## 3.2 Fußverkehrsoffensive BMK – klimaaktiv mobil

### Aktionsprogramm klimaaktiv mobil Förderschwerpunkt Fußverkehr

Zur Umsetzung des Regierungsprogrammes wurde in der Novellierung der Förderungsrichtlinie klimaaktiv mobil im Einvernehmen von BMK und BMF erstmals die Förderung von Infrastruktur für das Gehen aus Bundesmitteln aufgenommen. Gefördert werden im neuen Aktionsprogramm klimaaktiv mobil Investitionen zur Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf eine fußverkehrsfreundliche Siedlungsgestaltung, Vermeidung von Umwegen, Erhöhung der Durchlässigkeit und der kurzen Wege im Sinne der Umsetzung des Masterplans Gehen, des Mobilitätsmasterplans 2030 und des NEKP (Nationaler Energie- und Klimaplan) sowie zur Verbesserung der Einhaltung physischer Abstände im Fall von Pandemien (z. B. COVID-19). Die Investitionen umfassen z. B. Umgestaltung und Neuerrichtung von Fußverkehrsverbindungen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen, Gehwegverbreiterungen oder Fußgängerbrücken. Zusätzliche Begleitmaßnahmen im Bereich Raumplanung und Bewusstseinsbildung erhöhen die Fördersätze. Je mehr bauliche Maßnahmen zum Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur und raumplanerische Begleitmaßnahmen umgesetzt werden, umso höher wird die Bundesförderung. Die Bundesförderung kann bis zu 50 % der förderungsfähigen Kosten erreichen. Wichtige Voraussetzung für die Förderung ist ein vom Gemeinderat beschlossenes Gesamtkonzept, d. h. die Erstellung eines lokalen Masterplans Gehen (für Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 15.000 Einwohner:innen) oder eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes (für alle anderen Gemeinden) mit umfassenden Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung des Gehens. Zur Unterstützung der Städte und Gemeinden hat das BMK ein Handbuch für die Erstellung von lokalen Masterplänen bzw. Strategien zur Förderung des Gehens herausgegeben (siehe [klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/kam-foerderung-gehen](https://klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen/kam-foerderung-gehen)).

### Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen

Mit dem klimaaktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“ bietet das BMK Österreichs Städten, Gemeinden und Regionen Unterstützung bei der Entwicklung umfassender Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

und bei der Fördereinreichung im Aktionsprogramm klimaaktiv mobil. Einen besonderen Schwerpunkt bildet die Integration von Rad- und Fußverkehr in multimodale Mobilitätsmanagements in Kombination mit Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs, der Verkehrsorganisation, Information und Bewusstseinsbildung. Zur Unterstützung der Städte und Gemeinden hat das BMK ein Handbuch für die Erstellung von lokalen Masterplänen bzw. Strategien zur Förderung des Gehens herausgegeben (siehe [klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/beratungsangebot](https://klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/beratungsangebot)).

### **Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen**

Klimaaktiv mobil „Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen“ bietet Bildungseinrichtungen vom Kindergarten bis zur Pädagogischen Hochschule österreichweit Beratung zu klimafreundlicher und gesunder Mobilität: Bildungseinrichtungen erhalten über ein Schuljahr hinweg kostenlose Unterstützung bei der Teambildung, Mobilitätshebung, Problemanalyse, Ideenfindung und Umsetzung von Maßnahmen (z. B. verbesserte Infrastruktur durch Einrichten einer autofreien Zone vor Bildungseinrichtungen, Rad- oder Rollerabstellplätze) und im Bereich Bewusstseinsbildung (siehe [klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung](https://klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung)).

## **3.3 Gesetzliche und normative Umsetzungserfolge**

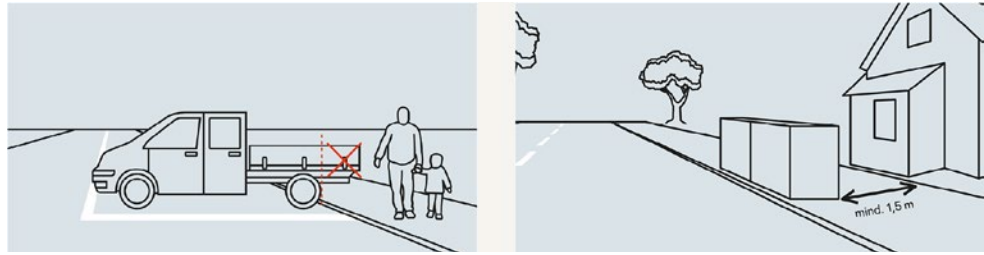
### **Fußverkehrsfreundliche Verbesserungen durch die 33. StVO-Novelle**

Die österreichische Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) regelt auf nationaler Ebene als Bundesgesetz die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Die 33. StVO-Novelle (Inkrafttreten am 1. Oktober 2022) bringt wichtige Verbesserungen für die Bedürfnisse von Fußgänger:innen und stärkt die Position des Gehens in der Straßenverkehrsordnung. Weitere Verbesserungsvorschläge für die Sicherheit und den Komfort des Gehens liegen zur Prüfung für künftige Novellen vor. Die fußverkehrsfreundlichen Änderungen der 33. StVO-Novelle umfassen:

#### **§ 23 (1) Halten und Parken**

Ausdrücklich untersagt werden künftig Behinderungen auf Verkehrsflächen, die dem Fußverkehr (oder Radverkehr) vorbehalten sind. Das gilt auch – und besonders – für übertragende Fahrzeuge. Bisher war es nicht verboten, dass Teile des Fahrzeugs Gehsteige oder Radwege durch Hineinragen blockieren. Dadurch wurde der oft ohnehin schon knappe Platz auf Gehwegen häufig noch knapper. Um angenehm nebeneinander zu gehen und damit andere Fußgänger:innen den Weg passieren können, muss auf Gehwegen genügend Platz zur Verfügung stehen, das erkennt die neue StVO nun deutlich an. Ausnahmen gibt es für geringfügiges Hineinragen, wenn es nicht vermeidbar ist und für Ladetätigkeiten, die aber möglichst kurz gehalten werden müssen. Die Mindestbreite von 1,5 Metern ist jedenfalls frei zu halten (siehe Abbildung 7).

Abbildung 7:  
Fahrzeugteile dürfen nicht auf Gehsteige ragen (links) und am Gehsteig sind mindestens 1,5 Meter freizuhalten (rechts), Bild: BMK/Unart.



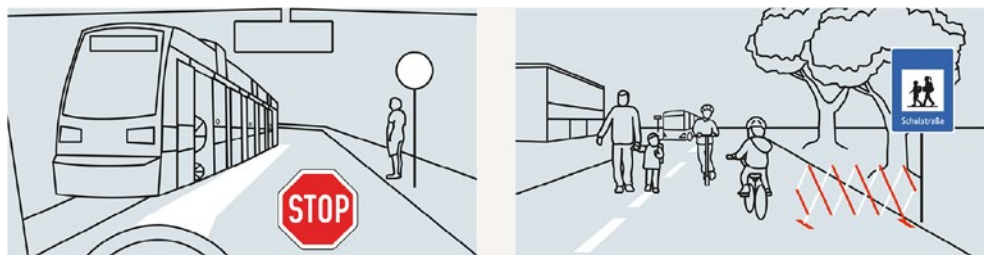
### § 17 Rechts-Vorbeifahrverbot an Tramways und Bussen in Haltestellen

Künftig müssen Fahrzeuge ausnahmslos stehenbleiben, solange Fahrgäste ein- und aussteigen, und dürfen erst weiterfahren, wenn die Türen wieder geschlossen sind (siehe Abbildung 8).

### § 76 d Schulstraße

Ein großer Erfolg ist die Aufnahme des Paragraphen § 76 d Schulstraße. Denn der Autoverkehr vor Schulen kann zu gefährlichen Situationen führen. Gemeinden können zahlreiche Maßnahmen setzen, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Die „Schulstraße“ ist eine davon. An Schultagen gilt 30 Minuten vor Schulbeginn und nach Unterrichtsende ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge. Zusätzlich zu den Fahrverbot-Schildern, die auf die „Schulstraße“ aufmerksam machen, wird der Straßenabschnitt während des Zeitraums abgesperrt. Ziel ist es, das Verkehrsaufkommen vor Schulen und den Elterntaxi-Verkehr zu reduzieren. Ein positiver Nebeneffekt in Schulstraßen ist, dass aufgrund der verbesserten Verkehrsorganisation und der erhöhten Sicherheit vermehrt Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller zu Schule kommen, was gut für ihre Konzentration und Gesundheit ist (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8:  
Vorbeifahren am Haltestellenkap bei geöffneten Türen verboten (li) und neues Verkehrszeichen Schulstraße (re); Bild: BMK/Unart.



### § 21 (3) Verminderung der Fahrgeschwindigkeit

Beim Abbiegen kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, weil Fußgänger:innen von abbiegenden Lkw-Fahrer:innen übersehen werden. Deshalb müssen Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen künftig beim Rechtsabbiegen überall im Ortsgebiet, wo mit querendem Fußverkehr zu rechnen ist, beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

### § 8 (4) Fahrordnung auf Straßen mit besonderen Anlagen

Fußgänger:innen und Radfahrer:innen dürfen beim Überqueren von Gehsteigen, Gehwegen und Radfahranlagen weder gefährdet noch gehindert werden.

## § 36 Zeichengebung

Ampeln sind so zu schalten, dass neben den Erfordernissen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs nun auch die Bedürfnisse von Fußgänger:innen, nach kurzer Wartezeit und ohne Eile queren zu können, berücksichtigt werden.

## § 48 Anbringung der Straßenverkehrszeichen

Eine neue Regelung betrifft das Aufstellen von Verkehrszeichen. Da Verkehrszeichen bisher immer mindesten 30 Zentimeter vom Fahrbahnrand entfernt aufgestellt werden mussten, landeten zahlreiche Verkehrszeichen auf Gehwegen und erzeugten somit Behinderungen und Engstellen. Künftig können Verkehrszeichen direkt an den Fahrbahnrand platziert werden – so bleibt dem Fußverkehr auf Gehwegen mehr Platz.

## § 76 Fußverkehr

Die Verhaltensanweisungen für Fußgänger:innen in der StVO von 1960 waren zu maßregelnd und nicht mehr zeitgemäß. Dies wurde angepasst und Fußgänger:innen werden nun als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende gesehen.

## § 78 Verhalten auf Gehwegen und Gehwegen in Ortsgebieten

Verhaltensanweisungen auf Gehsteigen und Gehwegen wurden für Fußgänger:innen reduziert.

## § 93 (3) Pflichten der Anrainer

Die Anrainer:innen sind verpflichtet den an ihre Liegenschaft angrenzenden Gehweg gefahrlos benutzbar zu halten. Eine Abschränkung darf längstens für die Dauer der Verrichtung (z. B. Schneeräumen) erfolgen.

## § 53 / 11 Verkehrszeichen „Sackgasse“

Auch neue Verkehrszeichen werden in der StVO eingeführt (siehe Abbildung 9). Die neue Beschilderung „Sackgasse mit Durchgehbarkeit“ zeigt künftig Durchwege für den Fußverkehr in Sackgassen an und wird so bestehende „Schleichwege“ verdeutlichen und das Fußverkehrsnetz besser erschließen. Ein weiteres „Kombinationszeichen“ wird es für Sackgassen mit Durchwegen für Gehende und Radfahrende geben.

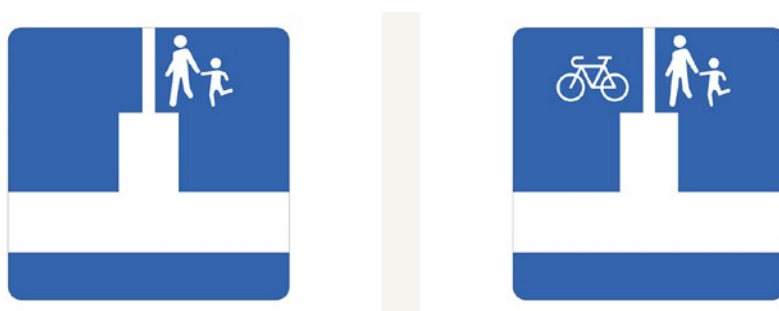


Abbildung 9:  
Verkehrsschilder Sackgasse  
mit Durchgehbarkeit  
(links), Sackgasse mit  
Durchfahrbarkeit für  
Radfahrende und Durchgeh-  
barkeit (rechts).

## Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) werden von Expert:innen erarbeitet und sind über die österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) gegen Bezahlung nutzbar. Ausgewählte technische Richtlinien für Aktive Mobilität der RVS werden durch Finanzierung von klimaaktiv mobil nun kostenfrei nutzbar gemacht. Dadurch können die darin enthaltenen Informationen auch an potenzielle klimaaktiv mobil Zielgruppen und Förderinteressent:innen weitergegeben werden. Für die Förderung der Aktiven Mobilität bedeutet dies einen weiteren Aufschwung, denn hochwertige Planungsgrundlagen stehen künftig allen Akteur:innen zur Verfügung, die im Umsetzungsprozess auf unterschiedliche Weise involviert sind. Die Dokumente können ab sofort unter [klimaaktivmobil.fsv.at](https://klimaaktivmobil.fsv.at) bezogen werden und sind zur uneingeschränkten Nutzung verfügbar (siehe weitere Informationen: [klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/rvs](https://klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/rvs)).

## 3.4 Planerische Umsetzungserfolge

### Regionale Konzepte

Beim Masterplan Gehen **Land Salzburg** (2021) legt das Land Salzburg mit seinen Städten und Gemeinden besonderen Wert auf attraktive Verkehrssysteme mit hoher Qualität für das Gehen. Der Masterplan Gehen wurde 2021 erstellt und ist ein Leitfaden sowie Ratgeber, gerichtet an Kommunen, interessierte Bürger:innen sowie an Planer:innen. Der Masterplan zielt auf die Attraktivierung des öffentlichen Raumes für Fußgänger:innen ab, hebt den Nutzen des Gehens hervor und dient als Planungsgrundlage für Fußverkehrsinfrastruktur. Auch im Masterplan Klima+Energie 2030 des Landes Salzburg wird den Belangen des Fußverkehrs ein hoher Stellenwert zugeschrieben.



Stefan Schnöll  
(Bild: Land Salzburg/Graf)

**Als zuständiger Landesrat für den Verkehrsbereich wünsche ich mir viele Gemeinden, die sich angeregt, durch den Masterplan, diesem Thema annehmen und Maßnahmen, die den Zufußgehenden zugutekommen, umsetzen. Das Motto soll lauten: Der Weg ist das Ziel!**

– Landesrat Mag. Stefan Schnöll, Salzburg

Ziel des regionalen Mobilitätskonzepts **Vorarlberg** (2019) ist es, durch eine verträgliche Verkehrsabwicklung auf Landesstraßen in Ortszentren und angrenzenden Straßenräumen eine Nutzungsvielfalt zu unterstützen, eine höhere Aufenthaltsqualität zu erreichen und somit das Ortszentrum zu stärken. Vorarlberger Gemeindevertretungen sind zudem zur Erstellung von Straßen- und Wegekonzepten verpflichtet, die eine wichtige Grundlage für die Verbesserung des Gehens schaffen. Das **Land Steiermark** hat 2022 beschlossen, eine Strategie für den Fußverkehr zu erarbeiten.



Es gibt keine umweltfreundlichere und natürlichere Fortbewegungsform als das Gehen. Jeder Weg, den wir zu Fuß zurücklegen, trägt zur Bewältigung der Klima- und Energiekrise bei. Der Masterplan Gehen 2030 regt uns an, darüber nachzudenken, mit welchen einfachen Mitteln wir den öffentlichen Raum unserer Gemeinden und Städte flanierfreundlich und somit attraktiver und lebenswerter gestalten können. Die ökologische Transformation des Verkehrs wird nur funktionieren, wenn Bund, Länder und Gemeinden zusammenarbeiten und wir alle mehr zu Fuß gehen. – Landesrat MMag. Daniel Zadra, Vorarlberg



Daniel Zadra  
(Bild: Land Vorarlberg, Mathis Studio)

In meiner Funktion als Verkehrsreferent ist es mir seit jeher ein Anliegen, dass in verkehrstechnischen Planungen alle Verkehrsteilnehmer:innen mitgedacht werden, so auch jene Bereiche der sogenannten sanften Mobilität. Deshalb haben wir im Juli 2022 beschlossen, für die Steiermark eine eigene Fußverkehrsstrategie zu erarbeiten. Im Zeichen des Umweltgedankens und des Klimaschutzes möchten wir in der Steiermark verstärkt Anreize schaffen, um kurze Wege sicher und bequem zu Fuß zurücklegen zu können. – Landeshauptmann-Stv. Anton Lang, Steiermark



Anton Lang  
(Bild: Stefan Leitner)

### Lokaler Masterplan Gehen

Der 2021 in einem Projektkonsortium (Stadt Salzburg, komobile, walk space, Yewo Landscapes) erstellte Masterplan Gehen **Stadt Salzburg** stellt den Fußverkehr in Salzburg grafisch dar, hebt den positiven Nutzen des Gehens hervor und beschreibt historische Trends im Fußverkehr. Rahmenbedingungen bzw. Qualitätsstandards werden definiert, Infrastrukturplanung soll Angebotsplanung bedeuten. Der Masterplan ist Teil der Gesamt-Mobilitätsstrategie der Stadt Salzburg, er enthält sieben Handlungsfelder mit insgesamt 34 konkreten Einzelmaßnahmen. Ziel ist den Fußverkehrsanteil von 18 % (Jahr 2018) in Richtung 21 % bis zum Jahr 2030 zu erhöhen.

Ziel einer modernen, multimodal gedachten Verkehrspolitik ist die Stärkung des Umweltverbunds. Das Gehen ist dabei die natürlichste Form der Fortbewegung und beansprucht ein Minimum an Fläche. Dennoch ist es eine oftmals unterschätzte Mobilitätsform, obwohl ihr gerade in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr eine große Bedeutung zukommt. Um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und langfristig abzusichern, ist die effektive Förderung des Fußverkehrs also unabdingbar. – Vize-Bgm. Dr. Barbara Unterkofler, LL.M., Salzburg



Barbara Unterkofler  
(Bild: Salzburger Volkspartei)



Martina Berthold  
(Bild: Foto Flausen)

Die Stadt Salzburg hat 2021 ihren Masterplan Gehen einstimmig beschlossen. Gut so, denn der Fußverkehr nahm von 28 % (1995) auf 19 % (2018) ab. Nun müssen wir in die Gänge kommen, den öffentlichen Straßenraum gerechter verteilen und das Gehen stärken! Der Masterplan gibt die Richtung vor: Bei Straßensanierungen verbreitern wir gleichzeitig Gehbereiche und bauen Querungshilfen ein. In Zeiten des Klimawandels machen Baumpflanzungen, Grüninseln, Bänke und Trinkwasserstellen das Gehen attraktiver. – Stadträtin Mag. Martina Berthold, MBA, Salzburg

**Neubau, Josefstadt und Ottakring** sind die ersten drei Wiener Bezirke, die Masterpläne für das Gehen erstellt haben. In den kommenden Jahren verbessern der 7., 8. und 16. Bezirk das Gehwegenetz, verbreitern Gehwege, schaffen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und verbessern die Sicherheit auf Schulwegen. Die Masterpläne verfolgen die Zielsetzungen des Stadtentwicklungsplanes 2025 Stadt Wien und zielen auf die Umsetzung eines dichten Wiener Fußwegenetzes ab. In sieben weiteren Wiener Bezirken wurde bereits die Erstellung eines eigenen Masterplans Gehen initiiert.



Christian Schneider  
(Bild: NZP)

Mit dem „Masterplan Gehen“ rückt das Zufußgehen als „Verkehrsmittel“ in den Vordergrund und soll so für unsere Bevölkerung attraktiv werden. Gerade in Zeiten der Klimakrise und des Energiesparens ist es wichtig, den Autoverkehr, wo möglich, zu minimieren. Das Ziel ist eine Stadt mit kurzen und attraktiven Fußwegeverbindungen, in der die Notwendigkeit der Nutzung motorisierter Fahrzeuge stark reduziert werden kann. Gehen trägt aber vor allen Dingen auch zur Bewegung und somit zur Gesundheit bei. – Bgm. Christian Schneider, Klagenfurt

Der lokale Masterplan Gehen für **Klagenfurt** (Kärnten), der derzeit erstellt wird, verfolgt das Ziel, dass in Klagenfurt wieder mehr zu Fuß gegangen wird. Ebenso wird 2022 für die Landeshauptstadt **Innsbruck** (Tirol) ein lokaler Masterplan Gehen ausgearbeitet. Auch in **Krems** (NÖ) wurde 2022 ein lokaler Masterplan Gehen beschlossen, dieser befindet sich derzeit in Erstellung. In **Mödling** (NÖ) wird dieses Jahr die Erstellung eines lokalen Masterplans Gehen beauftragt und für **St. Pölten** (NÖ) soll ein Masterplan Aktive Mobilität erarbeitet werden, der auch einen Masterplan Gehen enthalten soll.

Ob beim Weg in die Arbeit oder zum Einkaufen – täglich werden wir vom Fußverkehr begleitet. Deshalb spielt dieser in St. Pölten eine große Rolle. Bereits 2014 wurden im Generalverkehrskonzept wichtige Grundlagen gesetzt, um ihn attraktiver, sicherer und barrierefreier zu gestalten. Auch im aktuellen Masterplan für Aktive Mobilität werden diese Initiativen vorangetrieben. Damit alle Bürger:innen davon profitieren können, ohne erst recht wieder ein Auto benutzen zu müssen, bleibt auch der Ausbau des Öffi-Verkehrs im Zentralraum ein wichtiges Ziel. – Bgm. Mag. Matthias Stadler, St. Pölten



Matthias Stadler  
(Bild: Konstantin Mikulitsch)

## Örtliches Fußverkehrskonzept

2021 wurde in **Zeltweg** und in **Trofaiach in der Steiermark** ein örtliches Fußverkehrskonzept erstellt, wodurch der Fußverkehr ganzheitlich betrachtet und alle Maßnahmen in ein umfassendes Gesamtkonzept integriert werden. Ebenso ist die Stadtgemeinde **Althofen** in Kärnten dabei, einen Masterplan Gehen zu erstellen, um die Stadt fußverkehrsfreundlicher und sicherer zu gestalten. Das Fußverkehrskonzept **Großarl** im Land Salzburg soll einen durchgehenden Geh- und Radweg durch das gesamte Gemeindegebiet anbieten, um alle öffentlichen Einrichtungen sowie touristischen Ziele (z. B. Liftstationen) an das Gehwegenetz anzubinden und durch durchgehende Wegeverbindungen kurze Distanzen sicherzustellen. **Stams** (Tirol) plant in Kürze ein Gehwegkonzept zu erstellen.

Im Rahmen der Raumentwicklung **Montafon** (Vorarlberg) wurde 2013/2014 ein gemeindeübergreifendes Gehwegekonzept erarbeitet, in dem es insbesondere auch um das Thema kurze Wege und Aktivierung von alten Wegerechten geht. Ziele des Planungsleitbildes „Kurze Wege“ **Wiener Neudorf** sind eine sichere Geh- und Radweganbindung der Wohngebiete an die Volksschule, den Kindergarten und Hort, das Freizeitzentrum, die Wiener Lokalbahn, das Gemeindeamt sowie auch zwischen den Gemeindegrenzen. Die tatsächlich gefahrene Fahrgeschwindigkeit soll durch Gestaltungselemente reduziert werden, durch entsprechende Ausleuchtung der Geh- und Radanlagen soll eine möglichst hohe Sicherheit bereitgestellt werden.

## Planerische Umsetzungserfolge

Der **Fußgänger:innen-Check** ist ein entwickeltes Verfahren, um auf Gemeindeebene Problemstellen (z. B. Hindernisse, fehlende Querungsmöglichkeiten, gefährliche Stellen) im Gehwegenetz zu identifizieren. Im Zuge eines Vorort-Checks erfolgt anhand von Beobachtungen, Analysen und Gesprächen mit der lokalen Bevölkerung ein erstes Screening. Darauf aufbauend werden Verbesserungsvorschläge erarbeitet, die in die Planungs- und Umsetzungsphase miteinfließen.

**Cooler Straße:** In Wien werden ausgewählte Straßen- und Wegeabschnitte in Anpassung an den Klimawandel in „Cooler Straßen“ verwandelt. In diesen werden Bäume gepflanzt, finden sich ausreichend Sitzgelegenheiten zum Verweilen, während Trinkbrunnen und Sprühnebel für Abkühlung sorgen.



Heinrich Dorner  
(Bild: Land Burgenland)

Der Fußverkehr ist ein wichtiger Teil der klimafreundlichen Mobilitätskette, eine Möglichkeit Bewegung in den Alltag zu integrieren und er bringt mehr Leben in unsere Orte. Wichtig dabei ist, dass wir unsere öffentlichen Räume, Plätze und Straßen so gestalten, dass Menschen sicher und vor allem auch gerne zu Fuß unterwegs sind. Lebendige und lebenswerte Orte sind für das Burgenland ein besonders wichtiges Thema und wurden als eines der fünf Zukunftsthemen in der Gesamtverkehrsstrategie 2021 verankert.

– Landesrat Mag. Heinrich Dorner, Burgenland

## 3.5 Bauliche Umsetzungserfolge

### Begegnungszonen

Eine wesentliche räumlich-gestalterische Maßnahme zur Förderung des Gehens ist die Begegnungszone (siehe [begegnungszonen.or.at](http://begegnungszonen.or.at), bei der alle Verkehrsteilnehmer:innen (z. B. Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Pkw-Lenker:innen) gleichberechtigt sind. Nach dem holländischen „Shared Space“-Konzept soll damit die Geschwindigkeit reduziert, der Verkehr beruhigt, die Verkehrssicherheit erhöht und ein qualitativer Lebens- bzw. Begegnungsraum gewährleistet werden. Durch Reduktion des ruhenden Verkehrs ist mehr Platz für andere Funktionen und Aufenthaltsbereiche.

In der Steiermark wurden in den letzten Jahren zahlreiche Begegnungszonen umgesetzt, wie jene in **Trofaiach** (Steiermark). Alle Verkehrsteilnehmer:innen sind gleichberechtigt, Pkw dürfen nicht schneller als 20 km/h fahren, eine durchgehende Asphaltfläche in einem (Kreuzstich-)Muster wurde geschaffen. Das Muster beginnt vor der Zone locker und verdichtet sich, um dann wieder locker auszuklingen. Es regt an, langsamer zu fahren. Die Begegnungszone in **Lunz am See** (NÖ) ist ein funktionierender Freiraum, der durch verkehrsberuhigende Maßnahmen alle Verkehrsteilnehmer:innen auf eine Stufe stellt. Ein Beitrag zur Attraktivierung des Ortskerns wurde durch Gestaltungsmaßnahmen, wie z. B. Freiraummöblierung, Grünraum- sowie Oberflächengestaltung gesetzt. Auch der Öffentliche Verkehr findet durch eine Bushaltestelle Einzug in die Begegnungszone. Abbildung 10 zeigt Aufnahmen der Begegnungszone Trofaiach und Lunz am See.

Abbildung 10:  
Begegnungszone Trofaiach  
(li) (Bild: Stadtgemeinde  
Trofaiach) und Lunz am See  
(re) (Bild: Ambient Consult –  
DI Alois Graf).



Der **Tullner Hauptplatz** (NÖ) kann als „Wohnzimmer der Stadt“ betrachtet werden, alle Verkehrsteilnehmer:innen werden als gleichwertig wahrgenommen. Der 6.000 m<sup>2</sup> große Hauptplatz ist hell, freundlich und einladend, die Hauptfahrbahn auf der Südseite ist asphaltiert und jene Stellen mit höherer Fußverkehrsfrequenz wurden mit Granitstein gepflastert. Sukzessive werden weitere Begegnungszonen in der Innenstadt umgesetzt. In **St. Pölten** (NÖ) ist die Neuschaffung von Begegnungszonen in der Innenstadt geplant, dies soll im Einklang mit bestehenden Fußgängerzonen durchgeführt werden.

Gehen zu lernen ist einer der fundamentalste Schritt in der Entwicklung eines Menschen. Als Kinder sind wir unendlich stolz, wenn wir unsere ersten Schritte machen, später jedoch verwenden wir große Anstrengungen darauf, möglichst wenig gehen zu müssen. Wenn wir erwachsen werden, lernen wir mit dem Auto zu fahren und damit scheint es, als würden wir das vorher Gelernte wieder vergessen. Dieser Entwicklung müssen und wollen wir entgegenwirken. Zufußgehen ist gesund und ressourcenschonend – deshalb wollen wir hier als Land Niederösterreich im Miteinander mit den Gemeinden auch Verantwortung übernehmen. – Landesrat DI Ludwig Schleritzko, Niederösterreich



Ludwig Schleritzko  
(Bild: Philipp Monihart)

Die stark frequentierten Einkaufsstraßen wie Mariahilfer Straße (siehe Abbildung 11), Rotenturmstraße und Herrngasse in der **Wiener Innenstadt** wurden in fußverkehrsfreundliche Begegnungszonen umgestaltet. Ein einheitliches Niveau bei den Verkehrsflächen (ausgenommen erhöhter Bushaltestellenbereiche für ein erleichtertes Ein- und Aussteigen), heller Asphaltbelag, eine geradlinige Straßenführung und verschiedene Designelemente machen auf die Begegnungszone aufmerksam. Gastgärten und Zu Fuß-Gehende haben jetzt Platz und eine erhöhte Aufenthaltsqualität. Sitzmöglichkeiten mit „Pollerfunktion“ sowie ein Tempolimit von 20 km/h mit kontinuierlicher Geschwindigkeitskontrolle haben die Verkehrssicherheit erhöht.

Wien ist zum wiederholten Mal zur lebenswertesten Stadt gekürt worden. Das liegt auch an den guten Bedingungen für das Zufußgehen, wie breiten Gehsteigen, viel Grünraum und kurzen Wegen. Traditionell ist Wien eine Stadt für Zufußgehende. Und dass sich sowohl Kinder wie ältere Menschen sicher und selbständig bewegen können, gehört zu einer sozial gerechten Stadt wie Wien. – Bgm. Michael Ludwig, Wien



Michael Ludwig  
(Bild: Stadt Wien/PID, Fotograf Königshofer)

Abbildung 11:  
Mariahilfer Straße vor und  
nach dem Umbau in eine  
Begegnungszone (Bild:  
Christian Fürthner).

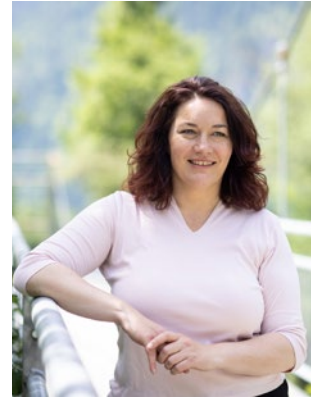


Ulli Sima  
(Bild: Dieter Steinbach)

Zufußgehen ist gesund und gut fürs Klima! Wir verbessern daher laufend die Bedingungen fürs Zufußgehen in der ganzen Stadt. Unter dem Motto ‚Raus aus dem Asphalt‘ sorgen wir für mehr Grün, Beschattung und Kühlung, mehr Sitzgelegenheiten und insgesamt für mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Wir verbreitern Gehsteige und schaffen barrierefreie Zugänge. Wir sorgen dafür, dass man in Wien das ganze Jahr gut und gerne zu Fuß unterwegs ist! – Stadträtin Ulli Sima, Wien

In **Bregenz** (Vorarlberg) wurden 2019 zwei Begegnungszonen umgesetzt, die Kirchstraße sowie die Römerstraße. Ein Jahr darauf folgte die Begegnungszone Quartier Mariahilf. In **Lustenau** (Vorarlberg) wurde die Gemeindestraße Kaiser-Franz-Josef-Straße eine Begegnungszone. Die Marktgemeinde **Wolfurt** (Vorarlberg) hat 2014 die bislang einzige Begegnungszone an einer Landesstraße in Vorarlberg umgesetzt. Das Konzept Begegnungszonen sorgt in der **Kufsteiner Innenstadt** (Tirol) für ein respektvolles Miteinander. Einerseits wurde am Unteren Stadtplatz eine Fußgängerzone eingerichtet, andererseits kam es am Fischergries zur Umsetzung des „Shared Space“-Konzepts. Es konnten Begegnungszonen in sieben Bereichen eingerichtet werden: Fischergries, Krankenhausgasse, Josef-Egger-Straße, Kinkstraße, Marktgasse, Hans-Reisch-Straße und Bahnhofsvorplatz. Die Begegnungszone in **Prutz** (Tirol) ist die erste Begegnungszone entlang einer Landesstraße in Tirol. Sie erschließt fünf weitere Gemeinden, das Kاونertal, Kauns, Kaurerberg, Faggen, Fendels sowie zwei Skigebiete. In der **Stadt Salzburg** wurden bis jetzt zwei Begegnungszonen realisiert, die Lastenstraße und die „Neue Mitte Lehen“.

Zufußgehen ist die umweltfreundlichste, ressourcenschonendste, sozial gerechteste und gesündeste Form der Fortbewegung und dadurch gerade in Zeiten des Klimawandels von besonderer Bedeutung. Wir haben den Fußverkehr deshalb auch bereits in der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie verankert. Mit erfolgreichen Projekten wie Begegnungszonen in Kufstein, Prutz und Wattens wurden den Fußgänger:innen in den letzten Jahren wieder mehr Platz und Rechte eingeräumt. – Landeshauptfrau-Stv. Ingrid Felipe, Tirol



Ingrid Felipe  
(Bild: Florian Lechner, Land Tirol)

## Fußgängerzonen

Die Bloch-Bauer-Promenade bildet als Fußgängerzone den zentralen Freiraum des Sonnwendviertels Nord-Ost im 10. **Wiener Gemeindebezirk**. Die Franklinstraße im 21. Wiener Gemeindebezirk wurde ebenfalls zu einer Fußgängerzone umgebaut, sie wurde mit neuen Sitzmöbeln, Gehwegen und Pflanzbeeten ausgestattet. Die Mariahilfer Straße ist seit Jahren ein europaweites Vorzeigeprojekt, sie besteht aus einer Fußgängerzone, an die zwei Begegnungszonen grenzen. Die Landeshauptstadt **Bregenz** hat in den vergangenen Jahren die Fußgängerzone der Innenstadt ausgebaut und verbessert (Kornmarktplatz und Einführung einer Begegnungszone in der Rathausstraße). Eine weitere Fußgängerzone ist die Bregenzer Kaiserstraße, die zum Einkaufen und Flanieren einlädt. Derzeit wird der Leutbühel samt einiger Quergassen umgestaltet.

Die Landeshauptstadt Bregenz hat mit der Erweiterung der Fußgängerzone Mut, aber eben auch Weitsicht bewiesen. Seit dem 1. Juli 2022 hat Bregenz damit die größte Fußgängerzone des Landes. Damit steigern wir die Lebensqualität aller Menschen in Bregenz.  
– Bgm. Michael Ritsch, MBA, Bregenz



Michael Ritsch  
(Bild: Miro Kuzmanovic)

Ein neues Verkehrskonzept im Süden des Grazer Lendplatzes (Steiermark) kombiniert Fußgängerzone, Begegnungszone und bessere Radverkehrsführung sowie mehr Grün und Sitzgelegenheiten. 2021 wurde die Stockergasse in **Graz** zu einer Fußgängerzone umgebaut, ebenso wie die Fußgängerzone in der Innenstadt von **Mödling** (NÖ). In **St. Pölten** (NÖ) werden die bestehenden Fußgängerzonen in der Innenstadt sukzessive saniert und der Domplatz (aktuell ein Parkplatz für mehr als 100 Kraftfahrzeuge) soll in eine Fußgängerzone umgewandelt werden. Weitere Ausweitungen sind geplant. In der **Stadt Salzburg** werden momentan vier Fußgängerzonen neugestaltet – Linzer Gasse, Getreidegasse, Residenzplatz sowie Kajetanerplatz.



Ein positives Beispiel für attraktiven Fußverkehr ist die parallel zur Linzer Landstraße verlaufende Herrenstraße. Teilweise als Fußgängerzone sowie als Begegnungszone ausgeführt, zeichnet sich die Herrenstraße durch ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität aus. Für mich zeigt sich, dass durch Verkehrsberuhigung und Attraktivieren für Fußgänger:innen die Menschen, aber auch die lokale Wirtschaft profitieren. Konkrete Projekte sind in näherer Umgebung im Bereich der Domgasse nahe des Hauptplatzes und mittelfristig auch am Hauptplatz geplant. Wir gehen Schritt für Schritt voran. – Vize-Bgm. Mag. Martin Hajart, Linz

Martin Hajart  
(Bild: Spindlberger, Stadt Linz)

## Wohnstraßen und Verkehrsberuhigung

Die Stadt **Graz** setzt Wohnstraßen ein (siehe Abbildung 12), um in Straßenzügen mit vorwiegender Wohnnutzung die Lebensqualität für Anrainer:innen zu steigern. Wesentlich für Wohnstraßen ist, dass sie als solche eindeutig vom fließenden Verkehr erkannt werden. Sie heben sich daher gestalterisch vom Straßenbild des übrigen Verkehrsraumes ab, um die Kfz-Lenker:innen auf die geänderte Situation aufmerksam zu machen. Der auto-freie Domplatz in **St. Pölten** wird von den Bewohner:innen ein Ort für Begegnung und Austausch sein. Es gibt keine Kfz-Stellplätze an der Oberfläche. Der südliche Teil wird breitflächig durch Bäume beschattet, im restlichen Bereich wurde ein Kühlsystem mittels Sprühdüsen installiert. Im Boden versenkte Beleuchtungskörper sollen auch die Gebäude, die den Platz begrenzen, hervorheben. Die Umbauarbeiten starteten im Frühjahr 2022.

Abbildung 12:  
Wohnstraße Graz (li) (Bild: Stadt Graz, Kostka) und Domplatz St. Pölten (re) (Bild: ZOOM VP.AT/Jabornegg-Palffy).



In **St. Pölten** (NÖ) wird der Promenadenring neugestaltet. Ziel ist eine Flächenverteilung zugunsten des Umweltverbundes, primär soll jedoch das Gehen gestärkt werden. Auch eine weitgehende Begrünung soll dazu beitragen.

Das Quartier Leutbühel in **Bregenz** (Vorarlberg) und seine umliegenden Straßen sind ein prägender Bereich des Bregenzer Stadtzentrums. Noch vor wenigen Jahrzehnten hatte der motorisierte Verkehr im urbanen Raum Vorrang. Mit der Umgestaltung gilt nun: Menschen gehen vor. Neue Urbanität heißt vor allem auch eine Öffnung des Stadtraums für mehr Aufenthaltsqualität, fürs Flanieren und für Begegnungen. Weitere Verkehrsberuhigungs-Projekte in Bregenz stellt das Umfeld der Schule Weidach und der Schule Rieden dar.



In der Donaustadt entsteht mit der **Seestadt Aspern (Wien)** bis 2030 ein multifunktionaler Stadtteil mit Wohnungen, Büros sowie einem Gewerbe-, Wissenschafts-, Forschungs- und Bildungsquartier und kurzen Wegen. Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit spielen dabei eine zentrale Rolle (siehe Abbildung 13).

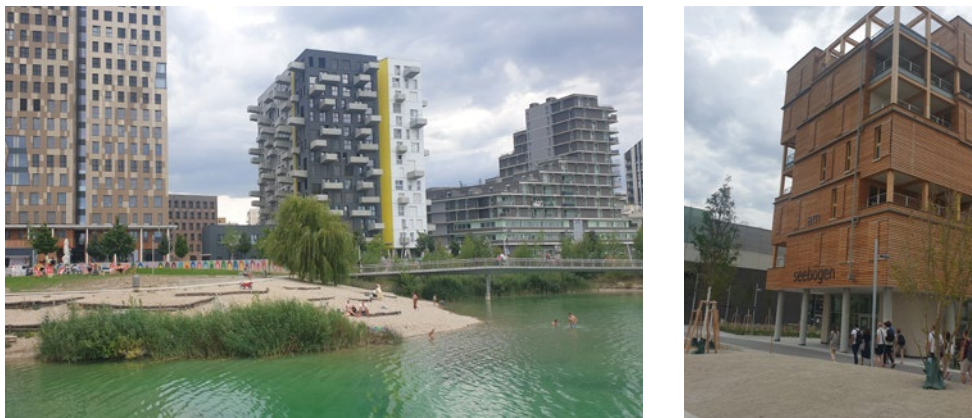


Abbildung 13  
Seestadt Aspern  
(Bild: Robert Thaler)

Die **Stadt Innsbruck** (Tirol) schafft mit der Umgestaltung des Ing.-Eitzel-Parks einen kühlen urbanen Lebensraum für eine resiliente Gesellschaft und leistet einen Beitrag gegen die steigende Überhitzung im städtischen Raum. Im Sommer 2022 erfolgte die Eröffnung des rückgebauten Straßenabschnitts sowie der Parkanlage mit einem innovativen Begrünungssystem, welches Drainbeton, wassergebundene Decken für die Fuß- und Radwege, Wasserelemente mit Bodendüsen, Bachläufe, Wasserwände, Trinkbrunnen und Schwammstadtbäume beinhaltet.

Mit dem Masterplan Gehen geht die Landeshauptstadt Innsbruck weitere Schritte in Richtung Priorisierung und Förderung der Aktiven Mobilität für Innsbrucks Bürger:innen. Ziel ist es, den Fußverkehr noch attraktiver und praktischer zu gestalten. Dann kann Innsbruck in Summe mit dem Umweltverbund (Radverkehr, ÖPNV, Fußgänger:innen) im Jahr 2030 einen Anteil von 80 % am Alltagsverkehr erreichen. Für dieses ambitionierte Ziel wollen wir dem Fußverkehr bei allen Planungen Vorrang geben. Dazu wird Infrastruktur verbessert und ausgebaut, Aufenthaltsqualität erhöht und Sicherheit für Fußgänger:innen gewährleistet. Innsbruck ist aufgrund seiner Lage eine Stadt der kurzen Wege: Das soll vor allem gelten, wenn man zu Fuß geht. – Bgm. Georg Willi, Innsbruck



Georg Willi  
(Bild: Franz Oss)

## 3.6 Information und Bewusstseinsarbeit

### Schulprogramme

- Der Pedibus (klimaaktiv mobil) ist in zahlreichen österreichischen Regionen unterwegs. Eine erwachsene Aufsichtsperson begleitet dabei Kinder zu Fuß zur Schule. Damit sind alle Kinder gesund und aktiv mobil, aber gleichzeitig durch das Gehen einer fixen Route beaufsichtigt und gemeinsam unterwegs.
- Mit der Elternhaltestelle (klimaaktiv mobil) wird mehrere hundert Meter von der Schule entfernt eine Haltezone für den Pkw-Bringverkehr eingerichtet, damit das Schulumfeld nicht zugeparkt wird oder es zu gefährlichen Situationen mit Pkw kommt. Die Kinder legen somit einen Teil des Schulweges zu Fuß zurück.
- Mit der Kindergarten-Mobilitätsbox von klimaaktiv mobil, die Bücher, Spiele und Bewegungs-Experimentiermaterial enthält, erfahren Kinder spielend, handelnd, beobachtend und nachahmend ihre Kindergartenumgebung. So lässt sich gesunde, tägliche Bewegung in den Kindergartenalltag integrieren und einüben.

In **Vorarlberg** haben 16 Schulen am Projekt „Selbstständig zur Schule“ teilgenommen, bei dem Schulkinder gemeinsam mit Betreuer:innen Maßnahmen zur Attraktivierung des Schulweges erarbeiten. In **Böheimkirchen** (NÖ) wurde 2019 die Elternhaltestelle am Marktplatz (Kiss & Go) neu beschildert und 2022 wurde mit der Entwicklung eines neuen Leitsystems für den Rad- und Fußverkehr begonnen.



Günther Steinkellner  
(Bild: Fotostudio Margit Berger)

Damit der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split von rund 15 % mehr wird, setzt das Infrastrukturressort das Landes Oberösterreich zahlreiche Initiativen und unterstützt die Gemeinden bei der fußgängerfreundlichen Verkehrsgestaltung. Dazu zählen unter anderem das Verkehrssicherheitsprogramm „Mobilität und Sicherheit in Oberösterreich“, Landesförderungen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Qualitätsverbesserungen bei Bushaltestellen, Bewusstseinsbildungskampagnen im Rahmen der Mobilitätsinitiative des Landes OÖ „Mobil ans Ziel“ und die Unterzeichnung der internationalen Charta für das Gehen bei der österreichischen Fachkonferenz für Fußgänger:innen 2020. – Landesrat Mag. Günther Steinkellner, Oberösterreich

### Veranstaltungen, Informations- und Leitsysteme sowie Bewusstseinsarbeit

Die Kampagne „Gehsteig ist kein Fahrsteig“ versucht dem Gehsteig und dem Fußverkehr jenen Stellenwert zu geben, den eine moderne multimobilitätsorientierte Gesellschaft für Lebensqualität benötigt. Bei der Transformationsaktion „StraßenPark“ wird gezeigt, wie vielfältig der Straßenraum genutzt werden kann, wenn er nicht nur durch parkende Autos blockiert wird. Die Aktion „Fußgängerfreundliche Kommunen in Österreich“ zielt

auf ein besseres Image, gute Ausstattung und Qualitäten für das Gehen im öffentlichen Raum ab.

Eisenstadt – eine Stadt der kurzen, einfachen Wege. Seit Jahren arbeitet die Stadt im Bereich der Mobilität an optimalen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Bürgerinnen und Bürger. Dabei geht es nicht nur um die Sicherheit, sondern vor allem auch öffentliche Räume, die Lust aufs Zufußgehen machen. Eine ganze Allee, ein neuer Stadtteilpark als Verbindung zwischen zwei neuralgischen Punkten, mehr Grün an den Wegen, Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen, neue Verbindungen/Durchlässe. Viele Maßnahmen, die wir gesetzt haben, sind mit der Bevölkerung gemeinsam durch eine Befragung und die Aktion „Geht doch!“ erarbeitet worden. – Bgm. Mag.

Thomas Steiner, Eisenstadt



Thomas Steiner  
(Bild: Roland Fenk)

Initiativen wie „Geht doch!“ und „Gehen ist ein Genuss“ in **Wien** machen auf verkehrssicherheitstechnische und gesundheitliche Aspekte des Gehens aufmerksam. In Wien findet das diskursive Veranstaltungsformat „Geh-Café“ statt: bei kostenfreien Stadtpaziergängen mit lokalen Expert:innen werden urbane Themen besprochen. Der Austausch steht im Fokus, beim gemeinsamen Gehen werden lokale Entdeckungen gemacht. Mit den Grätzl-Rallyes bewegt man sich durch die Wiener Bezirke, beantwortet Fragen und findet mit Entdeckungsfreude ans Ziel. Sie sind außerdem Bestandteil des Mobilitätsbildungsprogramms für Wiener Volksschulen „Die Stadt & Du“. Die Wiener Gehwegkarte ([wienzufuss.at/fusswegkarte-bestellen](http://wienzufuss.at/fusswegkarte-bestellen)) zeigt begrünte und belebte Routen durch Wien. Öffentliche Durchgänge, Trinkbrunnen und WC-Anlagen sind ebenso zu finden wie Märkte, Büchereien und Spielplätze. Die „Wien zu Fuß“-App ([wienzufuss.at/app](http://wienzufuss.at/app)) steht seit dem Jahr 2015 allen Wiener:innen und Gästen der Stadt gratis zur Verfügung. Das Projekt „LiDo geht“ („Links der Donau geht was weiter“) soll das Gehen speziell in Floridsdorf und der Donaustadt fördern.

Die Mobilität ist in einem starken Wandel. Immer mehr rücken Nachhaltigkeit und Klimaschutz in den Fokus. Gerade im städtischen Bereich und in den Gemeinden können viele Wege oft schneller, bequemer und nachhaltiger mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Zusätzlich werden Ortskerne neu belebt. Dafür soll das Bewusstsein weiter gestärkt werden. Mit dem Masterplan Gehen 2030 setzen wir gemeinsam ein wichtiges Signal. Davon profitiert nicht nur das Klima, sondern auch die eigene Gesundheit! – Landesrat Mag. Sebastian Schuschnig, Kärnten



Sebastian Schuschnig  
(Bild: LPD, Land Kärnten)

### 3.7 Internationale Umsetzungserfolge

Das Pan-Europäische Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit – THE PEP (Transport, Health, Environment Pan-European-Programme) ist ein Programm der WHO Europe und der UNECE und stellt eine paneuropäische Politik-Plattform zur Förderung der Zusammenarbeit der Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsministerien und anderer wichtiger internationaler Organisationen zur Forcierung klimafreundlicher und gesundheitsfördernder Mobilität dar.



Robert Thaler  
(Bild: BMK/William Tadros)

Mit dem neuen Masterplan Gehen 2030 und dem klimaktiv mobil Förderschwerpunkt Fußverkehr für Österreichs Kommunen sind wir Vorreiter in Europa. Gemeinsam mit anderen europäischen Ländern arbeiten wir nun am ersten Pan-Europäischen Masterplan zur Förderung des Fußverkehrs in ganz Europa! – DI Robert Thaler, BMK, Abteilungsleiter Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

Auf Einladung von Bundesministerin Leonore Gewessler und Bundesminister Wolfgang Mückstein haben an der 5. High Level Ministerial Conference in Wien im Mai 2021 im Rahmen von THE PEP 46 Minister:innen und Staatssekretär:innen und insgesamt mehr als 850 Teilnehmer:innen aus 41 Ländern teilgenommen und die Wiener Deklaration „Eine bessere Zukunft bauen – Die Weichen stellen für eine neue, saubere, sichere, gesunde und integrative Mobilität“ beschlossen.

Der Beschluss des unter österreichischer und französischer Federführung mit vielen Ländern erarbeiteten ersten „**Pan-European Masterplan for Cycling Promotion**“ im Rahmen dieser Ministerkonferenz in Wien stellt einen historischen Meilenstein zur Förderung der Aktiven Mobilität in Europa dar.

Es wurde beschlossen den Masterplan Cycling künftig auf einen **Pan-European Masterplan Active Mobility** zu erweitern. Dafür wird unter Federführung Österreichs und Frankreichs der erste **Pan-European Masterplan Walking Promotion** erstellt. Der THE PEP Master Plan Active Mobility soll beim nächsten hochrangigen Minister:innentreffen 2025 beschlossen werden.

Bild:  
BMK/Cajetan Perwein



# 4 Handlungsfelder und Maßnahmen

Der Masterplan Gehen soll alle Ebenen der Fußverkehrsförderung ansprechen. Insgesamt zehn Handlungsfelder mit 50 Maßnahmen sollen das Gehen im Betrachtungszeitraum bis 2030 in Österreich attraktivieren. Die Handlungsfelder auf dem Weg zu einer Verbesserung der Bedingungen für das Gehen und einer Steigerung des Fußverkehrsanteils sind in Abbildung 14 zusammengefasst.



Abbildung 14: Übersicht Handlungsfelder.

Nachfolgend werden die 50 Maßnahmen des Masterplan Gehen jeweils im Detail beschrieben und nach den Kriterien in Tabelle 1 charakterisiert.

Tabelle 1: Kriterien Maßnahmenbeschreibung

<b>Umsetzung</b>	umsetzende Akteur:innen (z. B. Bund, Land, Gemeinde, Betriebe)
<b>Aufwand</b>	gering – mittel – hoch
<b>Nutzen</b>	gering – mittel – hoch (inkl. qualitativer Beschreibung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2025 (kurzfristig), 2025–2030 (mittelfristig), 2030–2040 (langfristig)

## I Fußverkehrskoordination Bund – Länder – Gemeinden

### Maßnahme 1: Fußverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden intensivieren

Durch die verstärkte Koordination auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene sollen das Gehen und die Anliegen des Fußverkehrs bei den verkehrspolitischen Strategien und Maßnahmen verstärkt und gleichrangig mit anderen Verkehrsmodi behandelt werden. Dafür soll die Fußverkehrskoordination auf Bundesebene weiter ausgebaut werden. Diese soll eine Anlaufstelle für Länder, Gemeinden, Tourismus, Wirtschaft und Gesundheitssektor bilden. Die Aufgaben der Koordination liegen in der Vernetzung unterschiedlicher Zielgruppen und Interessensvertretungen (z. B. in Form der bundesweiten Arbeitsgruppe Gehen) und der Schaffung von Anreizsystemen, des Ausbaus und der Weiterentwicklung des klimaaktiv mobil Förderprogramms für Fußverkehr und Fußverkehrsinfrastruktur (siehe Handlungsfeld II). Initiativen zur Förderung des Fußverkehrs zwischen dem BMK, den Bundesländern, dem österreichischen Städte- und Gemeindebund sowie der Wirtschaft sollen ausgebaut und intensiviert werden. Insbesondere soll mit relevanten Stakeholdern eine kohärente und nachhaltige Kommunikationsstrategie zur Imageverbesserung des Gehens und zur Bewusstseinsbildung der Bedeutung des Fußverkehrs erarbeitet werden.

<b>Umsetzung</b>	Bund
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Bewusstseinssteigerung, besseres Zusammenwirken und Nutzen von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### Maßnahme 2: Fußverkehrsbeauftragte bzw. Ansprechperson auf Landes- und Gemeindeebene etablieren

Um die Bedürfnisse des Fußverkehrs entsprechend zu berücksichtigen, sollen in den Gebietskörperschaften Fußverkehrsbeauftragte etabliert werden. Diese können entweder neu geschaffen oder es können bestehende Strukturen dazu genutzt werden. Zu den Aufgaben von Fußverkehrsbeauftragten zählen: Konzeption und Koordination von Wegenetzen, Gehwegen und Schutzwegen, Berücksichtigung fußverkehrsrelevanter Fragestellungen bei Straßenraumgestaltungen (z. B. Begegnungs- und Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigung, intuitive Wegeführung), Entwicklung von Wegweisesystemen, kommunikative Aufgaben (Ansprechstelle, Wissensvermittlung, Vernetzung, Gremienarbeit), Beratungstätigkeiten (von Organisationen, Unternehmen) und Bewusstseinsbildung. Fußverkehrsbeauftragte der Länder sollen die Fußverkehrsbeauftragten der Gemeinden bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Aktiven Mobilität bestmöglich unterstützen.

<b>Umsetzung</b>	Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes, Bewusstseinssteigerung, besseres Zusammenwirken und Nutzen von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 3: Lokaler Masterplan Gehen und örtliche Fußverkehrskonzepte als neue strategische Instrumente zur Forcierung des Fußverkehrs etablieren**

Die Erstellung eines lokalen Masterplan Gehen bzw. eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes hat eine umfassende Förderung des Fußverkehrs auf Ebene von Städten und Gemeinden zum Ziel und ist Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Bundesförderung zum Ausbau des Fußverkehrs im klimaaktiv mobil Programm des BMK. Insbesondere sollen diese lokalen strategischen Fußverkehrskonzepte ein zusammenhängendes, engmaschiges und flächendeckendes Gehwegenetz in Siedlungsgebieten kurz- bis langfristig sicherstellen. Dabei gilt es im Rahmen einer IST-Analyse des bestehenden Gehwegenetzes lokal spezifische fußverkehrsrelevante Problem- und Schwachstellen zu identifizieren und zu lokalisieren, um das SOLL-Gehwegenetz mit umwegfreien Fußdirektverbindungen in Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln zu erarbeiten. Detailausführungen zur Erstellung lokaler Masterpläne Gehen und örtlicher Fußverkehrskonzepte finden sich im Handbuch Gehen online unter: [klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/kam\\_handbuch\\_gehen](https://klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/kam_handbuch_gehen).

<b>Umsetzung</b>	Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs für das Gesamtverkehrssystem, Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten, Erhöhung der Wirtschaftsleistung, Standortaufwertung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2040

#### **Maßnahme 4: Masterplan Gehen auf Bundesebene weiterentwickeln**

Es ist zielführend, den Masterplan Gehen 2030 als dynamisches Dokument zu gestalten, damit dieser anhand neuester verkehrspolitischer Zielsetzungen und Forschungsergebnisse kontinuierlich verbessert werden kann. Daher ist es zweckdienlich, dieses Leitdokument für den österreichischen Fußverkehr in wiederkehrenden Abständen zu evaluieren und zu aktualisieren, um somit die bestmögliche Ausgangsbasis für eine bestmögliche Förderung des Fußverkehrs zu schaffen.

<b>Umsetzung</b>	Bund
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Erreichung von Klimaschutzzielen und Gesundheitszielen)
<b>Zeithorizont</b>	2030–2040

#### **Maßnahme 5: Fußverkehrsrelevante Interessen in internationale Prozesse und Strategien (EU und THE PEP) einbringen**

Die Anliegen des Fußverkehrs sollen nicht nur auf nationaler, sondern auch auf internationaler Ebene eingebracht werden. Auf internationaler Ebene stellt der Pan-European Masterplan Walking den Grundstein für eine länderübergreifende Zusammenarbeit mit dem Ziel der Förderung des Fußverkehrs. Österreich soll sich auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass auch in den Strategien und Programmen der Europäischen Kommission, wie Fit for 55, Green Deal und dem neuen Urban Mobility Framework sowie den trans-europäischen Netzen, die Förderung der Aktiven Mobilität als wichtiges Anliegen aufgenommen wird und europäische Strategien und Förderprogramme für Aktive Mobilität geschaffen werden.

<b>Umsetzung</b>	Bund
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	mittel (Erreichung von Klimaschutzzielen und Gesundheitszielen)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030



## II Fußverkehrsoffensive – Förderungen und Investitionen

### Maßnahme 6: klimaaktiv mobil Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur auf Bundesebene ausbauen und weiterentwickeln

Die im Rahmen des klimaaktiv mobil Förderprogrammes gestartete Förderoffensive für den Fußverkehr soll verstärkt werden, um österreichweit Investitionen zur Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf eine fußverkehrsfreundliche Stadt- und Ortsgestaltung, Vermeidung von Umwegen, Erhöhung der Durchlässigkeit und Förderung der kurzen Wege auszulösen und zu unterstützen und damit wesentlich zur Umsetzung des Masterplan Gehen 2030 beizutragen. Voraussetzung für die Förderung ist ein Gesamtkonzept, d. h. die Erstellung eines lokalen Masterplan Gehen (für Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 15.000 Einwohner:innen) oder eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes (für alle anderen Gemeinden). Hintergrund der Weiterentwicklung der Förderung ist, dass Fußverkehrsplanung und Raum- und Siedlungsplanung künftig umfassend und verschränkt betrachtet werden sollen. Die Förderung des Fußverkehrs im Rahmen des klimaaktiv mobil Förderprogrammes soll österreichweit ausgerollt und mit ausreichenden budgetären Mitteln abgesichert werden, um den größtmöglichen Effekt zu erzielen. Das Förderprogramm soll laufend weiterentwickelt und attraktiv gestaltet werden.

<b>Umsetzung</b>	Bund
<b>Aufwand</b>	hoch
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs und Lebensraumes)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### Maßnahme 7: klimaaktiv mobil Beratungsprogramme mit dem Schwerpunkt Fußverkehr ausbauen und weiterentwickeln

Die klimaaktiv mobil Beratungsprogramme sollen für die Zielgruppen Betriebe, Städte, Gemeinden, Regionen, den Freizeit- und Tourismusbereich, Jugendliche und Bildungseinrichtungen spezifisch um das Thema Fußverkehr erweitert werden. Im Mobilitätsmanagement von Betrieben, Städten, Gemeinden, Freizeitakteur:innen, Tourismusorganisationen, Bildungseinrichtungen und Jugendinitiativen sollen der Fußverkehr und seine Förderung verstärkt in die anderen Maßnahmen integriert werden und Berücksichtigung finden. Die klimaaktiv mobil Beratungsteams werden verstärkt maßgeschneiderte Unterstützung bei der Erstellung von Strategien und Plänen zur Förderung des Fußverkehrs anbieten. Durch entsprechende Informationsoffensiven sollen insbesondere Österreichs Städte und Gemeinden zu einer möglichst breiten Inanspruchnahme der Angebote zur Fußverkehrsförderung motiviert werden. Im klimaaktiv mobil Programm Aktive Mobilität soll auch der Fußverkehr noch stärker Berücksichtigung finden.

<b>Umsetzung</b>	Bund
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Bewusstseinssteigerung, besseres Zusammenwirken und Nutzung von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 8: Investitionen und Ausbauprogramme zur Förderung des Fußverkehrs auf Landes- und Gemeindeebene forcieren**

Im Rahmen der Instrumente zur Finanzierung der Infrastruktur in den Gebietskörperschaften sollen Investitionen zugunsten des Fußverkehrs verstärkt werden. Neben den Bundesförderungen im klimaaktiv mobil Programm des BMK für den Fußverkehr sollen auch Länder und Gemeinden zur Finanzierung der Infrastruktur für den Fußverkehr entsprechende Mittel zur Verfügung stellen. Diese verstärkten Investitionen zur Förderung des Gehens sollen insbesondere bauliche Maßnahmen umfassen. Dazu zählen Maßnahmen wie der Ausbau des Gehwegenetzes mit Schwerpunkt auf kurzen und direkten Wegen, die Verbreiterung und attraktive Gestaltung von Gehwegen, die Errichtung von Fußgängerzonen und -bereichen, eine Etablierung von „Shared Space“ und Begegnungszonen sowie die Herstellung von Querungshilfen und Durchlässigkeit.

<b>Umsetzung</b>	Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	hoch
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes, Erhöhung des Beschäftigungseffektes, Standortaufwertung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### III Fußverkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit – Planung und Ausbau

#### Maßnahme 9: Bauliches Fußverkehrsinfrastrukturangebot ausbauen

Die Umsetzung von Fußgängerzonen, Begegnungszonen und „Shared Spaces“ soll, z. B. in Einkaufsstraßen und sehenswerten Stadt- und Ortsteilen sowie in Zentren, Schulen und rund um den Öffentlichen Verkehr, verstärkt werden. Die Schaffung von barrierefreien Querungshilfen und Durchgängen soll forciert werden, um Umwege für Fußgänger:innen zu reduzieren und Abkürzungen zu schaffen sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Eine ausreichende Beschilderung und Wegweisung für Gehwege mit Zeitangaben fördert die Orientierung, daher sind für stark frequentierte Bereiche des Gehwegenetzes Leitsysteme zu entwickeln. Die Anwendung des Level-of-Service-Konzepts für Fußverkehrsanlagen kann eine starke Verbesserung der Anlagenqualität zur Folge haben. Bei Renovierung und Umbau jeder Straße ist zu prüfen, ob gleichzeitig die Fußwege verbessert werden können. Beim Um- und Neubau von Anlagen für den Fußverkehr sind barrierefreie und umwegfreie Strukturen zu bevorzugen.

<b>Umsetzung</b>	Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes und der Fußverkehrsinfrastruktur, Verringerung der externen Kosten)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

#### Maßnahme 10: Fußverkehrsinfrastruktur und öffentliche Räume klimafit gestalten

Durch Bepflanzung des Wege- und Straßenrandes, Alleen und Parkanlagen sowie Fassadenbegrünungen soll die Attraktivität der Fußverkehrsinfrastruktur gesteigert werden. Zusätzlich geht damit eine Beschattung der Wege einher, die die Temperatur senkt und das Wohlbefinden der Fußgänger:innen steigert. Die Infrastrukturplanungen für den Fußverkehr sollen umfassende Baumpflanzungen, Schaffung von Alleen und Parkanlagen sowie Entsiegelung von überbreiten Straßen- und Stellplatzflächen inkludieren und damit einen Beitrag zur Temperaturreduktion leisten. Das Konzept der Schwammstadt, das anfallendes Niederschlagwasser in Siedlungsgebieten lokal aufnimmt und speichert, soll künftig stärker angewendet werden. Im Sinne der Klimawandelanpassungsstrategie ist eine Baumbepflanzungsplanung in den Straßen, Plätzen und Innenhöfen umzusetzen (z. B. jeden dritten Kfz-Stellplatz mit Bäumen zu ersetzen) und damit eine breite Beschattung der Gehwege, Plätze und Straßenzüge zu ermöglichen.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden, (Länder)
<b>Aufwand</b>	hoch
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes und Fußverkehrsinfrastruktur, Effizienzsteigerungen)
<b>Zeithorizont</b>	2025–2040

### **Maßnahme 11: Qualitativ hochwertige und inklusive Gestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur und öffentlichen Räumen sicherstellen**

Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist auf sichere und attraktiv gestaltete Fußverkehrsinfrastruktur und ausreichend Platz für Fußgänger:innen zu achten, um ein möglichst konfliktarmes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer:innen zu ermöglichen. Fußverkehrsfreundliche Planungsrichtlinien in der RVS sowie weitere Normen sind zu erarbeiten bzw. zu aktualisieren und anzuwenden (Details siehe unter [bmk.gv.at/themen/mobilitaet/barrierefrei/barrierefreier\\_verkehr](https://bmk.gv.at/themen/mobilitaet/barrierefrei/barrierefreier_verkehr)). Gehwege sollen ausreichend breit und komfortabel zu benützen sein, z. B. mit Abschrägungen bei Übergängen. Sie sollen sicher sein und eine leichte Orientierung bieten. Sie sind gemäß RVS und ÖNORM zu beleuchten, um Angstgefühle in „dunklen Ecken“ zu vermeiden. Dabei ist darauf zu achten, dass die erforderlichen bzw. gewünschten Sichtfelder hinsichtlich Verkehrssicherheit und subjektiver Sicherheit freigehalten werden. Weiters sollen ausreichend Sitzmöglichkeiten (auch ohne Konsumzwang) und eine ausreichende Zahl an Trinkwasserbrunnen und sauberen öffentlichen Toiletten geschaffen werden. Das gesamte Gehwegenetz ist so zu planen und zu betreuen, dass die Fußwege umwegefremde und barrierefrei zu jeder Jahreszeit und bei jeder Witterung begehbar und benützbar gehalten werden können.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden, (Länder)
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes und Fußverkehrsinfrastruktur)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2025

## Maßnahme 12: Barrierefreie Gestaltung von Siedlungsstrukturen und Infrastruktur gewährleisten

Barrieren und Umwege sollen vermieden werden. Die Wege sind stets von Schnee, Eis, Blättern oder Kies freizuhalten, um Stürze zu vermeiden. Zudem ist auf Grünphasen in ausreichender Dauer und Häufigkeit bei VLSA (Verkehrslichtsignalanlagen) zu achten. Randsteine sind flach auszuführen bzw. an Stellen, wo Querungen von zu Fuß gehenden Personen erwartet werden, sollen Bordsteine mit einer maximalen Höhe von 3 cm vorgesehen werden, um das Queren von Straßen mit Rollstühlen oder Rollatoren zu erleichtern. Besonderes Augenmerk soll auf die Sichtbeziehungen gelegt werden, damit andere Verkehrsteilnehmer:innen (Kfz-Lenker:innen, Radfahrer:innen) Fußgänger:innen frühzeitig erkennen können. Zudem soll eine sichere Fußverkehrsführung in Baustellenbereichen verpflichtend gewährleistet werden. Barrierefreiheit ist sowohl bei bestehenden Anlagen als auch bei Neuplanungen und großflächigen Sanierungen besonders zu berücksichtigen. Bei bestehenden Anlagen sollte immer ein „Umsetzungszeitraum“ bedacht werden. Im Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und in den 2010er Jahren wurde von „Etappenplänen“, später von „Umsetzungsplänen“ (Nationaler Aktionsplan Behinderung 2022–2030 (NAP Behinderung) gesprochen. Auf alle Fälle muss es verbindlich sein, dass auch bei einer geplanten baulichen Veränderung bestehender Anlagen unbedingt „Barrierefreiheit“ mitgeplant und mitumgesetzt werden muss.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden, (Länder)
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes und Fußverkehrsinfrastruktur)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## Maßnahme 13: Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit der Fußgänger:innen erhöhen

Sowohl die Verkehrssicherheit als auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger:innen sind im Sinne der Steigerung des Fußverkehrsanteils kontinuierlich zu erhöhen. Ein sicheres Überqueren von Straßen soll durch organisatorische und bauliche Maßnahmen unterstützt werden: Aufpflasterungen von Schutzwegen und Kreuzungsplateaus, Gehwegvorziehungen, Mittelinseln, Belagswechsel im Fahrbahnquerungsbereich, großzügig dimensionierte Fußverkehrsanlagen (im Stadtgebiet und bei Landstraßen), ausreichend Sichtbeziehungen sowie kürzere Umlaufzeiten der Verkehrslichtsignalanlagen. Es sollte ein fußverkehrsfreundliches und lebensrettendes Temporeglement eingeführt werden: Das Prinzip der flächenhaften Verkehrsberuhigung bzw. Temporeduktion soll umgesetzt werden, d. h. Tempo 30 km/h im gesamten Ortsgebiet und nur in Ausnahmefällen Tempo 50 km/h, Tempo 20 km/h in Begegnungszonen und Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen, sodass eine Gefährdung von Fußgänger:innen

ausgeschlossen werden kann. Das technische Potenzial zur Geschwindigkeitssteuerung über GPS und Fahrzeugkommunikation sollte genutzt werden (siehe Maßnahme 23). Wohnstraßen, Begegnungszonen – je nach Situation – und autofreie Zonen sind verstärkt umzusetzen. Die Identifikation mit dem eigenen Wohnviertel ist ein wesentlicher Beitrag zur persönlichen Sicherheit. Gute Beleuchtung auf Fußverkehrsanlagen soll gewährleistet sein. Die dadurch hohe Wahrscheinlichkeit im Straßenraum gesehen zu werden gibt Menschen, vor allem Frauen und älteren Personen, die Sicherheit sich auch abends alleine im öffentlichen Raum zu bewegen. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind mit dem Prinzip der kürzesten Wege für Fußgänger:innen zu harmonisieren und Umwege für Fußgänger:innen sind zu vermeiden.

Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten ist eine verstärkte Kontrolle der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen notwendig, genauso wie die Sicherstellung bzw. Kontrolle barrierefreier Gehwege (z. B. Hindernisse, abgestellte Fahrzeuge) und sicherer Gehwege (z. B. E-Scooter- und Fahrradfahrer:innen dürfen nicht am Gehweg fahren).

Gemäß KFG §131a wurde zur Förderung der Verkehrssicherheit vom BMK der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds (VSF) eingerichtet (siehe [bmk.gv.at/vsf](http://bmk.gv.at/vsf)). Im Zuge dessen sind fußverkehrssicherheits-spezifische Forschungsarbeiten gefördert, wie z. B. Unfallrisiko auf Fußwegen in Österreich (siehe [bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/02\\_unfallrisikofusswege](http://bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/02_unfallrisikofusswege)) und Wahrnehmbarsteigerung im Straßenverkehr durch bedarfsgerechte Straßenbeleuchtung (siehe [bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/39\\_highlight](http://bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/39_highlight)) erarbeitet worden.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden, (Länder)
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2025

### **Maßnahme 14: Fußverkehrsplanung bei Flächen- und Nutzungskonflikten sicherstellen**

Eine räumliche Beschränkung des Kfz-Verkehrs soll verstärkt bei hohem Fußverkehrsaufkommen in Stadt- und Ortszentren, in dicht bebauten Wohngebieten, im Umgebungsbereich von Bildungseinrichtungen, Seniorenheimen und Parkanlagen, in Straßen mit dichtem Öffentlichem Verkehr, in Einkaufsstraßen und in Naherholungsgebieten vorgenommen werden. Die Möglichkeiten den Kfz-Verkehr zu beschränken (z. B. Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeitsreduktionen, Einfahrtsbeschränkungen) sowie die gewünschten bzw. erzielbaren Effekte sind situationsabhängig zu beurteilen. Eine zeitliche Beschränkung des Kfz-Verkehrs kann vor und nach Schul- und

Kindergartenbeginn, während der Hauptgeschäftszeiten und -tage, an Wochenenden und für Feste und Märkte erfolgen. Autofreie Siedlungen mit Sammelgaragen am Rande der Siedlung bzw. des Stadtviertels in Kombination mit einem dichten Gehwegenetz und entsprechendem Angebot im Öffentlichen Verkehr tragen wesentlich zur Attraktivierung des Fußverkehrs bei.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden, (Länder)
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes und des Fußverkehrs im Gesamtverkehrssystem)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 15: Umwelt- und Gesundheitsnutzen bei Kosten-Nutzen-Analysen für Verkehrsinfrastrukturen einbeziehen**

Es soll ein Berechnungstool entwickelt werden, das Gemeinden dabei hilft, bei Kosten-Nutzen-Analysen für Verkehrsinfrastrukturen die Umwelt- und Gesundheitskosten und den Umwelt- und Gesundheitsnutzen einzubeziehen. Dieses Kalkulationstool soll auch ermöglichen, einen Kosten-Nutzen-Vergleich verschiedener Infrastrukturen darzustellen und das durch den hohen Umwelt- und Gesundheitsnutzen günstige Kosten-Nutzen-Verhältnis von Fuß- und Radverkehr aufzuzeigen. Damit können die Vorteile bzw. die Kostengünstigkeit der Investitionen in Fuß- und Radverkehr auch quantitativ darstellbar gemacht werden. Das Tool wäre somit eine wichtige Orientierung und Planungshilfe für die zukünftige Gestaltung von Ortszentren und Siedlungsgebieten.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand/Kosten</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes, Verringerung der externen Kosten)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## IV Fußverkehrsfreundliche Raum- und Siedlungsplanung

### Maßnahme 16: Planungsprinzipien „Stadt der kurzen Wege“, „15-Minuten-Stadt“ verankern und Nutzungsdurchmischung bei der Siedlungsplanung forcieren

Bei örtlichen Entwicklungskonzepten sowie bei Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen soll auf die Schaffung günstiger Voraussetzungen für eine optimale Nutzungsdurchmischung geachtet werden. Der zunehmenden Nutzungsentmischung ist entgegenzuwirken, die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Ausbildung sollen in einem für die Wohn- und Lebensqualität verträglichen Ausmaß gemischt werden. Die Errichtung von Versorgungseinrichtungen am Ortsrand gilt es demnach zu vermeiden. Zur Verbindung der Funktionen ist das Erfordernis von dichten und umwegarmen Gehwegenetzen bei der Erstellung oder Änderung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen und die Barrierewirkung von Infrastruktur zu beachten. In bestehendem Siedlungsgebiet soll die Verdichtung idealerweise ringförmig in fußläufiger Distanz von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ausgehend angestrebt werden.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes, Standortaufwertung, Effizienzsteigerungen)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### Maßnahme 17: Durchlässigkeit und Vermeidung von Umwegen bei der Siedlungsplanung gewährleisten

Damit einhergehend soll auf kurze fußverkehrsfreundliche Wegstrecken zwischen Wohnstätten, Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und Nahversorgung, Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und dergleichen Rücksicht genommen und Umwege sollen vermieden werden. Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung sollen eine Struktur der kurzen Wege fördern und sie dort, wo Strukturen bereits kurze Wege begünstigen, erhalten. So ist bei der Widmung von Bauland (insbesondere für Wohneinrichtungen, Schulen und Betriebe) darauf zu achten, dass diese sich in fußläufiger Entfernung zu Versorgungs- und öffentlichen Einrichtungen befinden.



<b>Umsetzung</b>	Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes, Standortaufwertung, Effizienzsteigerungen)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 18: Mehr Platz für den Fußverkehr im öffentlichen Raum schaffen**

Bestehende Siedlungsstrukturen bieten oft wenig Anreize, um vom Pkw auf Formen der Aktiven Mobilität bzw. auf das Gehen umzusteigen. Es bedarf mehr Platz für den Fußverkehr und für konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten. Dies ist auch eine Lehre aus der COVID-19-Pandemie, denn in der pandemischen Zeit haben Formen der Aktiven Mobilität an Attraktivität gewonnen. Daher gilt es den vorhandenen Siedlungsraum effizient und intelligent zu nutzen, z. B. in Form von Begegnungszonen oder temporären und dauerhaften Öffnungen von Straßenzügen zugunsten der Aktiven Mobilität. Wertvoller Platz, der bisher ruhendem Kfz-Verkehr zur Verfügung stand, sollte vielmehr zur Stärkung der Aktiven Mobilität verwendet werden. Reduktion von Kfz-Stellplätzen an der Oberfläche oder von Fahrstreifen zugunsten von Gehen, Radfahren oder Baumpflanzungen ist eine Umverteilung für lebenswerte Gemeinden.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes, Standortaufwertung, Effizienzsteigerungen)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 19: Ganzheitliche Verkehrsplanung unter Einschluss des Fußverkehrs im Konnex mit der Raumplanung sicherstellen**

Verkehrsprojekte müssen einer ganzheitlichen Betrachtung unterliegen, bei der insbesondere die Bedürfnisse der energieeffizienten Fortbewegungsarten (Fußverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Verkehr) berücksichtigt werden, beispielsweise durch Nachhaltigkeits-Checks für Infrastrukturprojekte, Verteilung des Verkehrsraumes, Priorisierung, Baustellen. Dies ermöglicht die Entwicklung eines energieeffizienten, sozial gerechten und nachhaltigen Verkehrssystems. Die ganzheitliche Betrachtung von Verkehrsprojekten soll durch eine systematische Verankerung in den Prozessen, Leitfäden und Handlungsempfehlungen von Bund, Ländern und Gemeinden sichergestellt werden.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Gesamtverkehrssystems, Effizienzsteigerung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2040

### **Maßnahme 20: Kinder, Jugendliche sowie Senior:innen und mobilitätseingeschränkte Personen einbeziehen**

Das Einbringen von Themen, die die bewegungsaktive Mobilität betreffen, soll im Lehrplan und in Mobilitätskonzepten (z. B. Schulstraßen) von Volksschulen zum Standard werden. Bei Planungsprozessen ist partizipativ vorzugehen, die Einbindung von Anwohner:innen, Kindern, Jugendlichen, älteren Personen und Personen mit kognitiven und/oder physischen Einschränkungen ist notwendig und erhöht die Qualität der Planungsergebnisse.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Bewusstseinssteigerung, Attraktivierung des Lebensraumes)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 21: Fußgänger:innen-Checks bei Verkehrsplanungen und Entscheidungen innerhalb der Verwaltung anwenden**

Bei Planungsverfahren sollen die lokale Bevölkerung, Verkehrsexpert:innen und Fußgängerlobbyverbände einbezogen werden. Fußgänger:innen-Checks (z. B. durchgeführt von [walkspace.at](http://walkspace.at)) sollen die reale Situation erheben und der Qualitätssicherung von Fußverkehrsanlagen dienen.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes und Fußverkehr im Gesamtverkehrssystem)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## Maßnahme 22: Fußverkehr im österreichischen Raumentwicklungskonzept (ÖREK 2030) und der ÖROK stärken

Regionale und lokale Entscheidungsträger:innen sollen bei der Gestaltung der Räume und ihrer Nutzungen im Zuge der Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) unterstützt werden, um bei ihren Planungen verstärkt Nutzungsdurchmischungen (Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Bildung, Freizeit etc.) zu forcieren. Bei der Umsetzung des aktuellen Österreichischen Raumentwicklungskonzepts 2030 (ÖREK 2030) mit dem Leitmotiv „Raum für Wandel“ sollen die Bedürfnisse der Aktiven Mobilität und des Fußverkehrs besondere Berücksichtigung finden, z.B. im Rahmen der „ÖREK-Partnerschaften“ oder in Arbeitsgruppen. Die Arbeit der ÖROK soll verstärkt regionalen und lokalen Entscheidungsträger:innen zur Bewusstseinsbildung dienen.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Bewusstseinssteigerung, besseres Zusammenwirken, Nutzung von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## Maßnahme 23: Bedürfnisse des Fußverkehrs bei technologischen Innovationen sicherstellen

Qualitätssicherheit für den Fußverkehr bei Förderung E-Mobilität sowie des automatisierten Fahrens implementieren: Technische Innovationen verändern das Mobilitätsverhalten in Städten und Gemeinden und haben Auswirkungen auf den Fußverkehr. Denn Anzahl, Gewicht, Größe und Fahrdynamik von elektrobetriebenen Kleinfahrzeugen steigen. Dies führt auf gemischten Geh- und Radwegen zu objektiv wie subjektiv wahrgenommenen Unsicherheiten. Es muss darauf geachtet werden, Zielkonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu vermeiden. Da Lade-Infrastruktur für Elektromobilität aktuell überwiegend auf Flächen des Fußverkehrs platziert wird, ergeben sich Barrieren für den Fußverkehr. Daher sollen alle Entscheidungen die Elektromobilität im Straßenraum betreffend einem Qualitäts-Check in Bezug auf den Fußverkehr unterzogen werden. Es soll eine fußverkehrs- und raumverträgliche Ausgestaltung von Sharing- und E-Lade-Services im Siedlungsgebiet sichergestellt werden, wobei der Erhalt bzw. die Ausweitung von Flächen für den Fußverkehr, insbesondere bei der Einführung von neuen (Mobilitäts-) Services (z. B. automatisiertes Fahren), gewährleistet werden soll.

Bei Pilotprojekten und Anwendungsfällen bei automatisiertem Fahren soll die Verkehrssicherheit der Fußgänger:innen jedenfalls unbedingt gewährleistet werden. Alle technologischen Innovationen müssen die Bedürfnisse der Fußgänger:innen umfassend berücksichtigen. Insbesondere sollten technologische Innovationen genutzt werden, um bei den Kraftfahrzeugen eine der jeweiligen Straßenfunktion angepasste Geschwindigkeit mittels GPS und Fahrzeugkommunikation umzusetzen. Dadurch könnte gewährleistet

werden, dass in Ortsgebieten Tempo 30 und nur in Ausnahmefällen Tempo 50, in Begegnungszonen Tempo 20 und in Wohnstraßen Schrittgeschwindigkeit gefahren wird.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	mittel (Qualitätssicherung, Attraktivierung des Fußverkehrs im Gesamtverkehrssystem)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## V Mobilitätsmanagement für Fußverkehr und Multimodalität

### Maßnahme 24: Fußverkehr im Mobilitätsmanagement forcieren

Mobilitätsmanagement soll die Rolle des Fußverkehrs stärken bzw. den Fußverkehr gleichrangig mit anderen Verkehrsarten setzen. Das BMK hat im Rahmen von klimaaktiv mobil einen Schwerpunkt zur Umsetzung des Masterplan Gehen und zur Forcierung des Mobilitätsmanagements mit Fokus auf Aktive Mobilität (insbesondere Rad- und Fußverkehr) geschaffen. Mobilitätsmanagement hat sich als effiziente Maßnahme bewährt und soll österreichweit mit besonderem Schwerpunkt auf den Fußverkehr weiterentwickelt und ausgerollt werden. Fußläufige Erreichbarkeit soll in der Raumplanung gewährleistet werden. Gemeinden und Betriebe sollen auch weiterhin einen Schwerpunkt auf die Förderung des Gehens setzen und das Gehen prominent im Mobilitätsmanagement positionieren.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden, Betriebe
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraumes, Erreichung von Klimaschutz- und Gesundheitszielen)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## Maßnahme 25: Fußverkehr bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten, Planungs- und Baumaßnahmen priorisieren

Bei der Entwicklung von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorrangig zu behandeln, beginnend beim Fußverkehr als schwächstem Verkehrsmodus. Auf Basis der Verkehrsplanung für den Fußverkehr sind in weiterer Folge die Belange des Radverkehrs, des Öffentlichen Verkehrs und des Kfz-Verkehrs in ausgewogenem Maße zu berücksichtigen. Insbesondere sind in Mobilitätskonzepten umwegfreie, attraktive Fußwegenetze mitzuplanen und bei der Umgestaltung von Straßenräumen die Bedürfnisse des Fußverkehrs einzubeziehen und attraktive Fußverkehrsräume, wie z. B. Begegnungs- oder Fußgängerzonen, zu schaffen.

Umsetzung	Bund, Länder, Gemeinden
Aufwand	mittel
Nutzen	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs im Gesamtverkehrssystem)
Zeithorizont	2022–2030

## Maßnahme 26: Leichte und barrierefreie fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen des Öffentlichen Verkehrs sicherstellen

Es soll eine leichte und sichere Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Haltestellen und Bahnsteigen von zwei Seiten gewährleistet werden. Damit werden Umwege vermieden und die Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger:innen wesentlich erleichtert. Kurze Zugangswege sollen durch radiale Ausrichtung gewährleistet sein. Die Zugangswege sollen attraktiv (angenehm und abwechslungsreich) gestaltet sein und können durch Parkanlagen, Aufenthaltsflächen, Passagen mit Auslagen und dergleichen führen. Kurze Wege sollen durch Ausrichtung des Wegenetzes an den Haltestellen sowie leichter Überblickbarkeit bzw. Durch- und Überquerbarkeit von Barrieren wie Wohnblöcken, Autobahnen, Bahnanlagen oder Flussläufen erreicht werden. Bei Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen ist auf kurze Umsteigewege, Barrierefreiheit und leicht verständliche Wegweisung und Information zu achten. Höhendifferenzen sollen vermieden werden, wo erforderlich sind stiegen- und barrierefreie Rampenanlagen zu errichten. Beim Um- und Neubau von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ist barrierefreien und umwegfreien Strukturen der Vorzug zu geben (beispielsweise eine Rampe bei geringen Höhenüberwindungen anstatt eines Aufzuges oder immer mindestens zwei Aufzüge bei größeren Höhenunterschieden). Bei stark frequentierten Anlagen u. a. des Öffentlichen Verkehrs (Umsteigeknoten etc.) ist besonderes Augenmerk auf die Leitung der stärksten Personenströme zu legen. Diese soll auf kurzen und direkten Wegen erfolgen, auf welchen die Fußgänger:innen bevorrangt sind. Das durch vorbeifahrende Kraftfahrzeuge ungefährdete Aus- und Einsteigen soll durch Anlage und bauliche Gestaltung der Haltestellen

unterstützt werden (z. B. Haltestellenkaps). Die Warteflächen bei den Haltestellen sollen ausreichend dimensioniert und durch Anordnung von Sitzbänken, Beschattung, Bepflanzung, Beleuchtung und Witterungsschutz attraktiv gestaltet werden. Wegweiser, Fahrpläne und Informationen sollen ausreichend vorhanden, aktuell, sowie leicht lesbar und für alle Bevölkerungsgruppen verständlich sein.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden, Verkehrsbetreiber
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs im Gesamtverkehrssystem, Effizienzsteigerung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 27: Alternative Mobilitätsformen in die Planung und Gestaltung von Fußverkehrsanlagen einbinden**

Alternative Mobilitätsformen wie beispielsweise klassische Taxis, Anrufsammeltaxis, Car- und Bike-Sharing oder Mietwägen sind in die Planung und Gestaltung von Fußverkehrsanlagen miteinzubeziehen. Besonderes Augenmerk soll dem Informationsangebot über die Lage der entsprechenden Fahrzeugstände, Verfügbarkeiten und Fahrtkosten gelten. E-Scooter bzw. Leihfahrräder sollten bei unzureichenden Platzverhältnissen nicht auf Gehwegen platziert werden, da dies in direkter Konkurrenz zum Fußverkehr steht.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden, Verkehrsbetreiber, Mobilitätsanbieter
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Effizienzsteigerung Gesamtverkehrssystem, besseres Zusammenwirken)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2025

### **Maßnahme 28: Harmonisches Miteinander des Fuß- und Radverkehrs fördern**

Es soll ausreichend Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen durch eine gleichberechtigte Verteilung des vorhandenen Platzes geschaffen werden. Bei starkem Verkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten im Radverkehr oder großzügigen Platzverhältnissen empfiehlt es sich, das Trennprinzip anzuwenden (siehe RVS 03.02.12). Farbiger Asphalt zur Kenntlichmachung der Radfahranlagen als Fahrbahn und Unterscheidung von Gehwegen ist vor allem dort zweckdienlich, wo hohe Konfliktgefahr droht bzw. wo erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Bei beengten Platzverhältnissen und unter der Prämisse der Rücksichtnahme auf Schwächere soll der Fußverkehr bevor-

zugt werden – dies ist jedoch immer eine situative Einzelfallentscheidung. Abstellanlagen für Fahrräder sind so anzuordnen, dass Konflikte mit dem Fußverkehr minimiert und dieser nicht in seinen Bewegungsabläufen beeinträchtigt wird. Abstellanlagen von Leihfahrrad- oder Leihscotersystemen hingegen sollten in der Nähe von stark frequentierten Orten mit hoher Fußverkehrsfrequenz angeordnet werden, sodass zwischen den beiden Verkehrsträgern Wechselwirkungen entstehen. Es ist jedenfalls wichtig, die harmonische Kombination von Fuß- und Radverkehr zu nutzen und die beiden Verkehrsträger nicht als Konkurrenten zu betrachten.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	hoch
<b>Nutzen</b>	hoch (Effizienzsteigerung Gesamtverkehrssystem, besseres Zusammenwirken)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 29: Fußverkehrsanlagen nicht widmungsfremd verwenden**

Fußgänger:innen sind im Alltag häufig in ihrer Bewegung im Straßenraum eingeschränkt. Häufig gibt es Behinderungen auf Anlagen, die eigens für den Fußverkehr vorgesehen sind, wie auf Schutzwegen, Gehwegen oder in Fußgängerzonen: falsch parkende Kraftfahrzeuge, behindernd abgestellte Fahrräder und E-Scooter, ungünstig aufgestellte Verkehrszeichen, Schaltkästen für Strom oder Telekommunikation, Müllcontainer, E-Lade-Punkte. In einem eigenen Arbeitsschwerpunkt „Beseitigung von Barrieren am Gehweg“ soll sichergestellt werden, dass Fußverkehrsanlagen nicht mit Barrieren oder Hindernissen versehen sind. Weiters soll sichergestellt werden, dass die Fußverkehrinfrastruktur ausreichend dimensioniert ist (siehe RVS 03.02.12). Zahlreiche technische Strukturen des motorisierten Verkehrs, aber auch gänzlich anderer Bereiche, wie beispielsweise der Telekommunikation, benötigen Platz im öffentlichen Straßenraum. Flächen des Fußverkehrs gehören zu den ersten, die dafür genutzt werden. Dieser Dynamik ist vorbeugend entgegenzuwirken durch systematische Erfassung von Problemlagen, Definition von Zuständigkeiten und Ausarbeiten neuer Rahmenbedingungen.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Effizienzsteigerung Gesamtverkehrssystem, besseres Zusammenwirken)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## VI Gesetzesrahmen Fußverkehr

### Maßnahme 30: Straßenverkehrsordnung (StVO) fußverkehrsfriendly weiterentwickeln

Auf nationaler Ebene ist es die österreichische Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), die als Bundesgesetz die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer:innen regelt. Die StVO soll unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs laufend modernisiert bzw. weiterentwickelt und die Position des Fußverkehrs darin weiter gestärkt werden. Ebenso sind zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts des Fußverkehrs die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) und die Landesstraßengesetze von Bedeutung.

<b>Umsetzung</b>	Bund
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs, Erreichung von Klimaschutz- und Gesundheitszielen)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### Maßnahme 31: Fußverkehrsfreundliche gesetzliche Rahmenbedingungen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene etablieren

Relevante Richtlinien, Normen und Gesetze für den Fußverkehr (z.B. Regulative für Stellplätze, Landes- und Gemeindestraßen) sollen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse Aktiver Mobilität (insbesondere des Fußverkehrs) und der Klimawandelanpassung sowie Dekarbonisierung angepasst werden, um die Position der Fußgänger:innen zu stärken. Weiters sollen themenrelevante Vorgaben auf Landesebene vereinheitlicht (z.B. Stellplatzregulative der Länder, Gewährleistung von Schüler:innensicherheit) und entsprechend der Förderung der Aktiven Mobilität, vor allem des Gehens, adaptiert werden (z. B. „Äquidistanz“, Höchstmengen an Stellplätzen). Fußverkehrsfreundliche (Infrastruktur-)Planung soll in allen Raumplanungsgesetzen der Länder möglichst einheitlich verankert werden.

<b>Umsetzung</b>	Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030



### **Maßnahme 32: Fußverkehr bei neu zu bauenden, zu sanierenden bzw. bei bestehenden Verkehrsinfrastrukturen verpflichtend prüfen und berücksichtigen**

Die Berücksichtigung des Fußverkehrs soll bei allen Planungen verpflichtend vorgeschrieben werden. Sowohl beim Neubau als auch bei Sanierungen von Verkehrsinfrastrukturen (z. B. Brücken, Landesstraßen, Querungshilfen) und Siedlungsgebieten ist eine verpflichtende Prüfung von Fuß- und Radverkehrsanlagen auf Konformität mit den relevanten Regelwerken sinnvoll. Mehrkosten entstehen, wenn keine Prüfung durchgeführt wird.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	keiner
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs)
<b>Zeithorizont</b>	2025–2030

### **Maßnahme 33: Raumordnungsgesetze der Bundesländer zur Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs weiterentwickeln**

Raum- und Verkehrsplanung müssen immer gemeinsam betrachtet und gedacht werden, da die Entwicklung von Siedlungs- und Gewerbegebieten von heute einen großen Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und das Verkehrsverhalten der Bevölkerung von morgen hat. Die Entwicklung einer vorteilhaften zukünftigen räumlichen Struktur, in der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder aktiv (zu Fuß, mit dem Rad) zurückgelegt werden können, ist entscheidend. Die Stadt oder das Dorf der kurzen Wege schafft Lebensqualität, reduziert Verkehr und muss oberste Maxime der Raum- und Verkehrsplanung sein. Eine Evaluierung der bestehenden Raumordnungsgesetzgebung (die in Österreich in neun verschiedenen Landesraumordnungsgesetzen ihren Ausdruck findet) im Hinblick auf die Berücksichtigung der Belange von Fußgänger:innen, inklusive der Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen und österreichweiten Vorschlägen zu Vereinheitlichungen, erscheint im Rahmen einer Studie sinnvoll.

<b>Umsetzung</b>	Länder
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Erreichung von Klimaschutz- und Gesundheitszielen)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2040

### **Maßnahme 34: Bauordnungen und Richtlinien für Bebauungsplanung im Hinblick auf die Förderung des Fußverkehrs reformieren**

Bauordnungen sind auf Auswirkungen der fußläufigen Erreichbarkeit und Sicherheit zu prüfen und weiterzuentwickeln, um eine leichte barriere- und umwegfreie Erreichbarkeit von Wohnbauten, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeits- und Ausbildungsstätten zu gewährleisten. Die Attraktivität des Fußverkehrs behindernde Bestimmungen in den verschiedenen rechtlichen Rahmen (z. B. Bauordnungen) sind zu reformieren.

<b>Umsetzung</b>	Land, Gemeinde
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 35: Richtlinien für das Verkehrs- und Straßenwesen fußverkehrsfreundlich überarbeiten, insbesondere Straßenquerschnitte und Verkehrslichtsignalanlagen**

Für die Gestaltung von Fußverkehrsinfrastrukturflächen (z. B. Straßenquerschnitte, Verkehrslichtsignalanlagen) sind verkehrssichere und technisch aktualisierte fußverkehrsfreundliche Planungsrichtlinien wesentlicher Bestandteil. Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) werden von Expert:innen erarbeitet und über die österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) zur Verfügung gestellt. Die RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr vom Oktober 2015 ist für Fußverkehrsflächen anzuwenden und beinhaltet die Themen Verkehrssicherheit, Gehwegenetz, Entwurfsgrundlagen und Querungshilfen für Fußgänger:innen. Diese RVS soll bei Planungen statt der herkömmlichen Mindest- und Regemaße bei Planungen attraktivere Abmessungen empfehlen, die das Gehen fördern. Die RVS Fußverkehr soll unter breiter Beteiligung der Arbeitsgruppe Gehen und der Zivilgesellschaft überarbeitet und aktualisiert werden. Auch andere fußverkehrsrelevante RVS sind zu überarbeiten. Hinsichtlich der Straßenquerschnitte ist auf ausreichende Breiten der Fußwege unter Berücksichtigung der Begegnungsfälle zweier Fußgänger:innen mit Gepäck, Regenschirm, Rollator bzw. Kinderwagen zu achten. Bei Verkehrslichtsignalanlagen sind die oftmals zu kurzen Grünzeiten für Fußgänger:innen den Bedürfnissen der schwächsten Fußgänger:innen angepasst zu verlängern. Bestehende Verkehrslichtsignalanlagen sind auf ihre Fußgänger:innenfreundlichkeit zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Land, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2040

## VII Information, Digitalisierung und Bewusstseinsbildung

### Maßnahme 36: Fußverkehrs-Internetplattform klimaaktiv mobil als Informationsdrehscheibe etablieren

Die auf Bundesebene koordinierte Fußverkehrs-Internetplattform klimaaktiv mobil ([klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen](http://klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen)) soll die Allgemeinheit über fußverkehrsrelevante Entwicklungen und Studien, das infrastrukturelle Angebot, Kampagnen zur Förderung des Fußverkehrs sowie Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern informieren und gegebenenfalls mit bestehenden (regionalen) Angeboten vernetzen. Die Internetplattform kann als Informationsplattform für fußverkehrsrelevante Angelegenheiten sowie für Barrieren, Hindernisse und Problemlagen dienen und zugleich die Möglichkeit bieten, Lösungsvorschläge zu diskutieren. Die Koordinator:innen können die Plattform zum Austausch sowie zum Monitoring nutzen und die Inhalte des Forums in die Fußverkehrsplanung einfließen lassen. Weiters werden aktuelle Themen des Fußverkehrs künftig mit dem seit Februar 2022 implementierten bundesweiten Newsletter Gehen versendet.

<b>Umsetzung</b>	Bund
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	mittel (Bewusstseinssteigerung, besseres Zusammenwirken, Nutzung von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### Maßnahme 37: Bewusstseins-, Informations- und Imagekampagnen zur Förderung des Fußverkehrs einrichten

Es ist verstärkt auf Bewusstseins- und Informationskampagnen für alle Altersgruppen zur Förderung des Fußverkehrs zu setzen. Themen wie „Kurze Wege zu Fuß“, „Sicherheit im Straßenverkehr“, „Gestaltung des öffentlichen Raums in unseren Städten und Dörfern“ und „Belebung der Stadtzentren und Ortskerne“ sollen durch breite Kampagnen (z. B. über klimaaktiv mobil bzw. Websites der Städte, Länder und Gemeinden) forciert und den Menschen bewusst gemacht werden. „Fußverkehrs-Aktionstage“ einschließlich kultureller und künstlerischer Initiativen sollen die Möglichkeit bieten, der Bevölkerung das Gehen nicht nur planerisch und technisch, sondern auch emotional näherzubringen

und über die vielen Vorteile des Gehens zu informieren. Ziel der Kampagnen ist es, eine neue Kultur des Gehens als klimafreundlichste, gesündeste, sozial verträglichste, wirtschaftsfördernde, schönste und menschlichste Form der Fortbewegung im breiten Bewusstsein der Bevölkerung und der Entscheidungsträger:innen zu verankern. Dafür sollen auch Kooperationen mit Universitäten, Kunst- und Kulturschaffenden, mit der Wirtschaft und NGOs verstärkt und ausgebaut werden. Die lokalen Kampagnen sollen mit überregionalen und nationalen Kampagnen und Kampagnen auf europäischer Ebene (z. B. Europäische Mobilitätswoche oder THE PEP) vernetzt werden.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	mittel (Bewusstseinssteigerung, besseres Zusammenwirken, Nutzung von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 38: Information und Wegweisung für den Fußverkehr im Siedlungsgebiet sicherstellen**

Fußverkehrsanlagen sowie Warteflächen bei den Haltestellen sollen ausreichend dimensioniert mit Informations- und Wegweisungssystemen ausgestattet sein. Gut lesbare Informationen, Wegweiser, Fahrpläne sollen an Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs und im Siedlungsgebiet positioniert werden. Verkehrszeichen und eine entsprechende Beschilderung sollen die Durchlässigkeit aufzeigen, somit Umwege vermeiden und direkte Wegverbindungen ermöglichen. Durch anschauliche Erklärtafeln, die beispielsweise aufzeigen, wie weit man in einer bestimmten Zeit (z. B. fünf Minuten) vom aktuellen Standort gehen kann, werden die Vorteile des Gehens aufgezeigt und die Umgebung erfahrbar gemacht.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs, Effizienz- und Bewusstseinssteigerung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2025

### Maßnahme 39: Hochwertige digitale Infrastrukturdaten für den Fußverkehr schaffen

Verkehrsträgerübergreifende Verkehrsinformationssysteme sollen auch den Fußverkehr als Verknüpfung zu allen anderen Verkehrsmitteln in Information und Routing berücksichtigen. Die Digitalisierung stellt nicht nur für den motorisierten Individualverkehr oder den Öffentlichen Verkehr, sondern auch für den Fußverkehr als Informations- und Dateninstrumentarium eine Chance dar – der Fußverkehr profitiert von digitalen Diensten. Kartendienste und Navigation zählen ebenso hierzu wie Apps für die multimodale Mobilität bzw. den Öffentlichen Nahverkehr, Online-Fahrplanauskunft oder Ticketbuchung. Um die Anzeige von Fußverbindungen in den Informations- und Routingsystemen zu verbessern, ist es wichtig, diese aktuell zu halten und auch (informelle) Fußwege-Verbindungen aufzunehmen. Auf nationaler Ebene bietet sich dazu die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) als österreichweite, verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattform an, deren Basis die Geoinformationsplattform (GIP) ist. Gemeinden und Länder sollen neue bzw. veränderte bzw. falsch eingetragene Fußverbindungen zeitnah über die zuständige Stelle für Geodaten in die GIP einmelden und damit sicherstellen, dass die Fußverbindungen in Informations- und Routingsystemen aufscheinen, um die Datenqualität zu steigern. Verkehrsverwaltungen und die Rahmenbedingungen setzende Politik sollen sich weiters dafür einsetzen, dass Angebote, Informationen und Daten plattform- und länderübergreifend genutzt werden können. Dabei sind auch die Nachbarländer miteinzubeziehen, da es gerade in grenznahen Gebieten viele Pendelbeziehungen gibt.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Fußverkehrs, Effizienz- und Bewusstseinssteigerung)
<b>Zeithorizont</b>	2025–2040

## VIII Gesundheitsfaktor Fußverkehr

### Maßnahme 40: WHO/Europe Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking zur Abschätzung der positiven Gesundheitseffekte durch den Fußverkehr anwenden

Mit dem Online-Werkzeug Health Economic Assessment Tool **HEAT** ([heatwalkingcycling.org](http://heatwalkingcycling.org)) kann der gesundheitliche Effekt von Gehen ökonomisch bewertet werden. Das Tool unterstützt damit sowohl Entscheidungsträger:innen und Planer:innen von Bund, Ländern und Gemeinden als auch Interessengruppen in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Gesundheit bei Diskussionen und Entscheidungen über Maßnahmen beim Ausbau entsprechender Infrastrukturen (siehe auch Maßnahme 15). Auf der Grundlage dieser Berechnungen kann beispielsweise die Frage beantwortet werden, wie hoch der volkswirtschaftliche Gewinn in Euro pro Jahr ist, wenn „x“ Personen jeden Tag „y“ Kilometer mehr gehen würden. Um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen, muss dieses Werkzeug laufend weiterentwickelt, weiterverbreitet und bekannter gemacht werden. Investitionen in den Ausbau der Fußverkehrinfrastruktur führen durch den hohen Gesundheitsnutzen zu Kosteneinsparungen im System und tragen zum volkswirtschaftlichen Gewinn bei.

Umsetzung	Bund
Aufwand	gering
Nutzen	hoch (Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten)
Zeithorizont	2022–2030

### Maßnahme 41: Gesundheitseffekte durch das Gehen bei Planungen und Gestaltungen berücksichtigen

Bei Siedlungsplanungen, Gestaltung von Verkehrsinfrastruktur, Organisation von Verkehrsverbindungen oder Einsatz unterschiedlicher Mobilitätsformen im Siedlungsgefüge sollen insbesondere der Gesundheitsaspekt bzw. die Vorteile, die sich aus Aktiver Mobilität, vor allem aus dem Fußverkehr, ergeben (z.B. Verringerung des Risikos für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Übergewicht, Diabetes, bestimmte Krebsarten) berücksichtigt werden. Denn stadtplanerische Entscheidungen beeinflussen die Mobilität und die Gesundheit, aber auch das Wohlbefinden der Menschen. Infrastrukturen sollen nach sozialen, technischen und Umwelt-Aspekten nachhaltig gestaltet werden. Es sollen Fuß- und Radwege sowie der Öffentliche Verkehr priorisiert und die Reduzierung des motorisierten Individual- und Güterverkehrs induziert werden. Dabei sollen auch die dadurch vermiedenen negativen Auswirkungen (wie z. B. Luftverschmutzung, Lärm) betrachtet werden. Die Vorteile einer solchen fußverkehrsfreundlichen Planung können durch das HEAT (siehe Maßnahme 40) monetär dargestellt werden.

<b>Umsetzung</b>	Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	mittel (Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten, Verringerung der externen Kosten)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## IX Wirtschaftsfaktor Fußverkehr

### Maßnahme 42: Fußverkehr als Mehrwert für das Tourismusland Österreich hervorheben

Für die weitere Etablierung des Städte- und Wandertourismus sollen die Aktivitäten der Landestourismusorganisationen (LTO) verstärkt werden (z. B. Arbeitsgruppe Städte- und Wandertourismus). So soll an Kooperationsprojekten und Kooperationspartnerschaften mitgewirkt und Qualitätskriterien für den Fußverkehr im Konnex des Tourismus verankert werden. Dazu zählen eine einheitliche Wegweisung (Farbe, Form und Mindestangaben) je Tourismusregion (auf Basis anerkannter Empfehlungen, wie z. B. Club Arc Alpin), aber auch die Bereitstellung der fußverkehrsrelevanten Informationen und umweltfreundlichen Anreiseinformationen (z. B. Tourenportale, Apps großer Alpinvereine; Buchungsplattformen der Beherbergungsbetriebe, alpine Wegedatenbank). Neue Produktentwicklungen im Wander- und Städtetourismus auf Basis der Ergebnisse von Innovationsworkshops sollen dabei unterstützen, zielgerichtete Investitionen in Fußverkehrsprojekte für den Tourismus zu tätigen. Außerdem spielen gemeinsames Marketing, gemeinsame Marktforschung und -analysen (Befragungen, Zählungen und Benchmarking) involvierter Umsetzungsakteur:innen eine wesentliche Rolle. Daten sollen als Open Data veröffentlicht werden, damit diese Gemeinden, Touristiker:innen und Planer:innen als Grundlage für Planungen zur Verfügung stehen. Alpinismusregionen bzw. ein bereits bewährtes Produkt im österreichischen Wander- und Alpinismus sind Bergsteigerdörfer, die den Zielen der Alpenkonvention folgend eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum anstreben und ein besonderes Augenmerk auf den Bereich nachhaltige Mobilität gelegt haben.

Qualitätssicherung und Management von Wanderwegen und Integration in örtliche Gehwegeplanung implementieren: Wandern ist das Gehen zu Freizeit Zwecken mit hohem Erholungswert und besonderer Bedeutung für den Tourismus. Die Ausweitung des zunehmend motorisierten Mountainbike-Tourismus hat sowohl Auswirkungen auf sensible Ökosysteme als auch auf die Qualität des Gehens im alpinen Gelände oder stadtnahen Grünraum. Im Sinne der Qualitätssicherung sind negative Auswirkungen des Mountainbike-Tourismus auf den Wander-Tourismus vorausschauend zu vermeiden. Fragen der Haftung für den Wegehalter bzw. der Eigenhaftung sollten für alle Bundesländer durch eine Wegehalterhaftpflichtversicherung rechtlich geklärt werden. Es sollen Konfliktpotenziale zwischen Wander- und Mountainbike-Tourismus

untersucht Maßnahmen zum Freihalten von Wanderwegen in sensiblen Zonen von Fahrzeugen erarbeitet und ein Monitoring bzw. Management zur Konfliktvermeidung in Natur- und Erholungsgebieten erfolgen. Die Wanderwege selbst sollen in die örtlichen Gehwegeplanungen und das Alltagsrouting integriert werden. Dafür müssen sie auch eine bestimmte Qualität aufweisen und diese muss langfristig gesichert werden.

<b>Umsetzung</b>	Landestourismusorganisationen (LTO), Bund, Länder, Gemeinden, Tourismusverbände
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	mittel (Bewusstseinssteigerung, Erhöhung der Wirtschaftsleistung, Beschäftigungseffekt und Standortaufwertung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 43: Positive wirtschaftliche Effekte des Fußverkehrs nutzen und Städte und Ortskerne durch Begegnungszonen und Einkaufsstraßen beleben**

Wo Siedlungen belebt sind und in (lokalen) Ortszentren eine gute Versorgung mit Handel und Dienstleistungen bieten, wird oft und gerne zu Fuß gegangen. Wo zu Fuß gegangen wird, wird meist auch Geld ausgegeben. Handel und Dienstleistungsbranchen profitieren vom Gehen in Umgebungen mit hoher Aufenthaltsqualität. Investitionen zur Förderung des Fußverkehrs sind auch für die Wirtschaft interessant. Beispielsweise zeigt eine Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Wien den wirtschaftlichen Nutzen durch verkehrsberuhigte Zonen im 1. Bezirk in Wien auf (Standortanwalt Wien, 2019). Aufgrund dieses sehr positiven Ergebnisses forderte die Wirtschaftskammer Wien sogar, eine Begegnungszone in jedem Bezirk Wiens zu errichten (Wiener Zeitung, 18.10.2019). Aber auch für Gemeinden sind diese Investitionen lohnend, da durch stärkere Wirtschaftstätigkeit im Gemeindegebiet auch die Steuereinnahmen steigen. Demgegenüber stehen die Ausgaben der Gemeinde für die Bereitstellung und Erhaltung von Infrastruktur, wobei diese für den Fußverkehr kostengünstiger ist als für andere Verkehrsträger. Volkswirtschaftliche Ausgaben wie Umweltkosten, Staukosten bzw. andere externe Kosten entstehen durch den Fußverkehr kaum. Zusätzliche volkswirtschaftliche Vorteile sind Gesundheitsförderung, Zeitgewinne, Komfortgewinne und Einsparungen bei Infrastrukturkosten. In einer umfassenden Studie soll die wirtschaftliche Bedeutung des Fußverkehrs (Wirtschaftsfaktor Gehen) und der finanzielle Mehrwert durch Fußgängerzonen und Begegnungszonen in Kooperation mit der WKO abgeschätzt und dargestellt werden.



<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	mittel (Bewusstseinssteigerung, Erhöhung der Wirtschaftsleistung, Beschäftigungseffekt und Standortaufwertung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

#### **Maßnahme 44: Mit den für den Fußverkehr wichtigen Branchen kooperieren**

Kooperationen mit Wirtschaftsverbänden und Unternehmen, insbesondere mit den für den Fußverkehr wichtigen Branchen, wie Einzelhandel, Schuh- und Textilbranchen sowie verschiedene Dienstleistungsbranchen, sollen den Stellenwert des Fußverkehrs heben und seine Bedeutung für die lokale Wirtschaft stärken. Die Einbindung von Wirtschaftsvertretungen ist ebenso essenziell wie die direkte Zusammenarbeit mit Unternehmen aus Branchen wie dem Handel, um Einkaufsstrassen, aber auch Begegnungs- und Fußgängerzonen zu forcieren und eine Win-win-Situation herzustellen. Kooperationen mit diesen Branchen und mit Initiativen für den Fußverkehr sollen forciert und Synergien genutzt werden.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	mittel (Bewusstseinssteigerung, Erhöhung der Wirtschaftsleistung, Beschäftigungseffekt und Standortaufwertung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

## X Datenbasis, Statistik, Ausbildung und Forschung

### Maßnahme 45: Statistische Mängel und Untererfassung der Fußwege vermeiden durch Anwendung des Etappenkonzepts bei Mobilitätserhebungen

Ein Mangel vieler Verkehrsbefragungen besteht in der ungenügenden Erfassung der Zu- und Abgangswege zu Fuß zum Rad, zum Auto, zum Öffentlichen Verkehr und z. B. der Umsteigewege, die zu Fuß zurückgelegt werden. Einerseits werden kurze Wegstrecken schon in der Erhebung oft vergessen und andererseits wird bei dem bisher angewandten Hauptverkehrsmittelkonzept auch im Rahmen des sogenannten KONTIV-Designs bisher jeder Weg einem Hauptverkehrsmittel zugeordnet. Damit werden „Wegeetappen“ vernachlässigt und der Fußverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln statistisch untererfasst. Die etappenweise Erhebung von Wegen – entlang einer Wegekette mit dem Wechsel des Verkehrsmittels (als Verkehrsmittel ist z. B. auch der Fuß- und Radverkehr zu zählen) eine neue (Weg-)Etappe zu beginnen – soll standardmäßig bei Mobilitätserhebungen umgesetzt werden. Dies trägt zur Behebung der derzeitigen Verzerrung der statistischen Grundlage durch die große Untererfassung der kurzen Wege bei. Daher ist es unbedingt notwendig, bei der Etappe Zu- und Abgangswege sowie Wege zwischen Verkehrsmitteln, z. B. beim Umsteigen, zu erfassen.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	hoch
<b>Nutzen</b>	hoch (Bewusstseinssteigerung)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2040

### Maßnahme 46: Umfassende Datengrundlagen für den Fußverkehr in der Verkehrsstatistik schaffen

Der Fußverkehr soll als gleichberechtigter Verkehrsträger gesehen werden. Dazu soll auch die Entwicklung einer hochwertigen und umfassenden Datenbasis beitragen. Ergänzend zu regelmäßigen österreichweiten verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätserhebungen sollen in regelmäßigen Abständen systematische Fußverkehrszählungen stattfinden und das Netz von Zählstellen an repräsentativen Querschnitten, wie zum Beispiel Bahnhöfen und Zugangspunkten zum Öffentlichen Verkehr, weiter ausgebaut werden. Neben den Frequenzen sind Kennzahlen zum Fußverkehr hinsichtlich Erreichbarkeiten, Aufenthaltsdauern, Hindernissen wie Umwegen oder Wartezeiten und Flächenbedarf zu erheben. Fußverkehrs-Aspekte können auch bei anderen nationalen Erhebungen, beispielsweise zu Freizeit und Tourismus, berücksichtigt werden. Erhebungen sollten, in Abhängigkeit vom Erhebungszweck, vorrangig nach dem Etappenkonzept erfolgen (siehe Maßnahme 45). Bei der Erhebung von Gehwegen können, in Abhängigkeit vom

Erhebungszweck, herkömmliche Methoden zunehmend mit ausreichend erprobten digitalen Technologien wie Mobilfunk und Satellitenortung ergänzt werden. Weiters sind Daten zu Mobilitätseinschränkungen und Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme besonderer Gruppen von Fußgänger:innen, wie Kindern, älteren Menschen und sinnes- und mobilitätseingeschränkten Menschen, zu erheben. Zur Verbesserung der Datengüte können Informationen aus weiteren Quellen, wie beispielsweise der Werbewirtschaft, Verkehrsbetrieben und öffentlichen und halböffentlichen Einrichtungen, einen hohen Mehrwert leisten. Grundsätzlich ist bei allen Datenerhebungen das Datenschutzgesetz in der geltenden Fassung zu beachten.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	hoch
<b>Nutzen</b>	hoch (besseres Zusammenwirken und Nutzung von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

#### **Maßnahme 47: Hochwertige Datengrundlagen zur Verkehrssicherheit und subjektiven Sicherheit durch Integration aller verfügbaren Datenquellen schaffen**

Neben den Kennzahlen zur Mobilität soll auch für die Themenfelder Verkehrssicherheit, Nutzungskonflikte (z. B. E-Scooter und Fußverkehr), präventive Sicherheit und subjektive Sicherheit der Fußgänger:innen die existierende Datenbasis unter Berücksichtigung der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 aufgewertet und weiterentwickelt werden. Unterschiedliche (Verkehrs-)Statistiken sollen zusammengeführt werden. Erhebung, Auswertung und Analyse verletzter und getöteter Fußgänger:innen mit und ohne Fahrzeugbeteiligung sollen vereinheitlicht, zusammengeführt und für eine integrierte Betrachtung der Fußverkehrsplanung den Mobilitätskoordinator:innen zur Verfügung gestellt werden. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl bezüglich Belästigung und krimineller Übergriffe soll, auf Fußgänger:innen bezogen, eventuell als Teil der Mobilitätserhebungen, in regelmäßigen Abständen erhoben und analysiert werden. Grundsätzlich ist bei allen Datenerhebungen das Datenschutzgesetz in der geltenden Fassung zu beachten.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (besseres Zusammenwirken und Nutzung von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 48: Fußverkehrsrelevante quantitative und qualitative Indikatoren zur Etablierung eines geeigneten Benchmark-Systems erarbeiten**

Planungs- und Umsetzungsstellen aller Gebietskörperschaften und die (Fach-) Öffentlichkeit sollen regelmäßig über die Entwicklung des Fußverkehrs informiert werden. Der dafür zu erstellende Entwicklungsbericht soll die regelmäßig zu erhebenden Indikatoren (Modal Split, Personenkilometer im Fußverkehr, Unfälle im Fußverkehr mit und ohne Fahrzeugbeteiligung, Anzahl umgesetzter Verkehrskonzepte mit expliziter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs, Anzahl durchgeführter Fußverkehrs-Checks, Anzahl öffentlicher Sitzgelegenheiten etc.) gemäß den zur Verfügung stehenden Daten enthalten. Weiters soll der Umsetzungsstatus des vorliegenden Masterplan Gehen regelmäßig erhoben werden.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (besseres Zusammenwirken und Nutzung von Synergien)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 49: Fußverkehrs-Forschung weiterführen und intensivieren**

Forschungsprogramme bzw. Forschungsausschreibungen haben die Erweiterung des Wissensstandes zu Zukunftsfragen von Mobilität und Verkehr zum Ziel. Aktive, gesunde, multimodale und selbstbestimmte Mobilität soll auch künftig in Forschungsausschreibungen thematisiert und intensiviert werden. Die FTI-Strategie ist eines dieser Beispiele und steht für wirtschaftlich-technische Forschung, Technologieentwicklung und Innovation. Durch die FTI-Strategie Mobilität 2040 des BMK werden ab dem Jahr 2022 Forschungsthemen zur aktiven gesunden Mobilität in zwei Missionsfeldern behandelt: (1) „Städte“ und (2) „Regionen“. Neben „klassischer FTI-Förderung“ werden durch die FTI-Strategie auch neue Allianzen und Umsetzungspartnerschaften aufgebaut, damit Forschungsergebnisse rasch Wirkungen in der Praxis entfalten können und eine enge Abstimmung zwischen Mobilitätspraxis, Forschung und Umsetzung sichergestellt werden kann. Initiativen wie diese fördern den Stellenwert, die Qualität und damit die Akzeptanz des Verkehrsmittels Gehen und sollen weitergeführt bzw. verstärkt werden. Ressortübergreifende Forschungsförderschemata für eine Aktive Mobilität durch Kooperation der Ministerien sind erstrebenswert.

<b>Umsetzung</b>	Bund
<b>Aufwand</b>	mittel
<b>Nutzen</b>	hoch (Bewusstseinssteigerung, Attraktivierung des Lebensraums und Fußverkehrs)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

### **Maßnahme 50: Ausbildungsangebote zur Mobilitätsbildung mit Schwerpunkt Fußverkehr verstärken und langfristig budgetär absichern**

Mobilität hat sich verändert, dies soll sich auch in einer neuen Mobilitätsbildung niederschlagen. Insbesondere Schulkinder und Fahrschüler:innen kommen mit Mobilitätsbildung in Berührung. Klimarelevanz, Gesundheitsnutzen, Ressourcenschonung, Chancengleichheit, Barrierefreiheit sind nur einige der Schlagworte, die in früheren Mobilitätsbildungskonzepten keinen oder zu wenig Eingang gefunden haben. Je mehr Bevölkerungsgruppen und Entscheidungsträger:innen mit neuen Mobilitätsschulungen erreicht werden, desto größer ist der Wirkungsbereich. Angebote zur Mobilitätsschulung können sowohl an Schüler:innen, Eltern und Lehrer:innen adressiert sein, um eine nachhaltige Änderung der Werthaltung zu erzielen und Bewusstsein für den Verkehrsträger Fußverkehr zu schaffen, als auch an Entscheidungsträger:innen, wie z. B. Amtssachverständige der zuständigen Behörden oder Politiker:innen. Durch kontinuierliche Medienarbeit soll auf das Gehen als wichtiges und naturgegebenes Fortbewegungsmittel aufmerksam gemacht werden („Wir sind alle Fußgänger:innen“). Es soll verstärkt auf Kooperationen gesetzt werden, beispielsweise mit regionalen Tourismusbüros, um bekannte Orte auf neue Art und Weise aus der Perspektive der Zufußgehenden kennenzulernen. Der Fußverkehr soll in allen relevanten Studienrichtungen und Bildungsangeboten gestärkt werden. Außerdem soll eine eigene universitäre Stiftungsprofessur für den Themenbereich Fußverkehr geschaffen werden.

<b>Umsetzung</b>	Bund, Länder, Gemeinden
<b>Aufwand</b>	gering
<b>Nutzen</b>	hoch (Attraktivierung des Lebensraums und Fußverkehrs)
<b>Zeithorizont</b>	2022–2030

# 5 Wirkungen

Mit dem Masterplan Gehen 2030 wird ein weiterer Baustein für ein nachhaltiges, ressourcensparendes, sicheres, klimafittes, gesundes, inklusives Mobilitätssystem für österreichische Lebensräume gelegt. Die gewünschten transformativen Wirkungen auf der ökologischen, sozialen und ökonomischen Ebene umfassen Beiträge zu Klimaschutz, Gesundheit, Wirtschaft und Gesellschaft.

## 5.1 Umwelt- und Klimaschutz

Fußverkehr als zero-emission Verkehrsmodus: Verkehr verbraucht durch die Herstellung und den Betrieb der Verkehrsmittel externe Energie, die zusätzlich zur Körperenergie zugeführt werden muss. Gehen spart im Vergleich zu motorisierten Verkehrsmitteln fossile externe Energie und produziert somit keine Schadstoffemissionen.

Ziel von Politik und Planung sollte es daher sein, den Lebensraum so zu gestalten, dass Pkw-Fahren nicht als vermeintlich einzige mögliche Mobilitätsalternative erscheint bzw. strukturell die einzig mögliche ist. Jede vermiedene Pkw-Fahrt verringert die Emission von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm. Die verkehrlichen und raumplanerischen Bedingungen sollten so gestaltet sein, dass ein bestmögliches Klima für Fußgänger:innen geschaffen wird. Dieses kann durch entsprechende Bepflanzung des Wege- und Straßenrandes erfolgen, wodurch neben der Beschattung der Gehwege auch ein Beitrag zum Klimaschutz (Klimaanpassung durch Baumbepflanzung) geleistet wird. Durch den geringen Platzverbrauch des Gehens wird die Aufenthaltsqualität für alle erhöht, zudem ist Gehen die ursprünglichste und gesündeste Art (siehe Kapitel 5.2) sich fortzubewegen. Weiters werden durch Aktive Mobilität keine Luftschadstoffe an die Umgebung abgegeben. Abbildung 15 zeigt die direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen je Verkehrsmittel und Personenkilometer.

Es ist zu erkennen, dass das Gehen (wie auch das Radfahren) keinerlei Emissionen nach sich zieht. Fahrrad, U-Bahn sowie Straßenbahn und O-Bus sind zwar lokal emissionsfrei, benötigen aber in der Herstellung Ressourcen sowie für den Fahrbetrieb Strom, dies führt zu Emissionen in der Vorkette. Beim batterieelektrischen Pkw kommt neben dem weitaus größeren Platzbedarf pro Fahrgast (im Vergleich zu Bahn und Bus) noch der erhöhte Stromverbrauch und die ressourcen- und energieintensive Herstellung hinzu, was die Emissionen in der Vorkette stark steigen lässt. Es ist ersichtlich, dass fossile Verkehrsträger viel mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen als ihre elektrisch betriebenen Alternativen. Das Gehen jedoch stößt kein zusätzliches CO<sub>2</sub> aus.

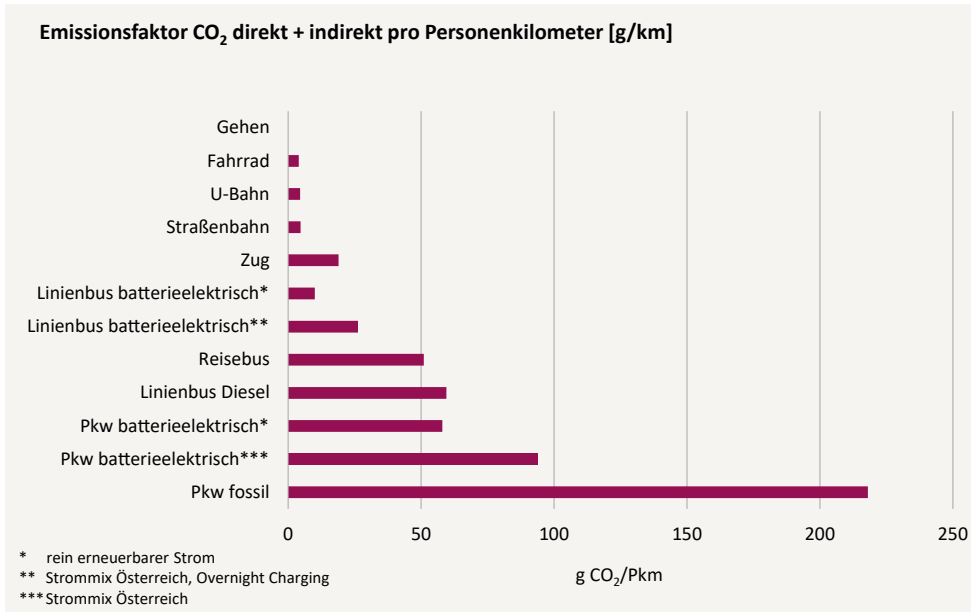


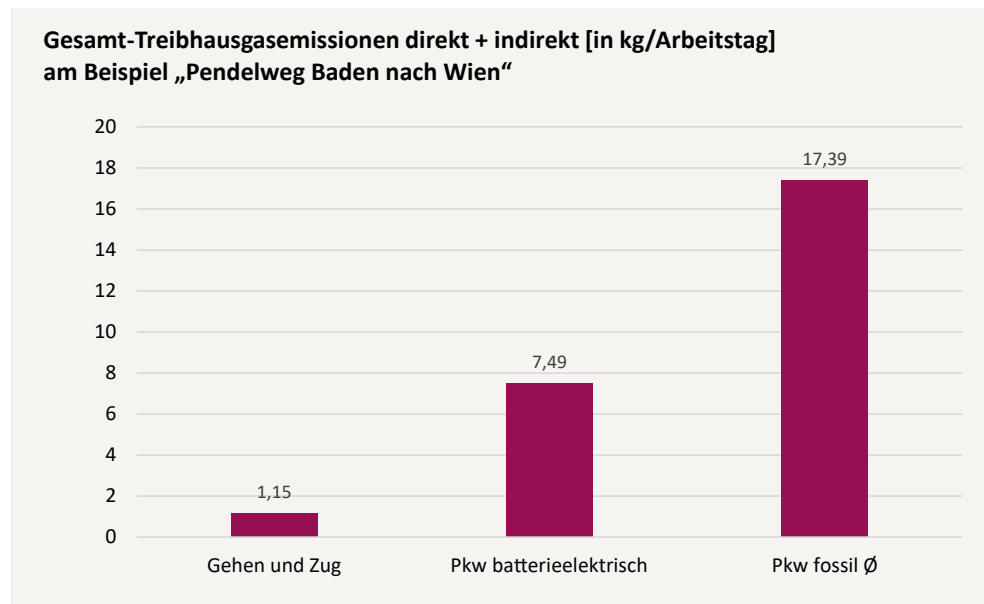
Abbildung 15: Emissionsfaktoren verschiedener Verkehrsmittel, Quelle: Umweltbundesamt, 2022b sowie GEMIS (Globales Emissions-Modell integrierter Systeme).

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene existieren zahlreiche Gesetze und Richtlinien, die einen hochwertigen Lebensraum direkt oder indirekt zum Ziel haben. Die Förderung des Gehens kann einen Beitrag zum Erreichen der dort gelisteten Ziele beziehungsweise zur Einhaltung der festgesetzten umweltrelevanten Grenzwerte für Emissionen und Immissionen leisten. In den folgenden zwei Beispielen soll verglichen werden, wie sich die Emissionen verhalten, wenn für einen bestimmten Weg verschiedene Verkehrsmittel verwendet werden.

### Beispiel 1: Pendelweg von Baden nach Wien

Eine Arbeitnehmerin wohnt in der Nähe des Bahnhofs in Baden, ihre Arbeitsstätte ist in Wien – 500 Meter entfernt vom Hauptbahnhof. Wird diese Strecke täglich mit dem fossil betriebenen Auto zurückgelegt (keine Mitfahrenden), so werden 70 Kilometer (hin und zurück) gefahren, das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 17,4 Kilogramm<sup>1</sup> pro Arbeitstag. Entscheidet sich die Arbeitnehmerin jedoch dazu, mit dem Zug von Baden nach Wien und wieder retour zu fahren, so belaufen sich die Emissionen auf 1,2 Kilogramm<sup>2</sup> pro Arbeitstag. Die Wege von der Wohnung bzw. Arbeitsstätte zum Bahnhof und wieder retour werden zu Fuß zurückgelegt und sind demnach emissionsfrei. Durch den Verzicht auf den Pkw können in diesem Beispiel 93 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden. Die Treibhausgasemissionen aus diesem Beispiel sind in Abbildung 16 abgebildet. Die positiven Effekte durch Reduktion von Stellplatz-Platzbedarf, Kostenersparnis oder vermehrte körperliche Aktivität werden hier noch gar nicht berücksichtigt.

Abbildung 16:  
Treibhausgasemissionen am  
Beispiel „Pendelweg von  
Baden nach Wien“.



- 1 Anmerkung: Hier darf nicht der Emissionsfaktor aus Abbildung 16 herangezogen werden, da dieser einen durchschnittlichen Auslastungsgrad von 1,14 impliziert. Da die Arbeitnehmerin alleine im Pkw unterwegs ist, muss der Emissionsfaktor pro Fahrzeugkilometer verwendet werden (Wert aus Abbildung 16 multipliziert mit dem Auslastungsgrad von 1,14).
- 2 Zugstrecke: 60 Kilometer (2 mal 30 Kilometer)



## Beispiel 2: Einkaufsweg in einer Ortschaft

Eine Person geht jeden zweiten Tag Lebensmittel einkaufen, dafür hat sie zwei Alternativen. Entweder wählt sie den Supermarkt im Ort, der fußläufig in etwa 15 Minuten erreichbar ist, es sind jedoch keine Parkmöglichkeiten vorhanden. Knapp 10 Kilometer außerhalb des Ortes an einem Kreisverkehr ist ein weiterer, größerer Supermarkt angesiedelt. Hier gibt es neben dem Supermarkt noch einen Baumarkt, ein Spielwarengeschäft, ein Kino sowie ein Restaurant. Die Wahl der ersten Variante ist emissionsfrei, wenn zu Fuß gegangen wird. Wenn die Person mit dem Pkw zum zweiten Supermarkt fährt, werden jedes Mal 2 Kilogramm CO<sub>2</sub> pro Fahrt emittiert. Die Person entscheidet sich dazu, die zweite Variante nur dann zu wählen, wenn sie Einkäufe in mehreren Geschäftslokalen tätigen will oder plant, große und schwere Artikel zu kaufen, die zu Fuß nicht zu transportieren wären. Die Treibhausgasemissionen aus diesem Beispiel sind in Abbildung 17 abgebildet.

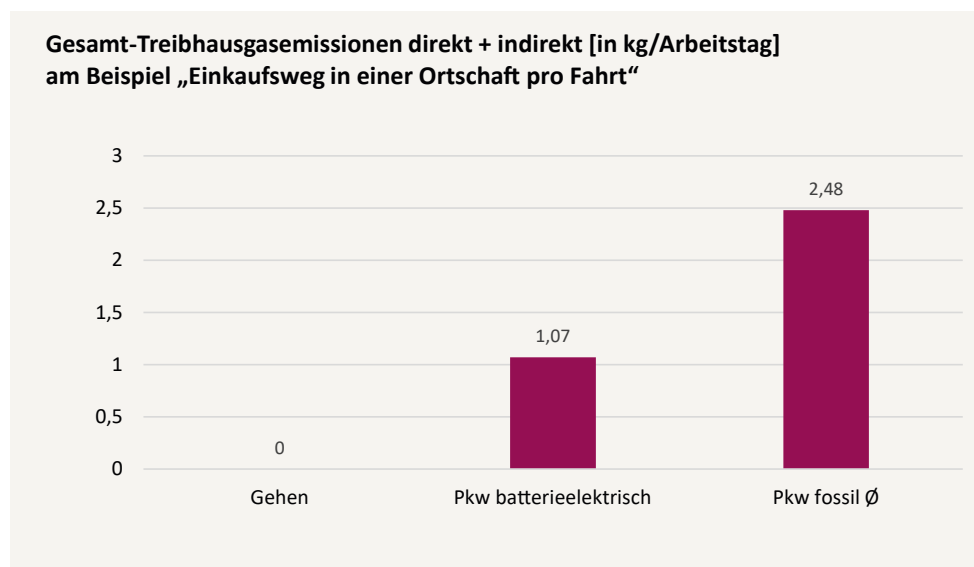


Abbildung 17: Treibhausgasemissionen am Beispiel „Einkaufsweg in einer Ortschaft“.



Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat mit dem „Gesundheitsökonomischen Bewertungswerkzeug „Health Economic Assessment Tool – HEAT Version 5.0“ (WHO, 2021) eine Methode entwickelt, welche aus aggregierten Angaben für eine Bevölkerungsgesamtheit zum Fuß- und Radverkehrsaufkommen (z. B. Anzahl der Kilometer, die zu Fuß zurückgelegt werden) eine Verminderung des Sterberisikos berechnet, und diesem einen monetären Wert zugeordnet (mithilfe des „Value of Statistical Life“). Im Jahr 2022 wurden in Österreich durch Gehen ca. 2.452 vorzeitige Todesfälle verhindert, daraus ergibt sich ein jährlicher Gesundheitsnutzen in Höhe von rund 9,6 Mrd. Euro. Betrachtet man den Zeitraum bis 2030, so werden 22.065 vorzeitige Todesfälle verhindert, was einem Gesundheitsnutzen von 86,8 Mrd. Euro entspricht.

Mit Hilfe von HEAT kann somit der Nettonutzen der Aktiven Mobilität berechnet werden. Dabei werden die Vorteile, die sich aus der Bewegung ergeben (siehe oben) sowie die negativen gesundheitlichen Auswirkungen einer erhöhten Luftverschmutzung und des Risikos tödlicher Unfälle (derzeitige Betrachtung nur bei Radverkehr – hier wird die Gesamtzahl der Fahrradunfälle mit tödlichem Ausgang durch die Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer geteilt) berücksichtigt.

HEAT verwendet eine relative Risikoschätzung für die Auswirkungen von Gehen und Radfahren auf die Gesamtsterblichkeit (basierend auf einer Metaanalyse epidemiologischer Kohortenstudien). Die Schätzungen aus der Literatur werden unter Verwendung einer linearen Funktion, die auf eine maximale Risikominderung des Sterberisikos von minus 30 % (entspricht 460 Minuten pro Woche) beim Gehen und minus 45 % (bei 447 Minuten pro Woche) beim Radfahren begrenzt ist, getätigt. Unter Verwendung einer bevölkerungsbezogenen Risikoformel werden die Anteile aller Todesfälle in der Bevölkerung ermittelt, die auf Zufußgehen und Radfahren zurückgeführt werden können. Daraus ergibt sich ein relatives Sterberisiko für Radfahrer:innen von 0,903 und für Fußgänger:innen von 0,886 (unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Luftverschmutzung). HEAT berechnet derzeit aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht die Auswirkungen von Straßenunfällen, welche nicht tödlich verlaufen.

Außerdem erfolgt durch HEAT zusätzlich eine Schätzung der durch das Gehen und Radfahren vermiedenen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der gesellschaftliche Nutzen durch weniger Luftverschmutzung, Lärm und Straßenverkehrsunfälle ist beträchtlich. Analysen zeigen, dass die positiven Auswirkungen aktiver Fortbewegung deutlich höher ausfallen als die negativen Auswirkungen von Luftverschmutzung und Straßenverkehrsunfällen, in die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen verwickelt sind, dies führt in weiterer Folge zu einem positiven Nettonutzen der beiden aktiven Mobilitätsmodi. (WHO, 2017)

## 5.3 Wirtschaft

Das Gehen stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar, zum einen für Gemeinden und zum anderen für Handel und Dienstleistungen. Einkaufen findet in fußverkehrsfreundlichen Strukturen statt, seien sie historisch gewachsen oder nachgebildet (Einkaufszentren). Eine funktionierende Nahversorgung stärkt die Ortszentren und damit die lokale Wirtschaft.

Doch die lokale Wirtschaft profitiert von einem hohen Fußverkehrsaufkommen, denn Umsatz und Passant:innenfrequenz hängen eng zusammen. Frequenzbringer ist nicht unbedingt eine reine Handelsstruktur, sondern auch andere Nutzungen wie Dienstleistungen, Bildungs-, Gesundheits- oder Verwaltungseinrichtungen (Schulen, Gemeindeämter, Gebietskrankenkassen etc.) tragen dazu bei. Maßnahmen, die die Passant:innenfrequenz erhöhen und eine funktionierende Nahversorgung sicherstellen, wirken sich demnach auch positiv auf den lokalen Einzelhandel aus.

Fußgänger:innen schätzen ansprechend gestaltete, verkehrsberuhigte Bereiche sowie direkte, möglichst umwegfreie Verbindungen. Attraktive Fußverbindungen sind daher ein wesentlicher Faktor, um die Kund:innenfrequenz zu erhöhen und damit die lokale Wirtschaft zu stärken. Werden Maßnahmen zur Umgestaltung von Stadt- oder Ortskernen gesetzt, ist es dementsprechend wichtig, diese so zu planen, dass der lokale Einzelhandel und Dienstleister in ein attraktives Fußwegenetz eingebunden werden. Weitere Frequenzbringer wie verschiedene soziale Versorgungseinrichtungen (Post, Polizei, außerschulische Bildung etc.) sind dabei ebenso zu berücksichtigen und in das Fußwegenetz einzubinden.

Neben attraktiven Fußverbindungen regt auch ein vielfältiger lokaler Einzelhandel samt Gastronomie dazu an, zu Fuß zu gehen. Somit hängen lokale Wirtschaft und das Gehen eng zusammen und tragen zusammen wesentlich dazu bei, Stadt- und Ortskerne zu stärken. Einen besonders positiven wirtschaftlichen Nutzen weisen verkehrsberuhigte Zonen (Fußgängerzone, Begegnungszone) auf (vgl. Maßnahme 43). Eventuellen Bedenken bezüglich der eingeschränkten Möglichkeit von Kund:innen, schwere Einkäufe nach Hause zu transportieren, kann mittels alternativen Angeboten seitens der Wirtschaft (z. B. Lieferservice) begegnet werden.

## Kontakte

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

Abt. II/6 Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

DI Robert Thaler, Mag. Eva Mastny

[robert.thaler@bmk.gv.at](mailto:robert.thaler@bmk.gv.at), [eva.mastny@bmk.gv.at](mailto:eva.mastny@bmk.gv.at)

### **Umweltbundesamt GmbH**

Team Mobilität

DI Alessandra Angelini

[alessandra.angelini@umweltbundesamt.at](mailto:alessandra.angelini@umweltbundesamt.at)

### **klimaaktiv mobil – Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden, Regionen**

komobile – Herry Consult

Helmut Koch, Raphael Glück, Daniela Hirländer

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

## Nützliche Links

klimaaktiv mobil – Die Klimaschutzinitiative im Verkehrsbereich:

[bmk.gv.at/themen/mobilitaet/klimaaktiv-mobil](https://bmk.gv.at/themen/mobilitaet/klimaaktiv-mobil)

klimaaktiv mobil – Gehen:

[klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen](https://klimaaktiv.at/mobilitaet/gehen)

klimaaktiv mobil – Mobilitätsmanagement:

[klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem](https://klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem)

Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil:

[klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/beratungsangebot/foerderung-mobmgmt-emob](https://klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/beratungsangebot/foerderung-mobmgmt-emob)

Förderabwicklungsstelle Kommunalkredit Public Consulting GmbH:

[umweltfoerderung.at/gemeinden/mobilitaetsmanagement/unterkategorie-mobilitaet](https://umweltfoerderung.at/gemeinden/mobilitaetsmanagement/unterkategorie-mobilitaet)

Handbuch Erstellung örtliches Fußverkehrskonzept und lokaler Masterplan Gehen:

[klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/handbuch-gehen](https://klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/handbuch-gehen)

## Literaturverzeichnis

**Bauer, U.; Hertel, M.; Buchmann, S.; Frehn, M.; Spott, M.:** Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie; im Auftrag des Umweltbundesamts Deutschland; Dessau-Roßlau 2018; Online: [umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15\\_texte\\_75-2018\\_geht-doch\\_v6.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf) (Abfrage am 22.7.2022).

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

**Bonanomi, L.:** Die Langsamverkehrs-Stadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fussgängeranlagen. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (Hrsg.). Zürich 2000.

**Bösch, H.:** Die Langsamverkehrs-Stadt. Bedeutung, Attraktion und Akzeptanz der Fußgängeranlagen. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fußgänger (Hrsg.). Zürich 1992.

**Brög, W.:** Den Fußbetappen auf den Fersen; In: mobilogisch! der Vierteljahres-Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, Heft 3/2017, S. 1-6; Online: [mobilogisch.de/41-ml/artikel/252-analyse-fuss-etappen](https://mobilogisch.de/41-ml/artikel/252-analyse-fuss-etappen) (Abfrage am 22.7.2022).

**Richter, C.:** Mit Gehen zu höherer Lebenserwartung. Online: [diepresse.com/1424571/mit-gehen-zu-hoeherer-lebenserwartung](https://diepresse.com/1424571/mit-gehen-zu-hoeherer-lebenserwartung) (27.Juli 2022).

**Standortanwalt Wien:** Bericht des Standortanwalts. City-Projekte. Wien 2019; Online: [wko.at/site/standortanwalt-wien/1\\_CityProjekte\\_SiS\\_17102019\\_web](https://wko.at/site/standortanwalt-wien/1_CityProjekte_SiS_17102019_web) (27.Juli 2022).

**Thaler, R.:** Vorrang für Fußgänger Planungshandbuch. Hrg: Verkehrsclub Österreich – VCÖ: Wissenschaft & Verkehr. Mödling: Eigenverlag 1993.

**Umweltbundesamt (a):** AUSTRIA'S ANNUAL GREENHOUSE GAS INVENTORY 1990–2020. Submission under Regulation (EU) No 525/2013. Wien, 2022.

**Umweltbundesamt (b):** Emissionsfaktoren für Verkehrsmittel, 2022. Online: [umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/emissionsfaktoren-verkehrsmittel](https://umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/emissionsfaktoren-verkehrsmittel)

**Weltgesundheitsorganisation:** Gesundheitsökonomisches Bewertungsinstrument (HEAT) für Gehen und für Radfahren. Methodik und Benutzeranleitung für Bewertung der Auswirkungen von körperlicher Betätigung, Luftverschmutzung, Verletzungen und Kohlenstoffemissionen. 2017.

**Wiener Zeitung:** Wirtschaftskammer Wien: „Wir müssen die Straßen zurückerobern“. Wiener Zeitung vom 18.10.2019. Online: [wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2034391-WKOe-Wir-muessen-die-Strassen-zurueckerobern](https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2034391-WKOe-Wir-muessen-die-Strassen-zurueckerobern) (27.Juli 2022).

**WHO – World Health Organisation:** Health Economic Assessment Tool – HEAT – Version 5.0, 2021. Online [heatwalkingcycling.org](https://heatwalkingcycling.org) (Abfrage am 22.7.2022).









