



Impulse und Inspirationen für den Fußverkehr in Linz

November 2022

Klimabündnis Oberösterreich

Verfasst von: Felicitas Egger, Hermann Rainer



Über dieses Dokument

Das vorliegende Dokument greift Ansätze und Ideen, die im Projekt Linz zu Fuß bei den Fußverkehrs-Checks, Spaziergängen, Begehungen und Vernetzungstreffen entstanden sind, auf und hinterlegt sie mit Beispielen aus anderen Städten. Es soll als Quelle für Impulse und Inspirationen für die Weiterentwicklung des Fußverkehrs in der Stadt Linz dienen.

Weiterführende Informationen und Links sind in grauer Farbe dargestellt.

Inhalt

A.	RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE FÖRDERUNG DES ZUFUSSGEHENS.....	3
1.	Fußverkehr sowohl in der Politik als auch in der Verwaltung verankern.....	3
2.	Planungskonzepte	5
3.	Fokus Bildungseinrichtungen	8
4.	Fokus Gesundheit.....	8
B.	BEWUSSTSEINSBILDUNG: FUSSGÄNGER:INNEN SICHTBAR MACHEN.....	10
5.	Leitsysteme für den Fußverkehr.....	10
6.	Gehen im Straßenbild sichtbar machen	11
7.	Kommunikation, Aktionen und Partizipation	11
8.	GehCheck-App nutzen.....	12
9.	Parklets: Temporäre Umnutzung von Parkflächen	13
C.	INFRASTRUKTUR FÜR DEN FUSSVERKEHR	13
10.	Verkehrsberuhigung und Verkehrsorganisation	13
11.	Infrastruktur für Fußverkehr	16
12.	Gehen und öffentlichen Verkehr.....	19
13.	Exkurs: Fahrradstraßen für rasche Verbindungen	20
D.	BILDQUELLEN.....	21

A. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE FÖRDERUNG DES ZUFUSSGEHENS

1. Fußverkehr sowohl in der Politik als auch in der Verwaltung verankern

1.1. Grundsatzbeschluss zur Fußverkehrsförderung

Ein Grundsatzbeschluss durch den Gemeinderat sichert das politische Bekenntnis zur gesündesten, und ressourcenschonendsten Mobilitätsform Gehen. Dieser kann bereits als Strategiepapier mit wichtigen Eckpunkten gefasst werden.

Stadt Wien (2014) Grundsatzbeschluss Strategiepapier Fußverkehr, <https://tinyurl.com/bdeyt5af>

1.2. Eine:n Fußverkehrsbeauftragte:n bestellen und Zuständigkeiten klären

Ein:e Fußverkehrsbeauftragte:r soll als strategisch-inhaltlicher Knoten agieren, zur Vernetzung der verschiedenen Akteure und Abteilungen, die mit dem Thema Fußverkehr befasst sind. Die Klärung von Zuständigkeiten und Definition der Zusammenarbeit der unterschiedlichen Abteilungen ist ein wichtiger Schritt zu wirksamer Fußverkehrsförderung.

1.3. Erarbeitung eines Masterplan Gehen bzw. eines Fußverkehrskonzeptes

Als wichtiger strategischer Rahmen zur österreichweiten Förderung des Gehens wurde der Masterplan Gehen 2030 entwickelt. Der Masterplan Gehen 2030 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. Fußverkehr wird als gleichrangige und gleichwertige Mobilitätsform im Verkehrssystem definiert. Um das Gehen als Alltagsverkehrsmittel besser zu fördern, ist die Koordination aller Maßnahmenträger und Infrastrukturgestaltenden sowie die Bündelung der Kräfte wichtig. Ein lokaler Masterplan Gehen soll sicherstellen, dass Ziele und Leitlinien basierend auf dem Österreichischen Masterplan Gehen 2030 auch konkret umgesetzt werden.

*BMK (2022): **Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030**, <https://tinyurl.com/3et4twfb>*

*Beispiele für die Erstellung eines Masterplan Gehen in Neubau, Josefstadt, Ottokring
Mobilitätsagentur Wien (2022): **Neubau, Josefstadt und Ottakring fördern das Zu-Fuß-Gehen**,
<https://tinyurl.com/44va44ne>*

Umfangreiches Dokument - sehr empfehlenswert!

*BMVIT (2019): **Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden**,
<https://tinyurl.com/y6cmwtrw>*

*Umweltbundesamt Deutschland (2018): **Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie**, <https://tinyurl.com/4bxhmp7h>*

*Fachverband Fußverkehr Deutschland: **Kommunale, regionale und nationale Konzept-Beispiele**
<https://tinyurl.com/4kr7zcd6>*

*Landeshauptstadt Stuttgart (2017): **Fußverkehrskonzept Stuttgart Endbericht**,
<https://tinyurl.com/wz5vj9h>*

1.4. Nutzung der bundesweiten klimaaktiv-Förderung für Fußverkehr

Klimaaktiv fördert Fußverkehrsinfrastruktur mit bis zu 50% der förderfähigen Kosten, wobei auch die Erstellung des Masterplan Gehen förderfähig ist. Klimaaktiv stellt umfangreiche Informationen zur Förderung zur Verfügung (siehe Links), das Verkehrsplanungsbüro komobile (Gmunden) ist zuständig für die Förderberatung.

Förderberatung: komobile, Msc. Raphael Glück, raphael.glueck@komobile.at, +43 7612 70 911 13

BMK (2022): Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzepts oder lokalen Masterplans Gehen, <https://tinyurl.com/erm89nc2>

BMK (2022): klimaaktiv mobil fördert Fußverkehrsinfrastruktur, <https://tinyurl.com/yvcjfh59>

BMK (2022): Factsheet klimaaktiv mobil fördert Fußverkehr, <https://tinyurl.com/3crc8w2n>

Klima- und Energiefonds (2022): Förderleitfaden, <https://tinyurl.com/2fayptvz>

1.5. Expertise für Fußverkehrsplanung als speziellen Bereich in der Mobilitätsplanung aufbauen

Planung für Fußverkehr erfordert spezifische Kompetenzen, die Materie ist komplex und war in der Vergangenheit oft ein Bereich mit geringer Priorität und Aufmerksamkeit. Daher ist es wichtig, den Fußverkehr als eigenständige, gleichberechtigte Mobilitätsform in die Verkehrsplanung zu integrieren.

Deutsches Institut für Urbanistik, Onlineangebote, <https://tinyurl.com/y6zvxnb7>

Fußverkehr Schweiz, Webinare: <https://tinyurl.com/5fujd5a7>

Klimabündnis Österreich, Lehrgänge, <https://tinyurl.com/bddd599a>

Oncampus (Technische Hochschule Lübeck), Mooc Urbane Mobilität, <https://tinyurl.com/9nbx4byd>

Umweltbundesamt Deutschland (2022): Aktive Mobilität, <https://tinyurl.com/3p88xbc5>

Umweltbundesamt Deutschland (2021): Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums, <https://tinyurl.com/za9pp2fv>

1.6. Fußwege-Check bei allen Planungen

Die strukturelle Verankerung von Fußverkehr in der Verkehrsplanung ist eine wichtige Voraussetzung, um die Fußverkehrsinfrastruktur sukzessive zu verbessern. Im Mobilitätskonzept der Stadt Linz (2021, S. 59) sind wichtige Planungsgrundsätze und dazugehörige Maßnahmen zur Attraktivierung des Fußverkehrs enthalten. Als nächster Schritt wird empfohlen, diese Grundsätze auch in der Planungspraxis, den Strukturen und Abläufen zu verankern. Das bedeutet, bei allen Planungen die Auswirkungen auf den Fußverkehr abzuschätzen und zu bewerten, und als zumindest gleichwertige Mobilitätsform zu berücksichtigen. Als Vorbild dafür kann der Radverkehrs-Check vom Land OÖ dienen.

Amt der Oö. Landesregierung (2021) Medieninfo Radverkehr, <https://tinyurl.com/wz5vjk9h>

Fachverband Fußverkehr Deutschland (2020): Geh-rechtes Planen und Gestalten, Download verfügbar unter: <https://tinyurl.com/mspcn7w>

Fachverband Fußverkehr Deutschland (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits, Download verfügbar unter: <https://tinyurl.com/mspcn7w>

Fachverband Fußverkehr Deutschland: Check-Liste Mobilität zu Fuß, <https://tinyurl.com/mrybbu9b>

2. Planungskonzepte

2.1. Superblocks für Verkehrsberuhigung

Superblocks sind eine aus Barcelona stammende Strategie zur Verkehrsberuhigung. Der Durchzugsverkehr wird aus Wohnquartieren ausgelagert und rundherum geführt. In Barcelona wurde der erste Superblock 2017 in einem verkehrsarmen Viertel getestet. Seither wird diese Strategie weiterverfolgt. Auch in Berlin entstehen sogenannte „Kiezblocks“ und in Wien startet im Juni 2022 das erste „Supergrätzl“ Favoriten. Umgesetzt werden die Superblocks oft schrittweise – um in der Bevölkerung auf Akzeptanz zu stoßen.

1. **Ausschluss von Durchzugsverkehr** (z.B. Modalfilter, Einbahn, Fahrverbot) und temporäre Umgestaltung des Straßenraums (z.B. Pflanztröge)
2. Umverteilung des **Straßenraumes zugunsten von Rad- und Fußverkehr** sowie **Flächen für Aufenthalt** (Parkraumbewirtschaftung, Stadtteilgaragen, Park&Ride für Einpendler:innen)
3. Errichtung von **multimodalen Mobilitätsknoten** für Anwohner:innen

Das Potential für ein **Pilotprojekt** in Linz hätte der **Stadtteil Auwiesen/Kleinmünchen**, da hier schon einige Vorarbeit geleistet wurde und einige Wohnsiedlungen schon autofrei sind.

Superblocks in Barcelona

VCÖ: *Superblocks: Mehr Platz für Grünes und Schönes*, <https://tinyurl.com/ymx2vb7h>

Spiegel (2020): *Barcelona schränkt den Autoverkehr in der Innenstadt weiter ein*, <https://tinyurl.com/m4uwhju2>

Kiezblocks in Berlin

Changing Cities e.V.: *Kiezblocks*, <https://www.kiezblocks.de/>

Deutsches Institut für Urbainistik (2022): *Kiezblocks für Berlin – Mehr als nur Boller*, <https://tinyurl.com/2y9v5s66>

Bezirksamt Pankow: *Kiezblocks in Pankow*, <https://tinyurl.com/83e5h5wx>

Supergrätzl in Wien

Stadtplanung Wien: *Supergrätzl Favoriten*, <https://tinyurl.com/2c9v69nx>



Abbildung 1 Superblock Barcelona



Abbildung 2 Kiezblock Berlin

2.2. Die 15-Minuten-Stadt als Leitbild

Die 15-Minuten-Stadt ist ein Konzept, das zum Ziel hat, dass alle Alltagsziele von Bewohner:innen (Arbeit, Schule, Einkaufen, Ärzt:in,...) innerhalb von 15 Minuten von ihrem Wohnort zu Fuß erreichbar sind. Das erfordert neue Planungsansätze, die die Erreichbarkeit von Zielen für die Wohnbevölkerung in den Mittelpunkt stellen. Die Herausforderung liegt bei der Stadtentwicklung und erfordert kreative, integrierte Lösungsansätze von Stadt- und Verkehrsplanung in gewachsenen, räumlich-funktional getrennten Strukturen, u.a. Schaffung von multifunktionalen Räumen.

Die Verkehrsmittelwahl wird maßgeblich durch die Faktoren Geschwindigkeit und Komfort bestimmt: Sind die Wege kurz, ist das Potential für den Fußverkehr groß.

Städte weltweit setzen auf dieses Konzept, um den Verkehr zu senken und die Lebensqualität zu steigern, z.B. Paris, Oslo oder Madrid – und auch die Städte Wien und Salzburg haben sich Ziele für eine „Stadt der kurzen Wege“ gesetzt.

Kurze Wege gibt es auch im Zentrum von Linz. Alle Einkaufszentren (Passage, Linzeria, Atrium, Promenaden Galerie u.a.) bieten versteckte und kurze Durchgangsmöglichkeiten, die auch vor Regen und Hitze schützen. Eine Kennzeichnung dieser Abkürzungen wäre ein wichtiger Beitrag zur wirtschaftlichen Stärkung der Stadt Linz als vorbildliches „Einkaufszentrum“ für Fußgänger:innen.

*Stadt Salzburg (2021): **Masterplan Gehen Salzburg**, <https://tinyurl.com/yc3zxyzm>*

*Wiener Umwelthanwaltschaft, **Wien 2030 – Stadtplanung**, <https://tinyurl.com/2p92w7jc>*

*Nachhaltig in Graz (2022): **Die 15-Minuten-Stadt**, <https://tinyurl.com/mrx8be7a>*

*Stadtteilzentrum Vauban 037 e.V. (Freiburg): **Ortsteil der kurzen Wege**, <https://stadtteil-vauban.de/>*

*Autofrei Leben! e.V.: **Beispiele für autofreie Wohngebiete**, <https://tinyurl.com/8babv9sd>*

*Umweltbundesamt Deutschland (2020): **Quartiersmobilität gestalten, Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen**, <https://tinyurl.com/4estvk5v>*

Ökologische Stadtentwicklung aus sozialer Perspektive:

*Gehl, Jan (2010): **Städte für Menschen**, <https://tinyurl.com/bdhdv7dw>*

*Maybritt, Hugo (2012): **Gerecht mobil – zu Fuß unterwegs in der sozialen Stadt – Ein Gender Mainstreaming Projekt**, <https://tinyurl.com/2z8em8ek>*

*Matzke, Felix Leo et al. (2022): **Begegnung schaffen – Strategien und Handlungsansätze in der sozialen Quartiersentwicklung**, <https://tinyurl.com/mrxsvbe5>*

*Umweltbundesamt (DE): **Soziale Aspekte der Verkehrswende**, <https://tinyurl.com/2xw57jy8>*

*Aktion Mensch e.V. (2022): **Inklusionsbarometer Mobilität 2022**, <https://tinyurl.com/3a9wdfat>*



Abbildung 4 Durchgang Linzerie



Abbildung 3 Durchgang Promenadengalerien

2.3. Die kindgerechte Stadt

Kinder haben immer weniger Möglichkeiten, öffentliche Räume und Natur in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung selbstständig zu entdecken, Freiräume zu erobern und gefahrlos auf Straßen, Plätzen und Wegen zu spielen. Anstelle vom Spiel und Bewegung im Freien tritt das Spielen im Wohnraum und vermehrt auch vor dem Bildschirm – mit negativen Auswirkungen auf Gesundheit und sozialen Austausch. Eine kinderfreundliche Stadtplanung macht die Stadt für alle lebenswerter und neu erlebbar. Die Möglichkeiten reichen vom einem Kinderstadtplan bis hin zu kinderorientierter Stadtentwicklung.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018): *Kinderorientierte Stadtentwicklung*, <https://tinyurl.com/ydwu692t>

Ministerium für Bildung, Frauen und Jugend sowie Ministerium für Umwelt und Forsten Rheinland-Pfalz (2004): *Spielleitplanung – ein Weg zur kinderfreundlichen Gemeinde und Stadt*, <https://tinyurl.com/3jsxd4f9>

St. Gallen (CH), *Bespielbare Stadt*, <https://spielweg.ch/>

Griesheim (DE), *Bespielbare Stadt*, <https://tinyurl.com/27ucerbs>

Stadtplanung Wien (1995): *Bespielbare Stadt*, <https://tinyurl.com/n9pv4nff>

Bremer Zentrum für Baukultur (2021): *Podcast Schall & Raum – Eine Kindgerechte Stadt ist eine Stadt für alle*, <https://tinyurl.com/ts6nstu>

Stadt Berlin, *Kinderstadtplan*, <https://tinyurl.com/2bfjyxwk>

Stadt Karlsruhe, *Kinderstadtplan*, <https://tinyurl.com/42xvhda3>

3. Fokus Bildungseinrichtungen

3.1. Schulstraßen

Schulstraßen werden schon seit einigen Jahren umgesetzt, insb. die Stadt Wien hat hier einen Schwerpunkt gesetzt. Seit 1.10.2022 ist die Schulstraße in der neuen StVO auch gesetzlich als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung vor Bildungseinrichtungen verankert.

BMK (2022): Die neue Schulstraße, <https://tinyurl.com/4tzwctv7>

Mobilitätsagentur Wien: Schulstraßen, <https://tinyurl.com/mrycmsv3>

FGM AMOR (2020): Schulstraßen in Bozen, <https://tinyurl.com/4tzwctv7>

3.2. Mobilitätsmanagement für Bildungseinrichtungen

klimaaktiv mobil fördert verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität von Schulkindern – das Klimabündnis bietet für Schulen kostenlose Mobichecks an.

Klimabündnis OÖ: Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche, <https://tinyurl.com/543ur28t>

3.3. Schulwegpläne

KFV und AUVA bieten die Erstellung von Schulwegplänen an, um die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen zu erhöhen. Die Stadt Wien hat im Zuge dessen Schulwegpläne für alle Volksschulen erarbeitet.

AUVA & KFV: Schulwegplan: <https://tinyurl.com/2p82nsz8>

Stadt Wien: Schulwegpläne: <https://tinyurl.com/26772k9m>

3.4. Klimameilen Kampagne in ganz Linz

Bei der Klimameilen-Kampagne werden jedes Jahr umweltfreundliche Schulwege gesammelt. Um die Sichtbarkeit dieser Aktionen zu erhöhen, könnte die Kampagne in der ganzen Stadt oder schwerpunktmäßig in einem Stadtteil ausgerollt werden.

Klimabündnis OÖ: Klimameilen, <https://tinyurl.com/yr4vtctu>

Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (2022): Aktionstage zur Fuß zur Schule, <https://tinyurl.com/4uvvw43f>

4. Fokus Gesundheit

4.1. Gehen ist gut für alle

So gut wie jeder Weg, den wir zurücklegen, beinhaltet mindestens eine Teilstrecke zu Fuß, und sei es nur von der Haustür bis zum Parkplatz, zur Haltestelle oder zum Fahrrad. Zu Fuß Gehende jeden Alters sind daher überall zu finden, auf jedem Weg und jeder Straße, innerorts, aber auch außerorts. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs muss insbesondere den Anforderungen von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht werden. Von einem „Design für Alle“ profitieren dann auch alle anderen zu Fuß Gehenden.

- **Spaziergehen und Wandern** sind nachgewiesenermaßen **die gesündesten Fortbewegungsarten** in jedem Alter
- **Multifunktionale Bewegungszonen**
- **Gesundheitstag:** inkl. Check für ein gesundes Zufußgehen

- **Parcours:** kleine sportliche Möglichkeiten entlang von Gehwegen (z.B. Gleichgewichtsübungen)
- **Vortragsreihe:** Gehen, Bewegung, gesundes Essen
- **Wettbewerbe:** Schrittzähler, Zusammenarbeit mit Handel (Mitmachpässe) uvm.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2020): *Verbesserung der Sicherheit für zu Fuß Gehende*, <https://tinyurl.com/ypf85a6w>

Fonds Gesundes Österreich (2019): *Aktive Mobilität – gesund unterwegs, Beispiele aus der Praxis für Gemeinden und Städte*, <https://tinyurl.com/4m4v78be>

BMK (2020): *Mobilität und Gesundheit integriert innovieren – Durch intersektorale Zusammenarbeit Innovationen schaffen und Synergien nutzen*, <https://tinyurl.com/h4aaxsf6>

VCÖ (2022): *Gesunde Städte durch gesunde Mobilität*, <https://tinyurl.com/5f75c9en>

WHO (2020): *WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour*, <https://tinyurl.com/yjv9s54w>

AOK-Bundesverband Gesundheitsmagazin (2022): *Spaziergehen ist mehr als Bewegung an der frischen Luft*, <https://tinyurl.com/3km35dtn>

4.2. Mobil im Alter

Ältere Menschen sind eine wichtige Bedarfsgruppe im Zusammenhang mit Gehen und Gesundheit.

- **Ausruhmöglichkeiten** (Sitzbänke) in ausreichendem Ausmaß in regelmäßigen Abständen
- Altersgerechte **verkehrsberuhigte Zonen** zum Verweilen und Flanieren
- **Gut situierte und gut ausgestattete Haltestellen** des öffentlichen Verkehrs; **Schaffung von indoor Aufenthaltsräumen** (Schutz vor Kälte, Sonne und Regen) u.a. in der Nähe von größeren Haltestellen/Parks (Bei den ehemaligen Busbahnhöfen in Linz und Wels waren über viele Jahre hinweg solche konsumfreie Aufenthaltsräume vorhanden)
- **Gut lesbare Verkehrsinformationen/Wegweiser** (vor allem an Haltestellen des öffentlichen Verkehrsmittel inkl. eines dort angebrachten **Umgebungsplans** (z.B. Wasserwald entlang der Linie 1 + 2))
- **gute Beleuchtung und Sichtbarkeit/Erkennbarkeit der Gehwege** für Menschen mit Seheinschränkungen
- **Berücksichtigung von nichtversiegelten Wegen** bei Planungen: Aus gesundheitlicher Sicht sind harte Untergründe/Pflasterungen problematisch für Gelenke im Alter. Dies **bewirkt** auch eine **Verlangsamung der Geschwindigkeit von E-Scooter und Radfahrer:innen**
- **Schaffung von Zielen, die fußläufig leicht erreichbar sind:** städtische Einrichtungen, Stadtteilzentren, Bibliotheken

Weitere themenverwandte Maßnahmenvorschläge sind unter dem Punkt „Barrierefreiheit“ zu finden

Fachverband Fußverkehr Deutschland: *Senioren sicher mobil – Tipps für Fußgänger:innen*, <https://tinyurl.com/752fv7kx>

B. BEWUSSTSEINSBILDUNG: FUSSGÄNGER:INNEN SICHTBAR MACHEN

5. Leitsysteme für den Fußverkehr

Wegweiser und Übersichtstafeln sollen Fußgänger:innen die Orientierung erleichtern, besonders wichtig ist die Orientierung an Verkehrsknotenpunkten, im Stadtzentrum und bei ÖV-Haltestellen. Distanzen sollen idealerweise in Metern und Minuten angegeben sein. Ein gutes Leitsystem für Fußverkehr umfasst:

- **Infostehlen** mit einer Kartendarstellung inkl. Erreichbarkeit im Umkreis von 5-10 Minuten.
- **Schilder/Wegweiser** mit Distanzen und Gehzeiten für unmittelbare Orientierung
- **Fußwegekarte** (print und digital)
- Beschilderung/Markierung/Kennzeichnung von **Besichtigungsrouten für Touristen** (z.B.: Sehenswürdigkeiten, Museen) – positive Beispiel: z.B.: Stadtwanderwege der Stadt Linz
- farbliche Gestaltung von Wege
- Zusätzliche **Online-Angebote**, z.B. Alternativrouten, barrierefreie Wege (mit Link & QR-Code)

Barrierefreiheit ist ein besonders wichtiges Qualitätskriterium für Leit- und Orientierungssysteme. Weiters kann ein Informations- und Leitsystem wichtige Funktionen erfüllen: unmittelbare Orientierung, Wissen über die Umgebung, Identifikation mit der Stadt. Legible City Bristol zeigt, wie umfangreiche Information im Stadtbild dargestellt werden kann.

Momentan gibt es einige Info-Stelen in Linz (Hauptplatz, Mozartkreuzung, Landstraße/Bethlehemstraße u.a.

*Bristol Legible City (UK): **Background**, <https://tinyurl.com/4bfb74mm>*

*Lacock Gullam: **City Wayfinding** (verschiedene Beispiele für Wegweisung UK), <https://tinyurl.com/3fcwy8zz>*

*Stadt Berlin (DE): **Informationsstelen – Bessere Orientierung in der Stadt**, <https://tinyurl.com/5ab62c6a>*

*Stadt Wien: **FußgängerInnen-Leitsystem für Wiener Flaniermeilen**, <https://tinyurl.com/yc3yx9um>*

*Stadt Wien (2018): **Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems**, <https://tinyurl.com/yc3yx9um>*



Abbildung 5 Smarte Infostehle
Bristol



Abbildung 6 Informative Umgebungskarte



Abbildung 7 Leitsystem für Fußgänger:innen in Wien



Abbildung 8 Informative Umgebungskarte Wels



Abbildung 9 Infostehle am Hauptplatz Linz

6. Gehen im Straßenbild sichtbar machen

Das Zufußgehen wird im Straßenraum vor allem auf Parkplätzen oft nicht wahrgenommen – es ist für alle Verkehrsteilnehmer:innen oft nicht ersichtlich, wo sich Fußgänger:innen bewegen. Hierzu zählen in Linz z.B.:

- Schwimmbäder (z.B.: Schörgenhubbad)
- Supermärkte
- Parkplätze bei größeren Veranstaltungsorten (z.B.: Auf der Gugl)

Durch Belagsgestaltung bzw. Bodenmarkierungen kann auf Fußverkehr aufmerksam gemacht und der Fußverkehr zusätzlich gelenkt werden.

7. Kommunikation, Aktionen und Partizipation

Die Stadt kann ihre vielfältigen Informationskanäle nutzen, um auf das Zufußgehen aufmerksam zu machen und Wertschätzung fürs Gehen auszudrücken.

7.1. Aktionen direkt durchführbar von der Stadt Linz

- **Kampagne für Aktive Mobilität in Linz:** Einheitliche und umfassende Kommunikation von allen Maßnahmen, die für den Fußverkehr gesetzt werden. Die Außenwirkung ist wichtig, um die Wertschätzung für Fußverkehr sichtbar zu machen. Das Image von Linz als Stadt für aktive Mobilität aufbauen, diverse Kommunikationskanäle und Social Media dafür nutzen
- **Kampagne „Wien zu Fuß“:** <https://www.wienzufuss.at/>
- **Kampagne Graz „Die Stadt liegt zu Füßen“:** <http://diestadtliegtdirzufuessen.at/>
- **Fußwegkarte in gedruckter Form publizieren;** die gedruckte Fußwegkarte der Stadt Wien ist sehr gefragt und vor allem von älteren Menschen gewünscht, <https://tinyurl.com/35c47tpk>
- Bei **Veranstaltungsankündigungen und Freizeitzielen auf die Anreise zu Fuß**, mit dem Rad und mit ÖV hinweisen – und in der Kommunikation das Wording darauf ausrichten (z.B. Entfernungen nicht in „Autominuten“ angeben)

- **Zu temporären Spielstraßen aufrufen**, Anwohner:innen beleben Nebenstraßen, <https://tinyurl.com/4mmzev2a>
- **Aha-Erlebnisse schaffen**, die Stadt erlebbar machen, siehe auch Legible City
- **Autofreier Sonntag**, die Champs-Élysées (Paris) ist jeden ersten Sonntag im Monat autofrei, <https://tinyurl.com/2p93xh83>
- **GEHprojekte** in Zusammenarbeit mit öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Bibliotheken, VHS, Stadtteilzentren
- **Wettbewerbe ausschreiben** – für Bürger:innenbeteiligung, Gewinnung von Ideen, Schaffung von Aufmerksamkeit für das Thema. Z.B. Wie können Straßen verschönert und gekühlt werden?
- Gestaltung von Give-Aways der Stadt Linz, z.B. **Reflektoren für Fußgeher:innen**
- **Vereinsförderung an Mobilitätskonzepte knüpfen**, wie Sportler:innen und Besucher:innen klimafreundliche zum Sport bzw. zu Sport- und Kulturveranstaltungen anreisen
- Stadtteilbezogene **Wanderausstellung** zum Thema Gehen
- **Streetpoints**, Aktion für mehr Bewegung und weniger Elterntaxis, <https://tinyurl.com/mku8hjxy>

7.2. Aktionen durchführbar von unterschiedlichen Initiativen

- „**GEHschichten erzählen**“ – auf unterschiedlichen Kanälen Geschichten von Menschen erzählen, die zu Fuß unterwegs sind, z.B. zum Thema Schulweg, schöne Spazierwege, Alltagsgeher:innen (z.B. auch in lokalen Medien, Stadtteilzeitung etc.) zB.: Projekt: Spallermichl
- **GEHspräche** zu unterschiedlichsten Themen (Architektur in Linz, nachhaltiges Linz, geschichtliche Entwicklung der Stadt Linz, Kultur in der Stadt!
- **GEHzeiten** – sozial ökologisch Projekt mit älteren Personen auch sich dem Thema Entschleunigung stellen
- **GEHnuss** – informative und genussvolle Touren zu Biobetrieben, Gemeinschaftsgärten, Hecken die schmecken, Obstgärten der Stadt Linz, Linz pflückt etc.
- **Spiele, Schnitzeljagd, Rätsel-Rallye, Geocaching-Wege**
- **Paradoxe Interventionen** (Weggestaltung und „Irreführungen“)
- **Nachbarschaftsfeste**

7.3. Projektfelder für Betriebe und Vereine

- **Klimasparbuch**: Anreize schaffen, z.B. gemeinsam mit Wirtschaftstreibende
- **Incentives**: Kooperation mit Gastronomie, z.B. einen GEHnusstee als Belohnung
- **Klimameilen-Kampagne**: nicht nur in Schulen sondern auch in Sport und Kultureinrichtungen
- Vermehrte **Ausleihmöglichkeiten** von Trolleys, Handkarren, in einer Kooperation von Geschäften
- **Parking Day**: temporäre Umnutzung von Parkflächen Wien, <https://tinyurl.com/mrxmjzns>
- **Fairkehrtes Fest** Salzburg, <https://tinyurl.com/tzs5njhe>
- **Wanderndes partizipatives Kulturprogramm** durch die Stadtteile nach der Idee des Festivals der Regionen (z.B. Jugendtheater, Musik, Kunst...)

8. GehCheck-App nutzen

„Mit der App lassen sich Gefahren und Hindernisse, aber auch Gutes beim alltäglichen Gehen leicht und schnell festhalten. Die App taugt für **privaten Gebrauch** wie für **professionelle Fußverkehrs-Checks**. Alles Erfasste wird auf einer Web-Karte sichtbar. Für jede Stadt und jedes Dorf können so die Geh-Qualitäten sichtbar und analysiert werden.“

Umweltbundesamt (DE): GehCheck-App, <https://tinyurl.com/2mr7b7pp>

9. Parklets: Temporäre Umnutzung von Parkflächen

Ein wichtiger Schritt zur Förderung der aktiven Mobilität ist die **Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Stadtteilen**. Dafür wird eine Umverteilung von Flächen, insb. von ruhendem Verkehr zu Flächen für Kommunikation, Sitzen, Gehen, Verweilen empfohlen. Wird die Umnutzung von Parkflächen mit Parklets nicht Top-down, sondern Bottom-up initiiert, fördert dies die Akzeptanz im Wohnviertel. Die Stadt gibt ihren Bewohner:innen die Möglichkeit, ihr Wohnumfeld zu gestalten. In Wien und Berlin werden privat initiierte Parklets gefördert.

Stadt Wien, Grätzloase, <https://graetzloase.at/>

Stadt Berlin, Parklet-Förderung, <https://www.berlin.de/parklets/>

Pinterest: Inspirationen für Parklets, <https://tinyurl.com/5n6pvwku>

*Magistrat der Stadt Wien (2015): **belebte Freiräume, Öffentlicher Parkraum und alternative Nutzung**, <https://tinyurl.com/52xeyhj4>*

Parklets Heidelberg, <https://tinyurl.com/4dzy34yp>



Abbildung 10 Grätzloase Wien



Abbildung 11 Parklets Berlin

C. INFRASTRUKTUR FÜR DEN FUSSVERKEHR

10. Verkehrsberuhigung und Verkehrsorganisation

10.1. Begegnungszonen: Attraktive Plätze in den Stadtteilen

Mit Begegnungszonen können verkehrsberuhigte, dezentrale Zentren in den Stadtteilen von Linz geschaffen werden. Die Aufenthaltsqualität von Plätzen kann durch Sitzgelegenheiten, Begrünung und Gestaltung bzw. Färbung der Verkehrsflächen gesteigert werden. Durch aktive, bewusste Gestaltung kann die Funktion des Platzes, z.B. als Treffpunkt, als Ort der Begegnung, als lokales Zentrum, hervorgehoben werden.

Lendplatz in Graz: Platzgestaltung zur Verringerung des Durchzugsverkehrs, Steigerung der Aufenthaltsqualität & Verbesserung der Radwegführung, <https://tinyurl.com/3phykfta>

Begegnungszone Trofaiach: Kosteneffiziente Gestaltung durch flächige Bodenmarkierung, <https://tinyurl.com/4bctetv6>

Place d'Austerlitz in Strassburg (FR): Tische für gemeinsames Schachspiel im öffentlichen Raum

Healthy Streets: Planungsansatz zur Schaffung von hochwertigem öffentlichem Raum mit dem Fokus auf die Gesundheit der Bevölkerung, <https://tinyurl.com/35kkkecy>

Place Lab: Australisches Studio spezialisiert auf Gestaltung von öffentlichem Raum, <https://tinyurl.com/3c8uw3c6>

*Umweltbundesamt Deutschland (2017): **Straßen und Plätze neu denken:** <https://tinyurl.com/3teyy987>*

***Begegnungszonen in Österreich**, <http://www.begegnungszonen.or.at/>*

*Fußverkehr Schweiz (2022): **Begegnungszonen, Tendenzen und Herausforderungen nach 20 Jahren**, <https://tinyurl.com/2hpendth>*

In Linz existieren schon einige Begegnungszonen, die **vielfach** noch immer **nicht gut erkennbar** für die Bevölkerung sind und somit auch wenig zur Geschwindigkeitsreduktion im Autoverkehr beitragen. Für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer:innen fehlen hier **klar ersichtliche Gestaltungen** z.B.: Waltherstraße oder Steingasse. Die Stadt Linz führt gemeinsam mit der **Kunstuni Linz** für eine bessere Aufmerksamkeit dieser Begegnungszonen künstlerische bzw. farbliche Gestaltung durch. In Linz bestehen auch schon in Stadtteilen Begegnungszonen, die aber nicht gleich ersichtlich sind z.B. Spallerhof (nur „Tafeln“) oder Oed/Bindermichl/Keferfeld – hier mit Tempo 30 in der Begegnungszone).



Abbildung 12 Begegnungszone Lendplatz



Abbildung 13 Begegnungszone Trofaiach



Abbildung 14 Schachspiel am Place d'Austerlitz in Strassburg

10.2. Tempolimits

Die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die Stadtverwaltung ist auf fast allen Straßen in Linz möglich. Nur ein sehr geringer Teil der Straßen in Linz sind Landesstraßen, wo die Kompetenz der Geschwindigkeitsfestlegung beim Land OÖ liegt. Aufgefallen ist bei unseren Beobachtungen, dass viele Straßen mit Tempo 50 nur als Durchzugsstraßen für die Linzer:innen dienen z.B. die Muldenstraßen hat einen sehr geringen Anteil an Nicht-Linzer:innen (rund 15 %).

10.3. Parkverbote und Parkraumbewirtschaftung

In der Zeit von 2016 – 2020 ist der Anteil an PKW Anmeldungen stärker gestiegen als die Bevölkerungszahl der Stadt Linz (Abb. 11). Auch die Anzahl der Firmenautos und Lieferwägen erhöht sich. Die Nachfrage an Stellflächen steigt, und als Abstellflächen werden Parkmöglichkeiten entlang von öffentlichen Straßen genutzt (vielerorts auch Klein-LKWs). Der Druck auf öffentliche Flächen durch den ruhenden Verkehr steigt.

Möglichkeiten zur Reduktion: Parkhäuser für Firmenautos (privat errichtet), Nutzung von bestehenden betrieblichen Parkplätzen (außerhalb der Öffnungszeiten), Nutzung von industriellen Leerständen (als Parkflächen), Umlenkung zur verbesserten Nutzung der bestehenden Tiefgaragen (Auslastung tlw. gering), Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in allen Stadtteilen; und nicht nur werktags sondern auch an Wochenenden.

	2016	2021	
Einwohner	201.595	207.812	3,08 %
KFZ	101.971	106.522	4,46 %

Abbildung 15 Entwicklung Bevölkerung & Neuanmeldung Kfz, Statistik Austria

Amt der Nö. Landesregierung (2021): *Gestaltungsvorschläge von Siedlungsstraßen in Gemeinden*, <https://tinyurl.com/284k5hc2>

Notz, Jos Nino (2017): *Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende KFZ*, <https://tinyurl.com/yhrm2bpd>

10.4. Wohnstraßen zur Steigerung von Lebensqualität

Um dem Fußverkehr und dem Leben in der Stadt mehr Fläche zur Verfügung zu stellen, können bestehende Sackgassen in Wohngebieten als Wohnstraßen geführt werden. Durch die Senkung des Kfz-Tempos und die Erlaubnis, die Straße auch anders zu nutzen, werden die Straßen sicherer und für die Bewohner:innen attraktiver. Die Stadt Graz forciert seit 2010 Wohnstraßen zur Steigerung der Lebensqualität in Wohnvierteln und auch Wien nutzt die Wohnstraße als Mittel zur Gestaltung von Wohngebieten. In der Stadt Linz bestehen viele Fahrverbote (u.a. in Sackgassen), die in Wohnstraßen umgewidmet werden könnten.

space and place: Wohnstraßen in Wien, <https://tinyurl.com/mu72cj8a>

Stadt Graz: Wohnstraßen, <https://tinyurl.com/3ukh369v>

11. Infrastruktur für Fußverkehr

11.1. Begleitende Infrastruktur für's Gehen

Die Förderung von Fußverkehr geht Hand in Hand mit der Attraktivierung von öffentlichem Raum. Wenn die Stadt Fußverkehr fördern will, muss sie die passende Infrastruktur zur Verfügung stellen, die von Fußgänger:innen benötigt wird:

- **Sicherheit & Barrierefreiheit von Gehwegen:** Stolperfalle bei Fußgängerüberquerungen mit Rollstuhl, Kinderwagen, Rollator, Trolleys
- **WC-Anlagen und Trinkwasserbrunnen:** ganzjährig geöffnet, gut auffindbar und sauber
- **Bänke:** zum Ausrasten, insb. für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Sitzgelegenheiten mit Tischen: konsumfrei, zum Verweilen
- Stehtische mit Spielmöglichkeiten
- **Schutz vor Witterung:** Hitze, Sonne, Unwetter, Regen
- Begrünung, Besprühung, Brunnen: zur Kühlung und zum Spielen
- Kurze, direkte Wege, Abkürzungen durch Wohnblocks –
- **Öffnung von Durchgängen bei öffentliche wie privaten Projekten** (Kooperationen mit Privaten Besitzerinnen – Haftungsübernahmen etc.)
- **Beleuchtung:** in den Abendstunden und in Unterführungen häufig sehr schwaches Licht, von Bäumen abgedeckt
- **Ampelschaltungen:** kurze Überquerungszeiten
- Überprüfung ob Ampelschaltung überhaupt notwendig ist
- **Überprüfung bzw. Beseitigung von Hindernissen:** Mülltonnen, Poller, Schilder, Leuchtmasten, Ampeln, parkende Autos etc.
- **Breite Gehwege:** Mindestbreite 1,5 m, die immer frei bleiben müssen, auch wenn der Gehsteig anderweitig genutzt wird (Gastronomie)
- **Ansprechende Gestaltung von Gehwegen** auch als Blickfang (z.B. mit Farben, künstlerisch kreative Umsetzungen)
- **Grüne Durchwegung der Stadt,** Naherholungsflächen
- **Mikro-Parks, Pocket-Parks:** zum Wohlfühlen und für's Stadtklima, Beispiele: Miniwald der GWG in Auwiesen
- **Sichere Querungen:** durch Gehwegnasen, Verkehrsinseln, Poller, Verlegung von Bushaltestellen etc.
- **Parkende Kfz:** Gefahrenquelle Parallel-Parker (insb. für Radverkehr) und Senkrecht-Parker
- **Parkraumbewirtschaftung:** sehr kostengünstige Bewohnerparkplätze bei großem Druck auf innerstädtische Flächen, Nutzung von Leerstand für „Quartiersgaragen“, (oder z.B. Parkgaragenaufbau bei Supermärkten)



Abbildung 16 Sprühregen bei Landhaus



Abbildung 17 Bellevuepark mit gepflanzter Beschattung



Abbildung 18 Dwellos Martin-Luther-Platz (CML)

11.2. Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung von öffentlichem Raum ist ein wichtiger Grundsatz, um allen Menschen die Teilnahme am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Außerdem ist es eine wichtige Voraussetzung, damit Menschen mit Mobilitätseinschränkungen selbstbestimmt ihren Alltag bewältigen können. Barrierefreiheit ist ein wichtiger Faktor in der Attraktivierung der Fußwege, was eine wichtige Voraussetzung für die Verlagerung von MIV auf Fuß-, Rad- und Öffi-Verkehr ist.

- **Absenkung Gehsteigkanten** bei Schutzwegen und Querungen, (Mindeststandards für Neuerrichtung/Sanierung)
- Ausreichend lange **Ampelphasen** für eine **sichere Querung**
- **Bordsteinabsenkungen** bei **Ein- und Ausfahrten** von Häusern, Geschäften uvm. (einige Negativbeispiele in Linz)
- **Taktiler Leitsystem** für Menschen mit Sehbehinderung – taktile Bodenleitelemente sind **in vielen Bereichen in Linz vorbildlich**: z.B. Hbf Linz, Landstraße bzw. oberer Teil der Wienerstraße
- **Gehsteigbreite**, ausreichend für zwei Menschen mit Rollstuhl
- **wenn Treppen** vorhanden, gibt es eine **Rampe (oder ein Fahrstuhl)**? - vorbildlich: z.B. die Straßenbahnstation Unionstraße)
- sind die **ÖPNV-barrierefrei**, auf kurzen Wegen bzw. kurzen Querungen erreichbar, Berücksichtigung der Ampelschaltung), Überdachungen (Regen/Sonnenschutz), Sitzmöglichkeiten, schön gestaltet
- Stehen **Informationen in Blindenschrift oder akustisch** zur Verfügung? Positives Beispiel in Linz die Straßenbahnstationen u.a. Linz Landstraße
- Ist neben der **Außengastronomie noch genug Platz auf dem Gehweg**, um problemlos vorbeizukommen (auch zu berücksichtigen das taktile Bodenleitsystem, das sehr oft durch die Gastronomie verstellt ist)
- wie ist der **Bodenbelag** (Schnee und Regengeschützt) – wie auch behindernde Wurzeln, Blätter, hinabhängende Äste
- Diskussionspunkt: Problemfeld gemischte Rad- und Gehwege für hörbehinderte Menschen

11.3. Querungen für Fußverkehr

Zebrastreifen für Querung von Radwegen

Bei Verkehrsknoten kommt es durch Unachtsamkeit zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr – durch entsprechende Markierung kann die Querung von Radwegen durch Fußgänger:innen geregelt werden. In Linz ist dies an den meisten Orten noch nicht realisiert, aber es gibt schon einige positive Beispiele in der Stadt Linz.

Geschwindigkeitsreduktion (Tempo 30/20) als Querungshilfe

Bei niedrigem Kfz-Tempo sind kaum Querungshilfen notwendig. Wenn keine Schutzwege eingesetzt werden, ist für Fußgänger:innen eine Querung überall möglich, für Kfz besteht aber keine Haltepflicht, wenn kein Schutzweg vorhanden ist.

Fußverkehr auf der Fahrbahn sichtbar machen

Das **flächige Einfärben** von Verkehrsflächen (z.B. bei oder anstatt einem Schutzweg) signalisiert dem Kfz-Verkehr, dass hier andere Verkehrsteilnehmer:innen queren. Diese Maßnahme kann ohne Verordnung durch die BH umgesetzt werden und hat keine rechtliche Bedeutung; hat aber Signalwirkung für den Kfz-Verkehr. Ebenso möglich sind farbliche Abgrenzungen entlang der Fahrbahn zum Fahrstreifen, wenn kein Gehweg vorhanden ist. Dies schafft eine optische Verschmälerung der Fahrbahn, was zu einer Temporeduktion führt. Auch **Piktogramme** können durch Aufmerksamkeit und Lenkung der Verkehrsteilnehmer:innen das Miteinander auf der Straße fördern.

Markierte Fußgängerschutzinseln

Mittelninseln erleichtern und beschleunigen die Querung für Fußgänger:innen. Markierte Mittelninseln wurden in der Schweiz an Straßen getestet, die für gebaute Fußgängerschutzinseln zu schmal sind (7,5m Fahrbahnbreite).

Fußverkehr Schweiz (2008): Markierte Fußgängerschutzinseln, <https://tinyurl.com/4drtn7d>



Abbildung 19 Querung Radweg Wildbergstraße



Abbildung 20 Querung Radweg Wildbergstraße



Abbildung 21 Querungshilfe

11.4. Rad- und Fußverkehr entflechten

Oft teilen sich Rad- und Fußverkehr die Restflächen, die nicht für ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr genutzt werden. Bei kombinierten Geh- und Radwegen entsteht **aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten Konfliktpotential**. Konfliktsituationen entstehen insbesondere bei Stellen mit hohem Verkehrsaufkommen:

- Bildungseinrichtungen
- ÖV-Haltestellen
- auf Radhaupttrouten bzw. Verbindungsrouten, wo Radfahrer:innen schnell unterwegs sind
- auf Freizeit- bzw. Flanierwegen

Um Konfliktsituationen zu entschärfen sind je nach Situation unterschiedliche Maßnahmen sinnvoll:

- Bei hohem Verkehrsaufkommen **Rad- und Fußverkehr trennen** (z.B. Franckstraße). Durch die Schaffung von Radinfrastruktur werden Gehwege entlastet, die von Radfahrer:innen genutzt werden, die sich auf der Straße zu unsicher fühlen
- **Busspuren für Radverkehr freigeben** | aktuelle positives Beispiel in Linz die Nutzung der Busspur Bahnunterführung Wiener Straße – außerdem gibt es hier keine Radwegebenutzungspflicht
- Mehrzweckstreifen ausbauen (jetzt neu: Wiener Straße)
- Bei **Tempo 30 Benützungspflicht von gemischten Geh- und Radweg aufheben**, damit geübte Radfahrer:innen im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren können und unsichere Radfahrer:innen den gemischten Geh- und Radweg benutzen können – Entlastung von Rad- und Gehwegen, mehr Sicherheit für Fußgänger:innen
- **Gemischte Wege entschleunigen**, z.B. durch Gestaltung des Oberflächenbelags in Erholungsräumen (Parks) z.B. Kies statt Asphalt im Volksgarten
- **Mehrspurige Einbahnstraßen auflassen** – diese dienen der Beschleunigung von motorisiertem Individualverkehr und sind für alle anderen Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr) unattraktiv (z.B. Humboldtstraße)

12. Gehen und öffentlichen Verkehr

Fußverkehr und öffentlicher Verkehr gehören zusammen. Die Förderung von Fußverkehr ist auch eine Förderung des öffentlichen Verkehrs. Menschen, die kurze Strecken zu Fuß zurücklegen, brauchen eine Alternative für längere Strecken. Um hier nicht auf den Individualverkehr zu setzen, müssen Öffis attraktiv sein.

Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen: Der Weg von und zur Haltestelle nimmt einen großen Teil der verwendeten Zeit bei Wegen in den öffentlichen Verkehr in Anspruch. Daher ist es wichtig, dass Haltestellen einfach, sicher, barrierefrei und direkt erreichbar sind.

Ausstattung und Gestaltung von ÖV-Haltestellen: Beleuchtung, Überdachung (Sonnen und Regenschutz) und Sitzmöglichkeit sind wichtige Voraussetzungen, um Fahrgästen ein angenehmes Warten zu ermöglichen. Orientierungstafeln bei wichtigen ÖV-Knotenpunkten erleichtern die Nutzung. Ev. Hilfestellung durch Lademöglichkeiten bis hin zur Gestaltung von temperierten Indoor Warteräume

Fußverkehr Schweiz (2020): Zu Fuß zum öffentlichen Verkehr – Anordnung und Gestaltung von Bushaltestellen, <https://tinyurl.com/bdzzmzer>

13. Exkurs: Fahrradstraßen für rasche Verbindungen

Durch die Einführung von Fahrradstraßen können schnelle, attraktive Radverbindungen von den Stadtteilen ins Zentrum relativ kostengünstig ohne bauliche Maßnahmen realisiert werden. Dafür können z.B. von Kleinmünchen zur Salzburgerstraße Straßenzüge mit bestehendem Fahrverbot genutzt werden (Details siehe Bericht vom Fußverkehrs-Check Kleinmünchen-Auwiesen). Bei den Begehungen fiel auf, dass in vielen Straßenzügen in Wohngebieten ein Fahrverbot ausgenommen Anlieger besteht. Hier liegt ein großes Potential für Fahrradstraßen – die eine kostengünstige Lösung für Radverbindungen darstellt. Die Stadt München hat mit dieser Maßnahme ein Radverkehrsnetz geschaffen.

München unterwegs (2021): *Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen*,
<https://tinyurl.com/3cavfukx>

Landeshauptstadt München (2016): *Evaluierung Fahrradstraßen Schlussbericht*,
<https://tinyurl.com/4bk78ce5>

Radkompetenz (2019): *Priorität für Fahrradstraßen in Hall und Lauterach*,
<https://tinyurl.com/4mr6rwbx>

Stadt Wien: *Masterplan Fahrradstraßen Wien*, <https://tinyurl.com/dm2wftsx>



Abbildung 22 Fahrradstraße Wels (erste in OÖ)



Abbildung 23 Goldschlagstraße Wien (innerstädtisch)



Abbildung 24 Fahrradstraße Graz (Sackgasse für Kfz)



Abbildung 25 In der Gutenbergstraße (u.a.) wird die erste Fahrradstraße in Linz umgesetzt

D. BILDQUELLEN

Abbildung 1 Superblock Barcelona, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/verkehrswende-in-barcelona-auf-superinseln-haben-fahrraeder-und-fussgaenger-vorrang-a-2c5f7774-7fb5-4965-9ed2-afe85010f7c5>

Abbildung 2 Kiezblock Berlin, <https://stadtundgruen.de/artikel/parklets-20-spielen-eine-schluessselrolle-bei-der-urbanen-transformation-12233.html>, <https://difu.de/nachrichten/kiezblocks-fuer-berlin-mehr-als-nur-poller>

Abbildung 3 Durchgang Promenadengalerien, Hermann Rainer

Abbildung 4 Durchgang Linzerie, Hermann Rainer

Abbildung 5 Smarte Infostehle Bristol, http://www.lacockgullam.co.uk/bristol_legible_city.html

Abbildung 6 Informative Umgebungskarte, http://www.lacockgullam.co.uk/bristol_legible_city.html

Abbildung 7 Leitsystem für Fußgänger:innen in Wien, <https://www.wienzufuss.at/zu-fuss-gehen-in-zahlen/leitsystem/>

Abbildung 8 Informative Umgebungskarte Wels, Hermann Rainer

Abbildung 9 Infostehle am Hauptplatz Linz, Hermann Rainer

Abbildung 10 Grätzloase Wien, <https://graetzloase.at/>

Abbildung 11 Parklets Berlin, <https://stadtundgruen.de/artikel/parklets-20-spielen-eine-schluessselrolle-bei-der-urbanen-transformation-12233.html>

Abbildung 12 Begegnungszone Lendplatz, https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html

Abbildung 13 Begegnungszone Trofaiach, <https://www.krone.at/1786757>

Abbildung 14 Schachspiel am Place d'Austerlitz in Strassburg, <https://ourtravelwanderlust.de/strasbourg-sehenswuerdigkeiten/>

Abbildung 15 Entwicklung Bevölkerung & Neuanmeldung Kfz, Statistik Austria

Abbildung 16 Sprühregen bei Landhaus, Hermann Rainer

Abbildung 17 Bellevuepark mit gepflanzter Beschattung, Hermann Rainer

Abbildung 18 Dwellos Martin-Luther-Platz (CML), Hermann Rainer

Abbildung 19 Querung Radweg Wildbergstraße, Hermann Rainer

Abbildung 20 Querung Radweg Wildbergstraße, Hermann Rainer

Abbildung 21 Querungshilfe

Abbildung 22 Fahrradstraße Wels (erste in OÖ), <https://www.radmodellregion.at/erste-fahrradstrasse-oberoesterreichs-kommt-in-der-radmodellregion-wels-umland/>

Abbildung 23 Goldschlagstraße Wien (innerstädtisch), <https://www.fahrradwien.at/news/goldschlagstrasse-erste-fahrradstrasse-in-innenstadtnaehel>

Abbildung 24 Fahrradstraße Graz (Sackgasse für Kfz), https://www.graz.at/cms/beitrag/10353043/7760448/Graz_hat_die_erste_Fahrradstrasse.html

Abbildung 25 In der Gutenbergstraße (u.a.) wird die erste Fahrradstraße in Linz umgesetzt, Hermann Rainer