

## Inhalt

C.X.6.1.	Ziele der Option.....	2
C.X.6.2.	Hintergrund der Option.....	2
	Optionenbeschreibung.....	3
C.X.6.3.1.	Beschreibung der Option bzw. der zugehörigen Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen .....	3
C.X.6.3.2.	Erwartete Wirkungsweise .....	5
C.X.6.3.3.	Zeithorizont der Wirksamkeit.....	5
C.X.6.3.4.	Vergleich mit anderen Optionen, mit denen das Ziel erreicht werden kann.....	<b>Fehler!</b> <b>Textmarke nicht definiert.</b>
C.X.6.3.5.	Interaktionen mit anderen Optionen .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
C.X.6.3.6.	Offene Forschungsfragen .....	6
C.X.6.3.7.	Übergeordnete Themen .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
	Literatur .....	6
	Team, das an dieser Option mitgearbeitet hat., .....	7

## Durchwegung für Fußgänger\_innen und Radfahrer\_innen (Option 3\_06)

### C.X.6.1. Ziele der Option

Ziel der Option ist es, einen Beitrag dazu zu leisten, die **Zahl der Verkehrstoten** im Straßenverkehr weiter **zu reduzieren**. Durch gezielte Verkürzung und Vereinfachung von Wegen (gute Durchwegung, eigene und sichere Wegführungen), im Besonderen für den Fußgänger - und Radverkehr soll ein Anreiz entstehen, den Umweltverbund anstelle des motorisierten Individualverkehrs (*MIV*), v. a. Autos und Motorräder, zu nutzen. Diese **Veränderung im Mobilitätsverhalten** soll einerseits aktive Mobilität fördern und somit einen **positiven Beitrag zur Gesundheit** leisten. Andererseits wirkt sich das niedrigere Verkehrsaufkommen positiv auf das Lärm- und Emissionsregime aus. Ein weiterer Effekt liegt in der bewussteren Nutzung des öffentlichen Raumes als Kommunikationsort und als räumlich-bebauter Manifestation von Lebensqualität. Das Bewusstsein dieser Bedeutung hilft dabei, die Orte lebenswerter zu machen und somit eine positive Grundgestaltung des Lebensumfeldes zu begünstigen.

Raumstrukturen sind vielerorts von einem räumlich-funktional differenziertem Aufbau geprägt. Gewerbe-, Wohn- und Mischgebiete mit Zentrumsfunktionen werden dabei strikt voneinander getrennt. Diese Distanzen erzeugen Wege, die mit zunehmender Weglänge technisch unterstützt zurückgelegt werden. Eine polyzentrische Siedlungsstruktur, die vielfältige Nutzungen nebeneinander zulässt, ist die Basis, um Wege zu minimieren und in Distanzen zu halten, die es ermöglichen, bequem zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren. Diese Verkehrsmittel sind durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr zu ergänzen. Das bewusste Ergehen des eignen (Wohn-)Umfeldes sensibilisiert für die vorhandenen (oder die noch fehlenden) Qualitäten und bietet die Möglichkeit, durch gezieltes Setzen von Maßnahmen eine Aufwertung zu erreichen.

### C.X.6.2. Hintergrund der Option

Wie Tischler (2015) beschreibt, wird ein Auto, sobald es verfügbar ist, intensiv und auch für nur kurze Wege genutzt. Der *MIV* ersetzt dabei oft Wege, die auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß gemacht werden könnten. In Österreich enden 7 % der *MIV*-Lenkerwege bereits nach einem Kilometer. Fast 90 % der Fußgängerwege enden nach 2,5 km, im Radverkehr sind knapp 90 % der Wege bei 5 km erreicht (BMK, 2016). Der Wegzweck liegt durchschnittlich bei fast einem Drittel (31 %) für Wege von und zur Arbeit, bzw. in der Arbeit. Ebenfalls etwa ein Drittel (36 %) der Wege fallen auf Einkäufe und Erledigungen sowie Bring- und Holwege. 9 % der Wege erfolgen zu Ausbildungszwecken. Die restlichen Wege haben andere Zwecke, wie

34 Wege zur Freizeitgestaltung (15 %) oder Besuche (8 %) (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
35 Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), 2016). Nicht zuletzt die Raumstruktur beeinflusst  
36 die Verkehrsmittelwahl. Die durchschnittliche Tageswegdauer in Österreich beträgt rund 85 Minuten  
37 (BMK, 2016).

38 Um nun eine Veränderung des Verhaltens bei der Verkehrsmittelwahl herbeizuführen, muss die Umwelt  
39 so gestaltet werden, dass einerseits der Besitz eines Fahrzeuges nicht grundsätzlich notwendig ist und  
40 andererseits die Nutzung des *MIV* auf ein Minimum reduziert werden. Dazu ist es wichtig den Fokus der  
41 uneingeschränkten Bevorzugung der Wege weg vom *MIV*, hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbun-  
42 des zu richten.

## 43 **Optionenbeschreibung**

44

### 45 **C.X.6.3.1. Beschreibung der Option bzw. der zugehörigen Maßnahmen bzw.** 46 **Maßnahmenkombinationen**

47

48 Diskussionen wie bspw. jene um die Umgestaltung der Maria-Hilfer-Straße in Wien haben gezeigt, wie  
49 wichtig eine Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum ist. Vielerorts sind Straßen und Wege auf die  
50 Bedürfnisse des *Motorisierten Individualverkehrs (MIV)* ausgelegt und Elemente wie Radwege oder auch  
51 Fußwege scheinbar nur Randthemen, wie bspw. In der RVS 03.04.12 oder RVS 03.03.31.

52 Eine wichtige Maßnahme liegt in der Reduktion der Geschwindigkeit, um einen direkten Einfluss auf die  
53 Verkehrssicherheit zu haben. Eine Möglichkeit der Umsetzung liegt in der verstärkten **Ausgestaltung von**  
54 **Begegnungszonen**, wie sie in der Straßenverkehrsordnung (*StVO*) im § 76c vorgesehen sind. Diese erhöhen  
55 nicht nur die Verkehrssicherheit durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit, sondern steigern auch die  
56 Rücksichtnahme im Straßenverkehr, da alle Verkehrsteilnehmer\_innen die gesamte Fahrbahn benutzen  
57 dürfen. Ein ergänzender Aspekt kann die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität vor Ort sein. Dies  
58 geschieht vor allem dann, wenn mit der Errichtung der Begegnungszone bauliche Maßnahmen, wie Begrü-  
59 nung, Straßenmöblierung etc., einhergehen (BMK, 2015).

60 Um sowohl eine gute Durchwegung und die oben formulierten Ziele erreichen zu können, sollte auf drei  
61 Ebenen angesetzt werden

- 62 a) Bauliche Gestaltung von Siedlungsraum;
- 63 b) Verkehr in Bewegung;
- 64 c) Ruhender Verkehr.

65 Zu a) Eine verbesserte Mischung von Nutzungen bzw. Verbreiterung der Nutzungsvielfalt muss mit einer  
66 barrierefreien Erschließung (Küpper et al., 2014) für Fußgänger\_innen und Radfahrer\_innen einherge-  
67 hen. Sowohl in neu ausgewiesenen Siedlungsflächen als auch im Bestand muss darauf geachtet werden,

68 dass die Befriedigung der Bedürfnisse in den oben gezeigten Distanzen zu erreichen sind. Die Entwick-  
69 lung muss von einem räumlich-funktional differenzierten Siedlungsgebiet in Richtung einer gesellschaftli-  
70 chen und wirtschaftlichen Veränderung der einer Bedeutungssteigerung und Funktionsvergrößerung von  
71 Stadt-, Dorf- und Ortsteilzentren verändert werden (Frerichs et al., 2018). Konflikte liegen in der Akzep-  
72 tanz. Besonders im dicht verbauten Raum, wo aufgrund des Alters der Gebäude noch keine Stellplätze  
73 vorgesehen waren, hat es sich eingebürgert, den Straßenraum als Abstellplatz für das eigene Fahrzeug zu  
74 nutzen. Die Gemeindeplanung strebt oft eine klare Trennung von Arealen für Wohnen und Arbeiten an.  
75 Dies führt einerseits zu Wegen und ist andererseits auch nicht einfach zurückzunehmen. Dieser Prozess  
76 der Anpassung des Raumes wird nur langfristig geschehen.

77 Durch *Raumgeben* verschiedener Nutzungen kann eine Transformation des Straßenraums von reinen Er-  
78 schließungsflächen hin zu einem Kommunikationsraum gleichsam für den öffentlichen Raum, den halböf-  
79 fentlichen Raum und den privaten Bereich gelingen (Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK),  
80 2019). Vor allem die fußläufige Erreichbarkeit verschiedener Funktionen wie der Versorgung mit Waren  
81 des täglichen Bedarfs und Angeboten im schulischen, gesundheitlichen und Freizeitbereich sowie in die  
82 Natur wird von Menschen geschätzt (Amt der Vorarlberger Landesregierung (AVL), 2018). Das Anlegen von  
83 Wegen, die für Fußgänger\_innen öffentlich zugänglich sind (Reicher, 2012) zwischen Gebäudezeilen und  
84 das immer wieder bewusste Durchbrechen von Siedlungszeilen mit Querverbindungen sorgt für eine gute  
85 Vernetzung von Orten und ein einfaches Nutzen dieser Wege. Es ist darauf zu achten, dass diese Wege-  
86 systeme unabhängig vom Straßennetz angelegt werden und über viele Zugänge verfügen (Böhme et al.  
87 2015). Diese räumliche Trennung vermeidet Gefahrenpotentiale. Neben der Attraktivierung des Wegenet-  
88 zes für Radfahrer\_innen und Fußgänger\_innen ist auch auf eine Verbesserung der Anschlüsse an den *Öf-*  
89 *fentlichen Verkehr* zu achten. Dies gilt in gleichem Maße für Haltestellen und die Taktung am Wohnort,  
90 wie auch am Ziel (bspw. öffentliche Einrichtungen und Nahversorgung) (Huber, 2008). Konflikte liegen in  
91 der Transformation des Bewusstseins von Raum. Der öffentliche Raum muss erst vielerorts als Möglich-  
92 keitsraum und Aspekt der Aufenthalts- und Lebensqualität verstanden werden.

93 Bei Neuausweisung von Siedlungsflächen ist darauf zu achten, dass diese fußläufig zu Haltestellen des öf-  
94 fentlichen Verkehrs errichtet werden (Furian, Kühnelt-Leddihn & Bauer, 2011; Zech, Blanda & Klingler,  
95 2010).

96 Zu b) Die Straßenhierarchie muss konsequenter gedacht werden. Um Durchfahrverkehr zu vermeiden, sind  
97 Straßen einer niedrigeren Hierarchiestufe bevorzugt als Stichstraßen zu gestalten. Dies lässt sich baulich –  
98 auch nachträglich - einfach umsetzen. Es müssten nur entsprechende für andere Verkehrsteilnehmer\_in-  
99 nen passierbare Barrieren aufgestellt werden und mit Wendehämmern die Möglichkeit des Wendens für  
100 den *MIV* gegeben sein.

101 Der Umweltverbund ist im Hinblick auf den Kurzstreckenbereich zu stärken. Wie Weber (2005:41) be-  
102 schreibt können folgende Maßnahmen ergänzende Wirkungen entfalten: durchgehende Geschwindig-  
103 keitsbeschränkungen im Siedlungsgebiet und sorgfältige Gestaltung der Straßenräume, um diese für Fuß-  
104 gänger\_innen attraktiv zu machen (Umweltbundesamt (UBA), 2017).

105 Zu c) Stellplätze sollten in Hoch- oder Tiefgaragen gebündelt werden. Es besteht kein prinzipielles Recht  
106 auf das Parken im öffentlichen Raum. Bei Nutzungskonkurrenzen ist der Fokus auf die lebbare Gestaltung  
107 des öffentlichen Raumes zu richten, der langfristig die Dominanz des motorisierten Verkehrs zurückdrängt  
108 (Frerichs et al. 2018). Diese haben mittelfristig aus dem Straßenbild zu verschwinden. Ist der Stellplatz  
109 gleichweit oder weiter weg als die nächste Haltestelle für den öffentlichen Verkehr, so besteht die Mög-  
110 lichkeit, dass Nutzer\_innen zum öffentlichen Verkehr tendieren.

111 In den strategischen Steuerungsmöglichkeiten der örtlichen Raumplanung sollte Parkraumbewirtschaf-  
112 tung einfließen, um eine Umstrukturierung des *MIV* und eine Stärkung der polyfunktionalen Struktur zu  
113 unterstützen (ÖROK, 2011, 2018, 2019). Damit können auch Einnahmen erzielt werden, die wiederum für  
114 den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zweckgewidmet wer-  
115 den können (Augustin et al., 2018).

116 Alle diese Ansätze sind innerhalb des existierenden Systems umsetzbar. Unabhängig davon ist ein mögli-  
117 cher Erfolg vor allem vom Bewusstsein über die Qualitäten des öffentlichen Raums abhängig. Dies gibt  
118 nicht nur für den städtischen Raum, sondern auch für ländliche Gebiete.

119 Flankierend können alle Maßnahmen in eine Ökologische Steuerreform integriert werden. Eine Verteue-  
120 rung der Energiekosten, speziell für den *MIV* würde somit kurze Wege bevorzugen (Weber, 2005).

### 121 **C.X.6.3.2. Erwartete Wirkungsweise**

122  
123 Alle vorgeschlagenen Maßnahmen wirken entweder auf die Reduzierung der Geschwindigkeit des *MIV*  
124 oder der Förderung einer aktiven Mobilität und somit einerseits auf die Gesundheit aber auch auf die  
125 Reduzierung von Gefahrenpotentialen für Unfälle (mit oder ohne Todesfolge) (Fonds Gesundes Öster-  
126 reich (FGÖ), 2018).

127 Neben der direkten Wirkung sind einige indirekte bzw. Nebenwirkungen zu erwarten: Attraktive Straßen-  
128 räume bieten die Möglichkeit den öffentlichen Raum zu beleben sowie durch gelebte Nachbarschaft ne-  
129 ben dem physischen auch das seelische Wohlbefinden positiv zu beeinflussen (Bundesamt für Natur-  
130 schutz (BFN), 2017; Frerichs et al., 2018). Kurze Wege setzen auch eine kompakte Siedlungsentwicklung  
131 voraus. Diese ist die Grundlage um Zersiedelung und somit positiv für die Landschaft herum. Eine Durch-  
132 wegung bietet auch die Möglichkeit grüne Infrastrukturen in die Siedlungsgebiete zu bringen, wie derzeit  
133 gerade in Graz umgesetzt wird (Magistrat der Stadt Graz, 2015).

### 134 **C.X.6.3.3. Zeithorizont der Wirksamkeit**

135  
136 Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann kurzfristig angedacht und umgesetzt werden.  
137 Beispiele aus der Praxis zeigen, dass diese auch nur mittel- bis langfristig tatsächlich umgesetzt werden.  
138 Das Setzen von Barrieren, um den Durchgangsverkehr zu vermeiden, kann kurzfristig umgesetzt werden.

#### 139 C.X.6.3.4. Offene Forschungsfragen

140

- 141 • Diskussionen über Gemeinwohlinteressen vs. Interessen der privaten Eigentümer (z. B. zum  
142 Thema Durchwegung) (AVL 2018).

143

#### 144 Literatur

145

146 Augustin, K., Claus, E. & Schaaffkamp, C. (2018). *Abschätzung der Mehrkosten des stadtreionalen*  
147 *ÖPNRV aufgrund der Erfordernisse der Dekarbonisierung. Abschätzung der investiven und konsumtiven*  
148 *Mehrkosten im städtischen Verkehr der Landeshauptstädte und ihren stadtreionalen Busverkehren.*  
149 [https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Da-  
151 teien/20180402\\_Endbericht\\_Investitionsbedarfe\\_Dekarbonisierung\\_des\\_OeV\\_in\\_Oesterreich\\_Copy.pdf](https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Da-<br/>150 teien/20180402_Endbericht_Investitionsbedarfe_Dekarbonisierung_des_OeV_in_Oesterreich_Copy.pdf)  
[23.10.2020]

152 Amt der Vorarlberger Landesregierung (AVL). (2018). *Innenentwicklung und bauliche Verdichtung. Bei-*  
153 *träge zu Planungsstrategien.* Bregenz: Schriftenreihe der Abteilung Raumplanung und Baurecht, Amt der  
154 Vorarlberger Landesregierung.

155 Bundesamt für Naturschutz (BFN). (Hrsg.). (2017). *Urbane grüne Infrastruktur. Grundlage für attraktive*  
156 *und zukunftsfähige Städte. Hinweise für die kommunale Praxis* (1. Aufl.). Bonn.

157 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).  
158 (2015). *Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – die Umsetzung von Fahrradstraßen,*  
159 *Begegnungszonen und Radwegen ohne Benutzungspflicht.* Wien.

160 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).  
161 (2016). *Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätshebung „Ös-*  
162 *terreich unterwegs 2013/2014“.* Wien.

163 Böhme, C., Preuß, T., Bunzel, A., Reimann, B., Seidel-Schulze, A. & Landua, D. (2015). Umweltgerechtig-  
164 keit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung  
165 sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen. *UMWELT & GESUNDHEIT, 01/2015.* Dessau-Roßlau. ISSN  
166 1862-4340.

167 Fonds Gesundes Österreich (FGÖ). (Hrsg.). (2018). *Aktive Mobilität – Argumentarium KOMPAKT. Inter-*  
168 *sektorale Argumente zur Förderung aktiver Mobilität in Österreich.* Wien.

169 Frerichs, S., Küpper, C., Noky, B., Simon, A., Adrian, L., Bunzel, A. et al. (2018). *Umwelt- und Aufenthalts-*  
170 *qualität in kompakt-urbanen undutzungsgemischten Stadtstrukturen. Analysen, Fallbeispiele, Hand-*  
171 *lungsansätze unter Nutzung und Weiterentwicklung des Bauplanungs- und Umweltrechts.* Im Auftrag des  
172 Umweltbundesamtes. Texte 06/2018. Dessau-Roßlau. ISSN: 1862-4359.

173 Huber, A. (2008). *Brachflächenrecycling als Herausforderung für die Raumplanung.* Diplomarbeit, Univer-  
174 sität für Bodenkultur Wien.

- 175 Furian, G., Kühnelt-Leddihn, A. & Bauer, R. (2011). *Das Unfallrisiko auf Fußwegen in Österreich*. Wien:  
176 Kuratorium für Verkehrssicherheit. ISBN: 978-3-7070-0130-7.
- 177 Küpper, P., Levin-Keitel, M., Maus, F., Müller, P., Reimann, S., Sondermann, M. et al. (Hrsg.). (2014).  
178 Raumentwicklung 3.0 – Gemeinsam die Zukunft der räumlichen Planung gestalten. Hannover. ISBN: 978-  
179 3-88838-385-4. ISSN: 2193-1283.
- 180 Magistrat der Stadt Graz. (2015). *Gestaltungswettbewerb Zentrale ÖV-Achse, Graz Reininghaus*. Unterla-  
181 gen zur Auslobung. Graz.
- 182 Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). (2011). *Österreichisches Raumentwicklungskonzept –*  
183 *Raum für alle ÖREK 2011*. Wien. ISBN: 978-3-85186-100-6.
- 184 Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). (2018). 15. Raumordnungsbericht. Analysen und Be-  
185 richte zur räumlichen Entwicklung Österreichs 2015-2017. *ÖROK Schriftenreihe Nr. 204*. Wien: ÖROK Ei-  
186 genverlag. ISBN: 978-3-9504146-5-3.
- 187 Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). (2019). *Fachempfehlungen zur Stärkung der Orts- und*  
188 *Stadtkerne in Österreich*. [https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user\\_upload/Bilder/2.Reiter-Raum\\_u\\_Region/1.OEREK/OEREK\\_2011/PS\\_Orts\\_Stadtkerne/Fachempfehlung\\_FINAL\\_2019-09.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_Orts_Stadtkerne/Fachempfehlung_FINAL_2019-09.pdf) [23.10.2020].
- 190 Reicher, C. (2012). *Städtebauliches Entwerfen* (1. Aufl.). Wiesbaden: Vieweg+Teubner Verlag. ISBN: 978-  
191 3-8348-1735-8.
- 192 Tischler, S. (2016). *Mobilität, Verkehr und Raumnutzung in alpinen Regionen. Ein interdisziplinärer Ansatz*  
193 *zur Konzeption zukunftsfähiger Planungsstrategien*. Wiesbaden: Springer Vieweg. doi:10.1007/978-3-  
194 658-12810-4.
- 195 Umweltbundesamt (UBA). (2017). *Straßen und Plätze neu denken*. [https://www.umweltbundes-](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf)  
196 [amt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109\\_uba\\_broschuere\\_stras-](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf)  
197 [sen\\_und\\_plaetze\\_neu\\_denken.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf) [23.10.2020].
- 198 Weber, G. (2005). *Nachhaltige Raumentwicklung*. Österreichisches Institut für Erwachsenenbildung, Ma-  
199 terialie zur Ringvorlesung „Lernende Regionen“
- 200 Zech, S., Blanda, U. & Klingler, S. (2010). *Ausgangslage und Trends, Herausforderungen und Anforderun-*  
201 *gen, Lösungsvorschläge und Empfehlungen zur österreichischen Raumpolitik. Zusammenfassende Samm-*  
202 *lung der Arbeitsgruppe V, Raumentwicklung. Sammlung als Zwischenschritt auf dem Weg zum ÖREK*  
203 *2011*. Wien.

## 204 **Team, das an dieser Option mitgearbeitet hat.**

205

### 206 **Lead - Autor\_innen:**

207 Pillei, Michael (*Universität für Bodenkultur Wien*)

208