

Inhalt

C.X.6.1.	Ziele der Option.....	2
C.X.6.2.	Hintergrund der Option.....	2
C.X.6.3.	Optionenbeschreibung.....	3
C.X.6.3.1.	Beschreibung der Option bzw. der zugehörigen Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen	3
C.X.6.3.2.	Erwartete Wirkungsweise	4
C.X.6.3.3.	Bisherige Erfahrung mit dieser Option oder ähnlichen Optionen.....	6
C.X.6.3.4.	Zeithorizont der Wirksamkeit.....	6
C.X.6.3.5.	Vergleich mit anderen Optionen, mit denen das Ziel erreicht werden kann.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
C.X.6.3.6.	Interaktionen mit anderen Optionen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
C.X.6.3.7.	Offene Forschungsfragen	6
Literatur		7
Team, das an dieser Option mitgearbeitet hat.		8

1
2 **Haltestelle des ÖV in gleicher oder weiterer Distanz wie der Stellplatz**
3 **(Option 3_07)**
4

5 **C.X.6.1. Ziele der Option**

6 Nach dem Ende der *Decade of Action for Road Safety 2011 -2020* der *Vereinten Nationen (UN)* (World
7 Health Organisation (WHO), 2018) ist es eine Herausforderung, neue Optionen zu entwickeln, die das
8 Verkehrssystem noch sicherer machen und die Zahl an Verkehrstoten noch weiter senken. Diese Option
9 wirkt indirekt auf das Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten infolge von Verkehrsunfällen weltweit zu
10 halbieren.

11 Verkehrssicherheit wird neben der Fahrzeugentwicklung (Technische Ausrüstung und Materialien) vor
12 allem durch das menschliche Verhalten und die Verkehrsplanung bzw. -organisation beeinflusst (Lenz,
13 Bauer, Eder, Heilmann, Richter, Stubenschrott et al., 2015). Die hier vorgestellte Maßnahme setzt bei
14 den letztgenannten Aspekten an.

15 Ziel dieser Option ist es, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und damit auch den
16 Fußgängerverkehr zu erhöhen (Furian, Kühnelt-Leddihn, Bauer, 2011) und somit den motorisierten
17 Individualverkehr (MIV) zu minimieren. Wie es der *Verkehrsclub Österreich* (2015, S. 9) beschreibt:
18 „Durch Mobilität Gesundheit stärken statt durch Verkehr krank werden“. Die Reduzierung des
19 Verkehrsaufkommens wird einen Beitrag zur Erreichung des Targetziels bieten.

20

21 **C.X.6.2. Hintergrund der Option**

22 Um Herausforderungen, die sich aus dem Verkehrssystem und dem Verkehrsaufkommen ergeben, zu
23 lösen, wird oft nach Verbesserungen und Optimierungen der Kapazitäten des fließenden Verkehrs
24 gesucht. Die Maxime scheint zu lauten: Je friktionsfreier der Verkehr fließen kann, umso günstiger sind
25 die Wirkungen. Der Aspekt der Verkehrssicherheit wird dabei als Gestaltungsaufgabe verstanden, die im
26 optimalen Fall, mit einfachen Mitteln umzusetzen ist. Wie Schnieder und Schnieder (2013, S. 396)
27 beschreiben, ist eine umfassende Verkehrssicherheit „in der Regel nur auf abstrakter Ebene mit
28 umfassenden Begriffen möglich“.

29 Die Verkehrssicherheit ist jedoch nicht allein mit einem weiteren Ausbau der Infrastrukturen und
30 zunehmend sichereren Automobilen (Feige & Hansen, 2016) zu erhöhen. Der Straßen(aus-)bau dient
31 heute meist nicht mehr der Neuerschließung, sondern Kapazitätserweiterungen im bestehenden System
32 sowie der Entlastung von Ortsteilen mit Durchzugsverkehr. Sehr oft werden aber auch bauliche
33 Maßnahmen gesetzt, um die Verkehrssicherheit (Tischler, 2015) zu steigern.

34 Wie bereits in der RVS¹ 03.07.11 (Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, 2008) beschrieben, ist
35 das Verkehrsgeschehen als System zu begreifen, in dem insbesondere dem ruhenden Verkehr und
36 dessen Ausgestaltung eine wichtige Rolle in der Bewältigung der Herausforderungen des Verkehrs
37 zukommt.

38 Die Stellplatzwahl hat Auswirkungen auf bestehende Unausgewogenheiten zwischen Verkehrssystem,
39 Siedlungsstruktur und Umweltzielen (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und
40 Wasserwirtschaft (BMLFUW), 2015). Das Mobilitätsverhalten ist komplex und wird von einer Vielzahl von
41 Parametern beeinflusst, angefangen beim Wohnort, den täglichen Routinen der Menschen und den von
42 öffentlichen und privaten Akteur_innen angebotenen Verkehrsmöglichkeiten (Lehner, Mont, Heiskanen,
43 2016). Vor allem das subjektive Mobilitätsverhalten wird durch die gegebene Raum- und
44 Siedlungsstruktur geprägt. Daten aus Deutschland legen nahe, dass speziell im ländlichen Raum nur ein
45 Drittel der Bewohner Angebote der Daseinsversorgung (Nahversorgung, Gesundheitsversorgung,
46 Weiterbildung, Anschluss an den ÖV) innerhalb eines Kilometers erreichen kann (Bundesinstitut für Bau-,
47 Stadt- und Raumforschung, 2015). Im Umkehrschluss heißt das, dass ein großer Anteil der Bevölkerung
48 auf Hilfsmittel der Distanzüberwindung, wie den *MIV*, zumindest bei gewissen Tätigkeiten zurückgreifen
49 muss.

50 Die aktuelle Krise bietet die Chance, Verkehre neu zu bewerten und somit nachhaltiger, sicherer und
51 resilienter (beispielsweise weniger Anfällig für Störungen) zu machen (Agora 2020). Ansatz dieser Option
52 ist die Lage des Stellplatzes im Raum.

53 Aus raumplanerischer Sicht gibt es in mehreren Bundesländern rechtliche Vorgaben, welche die Anzahl
54 aber auch die Wirkung von Stellplätzen regeln. Kanonier und Weninger (2018) haben herausgearbeitet,
55 dass meist die Länder entsprechende Vorgaben in Baugesetzen bzw. -ordnungen,
56 Bautechnikverordnungen oder Raumplanungsgesetzen erlassen haben.

57

58 **C.X.6.3. Optionenbeschreibung**

59

60 **C.X.6.3.1. Beschreibung der Option bzw. der zugehörigen Maßnahmen bzw.** 61 **Maßnahmenkombinationen**

62 Stellplätze sind bei Wohnhäusern zentral gesammelt zusammenzufassen. Bei der Ausgestaltung ist
63 darauf zu achten, dass eine Station des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in gleicher Nähe wie die
64 Sammelgarage erreichbar ist. Hierzu muss die Einbeziehung des öffentlichen Verkehrs von Anfang an in
65 die Planungen bedacht werden. Baumaßnahmen sind nur dann zu genehmigen, wenn ein Konzept zur
66 Erschließung mit dem ÖV vorhanden ist. Alternativ zum ÖV kann auch die Nähe und gute Erreichbarkeit
67 zu Waren des täglichen Bedarfs bzw. sozialen Einrichtungen nachgewiesen werden.

¹ Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) werden herangezogen, um Verkehrsflächen verkehrssicher und technisch auf dem letzten Stand ausführen zu können. Sie werden in fachlich gegliederten Arbeitsausschüssen erstellt. Diese Ausschüsse arbeiten ehrenamtlich und werden von Expert_innen der Bauverwaltung, Planung, Wissenschaft, Bauwirtschaft und Infrastrukturbetreibern gebildet.

68 Dies funktioniert in der Regel nur bei der Ausgestaltung neuer Bauprojekte, da bestehende Anlagen
69 meist sehr *PKW*-freundlich ausgelegt sind. Die Anzahl von Stellplätzen und auch oft die Anordnung sind
70 in Verordnungen der Länder (meist Bautechnikverordnungen) vorgeschrieben. Anpassungen werden
71 laufend durchgeführt.

72 Um das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum zu reglementieren, wird bereits in vielen
73 österreichischen Gemeinden Parkraumbewirtschaftung betrieben. Effekte der Parkraumbewirtschaftung
74 sind (1) eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, durch eine Reduktion des *KFZ*-Verkehrsaufkommens, (2)
75 eine Erleichterung der Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung, (3) eine Erleichterung für
76 Wirtschaftsverkehre und (4) eine Verringerung der Umweltbelastungen (Magistratsabteilung 18
77 Stadtplanung Wien 18 (MA 18), 1997).

78

79 **C.X.6.3.2. Erwartete Wirkungsweise**

80 Sind Stellplatz und Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mindestens gleich weit entfernt, so bietet sich
81 eine echte Entscheidungsbasis, auf der der *ÖV* eine reelle Chance bekommt. Ergänzend dazu bietet die
82 sukzessive Rückgewinnung und Umgestaltung des Straßenraums Potentiale für höherwertige Nutzungen,
83 wie attraktive Gehwege, Radwege, Aufenthaltsbereiche und Begrünungen (Stadt Wien, 2020).

84 In Zeiten, in denen der private *PKW* pandemiebedingt eine neue Renaissance (Knie, 2020) als
85 vermeintlich sichere Alternative zum öffentlichen Verkehr erlebt, sind Flächen, die ergänzend für den
86 nichtmotorisierten Verkehr zur Verfügung gestellt werden, eine wichtige Maßnahme. Gerade im ersten
87 Lockdown der Pandemie wurden verschiedene Aktionen gesetzt, um ein breiteres Bewusstsein für
88 Mobilität abseits des *MIVs* zu bekommen. Diese wurden sehr kontrovers diskutiert (APA OTS
89 Originaltext-Service, 2020). Wenn Fußgänger_innen und Radfahrer_innen im Straßenraum mehr Platz
90 gegeben wird, erhöht sich die Sicherheit für dies Gruppen direkt sowie indirekt durch die in der Regel
91 damit einhergehende Reduktion des motorisierten Verkehrs (Agora Verkehrswende, 2020).
92 Insbesondere der ruhende Verkehr behindert oft Fußgänger_innen und Radfahrer_innen beim sicheren
93 Queren von Straßenräumen. Mit einer restriktiven Stellplatzpolitik, die dem Fahrzeug
94 Abstellmöglichkeiten abseits des öffentlichen Raums bietet (Umweltbundesamt, 2017), wird die
95 Attraktivität, den *MIV* vor allem für kurze Strecken zu nutzen, deutlich gesenkt. Diese Änderung im
96 Nutzer_innenverhalten begünstigt in der Regel das Entstehen lokaler Kaufkraftbindung, in der Geschäfte
97 im siedlungsnahen Bereich Möglichkeiten zum Überleben vermehrt vorfinden. Diese Maßnahme könnte
98 dazu beitragen, den Trend der Übersiedelung von Einkaufsmöglichkeiten immer weiter an Stadtränder
99 und dem damit einhergehenden Verschwinden des Lebens aus Ortskernen zu stoppen. Eine wirtschaftlich
100 und ökologisch nachhaltige Siedlungsstruktur zeichnet sich durch begrenzte Abstellmöglichkeiten für den
101 *MIV* und hohe Nutzungsdichten aus, die Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr, sowie für Rad- und
102 Fußverkehr bieten (BMFLUW, 2015). Autoreduzierte Siedlungen, wie sie bspw. in Wien im
103 Sonnwendviertel umgesetzt wurden und werden, erhöhen die Verkehrssicherheit durch einen fehlenden
104 Durchgangsverkehr. Das Wohngebiet ist zwar für Autos erreichbar, diese werden aber in zentral
105 bereitgestellten Parkeinrichtungen abgestellt. Die konzentrierte Stellplatzmöglichkeit am Rand
106 ermöglicht die Schaffung eines großen, zusammenhängenden, autofreien Gebietes. Dabei ist darauf zu
107 achten, dass die Distanz zur nächstgelegenen Haltestelle des *ÖV* ähnlich weit ist, wie jene zum Parkdeck.

108 Neben der Steigerung der Verkehrssicherheit reduziert sich die Lärmbelastung für die Anwohner_innen
109 (Österreichische Energieagentur, 2011).

110 Verbesserte Raumstruktur zugunsten von Fußgänger_innen und Radfahrer_innen helfen nicht nur dabei,
111 die Verkehrssicherheit in Bezug auf das unmittelbare Verkehrsgeschehen zu verbessern, sondern
112 steigern bspw. durch eine leichtere Einsehbarkeit oder nächtliche Beleuchtungsangebote die soziale
113 Sicherheit und das individuelle Sicherheitsempfinden (Umweltbundesamt, 2015).

114 Im Folgenden werden von Schnieder und Schnieder (2013, S. 523-524) gesammelte Maßnahmen
115 aufgezeigt, in die sich die hier beschriebene Option eingliedert:

Tab. 10.7 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. (Nach Gitelman und Hakkert 2006)

Implementierung	Maßnahme	Nutzen/Kosten Verhältnis
Fahrzeugführerseitig (Verkehrsobjekt)	Verbot von Zweibegekommunikationsgeräten (Mobiltelefone) für Kraftfahrzeug und Kraftrad	652
	Erste-Hilfe-Kurse während der Schulbildung und für Fahrer mit periodischen Wiederholungen	1,2–90
	Promillegrenzen und deren Kontrolle	0,7–71
	Verkehrskontrollen	0,84–55,4
	Verkehrssicherheitskampagnen	1,14–20
	Abschnittskontrolle	5,5
	Partybusse	4,06
	Körperliche Untersuchung bei Kraftfahrern	–15,2–4,0
	Verbesserung grundlegenden Fahrertrainings, -ausbildung	1,43–3,5
Fahrzeugseitig (Verkehrsmittel)	Verbesserte PKW-Frontscheibe zur Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern	3–150
	Sicherheitsgurt Erinnerungen mit Fahrsperr	1,1–28,36
	Antiblockiersysteme für Motorräder	1,11–11,73
	Sicherheitsüberprüfungen von schweren Fahrzeugen	1,24–10,13
	Hoch- und mehrstöckig montierte Bremsleuchten	3,18–9,07
	Automatische Verfolgung von Notrufen	1,3–8,5
	Verbesserung der Sichtbarkeit im Fußgänger bzw. Fahrradverkehr	> 1–7,58
	Tagfahrlicht	1,24–7,7
	Situative Geschwindigkeitsvorgabe	1,37–> 5
	Schienen bzw. Unterfahrschutz für LKW	> 1–4,1
	Spurverlassenswarnung (Land Departure Warning – LDW) und Spurwechselassistentz (Lane Change Assistence – LCA)	2–2,1
	Erweiterung der LKW Sichtbarkeit	> 1–1,7
	Unfalldatenschreiber	1,11–1,50
	Maßnahme gegen Totwinkelunfälle mit LKWs	1,4
	Intelligente Geschwindigkeitsanpassung (Intelligent speed adaptation – ISA)	1,37
	Abstandsregeltempomat	0,9–1,2
	Insassenschutz für Busse	0,02

116

Tab. 10.7 (Fortsetzung)

Implementierung	Maßnahme	Nutzen/Kosten Verhältnis
Verkehrswegeseitig und organisatorisch	Straßensicherheitsgutachten	1,34–99
	Behandlungsprogramm von Gefahrenschwerpunkten	4,1–35
	Leitplanken an den Straßenseiten	0,69–32
	Verkehrsberuhigung	1,7–17
	Maßnahmen zur Rutschfestigkeit	3,7–12,6
	Geh- und Fahrradwege	4,2–9,74
	Straßenlicht	1,21–9,25
	Kreisverkehr	1,23–8,61
	Steigende Baustellensicherheit	7
	Mittelleitplanken und andere Abgrenzungen	1,35–6,8
	Verkehrüberwachung und Kontrollsysteme	1,7–6,3
	Winterdienst	2,67–3,17
	Neugestaltung von Bahnübergängen	0,25–2,8
	Gefahrenwarnung	2,7
	Mitbenutzung des Seitenstreifens bei 2 vorhandenen Richtungstreifen	1,25–2,26
	Vermeidung von Unfällen mit Tieren	0,11–1,86
	Wechselnde Verkehrszeichen	0,65–1,45
	Steuerungssignale an ländlichen Kreuzungen	1,25
	Entlastungsstraßen	0,84–1,03
	Unfallvermeidung und Erfolgskontrollen von der Ver- waltung der Gefahrguttransporte	0,11

117

118

119 C.X.6.3.3. Bisherige Erfahrung mit dieser Option oder ähnlichen Optionen

120 Im österreichischen Raumentwicklungskonzept (Österreichische Raumordnungskonferenz, 2011) wird
121 empfohlen, die Siedlungsentwicklung vorrangig im Nahbereich von ÖV-Stationen zu etablieren. Im
122 Wiener Sonnendviertel wird das gerade getestet.

123 Beispiele zeigen, dass eine Reduktion abgestellter KFZ im Straßenraum vor allem Platz für
124 Fußgänger_innen und Radfahrer_innen schafft (MA 18 1997). Umgestaltung von Straßenquerschnitten
125 oder Umbaumaßnahmen wie Gehwegvorstreckungen oder -absenkungen die Verkehrssicherheit aber
126 erhöht und ein Beitrag zur Barrierefreiheit geleistet werden. (Umweltbundesamt 2018).

127 C.X.6.3.4. Zeithorizont der Wirksamkeit

128 Die Maßnahme wirkt unmittelbar. Längerfristige positive Auswirkungen sind dann zu erwarten, wenn
129 einerseits das Angebot an öffentlichen Verkehr bedarfsorientiert ausgebaut wird, und andererseits die
130 Gestaltung von Siedlungen nach den in dieser Option beschriebenen Prinzipien umgesetzt werden.

131 C.X.6.3.5. Offene Forschungsfragen

132 Jede Entscheidung in der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung – z. B. die Bestimmung
133 verkehrsrelevanter Steuern und Subventionen, die Regulierungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
134 die Reduzierung von Umweltwirkungen, die Realisierung von Verkehrsprojekten oder die Aufstellung von
135 Verkehrsplänen – erfordert die Abwägung potenziell konkurrierender Nachhaltigkeitsziele. In diese
136 Prinzipien ist auch die gegenständliche Option einzugliedern.

137 Angesichts begrenzter Ressourcen, eines steigenden Bewusstseins für die vielfältigen Wirkungen von
138 Verkehrsmaßnahmen und gestiegener Anforderungen an transparente Planungsverfahren benötigen

139 Entscheidungsträger_innen zur Abwägung von Maßnahmen Informationen und Verfahren, die ihnen
140 umfassende, verständliche und verlässliche Grundlagen liefern (Gühnemann, 2020). Hier gilt es die *Best*
141 *Practice* Beispiele zu finden und praktikabel zu gestalten.

142

143 Literatur

144

145 Agora Verkehrswende (2020): Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfeste
146 und klimagerechte Mobilität, Berlin.

147 BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2015): Erreichbarkeit von Gütern und
148 Dienstleistungen des erweiterten täglichen Bedarfes. Indikatoren zur Nahversorgung. BBSR Analysen
149 KOMPAKT 10/2015, Bonn, ISBN 978-3-87994-691-4.

150 BMFLUW – Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.)
151 (2005): Umweltfreundliches Parkraummanagement. Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe
152 und Bauträger, Wien.

153 Feige, I. & Hansen F. (2016): Mobilität; in: Pischinger, S. & Seiffert, U. (Hrsg.): Viewieg Handbuch
154 Kraftfahrzeugtechnik, ATZ/MTZ Fachbuch, Springer Vieweg Wiesbaden, 8. Auflage 2016, ISBN 978-3-658-
155 09527-7, DOI 10.1007/978-3-658-09528-4.

156 FSV – Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2008): Richtlinien und Vorschriften für das
157 Straßenwesen 03.07.11: Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr. Wien.

158 Furian G., Kühnelt-Leddihn A., Bauer R. (2011): Das Unfallrisiko auf Fußwegen in Österreich.
159 Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Band 002, Wien, ISBN 978-3-7070-
160 0103-7.

161 Gühnemann A. (2020): Verkehr und Mobilität im Wandel; in: Schmid E., Pröll T. (Hrsg.) (2020): Umwelt-
162 und Bioressourcenmanagement für eine nachhaltige Zukunftsgestaltung, Springer Spektrum, ISBN 978-3-
163 662-60435-9, DOI: 10.1007/978-3-662-60435-9.

164 Kanonier, A. & Weninger, K. (2018): Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“. Studie im
165 Auftrag der niederösterreichischen Gemeinden Amstetten, Hollabrunn, Krems, Schwechat, St. Pölten
166 und Tulln. Wien.

167 Knie L. (2020): Räumliche Mobilität in der Coronakrise: Renaissance des Autos?; Online:
168 https://coronasoziologie.blog.wzb.eu/podcast/andreas-knie-raeumliche-mobilitaet-in-der-coronakrise-renaissance-des-autos/?podlove_template_page=page-episode-transcript, abgefragt am 10.06.2021.

170 Lehner M., Mont O., Heiskanen E. (2016): Nudging – A promising tool for sustainable consumption
171 behaviour?; in: Journal of Cleaner Production, 134, 166-177, DOI: 10.1016/j.jclepro.2015.11.086.

172 Lenz G., Bauer D., Eder L., Heilmann B., Richter G., Stubenschrott M., Aytan A., Buchhart P., Zawichowski
173 M. (2015): COEXIST, Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds Nr. 40, Wien.

- 174 MA 18 – Magistratsabteilung 18 Stadtplanung Wien (1997): Parkraumbewirtschaftung in Wien,
175 Werkstattbericht Nr. 19, Wien, ISBN 3-901210-84-9.
- 176 ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz (2011): Österreichisches Raumentwicklungskonzept –
177 Raum für alle. Wien, ISBN 978-3-85186-1000-6.
- 178 Österreichische Energieagentur (Hrsg.) (2011): Einfluss der Parkraumorganisation und der Anzahl der
179 Stellplätze auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und die Erreichung verkehr-, umwelt-
180 und siedlungspolitischer Ziele (PAN), Wien
- 181 OTS – APA OTS Original-Textservice (2020): OTS Meldung OTS0147 5 CI 0228 FCW0001 II – Pop-Up-
182 Radwege: Bürgeranliegen werden ignoriert.
183 https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200914_OTSO147
- 184 Schnieder E. & Schnieder L. (2013): Verkehrssicherheit. Maße und Modelle, Methoden und Maßnahmen
185 für den Straßen- und Schienenverkehr. Springer Vieweg, Berlin, Heidelberg, ISBN 978-3-540-71032-5,
186 DOI: 10.1007/978-3-540-71033-2.
- 187 Stadt Wien (2020): Garagenstrategie für Wien, Online:
188 <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/garagen/strategie/>, abgefragt am 4.1.2021.
- 189 Tischler, S. (2015): Mobilität, Verkehr und Raumnutzung in alpinen Regionen. Ein interdisziplinärer
190 Ansatz zur Konzeption zukunftsfähiger Planungsstrategien., Springer Vieweg, Wiesbaden, ISBN 978-3-
191 658-12810-4, DOI 10.1007/978-3-658-12810-4.
- 192 Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklungen von
193 praxistauchglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter
194 Umweltbelastungen. Schriftenreihe „Umwelt & Gesundheit“ 01/2015, Dessau-Roßlau, ISSN 1862-4240,
195 forschungskennzahl 3711 61 223.
- 196 Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Straßen und Plätze neu denken. Fachbroschüre, Dessau-Roßlau
- 197 Umweltbundesamt (Hrsg.) (2018): Umwelt- und Aufenthaltsqualität in kompakt-urbanen und
198 nutzungsgemischten Stadtstrukturen. Analysen, Fallbeispiele, Handlungsansätze unter Nutzung und
199 Weiterentwicklung des Bauplanungs- und Umweltrechts. Schriftenreihe „Texte“ 06/2018, Dessau-
200 Roßlau, ISSN 1862-4359.
- 201 VCÖ – Verkehrsclub Österreich (2015): Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität. VCÖ Schriftenreihe:
202 „Mobilität mit Zukunft“ 3/2015, Wien, ISBN 3-901204-86-5.
- 203 WHO – World Health Organisation (2018): Global Status Report on road safety 2018, Geneva, Licence: CC
204 BY NC-SA 3.0 IGO, ISBN 978-92-4-156568-4.

205 **Team, das an dieser Option mitgearbeitet hat.**

206 **Lead - Autor_innen:**

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

208