

Kommunikation



- ☐ Die Stadt oder Gemeinde ist Partner von **Österreich zu Fuß**, hat ein individuelles Logo und nutzt die **Österreich zu Fuß**-Materialien.
- ☐ Die Bedeutung des Fußverkehrs sowie Umgestaltungen für den Fußverkehr werden laufend sichtbar gemacht und den Bürger:innen kommuniziert, z. B. durch Beiträge in der Gemeindezeitung, Newslettern oder Infoscreens.
- ☐ Zur Planung von Maßnahmen für den Fußverkehr werden verschiedene Beteiligungsformate angeboten, wie gemeinsame Begehungen mit Bürger:innen und Expert:innen oder Befragungen.
- ☐ Zur Sensibilisierung fürs Zu-Fuß-Gehen werden regelmäßig Mitmachaktionen wie gemeinsame Spaziergänge und Challenges angeboten.
- ☐ Die Gemeinde setzt Aktionen im Rahmen der EUROPÄISCHEN MOBILITÄTSWOCHE und nutzt deren Kommunikationskanäle.
- ☐ Der Tag des Zu-Fuß-Gehens am 27. April oder gemeindeeigene Veranstaltungen werden genutzt, um der Bevölkerung die Vorteile des Gehens zu vermitteln.

Tipp



Weitere Informationen finden Sie in der Straßenverkehrsordnung (StVO), in den kostenlos verfügbaren **RVS** oder in den entsprechenden **ÖNORMEN** sowie in den anderen Publikationen von **Österreich zu Fuß**.



Mehr auf:
österreichzufuss.at



Gemeinde-Checkliste

Fußverkehr stärken leicht gemacht

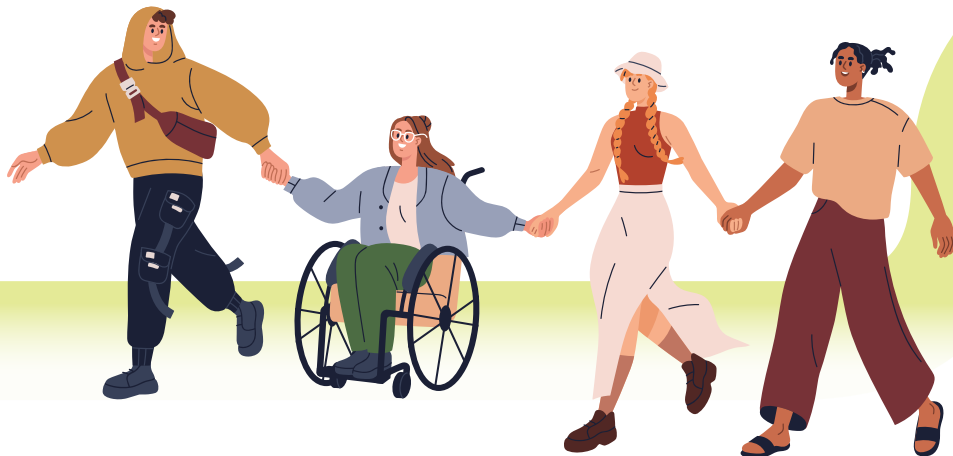
Der Fußverkehr ist die Grundlage der Mobilität in Ihrer Gemeinde oder Stadt. Ein ausgeprägtes Basisnetz mit durchgängigen und breiten Wegen bietet den nötigen Bewegungsraum für den Alltagsfußverkehr. Die Checkliste gibt Ihnen einen Überblick über die wichtigsten Aspekte und Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs.

Nicht alle Maßnahmen lassen sich überall umsetzen – sei es aufgrund lokaler Gegebenheiten oder der Finanzierung. Es lohnt sich deshalb, zuerst die wichtigsten und am stärksten genutzten Routen in Ihrer Gemeinde oder Stadt zu ermitteln und den Fokus darauf zu legen.



Rahmenbedingungen und Strategie

- ☐ Es gibt einen politischen Handlungsauftrag, den Fußverkehr auf Gemeindeebene zu stärken, z. B. durch einen Gemeinderatsbeschluss.
- ☐ Es gibt eine konkrete Ansprechperson für das Thema Zu-Fuß-Gehen, zum Beispiel Fußverkehrsbeauftragte oder Mobilitätsbeauftragte.
- ☐ Für den Fußverkehr gibt es ein Budget. Förderungen von Bund, Land oder auf EU-Ebene unterstützen bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten.
- ☐ Die dauerhafte Einbindung lokaler Akteure (z. B. des offenen Mobilitätsausschusses) ermöglicht eine gezielte Nutzung von Ortskenntnissen und stärkt sowohl die Akzeptanz als auch die langfristige Wirksamkeit von Projekten.
- ☐ Es ist ein örtliches Fußverkehrskonzept bzw. ein lokaler Masterplan Gehen vorhanden.
- ☐ Für die gesetzten Maßnahmen erfolgt ein kontinuierliches Monitoring mit regelmäßigen Fortschrittsberichten sowie eine Qualitätssicherung zur Sicherstellung der Wirksamkeit.



Barrierefreiheit



- ☐ Personen mit Mobilitäts- oder Sinneseinschränkungen sowie Kinder und ältere Personen werden in einen Planungs- oder Evaluierungsprozess zur Fußverkehrsinfrastruktur (z. B. Begehung) miteinbezogen.
- ☐ Der Gehsteig wird an Querungsstellen an der Bordsteinkante auf 3 Zentimeter abgesenkt, um ein Queren mit Rollstuhl, Kinderwagen, Gehhilfen und Reisegepäck zu ermöglichen.
- ☐ Haupttrouten für den Fußverkehr sind (soweit möglich) frei von Hindernissen wie (kurzfristig parkenden) Autos und Lieferdiensten, Zeitungsständen, Mülltonnen, Ampelschaltkästen, Werbeschildern usw. Dies ist in der StVO festgeschrieben und wird entsprechend kommuniziert und auch kontrolliert.
- ☐ An stark frequentierten Querungsstellen werden Fahrbahnanhebungen auf Gehsteigniveau angebracht.
- ☐ Treppen werden weitgehend vermieden und durch Rampen (Steigung maximal 6 %) sowie ebene Flächen ersetzt oder ergänzt.
- ☐ An wichtigen Kreuzungen und öffentlichen Einrichtungen werden visuelle, taktile und akustische Leitsysteme berücksichtigt.
- ☐ Die Wegweisungssysteme sind klar, einheitlich und gut leserlich. Bei Markierungen wird auf eine kontrastreiche Farbwahl geachtet und auf die Kombination Rot-Grün verzichtet. Die Entfernung der Ziele ist in Minuten angegeben.
- ☐ Bei der Positionierung von fest verbauter Infrastruktur und Stadtmöbeln wie z. B. Sitzbänken, Pflanzkübeln, Straßenschildern, Parkscheinautomaten etc. wird darauf geachtet, weder Sicht- noch Gehbeziehungen zu verstellen.
- ☐ An geregelten Kreuzungen orientieren sich die Grünphasen an langsamen Geschwindigkeiten von Fußgänger:innen (0,6 bis 0,8 Meter pro Sekunde).

Verkehrssicherheit

- ☐ Unfallophäufungsstellen mit Fußgänger:innen sowie sensible Bereiche mit hohem Konfliktpotenzial sind erhoben und analysiert.
- ☐ Eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion (Tempo 30) im untergeordneten Straßennetz (exklusive Vorrangstraßen) ist umgesetzt.
- ☐ Eine Geschwindigkeitsreduktion (Tempo 30) in besonders sensiblen Bereichen (z. B. im Schulumfeld) ist umgesetzt.

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen in den analysierten Konfliktbereichen werden entwickelt und umgesetzt. Dies können folgende Maßnahmen sein:

- ☐ Verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie z. B. Temporeduktionen auf Tempo 30, autofreie Schulvorplätze oder Schulstraßen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen, Wohnstraßen.
- ☐ Geschwindigkeitsreduktion durch Fahrbahnanhebungen, Spurweitenreduktion, geänderte Linienführung, Spurreduktionen, Schaffung einer Torwirkung durch Bepflanzung oder durch optisch auffällige Fahrbahnmarkierungen.
- ☐ Verbesserung der Sichtverhältnisse an Kreuzungsbereichen z. B. durch Gehsteigvorziehungen, Sperrflächen, Entfernen sichteinschränkender Gegenstände – wie Mülltonnen, Ampelschaltkästen oder zu hohe Begrünung – sowie Einschränkung des ruhenden Verkehrs mit entsprechender Kontrolle.
- ☐ An den Haupttrouten werden Querungshilfen eingerichtet, wie z. B. Gehsteigvorziehungen („Ohrwascheln“), Gehsteigdurchziehungen, Mittelinseln, Schutzwege, Lichtsignalanlagen (Ampeln).
- ☐ Alle Querungshilfen wie Schutzwege im Ort sind beleuchtet, die Sichtbeziehungen sind ausreichend gegeben und die Auftrittsflächen sind ausreichend vorhanden.

30



Fußverkehrsplanung

- ☐ Durch eine Ist-Analyse wird der aktuelle Zustand hinsichtlich Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Problemstellen systematisch erfasst.
- ☐ Definition des Zielnetzes: Wichtige Quell- und Zielorte (z. B. Bahnhof, Ortskern, Schulstandorte) sind durch ein durchgängiges Fußwegenetz ohne große Umwege miteinander verbunden. Lücken im Netz wurden identifiziert.
- ☐ Die Fußverkehrsinfrastruktur wird mit den Linien und Haltestellen des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) abgestimmt.
- ☐ Kurze Verbindungswege und Schleichwege werden erhalten, gesichert (Wegerechte) und neue Wege geschaffen, z. B. durch Umwidmungen oder städtebauliche Verträge.
- ☐ Stark frequentierte Gehwege sind von Radwegen getrennt geführt.
- ☐ Freizeit- und Flaniererrouten werden erhalten und gestärkt.
- ☐ Beim Baustellenmanagement wird der Fußverkehr berücksichtigt. Die Barrierefreiheit und Durchgängigkeit bleiben dabei gewährleistet. Es wird auf eine entsprechende Beschilderung geachtet. Ausweichrouten werden nur als letztes Mittel eingesetzt.



Infrastruktur

- ☐ Die Gehwegbreite wird so gewählt, dass zwei Personen problemlos einander passieren können – im Regelfall 2,00 Meter (siehe RVS Fußgängerverkehr). Dabei werden verschiedene Bedürfnisse, wie von Fußgänger:innen mit Gehhilfen, Kinderwagen oder Rollstühlen, berücksichtigt.
- ☐ Die Wartezeiten für Fußgänger:innen an lichtsignalgeregelten Schutzwegen sind möglichst kurz. Eine Wartezeit von maximal 40 Sekunden ist anzustreben.
- ☐ Die Gehwege haben eine rutschfeste und berollbare Oberfläche.
- ☐ Die Gehwege werden regelmäßig von Laub, Schnee, Eis und dergleichen geräumt.
- ☐ Die Gehwege sind im Sommer beschattet, z. B. durch Bäume.
- ☐ Die Gehwege werden ausreichend beleuchtet, vor allem bei potenziellen „Angsträumen“ wie Unterführungen.
- ☐ Entlang hochfrequentierter Gehwege gibt es genügend Sitzmöglichkeiten (Abstand ca. 200 bis 300 Meter), öffentlich zugängliche WC-Anlagen (z. B. auch im Gemeindeamt, Bahnhof) sowie Trinkmöglichkeiten wie z. B. Trinkbrunnen.

- ☐ Wegbegleitendes Spielen wird gefördert – etwa durch Bodenbemalung, Wasserspiele, Balanciermöglichkeiten oder andere kreative Elemente.
- ☐ Haltestellen des ÖPNV bieten eine hohe Aufenthaltsqualität mit Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz sowie WC-Anlagen und Wasserentnahmestellen.
- ☐ Die Zu- und Abgangswege zu den Haltestellen des ÖPNV werden optimiert. Die Routen sind möglichst direkt, es sind keine Querungen über große Straßen notwendig und die Wege sind abwechslungsreich gestaltet. Entlang der Fußwege gibt es Möglichkeiten zum Einkaufen und verschiedene Services. Steigungen werden durch Rampen und Treppen vermieden.
- ☐ Methoden zum Zählen des Fußverkehrs sind eingerichtet, wie beispielsweise videobasierte Verkehrszählsysteme. Diese liefern eine wichtige Datengrundlage für weitere Planungen.
- ☐ Es sind genügend Angebote für Hundebesitzer:innen vorhanden, sodass Gehwege für den Fußverkehr von Hundekot frei bleiben: Hundekotsacklerpender, Hundezonen und Ähnliches.