

Gehen in Wien



Gehen in Wien

Im Auftrag der Stadt Wien, MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung
durchgeführt von:

FACTUM OHG, Verkehrs- und Sozialanalysen
1040 Wien, Danhausergasse 6/4
Kontakt: Dara Fischer, Dr. Ralf Risser, Mag. Karin Ausserer
Tel.: 01/504 15 46, Fax: 01/ 504 15 48
e-mail: ralf.risser@factum.at
www.factum.at

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber:
Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18
www.stadtentwicklung.wien.at

Für den Inhalt verantwortlich:
Dipl.-Ing. Gregor Stratil-Sauer, MA 18, sts@m18.magwien.gv.at

Technische Koordination:
Willibald Böck, MA 18

Lektorat:
Ernst Böck, 1230 Wien

Fotos, Collagen, Zeichnungen:
aus dem Bildwettbewerb „Zu Fuß in Wien“

Umschlaggestaltung:
Reklame Kontor Peter Franc, 1140 Wien

Titelfotos:
Volksschule der Dominikanerinnen in Wien, Klasse 3a: „Heimatstadt Wien“,
Alexander Guggenberger: „Bahnhof Landstraßer Hauptstraße“,
Ralf Stieber: „Zu Fuß unterwegs im Regen: mit und ohne Schirm“,
Amine Ilknur, Volksschule Röttergasse Wien 17, Klasse 2a,
Markus Jerko: „Am Zebrastreifen ist man sicher“, FC Paulaner Wieden: „Viel Fuß“

Produktion:
Referat Reprographie, MA21A

Copyright:
2004 Stadtentwicklung Wien, alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-902015-72-1

Vorwort

Mehr Platz für FußgängerInnen!

Im neuen Masterplan Verkehr, der im Herbst 2003 vom Gemeinderat beschlossen wurde, sind die Grundlagen und Zielsetzungen der Wiener Verkehrspolitik für die kommenden Jahre festgelegt. Eine vorrangige Prämisse dabei ist, den Fußgängerinnen und Fußgängern nicht nur mehr Platz im Verkehrsgeschehen einzuräumen, sondern auch die Verkehrssicherheit erheblich zu erhöhen. Gerade junge VerkehrsteilnehmerInnen und SeniorInnen stellen besonders gefährdete Gruppen im Straßenverkehr dar. Mit speziellen Aktionen und Maßnahmen – wie z. B. rot umrandeten Zebrastrifen in der Umgebung von Schulen, speziell erarbeiteten Schulwegplänen u. v. a. – will die Stadt für mehr Sicherheit am Schulweg sorgen. Für ältere Menschen werden nicht nur im Rahmen von Kooperationsprogrammen ihre Verkehrsbedürfnisse erhoben, sondern auch spezielle Schulungsmaßnahmen zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr angeboten. Ziel der Stadt ist es, die Zahl der Toten im Straßenverkehr in Wien bis 2010 jedenfalls um die Hälfte zu senken.

Neben der Verkehrssicherheit ist es auch ein wesentliches Anliegen, den FußgängerInnen wieder mehr Platz im öffentlichen Raum zurückzugeben. Ein durchgehendes Netz an Fußwegen im dicht bebauten Gebiet, Mindestgehsteigbreiten, die Beseitigung von Barrieren, eine bessere Einsehbarkeit von dunklen Winkeln und Ecken soll erheblich zur Steigerung der Lebensqualität von FußgängerInnen beitragen. Ebenso wird auch im Zuge der Neugestaltung von Plätzen und Straßenzügen besonderes Augenmerk darauf gelegt, den Straßenraum wieder verstärkt als qualitätsvollen Aufenthaltsraum zu definieren und zu gestalten.

Egal ob BenutzerIn öffentlicher Verkehrsmittel, Auto- oder RadfahrerIn: Zu Fuß gehen wir letztendlich alle – die Maßnahmen für FußgängerInnen kommen somit allen Wienerinnen und Wienern zugute.

Ihr

Dipl.-Ing. Rudolf Schicker

Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Fußgängerverkehr in der Stadt	6
Gehen gehört zur Stadt wie die Menschen überhaupt	9
Die Schönheit der Stadt fördert das Gehen	10
FußgängerInnen brauchen Platz	12
Geschlossene Wegenetze fördern das Gehen	15
Barrieren müssen beseitigt werden	17
Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist abhängig von der Attraktivität der Wege	19
Gehen hält gesund	20
FußgängerInnen brauchen ein stärkeres Selbstbewusstsein	22
Gehen erhöht die subjektive Sicherheit	25
Die Verkehrssicherheit der FußgängerInnen muss verbessert werden	27
Dem Fußgängerverkehr muss in der Planung Priorität eingeräumt werden	30
Der Fußgängerverkehr braucht politisches Gewicht	32
Kinder brauchen besonderen Schutz	34
Alle VerkehrsteilnehmerInnen sind FußgängerInnen	37
Schlusswort und Ausblick	39
Projekte zum Thema „Gehen in Wien“	40
Thesenpapier zur Förderung des Fußgängerverkehrs	41
Arbeitsgruppe FußgängerInnen	42
Bildwettbewerb „Zu Fuß in Wien“	45
250-m-Lauf	46
Schulwegpläne. Initiative für mehr Sicherheit am Schulweg	48
wien sicher!	50
„Gender Mainstreaming“ im Verkehrsbereich	51
stadtfit? Die Stadt als Fitnesscenter	53
Stadtwanderclub	55
Agenda-21-Projektgruppen mit Relevanz für FußgängerInnen	56
Öffentlicher Raum – Neuinterpretation	58
walk me. Die Kunstzeile an der Wienzeile	59

Einleitung

Gehen wird positiv erlebt, besonders im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten wie etwa Spaziergehen und Wandern. Die Erfahrungen, die beim alltäglichen Gehen gemacht werden, sind aber in unserem Bewusstsein kaum gegenwärtig. Es scheint, als würden sie weder positiv noch negativ bewertet, sondern einfach nur hingenommen. Und das, obwohl ein ganz beträchtlicher Anteil der alltäglichen Wege zu Fuß zurückgelegt wird. Die meisten Menschen bewegen sich jeden Tag zu Fuß. Keine andere Verkehrsart hat so viele potentielle und effektive NutzerInnen.

Gehen ist eine wichtige Form der Mobilität. Es schafft die Möglichkeit, gewünschte Güter und Services zu erhalten oder unterschiedliche Aktivitäten durchzuführen. Viele Menschen verlassen sich auf ihre Füße, um Zugang zu Aktivitäten mit hohem sozialem Wert (wie etwa medizinische Versorgung, Bildung, Arbeit) zu erhalten.

Diverse Verkehrsstrategien und Umweltprogramme (lokale, regionale, nationale, EU-weite) haben als zentralen Punkt die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs bzw. eine anteilmäßige Zunahme der alternativen Verkehrsarten zum Kraftfahrzeug zum Ziel. Als Gründe hierfür seien die Stichworte Nachhaltigkeit, Lebensqualität, Umweltschutz, Gesundheit, (Verkehrs-)Sicherheit genannt.

Der Fußgängerverkehr muss in eine Strategie für eine nachhaltige Verkehrspolitik integriert werden, so wie es auch der Masterplan Verkehr Wien 2003 vorsieht.

Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs müssen auf einem Gesamtkonzept aufbauen. Wichtige Elemente dabei sind u. a. eine konsequente Öffentlichkeitsarbeit, die Durchführung von Modellversuchen zur Erprobung und Umsetzung neuer Strategien und Maßnahmen sowie die Beobachtung und Beurteilung (Evaluation) von bereits existierenden Strategien und Maßnahmen.

Im Zentrum einer wirkungsvollen Fußgängerförderung stehen dabei stets zahlreiche unspektakuläre Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsnetzes und der Infrastrukturanlagen: angefangen von Maßnahmen im Sicherheits-, Attraktivitäts- und Komfortbereich, über Verdichtung des Streckennetzes, Verkehrsberuhigung, bis hin zur Verbesserung der Schnittstellen zu den übrigen Verkehrsmitteln. Auch die institutionellen und finanziellen Rahmenbedingungen müssen in ein derartiges Gesamtkonzept mit einfließen.

Der vorliegende Werkstattbericht „Gehen in Wien“ fasst die Problemstellungen und Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs zusammen und stellt aktuelle Projekte im Zusammenhang mit der Förderung des Fußgängerverkehrs vor.

Sämtliche Fotos, Collagen, Zeichnungen stammen vom Bildwettbewerb „Zu Fuß in Wien“.



Walter Kopp,
„Vorbeigehende“, 1170 Wien



Amine Ilknur,
Volksschule
Rötzergergasse/
Klasse 2a,
1170 Wien

Fußgängerverkehr in der Stadt

Der Fußgängerverkehr spielt eine zentrale Rolle im alltäglichen Leben. Die Vorteile des alltäglichen Gehens, die sowohl ökonomischer, ökologischer, gesellschaftlicher als auch individueller Art sind, sind im Bewusstsein vieler Leute jedoch kaum gegenwärtig.

- Gehen ist die natürlichste Fortbewegungsart:
Gehen ist eine einfache und natürliche Fortbewegungsart. Man braucht dazu weder ein Gerät noch einen „Geh“schein oder eine spezielle Ausrüstung, allenfalls bestimmtes Schuhwerk und Bekleidung in Abhängigkeit von Ort und Art des Gehens. Die Geschwindigkeit, die beim Gehen erreicht werden kann, entspricht dem menschlichen Maßstab.
Gehen ist die natürlichste Fortbewegungsart.
- Gehen vermittelt Freiheit und Unabhängigkeit:
Als FußgängerIn ist man weder von Fahrplänen abhängig noch muss man sich auf Parkplatzsuche begeben. Solange keine temporären oder permanenten körperlichen Behinderungen vorliegen, sind die eigenen Füße das zuverlässigste Fortbewegungsmittel.
Gehen vermittelt Freiheit und Unabhängigkeit.
- Gehen ist gesund und hält fit:
Inaktivität ist die häufigste Todesursache in westlichen Gesellschaften. Schon 30 Minuten Gehen pro Tag vermindert das Risiko, an Herz-Kreislauf-Störungen zu erkranken beträchtlich. Zusätzlich hält man sich körperlich fit und beugt dem Übergewicht vor.
Gehen hält gesund und fit.
- Gehen ist lautlos und belastet die Umwelt nicht:
Das Umweltschutzpotential, das sich aus einer Förderung des Fußgängerverkehrs ergibt, ist sehr groß. Lärmbelastung, Schadstoffbelastung, Treibstoffverbrauch und Flächenverbrauch sind beim Gehen minimal bis nicht vorhanden. Gehen ist in jeder Hinsicht ressourcenschonend.
Gehen ist menschenfreundlich und ressourcenschonend.
- Gehen ist eine kostengünstige Fortbewegungsart:
Gehen ist für den Einzelnen mit geringen Kosten verbunden. Lediglich Schuhe und Kleider müssen regelmäßig erneuert werden. Aber auch die Infrastruktur für FußgängerInnen ist relativ kostengünstig. Zusätzlich leidet die Infrastruktur für das Gehen bei weitem nicht so unter Verschleißerscheinungen, wie dies bei anderen Fortbewegungsarten der Fall ist – auch dort, wo viele FußgängerInnen unterwegs sind.
Gehen ist kostengünstig.
- Gehen belebt den öffentlichen Raum:
Zu Fuß gehende Menschen auf der Straße beleben den öffentlichen Raum. Nur beim Gehen sind spontane Bewegungen und spontane Kommunikation möglich. Interessant gestaltete Gehwege, ansprechende und anspruchsvolle Fußgängeranlagen attraktivieren den städtischen Raum und fördern die Kommunikationsbereitschaft von Menschen.
Gehen belebt den öffentlichen Raum.

- Gehen belebt den Einzelhandel:
Die überwiegende Zahl der Wienerinnen und Wiener erledigt ihre Einkäufe und Besorgungen zu Fuß und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Besonders der Handel im Stadtzentrum lebt von seiner „Lauf“-Kundschaft. Eine hohe Lebensqualität in der Stadt ist eng verknüpft mit der Aufenthaltsqualität und somit der Standortgunst, wovon wiederum der Handel profitiert.
- Gehen bietet ein großes Potential zur Verminderung des Kfz-Verkehrs:
Ca. 15 % aller Autofahrten in den Industrieländern sind kürzer als 1 km. In den Städten ist dieser Anteil noch höher. Ein Kilometer kann zu Fuß in 10 bis 15 Minuten zurückgelegt werden, was mitunter schneller ist, als man es unter denselben Bedingungen mit dem Auto schafft.
Dazu kommt noch ein indirektes Einsparungspotential: Wenn Fußwege attraktiv sind, werden Einrichtungen (Einkaufsmöglichkeiten, Parks, andere Freizeiteinrichtungen etc.) zu Fuß oder in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) besucht, anstatt mit dem Auto angefahren.
- Gehen ist die demokratischste Form der Verkehrsteilnahme:
Die attraktive Gestaltung von Fußwegen und die Priorisierung des Fußgängerverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten, v. a. gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, begünstigt Personen, die sozial eher benachteiligt und auf das Gehen und den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Das sind vor allem Kinder, ältere Personen und Behinderte, eine große Anzahl von Frauen und all jene, die sich ein Auto nicht leisten können.

Gehen belebt den Einzelhandel.

Gehen hat ein hohes Potential zur Verminderung des Kfz-Verkehrs.

Gehen ist die demokratischste Form der Verkehrsteilnahme.

Die Ermutigung zum Gehen, die Bewegung im öffentlichen Raum trägt dazu bei, Menschen in die Gesellschaft zu integrieren, ein Gemeinschaftsgefühl zu erzeugen und damit auch das Bürgerengagement herauszufordern. Menschen, die das Gefühl haben, das Maß der gebauten Umwelt und der wirtschaftlichen Aktivitäten zu sein, leben gerne in ihrer Stadt.

Gehen trägt zur Integration der Menschen in die Gesellschaft bei.

Wann immer es also darum geht, die Gesamtverkehrsplanung und den Städtebau in einer Weise zusammenzubringen, die den sozialen, ökologischen und ökonomischen Belangen genügt, wird der Fußgängerverkehr eine zentrale Rolle spielen. Gehen ist die umweltschonendste, energie- und raumsparendste Form der Fortbewegung. Nahwege zu den umgebenden Siedlungen sind die wichtigste Erschließung für den örtlichen Einzelhandel und das Gewerbe. Im Verbund mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bietet der Fußgängerverkehr die Grundlage dafür, die notwendige Mobilität für alle BewohnerInnen für die Zukunft zu sichern.

Der Fußgängerverkehr muss in der Gesamtverkehrsplanung eine zentrale Rolle spielen.



Martin Prager,
„Naschmarkt“,
1040 Wien



Ein kurzes stück weg

Barbara Tö-
nies, „ein
kurzes stück
weg“, 1100
Wien

Gehen gehört zur Stadt wie die Menschen überhaupt

Es lohnt sich in vielfältiger Weise, das Wissen um die Natürlichkeit und Leichtigkeit des Gehens zu beleben. Erst die Menschen auf der Straße machen die Stadt zu einem Ort des Zusammenlebens. Wir alle wissen, dass bewohnte Gebiete, in denen keine Menschen auf der Straße sind, einen traurigen Eindruck machen. Außer Haus halten wir uns in der Stadt dort gerne auf, wo Menschen sind, sichtbar und aktiv. Die Städte des Südens, wohin viele gerne auf Urlaub fahren, sind, bei allen Nachteilen teils schlecht geregelten Kfz-Verkehrs, dadurch gekennzeichnet, dass sich viele Menschen auf den Straßen aufhalten und sie durch unterschiedliche Aktivitäten beleben.

Menschen auf der Straße machen die Stadt zu einem Ort des Zusammenlebens.

Die Stadt hat viele Funktionen – Wohnen, Arbeiten, Erholen. Der Straßenraum ist Lebensraum zum Gehen, Fahren, Arbeiten, Einkaufen, Tratschen, Treffen, Spielen, Rasten, Spazieren. Die Ansprüche an den öffentlichen Raum sind vielfältig, dennoch hat sich der automobiler Verkehr durchgesetzt und sämtliche anderen Funktionen des Straßenraums auf den (engen) Gehsteig gedrängt. Die Qualität des Gehens – oder allgemein des Aufenthaltes im öffentlichen Raum – ist jedoch ein wichtiger Indikator für die Lebensqualität einer Stadt. Die für die Stadt Verantwortlichen in Politik und Verwaltung haben es in der Hand, den verloren gegangenen Raum wieder zurückzuerobern und die Lebensqualität der Stadt maßgeblich zu verbessern.

Die Stadt hat viele Funktionen.



Josefa Paszkoicz, „Weniger Lärm, mehr Grün“, 1060 Wien

Die Schönheit der Stadt fördert das Gehen

Menschen haben ästhetische Ansprüche. Die Reizlosigkeit des öffentlichen Raums mindert das Gehvergnügen. Nur in einer schönen, reizvollen und gepflegten Umgebung sind die Menschen gerne zu Fuß unterwegs.

Ästhetisch anspruchsvolle Stadträume machen den alltäglichen Fußweg zu einem positiven Erlebnis.

Maßnahmen

- **Gehsteige** und **Gehwege** sind Lebensraum. Sie sollten einen glatten und ansehnlichen Belag haben und sauber sein. Im Winter ist die Mischung aus Schnee, Streusplitt und Schmutz nicht nur ausgesprochen unansehnlich, nicht ausreichende Betreuung von Gehsteigen im Winter stellt auch eine nicht unbeträchtliche Gefahrenquelle für FußgängerInnen dar. Gehsteige sind angemessen zu beleuchten und von Hindernissen frei zu halten. Das Abstellen von Fahrzeugen ist zu unterbinden.
- Es sollten in regelmäßigen Abständen öffentliche **Sanitäranlagen** angeboten werden, die gut gepflegt werden. Besonders für Personen mit Kleinkindern und ältere Personen erhöht das die Qualität des Aufenthaltes im öffentlichen Raum.
- Eine attraktive **Grüngestaltung** fördert die Freude am Gehen und hilft mit, die emotionale Bindung an die Stadt zu erhöhen.
- **„Erlebniswege“** fordern neue Sichtweisen auf die Stadt heraus: Zum Beispiel können Kunstinstallationen die BewohnerInnen anregen, irritieren, belustigen, zum Ausprobieren verführen. Schautafeln können Lehrreiches über die Geschichte der Stadt vermitteln und die BetrachterInnen auf eine Fußreise zu Schauplätzen schicken (siehe „Stadtwanderclub“, Seite 56). Siehe auch **„walk me. Die Kunstzeile an der Wienzeile“**, Seite 60.



Wolf-Dieter Auer, „Die müde Telefonzelle“, 1060 Wien



Debora Däubl,
„Der Boden
meiner Stadt“,
1220 Wien



Ebru Akbulut,
„Hanselteich“,
Volksschule
Röttergasse/
Klasse 2a,
1170 Wien

FußgängerInnen brauchen Platz

Die „Rückeroberung des öffentlichen Raums“ ist ein Slogan, der unter anderem damit in Verbindung steht, dass der Raum für das Gehen im Laufe der Jahre eingeschränkt wurde. Auch wenn die Quadratmeter an verkehrsberuhigten Straßen und an Fußgängerzonen in den letzten 10 Jahren zugenommen haben, so hat man als FußgängerIn oft noch das Gefühl, VerkehrsteilnehmerIn zweiter Klasse zu sein. Dieses Gefühl wird erzeugt durch unattraktive Gestaltung der Straßen und Gehsteige, durch zu schmale Gehsteige, durch lange Wartezeiten an Ampeln, durch ungünstige Wegeführungen und erzwungene Umwege, durch schlechte Platzierung der Verkehrsschilder, durch abbiegende Kfz-Ströme in die Grünphasen der Fußgänger, durch mangelhafte Beleuchtung und schlechte Sichtbeziehungen usw.

FußgängerInnen wollen ungehindert vorankommen.

Gehwege und Gehsteige sind ein wesentlicher Bestandteil städtischer Straßen. Sie prägen unser Bild vom Straßenraum und bestimmen seine soziale Brauchbarkeit. Die Möglichkeit, auf den Gehsteigen zu gehen, wird jedoch vielerorts eingeschränkt, nicht nur durch parkende Autos, sondern auch durch behördlich zugelassene oder veranlasste Behinderungen, wie etwa unüberlegt aufgestellte Möblierungen, Schanigärten, Wahlplakatstände und Verkehrsschilder.

Gehwege prägen das Bild vom Straßenraum.

Die Bewegungsfreiheit der FußgängerInnen kann mit Hilfe durchdachter räumlicher Gestaltung, systematisch kontrolliertem Parken und einem restriktiven Umgang mit unerwünschten Nutzungen deutlich verbessert werden. Gleichzeitig muss stärker auf die Qualität und Ausstattung der Wege geachtet werden: Belag, Beleuchtung, Breite und Bänke. Die systematische Berücksichtigung der Bedürfnisse der FußgängerInnen durch den Magistrat und die zuständigen PlanerInnen wird dazu führen, dass sich die FußgängerInnen als gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen fühlen.

Die Bedürfnisse der FußgängerInnen müssen systematisch berücksichtigt werden.

Maßnahmen

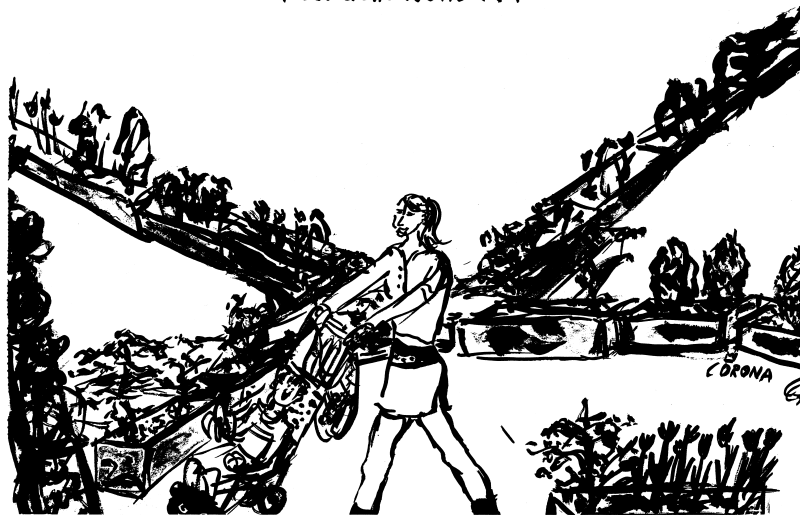
- **Gehsteigbreiten** dürfen sich nicht aus den Restflächen bei der Straßenaufteilung ergeben. Gehsteigbreiten sind, wie bei anderen Fortbewegungsarten auch, in erster Linie vom Verkehrsaufkommen abhängig. Eine Gehsteigmindestbreite von 2 Metern soll jedoch nicht unterschritten werden, nach Maßgabe der baulichen Möglichkeiten auch nicht im Altbestand. Derzeit wird diese Mindestbreite jedoch häufig als Maximalbreite angesehen und reduziert, wenn sie 2 Meter überschreitet. Die Breite von 2 Metern erlaubt es 2 Menschen bequem nebeneinander zu gehen oder einander zu begegnen. Auch ist ein Stehenbleiben möglich, ohne andere FußgängerInnen zu behindern, Personen mit Doppelkinderwagen und/oder Kindern an der Hand oder RollstuhlfahrerInnen können sich ungehindert fortbewegen.

- Die für das Gehen **vorgesehene Fläche** darf nicht durch Verkehrsschilder, Fahrradständer, Warenkörbe, Werbeschilder etc. vermindert werden.
- **Ruheplätze** – Sitzgelegenheiten (abgesehen von den kommerziell genutzten wie Gastgärten) – erhöhen die Qualität des Aufenthaltes im öffentlichen Raum. Sie können die Reichweite des Gehens ganz erheblich erweitern und das Gehen, vor allem für ältere Personen, beträchtlich attraktiver machen.
- Dem „Kavaliersdelikt“ **illegales Parken auf Gehsteigen** muss einerseits durch strenge Überwachung und Ahndung und andererseits durch bauliche Maßnahmen wie das Aufstellen von Pollern ein Riegel vorgeschoben werden.
- Mit dem **legalen Parken** muss weniger großzügig umgegangen werden. Schrägparkanordnungen sind prinzipiell zu vermeiden, da sie immer auf Kosten der Gehsteigbreiten gehen und das Queren der Straßen für FußgängerInnen (besonders mit Kinderwägen) ausgesprochen unbequem machen. Wenn Schrägparkplätze trotzdem angeordnet werden, darf die Gehsteigbreite nicht unter 2,50 m betragen. Keinesfalls sollten Schrägparkordnungen jedoch auf Gehsteigen angeordnet werden.
- Stark befahrene Straßen, Bahnlinien, fehlende Fußgängerrelationen an Kreuzungen etc. stellen Barrieren dar, die FußgängerInnen zu Umwegen zwingen. Die **Möglichkeiten zum Queren** von Straßen müssen eine bestimmte Minstdichte aufweisen und nach den Gesichtspunkten der Leichtigkeit, des Komforts und der Sicherheit für FußgängerInnen eingerichtet sein, sodass sie dem Gehen, und damit den Funktionen der Stadt, entgegenkommen.
- Der Platz für Menschen (in Form von nutzbaren und nicht kommerziell verwerteten Freiräumen) in den dicht verbauten innerstädtischen Gebieten ist knapp. Hiervon sind besonders Kinder, Jugendliche und ältere Menschen betroffen. Mittels **Mehrfachnutzung** und Zwischennutzung kann zusätzlich Platz für die Menschen in der Stadt geschaffen werden: wie etwa die Mehrfachnutzung von Schulsportflächen (zugänglich gemacht für die Öffentlichkeit zu unterrichtsfreien Zeiten), Industriegeländen oder Parkplätzen. Die Stadt Wien hat eine Projektkoordinatorin für Mehrfachnutzung eingesetzt (Dipl.-Ing. Jutta Kleedorfer, MA 18).



Slavka Ilikta-
revic, IHS
Hernals/ Klas-
se 3c, 1170
Wien

... FUSSGENERZONE ...



Corona Gsteu,
1020 Wien

Geschlossene Wegenetze fördern das Gehen

Grundvoraussetzung für die Förderung des Gehens im Alltag ist eine Verkürzung der zu Fuß zurückzulegenden Strecken. Neben einer gut funktionierenden Nahversorgung und einer guten Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs für weite Strecken ist es wichtig, ein durchgehendes Wegenetz herzustellen. Neue Verbindungswege können z. B. geschaffen werden, indem Haus- oder Hofdurchgänge geöffnet werden. Ein engmaschiges Netz von Fußwegen ist ein wesentlicher Hebel für eine gute Lebensqualität. Wenn ein qualitativ hochwertiges Wegenetz vorhanden ist, werden mehr Wege zu Fuß zurückgelegt, es werden mehr Leute auf der Straße sein und der soziale Austausch wird gefördert. Wichtig dabei ist, dass auf eine übersichtliche Wegeführung und Beschilderung geachtet wird.

Ein engmaschiges Netz von Fußwegen fördert das Gehen.

Maßnahmen

- **Gehwegenetze** sind die unabdingbare Voraussetzung für einen sicheren und komfortablen Fußverkehr.

Die Qualität eines Gehwegenetzes zeichnet sich aus durch Engmaschigkeit, Durchgängigkeit („Lückenschluss“), Verkürzung der Gehzeit und der Weglängen sowie Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität. Dabei geht es um die Berücksichtigung aller vorhandenen und möglichen Verbindungswege (Grün- und Uferwege, Durchgängigkeit von Häuserblocks, Arkaden, Passagen, Fußgängerbrücken usw.).

Genauso bedeutend ist die Einbeziehung der Fahrbahnquerungen – kurze Wartezeiten, Querungshilfen, Gehsteigabsenkungen vor Kreuzungen, Gehsteigdurchziehungen (Fahrbahnanhebungen) etc.

- Die **Wunschlinien** der FußgängerInnen müssen berücksichtigt werden. Dazu gehören eine systematische Erhebung und das Einfließen dieser Erkenntnisse in die Planung und Ausführung.
- Bestehende **Unterführungen** bzw. **Überführungen** sollen mit entsprechenden Alternativen an der Straßenoberfläche versehen werden.
- **Überwindung von Barrieren** wie verkehrsreiche Straßen, Verkehrs- oder andere Bauwerke, versperrte Grünflächen, Kleingartengebiete etc.
- **Wegweiser** und übersichtliche Wegeführungen (z. B. einheitliche Gehwegbeläge, Blickachsen) bieten Orientierung sowohl für Gäste als auch für einheimische FußgängerInnen.
- Die **Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr**, insbesondere mit Straßenbahn und Buslinien, ist bei der Wegenetzgestaltung sehr wichtig (v. a. Erreichbarkeit der Haltestellen ohne Barrieren und Umwege).

Barrieren müssen beseitigt werden

Der öffentliche Raum und seine Einrichtungen müssen eine gleichberechtigte und selbständige Teilnahme aller am urbanen Leben ermöglichen. Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit und Sinnesnutzung werden erst durch existierende Barrieren im öffentlichen Raum behindert. Barrieren betreffen also mobilitätsbeeinträchtigte Menschen (auch diejenigen mit temporärer Behinderung wie etwa einem Gipsfuß), SeniorInnen, Kinder und Begleitpersonen. Bauliche Hindernisse, Mängel in der Ausführung und schlechte Wartung (wie etwa rutschige, unebene Beläge, Stiegen ohne Rampen, hohe Gehsteigkanten, etc.) bedeuten für die Betroffenen nicht nur, dass sie ein bestimmtes Ziel oder Gebäude nicht erreichen können. Es kann soweit gehen, dass sie von der selbständigen Teilnahme am öffentlichen Leben ausgeschlossen sind.

Barrierefrei im öffentlichen Raum

Der Mensch muss also in all seinen „Ausprägungen“ – jung, alt, schnell, langsam – in die Planung mit einbezogen werden. Das Schlagwort „Barrierefreiheit“ fordert ein Überdenken der herkömmlichen Herangehensweisen und weist den Weg zu Konzepten, die vom „Norm-Menschen“ weggehen – hin zu den tatsächlichen Mobilitätsanforderungen aller. Der Abbau physischer Hindernisse im öffentlichen Raum ist der erste Schritt in Richtung Barrierefreiheit. Zusätzlich muss auch auf die Bedürfnisse von Blinden, Sehbehinderten und Gehörlosen eingegangen werden.

Der Mensch als Maßstab

Maßnahmen

- **Sensibilisierung der Öffentlichkeit** für Barrieren im Alltag und im öffentlichen Raum sowie Information über Maßnahmen und Verbesserungspotentiale. Die Ausstellung „**barriere frei! – stadt ohne hindernisse?**“ (siehe Seite 47) hat gezeigt, wie man spielerisch die Aufmerksamkeit auf dieses Thema lenken kann.
- Die **Verknüpfung des Fußwegenetzes mit dem öffentlichen Verkehr** muss ebenfalls barrierefrei gestaltet werden. Dazu gehören die entsprechende Erreichbarkeit der Haltestellen etwa durch Querungshilfen, Gehsteigabsenkungen oder -anhebungen und Aufstiegshilfen und Einstiegshilfen in das öffentliche Verkehrsmittel etc. Das Niederflersystem der öffentlichen Verkehrsmittel ist ein positiver Schritt in diese Richtung, der Ausbau muss weiter forciert werden.
- **Orientierungshilfen** wie taktile Leitsysteme, gute Kennzeichnung des Gehsteigs etc. stellen ebenfalls einen wichtigen Punkt dar. Im Übrigen sollten sinnvolle Wegweisersysteme für FußgängerInnen entwickelt und installiert werden. An guten Beispielen aus dem In- und Ausland mangelt es nicht.

- **Hauseinfahrten** (Grundstückszufahrten) müssen auch für Sehbehinderte gut gekennzeichnet werden und gleichzeitig AutofahrerInnen den Vorrang der FußgängerInnen auf dem Gehweg baulich und optisch signalisieren.
- **Baustellen** sind insbesondere unter Berücksichtigung mobilitätsbehinderter Menschen sicher zu gestalten. Wenn Gehsteige durch Baustellen blockiert sind, ist geeigneter Ersatz zu schaffen, ohne die FußgängerInnen zum Überqueren der Fahrbahn zu zwingen, auch wenn dadurch vorübergehend Stellplätze verloren gehen.



Danuta Butler, „Das Leben in Wien ist ein Hit“, 1100 Wien



Volksschule Halirschgasse, Klasse 2a, 1170 Wien

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist abhängig von der Attraktivität der Wege

Eine Straßenbahn-, Bus- oder U-Bahn-Fahrt beginnt nicht erst an der Haltestelle. Für die Attraktivität und die Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs hat die Qualität der Voraussetzungen für das Gehen eine besondere Bedeutung. Fast alle Fahrgäste kommen zu Fuß zur Haltestelle. Unzumutbare Umwege oder Wartezeiten an Ampeln, Unterführungen, dunkle Wege („Angst-Orte“) können die Attraktivität des Fußgängerverkehrs und des öffentlichen Verkehrs stark vermindern.

Wenn mehr gegangen wird, sind auch die öffentlichen Verkehrsmittel besser ausgelastet und können effizienter und kostengünstiger betrieben werden.

*Öffentlicher Verkehr und Gehen
– eine ideale Verbindung*

Maßnahmen

- **Haltestellen** müssen effizient in das Wegenetz eingebunden werden. Ihre Lage und Gestaltung beeinflussen sowohl die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel als auch die des Fußgängerverkehrs wesentlich. Eine kurze Strecke zur Haltestelle, ein sicherer und attraktiver Weg sowie der gefahrlose Haltestellenzugang stärken die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.
- Haltestellen müssen mit einer ausreichenden, wettergeschützten Wartefläche ausgestattet sein. **Wartehäuschen** müssen gut einsehbar und bei Nacht gut beleuchtet sein.
- Ein **niveaugleicher Ein- und Ausstieg** in das Verkehrsmittel ist anzustreben (wie etwa durch Fahrbahnanhebungen im Haltestellenbereich oder Haltestellenkaps, Zeitinseln etc.).



Volksschule
der Dominika-
nerinnen,
Klasse 3a,
„Heimatstadt
Wien“, 1130
Wien

Gehen hält gesund

FußgängerInnen tun etwas für ihre Gesundheit. Das Gehen ist die natürlichste Fortbewegung. Mangelnde Bewegung macht krank.

Gehen fördert die Gesundheit.

Rund 30 Minuten Bewegung pro Tag mit leicht beschleunigtem Atem bedeutet bereits eine wesentliche Verbesserung der eigenen Gesundheit. Alltägliche Wege, zu Fuß zurückgelegt, eignen sich hervorragend für die Prävention von Krankheiten (insbesondere Herz-Kreislauf-Erkrankungen), deren Behandlungskosten jährlich in die Milliarden gehen. Viele der täglich zurückgelegten Strecken sind nicht einmal einen Kilometer lang, werden aber trotz der Kürze häufig mit dem Auto zurückgelegt.

Regelmäßiges Gehen steigert die Zufriedenheit und körperliche Gesundheit.

Maßnahmen

- Die Gesundheit der BürgerInnen soll durch **Initiativen** und **bewusstseinsbildende Maßnahmen**, die den Zusammenhang zwischen Gehen und Gesundheit beleuchten, gefördert werden.

Das Präventionsprogramm „Ein Herz für Wien“ mit der Initiative **„Stadtwanderclub“** (siehe Seite 56) ist ein gutes Beispiel dafür.

Das Projekt **„stadtfitt? Die Stadt als Fitnesscenter“** (siehe Seite 54) hat Möglichkeiten zur Bewegungsförderung im städtischen Freiraum aufgezeigt.



Faruk Milenkovic, 1110 Wien



Gertrude Porth, „Zu Fuß in Wien an einem schönen Herbsttag ist erholsam und gesund für Alt und Jung“, 1100 Wien



Alexandra Moskovchu, „Fußgehen ist die beste Droge“, Brigittenauer Gymnasium/ 5. Klasse, 1200 Wien

FußgängerInnen brauchen ein stärkeres Selbstbewusstsein

Das mangelnde Selbstbewusstsein zu Fuß gehender Menschen zeigt sich unter anderem durch häufigen Vorrangverzicht und nicht selten durch Hilflosigkeit und Resignation. FußgängerInnen werden damit im wahrsten Sinne des Wortes zu „schwachen“ VerkehrsteilnehmerInnen.

FußgängerInnen haben oft ein mangelndes Selbstbewusstsein.

FußgängerInnen sollen ermutigt werden, ihre Bedürfnisse in den Vordergrund zu stellen, sie sollen fordern und Recht bekommen dürfen.

FußgängerInnen brauchen starke PartnerInnen: Um Änderungen zugunsten des Gehens zu erreichen, bedarf es einer Lobby, die darauf bestehen kann, die Vorteile des Gehens zu respektieren und die für das Gehen nötigen Maßnahmen zu setzen. Dazu ist es auch notwendig, für punktuelle Verbesserungen Mehrheiten zu finden.

FußgängerInnen brauchen starke PartnerInnen.

Die Installation von **Fußgänger-Ombudspersonen** in den Bezirken und einer **Fußgängerkoordinatorin** auf Magistratsebene (Dipl.-Ing. Gabriele Steinbach, MA46) sind wichtige Schritte dahingehend, dass FußgängerInnen ihre Bedürfnisse an die Frau/den Mann bekommen und Schritte zur Verbesserung der Situation gesetzt werden.

Die „**Arbeitsgruppe FußgängerInnen**“ (bestehend aus VertreterInnen der Arbeiterkammer Wien, diverser Magistratsabteilungen, der Wiener Linien, verschiedener Wiener Bezirke, Fußgänger-Ombudspersonen, Interessenvertretungen etc. siehe Seite 42) ist eine wichtige Plattform, die Anliegen der FußgängerInnen diskutiert, unterstützt und Projekten auf die Beine hilft (wie etwa mit dem Bildwettbewerb „Zu Fuß in Wien“). Eine eigene FußgängerInnen-Lobby, die Interessen aller, die zu Fuß gehen, vertritt, vergleichbar der deutschen „Fuß e.V.“, oder der österreichischen Radfahrerlobby ARGUS, existiert allerdings noch nicht.

FußgängerInnen haben keine Lobby.

Gehen stärkt die Wirtschaft: Einzelhandel und Fußgängerverkehr bedingen sich gegenseitig. Gute Gehbedingungen beleben das Geschäft, die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr erweitert den Kundenkreis. Handel und Wirtschaft wären also potentielle starke Partner für eine Stärkung des Fußgängerverkehrs.

Gehen stärkt die Wirtschaft.

Maßnahmen

- Das **Image** des Fußgängerverkehrs im Alltag entspricht nicht seiner Bedeutung. Hier sind vor allem Marketingmaßnahmen zu ergreifen, welche dieses effiziente Verkehrsmittel auch vom Image her neu positionieren:

Bewusstseinskampagnen, in denen die Qualitäten des Gehens hervorgehoben werden und auf den Einfluss des Gehens auf die Lebensqualität hingewiesen wird.

Opinionleader sollen als zu Fuß gehende **Vorbilder** fungieren.

Wettbewerbe, wie der **Bildwettbewerb „Zu Fuß in Wien“** (siehe Seite 45), bieten FußgängerInnen eine Möglichkeit, ihre Bedürfnisse und Wünsche spielerisch einzubringen und vor allem publik zu machen.

Die Kampagne **„Weg mit dem Dreck“** betreffend die Hundstrümmerl-Problematik (www.dieguten.at) veranschaulicht ein wesentliches Problem, mit dem FußgängerInnen täglich konfrontiert werden.

- Handel, Wirtschaft und die Medien müssen als **Verbündete** gewonnen werden, die sich um ihre „Kundschaft“ FußgängerIn bemühen und entsprechend fußgängerfreundliche Maßnahmen mit unterstützen.
- **Bürgerbeteiligungsverfahren** bei der Planung und Umgestaltung von Straßenzügen, Aufenthaltsräumen etc. werden verstärkt angewandt und führen zu einer höheren Akzeptanz und Identifikation mit der Stadt.

Der Hund kann nichts dafür – aber der/die BesitzerIn



Ulrike Gstat-
ter, „Der Hund
kann nichts
dafür, aber
der/die Besit-
zerIn“, 1040
Wien



Stefan Hosemann, „Wiener Graben“, 1080 Wien



Alexandra Guggenberger, „Bahnhof Landstraßer Hauptstraße“, 1030 Wien

Gehen erhöht die subjektive Sicherheit

FußgängerInnen wollen sich sicher fühlen. Das psychische Wohlbefinden – frei von Angst, Stress, Lärm, schlechter Luft – ist ein Kernpunkt für die Nutzung des öffentlichen Raums.

Sicher sein und sich sicher fühlen.

Eine menschengerechte Verkehrsorganisation beinhaltet die Erhöhung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum (etwa die Vermeidung von Belästigungen). Wenn eine Umgebung nicht überschaubar und kontrollierbar ist, führt das zu Unsicherheit oder sogar zu Angst. Verschiedene infrastrukturelle Maßnahmen können dazu beitragen, dass keine Angst entsteht, zum Beispiel sollte die Führung von Wegen immer die Möglichkeit bieten, gesehen zu werden, relevante Sichtbeziehungen dürfen nicht durch Hindernisse beeinträchtigt werden.

Menschen, die zu Fuß die Straße bevölkern, erhöhen das Sicherheitsempfinden des Einzelnen und damit auch in ganz entscheidender Weise das Wohlbefinden aller Menschen in der Stadt. Zusätzlich wird auch das Verkehrsunfall-Risiko vermindert, da in Gegenden, in denen sich viele Menschen auf den Straßen aufhalten, AutofahrerInnen langsamer und vorsichtiger fahren. Und das wiederum führt zu einer Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens.

Maßnahmen

- Die **Beleuchtung** der Stadt muss sich an den Bedürfnissen der FußgängerInnen und am Fußwegenetz orientieren. ÖV-Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten.
- Bei der Gestaltung von Fußwegen ist auf die Kriterien **persönliche Kontrolle** (man kann sich gut orientieren und kann sich rasch Übersicht verschaffen), **soziale Kontrolle** (Gehwege sollen nicht abseits von belebten Straßen verlaufen, Sicht- und Rufkontakte sollen stets gewährleistet sein) und **formelle Kontrolle** (Kontrollorgane und Überwachung an kritischen Stellen) zu achten. Auch sollte auf möglichst geradlinige Wegführungen zur Erhaltung von Sichtbeziehungen geachtet werden.
- Die **Bepflanzung** und **Möblierung** der Stadt darf das Sicherheitsempfinden nicht beeinträchtigen. So darf es etwa zu keiner Behinderung von Sichtbeziehungen („wer kommt mir entgegen“) kommen, die Ausleuchtung von Gehsteigen darf nicht beeinträchtigt werden, etc.



Klaus Pahlich, „Unterwegs mit Kindern“, 1210 Wien

Die Verkehrssicherheit der FußgängerInnen muss verbessert werden

Der Straßenraum muss gemäß den Grundsätzen der Erhöhung der Verkehrssicherheit gestaltet werden. Das beinhaltet den Abbau der Unfallgefahr, sowohl durch Hindernisse im Straßenraum – siehe Kapitel „Barrieren müssen beseitigt werden“ – als auch durch den „Verkehr“.

Die Verkehrssicherheit der FußgängerInnen muss Priorität haben.

FußgängerInnen werden ausschließlich durch andere VerkehrsteilnehmerInnen, vorwiegend Kraftfahrzeuge, verletzt oder getötet. Sie kommen praktisch nie in Alleinunfällen zu schweren Verletzungen oder zu Tode. Deswegen müssen sie besser vor Kraftfahrzeugen geschützt werden. Vor allem unangemessene Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen und das Verhalten von Kfz-LenkerInnen und FußgängerInnen bei Übergangsstellen sind ein Problem.

Von den FußgängerInnen als gefährlich eingestufte Stellen im städtischen Straßennetz sind gleichzeitig Barrieren für die Benutzung. Sie vermindern die Attraktivität des Gehens. Kinder werden unter anderem aus Gründen der Sicherheit mit dem Auto zur Schule gebracht. Ältere Personen schränken ihre Mobilität drastisch ein.

Maßnahmen

- **Schutzwege (Zebrastrifen)** können für FußgängerInnen eine eindeutige Vorrangregelung und, bei richtiger Planung, die kürzesten Wartezeiten bieten – die Voraussetzung dafür ist allerdings, dass diese Vorrangregelung vom Kfz-Verkehr eingehalten wird. Sie haben eine hohe Akzeptanz und verbessern die Verkehrssicherheit, wenn sie entsprechend angelegt sind. Schutzwege sollen in direkter Gehlinie gestaltet sein.
- Sachgerecht angelegte **Lichtsignalanlagen (Ampeln)** bieten FußgängerInnen in Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten und konzentriertem Fußgängerverkehr mehr Sicherheit beim Queren. Dabei sind lange Wartezeiten für FußgängerInnen zu vermeiden. Bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte bereits nach wenigen Sekunden eine Freigabe erfolgen. Die programmierte Überquerungszeit muss sich nach den langsameren FußgängerInnen richten.

Das Rundum-Grün für Fußgänger ist gerade an Kreuzungen mit hoher Fußgängerfrequenz, geringer Kfz-Dichte sowie an kleinen Kreuzungen sinnvoll.

An kompakten Knotenpunkten, z. B. auf Geschäftsstraßen, sollte das Diagonal-Queren zugelassen sein.

- **Gehsteigvorziehungen im Kreuzungsbereich (Ohrwaschln)** erhöhen die Verkehrssicherheit und den Querungskomfort für FußgängerInnen ganz erheblich, weil sie den Sichtkontakt mit den übrigen VerkehrsteilnehmerInnen verbessern, den zu überquerenden Straßenabschnitt verkürzen und meist gleichzeitig eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für den Kfz-Verkehr haben.
- **Gemeinsame Fuß- und Radwege:** Die Geschwindigkeitsunterschiede von FußgängerInnen (ca. 4 km/h) und RadfahrerInnen (14 km/h und mehr) führen zu Konflikten und nicht selten zu schweren Unfällen. Gemischte Geh- und Radwege sollten daher vermieden werden. Jedoch sollte beiden Fortbewegungsarten genügend Platz zur Verfügung gestellt werden.
- Die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung muss **konsequent überwacht** werden (z. B. Einhaltung der Vorrangregelung für FußgängerInnen auf Schutzwegen, Geschwindigkeitsüberwachung, unzulässiges Parken, das zu Sichtbehinderungen im Kreuzungsbereich führt, etc.).
- Die Ausweitung der 30 km/h-Zonen und eine generelle **Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs** sind zu forcieren.



Eyüp, Volksschule Rötzer-
gasse/ Klasse
2a, 1170 Wien

Verkehr im 2. Bezirk



Wir, Natalie (12 Jahre) und Jenny (10 Jahre), wohnen im zweiten Bezirk und haben gemeinsam mit dem JZ Mex-Treff eine Fotocollage zu dem Thema "Individual-Verkehr" zusammengestellt. Wir hoffen die Fotos gefallen euch auch so gut.

Natalie und Jenny, "Verkehr im 2. Bezirk", JZ Mex-Treff, 1020 Wien



Leopold Ozegovic, 1160 Wien

Dem Fußgängerverkehr muss in der Planung Priorität eingeräumt werden

Die Betrachtung des Verkehrs und die Planung der Stadt müssen auf eine ganzheitliche Weise erfolgen, die über das unmittelbare Verkehrsgeschehen hinausgehenden Zusammenhänge müssen mit einbezogen werden. Die Raumplanung bestimmt die Lage der Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitorte mit und hat damit großen Einfluss auf die Länge der zurückgelegten Wege und auf die Verkehrsmittelwahl („Stadt der kurzen Wege“). Gerade eine gute Nutzungsdurchmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit verkürzt die Wege in der Stadt und hat zur Folge, dass man aufs Auto verzichten kann. Je kürzer die Alltagswege desto größer ist das Potential, dass diese Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Raumplanung ist ein Schlüsselement bei der Förderung des Fußgängerverkehrs.

Die Optimierung des Verkehrs geht Hand in Hand mit einer gezielten Stadtentwicklung und einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Das gelingt jedoch nur, wenn sich die RaumplanerInnen auf eine solide Datengrundlage für den Fußgängerverkehr beziehen können. Unter anderem wird bei herkömmlichen Verkehrszählungen und Studien der Anteil des Gehens stark unterschätzt und dadurch auch in der Verkehrs- und Stadtplanung vernachlässigt.

Die zahlreichen Ergebnisse von Studien und Forschungsarbeiten (auch international) aus den verschiedensten Forschungsrichtungen müssen sinnvoll miteinander verbunden, genutzt und umgesetzt werden. Aber mit der Umsetzung allein ist es noch nicht getan, Maßnahmen müssen auch dahingehend überprüft werden, wie sie sich in der Realität bewähren. Die systematische Begleitung von Maßnahmen durch Evaluationen (vorher – nachher) ist essentiell.

Wissenschaftliche Forschungsergebnisse müssen genutzt und Maßnahmen evaluiert werden.

Maßnahmen

- Schaffung einer soliden **Datengrundlage** für den Fußgängerverkehr (Verkehrszählungen, Erhebung der Gehlinien und Wegenetze, etc.). Das **Projekt „Gender Mainstreaming“** („Musterbezirk“ bzw. „Pilotbezirk“, siehe Seite 52) hat zum Beispiel damit begonnen, Defizite zu erheben, Erhebungsmethoden zu entwickeln, Bezirksanalysekarten zu erstellen etc.
- Die **fußläufige und attraktive Erreichbarkeit** von Arbeits-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen muss bereits in der Planung eine Rolle spielen. Stichwort „Stadt der kurzen Wege“.
- Wissenschaftliche **Forschungsergebnisse betreffend den Fußgängerverkehr** müssen genutzt werden und die Ergebnisse in konkrete Zielsetzungen und Richtlinien umgesetzt werden. Der Prozess kann und darf (allein schon aus wirtschaftlichen Überlegungen) nicht bei reiner Wissensakkumulation stehen bleiben. Gegen starke Interessen gerichtete

Forschungsergebnisse dürfen nicht einfach in einer Schublade verschwinden, sondern müssen zur Sprache gebracht werden.

- Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs sollten standardmäßig einer **Evaluation** unterzogen werden, nur so kann man systematisch davon lernen und eine Verbesserung erreichen.

Vor einem Zebrastreifen

von Reinhard Wegerth

Ich stehe also vor einem Zebrastreifen, der führt auf die andere Seite, die Benutzung ist ampelgeregelt, irgendwann wird es grün, aber noch ist es rot, grün ist mehr für die Autos, ich warte schon eine Weile, steig von einem Fuß auf den andern, da seh ich: Ein Schuhband ist offen, ich geh in die Hocke, da wird es grün, ich binde die Masche und richte mich auf, da wird es rot, so eine kurze Phase, ich warte weiter, stehe also vor dem Zebrastreifen.

Was mach ich? Die Ampel technisch beeinflussen, das können nur Feuerwehr und Polizei, falls ein Empfänger oben montiert ist für ihren Sender, Infrarot oder so, der macht die Ampel grün, aber nur auf der Straße, die meine bliebe erst recht rot, ich geh in die Hocke, das hat schon einmal gewirkt, als Geste der Unterwerfung, tatsächlich, die Ampel wird grün, jetzt ist kein Schuhband offen, ich kann aus der Hocke starten, ich sprinte, da wird es rot, bin ich gleich tot, ich erreiche den Randstein mit knapper Not.



Markus Jerko,
„Am Zebrastreifen ist man sicher“,
1230 Wien

Der Fußgängerverkehr braucht politisches Gewicht

Ambitionierte zukunftsorientierte Pläne für die Stadt, Verkehrsstrategien und Verkehrskonzepte zur Förderung des Fußgängerverkehrs sind nur ein Schritt; ihre Wirksamkeit allerdings lebt von ihrer Aneignung durch die UmsetzerInnen. Auch müssen die gesetzlichen Voraussetzungen (StVO, Bauordnung) entsprechend adaptiert werden.

Strukturelle Barrieren müssen aufgelöst werden.

Arbeiten zum Vorteil des Gehens gehen oft gegen die Interessen der AutofahrerInnen (weniger Parkplätze, geringere und stärker kontrollierte Kfz-Geschwindigkeiten). Kfz-LenkerInnen sind strukturell gut vertreten und machen Druck, FußgängerInnen sind als Interessengruppe nicht oder kaum vertreten. Darum braucht es für die Förderung des Fußgängerverkehrs besonders durchsetzungskräftige und hartnäckige PolitikerInnen und PlanerInnen.

Sozialwissenschaftliche Methoden können diesen dabei zur Seite stehen: Mit Hilfe des **Social Marketing** kann der „Verkauf“ komplizierter Materien unterstützt, unerwartete Ablehnung der Bevölkerung vermieden, mit zweiseitiger Argumentation Gegnern der Wind aus den Segeln genommen werden etc. Nur mit fundierten Erhebungsdaten können präzise Aussagen getroffen und Effekte von Maßnahmen fachlich korrekt analysiert werden. So ist es beispielsweise immer noch üblich, Telefonate verärgelter BürgerInnen als Maßstab für die Meinung der Bevölkerung heranzuziehen, obwohl das bekanntlicherweise selten das richtige Bild der Meinungslage vermittelt.

Sozialwissenschaftliche Methoden müssen stärker einbezogen werden.

Wer die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Vorteile des Fußgängerverkehrs für Wien voll nutzen will, der muss auch entsprechende **Investitionen** tätigen. Auch im Fußgängerverkehr gilt „Angebot schafft Nachfrage“: Durch eine Förderung des Fußgängerverkehrs und eine Erhöhung der Anteile der FußgängerInnen nimmt der Druck auf eine vom Kfz dominierte und damit teure, nachfrageorientierte Straßenverkehrspolitik ab, wodurch wiederum geringere Investitionen für den Ausbau von Straßenanlagen nötig werden. Mit einer besseren Nutzungsmischung und einer verdichteten Siedlungsentwicklung sinken die Mobilitätskosten.

Der Fußgängerverkehr trägt zum nachhaltigen Wirtschaften bei.

Maßnahmen

- Eine engere **Zusammenarbeit** der für das Gehen zuständigen Personen aus den verschiedenen Magistratsabteilungen ist anzustreben sowie eine engere Zusammenarbeit ebendieser Gruppe mit externen AktivistInnen und Fachleuten.
- Die institutionelle Verankerung des Fußgängerverkehrs in der Verwaltung und Politik ist gering. Gut dotierte **Fachstellen** sind deshalb von großer Wichtigkeit.
- Die gesicherte **Finanzierung** von Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs muss gewährleistet sein.

- Das geltende Verkehrsrecht orientiert sich primär am motorisierten Individualverkehr, was den Spielraum für innovative bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen zugunsten von FußgängerInnen einengt. Auch die **StVO** muss zugunsten der FußgängerInnen erweitert werden. Bis es soweit ist, muss der vorhandene Spielraum voll ausgeschöpft werden.
- In der Wiener **Bauordnung** ist keine Bestimmung bezüglich Mindestgehsteigbreiten vorhanden. Auch bei den Festlegungen in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen hinsichtlich der Straßenquerschnitte sollten die zuvor geforderten Mindestgehsteigbreiten Berücksichtigung finden.
- Die **staatlichen Ebenen** (Verkehrsministerium etc.) fühlen sich für den Fußgängerverkehr häufig nicht zuständig. Themen wie Transit und Autoverkehr sind hier dominierend. Eine Stärkung des Fußgängerverkehrs von „oben“, die über Lippenbekenntnisse hinausgeht, ist essentiell.
- Die Meinung der Bevölkerung muss mit geeigneten **wissenschaftlichen Methoden** erhoben und analysiert werden. Insbesondere die Sozialwissenschaften bieten in diesem Bereich die adäquaten Werkzeuge.



Eleonore Fischer, „Grundsätzlich erhält man den Eindruck, dass eine große Verachtung der Fußgänger aus allen diesen Maßnahmen (z. B. im Gehsteigbereich) spricht.“, 1160 Wien

Kinder brauchen besonderen Schutz

Kinder sind unter den FußgängerInnen stark vertreten. Ihr Bewegungsdrang ist groß und sie spielen gerne. Sie sind allerdings auch die Gruppe mit dem höchsten Verkehrsrisiko. Kinder können sich nicht verkehrssicher bewegen: Das Richtungshören und das Einschätzen von Entfernungen sind bei ihnen noch nicht voll ausgebildet, auch haben sie eine längere Reaktionszeit. Drei- bis Sechsjährige können keine Verkehrszeichen lesen, können Bewegungen nicht an der Formveränderung ablesen und oft nicht rechts und links unterscheiden (etwa bei warnenden Zurufen). Kinder sind überfordert durch die hohe Kfz-Verkehrsdichte und die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten, durch die starke Verkehrsvermischung und die Sichtbehinderung durch parkende Autos.

Kinder sind FußgängerInnen mit dem höchsten Verkehrsrisiko.

Verkehrserziehung ist ein sehr wichtiges Instrument, um Unfälle zu verhüten und Leben zu retten. Die vernünftigste Art der Verkehrserziehung ist, den Verkehr mit den Eltern gemeinsam zu Fuß zu erleben, damit ein sicheres Verkehrsverhalten dem Kind in Fleisch und Blut übergeht. Aus Angst vor der Gefährdung der Kinder im Straßenraum, auf dem Weg zur Schule, zu FreundInnen, zum Sport etc. ziehen manche Eltern es allerdings vor, ihre Sprösslinge überall hin mit dem Auto zu chauffieren, wodurch der Autoverkehr noch weiter vermehrt wird und damit auch die damit verbundenen Gefahren.

Verkehrserziehung – Verkehr erziehen

Parallel dazu muss der Verkehr „erzogen“ werden: Durch infrastrukturelle Maßnahmen einerseits, wie etwa temporeduzierende Maßnahmen oder die „Zähmung“ von parkenden Autos, um die durch sie verursachten Sichtbehinderungen zu beseitigen. Andererseits durch Bewusstseinsbildung: Das Risiko für Kinder bleibt überdurchschnittlich groß, weil AutofahrerInnen sich ihnen gegenüber nicht angemessen verhalten. AutofahrerInnen, die durch Wohngebiete durchrasen, sollten wissen, dass Kinder nicht fähig sind, sich verkehrsgerecht zu verhalten.

Kinder sind durch die starke Zunahme des Verkehrsgeschehens und die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten weitgehend aus dem Straßenraum verdrängt worden. Eine Rückeroberung der Straße als (Spiel-)Raum für Kinder scheint unmöglich, die Stadt- und Verkehrsplanung hat es jedoch in der Hand, auf die Bedürfnisse von Kindern besser einzugehen, um sowohl die Lebensqualität als auch die Verkehrssicherheit von Kindern im Straßenverkehr zu verbessern.

Bei der Verkehrsplanung muss auf die Bedürfnisse der Kinder besonders Rücksicht genommen werden.

Maßnahmen

- Beachtung der „Verkehrstauglichkeit“ (Psychomotorik) bei der **Gestaltung von Schulwegen**: Gehsteiggestaltung vor Kindergärten, Schulen und Spielplätzen, Schutzwegegestaltung (viel Platz, Gehsteigvorziehungen zur Minimierung der Querungslängen etc.).
- **Bewusstseinsbildung**: Bewusstmachen der Schwierigkeiten, die Kinder im Straßenverkehr haben: Sichtbehinderung durch parkende Autos, Schwierigkeiten beim Einschätzen der Entfernungen und Geschwindigkeiten.
- **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** im großräumigen Umfeld von Schulen, Kindergärten und Parkanlagen.
- Projekte wie die „**Schulwegpläne**“ (siehe Seite 49) ermöglichen eine intensive Auseinandersetzung mit dem Thema Sicherheit am Schulweg.
- **Verkehrsüberwachung** muss dafür sorgen, dass gefährdendes Verhalten von Kfz-Lenkern verhindert wird. Dazu gehört auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs (die Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich werden durch illegal parkende Kraftfahrzeuge, häufig Lieferwägen, empfindlich beeinträchtigt).
- Die „**European Mobility Week**“ (vom 16. bis 22. September) steht im heurigen Jahr 2004 unter dem Zeichen „sichere Straßen für Kinder“. Diese Woche ist eine ideale Gelegenheit, auf die Belange von Kindern im Straßenverkehr einzugehen und mit Informations- und Aktionsprogrammen nachhaltige Mobilität zu bewerben.



Charlotte Gohs, „hallo-wien“, 1040 Wien



Georgette
Pipal, „Ost-
bahnbegleit-
straße“

Alle VerkehrsteilnehmerInnen sind FußgängerInnen

Ein Großteil aller Ortsveränderungen im Straßenraum erfolgt zu Fuß. Jede Fahrt mit dem Auto, dem Fahrrad, dem öffentlichen Verkehrsmittel beginnt und endet mit einem Fußweg. Somit muss es im Interesse aller liegen, darauf zu schauen, dass FußgängerInnen so gut wie möglich vorankommen können. Diese Einstellung muss mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen und mit Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden.

Jede Fahrt beginnt und endet mit einem Fußweg.

Maßnahmen

- **AutofahrerInnen** muss bewusst werden, dass auch sie **FußgängerInnen** sind.
- In der **Fahrschule** müssen alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichwertig dargestellt werden. Das Verständnis für andere Verkehrsteilnehmergruppen muss gefördert werden. Die Bedürfnisse besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmergruppen (wie etwa Kinder, SeniorInnen) müssen in der Fahrausbildung einen zentralen Stellenwert einnehmen.
- Die Bevölkerung ist über die **Alternativen zum Auto** aufzuklären (Fuß, Rad, ÖV), z. B. an die Haushalte versandte Fahrpläne, Stadtpläne für FußgängerInnen; Internet-Info für Fußgängerrouten usw.
- Der **europaweite Autofreie Tag** (22. September) ist eine günstige Gelegenheit, die Attraktivität umweltfreundlicher Alternativen zum Auto aufzuzeigen und die Bedeutung einer gesunden und intakten Umwelt sowie die Konsequenzen auf die eigene Lebensqualität ins Bewusstsein zu rücken.

Ziel des Tages ist es, den BürgerInnen durch umfangreiche Aktions- und Informationsprogramme (auch gemeinsam mit Schulen und Kindergärten) die Möglichkeit zu bieten, umweltfreundliche Fortbewegungsmöglichkeiten auszuprobieren und Anregungen zu vermitteln, wie sich Alltagswege auch ohne Auto bewältigen lassen. Weitere Ziele sind die Vermeidung von Lärm und Abgasen, höhere Verkehrssicherheit und die Straße als einen anderen Raum als für Autos wahrzunehmen und zu nützen. Durch solche Aktionen wird ein positives Image geschaffen und eine Vorbildwirkung erzeugt. Gerade bei der Vorbildwirkung gehört die Unterstützung von namhaften Personen (PolitikerInnen, Personen, die in der Öffentlichkeit stehen) dazu.



Ralf Stieber,
„Zu Fuß un-
terwegs im
Regen: mit
und ohne
Schirm“, D-
76135 Karls-
ruhe



Chiaradina
Cerweny,
„panorama-
kontrast-
reflexionen“,
1090 Wien

Schlusswort und Ausblick

Es gibt zahlreiche Gründe, weshalb der Fußgängerverkehr nicht ausreichend gefördert wird. Das liegt unter anderem an der unzureichenden institutionellen Verankerung des Fußgängerverkehrs in der öffentlichen Verwaltung und der einseitigen Wahrnehmung der Verkehrsprobleme.

Viele Maßnahmen gehen gegen die (vermeintlichen) Interessen anderer Gruppen, vor allem der AutofahrerInnen. FußgängerInnen dagegen haben keine Lobby und der Einsatz für das Gehen bleibt daher oft mäßig. Der Druck auf die verantwortlichen Stellen ist also von Seiten der AutofahrerInnen entsprechend höher. Die Folge ist, dass oft keine adäquate Würdigung von Fakten erfolgt, die zeigen, welche allgemeinen Vorteile Änderungen zugunsten des Gehens erbringen; vor allem dann nicht, wenn solche Änderungen mit Nachteilen für das Auto verbunden sind.

Es braucht also Mut und Phantasie der EntscheidungsträgerInnen und PlanerInnen, die Weichen für eine fußgängerfreundliche Verkehrs- und Stadtentwicklung zu stellen.

Für eine nachhaltige Verkehrspolitik ist es unerlässlich, dass der Fußgängerverkehr massiv gefördert wird. Für die Förderung des Fußgängerverkehrs sprechen die positiven Auswirkungen auf die Umwelt, Ressourcen, Wirtschaft, Gesundheit, Lebensqualität und nicht zuletzt auf die Gesellschaft. Die Vorteile, die daraus resultieren, wenn mehr Menschen gehen (und weniger das Auto verwenden), müssen sowohl den Verantwortlichen als auch der Bevölkerung bewusst gemacht werden.

Ein zentrales Element bei der Förderung des Gehens ist das Schaffen eines Bewusstseins für Fragen des Fußgängerverkehrs und das Setzen von Zielvorgaben verbunden mit konkreten Maßnahmen: Um die Bevölkerung zum Gehen zu bewegen, muss die Attraktivität dieser Fortbewegungsart so groß sein, dass sie bei den Menschen einen hohen Grad an Zufriedenheit hinterlässt. Einfluss auf die Zufriedenheit haben Maßnahmen in den Bereichen des Sicherheitsempfindens, des Komforts, des raschen und ungestörten Vorankommens und des Wohlbefindens.

Das Zu-Fuß-Gehen ist eine Freiheit und kann auch in den Städten ein Genuss sein, wenn Hindernisse beseitigt und ausreichend Flächen zur Verfügung gestellt werden.



Doris Ossberger, „have a seat“, 1180 Wien

Projekte zum Thema „Gehen in Wien“

Auf den folgenden Seiten werden einige aktuelle Projekte vorgestellt, die die Förderung des Fußgängerverkehrs, die Belebung des öffentlichen Raumes und ganz allgemein die Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt zum Ziel haben.



1. FC Paulaner
Wieden, „Viel
Fuß“, 1050
Wien

Thesenpapier zur Förderung des Fußgängerverkehrs

Psychologische und sozialwissenschaftliche Überlegungen zum Thema Gehen

FACTUM OHG, Verkehrs- und Sozialanalysen

Dara Fischer, Dr. Ralf Risser, Mag. Karin Ausserer



Erstellt im Auftrag der MA 18 von FACTUM OHG, Verkehrs- und Sozialanalysen (<http://www.factum.at>)

Hintergrund

Das Projekt „Thesenpapier zur Förderung des Fußgängerverkehrs“ beleuchtet den sozialwissenschaftlichen Hintergrund des Themas Zu-Fuß-Gehen. Als Anknüpfungspunkt für unsere Arbeit dient der Masterplan Verkehr Wien 2003 (MPV). Vor dem Hintergrund wachsender Sorgen wegen stetig steigender Kfz-Verwendung ist ein Ziel des Masterplans, den Anteil der Fußwege von knapp einem Drittel aller Wege in den nächsten Jahren konstant zu halten.

Gerade Zielsetzungen im Bereich des Fußgängerverkehrs wurden in der Vergangenheit oft nicht erreicht. Die psychologische Diagnose dazu lautet: Der rückläufige Anteil des Fußgängerverkehrs lässt erkennen, dass die Bedingungen für FußgängerInnen nicht attraktiv genug sind. Weder können die Menschen motiviert werden, mehr zu gehen – noch kann verhindert werden, dass die Menschen immer weniger Wege zu Fuß zurücklegen.

Arbeitsschritte

Das Ziel des „Thesenpapiers zur Förderung des Fußgängerverkehrs“ war es, Möglichkeiten zur Attraktivierung des Fußgängerverkehrs aufzuzeigen. Folgende

Arbeiten wurden durchgeführt, um dieses Ziel zu erreichen:

- ein kurzer wienbezogener Literatur- und Dokumentenüberblick;
- ein ExpertInnenworkshop:
 1. zur Einholung der ExpertInnen-sicht über die derzeitige Situation,
 2. zur Erarbeitung von Hypothesen darüber, worin „gute“ Bedingungen für FußgängerInnen eigentlich bestehen, und
 3. zur Behandlung der Frage, warum solche Bedingungen in der Vergangenheit nicht systematisch geschaffen wurden;
- eine Fallstudie, um einige dieser Hypothesen im Feld zu testen;
- ein zweiter Workshop, um die Resultate der obigen Arbeitsschritte mit ExpertInnen der Gemeinde Wien zu diskutieren.

Das erarbeitete „Thesenpapier“ soll der Ausgangspunkt für weitere Projekte und Feldforschung sein und durch Sammeln von Erfahrungen in der Praxis weiterentwickelt werden.

Arbeitsgruppe FußgängerInnen

Ansprechpartnerin: Dipl.-Ing. Antonia Coffey, AK Wien

Entstehung

Die Arbeitsgruppe entstand im Frühsommer 2001 ursprünglich im Rahmen eines Projekts der MA 46 „Verkehrsmanagement“. Ziel dieses Projekts war, im Zuge der nötigen Erneuerung des zentralen Verkehrsrechners die Bedürfnisse aller VerkehrsteilnehmerInnen an die Steuerung der Lichtsignalanlagen zu erheben und gemäß den Leitlinien zum Verkehrskonzept zu berücksichtigen. Im Rahmen einer dreitägigen Klausurtagung zum Start des Projekts wurden zahlreiche Arbeitsgruppen gebildet, unter anderem auch eine für das Zu-Fuß-Gehen, die von der Arbeiterkammer geleitet wurde.

In der Folge wurde das Projekt und damit auch die Zahl der Arbeitsgruppen stark reduziert. Die Agenden der FußgängerInnen, der RadfahrerInnen und des öffentlichen Verkehrs wurden zu einer einzigen Arbeitsgruppe „Umweltverbund“ zusammengefasst.

Die damaligen TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppe FußgängerInnen fassten jedoch den einheitlichen Beschluss als solche, nunmehr unabhängig vom Projekt Verkehrsmanagement weiterzuarbeiten.

Zu diesem Zeitpunkt waren in der Arbeitsgruppe folgende Stellen vertreten: MA 18, MA 46, der Seniorenbeauftragte der Stadt Wien, die Wiener Linien, das Kuratorium für Verkehrssicherheit, die Kinder- und Jugendanwaltschaft, die Bezirke 5, 7 und 9, die Gebietsbetreuungen 2 und

6/7, „IG zu Fuß“ und die Arbeiterkammer, die die Arbeitsgruppenleitung behielt.

Später kamen noch die Bezirke 3, 4, 6, 8, 12, 13, 17 und 20, die Gebietsbetreuungen 4/5, 12, 15, 17 sowie ein Behindertenvertreter dazu.

Warum eine Arbeitsgruppe FußgängerInnen?

Die TeilnehmerInnen waren sich einig, dass eine Arbeitsgruppe, die sich speziell mit dem Zu-Fuß-Gehen beschäftigt, aus mehreren Gründen nötig ist:

- Derzeit kann der Fußgängerverkehr als Stiefkind der Verkehrspolitik angesehen werden. Trotz gegenteiliger Zielsetzungen im Verkehrskonzept 1994 steht in der täglichen Praxis der Verkehrsorganisation der Fußgängerverkehr in der Prioritätenreihung nach allen anderen Verkehrsarten meist immer noch an letzter Stelle.
- Obwohl eigentlich jede(r) Verkehrsteilnehmer(in) auch zu Fuß geht, haben FußgängerInnen keine Lobby.
- FußgängerInnen stellen die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen dar und bedürfen daher einer besonderen Förderung, besonders diejenigen, denen das Gehen schwer fällt (Alte, Behinderte, Personen mit Kinderwagen, Kleinkindern, schweren Lasten etc. oder Kinder, die auf Grund ihrer noch nicht vollständig ausgeprägten Wahrnehmungs- und Konzentrationsfähigkeit durch den übrigen Verkehr gefährdet werden).
- Ein Großteil der Bevölkerung verfügt nach wie vor über kein Auto

und ist daher auf den öffentlichen Verkehr und das Gehen angewiesen.

- Gehen hat außer der bloßen Überwindung von Entfernungen noch andere Funktionen wie Spazieren gehen, Schaufensterbummel, Sightseeing, Kommunikation etc. Gerade die Möglichkeit für diese anderen Funktionen, vorzugsweise in Verbindung mit der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, bildet ein wesentliches Qualitätsmerkmal für den öffentlichen Raum. Von der Attraktivität des öffentlichen Raumes hängt aber die Bereitschaft zum Zu-Fuß-Gehen ab. Vor allem die Entfernungen, die Menschen bereit sind, zu Fuß zurückzulegen, stehen mit der Gestaltung der Wege in direktem Zusammenhang. Die Urbanität eines Stadtgebietes wird durch die Menschen geprägt, die sich im öffentlichen Raum befinden, nicht durch die Fahrzeuge!
- Wenn mehr Menschen bereit sind, einen Teil ihrer täglichen Wege zu Fuß zurückzulegen, stärkt dies nachweislich die lokale Wirtschaft und trägt damit auch zur Verbesserung der Nahversorgung bei.
- Damit besteht ein geringerer Anreiz, weiter entfernte Einkaufszentren anzufahren. Die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums und damit die Förderung des Zu-Fuß-Gehens ist daher ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung.
- Die Steigerung des Anteils des Fußgängerverkehrs an allen in der Stadt zurückgelegten Wege kann einen wesentlichen Beitrag zur CO₂-Reduzierung darstellen.

Bisherige Aktivitäten der Arbeitsgruppe

1. Positionspapier

Eine der ersten Aktivitäten der Arbeitsgruppe bestand in der Erarbeitung eines Positionspapiers, in dem die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens für die Stadt, die derzeitige Benachteiligung und Visionen für die Zukunft sowie Forderungen an die zukünftige Verkehrspolitik dargelegt wurden. Dieses wurde Stadtrat Schicker übergeben und fand zum Teil Eingang in den damals gerade in Arbeit befindlichen Masterplan Verkehr.

Einige der wichtigsten Forderungen waren:

- barrierefreie, behindertengerechte Stadtplanung;
- Herstellung zusammenhängender Fußwegnetze;
- Mindestnetztogehsteig- bzw. Gehwegbreiten von 2,0 m, bei größerer Frequenz entsprechend mehr;
- erleichterte Zugänge zu Haltestellen (Zeitinseln, Fahrbahnanhebungen etc.);
- direkte Wegführungen und Ampelschaltungen nach den Bedürfnissen der FußgängerInnen, keine erzwungenen Umwege;
- Adaptierung von Bundes- und Landesgesetzen (StVO, Bauordnung);
- bewusstseinsbildende Maßnahmen.

2. Bildwettbewerb „zu Fuß in Wien“

Siehe Seite 45

Wie soll es weitergehen

Das Interesse an einer zumindest zeitweisen Mitarbeit in der Arbeitsgruppe ist seit Abschluss des Wettbewerbes stark angestiegen. In vielen Bezirken gibt es mittlerweile Ombudspersonen für den Fußgängerverkehr¹, in der MA 46 (Verkehrsorganisation) wurde eine Koordinatorin für den Fußgängerverkehr geschaffen und auch in der MA 18 wird diesem Thema nun mehr Aufmerksamkeit geschenkt.

Die TeilnehmerInnen sehen die Arbeitsgruppe als Plattform für Erfahrungsaustausch und möchten auch weitere Aktionen initiieren, die dazu dienen, das Image des Gehens in der Stadt zu verbessern. Sie sollte etwa in zweimonatlichen Abständen regelmäßig zusammenkommen. Die weiterhin bestehende Homepage (www.zufuss.at) soll einerseits ein Diskussionsforum darstellen, andererseits über neue Projekte zum Thema zu informieren.

Die nächsten Projekte

Der Bildwettbewerb könnte nach Vorstellung der Mitglieder der Arbeitsgruppe in zwei bis drei Jahren wiederholt werden.

Derzeit ist in Anlehnung an die Aktion radfahrfreundlicher Bezirk ein Wettbewerb fußgängerInnenfreundlicher Bezirk in Entwicklung.

¹ In den Bezirken 2, 5, 6, 9, 13, 14, 23



Bildwettbewerb „Zu Fuß in Wien“

Arbeitsgruppe FußgängerInnen

<http://www.zufuss.at>

Ansprechpartnerin: Dipl.-Ing. Antonia Coffey, AK Wien

Die Bezirke 2 bis 9, 12, 13, 17 und 20, die AK-Wien, die MA 18 sowie die Gebietsbetreuungen in den beteiligten Bezirken luden ein, Eindrücke auf dem Wegen durch die Stadt festzuhalten.

Fast 400 Menschen haben im Laufe des Sommers 2003 Eindrücke, Erlebnisse, Ärgernisse aber auch Wünsche und Erwartungen im Zusammenhang mit ihrem Leben als FußgängerInnen mit Bildern und Collagen festgehalten.

Ziele:

- Bewusstseinsbildung für die soziale, ökonomische und ökologische Bedeutung des öffentlichen Raums und des Gehens für die Stadtentwicklung;
- Bewusstmachung der individuellen Vorteile des Zu-Fuß-Gehens;
- Sammlung von positiven und negativen Beispielen der Gestaltung des öffentlichen Raums;
- Sammlung von Vorschlägen zur Verbesserung der Situation.

Die wichtigsten Ergebnisse

Vorteile des Zu-Fuß-Gehens:

- Stadterlebnis
- Details erkennen
- Urbanität

Die häufigsten Mängel:

- Wenig Platz
- Nichteinhaltung der Verkehrsregeln durch AutofahrerInnen
- Sicherheitsrisiken
- Allgemeine Geringschätzung des Gehens bei PlanerInnen und PolitikerInnen

Die Preisverleihungen in den Bezirken haben im November 2003 stattgefunden. Die eingereichten Arbeiten wurden auch in den Bezirken ausgestellt.

Die Eröffnung der wienweiten Ausstellung und Verleihung der Hauptpreise hat am 12. Jänner 2004 in der Wiener Planungsworkstatt stattgefunden. Anschließend wurden die Beiträge bis 19. Feber 2004 dort ausgestellt.



250-m-Lauf

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/barrierefrei/ausstellung.htm>

Ansprechpartnerin: Dipl.-Ing. Dr. Brigitte Jedelsky

„barriere frei! – stadt ohne hindernisse?“

Ausstellung der MA 18

Rahmenprogramm der Ausstellung: 21. 11. 2003

250-m-Lauf: rund um die Wiener Planungswerkstatt

Eine Kooperation von: room2move und PlanSinn

Richtwert Mobilitätsradius

250 m Gehzeit 3 Minuten

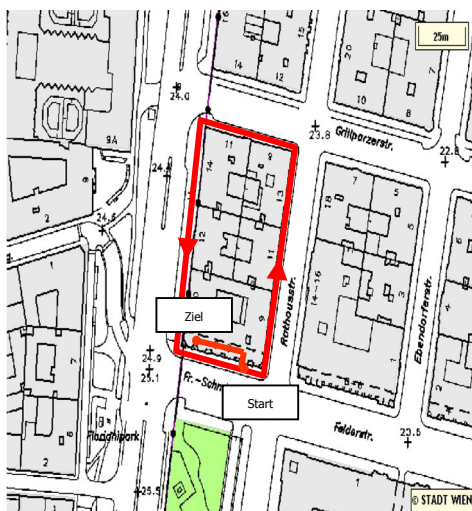
250-m-Lauf Feldversuch

23 Personen mit individuellem Geh-/Fahrtempo aufgrund von verschiedenem Alter, verschiedenen Mobilitätsmustern (RollstuhlfahrerInnen, blinde Menschen, PensionistInnen, Eltern mit Kinderwagen, Kinder, Erwachsene)

Es gab eine ganze Palette von Laufzeiten, beispielhaft aufgezählt: Während eine 30-jährige Frau für die Strecke von 250 Metern 2:25 benötigte, brauchte eine gleichaltrige Frau mit Kind und Kinderwagen bereits 4:30, ein zweijähriges laufendes Kind 4:42, eine 84-jährige Frau mit Stock 5:15, ein 56-jähriger Rollstuhlfahrer 5:25 und ein 41-jähriger Blinder mit verbaler Führung 7:14.



Laufstrecke

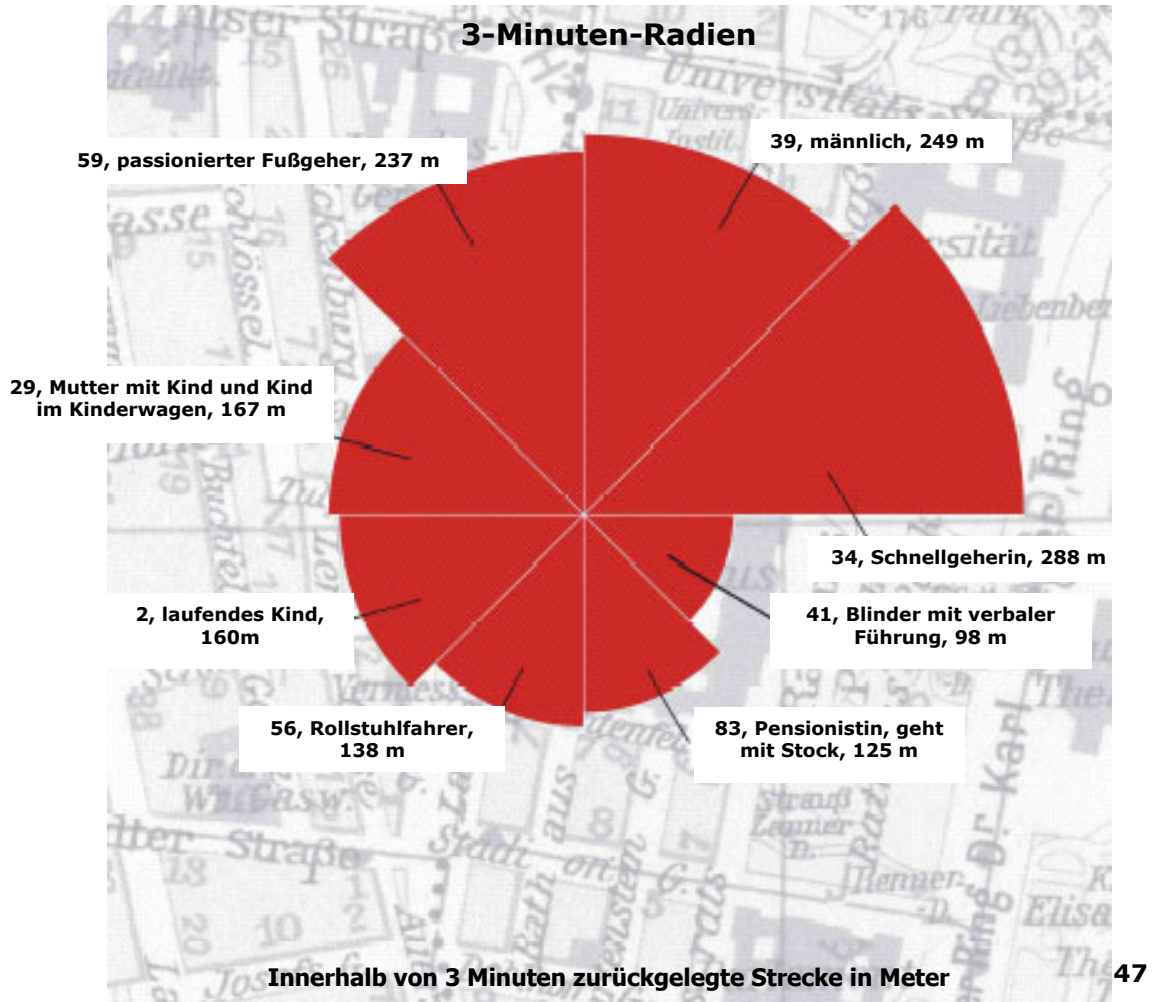




3-Minuten-Radien

Wenn man die erreichten Zeiten auf die Meter aufrechnet, so geht die „Schnellgeherin“ 288 m in 3 Minuten, während der blinde Mann 96 m in 3 Minuten gehen kann.

Der genormte Radius (3 Minuten = 250 m) trifft also nicht auf alle zu!



Schulwegpläne

Initiative für mehr Sicherheit am Schulweg

MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

<http://www.wien.gv.at/verkehr/sicherheit/aktionen03.htm?SO=schulwegplan>

Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Bernd Skoric

Warum das Projekt Schulwegplan? Österreichweit verunglücken jährlich rund 600 Kinder auf dem Schulweg, mehr als die Hälfte davon als FußgeherIn. Der Anteil an Schulwegunfällen ist bei den 7-jährigen, sowie bei den 10- bis 11-jährigen SchülerInnen besonders groß (SchulanfängerInnen!).

Es ist also nötig, Mängel an Schulwegen zu erkennen und zu beheben.

Im Rahmen eines Pilotprojektes wurden 2002 für drei Volksschulen von den VerkehrsexpertInnen der MA 46 und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit gemeinsam mit LehrerInnen, Eltern und SchülerInnen spezielle Pläne ausgearbeitet, die Gefahrenstellen am Schulweg übersichtlich aufzeigen. Gemeinsam wurde mit Unterstützung von VerkehrsexpertInnen, VerkehrspsychologInnen und BezirksvertreterInnen der sicherste Schulweg erarbeitet.

Aufgrund der überaus positiven Reaktionen zum Pilotprojekt wurde für das Schuljahr 2003/2004 die Aktion ausgeweitet. Für Volksschulen im 4., 6., 10., 14. und 22. Wiener Gemeindebezirk wurden Schulwegpläne ausgearbeitet, die zu Schulanfang an die SchülerInnen ausgeteilt wurden. Im Zuge dieser Erarbeitung wurde die Sanierung von Gefahrenstellen vorgenommen und eingeleitet.

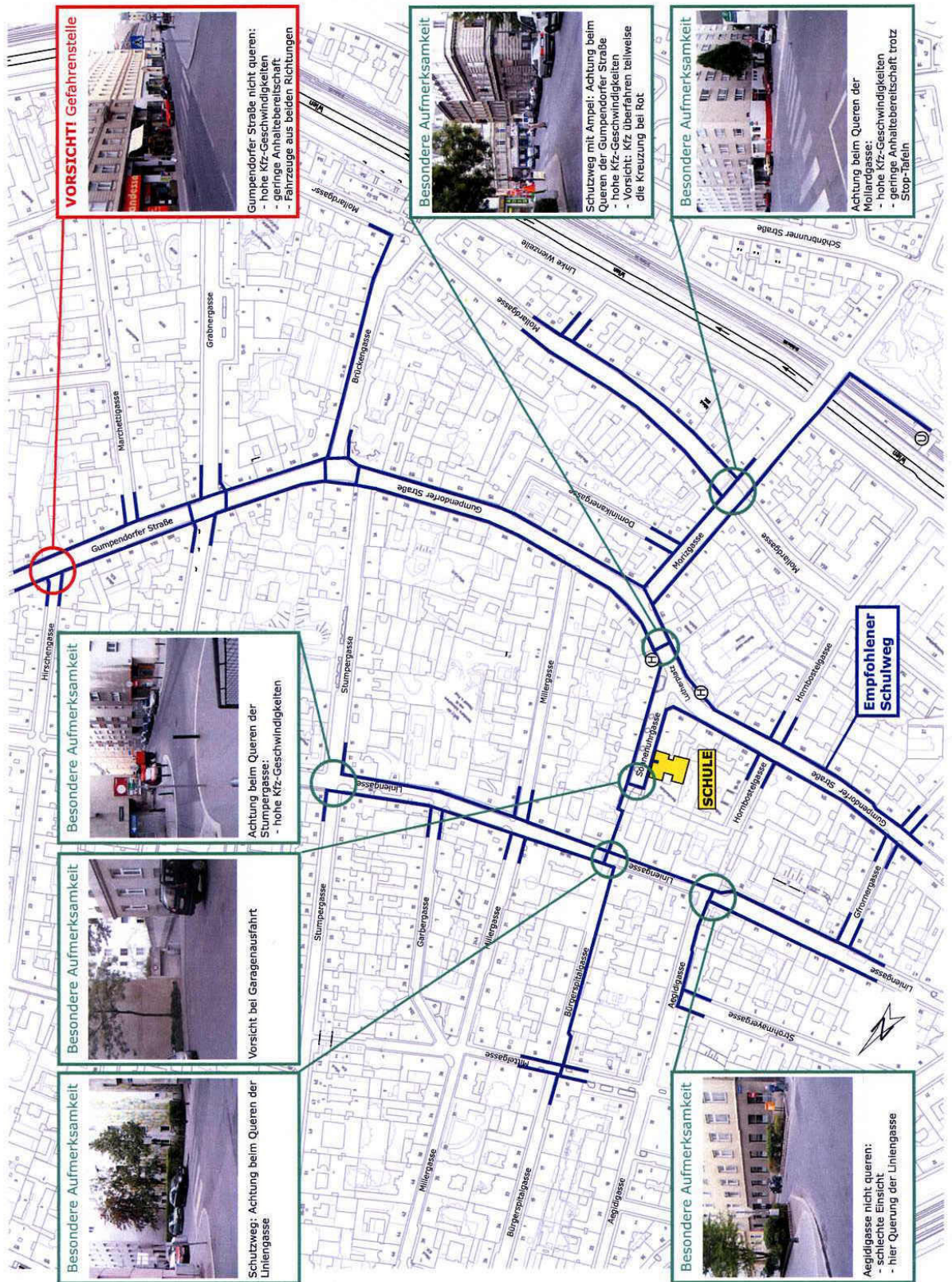
Gleichzeitig wird durch die gemeinsame Beschäftigung der Kinder, Eltern und LehrerInnen mit dem Schulweg wertvolle Verkehrserziehungsarbeit und Bewusstseinsbildung geleistet.

Die Pläne zeigen

- welche Wege unter den derzeitigen Bedingungen am sichersten sind,
- an welchen Stellen besondere Aufmerksamkeit notwendig ist, und
- all jene Gefahrenstellen, die möglichst gemieden werden sollten.

Die Aktion 2003 wurde von der MA 46 und der Firma GEWISTA gefördert, die restlichen Kosten wurden von den Bezirken getragen.

Beispiel: Schulwegplan für Volksschule Sonnenuhrgasse, 1060 Wien



wien sicher!

die Wiener Initiative zur Unfallverhütung

<http://www.wiensicher.at>

Ansprechpartnerin: Mag. Cornelia Zimbrich

Ziele und Leistungen von wien sicher!

- Senkung der Unfallzahlen in Wien in allen Lebensbereichen bis Ende 2007.
- Am meisten betroffen von Unfällen sind Kinder und SeniorInnen.
- Aufklärungsarbeit zur Unfallprävention und zum Gesundheitsbewusstsein durch langfristige Aktionen und Maßnahmen.
- Bewusstmachen von Gefühlen und Denkmustern. Gefühle beeinflussen Gedanken. Gedanken erzeugen Gefühle und Verhaltensweisen.
- **wien sicher!** sucht Kooperationen mit etablierten Institutionen, um ein erfolgreiches Netzwerk zur Umsetzung von Unfallpräventionsmaßnahmen aufzubauen.

Gesundheitsförderung durch aktive Bewegung

Bewegung hat positive Auswirkung auf die Lebensqualität sowie auf die seelische und körperliche Gesundheit.

Um gezielte Bewegungsförderung zu erreichen, müssen Anreize und Rahmenbedingungen für Bewegung, Spiel und Sport im Alltag, Bewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad geschaffen werden.

Das häufigste Risiko von Bewegung und Sport stellen Unfälle dar. Eine Verminderung des tatsächlichen und des wahrgenommenen Unfallrisikos stellt eine direkte Maßnahme der Unfallprävention dar.

Risikobegrenzung und Unfallprävention sind Bestandteil von zeitgemäßer Gesundheitsförderung!

wien sicher! ist ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt Wien, Wiener Gebietskrankenkasse, Institut „Sicher Leben“, Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, Krankenfürsorgeanstalt der Bediensteten der Stadt Wien, Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft und der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter.

Gender Mainstreaming im Verkehrsbereich

MD-Stadtbaudirektion, Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen

Ansprechpartnerin: Dipl.-Ing. Eva Kail

Projekt „Gender Mainstreaming – Musterbezirk“. Bezirksanalysekarten für den „Lokal gebundenen Verkehr“

Zielsetzung: Erarbeitung einer Grundlage für geschlechtssensible Entscheidungsfindungen im öffentlichen Raum.

Schwerpunkt: FußgängerInnen insbesondere der lokal gebundene Verkehr. 60 % aller Fußwege werden von Frauen zurückgelegt.

Stadtrat Schicker hat mit seinem Amtsantritt 2001 Gender Mainstreaming (GM) als einen Schwerpunkt im Planungs- und Verkehrsressort definiert.

Herbst 2001: 19 Bezirke bekunden Interesse am GM-Musterbezirk

→ Entwicklung eines zweiteiligen, auf digitaler Basis erstellten Kartenwerkes („Positiv- und Negativkarte“) durch die Leitstelle in Zusammenarbeit mit der MA 14

Positivkarte: Gehsteigbreiten über 2 m, Querungshilfen

Negativkarte: Gehsteigbreiten unter 2 m, 1,5 m und 1 m, fehlende Querungshilfen, Fußgängerunfallhäufungspunkte, schlechter Gehbelag, Parken am Gehsteig.

Darstellung der Ziele des lokal gebundenen FußgängerInnenverkehrs - Kindergärten, Schulen, Pensionistenklubs, Haltestellen, Apotheken, Parks etc. zur gezielten Prioritätensetzung im Sinne der von den De-

fiziten besonders betroffene Gruppen – ältere Menschen, kleine Kinder mit Begleitpersonen etc.

Die Karten wurden für alle Wiener Bezirke im Maßstab 1:3.000 erstellt.

→ Handbuch „Gender Mainstreaming – Musterbezirk. Ein Beitrag zur geschlechtssensiblen Sichtweise in der Verkehrsplanung“

→ Informationsangebote und Beratung für die Bezirke durch die Leitstelle

Projekt „Gender Mainstreaming – Pilotbezirk“: Verkehrsbereich

Herbst 2002: Auswahl von Mariahilf als Pilotbezirk zur vertieften Bearbeitung

Bisherige Schwerpunkte im Verkehrsbereich:

- Mitwirkung an geschlechtssensiblen Entscheidungsfindungen bei Projekten im öffentlichen Raum
- Unterstützung des Bezirkes in Schanigarten-Bewilligungsverfahren
Zielsetzung: Freihaltung von 2,0 m Restgehsteigbreite
- Auftrag: „Umlegung der Grundsätze betreffend Fuß-

gängerInnen-Verkehr aus dem Masterplan Verkehr auf den Gender Mainstreaming-Pilotbezirk Mariahilf⁶

- Erhebung von Defiziten und Erarbeitung von Potentialen zur Verbesserung der Bedingungen für FußgängerInnen
- Öffentlicher Raum als linearer Bewegungsraum und als Aufenthaltsraum
- Festlegung von FußgängerInnen-Hauptachsen
- Vorschläge für Kinder- und SeniorInnen-Wegoffensive
- Mitwirkung bei der Ausschreibung und Vorprüfung für eine Interessentensuche zur Errichtung und Betreibung einer Volksgarage Richard-Waldemar-Park
Ziel: Qualitätssicherung an der Oberfläche und in der Garage, Vermeidung von Angsträumen

Vorschau

- Leitprojekte, die die Einbeziehung von GM Überlegungen in die Entscheidungsfindung veranschaulichen
- Erarbeitung und Anwendung von Arbeitsstandards für die GM-relevanten Aktivitäten der Magistratsabteilungen MA 19, MA 21A, MA 28, MA 29, MA 33 und MA 44

stadtfit? Die Stadt als Fitnesscenter

Ein Projekt zur Gesundheitsförderung im öffentlichen Freiraum der Stadt

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtfit>

Ansprechpartnerin: Dipl.-Ing. Jutta Kleedorfer



„Wie weit eignet sich der öffentliche Freiraum der Stadt zur Gesundheitsförderung?“

Diese Frage interessierte die MA 18 sowie den Fonds Gesundes Österreich dermaßen, dass sie die Landschaftsplanerin Sabine Gstöttner und die Stadtpsychologin Cornelia Ehmayer mit dem Projekt „stadtfit? Die Stadt als Fitnesscenter“ beauftragte.

Ziel war es, Impulse im öffentlichen Freiraum der Stadt zu setzen, die es ermöglichen, Situationen aus dem urbanen Alltag für die eigene körperliche und geistige Fitness zu nutzen, ohne dabei die verschiedenen

- **Zielgruppen** (Menschen, die aus gesundheitlichen, finanziellen Gründen oder aufgrund der aktuellen Lebenssituation vom Leistungssport eher ausgeschlossen sind: MigrantInnen, SeniorInnen, StudentInnen, Menschen mit Behinderung, Eltern mit kleinen Kindern, Arbeitssuchende),
- **Interessen** (Bereitschaft zur Ausübung spontaner Aktivität berücksichtigen, Barrieren im öffentlichen Raum bedenken, sich Bewegungs- und Verhaltensmuster im öffentlichen Freiraum zunutze machen, Elemente der Stadt zur Bewegungsförderung nutzen, Spaß, Bedürfnisse der jeweiligen Zielgruppe),

- **Strukturen des öffentlichen Raums** (Warteräume, Entspannungsräume entlang von Hektikzonen, Stadträume mit „hohem Aufenthaltswert“, Bewegungskorridore, Bewegungsparks),
- **Themenschwerpunkte** (Spielen, in Bewegung bleiben, Entspannen) und
- **Hemmschwellen** („Ich genie-re mich“, „das ist aber schon sehr auffällig“ und ähnliche Äußerungen kamen von den InterviewpartnerInnen)

außer Acht zu lassen.

Vier Arbeitsabschnitte inklusive der Methode des Feasibility spottings, die Einblicke in die Motivationslagen der Menschen gewährt haben, waren notwendig, um das Projekt umzusetzen:

- **Begehung und Beobachtung**, um potentielle Bewegungsorte zu finden,
- **qualitative Interviews** mit verschiedenen Zielgruppen, um Bedürfnisse und Wünsche der Menschen zu erheben,
- **Entwicklung eines umfassenden Katalogs** mit Übungen für Fitness im öffentlichen Freiraum sowie
- Abhaltung eines **stadtfit-Aktionstages** zur Anregung und Motivation sowie zur Präsentation ausgewählter Übungen

gen aus dem Katalog zur Bewegungsförderung im urbanen Freiraum.

Mit dem **stadtfit-Aktionstag 2003** in Margareten wurde in kleinem Maßstab gezeigt, wie die Stadt als Fitnesscenter genutzt werden könnte.

Es hat sich herausgestellt, dass die WienerInnen bei entsprechender Moderation grundsätzlich bereit sind, den öffentliche Raum für ihre Fitness zu nutzen, sich die Motivation aber auch durch das vorhandene Medienecho (Printmedien, ORF und Radio) rund um den Aktionstag verstärkt hat.

Die Aktion, an der auch Wiens **Planungsstadtrat Dipl.-Ing. Rudolf Schicker sowie BV Ing. Kurt Wimmer** aktiv teilgenommen haben, ist auf großes Interesse bei den Menschen gestoßen und hat gezeigt, dass auch mit einfachen Mitteln und ohne großen Aufwand etwas für die Gesundheit getan werden kann.

Die vier Stationen

- Entschleunigungszone
- Warte-Slalom
- Wartegym und
- die Türme von Margareten

boten den Interessierten Entspannungs-, Koordinations- und

Haltungsübungen sowie ein Bewegungsspiel.

Ergebnisse des Projektes

Es macht somit Sinn, Alltagsbewegungen als eine Form gesundheitsfördernden Handelns gesellschaftlich stärker bewusst zu machen, wobei die Motivationsfaktoren „Spaß und Entspannung“ sowie die unterschiedlichen Bedürfnisse der Zielgruppen berücksichtigt werden müssen. Eine vorhandene Moderation und ein reges Medieninteresse sind bei der Umsetzung hilfreich.

Weitere Veranlassung

- Der von den beiden Projektträgerinnen entwickelte umfassende Katalog zur Bewegungsförderung im urbanen Freiraum,
- die am stadtfit-Aktionstag 2003 gewonnenen Erkenntnisse sowie
- das rege Interesse verschiedenster Organisationen und ProjektträgerInnen

sollen somit zu weiteren Überlegungen hinsichtlich verschiedenster Umsetzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum in Wien führen.

Stadtwanderclub

Fonds Soziales Wien

<http://www.einherzfuervien.at/stadtwanderclub.htm>

Ansprechpartnerin: Annemarie Ohnoutka



Der Stadtwanderclub ist ein Projekt des Präventionsprogramms zur Reduzierung der Herz-Kreislauf-Erkrankungen „Ein Herz für Wien“.

„Ein Herz für Wien“ umfasst die Bereiche Ernährung, Bewegung, Blutdruck und Rauchen.

KooperationspartnerInnen:

Wiener Volkshochschulen, Wiener IntegrationsFonds sowie FEM und FEM Süd

Zielgruppe:

Wiener Bevölkerung

Ort, Zeitraum:

Zwischen Jänner 2004 und Juni 2004 finden in 6 Wiener Gemeindebezirken (3., 5., 10., 13., 15. und 18.) geführte Wanderungen zu den Themen Kultur, Geschichte und Herz statt.

Projektziel:

Förderung des Gehens als Alltagsbewegung „vor der Haustür“ gepaart mit einer Führung und Wanderung im und rund um den Bezirk – zum Teil entlang der „Walking Miles“.

Ablauf, Besonderheiten:

Bei jedem Treffen werden einige interessante Plätze des Grätzels aufgesucht und dazwischen flott gegangen. So bekommen Herz, Kreislauf und Hirn, was sie brauchen, um fit zu bleiben. Der Stadtwanderclub eignet sich für jede(n), der gehen kann. Dauer ca. 1–1,5 Stunden

Wien 5:

- Frauenräume in Margareten: Sichtbarmachen der Bedürfnisse von Frauen an den öffentlichen Raum
- Ruhe- und Sinnesgarten Siebenbrunnengasse 29: Öffnung einer Baulücke unter Einbeziehung der AnrainerInnen, im Speziellen ältere und behinderte Menschen
- BBB-Räume: Prüfung des öffentlichen Raumes auf seine Alltags-tauglichkeit

Wien 7:

- Verkehrsraum-Lebensraum-Neubau: Beachtung der Interessen „schwacher“ VerkehrsteilnehmerInnen im Straßenverkehr
- Augustinerplatzl Neu: gemeinsames Erarbeiten von Veränderungen zur besseren Abdeckung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche
- Andlergasse-Richter-gasse-Andreasgasse-Lindengasse (ARAL): u. a. Steigerung Lebensqualität, Verkehrsreduktion, Sicherheit für Kinder

Wien 9:

- Park in der Poliklinik: Öffnung und Zugänglichkeit des Freiraumes als Bestandteil des „grünen Weges“
- Lust und Last an der Thurnstiege: aufgrund steilen Gefälles derzeit für mobilitätseingeschränkte Personen eine gravierende Barriere
- Spiel- und Wohnstraßen (Servitengasse): Entschärfung der Gefahrensituationen für FußgängerInnen durch Abnahme der Verkehrsfrequenz und Geschwindigkeitsreduktion der Kfz

Wien 15:

- Frauen.leben im öffentlichen Raum: Verbesserung der Lebensqualität für Frauen im öffentlichen Raum
- Schulwegsicherung: Volksschule Reichsapfelgasse
- Sechshauser Straße/Herklotzgasse: Aufwertung als Einkaufserlebnis und Kommunikationsraum, Umgestaltung Straßenraum

Wien 22:

- Schulweg Wulzendorfgasse: dzt. Gehsteig auf 200 m unterbrochen
- Agenda-Foren:
 - Aspern: Ausbau/Verbesserung Rad- und Fußwege, Verkehrsberuhigung, Gehweg um das Mühlwasser
 - Essling: Parken in Wohnstraßen, Beleuchtung in den Siedlungen
 - Süßenbrunn: Flächenwidmung, Verkehr

Öffentlicher Raum – Neuinterpretation

Projekt zur Aufwertung des öffentlichen Raums

MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Richard Kronberger

Zur methodischen Regelung von Maßnahmen im öffentlichen Raum läuft zur Zeit für ganz Wien das Programm „Neuinterpretation des öffentlichen Raumes“. Die Gegenüberstellung von Defiziten und Bedürfnissen des jeweiligen Gebietes bildet die Grundidee dieses Programms.

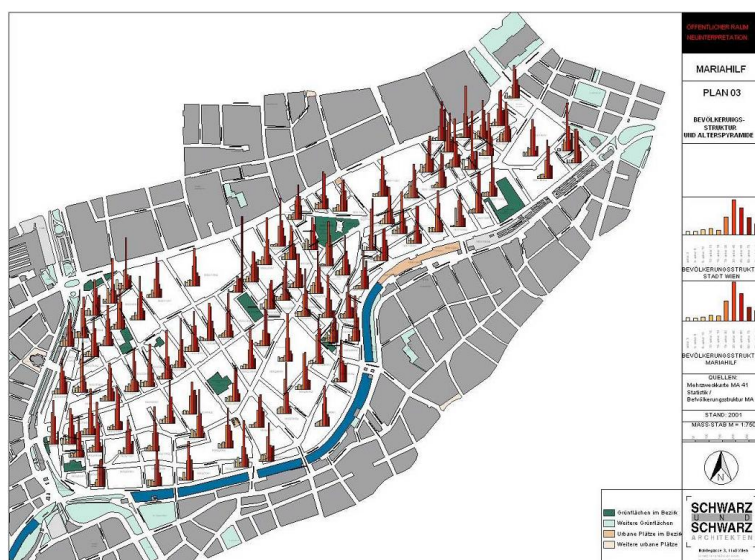
- Spielen
- Erholung
- Veranstaltungen
- Sport
- Treffpunkte

Es bietet einen langfristigen Entwicklungsplan für den öffentlichen Raum der einzelnen Bezirke, definiert und reiht notwendige Maßnahmen und liefert den Trägern in einem Strategiekonzept ein wertvolles Entscheidungsinstrument.

- vernetztes Gesamtkonzept
- Bezirksidentität
- Bürgerbeteiligung

In einer Pilotphase ist das Programm für den 3. und 6. Bezirk beispielhaft entwickelt worden. Die Bezirke 4, 5 und 9 sind fertiggestellt. Die Beauftragung der Bezirke 7, 8 und 10 erfolgte Anfang 2004. In den nächsten Jahren kann eine flächendeckende Bearbeitung des gesamten Wiener Stadtgebietes als abgeschlossen betrachtet werden.

Das Programm „Öffentlicher Raum – Neuinterpretation“ soll mit konkreten Einzelprojekten im Rahmen des 50-Orte-Programms in einem vernetzten Gesamtkonzept zusammengeführt werden.



walk me. Die Kunstzeile an der Wienzeile

Auf Initiative des 5. Wiener Gemeindebezirkes – Margareten – wurde 2002/2003 ein neuer Fuß- und Radweg entlang des Wienflusses errichtet. Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur kulturellen Aufwertung des neu erschlossenen Stadtraums wurde von der Gebietsbetreuung Margareten das Projekt „walk me“ initiiert: es beinhaltet die Errichtung einer temporären Kunstzeile zwischen den Haltestellen Pilgramgasse und Margareten Gürtel der U4 und wird aus neun Stationen zeitgenössischer Kunst bestehen.

Folgende Künstler wurden eingeladen, ausgehend von der städtebaulichen Situation und spezifischen Kleintopographie Entwürfe zu erarbeiten:

- Anna Jermolaewa (A)
- Michael Kienzer (A)
- Peter Kogler (A)
- Thomas Locher/Rolf Walz (D)
- Ken Lum (CAN)
- Marcin Maciejowski (PL)
- Michelangelo Pistoletto (I)
- Karl-Heinz Ströhle (A)
- StudentInnen der Klasse Erwin Wurm, Universität für angewandte Kunst (A)

Die Entwürfe wurden im April 2004 erstmals im Architekturzentrum Wien präsentiert und sollen in Folge innerhalb der nächsten Monate realisiert werden.

Die Ausstellung zum Projekt „walk me. Die Kunstzeile an der Wienzeile“ war eine Kooperation des Bezirkes Wien V – Margareten, Wissenschaftszentrum Wien WZW, und der Stadt Wien.