

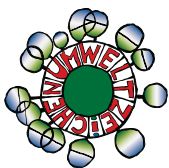


Masterplan Gehen

Ein Wegweiser
für Gemeinden



LAND
SALZBURG



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens,
Druckerei Land Salzburg UW-Nr. 1271

Impressum

Medieninhaber: Land Salzburg

Abteilung: Infrastruktur und Verkehr, **Referat:** Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung

Herausgeber: Dipl.-Ing. Philipp Weis

Redaktion: DIⁱⁿ Gerlinde Born, Mag. Peter Weissenböck

Gestaltung: Landes-Medienzentrum

Druck: Druckerei Land Salzburg

Alle: Postfach 527, 5010 Salzburg

Bildnachweis: Titelbild: Shutterstock; Land Salzburg, SalzburgLand Tourismus, Stadt Hallein, Marktgemeinde Tamsweg, Stadtgemeinde Oberndorf bei Salzburg, con.sens mobilitätsdesign, walkspace.at

Stand: Oktober 2021

Fachliche Begleitung

con.sens mobilitätsdesign: DI Michael Szeiler, MAS, Charis Kowald, BSc.

walk-space.at: DI Dieter Schwab

Vorwort



Das Land Salzburg ist bestrebt, für möglichst alle VerkehrsteilnehmerInnen gute und sichere Rahmenbedingungen zu schaffen. Mit dem **Masterplan Gehen** wollen wir die Gemeinden unterstützen, das Thema Zu-Fuß-Gehen vertieft zu betrachten und die Bedingungen für die FußgängerInnen Schritt für Schritt zu verbessern. Gelingt dies, so entsteht eine Win-Win-Situation, weil einerseits das Zu-Fuß-Gehen gesund, kostenlos, für (fast) alle möglich und kommunikativ ist, andererseits ist das Gehen energiesparend, braucht wenig Platz, kommt der Umwelt zugute und unterstützt auch die Wirtschaft vor Ort. Bei der Planung und der Errichtung der Fußgängerinfrastruktur ist eine möglichst intuitive und barrierefreie Weggestaltung zu beachten. Die eigenständige Mobilität beginnt mit dem Zu-Fuß-Gehen und endet meist auch damit.

Das Land Salzburg betreibt eine ambitionierte Klimapolitik, festgelegt im **Masterplan Klima + Energie 2030**. Für die Zielerreichung (minus 50% Treibhausgase) spielt die zukünftige Mobilität eine große Rolle. Die aktive Mobilität (Gehen, Radfahren) ist dabei ein wichtiger Baustein. So ist auch eine gute und

insbesondere sichere fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs von Bedeutung. Am Beginn und am Ende aller Wegeketten steht der Fußweg, auch wenn es nur der kurze Weg vom Parkplatz ans Ziel ist.

Der vorliegende **Masterplan Gehen** bietet den Gemeinden verschiedene Formate, die je nach Betrachtungstiefe und Betrachtungsgegenstand angewendet werden können. Viele Gemeinden haben bereits Maßnahmen für den Fußverkehr umgesetzt, die in dieser Broschüre dargestellten Beispiele geben dazu einen Einblick.

Gemeinden, die sich der Fußgänger-Thematik zukünftig mehr annehmen wollen, können auch eine(n) „FußgängerInnen Beauftragte(n)“ benennen, die/der als AnsprechpartnerIn zwischen Bevölkerung, Gemeinde und Behörden auftreten soll.

Als zuständiger Landesrat für den Verkehrsbereich wünsche ich mir viele Gemeinden, die sich - angeregt durch diesen Masterplan - diesem Thema annehmen und Maßnahmen, die den Zu-Fuß-Gehenden zugutekommen, umsetzen.

Das Motto soll lauten:

„Der Weg ist das Ziel“

Mag. Stefan Schnöll
Landesrat

Inhalt

Vorwort.....	3
1. Einleitung	5
2. Ziele für das Zu-Fuß-Gehen im Land Salzburg	6
3. Nutzen des Zu-Fuß-Gehens.....	7
4. Was braucht es für ein gutes Zu-Fuß-Gehen?	8
5. Was bringt ein Fußverkehrskonzept?	9
6. Der Weg zum Fußverkehrskonzept.....	10
7. Workshops zum Thema Fußverkehr	12
8. Charakteristik der Salzburger Gemeinden	13
9. Angebote für die Gemeinden	16
10. Förderungen von Land und Bund	17
11. Best Practice Beispiele	18
12. Weiterführende Informationen & Kontakte	23

4



„Nur wo du zu Fuß warst,
bist du auch wirklich gewesen“

Johann Wolfgang von Goethe

1. Einleitung

Auf Bundesebene bilden der Mobilitätsmasterplan 2030 und der Masterplan Gehen den strategischen Rahmen für den Fußverkehr. Seit kurzem gibt es im Rahmen von klima:aktiv ein attraktives Förderprogramm für die Umsetzung von Fußverkehrsprojekten, mit dem sowohl Konzepte, als auch Umsetzungsprojekte finanziell gefördert werden.

Das Land Salzburg hat sich mit dem Masterplan Klima+Energie 2030 ambitionierte Klimaziele gesetzt, die nur erreicht werden, wenn sich die Mobilität künftig verändert. Die Leitlinien dafür sind im Landesmobilitätskonzept „Salzburg Mobil 2025“ verankert. Mit dem Masterplan Gehen wird das Landesverkehrskonzept den Fußverkehr betreffend ergänzt und konkretisiert.

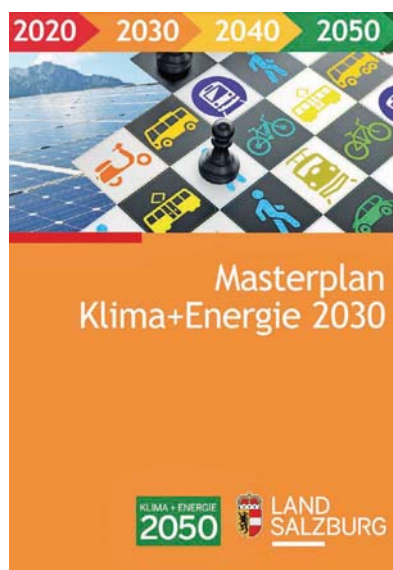
Für ein gut funktionierendes Verkehrskonzept ist die Gesamtbetrachtung aller Verkehrsarten essentiell. Das Zu-Fuß-Gehen bildet dabei einen wesentlichen Baustein. Fast alle Wege beginnen und enden mit einem Fußweg, auch jene zum eigenen Pkw oder dem öffentlichen Verkehr. Das Gehen ist so selbstverständlich, dass dessen Bedeutung für die Mobilität und Gesundheit oftmals unterschätzt wird.

Insbesondere während der Covid19-Pandemie bedingten Ausgangssperren ist die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens stärker ins Bewusstsein gerückt. Durch die massiven Mobilitätsbeschränkungen haben viele den „Spaziergang im Ort“ für sich als etwas Wertvolles neu entdeckt.

Eine besondere Rolle für das Zu-Fuß-Gehen haben die Gemeinden, denn das Fußwegenetz befindet sich zum überwiegenden Teil im Einflussbereich der Städte und Dörfer. Das Land Salzburg möchte mit dem Masterplan Gehen Impulse für die Verbesserung des Zu-Fuß-Gehens setzen und die Salzburger Gemeinden bei Verbesserungen für den Fußverkehr unterstützen.

Die Vision ist ein flächendeckend sicheres und attraktives Zu-Fuß-Gehen für „jung und alt“ in allen Salzburger Gemeinden. Wenn Straßen, Plätze und Wege zum Zu-Fuß-Gehen einladen, werden die Menschen davon Gebrauch machen und mehr Wege zu Fuß zurücklegen.

Zahlreiche Salzburger Gemeinden haben bereits Aktivitäten im Fußverkehr gesetzt. Im Kapitel 11 „Best Practice Beispiele“ sind einige dieser positiven Beispiele angeführt.





2. Ziele für das Zu-Fuß-Gehen im Land Salzburg



„Ziel ist es, zukünftig den öffentlichen Raum für Zu-Fuß-Gehende attraktiver zu gestalten.“

Gerlinde Born, FußgängerInnen-Beauftragte

Das übergeordnete Ziel ist es, in den Salzburger Städten und Gemeinden Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Zu-Fuß-Gehen fördern und für alle Personengruppen attraktiver machen.

Für die Wege innerhalb der Gemeinden bedeutet dies eine gute und sichere fußläufige Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele. In fast jeder Salzburger Gemeinde gibt es Kindergarten und Volksschule. Auf den täglichen Wegen dorthin lernen Kinder - zuerst mit Begleitung und dann eigenständig - sich im Straßenraum zu bewegen. Auch im hohen Alter ist das Zu-Fuß-Gehen für manche die einzige Möglichkeit der selbstständigen Fortbewegung und Teilhabe an der Gesellschaft. Die Qualität der Fußinfrastruktur misst sich deshalb auch daran, wie gut sie für Kinder, Ältere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen geeignet ist.

Viele Salzburgerinnen und Salzburger pendeln täglich zur Arbeit oder Ausbildung in eine andere Gemeinde. Attraktive und sichere Fußwege zur Bahn oder zum Bus

stärken den öffentlichen Verkehr und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

Gute Fußverkehrsinfrastruktur ist sicher, barrierefrei und ausreichend dimensioniert. Darüber hinaus spielt auch die Gestaltung eine wichtige Rolle. Bäume, Grünbeete, Pflasterbeläge schaffen eine Atmosphäre, in der sich Menschen intuitiv wohlfühlen und die zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen einlädt. Schön gestaltete Straßen und Plätze, mit Bäumen, Sitzgelegenheiten und Trinkbrunnen sind zudem ein wichtiger Beitrag zur Klimawandelanpassung und gewinnen zunehmend an Bedeutung.

Ein weiteres Ziel ist es, das Bewusstsein für die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens zu stärken. Analog zum Radfahren, soll das Zu-Fuß-Gehen als Thema präsent sein. Idealerweise gibt es künftig in allen Salzburger Gemeinden FußgängerInnen-Beauftragte, die sich kontinuierlich um die Anliegen der Zu-Fuß-Gehenden kümmern.

3. Nutzen des Zu-Fuß-Gehens



„Gehen ist des Menschen beste Medizin“

Hippokrates

Jeder zehnte Alltagsweg ist kürzer als ein Kilometer und etwa ein Viertel aller Wege sind kürzer als 2,5 km. Diese Distanzen lassen sich gut zu Fuß zurücklegen.

Das Zu-Fuß-Gehen ist die natürlichste und ursprünglichste menschliche Fortbewegungsart. Die große Bedeutung des Gehens spürt man besonders, wenn diese durch eine Verletzung eingeschränkt wird.

Ein großer Nutzen des Zu-Fuß-Gehens ist die Förderung der eigenen Gesundheit. Es reduziert das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlaganfällen, Diabetes und Alzheimer. Außerdem beugt es Depressionen und Verletzungen vor. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt, täglich 10.000 Schritte oder eine Stunde zu Fuß zu gehen. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass Kinder, die zu Fuß in die Schule gehen, eine höhere Konzentrationsfähigkeit haben.

Nachdem das Zu-Fuß-Gehen keinen Lärm und keine Abgase erzeugt, leistet es einen Beitrag zur Schonung

Das Zu-Fuß-Gehen ...

- ... stärkt die eigene Gesundheit
- ... schont die Umwelt und ist emissionsfrei
- ... ist einfach und unkompliziert
- ... kostet nichts
- ... sichert Mobilität und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben
- ... ist kommunikativ
- ... belebt die Straßen in Städten und Dörfern
- ... steigert die Lebensqualität

7

der Umwelt und für den Klimaschutz. Oftmals wird die Anzahl der Fußwege unterschätzt, weil es so selbstverständlich ist, sich zu Fuß zu bewegen. Auch Wege mit dem öffentlichen Verkehr beginnen und enden mit einem Fußweg.

Das Zu-Fuß-Gehen sichert die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben unabhängig von Alter oder Herkunft. Bei älteren Menschen, die nicht mehr mit dem Rad oder Auto fahren können, wird das Zu-Fuß-Gehen zunehmend wichtiger und sichert ein eigenständiges Leben.

Neben der Fortbewegung und der Gesundheit hat das Zu-Fuß-Gehen eine wichtige soziale Bedeutung. Kinder am Schulweg oder in der Freizeit plaudern im Gehen miteinander, lernen sich im Straßenverkehr zu bewegen und haben dabei spielerische Erlebnisse.

Wer zu Fuß geht, trifft dabei auch andere Menschen. Bei keiner anderen Verkehrsart, kann man so schnell und unkompliziert stehen bleiben, wie beim Zu-Fuß-Gehen. Man legt eine kurze Pause zum Plaudern mit Bekannten ein oder kommt mit neuen Menschen in Kontakt, insbesondere wenn man mit kleinen Kindern oder Hunden unterwegs ist.

Das Zu-Fuß-Gehen belebt außerdem die Straßen und Plätze in Städten und Gemeinden. Menschen auf der Straße erzeugen eine urbane Atmosphäre und erhöhen in der Nacht das Sicherheitsgefühl.

Und nicht zuletzt ist ein Vorteil des Zu-Fuß-Gehens, dass es nichts kostet.



4. Was braucht es für ein gutes Zu-Fuß-Gehen?

Für ein gutes Zu-Fuß-Gehen braucht es ...

- ... ein dichtes und durchgängiges Fußwegenetz
- ... eine kompakte Siedlungsentwicklung mit kurzen und direkten Wegen zu Zielen in fußläufiger Entfernung
- ... barrierefreie Wege für Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen
- ... sichere Fußwege und Straßenquerungen
- ... ausreichend dimensionierte Gehsteige und Fußwege
- ... ein attraktives und fußgängerfreundliches Umfeld mit Bäumen, Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen und guter Beleuchtung
- ... Wegweisung und Orientierungshilfen

Eine kompakte Siedlungsentwicklung mit möglichst kurzen Wegen zu den wichtigsten Einrichtungen in der Gemeinde ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für eine hohe Fußverkehrsqualität. Dazu kommt ein dichtes und durchgängiges Fußwegenetz, damit die Ziele ohne Umwege erreicht werden können.

Die Fußwege sind ausreichend breit zu dimensionieren und dem Stand der Technik entsprechend zu errichten, der in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) geregelt ist. Besonders Bedacht zu nehmen ist bei der Planung auf Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen. Personen im Rollstuhl oder mit Rollatoren brauchen abgesenkte Gehsteigkanten

und die Neigungen von Rampen dürfen ein bestimmtes Maß nicht überschreiten. Während blinde Menschen auf taktile Leitsysteme und Akustikampeln für eine eigenständige Fortbewegung angewiesen sind, brauchen Menschen mit Sehbehinderungen starke Kontraste, um sich im Straßenraum orientieren zu können.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Verkehrssicherheit für Zu-Fuß-Gehende. Niedrige Kfz-Geschwindigkeiten, sichere Querungen mit guten Sichtverhältnissen bilden hier die Basis. Ein rücksichtvolles Miteinander - wie es zum Beispiel durch Begegnungszonen und Wohnstraßen gefördert wird - erhöht die Sicherheit und den Komfort beim Zu-Fuß-Gehen.

Neben den technischen Anforderungen spielt beim Zu-Fuß-Gehen die subjektiv empfundene Qualität eine wichtige Rolle. An heißen Sommertagen fördern schattenspendende Bäume, Trinkbrunnen oder Nebel-duschen den Komfort beim Zu-Fuß-Gehen. Im Winter ist es wichtig, dass Fußwege gut vom Schnee geräumt und sicher zu begehen sind. Dazu gehört auch eine gute Beleuchtung, insbesondere an Wintertagen.

Für ältere Menschen erleichtern Sitzbänke in regelmäßigen Abständen das Zu-Fuß-Gehen.

Städte und Gemeinden können zudem einen wichtigen Beitrag leisten, indem sie dem Thema Zu-Fuß-Gehen Bedeutung geben und die BewohnerInnen sowohl in die Analyse, als auch bei der Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen einbeziehen.

5. Was bringt ein Fußverkehrskonzept?

Beim Thema Zu-Fuß-Gehen fühlen sich alle angesprochen, denn jede/r legt in der Gemeinde Wege zu Fuß zurück. Sei es zum Einkaufen, Kindergarten, Spielplatz, Wirtshaus, Besuch von Freunden, mit dem Hund spazieren gehen oder zur Bushaltestelle. Sowohl Alltags-, als auch Freizeitwege werden zu Fuß zurückgelegt. Alle GemeindegängerInnen haben Erlebnisse und Erfahrungen mit dem Zu-Fuß-Gehen - gute und vielleicht auch weniger gute. Ein Fußverkehrskonzept bietet die Chance, das Thema des Zu-Fuß-Gehens in einer Gemeinde systematisch und gesamtlich zu betrachten.

Zunächst geht es darum, eine gute Einschätzung zur Situation des Zu-Fuß-Gehens zu bekommen: Was sind die Hauptrouten des Fußwegenetzes? Wo sind besonders schöne Wege? Welche öffentlichen Räume haben bereits eine hohe Qualität? Wo gibt es Defizite und Gefahrenstellen? Wo sollte die Aufenthaltsqualität verbessert werden? Die unbefugte Außensicht von FachexpertInnen ist dabei ebenso wertvoll wie das lokale Wissen der ortskundigen Bevölkerung.

Aufbauend auf den Analyseergebnissen werden konkrete Lösungsvorschläge und ein Maßnahmenkatalog erarbeitet. Gemeinsam mit Politik und Verwaltung werden die Maßnahmen nach Wichtigkeit priorisiert und Zeithorizonte für eine Umsetzung abgeschätzt.

Ein Fußverkehrskonzept ...

- ... nützt allen GemeindegängerInnen
- ... weckt Bewusstsein für das Zu-Fuß-Gehen
- ... erhöht die Sicherheit für „jung“ und „alt“
- ... macht das Zu-Fuß-Gehen und Verweilen im Ort attraktiver
- ... stärkt die lokale Wirtschaft
- ... zeigt Wertschätzung gegenüber allen Zu-Fuß-Gehenden
- ... bewirkt, dass mehr zu Fuß gegangen wird

9

Die Maßnahmen können eine Verbesserung der Sicherheit und Qualität der Fußwege, aber auch eine schönere Gestaltung und mehr Grün zum Ziel haben. Bessere Bedingungen und höhere Qualität laden zum Zu-Fuß-Gehen ein. Mehr Zu-Fuß-Gehende beleben den Ort und stärken die Wirtschaftskraft im Ortszentrum, denn mehr Menschen auf den Straßen und Plätzen bedeuten auch mehr KundInnen für Geschäfte und Gastronomie.

Ein Fußverkehrskonzept legt den Grundstein für eine sichere und eigenständige Mobilität für „jung und alt“ und ist zugleich eine Voraussetzung für Bundesförderungen bei Umsetzungsprojekten.



6. Der Weg zum Fußverkehrskonzept

10



„Ein Fußgängerkonzept verbessert unmittelbar die Lebensqualität der BürgerInnen. Der Dialog mit Kindern oder älteren Menschen zeigt, wo Lücken im Fußwegenetz zu schließen sind und der Gehkomfort gesteigert werden kann.“

Dieter Schwab, walk-space.at

Die wesentlichen Inhalte eines Fußverkehrskonzeptes sind vorgegeben, für die Erarbeitung gibt es unterschiedliche Wege. Eine gängige Methode ist die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für alle Verkehrsarten: Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr und Kfz-Verkehr. Der Teilbereich Fußverkehr war dabei in der Vergangenheit ein - oftmals kurzes - Kapitel. In letzter Zeit nimmt die Bedeutung des Fußverkehrs kontinuierlich zu und das Zu-Fuß-Gehen wird inzwischen gleichwertig wie die anderen Verkehrsarten behandelt.

Analog zum Radfahren kann in einer Gemeinde auch das Zu-Fuß-Gehen in den Fokus genommen und ein Fußverkehrskonzept erstellt werden. Dafür eignen sich die Instrumente eines FußgängerInnen-Checks und einer FußgängerInnen-Werkstatt. Die Unterschiede dabei sind die Art und Dauer der Bearbeitung. Während bei einem FußgängerInnen-Check bei mehreren Terminen innerhalb von zwei bis drei Monaten ein Konzept erarbeitet wird, erfolgt bei einer FußgängerInnen-Werkstatt die Ausarbeitung zeitlich gebündelt in wenigen Tagen vor Ort.

Bei allen Methoden beginnt ein Fußverkehrskonzept mit einem Startgespräch mit Politik und Verwaltung.

Dort werden das Instrument und der Umfang der Bearbeitung festgelegt, denn jede Gemeinde hat spezifische Rahmenbedingungen und Anforderungen.

Ein wesentlicher Bestandteil jedes Fußverkehrskonzeptes ist der BürgerInnen-dialog: Mittels Dialogkarten können sowohl die GemeindegängerInnen als auch spezielle Zielgruppen Problemstellen und Verbesserungsvorschläge einbringen. Es hat sich bewährt, mit den VertreterInnen der wichtigsten Zielgruppen einen eigenen Workshop abzuhalten. Dabei wird das Projekt vorgestellt und alle VertreterInnen sind eingeladen, in ihren Bereichen Probleme und Ideen zu sammeln oder sogar eigenständige Projekte zum Thema Zu-Fuß-Gehen zu entwickeln. Besonders geeignet sind dafür die Schulen.

Mit Hilfe eines begehbaren Stadtplanes lassen sich beispielsweise die Besonderheiten und Probleme am Schulweg diskutieren. Bei Begehungen mit Schulen, Kindergärten, SeniorInnen, Behindertenwerkstätten, Geschäftsleuten, etc. können die besonderen Bedürfnisse dieser Gruppen direkt im Straßenraum erfasst werden. Die Qualitäten und Defizite sind für alle Beteiligten unmittelbar spürbar und Ideen für Verbesserungen können gleich vor Ort entwickelt werden.





„Ich will in unserer Stadt das Zu-Fuß-Gehen sicherer und attraktiver machen, damit mehr Menschen auch berufliche und Alltagswege zu Fuß zurücklegen.“

Georg Djundja, Bgm. Oberndorf

Im Rahmen einer öffentlichen BürgerInnenveranstaltung oder einem BürgerInnendialog im öffentlichen Raum können zusätzlich Meinungen der Zu-Fuß-Gehenden eingeholt werden.

Die Analyse der IST-Situation seitens der BürgerInnen wird durch die Expertise der FachexpertInnen ergänzt und vervollständigt. Aufbauend darauf wird das Hauptfußwegenetz festgelegt und ein Maßnahmenkatalog erarbeitet. Dabei werden die Maßnahmen nach Kategorien geordnet und nach Wichtigkeit bzw. Zeitpunkt der möglichen Umsetzung priorisiert.

Nach Abstimmung mit der Politik und Verwaltung können die Ergebnisse öffentlich präsentiert und in einem Ergebnisbericht zusammengefasst werden.

Startgespräch mit der Gemeinde



BürgerInnendialog



Begehungen mit Zielgruppen



ExpertInnen-Analyse



Maßnahmenkatalog mit Priorisierungen



Abstimmung mit Politik & Verwaltung



BürgerInnen-präsentation

Bericht Fußverkehrskonzept

7. Workshops zum Thema Fußverkehr

12

Workshop Schulumfeld

- Attraktive und sichere Schulparkplätze
- Mehr Platz für SchülerInnen
- Sicheres Zufahren mit Rad & Scooter
- Bessere Organisation der Elterntaxis
- Attraktivere Gestaltung

Workshop Straßen & Plätze

- Attraktive und verkehrssichere Straßenräume
- Verkehrsberuhigung (z.B. Begegnungszone)
- Optimierung Stellplatzkonzept
- Schöner Gestaltung inkl. Grünraum

Workshop Hot Spots & Zielgruppenbegehung

- Lösungsansätze für 1-3 Problemstellen
- Ortsbegehung mit einer Zielgruppe

Workshop Klimafitness

- Klimafitness-Check der Straßenräume
- Optimierungsvorschläge
- Gestaltungsentwürfe

Diese Workshop-Angebote richten sich an Gemeinden, die bereits ein Fußverkehrskonzept erstellt haben oder sich auf einen Themenschwerpunkt des Zu-Fuß-Gehens konzentrieren wollen.

Das Umfeld von Schulen ist in vielen Gemeinden ein Konfliktpunkt. Alle Eltern wünschen sich größtmögliche Sicherheit für ihre Kinder am Schulweg, die zahlreichen „Elterntaxis“ direkt vor den Schulen bewirken jedoch häufig genau das Gegenteil. Bei einem eintägigen Workshop werden verkehrsorganisatorische und gestalterische Vorschläge für das Schulumfeld entwickelt (z.B. Schulstraße). Das Ergebnis ist ein Konzept als Grundlage für weitere Detailplanungen und die Umsetzung.

Hinweis: Für Salzburger Schulen bieten AUVA und KfV gratis Schulweg-Sicherheits-Checks an (siehe auch Kapitel 12 „Weiterführende Informationen“ sowie die Broschüre „Sicheres Schulumfeld“).

In vielen Gemeinden besteht der Wunsch, eine Straße oder einen Platz fußgängerfreundlicher zu machen. Dabei geht es um Verkehrsberuhigung (z.B. Begegnungszonen, Tempo 30-Zonen) und eine attraktivere Gestaltung. Ein interdisziplinäres Team aus VerkehrsplanerInnen und (Landschafts)architektInnen entwickelt in einem eintägigen Workshop ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept für eine konkrete Straße bzw. einen Platz inkl. Entwurfsskizzen.

Für kleinere Gemeinden mit wenig Fußverkehr ist das Angebot für den Workshop Hot-Spots & Zielgruppenbegehung gedacht. Dabei werden 1-3 konkrete Problemstellen im Ort betrachtet und eine Begehung durchgeführt, zum Beispiel mit älteren Menschen.

Der eintägige Klimafitness-Workshop kann separat oder ergänzend zu einem Fußverkehrskonzept abgehalten werden. Freiraum- bzw. KlimaexpertInnen erarbeiten dabei konzeptionelle Vorschläge auf Basis einer gemeinsamen Begehung.



8. Charakteristik der Salzburger Gemeinden

Basierend auf einer Datenanalyse wurden die 119 Salzburger Gemeinden hinsichtlich der Bedeutung des Fußverkehrs kategorisiert. Die Einteilung dient als Einschätzung, welche Bearbeitungsintensität zur Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes erforderlich ist.

Die Stadt Salzburg hat eine Sonderrolle und bereits einen Masterplan Gehen erstellt (siehe Kapitel 12 „Weiterführende Informationen“).

In Städten mit regionaler Zentrumsfunktion hat das Zu-Fuß-Gehen aufgrund der zahlreichen Nutzungen und Institutionen jedenfalls eine hohe Bedeutung. Zahlreiche Personen aus umliegenden Gemeinden kommen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln in die regionalen Zentren und legen dort Wege zu Fuß zurück

Darüber hinaus gibt es Gemeinden mit höheren Fußgängerfrequenzen aufgrund gewisser regionaler Funktionen, wie zum Beispiel höherer Schulen. Auch in diesen Gemeinden ist davon auszugehen, dass der Fußverkehr eine größere Bedeutung hat.

Der Großteil der Salzburger Gemeinden hat überwiegend lokale Funktionen. Auch in diesen Gemeinden kann das Zu-Fuß-Gehen eine wichtige Rolle spielen, je nachdem wie viele lokale Einrichtungen es im Ort gibt und wie gut diese zu Fuß zu erreichen sind.

In Gemeinden mit viel Tourismus kann der Fußverkehr - unabhängig von Gemeindegröße und Einwohnerzahl - wichtig sein, wenn es viele zu Fuß gehende TouristInnen gibt. In der Abbildung (rechts) sind alle Gemeinden mit mehr als 100 000 Nächtigungen pro Jahr schraffiert dargestellt.

Eine detaillierte Liste aller Gemeinden mit der Zuordnung zu den Kategorien ist auf der nächsten Seite angeführt.

Die Hauptkategorien zur Einstufung der Gemeinden hinsichtlich der Bedeutung des Fußverkehrs:

13

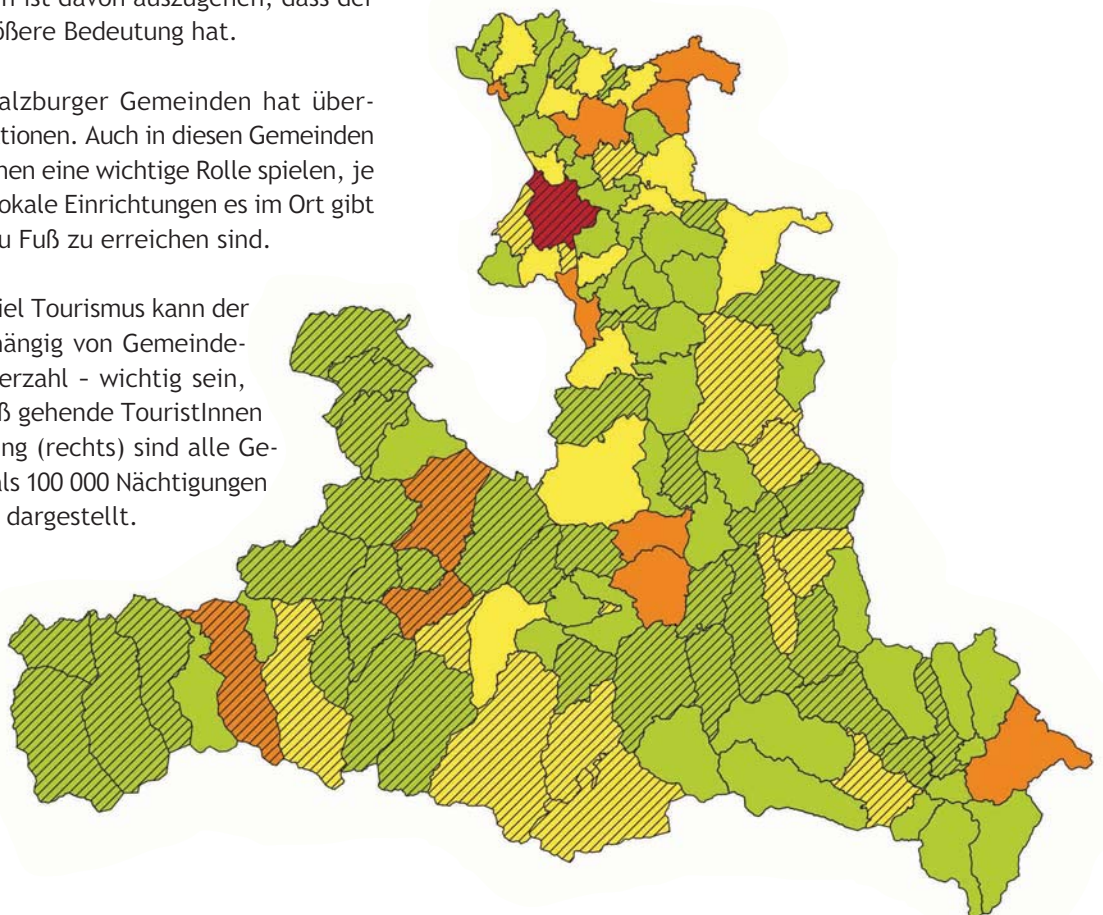
1. Überregionales Zentrum (Stadt Salzburg)
 2. Regionale Zentren
 3. Gemeinden mit regionalen Funktionen
 4. Gemeinden mit überwiegend lokalen Funktionen
- Zusatzfaktor TouristInnen, die zu Fuß gehen

Einstufung Gemeinden

- Überregionales Zentrum
- Regionales Zentrum
- Gemeinde mit regionalen Funktionen
- Gemeinde mit überwiegend lokalen Funktionen

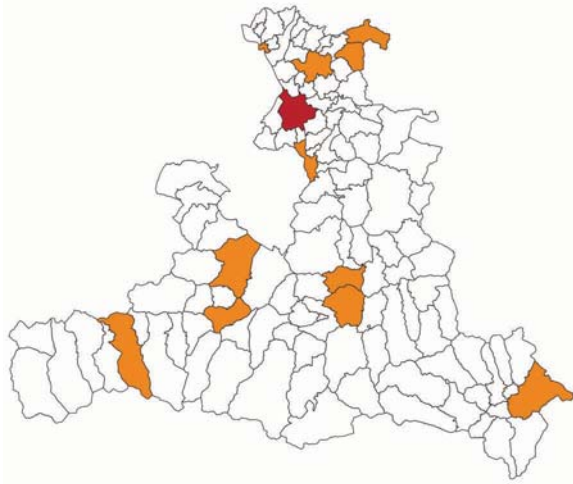
Tourismus

- //// Gemeinden mit > 100 000 Nächtigungen



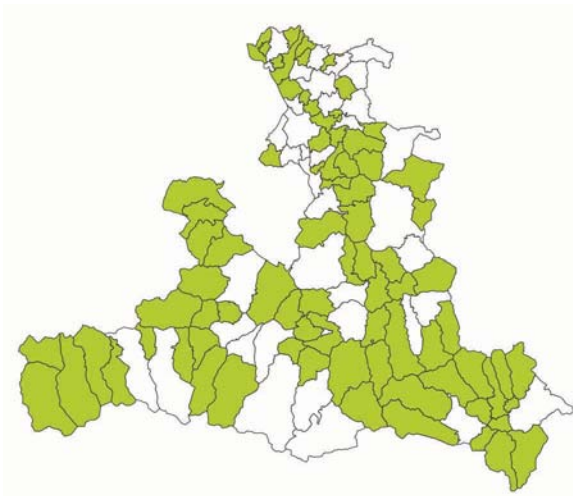
Auflistung der Gemeinden

14



Überregionale und regionale Zentren

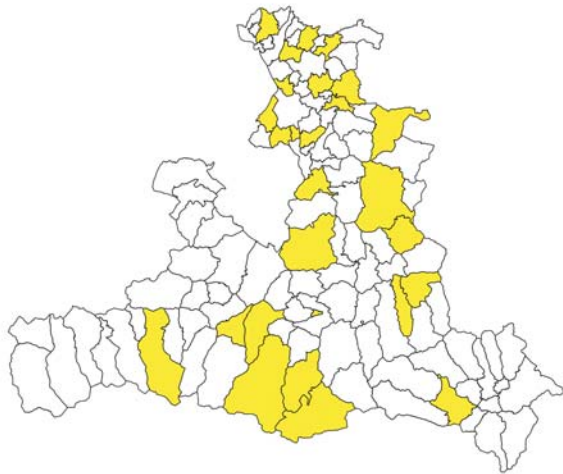
Salzburg (Stadt), Bischofshofen, Hallein, Mittersill, Neumarkt am Wallersee, Oberndorf bei Salzburg, Saalfelden am Steinernen Meer, Sankt Johann im Pongau, Seekirchen am Wallersee, Straßwalchen, Tamsweg, Zell am See



Gemeinden mit überwiegend lokalen Funktionen

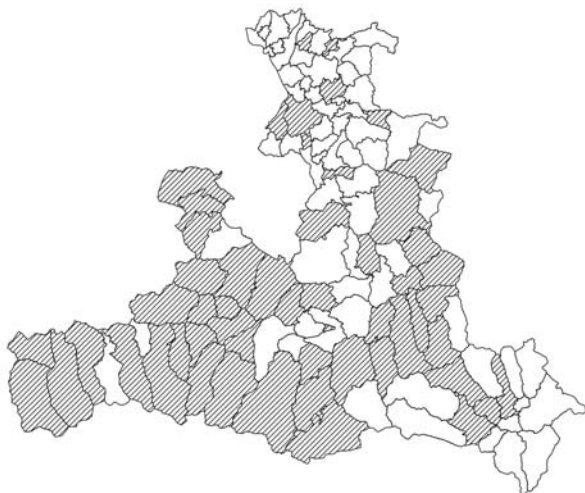
Adnet, Anthering, Bad Vigaun, Berndorf bei Salzburg, Bramberg am Wildkogel, Bürmoos, Dienten am Hochkönig, Dorfbeuern, Dorfgastein, Eben im Pongau, Ebenau, Elixhausen, Elsbethen, Faistenau,

Filzmoos, Flachau, Forstau, Fusch an der Großglocknerstraße, Fuschl am See, Goldegg, Golling an der Salzach, Göming, Göriach, Großarl, Großmain, Hallwang, Henndorf am Wallersee, Hintersee, Hollersbach im Pinzgau, Hüttau, Hüttschlag, Kaprun, Kleinarl, Koppl, Krimml, Krispl, Lend, Leogang, Lessach, Lofer, Maishofen, Maria Alm am Steinernen Meer, Mariapfarr, Mauterndorf, Mühlbach am Hochkönig, Muhr, Neukirchen am Großvenediger, Niedersill, Nußdorf am Haunsberg, Oberalm, Pfarrwerfen, Piesendorf, Plainfeld, Ramingstein, Rußbach am Paß Gschütt, Saalbach-Hinterglemm, Sankt Andrä im Lungau, Sankt Georgen bei Salzburg, Sankt Koloman, Sankt Margarethen im Lungau, Sankt Martin am Tennengebirge, Sankt Martin bei Lofer, Sankt Veit im Pongau, Scheffau am Tennengebirge, Schleedorf, Seeham, Strobl, Stuhlfelden, Thomatal, Tweng, Unken, Unternberg, Untertauern, Viehhofen, Wagrain, Wald im Pinzgau, Weißbach bei Lofer, Weißpriach, Werfenweng, Zederhaus



Gemeinden mit regionalen Funktionen

Abtenau, Altenmarkt im Pongau, Anif, Annaberg-Lungötz, Bad Gastein, Bad Hofgastein, Bergheim, Bruck an der Großglocknerstraße, Eugendorf, Grödig, Hof bei Salzburg, Köstendorf, Kuchl, Lamprechtshausen, Mattsee, Obertrum am See, Puch bei Hallein, Radstadt, Rauris, Sankt Gilgen, Sankt Michael im Lungau, Schwarzach im Pongau, Taxenbach, Thalgau, Uttendorf, Wals-Siezenheim, Werfen



Tourismus-Gemeinden mit mehr als 100.000 Nächtigungen pro Jahr

Salzburg (Stadt), Abtenau, Altenmarkt im Pongau, Anif, Annaberg-Lungötz, Bad Gastein,

Bad Hofgastein, Bad Vigaun, Bramberg am Wildkogel, Bruck an der Großglocknerstraße, Dienten am Hochkönig, Dorfgastein, Eben im Pongau, Eugendorf, Filzmoos, Flachau, Fusch an der Großglocknerstraße, Fuschl am See, Golling an der Salzach, Großarl, Kaprun, Kleinarl, Krimml, Leogang, Lofer, Maishofen, Maria Alm am Steinernen Meer, Mariapfarr, Mauterndorf, Mittersill, Mühlbach am Hochkönig, Neukirchen am Großvenediger, Niedersnill, Piesendorf, Radstadt, Rauris, Saalbach-Hinterglemm, Saalfelden am Steinernen Meer, Sankt Martin bei Lofer, Sankt Michael im Lungau, Schleedorf, Schwarzach im Pongau, Seeham, Strobl, Tweng, Unken, Untertauern, Uttendorf, Viehhofen, Wagrain, Wald im Pinzgau, Wals-Siezenheim, Werfenweng, Zell am See

9. Angebote für die Gemeinden



„Die Begegnungszone hat unseren Ortskern grundlegend verändert und gestärkt. Die Aufenthaltsqualität und ein gleichberechtigtes Miteinander im Verkehr geben mehr Sicherheit und mehr Freude im Alltag.“

Georg Gappmayer, Bgm. Tamsweg

Wie bisher besteht für die Salzburger Gemeinden die Möglichkeit, ein vom Land gefördertes Gesamtmobilitätskonzept zu erstellen. Der Fußverkehr ist dabei ein integrierter Bestandteil.

Alternativ können die Fußverkehrskonzepte mit zwei Methoden erarbeitet werden:

1. FußgängerInnen-Check
2. FußgängerInnen-Werkstatt

Alle Planungsinstrumente beinhalten die erforderlichen Arbeitsschritte zur Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes, bei der FußgängerInnen-Werkstatt erfolgt die Bearbeitung vor Ort zeitlich gebündelt.

Der Umfang der Bearbeitung ist von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich. Eine grobe Orientierung gibt die Einteilung gemäß Kapitel 8.

Für regionale Zentren ist im Regelfall ein „großer“ FußgängerInnen-Check bzw. eine zwei- bis dreitägige FußgängerInnen-Werkstatt zweckmäßig, um alle wesentlichen Aspekte des Fußverkehrskonzeptes zu erarbeiten. Für Gemeinden mit regionalen Funktionen sowie sonstige Gemeinden mit höherem Fußverkehrsauf-

kommen - zum Beispiel aufgrund von Tourismus - wird ein „Standard“-Fußverkehrskonzept empfohlen. Dabei werden BürgerInnen und ZielgruppenvertreterInnen einbezogen. Die Bearbeitung des Planungsteams vor Ort umfasst ca. 2 Tage.

Gemeinden mit geringerem Fußverkehrsaufkommen können ein Fußverkehrskonzept „light“ erstellen. Dabei wird das gesamte Gemeindegebiet betrachtet und 1-2 Zielgruppen einbezogen. Ein öffentlicher Dialog mit den GemeindebewohnerInnen ist jedoch nicht vorgesehen. Zur Auswahl des geeigneten Angebots und Festlegung des Umfangs der Bearbeitung empfiehlt sich ein Beratungsgespräch mit der FußgängerInnen-Beauftragten des Landes Salzburg Gerlinde Born.

Darüber hinaus stehen den Gemeinden als Ergänzung bzw. als Alternative die Workshops für die Themenschwerpunkte Schulumfeld, attraktive Straßen & Plätze, Hot Spots & Ortsbegehung sowie Klimafitness zur Auswahl. Bei Straßengestaltung und Klimafitness werden die Workshops von interdisziplinären Teams durchgeführt. Die Kosten für die Workshops bewegen sich je nach Projekt und Größe des Bearbeitungsteams zwischen 6.000 und 10.000 Euro.

Fußverkehrskonzept	„groß“	„standard“	„light“
Bearbeitung vor Ort	2 - 3 Tage	2 Tage	1 Tag
Analyse & Maßnahmen	ja	ja	ja
Zielgruppen-Begehungen	mehrere	einige	1 - 2
Dialog mit Öffentlichkeit	ja	ja	nein
Bericht	ja	ja	Ja (Kurzbericht)
Stundenaufwand	120 - 150 h	80 - 120 h	60 - 80 h
Kosten (inkl. USt.)	14.000 - 18.000 €	10.000 - 14.000 €	7.000 - 10.000 €

10. Förderungen von Land und Bund



Die FußgängerInnen-Beauftragte des Landes Salzburg
DIⁱⁿ Gerlinde Born

Telefon: +43 662 8042 DW 4658

Email: gerlinde.born@salzburg.gv.at

17

Nachdem der Schwerpunkt der Aktivitäten für das Zu-Fuß-Gehen bei den Gemeinden liegt, möchte das Land Salzburg mittels finanzieller Förderungen Impulse geben und die Gemeinden bei der Förderung des Fußverkehrs bestmöglich unterstützen.

Das Land Salzburg fördert daher bei Fußverkehrskonzepten und Workshops zu FußgängerInnen-Schwerpunkten die Kosten mit 50%. Darüber hinaus trägt das Land Salzburg im Zusammenhang mit Fußverkehrskonzepten für jede Gemeinde einmalig die Druckkosten für einen „begehbaren Stadtplan“. Dabei handelt es sich um ein Luftbild, das auf eine Platte gedruckt wird und für den BürgerInnendialog und Schulprojekte verwendbar ist. Dazu gibt es wie bisher die 50%ige Förderung von Gesamtverkehrskonzepten.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Fußverkehr sind FußgängerInnen-Beauftragte in den Gemeinden. Die 2 x 2-tägige Ausbildung dafür - der Lehrgang „Aktive Mobilität“ des Klimabündnisses - wird vom Land Salzburg ebenfalls finanziell zu 50% bezahlt.

Für die bauliche Umsetzung, aber auch für Konzepte, gibt es eine klima:aktiv-Bundesförderung. Voraussetzung dafür ist ein vom Gemeinderat beschlossenes Fußverkehrskonzept.

Die FußgängerInnenbeauftragte des Landes Salzburg, DIⁱⁿ Gerlinde Born, berät die Gemeinden gerne betreffend Förderungen und Fußverkehrskonzepte.

Förderungen

Was der Bund fördert (klima:aktiv-Förderung)

- Errichtung von Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen
- Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen, zur Vermeidung von Umwegen und zur Erhöhung der barrierefreien Durchlässigkeit
- Informations- und Leitsysteme, Bewusstseinsbildung
- Parkraummanagement
- Planungen und Konzepte für den Fußverkehr

Die klima:aktiv-Förderquoten betragen 20% bis 50%

Voraussetzung:

vom Gemeinderat beschlossenes Fußverkehrskonzept

Was das Land fördert

- 50% der Kosten für Fußverkehrskonzepte, Workshops zu Themenschwerpunkten und - wie bisher - für Gesamtverkehrskonzepte
- Druckkosten für einen „begehbaren Stadtplan“
- 50% der Kosten des Lehrgangs zur / zum FußgängerInnenbeauftragten

Voraussetzungen:

Die Konzepte entsprechen den Qualitätsanforderungen des **Masterplan Gehen**, beauftragte Büros haben Expertise & Erfahrung im Bereich Fußverkehr

11. Best Practice Beispiele

18

Bischofshofen

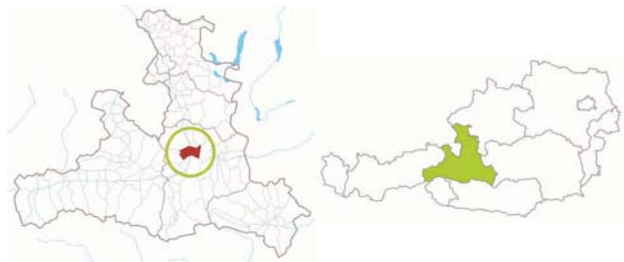
Lage: Pongau (Sbg)

EW: 10 550 (Stand 2021)

Verkehrsberuhigung

Als e5- und Klimabündnisgemeinde setzt Bischofshofen zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs. Mit der Umsetzung eines Fuß- und Radverkehrskonzeptes, der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 und der Einführung der Begegnungszone hat Bischofshofen wichtige Schritte zur Förderung der partnerschaftlichen Mobilität gesetzt. Der Mensch steht dabei im Mittelpunkt. Jeden Freitagvormittag findet der Bauernmarkt statt - ein weiterer Beitrag zur Belebung des Stadtzentrums.

Zudem beteiligt sich Bischofshofen seit dem Jahr 2003 an der Europäischen Mobilitätswoche mit dem „autofreien Tag“. Das kontinuierliche Engagement für nachhaltige und klimagerechte Verkehrsgestaltung der Stadt wurde im Jahr 2016 mit dem österreichweiten Mobilitätswochen Award gewürdigt.



Grödig

Lage: Flachgau (Sbg)

EW: 7 390 (Stand 2021)

FußgängerInnen-Check

Die Gemeinde Grödig setzt seit Jahren kontinuierlich Aktivitäten zur Verbesserung des Fußverkehrs. Im Rahmen eines FußgängerInnen-Checks wurden die BürgerInnen mittels Fragebögen nach Wünschen und Stolpersteinen für das Zu-Fuß-Gehen in Grödig gefragt. Zusätzlich fanden Workshops und Gespräche mit SchülerInnen und SeniorInnen des betreuten Wohnens statt. Aus den Rückmeldungen wird ein Maßnahmenprogramm erarbeitet.

In Grödig befindet sich außerdem eine der ersten Begegnungszonen des Landes Salzburg auf einer Landesstraße. Im Zuge der Schaffung des neuen Marktplatzes wird die Begegnungszone verlängert. Damit gewinnt das Ortszentrum an gestalterischer Qualität und lädt zum häufigeren Zu-Fuß-Gehen ein.



Hallein

Lage: Tennengau (Sbg)

EW: 21 350 (Stand 2021)

Begegnungszone

Die Stadtgemeinde Hallein hat in einem dreijährigen Prozess von 2015 bis 2017 das gesamte Pflaster der Halleiner Altstadt ausgetauscht. Das ehemals aus groben Steinen bestehende Kopfsteinpflaster hatte etliche Nachteile und war für Fußgänger, speziell auch für mobilitätseingeschränkte Personen, nur erschwert begehbar. Mittlerweile konnte ein weitestgehend barrierefreier und sehr attraktiver Straßenraum im Zentrum der Altstadt geschaffen werden. Werktags erstreckt sich im Zentrum eine Begegnungszone mit Tempo 20. An den Wochenenden erfolgt eine zusätzliche Abschränkung für den Kfz-Verkehr.

Die Aufenthaltsqualität konnte so speziell für FußgängerInnen und RadfahrerInnen in der Altstadt deutlich gehoben werden.



Oberndorf bei Salzburg

Lage: Flachgau (Sbg)

EW: 5 850 (Stand 2021)

FußgängerInnen-Werkstatt

In der Stadtgemeinde Oberndorf bei Salzburg fand 2021 eine 2-tägige FußgängerInnen-Werkstatt unter Einbeziehung der Öffentlichkeit statt.

Bereits vorab waren SchülerInnen und BewohnerInnen eingeladen, Orte zum Wohlfühlen und Gefahrenstellen aufzuzeigen und Ideen einzubringen. Vor Ort wurden zahlreiche Zielgruppen-Begehungen durchgeführt und in beiden Stadtteilen im direkten Dialog mit den BürgerInnen diskutiert. Insgesamt beteiligten sich mehr als 10 Prozent der gesamten Bevölkerung von Oberndorf am Planungsprozess.

Es wurde eine Vielzahl von Lösungsansätzen und Verbesserungsvorschlägen erarbeitet, die in ein Gesamtkonzept einfließen. Kleinere Maßnahmen können bereits kurzfristig umgesetzt werden.



Tamsweg

Lage: Lungau (Sbg)

EW: 5 660 (Stand 2021)

Verkehrsberuhigung

Die Umgestaltung des Ortskernes von Tamsweg startete 2010 mit einem BürgerInnenbeteiligungsprozess für ein neues Verkehrskonzept.

Mehr als 10 Jahre danach sind einige wichtige Bereiche im Zentrum nach dem Shared-Space-Prinzip - also einer gleichberechtigten Nutzung des Straßenraums für alle VerkehrsteilnehmerInnen - umgestaltet. Die Kirchengasse wurde als Einbahn und Begegnungszone verkehrlich neu organisiert. Dabei wurde großes Augenmerk auf Barrierefreiheit und eine attraktive, dem Ortsbild angepasste, Gestaltung gelegt.

Die Umgestaltung hat auch die Attraktivität der Geschäfte gestärkt und den Ortskern belebt. Es kommen wieder mehr Menschen ins Zentrum und stärken damit auch die Wirtschaft.



Lunz am See

Lage: Mostviertel (NÖ)

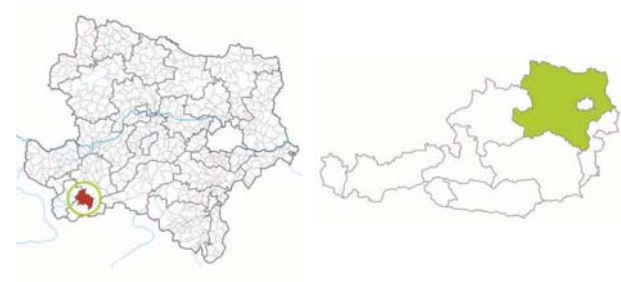
EW: 1 800 (Stand 2021)

Umgestaltung Ortszentrum

Die Gemeinde Lunz am See hat die Errichtung des Weltnaturerbezentrum „Haus der Wildnis“ zum Anlass für eine Umgestaltung des Ortszentrums genommen.

Eine Begegnungszone auf der Landesstraße verbindet den Bereich des neuen Museums mit dem gegenüberliegenden Kirchenplatz zu einer gestalterischen Einheit. Auf eine attraktive Gestaltung wurde sehr großer Wert gelegt - und zwar betreffend die Möblierung, das Oberflächenmaterial und die Bepflanzung. Dennoch gelang es durch eine ausgeklügelte Planung, die Errichtungskosten vergleichsweise niedrig zu halten.

Die Begegnungszone wurde von allen sehr positiv aufgenommen. Deshalb ist bereits die Umgestaltung der nächsten Begegnungszone geplant - ein Straßenabschnitt entlang des Lunzer Sees.



Lustenau

Lage: Bez. Dornbirn (Vbg)

EW: 23 480 (Stand 2021)

FußgängerInnen-Check

Der Marktgemeinde Lustenau ist es in den letzten Jahren gut gelungen, Anliegen betreffend aktive Mobilität zu sammeln und bauliche Maßnahmen in mehreren Katastralgemeinden umzusetzen. Die Durchführung von FußgängerInnen-Checks gemeinsam mit SchülerInnen von zwei Volksschulen und SeniorInnen war Auslöser für eine sehr gute Umgestaltung vor dem Rathaus bzw. Gemeindeamt und der Volksschule. Auch in anderen Ortsteilen wurden fußgängerfreundliche Projekte umgesetzt. Ein besonderer Erfolg ist die Umgestaltung der Kaiser-Franz-Josefstraße in eine Begegnungszone. Der Verkehrslärm wurde reduziert, die Straße ist besser zu queren und die Aufenthaltsqualität wurde mit einer neuen Gestaltung und Baumpflanzungen spürbar verbessert.



21

Serfaus

Lage: Bez. Landeck (Tirol)

EW: 1 150 (Stand 2021)

Begegnungszone

Die Tiroler Gemeinde Serfaus hat nur ca. 1 000 EinwohnerInnen. Während der Hauptsaison befinden sich jedoch mehr als 7 000 TouristInnen im Ort. Eine Fahrverbotsregelung verbietet Autofahrten mit Start- und Endpunkt innerhalb des Ortes - sowohl für Einheimische, als auch für Gäste. Aus diesem Grund bewegen sich fast alle Menschen im Ort zu Fuß, in einigen Straßen sogar deutlich mehr als 1 000 Personen pro Stunde. Seit dem Juni 2015 ist fast der gesamte Ort flächen-deckend eine Begegnungszone. Damit werden die Zu-Fuß-Gehenden in Serfaus gegenüber dem Fahrzeugverkehr priorisiert. An vielen Stellen im Ort laden zudem Sitzgelegenheiten unter Bäumen oder mit Aussicht auf das Tiroler Bergpanorama zum Verweilen und Entspannen ein.



Weiz

Lage: Bez. Weiz (Stmk)

EW: 11 760 (Stand 2021)

Fokus auf Zu-Fuß-Gehende

Die Stadt Weiz arbeitet seit Jahren kontinuierlich daran, das Zu-Fuß-Gehen zu verbessern. Bei FußgängerInnen-Checks mit Kaufleuten und SchülerInnen wurden die Bedürfnisse dieser beiden Zielgruppen ermittelt und daraus Maßnahmen abgeleitet. Die Stadt Weiz hat zudem eine eigene FußgängerInnen-Strategie ausgearbeitet - den sogenannten Walkability Plan.

Im Rahmen des EU-geförderten Projektes City Walk Weiz werden Maßnahmen entwickelt, mit denen die BürgerInnen zum Zu-Fuß-Gehen motiviert werden. Eine Besonderheit ist dabei eine FußgängerInnen Zählmaschine mit „Bewusstseinsdisplay“, mit der die große Anzahl an FußgängerInnen für alle sichtbar gemacht wird. Ein FußgängerInnenleitsystem rundet das Angebot für Zu-Fuß-Gehende in der Stadt Weiz ab.



Bozen

Lage: Bozen (Südtirol)

EW: 102 870 (Stand 2021)

Schulstraßen

Die Stadt Bozen ist Vorreiterin betreffend Verkehrssicherheit im Schulumfeld. Bereits im Jahr 1989 wurden die ersten sogenannten „Schulstraßen“ in Bozen eingeführt.

Dabei werden die Straßen vor dem Schuleingang vor Schulbeginn und nach Schulende temporär von der Polizei für den motorisierten Verkehr gesperrt, ein Durchfahren für Kfz ist nicht möglich. Inzwischen ist dieses Prinzip in Bozen bei allen Schulen umgesetzt und findet zahlreiche Nachahmer, wie zum Beispiel die Stadt Salzburg. Schulstraßen gewährleisten ein sicheres und qualitätsvolles Schulumfeld und verhindern das unkontrollierte Parken der Eltern-taxis vor dem Schuleingang. SchülerInnen werden dadurch angeregt, den Schulweg eigenständig zu Fuß zurück zu legen.



12. Weiterführende Informationen & Kontakte

Land Salzburg	<p>FußgängerInnen-Beauftragte des Landes Salzburg DIⁱⁿ Gerlinde Born +43 662 8042 DW 4658 gerlinde.born@salzburg.gv.at</p> <p>Masterplan Gehen https://www.salzburg.gv.at/fussverkehr</p> <p>Förderrichtlinie Mobilitätskonzepte https://www.salzburg.gv.at/gemeindeverkehrskonzepte</p> <p>Broschüre Sicheres Schulumfeld https://www.salzburg.gv.at/sicherer-schulweg</p>
Förderungen Angebote	<p>klima:aktiv mobil Beratungsprogramm für Regionen, Städte und Gemeinden E-Mail: mobilitaetsmanagemant@komobile.at www.klimaaktivmobil.at/gemeinden</p> <p>Leitfaden klima:aktiv-Förderung https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge__Mobilitaet__Verkehr/KA_MOBIL_Leitfaden_Multimodales_Verkehrssystem.pdf</p> <p>Lehrgang Aktive Mobilität Ausbildung als FußgängerInnen-Beauftragte/r https://www.klimabuendnis.at/aktuelles/mobilitaetsaufbaulehrgang</p> <p>AUVA-Schulwegepläne www.schulwegplan.at</p>
Links zum Fußverkehr	<p>Masterplan Gehen Österreich https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html</p> <p>Landesmobilitätskonzept salzburg.mobil 2025 https://www.salzburg.gv.at/salzburgmobil2025</p> <p>Begegnungszonen in Österreich begegnungszonen.or.at</p> <p>Verein walk-space walk-space.at</p>



LAND
SALZBURG
