

Wir leben die Stadt



**STADT : SALZBURG**

## Mehr Mobilität für Alle



# Masterplan Gehen

Tel. 0662 8072  
[www.stadt-salzburg.at](http://www.stadt-salzburg.at)  
[#wirlebendiestadt](https://twitter.com/wirlebendiestadt)



Stadt  
Planung

**Auftraggeberin**  
 Vizebürgermeisterin  
 Barbara Unterkofler

**Auftragnehmende**  
 komobile Gmunden GmbH  
 Kirchengasse 3  
 4810 Gmunden

Walk Space Mobilität  
 Bennogasse 10/22  
 1080 Wien

**Bearbeitung**  
 Helmut Koch  
 Dieter Schwab  
 Daniela Hirländer

**Grafik**  
 YEWO LANDSCAPES

**Projektleitung**  
 Michael Schwifcz

**Projektteam**  
 Verena Hefinger  
 Josef Reithofer  
 Franz Schober

Salzburg, August 2021



**Impressum**

**Herausgeber**

Stadtgemeinde Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr  
 Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 48,  
 Druckerei Samson Druck, Herstellungsort St. Margarethen / Lungau,  
 Erscheinungsjahr 2021, Erscheinungsort Salzburg

**Bildnachweis**

Günter Breitegger, Andreas Hechenberger (Titelbild),  
 Miran Kambič, Clemens Kois, Janez Koželj, Blaz Lokar,  
 Stadt Salzburg, Dieter Schwab, Tourismus Salzburg



**01  
 AUSGANGSLAGE**

Fußverkehr in Zahlen	6
Fußverkehr im Überblick	8
Das Verkehrsmittel „Gehen“	9
Wichtige Rahmenbedingungen für mehr Fußverkehr	10

**02  
 ZIELE & STRATEGIEN**

Wenn viele gehen, geht mehr - ohne Gehen geht fast nichts	12
Gesamt-Mobilitätsstrategie	13
Der Weg zum Masterplan Gehen	15

**03  
 UMSETZUNG**

Handlungsfelder und generelle Maßnahmen	16
Fußverkehrsinfrastruktur	18
Stadt der kurzen Wege	20
Information und Bewusstseinsbildung	21
Neue Mobilitätskultur	23
Die Zukunft des Fußverkehrs aktiv mitgestalten	24
Stärkung des öffentlichen Verkehrs	24
Verantwortlichkeiten und Monitoring	25

**04  
 LEITPROJEKTE**

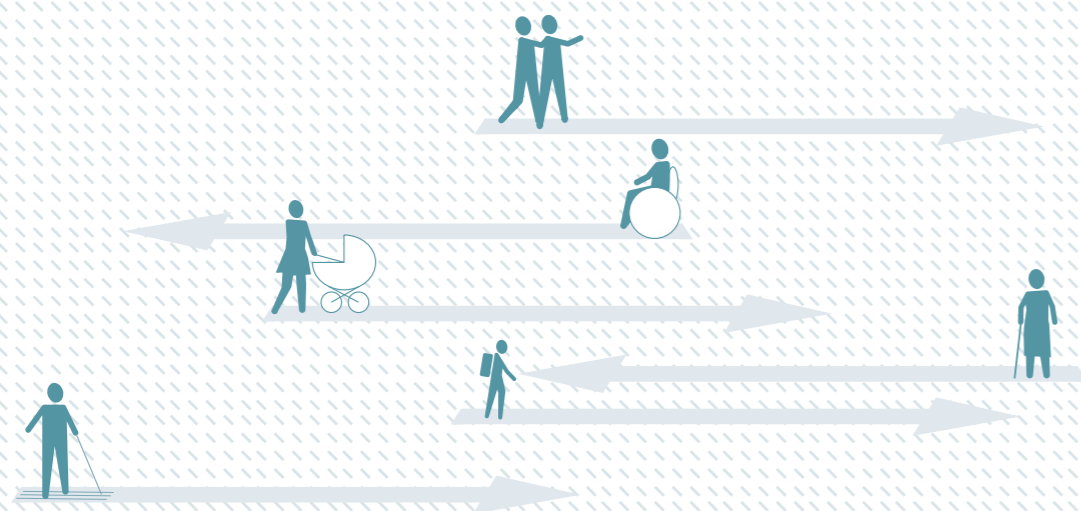
Leitprojekte bis 2025	26
-----------------------	----

**05  
 GOOD PRACTICE  
 BEISPIELE**

Bozen - Aufwertung des Fußverkehrs - Schulstraßen	33
Weiz - Zählmaschinen für Fuß und Rad	34
Ljubljana - Strategie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs - Transformation	35

Vorwort Bürgermeister-Stellvertreterin  
Barbara Unterkofler

Verkehrspolitik muss immer einem multimodalen Ansatz folgen. Die Verkehrsarten stehen nicht im Gegensatz zueinander, sondern sie ergänzen sich. Deshalb muss der Verkehr gesamtheitlich betrachtet werden. Ziel ist, den Umweltverbund zu stärken. Dabei ist das Gehen eine oftmals unterschätzte Mobilitätsform. Ihr kommt gerade in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr eine große Bedeutung zu. Umso mehr freut es mich, dass Salzburg als erste Stadt in Österreich einen Masterplan für das Gehen entwickelt hat.



*„Eines der Ziele der Stadtplanung ist es, bis 2040 eine klimaneutrale Mobilität in der Stadt Salzburg zu erreichen. Der vorliegende „Masterplan Gehen“ stellt einen wesentlichen Schritt in diese Richtung dar.“*

Stephan Kunze, Amtsleiter, Amt für Stadtplanung und Verkehr, Stadt Salzburg

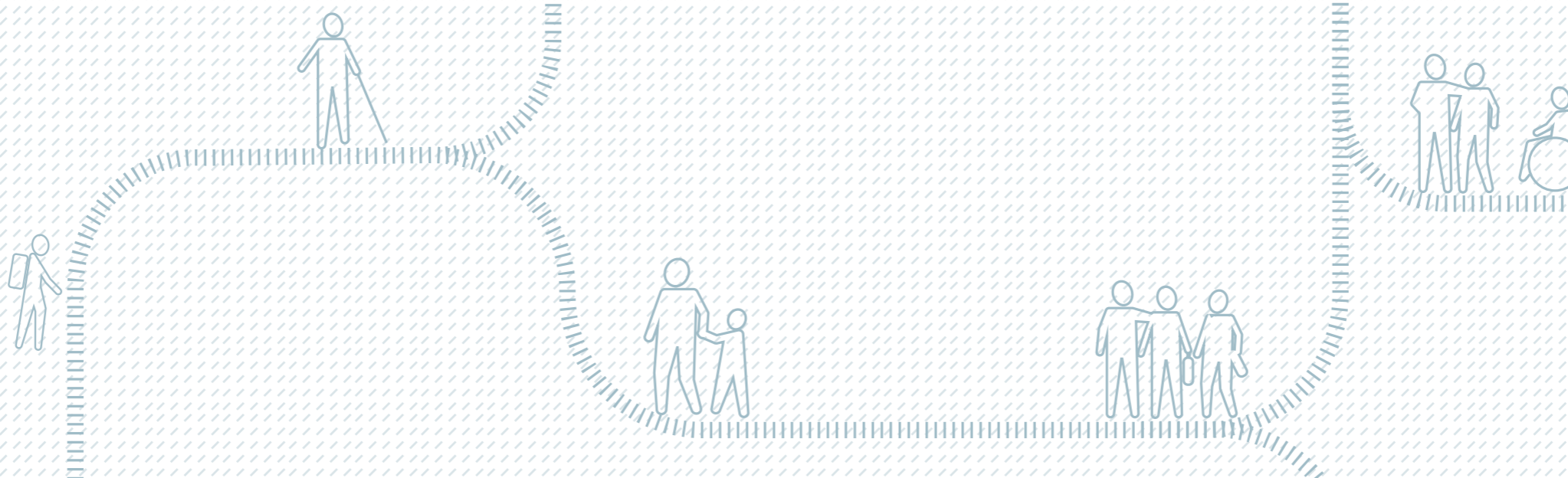
*„Klassische Mobilitätshebungen unterschätzen durch Weglassen wichtiger Wegetappen die Bedeutung des Gehens. Damit verbunden ist eine Unterschätzung der Wichtigkeit dieser urbanen Mobilitätsform. Salzburg hat dies erkannt und erstellt als erste österreichische Stadt einen Masterplan Gehen.“*

Helmut Koch, Verkehrsplaner und Mitautor des Masterplans

*„Als Mobilitätsplaner und begeisterter Fußgänger freut es mich sehr, dass wir mit diesem einzigartigen Projekt den Umweltverbund aktiv fördern und Salzburg für zu Fuß Gehende noch attraktiver machen.“*

Michael Schwifcz, Amt für Stadtplanung und Verkehr, Stadt Salzburg

# 1



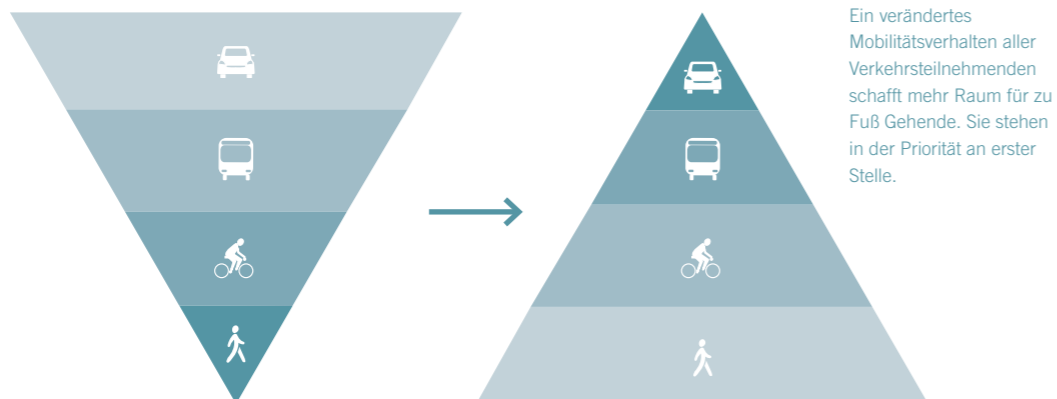
## Fußverkehr in Zahlen

Salzburg ist die fußverkehrsfreundlichste Stadt Österreichs

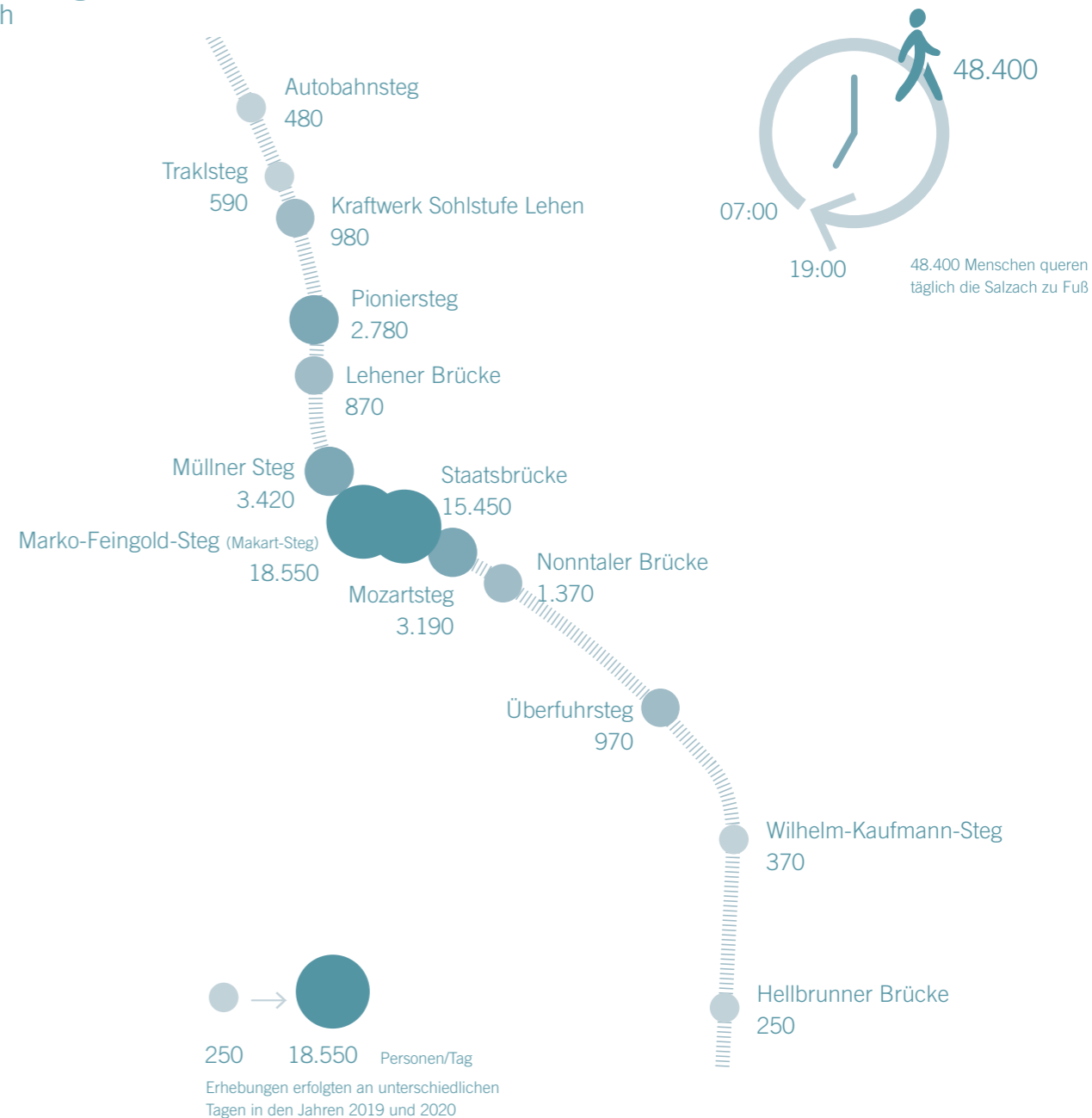
Wie aus einem Vergleich der österreichischen Landeshauptstädte durch Greenpeace im Jahr 2017 hervorgeht, hat Salzburg bezüglich Fußverkehrsfreundlichkeit die beste Bewertung aller Landeshauptstädte in Österreich erreicht. Der *Masterplan Gehen* soll helfen, diesen Platz weiter auszubauen, abzusichern und die Wichtigkeit der Mobilitätsart hervorzuheben.

**Fußverkehr in Zahlen**  
Die Bedeutung des Fußverkehrs in der Stadt Salzburg ist in zentralen Lagen, vor allem im Altstadtbereich, sehr hoch. Aber auch abseits dieser Hotspots sind die Fußverkehrszahlen beachtlich. Insgesamt queren täglich zwischen 7 und 19 Uhr rund 50.000 Menschen zu Fuß die Salzach über Brücken und Stege.

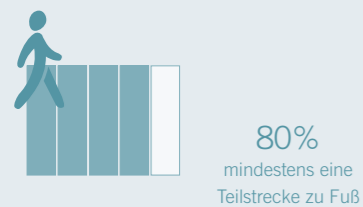
Mobilitätswende  
Prioritäten



## Querungen von zu Fuß Gehenden Salzach

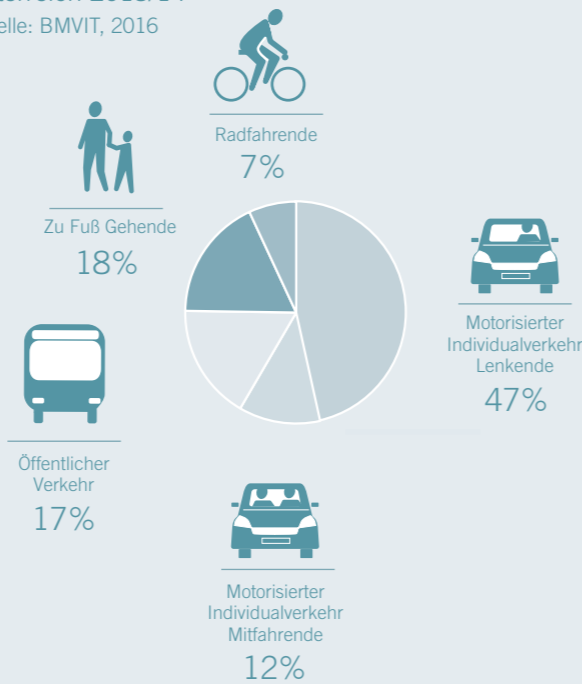


# Fußverkehr im Überblick



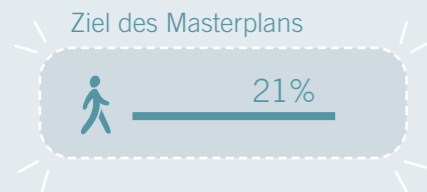
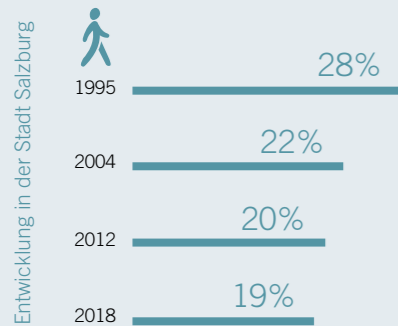
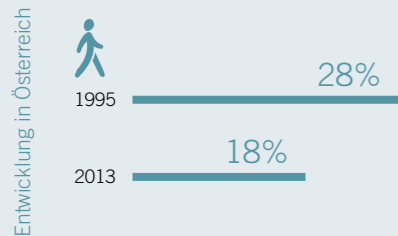
## Verkehrsmittelwahl Österreich 2013/14

Quelle: BMVIT, 2016



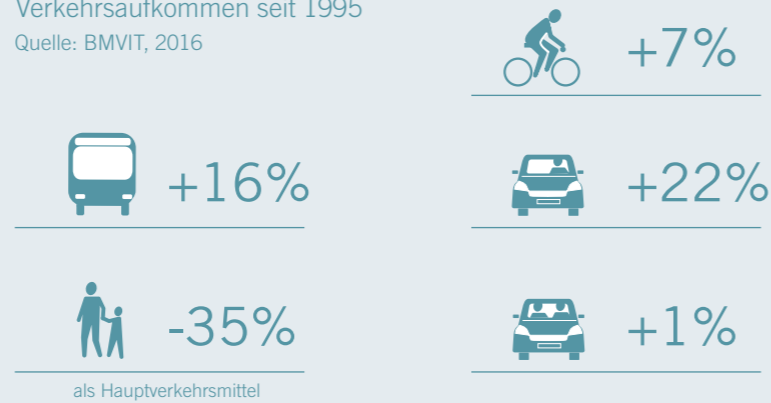
## Entwicklung Fußverkehr

Relative Veränderung seit 1995 - Anteil reiner Fußwege an der Gesamtmobilität

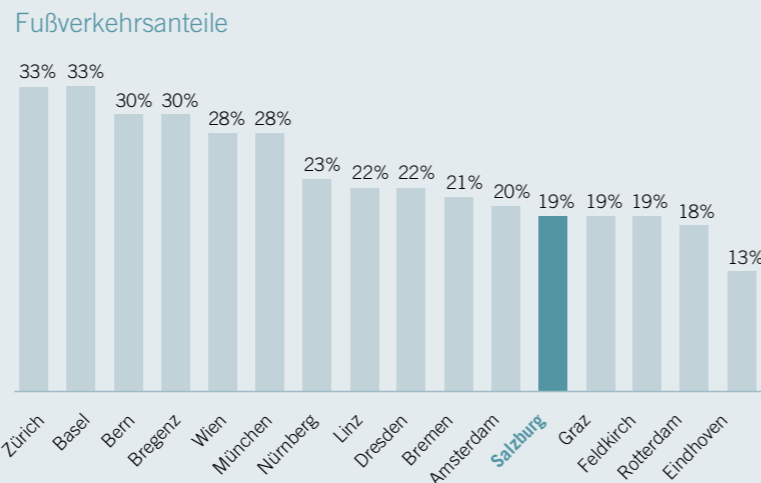


## Trends und Entwicklung Verkehrsaufkommen seit 1995

Quelle: BMVIT, 2016



## Referenzstädte Fußverkehrsanteile



# Das Verkehrsmittel „Gehen“

Jeder fünfte Weg in Österreich ist ein reiner Fußweg. Bei rund 80% der zurückgelegten Wege wird zumindest eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt.

Aus der Mobilitätsstudie *Österreich unterwegs 2013/14* geht hervor, dass der Fußverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen bei 18% lag. Das heißt, dass knapp jeder fünfte Weg ausschließlich zu Fuß zurückgelegt wird.

Die Bedeutung des Gehens für unsere Mobilität ist höher als es sich in den klassischen Zahlen ausdrückt. Bei Mobilitätsstudien wird für jede Ortsveränderung ein Hauptverkehrsmittel definiert. Entsprechend der zurückgelegten Distanzen sind das im Regelfall die motorisierten

Verkehrsarten Pkw oder öffentlicher Verkehr. Eine Ortsveränderung, die beispielsweise aus den Etappen Fußweg zur Haltestelle – Fahrt mit der S-Bahn – Umsteigeweg – Fahrt mit dem Obus – Fußweg zum Ziel besteht, geht als Weg mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Statistik ein.

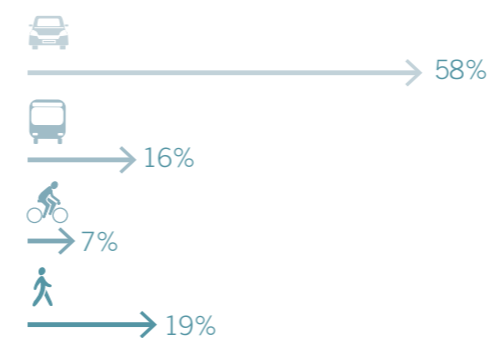
Vergleicht man die Werte für die Anteile des Fußverkehrs des Jahres 1995 mit jenen von 2013, so nahm der Anteil der Verkehrsart „zu Fuß“ von 28% auf 18% ab. Ein ähnlicher Trend ist auch in der Stadt Salzburg zu verzeichnen. So sank der Anteil

der Verkehrsart „zu Fuß“ zwischen 1995 und 2018 von 28% auf 19%.

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig. Sie hängen stark mit der zunehmenden Motorisierung und dem autogerechten Ausbau der Straßen zusammen. Es kommt zu veränderten Siedlungsstrukturen und allgemein zunehmenden Weglängen. Der „Zwang“ für bestimmte Wege ein Auto benutzen zu müssen, wird immer größer. Diese Entwicklung stärkt autogerechte Standorte (z.B. Einkaufszentren) in der Peripherie gegenüber gewachsenen Zentren.

## Vergleich der Erhebungskonzepte der Wege in Österreich

Hauptverkehrsmittel ohne Wegetappen



Einbeziehung aller Wegetappen inklusive Zubringerwegen bei zu Fuß Gehenden



Einbeziehung aller Wegetappen inklusive Hin-/ Rück- bzw Umsteigswegen bei zu Fuß Gehenden



Quelle: BMLFUW, BMVIT 2015

# Weiter geht's! Wichtige Rahmenbedingungen für mehr Fußverkehr

## Auch der Fußverkehr benötigt Qualitätsstandards

### Breite für den Fußverkehr

Zu Fuß Gehende benötigen ausreichend breite Flächen, um sich verkehrssicher, bequem und ungehindert fortbewegen zu können. In der Vergangenheit wurde der Straßenraum vorrangig für die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs ausgelegt. Für den Fußverkehr blieben manchmal nur unzureichende "Restflächen". Künftig gilt eine Regelbreite von 2,0 Metern für Gehsteige in der Stadt Salzburg.

### Qualität als Planungsmaßstab

Die Breiten hängen auch von der Frequenz ab. Im Bereich des Stadtzentrums bestehen heute oft unzureichende Breiten, die in weiterer Folge zu Konflikten führen können.

### Konflikte vermeiden

Bei der Planung von Fußverkehrsbereichen sollen vor allem in hochfrequentierten Bereichen ausreichende Flächen zur Verfügung gestellt werden. Es sind auch Flächen für das Verweilen, das Rasten oder für Reisegruppen vorzusehen. Auf eine entsprechende Ausstattung mit Sitzgelegenheiten und Beschattung ist zu achten.

### Sichere und rasche Querungsmöglichkeiten

Besonders an stark befahrenen Straßen soll dem Fußverkehr ein schnelles, sicheres und einfaches Queren ermöglicht werden. Egal ob ampelregelt oder nicht, Querungsmöglichkeiten bestimmen die Qualität

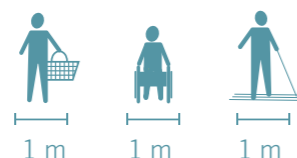
des Gehens in der Stadt erheblich. Oftmals wird das möglichst reibungslose Fließen des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Fußverkehr priorisiert. Das führt oft zu langen Wartezeiten. Sogenannte Druckknopfampeln machen Gehende zu Bittstellern und führen zu langem Warten. Bei vielen signalgeregelten Kreuzungen fehlen direkte Querungsmöglichkeiten, Gehende werden gezwungen Umwege und erhebliche Zeitverluste in Kauf zu nehmen. Fußverkehrsunterführungen, die oft als Alternative gehandhabt werden, erzwingen Umwege und Höhenunterschiede und werden deshalb nicht gut angenommen. Dies fördert auch das Queren bei Rotlicht.



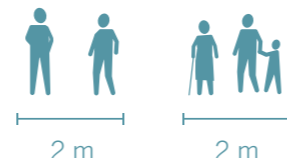
„Jeder Schritt ist ein guter Schritt, doch 10.000 Schritte am Tag sollten es schon sein. Und ja: Es darf ein bisserl mehr sein ...“

Josef Niebauer, Universitätsinstitut für präventive und rehabilitative Sportmedizin

Benötigte Regelbreite

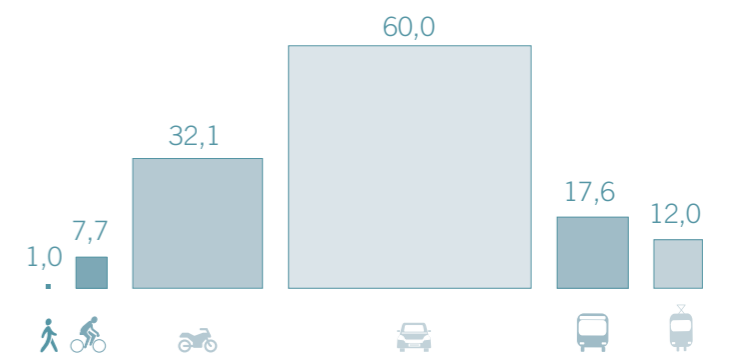


Benötigte Regelbreite Nebeneinandergehen

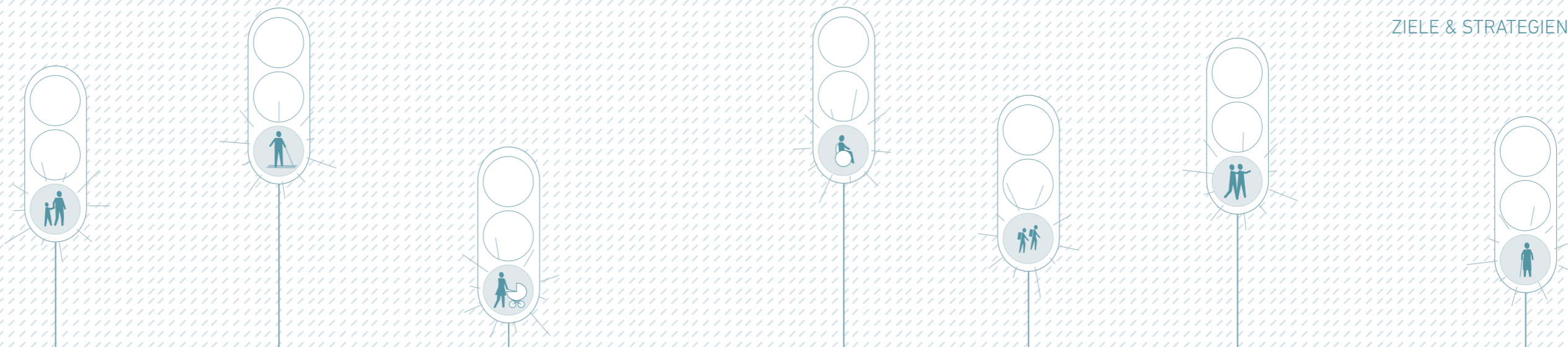


### Flächenbedarf verschiedener Verkehrsmittel (m<sup>2</sup>/Person)

basierend auf der Fahrzeuglänge, dem Breitenbedarf und dem benötigtem Anhalteweg



## 2



# Wenn viele gehen, geht mehr - ohne Gehen geht fast nichts

Gehen ist eine urbane Form der Fortbewegung, die wesentlich zum Wohlfühlen beiträgt. Je mehr Menschen sich zu Fuß bewegen, umso attraktiver und interessanter wird eine Stadt, noch dazu entstehen viele Vorteile für die städtische Bevölkerung.

Die Stadt Salzburg möchte die natürlichste Form der Fortbewegung aktiv fördern und damit mehrere Ziele erreichen. Neben verkehrlichen Zielen soll ein Beitrag zur wirtschaftlichen Stärkung geleistet und die Lebens- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

## Gehen als Basismobilität

Das Gehen ist die Basismobilität und stellt die ursprünglichste und wichtigste Fortbewegungsart der Menschen dar. Egal welches Alter, Gehen ist für fast jeden möglich und sinnvoll. Für eine funktionierende Mobilitätskette benötigt es immer auch den Fußverkehr, denn jede Ortsveränderung ist zumindest auf den ersten und letzten Metern auf eine Fußweg-Etappe angewiesen. Das gilt ganz besonders für die

öffentlichen Verkehrsmittel. Diese benötigen gut erreichbare und mit einem attraktiven Umfeld ausgestattete Bahnhöfe und Haltestellen.

## Gehen ist kostengünstig und umweltschonend

Gehen ist die mit Abstand effizienteste Art der Fortbewegung für Distanzen von bis zu zwei Kilometern. Es werden keine Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen benötigt, noch dazu ist es die kostengünstigste Form der Fortbewegung und hat keinerlei negative Auswirkungen auf die Umwelt.

## Gehen stärkt die Urbanität

Städte mit einem hohen Anteil an Fußwegen sind urbaner und stärken ihre historisch gewachsenen Strukturen. Gerade durch das

Flanieren – Spazieren gehen – entsteht Urbanität und Straßenräume können belebt werden. Je höher der Anteil der Fußwege innerhalb einer Stadt ist, umso nachhaltiger und regionaler sind ihre Versorgungsstrukturen.

## Gehen wirkt sich positiv auf die Gesundheit aus

Ein nicht zu unterschätzender Aspekt ist die gesundheitsfördernde Wirkung des Gehens. Bei konsequenter Integration des Zu Fuß Gehens in den Alltag kann das tägliche Bewegungspensum mit geringem Aufwand erreicht werden. Verschiedenste Quellen empfehlen, 10.000 Schritte pro Tag zu tätigen, um gesund und aktiv zu bleiben. Laut WHO sollten sich Erwachsene 30 und Kinder 60 Minuten täglich bewegen.

# Gesamt-Mobilitätsstrategie

Gehen ist Teil einer nachhaltigen Gesamt-Mobilitätsstrategie

"Healthy Streets" Indikatoren für die Stadt Salzburg

basierend auf [healthystreets.com](http://healthystreets.com), Lucy Saunders

## Vision

Mit dem *Masterplan Gehen* ist Salzburg ein Vorreiter in Österreich. Der *Masterplan Gehen* ist mit der *Radverkehrsstrategie 2025+* und der in Ausarbeitung befindlichen *Strategie Öffentlicher Verkehr* abgestimmt. Als Gesamtstrategie sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Gehen) gestärkt und der innerstädtische Kfz-Verkehr verringert werden. Nur dadurch sind spürbare Entlastungen im Straßennetz und eine Erhöhung der Lebens- und Umweltqualität erreichbar. Durch den *Masterplan Gehen* wird dem Fußverkehr wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Die sinkenden Fußverkehrsanteile am Gesamtverkehr sollen gestoppt und eine Trendwende erreicht werden.





Kuratorium für Verkehrssicherheit

# Der Weg zum Masterplan Gehen

Der Masterplan Gehen wurde in einem umfangreichen partizipativen Prozess erstellt



### Der Prozess

Mit fünf Workshops wurde sichergestellt, dass Wünsche und Anregungen aller Anspruchsgruppen berücksichtigt werden. Diese bilden eine gute Basis für die nachfolgende Umsetzung. Die Workshops wurden mit Interessenvertretungen aus Tourismus, Wirtschaft, öffentlicher Verkehr und Rad, sowie Verwaltung und Politik durchgeführt.

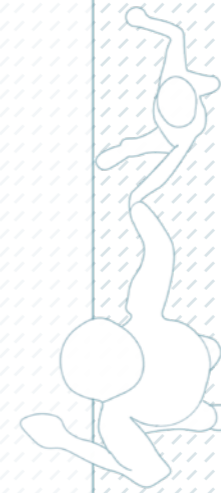
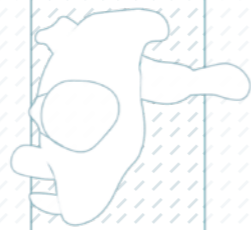
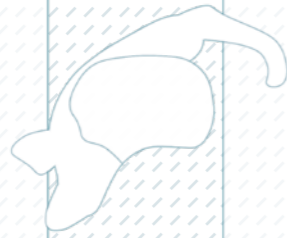
### Methodik

Basierend auf einer Analyse nationaler als auch internationaler Best Practice Beispiele wurden sieben Handlungsfelder mit 37 Maßnahmen erarbeitet. Die Maßnahmen haben unterschiedliche Fristigkeiten und Prioritäten. Die Umsetzung soll sofort in Angriff genommen werden und schrittweise erfolgen.





# 3



## Handlungsfelder und generelle Maßnahmen

Während des Prozesses sind sieben Handlungsfelder und 37 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt worden.

Die geplanten Handlungsfelder und generellen Maßnahmen konzentrieren sich vorrangig darauf, die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr im öffentlichen Raum zu erhöhen und diesem - als Basismobilität - wieder mehr Platz zu geben.

Aus den Maßnahmen wurden konkrete Leitprojekte abgeleitet, die kurzfristig umsetzbar sind oder sofort in Angriff genommen werden sollen.

Während in der Innenstadt Salzburg dazu bereits vielfach Maßnahmen umgesetzt wurden, besteht in den Außenbereichen der Stadt noch Aufholbedarf. Die Vororte rücken daher als Hauptzielgebiete vermehrt in den Fokus.

**01**  
Fußverkehrsinfrastruktur

**02**  
Stadt der kurzen Wege -  
Fußverkehrsfreundliche  
Stadt- und Raumplanung

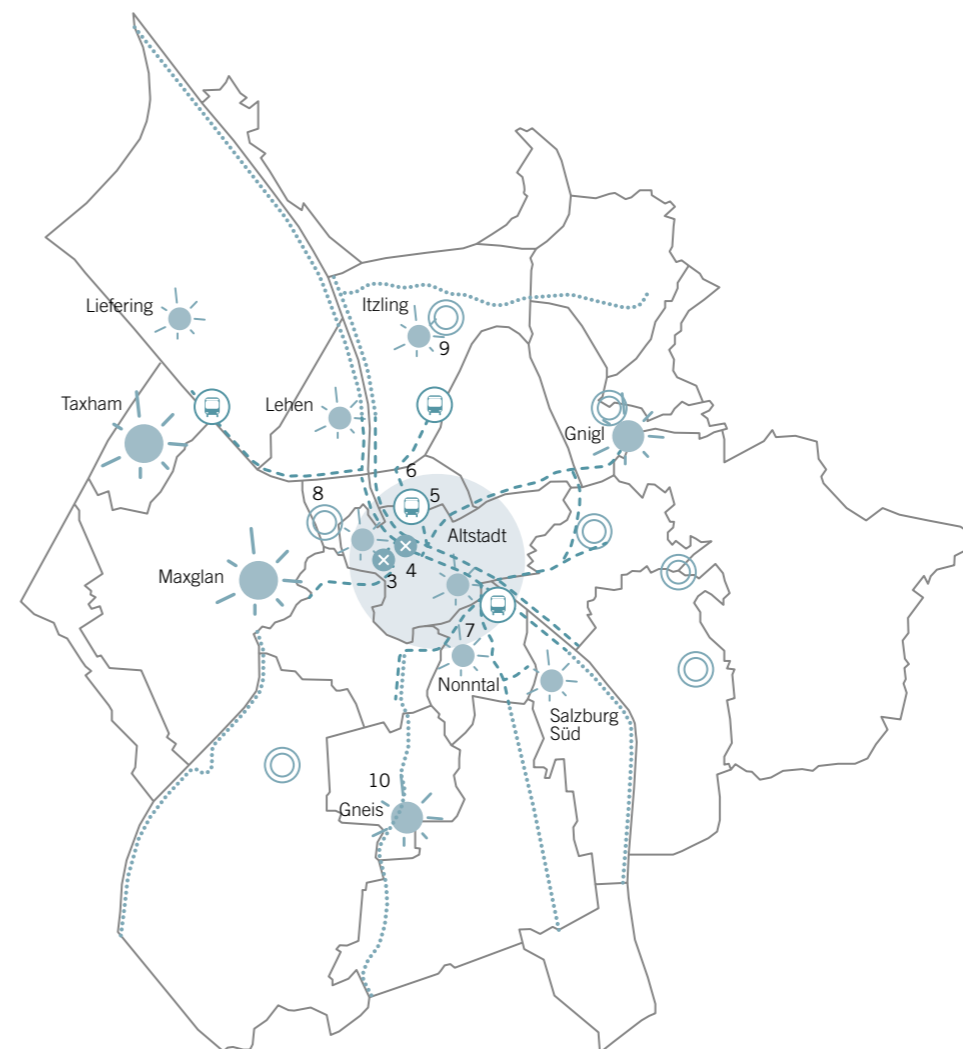
**03**  
Information und  
Bewusstseinsbildung

**04**  
Neue  
Mobilitätskultur

**05**  
Die Zukunft des Fußver-  
kehrs aktiv mitgestalten

**06**  
Stärkung des öffentlichen  
Verkehrs

**07**  
Verantwortlichkeiten  
und Monitoring



### Aufwertung städtischer Wege und Fußgängerzonen

- Altstadt attraktivieren
- Stadtteilzentren aufwerten
- Schulumfeld verkehrssicher gestalten
- Optimierung wichtiger Knoten öffentlicher Verkehr
- wichtige Wegverbindung vorrangig für Alltagswege
- Wichtige Wegverbindung vorrangig für Freizeit und Tourismus
- Kapazitätsengpässe entschärfen

### Leitprojekte

- 1 Bewusstseinsbildung „Gehen in der Stadt“, Schwerpunkt: Gesundheit (Gesamtstadt)
- 2 Leitsystem für den Fußverkehr (Gesamtstadt)
- 3 Attraktivierung Achse Neutor - Museumsplatz, Gestaltung als Begegnungszone
- 4 Fußverkehrsfreundliche Gestaltung des Staatsbrückenkopfes
- 5 Musterhaltestelle Mirabellplatz
- 6 Salzburg-Boulevard
- 7 Begegnungszone Nonntal
- 8 Schulstraße Augustinergasse
- 9 Stadtteilzentrum Itzling - HTL
- 10 Stadtteilzentrum Gneis



## 01 HANDLUNGSFELD Fußverkehrsinfrastruktur

Das Straßen- und Wegenetz soll für die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden ausgebaut werden und die Belange des Fußverkehrs berücksichtigen. Das bedeutet unter anderem ein sicheres, komfortables Hauptwegenetz mit hoher Aufenthaltsqualität und ausreichend dimensionierte Flächen für zu Fuß Gehende in der gesamten Stadt.

### GENERELLE MASSNAHMEN

- EIN NETZ VON ATTRAKTIVEN BOULEVARDS AUSBAUEN:** Ein Netz von attraktiven Boulevards soll schrittweise ausgebaut werden. Diese zeichnen sich durch ihre hohe Qualität und großzügig dimensionierten Flächen aus.
- FREIZEITWEGENETZ ATTRAKTIVIEREN UND AUSBAUEN:** Analog zu den Boulevards soll ein Netz mit Freizeitwegen entwickelt werden. Ziel ist es, diese an die bestehenden überörtlichen Wanderwege anzuschließen, eine getrennte Wegführung abseits von Kfz- und Radverkehr einzuführen und Begleitbepflanzungen (z.B. Allee) und einige Rastmöglichkeiten zu verorten.
- KAPAZITÄTSENGPÄSSE IM FUSSWEGENETZ ENTSCHÄRFEN:** Aufgrund von hohem Fußverkehrsaufkommen und die hierfür unzureichenden Flächen kommt es in zentralen Lagen zu Konflikten (z.B. mit Urlaubsgästegruppen) und Behinderungen im Alltagsverkehr. Derartige Kapazitätsengpässe sollen entschärft werden.
- SCHULSTRASSEN AUSBAUEN:** Kindern soll es erleichtert werden, die Schulwege eigenständig zu Fuß zurückzulegen. Vielfach werden Kinder mit dem Elterntaxi deswegen transportiert, weil die Verkehrssicherheit rund um die Schulen als unzureichend eingeschätzt wird. Durch Weiterführung und Intensivierung des Schulstraßenprogrammes sollen alle Schulstandorte verkehrssicherer gestaltet und Elterntaxifahrten weitgehend entbehrlich sein. Zusätzlich soll die Aufwertung des Schulumfelds verstärkt in den Fokus rücken.
- FUSSGÄNGERZONEN ADÄQUAT GESTALTEN:** Fußgängerzonen bilden in vielen Fällen Kernelemente des Wegenetzes mit hoher Frequenz und sollten daher adäquat gestaltet sein. Ein Beispiel für eine baulich gut gestaltete Fußgängerzone ist die Linzer Gasse.
- BEDINGUNGEN FÜR DEN FUSSVERKEHR AN AMPELN VERBESSERN:** Um die Bedingungen an Ampeln für den Fußverkehr zu verbessern, sollen bei bestehenden und neu zu errichtenden Signalanlagen die Druckknopfanlagen durch Festzeitsteuerungen oder andere intelligente Lösungen ersetzt werden bzw. soll geprüft werden inwieweit diese reduziert werden können. Bei vierarmigen Kreuzungen soll es auch vier Querungsmöglichkeiten geben, da es ansonsten zu unnötigen Umwegen kommt.
- WOHNQUARTIERE DURCH BEGEGNUNGSZONEN AUFWERTEN:** Um die Qualität in Wohnquartieren nachhaltig zu verbessern, können Quartierstraßen in Begegnungszonen umgewandelt werden. Das ermöglicht ein Flanieren und einfaches Queren der Straße. Weiters kann diese als Treffpunkt der Bewohnenden und Bewegungsort für Kinder fungieren.
- QUALITÄTEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM FORCIEREN:** Mit Gestaltungselementen wie Grünanlagen, Sitzmöglichkeiten und ausreichender Beleuchtung lässt sich die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende spürbar steigern. Diese müssen jedoch nicht nur errichtet sondern auch kontinuierlich gepflegt werden (z.B. Reinigung, Winterdienst, Baumschnitt) um einen dauerhaft attraktiven Aufenthaltsraum sicherzustellen.





## 02 HANDLUNGSFELD Stadt der kurzen Wege - Fußverkehrsfreundliche Stadt- und Raumplanung

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist ein Konzept, welches die Bedürfnisse des Fußverkehrs berücksichtigt. In diesem orientiert sich die Stadtentwicklung an den Prinzipien der Nähe und gibt Vorgaben für eine fußverkehrsfreundliche Raum- und Bebauungsplanung im Detail. Ziel ist eine Stadt mit attraktiven und umwegfreien Fußwegverbindungen.

### GENERELLE MASSNAHMEN

- **ENGMASCHIGE DURCHWEGUNG DES STADTGEBIETES SICHERN UND AUSBAUEN:** Das Wegenetz für zu Fuß Gehende muss engmaschig sein, Barrieren und erzwungene Umwege sind zu vermeiden. Bestehende Wege sind daher abzusichern, bei Neuerschließungen ist auf eine entsprechende Durchwegung zu achten.
- **STADTEILZENTREN ATTRAKTIVIEREN:** Zur Stärkung der Nahversorgung sollen Stadtteilzentren, rund um Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, aufgewertet werden. Dies kann durch Verkehrsberuhigung, bauliche Neugestaltungen und Aufwertungen, aber auch durch andere Belebnungsmaßnahmen erfolgen.
- **STADT DER KURZEN WEGE FORCIEREN:** Die Stadt der kurzen Wege setzt eine nachhaltige Stadtentwicklung bzw. eine verkehrs- und flächensparende Siedlungsentwicklung voraus. Bedürfnisse des täglichen Bedarfs, wie Arbeit, Ausbildung und Versorgung, müssen auf kurzem Weg erreichbar sein.
- **FUSSVERKEHRSFREUNDLICHE QUARTIERSENTWICKLUNG ERMÖGLICHEN:** In Stadterweiterungsgebieten werden fußverkehrsfreundliche Erschließungskonzepte entwickelt. Das bedeutet eine engmaschige Durchwegung, verkehrsberuhigende Maßnahmen und das Abstellen der Kraftfahrzeuge in Sammelgaragen am Rand der Wohngebiete. In bestehenden Quartieren soll durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, zum Beispiel in Form von Begegnungszonen, ein fußverkehrsfreundliches Umfeld geschaffen werden.

### ICH GEHE ZU FUSS, ...



„ ... weil ich mich gerne an der frischen Luft bewege.“

„ ... weil man so mehr unter Leute kommt.“



„ ... weil ich bei einem schönen Spaziergang meine Gedanken und Ideen besser verarbeiten kann.“

„ ... weil es zu Fuß viel mehr zu entdecken gibt.“



„ ... weil ich so mehr Möglichkeiten habe, mein Ziel zu erreichen.“

„ ... weil ich mich dadurch auch am Arbeitsweg fit halten kann.“



Statements von der Salzburger Bevölkerung zum Gehen 2021



## 03 HANDLUNGSFELD Information und Bewusstseinsbildung

Verkehrverhalten wird von Gewohnheiten, früheren Erfahrungen, eingespielten Routinen und auch vom Image einzelner Mobilitätsformen bestimmt. Gehen als Integration in tägliche Bewegungsabläufe hat positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Künftig soll laufende Bewusstseinsbildung und Imagepflege zugunsten des Gehens durchgeführt werden.

### GENERELLE MASSNAHMEN

- **LEITSYSTEM FÜR DEN FUSSVERKEHR INSTALLIEREN:** Durch ein gutes Wegweisungs- und Orientierungssystem können Vorteile des Gehens sichtbar gemacht werden. Zeit- und Entfernungangaben zeigen, dass viele Ziele in kurzer Zeit und auf direktem Weg zu Fuß erreichbar sind. Leitsysteme können sowohl Gästen als auch Personen, die Salzburg einen Besuch abstatten, bei der Orientierung helfen.
- **TOURISTISCHE STRÖME IN DER ALTSTADT BESSER LEITEN:** Das touristische Fußverkehrsleitsystem soll die Salzburger Gäste besser leiten und Konflikte mit anderen Verkehrsbeteiligten entschärfen. Dieses wird federführend von der Tourismus Salzburg Gesellschaft erarbeitet.
- **IMAGEKAMPAGNEN STARTEN:** Gehen ist DIE urbane Fortbewegung. Das Bewusstsein für diese Tatsache soll durch Image-Maßnahmen weiter gestärkt werden. Salzburg soll nicht nur eine Rad-Stadt sein, sondern auch zur Fuß-Stadt werden.
- **LAUFENDE BEWUSSTSEINSBILDUNG - ZIELGRUPPENSPEZIFISCHE AKTIONEN:** Gehen als Fortbewegung soll neben allgemeinen Imagekampagnen auch zielgruppen- und themenfokussiert behandelt werden. Als wichtige Anknüpfungspunkte sind dabei die Themen Gesundheit, Klimaschutz, Nachhaltigkeit oder auch Flanieren gut geeignet.
- **ÖFFENTLICHKEIT EINBINDEN (DIALOGFORMATE):** Bei konkreten Umgestaltungen von Straßenräumen, wie beispielsweise bei der Attraktivierung der Stadtteilzentren, soll die betroffene Bevölkerung bereits in der Planungsphase eingebunden werden. Dadurch soll sowohl eine hohe Qualität der Gestaltung als auch eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen erreicht werden.

„ Es gibt keinen Weg ohne Fußweg.“

Dieter Schwab, Obmann Walk-space.at -  
der Österreichische Verein für FußgängerInnen



Michael Schwifcz



Tourismus Salzburg, Günter Breitegger



Tourismus Salzburg, Clemens Kois



## 04 HANDLUNGSFELD Neue Mobilitätskultur

Künftig sollen die Belange des Gehens und die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen stärker berücksichtigt werden. Jede bauliche Neugestaltung im Straßenraum, aber auch jede Ampel, hat nachhaltigen Einfluss auf die Attraktivität des Straßenraums und die zu Fuß Gehenden.

### GENERELLE MASSNAHMEN

- ABTEILUNGSÜBERGREIFENDES HANDBUCH ÖFFENTLICHER RAUM:** Das *Handbuch öffentlicher Raum* soll die durchgängige Qualität öffentlicher Räume für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen. Das Handbuch soll sowohl bei Neuanlagen, als auch bei Umbauten im Bestand zur Anwendung kommen. Den Ansprüchen des Fußverkehrs wird dabei der höchste Stellenwert beigemessen. Es basiert auf bundesweiten Regelwerken und Empfehlungen zur Gestaltung von Straßen und öffentlichen Räumen. Weiters geben gesetzliche Regelungen, wie das Behindertengleichstellungsgesetz, wichtige Grundsätze vor.
- QUALITÄTSSTANDARDS GEMÄSS HEALTHY-STREET INDIKATOREN BERÜCKSICHTIGEN:** Ein ganzheitlicher Straßenentwurf muss vieldimensional und interdisziplinär erfolgen. Er soll die Ansprüche aller Nutzenden berücksichtigen und neuesten Erfordernissen (z.B. Klimawandelanpassung) entsprechen.



Tourismus Salzburg, Günter Breitegger

- GEMEINSAMES MITEINANDER ALS PLANUNGSPRINZIP ANWENDEN:** Im Straßenraum können Konflikte nur über gegenseitige Rücksichtnahme gelöst werden. Das bedeutet, dass die stärkeren und schnelleren auf die schwächeren und langsameren Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen müssen. Zur Unterstützung dieses Prinzips helfen im öffentlichen Raum bauliche Maßnahmen, die eine Geschwindigkeitsreduktion bewirken. Bewährte Methoden sind Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Stadtgebiet (ausgenommen Vorrangstraßen) und Mischverkehrszonen.
- HOTSPOTS MIT KONFLIKTEN ENTSCHÄRFEN:** Für Orte, an denen regelmäßig Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und anderen Verkehrsteilnehmenden auftreten, sollen Lösungskonzepte erarbeitet werden. Die erforderlichen Maßnahmen hängen von der örtlichen Situation ab und können auch aufwändig (z.B. Schaffung von Ersatzverbindungen) sein.
- VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM: „VISION ZERO“ FÜR ZU FUSS GEHENDE FORCIEREN:** Die Verkehrssicherheit im Fußverkehr ist bereits sehr gut, soll aber systematisch untersucht und durch gezielte Maßnahmen verbessert werden. Konkretes Ziel ist die laufende Reduktion der innerstädtischen Personenschaden-Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden auf Null.
- MIT DEM UMLAND ZUSAMMENARBEITEN:** Fußwege enden nicht an der Stadtgrenze. Die Kooperation mit den Umlandgemeinden und dem Land Salzburg ist daher von großer Bedeutung.



Tourismus Salzburg



## 05 HANDLUNGSFELD Die Zukunft des Fußverkehrs aktiv mitgestalten

Die Digitalisierung, neue Mobilitätsdienstleistungen, automatisiertes Fahren und wissenschaftliche Erkenntnisse verändern unseren Zugang zur Mobilität und beeinflussen das Verkehrsverhalten. Es vereinfacht die Verknüpfung unterschiedlicher Ziele wie Gesundheit, Klimaschutz und Mobilität bei täglichen Mobilitätsentscheidungen.

### GENERELLE MASSNAHMEN

- **MIT DER FORSCHUNG ZUSAMMENARBEITEN:** Im Rahmen von mobilitätsbezogenen Forschungsprojekten soll der Fußverkehr verstärkt berücksichtigt werden. Diesbezügliche Ansätze bestehen bei Ampelschaltungen, bei flexiblen Leitsystemen zur Besuchlenkung, aber auch beim Einsatz von Anreizsystemen.
- **AN BUNDESWEITEN ARBEITSGRUPPEN AKTIV BETEILIGEN:** Die Stadt wird sich aktiv an bundesweiten Arbeitsgruppen beteiligen, die sich mit dem Thema Fußverkehr befassen. Dazu gehören Arbeitsgruppen der Forschungsgesellschaft Straße-Umwelt-Verkehr und die Mitarbeit an Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS).
- **AN NATIONALEN UND INTERNATIONALEN KONFERENZFORMATEN TEILNEHMEN (WISSENS-TRANSFER):** Bei bundesweiten und internationalen Konferenzen bietet sich die Möglichkeit Wissen auszutauschen, sich zu vernetzen sowie innovative Projekte im Bereich Fußverkehr kennenzulernen. 2021 findet die *Österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen* in der Stadt Salzburg statt.
- **REALLABORE ZUR KONTROLLIERTEN ERFORSCHUNG VON NEUEN IDEEN FORCIEREN:** Innovative Ideen und Lösungsansätze im Fußverkehr sollen in Kooperationen mit lokalen Forschungsorganisationen erprobt werden.

*„Städte sind für Menschen da, nicht für Autos. Eine nachhaltige Stadt ist vor allem eine menschenfreundliche Stadt.“*

Jan Gehl, einflussreicher Stadtplaner aus Dänemark



## 06 HANDLUNGSFELD Stärkung des öffentlichen Verkehrs

Die letzte Meile, die innerstädtisch meist zu Fuß zurückgelegt wird, bestimmt die Qualität der gesamten Verkehrsmittelalternative. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs ist nur möglich, wenn es gelingt dessen Knotenpunkte in der Stadt als Stadtteilzentren zu attraktivieren und die Erreichbarkeit der Haltestellen zu verbessern.

### GENERELLE MASSNAHMEN

- **ERREICHBARKEIT VON HALTESTELLEN OPTIMIEREN:** Der Weg zur Haltestelle soll direkt und umwegfrei möglich sein. Dazu benötigt es verkehrssichere Querungsmöglichkeiten, die Berücksichtigung der Zugangswege und die Vermeidung von Umwegen an Ampeln.
- **AUFENTHALTSQUALITÄT AN HALTESTELLEN ERHÖHEN:** Haltestellen benötigen ausreichend dimensionierte Warteflächen, Sonnen- und Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung und Bepflanzung. Umfassende Barrierefreiheit ist das Planungsprinzip für bauliche Anlagen, aber auch für die Informationseinrichtungen.
- **MULTIMODALEN MOBILITÄTSKNOTEN AUSBAUEN:** Multimodale Mobilitätsknoten liegen an wichtigen Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs, an welchen die umweltverträglichen Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Zur Verfügung stehen sollen öffentlicher Verkehr, Fahrzeug-Verleihsysteme, E-Ladestationen und Informationsmöglichkeiten.



Alexander Klier



## 07 HANDLUNGSFELD Verantwortlichkeiten und Monitoring

Die Umsetzung von Plänen und Strategien gelingt nur dann, wenn Verantwortlichkeiten für die Umsetzung geklärt sind, die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt werden und die Zielerreichung regelmäßig überprüft wird.

### GENERELLE MASSNAHMEN

- **MONITORINGSYSTEM ZUR STÄDTISCHEN MOBILITÄT IMPLEMENTIEREN:** Das Monitoringssystem des *Masterplan Gehen* dient der Überprüfung der Zielerreichung und besteht aus der laufenden Beobachtung wesentlicher und aussagekräftiger quantitativer Indikatoren, einer zusammenfassenden Einschätzung der Entwicklung und einem schriftlichen Bericht zur Fußverkehrsfreundlichkeit an die Entscheidungsträger.
- **ZÄHLMASCHINEN FÜR DEN FUSSVERKEHR AN WICHTIGEN PUNKTEN EINSETZEN:** Die Zählmaschinen dienen der laufenden Datenerfassung und Visualisierung der Gehenden-Frequenz. Das steigert das Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs. Weiters können die Daten, in Kombination mit Zählungen anderer Verkehrsmittel, für die Beobachtung der Verkehrsentwicklung herangezogen werden.
- **KOMPETENZFELD AKTIVE MOBILITÄT ERRICHTEN:** Errichtet werden soll ein Kompetenzfeld zum Thema Gehen als Anlaufstelle in der Stadt, welches regelmäßige Berichte an den Gemeinderat erstattet und das Monitoring zur Umsetzung des Masterplans betreut.



Dieter Schwab

- **WALKABILITY-CHECKS EINFÜHREN:** Walkability-Checks nach der Methodik von Walkspace Mobilität beinhalten eine praxisorientierte Analyse der Ausgangslage und die Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Walkability. Die Checks können sowohl bei Neuplanungen als auch bei Bestandssituationen durchgeführt werden. Durch die Einbeziehung der lokalen Bevölkerung wird wertvolles regionales Wissen integriert.

*„Gehen ist kostengünstig und jederzeit verfügbar - durch soziale Begegnungen ist es auch gesellschaftlich inklusiv.“*

Dieter Schwab, Obmann Walk-space.at - der Österreichische Verein für FußgängerInnen



Tourismus Salzburg, Günter Breitegger

# 4

## Leitprojekte bis 2025

Ausgewählte Leitprojekte machen den *Masterplan Gehen* und seine Ziele in der Öffentlichkeit besser sichtbar und verdeutlichen, dass in der Stadt Salzburg sehr viel „geht“.



### LEITPROJEKT 1 BEWUSSTSEINSBILDUNG „GEHEN IN DER STADT“, SCHWERPUNKT: GESUNDHEIT

Durch Marketingkampagnen und laufende Bewusstseinsbildung soll zu mehr körperlicher Bewegung im Alltag motiviert werden. Gleichzeitig wird der erzielbare persönliche Gesundheitsnutzen kommuniziert.

- WIRKUNGEN:**
- ✓ Verbesserung Fußverkehrsimago
  - ✓ Sichtbarmachung Fußverkehr
  - ✓ Mehr Fußverkehr



### LEITPROJEKT 2 LEITSYSTEM FÜR DEN FUSSVERKEHR

Zur Gewährleistung bestmöglicher Orientierung in zentralen Bereichen (und nach Ankunft am Bahnhof) soll ein Leitsystem installiert werden. Das Leitsystem soll eine Kombination von ziel- und routenorientierter Wegleitung, Orientierungstafeln, Übersichts-Stadtplänen, Zählmaschinen für zu Fuß Gehende und großen Pfeilwegweisern sein.

- WIRKUNGEN:**
- ✓ Verbesserung Fußverkehrsimago
  - ✓ Sichtbarmachung Fußverkehr
  - ✓ Bessere Orientierung



### LEITPROJEKT 3 ATTRAKTIVIERUNG ACHSE NEUTOR – MUSEUMSPLATZ, GESTALTUNG ALS BEGEGNUNGSZONE

Bauliche Aufwertung und Neugestaltung der Achse Neutor - Museumsplatz durch eine Begegnungszone.

- WIRKUNGEN:**
- ✓ mehr Umweltverbund - weniger Autoverkehr
  - ✓ höhere Aufenthaltsqualität
  - ✓ Verbesserung Nahmobilität
  - ✓ lokale Wirtschaftsstärkung



### LEITPROJEKT 4 FUSSVERKEHRSFREUNDLICHE GESTALTUNG DES STAATSBRÜCKENKOPFES

Fußverkehrsfreundliche Neugestaltung des südlichen Staatsbrückenkopfes mit Schließung der letzten Unterführung für zu Fuß Gehende und Schaffung einer Quermöglichkeit an der Oberfläche analog zum nördlichen Brückenkopf. Das wirkt der Barriere beim Zugang zur Altstadt entgegen und entlastet den Marko-Feingold-Steg (Makartsteg).

- WIRKUNGEN:**
- ✓ Beseitigung Kapazitätsengpässe
  - ✓ Vermeidung von Angst-Räumen
  - ✓ Erhöhung der Verkehrssicherheit



Tourismus Salzburg, Günter Breitegger

„Zu Fuß in einer Stadt unterwegs zu sein, bedeutet für mich, die Stadt neu zu entdecken. Beim Flanieren werden Dinge sichtbar, die an sich sichtbar sind, aber von den Städtern gar nicht wahrgenommen werden. Ich wünsche mir für unsere Stadt, dass alle unsere Straßenräume so gestaltet werden, dass wieder mehr Menschen zu Fuß gehen und Freude dabei empfinden, die Stadt neu zu entdecken.“

Verena Hefinger, Amt für Stadtplanung und Verkehr, Stadt Salzburg



**LEITPROJEKT 5  
MUSTERHALTESTELLE  
MIRABELLPLATZ**

Kurzfristig umsetzbare fußverkehrs- freundliche Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsknoten Mirabellplatz. Basis sind vorliegende Planungen und Konzepte. Vorrangig sind eine verbesserte Querbarkeit des Platzes, die bessere Erreichbarkeit und Ausstattung der Haltestellenbereiche mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten etc. Wegen des bevorstehenden Stadtbahnbaus sind keine größeren baulichen Maßnahmen vorgesehen.

**WIRKUNGEN:**

- ✓ bessere Erreichbarkeit des ÖV
- ✓ Verkehrssicherheit
- ✓ Steigerung Qualität Umweltverbund



**LEITPROJEKT 6  
SALZBURG-BOULEVARD**

Im Zuge des Stadtbahnbaus soll die Achse Bahnhof - Rainerstraße - Mirabellplatz - Staatsbrücke/ Rudolfskai neugestaltet und ein Grundsatzbeschluss als Planungsgrundlage bewirkt werden. In der Achse sollen an der Oberfläche Qualitätsstandards für den Fußverkehr im Sinne der „Healthy Streets“ Parameter Anwendung finden. Neben breiten und attraktiven Seitenräumen ist auf linienhafte, optimale Querungsmöglichkeiten und attraktive Haltestellenbereiche zu achten.

**WIRKUNGEN:**

- ✓ mehr Umweltverbund - weniger Autoverkehr
- ✓ höhere Aufenthaltsqualität
- ✓ lokale Wirtschaftsstärkung



**LEITPROJEKT 7  
BEGEGGUNGSSZONE  
NONNTAL**

Die „Innere Nonntaler Hauptstraße“ soll zu einer Begegnungsszone werden. Als Teil der Ringroute des Salzburger Radhauptnetzes und als wichtige Fußverkehrsachse Richtung Gneis und Leopoldskron südlich des Festungsbergs, soll der Straßenraum an die eigentlichen Erfordernisse angepasst werden.

**WIRKUNGEN:**

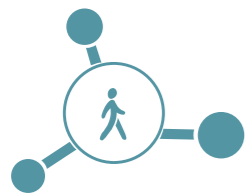
- ✓ Attraktivität des öffentlichen Raums
- ✓ mehr Platz für Umweltverbund
- ✓ Erhöhung der Verkehrssicherheit

„Stiegensteigen bzw. Bergaufgehen ist gesund. Die Treppe ist unser Freund, denn sie hält bzw. macht uns gesund; Rolltreppen und Aufzüge, aber auch Strecken im Auto, die man locker zu Fuß gehen könnte, gefährden unsere Gesundheit.“

Josef Niebauer, Universitätsinstitut für präventive und rehabilitative Sportmedizin

„Leben ist Bewegung.“

Josef Niebauer, Universitätsinstitut für präventive und rehabilitative Sportmedizin



**LEITPROJEKT 8**  
SCHULSTRASSE  
AUGUSTINERGASSE

Aufbauend auf bestehenden Erfahrungen sollen die Schulstraßen in der Stadt Salzburg ausgeweitet und analog zum „Bozner Modell“ zeitlich befristete Fahrverbote eingeführt werden. Dies muss in Kooperation mit dem Schulamt/der Bildungseinrichtung bzw. in Zusammenarbeit mit der Exekutive und begleitender Öffentlichkeitsarbeit stattfinden.

- WIRKUNGEN:**
- ✓ Erhöhung der Verkehrssicherheit
  - ✓ mehr aktive Mobilität bei Schulkindern
  - ✓ Kindergerechtes Mobilitätssystem



**LEITPROJEKT 9**  
STADTTTEILZENTRUM  
ITZLING – HTL

Das Stadtteilzentrum Itzling soll durch die Neugestaltung des Haltestellenbereiches bzw. des HTL Vorplatzes baulich attraktiviert und aufgewertet werden. Die Schaffung einer Begegnungszone soll das Schulumfeld verbessern und eine stärkere Verbindung mit der Science City Salzburg herstellen.

- WIRKUNGEN:**
- ✓ Attraktivierung des öffentlichen Raums
  - ✓ Verbesserung Nahmobilität
  - ✓ Erhöhung der Verkehrssicherheit

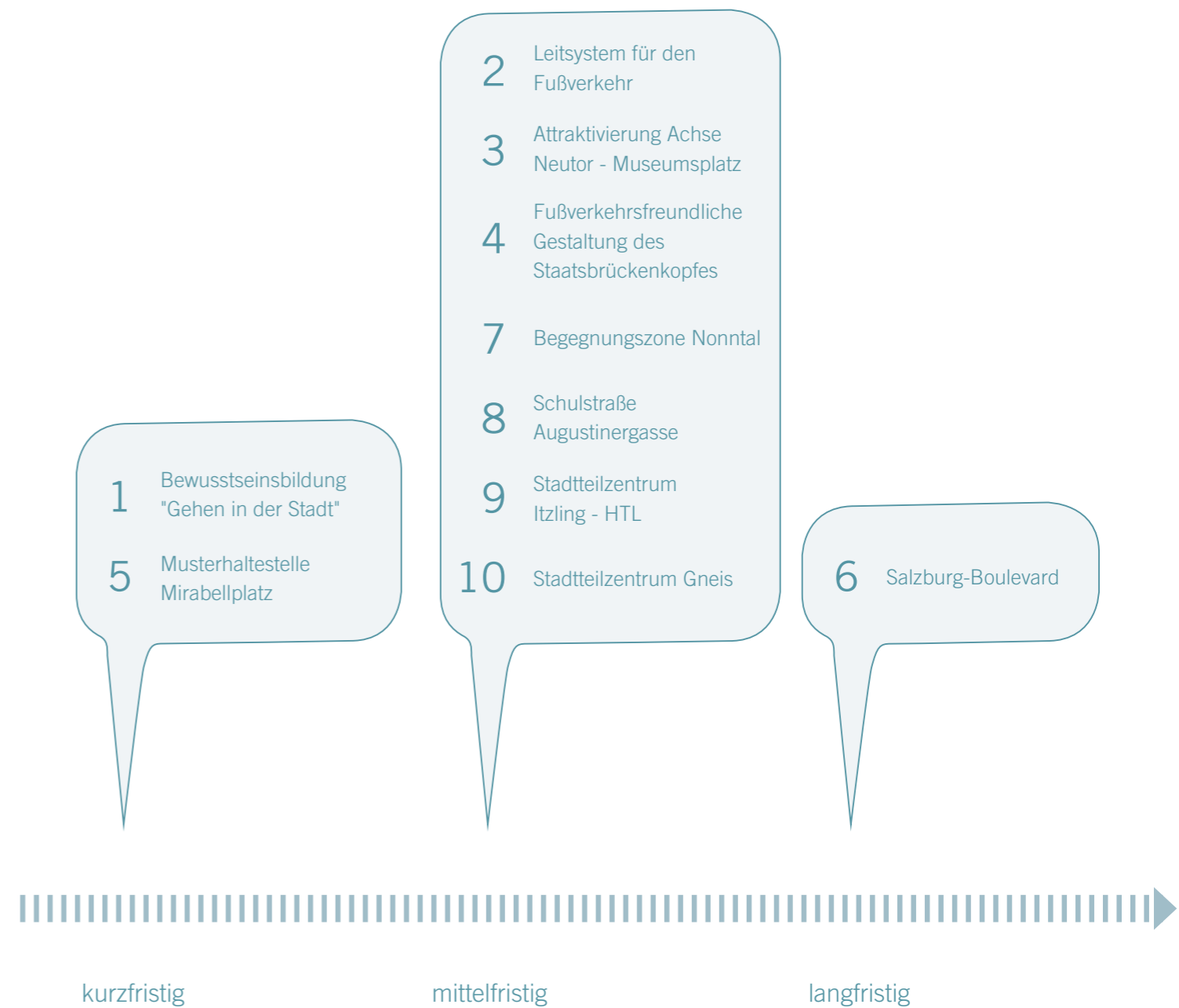


**LEITPROJEKT 10**  
STADTTTEILZENTRUM  
GNEIS

Im Salzburger Stadtteil Gneis wird ein neues Wohnbauprojekt errichtet. Dieses entsteht mit 250 Wohnungen im Bereich Dossenweg/Berchtesgadener Straße. Im Zuge des Siedlungsneubaus soll ein neues Stadtteilzentrum entstehen.

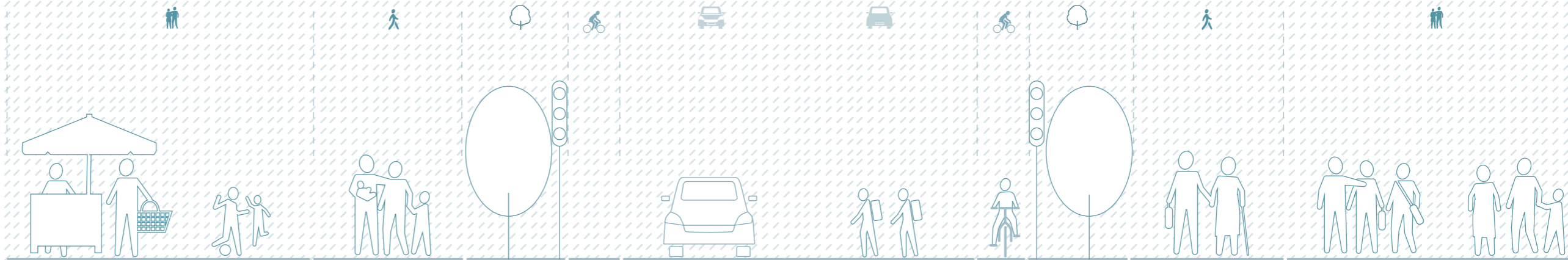
- WIRKUNGEN:**
- ✓ Attraktivierung des öffentlichen Raums
  - ✓ Verbesserung Nahmobilität
  - ✓ Erhöhung der Verkehrssicherheit

## Umsetzungshorizont





## 5



# Good Practice Beispiele

Aus dem Fußverkehrsbereich  
International und aus Österreich

## Bozen

Aufwertung des Fußverkehrs  
- Schulstraßen



Tourismus Salzburg, Günter Breitegger

Das Konzept der Schulstraßen beinhaltet ein temporär begrenztes Fahrverbot für den Kfz-Verkehr im unmittelbaren Schulumfeld an Schultagen zu abgestimmten Zeiten abhängig von Schulbeginn bzw. Schulende.

Es existieren bereits Schulstraßen in anderen österreichischen Bundesländern, in welchen die Straßen eine Viertelstunde vor und nach dem Unterricht für den motorisierten Verkehr gesperrt sind.

Durch den reduzierten Autoverkehr erhöht sich die Sicherheit und Qualität der Schulwege für Kinder und Jugendliche. Auf ihrem Schulweg erlangen sie sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad Kompetenz und Sicherheit im Straßenverkehr.

Der Schulweg kann somit besser erlebt werden und die Selbstverantwortung der Kinder wird gestärkt. Zusätzlich wird durch die tägliche und selbstverständliche Bewegung die Gesundheit nachhaltig gefördert.



Dieter Schwab



Dieter Schwab

„Die Lebensqualität einer Stadt oder Gemeinde erkennt man an der Zahl der Kinder und Jugendlichen im öffentlichen Raum.“

Jan Gehl, einflussreicher Stadtplaner aus Dänemark

## Weiz

### Zählmaschinen für Fuß und Rad

Die Anzahl der Wege, die wir zu Fuß zurücklegen, wird häufig unterschätzt, da sie bei der statistischen Datenerfassung oft mit der Nutzung von Verkehrsmitteln kombiniert werden und dann bei Zählungen unberücksichtigt bleiben.

Die realistische Erfassung der Fußwege stellt somit eine wichtige Grundlage dar, um ein Bewusstsein für die tatsächliche Bedeutung des Fußverkehrs in der Bevölkerung zu schaffen. Die Verkehrsplanung und Stadtentwicklung muss ebenfalls sensibilisiert werden um den Fußverkehr angemessen zu berücksichtigen. Hierbei helfen die in den letzten Jahren vermehrt eingesetzten, automatisierten und einfach umsetzbaren Zählstellen.

Dadurch wird ein konstanter Überblick über die täglichen und jährlichen Fußverkehrsströme am gegebenem Standort möglich gemacht, wobei hierdurch nicht nur dem Fuß- sondern auch dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird.



Dieter Schwab



Dieter Schwab



Dieter Schwab

„10.000 Schritte pro Tag kann ihr Leben um bis zu 4 Jahre verlängern, der individuelle Gesundheitsnutzen ist enorm, gesellschaftlich werden potentiell Gesundheitsfolgekosten gespart.“

Dieter Schwab, Obmann Walk-space.at - der Österreichische Verein für FußgängerInnen

## Ljubljana

### Strategie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs - Transformation

Extreme Lärm- und Schadstoffemissionen machten die Innenstadt von Ljubljana sehr unattraktiv sowohl für Bewohnende als auch für Gäste.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und die Lebens- und Aufenthaltsbedingungen in der Innenstadt von Ljubljana zu erhöhen, wurde ein Stadtentwicklungskonzept aufbauend auf fünf Säulen und 16 Handlungsfeldern umgesetzt, welches sich auf die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden sowie eine adäquate Zugänglichkeit und eine sichere Infrastruktur konzentriert.

Dadurch konnte ein autofreier Innenstadtbereich entstehen, welcher zu einer Begegnungszone für zu Fuß Gehende und Radfahrende umfunktioniert wurde.

Die Fläche für den Fußverkehr wurde in der Innenstadt sechsfacht und trägt einen signifikanten Teil zur innerstädtischen Aufenthaltsqualität bei.



Janez Koželj



Blaz Lokar



Miran Kambič

