

Burgenland zu Fuß

MASTERPLAN Burgenland zu Fuß

**Interreg
Europe**



Co-funded by
the European Union

STEP UP

MASTERPLAN Burgenland zu Fuß

www.b-mobil.info

Der Masterplan Burgenland zu Fuß wurde im Rahmen des Projektes STEP UP mit Mitteln der Europäischen Union aus dem Interreg Europe Programm erstellt.

Burgenland zu Fuß

Kurzfassung

Der Masterplan „Burgenland zu Fuß“ stellt einen umfassenden Handlungsrahmen dar, um das Gehen im Alltag als gleichwertige und attraktive Mobilitätsform im Burgenland zu stärken.

Die Vision dahinter ist klar: Alle Menschen im Burgenland sollen regelmäßig, sicher und komfortabel zu Fuß unterwegs sein können. Dabei geht es nicht nur um Mobilität im engeren Sinne, sondern auch um Lebensqualität, Gesundheit, Klimaschutz und soziale Teilhabe.

Die Ziele des Masterplans sind:



AKTIVITÄT:

Mehr Menschen gehen regelmäßig und gerne zu Fuß.



SICHERHEIT:

Die Menschen fühlen sich beim Gehen sicher und die Unfallzahlen sinken.



ERREICHBARKEIT:

Öffentliche Verkehrsmittel und wichtige Ziele sind angenehm fußläufig erreichbar.



KOMFORT:

Fußgänger:innen finden eine, ihren Bedürfnissen entsprechende qualitativ hochwertige Infrastruktur, ausreichend Platz und einen respektvollen Umgang von Seiten der anderen Verkehrsteilnehmer:innen vor.



ZUFRIEDENHEIT:

Das Gehen wird als positive Erfahrung wahrgenommen.

Um diesen Zielen gerecht zu werden, stützt sich der Masterplan auf **DREI ZENTRALE SÄULEN:**



Menschen, Orte und Prozesse.

Im Themenbereich **MENSCHEN** liegt der Fokus auf Bewusstseinsbildung, Motivation und Beteiligung. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei Kindern und Jugendlichen, etwa durch Schulwegpläne oder Schulworkshops. Ergänzt wird dies durch die landesweite Kampagne „Burgenland zu Fuß“, welche die Vorteile des Gehens breitenwirksam kommuniziert.

Die zweite Säule betrifft die **ORTE**, welche sich auf die gebaute Umgebung bezieht. Hier liegt der Schwerpunkt auf durchgängiger, sicherer und attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur. Fußwegetze sollen zusammenhängend, Schulwege sicher gestaltet und Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Schatten und Ruhemöglichkeiten verbessert werden.

Die dritte Säule umfasst die **PROZESSE** hinter den Maßnahmen. Ein:e Fußverkehrskoordinator:in wird als zentrale Ansprechperson eingesetzt, um Gemeinden zu beraten, Projekte zu koordinieren und Konsultationsprozesse zu begleiten. In Planungs- und Bauvorhaben soll der Fußverkehr künftig systematisch berücksichtigt werden.

Die **Erfolgskontrolle** des Masterplans erfolgt anhand klar definierter Indikatoren, welche überprüfen, ob die angestrebten Ziele tatsächlich erreicht wurden.

Die Erstellung des *Masterplans „Burgenland zu Fuß“* erfolgte im Rahmen des Interreg Europe Projekts „STEP UP“, welches sich die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr zum Ziel gesetzt hat und aus Mitteln der Europäischen Union finanziert wird.

2	Kurzfassung
4	Vorwort
7	GEHEN – IN VIELE RICHTUNGEN SINNVOLL
11	AUSGANGSLAGE
12	Status quo im Burgenland
16	GVS21 als Handlungsrahmen
17	Laufende Initiativen im Fußverkehr
17	Internationales und regionales Know-How nutzen
19	WOHIN SOLL'S GEHEN?
21	Vision
22	Ziele
25	3 SÄULEN FÜR MEHR GEHEN IM BURGENLAND
28	MENSCHEN
29	Initiativen für Schüler:innen und Eltern
31	Kampagne „Burgenland zu Fuß“
33	Zu-Fuß-Gehen als Gemeinschaftserlebnis
35	Zu-Fuß-Gehen als Medizin

Inhalt

36 ORTE

37	Durchgängige, sichere und attraktive Fußwegenetze
39	Vorrangbereiche für den Fußverkehr
40	Eine neue Planungskultur für das Zu-Fuß-Gehen
41	Infrastruktur für alle
43	Sicherheit geht vor
44	Zu-Fuß-Gehen und Öffentlicher Verkehr als ideale Kombination

46 PROZESSE

46	Koordinierte Vorgehensweise
49	Gemeinsame Wissensbasis
52	Rechtliche und finanzielle Basis sicherstellen

55 UMSETZUNG UND ERFOLGSKONTROLLE

57	Gemeinsam in die Umsetzung
58	Erfolgskontrolle mit messbaren Kriterien

61 MASSNAHMEN IM ÜBERBLICK

64	Factbox STEP UP
64	Danksagungen und Impressum



Vorwort

Liebe Burgenländerinnen und Burgenländer,
sehr geehrte Damen und Herren,

Gehen ist die einfachste Form der Fortbewegung – sie ist gesund und umweltfreundlich. Dennoch wird dem Fußverkehr in der Planung oft zu wenig Beachtung geschenkt. Das möchten wir im Burgenland ändern.

Mit dem „Masterplan Burgenland zu Fuß“ setzen wir seitens der Burgenländischen Landesregierung ein konkretes Zeichen, um das Gehen in unserem Bundesland zu stärken. Ziel ist es, den Fußverkehr sicherer, attraktiver und alltagstauglicher zu gestalten – für Menschen jeden Alters, im Alltag, auf dem Schulweg, beim Weg zum Einkaufen oder einfach beim Spaziergang durch unsere Dörfer und Städte.

Besonders die burgenländischen Kommunen spielen dabei eine zentrale Rolle. Sie kennen die Gegebenheiten, Herausforderungen und Chancen vor Ort und können mit gezielten Initiativen viel bewirken – sei es bei sicheren Schulwegen, lebendigen Ortskernen oder attraktiven Wegen im Alltag.

Der vorliegende Masterplan soll als Grundlage und Impuls für mehr Lebensqualität, bessere Gesundheit und nachhaltige Mobilität in den Gemeinden dienen. Ich lade Sie daher herzlich ein, den „Masterplan Burgenland zu Fuß“ als Anstoß zu sehen – für neue Ideen, für konkrete Maßnahmen und für ein gemeinsames Ziel: mehr Lebensqualität durch eine fußgängerfreundliche Umgebung.

Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, das Gehen im Burgenland zu fördern – bewusst, sicher und mit Zukunft.

Mag. Hans Peter Doskozil
Landeshauptmann



Liebe Burgenländerinnen und Burgenländer,
sehr geehrte Damen und Herren,

Vorwort

jeder Weg beginnt mit einem ersten Schritt. Das macht uns alle zu Fußgängerinnen und Fußgängern. Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen kommt daher auch allen Burgenländerinnen und Burgenländern zu Gute.

Der vorliegende Masterplan „Burgenland zu Fuß“ ist weit mehr als ein verkehrspolitischer Impuls – er bedeutet Lebensqualität, Gesundheitsförderung, Klimaschutz und soziale Teilhabe für alle Generationen. Denn die Mobilität der Zukunft beginnt im Kleinen – am sicheren Weg zur Schule oder zur Bushaltestelle, am verkehrsberuhigten Dorfplatz oder bei der barrierefreien Straßenquerung zum Bäcker – also bei jeder Entscheidung, die den Alltag für Fußgängerinnen und Fußgänger sicherer und komfortabler macht.

Der Masterplan „Burgenland zu Fuß“ ist ein wichtiger Schritt auf diesem Weg. Er hat zum Ziel, dass alle Burgenländerinnen und Burgenländer regelmäßig, sicher und komfortabel zu Fuß unterwegs sein können. Dafür werden die Potenziale des Fußverkehrs in unserer Region beleuchtet und konkrete Maßnahmen vorgesehen, um das Zu-Fuß-Gehen weiter zu attraktivieren. Diese reichen von Initiativen zur Bewusstseinsbildung über Unterstützungsmaßnahmen für Gemeinden hin bis zur frühzeitigen Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgänger:innen bei Bauprojekten des Landes.

Ich bin überzeugt, dass diese und viele weitere Maßnahmen dazu beitragen, unsere Gemeinden noch lebenswerter zu machen. Gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr und eine hohe Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen sorgen für belebte Ortszentren und stärken die lokale Nahversorgung. In Verbindung mit unserem gut ausgebauten Netz an öffentlichem Verkehr stellt Zu-Fuß-Gehen eine zentrale Säule des Mobilitätssystems im Burgenland dar. Ich lade Sie herzlich ein, sich aktiv an der Gestaltung einer fußgängerfreundlichen Zukunft in unserer Region zu beteiligen – hin zu einem Burgenland das bewegt und verbindet.

Mag. Heinrich Dörner
Landesrat



**Gehen –
in viele
Richtungen
sinnvoll**

Zu-Fuß-Gehen als Bindeglied der burgenländischen Verkehrspolitik

„Jeder Weg beginnt zu Fuß“ – Fast alle Burgenländer:innen sind Fußgänger:innen!

Zu-Fuß-Gehen ist jedoch oftmals so selbstverständlich, dass dessen positive Aspekte nicht immer gleich ersichtlich sind. Dabei sprechen viele Gründe dafür: So spielt der öffentliche Verkehr gerade in Kombination mit dem Fußverkehr seine Stärken aus. Sichere Schulwege sparen Eltern Zeit und Sorgen. Ortskerne werden belebt, wenn viele Fußgänger:innen unterwegs sind und zentrumsnahe Nahversorger:innen bleiben erhalten.

Tourist:innen schätzen ein fußläufiges Angebot und viele mehr.

Der vorliegende Masterplan „Burgenland zu Fuß“ nimmt diese positiven Aspekte zum Anlass, Ziele und Maßnahmen zu formulieren, um die Rahmenbedingungen für die Fußgänger:innen im Burgenland weiter zu verbessern. Dass dies erforderlich ist, zeigt das nächste Kapitel zur Ausgangslage im Burgenland.

[...] „Burgenland zu Fuß“ ist weit mehr als ein verkehrspolitischer Impuls – er bedeutet Lebensqualität, Gesundheitsförderung, Klimaschutz und soziale Teilhabe für alle Generationen. [...]

Mag. Heinrich Dorner / Landesrat



Schon ein Spaziergang wirkt sich positiv auf unser Wohlbefinden aus. Regelmäßiges Gehen beugt Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie Bluthochdruck nachhaltig vor und lässt sich einfach in den Alltag einbauen.

OA Dr. Paul Vock / Kardiologe Klinik Oberwart

Vorzüge dieser Mobilitätsform



Zu-Fuß-Gehen ist die **gesündeste Form der Fortbewegung**. Menschen, die mindestens 150 Minuten in der Woche zu Fuß gehen, haben z.B. ein geringeres Risiko, an Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erkranken.



Der **öffentliche Verkehr wird attraktiver**, wenn mehr Menschen die Haltestellen komfortabel und sicher zu Fuß erreichen können.



Zu-Fuß-Gehen spielt seine **Stärken auf kurzen Strecken** und in der **Kombination mit anderen Verkehrsmitteln** (insbesondere dem ÖV) aus.



Bessere Bedingungen für Zu-Fuß-Gehende werten öffentliche Räume auf. Dies trägt zur **Belebung der Ortskerne** und zur **Stärkung der lokalen Wirtschaft bei**, fördert den sozialen Zusammenhalt und das Gemeinschaftsleben in den Gemeinden. All dies schätzen auch Tourist:innen!



Ein **sicheres Umfeld** für Zu-Fuß-Gehende **schützt die gefährdetsten Verkehrsteilnehmer:innen** und ermöglicht es insbesondere Kindern früh ein selbstständiges und nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu erlernen.



Fußverkehr ist die einzige durch und durch klimaneutrale Fortbewegungsmethode, da sie keine Emissionen verursacht und somit einen **positiven Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz** leistet.



Zu-Fuß Gehen ist für die Zu-Fuß-Gehenden selbst, als auch für das Land Burgenland die **kostengünstigste Form der Fortbewegung**.



Ausgangslage

Status quo im Burgenland

ZU-FUSS-GEHEN ALS WILLKOMMENER TEIL DES ALLTAGS

Knapp drei Viertel der Burgenländer:innen gehen bereits heute (fast) täglich zumindest fünf Minuten am Stück zu Fuß. Zählt man noch jene dazu, die zumindest mehrmals pro Woche gehen, kann man nahezu alle Menschen im Burgenland als Fußgänger:innen bezeichnen.

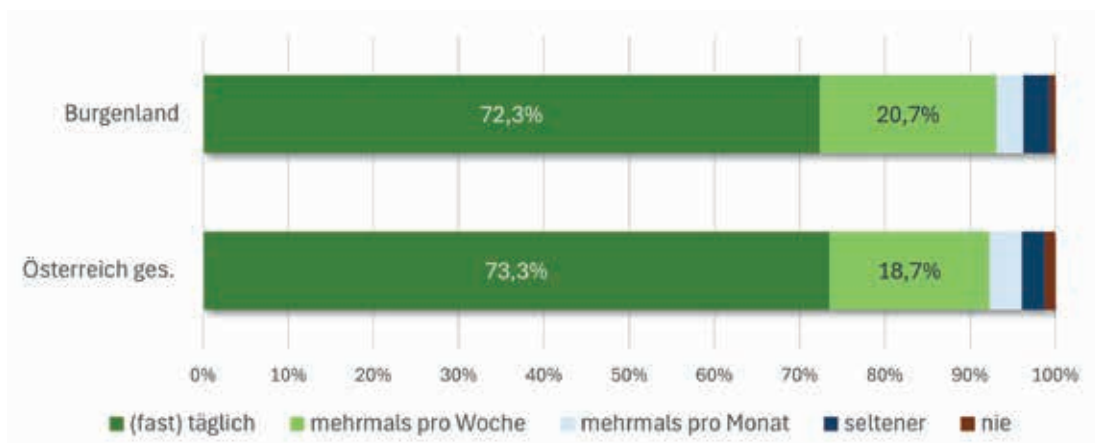


Abbildung 1: Anteil der Personen, die mind. 5 Minuten am Stück zu Fuß gehen (2023, n=2.465)
(Quelle: Report Aktive Mobilität 2024, BMIMI/klimaaktiv)

Das Burgenland liegt mit seinen 72,3% an (fast) täglich Zu-Fuß-Gehenden knapp unter dem österreichweiten Durchschnitt. Neben der Bundeshauptstadt Wien, die raumstrukturell schwer mit dem Burgenland zu vergleichen ist, gibt es auch in den Bundesländern Vorarlberg (76,4%) und Steiermark (76%) deutlich höhere Anteile.

Etwas unter dem österreichweiten Schnitt liegt im Burgenland auch der Anteil der Personen, die gerne zu Fuß gehen. Hier gilt es Rahmenbedingungen zu schaffen, die zu mehr Zufriedenheit beim Zu-Fuß-Gehen beitragen.

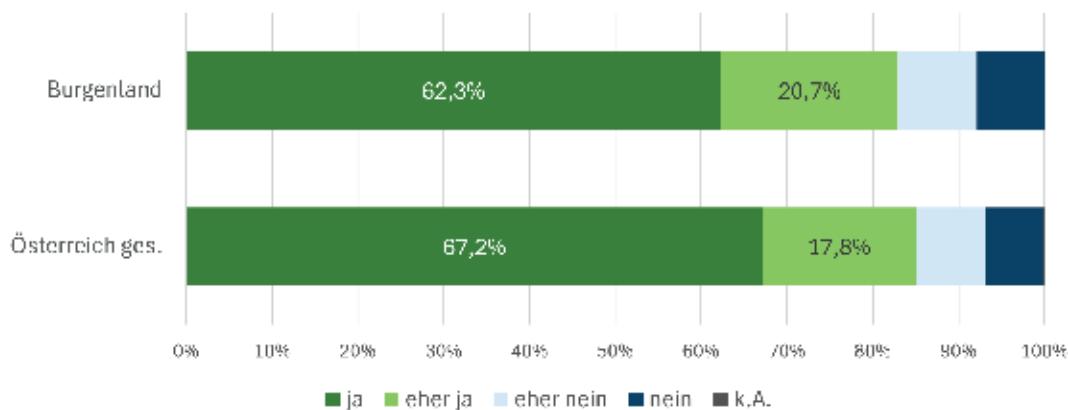


Abbildung 2: Anteil der Personen, die gerne längere Strecken zu Fuß gehen (2023, n=2.428)
(Quelle: Report Aktive Mobilität 2024, BMIMI/klimaaktiv)

JEDER 7. WEG HAUPTSÄCHLICH¹ ZU FUSS

Die letzte detaillierte Gesamterhebung zum Mobilitätsverhalten liegt mit Österreich unterwegs 2013/2014 zwar schon über 10 Jahre zurück, Vergleichswerte aus anderen Bundesländern zeigen aber, dass die Fußwegeanteile in diesem Zeitraum (mit einem vorübergehenden Anstieg in den Corona-Jahren) relativ stabil waren.

Die Burgenländer:innen haben 14% ihrer (werktäglichen) Wege zu Fuß zurückgelegt. Das Zu-Fuß-Gehen liegt somit nach dem PKW und noch vor dem ÖV und dem Fahrrad an zweiter Stelle bei der Verkehrsmittelwahl.

Ca. 20% der Wege der Burgenländer:innen sind kürzer als ein Kilometer, knapp über 35% der Wege sind unter 2,5 km und somit fürs Zu-Fuß-Gehen geeignet. Dabei gibt es signifikante Unterschiede in der Verkehrslängenverteilung sowie dem Anteil der Zu Fuß zurückgelegten Wege zwischen den unterschiedlichen Verkehrszwecken.

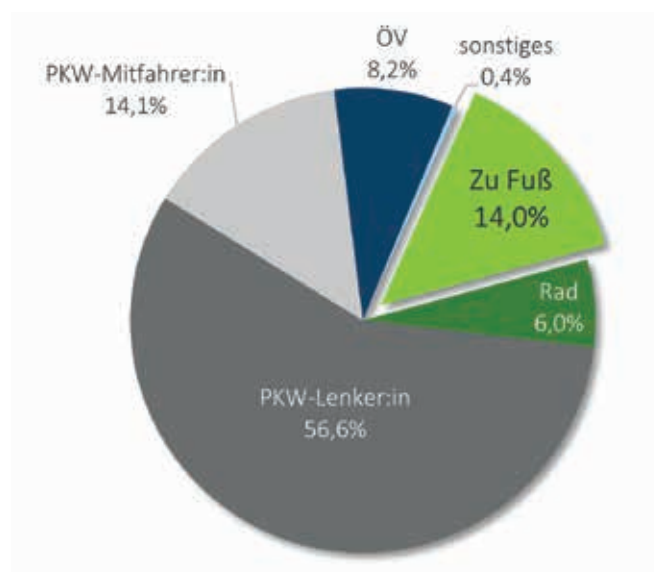


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl der Burgenländer:innen
(Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014 - Werktag, Personen mit Hauptwohnsitz im Burgenland, n=3.123 Wege)

¹ Betrachtung des Hauptverkehrsmittels – werden für einen Weg mehrere Verkehrsmittel kombiniert, wird jenes als Hauptverkehrsmittel definiert, mit dem der längste Teil des Weges zurückgelegt wird.

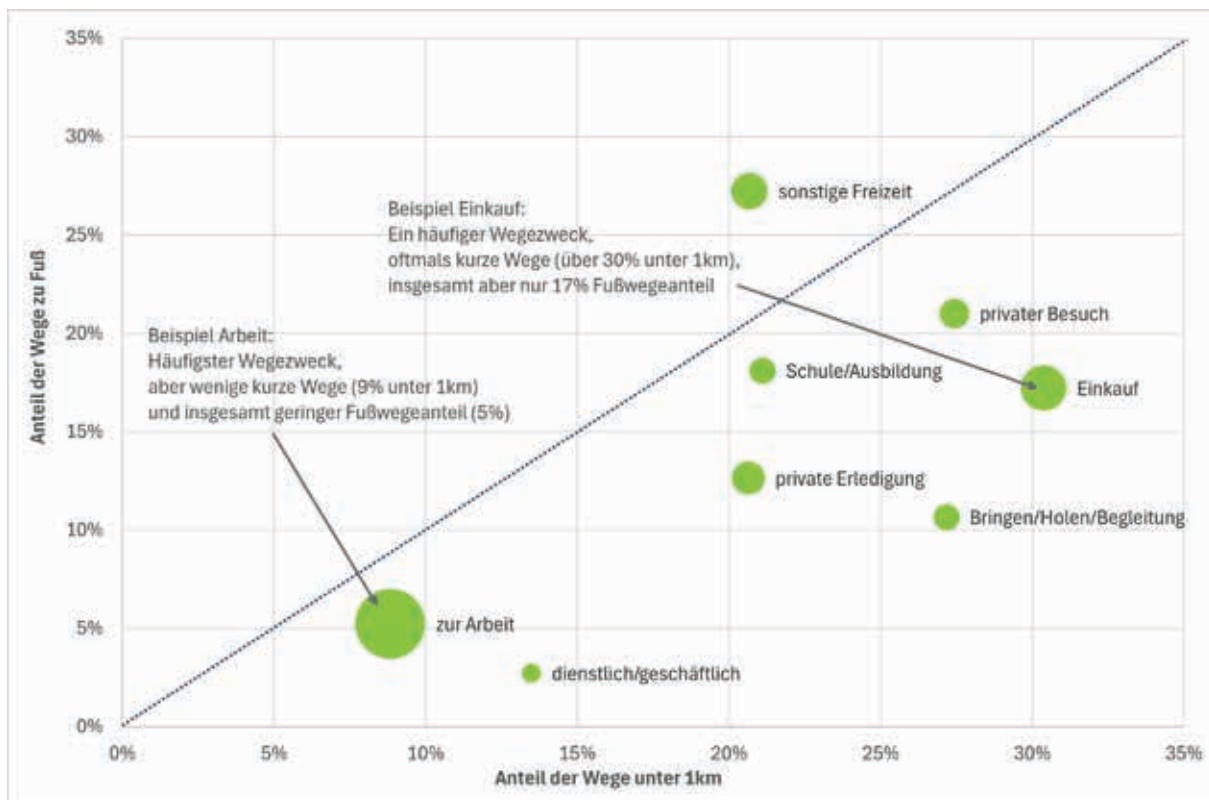


Abbildung 4: Anteil von Wegen unter 1km und Anteil der Fußwege nach Wegezweck (Kreisgröße = Häufigkeit des Wegezwecks)
 (Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014 - Werktag, Personen mit Hauptwohnsitz im Burgenland, n=3.123 Wege)

Die häufigsten Wegezwecke der Burgenländer: innen sind Arbeit und Einkauf. Bei beiden ist der Fußanteil verglichen mit dem Anteil kurzer Wege gering. Kann beim Einkauf zumindest ein Teil durch die zu transportierenden Güter erklärt werden, so gibt es jedenfalls bei den Arbeitswegen noch ein großes Steigerungspotenzial.

Prinzipiell muss hier angemerkt werden, dass die bis dato angewendeten Erhebungsmethoden das Zu-Fuß-Gehen nicht adäquat abbilden. Durch die Konzentration auf das Hauptverkehrsmittel (= das hauptsächlich verwendete Verkehrsmittel auf einem Weg) bleiben viele kurze (Fuß-)Wege unsichtbar.

Zahlen des Umweltbundesamtes zeigen, dass durch die Anwendung des Etappenkonzeptes der Anteil des Fußverkehrs auf fast das Dreifache steigt.

Man kann also davon ausgehen, dass bereits heute mehr Burgenländer:innen zu Fuß unterwegs sind, als man den statistischen Daten entnehmen kann.

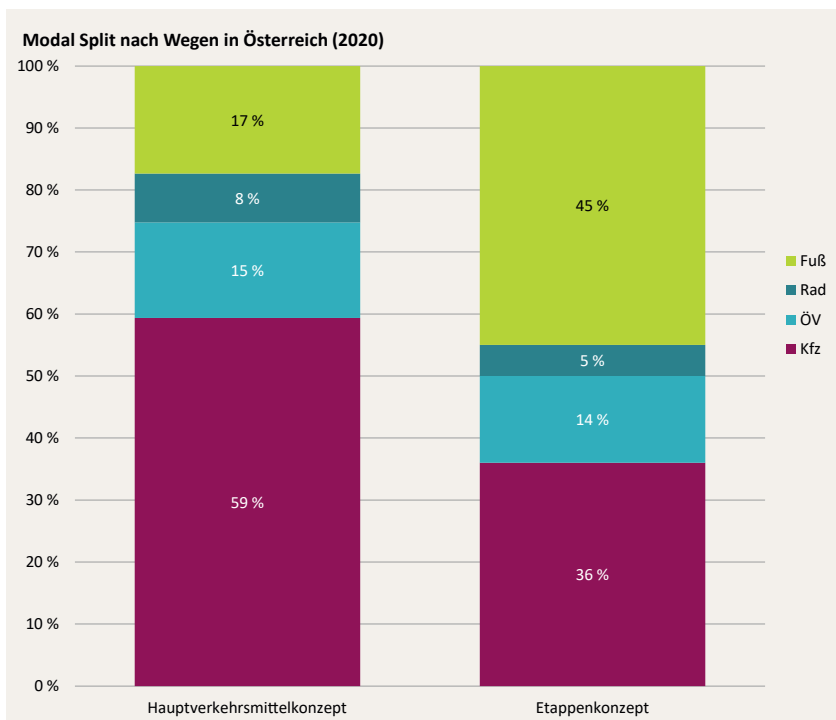


Abbildung 5: Modal Split
- Hauptverkehrsmittelkonzept und Etappenkonzept,
(Quelle: BMVIT 2016, Darstellung Umweltbundesamt 2020)

KNAPP 50 VERUNGLÜCKTE FUSSGÄNGER:INNEN JÄHRLICH IM BURGENLAND

Im Durchschnitt über die Jahre 2021 bis 2023 verunglücken im Straßenverkehr im Burgenland jährlich 49 Personen, während sie zu Fuß gingen - eine Person davon tödlich, während 13 schwer und 35 Personen leicht verletzt wurden. Die Fußgänger:innen machen damit ca. 4,8% aller Verunglückten im Burgenland aus.

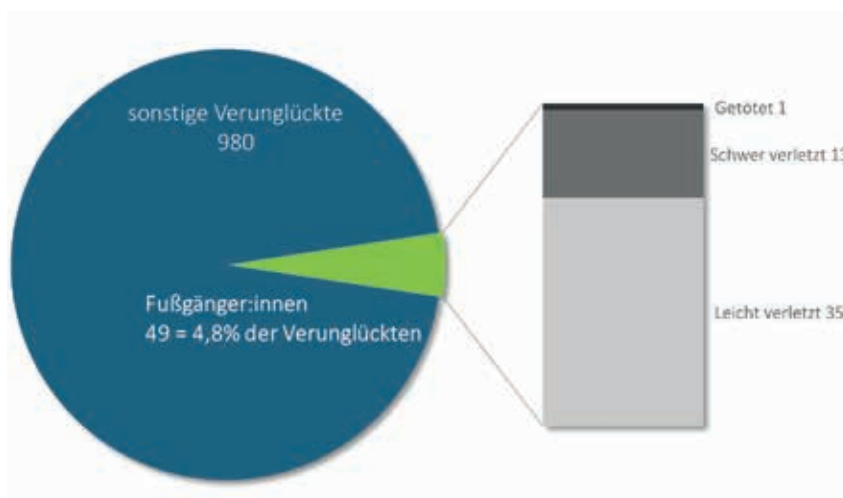


Abbildung 6: Durchschnittlicher Anteil der verunfallten Fußgänger:innen im Burgenland von 2021 bis 2023 inklusive Verletzungsgrad
(Quelle: Unfallstatistik Statistik Austria)

GVS21 als Handlungsrahmen



Die Gesamtverkehrsstrategie 2021 (GVS21) ist der übergeordnete verkehrspolitische Handlungsrahmen im Burgenland. Für fünf große Zukunftsthemen wurden darin konkrete Maßnahmen festgelegt, von denen viele bereits umgesetzt wurden oder deren Umsetzung für die kommenden Jahre vorgesehen ist.

In diesem Maßnahmenprogramm findet sich auch der Fußverkehr wieder. Beispielsweise in folgenden Maßnahmen:

- Multimodale Knoten, Maßnahme 5.4: Fuß- und Radverkehrschecks mit Fokus auf Haltestellen inkl. Beratungsangebot
- Unsere Orte, Maßnahme 2.1: Vorzeigeprojekte für Ortskerngestaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung werden in drei Pilotgemeinden geplant und umgesetzt
- Unsere Orte, Maßnahme 2.2: Richtlinien für Verkehrsberuhigung in Ortszentren
- Unsere Orte, Maßnahme 2.3: Konsultationsprozess Aktive Mobilität – Sicherstellung der Berücksichtigung von Zu-Fuß-Gehenden bei Infrastrukturmaßnahmen des Landes
- Unsere Orte, Maßnahme 2.4: Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Orten – insbesondere Querungsmöglichkeiten für Zu-Fuß-Gehende
- Unsere Orte, Maßnahme 3.2: Kriterienkatalog für örtliche Raumplanung – insbesondere Durchwegungen sowie Erschließung von neuen Siedlungen und Betriebsgebieten zu Fuß
- Mobilitätsmanagement, Maßnahme 3.3: Sicherer Schulweg – Beratung und Unterstützung durch Schulwegchecks, Schulstraßen, Elternhaltestellen etc.
- Mobilitätsmanagement, Maßnahmen 1.5/1.6: Good practice Exkursionen – zu Themen wie Platzgestaltung, Verkehrsberuhigung, etc.

Der Masterplan "Burgenland zu Fuß" baut auf den Zielsetzungen und Maßnahmen der GVS21 auf und differenziert diese im Bereich des Zu-Fuß-Gehens weiter aus, um den Bedürfnissen der Zu-Fuß-Gehenden besser zu entsprechen.

Laufende Initiativen im Fußverkehr

Bereits in der Vergangenheit wurden im Burgenland Initiativen zur Förderung des Fußverkehrs gesetzt. So erhält das Thema Zu-Fuß-Gehen durch die Aktionen von Burgenland Extrem oder dem ORF Burgenland sehr viel öffentliche Aufmerksamkeit. Auf kommunaler Ebene motivieren die Angebote wie die der Gesunden Dörfer immer mehr Menschen sich im Alltag zu Fuß zu bewegen.

Seit Jahren unterstützt die Mobilitätszentrale Burgenland Gemeinden mit Workshops, Mobilitätschecks, unterschiedlichen Pilotaktivitäten bzw. gezielten Maßnahmen dabei, die Rahmenbedingungen für Fußgänger:innen zu verbessern. Der Masterplan knüpft an diesen bestehenden Initiativen an, verstärkt sie und setzt sie in einen größeren, strategischen Rahmen.



Abbildung 7: Blühende Straßen Deutschkreutz
(Quelle: Mobilitätszentrale Burgenland)

Internationales und regionales Wissen nutzen

Die Erstellung des Masterplans "Burgenland zu Fuß" war in das EU Interreg Projekt "STEP UP" eingebettet. Dieses hatte die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr zum Ziel.

Durch die Beteiligung des Burgenlands im Projekt konnte das umfassende Wissen der europäischen Projektpartner:innen für die Erarbeitung und Umsetzung des Masterplans genutzt werden.



Abbildung 9: Zu Besuch im Burgenland
(Quelle: Mobilitätszentrale Burgenland)

Durch gegenseitige Besuche der Projektpartner:innen wurden Inspirationen gesammelt und Wissen ausgetauscht. Beim Besuch im Burgenland im Juni 2024 wurden Vorzeigeprojekte für die Ortskerngestaltung präsentiert.

Es bot sich auch die Gelegenheit, Verbesserungsnotwendigkeiten auf der strategischen und operativen Ebene anzusprechen und kritisch zu diskutieren. In „Regional Stakeholder Group Meetings“ beteiligte sich ein breites Spektrum an regionalen Fachexpert:innen, etwa aus den Bereichen Gesundheit, Verkehrssicherheit oder Barrierefreiheit ebenso wie Vertreter:innen der Fachabteilungen des Landes und aus den Gemeinden, am Entstehungsprozess des Masterplans.



Wohin soll's gehen?

Vision

Der Masterplan "Burgenland zu Fuß" ist von der gemeinsamen Vision getragen, die vielfältigen Vorzüge des Zu-Fuß-Gehens für die Menschen im Burgenland in den Mittelpunkt zu stellen:

Wir möchten, dass alle ein sicheres, einfaches und angenehmes Geherlebnis haben.

- ▷ Wir beleben unsere Orte und sichern lokale Infrastruktur.
- ▷ Wir fördern die öffentliche Gesundheit.
- ▷ Wir tragen zum Klimaschutz bei, reduzieren Lärm und Umweltverschmutzung.
- ▷ Wir leisten einen Beitrag zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs.
- ▷ Wir schaffen eine lebendigere, integrative und gerechtere Gesellschaft.
- ▷ Wir erhöhen die Verkehrssicherheit für alle.

Konkrete Ziele und Maßnahmen unterstützen dabei, diese Vision Realität werden zu lassen.

Ziele

Die Vision eines sicheren, einfachen und angenehmen Geherlebnisses lässt sich auf folgende Ziele herunterbrechen:



AKTIVITÄT

Mehr Menschen gehen regelmäßig und gerne zu Fuß.



SICHERHEIT

Die Menschen fühlen sich beim Gehen sicher und die Unfallzahlen sinken.



ERREICHBARKEIT

Öffentliche Verkehrsmittel und wichtige Ziele sind angenehm fußläufig erreichbar.



KOMFORT

Fußgänger:innen finden eine ihren Bedürfnissen entsprechend qualitativ hochwertige Infrastruktur, ausreichend Platz und einen respektvollen Umgang von Seiten der anderen Verkehrsteilnehmer:innen vor.



ZUFRIEDENHEIT

Das Gehen wird als positive Erfahrung wahrgenommen.

Geplante Maßnahmen sind nur dann weiter zu verfolgen, wenn sie zu einem oder mehreren dieser Ziele einen klaren Beitrag leisten können. Im Kapitel „Erfolgskontrolle“ finden sich konkrete Messgrößen zur Überprüfung der Zielerreichung.

Darüber hinaus leisten Maßnahmen einen erheblichen Beitrag zur Erfüllung der Sustainable Development Goals (SDGs) Gesundheit und Wohlergehen, Geschlechtergleichheit, Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum, Industrie, Innovation und Infrastruktur, Nachhaltige Städte und Gemeinden sowie Maßnahmen zum Klimaschutz der Vereinten Nationen.:

Walking policy Outcomes



Abbildung 10: Beitrag des Zu-Fuß-Gehens zur Erreichung der SDGs – erarbeitet im STEP UP Projekt

Wir sind fast alle Fußgänger:innen. Daher soll Zu-Fuß-Gehen im Burgenland so einfach, sicher und komfortabel wie möglich sein – insbesondere für Kinder, ältere Menschen und solche mit Mobilitätseinschränkungen.

Mag. Peter Zinggl / Gesamtverkehrskordinator Land Burgenland





3 Säulen für mehr Gehen im Burgenland

LEGENDE

zur nachfolgenden Maßnahmenbeschreibung

PRIORITÄT DER MASSNAHME:

- **mittlere Priorität**
- **hohe Priorität**
- **sehr hohe Priorität**

UMSETZUNGSHORIZONT:

- laufend:** Umsetzung läuft bereits
- kurzfristig:** Umsetzung(sbeginn) in 1-2 Jahren
- mittelfristig:** Umsetzung(sbeginn) in 3-5 Jahren

Eine Übersicht aller Maßnahmen findet sich
am Ende des Masterplans.

3 Säulen für mehr Gehen im Burgenland

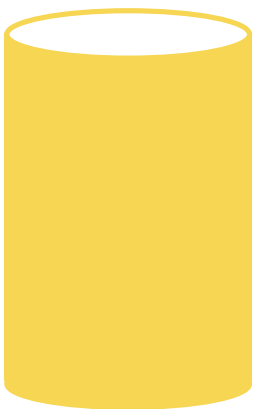
Die Maßnahmen im Masterplan "Burgenland zu Fuß" bauen auf drei Handlungsfeldern auf: Die Menschen im Burgenland werden eingeladen, den Weg zu mehr Fußverkehr gemeinsam zu gehen. Das Umfeld wird schrittweise fußgänger:innenfreundlicher gestaltet und die organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen unterstützen die Bemühungen für mehr Fußverkehr.

Mit dieser Struktur folgt das Burgenland den Empfehlungen der Expert:innen von Walk21 bzw. der internationalen Partnerschaft für Aktive Mobilität und Gesundheit (<https://pathforwalkingcycling.com/>).



Abbildung 11: 3 Säulen für mehr Gehen im Burgenland – Handlungsbereiche des Masterplans

Menschen



Der Weg zu mehr Fußverkehr im Burgenland kann nur gemeinsam mit den Burgenländer:innen gegangen werden. Bewusstsein für die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens lässt es wieder zu einem selbstverständlichen Teil der alltäglichen Mobilität der Menschen werden. Eine große Bandbreite an Maßnahmen zur Motivation und Bewusstseinsbildung trägt dazu bei, eine neue Kultur des Zu-Fuß-Gehens im Burgenland zu etablieren.

Initiativen für Schüler:innen und Eltern

Eine prioritäre Zielgruppe des Masterplans "Burgenland zu Fuß" sind Kinder und Jugendliche. Befragungen von Schüler:innen zeigen, dass das oftmals vorherrschende "Elterntaxi" nicht deren meistgewünschte Mobilitätsform ist. Vielmehr würden die Schüler:innen gerne selbstbestimmt mobil sein und ihren Schulweg zu Fuß, mit dem Roller oder mit dem Rad zurücklegen. Wird dies in jungen Jahren ermöglicht, wird es auch auf das Mobilitätsverhalten im Erwachsenenalter Auswirkungen zeigen. Gute Gründe also, dieser Zielgruppe besondere Aufmerksamkeit zu schenken.



Abbildung 12: Pedibus Breitenbrunn
(Quelle: Initiative Pedibus Breitenbrunn)

Der gemeinsame Weg zu Fuß in die Schule hat viele Vorteile: Kinder lernen sich selbstständig im Verkehr zu bewegen, tun etwas für ihre Gesundheit und können unterwegs soziale Kontakte knüpfen. Dafür braucht es sichere Schulwege und kinderfreundliche öffentliche Räume.

HR OSR Alfred LEHNER, BEd MA / Bildungsdirektor Land Burgenland



Abbildung 13: Schulwegdetektive Deutschkreutz
(Quelle: Andreas Valenta/VOR)



SCHULWEGPLÄNE

A.1.1

Schulwegpläne zeigen sichere Fußwege in die Schulen auf. Gibt es Gefahrenstellen sind diese darin gekennzeichnet und Eltern können sie mit den Kindern vorab trainieren. Die Schulwegpläne sind ein gutes Instrument, Mobilitätsmöglichkeiten abseits des „Eltern-Taxis“ aufzuzeigen und Sorgen und Ängste sowohl bei Eltern als auch Schulanfänger:innen abzubauen. Bereits heute gibt es für einige Schulen im Burgenland derartige Pläne. Ihre Verfügbarkeit soll in Zusammenarbeit mit Partnern aus dem Verkehrssicherheitsbereich im ganzen Burgenland ausgeweitet werden.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

ENGAGEMENT/AWARENESS/INFO-KAMPAGNEN

A.1.2

Gemeinsam mit Schulen und für Schulen werden zielgruppenspezifische Kampagnen erarbeitet, die auf spielerische, motivierende Weise dazu anregen, die Schulwege häufiger zu Fuß zurückzulegen. Ein Beispiel hierfür ist etwa die Initiative „Schulwegdetektive“, die Kinder mit Beobachtungsaufgaben dazu anregt, ihre Umgebung und Umwelt bewusster wahrzunehmen. Auch Stempelpässe mit kleinen Belohnungen können dazu motivieren, zu Fuß zur Schule zu gehen.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

MOBICHECKS IN SCHULEN

A.1.3

Bei den „Mobichecks“ wird mittels Fragebögen das Mobilitätsverhalten von Schüler:innen und Lehrer:innen analysiert und darauf aufbauend gemeinsam mit den betrachteten Bildungseinrichtungen ein Aktionsprogramm entwickelt. Diese Mobichecks sollen im Burgenland verstärkt zum Einsatz kommen und sind der Ausgangspunkt für weitere Initiativen an den Schulen.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **laufend**

PEDIBUS – DER AUTOBUS AUF FÜSSEN

A.1.4

Eine weitere gute und im Burgenland schon erfolgreich umgesetzte Initiative für einen selbstständigen Schulweg ist der Pedibus. Auf festgelegten Routen mit vorgegebenen „Haltestellen“ gehen die Kinder gemeinsam, begleitet von Erwachsenen, zum Kindergarten oder zur Schule und werden so an das selbstständige Zu-Fuß-Gehen in einem sicheren Umfeld herangeführt. Gemeinsam mit Eltern und Bildungseinrichtungen sollen neue Pedibusprojekte im Burgenland umgesetzt werden.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **laufend**

MOBILITÄTSBILDUNGSPROGRAMM FÜR KINDER UND JUGENDLICHE

A.1.5

Workshops in Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche vom Kindergarten bis zur Oberstufe vermitteln spielerisch Wissen zum Thema aktive und umweltfreundliche Mobilität. Bestehende Workshopformate werden um den Schwerpunkt Zu-Fuß-Gehen erweitert. Diese Veranstaltungen werden in den Bildungseinrichtungen kostenlos angeboten.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **laufend**

FUSSGÄNGERAUSWEIS

A.1.6

Der Fußgängerausweis führt Vorschulkinder im Kindergarten spielerisch an Verkehrsregeln und das richtige Verhalten im Straßenverkehr heran und bereitet sie auf einen künftigen Fußweg zur Schule vor. Gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) soll der Zu-Fuß-Geh-Ausweis in Kindergärten im Burgenland angeboten werden.

Priorität: ●○○

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

Kampagne „Burgenland zu Fuß“

Die Vorzüge des Zu-Fuß-Gehens werden den Burgenländer:innen unter der Dach-Kampagne „Burgenland zu Fuß“ auf vielen Kanälen in wiedererkennbarer Form präsentiert. „Burgenland zu Fuß“ wird sich in bestehenden Initiativen wie den Mobilitätswochen, aber auch in neuer Form etwa als App mit Anreizen für das Zu-Fuß-Gehen wiederfinden.

Wechselnde Themenschwerpunkte adressieren nicht nur die vielfältigen Vorteile des Zu-Fuß-Gehens, sondern helfen auch, erkannte Problembereiche und Gefahren für den Fußverkehr abzubauen.



Abbildung 14: Kampagne „Burgenland zu Fuß“

AUFBAU DER DACH-KAMPAGNE „BURGENLAND ZU FUSS“



A.2.1

„Burgenland zu Fuß“ wird als landesweite Fußgänger:innen Kampagne mit einheitlichem Design bzw. Layout aufgesetzt, das sich in Drucksachen, Beschilderung etc. wiederfindet. „Burgenland zu Fuß“ wird mit bestehenden Initiativen (etwa im Rahmen der Mobilitätswochen) zusammengeführt.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

THEMENSPEZIFISCHE FOKUSKAMPAGNEN

A.2.2

In halbjährlich wechselnden Schwerpunkten sollen zum einen ausgewählte Vorzüge des Zu-Fuß-Gehens hervorgehoben werden, zum anderen Verhaltensänderungen in heutigen Problemfeldern angestoßen werden.

Mögliche Themen für Fokuskampagnen sind:

- ▷ Zu-Fuß-Gehen ist gesund
- ▷ Fußgänger:innen als wertvolle Kund:innen für lokale Wirtschaft
- ▷ Mehr Rücksicht im Straßenverkehr
- ▷ Verkehrssicherheitskampagne (z.B.: Haltepflicht bei Schutzwegen)
- ▷ Das Gehen als Beitrag zum Klimaschutz soll positiv besetzt werden

Diese Kampagnen werden in Kooperation mit relevanten Institutionen aus den unterschiedlichen Themenfeldern umgesetzt.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

MITMACH-INITIATIVEN FÜR DAS ZU-FUSS-GEHEN

A.2.3

Zusätzlich zu den Informationskampagnen werden Initiativen gesetzt, die Lust auf das Zu-Fuß-Gehen machen und die Burgenländer:innen einladen, es öfter zu tun. Aktionen wie das Sammeln von Schritten oder von zu Fuß zurückgelegten Kilometern sind dafür gute Beispiele, welche auch im Burgenland schon erfolgreich umgesetzt wurden. Spezielle Formate wie GEHmeinderatsitzungen adressieren gezielt politische Vertreter:innen in ihrer Vorbildfunktion innerhalb der Gemeinde. Die Implementierung einer digitalen Anwendung mit einem Anreizsystem für das Zu-Fuß-Gehen wird geprüft.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

Zu-Fuß-Gehen als Gemeinschaftserlebnis

Veranstaltungen können einen großen Beitrag leisten, dem Zu-Fuß-Gehen mehr Sichtbarkeit zu verschaffen. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie das Gehen zum Gemeinschaftserlebnis machen. Das Burgenland wird Geh-Events für die Burgenländer:innen mit unterschiedlichem Fokus etablieren und auch den Austausch durch Teilnahme an österreichweiten Veranstaltungen und der Abhaltung von Fachtagungen fördern.



Abbildung 15: Burgenland
Extrem 2025
(Quelle: Verein24Stunden-
BurgenlandExtrem)

ZU-FUSS-GEHEN IN LAUFENDES GEMEINSCHAFTSLEBEN INTEGRIEREN

A.3.1

Für unterschiedliche Zielgruppen werden Geh-Events veranstaltet, die das Gehen zu einem positiven Gemeinschaftserlebnis machen. So wird bereits jetzt in Kooperation mit den Gesunden Dörfern die Initiative „Ge(H)meinsam statt einsam“ umgesetzt, die insbesondere von Einsamkeit betroffene Menschen zum Mitmachen einlädt. Dieser positive Ansatz soll nicht nur auf andere Gemeinden ausgeweitet werden, sondern auch in anderen Bereichen des kommunalen Gemeinschaftslebens werden Möglichkeiten gesucht, mehr Wege (gemeinsam) zu Fuß zurückzulegen. Es bestehen darüber hinaus viele weitere Initiativen für das Zu-Fuß-Gehen (etwa die Burgenland Extrem Tour des Vereins 24h Burgenland, die Burgenland Tour des ORF Landesstudio Burgenland und viele Initiativen in den Gemeinden). Das Land Burgenland wird für neue Formate die Kooperation mit den bestehenden Initiativen suchen und die laufenden Aktivitäten unterstützen.

Priorität: ●○○

Umsetzungshorizont: **laufend**

ÖSTERREICHWEITER „TAG DES ZU-FUSS-GEHENS“ A.3.2

2025 wurde zum ersten Mal ein österreichweiter „Tag des Zu-Fuß-Gehens“ abgehalten. Dieser soll nun jährlich stattfinden. Das Burgenland wird sich den Initiativen zum „Tag des Zu-Fuß-Gehens“ anschließen und ihn mit eigenen Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit nutzen, um breite Aufmerksamkeit für das Thema Zu-Fuß-Gehen zu erregen.

Priorität: ●○○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

ÖSTERREICHISCHER FUSSVERKEHRSGIPFEL 2026 A.3.3

Im Jahr 2026 findet der Österreichische Fuß- und Radverkehrsgipfel in Eisenstadt statt. Diese Veranstaltung ist eine hervorragende Möglichkeit, bisher Erreichtes der Fachwelt und einer interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren und in einen konstruktiven Austausch über künftige Entwicklungen im Fußverkehr zu treten.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

Wie wissenschaftlich nachgewiesen, kann regelmäßige Bewegung psychischen Erkrankungen, wie etwa Depressionen, wirksam vorbeugen. Schon kurze Fußwege an der frischen Luft heben die Stimmung.

Prof.(FH) Mag.Dr. Erwin Gollner, MPH MBA / Departmentleiter Gesundheit und Soziales Hochschule Burgenland, Studiengangsleiter BA-Studiengang Gesundheitsmanagement und Gesundheitsförderung



Zu-Fuß-Gehen als Medizin

Sich zu bewegen ist eine der wesentlichen Voraussetzungen bis ins hohe Alter gesund zu bleiben. Die WHO empfiehlt für Erwachsene wöchentlich mindestens 150 Minuten körperliche Aktivität von moderater Intensität. Das entspricht etwa 2,5 Stunden moderater Bewegung wie zum Beispiel Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren. Für Kinder und Jugendliche werden täglich mindestens 60 Minuten körperliche Aktivität empfohlen.

Zu-Fuß-Gehen ist eine bewährte Methode Bewegung in den Alltag zu integrieren und so die jeweiligen Empfehlungen „nebenbei“ zu erreichen.



Abbildung 16: Social Prescribing am Beispiel Gesundheitsnetzwerk Raabtal (Quelle: Gesundheitsnetzwerk Raabtal)

SOCIAL PRESCRIBING

A.4.1

Social Prescribing ist ein Konzept im Gesundheitswesen, bei dem Patient:innen an nicht-medizinische Unterstützungsangebote wie Sportgruppen, Kulturangebote oder soziale Beratungsstellen vermittelt werden. Ziel ist es, das Wohlbefinden ganzheitlich zu fördern und insbesondere psychosoziale Belastungen zu adressieren. Hierbei kann Zu-Fuß-Gehen eine maßgebliche Rolle spielen. Das Gesundheitsnetzwerk Raabtal setzt diesen Ansatz als Vorreiter im Burgenland bereits langjährig um und vermittelt Patient:innen u.a. an lokale Zu-Fuß-Geh-Initiativen. Davon ausgehend werden die Aktivitäten für das Zu-Fuß-Gehen in der Region weiter intensiviert und der Ansatz des Social Prescribings im gesamten Burgenland weiter bekannt gemacht.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

GEMEINSAME INITIATIVEN MIT DEN GESUNDHEITSKASSEN

A.4.2

Eine gemeinsame Kampagne zur Bewerbung des „SVS-Gesundheitshunderterters“ mit der SVS-Direktion im Burgenland wird initiiert. Damit soll auf die Möglichkeit hingewiesen werden, einmal im Jahr die Kosten von bis zu 100 EURO für gesundheitsfördernde Maßnahmen zur Steigerung der Ausdauer (u.a. Nordic Walking) oder Koordination (u.a. Sturzprävention) refundiert zu bekommen. Damit werden für noch mehr Burgenländer:innen Voraussetzungen und Anreize für ein lustvolles Zu-Fuß-Gehen in der Freizeit und im Alltag geschaffen. Ähnliche Initiativen werden in Kooperation mit der ÖGK angestrebt.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

Orte



Die Wahrnehmung des öffentlichen Raums wandelt sich zunehmend vom reinen Verkehrsraum hin zum Lebens- und Aufenthaltsraum. Die Menschen gehen nicht nur gerne zu Fuß, sondern verweilen auch verstärkt wieder in den öffentlichen Räumen.

Ging es in der Vergangenheit oft um die Nutzung von Restflächen im Straßenraum und die Erfüllung von technischen Mindestvorgaben, sollen nun die Bedürfnisse von Fußgänger:innen Ausgangspunkt der Planungsüberlegungen sein.

Eine durchgängige, sichere und komfortable Infrastruktur für Fußgänger:innen, kurze Wege im Wohnumfeld sowie Straßen und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität sind der Schlüssel zu mehr Fußverkehr und zu belebten Ortszentren.

Zu einer attraktiven Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume tragen etwa hochwertige Sitzgelegenheiten, Beschattung und Begrünung, kühlende Wasserelemente oder wegbegleitende Spielelemente bei. Erlebnisinseln und Verweilplätze ermöglichen vielfältige Nutzungsformen. Der Ortskern wird wieder verstärkt als Aufenthaltsraum und Veranstaltungsort genutzt. Temporäre Interventionen werden als Initialzündung für Verbesserungen unterstützt.

Die frühzeitige Berücksichtigung von direkten Wegeverbindungen bei der Planung von Neubaugebieten und die Schaffung von Durchwegungen in Bestandsgebieten unterstützen kurze Wegverbindungen.



Abbildung 17: Begegnungszone Hauptplatz Stadtschlaining
(Quelle: Jim Walker/Walk21)

Durchgängige, sichere und attraktive Fußwegenetze

Grundvoraussetzung für das Zu-Fuß-Gehen ist eine sichere und durchgängige Fußverkehrsinfrastruktur. Eine strukturierte Planung schließt Lücken, beseitigt Gefahrenstellen und reduziert Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

Eine komfortable Ausführung der Fußwegeninfrastruktur und eine attraktive Gestaltung des Umfelds machen das Gehen zu einem angenehmen Erlebnis. Eine klimaresiliente Gestaltung ist bei allen künftigen Vorhaben eine Selbstverständlichkeit.



Abbildung 18: Fußgänger:innenleitsystem Eisenstadt
(Quelle: Jim Walker/Walk21)

ÖRTLICHE FUSSVERKEHRSKONZEPTE & PLANUNG VON FUSSWEGNETZEN

B.1.1

Die Mobilitätszentrale unterstützt Gemeinden im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei der Erstellung örtlicher Fußverkehrskonzepte, die eine Voraussetzung für eine Förderung durch das klimaaktiv-Programm des Bundes sind (siehe Maßnahme Finanzierung).

Um Synergien mit anderen Planungen zu nutzen, sollen die Anforderungen an Fußverkehrspläne in der Erstellung von Mobilitätskonzepten Berücksichtigung finden. Die Mobilitätszentrale steht interessierten Gemeinden hierbei beratend zur Seite.

Ziel dieser planerischen Bemühungen soll immer sein, dass die Gemeinden durchgehende, zusammenhängende und sichere Fußwegenetze entwickeln. Diese können anschließend mittels Leitsystemen und Wegzeitkarten auch ausgewiesen und beworben werden.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **laufend**

FUNKTIONALE GLIEDERUNG DES STRASSENNETZES **B.1.2**

Für eine gelingende Verkehrsberuhigung ist es insbesondere für Bezirksvororte im Burgenland wichtig, sich Klarheit über die funktionale Gliederung ihres Straßennetzes zu verschaffen. Die Ausweisung von Straßen mit (über-)regionaler Bedeutung schafft im restlichen Straßennetz Freiräume für mehr aktive Mobilität. Die Erstellung von Zirkulationsplänen kann insbesondere für die größeren Bezirksvororte ein adäquates Mittel darstellen.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

KLIMAFITTE STRASSENGESTALTUNG

B.1.3

Die Klimakrise fordert auch Anpassungen in der Gestaltung der Straßen, damit sie für Fußgänger:innen aber auch für Radfahrende weiterhin attraktiv bleiben. Die klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Straßenraums sieht Maßnahmen des Entsiegeln, der Begrünung und Beschattung vor. Wasserelement und helle Oberflächen leisten einen weiteren Beitrag den Aufenthalt im öffentlichen Raum zu attraktivieren. Bei der Grünraumgestaltung sollte Augenmerk auf die Förderung der Biodiversität gelegt werden. Durch Baumpatenschaften und Kooperation mit Verschönerungsvereinen können bestehende Strukturen genutzt bzw. zusätzliche finanzielle Mittel lukriert werden.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

VERKEHRSBERUHIGTE ORTE

B.1.4

Eine der einfachsten Möglichkeiten ein sichereres und attraktiveres Umfeld für Fußgänger:innen zu schaffen, ist den Verkehr in den Orten zu beruhigen. Dies bedeutet die erlaubten und tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr zu senken. Viele Gemeinden des Burgenlandes haben in ihren Siedlungsgebieten schon Tempo 30 Zonen umgesetzt. Ein positiver Weg, der weitergegangen werden soll. Auch zentrale Bereiche von Ortsdurchfahrten auf Landesstraßen sollen künftig in diese Überlegungen mit einbezogen werden. Um weitere Lücken im Fußverkehrsnetz zu schließen, soll auch ein verstärktes Augenmerk auf sichere Querungsmöglichkeiten gelegt werden. Die Abläufe und Unterstützungsleistungen für die Gemeinden bei der Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Querungsmöglichkeiten werden verbessert (siehe Säule „Prozesse“) und die neuen Möglichkeiten der StVO bestmöglich genutzt.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **laufend**

BEGLEITENDE INFRASTRUKTUR, REINIGUNG UND INSTANDHALTUNG

B.1.5

Neben der Fußwegeinfrastruktur im engeren Sinn braucht es für den Fußverkehr auch eine ansprechende Begleitinfrastruktur, wie etwa Sitzgelegenheiten und ein gepflegtes und sauberes Umfeld. Diese Aspekte zeigen nicht nur Wertschätzung für die Fußgänger:innen, sondern tragen auch zur Inklusion bei. Öffentliche WCs, Ruhemöglichkeiten und auch eine Instandhaltung der Fußwege, die Unebenheiten und andere Hindernisse hintanhält sind nicht nur eine Komfortfrage. Sie können für manche Menschen entscheidend sein, ob ein Weg zu Fuß zurückgelegt werden kann oder nicht.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

Vorrangbereiche für den Fußverkehr

In Bereichen mit besonderer Eignung zum Zu-Fuß-Gehen, etwa in Ortszentren, wird dem Fußverkehr Priorität gegeben. Dies gilt ebenso für Bereiche, in denen die Verkehrssicherheit von Kindern im Vordergrund steht, wie etwa Schulvorfelder. Diese verkehrsberuhigten Bereiche werden nach einheitlichen Vorgaben ansprechend gestaltet und laden zum Verweilen ein. Ortskerne werden vom reinen Verkehrsraum zum vielfältigen Lebens- und Erlebnisraum. Positive Beispiele werden in die Breite getragen und dienen anderen Gemeinden als Vorbild. Temporäre Interventionen können zeigen, was möglich ist und einen Vorgeschmack auf künftige Umgestaltungen geben.



Abbildung 19: Schulstraße Deutschkreutz
(Quelle: Landesmedienservice Burgenland)

EINE SICHERE MOBILITÄTS- UND ERLEBENSWELT FÜR KINDER

B.2.1

Der Masterplan „Burgenland zu Fuß“ trägt mit seinen Maßnahmen in vielfältiger Weise bei, eine sichere, unabhängige und selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu ermöglichen. Von besonderer Bedeutung ist hierbei ein sicherer und attraktiver Schulweg für alle Kinder im Burgenland. Attraktiv gestaltete Schulvorplätze mit Vorrang für den Fußverkehr und Fokus auf Verkehrssicherheit werden schrittweise bei den Schulen im Burgenland umgesetzt. Einen ersten wesentlichen Beitrag für ein sicheres Umfeld kann die Einrichtung für Schulstraßen leisten, in denen temporär die Zufahrt für den motorisierten Verkehr gesperrt ist. Die Schulen und Gemeinden werden bei der Umsetzung unterstützt und die Umsetzungsqualität soll burgenlandweit einheitlich hoch sein.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurz- bis mittelfristig**

MEHR FUSSGÄNGER- UND BEGEGNUNGSZONEN

B.2.2

Frequentierte Ortszentren sind oftmals gut geeignet durch die Einrichtung von Fußgänger- oder Begegnungszonen für den Fußverkehr aufgewertet zu werden. Eine ansprechende Gestaltung lädt zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Fußgänger- und Begegnungszonen haben sich bewährt, Ortskerne zu beleben und die lokale Wirtschaft zu stärken. Hier bietet sich ein guter Anknüpfungspunkt an die Initiativen und Projekte der Dorferneuerung.

Erfolgreich umgesetzte Pilotprojekte werden als Ideengeber und Motivation für andere Gemeinden kommuniziert und die Umsetzung beratend unterstützt. Ein Leitfaden zur Verkehrsberuhigung wurde hierzu bereits veröffentlicht.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

Eine neue Planungskultur für das Zu-Fuß-Gehen

Über alle Fachbereiche und Verwaltungsebenen hinweg soll im Burgenland eine neue Planungskultur etabliert werden, die sich klar an den Bedürfnissen der Zu-Fuß-Gehenden orientiert. Die Gestaltung und Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur wird Wertschätzung für die Fußgänger:innen zum Ausdruck bringen. Gestaltungsempfehlungen helfen allen Zuständigen, ein attraktives Umfeld für den Fußverkehr zu schaffen, das über die bloße Erfüllung von Mindeststandards hinausgeht. Faire Verteilung der zur Verfügung stehenden Flächen im Straßenraum und eine konfliktarme Gestaltung, etwa im Zusammenspiel zwischen Fuß- und Radverkehr, sind hierbei eine Selbstverständlichkeit.

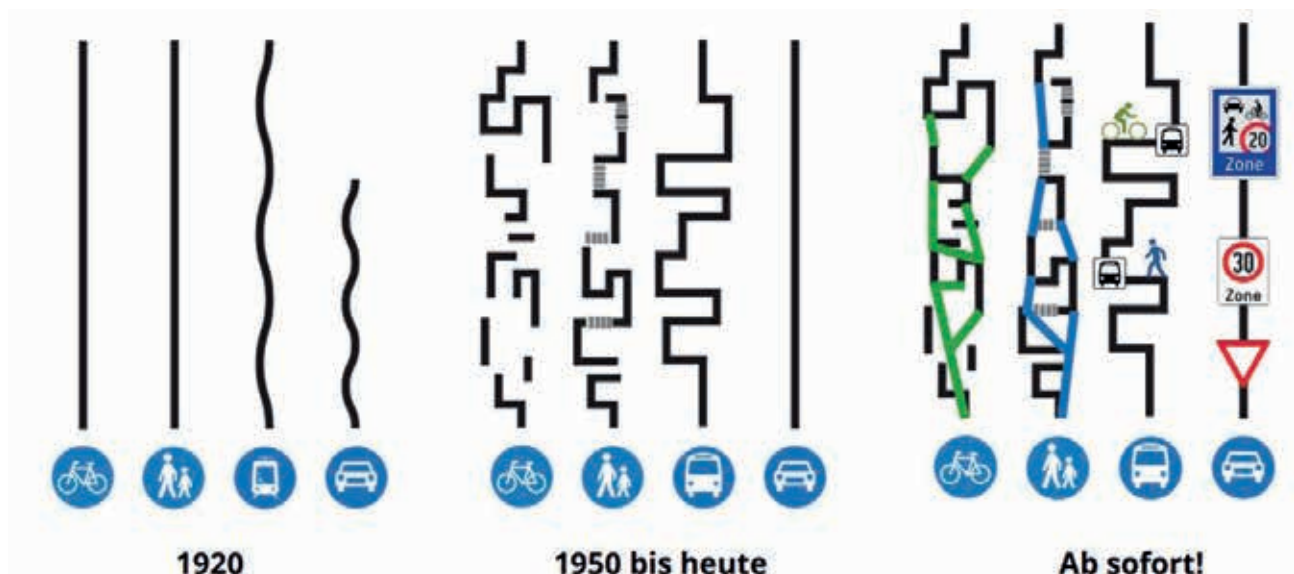


Abbildung 20: Planungsprinzipien gestern und in Zukunft (copenhagenize.eu)

GEMEINSAME ERARBEITUNG NEUER PLANUNGSPRINZIPIEN FÜR DEN FUSSVERKEHR B.3.1

In Zusammenarbeit mit den Landesfachabteilungen und Expert:innen werden neue Planungsprinzipien für den Fußverkehr im Burgenland erarbeitet. Aspekte, die hierbei jedenfalls einfließen sollen, sind:

- Qualitative Fußverkehrsinfrastruktur mit ansprechender Gestaltung, die Wertschätzung für die Zu-Fuß-Gehenden zum Ausdruck bringt
- Konfliktreduzierende Planung insbesondere auch im Zusammenspiel von Fuß- und Radverkehr
- Auslegung der StVO (Stichwort „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“) nicht zu Lasten der Aktiven Mobilität, sondern verstärkter Fokus auf den Verkehr in seiner Gesamtheit
- Planung von Straßenquerschnitten von den Bedürfnissen des Fußverkehrs ausgehend

Als übergeordnetes Planungsprinzip dient das Konzept der „Orte der kurzen Wege“, denn vielfältige Möglichkeiten Ziele im direkten Wohnumfeld, schnell und ohne Umwege zu erreichen, sind die besten Voraussetzungen für mehr Fußverkehr.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

ERSTELLUNG VON GESTALTUNGSEMPFEHLUNGEN **B.3.2**

Auf Basis der erarbeiteten Planungsprinzipien werden Gestaltungsempfehlungen für unterschiedliche Straßenkategorien erstellt. Diese Empfehlungen werden anschaulich aufbereitet und gehen über die technischen Mindestanforderungen der einschlägigen Richtlinien (z.B. RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr) hinaus. Auch Gestaltungsvorschläge für fußverkehrsfreundliche Querungshilfen und Ortserschließungen (z.B. in Neubaugebieten) sollen Teil der Gestaltungsempfehlungen sein.

Ziel ist es, dass Gestaltungsvorschläge und Best Practice Beispiele den Verantwortlichen als Ideengeber dienen.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

Infrastruktur für alle

Es gibt ein klares Bewusstsein dafür, dass es nicht den einen, oder die eine Fußgänger:in gibt. Menschen mit temporären oder permanenten Mobilitätseinschränkungen, Menschen mit Kinderwagen, Menschen unterschiedlichen Alters und Geschlechts, sie alle haben spezifische Anforderungen, denen die Infrastruktur bestmöglich gerecht werden muss.

Themen wie Barrierefreiheit und Sichtbeziehungen werden nicht nur verstärkt in der Planung berücksichtigt, sondern es werden durch gemeinsame Begehungen in den Orten auch Verbesserungen im Bestand umgesetzt.



Abbildung 21: Beispiel für abgesenkte Gehsteigkanten in Güssing

BARRIEREFREIHEIT FRÜHZEITIG UND UMFASSEND BERÜCKSICHTIGEN

B.4.1

Eine umfassende Berücksichtigung von allen Aspekten der Barrierefreiheit gemäß den entsprechenden Richtlinien bereits in der Planung ist eine Selbstverständlichkeit. Das Land Burgenland und die Mobilitätszentrale unterstützen die Gemeinden hierbei mit Expertise und Vernetzung mit externen Expert:innen und Vertreter:innen von Interessensvertretungen und Behindertenorganisationen.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

BEGEHUNGEN IN DEN GEMEINDEN

B.4.2

Es geht nichts über das eigene Erfahren. Dementsprechend bietet die Mobilitätszentrale künftig Begehungen an, um Entscheidungsträger:innen auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von Fußgänger:innen aufmerksam zu machen. Idealerweise werden diese Begehungen von Vertreter:innen unterschiedlicher Gruppierungen von Fußgänger:innen (z.b. Kindern bzw. Eltern, Personen mit Mobilitätseinschränkungen, etc.) begleitet, um ein besseres Verständnis für deren spezifischen Bedürfnisse aufzubauen. Themen, die im Rahmen dieser Begehungen im Mittelpunkt stehen können, sind Barrierefreiheit, die Verbesserung der Sichtbeziehungen (Parker bei Querungen), die Prüfung von Sichtbeziehungen aus Kinderperspektive etc.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

VORAUSSCHAUENDE VERMEIDUNG VON BEHINDERUNGEN UND KONFLIKTEN

B.4.3

Ergänzend zur barrierefreien Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur sollen künftig durch vorausschauende Maßnahmen temporäre und wiederkehrende Behinderungen, etwa durch Verparkungen oder Mülltonnen, vermieden werden. Solche Hindernisse treffen insbesondere Menschen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind und nicht problemlos ausweichen können. Ausreichend dimensionierte Ladezonen oder eine vorausschauende Platzierung von Verkehrszeichen können einen wesentlichen Beitrag für eine durchgehende Barrierefreiheit leisten. Die Verantwortlichen in Land und Gemeinden werden hierfür sensibilisiert und gute Lösungen gesammelt und bereitgestellt.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

Zu-Fuß-Gehen belebt unsere Ortskerne, bringt die Leute zusammen und stärkt die lokalen Wirtschaftstreibenden. Es ist zentral, um unsere Gemeinden für alle lebenswert und attraktiv zu gestalten.

Michael Lampel / Bürgermeister Neufeld an der Leitha



Sicherheit geht vor

Während die Zahl der Zu-Fuß-Gehenden steigen soll, soll jene der unfallbeteiligten Zu-Fuß-Gehenden weiter zurückgehen. Geschwindigkeitsanzeigen sind Teil eines umfassenderen Ansatzes zur Geschwindigkeitsüberwachung und -kontrolle, der auch stationäre und mobile Radarkontrollen, sowie andere verkehrsberuhigende Maßnahmen umfasst.

Zu-Fuß-Gehende im Burgenland sollen sich auf ihren Wegen sicher fühlen. Angsträume werden vermieden, Beleuchtung von Gehwegen wird auch abseits von Straßen berücksichtigt und ein belebtes Umfeld wird bei der Führung von Fußwegen und insbesondere Schulwegen bevorzugt.



Abbildung 22: Geschwindigkeitsanzeige in Eisenstadt
(Quelle: Mobilitätszentrale Burgenland)

KONTROLLSCHWERPUNKTE SETZEN

B.5.1

Sind verkehrsberuhigte Bereiche baulich gut gestaltet, sinkt die gefahrene Geschwindigkeit in vielen Fällen von selbst. Dennoch lässt sich gefährdendes Verhalten nicht gänzlich vermeiden. Daher sollen Kontrollschwerpunkte in jenen Bereichen gesetzt werden, die für sicheren Fußverkehr von besonderer Bedeutung sind. Der verstärkte Einsatz von mobilen und stationären Radargeräten zur Kontrolle der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen gehört hier ebenso dazu wie eine verstärkte Kontrolle der Regeleinhaltung an Schutzwegen.

Das Land Burgenland hat mobile Radargeräte angeschafft, die von den Gemeinden bei Bedarf angefordert werden können.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **laufend**

VERSTÄRKTER EINSATZ VON GESCHWINDIGKEITSANZEIGEN

B.5.2

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden verstärkt (auch mobile) Geschwindigkeitsanzeigen eingesetzt. Diese Anzeigen informieren KfZ-Lenker:innen über ihre aktuelle Geschwindigkeit und animieren durch visuelle oder textuelle Botschaften zur Geschwindigkeitsreduktion. Darüber hinaus liefern diese Anzeigen anonymisierte Informationen über das allgemeine Geschwindigkeitsniveau auf dem jeweiligen Straßenabschnitt.

Die Anschaffung der Geschwindigkeitsanzeigen obliegt grundsätzlich den Gemeinden. Künftig können Gemeinden jedoch eine begrenzte Anzahl mobiler Geschwindigkeitsanzeigen temporär ausleihen, die von der Mobilitätszentrale bereitgestellt werden.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

EIN SICHERES GEFÜHL

B.5.3

Wer im Burgenland zu Fuß unterwegs ist, soll sich jederzeit sicher fühlen. Vorrauschauende Planung berücksichtigt die subjektive Sicherheit bereits frühzeitig, indem Fußwege durch ein belebtes Umfeld geführt werden und somit soziale Sicherheit bzw. Kontrolle gegeben ist. Angsträume, wie schwer einsehbare Wegstücke, dunkle Unterführungen, von Hecken verwachsene Wege und dgl. sollen erst gar nicht entstehen. Bei bestehenden Wegen kann beispielsweise die Beleuchtung auch von Fußwegen, die nicht entlang von Straßen führen, zu mehr wahrgenommener Sicherheit beitragen. Vorschläge für adäquate Lösungen werden in den zu erstellenden Planungsprinzipien und Gestaltungsvorschläge (B1.1 und B1.2) eingearbeitet.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

Zu-Fuß-Gehen und Öffentlicher Verkehr als ideale Kombination



Abbildung 23: Bushaltestelle Schulcampus Güssing
(Quelle: Verracon GmbH)

Zu-Fuß-Gehen und Öffentlicher Verkehr sind die perfekte Kombination. Öffi-Nutzer:innen sind immer auch Fußgänger:innen. Das macht gute Wege zu Stationen und hochwertige Wartebereiche so wichtig.

DIⁱⁿ Christine Zopf-Renner / Mobilitätszentrale Burgenland



Das Zu-Fuß-Gehen und der Öffentliche Verkehr stärken sich wechselseitig. Ein komfortables und sicheres Umfeld für den Fußverkehr macht den Weg zur Haltestelle attraktiver und erhöht so deren Einzugsbereich. Ein attraktives Angebot an Öffentlichem Verkehr verringert die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr und regt selbst wieder zum Zu-Fuß-Gehen an. Die GVS21 sieht daher nicht nur die Stärkung des Fußverkehrs, sondern auch eine umfassende Neuordnung und Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs im Burgenland vor. Die Haltestelle als intermodale Schnittstelle ist hierfür zentral.

GESTALTUNG VON ÖV-HALTESTELLEN

B.6.1

Die Burgenländer:innen sollen an Bus- und Bahnhaltestellen einen hohen Standard an Aufenthaltsqualität vorfinden. Das Land Burgenland hat daher einen Leitfaden zur Haltestellenausstattung im Burgenland erarbeitet, der zum Ziel hat, die Haltestellen künftig in einheitlicher Qualität und über die rechtlichen Mindestanforderungen hinaus auszustatten. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz sind hierbei wesentliche Komfortmerkmale, Barrierefreiheit und ausreichend dimensionierte Aufstellflächen eine Selbstverständlichkeit. Zusätzlich können Erreichbarkeitskarten die fußläufigen Distanzen im Umfeld der ÖV-Haltestelle aufzeigen.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

ZUGANG ZU ÖV-HALTESTELLEN

B.6.2

Die Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs und die zusätzlichen Haltepunkte des BAST sollen aus ihrem fußläufigen Umfeld sicher und komfortabel erreichbar sein. In den letzten Jahren wurden an ausgewählten Bahn- und Bushaltestellen sogenannte „Multimodalitätschecks“ durchgeführt, die Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr evaluierten und Verbesserungsvorschläge unterbreiteten. Diese Checks sollen stufenweise und in Abstimmung mit den Standortgemeinden bei weiteren Haltestellen zur Anwendung kommen.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

STÄRKUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

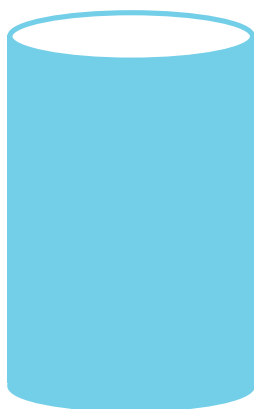
B.6.3

An der Haltestelle angekommen, sollen die Fußgänger:innen das für ihre Bedürfnisse passende, attraktive ÖV-Angebot vorfinden. Mit der Gesamtverkehrsstrategie GVS21 wurde im Burgenland ein grundlegender Umbau des ÖV-Systems eingeleitet, der heute bereits zu vielen Verbesserungen und neuen Mobilitätsmöglichkeiten geführt hat. Ein dichtes Busangebot auf den wichtigen Achsen durch das Burgenland, multimodale Knoten, die den ÖV mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen und das flächendeckende Sammeltaxi-System BAST (Burgenländisches AnrufSammelTaxi) als Zubringer zu den Linienverkehren sind wesentliche Eckpunkte der neu gedachten Mobilität im Burgenland. Der eingeschlagene Weg soll weitergegangen werden und so auch die Kombination ÖV und Zu-Fuß-Gehen weiter gestärkt werden.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **laufend**

Prozesse



Das dritte Standbein des Masterplans "Burgenland zu Fuß" ist die Etablierung von Strukturen und Rahmenbedingungen, die eine zielgerichtete Weiterentwicklung und Förderung des Fußverkehrs ermöglichen.

Klare Zuständigkeiten und wirkungsorientiertes, interdisziplinäres Handeln sind hierfür notwendig. Eine strukturierte Erfolgskontrolle stellt dabei einen effizienten Mitteleinsatz sicher.

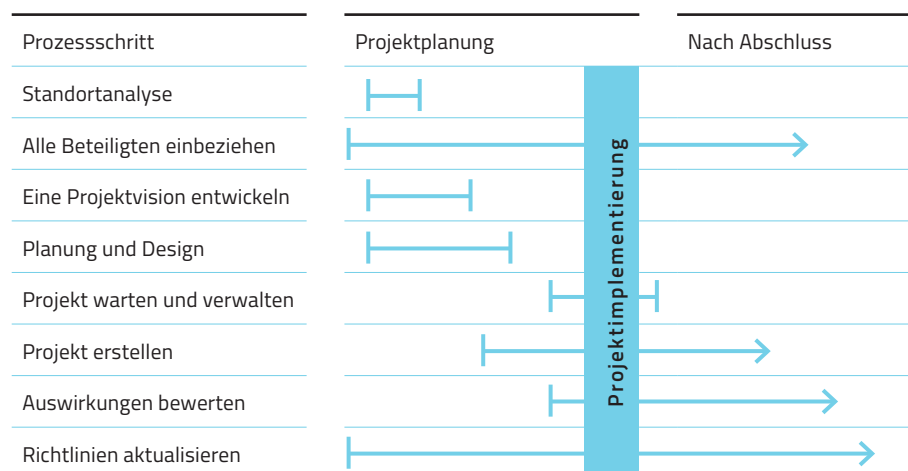


Abbildung 24: Idealtypischer Planungsprozess lt. GSDG
(Quelle: Global Designing Cities Initiative, bearbeitet durch V. Mats)

Koordinierte Vorgehensweise



Für eine erfolgreiche Umsetzung des Masterplans ist eine konsequente und strukturierte Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen notwendig. Als Drehscheibe hierfür wird ein/eine Fußverkehrskoordinator:in ernannt. Die Abstimmung zwischen den Fachbereichen und auch auf österreichweiter Ebene, der enge Kontakt zu den burgenländischen Gemeinden, den beteiligten Landesdienststellen und sonstigen Stakeholdern wird ein wesentliches Aufgabenfeld der Fußverkehrskoordination sein.

Konsultationsprozesse stellen sicher, dass die Bedürfnisse von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden im Rahmen von Planungs- und Bauprojekten des Landes Burgenland Berücksichtigung finden. Über alle Politikbereiche hinweg, wird der Fußverkehr künftig in Strategien und Aktionsplänen berücksichtigt.

FUSSVERKEHRSKOORDINATOR:IN

C.1.1

Im Radverkehr hat sich die Einrichtung einer Radverkehrskoordination bewährt und wesentlich zu einer positiven Entwicklung in den letzten Jahren beigetragen. Daher soll nun ein Äquivalent für den Fußverkehr geschaffen werden. Der/die Fußverkehrskordinator:in übernimmt die zentrale Koordinationsfunktion für den Fußverkehr im Burgenland. Als erste Anlaufstelle für die Gemeinden bei allen Aspekten des Fußverkehrs wird die Fußverkehrskoordination beraten, informieren und mit den entsprechenden Stellen im Land oder extern vernetzen. Ebenso wird die Fußverkehrskoordination eine intermediäre Rolle zwischen den fußverkehrsrelevanten Landesdienststellen und externen Stakeholdern übernehmen. Die Steuerung von Kampagnen für den Fußverkehr und die Zusammenarbeit und Unterstützung von zivilgesellschaftlichen Initiativen aus dem Bereich des Fußverkehrs gehören ebenso zum Aufgabenfeld. Der/die Fußverkehrskordinator:in ist in der Mobilitätszentrale angesiedelt. Eine weitere Aufgabe der Fußverkehrskordinator:in sind regelmäßige Treffen (zumindest 2 mal pro Jahr) der Monitoringgruppe (bestehend aus den Expert:innen der Mobilitätszentrale, der Gesamtverkehrskoordination sowie der Baudirektion) zu organisieren. Hierfür ist von den genannten Stellen eine Hauptansprechperson zu benennen.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

KONSULTATIONSPROZESS AKTIVE MOBILITÄT

C.1.2

Die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr werden durch Entscheidungen in vielen Handlungsbereichen des Landes gestaltet. Wie bereits in der Gesamtverkehrsstrategie festgelegt, sollen Konsultationsprozesse sicherstellen, dass die Aktive Mobilität frühzeitig und ausreichend Berücksichtigung findet. Bei Bauprojekten des Landes soll dies durch eine Einholung von Stellungnahmen der Fuß- und Radverkehrskoordination in der Vorentwurfs-, der Detailplanungs- und der Evaluierungsphase sichergestellt werden. Damit dies zu keinen Verzögerungen in der Planung und Umsetzung von Projekten führt, wird unter Federführung der Mobilitätszentrale ein abgestimmter Prozess aufgesetzt.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

BERÜCKSICHTIGUNG DES FUSSVERKEHRS IN STRATEGIEN UND AKTIONSPLÄNEN

C.1.3

Die Zusammenarbeit mit anderen Bundesländern und dem Bund wird als wichtiger Faktor für eine positive Entwicklung des Fußverkehrs gesehen. Die Weiterentwicklung rechtlicher Rahmenbedingungen, Richtlinien und Förderprogrammen bedarf einer starken, gemeinsamen Stimme. Daher wird sich das Burgenland aktiv in die österreichweite Arbeitsgruppe Fußverkehr einbringen.

Priorität: ●○○

Umsetzungshorizont: **kurz- bis mittelfristig**

KOOPERATION ZUR STÄRKUNG DER NAHVERSORGUNG UND DER ORTSKERNE

C.1.5

Lebendige Ortskerne und vorhandene Nahversorgung sind eine wesentliche Voraussetzung, dass die Menschen ihre Ziele zu Fuß erreichen können. Demnach gilt es alle Initiativen zu unterstützen, die auf eine Stärkung der Ortskerne und des Gemeinschaftslebens sowie auf eine Aufrechterhaltung der Grundversorgung in den burgenländischen Orten abzielen. Der Aspekt des Zu-Fuß-Gehens als Impulsgeber für belebte Orte wird hierbei verstärkt eingebracht.

Für die Programmierung der neuen Förderperiode leisten die Expert:innen der Mobilitätszentrale in den LEADER Regionen einen aktiven Beitrag. So kann sichergestellt werden, dass die Förderprioritäten den Zielsetzungen des Masterplans „Burgenland zu Fuß“ entsprechen. Zusätzlich wird die Kooperation mit dem Land Burgenland gesucht, um künftig die Themen Aktive Mobilität und Klimawandelanpassung verstärkt in Förderprojekten zu berücksichtigen.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

ATTRAKTIVE ÖFFENTLICHE RÄUME ALS INSTRUMENT DER TOURISMUSFÖRDERUNG

C.1.6

Tourist:innen bewegen sich am Urlaubsort vor allem zu Fuß. Dementsprechend wichtig sind attraktive öffentliche Räume, damit die Gäste gerne in den burgenländischen Gemeinden einkaufen, einkaufen und sich aufhalten. Attraktive öffentliche Räume bringen somit einen weitreichenden touristischen Nutzen mit sich. Die Abstimmung mit den Leiter:innen der regionalen Tourismusbüros Nord, Mitte und Süd wird in diesem Zusammenhang aktiv gesucht, Synergien identifiziert und genutzt.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

Gemeinsame Wissensbasis

Ohne eine gute Wissens- und Datenbasis sind fundierte Entscheidungen nicht möglich. Dem Wissensaustausch kommt hierbei besondere Bedeutung zu. Vorhandenes Wissen, erfolgreiche Umsetzungsbeispiele und auch neue Erkenntnisse sollen für alle Akteur:innen im Bereich des Fußverkehrs gleichermaßen verfügbar sein. Ein besonderes Augenmerk ist darauf zu legen, die Entscheidungsträger:innen auf kommunaler Ebene mit Know-How zu unterstützen, werden doch auf ihrer Ebene viele Maßnahmen für den Fußverkehr umzusetzen sein.

Eine verbesserte digitale Datengrundlage wird künftig eine wesentliche Unterstützung für Planungs- und Entscheidungsprozesse sein.



Abbildung 24: GRAT
„AufgrabungsGIS“
(Quelle: Land Burgenland)

UNTERSTÜTZUNGSMATERIALEN FÜR DIE GEMEINDEN

C.2.1

Die Gemeinden sind ein zentraler Akteur für den Fußverkehr. Sie gestalten das direkte Lebensumfeld der Menschen. Um sie zu unterstützen, diese Gestaltung den Bedürfnissen der Zu-Fuß-Gehenden entsprechend umzusetzen, soll durch Angebote wie Gemeindemappen, Best-Practice Beispielen oder Vorlagen für verschiedene Verordnungen Unterstützung und Inspiration gegeben werden.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

WISSENSTRANSFER ZU-FUSS-GEHEN

C.2.2

Viele Gemeinden greifen im Bereich der örtlichen Raumplanung aber auch bei der Umsetzung von konkreten Verkehrsmaßnahmen auf externe Planungsbüros zu. Im Rahmen von Fachdialogen sollen die neuen Planungsprinzipien, empfohlene Gestaltungsvorschläge, Erfahrungen aus der Umsetzung von erfolgreichen Projekten zur Schaffung von fußgängerfreundlicheren Rahmenbedingungen an diese wichtigen Akteur:innen an der Schnittstelle zur Projektumsetzung weitergegeben werden. Diese Formate sollen auch für weitere fachlichen Akteure wie Verkehrssachverständige, Verkehrsverantwortliche in den Bezirkshauptmannschaften, Gemeindevertreter:innen u.ä. angeboten werden.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

METHODIK ZUR ERHEBUNG DER FUSSGÄNGER:INNENINFRASTRUKTUR

C.2.3

Für eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Fußverkehrsinfrastruktur im Burgenland ist ein umfassendes Bild über den Bestand grundlegend. Zurzeit sind diese Informationen nicht gesammelt vorhanden. Da eine vollständige Erhebung mit einem hohen Aufwand verbunden sein wird, bedarf es im Sinne einer sorgfältigen Vorgehensweise zuerst der Erstellung eines Erhebungskonzeptes. Dieses soll die Erhebungsmethodik (technische Lösung, Zuständigkeit und personelle Umsetzung) ebenso beinhalten wie Synergien mit anderen notwendigen Erhebungen (z.B. Straßenzustandserfassung, weitere notwendige Erhebungen für die GIP etc.).

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

LAUFENDE ERHEBUNG VON RELEVANTEN DATEN UND INFORMATIONEN ZUM ZU-FUSS-GEHEN IM BURGENLAND

C.2.4

Entsprechend des Monitoringkonzepts (siehe Kapitel Umsetzung und Erfolgskontrolle) werden die notwendigen Daten erhoben bzw. von den zuständigen Stellen angefordert und ausgewertet. Hierbei wird auf aktuelle Forschungs- sowie Projektergebnisse (ACTIMOMO) aber auch auf zukünftige Projekte wie das AT-HU Project CoPan zugegriffen.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **mittelfristig**

INTEGRIERTE PLANUNG VON BAUMASSNAHMEN („AUFGRABUNGSGIS“)

C.2.5

Das Land Burgenland verfolgt das Ziel, alle Baumaßnahmen im öffentlichen Raum zentral zu sammeln. Durch diese Zusammenschau soll die vorausschauende, integrierte Planung von unterschiedlichsten Baumaßnahmen erleichtert und ein effizienter Mitteleinsatz sichergestellt werden. Im GRAT („AufgrabungsGIS“) können schon heute landesweit alle geplanten Grabungsarbeiten von Landesstellen, Gemeinden, Leitungsbetreibern (z.B. Netz Burgenland, Wasserleitungsverband, Abwasserverband etc.) eingemeldet werden. Es wird vom Referat GIS-Koordination betrieben und steht allen relevanten Landesdienststellen sowie registrierten und freigeschalteten Unternehmen zur Verfügung. Vor dem Hintergrund beschränkter Ressourcen und eines dementsprechend notwendigen effizienten Mitteleinsatzes soll die Nutzung künftig forciert werden. Die Projektverantwortlichen sowohl auf der Gemeinde- als auch auf der Landesebene sollen insbesondere dadurch motiviert werden diese Initiative zu nutzen, dass die Kosten für die Wiederherstellung der Oberflächen sowie deren Gestaltung teilweise durch die Budgets für den Ausbau von Rad- und Fußwegen übernommen werden können.

Priorität: ●●●

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

BEGLEITENDE EVALUIERUNG DER MASSNAHMENUMSETZUNG

C.2.6

Eine begleitende Evaluierung von Infrastruktur- aber auch Bewusstseinsbildungsmaßnahmen ist notwendig, um deren Wirksamkeit und Zielerreichung objektiv beurteilen zu können. Sie ermöglicht eine frühzeitige Identifikation unerwünschter Nebenwirkungen und dient der Optimierung laufender Maßnahmen. Durch kontinuierliche Datenerhebung und Analyse können Anpassungen evidenzbasiert erfolgen. Zudem schafft eine transparente Evaluierung Vertrauen in politische Entscheidungen und stärkt die Akzeptanz in der Bevölkerung. Insbesondere Maßnahmen im Schulumfeld aber auch kurzfristig realisierbare Umgestaltungsmaßnahmen sollen einer begleitenden Evaluierung unterzogen werden.

Priorität: ●○○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

WISSEN VON AUSSEN

C.2.7

Das Land Burgenland wird sich auch weiterhin aktiv um die Teilnahme an nationalen und internationalen Projekten bemühen. Der Wissenstransfer über die Grenzen hinweg soll sicherstellen, dass die Aktivitäten des Landes den aktuellen Stand des Wissens entsprechen und neues Wissen bzw. neue Entwicklungen mitdenken.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

Rechtliche und finanzielle Basis sicherstellen

Oftmals reflektieren die bestehenden rechtlichen Vorgaben die Bedürfnisse von Zu-Fuß-Gehenden noch nicht in ausreichendem Maße. Dementsprechend ist es notwendig, jede anstehende Änderung der relevanten Rechtsmaterien im Verkehrsbereich, aber auch darüber hinaus, zu nutzen, um hier Verbesserungen herbeizuführen. Hierbei ist auf die Zusammenarbeit mit den zuständigen Dienststellen zu setzen.

Auch eine erweiterte Kooperation der Landesstellen mit den betroffenen Gemeinden zur Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens wird angestrebt.

Augenmerk ist auf die Nutzung von Synergien bei der Umsetzung von bereits geplanten Baumaßnahmen im Straßenbereich oder aber bei Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zu legen (siehe auch C 2.5 Integrierte Planung von Baumaßnahmen).

NOVELLIERUNG DES RAUMPLANUNGSGESETZES

C.3.1

Sicherstellung von Durchwegungen in der Flächenwidmung

In den Gemeinden soll im Rahmen der Siedlungsentwicklung neben der motorisierten verkehrlichen Erschließung verstärkt auch die rad- und/oder fußwegige Erschließung von Siedlungsteilen und Einrichtungen mitbedacht werden (Rad- und fußläufige Durchwegung). Dafür soll ein entsprechendes Planzeichen zur Festlegung derselben im Flächenwidmungsplan eingeführt werden. Ein solches Planzeichen gibt es bereits für ÖEKs. Entsprechend des Detaillierungsgrades und der Planungs- bzw. Nutzungsfestlegungen in einem Flächenwidmungsplan soll dieses Planzeichen nun auch auf dieser Ebene Durchwegungen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende sicherstellen. Das Raumplanungsgesetz soll dementsprechend novelliert werden.

Erschließung von Bauland für Zu Fuß Gehende und Radfahrende

Derzeit ist im Sinne des Raumplanungsgesetzes die Erschließung von Bauland gegeben, wenn die Erschließung für motorisierte Fahrzeuge sichergestellt ist (§ 39 RPG 2019). Für Straßen mit überörtlicher Bedeutung (Straßen des zentralörtlichen Netzes und Straßen des regionalen Netzes bzw. Landesstraßen L und B) sollte als „Erschließungsvoraussetzung“ für größere Erweiterungen von bestehenden Siedlungsbereichen und/oder für neue Siedlungsgebiete zusätzlich auch den Mobilitätsbedürfnissen von Zu-Fuß-Gehende und Radfahrenden Rechnung getragen werden. Das Raumplanungsgesetz soll dementsprechend novelliert werden. Auch im neuen Landesentwicklungsplan (LEP) sollten entsprechende Vorgaben und Zielsetzungen festgelegt werden.

Rad- und fußläufige Erschließung im Bebauungsplan

Gem. LEP 2011 sind zentrale Orte verpflichtet, für neue Siedlungserweiterungsgebiete einen Teilbebauungsplan zu erstellen. Über das bisher als Grundlage dafür geforderte Gestaltungskonzept hinausgehend, soll durch die obligatorische Erstellung eines Mobilitätskonzepts die rad-/fußläufige Erschließung sichergestellt werden. Das Raumplanungsgesetz soll dementsprechend novelliert werden. Ergänzend sollen sich auch im neuen Landesentwicklungsplan entsprechende Vorgaben und Zielsetzungen wiederfinden.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

GEMEINSAME PLANUNG UND UMSETZUNG

C.3.2

Im Burgenländischen Straßengesetz ist die Verteilung der Straßenbaulast zwischen Land und Gemeinden festgeschrieben. Insbesondere im Bereich der Landesstraßen ist eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe notwendig, damit die Bedürfnisse von Zu-Fuß-Gehenden entsprechend berücksichtigt werden. Die Mittelverfügbarkeit sowohl auf Landes- als auch auf Gemeindeebene stellt hier den limitierenden Faktor dar. Gemeinsam gilt es, gute Lösungen für die Zu-Fuß-Gehenden zu finden, die den neu zu erarbeitenden Gestaltungsempfehlungen für den Fußverkehr (siehe Maßnahme B.3.2.) entsprechen.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**

UNTERSTÜTZUNG DER GEMEINDEN FÜR INTERVENTIONEN IM STRASSENRAUM

C.3.3

Schnelle Eingriffe in die Straßenraumgestaltung, etwa mit farbigen Bodenmarkierung oder mobilen Elementen wie Straßenmobiliar, können rasch eine Verbesserung für die Fußgänger:innen in den Gemeinden bei gleichzeitig vergleichsweise geringen Kosten für den Straßenerhalter schaffen. Das Land Burgenland wird die Gemeinden bei der Umsetzung derartiger Maßnahmen finanziell unterstützen, wobei sich die Höhe der Unterstützung an der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln orientiert.

Darüber hinaus können die wesentlichen Gestaltungselemente (z.B. langlebige Bodenmarkierungen, Bäume) über ein zentrales Beschaffungsportal günstiger beschafft werden. Rahmenverträge zwischen dem Land und qualifizierten Lieferanten stellen das sicher.

Gemeinden, die eine solche Unterstützung in Anspruch nehmen, sollen über ein „Örtliches Fußverkehrskonzept“ bzw. einen „Masterplan Gehen“ verfügen. Zum einen stellt ein solches eine Förder Voraussetzung bei der Beantragung von Bundesmitteln („klimaaktiv mobil“) dar. Zum anderen ist so sichergestellt, dass die umgesetzten Maßnahmen Teil eines Gesamtkonzeptes zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens in der Gemeinde sind. Interessierte Gemeinden können bei der Erstellung dieser Konzepte sowie der Beantragung von Fördermitteln des Bundes durch die Expert:innen der Mobilitätszentrale unterstützt werden (siehe auch B1.1).

In der Umsetzung stehen die Landesfachabteilungen den Gemeinden unterstützend zur Seite.

Priorität: ●●○

Umsetzungshorizont: **kurzfristig**



Umsetzung und Erfolgskontrolle

Gemeinsam in die Umsetzung

Das Papier mit Leben erfüllen

Der Masterplan „Burgenland zu Fuß“ umfasst eine breite Palette an Maßnahmen und ebenso breit gestreut ist die Zuständigkeit³ in der Umsetzung dieser Maßnahmen. Damit der Masterplan tatsächlich zu Verbesserungen für die Fußgänger:innen und letztlich zu mehr Zu-Fuß-Gehen im Burgenland führt, müssen alle Beteiligten an einem Strang ziehen und vom ersten Tag an gemeinsam an der Umsetzung arbeiten. Mit der Festlegung der Prioritäten und des Umsetzungshorizonts ist der Pfad vorgegeben, welche Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden. Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen liegen im Verantwortungsbereich des Landes Burgenland und dieses wird mit positivem Beispiel bei der Realisierung der Maßnahmen vorangehen.

Die Gemeinden ihren Bedürfnissen entsprechend abholen

Zentrale Akteur:innen im Bereich des Zu-Fuß-Gehens sind die Gemeinden. Viele Maßnahmen des Masterplans können ohne sie nicht verwirklicht werden. Die Bedürfnisse und Rahmenbedingungen in den Gemeinden des Burgenlands sind vielfältig und viele Gemeinden stehen zudem vor großen strukturellen und finanziellen Herausforderungen. Dies gilt es in der Umsetzung des Masterplans zu berücksichtigen. Naturgemäß sind nicht alle im Masterplan vorgeschlagenen Maßnahmen für alle Gemeinden sinnvoll oder umsetzbar.

Hier setzen die niederschweligen Informations- und Unterstützungsangebote durch die Fußverkehrskoordination als ersten und zentralen Ansprechpartner für die Gemeinden an. Gemeinsam mit den Gemeinden werden jene Maßnahmen identifiziert, die für die jeweilige Gemeinde tatsächlich sinnvoll und machbar sind. Dabei soll aufgezeigt werden, dass es nicht immer kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen braucht. Gemeinsames Ziel in der Umsetzung soll es immer sein, dass alle Beteiligten die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens sehen und für die jeweilige Gemeinde nutzen, egal ob im städtischen oder ländlichen Umfeld.

³ Zuordnung der Zuständigkeiten siehe Maßnahmenliste

Erfolgskontrolle mit messbaren Kriterien

Der Masterplan „Burgenland zu Fuß“ umfasst ein breites Set an Maßnahmen, die zum Erreichen der Zielsetzungen führen sollen. Ob sich der gewünschte Erfolg einstellt oder Nachjustierungen vorgenommen werden müssen, soll ein fünfjährlich erstellter Erfolgsbericht zeigen. Neben den Fortschritten in der Maßnahmenumsetzung wird darin die Überprüfung messbarer Zielerreichungskriterien ein Hauptbestandteil sein.

Die Zielsetzungen des Masterplans wurden bewusst griffig gewählt, um breites Verständnis dafür zu erzeugen, in welche Richtung das Burgenland in der Förderung des Fußverkehrs gehen will. Eine seriöse Erfolgskontrolle bedarf aber messbarer Kriterien, mit sichergestellter zyklischer Aktualisierung der Datengrundlage.

Folgende Kriterien wurden für die fünf Ziele des Masterplans festgelegt:

5 ZIELE

AKTIVITÄT – **Mehr Menschen gehen** **regelmäßig und gerne** **zu Fuß.**

KRITERIUM:

Anteil der Personen im Burgenland die täglich/fast täglich mind. 5 Minuten am Stück zu Fuß gehen

AUSGANGSLAGE:

72% (Jahr 2023, Quelle Report Aktive Mobilität 2024, BMIMI)

ZIELWERT:

Aufschließen zu den Flächenbundesländern mit den höchsten Anteilen bis 2030 (2023 Steiermark und Vorarlberg mit 76%)

SICHERHEIT – **Die Menschen fühlen sich** **beim Gehen sicher und die** **Unfallzahlen sinken.**

KRITERIUM:

Zahl der im Burgenland getöteten, (schwer) verletzten Personen

AUSGANGSLAGE:

1 Person getötet, 13 schwer verletzt, 35 leicht verletzt (3-Jahres Durchschnitt 2021-2023, Quelle: Unfallstatistik Statistik Austria)

ZIELWERT:

1. Es gibt im Burgenland keine Fußgänger:innen, die im Straßenverkehr getötet wurden.
2. Die Anzahl der leicht verletzten und schwer verletzten Fußgänger:innen wird bis 2035 halbiert.

ERREICHBARKEIT – Öffentliche Verkehrsmittel und wichtige Ziele sind angenehm fußläufig erreichbar.

KRITERIUM:

1. Anteil der Bevölkerung (Hauptwohnsitze) mit fußläufig erreichbarem ÖV-Angebot gem. ÖV-Güteklassen und Bedarfsverkehrsgüteklassen
2. Anzahl der umgesetzten Projekte, die zu kürzeren Fußwegen beitragen wie Schutzwege, Querungshilfen, Durchwegungen etc.

AUSGANGSLAGE:

94,4% der Bevölkerung sind mit öffentlichem Linienverkehr bzw. dem BAST versorgt.⁴

ZIELWERT:

1. Anteil der Bevölkerung mit fußläufig erreichbarem ÖV-Angebot bleibt konstant hoch
2. Umsetzung von 10 Projekten pro Jahr / 50 Projekten in 5 Jahren, die zu kürzeren Fußwegen beitragen

KOMFORT – Fußgänger:innen finden eine ihren Bedürfnissen entsprechend qualitativ hochwertige Infra- struktur, ausreichend Platz und einen respektvollen Umgang von Seiten der anderen Verkehrs- teilnehmer:innen vor

KRITERIUM:

Anzahl der umgesetzten Projekte, die einen wesentlichen Beitrag zum Fußgänger:innen-Komfort leisten, wie Schulstraßen, Verkehrsberuhigungsprojekte/Umgestaltungsprojekte an Landesstraßen bzw. Gemeindestraßen, Fußgängerzonen, Begegnungszonen etc.

ZIELWERT:

Umsetzung von 10 Projekten pro Jahr / 50 Projekten in 5 Jahren, die zu einer Steigerung des Fußgänger:innen-Komforts beitragen.

ZUFRIEDENHEIT – Das Gehen wird als positive Erfahrung wahrgenommen.

KRITERIUM:

Anteil der Personen, die angeben, gerne zu Fuß (länger als 5 Minuten Dauer) zu gehen

AUSGANGSLAGE:

62% mit Antwort „ja“ (Jahr 2023, Quelle Report Aktive Mobilität 2024, BMIMI)

ZIELWERT:

Aufschließen zu den Flächenbundesländern mit den höchsten Anteilen bis 2030 (2023 Tirol und Vorarlberg mit 70%)

⁴ Berechnungsbasis: ÖV Güteklassen Österreich 2024 (A-G) und Bedarfsverkehrsgüteklassen 2024 (BV-A und BV-B) (werktag, wenn schulfrei) -; Quelle: ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“ / AustriaTech



LEGENDE

PRIORITÄT DER MASSNAHME:

	mittlere Priorität
	hohe Priorität
	sehr hohe Priorität

UMSETZUNGSHORIZONT:

laufend	Umsetzung läuft bereits
kurzfristig	Umsetzung(sbeginn) in 1-2 Jahren
mittelfristig	Umsetzung(sbeginn) in 3-5 Jahren

Maßnahmen im Überblick

Verwendete Abkürzungen in der Maßnahmenliste:

Ä	Gesundheitsnetzwerke, Ärzt:innen
BD	Abteilung 5 - Baudirektion
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BT	Burgenland Tourismus
BUMOG	Burgenländische Mobilitätsorganisationsgesellschaft
DE	Abteilung 9 - Referat Dorfentwicklung
G	Gemeinden
GIS	Abteilung 2 - Referat GIS-Koordination
GVK	Abteilung 2 - Referat Gesamtverkehrskoordination
KfV	Kuratorium für Verkehrssicherheit

LEADER	LEADER Regionen Nord, Mitte, Süd
LHB	Landesholding Burgenland - Abteilung Kommunikation und Medien
LIB	Landesimmobilien Burgenland
MZ	Mobilitätszentrale Burgenland
RO	Abteilung 2 - Referat Örtliche Raumplanung
SCH	Schulen
SVS	Sozialversicherungsanstalt der Selbstständigen
VBB	Verkehrsbetriebe Burgenland
WA	Wirtschaftsagentur Burgenland
VR	Abteilung 8 - Hauptreferat Verkehrsrecht, Verkehrskontrolle

Maßnahmen im Überblick

MENSCHEN

im Überblick

			Priorität	Umsetzungshorizont	Zuständigkeit		Zielerreichungsbeitrag				
					Lead Umsetzung	Beteiligte	Aktivität	Sicherheit	Erreichbark.	Komfort	Zufriedenh.
Initiativen für Schüler:innen und Eltern	A.1.1	Schulwegpläne			MZ	SCH					
	A.1.2	Engagement/Awareness/Info-Kampagnen			MZ	SCH					
	A.1.3	Mobichecks in Schulen			MZ	SCH					
	A.1.4	Pedibus - der Autobus auf Füßen			MZ	KfV					
	A.1.5	Mobilitätsbildungsprogramm für Kinder und Jugendliche			MZ	SCH					
	A.1.6	Fußgängerausweis			MZ	KfV					
"Burgenland zu Fuß"	A.2.1	Aufbau der Dach-Kampagne "Burgenland zu Fuß"			MZ	LHB, BMIMI					
	A.2.2	Themenspezifische Fokuskampagnen			MZ	LHB					
	A.2.3	Mitmach-Initiativen für das Zu-Fuß-Gehen			MZ	LHB					
Zu-Fuß-Gehen als Gemeinschafts-erlebnis	A.3.1	Zu-Fuß-Gehen in laufendes Gemeinschaftsleben integrieren			MZ	be- stehende Initiativen					
	A.3.2	Teilnahme am österreichweiten "Tag des Zu-Fuß-Gehens"			MZ	BMIMI					
	A.3.3	Österreichischer Fußverkehrsgipfel 2026			MZ	BMIMI					
Gehen als Medizin	A.4.1	Social Prescribing			MZ	Ä					
	A.4.2	Gemeinsame Initiativen mit den Gesundheitskassen			MZ	SVS, ÖGK, etc.					

ORTE

Durchgängige Fußwegnetze	B.1.1	Örtliche Fußverkehrskonzepte & Planung von Fußwegnetzen			G	MZ, BD					
	B.1.2	Funktionale Gliederung des Straßennetzes			G	MZ, BD					
	B.1.3	Klimafitte Straßengestaltung			BD, G	MZ					
	B.1.4	Verkehrsberuhigte Orte			BD, G	MZ					
	B.1.5	Begleitende Infrastruktur und Instandhaltung			BD, G						
Vorrang für Fußverkehr	B.2.1	Sichere Mobilitäts- und Erlebniswelt für Kinder			BD, G	MZ					
	B.2.2	Fußgänger- und Begegnungszonen			BD, G	MZ					
Neue Planungs-kultur	B.3.1	Gemeinsame Erarbeitung neuer Planungsprinzipien für den Fußverkehr			BD	GVK, MZ					
	B.3.2	Erstellung von Gestaltungsempfehlungen			BD	GVK, MZ					

Infrastruktur für alle	B.4.1	Barrierefreiheit laufend und umfassend berücksichtigen			G, BD	MZ					
	B.4.2	Begehungen in den Gemeinden			MZ	G, BD					
	B.4.3	Vorausschauende Vermeidung von Behinderungen und Konflikten			G, BD	MZ					
Sicherheit	B.5.1	Kontrollschwerpunkte setzen			G, VR						
	B.5.2	Verstärkter Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen			G	MZ					
	B.5.3	Erhöhung der subjektiven Sicherheit			G, BD	GVK					
Kombination Gehen & ÖV	B.6.1	Gestaltung von ÖV-Haltestellen			BU-MOG, GVK	LIB, VBB, G, BD					
	B.6.2	Zugang zu ÖV-Haltestellen			G, BD	MZ					
	B.6.3	Stärkung des öffentlichen Verkehrs			GVK, BU-MOG						

PROZESSE

Koordinierte Vorgehensweise	C.1.1	Ernennung eines/einer Fußverkehrs-kordinator:in			MZ					
	C.1.2	Konsultationsprozess Aktive Mobilität			MZ, BD	GVK				
	C.1.3	Berücksichtigung des Fußverkehrs in Strategien und Aktionsplänen des Landes			GVK					
	C.1.4	Kooperation in der österreichweiten Arbeitsgruppe Fußverkehr			MZ					
	C.1.5	Kooperation zur Stärkung der Nahversorgung und der Ortskerne			MZ	DE, WA, LEA-DER				
	C.1.6	Attraktive öffentliche Räume als Instrument der Tourismusförderung			BT	MZ				
Gemeinsame Wissensbasis	C.2.1	Unterstützungsmaterialien für Gemeinden			MZ					
	C.2.2	Wissenstransfer Zu-Fuß-Gehen			MZ	GVK				
	C.2.3	Methodik zur Erhebung der Fußgänger:inneninfrastruktur			BD	GIS				
	C.2.4	Laufende Erhebung von relevanten Daten und Informationen zum Zu-Fuß-Gehen im Burgenland			GVK	MZ, GIS				
	C.2.5	Integrierte Planung von Baumaßnahmen			BD	GIS				
	C.2.6	Begleitende Evaluierung der Maßnahmenumsetzung			MZ	BD				
	C.2.7	Wissen von außen			MZ					
Rechtliche und finanzielle Basis	C.3.1	Novellierung des Raumplanungsgesetzes			RO	GVK				
	C.3.2	Gemeinsame Planung und Umsetzung			BD G					
	C.3.3	Unterstützung der Gemeinden für Interventionen im Straßenraum			GVK	MZ				

Infos zum Interreg Europe Projekt STEP UP

Projekttitel:

STRENGTHENING THE EFFECTIVENESS OF POLICIES FOR EUROPEAN PEDESTRIANS (STEP UP)

Interreg
Europe



Co-funded by
the European Union

STEP UP

Förderprogramm:

INTERREG EUROPE

Projektdauer:

01.04.2024 – 30.06.2028

Gesamtprojektbudget: rd. 2,1 Mio €

Projektpartner:innen

- ▷ Wirtschaftsagentur Burgenland GmbH – AT (Lead Partner)
- ▷ City of Gdansk – POL
- ▷ City of Braga – PRT
- ▷ Fingal Country Council – IRL
- ▷ City of Rotterdam – NLD
- ▷ Vilnius Municipal Enterprise – LT
- ▷ Region Päijät-Häme _FIN
- ▷ Heraklion Municipality – GRC
- ▷ Walk21 Europe Foundation – NLD (Advisory Partner)

Projekthinhalt

Das Projekt „STEP UP“ hat es sich zur Aufgabe gemacht die politischen Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen in allen Partnerstädten und –regionen zu verbessern. Das übergeordnete Ziel ist Zu-Fuß-Gehen so einfach, sicher und komfortabel als möglich zu gestalten und damit zu einem gesünderen und nachhaltigeren Europa beizutragen.

Erreicht wird dies durch den Lern- und Erfahrungsaustausch zwischen den Projektpartner:innen und die Einbindung der relevanten Akteur:innen aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

Der vorliegende Masterplan „Burgenland zu Fuß“ ergänzt die Gesamtverkehrsstrategie des Burgenlandes um die Aspekte des Fußverkehrs und ist daher ein wesentlicher Schritt, um Zu-Fuß-Gehen in unserer Region attraktiver zu gestalten.

DANKSAGUNG

Wertvolle Erfahrungen von vielen Akteur:innen aus unterschiedlichsten Bereichen haben zum Gelingen dieses Masterplans beigetragen. Wir danken den Vertreter:innen folgender Institutionen für ihre Beiträge:

Amt der Burgenländischen Landesregierung | Abteilung 2 Landesplanung | Gemeinden und Wirtschaft (insb. Hauptreferat Landesplanung, Referat Überörtliche Raumplanung, Referat Örtliche Raumplanung, Referat Gesamtverkehrskoordination, Referat GIS-Koordination, Referat Strategische Konzepte und Planungen) | Abteilung 4 – Agrarwesen | Natur- und Klimaschutz | Abteilung 5 Baudirektion (insb. Hauptreferat Verkehr, Hauptreferat Straße Brücke, Hauptreferat Verkehr, Referat Verkehrsrecht) | Abteilung 8 Kompetenzzentrum Sicherheit | Referat Verkehrsrecht | Abteilung 10 Gesundheit | Bildungsdirektion Burgenland | Österreichische Energieagentur AEA | ÖBB-Infrastruktur AG | ÖBB-Personenverkehr AG | Proges/Gesundes Dorf | Tourismusverband Mittelburgenland-Rosalia | Tourismusverband, Nordburgenland | Kuratorium für Verkehrssicherheit | Burgenland Tourismus | Umweltanwaltschaft Burgenland | Kinder- und Jugendanwaltschaft | Hochschule Burgenland | Raaberbahn AG | Verein 24h Burgenland sowie allen mitwirkenden Gemeindevertreter:innen

IMPRESSUM

Herausgeber und Medieninhaber

Wirtschaftsagentur Burgenland GmbH, Marktstraße 3, 7000 Eisenstadt

Inhaltliche Koordination und Projektleitung

Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abt. 2. Hauptreferat Landesplanung
Referat Gesamtverkehrsplanung Peter Zingg / Wirtschaftsagentur Burgenland
GmbH, Mobilitätszentrale Burgenland Johannes Kellner

Inhaltliche Bearbeitung Verracon GmbH, Mariahilfer Straße 47/5/2, 1060 Wien

Grafisches Konzept und Gestaltung Verena Mats, www.agooddayto.work

Druck Wograndl / Gedruckt auf FSC-zertifizierten und regional hergestellten Naturpapier
PERGRAPHICA®

Eisenstadt, März 2026

