

Energieinstitut Vorarlberg



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Leitfaden für die Umsetzung von Fußwegen in der Gemeinde

Das Gehen im Alltag ist nicht nur gesund und umweltfreundlich, sondern fördert auch wertvolle Momente der Kommunikation und persönliche Erlebnisse. Zu Fuß unterwegs zu sein, ermöglicht es, die kleinen Details unserer Umgebung wahrzunehmen, frische Luft zu schnappen und die Natur in ihrer Vielfalt zu genießen. Das Zu-Fuß-Gehen eröffnet uns die Möglichkeit, Orte auf eine ganz neue Art und Weise kennenzulernen. Gleichzeitig fördert es den Kontakt zu anderen Menschen und schafft Raum für gemeinschaftliche Erlebnisse.

Die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens sind vielfältig und machen es zu einer inklusiven Form der Fortbewegung, bei der niemand ausgeschlossen wird. Es trägt zur Gesundheitsförderung bei, reduziert Krankheitstage und minimiert langfristige Risiken für Herz- und Kreislauferkrankungen. Zudem stärkt das Zu-Fuß-Gehen die lokale Wirtschaft. Wo die Aufenthalts- und Verweilqualität hoch ist, profitieren Einzelhandel und Gastronomie besonders stark.

Ein Fußverkehrskonzept soll den Fußverkehr nachhaltig fördern, indem es alle Verkehrsbereiche systemisch betrachtet und aufeinander abgestimmte Maßnahmen plant. Es ist ein wichtiger Schritt, um im Rahmen der klimaaktiv mobil Förderung Bundesmittel für Verbesserungen im lokalen Fußverkehr zu erhalten. Während kleine Gemeinden bis 15.000 Einwohner*innen hierfür ein „Örtliches Fußverkehrskonzept“ erstellen müssen, benötigen größere Städte einen umfassenden „Masterplan Gehen“, welcher noch mehr ins Detail geht.

Ziel des Leitfadens

Dieser Leitfaden soll Gemeinden unterstützen, Schwachstellen im Fußverkehr zu erkennen bzw. aufzuzeigen und Maßnahmen vorzustellen, mit denen kurzfristig und mit wenig Ressourcen effiziente Lösungen gefunden werden. Besonders wichtig ist die erste und letzte Meile für Nutzer*innen des öffentlichen Nahverkehrs, die überwiegend zu Fuß zurückgelegt wird. Schnelle Durchwegungen können die nachhaltigste Form der Fortbewegung attraktivieren.

Merkmale eines guten Fußwegenetzes

Ein effektives Fußwegenetz zeichnet sich durch umwegfreie und verknüpfte Wege sowie sichere und attraktive Verbindungen aus. Es erschließt die wichtigsten Ziele in der Gemeinde. Fußgänger*innen sind umwegsensibel und bevorzugen den direktesten und zeitlich kürzesten Weg. Bei attraktiven Wegen hingegen sind sie bereit, etwas mehr Zeit in Kauf zu nehmen. Dadurch kann auch der Einzugsbereich von Haltestellen um bis zu 70 % erweitert werden. Die Erschließung von wichtiger Infrastruktur, wie Schulen, Kindergärten, Arbeitsplätzen, Wohngebieten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Erholungsanlagen oder Dienstleistungsunternehmen mit Fußwegen ist von entscheidender Bedeutung. Zudem können alte „Dorf- oder Kirchenwege“ aktiviert werden.

Vorgangsweise zur Umsetzung neuer Fußwege oder Instandsetzung bestehender Fußwege

Entscheidend ist die Identifikation von Schwachstellen im Fußverkehr sowie die entsprechende Verbesserung und Umsetzung. Ein attraktives und sicheres Fußwegenetz kann die Nutzung von Fußwegen nachhaltig fördern und die Lebensqualität in einer Gemeinde und für deren Bürger*innen erhöhen.

1. Ziel der Fußverkehrsinfrastruktur

Ziel ist es, sichere und gut ausgebaute Fußwege zu den wichtigen Zielpunkten im Gemeindegebiet zu schaffen sowie die Barrierefreiheit und die Attraktivität des Fußverkehrs zu erhöhen.

2. Analyse & Bedarfsermittlung

Es ist wichtig, die bestehenden Fußwege im Gemeindegebiet zu evaluieren, um potenzielle Schwachstellen zu identifizieren. Dabei sollten Lücken in der Fußwegeninfrastruktur, wie zu enge Gehsteige, gefährliche Stellen oder Bereiche, in denen Fußgänger*innen sich unwohl fühlen oder nicht sicher zu Fuß gehen können, erkannt werden. Dabei gilt es, Ziel- und Quellpunkte innerhalb des Gemeindegebiets festzulegen, beispielsweise Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen, das Gemeindeamt, Supermärkte, Banken oder Gasthäuser. Zur Unterstützung kann eine Gemeinde-Landkarte oder eine bestehende Fußwegekarte herangezogen werden, um aktuelle Situationen darzustellen und sogenannte „Wunschverbindungen“ zu visualisieren.

3. Mit welcher Maßnahme könnte man Rahmenbedingungen für Fußgänger*innen verbessern?

Umsetzungsbeispiele mit Bildern im Anhang:

- Fußgängerzone in Städten oder größeren Gemeinden
- Begegnungszone mit Geschwindigkeitsbeschränkung
- Schulstraßen mit zeitlichen Fahrverboten
- Wohnstraßen in Siedlungsgebieten ohne Durchzugsverkehr

- Barrierefreie, direkte Verbindungen oder die Öffnung von Sackgassen für Fußgänger*innen
- Gehsteigverbreiterungen über die in der RVS festgelegte Regelbreite
- Querungshilfen - Mittelinsel, Schutzweg, Fahrbahnanhebung, farbliche Markierung
- Errichtung von „psychologischen Bremsen“ - Interventionspunkte, Bodenmarkierungen für erhöhte Aufmerksamkeit, Hinweise durch Piktogramme
- Sicherheit und Schutzmaßnahmen für Gehwege - z.B. durch Pfosten/Poller
- Verbesserung des Gehwegzustandes
- Temporeduktion auf 20-30 km/h für eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit für Zu-Fuß-Gehende sowie Schaffung einer Torwirkung und einer Umgestaltung der Straßen an den Ortseingängen. Bspw. durch eine Mittelinsel, seitliche Interventionspunkte oder Bepflanzungen, um so die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu reduzieren.
- Bei Wegen, die von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen genutzt werden, sollte die Sicherheit der Fußgänger*innen im Vordergrund stehen. Gegebenenfalls sind zusätzliche Maßnahmen notwendig, damit sich die Fußgänger*innen sicher fühlen können.
- Möblierung und Beleuchtung oder visuelle Anreize entlang der Fußwege

4. Rechtliche Rahmenbedingungen

Zunächst ist zu prüfen, um welche Flächen es sich bei dem gewünschten Fußweg handelt. Es ist zu klären, ob die Fläche im Eigentum der Gemeinde steht oder ob ein Gespräch mit den Grundstückseigentümern erforderlich ist. Gegebenenfalls müssen die Gesprächspartner kontaktiert werden, um die Möglichkeiten zu sondieren. Mögliche Optionen umfassen bspw. einen Flächenabtausch, eine Vereinbarung über ein langfristiges Nutzungsrecht oder den Kauf der Flächen für den öffentlichen Fußweg. Sollten bereits Pläne für den Ausbau des Fußwegenetzes vorliegen und sich die Grundstückseigentümer weigern, Flächen abzugeben oder Änderungen zuzulassen, besteht die Möglichkeit, den Ausbau des Wegenetzes im Rahmen von gesetzlichen Änderungen (Bebauungsänderung oder einem Wunsch des Eigentümers), entsprechend hineinzureklamieren.

5. Planung und Umsetzung

Die Planung neuer Fußwege erfolgt einerseits nach den festgelegten Prioritäten für ein „zukunftsfitte“ Fußverkehrsnetz. Andererseits können sich auch spontane Möglichkeiten für neue Fußwege ergeben. Sei es durch Vorschläge aus der Bevölkerung, Nutzung von Synergien bei Baustellen oder durch andere Faktoren. Bei der Planung des Fußweges ist auch die örtlichen Gegebenheiten, wie viel Frequenz es gibt und ob dieser über das gesamte Jahr begehbar sein soll, entscheidend: Wird ein asphaltierter und bestmöglich RVS-konformer Fußweg benötigt oder ist ein Kiesweg als schnelle Durchwegung/ Lückenschluss ausreichend? Soll der Weg barrierefrei sein? Muss eine Schneeräumung im Winter gewährleistet werden oder gibt es für diese kurze Zeit auch alternative Wege für die Fußgänger*innen?

- Einholung von Angeboten: Wenn alle Details abgeklärt sind, können entsprechende Angebote von Baufirmen eingeholt werden. Geprüft werden sollte zudem, ob die Bautätigkeiten durch den gemeindeeigenen Bauhof durchgeführt werden können.
 - Bauphase und Umsetzung von Fußwegen: Falls ein bestehender Fußweg adaptiert wird, sollte darauf geachtet werden, dass während der Bauphase alternative Routen für Fußgänger*innen angeboten werden. Somit wird sichergestellt, dass wichtige Fußwege vor allem für Schulkinder nicht unterbrochen werden.
- 6. Beschilderung:** Für eine angemessene Beschilderung ist Sorge zu tragen. Das macht auch bei kleinen Verbindungsstücken Sinn. Somit haben Fußgänger*innen die Sicherheit, dass sie diesen Weg nutzen dürfen.
- 7. Kommunikation:** „Tue Gutes und sprich darüber!“ Große und auch kleine Lückenschlüsse sollen beworben und die Bevölkerung darüber informiert werden. Eine „Fußwegkarte“ kann hilfreich sein, um neue Bewohner*innen sowie Gäste beim Zu-Fuß-Gehen zu unterstützen. Eine andere Idee könnte eine „Gehzeitkarte“ sein, die zur Motivation beiträgt, indem sie die Distanzen zwischen wichtigen Punkten im Gemeindegebiet in Gehminuten angibt. So erhält man auf einen Blick eine klare Übersicht, wie viele Gehminuten die zentralen Orte voneinander entfernt sind.¹
- 8. Evaluierung und Instandhaltung**
Idealerweise gibt es im Amt oder in einem entsprechenden Ausschuss eine Ansprechperson für die Fußwege. Bestehende Gehwege müssen regelmäßig gewartet und instandgehalten werden. Für abgelegene Wege könnten Weg-Paten gefunden werden, die sich um die Pflege der Wege kümmern und sicherstellen, dass sie von Bewuchs befreit sind sowie gepflegt werden. Zudem ist eine kontinuierliche Bewertung der Situation notwendig, da sich die Gegebenheiten insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit der Bus- oder Zughaltestellen sowie der ersten und letzten Meile laufend verändern können.

Wenn eine Gemeinde lediglich einen einzelnen Fußweg realisieren möchte und keine umfassende Bewertung der Fußwegesituation im gesamten Ortszentrum plant, ist eine detaillierte Analyse und Bedarfsermittlung in der Regel nicht zwingend notwendig. In solchen Fällen kann der Schritt zwei mit der Analyse und Bedarfsermittlung übersprungen werden.

Langfristige Maßnahmen für den Fußverkehr

Für eine langfristige und rechtliche Absicherung von Fußwegen durch die öffentliche Hand ist es entscheidend, dass Fußwege auch in Bebauungsplänen und im Räumlichen Entwicklungsplan verortet, festgehalten und damit abgesichert werden. Auch im Raumplanungsgesetz ist eine umweltverträgliche Mobilität durch Fußgänger*innen hinterlegt und - wie es heißt -

¹ <https://noeregional.at/moma-projekte/gehzeit-karte/>

zu bevorzugen. Verweise sind hier im § 2 Abs. 3 Ziff. K und § 11 Abs. 1 Ziff. I angeführt.²

Gerade wenn es zu Umwidmungen kommt oder Bebauungen geplant sind, gibt es Möglichkeiten, mit den Wohnbauträgern zu verhandeln. Auch städtebauliche Verträge sind ein gängiges Mittel, um bestimmte Vereinbarungen zu treffen, wie beispielsweise eine Grundabtrennung.

Zukunftsfitte Fußweginfrastruktur

Bei der Planung von Fußwegen ist es essenziell, diese so zu gestalten, dass sie für alle Nutzer*innen-Gruppen – insbesondere für Kinder und ältere Menschen – barrierefrei und komfortabel sind. „Zukunftsfit“ bedeutet auch die Schaffung von Beschattungsmöglichkeiten und Sitzmöglichkeiten entlang der Fußwege, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Hier ein paar Möglichkeiten die Fußwege in den Gemeinden zukunftsicher, inklusiv und attraktiv zu gestalten:

- **Bepflanzung und Sitzmöglichkeiten:** Das Pflanzen von Bäumen und Sträuchern sorgt für eine natürliche Beschattung und gerade in Hitzeperioden suchen Menschen vermehrt schattige Plätze. Vor allem für ältere Menschen und Familien sind Sitzmöglichkeiten besonders wertvoll. Zusätzlich tragen Trinkbrunnen und Toiletten zur Attraktivität des öffentlichen Raums bei. Durch ansprechende Gestaltungselemente wie Begrünung, bunte Pflanzen und Sträucher sowie spielerische Elemente lässt sich der Weg einladender gestalten und die Aufenthaltsqualität erhöhen.
- **Barrierefreiheit:** Um allen Menschen den barrierefreien Zugang zu ermöglichen, sollten Bordsteinkanten abgeflacht, Hindernisse auf Gehwegen vermieden und Rampen sowie ebene Flächen geschaffen werden. Ergänzend sind akustische Signale (Geräusche von Ampeln), taktile Leitsysteme (speziell für blinde Menschen) und klare, intuitive Beschilderungen erforderlich.
- **Sicherheitsaspekte:** Eine gute Beleuchtung und visuelle Reize (Schilder oder Markierungen) tragen dazu bei, das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, die Attraktivität der Fußwege zu steigern und Angsträume zu vermeiden.

Rechtliche Rahmenbedingungen

StVO und RVS

Die rechtlichen Grundlagen für den Fußverkehr befinden sich in der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO), insbesondere in den Paragraphen § 76 und § 78. Technische Details zur Umsetzung sind in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) zu finden, welche derzeit kostenfrei zur Verfügung stehen.

² <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrVbg&Gesetzesnummer=20000653&FassungVom=2019-03-01>

Grundbuch

Das C-Blatt ist neben dem A-Blatt (Gutsbestandsblatt) und dem B-Blatt (Eigentumsblatt) Teil des Grundbuchs beziehungsweise der Grundbucheintragen. Das C-Blatt enthält die mit dem Eigentum an den Liegenschaftsanteilen verbundenen Belastungen (z. B. Pfandrechte, Veräußerungs- oder Belastungsverbote, Dienstbarkeiten (Servitute), Vor- oder Wiederkaufsrechte). Öffentliche Beschränkungen (z. B. Geh- und Fahrrechte, Wegerecht, Nutzungsrecht, uvm.) sind im A2-Blatt vermerkt.

Wegerecht

Wegerechte oder auch Geh- und Fahrrecht genannt, sind Dienstbarkeiten, die es einer Person erlauben, über das Grundstück einer anderen Person zu gehen und/oder zu fahren. Diese Dienstbarkeiten müssen in der Regel im Grundbuch eingetragen sein, sodass Dritte durch Einsichtnahme im Grundbuch erfahren können, ob ein „Servitut“ auf dem Grundstück besteht. Eine Ausnahme bildet das „ersessene Wegerecht“, welches unter bestimmten Umständen erlangt werden kann.³

Das Wegerecht kann „ersessen“ werden, wenn der Weg mehr als 30 Jahre von unterschiedlichen Personen genutzt wird. Es entsteht eine Dienstbarkeit an einem Weg von einer Gemeinde oder zum Beispiel auch von einem alpinen Verein, und eine grundbürgerliche Eintragung ist möglich. Dies kann aber nur dann geschehen, wenn der gute Glaube der Rechtmäßigkeit während der ganzen Ersitzungszeit gegeben ist. Wird vor Ablauf der 30 Jahre ein Hindernis errichtet (Zaun, Schranke, u.a.), so kann von keiner Gutgläubigkeit gesprochen und eine Ersitzung verhindert werden. Andererseits kann ein Wegerecht, welches im Grundbuch eingetragen ist, gelöscht werden, wenn dieses seit über 30 Jahren nicht mehr wahrgenommen wird.⁴

Im Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch (ABGB) werden unter den folgenden Paragraphen die rechtliche Situation beschrieben:

- § 472 Durch das Recht der Dienstbarkeit wird ein Eigentümer verbunden, zum Vorteile eines Anderen in Rücksicht seiner Sache etwas zu dulden oder zu unterlassen. Es ist ein dingliches, gegen jeden Besitzer*in der dienstbaren Sache wirksames Recht.
- § 473 Wird das Recht der Dienstbarkeit mit dem Besitz eines Grundstückes zu dessen vorteilhafteren oder bequemerem Benützung verknüpft; so entsteht eine Grunddienstbarkeit. Außerdem ist die Dienstbarkeit persönlich.
- § 477 Die vorzüglichen Feld-Servituten (Dienstbarkeiten) sind: Abs. 1) das Recht, einen Fußsteig, Viehtrieb oder Fahrweg auf fremden Grund und Boden zu halten.
- § 492 Rechtsverhältnis bei den Dienstbarkeiten - Recht des Fußsteiges, Viehtriebes und Fahrweges. Das Recht des Fußsteiges begreift das Recht in sich, auf diesem Steige zu gehen, sich von Menschen tragen oder andere Menschen zu sich kommen zu lassen.

³ <https://www.schneider-rechtsanwaelte.at/die-ersitzung-von-wegerechten/>

⁴ <https://www.stand-montafon.at/ccAlps - nachhaltiger Umgang mit dem Klimawandel>

Mit dem Viehtrieb ist das Recht eine Schiebkarre zu gebrauchen und mit dem Fahrweg das Recht, mit einem oder mehreren Zügen zu fahren, verbunden.⁵

Öffentliches Gut

Das „öffentliche Gut“ wird im ABGB § 287 definiert. Hierzu zählen beispielsweise Straßen, Flächen Ströme, Flüsse, etc., die sich im Eigentum des Staates befinden, aber allen Mitgliedern des Staates zur Nutzung zur Verfügung stehen. Gelegentlich gibt es Anfragen aus der Bevölkerung oder von Genossenschaften das öffentliche Gut umzulegen oder aufzulösen. Für Gemeinden ist es jedoch wichtig, dass diese öffentlichen Güter erhalten bleiben, da sie der Allgemeinheit dienen. Besonders bei Fußwegen über Wiesen sind solche öffentlichen Güter von Bedeutung und erleichtern die Umsetzung von Fußwegen.⁶

Kommunikationsmaßnahmen

Eine regelmäßige Kommunikation über alte und neue Fußwege ist empfehlenswert. Hierzu können die Gemeindemedien gut genutzt werden. Dazu zählen beispielsweise eine Fußwege- oder Gehzeitkarte, die Website, soziale Medien, Gemeindezeitung, Tourismusplattformen.

Bewusstseinsbildende Maßnahmen wie z.B. „Schüler*innen zeichnen ihren Schulweg oder einen Lieblingsweg“ sind hilfreich.

Eine weitere Art der Kommunikation ist das Ausschildern der Fußwege. Je nach Gemeinde gibt es vielleicht schon ein Beschilderungskonzept oder es können kleine Schilder mit dem Begriff „Fußweg“ ergänzt werden.

Zusätzlich ist es wünschenswert, dass auch kleine Fußwege oder Durchwegungen im Vogis eingetragen werden, damit diese digital sichtbar sind und in Fußwegekarten integriert werden können. Für kleinere Gemeinden werden die Fußwege vom Landesamt für Vermessung und Geoinformation in Feldkirch eingetragen. Mail: landesvermessungsamt@vorarlberg.at

Kampagne „Österreich zu Fuß“

>>Österreich zu Fuß<< hat sich das Ziel gesetzt, das Zu-Fuß-Gehen als eigenständige Mobilitätsform zu stärken und das Bewusstsein für das Gehen zu erhöhen. Sie bieten ein Angebot für Städte, Gemeinden, Vereine und Betriebe in Form von Aktionspaketen, Infomaterialien und Social-Media Content, um den Fußverkehr gut kommunizieren zu können. Für Gemeinden gibt es die Möglichkeit Partner der Initiative zu werden. Damit kann das Logo von „Österreich zu Fuß“ kostenlos um den Gemeindennamen erweitert werden. So können Gemeinden als „Fußgänger*innen-Freundliche Gemeinde“ auftreten. <https://oesterreichzufuss.at/>

⁵ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001622>

⁶ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001622>

Walk Space

„Walk Space“ ist ein österreichischer Verein für Fußgänger*innen. Der Verein stellt auf seiner Webseite verschiedene Aktionen vor und Informationen bereit. Unter anderem eine „Fußgängerfreundliche Nachbarschaft“, die sich für mehr Aufenthaltsqualität und attraktive Fußwege einsetzt.
www.walk-space.at

Begleitung bei der Entwicklung eines örtlichen Fußverkehrskonzepts

Gemeinden, die sich für eine aktive und nachhaltige Mobilität engagieren, haben die Möglichkeit ein örtliches Fußverkehrskonzept zu erstellen. Dieses Konzept umfasst einen partizipativen Prozess sowie die Ausarbeitung konkreter Maßnahmen, die über einen Zeitraum von 5 bis 10 Jahren umgesetzt werden sollen. Das Energieinstitut Vorarlberg unterstützt die Gemeinden bei der Erstellung ihres örtlichen Fußverkehrskonzepts. Zudem berät das Energieinstitut bei der Beantragung von Förderungen und steht bei der Einreichung bei klimaaktiv mobil beratend zur Seite. Weitere Informationen finden Sie auf der Website des Energieinstitut Vorarlberg.

Kontakte

- Energieinstitut Vorarlberg | Fachbereich Mobilität | Caroline Jäger
Tel.: +43 (0)5572 / 31 202-66 | caroline.jaeger@energieinstitut.at
- Koordinationsstelle für Mobilitätsmanagement | Martin Scheuermaier
Tel: +43 (0)5574 / 511 26114 | martin.scheuermaier@vorarlberg.at
- Bei baulichen Maßnahmen an Landesstraßen oder anderen neuralgischen Punkten ist eine Abstimmung mit der Abteilung Straßenbau des Landes Vorarlberg unbedingt erforderlich.
- Für Fragen zur Bundesförderungen im Rahmen von klimaaktiv mobil kann auch komobile in Gmunden kontaktiert werden.

Anhang: Gestalterische Maßnahmen

Fußgängerzone, Begegnungszone, Schul- oder Wohnstraße



Abbildung 1 Begegnungszone Marktgemeinde Wolfurt © Markus Gmeiner



Abbildung 2 Tempo 30 Stadt Feldkirch © Daniela Rusch



Abbildung 3 Begegnungszone Rankweil VS Montfort
© Marktgemeinde Rankweil - Bernd Oswald



*Abbildung 4 Fußgängerzone Anton Schneider Straße in Bregenz
© Udo Mittelberger*



Abbildung 5 Fußgängerzone Leutbühel in Bregenz © Udo Mittelberger



Abbildung 6 Schulstraße © Marktgemeinde Lauterach

Direkte Verbindungen und Öffnung von Sackgassen für Fußwege



Abbildung 7 Sackgasse ausgenommen für Fuß- und Radverkehr
Stadt Bregenz © Energieinstitut Vorarlberg



Abbildung 8 Durchwegung | Gemeinde Göfis © Karin Nussbaumer



Abbildung 9 Wichtiges Verbindungsstück für den Fuß- und Radverkehr
Marktgemeinde Wolfurt © Energieinstitut Vorarlberg

Querungshilfen durch eine Mittelinsel



Abbildung 10 Querungshilfe in der Gemeinde Sulz © Alexandra Serra



Abbildung 11 Querungshilfe mit Schutzstreifen © Energieinstitut Vorarlberg

Errichtung von „psychologischen Bremsen“ – Bodenmarkierungen, Bodenhebungen oder ein Materialwechsel



Abbildung 12 Materialwechsel © Energieinstitut Vorarlberg



Abbildung 13 Flächige Bodenmarkierung © Energieinstitut Vorarlberg



Abbildung 14 Bodenmarkierungen im Kreuzungsbereich
© Energieinstitut Vorarlberg



Abbildung 15 Maßnahmen im Mischverkehr mit Temporeduktion, Mittelinsel, Schutzweg, Bereich für Fußgänger*innen sowie ein Materialwechsel
© Marktgemeinde Egg

Schutzmaßnahmen für Gehwege durch Pfosten/Poller



Abbildung 16 Fahrbahneinengung mit Poller und seitlichen Inseln
© Energieinstitut Vorarlberg



Abbildung 17 Poller als Schutzmaßnahme für Fußgänger*innen
© Energieinstitut Vorarlberg

Temporeduktion und Schaffung einer Torwirkung



Abbildung 18 Seitlicher Interventionspunkt © Energieinstitut Vorarlberg



Abbildung 19 Seitlicher Interventionspunkt © Energieinstitut Vorarlberg



Abbildung 20 Temporeduktion und seitliche Insel
© Energieinstitut Vorarlberg

Sicherheit der Fußgänger*innen bei kombinierten Wegen mit Radfahrer*innen berücksichtigen

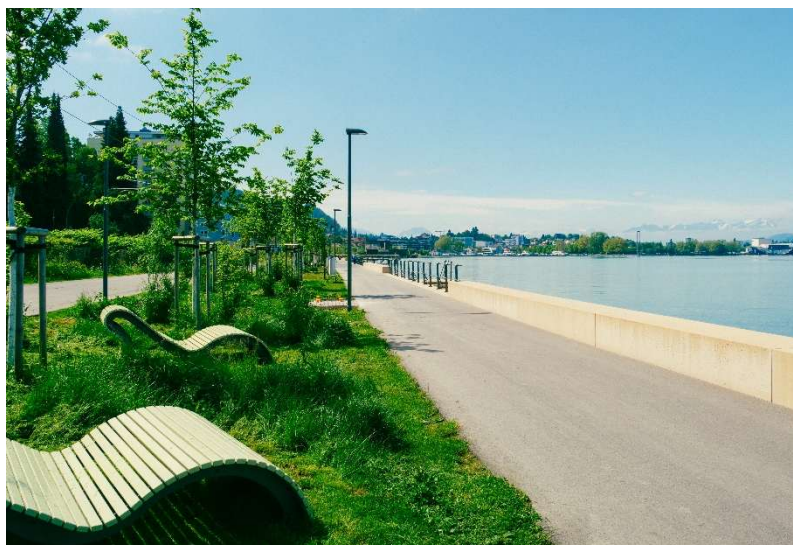


Abbildung 21 Pipeline Bregenz mit einem Fuß- und Radweg © visitbregenz

Bewusstseinsbildung und visuelle Elemente



Abbildung 22 Kennzeichnung Elternhaltestelle Stadt Feldkirch
© Energieinstitut Vorarlberg



Abbildung 23 Element für Kinder in der Marktgemeinde Lauterach
© Markus Gmeiner



Abbildung 24 Blühende Straßen in der Gemeinde Hittisau © VS Hittisau

Hinweis zu dem Leitfaden

Das Energieinstitut Vorarlberg hat die vorliegenden Informationen zu den Fußwegen nach bestem Wissen und auf Basis vorhandener Erfahrungen und Unterlagen zusammengestellt. Für die inhaltliche Richtigkeit können wir jedoch keine Garantie oder Haftung übernehmen. Wir freuen uns über Hinweise zu Korrekturen, Verbesserungen oder Ergänzungsvorschlägen.

Impressum

Herausgeber: Energieinstitut Vorarlberg, 6850 Dornbirn

www.energieinstitut.at

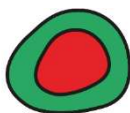
Verfasserin: Caroline Jäger

Erscheinungsdatum: Juli 2025

Die Erstellung des Leitfadens wurde vom Energieinstitut Vorarlberg im Rahmen der EFRE-Förderung zur Unterstützung von betrieblichem und kommunalem Mobilitätsmanagement begleitet.



Kofinanziert von der
Europäischen Union



Energieinstitut Vorarlberg