

Abschlussbericht

#WorstOfGehsteig Goes Austria

Ein Projekt zur Förderung des Zu Fuß Gehens
in Graz, Linz und Innsbruck



im Projektzeitraum

Juli - Oktober 2021

geht-doch.wien – die Initiative fürs Zu Fuß Gehen und den öffentlichen Raum

ZVR 13 588 13 807

<https://geht-doch-austria.at/> & <https://geht-doch.wien/>



Inhaltsverzeichnis

Projektbeschreibung	3
Das Team	4
Status-Quo der Aktiven Mobilität in Österreich	5
3.1. Analyse des Modal Splits	7
3.2. Institutionen des zu Fuß Gehens in Österreich	8
3.3. Realpolitische Akteur*innen für das zu Fuß Gehen	9
Zielsetzungen des Projekts	5
Vorgehensweise & Aktionen im öffentlichen Raum	10
Exemplarische ‘Lowlights’ im Öffentlichen Raum	14
Exemplarische ‘Highlights’ im Öffentlichen Raum	17
Öffentlichkeitsarbeit	19
Social Media	19
Website	21
Pressearbeit	22
Fazit und Forderungen/Ausblick	23

1. Projektbeschreibung

Das Projekt ‘#WorstOfGehsteig Goes Austria’ startete im Sommer 2021 als Weiterführung der Kampagne ‘#WorstOfGehsteig’, die bereits zu Beginn des durch die COVID-19- Pandemie ausgelösten ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 in Wien aktiv war. Im Rahmen des Projektes wurden in drei österreichischen Landeshauptstädten - Graz, Linz und Innsbruck - Aktionen im öffentlichen Raum durchgeführt, die von einer Social Media Kampagne zur Sammlung von Problemstellen für Zu Fuß Gehende im öffentlichen Raum begleitet wurde. Dazu zählen beispielsweise zu enge Gehsteige, fehlende Querungsmöglichkeiten über Fahrbahnen, mangelnde Barrierefreiheit oder unsichere Gehwege. Konkrete Beispiele zu solchen Problemstellen sind im weiteren Verlauf dieses Berichts visuell dargestellt und beschrieben.

Mit der Dokumentation und Sammlung jener #WorstOfGehsteig-Stellen erregte das Team von *Geht Doch*, bestehend aus drei Studierenden und zwei langjährigen Mitgliedern des zivilgesellschaftlich agierenden Vereins Aufmerksamkeit; sowohl auf den betreffenden Stellen im öffentlichen Raum, als auch in diversen sozialen Netzwerken. Insgesamt hat das Team die drei Landeshauptstädte jeweils zwei Mal besucht, wobei der erste Besuch hauptsächlich der Vernetzung mit lokalen



Akteur*innen galt, während letzterer den Aktionen im öffentlichen Raum gewidmet war. Durch taktischen Urbanismus gelang es dem Team von *Geht Doch* im Rahmen des Projekts, Bewusstsein zu generieren und auf die Benachteiligung von Zu Fuß Gehenden im öffentlichen Raum hinzuweisen. Genauere Hintergründe, Beschreibungen und Verbesserungsvorschläge zu Problemstellen wie jener, die in Abbildung 1, die in Graz eingefangen und festgehalten wurde, sind auf den folgenden Seiten des Berichts zu lesen.



Das Team von *Geht Doch* war mit vollem Elan und Herzblut hinter dem Projekt ‘#WorstOfGehsteig Goes Austria’ und freut sich nun, die Ergebnisse und Hintergründe des Sommerprojektes in den folgenden Kapiteln zu präsentieren.

2. Das Team

Das ‘#WorstOfGehsteig Goes Austria’-Team bestand aus drei Studierenden, die folgend vorgestellt werden. Begleitet wurden sie für die Dauer des Projektes von Hanna Schwarz und Christian Dechant, zwei Gründungsmitgliedern des Vereins *Geht Doch*. Die drei Teammitglieder brachten unterschiedliche Erfahrungen und Expertisen mit und konnten sich so gut ergänzen. Anbei finden Sie kurze Portraits der mitwirkenden Personen:



Simon Pories studiert Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien, wo er regelmäßig mit dem Thema Zu Fuß Gehen in Berührung kommt. Bei seinem Engagement für Fridays For Future konnte er Erfahrung in der Öffentlichkeitsarbeit sammeln. Besonders interessiert ihn wie Menschen günstig, effizient und klimafreundlich von A nach B kommen können.



Benjamin Schemel ist Student der sozioökologischen Ökonomie an der Wirtschaftsuniversität Wien und interessiert sich für Themen wie Postwachstum, klimafitte Stadtplanung und nachhaltige Mobilität. Im Rahmen seiner Bachelorarbeit mit Fokus auf *active urban mobility* ist er auf *Geht Doch* gestoßen, wo er sich nun für gerechtere Verteilung des öffentlichen Raumes einsetzt.



Lena Linortner ist Studentin an der Wirtschaftsuniversität Wien mit Fokus auf nachhaltiges Wirtschaften. Neben ihrem Studium ist sie Content Creator und konnte bei *Geht Doch* unter anderem ihre Fähigkeiten bei Design und Videoschnitt einbringen. Ihre Interessenschwerpunkte liegen in den Bereichen Klimagerechtigkeit, Postwachstum und Klimakommunikation.



3. Zielsetzungen des Projekts

Wie wir schon bei unserer Arbeit in Wien bemerkten, ist das Bewusstsein für die Notwendigkeit fußgänger*innenfreundlicher Infrastruktur bei vielen Menschen sehr gering ausgeprägt. Gleichzeitig fehlen aber auch oft zivilgesellschaftliche Initiativen, die auf diese Thematik aufmerksam machen. Daher hat *Geht Doch* im Frühjahr den Beschluss gefasst, mit der Kampagne ‘#WorstOfGehsteig Goes Austria’ auch außerhalb Wiens aktiv zu werden, um diese Lücke zu schließen.

Konkret ging es darum, die Bevölkerung darauf aufmerksam zu machen, dass Zu Fuß Gehen zwar von (fast) allen regelmäßig praktiziert wird, es allerdings noch immer einen sehr kleinen Stellenwert im verkehrspolitischen Diskurs hat. Weiters werden Fußgänger*innen auf öffentlichen Verkehrsflächen wortwörtlich an den Rand gedrängt. Darauf aufbauend sollten Menschen zum Hinterfragen derzeitiger Bedingungen angeregt werden, wie man den öffentlichen Raum “anders denken” könnte und was sich konkret an bestimmten Orten ändern müsste. Zusätzlich sollten Diskussionen beziehungsweise Austausch angeregt werden, ob und - wenn ja - wie man sich den öffentlichen Raum anders vorstellen könnte. All diese Ziele wurden im Rahmen unserer Aktionen im öffentlichen Raum umgesetzt. Wichtig war, das Thema ins Gespräch zu bringen und lokales Bewusstsein der Situation für Zu Fuß Gehende zu schaffen. Durch gemeinsames Umschauen, Planen und Vorstellen wurden so Bürger*innen in das Projekt eingebunden.

Weiters hat sich das ‘#WorstOfGehsteig Goes Austria’-Team zum Ziel gesetzt, sowohl auf Social Media eine große Reichweite zu haben. Eine weitere Zielsetzung des Projekts war, dass durch das Projekt ‘#WorstOfGehsteig Goes Austria’ sowohl Einzelpersonen im Netz als auch Bürger*innen vor Ort und lokale Initiativen in den jeweiligen Landeshauptstädten dazu angeregt werden, sich vermehrt für die Anliegen von Fußgänger*innen zu engagieren. Wir suchten hier Synergien zu bestehenden Organisationen und Interessensvertretungen, aber auch den zuständigen Büros der Stadtgemeinden, die zumeist von Fuß- und Radfahrkoordinator*innen der Städte besetzt sind. Die Resultate und Einblicke, die wir in jenen Gesprächen mitnehmen durften, finden Sie in den nachfolgenden Kapiteln.

Unserer Erfahrung nach lassen sich Problemstellungen im Verkehrsbereich am besten über konkrete, “greifbare” Beispiele kommunizieren. Auch wenn im Diskurs um gute Bedingungen für Fußgänger*innen die strukturellen Aspekte sowie Planungen auf gesamtstädtischer und



regionaler Ebene nicht vergessen werden dürfen, haben wir uns daher entschieden, unseren Fokus auf Positiv- und vor allem Negativbeispiele von Stellen im öffentlichen Raum, die sich auf einer kleinräumigen Ebene befinden, zu legen. So konnten auch Leute, die sich nicht oder nur sehr wenig mit dieser Thematik beschäftigen, niederschwellig abgeholt werden. Gleichzeitig war es möglich, klar aufzuzeigen, wie öffentliche Verkehrsflächen aus unserer Sicht (nicht) aussehen sein sollten, um unsere Forderung nach gerecht und fußgänger*innenfreundlich gestalteten Straßen nicht zu einer hohlen Phrase verkommen zu lassen.

Daher stellten wir den von *Geht Doch* geprägten Social-Media-Hashtag ‘#WorstOfGehsteig’ in den Mittelpunkt unserer Kampagne, unter dem jede*r ein Bild von einer Problemstelle im öffentlichen Raum posten konnte. Unter den schlimmsten eingesendeten beziehungsweise von uns gefundenen Gehsteigen sollte dann einer pro Landeshauptstadt ausgewählt werden, um einen “Worst of #WorstOfGehsteig” zu “prämiieren”.

Natürlich sollte auch Raum für Positivbeispiele gegeben werden, allerdings haben wir uns ganz bewusst dazu entschieden, ganz klar zu kommunizieren, dass die Situation für Fußgänger*innen eben nicht unbedingt so ideal ist, wie das oft angenommen wird; auch, um Druck auf lokale Entscheidungsträger*innen aufzubauen. Ganz besonders dient hier der “Worst of #WorstOfGehsteig” dazu, den Blick noch einmal auf Stellen im öffentlichen Raum zu lenken, bei denen wir einen ganz akuten Handlungsbedarf im Hinblick auf Sicherheit und Aufenthaltsqualität sehen. Für diese Lowlights sollen dann noch in einem weiteren Prozess Verbesserungsvorschläge mithilfe eines Verkehrsplaners erarbeitet werden. Aufgrund der Gemeinderatswahlen in Graz und Linz sahen wir hier die Möglichkeit, speziell in diesen beiden Städten neue Akzente in die Lokalpolitik einbringen zu können, um für eine stärkere Wahrnehmung der Interessen von Fußgänger*innen zu sorgen.

Wie die lokalpolitische Ausgangssituation der Aktiven Mobilität in den drei untersuchten Landeshauptstädten in der Praxis aussieht, wird im nachfolgenden Kapitel 4 beschrieben. Danach wird auf die eben genannten ‘Low-’ beziehungsweise ‘Highlights’ eingegangen.



4. Status-Quo der Aktiven Mobilität in Österreich

Dieses Kapitel ist in drei Subkapitel eingeteilt, um einen umfassenden Einblick in den Status-Quo der aktiven Mobilität in Österreich zu bekommen. Zuerst werden Modal-Split-Daten aus Österreichischen Städten aufgezeigt, danach Institutionen des Zu Fuß Gehens präsentiert und zuletzt einige Akteur*innen zur Förderung des Fußverkehrs in den österreichischen Landeshauptstädten vorgestellt.

3.1. Analyse des Modal Splits

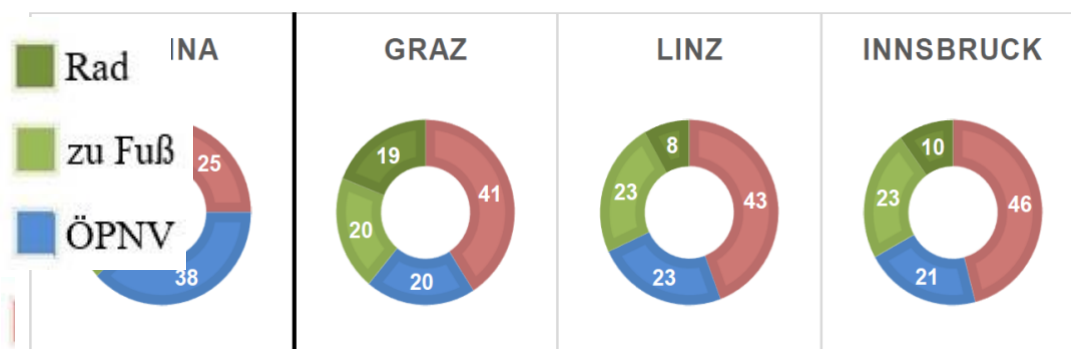
Um einen besseren Einblick in das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in den drei untersuchten Landeshauptstädten Österreichs zu bekommen, hilft es, den sogenannten ‘Modal Split’ unter die Lupe zu nehmen. Der Begriff *Modal Split* wird in der Verkehrswissenschaft für die Verteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger verwendet. Im Rahmen dieses Projekts wurde besonders auf die Situation für Zu Fuß Gehende geachtet. Diese fallen unter den Schirm der ‘aktiv mobilen’ Verkehrsteilnehmer*innen. Unter Aktiver Mobilität versteht man jene Fortbewegungsarten, die körperliche Anstrengung mit sich bringen, beispielsweise Radfahren oder zu Fuß gehen. In den letzten Jahren aufgekommene Fahrzeuge aus dem Bereich der Mikromobilität wie E-Scooter zählen nicht zum Bereich der aktiven Mobilität. In der Berechnung der Modal Split - Daten wird vermehrt auf Umfragen gesetzt, in welchen Befragte angeben, wie sie den Großteil ihrer Strecke zurücklegen. Ein Blick auf die Statistik zeigt, dass aktive Verkehrsformen in den größten Städten Österreichs unterschiedlich stark vertreten sind:¹

¹ Quellen der Modal Split Daten:

<https://www.graz.at/cms/beitrag/10192604/8032890/Mobilitaetsverhalten.html#tb3>

<https://www.linz.at/mobilitaet/mobilitaetsleitbild.php>

<https://www.ibkinfo.at/masterplan-radverkehr2030>



Beobachtbar ist in Graz, Linz und Innsbruck die Dominanz des Autoverkehrs (MIV...motorisierter Individualverkehr) über anderen Verkehrsformen. Der Fußverkehr ist in jeder Landeshauptstadt in etwa gleich vertreten. Etwa jeder fünfte Weg wird dort gänzlich zu Fuß zurückgelegt, während in Wien sogar 30% der Wege gegangen werden.

Nichtsdestotrotz sind solche Modal Split-Statistiken oft irreführend, da auch Personen, die mit öffentlichem Nahverkehr unterwegs sind, meistens zur nächsten Haltestelle zu Fuß unterwegs sind. Diese Multimodalität (Verwendung mehrerer Verkehrsmittel auf einer Strecke) ist in Analysen zum Modal Split schwer abbildbar und deswegen statistisch nicht erfasst. Man kann also davon ausgehen, dass in Wahrheit ein weitaus größerer Anteil an Wegen zu Fuß zurückgelegt wird. Laut Statistik Austria gehen über 80 Prozent der Österreicher*innen mehrmals pro Woche mindestens 250 Meter, in den Großstädten kann von einem noch höheren Anteil ausgegangen werden.²

3.2. Institutionen des zu Fuß Gehens in Österreich

Wie bereits erwähnt haben Zu Fuß Gehende in der österreichischen Verkehrsplanung nicht unbedingt Priorität. Dies ist sehr gut bei Umgestaltungen im öffentlichen Raum ersichtlich, wo oft auf breitere Gehsteige vergessen wird beziehungsweise den Fußgänger*innen weiterhin an nicht der nötige Platz eingeräumt werden. Ursachen dafür sind fehlende Institutionen für das Fuß Gehen, fehlende Interessenvertretungen und unklare Zuständigkeiten. So mussten wir beispielsweise zu Beginn unseres Projektzeitraumes feststellen, dass es in allen Landeshauptstädten Graz, Linz und Innsbruck zwar zuständige Ressorts für Verkehrsplanung gibt, jedoch oft keine zuständige Person für den Fußverkehr. Nur in Innsbruck gibt es im

² <https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/gehen-radfahren-oeffentlicher-raum>



Verkehrsbüro einen Sprecher für Angelegenheiten der Fuß- und Radwegkoordination. In Linz und Graz ist eine solche Stelle noch nicht existent. Wenn es in einer Stadtregierung keine klare Zuständigkeit für Angelegenheiten für zu Fuß Gehende gibt, fehlt es ganz klar an angemessener Vertretung vieler Menschen in den urbanen Ballungszentren. Weiters sind die Forderungen nach mehr Fußverkehr und besserer Infrastruktur für Fußgänger*innen selten in Stadtentwicklungskonzepten, Strategieplänen und Mobilitätskonzepten vorhanden.

Wie sich die fehlende Repräsentation der Fußgänger*innen in urbanen Ballungszentren bemerkbar macht, können Kapitel 5 und 6 entnommen werden. Hier wird die Situation für Zu Fuß Gehende in Graz, Linz und Innsbruck deskriptiv und bildlich veranschaulicht. Zuvor soll Kapitel 3.3 jedoch den bereits aktiven Akteur*innen eine Bühne bieten sowie gleichgesinnte Initiativen, mit denen Geht Doch im Sommer 2021 Synergien gesucht hat, vorstellen.

3.3. Realpolitische Akteur*innen für das zu Fuß Gehen

Im Laufe des ‘#WorstOfGehsteig Goes Austria’-Projekts wurde mit lokalen Vereinen, Initiativen und Verantwortlichen in der Politik Kontakt gesucht. So haben wir über die Dauer des Sommers mit engagierten Bürger*innen der Landeshauptstädte, existierenden Initiativen, einer Zukunftsschmiede, der Radlobby, Mobilitätsbüros und Stadtplaner*innen sowie einem Rad- und Fußweg-Koordinator Rücksprache gehalten.

Um Städte nachhaltig umzugestalten und die Situation für Zu Fuß Gehende maßgeblich zu verbessern, bedarf es eines partizipativen Prozesses, der Bürger*innen, lokale Initiativen und Unternehmen einbindet. All diese Akteur*innen bedienen sich des öffentlichen Raums als Aufenthalts- und Transitraum, denn wie bereits geschildert sind alle Menschen Zu Fuß Gehende. Initiativen, die sich als Interessensvertretungen der Zu Fuß Gehenden in den Landeshauptstädten bereits etabliert haben, sind in etwa ‘[Linz zu Fuß](#)’ (eine neu gegründete Initiative in der gleichnamigen Stadt), ‘[Urban Future](#)’ aus Graz, die jährliche Konferenzen veranstalten, und die Innsbrucker ‘[Zukunftsschmiede](#)’, die Raum für Diskurs schafft und Visionen für nachhaltige Urbanität entwickelt. Da Zu Fuß Gehende Menschen noch immer keine tatsächliche Lobby haben, sind diese Initiativen zur Förderung für mehr nachhaltige Mobilität von großer Bedeutung. Beispielsweise gibt es zwar in allen drei Stadtregierungen Verkehrsressorts, jedoch nur im Falle von Innsbruck eine tatsächlich zuständige Person für Angelegenheiten betreffend Rad- und Fußverkehr. In den anderen Städten gibt es oft nicht



einmal eine Ansprechperson, weshalb es uns als Team hinter #WorstOfGehsteig teilweise schwer fiel, Kontakt mit Zuständigen aufzunehmen.

Durchaus trafen sich Geht Doch Vertreter*innen jedoch mit der Verkehrswende Linz, die allgemein zu verkehrspolitischen Themen an mehr Nachhaltigkeit arbeitet. Ein Treffen mit Move it Graz ist leider nicht zustande gekommen, aber auch jene Initiative arbeitet an der Förderung aktiver Mobilitätsarten in der Stadt. Weiteres durften wir unser Projekt auch bei der letztjährigen [Walkspace-Konferenz](#) in Salzburg vorstellen. Wie sich bei unserem Besuch dort im Oktober 2021 herausstellte, sind einige Städte in Europa in der Förderung von und Infrastruktur für Aktive Mobilität (Radfahren und zu Fuß gehen) schon wesentlich weiter. Dies ist zumeist darauf zurückzuführen, dass diese Städte durchdachte Mobilitätskonzepte mit inklusiven konkreten Zielwerten für den Anteil verschiedener Mobilitätsmodi im Modal Split vorgelegt haben und die städtische Verkehrsplanung ebenjenen Zielsetzungen folgt beziehungsweise darauf abgestimmt ist. Gerade in kleineren und kompakt aufgebauten Städten, in welchen zurückgelegte Wege oft kurz sind, gibt es großes Potential zur Förderung von aktiven Mobilitätsformen.

Inwiefern städtischen Entscheidungsträger*innen dieses Potential eines Ausbaus der aktiven Mobilität nutzen, zeigt die nachfolgende Analyse einiger Problemstellen im Öffentlichen Raum. Nachfolgend wird konkret beschrieben, wie Geht Doch im Sommer 2021 im öffentlichen Raum Aktionen durchgeführt hat und auf welche Vorgangsweise die Verantwortlichen setzten, um möglichst viele Bewohner*innen in den Landeshauptstädten Graz, Linz und Innsbruck zu erreichen.

5. Vorgehensweise & Aktionen im öffentlichen Raum

Im Rahmen der Projektvorbereitung definierte das Team eine Vorgehensweise und Strategie für den Besuch der Landeshauptstädte, wobei wir uns stets Flexibilität erlaubten und auf Unerwartetes eingestellt waren. Die drei Landeshauptstädte Graz, Linz und Innsbruck wurden jeweils zweimal während der Sommermonate besucht. Der erste Besuch diente dazu, dem Team einen Überblick über die Stadt zu geben. Die Stadtzentren wurden zu Fuß begangen, um so einen Einblick in die Situation für Fußgänger*innen zu bekommen und etwaige Problemstellen des öffentlichen Raumes, in weiterer Folge auch ‘Lowlights’ genannt, zu identifizieren und zu fotografieren. Die ersten Besuche dienten außerdem dazu, lokale

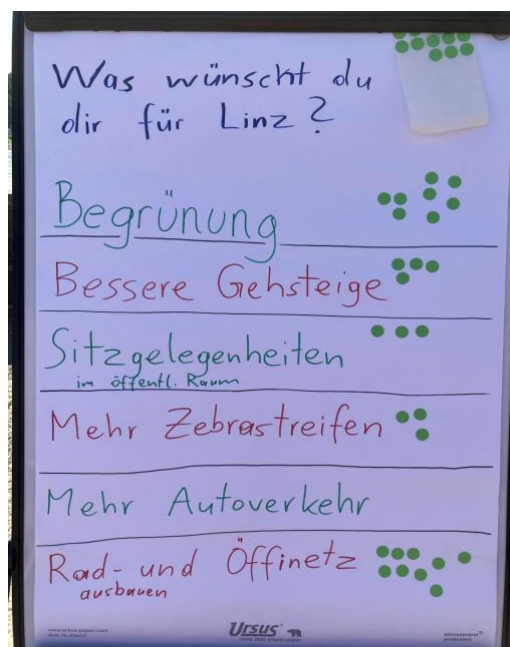


Initiativen, ansässige Vereine und Stadtpolitiker*innen kennenzulernen und zum Austausch einzuladen. So konnten wir viele Synergien mit bereits engagierten Bürger*innen suchen und unser Projekt auch den Zuständigen (in vermehrtem Fall jedoch Mitarbeiter*innen in den Verkehrs- und Mobilitätsbüros der Stadtgemeinden) vorstellen.

Während die ersten Besuche somit jeglich dem ‘Umschauen’ und ‘Abtasten’ des öffentlichen, gesellschaftlichen und politischen Raumes gewidmet waren, war der zweite Besuch stets den Aktionen im öffentlichen Raum gewidmet. Hierbei setzten wir auf Aktionsformate, die, stets angemeldet als Versammlungen im öffentlichen Raum, Aufmerksamkeit erregen und Bewusstsein unter der ansässigen Bevölkerung schaffen sollten. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Aktionen war der sogenannte “taktische Urbanismus” (engl. Tactical Urbanism). Darunter versteht man die temporäre Umgestaltung des öffentlichen Raumes, um alternative Nutzungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Hierbei stellte das Team von *Geht Doch* demonstrativ zwei Liegestühle, die uns bei jeder Aktion begleiteten, auf eine nicht genutzte Verkehrsfläche, um auf das Fehlen von Stadtbegrünung und Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum hinzuweisen. Die Aktionen wurden jeweils an Plätzen durchgeführt, an denen der ungerecht verteilte Raum direkt sichtbar wird. In den folgenden drei Unterkapiteln sind die realisierten Aktionen genauer erläutert. Das darauffolgende Kapitel bietet anschließend einen Überblick über die Vertreter*innen der Initiativen, Vereine und öffentlichen Institutionen, die wir im Rahmen des Projektes kennenlernen durften.

a) ‘Dotocracy’: eine Ideensammlung für Linz

Unsere Aktion in Linz fand an einem Freitagnachmittag Anfang August auf der Nibelungenbrücke statt. Die Nibelungenbrücke ist ein Ort, an dem viele Zu Fuß Gehende und Radfahrende auf engem Raum zusammenkommen, da ihnen auf der etwa 250 Meter langen Brücke nur ein schmaler Mehrzweckstreifen zur Verfügung steht. Bei der Aktion sammelten wir auf einem Flipchart die Wünsche für Linz. Passant*innen konnten mithilfe von Klebpunkten (Dotocracy-Modell) abstimmen, welche Wünsche sie an die Linzer Verkehrspolitik haben. Bei dieser Umfrage, ging es





weniger darum, ein repräsentatives Abbild der Meinung der Linzer*innen zu bekommen, vielmehr ging es darum, die Teilnehmenden anzuregen, sich Gedanken zu machen, welche Verbesserungen im öffentlichen Raum sie für wie dringlich beziehungsweise nötig halten. Bei der Aktion anwesend waren auch Vertreter der Initiative “Verkehrswende Linz”, die sich mit den Passant*innen zu konkreten Themen der Linzer Verkehrspolitik austauschten. Einen Teil der Passant*innen haben wir dabei auch interviewt und daraus ein zusammenfassendes Video geschnitten. Dieses ist auf dem YouTube-Kanal von *Geht Doch* abrufbar.

b) Innsbrucker*innen über ihre Vision

Unsere Innsbrucker Aktion fand am Kaiserschützenplatz im südlich der Altstadt gelegenen Stadtteil Wilten statt. Diesen Platz wählten wir aus, weil auf ihm gleich mehrere Problemstellen für Fußgänger*innen zu finden sind: Fehlende Querungsmöglichkeiten, fehlende beziehungsweise zu schmale Gehsteige neben überbreiten Fahrbahnen und eine insgesamt hohe Geschwindigkeit des Autoverkehrs. Wieder waren wir mit unseren Liegestühlen, Flyern und Plakaten ausgestattet. Wie auch im Bild zu sehen, nutzten wir zusätzlich Straßenkreiden, um Botschaften auf den Boden zu schreiben. So konnten wir den sonst leeren Vorplatz des Wiltener Stadtteilzentrums, das uns bei der Aktion unterstützte, temporär aneignen und zu einem Ort des Austauschs über den öffentlichen Raum machen. Diesmal forderten wir die interessierten Passant*innen auf, ihre Vision für eine mögliche Stadt der Zukunft aufzuschreiben. Viele taten sich allerdings schwer damit, weil sie das Gefühl hatten, dass große Transformationen sowieso nicht möglich seien.





c) Graz: Aktion auf einem urbanen Experimentierfeld

Unsere Aktion in Graz führten wir am Sonnenfelsplatz etwas östlich der Innenstadt durch. Dieser wurde 2011 zu einer Begegnungszone umgestaltet. Einerseits erreichte dieser Platz dadurch viel Aufsehen in der Fachwelt, andererseits fühlten sich viele durch die Neugestaltung unsicher, so wird der Platz auf Google Maps “Platz der Nahtoderfahrungen” genannt. Bei der Aktion stellten wir uns an die Seite des Platzes und suchten das Gespräch mit Passant*innen, um sie zu ihrer Meinung zu befragen. Nachdem wir bereits gewünschte Maßnahmen und langfristige Visionen auf einer eher gesamtstädtischen Ebene abfragten, ging es uns hier um konkrete Ansätze für den Sonnenfelsplatz. Die Antworten, die wir darauf bekamen, waren erstaunlich radikal. Außerdem probierten wir auf dem Platz aus, wie sicher man sich auf verschiedenen Teilen fühlt und hielten dies für Social Media fest.





6. Exemplarische ‘Lowlights’ im Öffentlichen Raum

Wie bereits in den Zielsetzungen erwähnt, stand das Sammeln und Aufzeigen konkreter ‘Lowlights’ sowie Highlights im Zentrum der Kampagne. In diesem Kapitel wollen wir pro Landeshauptstadt auf je eine Stelle eingehen, die für Fußgänger*innen besonders ungünstig gestaltet ist. Bei der Analyse dieser Stellen half uns der Wiener Verkehrsplaner Ulrich Leth.

Alte Poststraße in Graz: Verpasste Chance

Erst im vergangenen Jahr wurde die Alte Poststraße im Grazer Bezirk Eggenberg neu asphaltiert. Auf eine wirkliche Umgestaltung des Verkehrsraumes, geschweige denn auf Begrünungsmaßnahmen und Sitzgelegenheiten wurde dabei allerdings verzichtet. Von der insgesamt knapp 18 Meter breiten Straße sind seit der Neugestaltung 12 Meter Fahrbahn (inklusive Parkstreifen), jeweils zwei Meter breite Gehsteige an beiden Seiten sowie ein schmaler Radweg. Durch die breite wird das Queren der Straße erschwert beziehungsweise unsicher gemacht. Die fehlende Begrünung beziehungsweise der dunkle Asphaltbelag ist nicht nur optisch wenig ansprechend, sondern führt auch dazu, dass sich die Alte Poststraße im Sommer stark aufheizen wird, was das zu Fuß Gehen zusätzlich unattraktiv macht. Die autogerechte Gestaltung führt zusätzlich dazu, dass Autofahrer*innen eher dazu verleitet werden, hohe Geschwindigkeiten zu fahren.

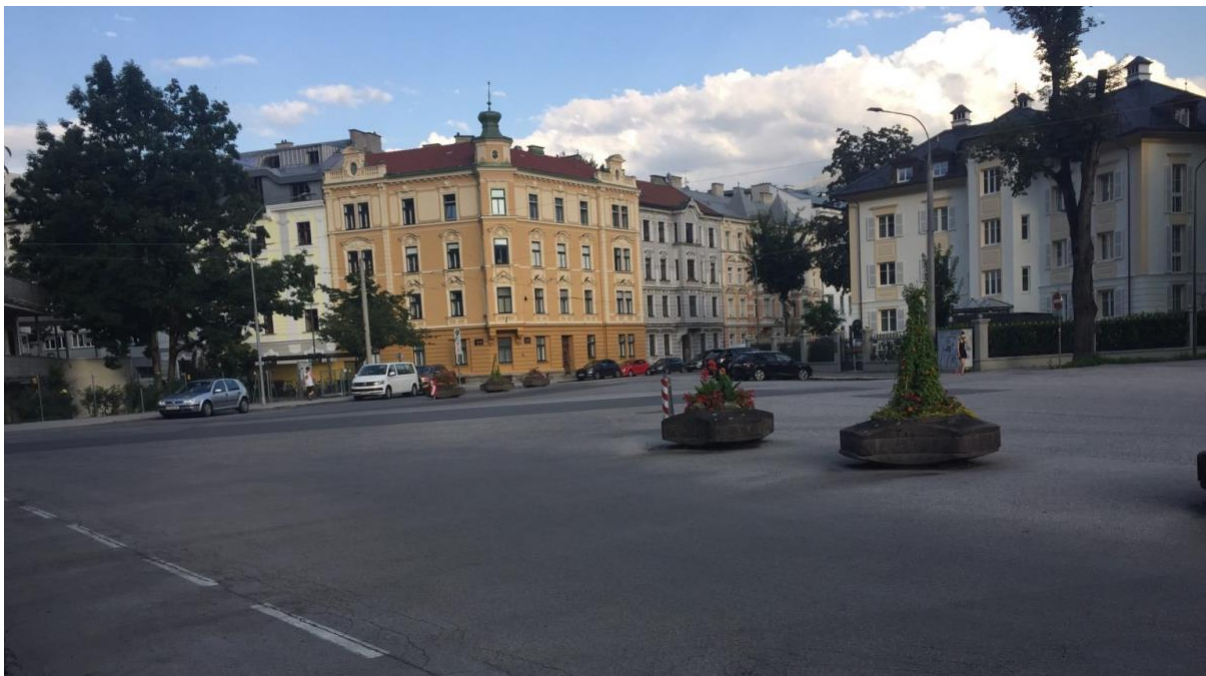




Asphaltierter Platz in Innsbruck-Saggen

Am nördlichen Rand des Villenviertels Innsbruck-Saggen befindet sich ein nicht benannter Platz (ungefähr 30 mal 80 Meter groß), an dem sich sechs niederrangige Straßen kreuzen. Das Verkehrsaufkommen ist dort relativ gering, was auf eine Verkehrsberuhigung (Einbahnregelungen, Geschwindigkeitsbeschränkung) zurückzuführen ist. Bis auf das Aufstellen von sechs Pflanztrögen wurde die Verkehrsberuhigung allerdings nicht genutzt, um die vom motorisierten Individualverkehr nicht gebrauchte Fläche anders zu gestalten. Die Gehsteige sind eher schmal und man muss eine sehr große Fahrbahnfläche überqueren, um auf die gegenüberliegende Seite des Platzes zu kommen.

Dabei könnte dieser Platz auch ohne große Konflikte umgestaltet werden, indem man den Verkehrsraum für Autos auf den tatsächlichen Bedarf reduziert. Dadurch könnte man die nötigen Fahrbahnen zum Beispiel eher an den Rand des Platzes verlegen (natürlich unter Beibehaltung von Gehsteigen mit nötiger Breite) und in der Mitte einen begrüntem, sicheren Aufenthaltsraum schaffen, der auch für die Schüler*innen in den angrenzenden Schulen gut nutzbar wäre.



Unsichere Kreuzung in Linz

Die Kreuzung zwischen Dinghoferstraße, einer zweispurigen Einbahn, und Volksfeststraße, einer zwar verkehrsberuhigten aber dennoch recht autogerecht gestalteten Gasse, liegt am südöstlichen Rand des Stadtzentrums. Direkt neben der Kreuzung befindet sich eine



Volksschule. Auf der Dinghoferstraße gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h, in der Volksfeststraße prinzipiell eine von 30 km/h, wobei sich das Hinweisschild dafür erst hinter dem Eingang der Volksschule befindet. Die Straßenkreuzung weist keine Schutzwege zu einer sicheren Querung auf. Die Gehsteige entsprechen zwar der empfohlenen Mindestbreite von zwei Metern, wenn man aber bedenkt, dass der Platz vor einer Volksschule auch als Wartebereich beziehungsweise Aufenthaltsbereich von Eltern und Kindern benutzt wird, bräuchte es hier mehr Platz.

Das Gelände am Rand des Gehsteigs kann als symptomatisch für die dort praktizierte Verkehrspolitik gesehen werden: Sicherheit wird dadurch geschaffen, dass Kinder von der Fahrbahn möglichst ferngehalten werden und nicht, indem die Straße so gestaltet wird, dass die gesamte Flächenverteilung so ausgestaltet beziehungsweise der Verkehr so geregelt ist, dass sich dort alle Verkehrsteilnehmer*innen sicher fortbewegen können und höhere Aufenthaltsqualität gewährleistet wird.





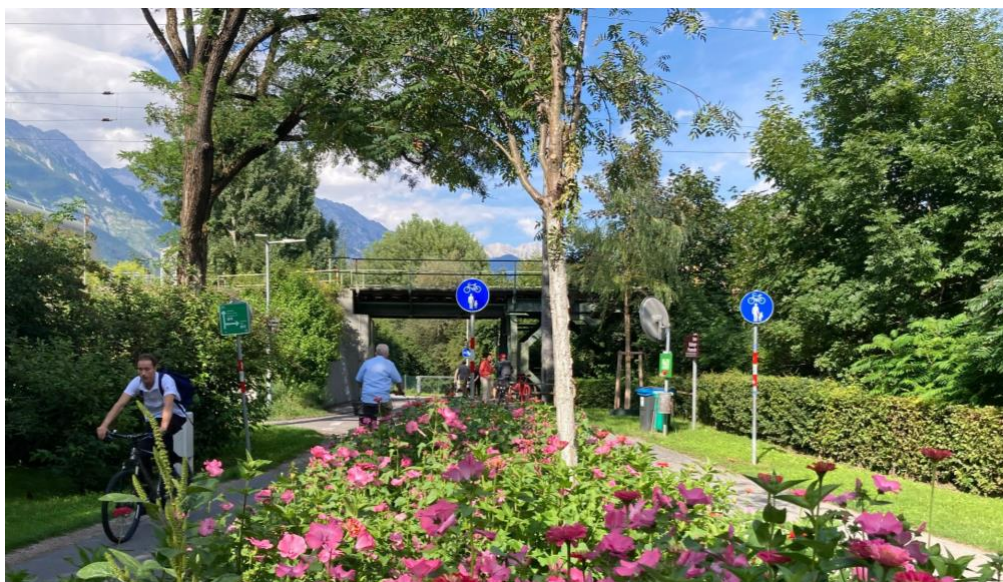
7. Exemplarische ‘Highlights’ im Öffentlichen Raum

Die in Kapitel 6 gezeigten ‘Lowlights’ machen deutlich, dass noch viel Potential für die Umgestaltung des öffentlichen Raumes in Städten existiert. Jedoch gibt es auch Vorzeigebispiele in den im Rahmen des #WorstOfGehsteig-Projektes besuchten Städten. In diesem Kapitel werden zwei Highlights der Gestaltung des öffentlichen Raumes vorgestellt. Die ausgewählten Orte zeichnen sich durch ihre Fußgänger:innen-freundliche Planung und sichere Infrastruktur für aktive Mobilität aus.

Promenade am Inn-Ufer

Am nördlichen Ufer der Inn erstreckt sich eine insgesamt sechs Kilometer lange Promenade für den Rad- und Fußverkehr zwischen den westlichen Ortsteilen und dem Waltherpark direkt bei der Innsbrucker Altstadt. Die Promenade zeichnet sich durch breite Verkehrsflächen, viel Begrünung, Trinkbrunnen für Mensch und Tier wie auch zahlreichen Sitz- und Verweilplätzen aus. Spielplätze, ein Outdoor-Fitnessstudio und ein SlackLine-Park verleihen der Promenade noch zusätzlichen Mehrwert durch erhöhte Aufenthaltsqualität.

Generell kann gesagt werden, dass sich sowohl zu Fuß Gehende, als auch andere Verkehrsteilnehmer:innen auf baulich getrennten Wegen wesentlich sicherer fühlen als im Mischverkehr mit Autos beziehungsweise auf schmalen Gehsteigen bzw. Radwegen. Zusätzlich ist bewiesen, dass der Grünraum, die vielen Bäume, Sitzgelegenheiten und Trinkbrunnen vor allem von zu Fuß Gehenden als einladend empfunden wird. Aus diesen Gründen gilt die Promenade am nördlichen Inn-Ufer als ‘Highlight’ im öffentlichen Raum.





Grazer ‘MaHü’

In der steirischen Landeshauptstadt haben wir im Rahmen unseres Projekts ebenfalls ein ‘Highlight’ der Gestaltung des öffentlichen Raumes gefunden. Im Mai 2021 wurde der Umbau der Grazer Mariahilferstraße fertiggestellt und bereits bei unserem Besuch im Sommer 2021 zeigte sich, dass die neu geschaffene Infrastruktur für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen gut ankommt und genutzt wird. Mithilfe von Piktogrammen, Farbe, Blumentöpfen wie auch Sitzgelegenheiten wurde der Straßenraum zugunsten aktiver Verkehrsteilnehmer:innen umgestaltet. [Ziel des Umbaus](#) war damals ‘mehr Ruhe’ und ‘mehr Aufenthaltsqualität’ im öffentlichen Raum. Diese Ziele wurden unserer Ansicht nach erreicht und das Projekt hat Vorbildwirkung für die Umgestaltung enger innerstädtischer Straßen mit schmalen Gehsteigen und fehlender sicherer und angenehmer Infrastruktur für zu Fuß Gehende. Weiters macht dieses ‘Highlight’ auch deutlich, mit welcher kleinen Interventionen (Farbe zur Kennzeichnung neuer Flächenverteilung, Blumentöpfe zur Begrünung und Sitzgelegenheiten zum Verweilen) der begrenzte Straßenraum in Österreichs Städten umverteilt und klimafit gemacht werden kann. Natürlich bedeutet eine solche Umgestaltung den Verlust von Stellplätzen für PKW, jedoch gewinnen alle im Umfeld lebenden und arbeitenden Menschen an Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Grazer Mariahilferstraße ist für uns Sinnbild einer gelungenen und kostengünstigen Umgestaltung einer innerstädtischen Straße mit positiver Wirkung auf den Fußverkehr.





8. Öffentlichkeitsarbeit

Social Media

Für unsere Social-Media-Arbeit nutzten wir die Facebook-, Instagram- und Twitter-Kanäle, über die geht-doch.wien schon seit seiner Gründung kommuniziert hatte. Dadurch konnten wir auf jeder Plattform bereits auf eine bestehende Community von mehreren hundert Followern aufbauen. Für “#WorstOfGehsteig Goes Austria” haben wir die Kanäle in “geht-doch.at” umbenannt und das Design vereinheitlicht. Die Social-Media-Präsenz hatte den Zweck, Leute nicht nur über Flyer oder Aktionen zu erreichen, sondern auch online. Weiters wurden die Kanäle verwendet um den Hashtag ‘#WorstOfGehsteig’ zu etablieren. Twitter und Facebook wurden sehr stark genutzt, um unsere Inhalte und Forderungen zu kommunizieren. Darüber hinaus konnten wir Einblick in unsere Kampagnenarbeit geben und “Fuß-Content” anderer Accounts teilen und somit zu mehr Reichweite verhelfen. Die Geht-Doch-Accounts können daher zu einem gewissen Grad auch als “Sammelstelle” für Beiträge zum Zufußgeh-Diskurs gesehen werden. Auf unsere Erfahrung mit den einzelnen Plattformen gehen wir in den folgenden Absätzen ein.

Twitter

Auf Twitter setzten wir im Rahmen unserer Kampagne rund 40 Tweets ab und konnten damit in Summe mehr als 92.000 Views erzielen. Jeder Tweet wurde im Durchschnitt also rund 2300 mal angesehen, erhielt zudem 30 Likes und wurde viermal geteilt (“Retweet”). Durch die regelmäßige Bespielung konnten wir die Zahl der Abonnent*innen außerdem von 590 auf mittlerweile über 800 steigern. Förderlich für unsere Reichweite war, dass auf Twitter bereits auf eine Gruppe an Nutzer*innen (“Bubble”) existiert, die sich sehr stark mit dem Thema Verkehr auseinandersetzt, wengleich der Fußverkehr dabei oft eine geringere Rolle spielt. Zwei Tweets erhielten besonders viel Aufmerksamkeit: Einer handelte von unserem Lokalausweis in Graz, wo in den Kommentaren darunter sehr intensiv diskutiert wurde, was die Reichweite des Tweets zusätzlich verstärkt hat. Der zweite “viral” gehende Tweet stammt von der Nibelungenbrücke in Linz, wo wir beim zweiten Besuch unsere Aktion durchführten. Speziell in Linz haben wir gemerkt, dass in bestimmten Kreisen offenbar sehr



großer Frust über die aktuelle Verkehrspolitik vorhanden ist, daher gab es dort besonders viel Resonanz.

Besonders gut funktionierten emotionalisierende Tweets, die zugespitzt ein Aufregerthema wie eben die Platzverteilung auf der Nibelungenbrücke behandeln. Wir haben allerdings bewusst auch Positivbeispiele und differenzierte Bewertungen öffentlicher Räume gepostet, um ein angemessenes Bild der Landeshauptstädte zu schaffen. Diese erzielten allerdings weitaus weniger Reichweite.

Instagram

Die Plattform Instagram ist stärker visuell fokussiert als andere Soziale Netzwerke, dafür ist es dort wesentlich schwieriger, wirkliche Inhalte zu überbringen und damit Reichweite zu generieren. Ebenso ist der Themenbereich Verkehr/Öffentlicher Raum dort wenig präsent. Daher konzentrierten wir uns vor allem auf unterhaltsame und ohne Vorwissen verständliche Postings, um unser Thema auch jüngeren und weniger verkehrsaaffinden Zielgruppen näher zu bringen.

Ein Vorteil von Instagram, ursprünglich auf das Teilen von Fotos fokussiert, ist, dass es eine Vielfalt an Arten von Postings bietet, wie zum Beispiel Umfragen, interaktive Ideensammlungen, "klassische" Beiträge mit Bildern, Videos und 'Reels'. Letztere sind kurze Videos mit einer Länge zwischen 30 und 60 Sekunden, für die kurze Videosequenzen zusammengeschnitten und mit Musik unterlegt Bilder konnten wir Instagram mit #WorstOfGehsteig-Fotos ebenso gut nutzen, allerdings hatten diese weniger Reichweite. Um diese zu verstärken, schalteten wir bezahlte Werbung, wodurch rund 6.000 Personen auf unsere Kampagne aufmerksam gemacht werden





konnten werden. Dieses Format ist relativ neu und wird vom Instagram-Algorithmus stark gefördert. Wir nutzten die Reels als Zusammenfassungen unserer Aktionen und konnten damit teilweise mehrere tausend Nutzer*innen erreichen. In seiner “Ursprungsfunktion” als Plattform für

Facebook

Mit 930 Abonnent*innen ist Facebook der größte Social-Media-Kanal von *Geht Doch*. Für uns war es allerdings am schwierigsten, dort Leute zu erreichen, da die Plattform nicht mehr so intensiv genutzt wird, interessierte Nutzer*innen eher auf Twitter zu finden sind und in unserem Team mehr Erfahrung mit Instagram und Twitter vorhanden war. Insgesamt ist es auf Facebook durch den Algorithmus mittlerweile nicht leicht, organische Reichweite, also ohne dafür zu bezahlen, zu bekommen.

Allerdings ist Facebook nützlich, um längere Postings zu veröffentlichen und Events zu erstellen, wo Nutzer*innen zusagen können, wodurch man gut zu Veranstaltungen mobilisieren kann. Beispielsweise war dies bei der Bewerbung unserer Abschlusspräsentation sehr hilfreich. Außerdem erreicht man auf Facebook wieder andere Zielgruppen (wenn auch nicht so stark) als über andere Medien, weshalb wir darauf nicht verzichten wollten.

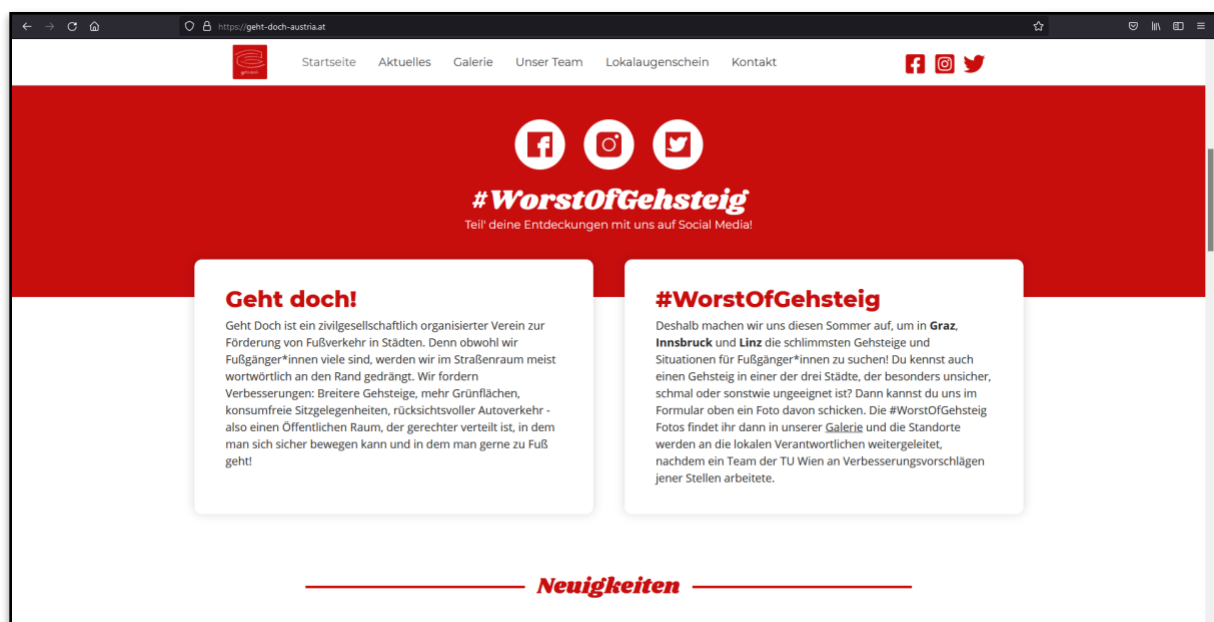
Zusammenfassend lässt sich über Social-Media-Arbeit sagen, dass diese ein zentraler Bestandteil unserer Kampagne war, da man damit sehr viele Leute in unterschiedlichen Zielgruppen und unabhängig von ihrem Aufenthaltsort erreichen kann. Unser Ziel war, 6.000 Menschen medial zu erreichen, dieses Ziel haben wir sogar mit einzelnen Postings überschritten. Darüber hinaus ist es auch effizienter, eine Kampagne so zu bewerben: Mit Werbeausgaben von 30,- € erreichten wir über 6.000 Accounts auf Instagram, während wir für 500 Flyer mehr als 150,- € ausgaben. Außerdem konnten Personen so direkt mit uns interagieren, Inhalte von uns an ihre Community teilen und uns Rückmeldungen geben.

Website

Da wir eine Upload-Möglichkeit für die #WorstOfGehsteig-Bilder brauchten, setzten wir zu unserer Kampagne auch eine eigene Website (<https://geht-doch-austria.at>) auf. Außerdem konnten wir so auch Inhalte übermitteln, die für Soziale Medien zu lang beziehungsweise komplex wären und Menschen erreichen, die auf keinen unserer Social-Media-Plattformen aktiv sind. Diese enthält unter anderem eine Vorstellung unseres Projekts und des



dahinterstehenden Teams, Blogartikel zu den einzelnen Landeshauptstädten und eine Karte, auf der die 'WorstOf- Gehsteige' verortet sind. Die Website wurde auch auf allen Social-Media-Profilen und auf den Flyern verlinkt, um Leute anzuregen, sich weiter informieren und im besten Fall auch selber ein Bild von einem #WorstOfGehsteig hochzuladen. Diese Möglichkeit wurde allerdings leider weniger als erhofft genutzt. Anscheinend dürfte hier die Hemmschwelle, auch wirklich selber aktiv zu werden, eher hoch sein. Das Tool stieß aber auf prinzipiell positive Resonanz. Um Interessierten weiterhin einen Einblick zu bieten, ist geplant, die Website zumindest bis zum kommenden Sommer online zu behalten.



Pressearbeit

Zu unseren Aktionen verschickten wir je eine Aussendung in Form einer E-Mail mit einem kurzen Text, Fotos und unserem Kontakt an Journalist*innen regionaler Medien sowie eine allgemeine Aussendung zu unserer Kampagne an Medienkontakte, die *Geht Doch* bereits von seiner Arbeit in Wien hatte. Diese Aussendungen stießen jedoch auf geringe Resonanz, was darauf zurückgeführt werden kann, dass unsere Aktionen in erster Linie auf Bewusstseinsbildung vor Ort und nicht auf große, medial wirksame Bilder fokussiert waren und unser Bekanntheitsgrad außerhalb Wiens eher gering war. Allerdings kann auch eine nicht direkt aufgegriffene Aussendung ein Signal an Journalist*innen sein und einmal grundsätzlich auf die Thematik des Zu Fuß Gehens aufmerksam machen.



In zwei Medien ist es uns allerdings gelungen, Interviews zu bekommen: In der Zeitung und Website der Solidarwerkstatt in Linz, wo wir dieser Zielgruppe mit großem Fokus auf soziale Themen die Zusammenhänge von fußgänger*innenfreundlicher und sozial gerechter Politik näher bringen konnten. Weiters gab es ein Interview mit einer kurzen Reportage des regionalen Privatfernsehsenders ‘Tirol TV’, bei dem vor allem der Aspekt der Barrierefreiheit herausgestrichen wurde.

9. Fazit und Forderungen

Die ersten Vorbereitungen auf das Projekt “WorstOfGehsteig Goes Austria” begannen im Juni 2021. Ab Mitte Juli konnten dann die die Landeshauptstädte ein erstes Mal bereist und im Zuge dessen die ersten Social-Media-Aktivitäten gestartet werden. Im Zeitraum von August bis September erzielte unsere Kampagne dann die angestrebte Aufmerksamkeit, indem wir viele Zugriffe auf Social Media verzeichnen konnten, die Aktionen im öffentlichen Raum durchführen konnten und sogar einzelne Medienberichte darüber erschienen. Ab Oktober fassten wir unsere Erkenntnisse der Kampagne zusammen, verfassten den Abschlussbericht und bereiteten uns auf die abschließende Präsentation vor, die am 14. Dezember 2021 mit rund 30 interessierten Gästen online stattfand. Daneben sammelten wir weiter Bilder von #WorstOfGehsteigen auf unserer Website.

Insgesamt konnten wir - vor allem über unsere Social-Media-Präsenz - mehrere 10.000 Menschen erreichen und bekamen größtenteils positive Rückmeldungen. Neben dieser Außenwirkung, brachte das Projekt auch für uns persönlich neue Erfahrungen: Nicht nur für die Planung und Durchführung von Kampagnen konnten wir viel lernen, sondern auch durch das Zusammenwirken innerhalb unseres Teams und mit unseren Kooperationspartnern. Weiters nahmen wir durch die Öffentlichkeitsarbeit und die direkte Interaktion mit Passant*innen bei den Aktionen im öffentlichen Raum gestärktes Selbstbewusstsein mit. Nicht zuletzt konnten wir auch die Landeshauptstädte mit ihren verkehrspolitischen Stärken und Schwächen kennenlernen und davon auch einige Anregungen für unsere Heimatstadt Wien mitnehmen.

Forderungen



Nachdem wir uns mehrere Monate lang intensiv mit der Thematik des Zu Fuß Gehens beschäftigt haben, wagen wir es in diesem letzten Abschnitt unseres Abschlussberichts, einige Forderungen zu formulieren, um eine urbane Mobilitätswende auf den Weg zu bringen: Wichtig hierbei ist die institutionelle Verankerung des Fußverkehrs in moderner Stadtplanung, am besten durch eigene, im besten Fall auch verbindliche, Masterpläne und Fußgehkoordinator*innen, die dafür die nötige Expertise mitbringen und als zuständige Person im Verkehrsressort der Stadt die verkehrspolitische Verantwortung innehaben. Dies beinhaltet deren Evaluierung, die Nutzung etwaiger Umbauten beziehungsweise Renovierungsarbeiten im öffentlichen Raum zur unmittelbaren Flächen-Umverteilung und Steigerung der Aufenthaltsqualität für aktiv mobile Verkehrsteilnehmer*innen. Weiteres spielt ein partizipativer Prozess bei der Umgestaltung von Straßenzügen, Plätzen wie auch gesamten "Grätzln" von großer Bedeutung, um die lokale Bevölkerung einzubinden.

Darüber hinaus braucht es mehr Bewusstseinsbildung, dass für das Zu Fuß Gehen auch entsprechende Rahmenbedingungen nötig sind - genauso, wie für andere Verkehrsformen auch Infrastruktur benötigt wird. Da der Raum in unseren Städten begrenzt ist und nur bedingt neuer Raum geschaffen werden kann bedarf es hier auch einer tiefgreifenden Umverteilung der Verkehrsflächen. Es ist nicht mehr zeitgemäß, dass dem motorisierten Individualverkehr ein Großteil der öffentlichen Fläche zusteht, während in unseren Städten immer weniger Menschen ein Auto besitzen und nur rund 30-40% der Wege in unseren urbanen Zentren mit Privatautos zurückgelegt wird.

Zivilgesellschaftliche Initiativen wie *Geht Doch* brauchen Selbstbewusstsein und Durchhaltevermögen, um eine urbane Mobilitätstransformation einzuleiten und alternative Fahrpläne hin zu klimafitten und sozial inklusiven Städten zu liefern. Wir bei *Geht Doch* werden dieses Ziel auch in all unseren zukünftigen Projekten verfolgen. Organisationen, die ihren Schwerpunkt auf das Zu Fuß Gehen legen, haben hier besonderes Potential, da sie eine Verkehrsform behandeln, die von den allermeisten Menschen praktiziert wird. Außerdem ist es weniger emotionalisiert wie beispielsweise das Radfahren.

Ausblick

Zwar ist die intensive Phase unserer Kampagne mit Ende 2021 abgeschlossen worden, wir wollen aber dennoch weiterhin aktiv bleiben und so das Bewusstsein für das Zu Fuß Gehen auf



allen Ebenen stärken. Daher gibt es auch weiterhin die Möglichkeit, auf <https://geht-doch-austria.at> Fotos, die zum Hashtag #WorstOfGehsteig passen, einzuschicken.

Unsere Kampagne stellt daher kein abgeschlossenes Projekt dar, sondern sollte einen Startschuss für mehr Aktionismus und Aufmerksamkeit bezüglich der Anliegen von Zu Fuß Gehenden. In den vergangenen Monaten konnten wir auf Social Media und auch allgemein in unserem Umfeld bemerken, dass die Anliegen von *Geht Doch* öfters thematisiert wurden. Als nächstes Etappenziel unserer Organisation kann das Verbreiten unserer Kampagne in alle größeren Städte Österreichs gesehen werden. Mit den Landeshauptstädten Graz, Innsbruck und Linz konnten hier einmal drei “Ankerpunkte” gesetzt werden.