

Gehen in NÖ

Ein Leitfaden für Gemeinden
zur Förderung
des Zufußgehens

Heft

41



Gehen in NÖ
Ein Leitfaden für Gemeinden zur Förderung des Zufußgehens

Impressum:

Auftraggeber:
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten
Projektleitung: DI Richard Pouzar

Unterstützung durch:
DI Waltraud Wagner (NÖ.Regional)
DI Viktoria King (Radland NÖ)

Auftragnehmer:
Komobile GmbH
Standort Gmunden
Kirchengasse 3
4810 Gmunden

Bearbeitung:
DI Doris Teufelsbrucker
DI Helmut Koch
MSc Daniela Hirländer
BSc Katharina Zauner-Levine

St. Pölten, September 2022

Lektorat:
Mag. Gudrun Pühr, 1060 Wien

Gestaltung:
gugler* MarkenSinn
3100 St. Pölten

Druck:
gugler* DruckSinn
3390 Melk/Donau

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	4
2	Motivation zum Gehen	5
	Warum gehen Menschen (nicht) zu Fuß?	5
	Gesundheit	6
	Gehen und die feinen Extras	7
3	Wer geht denn heute noch?	8
	Fußverkehr im Gesamtgefüge	8
	Potenzial Fußverkehr	8
	Verkehrszweck, Alter und Geschlecht	8
	Voraussetzungen für das Zufußgehen	9
4	Zielsetzungen des Landes	10
	1. Kurze Wege forcieren	10
	2. Ein (verkehrs-)sicheres Umfeld	11
	3. Sichere und attraktive Ortszentren	11
	4. Mindestbreiten für Gehsteige	11
	5. Zuwegung zu Haltestellen verbessern	11
	6. Imagekampagnen	11
	7. Mehr Investitionen	11
5	Was können Gemeinden tun?	12
	Strategien für Gemeinden	12
	Maßnahmenansätze	13
6	Gehen braucht Platz	20
	Die RVS – eine Planungsrichtlinie	20
	Breitenempfehlungen für Fußwege	20
	Verkehrs- und Lichtraum	22
	Gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen	23
	Querungshilfen	24
	Anforderungen an ein Wegenetz für FußgängerInnen (gem. RVS)	25
	Barrierefreier Straßenraum	26
7	Gehen zum öffentlichen Verkehr	27
8	Bewusstseinsbildung	29
9	Beispielhafte Lösungen „Best Practice“	32
	Stadt Tulln – Gesamtstrategie	32
	Ortskern Lunz am See – „Belebungszone“	34
	Maria Enzersdorf „Südstadt“ – verkehrssparende Erschließung eines Stadtteils	35
	Kurze Wege in Böheimkirchen	36
10	Literaturverzeichnis	37
11	Schriftenreihe	38
12	Serviceteil	39

1

Vorwort



SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN!

Gehen zu lernen ist einer, wenn nicht der fundamentalste Schritt in der Entwicklung eines Menschen und der Menschheit im Allgemeinen. Damit eröffnen sich ganz neue Perspektiven und Möglichkeiten – für Jung und Alt. Als Kinder sind wir unendlich stolz, wenn es endlich klappt und wir unsere ersten Schritte machen, später jedoch verwenden wir große Anstrengungen darauf, möglichst wenig selbst gehen zu müssen – ein Phänomen, das wir Tag für Tag erleben. Wir lernen Radfahren und fahren mit dem Bus zur Schule. Wenn wir erwachsen werden, lernen wir mit dem Auto zu fahren und damit scheint es, als würden wir das vorher Gelernte wieder vergessen. Dieser Entwicklung der letzten Jahrzehnte müssen und wollen wir jedoch als Land Niederösterreich entgegenwirken. Zufußgehen ist gesund, ressourcenschonend und gibt uns die Gelegenheit, an der frischen Luft unterwegs zu sein.

Mit diesem Leitfaden wollen wir dem Zufußgehen wieder mehr Gewicht geben und die Gemeinden bei der Förderung des Fußgängerverkehrs unterstützen, – denn schlussendlich ist es unsere Pflicht als Land dort Verantwortung zu übernehmen, wo wir großes Potenzial sehen, Gutes zu tun.

Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner

Landesrat Ludwig Schleritzko

2

Motivation zum Gehen

Das Gehen ist die ursprünglichste Art der Fortbewegung. War es früher die wohl einzige Möglichkeit an sein Ziel zu gelangen, wird es heutzutage im alltäglichen Leben oftmals unterschätzt.

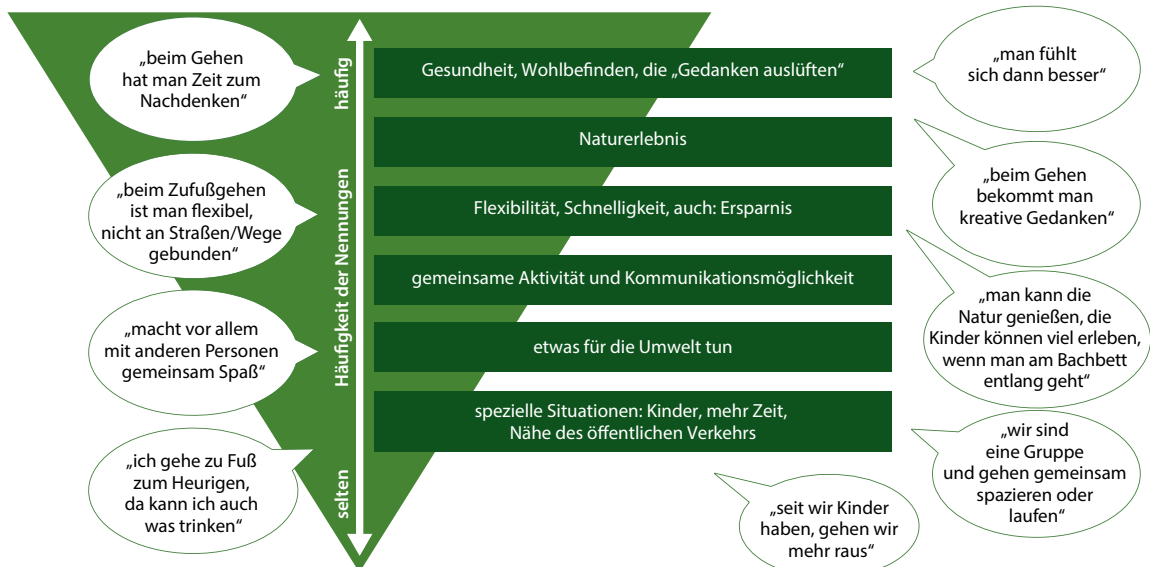
Fast jede Wegstrecke, die zurückgelegt wird, beginnt und endet mit einem Fußweg – sei es der Weg zum Fahrrad, zur Bus- und Bahnhaltestelle oder auch zum Auto. Reger Fußverkehr schafft darüber hinaus ein belebtes und qualitatives Umfeld. Der Fußverkehr hat auf vielen verschiedenen Ebenen großen Nutzen.



© Land NÖ, Josef Bollwein

WARUM GEHEN MENSCHEN (NICHT) ZU FUSS?

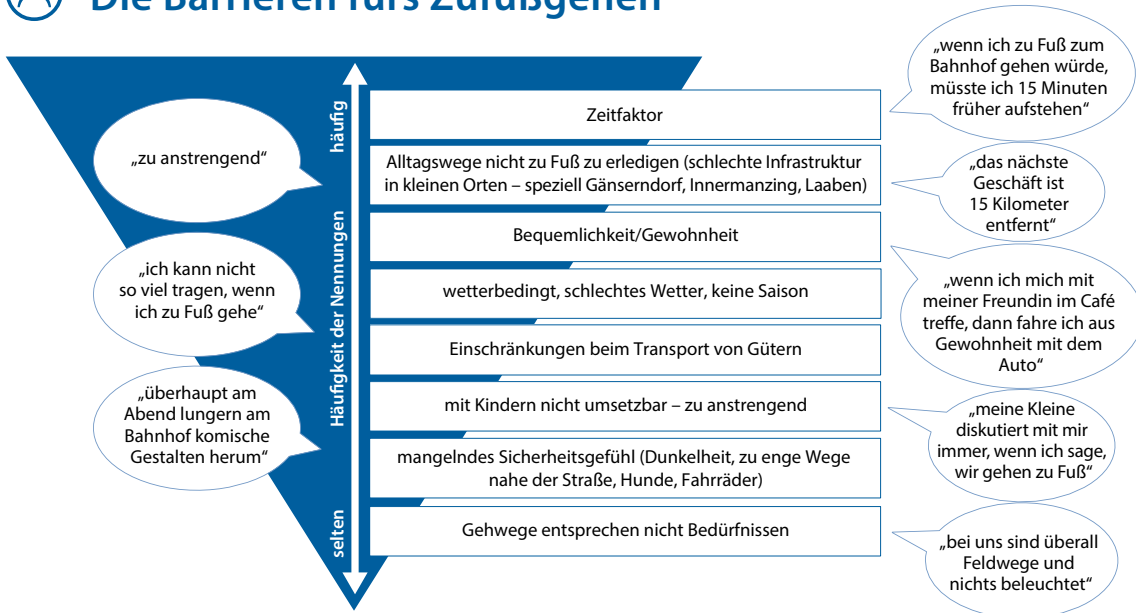
😊 Die Motive fürs Zufußgehen



Quelle: Strategie für mehr aktive Mobilität in NÖ 2020

Vor allem Gewohnheiten und der Zeitfaktor hindern manche am Zufußgehen, obwohl sich die meisten nach dem Gehen besser fühlen!

Die Barrieren fürs Zufußgehen



Um die Motivation zum Gehen aufrecht zu halten, sind attraktive und sichere Fußwege eine wichtige Voraussetzung!

GESUNDHEIT

Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt Erwachsenen ein tägliches Bewegungspensum von 30 Minuten. Bei Kindern liegt die Empfehlung bei 60 Minuten pro Tag. Stellt man tägliche Wege teilweise auf Fußwege um, indem man beispielsweise eine Haltestelle früher aussteigt, das Auto weiter weg parkt etc., erreicht man dieses Ziel sehr leicht. Es hilft bei der Gewichtskontrolle, man fühlt sich wohler, die Lebenserwartung erhöht sich, es wirkt gegen Angst und Depressionen, ganz einfach gesagt unterstützt Bewegung eine positive Lebensweise.

GEHEN UND DIE FEINEN EXTRAS

Die Füße sind das umweltfreundlichste Transportmittel. Es werden weder Luftschadstoffe noch Lärm emittiert, noch dazu benötigt der Fußverkehr so wenig Platz wie keine andere Verkehrsart, weil es keiner „parkenden Fahrzeuge“ bedarf. Gehen ist für (fast) alle möglich, sofern Straßenräume barrierefrei sind. Und weil es auch nichts kostet, ist niemand ausgeschlossen. Für bestimmte Personengruppen (Kinder, SeniorInnen) ist das Gehen auch oft die einzige Möglichkeit, mobil zu sein. Diesen Gruppen sollte aufgrund ihrer besonderen Bedürfnisse erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden!

Gehen fördert die Gesundheit, ist umweltschonend und noch dazu die kostengünstigste Art der Fortbewegung – gehen kann (fast) jede/r!



© Marktgemeinde Wiener Neudorf

Ein „cooler“ Schulweg in Wiener Neudorf motiviert die Kinder zum Zufußgehen – wer will denn da schon mit dem Auto gebracht werden ...

3 Wer geht denn heute noch?

FUSSVERKEHR IM GESAMTGEFÜGE

In Österreich finden regelmäßig Mobilitätshebungen statt („Österreich unterwegs“, Mobilitätshebungen in den Bundesländern). Dokumentiert wird dabei das Hauptverkehrsmittel (zu Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr). Nicht in die Mobilitätshebung aufgenommen sind jedoch die einzelnen Wegetappen wie z. B. der Fußweg zur Bushaltestelle oder der Fußweg von der Haltestelle zur Arbeit. Der Fußverkehrs-Anteil an den täglichen Wegen wird dadurch deutlich unterschätzt. 80 % aller Ortsveränderungen beinhalten zumindest bei einer Teilstrecke auch einen Fußweg und bestehen somit aus mehreren Wegetappen.

Dem Fußverkehr wird durch gängige Zählmethode weniger Aufmerksamkeit geschenkt als ihm zusteht.

POTENZIAL FUSSVERKEHR

18 % aller Wege in Österreich werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Laut NÖ Mobilitätshebung 2018 liegt Niederösterreich mit 15 % Fußgänger-Anteil unter dem österreichweiten Durchschnitt.

19% der zurückgelegten „Auto-Wege“ in NÖ (MIV-LenkerInnen) sind kürzer als als 2,5 km und 6 % kürzer als 1 km. Hier besteht ein großes Potenzial diese Wege künftig zu Fuß zurückzulegen!

Vor allem bei Hol- und Bringwegen (Kinderbetreuung, Schule) und Wegen zum öffentlichen Verkehr könnte künftig mehr zu Fuß gegangen werden. Die Bereitschaft wäre generell vorhanden. Bei einer Umfrage im Auftrag des Landes Niederösterreich waren 72 % der Pkw-Fahrenden bereit, ihre Alltagswege öfter zu Fuß zurückzulegen.

VERKEHRZWECK, ALTER UND GESCHLECHT

Je nach Wegezweck werden unterschiedliche Verkehrsmittel benutzt. Zu Fuß gegangen wird vor allem im Freizeitbereich, bei privaten Besuchen und beim Einkaufen. Am häufigsten legen ältere Personen ihre Wege zu Fuß zurück (23%). Die geringsten Fußverkehrs-Anteile finden sich am Arbeitsweg und im dienstlichen bzw. geschäftlichen Bereich und somit in der berufstätigen Altersklasse zwischen 18 und 65 Jahren. Darüber hinaus ist Zufußgehen „weiblich“. Frauen gehen häufiger zu Fuß als Männer!



© Land NÖ, Josef Föllwein

VORAUSSETZUNGEN FÜR DAS ZUFUSSGEHEN

Heutzutage sind die Strukturen vor allem am Land stark Auto-orientiert. Zersiedelung, Einkaufszentren am Ortsrand und der häufige Wunsch vom Wohnen im Grünen führten zu einer „Ausdünnung“ von Ortszentren. Damit im Zusammenhang stehend wurden auch der Fuß- und der Radverkehr lange vernachlässigt. Um den Fußverkehr wieder zu stärken und auszubauen, müssen gute Voraussetzungen geschaffen werden:

- Zu Fußgehende brauchen Strukturen mit kurzen Wegen.
- Sie akzeptieren keine Umwege – Wege müssen daher möglichst direkt sein.
- Gehsteige und Gehwege müssen ausreichend breit und barrierefrei sein.
- Zu Fußgehende sind steigungsempfindlich – wenn möglich, sollten Fußwege eben angelegt werden.
- Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist ein entscheidender Faktor. Der öffentliche Raum sollte deshalb mit Sitzmöglichkeiten, schattigen Plätzen und Toilettenanlagen ausgestattet werden. Dies ist vor allem für die ältere Generation von Bedeutung.



4

Zielsetzungen des Landes

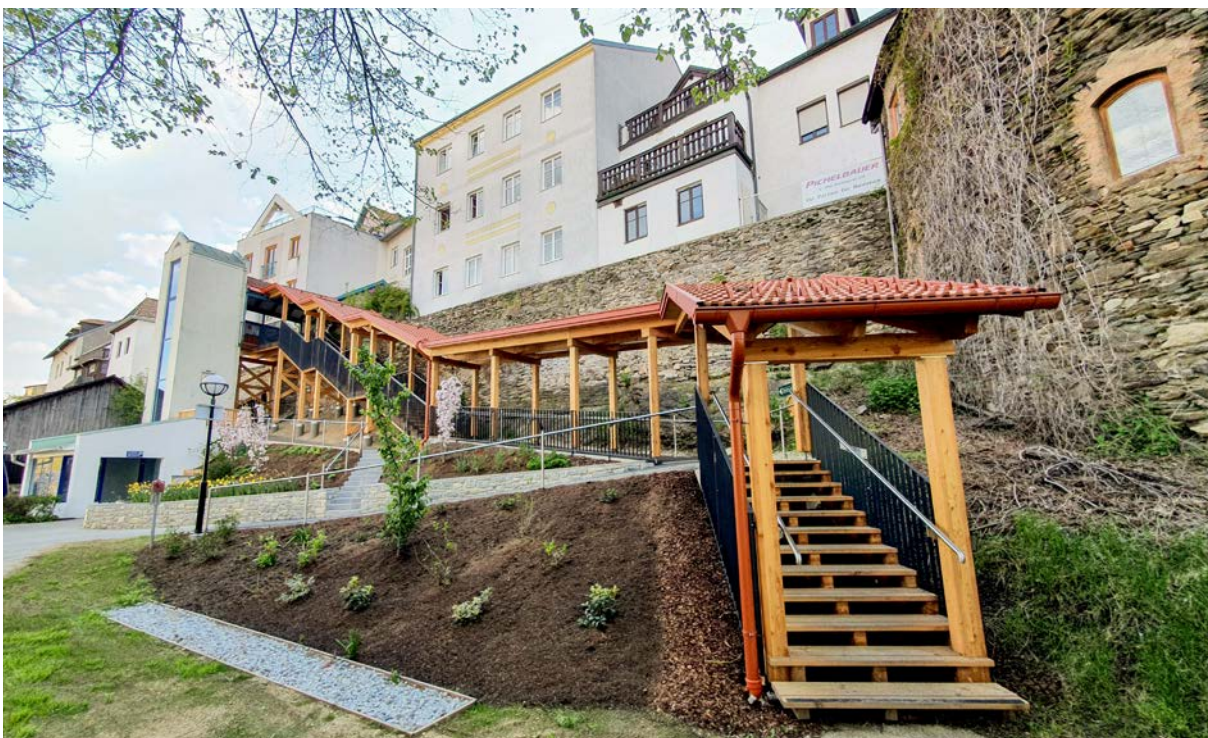
In der Strategie des Landes für mehr aktive Mobilität in Niederösterreich wird eine **Verdopplung der Wege der aktiven Mobilität** angestrebt. Damit sind sowohl Wege zu Fuß als auch Wege mit dem Fahrrad gemeint. Ziel ist es, den abnehmenden Trend der vergangenen Jahre zu stoppen.

Vor allem kurze Wege mit dem Auto sollen durch „aktive Wege“ ersetzt und damit nachhaltige CO₂-Einsparungen erzielt werden.

Das Land Niederösterreich hat sich in seiner Strategie noch weitere Ziele zur Förderung des Zufußgehens gesetzt. Verstärkt umgesetzt werden sollen:

1. KURZE WEGE FORCIEREN

Kurze Strecken (unter 2 km) sollten vermehrt zu Fuß (und mit dem Rad) zurückgelegt werden. Kurze Fahrten mit dem Auto wären oft nicht nötig, werden jedoch aus Gewohnheit oder Bequemlichkeit durchgeführt. Zu Fuß ist man jedenfalls in Bewegung, braucht keinen Parkplatz und ist oft sogar schneller am Ziel! Für eine „Stadt der kurzen Wege“ sind daher geeignete Strukturen zu schaffen.



2. EIN (VERKEHRS-)SICHERES UMFELD

Ein sicheres Umfeld ist sehr wichtig für den Fußverkehr. Vor allem Eltern brauchen für ihre Kinder die Gewissheit, dass diese unbegleitet sicher unterwegs sein können. Dazu beitragen können z. B. eine niedrige Kfz-Geschwindigkeit, beleuchtete Gehwege (keine „Angsträume“), ausreichend Platz zum Gehen und sichere Querungsmöglichkeiten, um Unfallgefahren zu minimieren. Beratungs- und Informationsangebote stehen hier seitens des Landes NÖ zur Verfügung.

3. SICHERE UND ATTRAKTIVE ORTSZENTREN

Stark befahrene Ortsdurchfahrten können eine Barriere und ein Sicherheitsrisiko für Zufußgehende sein. Verkehrsberuhigte Ortszentren sollen durch die niedrigere Kfz-Geschwindigkeit und eine (meist niveaugleiche) attraktive Gestaltung die Aufenthaltsqualität erhöhen, das Queren erleichtern und die Ortskerne beleben (z. B. Begegnungszone). Das Land NÖ hat sich zum Ziel gesetzt, bei Pilotprojekten zur Schaffung attraktiver Aufenthaltsräume mitzuwirken.

4. MINDESTBREITEN FÜR GEHSTEIGE

FußgängerInnen brauchen ausreichend Platz zum Gehen. Eine entsprechende Dimensionierung von Gehsteigen soll diesem Bedürfnis gerecht werden. Bei geringen Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten können Gehsteige im Siedlungsgebiet auch entfallen (Mischverkehr, siehe Kap. 6).

5. ZUWEGUNG ZU HALTESTELLEN VERBESSERN

Direkte, sichere und beleuchtete Wegverbindungen vom Wohnort zur Haltestelle sollen einen Anreiz zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs bieten. Sind die Wegverbindungen schlecht und unsicher, wird möglicherweise gleich zu Hause ins Auto gestiegen (siehe Kap. 7).

6. IMAGEKAMPAGNEN

Imagekampagnen dienen zur Bewusstseinsbildung und können eine Entscheidung pro aktive Mobilität beeinflussen. Durch gezielte Anreize (z. B. Boni für zu Fuß zurückgelegte Arbeitswege) und Information potenzieller UmsteigerInnen (z. B. bei einem Wohnungswechsel) können Verhaltensänderungen erreicht werden (siehe Kap. 8).

7. MEHR INVESTITIONEN

Für Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität sind seitens des Landes mehr Investitionen vorgesehen. Vor allem Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur belasten das Gemeindebudget, daher sind hier Aktivitäten des Landes notwendig.

5

Was können Gemeinden tun?

Gemeinden haben es in der Hand, ihren eigenen Lebensraum zu gestalten und für die Bevölkerung ein lebenswertes Umfeld zu schaffen – jetzt und für die Zukunft. Gestaltung und Qualität des (Wohn-)Umfeldes haben wiederum Einfluss auf das Verkehrsverhalten. Ziel sollte jedenfalls sein, den Anteil der täglichen Fußwege zu erhöhen und vor allem bei kurzen Wegen aufs Autofahren zu verzichten.



©Land NÖ, Josef Böhmert – Fußgängerzone in St. Pölten

Fußgänger- und Begegnungszonen sind in der Regel so gestaltet, dass jede/r gerne zu Fuß geht. Und sie haben eine besonders hohe Aufenthaltsqualität.

STRATEGIEN FÜR GEMEINDEN

Wichtig ist, dass Gemeinden eine Vorstellung einer fußgängerfreundlichen Infrastruktur haben. Dafür entwickeln engagierte Städte und Gemeinden eine Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Form eines Masterplans Gehen oder eines Fußverkehrskonzeptes.

Folgende strategische Ansätze sollten dabei berücksichtigt werden:

1. Den Fußverkehr bereits in der Raumplanung und Siedlungsentwicklung berücksichtigen

Kurze Wege und Direktverbindungen für FußgängerInnen sollen bereits in der Raumplanung (örtliches Entwicklungskonzept, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne) und auch im Zuge von neuen Bauvorhaben (Wohnen, Gewerbe) berücksichtigt werden. Ziel ist eine Gemeinde mit attraktiven und umwegfreien Wegverbindungen für FußgängerInnen.

2. Das Wegenetz sollte Fußverkehrs-Infrastruktur in hoher Qualität ausbauen

Das Wegenetz soll schrittweise ausgebaut und an die Bedürfnisse von FußgängerInnen angepasst werden. Vor allem sollte den GemeindebürgerInnen ein attraktives Hauptwegenetz zu wichtigen Zielen (Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Zentrum etc.) zur Verfügung stehen. Orts- und Stadtkerne sollten verkehrsberuhigt sein und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr sollte angestrebt werden. Zur finanziellen Unterstützung und Prozessbegleitung gibt es im Serviceteil Informationen über Förderangebote.

3. Bewusstsein fürs Gehen schaffen

Um eine hohe Akzeptanz und ein Umdenken in der Bevölkerung zu erzielen, braucht es eine kontinuierliche Bewusstseinsbildung, um zum Gehen zu motivieren. Alte Muster und Gewohnheiten, z. B. für kurze Wege das Auto zu nutzen, müssen dabei durch gezielte Information und Motivation für mehr aktive Mobilität aufgebrochen werden.

4. Die fußläufige Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs sicherstellen

Um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu erleichtern, sollten barrierefreie und sichere Wegverbindungen zu den Bahnhöfen und Haltestellen sichergestellt und bei Bedarf ausgebaut werden.

5. Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten festlegen

Üblicherweise gibt es in einer Gemeinde keine Zuständigkeit für das Zufußgehen. Vergleichbar mit Radverkehrsbeauftragten sollten Gemeinden eine Person bestimmen, die sich laufend um Belange des Fußverkehrs kümmert und Maßnahmen vorantreibt, sodass nachhaltig Verbesserungen erzielt werden können.

Bei jeder Planung sollten FußgängerInnen als VerkehrsteilnehmerInnen mitberücksichtigt werden!

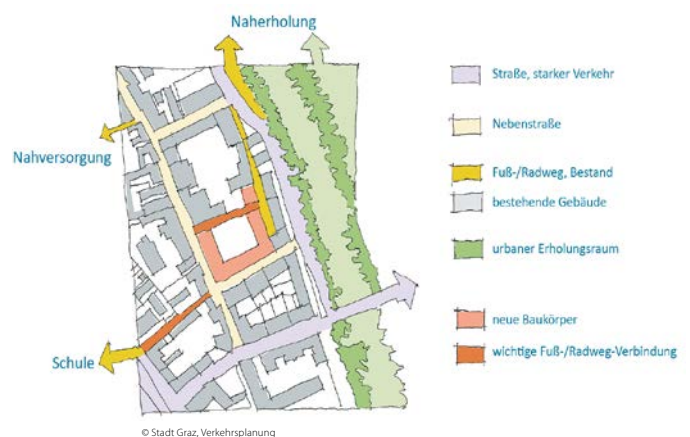


- Als Grundlage für die Ortsplanung sollten insbesondere das Umfeld der **Ziele von Alltagswegen** (Versorgungseinrichtungen und sonstige Ziele für Fußwege, wie etwa Spielplätze, Schulen und dergleichen) sowie das Umfeld von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs näher betrachtet werden. In diesen Einzugsgebieten ist das Augenmerk auf **Verdichtungspotenziale** sowie Verbesserungspotenziale für das Fußwegenetz zu richten.

MASSNAHMENANSÄTZE

Raumplanung und Siedlungsentwicklung

Maßvoll verdichtete, multifunktionelle Stadt- und Ortsteile fördern eine „Stadt der kurzen Wege“ bzw. „Orte der kurzen Wege“. Wichtige Ziele sollten innerhalb von 10–15 Minuten zu Fuß erreichbar sein. Wenn der Wohnsitz und das gewünschte Ziel direkt erreichbar sind, fördert dies das Zufußgehen!



- Bei der Entscheidung für neue Wohngebiete sind jene Standorte zu bevorzugen, von denen aus Versorgungseinrichtungen und wichtige Infrastruktur (z.B. Schulen) zu Fuß erreicht werden können. Bei der Gestaltung dieser Wohngebiete ist in weiterer Folge darauf zu achten, dass auch kurze und attraktive Wege zu diesen Zielen hergestellt bzw. gesichert werden.
- Werden Wohngebiete außerhalb dieser Einzugsgebiete entwickelt oder bestehende Siedlungen erweitert, sollte auf eine möglichst gute fußläufige Anbindung zu wichtigen Einrichtungen besonderes Augenmerk gelegt werden.

Wichtig ist eine **vorausschauende Planung von neuen Wohngebietsstandorten**. Diese sollten in der Nähe von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen sowie im fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen liegen, wodurch die kurzen Wege einfach zu Fuß zurückgelegt werden können!

- Immer wieder ergeben sich Möglichkeiten zur Neugestaltung von Bereichen innerhalb der Ortschaften. Zum Beispiel, wenn ältere Betriebsstandorte aufgegeben werden und die **brachliegenden Areale** einer Nachnutzung zugeführt werden sollen. Derartige Anlässe bieten für die Gemeinden sehr gute Möglichkeiten, auch das Fußwegenetz im Ort zu verbessern.

Diese Gelegenheiten sind daher entsprechend zu nützen und die Notwendigkeit der Verbesserung von Fußwegen ist zu prüfen. Dabei sind jene Gemeinden klar im Vorteil, die sich bereits vorausschauend mit dem Bedarf zur Optimierung des Fußwegenetzes beschäftigt haben (Fußverkehrskonzept).

- In Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen sind wichtige **Wegverbindungen zu sichern**, um die öffentliche Nutzbarkeit zu garantieren. Für bestehende Wege auf Privatgrund sollten Vereinbarungen mit GrundeigentümerInnen getroffen werden, damit diese Wege der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Ziel ist jedenfalls ein zusammenhängendes Wegenetz für den Fußverkehr in der Gemeinde!
- **Parken in Sammelgaragen** sollte als Planungsprinzip angewandt werden. Mittelfristig kann durch Reduktion von Stellplätzen im Straßenraum Platz für attraktive Ortsplätze und Fuß- und Radverkehrsanlagen geschaffen werden!

Flächensparende Siedlungsentwicklung am Beispiel der Stadtgemeinde Mank

Die Kleinstadt Mank im Melker Alpenvorland mit rund 3.700 EinwohnerInnen wächst aufgrund ihrer attraktiven Lage nahe der Landeshauptstadt St. Pölten kontinuierlich.



© Stadtgemeinde Mank

In der Gemeinde wird **größtes Augenmerk auf eine verkehrssparende Siedlungsentwicklung** sowie die Förderung aktiver Mobilität gelegt. Durch einen kompakten Ortskern sind die Wege in Mank kurz und durch Errichtung von Geh- und Radinfrastruktur für Zufußgehende und Radfahrende attraktiv. Ziel der Gemeinde ist es, die Siedlungen möglichst kompakt **innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen** weiterzuentwickeln.



Grundlage dafür ist unter anderem das örtliche Entwicklungskonzept, das 2016 beschlossen wurde. Die Gemeinde kauft seit Jahren vorausschauend Flächen in zentraler Lage für die (langfristige) Siedlungsentwicklung an. Dadurch konnte in den letzten Jahren wertvoller zentrumsnaher Wohnraum für die Manker Bevölkerung geschaffen werden. Auch die Nahversorgung ist durch Unterstützung der Gemeinde im Stadtzentrum gesichert: Während diese in vielen

anderen Gemeinden an den Ortsrand abwandert, gibt es in Mank ein **innerstädtisches Einkaufszentrum**, das Alpenvorlandcenter. Auch hier führte die Gemeinde Grundkauf-Verhandlungen, organisierte einen Investor, errichtete im Nahbereich eine Bushaltestelle, unterstützt mit Stadtmarketing bei der Mietersuche und ist selbst zweitgrößter Mieter im Einkaufszentrum (Musikschule und Kapelle). Durch das innerstädtische Einkaufszentrum können Einkaufs- und Besorgungswege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Durch die verkehrssparenden Maßnahmen im Bereich Siedlungs- und Stadtentwicklung spart Mank gegenüber einer durchschnittlichen Gemeinde mit flächenintensiver Siedlungsentwicklung jährlich 23 Tonnen CO₂ und rund 160.000 Pkw-Kilometer ein.

Infrastruktur

Um großflächige Verbesserungen im Fußverkehr zu erreichen, ist es sinnvoll, ein Fußverkehrskonzept zu erstellen, bei dem man sich im Gesamten mit dem Thema befasst und auch die Bevölkerung miteingebunden wird.

■ Fußverkehrskonzepte

Ein Fußverkehrskonzept oder ein Masterplan Gehen (für größere Städte) kann von Gemeinden selbst oder mithilfe von Fachleuten (Planungsbüros) erstellt werden. Folgende Inhalte sollten dabei erarbeitet werden:

- Definition von Zielen zum Fußverkehr
- Festlegung der Planungseinheit (Gemeinde, Stadtbezirk) und des Planungshorizontes (Planung auf 3, 5 oder z. B. 10 Jahre)
- IST-Analyse: Welche Ziele wollen Gehende erreichen und welche Probleme und Schwachstellen gibt es im Wegenetz?
- SOLL-Wegenetz: Wie SOLL ein gutes Fußwegenetz aussehen – Planung von Hauptverbindungen zu wichtigen Zielen (Nahversorgung, Schulen, Freizeitanlagen etc.) und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung am SOLL-Wegenetz
- Entwicklung von Maßnahmen im Bereich Raum- und Siedlungsplanung
- Entwicklung von Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung

Durch Fußverkehrskonzepte und die umgesetzten Maßnahmen sollen optimale Rahmenbedingungen für das Zufußgehen in der jeweiligen Gemeinde bzw. Stadt geschaffen werden, sodass sich Zufußgehende sicher und wohl fühlen können. Folgende Abbildung zeigt die wesentlichen Empfindungen beim Gehen auf einem attraktiven Wegenetz in Anlehnung an „Healthy Streets“ – www.healthystreets.com.



Ein Check hinsichtlich dieser Faktoren wird empfohlen, um eine hohe Qualität der Fußweg-Infrastruktur zu erreichen.

- **Einzelne Verbesserungen** bei der Fußweg-Infrastruktur (Gehsteige, Gehwege, Aufenthaltsbereiche) sollten bei allen Umbauten im Straßenraum immer mitgedacht und berücksichtigt werden. Beispielsweise sollten Bänke zum Verweilen aufgestellt, Durchgänge geschaffen oder Fußwege beleuchtet werden. Platz für den Fußverkehr sollte generell immer einkalkuliert werden!

Wenn umgebaut wird, sollte von der Gemeinde geprüft werden, ob im Zuge eines Umbaus z. B. Gehsteige verbreitert oder Flächen für FußgängerInnen geschaffen werden können. Bei Umgestaltungen von Nebenflächen entlang von Landesstraßen ist immer auch der NÖ Straßendienst einzubeziehen.

■ Verkehrsberuhigung als Planungsprinzip

Eine Verkehrsberuhigung von Ortsdurchfahrten ist in vielen Gemeinden ein Gebot der Stunde, um das Funktionalisieren von Ortskernen und das Zufußgehen zu fördern und den Autoverkehr verträglich abzuwickeln.

Verkehrsberuhigung heißt, Autoverkehr zu reduzieren und das Tempo der Kfz zu drosseln.

Dies kann unter anderem erreicht werden durch:

Bauliche Umgestaltungen

- Fahrbahnanhebungen
- Einengungen
- Verschwenk der Fahrbahn

Rechtliche Maßnahmen

- Fahrverbote (örtlich|zeitlich)
- Verordnung von Fußgängerzonen und
- Begegnungszonen (20 km/h|30 km/h) inklusive Gestaltungsmaßnahmen
- Geschwindigkeits- und Zonenbeschränkung 30 km/h

Grundsätzlich sollte der Straßenraum derart gestaltet sein, dass eine gewünschte (niedrige) Kfz-Geschwindigkeit auch ohne Verbote oder Vorschriften von Kfz eingehalten wird. Daher sind bauliche Maßnahmen rein rechtlichen Maßnahmen nach Möglichkeit vorzuziehen bzw. ist eine Kombination von beiden umzusetzen, um eine niedrige Kfz-Geschwindigkeit zu erreichen.

Eine niedrige Kfz-Geschwindigkeit erleichtert das Queren für FußgängerInnen und erhöht die Verkehrssicherheit. Eine fußverkehrsfreundliche Atmosphäre wird durch attraktive Gestaltung besonders in Begegnungs- und Fußgängerzonen erreicht (Bänke, Begrünung, verschiedene Bodenbeläge etc.).



© Land NÖ, Josef Bollwein – Begegnungszone Purgstall an der Enns

Begegnungszonen umzusetzen erfordert in der Regel einen längeren Prozess, in den zur Erhöhung der Akzeptanz einerseits die Bevölkerung, Wirtschaftstreibende oder auch andere Betroffene und andererseits die Gemeinde und Straßenerhalter (wenn nicht Gemeinde) eingebunden sind. Das Land Niederösterreich hat dazu im Jahr 2017 einen Leitfaden herausgegeben, der an Gemeinden gerichtet ist und bei der Planung und Umsetzung helfen soll: „Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument Begegnungszone – ein Leitfaden“.

■ **Sichere Schulwege**

Im Leitfaden „Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes“ des Landes Niederösterreich werden beispielhaft bauliche und verkehrsorganisatorische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Schulumfeld skizziert und erläutert, wie z.B. zeitliche Fahrverbote, Fahrbahnhebungen, Schülerlotsen, mobile Tempoanzeigen oder Elternhaltestellen.



© NÖRegional, Josef Bollwein

(Zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen siehe auch Leitfaden Land NÖ: Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes, 2017)



Elternhaltestellen in einiger Entfernung zur Schule (rund 300 m) sind ein Sicherheitsgewinn für SchülerInnen!



© Marktgemeinde Wiener Neudorf

Sicherheit am Schulweg wird in Wiener Neudorf großgeschrieben. Neue Geh- und Radwege wurden angelegt und kinderfreundlich gestaltet – besonders an Stellen, die eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordern.

Eine weitere empfohlene Maßnahme sind **Schulwegpläne**. Diese werden von der AUVA in Kooperation mit dem KFV für Volksschulen erstellt. SchulwegexpertInnen der beiden Institutionen analysieren gemeinsam mit der Gemeinde sowie VertreterInnen der Volksschule, der Eltern und der Polizei das jeweilige Schulumfeld und die am meisten frequentierten Schulwege. Dabei werden sichere Fußwege für Kinder, aber auch Problemstellen definiert sowie Maßnahmen zur deren Entschärfung empfohlen. Die Ergebnisse fließen dann in den Schulwegplan ein, der Eltern von Schulkindern bei der Wahl des sichersten Schulweges sowie beim konkreten Schulwegtraining mit ihren Kindern unterstützen soll. Durch die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen können Gemeinden die Verkehrssicherheit am Schulweg erhöhen.

Weitere Infos zu Schulwegplänen findet man bei der AUVA www.auva.at/schulwegplaene oder unter <https://schulwegplan.at>.

■ Fußgänger audits

Um Problemstellen auszuloten, kann im Vorfeld von konkreten Planungen ein Fußgänger audit durchgeführt werden. Gemeinden, engagierte Personen oder Vereine organisieren Begehungen, in denen konkrete Problemstellen aufgespürt werden. Das können unter anderem ein zu schmaler Gehsteig, eine unübersichtliche Querungsstelle oder fehlende Sitzgelegenheiten an Gehwegen oder Plätzen sein. Es empfiehlt sich, zu den Begehungen ExpertInnen und interessierte BürgerInnen einzuladen, um miteinander in Dialog zu treten. Probleme und mögliche Verbesserungsmaßnahmen werden vor Ort diskutiert und sollten auch z.B. in Form eines Lageplans mit textlicher Beschreibung dokumentiert werden. Fußgänger audits sind auch eine gute Möglichkeit zur Bewusstseinsbildung.

Schulwegplan am Beispiel der Volksschule Retz



S Schule
 — empfohlener Schulweg

Gefährliche Stellen:  Vorsicht
 erhöhte Vorsicht
 Gefahr! Querung vermeiden!

SGB Schul-Geh-Bushaltestelle

H Haltestelle



3
Kreuzung Windmühlgasse / Znaimerstraße / Kirchenstraße: Im Kreuzungsbereich musst du dreimal die Straße queren, um sicher von der Fladnitzerstraße zur Schule zu gelangen. Bleib vor dem Queren jedes einzelnen Straßenstückes stehen und schaue in beide Richtungen! Oft steht hier in der Früh auch die Polizei, um den Schulweg zu sichern. Achte auf die Anweisungen der Polizei, wenn sie dir über die Straße hilft!



4
Querung Schmiedgasse: Wenn du auf dem Weg zur Schule hier die Schmiedgasse überquerst, sei vorsichtig! Wegen der Mauer entlang des Parks kannst du von ankommenden Autofahrerinnen und Autofahrern leicht übersehen werden. Stelle dich gut sichtbar am Fahrbahnrand auf und vergewissere dich, dass kein Auto kommt oder warte, bis alle Autos für dich angehalten haben, bevor du losgehst!



5
Kremserstraße / Bahnhofstraße, Schutzweg bei Volkshilfe: Diese Kreuzung ist sehr unübersichtlich und durch den kurvigen Verlauf der Bahnhofstraße können Personen, die den Schutzweg benutzen, von ankommenden Autofahrerinnen und Autofahrern leicht übersehen werden. Quere hier NICHT die Straße, sondern geh über den Hauptplatz weiter zur Schule!



6
Kremserstraße, Schutzweg beim Fitnessstudio: Die Straße ist sehr breit und die Autos sind hier manchmal schneller unterwegs. Sei besonders vorsichtig, wenn du hier am Schutzweg queren möchtest, um mit dem SchulGehBus zur Schule zu gehen! Blicke mehrmals nach beiden Seiten, bevor du losgehst! Wenn du allein unterwegs bist, geh lieber über die Jahnstraße zur Schule und vermeide so die Querung!

6

Gehen braucht Platz

Für jede Aktivität wird Platz benötigt, jede Fortbewegungsart braucht Raum und ausreichende Bewegungsfreiheit. Fahrbahnen werden oft in großzügigen Breiten umgesetzt, die Begegnungen von Autos ohne Einschränkungen zulassen. Für FußgängerInnen bleiben die Restflächen – auf zu schmalen Gehsteigen sind Begegnungen oft nur durch Stehenbleiben und Ausweichen möglich. Dabei gibt es auch fürs Gehen Empfehlungen und Richtlinien, wie viel Platz für Gehsteige und Gehwege einkalkuliert werden soll. Denn egal ob jung oder alt, sportlich oder mobilitätseingeschränkt – alle sollten sich im öffentlichen Raum sicher bewegen **und begegnen** können.



© NÖRegional.Josef.Balkwin

Die NÖ Verkehrsberatung steht dabei unterstützend zur Seite und berät auch bei anderen verkehrstechnischen Fragestellungen, siehe Serviceteil.

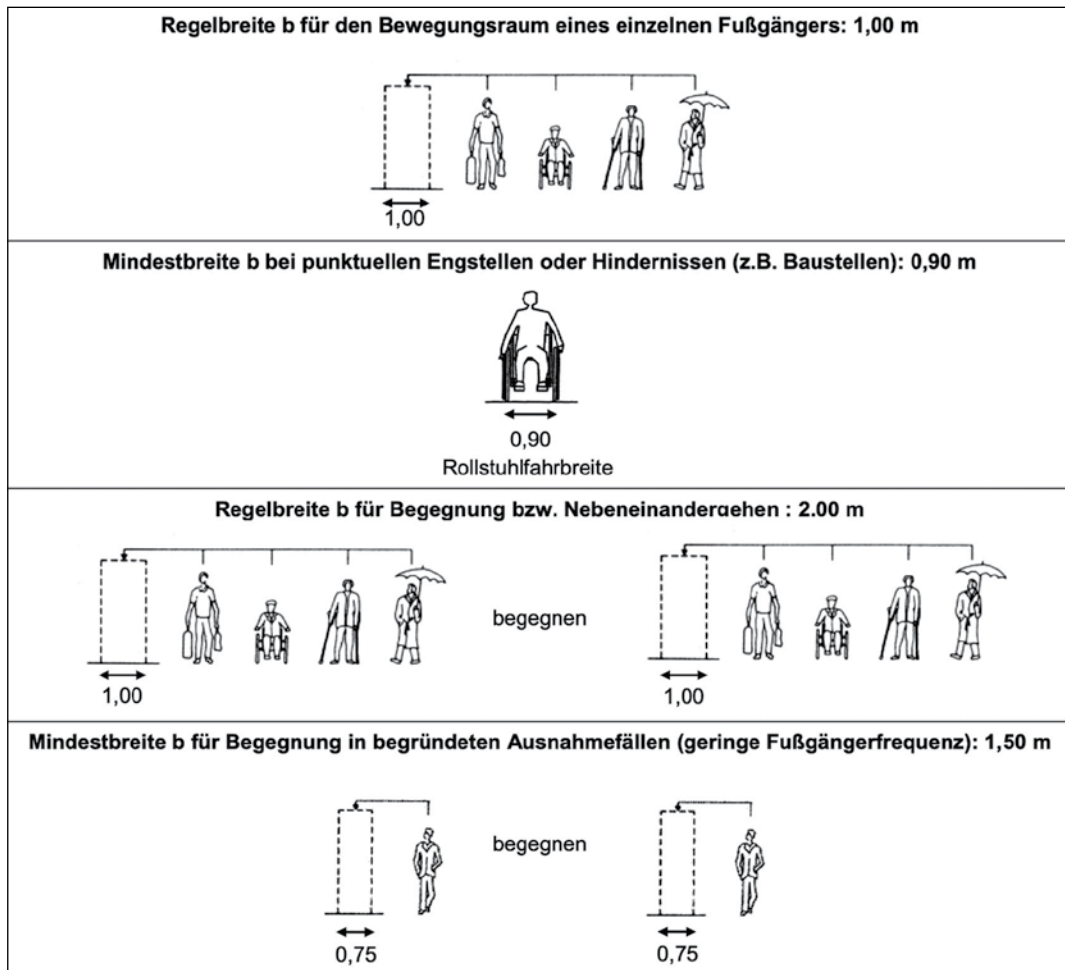
DIE RVS - EINE PLANUNGS- RICHTLINIE

In der Fachwelt wird für Breitenerfordernisse und Planungen in der Regel „die RVS“ herangezogen. RVS steht für „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“, sie ist eine Planungsrichtlinie der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, die von ExpertInnen entwickelt und in regelmäßigen Abständen nach dem Stand der Technik aktualisiert wird. Eine RVS gibt es für viele Bereiche, wie z. B. den Radverkehr, die Planung von Innerortsstraßen, Garagenplanungen sowie für jede Art von technischen Anforderungen im Straßenbau – und auch für den Fußverkehr (RVS 03.02.12).

Neuplanungen sollten grundsätzlich nach dem Stand der Technik erfolgen. Möchte man Förderungen von öffentlichen Stellen in Anspruch nehmen, so muss die Planung in der Regel auch dem Stand der Technik (der RVS) entsprechen.

BREITENEMPFEHLUNGEN FÜR FUSSWEGE

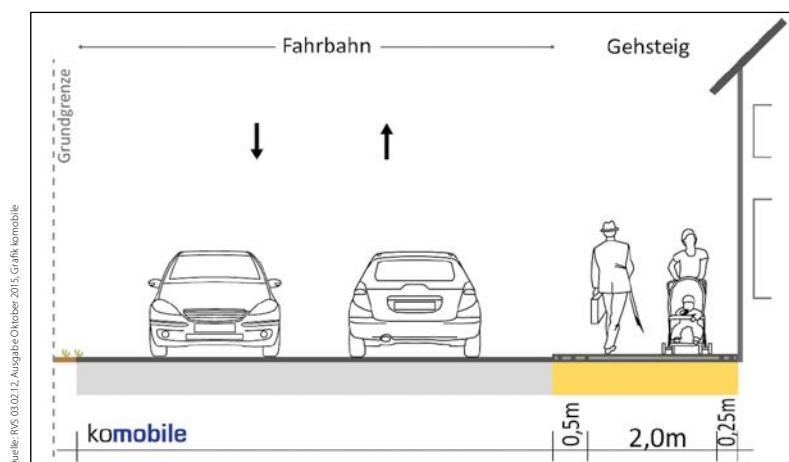
Die RVS empfiehlt eine Regelbreite von 2 m für Gehsteige und Gehwege und definiert eine Mindestbreite von 1,50 m (benötigter „Verkehrsraum“) – Mindestbreiten können bei geringer Fußverkehrsfrequenz angewendet werden. An unvermeidbaren Engstellen (mit max. 1 m Länge) kann die Breite auf 1,20 m verringert werden. Im Schulumfeld sollten Gehsteige generell breiter angelegt werden. Empfohlen wird eine Breite von mind. 2,50 m.



Quelle: RVS 03.02.12, Ausgabe Oktober 2015

Auszug aus der RVS 03.02.12 „Fußverkehr“. Breitenangaben für die Bewegung von FußgängerInnen

Um Gefährdungen und Behinderungen zu vermeiden, ist bei Gehsteigen ab einer vorgeschriebenen Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein Breitenzuschlag von 0,50 m erforderlich (Sicherheitsabstand, „Schutzstreifen zur Fahrbahn“), siehe nachfolgende Abbildung.



Quelle: RVS 03.02.12, Ausgabe Oktober 2015, Grafik: komobile

Ein 2 m breiter Gehsteig erlaubt ein ungehindertes Begegnen zweier FußgängerInnen. Für einen Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr wird der Gehsteig um einen Schutzstreifen verbreitert. Ebenfalls ist der erforderliche Lichtraum von festen Hindernissen freizuhalten.

Ab 60 km/h erhöht sich dieser auf 1 m. Im Freiland wird der Schutzstreifen üblicherweise als Grünstreifen ausgeführt, jedoch kann auch im Ortsgebiet, wenn genügend Platz vorhanden ist, eine Baumreihe als „Trennelement“ dienen. Weitere Breitenzuschläge sind bei angrenzenden Parkstreifen, Radwegen, ÖV-Haltestellen, Verweilflächen vor Schaufenstern etc. einzukalkulieren. Detaillierte Breitenzuschläge sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

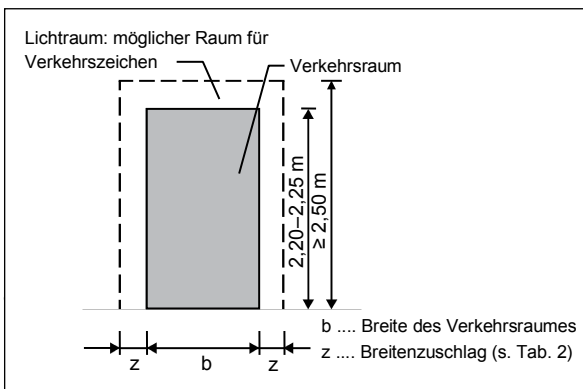
Umstände	Breitenzuschlag z [m]
Schutzstreifen zur Fahrbahn (Fließverkehr) bei $V_{zul} \leq 40$ km/h*	Kein Zuschlag
Gehsteig neben Längsparkordnung	Kein Zuschlag
Schutzstreifen zur Fahrbahn (Fließverkehr) bei $V_{zul} = 50$ km/h	0,50
Schutzstreifen zur Fahrbahn (Fließverkehr) bei $V_{zul} \geq 60$ km/h	1,00
Fahrzeugüberhang von Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,50
Verweilstreifen vor Schaufenstern, Verkaufsständen, Vitrinen	1,00
Fläche für Ruhebänke	1,00
Schutzstreifen neben Radweg	0,30
Aufenthaltsfläche bei ÖPNV-Haltestellen**	1,50 bis 4,25

*) in Wohnstraßen dürfen Schutzstreifen zur Fahrbahn entfallen.

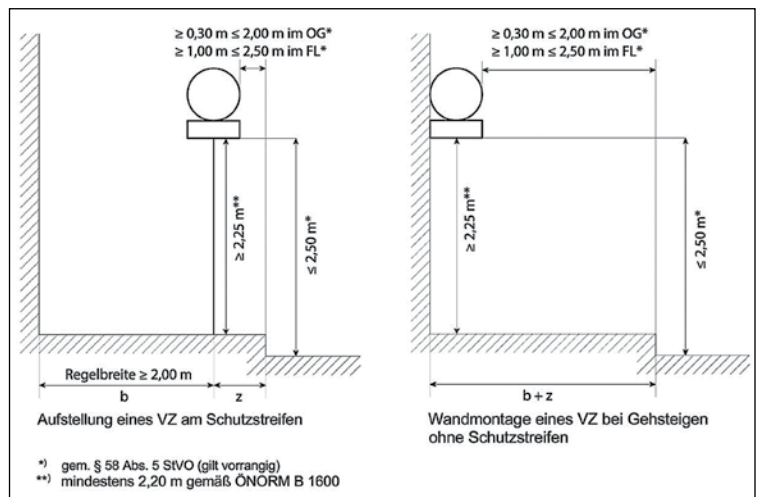
***) Festlegung der Breite in Abhängigkeit von der Fahrgastmenge (Dimensionierung s. RVS 02.03.11)

Quelle: RVS 03.02.12, Ausgabe Oktober 2015

VERKEHRS- UND LICHTRAUM



Quelle: RVS 03.02.12, Ausgabe Oktober 2015



Quelle: RVS 03.02.12, Ausgabe Oktober 2015

Breitenzuschläge entsprechen dem seitlichen Lichtraum. In der Höhe beträgt der Zuschlag 0,25 m (relevant z.B. bei Unterführungen). Der Verkehrsraum (z.B. Gehsteig, Gehweg) ist für FußgängerInnen von allen Hindernissen frei zu halten. Der gesamte Lichtraum ist grundsätzlich von festen Hindernissen frei zu halten. Verkehrszeichen dürfen jedoch im Lichtraum angebracht werden.

Wenn die empfohlenen Breiten inkl. Zuschläge nicht vorhanden sind, sollte geprüft werden, ob eine Herabsetzung des Kfz-Tempolimits zweckmäßig ist.

GEMEINSAME NUTZUNG DER VERKEHRSFLÄCHEN

- Eine gemeinsame Führung mit Kfz auf der Fahrbahn erfolgt in der Regel in untergeordneten Siedlungsstraßen mit einer Kfz-Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h und einer geringen Verkehrsstärke (unter 500 Kfz/Tag). In Wohnstraßen und Begegnungszonen gilt generell das Mischprinzip. Informationen zu Begegnungszonen liefert der Leitfaden „Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument Begegnungszone“.



© Land NÖ, Josef Bollwien – Begegnungszone Hugstall an der Etlauf

In Begegnungszonen teilen sich der Fußverkehr, der Radverkehr und Autos den öffentlichen Raum. Bänke und Schanigärten laden zum Verweilen ein.

- Für gemischte Geh- und Radwege wird, in Abhängigkeit von Routenhierarchie und zu erwartender Anzahl an RadfahrerInnen, entsprechend der RVS Radverkehr eine Gesamtbreite (inkl. Schutzstreifen) von 2,80 m bis 3,80 m im Ortsgebiet (Kfz-Geschwindigkeit max. 50 km/h) und

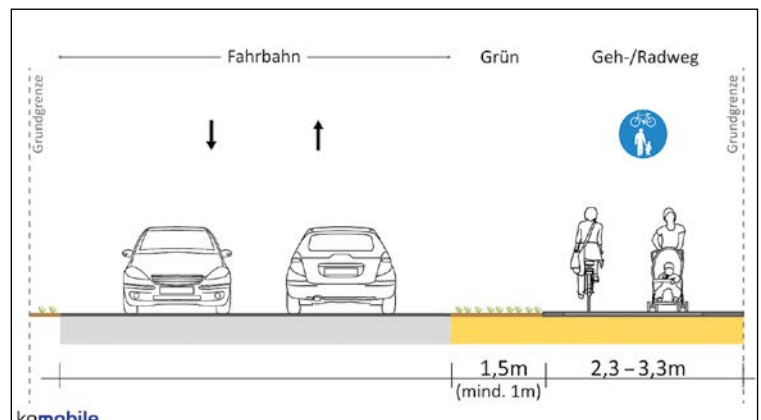
zwischen 3,30 m und 4,30 m im Freiland empfohlen. Bei einer hohen Fuß- und Radverkehrsdichte sollten gemischte Geh- und Radwege jedoch vermieden werden. Sicherer ist in diesem Fall eine getrennte Führung.



© NÖ Regional, Josef Bollwien

- Im dicht verbauten Ortsgebiet mit vielen Zufahrten und Einmündungen sind straßenbegleitende Geh- und Radwege nur bedingt zu empfehlen, da dies häufig zu Konflikten zwischen dem querenden Fuß- und Radverkehr und ein- bzw. ausfahrenden Kfz führt (besser: RadfahrerInnen mit Kfz auf der Fahrbahn – z. B. mit Mehrzweckstreifen).
- Falls es keine Alternative gibt, dann sollten Geh- und Radwege im Ortsgebiet jedenfalls durchgehend gebaut und verordnet werden – das bedeutet Vorrang für FußgängerInnen und RadfahrerInnen gegenüber querenden (aus- und einfahrenden) Kfz aus den Nebenstraßen!

Im Freiland wird in der Regel der Schutzstreifen als Grünstreifen ausgeführt – je breiter diese Abstandsfläche, desto besser!



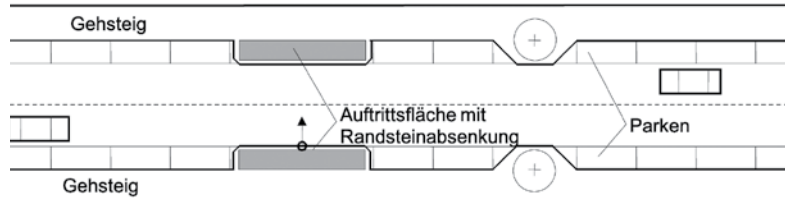
Quelle: RVS 03.02.13, Ausgabe April 2022, Grafik komobile

QUERUNGSHILFEN

Größere Kfz-Verkehrsmengen und höhere Fahrgeschwindigkeiten erfordern Querungshilfen für den Fußverkehr, vor allem an neuralgischen Stellen wie Schulen, Bushaltestellen, zentralen Bereichen mit hoher Fußgängerfrequenz etc. Sie helfen, die Fahrbahn sicher zu queren. An Querungsstellen muss eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Kfz und dem querenden Fußverkehr sichergestellt sein. Querungshilfen wie z.B. Fahrbahnteiler und Gehsteigvorziehungen (bei Längsparkstreifen) verkürzen den Querungsweg und helfen die Wartezeit für FußgängerInnen zu verringern.

Bei Fahrbahnteilern muss die zum Queren benötigte Mittelinsel (Wartebereich für FußgängerInnen) mindestens 2 m breit sein. Wird die Querungsstelle auch von RadfahrerInnen genutzt, erhöht sich die Breite auf 2,50 m. Fahrbahnteiler können zusätzlich als Tempobremse eingesetzt werden (z.B. am Ortseingang). Bei Fahrbahnteilern ist generell ein höherer Platzbedarf zu berücksichtigen.

Grundsätzlich gilt – je kürzer der Querungsweg, desto besser!



Quelle: RVS 03.02.12, Ausgabe Oktober 2015

Eine Gehsteigvorziehung garantiert die nötige Sicht fürs Queren und verkürzt den Querungsweg.

Der klassische Schutzweg verkürzt zwar nicht den Querungsweg, am Schutzweg hat aber der Fußverkehr Vorrang – Kfz müssen vor dem Schutzweg anhalten, wenn Personen queren möchten. Trotzdem sollten sich Zufußgehende immer versichern, von den Kfz-LenkerInnen gesehen zu werden!



© Land NÖ, Josef Bollwein



© Land NÖ, Josef Bollwein

Fahrbahnteiler und Fahrbahnanhebungen ermöglichen ein sicheres Queren vor allem in Kombination mit Schutzwegen – am Schulweg und im Umfeld von Schulen ist dies besonders wichtig.

An großen signalgeregelten Kreuzungen sollten an allen 4 Kreuzungsarmen Schutzwege vorgesehen und Fußgängerampeln auf Anforderung (Druckknopfampel) vermieden werden. So können lange Wartezeiten vermieden werden.

Eine Ausnahme sollten Über- und Unterführungen für den Fußverkehr sein (nur wenn es die zweckmäßigste und beste Lösung ist!). Sie erzwingen in der Regel Umwege und hohe Kosten und werden oft nicht angenommen. Wenn Unterführungen errichtet werden, sollte auf eine qualitätsvolle und sichere Gestaltung geachtet werden („Vermeidung von Angsträumen“).

Beispiele von Querungshilfen:

- Schutzweg (mit und ohne Signalregelung)
- Fahrbahnteiler mit Mittelinsel
- Fahrbahnanhebung
- Gehsteigvorziehung
- Farbliche Gestaltung (oder andere Oberfläche) der Fahrbahn
- Multifunktionsstreifen

ANFORDERUNGEN AN EIN WEGENETZ FÜR FUSSGÄNGERINNEN (GEM. RVS)

- Attraktive Fußgängerbereiche
- Verbindung potenzieller Ziel- und Quellpunkte
- Barrierefreiheit
- Vermeiden von Umwegen und Steigungen
- Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum
- Beleuchtung
- Winterliche Betreuung
- Rücksichtnahme auf den Fußverkehr bei Radfahranlagen
- Fußverkehrsfreundliche Ampelregelungen (geringe Wartezeiten)

Für Städte und Gemeinden empfiehlt sich, ein Wegenetz für Zuzußgehende mit entsprechenden Qualitätsstandards festzulegen!



Ein neuerer Ansatz zur Verbesserung der Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen sind sog. Multifunktionsstreifen – es handelt sich um Mittelstreifen auf der Fahrbahn, die Zuzußgehenden beim Queren helfen und von Kfz auch für Abbiegevorgänge genutzt werden können. Bepflanzung, Beleuchtung und weitere Gestaltungselemente finden am Multifunktionsstreifen Platz.

BARRIEREFREIER STRASSENRAUM

„Öffentliche Räume sind so zu gestalten, dass sie auch für Menschen mit Sinnesbehinderungen oder Mobilitätseinschränkungen ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Daher sind auf Gehsteigen und Gehwegen ausreichende Bewegungsflächen zur Verfügung zu stellen.“

Zur Verbesserung der Orientierungsmöglichkeiten für sehbehinderte bzw. blinde Menschen ist eine Optimierung der optischen Kontraste und taktilen Elemente zu berücksichtigen. Oberflächen für den Fußgängerverkehr sind rutschfest und eben auszuführen“ (Zitat RVS Fußgängerverkehr).



© Land NÖ, Josef Bollwein

Grundsätzlich gelten die gleichen Prinzipien wie beim Fußverkehr allgemein. Kurze, direkte, beleuchtete und hindernisfreie Wege sollen die Benutzbarkeit für alle garantieren. Oft ragen jedoch Verkehrszeichen, Postkästen, Werbetafeln, abgestellte Fahrräder o.Ä. in den Verkehrsraum und werden so zum Hindernis.

Der Verkehrsraum ist von Hindernissen freizuhalten!

Stiegen und Gehsteigkanten im klassischen Sinn mit einer Höhe von ca. 12 cm können von RollstuhlfahrerInnen nicht überwunden – jedoch von Blinden ertastet werden. An Querungsstellen oder z. B. bei Zugängen zu Haltestellen müssen Gehsteigkanten daher auf 3 cm abgesenkt werden, um beiden Personengruppen den Zugang zu ermöglichen! Dieser Kompromiss der „**3-cm-Kante**“ findet sich in allen Normen und Richtlinien.



© Land NÖ, Josef Bollwein

Wichtige Wegverbindungen sollten

- frei von Stiegen und Treppen sein:

Rampenanlagen oder Aufzüge sind eine barrierefreie Alternative, jedoch, in Abhängigkeit vom zu überwindenden Höhenunterschied, oft platz- und kostenintensiv. Bei Rampen ist eine Rampenneigung von max. 6 % zulässig. Ab einer Längsneigung von 4 % müssen alle 10 m Zwischenpodeste mit 1,20 m Länge einkalkuliert werden.

- für Sehbeeinträchtigte **taktil ertastbar** sein:

Gehsteigkanten können ertastet werden. Weitere taktile Bodeninformationen sollten zur Sicherheit und Orientierung jedenfalls bei gesicherten Querungsstellen und auf Plätzen im öffentlichen Raum angebracht werden.

Weitere Informationen zum barrierefreien Straßenraum sind in der RVS „Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum“, in der ÖNORM B 1600 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen) sowie in der OIB-Richtlinie 4 – Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit zu finden.

7

Gehen zum öffentlichen Verkehr

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen fußgängergerichtet gestaltet und erreichbar sein.

Laut NÖ Mobilitätsstudie 2018 ist für 90 % der Haushalte eine Bushaltestelle fußläufig innerhalb von durchschnittlich 7 Minuten erreichbar, 57% erreichen eine Bahnhaltestelle innerhalb von durchschnittlich 17 Minuten. Die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist gut, aber werden diese Wege zum ÖV auch gegangen?

Je besser die Wegverbindungen, desto höher ist auch die Motivation zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs zu gehen – hier besteht Handlungsbedarf!

Sind die Wege schlecht oder müssen Umwege in Kauf genommen werden, so wirkt sich dies negativ auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote aus.

Wichtig ist eine **attraktive Zuwegung** vor allem zu zentralen Bushaltestellen im Ort, oder auch zu Bahnhöfen, welche Umsteigepunkte und eine wichtige Drehscheibe im ÖV-Netz darstellen. Die Wege sollen sicher (beleuchtet, einsehbar, möglichst belebt), barrierefrei und ausreichend breit angelegt werden. Sichere Querungsmöglichkeiten sollten auf der „letzten Meile“ selbstverständlich sein.

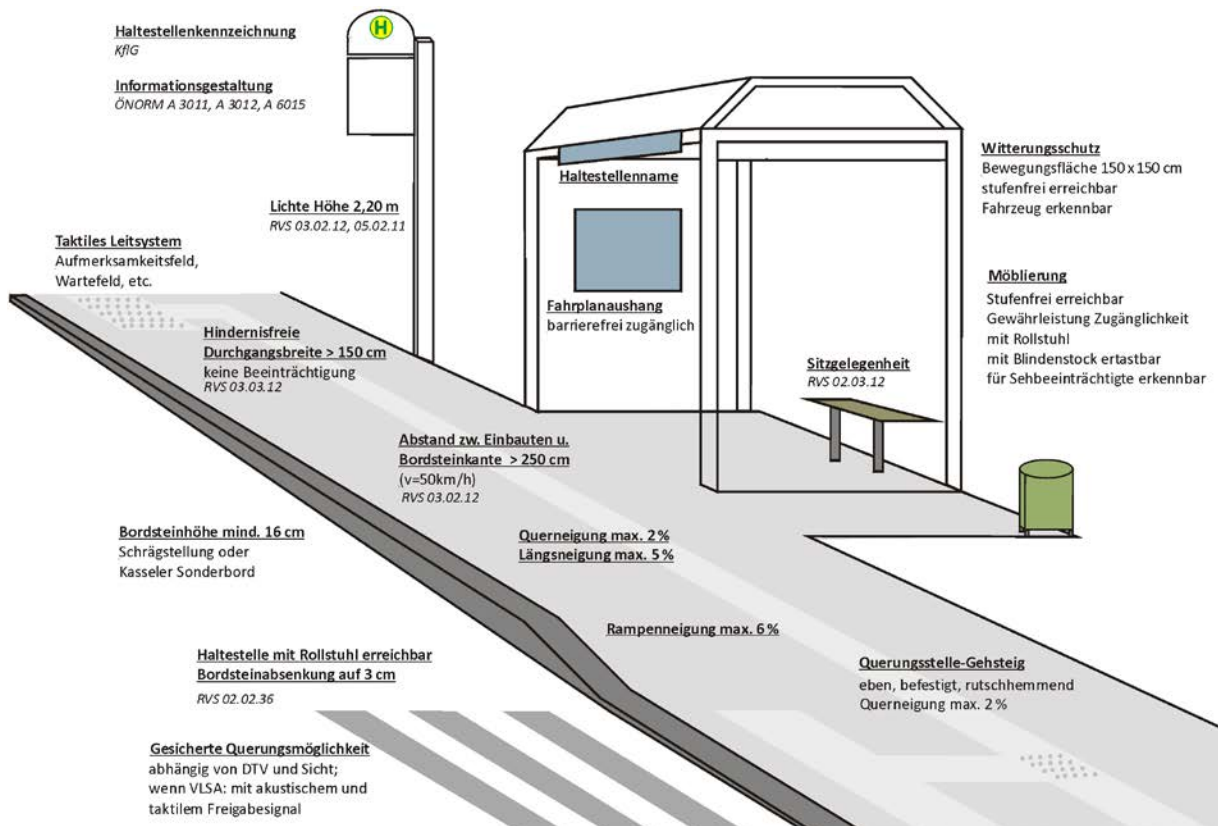
Ein **fußgängerfreundliches Umfeld** an den Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs führt auch dazu, dass öffentliche Verkehrsmittel gerne genutzt werden. Ebenso können durch eine attraktive Gestaltung unter Umständen neue Fahrgäste gewonnen werden.



Die sehr zentrale Bahnhaltestelle „Tulln Stadt“ ist ein Hingucker – sie ist sehr gut erreichbar und schafft ein positives Image für den öffentlichen Verkehr.

Die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit an Haltestellen ist ein weiterer zentraler Aspekt. Haltestellen müssen barrierefrei zugänglich (abgesenkte Gehsteigkanten, keine Stufen) und von allen nutzbar sein. Wartebereiche sollen abhängig von den Fahrgastzahlen ausreichend groß (Durchgangsbreite mindestens 1,50 m für das Bewegen mit einem Rollstuhl), bei höheren Fahrgastzahlen mit einem Witterungsschutz ausgestattet und einsichtig sein.

Ausstattung einer Haltestelle:



Eine barrierefreie Haltestelle bietet ausreichend Platz und ermöglicht einen ungehinderten Zugang.

Moderne Wartehäuschen sind durchsichtig – so kann der Sichtkontakt zwischen BuslenkerIn und Fahrgästen hergestellt und Angsträume können vermieden werden. Stufen innerhalb des Wartebereichs sind zu vermeiden. Der Fahrplan muss gut lesbar in einer passenden Höhe für RollstuhlfahrerInnen angebracht sein (siehe dazu auch den NÖ Leitfaden „Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden“).



An dieser modernen Bushaltestelle in Prottes ist das Warten angenehm – mit Bäumen als Schattenspender, ausreichend Sitzgelegenheiten und einem Wartehäuschen als Witterungsschutz.

Vorhandene zentrale Haltestellen sollten keinesfalls an den Ortsrand verlegt werden und damit das Zentrum schwächen. Im Gegenteil – um zentrale Haltestellen ist eine Verdichtung der Siedlungsentwicklung anzustreben!

Generell ist auf eine hohe Qualität und Barrierefreiheit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie auf eine gute Zugänglichkeit zu achten!

Für eine bessere Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) können Gemeinden ihren BürgerInnen Informationen zum ÖV zur Verfügung stellen, z.B. Fahrpläne im Gemeindeamt auflegen oder in der Gemeindezeitung abdrucken. Außerdem können sich Fahrgäste beim VOR (Verkehrsverbund Ost-Region) informieren und sich über den VOR-„Mobilitätsberater“ persönliche Fahrpläne erstellen lassen (weitere Informationen unter www.vor.at).

8 Bewusstseinsbildung

Laufende Bewusstseinsbildung kann helfen das Thema Gehen sichtbar und interessant zu machen. Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung sind vielfältig und können die Themen Gesundheit, Schule, Umwelt, soziale Begegnung oder Bewegung aufgreifen, die mit dem Gehen in starkem Zusammenhang stehen.



© Land NÖ, Josef Bollwein

- Ein Beispiel für eine bestehende, landesweite Kampagne ist Niederösterreichs **SchulGehBus**. Bei diesem gehen Kinder auf einer bestimmten Wegstrecke zu bestimmten Uhrzeiten – anfänglich durch eine Aufsichtsperson begleitet – gemeinsam zur Schule. Der SchulGehBus funktioniert dabei wie ein Schulbus mit Fahrplan und beschilderten Haltestellen, nur dass bei diesem von Haltestelle zu Haltestelle gegangen statt gefahren wird. Das Regionale Mobilitätsmanagement unterstützt bei der Umsetzung des Projektes „SchulGehBus“ und steht interessierten BürgermeisterInnen beratend zur Verfügung. Weitere Informationen unter www.noeregional.at.

- Ebenso kann man durch **Straßenfeste** auf das Thema Gehen aufmerksam machen und die Straße temporär für Spiel und Spaß nutzen. Das fördert nicht nur das Bewusstsein für das Thema, sondern auch die soziale Interaktion.

Es gibt verschiedene Aktionen, die flächendeckend oder schwerpunktmäßig durchgeführt werden können. In Niederösterreich gibt es bereits mehrere Initiativen, die auf Bewusstseinsbildung für das Zufußgehen setzen.



© Land NÖ, Josef Bollwein



© NÖ/Regional

- Die Gemeinde selbst oder größere Betriebe können zum Vorbild werden und für ihre MitarbeiterInnen Anreize schaffen, ihren Arbeits-/Dienstweg zu Fuß zurückzulegen – z.B. durch Kilometergeld für Dienstwege zu Fuß, BürgermeisterInnen gehen selbst zu Fuß, interne Wettbewerbe wie z.B. Schritte zählen, etc. Neben Anreizen zum Zufußgehen macht es Sinn im Zuge eines „**Betrieblichen Mobilitätsmanagements**“ ebenso das Radfahren und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, um Autofahrten zu reduzieren.

- Bei der **GEHmeindeRAD-sitzung**, einer Aktion von Radland NÖ und dem Klimabündnis NÖ, gehen Gemeinderatsmitglieder mit gutem Beispiel voran. Alle Mitglieder gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad zur nächsten Gemeinderatssitzung. Ein Foto davon in der Gemeinde- und Bezirkszeitung schafft ein positives Image! Nähere Infos zu dieser Aktion unter www.klimabuendnis.at/gemeinderadsitzungen.



- **Gehzeit.Karte:** Ein Kooperationsprojekt zwischen Radland NÖ und dem Regionalen Mobilitätsmanagement, bei dem Gehzeit.Karten für Gemeinden erstellt werden. Darin werden zwischen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zwischen bestimmten Zielen im Ort die Gehminuten angegeben. Dies schärft das Bewusstsein und regt dazu an, manche Wege, die vielleicht kürzer sind als erwartet, zu Fuß zurückzulegen.

- **Fußgängerleitsysteme** sollen zum Zufußgehen motivieren. Die Kurstadt Bad Vöslau hat beispielsweise unter dem Motto „Gehen belebt“ bereits seit einigen Jahren ein

„Fußgeher Leitsystem“ für Gäste und Einheimische eingeführt. Auf den Tafeln wurden zu einem bestimmten Ziel die Entfernungen in Minuten angegeben, wodurch, im Vergleich zu Kilometer- oder Meter-Angaben, Distanzen besser eingeschätzt werden können.



© NORegional – „Fußgeher Leitsystem“ in Bad Vöslau

- **Blühende Straßen:** Bei dieser Aktion des Klimabündnis NÖ für Kindergärten und Volksschulen wird ein Straßenmalwettbewerb (z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche) durchgeführt. Straßen, die sonst von Autos befahren werden, werden anstatt des grauen Asphalt bunt bemalt, um sichtbar zu machen, dass der öffentliche Raum für alle VerkehrsteilnehmerInnen da ist.



© Marktgemeinde Böheimkirchen

- **Zufußgehen auf der Homepage:** Wie das Radfahren sollte auch das Zufußgehen auf der Gemeinde-Homepage einen eigenen Bereich erhalten. Im Leitfaden „Mobilität auf Gemeinde-Homepage“ des Regionalen Mobilitätsmanagements gibt es vorgefertigte Texte, wie sich das Thema „Mobilität & Verkehr“ in die Gemeinde-Homepage integrieren lässt.

- Landesweiter **Mobilitätswettbewerb „Clever mobil“:** Alle 2 Jahre können Mobilitätsgemeinden innovative Projektideen zur aktiven klimafreundlichen Mobilität einreichen und ein Preisgeld für deren Umsetzung gewinnen.



- Der 2022 erstmalig ausgelobte **Radland-Preis** möchte gezielt Projekte und Initiativen zur Bewusstseinsbildung im Bereich der aktiven Mobilität vor den Vorhang holen. Dabei sind alle 573 niederösterreichischen Gemeinden eingeladen, mitzumachen.

Menschen sollen durch Bewusstseinsbildung und kontinuierlich stattfindende Imagekampagnen zu mehr körperlicher Bewegung im Alltag motiviert werden. Dabei sollen Gemeinden ihre BürgerInnen einerseits informieren und andererseits motivieren aktiv unterwegs zu sein.

9

Beispielhafte Lösungen „Best Practice“

STADT TULLN - GESAMTSTRATEGIE

„Tulln wie es geht und radelt“, so lautet das Motto der im Jahr 2016 erstellten Fuß- und Radverkehrsstrategie der Stadt. Das „Fuß- und Radwegeleitbild 2030“, in dem sie sich zu einer Stadt der kurzen Wege bekennt, hat die Stadtgemeinde gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit unter Einbeziehung von BürgerInnen, lokalen RaumplanerInnen, Interessensvertretungen, der Politik und der Exekutive erarbeitet. Unter anderem soll der Fuß- und Radverkehr bei allen verkehrlichen Planungen berücksichtigt, Barrieren und Umwege sollen vermieden und kontinuierlich Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt werden. Auch im aktuellen Stadtentwicklungskonzept (2022 beschlossen) bekennt sich die Stadt zu zahlreichen Maßnahmen zur Verbesserung des Zufußgehens und zur Umsetzung der Fuß- und Radverkehrsstrategie.

Die Stadt Tulln bietet aufgrund der (flachen) Topografie und kompakten, feinmaschigen Struktur optimale Voraussetzungen für das Zufußgehen. Im Sommer besuchen auch zahlreiche TouristInnen die Stadt an der Donau. Von der Schiffsanlegestelle zum attraktiven und lebendigen Hauptplatz sind es nur wenige Gehminuten.

Der Hauptplatz (vorher ein Parkplatz) wurde 2009 aufwendig umgestaltet und inklusive angrenzender Gassen 2015 als Begegnungszone verordnet. Die Aufenthaltsqualität hat sich dadurch deutlich verbessert, ein Blindenleitsystem wurde installiert und unter dem Hauptplatz befindet sich jetzt eine Tiefgarage. Rund um den Platz sind zahlreiche Geschäfte angesiedelt und auch das angrenzende Einkaufszentrum „Rosenarcade“ liegt mitten in der Stadt. Ein weiterer Pluspunkt in der Stadtstruktur ist die zentrale Lage der beiden Bahnhöfe, die von der Stadt und den angrenzenden Wohngebieten größtenteils fußläufig erreichbar sind.



© Stadtgemeinde Tulln – Begegnungszone Hauptplatz

2018 wurde durch die Umgestaltung des Klosterwegs eine attraktive Fuß- und Radverbindung zwischen Hauptplatz und der Donaulände (Schiffsanlegestelle, Freizeitgelände) geschaffen und im Zuge dessen ein innovatives innerörtliches Fußgängerleitsystem installiert. Auf den Tafeln befindet sich neben der Zielangabe und einem Piktogramm keine Kilometer-, sondern eine Zeitangabe für FußgängerInnen (und RadfahrerInnen). Dadurch wird die leichte Erreichbarkeit von zentralen Zielen immer wieder bewusst gemacht. Für das innovative Leitsystem wurde die Stadt 2017 mit dem Landesmobilitätspreis „Clever mobil“ ausgezeichnet.

Aktuell wird der Platz vor der Egon Schiele Volksschule umgestaltet, ein Teil der Kirchengasse gesperrt und damit ein verkehrsberuhigter Platz geschaffen. Demnächst wird hier eine Begegnungszone verordnet.

Über eine weitere Ausdehnung der Begegnungszone wird bereits nachgedacht, unter anderem für die Bahnhofstraße, wodurch eine verkehrsberuhigte Verbindung zur Bahnhaltestelle Tulln Stadt hergestellt werden könnte, welche erst kürzlich barrierefrei und fußgängerfreundlich umgestaltet wurde. Einzelne Straßenumbauten sind ebenso geplant.

Durch gezielte Werbekampagnen versucht die Stadt auch immer wieder zum Zufußgehen zu motivieren. Eine künftige Herausforderung wird die teilweise Entflechtung von Fuß- und Radverkehr sein, da es auf stark frequentierten Routen immer wieder zu Konflikten kommt.



© Stadtgemeinde Tulln – Donaulände und Leitsystem



© AmbientConsult, DiAkis Graf 08|2021

ORTSKERN LUNZ AM SEE - „BELEBUNGSZONE“

Die knapp 2.000 EinwohnerInnen große Gemeinde Lunz am See in der Weltnaturerbe-Region „Wildnis Dürrenstein-Lassingtal“ hat aktuell ihre Ortsdurchfahrt in eine „Belebungszone“ umgewandelt.

Im Rahmen von Arbeitskreisen wurde seit Frühjahr 2019 mit den politischen VertreterInnen der Gemeinde, der Dorferneuerung Lunz, InteressensvertreterInnen und AnrainerInnen sowie unter Einbindung von Fachleuten (VerkehrsplanerInnen) an einem Konzept zur nachhaltigen Belebung des Ortszentrums gearbeitet. Ebenfalls wurde die Landesstraßenverwaltung nach Vorliegen eines Entwurfes informiert und eingebunden. Letztlich konnte ein Konsens gefunden werden und die „Belebungszone“ bereits im Jahr 2020|2021 umgesetzt werden. Diese wurde seitens des Landes auch als Begegnungszone mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verordnet. Die Fahrbahn konnte aufgrund der geringen Verkehrsbelastung (rd. 2.000 Kfz täglich) mit geringen Kfz-Geschwindigkeiten verschmälert werden und wurde auf Gehsteigniveau angehoben.

Im Mittelpunkt der Umgestaltung steht das neu errichtete Ausstellungs- und Weltnaturerbezentrum „Haus der Wildnis“, das für eine nachhaltige Belebung BesucherInnen anziehen soll. Gestalterisch verbunden mit einem angrenzenden Park-

platz inkl. Bushaltestelle und Radabstellplätzen sowie dem Schulzentrum mit dem gegenüberliegenden Kirchenplatz, entstand ein attraktives Ensemble im Zentrum von Lunz. Im Zuge der Neugestaltung wurden auf den Parkflächen vom Haus der Wildnis E-Ladestationen für Pkw und E-Bikes installiert.

Dank der gelungenen Planung und Gestaltung mit innovativen, versickerungsfähigen Pflastertechniken wurde das Projekt mit dem „Pflasteradler 2021“¹⁾ ausgezeichnet. In der Planung entsprechend ökologischer Nachhaltigkeitskriterien wurde dem Themenkreis Natur und Wildnis ein besonderer Stellenwert zuteil. Sichtbar wird dies gestalterisch durch die enge Verzahnung von Pflasterung und Grüninseln und die Entsiegelung von ehemals betonierten oder asphaltierten Flächen.

Die Pflanzungen erfolgten nach dem „Schwammstadtprinzip“ ausschließlich mit heimischen Pflanzen und Gehölzen. Eine ergonomisch designte Möblierung im gesamten Areal sorgt zudem für eine hohe Aufenthaltsqualität.



1) Wettbewerbspreis des Forum Qualitätspflaster: Prämierte Projekte geben Bauherren wertvolle Anregungen für die Praxis.



© Marktgemeinde Maria Enzersdorf

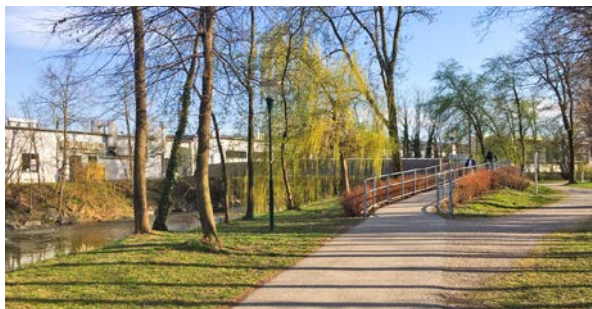
MARIA ENZERSDORF „SÜDSTADT“ - VERKEHRSSPARENDE ERSCHLIESSUNG EINES STADTTEILS

Die in den 60er- und 70er-Jahren nach einem Masterplan von Gustav Peichl, Franz Kiener und Wilhelm Hubatsch errichtete Südstadt in Maria Enzersdorf ist ein herausragendes Beispiel für eine verkehrssparende Siedlungsstruktur. „Das Motto war, eine Fußgängerstadt zu schaffen, in der soziale und ökonomische Einrichtungen auch ohne Verkehrsmittel zu erreichen sind“, schreibt Theresia Hauenfels im Architekturführer Niederösterreich. Auf einer Gesamtfläche von knapp zwei Quadratkilometern wurden schließlich mehr als 1.900 Wohneinheiten angelegt.

Die Erschließung für den motorisierten Verkehr erfolgt über sieben Stichstraßen (Sackgassen) und eine zentral verlaufende Ringstraße. Da diese Straßen aber nicht bis zu den einzelnen Wohnhäusern führen und nicht miteinander verbunden sind, ist es wesentlich komfortabler, Wege innerhalb der Südstadt ohne Kfz zurückzulegen. Zu diesem Zweck steht ein engmaschiges Netz an Wegen zu Verfügung, das seit der Errichtung FußgängerInnen vorbehalten war und seit 2019 – dort, wo die Verordnung eines gemischten Geh- und Radweges möglich war – auch mit dem Fahrrad genutzt werden darf.

Im zentralen Teil der Südstadt befinden sich Büros, eine Volksschule mit angrenzendem Kindergarten, eine Kirche sowie Arztpraxen und Geschäftsflächen. Das alte „Südstadtzentrum“ wurde in den Jahren 2019 bis 2021 abgerissen und unter dem Namen „Arkade Südstadt“ von Grund auf neu errichtet. Neben vielfältigen Einzelhandels-Betrieben und Dienstleistern (Supermarkt, Fleischerei, Bäckerei, Apotheke, Frisörsalon etc.) sind in der „Arkade Südstadt“ auch vier Arztpraxen und 137 neue Wohnungen untergebracht.

Diese zentralen Einrichtungen sind auch von den am äußeren Rand der Südstadt gelegenen Wohnungen binnen maximal 15 Minuten bequem und sicher zu Fuß zu erreichen.



© Marktgemeinde Böheimkirchen

KURZE WEGE IN BÖHEIMKIRCHEN

In der Marktgemeinde Böheimkirchen hat in den letzten 20 Jahren ein Umdenken zu Gunsten des Fußgängerverkehrs stattgefunden. Zahlreiche Infrastrukturprojekte wurden bereits umgesetzt und verwandeln die Gemeinde Schritt für Schritt in einen Ort der kurzen Wege. Herausforderung in der Gemeinde ist die unterschiedliche Höhenlage des Ortskerns. Kirche, Schulzentrum (Volksschule, Mittelschule, Musikschule) und Friedhof befinden sich „am Hochfeld“, der Rest der Infrastruktur, Wohn- und Gewerbegebiete sowie Freizeitanlagen sind auf dem Niveau der beiden Flüsse Perschling und Michelbach. Durch Böheimkirchen führen zwei bedeutende Landesstraßen (L110, L129), die sich im Ortskern treffen. Die ÖBB-Strecke verläuft auf einem Höhendamm südlich des Ortszentrums – für wichtige Straßen und Wege gibt es Unterführungen.

Das neueste Projekt ist ein Großraumlift im neuen Rathaus, der den Marktplatz mit dem Hochfeld verbindet und somit eine barrierefreie Verbindung schafft. Vor dem Rathaus wurde die Elternhaltestelle neu beschildert: Schulkinder können ab hier über den Gehsteig entlang der Hochfeldstraße oder über eine neu sanierte Stiegenanlage die Schule sicher erreichen. Ebenso besteht eine direkte Verbindung (Stiege) von der zentralen Bushaltestelle im Ort auf das Hochfeld. Vor der Volksschule wurde 2019 eine Fahrbahnanhebung zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Die nördliche Wegverbindung vom

„Schulberg“ zu den Freizeitanlagen wurde verbessert und ein neuer Weg im Süden errichtet. Beide Wege queren die dominante Geländekante im Ort und münden in die schön angelegte und durchgehend beleuchtete Michelbachpromenade. Von der Promenade zum Fachmarktzentrum wurde bereits 2010 der Jakobisteg errichtet, womit eine attraktive fußläufige „Einkaufsverbindung“ zwischen Zentrum und Fachmarktzentrum entstand.

Mit dem 2016 angelegten Geh- und Radweg „Ziegelofenwiese“ wurde auch hier, als Alternative zur verkehrsstarken Hauptstraße, eine verkehrssarme Direktverbindung ins Zentrum und zu den Freizeitanlagen geschaffen. Kürzlich erhielt der Bahnhof durch einen neuen Lift einen barrierefreien Zugang. Aktuell ist ein Durchstich durch den Bahndamm der Westbahn geplant, der das Wohngebiet „Aufeld“ mit dem Gewerbegebiet im Süden verbinden soll. Eine Beschilderung der Wege ist für 2022 vorgesehen.

Die Gemeinde Böheimkirchen wurde 2021 vom BhW Niederösterreich als „Vorbild für Barrierefreiheit“ ausgezeichnet.



10

Literaturverzeichnis

Ambient Consult, Entwurf und Projektzusammenfassung
Belebungszone Lunz am See sowie telefonische Auskunft
DI Alois Graf, 2022

Amt der NÖ Landesregierung, Folder „Mehr innen heißt
gewinnen – Innenentwicklung als Chance zur Ortskern-
belebung“

Amt der NÖ Landesregierung, Schriftenreihe
Heft 33–40, 2014–2021

Architekturführer Niederösterreich
<http://www.architektur-noe.at>

ARE, Austrian Real Estate, Infos zur Arkade Südstadt
www.are.at/projekt/arkade-suedstadt/info/

AUVA – Allgemeine Unfallversicherungsanstalt,
Schulwegplan Retz www.auva.at/schulwegplaene

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK),
„Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskon-
zeptes oder lokalen Masterplans Gehen“, Dezember 2021

Ecoplus, Folder „Aktionsprogramm Ökologische Standort-
entwicklung und Betriebsgebietserneuerung“

Gemeinde Lunz am See, Unterlagen und telefonische
Auskunft Thomas Weber, 2022

Healthy Streets, www.healthystreets.com

Klima- und Energiefonds, Leitfaden „Aktionsprogramm
klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanage-
ment“, April 2022

Marktgemeinde Böheimkirchen, Unterlagen, Fotos und
telefonische Auskunft Mag. Ingrid Posch, 2022

Marktgemeinde Maria Enzersdorf, Unterlagen (Infoblatt
Folge 07 Juli|August 2021), Fotos und telefonische Auskunft
Dr. Martin Mittermayr, 2022

NÖ.Regional,
Folder Regionales Mobilitätsmanagement, 2022

OIB-Richtlinie 4 –
Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit, 2019

ÖNORM B 1600
(Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen), 2005

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene –
Verkehr (FSV), RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr), Oktober 2015

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene –
Verkehr (FSV), RVS 03.02.13 (Radverkehr), April 2022

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene –
Verkehr (FSV), RVS 02.02.36 (Alltagsgerechter barrierefreier
Straßenraum), September 2010

Stadt Graz, Leitfaden Mobilität bei Bauvorhaben, 2016

Stadtgemeinde Tulln, Unterlagen zur Strategie, Fotos und
telefonische Auskunft DI Cornelia Hebenstreit, 2022

11

Schriftenreihe

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

- Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
- Heft 2: Park & Ride (September 1990)
- Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
- Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
- Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
- Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
- Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
- Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
- Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
- Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
- Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
- Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
- Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
- Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
- Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
- Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
- Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
- Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
- Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998) – 10 Jahre Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
- Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
- Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
- Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
- Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
- Heft 20: Handbuch für Verkehrspargemeinden (Juni 2003)
- Heft 21: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
- Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
- Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
- Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
- Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich – Rückblick und Ausblick (April 2007)
- Heft 26: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
- Heft 27: „Hast du einen Plan?“ – Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
- Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues (März 2011)
- Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012)
- Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)
- Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013–2023 (August 2013)
- Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich Prognose von Angebot und Nachfrage (Juni 2014)
- Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden (September 2014)
- Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden, Neuauflage (Februar 2021)
- Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern (September 2015)
- Heft 35: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2013/2014
- Heft 36: Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument „Begegnungszone“ – ein Leitfaden
- Heft 37: Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden – Wegweiser (Jänner 2021)
- Heft 38: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018
- Heft 39: Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes – ein Leitfaden (August 2020)
- Heft 40: Strategie für mehr aktive Mobilität in Niederösterreich Fit in die Zukunft – Fit für die Zukunft (2021)
- Heft 41: Gehen in NÖ – Ein Leitfaden für Gemeinden zur Förderung des Zufußgehens (2022)

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7, Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005-14971 oder herunterladbar auf www.noel.gv.at/publikationen-verkehr.

12

Service teil

BERATUNGSANGEBOTE

Verkehrsberatung NÖ

MitarbeiterInnen des Regionalen Mobilitätsmanagements stehen den Gemeinden für kostenlose Beratungen zu Themen wie Verkehrsberuhigung, Schulwegsicherung, Straßenraumgestaltung, Begegnungszonen etc. zur Verfügung. Die VerkehrsberaterInnen führen Besichtigungen der Verkehrsthematik vor Ort durch – Aufnahme der Problemstellung, Wünsche der Gemeinde bzw. BürgerInnen, etc. – und arbeiten Lösungsvorschläge aus. Die Ergebnisse der Beratung werden in einem Empfehlungsschreiben zusammengestellt. Dieses Schreiben kann dann die Grundlage für die notwendigen Entscheidungsprozesse in der Gemeinde sein und für weitere Auftragsvergaben herangezogen werden. Das Angebot kann von der/dem BürgermeisterIn bei der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) unter Angabe des Themenfeldes der Beratung angefragt werden (post.ru7@noel.gv.at). Weitere Informationen und Unterlagen für Gemeinden zur Verkehrsberatung finden Sie auf der Website der NÖ Landesregierung www.noel.gv.at.

Mobilitätsgemeinden

Gemeinden, die sich über den Fußverkehr und konkrete Anliegen hinaus mit dem Thema Mobilität beschäftigen wollen, können als Mobilitätsgemeinde umfassende Betreuungsangebote in Anspruch nehmen. Dieses ebenfalls kostenlose Angebot des Regionalen Mobilitätsmanagements steht allen offen, die sich mittels Gemeindevorstands- bzw. Stadtratsbeschlusses für die aktive Betreuung entscheiden. Nähere Informationen unter www.noeregional.at.

Radland Niederösterreich

Die Radland Niederösterreich (Agentur für Aktive Mobilität) ist zentrale Anlaufstelle, die sich allen Fragen rund um das Zufußgehen und den Alltagsradverkehr annimmt und dabei

einen speziellen Fokus auf das Thema der Bewusstseinsbildung legt. Sie ist Ansprechpartner für Gemeinden und Institutionen und sorgt für ein abgestimmtes Handeln aller Beteiligten. Nähere Informationen unter www.radland.at.

Dorf- und Stadterneuerung NÖ

Über die Dorf- und Stadterneuerung NÖ können z.B. Workshops zur besseren Verankerung des Themas „Zufußgehen“, eine Ortsbegehung oder ein Workshop mit Schulkindern zum Thema „Schulweg“ organisiert werden, wodurch z.B. kritische Stellen zum Vorschein gebracht werden können. Bei allen Projekten unterstützt der/die zuständige RegionalberaterIn.

FußgängerInnen-Check

Der FußgängerInnen-Check wird vom Verein Walk-space angeboten. Als Analyse-, Planungs- und Partizipationsinstrument steht hier der ganzheitliche Stadtraum-Check im Vordergrund. Bei der Begehung mit verschiedenen Bevölkerungsgruppen (Kindern, älteren Menschen etc.) wird ein Dialog mit den verantwortlichen Behörden geschaffen. So werden Verbesserungspotenziale ausgelotet und erste Maßnahmenvorschläge getroffen. Nähere Informationen unter walk-space.at.

Gemeindebegehung barrierefrei

Die BhW Niederösterreich GmbH („Bildung hat Wert“) bietet für interessierte Gemeinden barrierefreie Begehungen an. Bei den Begehungen sollen wesentlichen Hürden im Straßenraum entdeckt und entfernt werden. Die Aktion erfreut sich großer Beliebtheit und war bereits öfter der Auslöser für wesentliche Verbesserungen wie die Umgestaltung eines Hauptplatzes oder öffentlicher Gebäude. Weitere Informationen unter <https://www.bhw-n.eu/aktuelles/news-detail/artikel/angebot-gemeindebegehung-ba>.

FÖRDERUNGEN

Bundesförderung

Förderung klimaaktiv mobil

Seit 12. April 2021 gibt es die Möglichkeit, Bundesmittel für die fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Städten und Gemeinden im Rahmen von klimaaktiv mobil zu lukrieren. Basis ist ein Masterplan Gehen (für Städte) bzw. ein örtliches Fußverkehrskonzept (für Gemeinden). Maßnahmen daraus werden bis zu 50 % der Investitionskosten vom Bund gefördert. Nähere Informationen erhalten Sie beim klimaaktiv-mobil-Beratungsprogramm „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ – klimaaktiv-mobil.at/gemeinden und im Beiblatt.

Landesförderungen

Raumordnungsförderung

Diese Landesförderung unterstützt die Umsetzung von kommunalen, zentralörtlichen und regionalen Investitionen und Maßnahmen, welche auch die Basis für ein ansprechendes Fußwegenetz bilden. Ziel ist eine qualitätsvolle Infrastruktur. Konkret werden „Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur“ gefördert. Ansuchen sind mittels formlosen Schreibens an die Abteilung Umwelt- und Energiewirtschaft – RU3 (post.ru3@noel.gv.at) zu stellen.

Förderung Dorf- und Stadterneuerung NÖ

Über den Fördertopf der NÖ Dorf- und Stadterneuerung können Projekte zur Förderung des Fußverkehrs prinzipiell gefördert werden. Fördervoraussetzung ist, dass eine Gemeinde in einer Landesaktion (NÖ Dorferneuerung, NÖ Gemeinde21 und NÖ Stadterneuerung) aktiv ist. Es können Projekte wie z.B. barrierefreie, taktile Leitsysteme, Beschilderungen und Markierungen, (neue) Wegführungen

oder Verbesserungen von Wegen, Stege, Karten bzw. Info-tafeln mit fußläufigen Verbindungen oder Ähnliches eingereicht werden. Der Förderantrag erfolgt über den/die RegionalberaterIn und wird individuell begutachtet. Es besteht kein Anspruch auf Förderung oder einen bestimmten Fördersatz.

ecoplus Förderung für Betriebe

Im Rahmen des Aktionsprogramms „Ökologische Standortentwicklung und Betriebsgebietserneuerung“ von ecoplus (die Wirtschaftsagentur des Landes NÖ) werden u. a. Verkehrskonzepte für Betriebe und Maßnahmen daraus, wie z. B. Fußgängerverbindungen (Gehwege) vom Betriebsgebiet zum nächsten hochrangigen ÖPNV-Punkt (Kriterium fußläufige Erreichbarkeit ca. 1 km), oder Verbesserungen bei betriebsinternen Wegen gefördert. Die Förderhöhe für Konzepte und Baukosten beträgt 50 % der Investitionskosten, Planungskosten können mit 10 % der Baukosten berücksichtigt werden. Weitere Informationen dazu unter www.ecoplus.at.

ADRESSEN UND ANSPRECHPARTNER

Bundesstellen

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Sektion 2, Abteilung 6
Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement
Radetzkystraße 2, Postfach 201
1000 Wien
Tel.: 01 71162-650
ii6@bmk.gv.at
www.bmk.gv.at

Beratungsprogramm klimaaktiv mobil

„Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“
komobile – Herry Consult
Tel.: 07612 70911
mobilitätsmanagement@komobile.at
www.klimaaktivmobil.at/gemeinden

Land Niederösterreich

Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1, Haus 16
3109 St. Pölten
RU7 – Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
Tel.: 02742 9005 14859
post.ru7@noel.gv.at
www.noel.gv.at

Bezirkshauptmannschaft Mödling

Gebietsbauamt V – Mödling
Verkehrstechnischer Amtssachverständigendienst
Bahnstraße 2
2340 Mödling
Tel.: 02236 9025 4559
post.gba5@noel.gv.at
www.noel.gv.at

ecoplus.Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH

Niederösterreich-Ring 2, Haus A
3100 St. Pölten
Tel.: 02742 9000 19600
fragen@ecoplus.at
www.ecoplus.at

Weitere Ansprechpartner

NÖ.Regional
Zentrale St. Pölten – Büro NÖ Mitte
Purkersdorfer Straße 8/1/4
3100 St. Pölten
Tel.: 02742 71800
office@noeregional.at
www.noeregional.at

NÖ.Regional
Büro Industrieviertel
Schlossstraße 1
2801 Katzelsdorf
Tel.: 02622 27156
industrieviertel@noeregional.at

NÖ.Regional
Büro Mostviertel
Mostviertelplatz 1
3362 Öhling
Tel.: 0676 88591600
mostviertel@noeregional.at

NÖ.Regional
Büro Waldviertel
Sparkassenplatz 1/2/3
3910 Zwettl
Tel.: 02822 21380
waldviertel@noeregional.at

NÖ.Regional
Büro Weinviertel
Hauptstraße 31
2225 Zistersdorf
Tel.: 02532 2818
weinviertel@noeregional.at

Radland GmbH
Werkstättenstraße 13
3100 St. Pölten
Tel.: 0664 8271073
office@radland.at
www.radland.at

Verein Walk-space
Bennogasse 10/22
1080 Wien
office@walkspace.at
www.walkspace.at

BhW Niederösterreich GmbH
(„Bildung hat Wert“)
Linzer Straße 7
3100 St. Pölten
Tel.: 02742 311337
bildung@bhw-n.eu
www.bhw-n.eu

NÖ Dorf- und Stadterneuerung
Gemeinschaft der Dörfer und Städte
Amtsgasse 9
2020 Hollabrunn
Tel.: 02952 484812
office@dorf-stadterneuerung.at
www.dorf-stadterneuerung.at

AUVA – Landesstelle Wien
Wienerbergstraße 11
1100 Wien
Tel.: 05 9393 31000
WUV@auva.at
www.auva.at/wien

AUVA – Außenstelle St. Pölten
Kremser Landstraße 8
3100 St. Pölten
Tel.: 05 9393 31728
AS@auva.at
www.auva.at/stpoelten

Stadtgemeinde Tulln
Minoritenplatz 1
3430 Tulln
Tel.: 02272 690-0
stadtamt@tulln.gv.at
www.tulln.at

Gemeinde Lunz am See
Amonstraße 6
3293 Lunz am See
Tel.: 07486 8081
gemeindeamt@lunz.gv.at
www.lunz.at

Marktgemeinde Maria Enzersdorf
Hauptstraße 37
2344 Maria Enzersdorf
Tel.: 0676 884030
gemeindeamt@mariaenzersdorf.gv.at
www.mariaenzersdorf.gv.at

Marktgemeinde Böheimkirchen
Marktplatz 2
3071 Böheimkirchen
Tel.: 02743 2318-0
buergerservice@boeheimkirchen.gv.at
www.boeheimkirchen.eu

Stadtgemeinde Mank
Schulstraße 1
3240 Mank
Tel.: 02755 2282-0
stadtgemeinde@mank.at
www.mank.at

Klimabündnis NÖ
Wiener Straße 35
3100 St. Pölten
Tel.: 02742 26967
niederosterreich@klimabuendnis.at
niederosterreich.klimabuendnis.at



AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 (0)2742 9005-14971
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Internet: www.noe.gv.at