

LOKALER MASTERPLAN GEHEN Stadtgemeinde Mödling



Bearbeitung

DI Christian Grubits (Projektleitung)

DI Jakob Hubmann

Julia Bauer



Unter Mitarbeit der

Arbeitsgruppe Lokaler Masterplan Gehen

Dok.-Name: 20221200_MÖD-GEHEN

Eisenstadt, Dezember 2022

Inhalt

1	Allgemeines	4
1.1	Auftraggeber	4
1.2	Bearbeitung	4
1.3	Aufgabenstellung	4
1.4	Arbeitsprogramm und Ablauf	5
2	Ausgangslage	5
2.1	Eigenschaften von FußgängerInnen	6
3	Grundlagen	6
3.1	Grundlagen, Literatur	6
3.1.1	RVS – 03.02.12 Fußgängerverkehr	6
3.1.2	Weitere Richtlinien	11
3.2	Bestehende Konzepte und Zielsetzungen	11
3.2.1	Örtliches Entwicklungskonzept (2011)	12
3.2.2	Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich	13
3.2.3	Internationale Charta für das Gehen	13
3.2.4	Radbasisnetz 2021	14
3.2.5	FußgängerInnen-Check „Mödling gut zu Fuß“	14
3.3	Forschungsprojekt ADAPT- UHI	15
4	Ziele des lokalen Masterplan Gehen	16
5	Strukturanalyse	17
5.1	Demographie	17
5.2	Siedlungsraum	18
5.3	Naturraum	19
5.4	Verkehrssystem	20
6	Bestandserhebung	22
6.1	Wichtige Orte – Points of Interest	22
6.2	Umfeldanalyse	22
6.3	Erhebung der Gehsteigbreiten	23
6.4	Erhebung der Verkehrsregelung	23
6.5	Routenbegehung – Prioritäres Fußwegenetz	23
7	Mängel- und Problemanalyse	25
7.1	Barrierefreiheit	25

7.2	Unterdimensionierte Gehsteige / Geh- und Radwege	26
7.3	Querungen	27
7.4	Engstellen	29
7.5	(Block-) Durchlässigkeit	30
7.6	Schulumfelder	31
7.7	Grünraumgestaltung	31
7.8	Oberflächenbeschaffenheit	32
8	Maßnahmenvorschläge	33
8.1	Bauliche Maßnahmen	33
8.1.1	Allgemein anwendbare Maßnahmen zur Attraktivierung des Zu-Fuß-Gehens	33
8.1.2	Ortsbezogene Maßnahmenvorschläge	35
8.2	Punktuelle Lösungsvorschläge	43
8.2.1	Kreuzungsbereich Spechtgasse # Josef Lowatschek-Gasse	43
8.2.2	Freiheitsplatz / Hauptstraße	44
8.2.3	Kreuzungsbereich Eisentorgasse # Friedrich Schiller-Straße	45
8.3	Maßnahmen für eine fußverkehrsfreundliche Siedlungsentwicklung	47
8.4	Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, Informations- und Leitsysteme	49
8.5	Best-Practice-Beispiele	51
8.5.1	Begegnungszonen	51
8.5.2	Querungshilfen	51
8.5.3	Bodenbeläge	52
9	Planungscheckliste	54
9.1	Streckenbereiche	54
9.2	Querungsstellen und Kreuzungen	55
9.3	Allgemeines	57
10	Umsetzungszeitplan	57
11	Abbildungsverzeichnis	59
12	Anhang	61

1 Allgemeines

1.1 Auftraggeber

Stadtgemeinde Mödling
Pfarrgasse 9
2340 Mödling

1.2 Bearbeitung

DI Christian Grubits (Projektleitung), DI Jakob Hubmann, Julia Bauer
PanMobile Verkehrsplanung · Ingenieurbüro DI Christian Grubits
Gregor Joseph Werner-Straße 10 · 7000 Eisenstadt

1.3 Aufgabenstellung

Der lokale Masterplan gehen soll Mängel der aktuellen Situation für FußgängerInnen aufzeigen und der Stadtgemeinde Mödling als Basis für zukünftige Planungen betreffend Fußverkehr dienen.

Die Bearbeitung erfolgt in Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Fußverkehrsbeauftragten und dem Stadtbauamt von Mödling. In Anlehnung an das *Handbuch Gehen* des BMK soll der lokale Masterplan Gehen folgende Aspekte enthalten:

- Analyse der Bestandssituation
- Festlegung von Zielsetzungen
- Darstellung des prioritären Fußwegenetzes
- Punktuelle Lösungsvorschläge für prioritäre Problempunkte
- Empfehlungen für eine fußgängerInnenfreundliche Siedlungsentwicklung
- Maßnahmenliste (kurzfristig, mittelfristig und langfristig)
- Konzept für Bewusstseinsbildung

Abbildung 1: Inhalte Masterplan Gehen

1.4 Arbeitsprogramm und Ablauf

Nachfolgend wird das Arbeitsprogramm und der Ablauf zur Erstellung des lokalen Masterplans dargestellt:

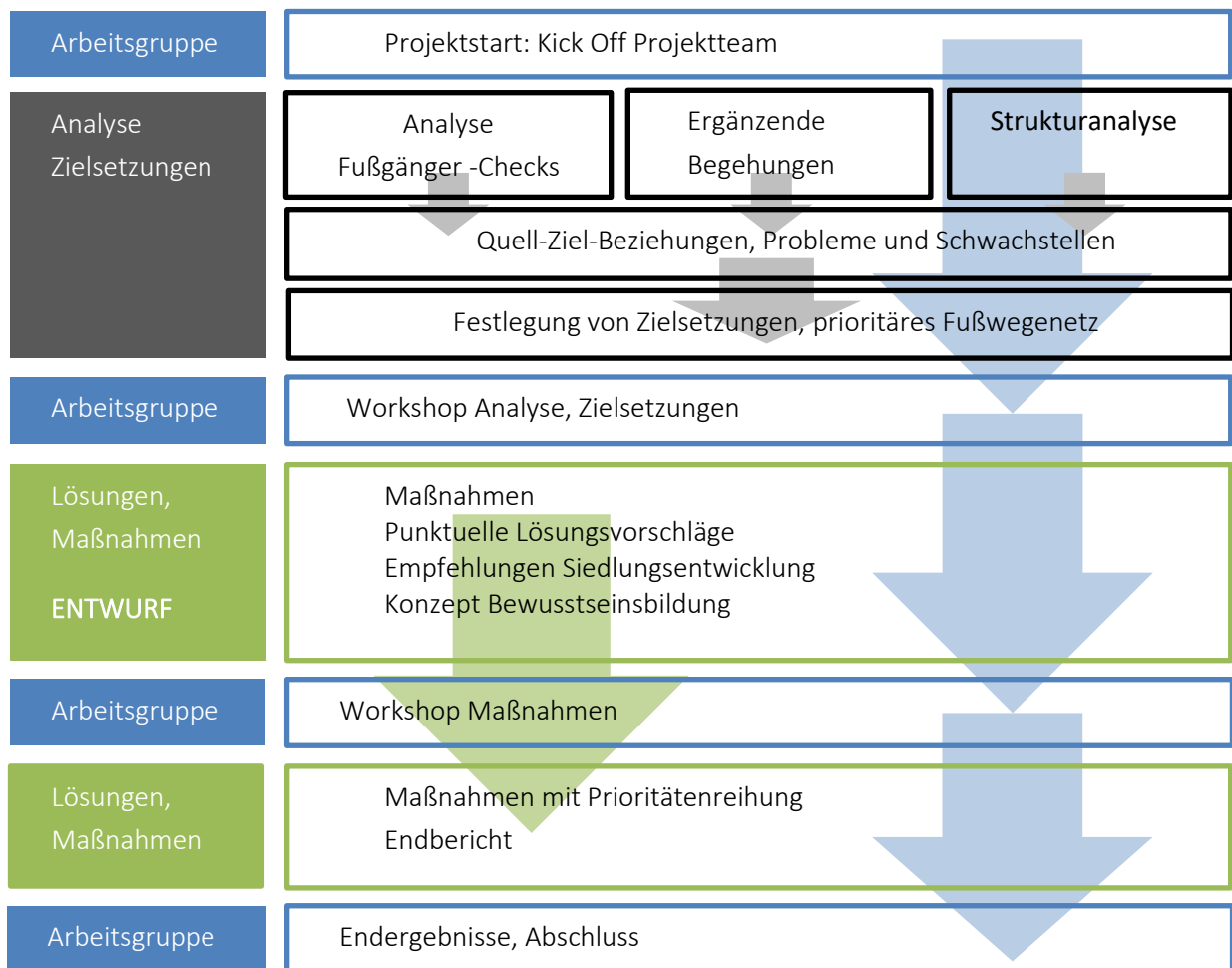


Abbildung 2: Arbeitsablauf für die Erstellung des Masterplans; eigene Darstellung

2 Ausgangslage

Die Stadtgemeinde Mödling führte 2021 mit dem Verein *walkspace* einen FußgängerInnen-Check¹ mit Bürgerbeteiligung durch, um die Schwachstellen und Potenziale im FußgängerInnennetz zu lokalisieren. Dabei wurde verstärkt der Bereich um die Volksschulen Harald Lowatschek und Karl Stingl, dem Kindergarten Spechtgasse, das Landespflegeheim und das Gebiet um den Bahnhof betrachtet.

Auf Basis dieses Checks und eigenen Erhebungen soll der lokale Masterplan ein Konzept darstellen, in dem die Stadt der kurzen Wege nicht nur ein Schlagwort ist, sondern die aktive und klimafreundliche Mobilität nachhaltig gefördert wird.

Der Masterplan hat einen Planungshorizont von 10 Jahren und soll künftig in das Örtliche Entwicklungskonzept integriert werden.

¹<https://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck/fg-check-projekte/moedling-gut-zu-fuss>

Für eine allfällige Einreichung zur Förderung soll der Masterplan alle Kriterien im Rahmen von klimaaktiv mobil erfüllen (siehe Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzepts/Masterplan Gehen vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie).

2.1 Eigenschaften von FußgängerInnen

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Somit sind FußgängerInnen eine sehr vielfältige Personengruppe mit unterschiedlichsten Anforderungen an Fußwege.

So haben zum Beispiel Kinder aufgrund ihrer geringen Körpergröße ein anderes Sichtfeld auf den Verkehr, können Verkehrssituationen teilweise noch nicht selbstständig einschätzen und zeigen oft spontane Verhaltensmuster.

SeniorInnen sind zu Fuß häufig langsamer unterwegs, haben vielleicht motorische Einschränkungen und legen eher kürzere Strecken zurück oder machen häufigere Pausen.

Hinzu kommen Personen mit temporären oder permanenten Mobilitätseinschränkungen, wie psychischen und/oder körperlichen Behinderungen, Personen mit Kinderwagen, Personen mit viel Gepäck, etc. Diese Menschen benötigen oft mehr Platz, sind langsamer unterwegs und in manchen Fällen auf taktile oder akustische Leithilfen angewiesen.

3 Grundlagen

In diesem Kapitel werden die Grundlagen, aus denen Daten und Inhalte zur weiteren Bearbeitung entstammen und wichtige Planungsrichtlinien für den Fußverkehr vorgestellt.

3.1 Grundlagen, Literatur

- Daten und Ergebnisse des FußgängerInnen-Check „Mödling gut zu Fuß“ 2021, durchgeführt von walk-space.at im Auftrag der Stadtgemeinde Mödling
- Internationale Charta für das Gehen, entwickelt im Rahmen der int. WALK21-Konferenzen 2006
- Strategie für mehr Aktive Mobilität in NÖ, 2021
- Örtliches Entwicklungskonzept Mödling 2011
- Radverkehrskonzept Mödling 2017, ausgearbeitet von Rosinak & Partner ZT GmbH
- Radbasisnetz Niederösterreich „Mödling Nord“ 2021
- Geodaten Niederösterreich (Flächenwidmungsplan, Radwege, Grundlagenkarten)
- Handbuch Gehen, BMK 2021
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS
- Straßenverkehrsordnung (StVO)1960

3.1.1 RVS – 03.02.12 Fußgängerverkehr

In Österreich gelten die RVS-Regelwerke (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) der Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene – Verkehr als technischer Standard. Für die Anwendung und Dimensionierung von Verkehrsanlagen für FußgängerInnen, Radfahrer

und Kfz-Lenker werden hier Empfehlungen gegeben. Diese bilden auch die technische Basis für verkehrsberuhigende Maßnahmen und die Förderung des FußgängerInnen- und Radverkehrs.

Die Ansprüche an den Straßenraum sind vielfältig. Neben dem Platzbedarf für alle Verkehrsträger gibt es auch Wünsche aufgrund der Funktionen des Umfelds, wie z.B. Schanigärten, Parkplätze, Aufenthaltsräume.

Die RVS 03.02.12 wird für die Gestaltung und Planung aller für den FußgängerInnenverkehr bestimmten Verkehrsflächen empfohlen. Für die Planung von attraktiven Fußwegnetzen, die die Quellen und Ziele in der Gemeinde verbinden, ist es wichtig ausreichend dimensionierte Gehflächen, sichere Zonen und Plätze und sichere Querungsmöglichkeiten mit möglichst geringen Umwegen und Wartezeiten zu verknüpfen. Je langsamer die Fahrzeuggeschwindigkeiten auf der Fahrbahn, desto größer sind die Zeitlücken und damit der Komfort für die FußgängerInnen beim Queren der Fahrbahn.

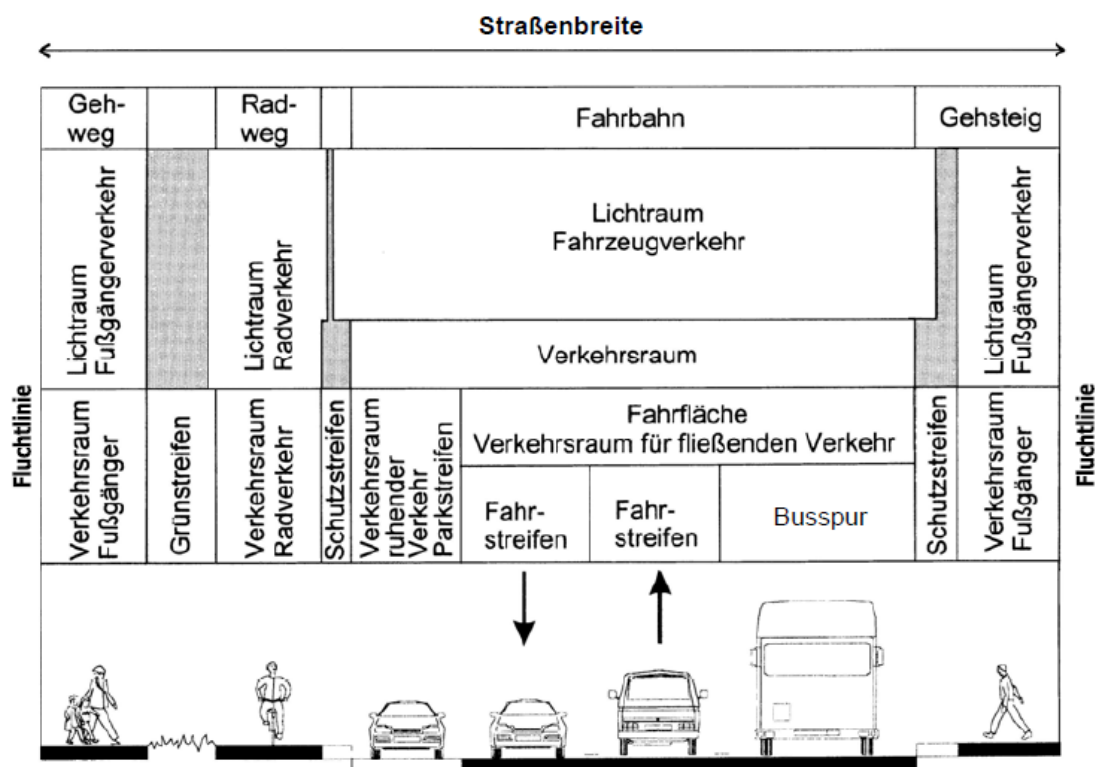
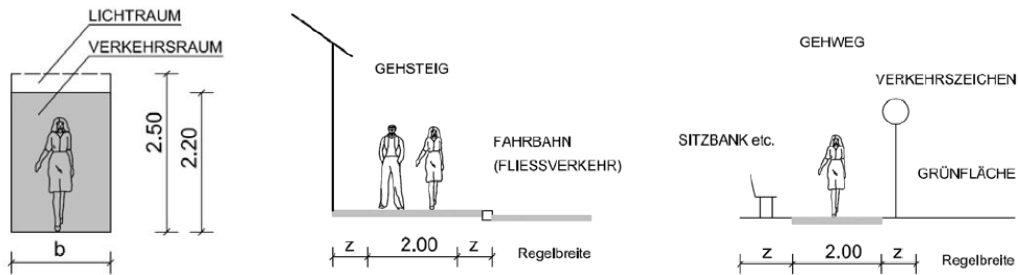


Abbildung 3: Überblick über den potenziellen Bedarf im Straßenraum, Quelle: Projektierungshandbuch Öffentlicher Raum, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, 2011



	Kurzbeschreibung	Gehsteig- oder Gehwegbreite (b+z)****	
		Regelbreite [m]	Mindestbreite [m]
1	Gehsteig in Wohnstraße*	2,00	–
2	Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} \leq 40$ km/h	2,00	1,50**
3	Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} = 50$ km/h	2,50	2,00
4	Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} \geq 60$ km/h	3,00	2,50
5	Gehsteig neben Längsparkordnung	2,00	1,50**
6	Gehsteig neben Senkrecht- oder Schrägparkordnung	2,50	2,00
7	Selbständig geführter Gehweg***	2,00	–
8	Gehsteig neben Radweg	2,30	1,50**

Abbildung 4: Verkehrs- und Lichtraum für FußgängerInnen, Gehsteigbreiten, Quelle: RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr Oktober 2015

Elemente für den Fußverkehr:

- Gehsteige und Gehwege: Regelbreite von mind. 2 m (=Verkehrsraum) zuzüglich Lichtraum und allfälligem Schutzstreifen oder Zuschlägen für Vorsprünge, Verkehrszeichen, Abstand zur Fahrbahn, Senkrechtparkern, Möblierungen usw.
- Gemeinsame Flächen mit Kraftfahrzeugen: Höchstzulässige Geschwindigkeiten max. 30 km/h, Wohnstraßen und Begegnungszonen

Weitere Voraussetzungen für das Mischen von Gehen und Kfz-Verkehr lt. RVS Fußgänger:

- Geringe Verkehrsstärken
- Kein (wesentlicher) überörtlicher Durchzugsverkehr
- Kein (übermäßiger) Parkdruck
- Keine unzureichenden Sichtbeziehungen zw. FG und Kfz-Lenkern
- Gemischte Geh- und Radweg
- Fußgängerzonen und Plätze
- Als Querungshilfen kommen straßenpolizeiliche (Schutzwege, VLSA „Ampel“) und bauliche und gestalterische Maßnahmen (Gehsteigabsenkungen, -vorziehungen, Mittelinseln, Fahrbahnanhebungen, Belagswechsel) je nach Situation auch kombinierbar in Frage.

Diese Maßnahmen können Verbesserungen für querende FußgängerInnen bringen:

- Querungslänge verkürzen, z.B. durch Mittelinsel/Fahrbahnteiler
- Geschwindigkeit reduzieren, z.B. durch Niveauanhebungen der Fahrbahn
- Verbesserung der Sichtbeziehungen, z.B. durch Gehsteigvorziehungen
- Verkürzung der Wartezeiten, z.B. durch Schutzweg oder Mittelinsel
- Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker, z.B. durch Mittelinsel oder Belagswechsel

Zu beachten ist, dass bei der Errichtung von Schutzwegen, um Scheinsicherheit zu vermeiden, einerseits eine ausreichende Frequenz erforderlich ist und andererseits ausreichende Sichtbeziehungen.

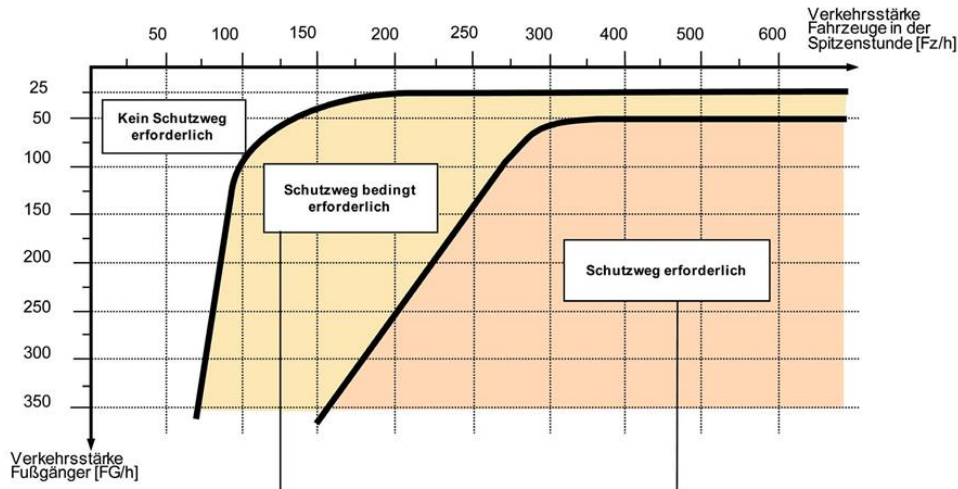


Abbildung 5: Kriterien für einen Schutzweg („Zebrastrifen“), Quelle: RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr Okt. 2015

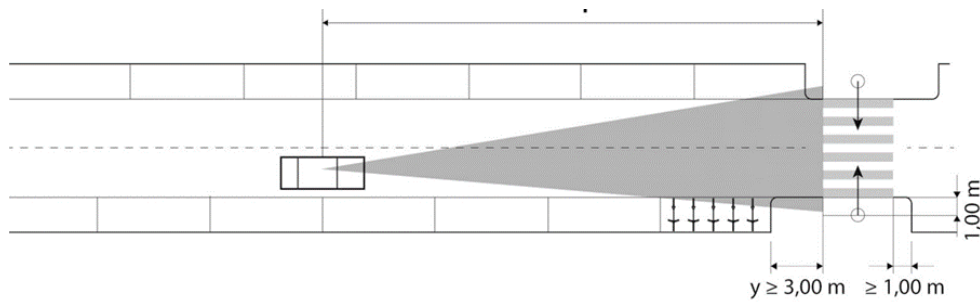
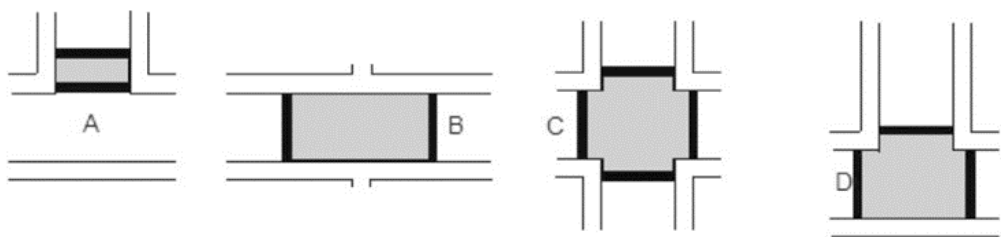


Abbildung 6: Erforderliche Sichtfelder in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit bei einem Schutzweg („Zebrastrifen“), Quelle: RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr Oktober 2015



- A Fahrbahnanhebung im Verlauf eines Gehsteiges (Gehsteigdurchziehung)
- B Fahrbahnanhebung im Verlauf einer Fußgängeroute
- C Fahrbahnanhebung im gesamten Knotenbereich (Plateauanhebung)
- D Fahrbahnanhebung bei Straßeneinmündungen

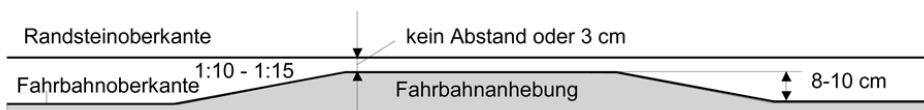


Abbildung 7: Fahrbahnanhebungen, Quelle: RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr Oktober 2015

VLSA-Hinweise bezüglich Fußverkehr: Laut RVS 03.02.12 sollte die Freigabezeit („Grün-Phase“) an VLSA mindestens 8 s betragen. Darüber hinaus sollten die FußgängerInnenfreigabezeiten zumindest so lange sein, wie FußgängerInnen mit der gewählten Räumgeschwindigkeit benötigen, um 2/3 der zu querenden Strecke zurückzulegen.

Die Wartezeiten für FußgängerInnen an lichtsignalgeregelten Schutzwegen sollten möglichst kurz sein. Eine Sperrzeit für FußgängerInnen von weniger als 40 s ist anzustreben. Sperrzeiten von 60 s und mehr bewirken eine niedrige Verkehrsqualität für FußgängerInnen und führen vermehrt zu Rotlichtquerungen oder Ausweichen auf den Streckenbereich abseits der VLSA.

Die Querneigungen für Fahrbahnen und Fußverkehrsflächen sollten entsprechend RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen, Kapitel 7.3 zwischen 1,5 % und 4,0 % liegen (maximal 6,0 %), in der Regel sind 2,0 % anzustreben.

Entsprechend RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum werden folgende Anforderungen (hier Auswahl) für FußgängerInnen im Straßenraum angegeben:

- Breitenbedarf: siehe auch oben
- Wegführung: kurze und direkte Wege, Vermeidung von einseitigen und sehr schmalen Gehsteigen, Ermöglichen von regelmäßigen Wechseln der Straßenseiten
- Sichtverhältnisse, Beleuchtung
- Belebtheit/soziale Kontrolle: erhöhte Nutzung wird als sicherer wahrgenommen
- Anforderungen an eine barrierefreie und alltagsgerechte Gestaltung von Gehsteigoberflächen sind:
 - Bevorzugte Materialien: Asphalt, gesägte Naturplatten, Verbundpflaster, Betondecken
 - In Hauptgehrelationen sollen Fugenbreiten über 2 cm vermieden werden.
 - Bei einer Längsneigung über 5 % sind Maßnahmen zur Erhöhung der Oberflächengriffigkeit zu setzen

Hohe Randsteine stellen ältere Menschen, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinder- oder Einkaufswagen beim Überqueren einer Fahrbahn teilweise vor unüberwindbare Hindernisse. Aus diesem Grund sind an Querungsstellen Randsteinabsenkungen oder Fahrbahnanhebungen erforderlich. Dabei ist eine Tastleiste für Blinde Menschen zu berücksichtigen.

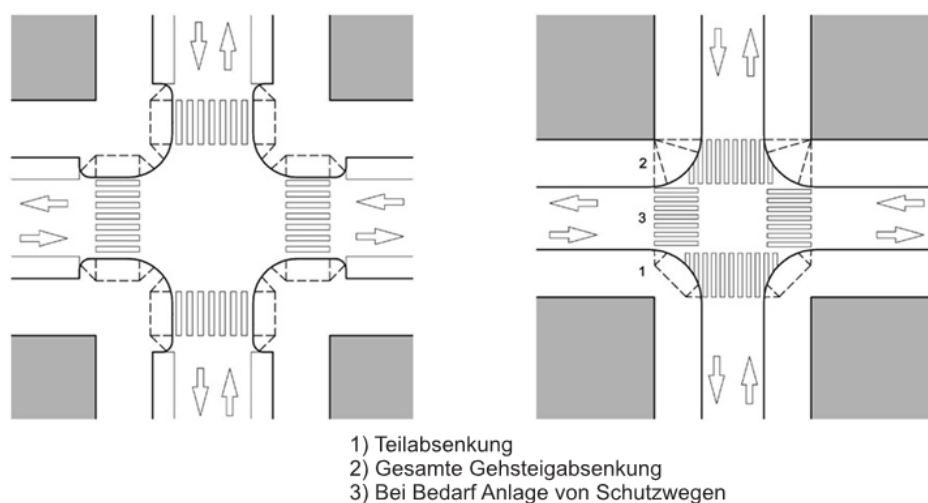


Abbildung 8: Randsteinabsenkungen; Quelle: RVS 03.02.12 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum Sept 2010

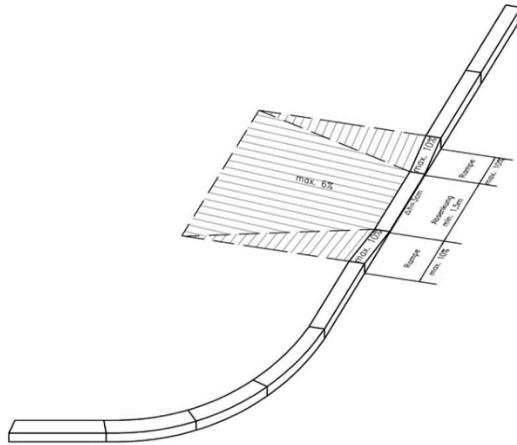


Abbildung 9: Schrägriss Randsteinabsenkungen (ohne taktiles Leitsystem),
Quelle: RVS 03.02.12 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum Sept 2010

3.1.2 Weitere Richtlinien

Die Gestaltung von Anlagen für den Fußverkehr ist immer in Kombination mit der Gestaltung und Nutzung des Umfelds zu betrachten. Weitere Hinweise zur Gestaltung von Verkehrsräumen befinden sich u.a. in folgenden Richtlinien:

- RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum
 In dieser Richtlinie wird die Planung von Straßen, Wegen und Plätzen im Ortsgebiet unter Berücksichtigung von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen behandelt.
- RVS 03.04.11 Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten
 Inhalt dieser Richtlinie sind Gestaltungen von angebauten Innerortsstraßen und öffentlichen Plätzen.
- RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen
 Diese Richtlinie ist generell bei der Planung von Innerortsstraßen anzuwenden.
- RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität
 Diese RVS behandelt im Speziellen die Mobilität von Kindern im Alter von 0 – 14 Jahre und deren Bedürfnisse an den Straßenraum.
- RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes
 Hilfestellungen zur Gestaltung von Schulumfeldern und Schulwegen im Umkreis von 250m um den Schuleingang.

3.2 Bestehende Konzepte und Zielsetzungen

Die Stadtgemeinde Mödling hat, einerseits durch selbst festgelegte Ziele im Rahmen des örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK 2011) und durch landesweit festgelegte Strategien (zB Strategie für mehr Aktive Mobilität in NÖ) Vorgaben bezüglich der Förderung des FußgängerInnenverkehrs. Außerdem hat Mödling die Internationale Charta für das Gehen unterzeichnet und sich somit deren strategischen Grundsätzen angeschlossen.

3.2.1 Örtliches Entwicklungskonzept (2011)

Zu den relevantesten Zielen des ÖEK für das Zu-Fuß-gehen zählen:

- **Attraktivierung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radfahrverkehr)**

„Bedachtnahme auf die Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes auch in Form der Festlegung von Fuß- und Radwegen“ (insbesondere im Bereich der Bahn, des Areals der ehemaligen Gendarmerie-Zentralschule, der Scheffergasse, der Verlängerung der Südtiroler Gasse in Richtung Wiener Neudorf, Bereich Anningerstaße / Guntramsdorfer Straße / Weißes Kreuz Gasse)
- Attraktivierung der Verkehrsanbindung der HTL und des Areals der ehemaligen Gendarmerie-Zentralschule für FußgängerInnen, Radverkehr sowie für den Öffentlichen Verkehr an den Bahnhof und die Innenstadt für FußgängerInnen
- *„Attraktivierung bzw. weiterer Ausbau (Lückenschluss) des Fuß- und Radwegenetzes sowohl als West-Ost als auch Nord-Süd Verbindung durch das Gemeindegebiet mit Anschluss an die Nachbargemeinden“*
- **Förderung der Blockdurchlässigkeit**

„Sicherung und Schaffung von Blockdurchlässigkeiten hinsichtlich der Ermöglichung kurzer Wege für den nicht-motorisierten Individualverkehr durch entsprechende Widmungsfestlegungen“ (z.B. Bereich der ehemaligen Gendarmerie-Zentralschule, Friedrich Schiller-Straße, Parkstraße, Hauptstraße, östlich der Südtiroler Siedlung und Gumpoldskirchner Straße; Bereich Anningerstaße / Guntramsdorfer Straße / Weißes Kreuz Gasse);
- Sicherung und Ausbau der Einkaufs- und Versorgungsfunktion der Gemeinde als überregionale Bezirkshauptstadt
- Attraktivierung der Verkehrslösung für den Fußverkehr in Teilbereichen des Freiheitsplatzes unter Berücksichtigung der Parkplatzsituation (z.B. „shared space“);
- Weitere Verbesserung der ÖV-Versorgung
- Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im Bereich der Südbahn und Sicherung entsprechender notwendiger Flächen;
- **Weitgehende Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten**

„Durchführung von Maßnahmen zur weitgehenden Verkehrsberuhigung der reinen Wohngebiete und im Bereich von Schulen und Kindergärten“
- **Schaffung von adäquaten Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse**

Durchführung von Maßnahmen zur Schaffung von adäquaten Querungsmöglichkeiten der Bahn für den MIV, ÖV bzw. den Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch hinsichtlich der Anbindung des sich entwickelnden Bereiches östlich der Bahn bei gleichzeitigem Schutz/Verkehrsberuhigung der Wohngebiete.
- **Verstärkte Bedachtnahme auf Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit der Gemeindeentwicklung**

3.2.2 Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich ²

Das Land Niederösterreich hat eine übergeordnete Strategie zur Steigerung der Anzahl an Personen, die aktiv mobil sind, verfasst. Übergeordnetes Ziel dieser Strategie ist die

„Verdoppelung der täglich in der Aktiven Mobilität (auch in Kombination mit dem ÖV) zurückgelegten Wege bis 2030“.

Dabei bilden die folgenden fünf konkreten Zielsetzungen die Richtschnur für das Handeln nach diesem Leitgedanken:

1. Vorteile auf kurzen Wegen – Zufußgehen und Radfahren sind einfach, sicher, machen Spaß und sind in vielen Fällen die beste Option vor allem auf kurzen Wegen. Durch sichere und attraktive Straßenraumgestaltung, u.a. in Ortszentren, kann Aktive Mobilität ihre Vorteile voll ausspielen.

2. Die clevere Alternative für mittellange Wege– Elektromobilität und attraktive, schnelle Verbindungen machen das Rad zur interessanten Alternative auf Strecken mittlerer Länge, insbesondere für Arbeits- und AusbildungspendlerInnen.

3. Aktive Mobilität und Öffentlicher Verkehr – „Team Umweltverbund“ als Angebot für längere Wege– durchdachte Angebote für reibungslose, multimodale Wegeketten machen das Zufußgehen oder Radfahren als Lösung für die erste und letzte Meile etwa für PendlerInnen mit längeren Arbeitswegen interessant.

4. Die Vorzüge (er-)kennen – dank einer treffsicheren Imagekampagne und einer breiten Kooperation mit den Gemeinden, der Wirtschaft, Schulen und anderen Akteuren ist die aktive Fortbewegung positiv besetzt und eine gesellschaftlich anerkannte Wahl für viele Alltagswege.

5. Die Aktive Mobilität steht auf einem starken Fundament – ein weiterentwickelter organisatorischer, finanzieller und technischer Rahmen ermöglicht eine effiziente und zielgerichtete Unterstützung der Aktiven Mobilität auf allen Ebenen.

Vergleicht man den niederösterreichweiten Modal-Split mit dem von Mödling, wird ersichtlich, dass Mödling das übergeordnete Ziel dieser Strategie nur knapp verfehlt.

3.2.3 Internationale Charta für das Gehen

Die internationale Charta für das Gehen soll aufzeigen, wie *„die Schaffung von gesunden, leistungsfähigen und nachhaltigen Städten und Dörfern, in denen Menschen gerne zu Fuß gehen“* umgesetzt werden kann. Unterzeichnende Gemeinden erkennen das sichere und qualitativ hochwertige Gehen in öffentlichen Räumen als Menschenrecht an. Außerdem stimmen sie überein, dass physische, soziale und institutionelle Barrieren des Gehens zu verringern sind.

Der Bürgermeister der Stadtgemeinde Mödling hat die Charta für das Gehen im September 2021 unterschrieben und sich damit folgenden Grundsätzen angeschlossen:

- 1. Steigerung einer Mobilität, die alle einbezieht*
- 2. Gut gestaltete und gepflegte Räume und Plätze für die Menschen*
- 3. Integration von Wegnetzen*
- 4. Unterstützende Flächennutzung und Raumplanung*

² https://www.noel.gv.at/noe/P83844_Strategie_Broschuere_050321_BT_bfrei.pdf

5. Verringerte Gefahr auf der Straße
6. Weniger Kriminalität und Furcht vor Kriminalität
7. Mehr unterstützende Behörden
8. Eine Kultur des Gehens

3.2.4 Radbasisnetz 2021

FußgängerInnen und RadfahrerInnen teilen sich bei manchen Strecken in Mödling die Verkehrsflächen. Bei der Erstellung des Radkonzeptes im Jahr 2017 wurden daher auch Mängel betreffend des Fußverkehrs festgestellt und die Routen für den Radverkehr nach Möglichkeit darauf abgestimmt. Darauf aufbauend wurde im Jahr 2021 das Radbasisnetz für die Stadtgemeinde Mödling vom Land Niederösterreich erstellt. Der Routenverlauf und dessen Ausbaustand ist der folgenden Abbildung 10 dargestellt.

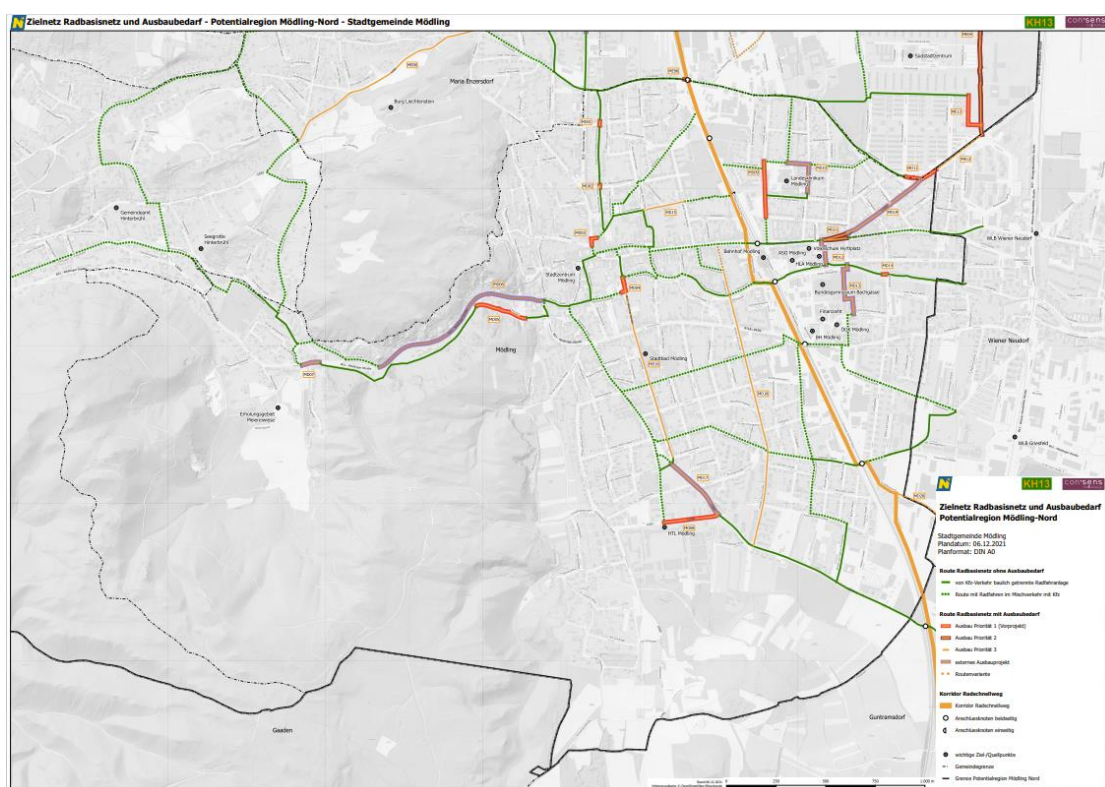


Abbildung 10: Radbasisnetz Mödling 2021; Quelle: Stadtgemeinde Mödling 2021

3.2.5 FußgängerInnen-Check „Mödling gut zu Fuß“

Im Frühjahr 2021 wurde vom Verein *walkspace* eine Erhebung des bestehenden Fußwegenetzes durchgeführt. Es wurde in Zusammenarbeit mit dem Kindergarten Spechtgasse, der Karl Stingl Volksschule, der Sportvolksschule Harald Lowatschek, interessierten BewohnerInnen von Mödling und BewohnerInnen des Landespflegeheimes erhoben, wo einerseits Problemstellen liegen und auch, welche „Wohlfühlorte“ es in Mödling gibt.

Insgesamt wurden 345 Rückmeldebögen (48 Kindergarten, 156 Karl Stingl VS, 141 BewohnerInnen/Landespflegeheim) ausgefüllt und mit 2 Klassen der Sportvolksschule Harald Lowatschek ein Audit durchgeführt. Insgesamt wurden in den Rückmeldebögen 68 Straßen/Orte mit Problemstellen genannt, wobei die folgenden 16 Straßen bzw. Bereiche mit jeweils mehr als 10 Nennungen am häufigsten erwähnt wurden.

Problemstellen > 10 Nennungen (16 Straßen/ Bereiche, 318 Nennungen)

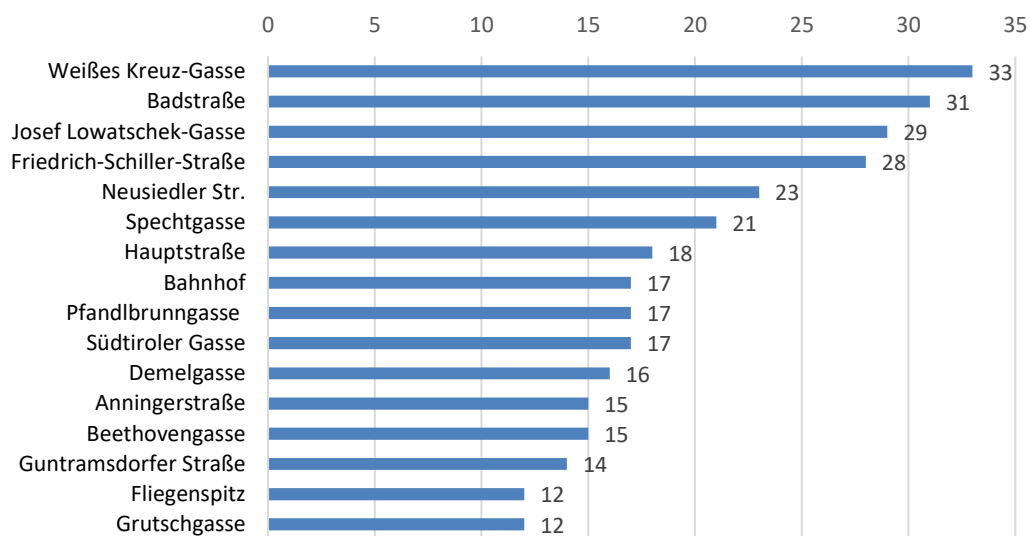


Abbildung 11: Auswertung Rückmeldebögen FußgängerInnen-Check 2021, eigene Darstellung

Zu den genannten Problemen zählen u.a. schmale Fußwege, Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen, fehlende Querungshilfen, fehlende Verkehrssicherheit im Bereich um Schulen, mangelnde Barrierefreiheit und viele mehr. Außerdem wurden zahlreiche Wünsche geäußert, wie zum Beispiel, verkehrsberuhigte Zonen auszuweiten und Fußwege attraktiver zu gestalten.

3.3 Forschungsprojekt ADAPT- UHI³

In dem Projekt ADAPT-UHI wurden für drei Pilotstädte, darunter auch Mödling, Werkzeuge und Maßnahmen für eine möglichst klimawandelangepasste Stadtplanung erarbeitet. Ergänzend wurde ein Stadtklimamodell erstellt und untersucht, welche Gemeindegebiete bezüglich lokaler Hitzeinseln (UHI – Urban Heat Islands) gefährdet sind und wie hoch die Hitzebelastung ist. Dabei hat sich gezeigt, dass fast das gesamte Siedlungsgebiet eine hohe oder sogar sehr hohe Risiko aufweist und somit eine hohe und sehr hohe Hitzebelastung für die Bevölkerung besteht.

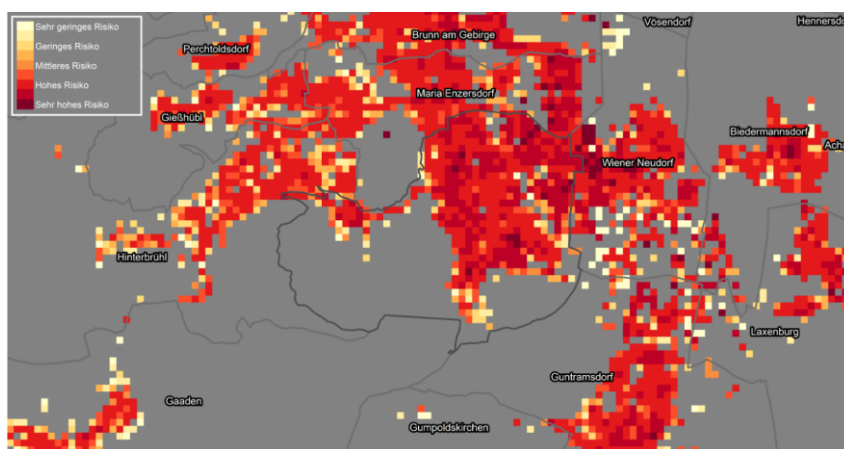






Abbildung 12: Kartendarstellung UHI Risiko-Index von Mödling; ©IIASA

³ <https://adapt-uhi.org/de/moedling>

Grundsätzlich profitiert die gesamte Bevölkerung von den Empfehlungen dieses Projektes, da FußgängerInnen gegenüber Klima- und Wetterereignissen besonders empfindlich sind, sollten für diese Personengruppe u.a. folgende Maßnahmenempfehlungen bei zukünftigen Planungen berücksichtigt werden:

-  *Baumschutz- und -förderprogramme*
-  *Erhaltung von Grünflächen bzw. Rückbau versiegelter Flächen zu Grünflächen*
-  *Schaffung von sommerlichen Beschattungsmaßnahmen im öffentlichen Raum*
-  *Schaffung von kühlenden, öffentlichen Outdoor-Aufenthaltsräumen in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen*

4 Ziele des lokalen Masterplan Gehen

Auf Basis der zuvor genannten Strategien und Konzepte wird, in Absprache mit der Gemeinde, der Fokus für den lokalen Masterplan Gehen auf folgende Zielsetzungen gelegt:

„Kurze Wege“, Förderung der Blockdurchlässigkeit

Mit „kurzen Wegen“ innerhalb einer Stadt ist gemeint, dass besonders für Menschen, die aktiv unterwegs sind möglichst direkte, sichere Wege zu allen möglichen Zielen geschaffen werden sollen. „Kurze Wege“ umfassen dabei auch zeitlich kurze Wege, also Wege mit möglichst geringen Wartezeiten zB. bei Verkehrslichtsignalanlagen. „Kurze Wege“ können durch bauliche Maßnahmen, wie Querungshilfen sicherer gemacht werden.

Wichtige Komponente bei der Schaffung von „kurzen Wegen“ ist die Förderung der Blockdurchlässigkeit:

Innerhalb des Siedlungsgebietes gibt es kleinere und größere Baublöcke, die Barrieren darstellen und für FußgängerInnen teils erhebliche Umwege bedeuten. Die Öffnung bereits bestehender Wege und Schaffung neuer Verbindungen soll direkte Verbindungen schaffen und das zu Fuß gehen zusätzlich attraktivieren.

Gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum v. a. in den dicht bebauten Siedlungsgebieten von Mödling soll zur Förderung aktiver Mobilität, besonders des Fußverkehrs zukünftig gerechter zwischen den verschiedenen Verkehrsmodi aufgeteilt werden.

Die gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes ist nur möglich, wenn die Flächen für den motorisierten Verkehr durch zB. Entfernung von Abstellplätzen im öffentlichen Raum, Fahrbahnversmälnerungen oder die Ausweitung von Sharing-Angeboten verringert werden.

Zusätzlich soll die Verankerung von notwendigen Flächen für den Fußverkehr durch Planungsinstrumente gesichert werden.

Attraktivierung der Fußwege entlang des Mödlingbachs

Die Wege entlang des Mödlingbachs stellen innerhalb des Siedlungsgebietes von Mödling eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr dar. Die Verkehrsanlagen entlang dieser Route sollten daher ausreichend dimensioniert und für alle Formen aktiver Mobilität attraktiv gestaltet werden.

Verkehrsberuhigung der Schulumfelder

Öffentliche Flächen um Kindergärten und Schulen stellen besondere Gefahrenstellen dar. Eine Verkehrsberuhigung in diesen Bereichen ist daher nicht nur notwendig, um Konflikte und Unfälle zu vermeiden, sondern dient auch dazu, die mobile Eigenständigkeit der Kinder zu fördern.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Durch weitere geschwindigkeitssenkende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr, wie Begegnungszonen und Wohnstraßen sowie baulichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen soll die Verkehrssicherheit insgesamt und besonders in sensiblen Bereichen erhöht werden.

Vermeidung von Nutzungskonflikten

Konflikte zwischen FußgängerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen sind vielfältig und nehmen mit steigendem Verkehrsaufkommen zu. Daher sollten in Bereichen mit hohem Nutzungsdruck Maßnahmen getroffen werden, um Konflikte zu vermeiden bzw. zu entschärfen.

Klimafitte Planung

Untersuchungen und Prognosen zeigen, dass eine klimawandelangepasste Planung in Zukunft nicht nur notwendig sein wird, um Extremwetterereignissen standhalten zu können, sondern auch zahlreiche Vorteile, besonders für das Wohlbefinden von FußgängerInnen bieten kann.

Bei zukünftig gesetzten Maßnahmen und Planungen sollte daher immer der Einfluss auf das Klima bzw. Mikroklima der Stadt berücksichtigt werden.

5 Strukturanalyse

Die Strukturanalyse der Bevölkerung, des Siedlungs- und Naturraumes sowie des Verkehrssystems stellen wichtige Bestandteile für eine bedarfsgerechte Planung von Angeboten für den Fußverkehr dar.

5.1 Demographie

Laut Angaben der Gemeinde leben in Mödling 2022 insgesamt 24.574 EinwohnerInnen. Davon haben 20.531 Personen ihren Hauptwohnsitz und 3.957 Personen ihren Zweitwohnsitz in der Gemeinde. Betrachtet man den Trend der letzten Jahrzehnte der Statistik Austria, wird ersichtlich, dass Mödling nur noch geringe Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen hat. (siehe Abbildung 13)

Wie aus Abbildung 14 deutlich wird, entspricht die Mödlinger Bevölkerungsstruktur im Jahr 2022 annähernd dem niederösterreichischen Durchschnitt.

Deutliche Abweichungen gibt es allerdings hinsichtlich der Bevölkerungsdichte. So lag der niederösterreichweite Durchschnitt des Dauersiedlungsraumes im Jahr 2020 bei 145 Personen/km², in Mödling hingegen lag dieser Wert bei 2.985 Personen/km². Ähnlich hohe

Bevölkerungsdichten des Dauersiedlungsraumes gab es laut Statistik Austria 2020 in Graz (2.771 Personen/km²) und Linz (2.665 Personen/km²).

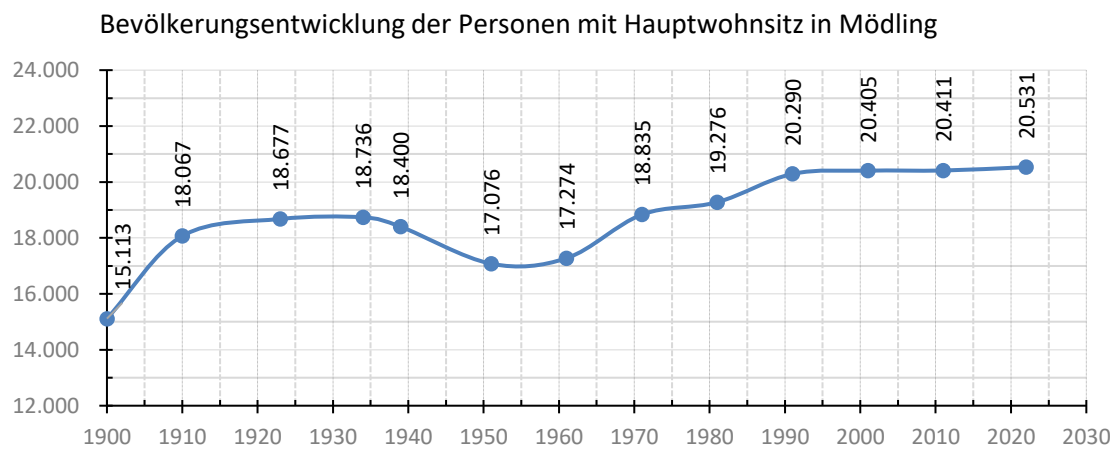


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung von Mödling; Datenquelle: Statistik Austria
<https://www.statistik.at/blickgem/G0201/g31717.pdf>; eigene Darstellung

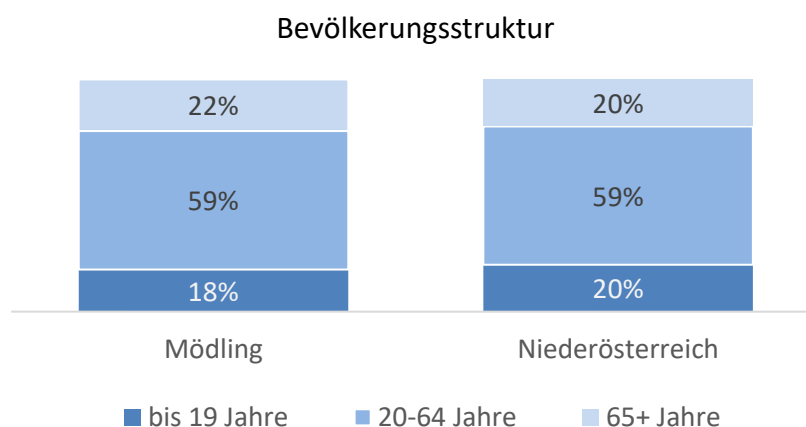


Abbildung 14: Bevölkerungsstruktur von Mödling und Niederösterreich 2022; Datenquelle:
<https://www.noel.gv.at/noe/Zahlen-Fakten/Bevoelkerungsstruktur.html>; eigene Darstellung

5.2 Siedlungsraum

Die Stadtgemeinde Mödling umfasst insgesamt eine Fläche von 10 km² (lt. Homepage). Der Siedlungsraum ist sehr kompakt strukturiert und liegt zu einem Großteil in der östlichen Hälfte des Gemeindegebietes. Innerhalb der Siedlungsgrenze kann kein zusätzliches Bauland mehr gewidmet werden.

Widmung	Fläche in km ²	Fläche in %
Bauland	4,08 km ²	40,5%
Verkehrsflächen	0,96 km ²	9,5%
Grünland	5,02 km ²	50%

Tabelle 1: Flächenbilanz Mödling, Stichtag 13.11.2020; Quelle: Gemeinde Mödling



Abbildung 15: Orthofoto Mödling; Quelle: Stadtgemeinde Mödling – BEV 2014; eigene Darstellung

5.3 Naturraum

Laut Örtlichem Entwicklungskonzept hat Mödling ca. 340ha Waldfläche. Im Gemeindegebiet liegen das Naturschutzgebiet „Eichkogel“, ein Teil des Biosphärenparks „Wienerwald“ und Teile des Naturparks „Föhrenberge“. Außerdem hat Mödling Anteile am Natura 2000 Gebiet „Wienerwald Thermenregion“.

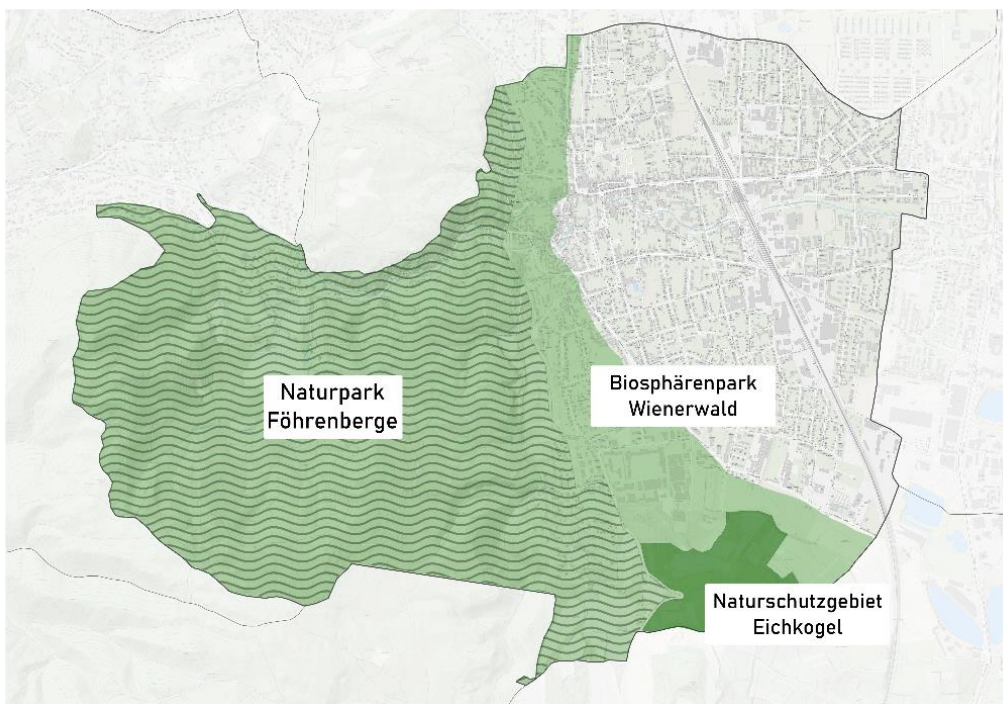


Abbildung 16: Naturraum Mödling; Quelle: KREF 2014, eigene Darstellung

5.4 Verkehrssystem

Mödling hat ein engmaschiges Straßennetz. Es verlaufen die Landesstraßen L 2087 (Guntramsdorfer Straße), die B11b (Mödlinger Straße), die B12 (Brunner Straße) und die Südstrecke der ÖBB durch das Gemeindegebiet von Mödling. Besonders die Bahnstrecke stellt eine große Barriere für andere Verkehrsarten, besonders für umwegempfindliche FußgängerInnen dar, da die Querung innerhalb des Siedlungsgebietes nur an fünf Über- bzw. Unterführungen möglich ist.

Modal Split

Verglichen mit dem Modal Split von Niederösterreich, hat der Umweltverbund (zu Fuß gehen, Rad fahren und Nutzung des öffentlichen Verkehrs) in Mödling bereits einen sehr hohen Stellenwert. Der Anteil an Personen, die ihren Weg ausschließlich zu Fuß zurücklegen ist sogar fast doppelt so hoch wie der des niederösterreichweiten Durchschnittes.

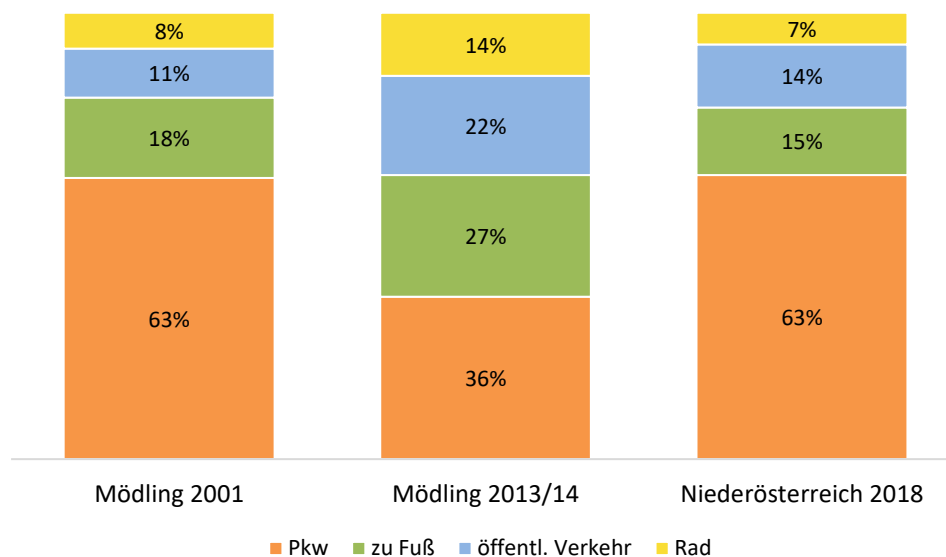


Abbildung 17: Modal Split von Mödling und Niederösterreich, Quelle: ÖEK 2011, Mobilitätserhebung Österreich 2013/14 und Mobilitätserhebung NÖ 2018; eigene Darstellung

Verkehrsunfälle mit FußgängerInnen-Beteiligung

Nach Angaben der Statistik Austria ereigneten sich in den letzten 4 Jahren (2018, 2019, 2020, 2021) an folgenden Stellen Unfälle, bei denen mindestens einE FußgängerIn beteiligt war:

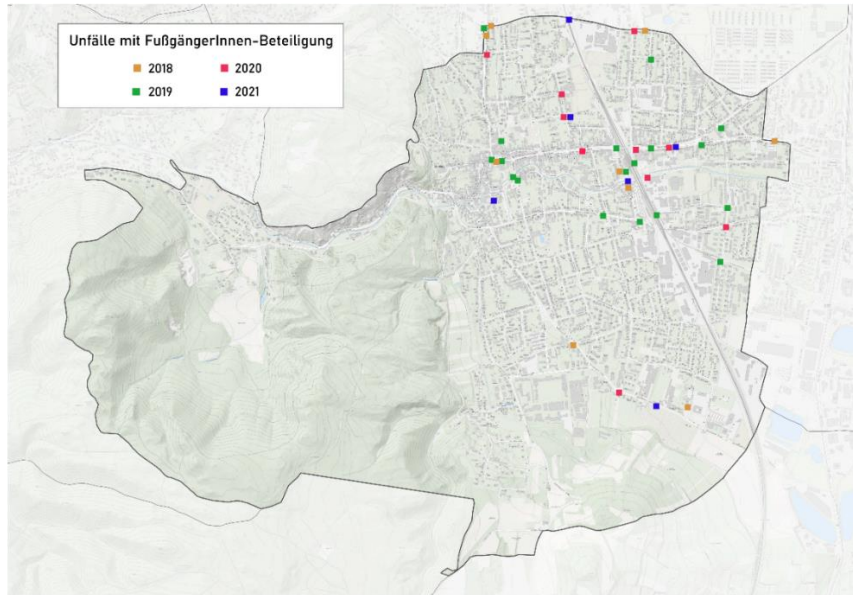


Abbildung 18: Unfallstellen mit FußgängerInnen-Beteiligung, Quelle: Statistik Austria, Karte: basemap.at; eigene Darstellung

Öffentlicher Verkehr

Insgesamt gibt es in der Stadtgemeinde Mödling 60 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Zu den wichtigsten Knotenpunkten zählen der Bahnhof und die Haltestelle „Mödling Badstraße“ (Richtung Süden). Zusätzlich zu den Regionalbuslinien (wobei jeder Bus, der in Mödling fährt, auch Stadtbus ist) verkehren 3 Stadtbuslinien und es besteht die Möglichkeit, zusätzlich rund 50 Haltepunkte des Anrufsammeltaxis der Mobilregion Mödling zu nutzen.

Wie in der folgenden Abbildung 19 ersichtlich, wird fast das gesamte Siedlungsgebiet mit 300m-Radien (ca. 5min Gehzeit) um die Haltestellen des Busverkehrs (Stadt- und Regionalbusse) abgedeckt.

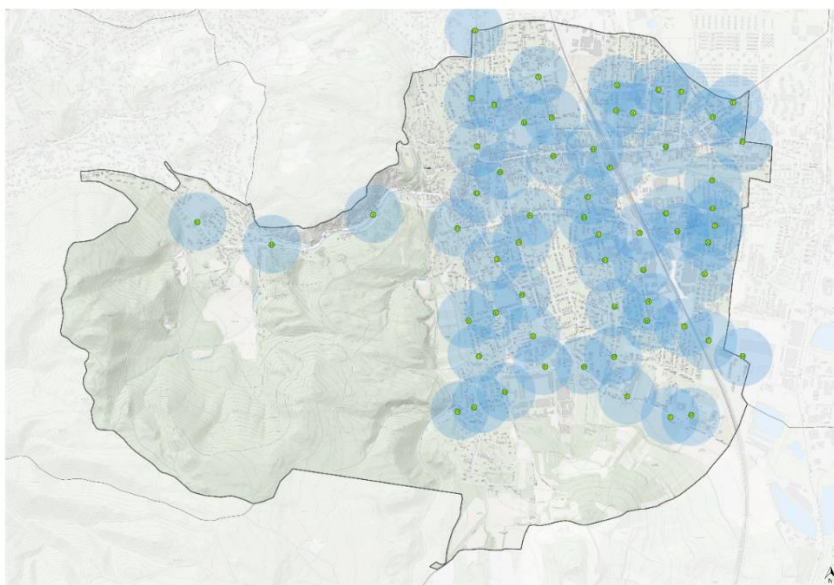


Abbildung 19: Bushaltestellen Mödling, Quelle: Gemeinde Mödling, Karte: basemap.at; eigene Darstellung

6 Bestandserhebung

Die Bestandserhebung dient als unerlässliche Ausgangsbasis für die Maßnahmenfindung. Basis dafür sind neben den Daten aus dem FußgängerInnen-Check, Dokumenten der Gemeinde und Geodaten des Landes Niederösterreich, die Verkehrskonzepte der Gemeinde, Messungen der Straßenquerschnitte, Begehungen und wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

6.1 Wichtige Orte – Points of Interest

Wichtige Orte stellen wichtige Ziele für die Bevölkerung und BesucherInnen dar, die vor allem zu Fuß und mit dem Fahrrad gut und sicher erreichbar sein sollten, wenn eine umweltfreundliche Anreise gefördert werden soll. In Karte 1 (siehe Anhang) sind Bildungseinrichtungen, Kindergärten, Nahversorger, Sportstätten, Spielplätze und Parkanlagen, Kirchen bzw. Gebetshäuser, und Veranstaltungsorte sowie Wochenmärkte erfasst. Ziele überörtlicher Bedeutung und wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden dabei hervorgehoben.



Abbildung 20: Ausschnitt Karte 1; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung

6.2 Umfeldanalyse

Im Zentrumsbereich zwischen Bahnhof und Fußgängerzone, im Bereich um die wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bahnhof und Bushaltestelle Badstraße) sowie im Umkreis von 300m um Schulgebäude ist mit überdurchschnittlich hohem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. An diesen Orten treffen viele unterschiedliche Fußwegrouten zusammen. In diesen Bereichen sollten Fußverkehrsanlagen sehr gut ausgebaut sein bzw. werden. In Karte 2 (siehe Anhang) werden diese Bereiche farblich hervorgehoben.

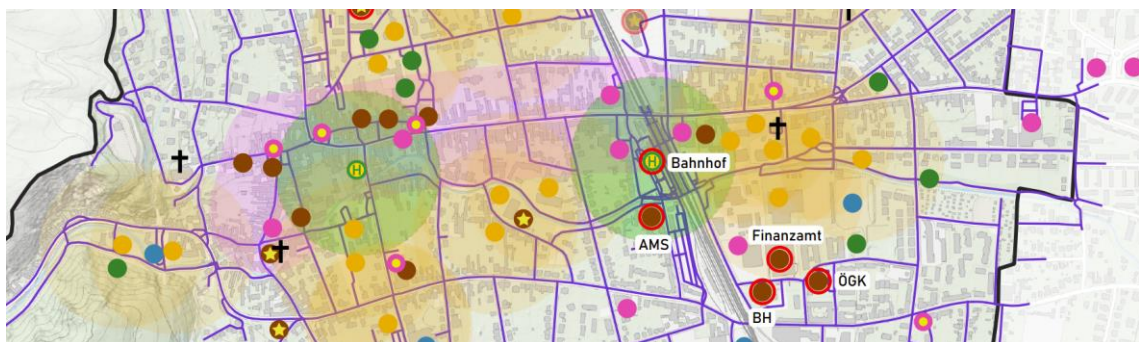


Abbildung 21: Ausschnitt Karte 2; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung

6.3 Erhebung der Gehsteigbreiten

Auf Basis einer bestehenden Vermessung wurden in Karte 3 (siehe Anhang) die Gehsteige und Geh- und Radwege im gesamten Gemeindegebiet erhoben und in 7 Kategorien (kein Gehsteig; <1m; 1–1,49m, 1,50–1,99; 2,00–2,99m; >3m; Geh- und Radweg) eingeteilt.



Abbildung 22: Ausschnitt Karte 3 Gehsteigbreiten; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung

6.4 Erhebung der Verkehrsregelung

Die Verkehrsregelung ist eine wichtige Grundlage für die Planung von Anlagen für den Fußverkehr. In Karte 4 (siehe Anhang) werden Begegnungszonen, Wohnstraßen, Tempo 30-Zonen und Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40km/h dargestellt.

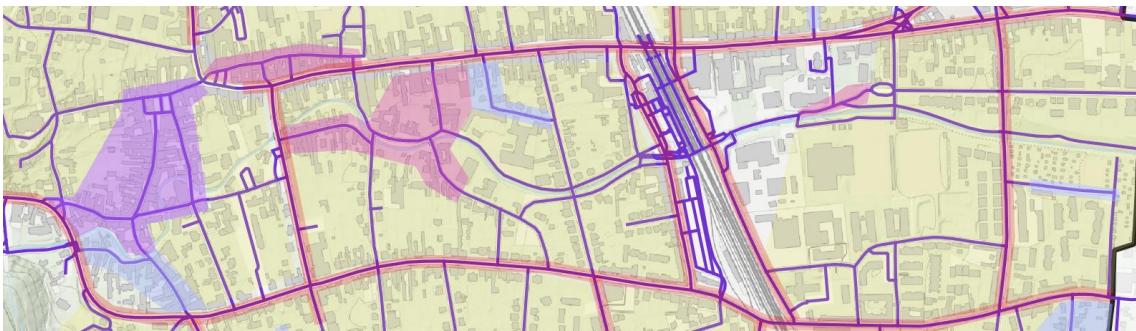


Abbildung 23: Ausschnitt Karte 4 Verkehrsregelung; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung

6.5 Routenbegehung – Prioritäres Fußwegenetz

Im August 2022 wurde nach Abstimmung mit der Gemeinde eine Begehung ausgewählter Fußverkehrsrouten durchgeführt. Die Routenwahl erfolgt dabei auf Basis der wichtigsten Points of Interest und wichtiger bestehender Verbindungswege durch das Stadtgebiet von Mödling. Dazu zählen als wichtige Ost-West-Verbindung die Promenade/Straßen entlang des Mödlingbachs, die Hauptstraße und der Neuweg. Als Nord-Süd-Achse sind vor allem die Franz-Gschmeidler Promenade, die Badstraße und die Weißes-Kreuz-Gasse zu erwähnen.

Neben diesem prioritären Fußwegenetz ist aufgrund der hohen Bebauungsdichte und der hohen Anzahl an Quellen und Zielen (Points of Interest siehe Kapitel 6.1) in Mödling davon auszugehen, dass das gesamte Straßen- und Wegenetz von hoher Bedeutung für den Fußverkehr ist. In weiteren Bearbeitungsschritten wird daher das gesamte Bestandsnetz berücksichtigt.

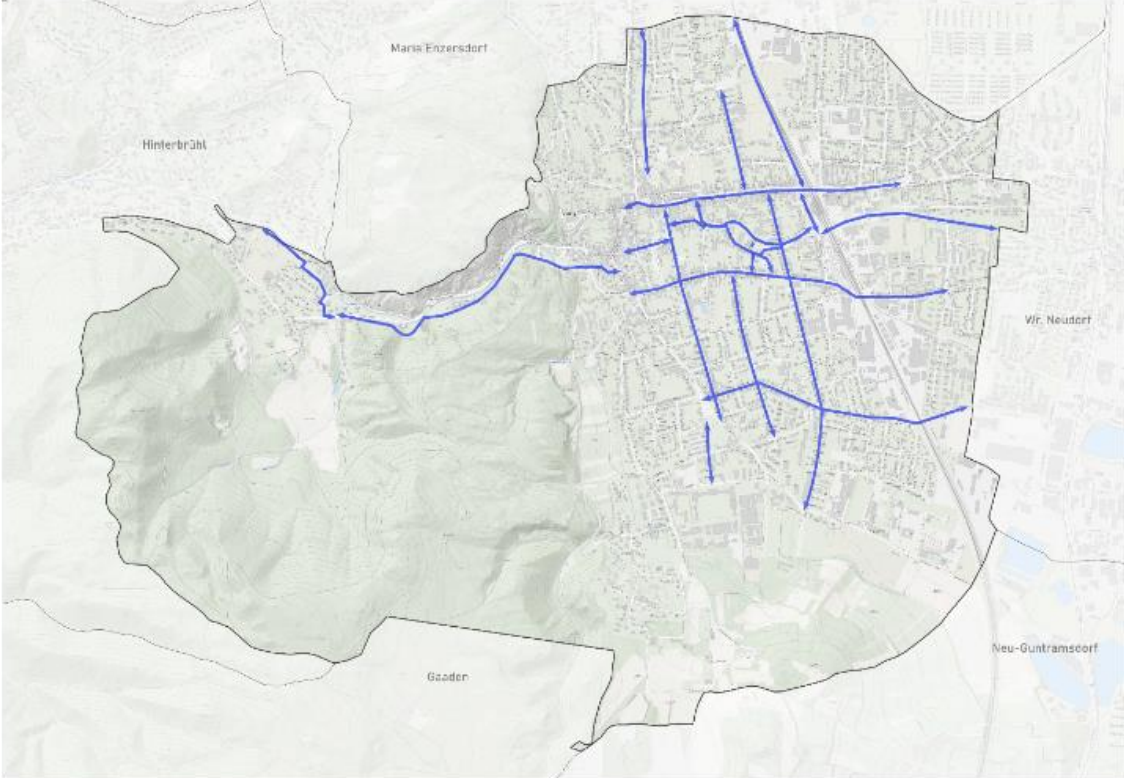


Abbildung 24: Route der Begehung; Kartengrundlag: gip.at 2022, eigene Bearbeitung

7 Mängel- und Problemanalyse

Bei der Feststellung von Mängeln und Problemen des Fußwegenetzes wurden die Ergebnisse des FußgängerInnen-Checks, eigene Begehungen und bekannte Problemstellen seitens der Gemeinde berücksichtigt. In Karte 5 (siehe Anhang) sind die Problembereiche verortet.

In den folgenden Unterkapiteln

- werden Mängel thematisch aufgezeigt, die im gesamten Wegenetz vorkommen (z.B. Barrierefreiheit, fehlende Gehsteigabsenkungen, Engstellen, ...) und
- es wird auf einzelne Konfliktstellen genauer eingegangen.

Die Auflistung nennt einige Beispiele, hat allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

7.1 Barrierefreiheit

Mangelnde Barrierefreiheit stellt u.a. für Menschen mit körperlichen Einschränkungen, Personen, die einen Kinderwagen schieben und RollstuhlfahrerInnen ein oft unüberwindbares Hindernis dar.

Mögliche Barrieren für diese Personengruppen sind zum Beispiel Stufenanlagen mit ungeeigneten bzw. fehlenden Rampen, wie am **Bahnhofplatz**, **Dr. Albert-Drach-Weg**, **Waldweg** und **Karl Liebleitner-Gasse**.



Foto: PanMobile

Bahnhofplatz



Foto: PanMobile

Dr. Albert-Drach-Weg

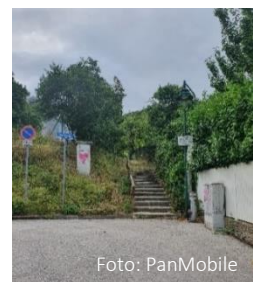


Foto: PanMobile

Waldweg

Ein weiteres häufiges Hindernis stellen nicht abgesenkte Bordsteine dar. Diese kommen u.a. in folgenden Straßen vor: **An der Goldenen Stiege**, **Carl Zwilling-Gasse**, **Dr. Otto Scheff-Weg**, **Grutschgasse**, **Meraner Gasse**, **Spechtgasse**, **Südtiroler Gasse**.



Foto: PanMobile

Carl Zwilling-Gasse

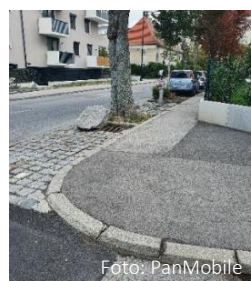


Foto: PanMobile

Grutschgasse



Foto: PanMobile

Südtiroler Gasse

7.2 Unterdimensionierte Gehsteige / Geh- und Radwege

Unabhängig vom tatsächlichen FußgängerInnen-Aufkommen, sollten Gehsteige eine Regelbreite von 2,00 m aufweisen und nur in begründeten Ausnahmefällen reduziert werden (Mindestbreite 1,50 m). Die notwendige Dimensionierung von gemischten Geh- und Radwegen ist ebenfalls von den Frequenzen des Fuß- und Radverkehrs abhängig und sollte empfohlene Mindestbreiten nicht unterschreiten. (In Kapitel 3.1.1 werden die Planungsempfehlungen genauer beschrieben.)

In folgenden Straßen ist für FußgängerInnen beidseitig oder einseitig der Fahrbahn weniger als 1,50 m Gehsteigbreite vorhanden:

Achsenaugasse

An der Goldenen Stiege

Bachpromenade

Badstraße

Bahnbrücke

Bahnhofplatz

Bozner Gasse

Brixner Gasse

Brunecker Gasse

Brühler Straße

Demelgasse

Dr. Otto Füster-Straße

Eisentorgasse

Franz Gschmeidler-Promenade

Goethegasse (teilweise)

Grenzgasse (teilweise)

Gumpoldskirchner Straße

Guntramsdorfer Straße (teilweise)

Hauptstraße (teilweise)

Lerchengasse (teilweise)

Meraner Gasse

Pepi Wagner-Durchgang

Salurner Gasse

Spechtgasse

Sterzinger Gasse

Weißes Kreuz-Gasse

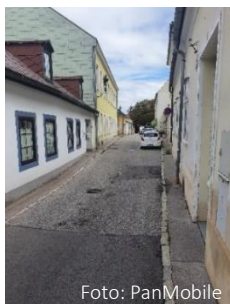


Foto: PanMobile

Achsenaugasse



Foto: PanMobile

An der Goldenen
Stiege



Foto: PanMobile

Bahnbrücke



Foto: PanMobile

Franz Gschmeidler-
Promenade



Foto: PanMobile

Guntramsdorfer Straße



Foto: PanMobile

Hauptstraße



Foto: PanMobile

Weißes Kreuz-Gasse

7.3 Querungen

Je höher das Kfz-Verkehrsaufkommen und dessen Fahrgeschwindigkeit, umso größer ist die dadurch entstehende Barriere für FußgängerInnen beim Queren von Straßen.

VLSA - geregelte Querungen mit langen Wartezeiten

Bei lichtsignalgeregelten Schutzwegen sollte die Freigabezeit mindestens 8s dauern bzw. so lange sein, wie es dauert $\frac{2}{3}$ der zu querenden Strecke zurückzulegen. Außerdem sollte die Wartezeit bis zur nächsten Grün-Phase nicht mehr als 60 s (besser 40 s) betragen.

An folgenden lichtsignalgeregelten Schutzwegen an Kreuzungsbereichen werden die empfohlenen Wartezeiten überschritten, wobei die Dauer der Sperr- bzw. Grünzeiten variabel sein kann:

Hauptstraße # Bahnhofplatz: ca. 73s Sperrzeit, 13s Grünphase

Hauptstraße # Jakob Thoma-Straße: ca. 82s Sperrzeit, ca. 10s Grünphase

Neusiedler Straße # Friedrich Schiller-Straße:
ca. 77s Sperrzeit; ca. 12s Grünphase

Hauptstraße # Badstraße ca. 80s Sperrzeit, 10s Grünphase



Bsp.: Neusiedler Straße # Friedrich Schiller-Straße

Sichtverhältnisse

Ausreichende Sichtverhältnisse sind ein wichtiger Faktor für die Verkehrssicherheit. Sie erhöhen die Anhaltebereitschaft von Kfz-FahrerInnen und erleichtern FußgängerInnen das Queren der Fahrbahn.

Im Bereich vor dem **Schutzweg am Bahnhofplatz**, direkt vor dem Bahnhofsgebäude kommt es durch wartende Busse regelmäßig zu längeren Sichtabschattungen.

Der **Schutzweg in der Josef Lowatschek-Gasse** liegt in einer Kurve, die dadurch verkürzten Sichtbeziehungen stellen besonders für Kinder eine große Schwierigkeit beim Queren der Straße dar. Hinzu kommt eine Querungslänge über eine Fahrbahnbreite von ca. 8,00 m. (siehe auch nachfolgenden Absatz)



Bahnhofplatz



Josef Lowatschek-Gasse

Fehlende bzw. unzureichende Querungshilfen

Breite Fahrbahnen und Straßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen stellen ohne Querungshilfe besonders für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen eine große Barriere dar.

Zum Beispiel ist die Querungslänge über die Einmündung der **Eisentorgasse** in die Friedrich Schiller-Straße ca. 15 m ohne jegliche bauliche oder optische Querungshilfe. Der Durchgang **Schwarzrockgasserl** endet an der Friedrich Schiller-Straße ohne eine Weiterführung mittels Querungshilfe über die Friedrich Schiller-Straße.



Friedrich Schiller-Straße #
Schwarzrockgasserl



Schiller-Straße # Eisentorgasse

Der Geh- und Radweg in der **Norbert Sprongl-Gasse** wird an der **Dr. Hanns Schürff-Gasse** unterbrochen und verläuft danach weiter in der Franz Gschmeidler-Promenade. An dieser wichtigen Querungsstelle kommt es durch Kfz-LenkerInnen teilweise zu erhöhten Fahrgeschwindigkeiten, da sie die Grünphase der nebenliegenden Ampel erreichen wollen.



Franz Gschmeidler Promenade # Dr. Hanns
Schürff-Gasse

Im Kreuzungsbereich der **Franz Gschmeidler-Promenade** mit der **Perlgasse** ist eine Fahrbahnanhebung vorhanden. Durch die geringe bzw. flache Anhebung kann diese allerdings auch noch mit höherer Fahrgeschwindigkeit überfahren werden und ist von Weitem nicht bzw. schwer zu erkennen ist.



Franz Gschmeidler-Promenade # Perlgasse

Der **Kreuzungsbereich Weißes Kreuz-Gasse, Südtiroler Gasse und Josef Lowatschek-Gasse** hat durch die große Kreuzungsfläche und vielfachen Einmündungen viele Konfliktpunkte und erfordert sehr hohe Aufmerksamkeit bei der Querung. Insbesondere für Kinder problematisch.



Weißes Kreuz-Gasse # Südtiroler Gasse

Der **Bahntunnel in der Südtiroler Gasse** ist eng (eine Fahrspur, kein Gehsteig) und schlecht einsehbar. Besonders aus FußgängerInnen-Perspektive ist zuvor nicht erkennbar, ob mit Gegenverkehr zu rechnen ist bzw. ob dieser die Person auf der anderen Seite des Tunnels wahrgenommen hat.

Derzeit haben FußgängerInnen die Möglichkeit, einen Schalter zu betätigen, damit im Tunnel Licht angeht und AutofahrerInnen darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich eine Person im Tunnel befindet. Allerdings ist diese bei Tageslicht schlecht zu erkennen und teilweise defekt.



Bahndurchlass Südtiroler Gasse

7.4 Engstellen

Permanente Hindernisse, wie zum Beispiel Laternen, Hydranten, Altstoffsammelstellen, Trafos, Verteilerkästen oder Verkehrsschilder und temporäre Hindernisse, wie Mistkübel, Splittkästen und Zeitungshänger verursachen Engstellen auf Flächen für FußgängerInnen. Diese bedeuten vor allem für Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen oftmals unüberwindbare Barrieren.

Durch derartige Hindernisse verursachte Engstellen wurden u.a. an folgenden Orten festgestellt:

An der Goldenen Stiege, Badstraße, Carl Zwilling-Gasse, Hauptstraße (temporär), Josef Lowatschek-Gasse, Spechtgasse, Weißes Kreuz-Gasse



Badstraße



Spechtgasse



Hauptstraße

7.5 (Block-) Durchlässigkeit

FußgängerInnen sind empfindlich gegenüber Umwegen, weshalb ein möglichst dichtes Netz an Anlagen für den Fußverkehr geschaffen werden sollte.

Im gesamten Gemeindegebiet von Mödling befinden sich kleinere und größere, für die Öffentlichkeit undurchlässige Baublöcke. Diese werden in folgender Karte dargestellt:

- Größere Baublöcke bzw. Baublöcke, deren Durchwegung höhere Priorität haben
- Kleinere Baublöcke bzw. Baublöcke mit geringerer Priorität
- ... Mögliche Durchwegung

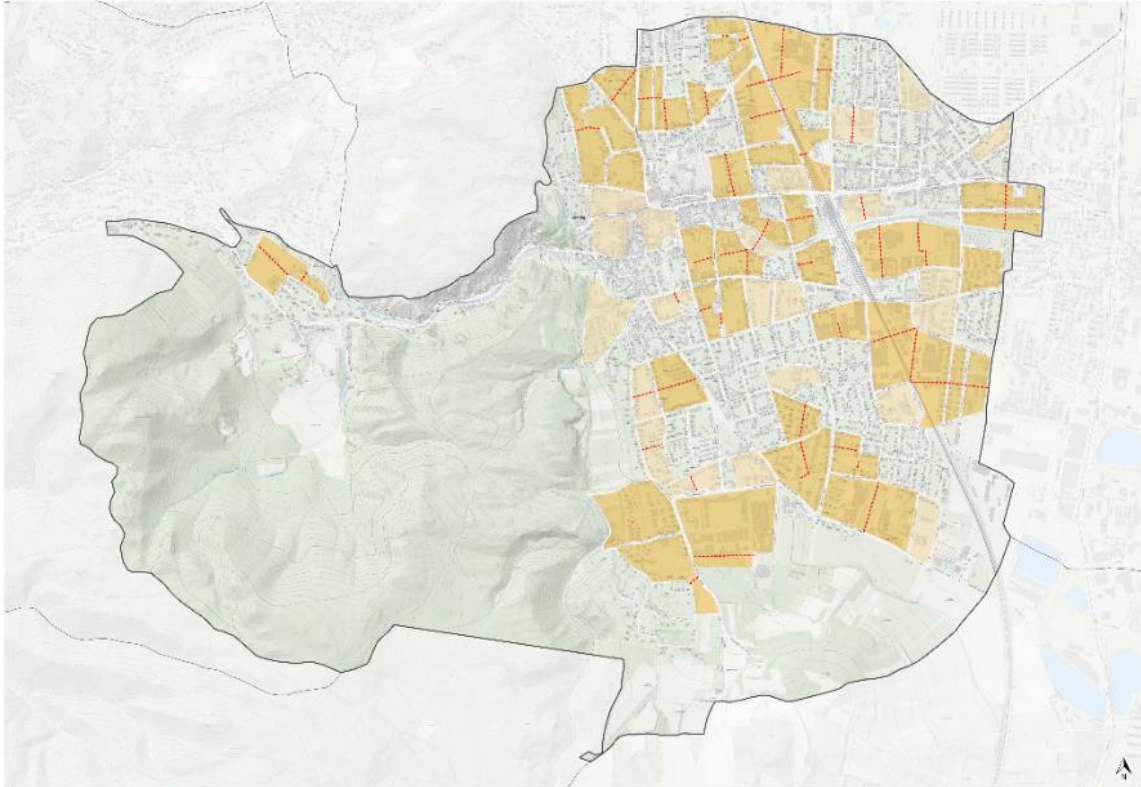


Abbildung 25: Blockdurchlässigkeit Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung

Ursachen für die Undurchlässigkeit sind vielfältig, wobei die häufigsten Gründe Privatbesitz und Versäumnisse in der Siedlungsentwicklung sind. So sind zwar Wege innerhalb von Wohnhausanlagen vorhanden, allerdings für den öffentlichen Durchgang versperrt oder es wurde bei der Bebauung keine Durchwegung vorgesehen.

Zwischen der **Karl Liebleitner-Gasse**, **Im Auholz** und der **Richard Wagner-Gasse** ist eine Verbindung vorhanden, allerdings ist dieser Durchgang nicht durchgehend befestigt, bei Schneefall und Eisglätte gesperrt und die Treppen nicht barrierefrei gebaut. Personen, die auf Rampen angewiesen sind, werden benachteiligt. Die im Nahbereich erkennbaren Trampelpfade lassen außerdem darauf schließen, dass die Lage der **Treppe zwischen der Karl Liebleitner-Gasse und Im Auholz** nicht ideal betreffend der gewünschten Gehlinie verläuft.



Gesiba – Wohnhausanlage
Weißes Kreuz-Gasse



Waldweg (Richard Wagner-
Gasse)



Verbindungsweg zw.
Im Auholz und Richard
Wagner-Gasse



Verbindung zw. Karl Liebleitner-Gasse und Im Auholz

7.6 Schulumfelder

Laut RVS zählen alle öffentlichen (Verkehrs)Flächen im Umkreis von ca. 250m zum Schuleingang als Schulumfeld.

Diese Bereiche sind besonders sensibel, da in kurzer Zeit (v. a. morgens) viele Personen in und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln aufeinandertreffen, wodurch leicht Konfliktsituationen entstehen können.

Diese Konfliktsituationen konnten u.a. im **Umfeld der Harald Lowatschek Volksschule** festgestellt werden. Dort gibt es besonders in der Früh zu Schulbeginn viel Kfz-Verkehr durch sogenannte Eltern-Taxis.



Lerchengasse – Schulumfeld Lowatschek VS

7.7 Grünraumgestaltung

Bäume spenden Schatten und sorgen für ein angenehmes Mikroklima, besonders in den Sommermonaten. In folgenden Straßen / Bereichen sind gar keine oder nur sehr wenig Bäume gepflanzt:

*Bahnhofplatz**Bahnstraße**Dr. Otto Scheff-Weg*
(teilweise)*Grenzgasse**Leinerinnengasse**Neugasse**Weißes Kreuz-Gasse (teilweise)**Wiener Straße / Bahnbrücke*

Bahnstraße



Bahnbrücke



Bahnhofplatz



Wiener Straße



Weißes Kreuz-Gasse

(Private) Hecken und Strauchpflanzungen beengen die oftmals schmalen Gehsteige zusätzlich. Auffällige Einschränkungen gab es u. a. an folgenden Orten:

*Dr. Otto Scheff-Weg**Josef Lowatschek-Gasse**Guntramsdorfer Straße**Pfandlbrunnengasse**Südtiroler-Gasse**Weißes Kreuz-Gasse*

Weißes Kreuz-Gasse



Südtiroler-Gasse

7.8 Oberflächenbeschaffenheit

In dicht bepflanzten Bereichen kommt es durch den Wurzeldruck immer wieder zu Schäden an den Bodenbelägen.

An einigen Stellen des Geh- und Radweges **Neuweg** sind diese Aufwölbungen und dadurch bereits entstandene Risse besonders auffällig.

Weiteres Beispiel mit auffälligen Unebenheiten befindet sich am **Bahnhofsvorplatz**.



Geh- und Radweg Neuweg

8 Maßnahmenvorschläge

Die genannten Problembereiche des FG-Check bilden zusammen mit den festgestellten Mängeln aus eigenen Analysen die Basis für Maßnahmenvorschläge zur Attraktivierung des Zu-Fuß-Gehens.

Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Orten und Fußverkehrsanlagen sind vielfältig und nicht direkt mit den Anlagen für den Fußverkehr verbunden. Hinzu kommt, dass Maßnahmen-Kombinationen den Wirkungsgrad einzelner Maßnahmen überproportional steigern.

8.1 Bauliche Maßnahmen

Die baulichen Maßnahmenvorschläge werden zur besseren Übersichtlichkeit in allgemeine Maßnahmenvorschläge, die für das gesamte Gemeindegebiet anwendbar sind, und in konkrete Vorschläge für die jeweils genannten Orte unterschieden.

8.1.1 Allgemein anwendbare Maßnahmen zur Attraktivierung des Zu-Fuß-Gehens

Verschiedenste kombinierbare Maßnahmen tragen zur Attraktivierung des Zu-Fuß-Gehens bei.

Abwechslungsreiche Gestaltung

Menschen sind eher dazu bereit, mehr und weitere Strecken zu Fuß zu gehen, wenn diese abwechslungsreich gestaltet sind. So können Änderungen im Bodenbelag, farbliche Akzente, das Aufstellen von Kunstobjekten, Grünanlagen oder die Entwicklung von Themenwegen Kurzweiligkeit schaffen. Außerdem haben die Gestaltung und Nutzung der Erdgeschossflächen von Gebäuden großen Einfluss auf die Attraktivität und Abwechslung entlang von Fußwegen.

„Begegnungsplateau“

Unter einem „Begegnungsplateau“ wird eine (sehr) kleinräumige Begegnungszone, z.B. in Kreuzungsbereichen verstanden. Diese Art der Verkehrsorganisation ermöglicht FußgängerInnen im gesamten Bereich die Querung und Begehung von Verkehrsflächen. Die Gestaltung erfolgt dabei ähnlich einer Begegnungszone, es können Elemente wie Fahrbahnhebungen und Bodenmarkierungen zum Einsatz kommen. Die Gestaltung sollte möglichst fußgängerInnenfreundlich sein.

Änderung der Verkehrsorganisation zugunsten des Fußverkehrs

Die Bevorrangung von FußgängerInnen in Kreuzungsbereichen, bedarfsgesteuerte Ampelschaltungen, die Einführung von Begegnungszonen und Wohnstraßen sind nur ein paar der Beispiele, wie man den Fußverkehr von Randbereichen einer Straße in den Mittelpunkt bringen kann.

Barrierefreiheit

Die Basis für Barrierefreiheit äußert sich durch möglichst geringe Umwege zwischen Ausgangs- und Zielort. Fußverkehrsanlagen sind so zu gestalten, dass sie zu jeder Tages- und Jahreszeit von allen Menschen, unabhängig von möglichen Mobilitätseinschränkungen genutzt werden können.

Baumpflanzungen

Bäume spenden Schatten und sorgen in heißen Sommermonaten für ein angenehmes Mikroklima. Daher sollten Bepflanzungen im Bestand erhalten werden und bei zukünftigen Gestaltungen mit eingeplant werden. Siehe auch Kapitel 8.3– Grüne und blaue Infrastruktur.

Beleuchtung

Ausreichende Beleuchtung ist die Basis für objektive und subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum. Sie ist unerlässlich, wenn es darum geht, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Geschwindigkeitssenkende Maßnahmen im Verkehrsraum

Maßnahmen wie die Reduktion von Fahrbahnbreiten, die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und bauliche Tempobremsen attraktivieren das Gehen und erhöhen die Verkehrssicherheit allgemein.

Querungshilfen

Es gibt verschiedene Arten von Querungshilfen für FußgängerInnen. Je nach Anzahl der zu querenden Fahrstreifen, verfügbarer Platz und Kfz-Verkehrsmenge können Fahrbahnteiler, Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnanhebungen oder Schutzwege die Straßenquerung erleichtern bzw. sicherer machen.

(Konsumfreie) Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum erfüllen mehrere Funktionen. So stellen sie besonders für ältere oder körperlich eingeschränkte Personen wichtige Rastplätze zum Erholen dar, laden zum Verweilen ein und können Orte der Kommunikation darstellen. Wichtig ist darauf zu achten, dass die Sitzmöglichkeiten barrierefrei gestaltet und erreichbar sind.

Spielemente

Spielmöglichkeiten wie zum Beispiel Balancierbalken, Bodenmarkierungen oder Übungsstationen tragen dazu bei, dass vor allem Kinder gerne Gehen und den Aufenthalt im öffentlichen Raum positiv erleben. Diese Erfahrungen tragen dazu bei, auch als erwachsene Person gerne zu Fuß zu gehen.

Straßenmobiliar

Zusätzlich zu den bereits erwähnten Sitzbänken und Spielementen wird die Aufenthaltsqualität für Zu-Fuß-Gehende durch die Errichtung von Trinkbrunnen in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen, ausreichend Mistkübeln oder anderem Straßenmobiliar wesentlich erhöht. So können z.B. Zentral gelegene Schließfächer Erledigungen erleichtern, da dort etwaiges Gepäck zwischengelagert werden kann.

Öffentliche Toiletten

Ausreichende, öffentlich leicht zugängliche Toiletten sind für viele Menschen ein wichtiges Erfordernis, um möglichst viele Wege zu Fuß zurückzulegen. Wichtig ist auch, dass die Toiletten sich in einem gepflegten Zustand befinden und regelmäßig gereinigt werden.

Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen, regelmäßiger Grünschnitt

Bauliche Maßnahmen, Parkverbote und Poller können helfen, Hindernisse durch abgestellte Autos und Lieferwägen zu verringern. Außerdem sollte die Bevölkerung darauf aufmerksam gemacht werden, Mülltonnen möglichst platzsparend aufzustellen und bei Hecken einen regelmäßigen Grünschnitt durchzuführen. Es sollte ein Bewusstsein dafür geschaffen werden, welche Barrieren durch Achtsamkeit vermieden werden können.

8.1.2 Ortsbezogene Maßnahmenvorschläge

Die Lage der folgenden Maßnahmenvorschläge wird in Karte 6 (siehe Anhang) dargestellt.

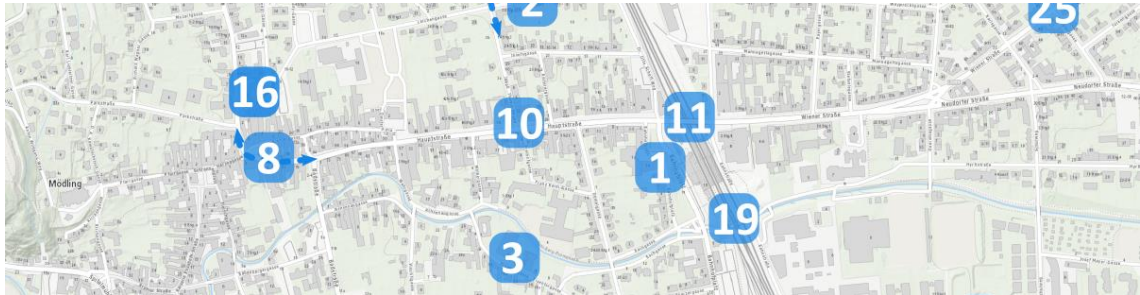


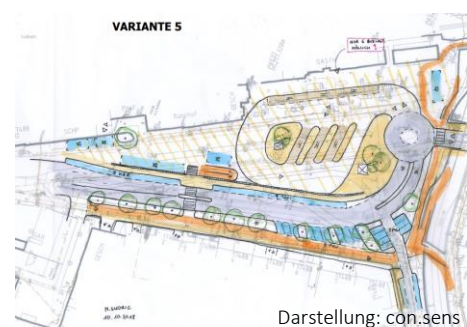
Abbildung 26: Ausschnitt Karte 6; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung

1 Bahnhofsvorplatz

Neugestaltung des gesamten Bahnhofsvorplatzes unter besonderer Berücksichtigung einer fußgängerInnenfreundlichen Verkehrsorganisation.

Mögliche Planungsvarianten wurden bereits vom Planungsbüro *con.sens* erstellt.

Wichtige Elemente, die bei der Umgestaltung berücksichtigt werden sollten, sind barrierefreie Zugänge und wettergeschützte Aufenthaltsbereiche.



Planungsvariante von *con.sens*

2 Dr. Albert Drach-Weg

Um die Treppenanlage im Dr. Albert Drach-Weg barrierefrei zu machen, besteht die Möglichkeit, eine Liftanlage oder eine Rampenanlage errichten. Der Bau einer entsprechenden Rampenanlage wird nur möglich, wenn nebenliegendes Grundstück angekauft werden kann.



3 Eisentorgasse (Haus der Jugend)

Die permanente Öffnung des bestehenden Durchganges über die Außenanlage des Hauses der Jugend würde eine zusätzliche Querungsmöglichkeit des Mödlingbaches schaffen und die Toni-Berg-Promenade direkt mit der Eisentorgasse verbinden. Die Wegführung ist links und rechtsseitig am Gebäude vorbei möglich.

**4 Eisentorgasse, Schwarzrockgasserl # Friedrich Schiller-Straße**

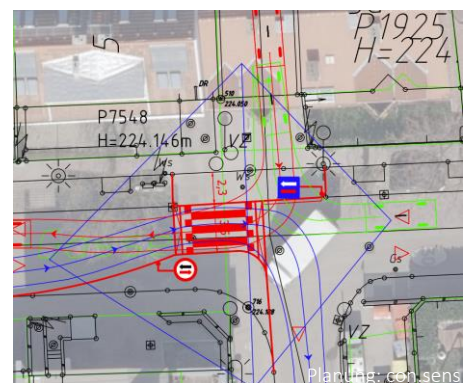
Errichtung eines bzw. mehrerer Fahrbahnteilern als Querungshilfe.
Mögliche Varianten siehe Kapitel 8.2.3

**5 Franz Gschmeidler-Promenade**

Da beidseitig auf der gesamten Länge der Promenade Grünflächen vorhanden sind, wäre eine Wegverbreiterung möglich. Zusätzlich könnte der Weg als gemischter Geh- und Radweg beschildert werden.

**6 Franz Gschmeidler Promenade # Dr. Hanns Schürff-Gasse**

Für diesen Kreuzungsbereich wurde bereits von con.sens eine Planung durchgeführt. Diese sieht eine beidseitige Gehsteigvorziehung und Fahrbahnanhebung vor. Aufgrund der Fahrbahnverengung besteht Wartepflicht bei Gegenverkehr.

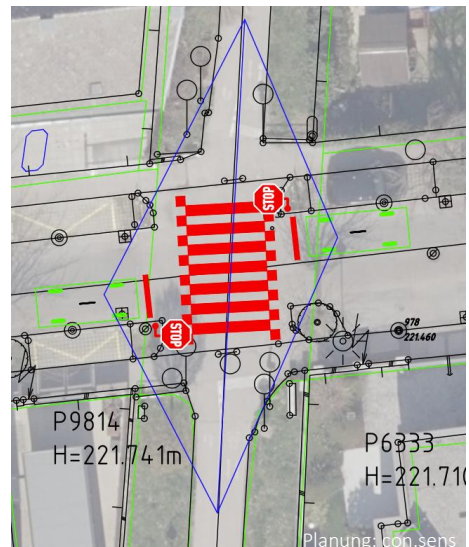


7 Franz Gschmeidler Promenade # Pergasse

An dieser Querungsstelle der Franz Gschmeidler-Promenade wird eine Bevorrangung des Fuß- und Radverkehrs über die Pergasse empfohlen.

Diesbezüglich wurde vom Planungsbüro con.sens eine Lösung erarbeitet. Diese sieht das Verkehrszeichen "Halt" für die Fahrbahn der Pergasse vor und ein Schutzweg und Radfahrerüberfahrt („St. Pöltner Modell“) für FußgängerInnen und RadfahrerInnen über die Pergasse. Außerdem sollte bei Bedarf der Bewuchs zurückgeschnitten werden.

Siehe Planung con.sens.



8 Freiheitsplatz, Hauptstraße

Eine Ausweitung der Begegnungszone würde die Fahrbahnquerung für FußgängerInnen in allen Bereichen erleichtern. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kfz-FahrerInnen wird eine Fahrbahnanhebung und geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung empfohlen.

Planungsdetails siehe Kapitel 8.2.2



9 Grutschgasse # Quellenstraße

Für diesen Kreuzungsbereich ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und um die Querung für den Fußverkehr zu erleichtern eine großflächige Fahrbahnanhebung vorgesehen. Zusätzlich sollen Fahrbahnverschwenkungen mit Baumscheiben in der Quellenstraße für eine Verkehrsberuhigung sorgen.

Details siehe Planungen von *kosaplaner*.



10 Hauptstraße # Jakob Thoma-Straße

Änderung der VLSA Freigabezeiten prüfen, z.B. nicht gesichert geführtes Rechtsabbiegen, Verlängerung der Freigabezeiten und Verkürzung der Sperrzeiten für FußgängerInnen bzw. diagonales Queren ermöglichen.



Hauptstraße, Bahnbrücke

Verkürzung der Wartezeit für FußgängerInnen sowie Verlängerung der Freigabezeit für einzelne Querungsrelationen.

Prüfung der Verringerung der Kreuzungsflächen durch die Entfernung einer Fahrspur zugunsten von Flächen für den Fuß- und Radverkehr oder auch Grünflächen.



Karte: ms.gis

12 Im Auholz, Bachratweg

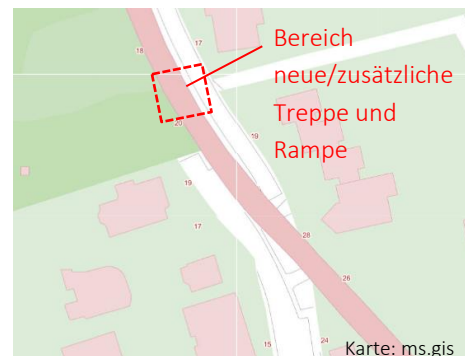
Die Befestigung des Verbindungsweges zwischen *Im Auholz* und der *Richard Wagner-Gasse (Bachratweg)* würde diesen Gehweg auch bei feuchtem Boden problemlos begehbar machen. Zusätzlich sollte eine Rampenanlage errichtet werden, um Barrierefreiheit zu gewährleisten.



Karte: ms.gis

13 Im Auholz, Karl Liebleitner-Gasse

Die Ergänzung der bestehenden Stufen um eine Rampenanlage würde diese Wegverbindung barrierefrei machen. Weiters sollte geprüft werden, ob zusätzliche Stufen im Bereich der Trampelpfade angelegt werden oder die Neuanlage von Treppen und Rampe in diesem Bereich erfolgt.

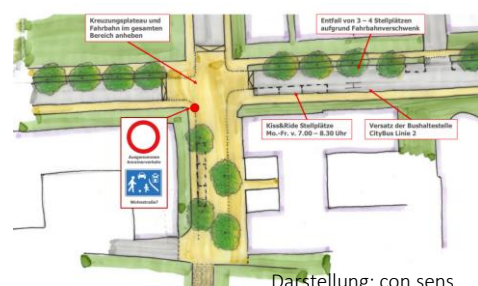


Karte: ms.gis

14 Jakob Thoma-Straße (VS Harald Lowatschek)

Im Schulumfeld der VS Harald Lowatschek wurde von *con.sens* bereits die Einführung einer Eltern-Haltestelle, die Verlegung der Bushaltestelle, Gehsteigvorziehungen sowie eine Fahrbahnanhebung des gesamten Kreuzungsbereiches inklusive einem Teilstück der Lerchengasse geplant.

Weitere Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung in diesem Bereich wäre die Einführung einer „Schulstraße“.



Darstellung: con.sens

15 Josef Schleussner-Straße

Maßnahmen, wie Fahrbahnverengungen und dadurch ermöglichte Gehsteigverbreiterungen sollen für eine Verkehrsberuhigung zu sorgen.

16 Lerchengasse (# Enzersdorfer Straße)

Durch die Entfernung von ca. 3 Kfz-Stellplätzen wäre eine Verbreiterung des Geh- und Radweges in diesem Bereich der Lerchengasse möglich.

**17 Neusiedler Straße # Friedrich Schiller Straße # Spitalmühlgasse**

Eine Verkürzung der Wartezeit für FußgängerInnen, besonders bei dem Schutzweg über die Neusiedler Straße und der Friedrich-Schiller-Straße vor der Tankstelle würde das Gehen in diesem Bereich attraktiver machen.

Alternativ könnte der gesamte Kreuzungsbereich als „Begegnungsplateau“ geführt werden, die Kreuzungsgeometrie verändert bzw. die Anzahl der Fahrspuren reduziert werden..

**18 Neuweg**

In Bereichen mit starken Schäden durch die Wurzeln der umgebenden Bäume sollte die Oberfläche des Geh- und Radweges saniert werden.

19 Pepi-Wagner Durchgang

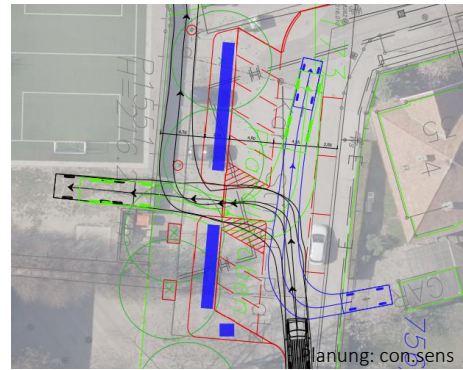
Bodenmarkierungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit in Konfliktbereichen, wie z.B. bei den Zugängen zu den Bahnsteigen können helfen, Konflikte zu vermeiden.



20 Pfandlbrunnengasse, Vorplatz VS Karl Stingl

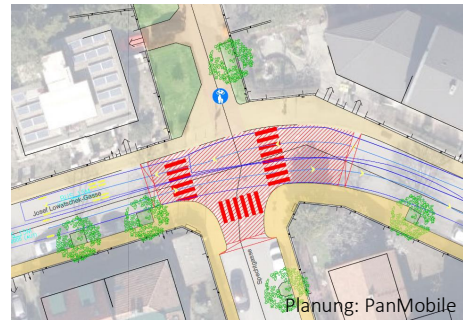
Neuorganisation des Schulvorplatzes mit Verbreiterung des Gehsteiges und damit verbundener Verschmälerung der Fahrbahn. Außerdem sind Baumpflanzungen geplant.

Details siehe Planung con.sens.

**21 Spechtgasse # Josef Lowatschek-Gasse**

In diesem Kreuzungsbereich gibt es verschiedene Varianten, um FußgängerInnen die Querung zu erleichtern. Es könnte eine Gehsteigvorziehung, eine Fahrbahnanhebung oder eine Kombination aus beidem gebaut werden.

Genauere Planungsvorschläge siehe Kapitel 8.2.1

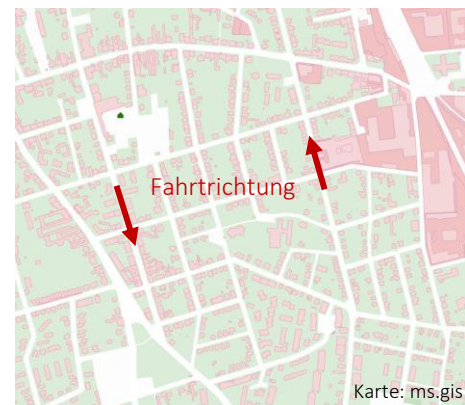
**22 Südtiroler Gasse (Bahndurchgang)**

Da eine Verbreiterung des Bahndurchgangs nicht möglich ist, wird eine zusätzliche Reduktion der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit, 20 km/h) empfohlen. Weitere Möglichkeit wäre ein für FußgängerInnen bedarfsgesteuerte, gut sichtbare Ampel. Dabei würde der Durchgang für eine gewisse Zeit für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und FußgängerInnen hätten temporär ausreichend Platz zum Durchgehen.

23 Weißes Kreuz-Gasse, Badstraße

Die Einführung eines Einbahnsystems, bei dem der Verkehr auf der Weißes Kreuz-Gasse stadteinwärts und auf der Badstraße stadtauswärts geführt wird. Durch die Einbahnführung wird in den beiden Straßen durchgehend mehr Platz für die aktiven Verkehrsarten Zu-Fuß-gehen und Radfahren und Grünbereich möglich. Radverkehr sollte von der Einbahnregelung ausgenommen werden.

Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind auch ohne Einbahnregelung möglich oder können diese ergänzen. Außerdem sollten derzeit schon bestehende Fahrbahn-anhebungen deutlich (z.B. mit einem roten Bodenbelag) markiert werden.



24 Weißes Kreuz-Gasse # Südtiroler Gasse

Die Sperrung des Kreuzungsbypasses für den Kfz-Verkehr und die Verringerung der Kreuzungsfläche insgesamt, würde die Querung für FußgängerInnen erleichtern. So könnte durch eine Fahrspurverengung in der Südtiroler Gasse mehr Platz für FußgängerInnen oder eine Grünfläche geschaffen werden.

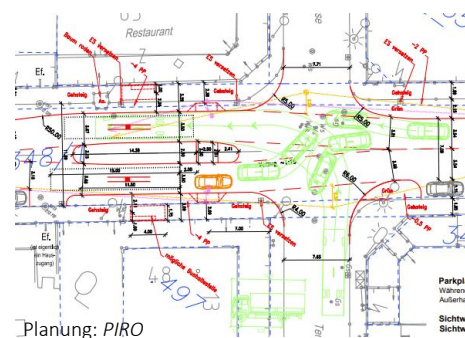
Ebenso könnte eine deutliche Bodenmarkierung der bereits bestehenden Fahrbahnhebung bzw. eine deutlichere Anhebung helfen, die Aufmerksamkeit der Kfz-FahrerInnen zu erhöhen.

Die Verkehrsorganisation des gesamten Kreuzungsbereiches als „Begegnungsplateau“ wäre ebenfalls möglich.



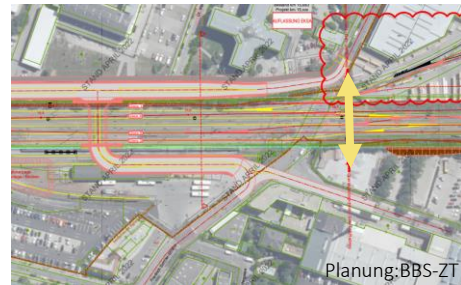
25 Wiener Straße # Templergasse

Zu diesem Kreuzungsbereich sind verschiedene Varianten zur Erleichterung der Fahrbahnquerung für FußgängerInnen geplant. Für die Umgestaltung werden ein Fahrbahnteiler oder versch. Varianten von Gehsteigvorziehungen in Betracht gezogen. Planung erfolgt durch *PIRO Plan + Partner*.



26 Bahnquerungen (Friedrich Schiller-Straße, Grenzgasse, Arnold Schönbergpark)

Die Barrierewirkung der Südbahnstrecke durch das Siedlungsgebiet von Mödling soll durch den bereits in Planung befindlichen Bau von insgesamt drei Geh- und Radwegunterführungen verringert werden. Die geplanten Unterführungen werden die bestehenden Bahnübergänge mit Schranken in der Grenzgasse und in der Friedrich Schiller-Straße ersetzen. Die Errichtung der Verbindung durch den Arnold Schönberg-Park wird eine neue Wegverbindung schaffen.



27 Einbahnsysteme (Südtirolersiedlung, Hochbründlgasse, Schöffelstadt)

Die Einführung von Einbahnsystemen soll den Durchzugsverkehr durch diese Siedlungsgebiete auf ein Minimum reduzieren, dadurch die Straßenquerungen für den Fußverkehrs erleichtern und die Verkehrssicherheit und Attraktivität für FußgängerInnen erhöhen.

Durch den Flächengewinn sind Maßnahmen für den Fuß- und Fahrradverkehr und Grünflächen möglich.

28 Begleitende Maßnahmen

Ergänzende Maßnahmen wie die Errichtung von Trinkbrunnen, Sitzbänken und die Pflanzung von Bäumen zur Beschattung erhöhen die Attraktivität für den Fußverkehr zusätzlich. Genauere Maßnahmenbeschreibung siehe Kapitel 8.1.1

8.2 Punktuelle Lösungsvorschläge

Folgend werden für prioritäre Problemstellen Lösungsvorschläge vorgestellt.

8.2.1 Kreuzungsbereich Spechtgasse # Josef Lowatschek-Gasse

Derzeit befinden sich in diesem Kreuzungsbereich zwei Schutzwege als Querungshilfe über die Josef Lowatschek-Gasse mit Gehdistanzen von 6 m und 8 m. Für Kinder des naheliegenden Kindergartens Spechtgasse und der VS Karl Stingl sind diese Distanzen ohne Begleitung schwierig zu überwinden. Erschwerend kommt hinzu, dass die Josef Lowatschek-Straße in diesem Bereich als Kurve verläuft, weshalb die Sichtbeziehungen nicht optimal sind.

Zur Erhöhung der (subjektiven) Verkehrssicherheit wird für diesen Bereich empfohlen, die Querungsdistanzen so weit wie möglich zu verringern und zusätzlich die Aufmerksamkeit der Kfz-FahrerInnen zu erhöhen. Als komplementäre Maßnahme wird eine Verkehrsberuhigung im Vorlau der Querungsstelle, zB durch Fahrbahngestellen empfohlen.

In **Variante 1** wird eine beidseitige Gehsteigvorziehung vorgeschlagen, die die Querungsdistanz auf ca. 5,50 m reduziert und aufgrund der geringeren Fahrbahnbreite zusätzlich die Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs verringert. Nachteil dieser Variante ist, dass der Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen (z.B. Lkw und Bus) nicht möglich ist.

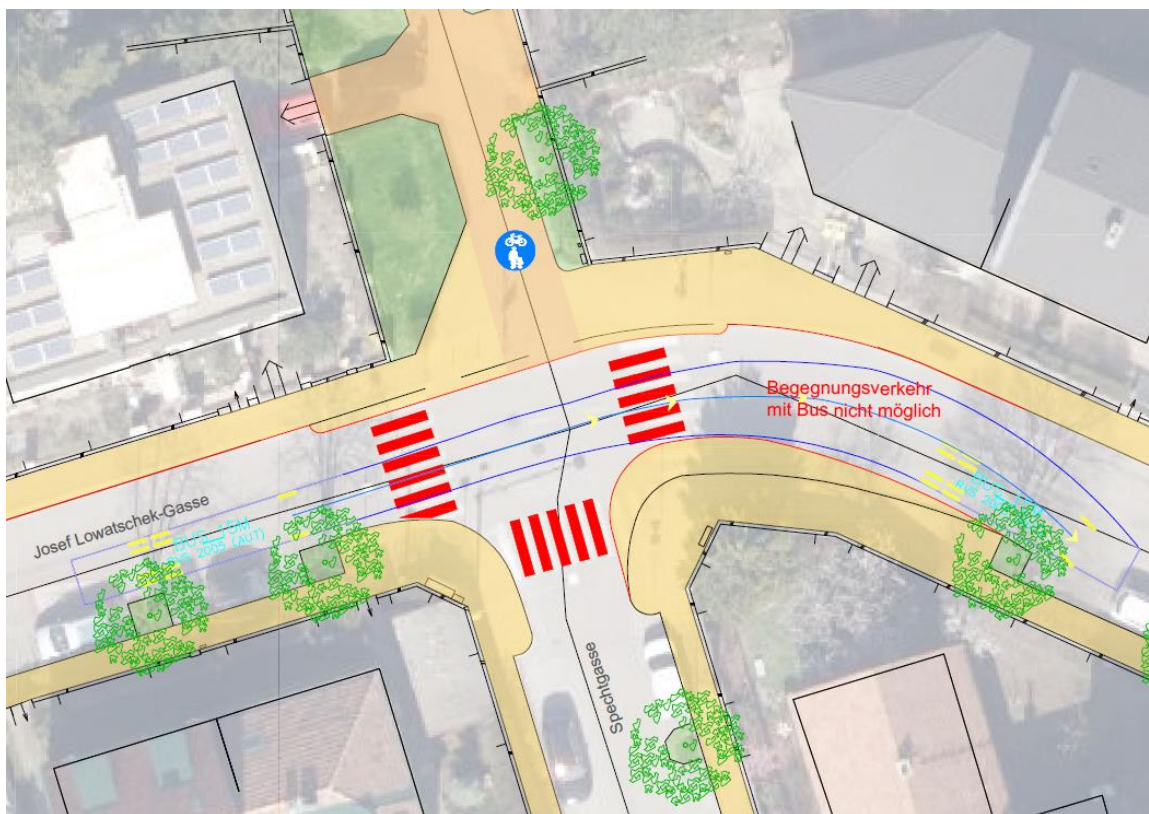


Abbildung 27: Ausschnitt Planungsvariante 1 Josef Lowatschek -Gasse # Spechtgasse

Variante 2 sieht eine Fahrbahnanhebung des gesamten Kreuzungsbereiches vor, um die Aufmerksamkeit der Kfz-FahrerInnen zu erhöhen. Bei dieser Variante wird der Begegnungsverkehr zweier Lkw gegenüber der bestehenden Situation nicht beeinflusst.

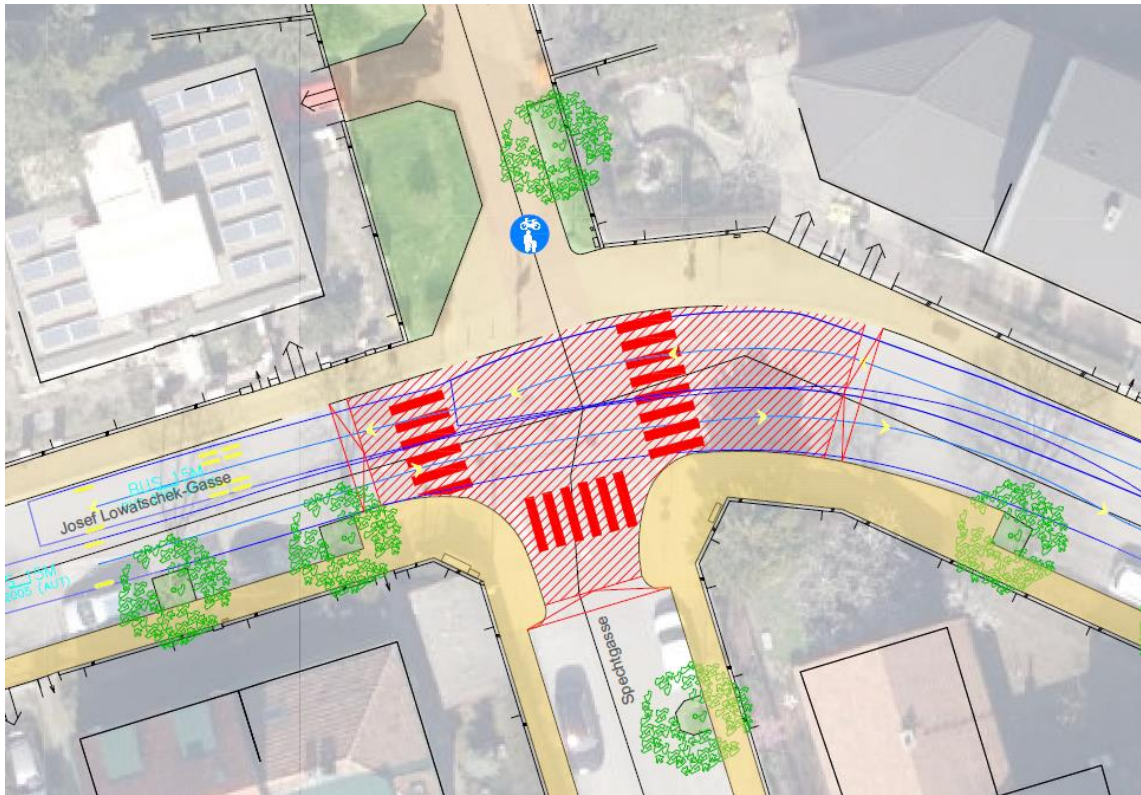


Abbildung 28 Ausschnitt Planungsvariante 2 Josef Lowatschek -Gasse # Spechtgasse

8.2.2 Freiheitsplatz / Hauptstraße

Aktuell beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße/Enzersdorfer Straße im Bereich des Freiheitsplatzes 30km/h, es gibt beidseitig Gehsteige, wobei einer davon mit 1,20m Breite recht schmal ist. Der Freiheitsplatz selbst ist eine Begegnungszone und auf der anderen Straßenseite beginnt die Fußgängerzone. Abseits des Schutzweges ist es für FußgängerInnen derzeit schwierig, die Straße zu queren, die Anhaltebereitschaft von Kfz-FahrerInnen ist gering.

Daher wird eine Ausweitung der Begegnungszone auf die Hauptstraße/Enzersdorfer Straße zwischen der Kreuzung Badstraße bis Parkstraße (derzeitiges Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30) empfohlen. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Verdeutlichung des Beginns/Endes der Begegnungszone, ist eine Fahrbahnanhebung der gesamten Fläche vorgesehen.

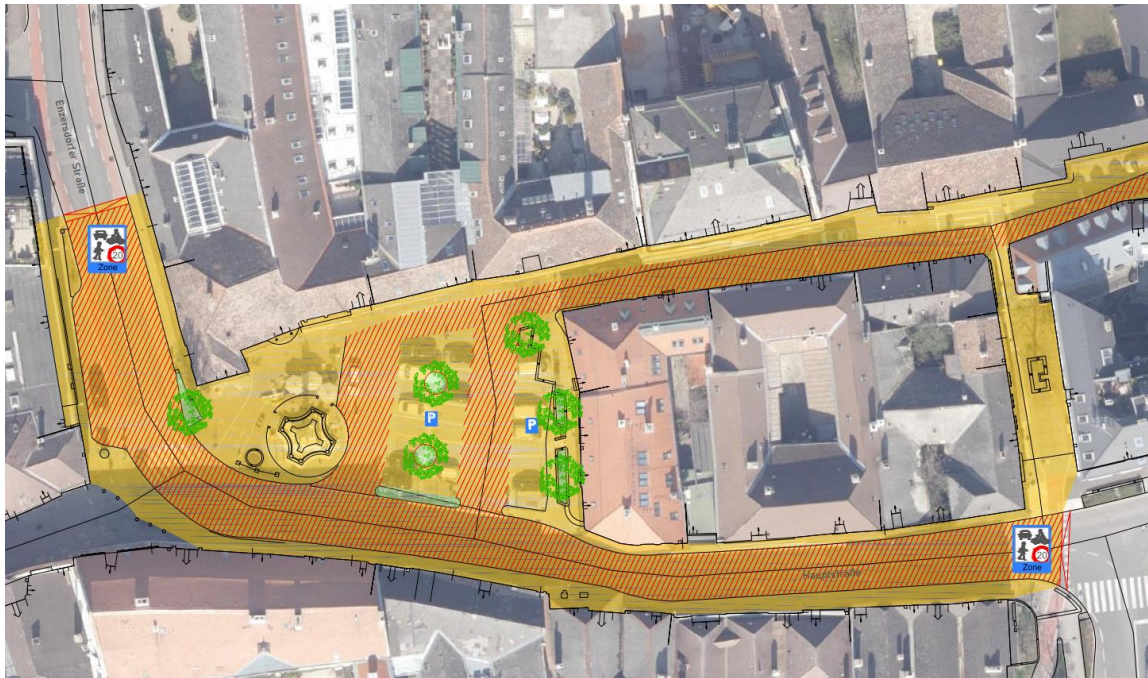


Abbildung 29: Ausschnitt Planung Freiheitsplatz

8.2.3 Kreuzungsbereich Eisentorgasse # Friedrich Schiller-Straße

Der Einmündungsbereich der Eisentorgasse in die Friedrich Schiller-Straße ist mit einer Fahrbahnbreite von ca. 10 m überdimensioniert. Hinzu kommt, dass Personen, die die gegenüberliegende Bushaltestelle erreichen wollen, entweder über die, in diesem Bereich teilweise 3-spurige Friedrich Schiller-Straße gelangen müssen oder einen etwa 100 m langen Umweg über die VLSA bei der Kreuzung Friedrich Schiller-Straße # Weißes Kreuz-Gasse zurücklegen müssen.

Zur sichereren Querung dieser beiden Straßen wird eine Gehsteigverbreiterung und -vorziehung in der Eisentorgasse und die Errichtung eines Fahrbahnteilers in der Friedrich Schiller-Straße empfohlen.

Bei den **Varianten 1 und 2** ist jeweils ein Fahrbahnteiler vorgesehen, wobei die Variantenauswahl auf Basis einer Prüfung des tatsächlichen Querungsbedarfes erfolgen sollte. Neben der erleichterten Querung für FußgängerInnen wird RadfahrerInnen auch die Einfahrt von der Friedrich Schiller-Straße in die Eisentorgasse erleichtert, da der Bereich neben dem Fahrbahnteiler geschützt ist.

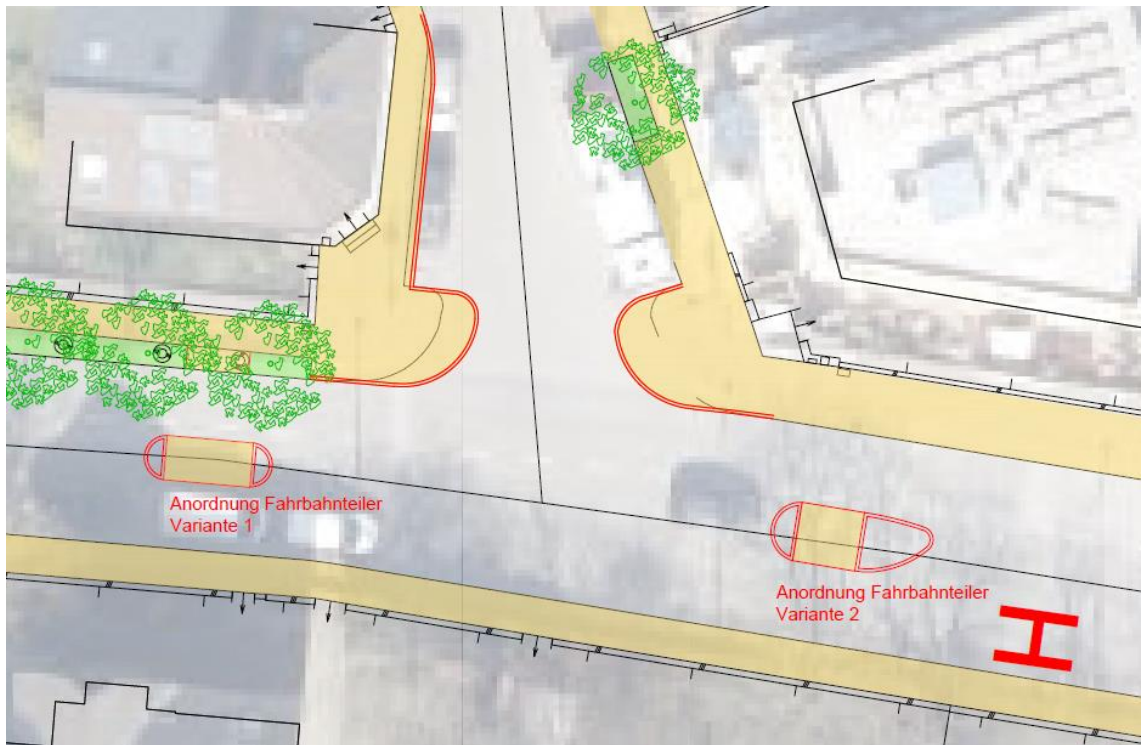


Abbildung 30: Ausschnitt Planungsvariante 1 & 2 Friedrich Schiller-Straße # Eisentorgasse

Variante 3 sieht zwei, weiter voneinander getrennte Fahrbahnteiler vor, die zusammen eine Mittelzone bilden, die gleichzeitig eine kurze Abbiegespur für Kfz und RadfahrerInnen bilden kann. Ebenso würde die zusätzliche Errichtung eines durchgehenden niveaugleichen Gehsteiges das Queren der Eisentorgasse erleichtern.

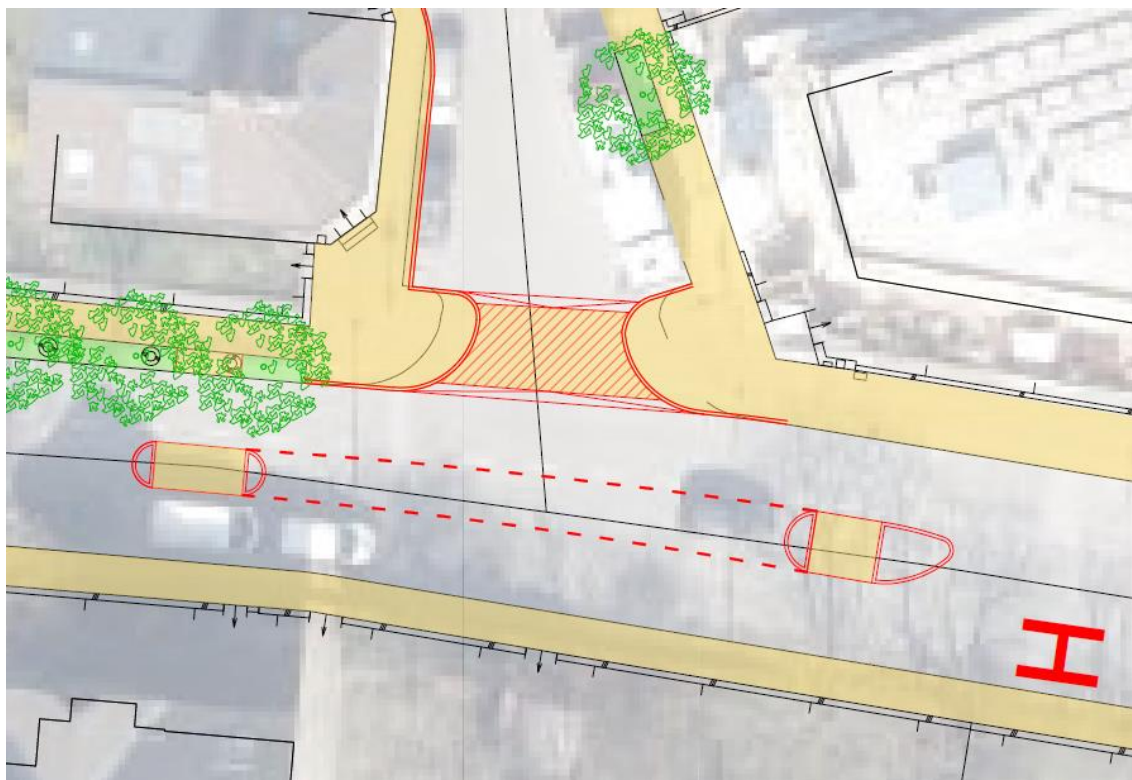


Abbildung 31: Ausschnitt Planungsvariante 3 Friedrich Schiller-Straße # Eisentorgasse

Weiters wird empfohlen, für die Friedrich Schiller-Straße ein Gesamtkonzept zur Geschwindigkeitsreduktion und zum Abbau der Barrieren durch Verbesserung der Querungen zu entwickeln.



Abbildung 32: Schillerstraße – Gesamtkonzept Querungen; Kartengrundlage @ms gis

So könnte ein zusätzlicher Fahrbahnteiler beim Durchgang Schwarzrockgasserl zusätzliche Querungen ermöglichen und die Barriere, die durch die Friedrich Schiller-Straße besteht verringert werden. Für die Errichtung eines Fahrbahnteilers müssten die vorhandenen Stellplätze in diesem Bereich entfernt werden.



Abbildung 33: Ausschnitt Planungsvariante 1 Friedrich Schiller-Straße # Schwarzrockgasserl

8.3 Maßnahmen für eine fußverkehrsfreundliche Siedlungsentwicklung

In der Stadt- und Raumplanung werden die Grundlagen für das Gehen geschaffen. Dabei spielen strategische Planungen der Ortsentwicklung (z.B.: Örtliches Entwicklungskonzept) und auch Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren eine wichtige Rolle.

Erreichbarkeit von Zielen – Stadt der kurzen Wege

Alltägliche Ziele, wie zum Beispiel Nahversorger, medizinische Einrichtungen und wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollten in einer fußläufigen Distanz erreichbar sein.

Nutzungsdurchmischung

Eine räumliche Durchmischung der Daseinsgrundfunktionen (wohnen, sich versorgen, bilden, arbeiten, erholen, entsorgen, am Verkehr teilnehmen) trägt dazu bei, Wege möglichst kurz zu halten, wodurch sie leichter zu Fuß zu bewältigen sind.

Schaffung und Verankerung von Fußverkehrsinfrastruktur durch Planungsinstrumente

Grundsätzlich ist ein möglichst dichtes und lückenloses Netz an Fußverkehrsflächen erstrebenswert. Dieses sollte bereits in den Planungsinstrumenten der Gemeinde (Flächenwidmung, Bebauungsplan) festgelegt werden.

Die Schaffung von zusätzlicher Fußverkehrsinfrastruktur in dicht bebauten Siedlungsgebieten wird durch Verbindlichkeiten in der Flächenwidmung, Baulandwidmungen und Baugenehmigungen möglich. So können Flächen mittels Servituts oder Grundüberlassung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und z.B. die Blockdurchlässigkeit erhöht oder Verbreiterungen von Gehwegen ermöglicht werden.

Weitere Instrumente sind Abkappungen der Grundstücke in Kreuzungsbereichen. Die so gewonnenen Flächen für den öffentlichen können die Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich verbessern und dafür genutzt werden, um z.B. Stadtmobiliar aufzustellen.

Zur Attraktivierung der Fußwege sollten im Bebauungsplan auch die Nutzungen der Erdgeschosszonen berücksichtigt werden. Fensterlose Wände und Garagenzufahrten sind nicht attraktiv und können im Extremfall sogar subjektive Angsträume erzeugen.

Parkraummanagement

Das Angebot an (frei) verfügbaren Kfz-Stellplätzen beeinflusst die Verkehrsmittelwahl wesentlich. Daher könnte eine räumliche und/oder zeitliche Begrenzung der Parkmöglichkeiten dazu beitragen, das Gehen zu attraktivieren. Außerdem würde die Reduktion der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raumes ermöglichen, das Stadtbild verschönern und dadurch wiederum zusätzliche Personen dazu animieren, aktiv unterwegs zu sein.

Eine Möglichkeit zur zeitlichen Reduktion des Angebotes ist die flächendeckende Einführung einer (gebührenfreien) Kurzparkzone. Für AnrainerInnen, die keine Möglichkeit haben, ihr Kfz auf dem Privatgrundstück abstellen zu können, sollte eine (evtl. kostenpflichtige) Ausnahmeregelung geschaffen werden. Die Ausweisung einer „Grünen Zone“ könnte ebenfalls dazu beitragen, dass mehr Menschen auf alternative Verkehrsmittel umsteigen.

Grüne und blaue Infrastruktur

Grünflächen, Bäume und (bewegte) Wasserflächen erhöhen die Attraktivität von Fußwegen und verbessern das Mikroklima einer Stadt. Je umfassender das Netz an grüner und blauer Infrastruktur einer Stadt ist, umso effektiver kann sie als Klimapuffer fungieren.

So hat eine Klimasimulation der Wiener Straße von *Cuulbox*⁴ gezeigt, dass durch eine 40 %-ige Überschilderung der Straße mit vitalen Bäumen, die Erhöhung des Grünflächenanteils auf 14 % und weitere Maßnahmen die gefühlte Temperatur um bis zu 15°C gesenkt werden kann.

⁴ <https://www.cuulbox.at/portfolio-item/wiener-strasse-in-moedling/>



Abbildung 34: Klimafitte Wiener Straße; © Cuulbox 2019

Grünanlagen sollten daher erhalten und wo es möglich ist, zusätzliche geschaffen werden. Planungen für alle Verkehrsarten sollten mit der Planung von Grünanlagen abgestimmt werden.

Durch eine Bauweise im Schwammstadt-Prinzip wird die Integration von Baumpflanzungen in den Straßenraum erleichtert. Dabei wird unterhalb der befestigten Flächen für den Fuß- und Fahrzeugverkehr ein unterirdischer Retentionsraum für anfallendes Niederschlagswasser geschaffen in dem Straßenbäume ihre Wurzeln ausbreiten können, ohne Schäden an der Oberfläche zu verursachen.

Dieses Prinzip wurde bereits bei der Neugestaltung der Guntramsdorfer Straße angewendet und lässt sich auf das gesamte Straßennetz von Mödling ausweiten.

Eine weitere Möglichkeit zur Erhöhung der Anzahl an Grünflächen innerhalb des Siedlungsgebietes ist die verpflichtende Errichtung von Grünflächen auf Flachdächern oder die Installation von Fassadenbegrünungen.

Klimafitte Gestaltung

Herkömmliche Bauweisen von Verkehrsanlagen sind mit vielen versiegelten Oberflächen verbunden. Diese heizen sich im Sommer stark auf und tragen dazu bei, dass weniger Regenwasser in den Boden abfließen kann, wodurch der lokale Wasserkreislauf gestört wird und Hitzeinseln entstehen können. Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken und lokale Hitzeinseln zu vermeiden, sollten zukünftig möglichst viele Flächen entsiegelt, mit hellen Oberflächen ausgestattet und Materialien mit geringer Wärmespeicherkapazität gewählt werden. (siehe Empfehlungen des Forschungsprojektes ADAP UHI)

8.4 Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, Informations- und Leitsysteme

Die Vorteile des Gehens sind vielfältig, geraten jedoch aus verschiedenen Gründen immer wieder in Vergessenheit. Um die Menschen wieder auf aktive Mobilitätsformen aufmerksam zu machen, gibt es mehrere Möglichkeiten:

Schwerpunktaktionen, Veranstaltungen, Public Awareness Kampagnen

Regelmäßig durchgeführte Aktionen und vielfältige Kampagnen tragen zur Bewusstseinsbildung über die Vorteile des Gehens bzw. aktiver Mobilität bei. Sie können beliebig an verschiedene Zielgruppen angepasst werden und sind je nach Umfang mit unterschiedlichen Kosten verbunden.

Durch die Anwesenheit des Fußverkehrsbeauftragten oder zuständigen MitarbeiterInnen der Gemeinde können solche Aktionen auch von den EinwohnerInnen genutzt werden, unbürokratisch auf Probleme aufmerksam zu machen oder Ideen zur Verbesserung der Fußverkehrsanlagen einzubringen.

Gewinnspiele und Wettbewerbe

Von der Gemeinde organisierte Gewinnspiele und Wettbewerbe können zusätzlich motivieren, mehr zu Fuß zu gehen. Mögliche Preise, wie z.B. Gutscheine für eine Buchhandlung, Theaterbesuche und andere Veranstaltungen könnten in Kooperation mit in der Gemeinde ansässigen Firmen organisiert werden. Außerdem könnten die fleißigsten TeilnehmerInnen bzw. GewinnerInnen in der Gemeindezeitung veröffentlicht werden.

Information für neue EinwohnerInnen

Umzüge sind oft mit großen Änderungen im Alltag verbunden, dieser Umbruch kann auch dazu führen, dass Menschen ihre Mobilitätsgewohnheiten ändern. Informationen zu Fuß- und Radwegen und zum Öffentlichen Verkehr (Lage der Haltestellen, Fahrplan der Stadtbuslinien, ...) als Willkommensgeschenk für neue EinwohnerInnen können dabei helfen, den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erleichtern.

Ausbildungs- und Schulprogramme

Bewusstseinsbildung aktiver Mobilität beginnt bereits im Kindesalter. Verschiedene, auf das jeweilige Alter der Kinder angepasste Programme und Aktionen können spielerisch die Vorteile des Gehens vermitteln und die Kinder dabei unterstützen selbstständiger im Straßenverkehr unterwegs zu sein. Dabei kann auf vorgefertigte Angebote des Klimabündnis Österreich, wie die Kindergarten-Mobilitätsbox oder die Organisation von Pedibussen zurückgegriffen werden oder individuell an die jeweilige Schule angepasste Konzepte für schulisches Mobilitätsmanagement entwickelt werden.

Informations- und Leitsysteme

FußgängerInnen-Zählstellen

An belebten Orten oder wichtigen fußläufigen Routen, wie z.B. Schulwegen aufgestellte, automatische Zählstellen mit Anzeige der täglichen Anzahl der FußgängerInnen, verdeutlichen die Bedeutung des Fußverkehrs und können zusätzlich ermuntern, öfter zu Fuß zu gehen.

Aktualisierung u. Ergänzung des Leitsystems für den Fuß- und Radverkehr

In Mödling gibt es bereits ein Leitsystem für den Fuß- und Radverkehr. Dieses sollte regelmäßig aktualisiert und ergänzt werden, da Darstellungen von fußläufigen Distanzen und Wegzeiten (zB. 5min) zu wichtigen Zielen dabei helfen können, die „mentalen“ Distanzen innerhalb des Siedlungsgebietes zu verändern und begreifbarer zu machen. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Karten zielgruppenspezifisch anzupassen und weitere interessante Informationen für FußgängerInnen, wie z.B. Öffentliche Toiletten einzutragen.



8.5 Best-Practice-Beispiele

Nachfolgend werden einige österreichische Beispiele für eine fußgängerInnenfreundliche Straßenraumgestaltung gezeigt:

8.5.1 Begegnungszonen

Die Gestaltung kann z.B. mit Bodenbelägen, einfachen Farbfeldern und einer ansprechenden Möblierung zur Erhöhung der Attraktivität und der Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen beitragen. Die Möglichkeiten sind vielfältig.



8.5.2 Querungshilfen

Zur Reduzierung der Trennwirkung von stark befahrenen Straßen sind Querungshilfen wichtige Bausteine eine fußgängerInnenfreundlichen Straßenraumgestaltung.

Ausführung mit Asphalt oder als Pflasterung möglich. Zusätzlich können die Rampenflächen farblich hervorgehoben werden.

Fahrbahnteiler



Mittelzonen



Flächige Fahrbahnanhebung



8.5.3 Bodenbeläge

Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und als optische Tempobremse sind verschiedene Oberflächenbeläge oder Bodenbeschichtungen möglich. Neben einer klassischen Pflasterung können auch Beschichtungen oder eingefärbter Asphalt (mit synthetisch hergestelltem Bindemittel wie *Bituclair*®) verwendet werden. Dieses Bindemittel hat den Vorteil, dass es beliebig eingefärbt werden kann und sich nicht abnutzt.

Wassergebundene Decken sind meist umweltfreundlich, aber wartungsintensiv und müssen jährlich nachgesandet und eingewalzt werden, damit sie in gutem Zustand erhalten bleiben. Zur Erhöhung der Oberflächenfestigkeit kann der Belag auch mit Bindemitteln verstärkt werden. Alternativer luft- und wasserdurchlässiger Bodenbelag wäre z.B. *TerraWay®*, eine Gesteinsmischung, die mit Epoxidharz verklebt wird.

Pflasterung



Quelle: walkspace.at, Ort: Velden



Foto: Grubits, Ort: Bad Tatzmannsdorf

Farbasphalt, Farbbeschichtungen

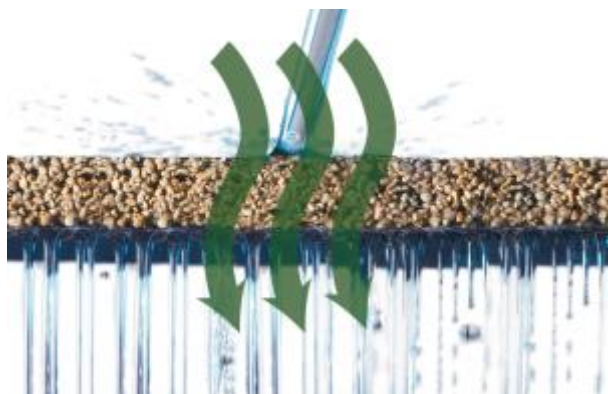


Foto: Grubits, Ort: Hard



Foto: Grubits, Ort: Bregenz

Wassergebundene Decke, luft- und wasserdurchlässiger Bodenbelag



Quelle: terraway.at



© Google StreetView2022, Ort: Eisenstadt

9 Planungsscheckliste

Die folgende Checkliste (Empfehlungen) kann bei zukünftigen Planungen von Fußverkehrsanlagen herangezogen werden. Insbesondere werden die Richtlinien RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr und RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen berücksichtigt. Die Checkliste dient als Rahmen und der zusammenfassenden Übersicht. Für die konkrete Planung ist auf die einschlägigen Richtlinien zurückzugreifen.

9.1 Streckenbereiche

Regelbreiten (Verkehrsraum zuzüglich Breitenzuschlag)

Gehsteig und Gehweg	
neben Fließverkehr $v_{zul} \leq 40$ km/h oder Längsparkern	2,00 m (1,50 m in Ausnahmefällen)
neben Senkrecht- oder Schrägparkern	2,50 m
Selbstständig geführte Gehwege	2,00 m
Gehsteig neben Radweg	2,30 m (1,50 m in Ausnahmefällen)
Gehsteig/Gehweg mit Ruhebänken	3,00 m
Gehsteige mit Verweilen vor Auslagen	3,00 m
Gehsteig/Gehweg inkl. Aufenthaltsfläche bei ÖPNV-Haltestellen	3,50 - 6,25 m abhängig von der Fahrgastmengen

Bei größeren Fußverkehrsstärken ab ca. 500 FG/h im Querschnitt ist der Verkehrsraum entsprechend zu vergrößern (siehe RVS 03.02.12, Abbildung 3)

Verziehung bei baulichen Hindernissen

Die Gehsteigkante ist ausreichend weit vor dem Hindernis (z.B. Hausvorsprung) zu verschwenken: Versatzmaß zuzüglich mind. 2,00 m

Aufstellen Verkehrszeichen und Hindernisse

Verkehrszeichen sind gem. StVO aufzustellen. Bei der Aufstellung ist der Verkehrsraum der Fußgänger gänzlich freizuhalten, indem diese im Bereich von Schutzstreifen und Gehsteigvorziehungen (alternativ auch Wandmontage) aufgestellt werden.

Verkehrszeichen einschließlich Zusatztafeln dürfen im Lichtraum für den Fußgängerverkehr nicht unter 2,25 m über Gehsteigniveau angebracht werden. Bei in Ausnahmefällen niedrigerer Montage sind Bügel oder Rahmen bis zum Boden zuführen mit waagrechter Tastleiste.

Hindernisse (Verkehrszeichensteher, Hydranten, Poller u.ä.) sind farblich kontrastierend (Mind. Zweifärbig – üblicherweise weiß/rot) zu markieren.

Neigungen

Querneigung zwischen 1,5 – 4% (in der Regel sind 2,0 % anzustreben)

„Berg- und Talbahnen“ z.B. bei Hauszufahrten sollen vermieden werden. Die Gehsteige sollten niveaugleich durchgezogen werden und bei erforderlichen Absenkungen z.B. in Kreuzungsbereichen eine geringe Neigungsdifferenz aufweisen.

Attraktivität und Beleuchtung

Ausreichend Beschattung (z.B. Bäume) und Sitzgelegenheiten berücksichtigen

Errichtung von Straßenbeleuchtungsanlagen entsprechend ÖNORM CEN/ TR 13201-1 und ÖNORM EN 13201-2 bis -4 bzw. bei der Errichtung von Schutzwegen, Schutzinseln und Radfahrerüberfahrten s. ÖNORM O 1051

Gemeinsame Führung mit Kfz-Verkehr

Mischprinzip mit Kfz-Verkehr möglich, wenn folgende Bedingungen gegeben sind:

- Höchstzulässige Geschwindigkeit ≤ 30 km/h und geringe Kfz-Verkehrsstärken (idealerweise unterstützt durch bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnversätze oder Niveauanhebungen)
- Kein (wesentlicher) überörtlicher Durchgangsverkehr
- ausreichende Sichtbeziehungen
- Kein übermäßiger Parkdruck
- in Wohnstraßen und Begegnungszonen generell Mischprinzip

Gemeinsame Führung mit Radfahrern

Dazu gehören gemischte Geh- und Radwege und Radverkehr in Fußgängerzonen:

- | | |
|------------------------------|---|
| gemischte Geh- und Radwege | <ul style="list-style-type: none"> - bei geringer Fußgänger- und Radfahnerdichte - wenn der Verkehrsraum für eine getrennte Führung nicht ausreicht und eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht möglich ist - Bei direkt angrenzenden Haustoren und Hauseinfahrten überdenken - Zu Abmessungen siehe RVS 03.02.13 Radverkehr - Fußgängerflächen die nur zur Mitnutzung von schutzbedürftigen RadfahrerInnen dienen: „Nicht benutzungspflichtiger gemischter Geh- und Radweg“ |
| Radverkehr in Fußgängerzonen | <ul style="list-style-type: none"> - mittels Ausnahmeregelung, Schrittgeschwindigkeit - in RVS 03.02.13 Radverkehr geregelt:
bei geringen Fußgängerdichten, ausreichender Breite und geringem Gefälle bis max. 6% |

9.2 Querungsstellen und Kreuzungen

Allgemein sind bei Querungsstellen und Kreuzungen zu berücksichtigen:

- Umwege vermeiden und Trennwirkung reduzieren
- Bedarf durch Verkehrserhebungen (Gehlinien) feststellen
- Barrierefreiheit beachten (Niveauabsenkungen, Oberflächenbeschaffenheit...), Siehe auch ÖNORM B 1600 und RVS 02.02.36
- Ausreichende Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmern

Querungshilfen für FußgängerInnen können sein:

- Straßenpolizeiliche Maßnahmen: Schutzwege, VLSA („Ampel“)
- Bauliche und gestalterische Maßnahmen, wie Mittelinseln, Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnanhebungen
- Niveaufreie Lösungen in Ausnahmefällen (Unter- und Überführungen)

Im Detail sind bei Querungsstellen und Kreuzungen folgende Punkte zu berücksichtigen:

- | | |
|---|--|
| Schutzweg (nicht signal-geregelt) | <ul style="list-style-type: none"> - Breite mind. 3 m (Ausnahme 2 m), Bodenmarkierungsverordnung und RVS 05.03.11 - ausreichende Sichtverhältnisse entsprechend RVS 03.02.12 Tabelle 5 - max. 1 Fahrstreifen pro Richtung - ausreichender Abstand zu VLSA bzw. Eisenbahnkreuzung und zum nächsten Schutzweg - Kfz-Geschwindigkeiten $v_{85} \leq 55$ km/h - Erfordernis beurteilen aufgrund Kfz- und Fußgängerverkehrsaufkommen lt. RVS03.02.12 Abbildung 13 (mind. 25 FG/h) - Aufstellflächen berücksichtigen |
| VLSA | <ul style="list-style-type: none"> - geringe Querungsdistanzen und Berücksichtigung der Gehlinien - Freigabezeit mindestens 8 s; 2/3 der Strecke sollten zurückzulegen sein - Wartezeiten möglichst kurz, Sperrzeit < 40 (≥ 60 s vermeiden) - Bei gemeinsamer Freigabe von Fahrzeugströmen mit Abbiegern und parallel geführten Fußgänger- oder Radverkehrsströmen als bedingt verträgliche Verkehrsströme sollte der Beginn der Freigabezeiten so geschaltet werden, dass sich die Fußgänger in Seitenlage 1 bis 2 s vor den abbiegenden Fahrzeugen auf der Konfliktfläche befinden - Schutzwege über alle Knotenarme anordnen - Siehe RVS 05.04.31 Einsatzkriterien und RVS 05.04.32 Planungsgrundsätze |
| Gehsteigvorziehungen als Auftrittsflächen | <ul style="list-style-type: none"> - Randstein absenken im Querungsbereich - Ausreichende Restfläche bei Möblierungen beachten - ausreichende Sichtverhältnisse entsprechend RVS 03.02.12 Abbildung 18 |
| Mittelseln, Fahrbahnteiler | <ul style="list-style-type: none"> - Regelbreite 2,50 m (mind. 2,00 m) - Barrierefrei ausbilden (z.B. Randstein absenken) - ausreichende Sichtverhältnisse entsprechend RVS 03.02.12 Abbildung 19 |
| Fahrbahnanhebungen | <ul style="list-style-type: none"> - Busfrequenzen und Schwerverkehrsanteile prüfen - Längsneigung >5%: Entwässerung und Fahrdynamik prüfen - Anhebung im Regelfall 8 – 10 cm über Fahrbahnniveau - Durch Höhendifferenz von 3 cm zum Gehsteig oder mittels taktiler Leitinformation ausführen - Länge ohne Rampe entsprechend Fahrzeugen (mind. 4 m und mind. 8 m bei Linienbusverkehr oder starkem Lkw-Verkehr) - Oberflächen insbesondere Rampen gut erkennbar gestalten (Material oder Farbe) - Kennzeichnung durch Verkehrszeichen (§50 Z1 StVO) |

- „Aufwölbung“), wenn bei erlaubter Höchstgeschwindigkeit ein gefahrloses Befahren nicht möglich ist
- Rampenneigung nach Lage und Zweck anpassen. Im Regelfall Neigungen von 1:10 bis 1:15
- Niveaufreie Lösungen
- Unterführungen einsehbar und beleuchtet ausführen; Breite mind. 3,50 m (kurz) und mind. 6,00 m (lang); Lichte Höhe mind. 2,50 m
 - Treppen gem. ÖNORM B1600 und RVS 02.02.36
 - Rampen gem. ÖNORM B1600 und RVS 02.02.36

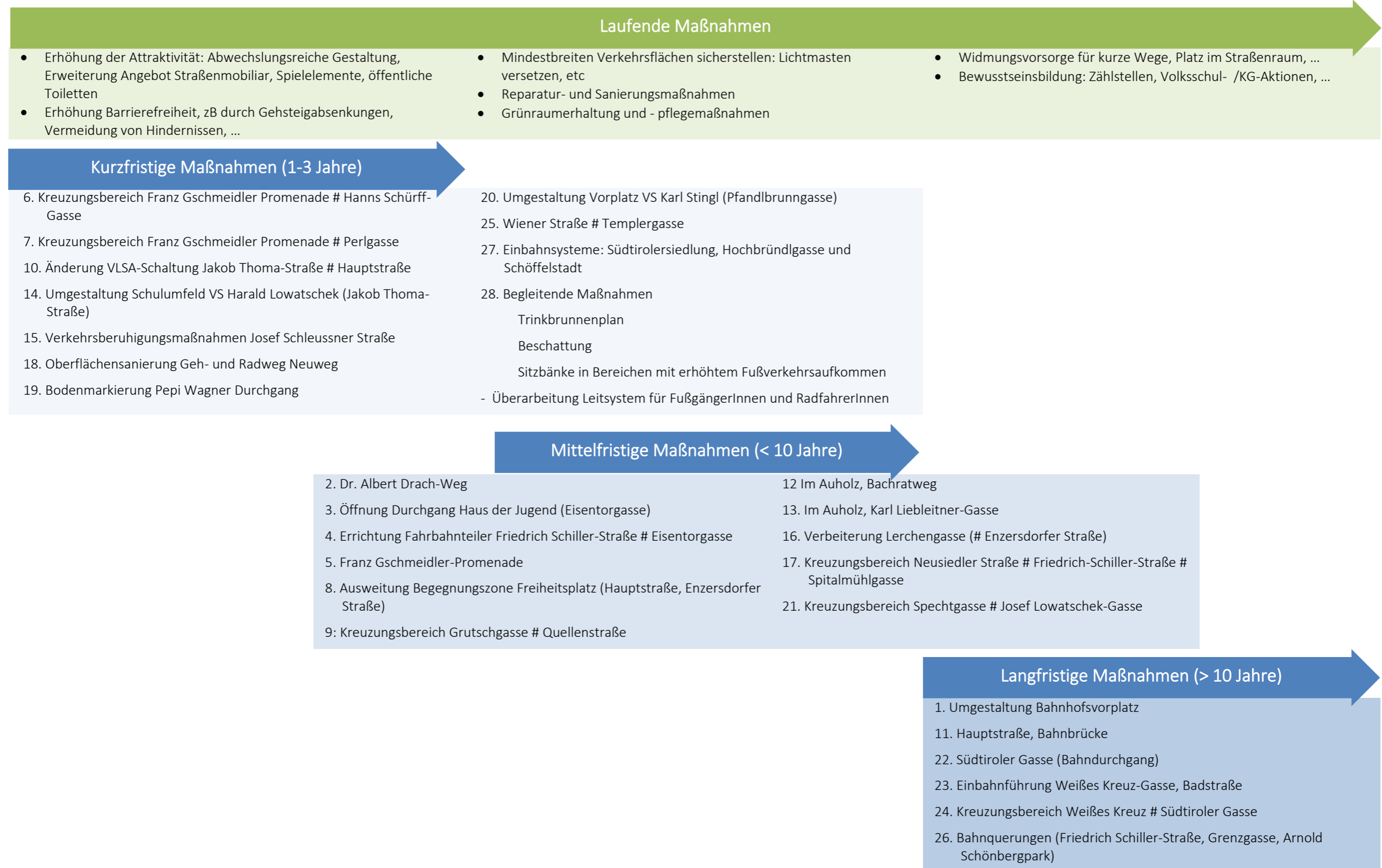
9.3 Allgemeines

- Attraktive Gestaltung
- Ausreichend Beschattung (z.B. Bäume)
 - Sitzgelegenheiten berücksichtigen
 - Bodenbelag
- Beleuchtung
- Errichtung von Straßenbeleuchtungsanlagen entsprechend ÖNORM CEN/ TR 13201-1 und ÖNORM EN 13201-2 bis -4 bzw. bei der Errichtung von Schutzwegen, Schutzinseln und Radfahrerüberfahrten s. ÖNORM O 1051
- Schneeräumung
- Fußwege freihalten

10 Umsetzungszeitplan

In folgendem Zeitplan werden die jährlich zur Umsetzung geplanten Maßnahmen aufgelistet (abhängig von der Budgetsituation). Der geplante Zeithorizont beträgt 10 Jahre, wobei kurzfristige Maßnahmen einen Umsetzungszeitraum von 1 - 3 Jahren haben und bis zu 10 Jahre für mittelfristige Maßnahmen angenommen werden können.

Umsetzungszeitplan



11 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Inhalte Masterplan Gehen.....	4
Abbildung 2: Arbeitsablauf für die Erstellung des Masterplans; eigene Darstellung	5
Abbildung 3: Überblick über den potenziellen Bedarf im Straßenraum, Quelle: Projektierungshandbuch Öffentlicher Raum, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, 2011	7
Abbildung 4: Verkehrs- und Lichtraum für FußgängerInnen, Gehsteigbreiten, Quelle: RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr Oktober 2015	8
Abbildung 5: Kriterien für einen Schutzweg („Zebrastreifen“), Quelle: RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr Okt. 2015	9
Abbildung 6: Erforderliche Sichtfelder in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit bei einem Schutzweg („Zebrastreifen“), Quelle: RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr Oktober 2015	9
Abbildung 7: Fahrbahnanhebungen, Quelle: RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr Oktober 2015.....	9
Abbildung 8: Randsteinabsenkungen; Quelle: RVS 03.02.12 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum Sept 2010.....	10
Abbildung 9: Schrägriss Randsteinabsenkungen (ohne taktiles Leitsystem), Quelle: RVS 03.02.12 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum Sept 2010	11
Abbildung 10: Radbasisnetz Mödling 2021; Quelle: Stadtgemeinde Mödling 2021.....	14
Abbildung 11: Auswertung Rückmeldebögen FußgängerInnen-Check 2021, eigene Darstellung	15
Abbildung 12: Kartendarstellung UHI Risiko-Index von Mödling; ©IIASA	15
Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung von Mödling; Datenquelle: Statistik Austria https://www.statistik.at/blickgem/G0201/g31717.pdf ; eigene Darstellung	18
Abbildung 14: Bevölkerungsstruktur von Mödling und Niederösterreich 2022; Datenquelle: https://www.noel.gv.at/noel/Zahlen-Fakten/Bevoelkerungsstruktur.html ; eigene Darstellung ..	18
Abbildung 15: Orthofoto Mödling; Quelle: Stadtgemeinde Mödling – BEV 2014; eigene Darstellung	19
Abbildung 16: Naturraum Mödling; Quelle: KREF 2014, eigene Darstellung.....	19
Abbildung 17: Modal Split von Mödling und Niederösterreich, Quelle: ÖEK 2011, Mobilitätserhebung Österreich 2013/14 und Mobilitätserhebung NÖ 2018; eigene Darstellung	20
Abbildung 18: Unfallstellen mit FußgängerInnen-Beteiligung, Quelle: Statistik Austria, Karte: basemap.at; eigene Darstellung	21
Abbildung 19: Bushaltestellen Mödling, Quelle: Gemeinde Mödling, Karte: basemap.at; eigene Darstellung	21

Abbildung 20: Ausschnitt Karte 1; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung	22
Abbildung 21: Ausschnitt Karte 2; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung	22
Abbildung 22: Ausschnitt Karte 3 Gehsteigbreiten; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung	23
Abbildung 23: Ausschnitt Karte 4 Verkehrsregelung; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung	23
Abbildung 24: Route der Begehung; Kartengrundlag: gip.at 2022, eigene Bearbeitung	24
Abbildung 25: Blockdurchlässigkeit Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung	30
Abbildung 26: Ausschnitt Karte 6; Kartengrundlage: basemap.at; eigene Darstellung	35
Abbildung 27: Ausschnitt Planungsvariante 1 Josef Lowatschek -Gasse # Spechtgasse.....	43
Abbildung 28 Ausschnitt Planungsvariante 2 Josef Lowatschek -Gasse # Spechtgasse	44
Abbildung 29: Ausschnitt Planung Freiheitsplatz.....	45
Abbildung 30: Ausschnitt Planungsvariante 1 & 2 Friedrich Schiller-Straße # Eisentorgasse	46
Abbildung 31: Ausschnitt Planungsvariante 3 Friedrich Schiller-Straße # Eisentorgasse.....	46
Abbildung 32: Schillerstraße – Gesamtkonzept Querungen; Kartengrundlage @ms gis.....	47
Abbildung 33: Ausschnitt Planungsvariante 1 Friedrich Schiller-Straße # Schwarzrockgasserl ...	47
Abbildung 34: Klimafitte Wiener Straße; © Cuulbox 2019	49

12 Anhang

Karte 1 – Points of Interest

Karte 2 - Umfeldanalyse

Karte 3 - Gehsteigbreiten

Karte 4 - Verkehrsregelung

Karte 5 - Problembereiche

Karte 6 – Maßnahmen

Planung Kreuzungsbereich Spechtgasse # Josef Lowatschek-Gasse Variante 1

Planung Kreuzungsbereich Spechtgasse # Josef Lowatschek-Gasse Variante 2

Planung Ausweitung Begegnungszone Freiheitsplatz

Planung Kreuzungsbereich Eisentorgasse # Friedrich Schiller-Straße Variante 1

Planung Kreuzungsbereich Eisentorgasse # Friedrich Schiller-Straße Variante 2

Planung Kreuzungsbereich Eisentorgasse # Friedrich Schiller-Straße Variante 3

Planung Kreuzungsbereich Eisentorgasse # Friedrich Schiller-Straße inkl. Schwarzrockgasserl

Abbildung 16: Naturraum

Abbildung 18: Unfallstellen mit FußgängerInnen-Beteiligung

Abbildung 19: Einzugsbereich Bushaltestellen Mödling

Abbildung 25: Blockdurchlässigkeit