



Örtliches Fußverkehrskonzept

Stadtgemeinde Zeltweg

verkehrplus – Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Endbericht
2021

ÖRTLICHES FUSSVERKEHRSKONZEPT ZELTWEG

Endbericht

Auftragnehmer:

**verkehrplus GmbH Prognose, Planung und
Strategieberatung**

Bearbeitungsteam:

Dr. Ulrich Bergmann (Projektleiter)

Christoph Vodeb, MSc
Zsombor Moticska, MSc
Agnese Beitane

T: +43 316 908 707

E: office@verkehrplus.at



Geschäftsführung:

Dr. Ulrich Bergmann

Dr. Markus Frewein

AuftraggeberIn:

Stadtgemeinde Zeltweg

Herr Bgm. Günter Reichhold
Hauptplatz 8
8740 Zeltweg

T: +43 3577 22521 0

E: stadttamt@zeltweg.gv.at

GZ: A-2021-1239-00396/0002

Beauftragt am: 17.06.2021

Logo Auftraggeber



Zitierweise:

verkehrplus (2021): Örtliches Fußverkehrskonzept Zeltweg, Endbericht, Graz im Dezember 2021

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für Männer und Frauen gleichermaßen.

Graz, Dezember 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG	7
1.1	Anlass und Ziel	7
1.2	Systemabgrenzung	8
1.3	Planungshorizont	8
2	BEDEUTUNG DES FUßVERKEHRS	9
3	ANFORDERUNGEN AN EINE GUTE FUßVERKEHRSINFRASTRUKTUR	13
4	ENTWICKLUNG DER HAUPTROUTEN UND DER ERSCHLIEßUNG	16
4.1	Methodik zur Entwicklung der Hauptrouten und der Erschließung	16
4.2	Verlauf der Hauptrouten.....	20
4.3	Verlauf der Erschließung.....	22
4.4	Netz der Hauptrouten und der Erschließung	24
5	BESTANDS- UND MÄNGELANALYSE	26
5.1	Punktuelle Mängel	26
5.2	Lineare Mängel.....	30
5.3	Routenübergreifende, generelle Mängel	31
6	MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN	33
6.1	Maßnahmentabelle und -Factsheets	34
6.2	Übergreifende Maßnahmenempfehlungen	36
6.2.1	Informations- und Leitsystem	36
6.2.2	Bewusstseinsbildung	37
7	KONZEPT ZUR FUßVERKEHRSFREUNDLICHEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG	41
7.1	Mobilitätsangebot und -struktur	41
7.2	Aktive Mobilität.....	42
7.3	Mobilitätsmanagement	42
7.4	Maßnahmen in der Raum- und Siedlungsentwicklung	43
8	ZUSAMMENFASSUNG	44
	QUELLENVERZEICHNIS	45
	ANHANG I: ÜBERSICHTSKARTEN BESTANDS- UND MÄNGELANALYSE	46
	ANHANG II: ÜBERSICHTSKARTEN HAUPTROUTEN UND ERSCHLIEßUNG	49
	ANHANG III: ÜBERSICHTSKARTE MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN	54
	ANHANG IV: FACTSHEETS MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN	56

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1 Gemeindegrenze Zeltweg (Quelle: GIS Steiermark, ohne Maßstab).....	7
Abbildung 2: Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split) nach Raumtypen 2013/14 (Quelle: BMVIT 2016)	10
Abbildung 3: Modal-Split im Werktagverkehr nach Altersklassen 2013/14 (Quelle: BMVIT 2016)	11
Abbildung 4: Modal-Split im Werktagverkehr nach Geschlecht 2013/14 (BMVIT 2016)	11
Abbildung 5: Modal-Split Steiermark Werktag 2013/14 (Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2018)	12
Abbildung 6: Wunschlينien anhand der Quell- und Zielpunkte (Kartengrundlage: Google Maps)	17
Abbildung 7: Zwischenstand des Netzplans (Kartengrundlage: Google Maps)	17
Abbildung 8: Ist-Analyse der Haupttrouten und der Erschließung mittels GIS-basierter Webmap (Kartengrundlage: OpenStreetMap)	18
Abbildung 9: Beispiele verorteter Maßnahmenempfehlungen (Kartengrundlage: OpenStreetMap).....	19
Abbildung 10: Verlauf der Haupttrouten für den Fußverkehr in der Stadtgemeinde Zeltweg (Kartengrundlage: OpenStreetMap).....	21
Abbildung 11: Verlauf der Erschließung für den Fußverkehr in der Stadtgemeinde Zeltweg (Kartengrundlage: OpenStreetMap)	23
Abbildung 12: Übersichtskarte der Haupttrouten und der Erschließung in Zeltweg (Kartogramm)	24
Abbildung 13: Netz der Haupttrouten und der Erschließung für den Fußverkehr in der Stadtgemeinde Zeltweg (Kartengrundlage: OpenStreetMap).....	25
Abbildung 14: Schlecht sichtbare Bodenmarkierung eines Schutzweges	26
Abbildung 15: Zu schmaler getrennter Geh- und Radweg sowie durch Hindernis (Mülleimer) eingeschränkte Gehwegbreite	27
Abbildung 16: Keine Querung über die L537 Zeltwegerstraße im unmittelbaren Nahbereich des Bahnhofes Zeltweg	27
Abbildung 17: Mangelhafte Aufenthaltsqualität durch hohes Verkehrsaufkommen und fehlende Erholungsbereiche im Bereich des Platzlmarktes	28
Abbildung 18: Schotterablagerung im Gehsteigbereich	28
Abbildung 19: Beispiele für Stiegenanlagen in der Stadtgemeinde Zeltweg.....	29
Abbildung 20: Übersichtskarte der punktuellen Mängel im IST-Zustand (Kartengrundlage: OpenStreetMap).....	29
Abbildung 21: Übersichtskarte der linearen Mängel im IST-Zustand (Kartengrundlage: OpenStreetMap).....	31
Abbildung 22: Bereich Sportplatzweg mit nicht ausreichender Beleuchtung (Kartengrundlage: GIS Stmk)	32

Abbildung 23: Übersichtskarte der Maßnahmenempfehlungen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)..... 33

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Systemabgrenzung 8

Tabelle 2: Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur lt. RVS 03.02.12 14

Tabelle 3: Verlauf der Hauptrouten..... 20

Tabelle 4: Verlauf der Erschließung..... 22

Tabelle 5: Maßnahmentabelle 35

1 Aufgabenstellung

1.1 Anlass und Ziel

Zu-Fuß-Gehen stellt die ursprünglichste Art der Fortbewegung dar und ist außergewöhnlich nachhaltig und klimaschonend. Für alle sozialen Gruppen und jedes Lebensalter stellt zu-Fuß-Gehen eine mögliche und leistbare Form der Mobilität dar. Zusätzlich ist zu-Fuß-Gehen ressourcenschonend, emissionsfrei, lärmarm, platzsparend, kostengünstig und hat positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Neben der Funktion als individuellste, eigenständigste und gesündeste Mobilitätsform, hat zu-Fuß-Gehen auch eine unverzichtbare verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungsfunktion. Jede Fahrt, jede Reise und jeder Weg beginnt und endet mit einem Schritt zu Fuß. Dennoch gibt es heutzutage nach wie vor eine systematische Unterschätzung der tatsächlichen Bedeutung des Gehens für ein funktionierendes Gesamtsystem (vgl. BMLFUW, BMVIT 2015)

Auf Grundlage eines breit aufgestellten Maßnahmenpakets wird die Fußverkehrsinfrastruktur der Stadtgemeinde Zeltweg attraktiver und benutzerfreundlicher gestaltet. Das Ziel dabei ist, die fußverkehrsfreundliche Infrastruktur und Platzverteilung in der Stadtgemeinde Zeltweg zu erhöhen. Die Überlegungen dazu werden so ausgeführt, dass dadurch die Grundsätze einer klimafreundlichen und zukunftsgerechten Mobilität eingehalten werden. Im Interesse der Stadtgemeinde ist dem Prinzip der kurzen Wege besondere Beachtung zu schenken.

Mit der Erarbeitung des vorliegenden örtlichen Fußverkehrskonzeptes für die Stadtgemeinde Zeltweg soll ein besseres Angebot für zu-Fuß-Gehende im Gemeindegebiet entstehen. Weiters sollen durch gezielte Bewusstseinsbildungsmaßnahmen die Vorteile des zu-Fuß-Gehens in die Bevölkerung getragen werden. Zusätzlich wird durch das örtliche Fußverkehrskonzept die Basis für das Investitionsprogramm Fußverkehr geschaffen, welches eine wichtige Maßnahme im Rahmen des Aktionsprogramms klimaaktiv mobil – Radverkehr und Mobilitätsmanagement darstellt. Das örtliche Fußverkehrskonzept wird für das Untersuchungsgebiet der Stadtgemeinde Zeltweg entwickelt (► Abbildung 1).

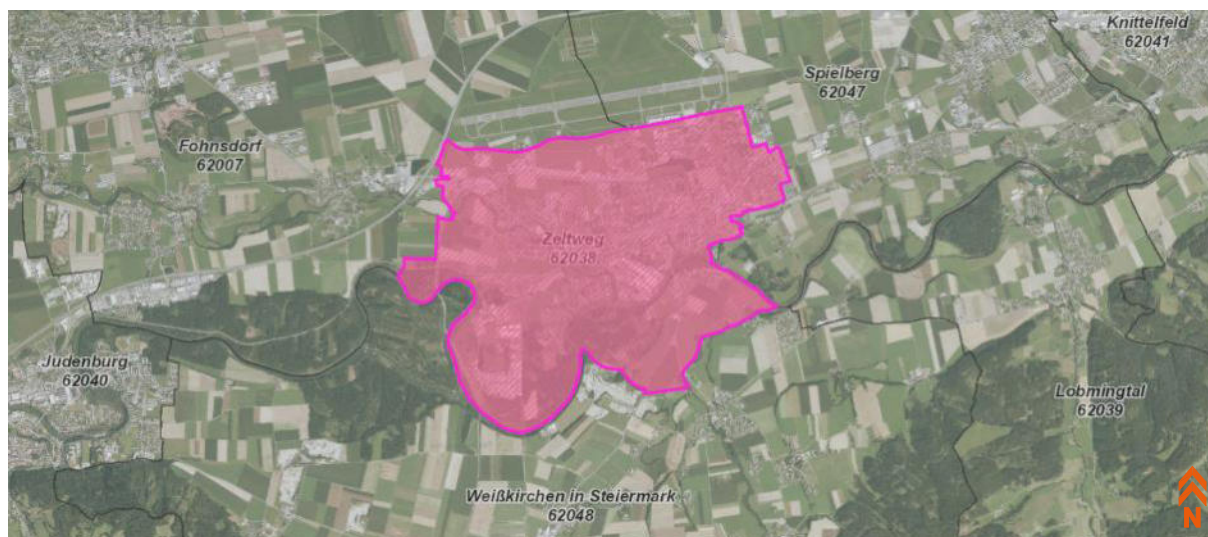


Abbildung 1 Gemeindegrenze Zeltweg (Quelle: GIS Steiermark, ohne Maßstab)

1.2 Systemabgrenzung

Tabelle 1: Systemabgrenzung

ASPEKT	PROJEKT	ANMERKUNGEN
räumlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Zeltweg 	
zeitlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Analyse 2021 ▶ Umsetzungshorizont bis 2028 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ mind. 3 Jahre Planungshorizont nach Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Radverkehr und Mobilitätsmanagement
inhaltlich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Definition der Zielsetzungen für den Fußverkehr ▶ IST-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes ▶ Identifizierung und Lokalisierung von aktuellen fußverkehrsrelevanten Problemen ▶ Erarbeitung eines SOLL-Fußwegenetzes ▶ Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung ▶ Tabellarischer Infrastrukturinvestitionsplan ▶ Qualitative Begründung der Maßnahmen ▶ Zeitplan der Umsetzung ▶ Planerische Darstellungen 	

1.3 Planungshorizont

Es werden folgende drei Planungshorizonte definiert:

- Kurzfristig: bis 2 Jahre – voraussichtlich 2022 bis 2023
- Mittelfristig: bis 5 Jahre – voraussichtlich 2024 bis 2027
- Langfristig: über 5 Jahre – voraussichtlich ab 2027

2 Bedeutung des Fußverkehrs

Nach wie vor wird die Bedeutung des Fußgängerverkehrs als Verkehrsmittel grob unterschätzt. Dabei spielt das zu-Fuß-Gehen einerseits als eigenständiges Verkehrsmittel und andererseits als verbindendes Glied zwischen allen anderen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. So stellt der Fußgängerverkehr z.B. den wichtigsten Zubringer zum öffentlichen Verkehr dar. Die Förderung eines der beiden Verkehrsmittel kommt somit auch dem anderen zugute. Besonders hervorzuheben ist, dass die Förderung des Fußgängerverkehrs die eigenständige Mobilität der Menschen beträchtlich erhöht. Vor allem jene von Kindern und Senioren sowie sinnes- bzw. mobilitätseingeschränkten Menschen (vgl. BMLFUW, BMVIT 2015).

Fußgängerverkehr ist flächeneffizient und raumsparend. Raumintensive Verkehrsinfrastrukturen, sollen gegenüber einer Aufwertung der Siedlungsqualität und einer Höherbewertung der Nutzerbedürfnisse (speziell des Umweltverbundes) überdacht und umgestaltet werden. Sichere, angenehme Fußwege mit ausreichend breiter Fußverkehrsinfrastruktur sowie verstärkter Zugänglichkeit und fußläufiger Erreichbarkeit sind Merkmale einer fußgängerverkehrsfreundlichen Ausrichtung der Verkehrspolitik und -planung (vgl. BMLFUW, BMVIT 2015).

Das zu-Fuß-Gehen stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar und bietet einige gesundheitliche Vorteile. Von allen Fortbewegungsarten benötigt zu-Fuß-Gehen zwar die meiste Körperenergie, dieser Energieverbrauch hat jedoch positive Wirkungen und erhöht – statistisch gesehen – die Lebenserwartung und -qualität (vgl. BMLFUW, BMVIT 2015).

Die ungeschütztesten und damit schwächsten Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr sind Fußgänger. Daher kommt ihrer Sicherheit eine besonders hohe Bedeutung zu. Mit der Attraktivierung der Fußgängerinfrastruktur geht eine Steigerung des Anteils am Gesamtverkehr einher. Je mehr Fußgänger, desto größer die subjektive und objektive Sicherheit im öffentlichen Raum. Dadurch vergrößert sich auch die Akzeptanz der Fußgänger als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer und die Rücksichtnahme seitens der Fahrzeuglenker (vgl. BMLFUW, BMVIT 2015).

Einen interessanten Indikator stellt der Modal-Split der Bevölkerung ab 6 Jahren dar. Dieser beschreibt den Wegeteil der fünf Hauptverkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr, MIV-Lenker und MIV-Mitfahrer). Dabei wird für jeden Weg ein Hauptverkehrsmittel definiert (z.B. Fußgängerwege zählen zum Verkehrsmittel „zu Fuß“, wenn kein anderes Verkehrsmittel auf dem betrachteten Weg benutzt wird). Somit wird mittels Modal-Split einerseits die Qualität des Verkehrsmittelangebotes in Abhängigkeit der Raumstruktur und andererseits die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung aufgezeigt. Mit Abnahme der Besiedlungsdichte und Zentralität sowie mit Zunahme der peripheren Lage reduziert sich auch der Anteil des Fußgängerverkehrs (► Abbildung 2). In Wien besitzt der Fußgängerverkehr noch einen Anteil von ca. 25%, welcher in peripheren Bezirken auf ca. 15% sinkt. Die verdeutlicht, dass der Fußgängerverkehr eine kompakte Siedlungsstruktur benötigt, um als „Ort der kurzen Wege“ höhere Anteile zu schaffen (vgl. BMVIT 2016).

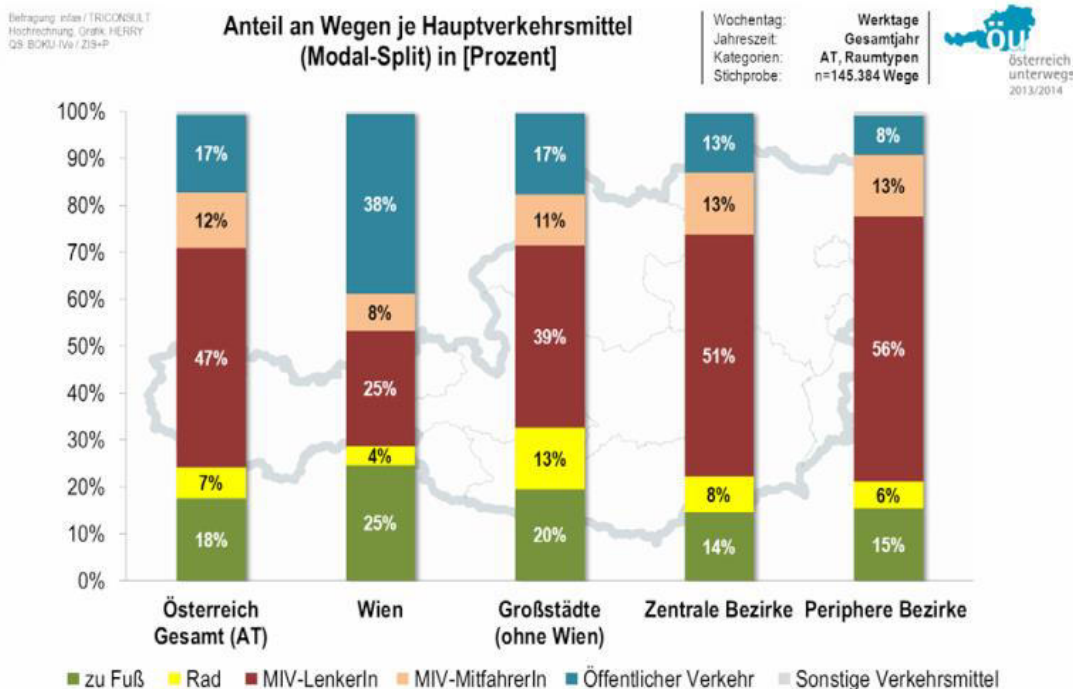


Abbildung 2: Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split) nach Raumtypen 2013/14 (Quelle: BMVIT 2016)

Neben den unterschiedlichen Fußverkehrsanteilen je nach Raumtyp, gibt es auch eklatante Unterschiede nach Altersklassen. So sind bestimmte Bevölkerungsgruppen stärker in der Gruppe der zu-Fuß-Gehenden vertreten:

- Kinder und
- alte Menschen.

Im Durchschnitt aller Altersklassen liegt der Modal Split des Fußgängerverkehrs nach Wegen in Österreich bei ca. 18%. Im Gegensatz dazu werden bei Kindern und alten Menschen weit höhere Anteile erreicht (► Abbildung 3). Bei Kindern bis 14 Jahre werden ca. 26% der Wege zu Fuß zurückgelegt, ehe anschließend der Durchschnittswert erreicht bzw. sogar unterschritten wird. Bei der Bevölkerungsgruppe ab 65 Jahre steigt der Anteil von zu Fuß zurückgelegten Wegen wieder auf ca. 26% an (vgl. BMVIT 2016).

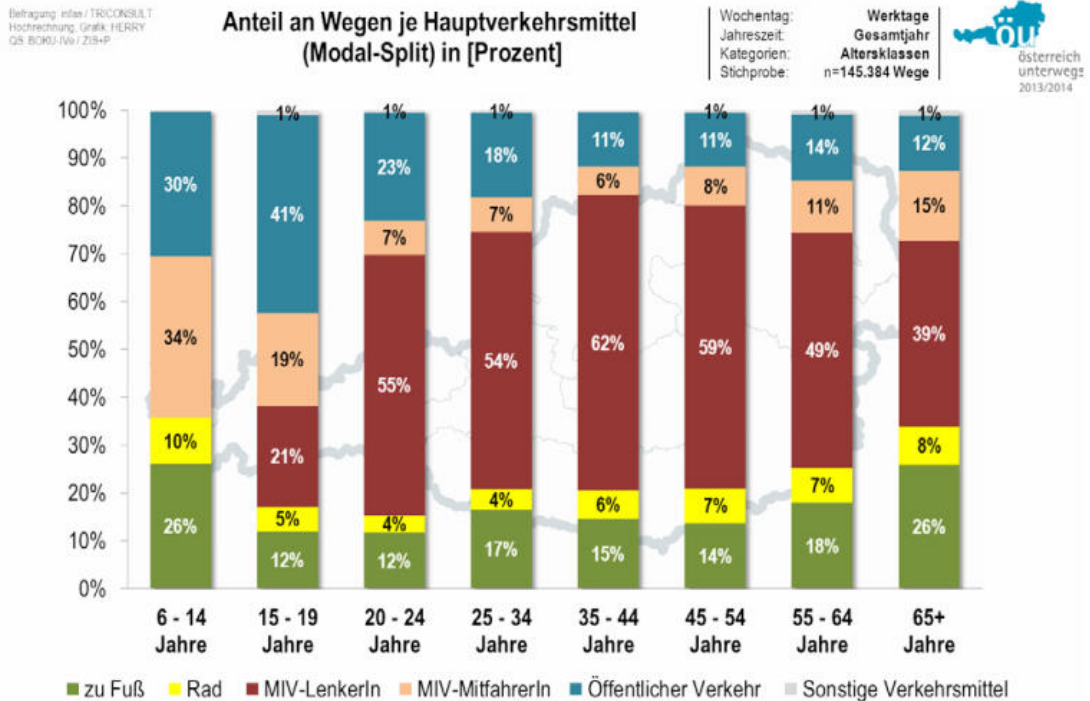


Abbildung 3: Modal-Split im Werktagverkehr nach Altersklassen 2013/14 (Quelle: BMVIT 2016)

Die Differenzierung des Modal-Splits nach dem Geschlecht liefert auch geringe Unterschiede (► Abbildung 4). So legen Frauen nach wie vor mehr Wege zu Fuß und deutlich weniger mit dem MIV zurück. Diese Unterschiede ergeben sich aus unterschiedlicher Verfügbarkeit der Verkehrsmittel, beruflicher bzw. privater Verpflichtungen sowie Wegzwecke (vgl. BMVIT 2016).

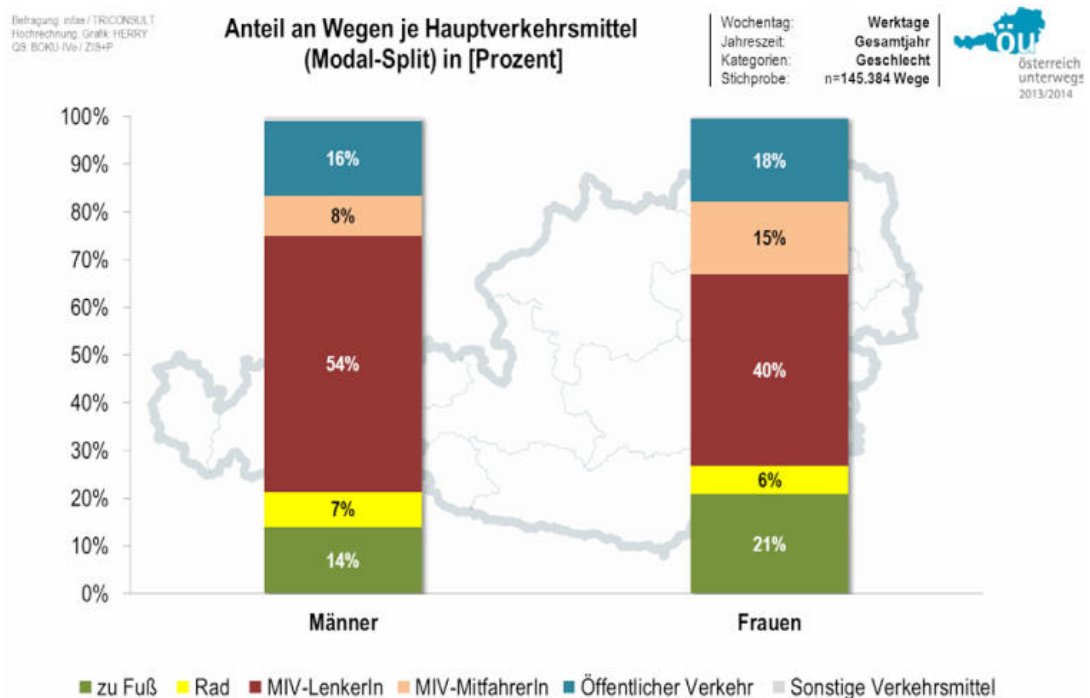


Abbildung 4: Modal-Split im Werktagverkehr nach Geschlecht 2013/14 (BMVIT 2016)

Die Bedeutung des Fußverkehrs im Bezirk Murtal

Steiermarkweit werden ca. 15% der Wege zu Fuß absolviert (► Abbildung 5). Auf Ebene der Planungsregionen sind auch hier deutliche Unterschiede zu erkennen. Die Stadtgemeinde Zeltweg liegt in der Planungsregion Liezen-Murtal-Murau (LI-MT-MU) und weist einen Fußgängeranteil von ca. 17% auf. Dieser Wert liegt leicht unter dem österreichweiten Durchschnitt von ca. 18%.

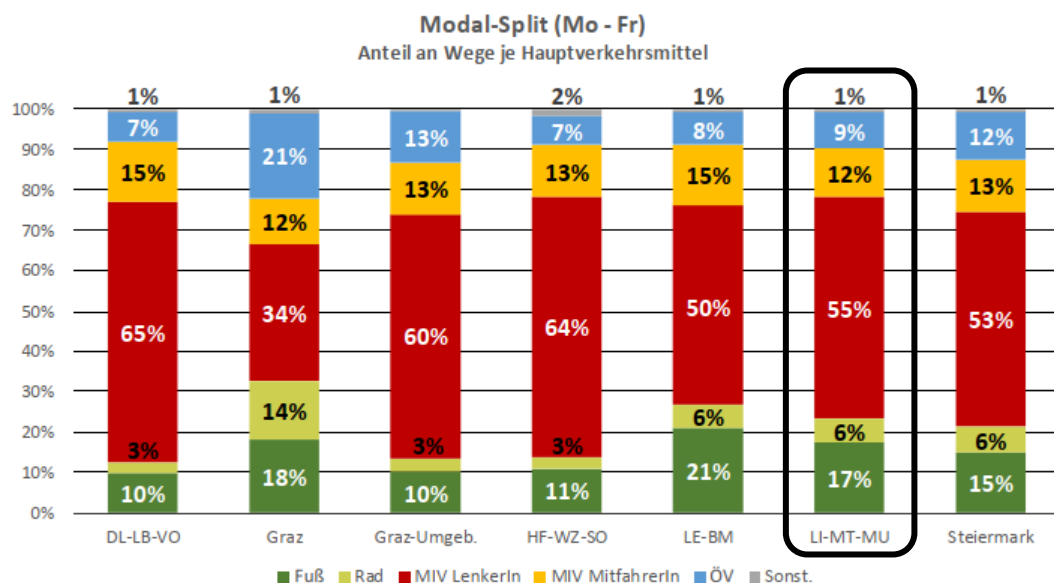


Abbildung 5: Modal-Split Steiermark Werktag 2013/14 (Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2018)

3 Anforderungen an eine gute Fußverkehrsinfrastruktur

Für die Planung von Fußwegenetzen sind insbesondere folgende Grundsätze zu beachten:

- Möglichst direkte Wege zur Verbindung potenzieller Ziel- und Quellpunkte (Wunschlinien) zu einem flächendeckenden Fußwegenetz.
- Priorisierung von Wegen, mit besonderer Sorgfalt bei Planung und Ausführung (Wege mit hoher Frequenz an Kindern, älteren Menschen sowie sinnes- und mobilitätseingeschränkten Menschen).
- Errichtung attraktiver Fußgängerbereiche, welche zum zu-Fuß-Gehen motivieren (Einbeziehung der Anrainer und Nutzer).
- Errichtung eines attraktiven Gesamtverkehrssystems zur Gewährleistung hoher Verkehrssicherheit und -qualität sowie Leistungsfähigkeit.
- Dorf- und Stadtstrukturen mit Radien von etwa 1km, welche die täglichen Versorgungs- und Kommunikationsbedürfnisse zu Fuß erledigen lassen sind optimal.

Eine wichtige Rahmenbedingung für das zu-Fuß-Gehen im Alltag stellt die Straßenraumgestaltung dar. Sie hat großen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität, soziale Kontakte, Lebensqualität der Bewohner sowie auf die maximale Distanz, welche zu Fuß zurückgelegt wird. Punktuelle Maßnahmen spielen eine wichtige Rolle, sollten aber in ein übergeordnetes Fußwegenetz eingebunden werden. Verschiedene Richtlinien beschäftigen sich mit dem Platzbedarf von Fußgängern sowie den technischen Anforderungen und der Ausgestaltung von Verkehrsanlagen. Die Anforderungen aus der RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr sind in Tabelle 2 zusammengefasst dargestellt.

Tabelle 2: Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur lt. RVS 03.02.12

THEMENFELDER	ANFORDERUNGEN LT. RVS 03.02.12
Fußwege und Fußwegenetze	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fußwegeverkehrsnetz hat sich an potenziellen Ziel- und Quellpunkten bzw. daraus ergebenden Wunschlinien zu orientieren ▶ Netzschlüsse und Sanierung von Unfallhäufungsstellen sind vordringlich zu realisieren
Gehwegbreiten und -höhen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gesamtbreite des Gehsteiges ergibt sich aus dem notwendigen Verkehrsraum* für den Fußgängerverkehr in Längsrichtung und den erforderlichen Breitenzuschlag ▶ Regelbreite neben Fließverkehr bei $v_{zul} \leq 40$ km/h: 2,00m** ▶ Regelbreite neben Fließverkehr bei $v_{zul} = 50$ km/h: 2,50m** ▶ Regelbreite neben Fließverkehr bei $v_{zul} \geq 60$ km/h: 3,00m** ▶ Regelbreite neben Längsparkordnung: 2,00m** ▶ Regelbreite neben Senkrecht- oder Schrägparkordnung: 2,50m** ▶ Regelbreite selbständig geführter Gehweg: 2,00m** ▶ Regelbreite neben Radweg: 2,30m** ▶ Höhe des Verkehrsraumes* soll 2,25m nicht unterschreiten
Querungsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schutzwege: Mindestabstand von 250m, welche in begründeten Fällen unterschritten werden kann ▶ VLSA: Wenn mehr als ein Fahrstreifen in eine Richtung zu überqueren ist, dann muss eine VLSA ausgeführt werden. Freigabezeit sollte mind. 8s betragen. Eine Sperrzeit für Fußgänger von weniger als 40s ist anzustreben ▶ Randsteinabsenkungen: Barrierefreie Überquerung ▶ Gehsteigvorziehungen: Schaffung von Auftrittsflächen, wodurch eine Verbesserung der Sichtbeziehungen einhergeht ▶ Mittelinseln: Überquerung in zwei kurzen Etappen. Erleichterung der Überquerbarkeit. Verhinderung von Überholmanövern. Reduktion der Fahrgeschwindigkeit ▶ Fahrbahnanhebungen: Geschwindigkeitsreduktion. Schaffung eines zusammenhängenden, barrierefreien Fußgängernetzes ▶ Gestalterische Maßnahmen: Farbliche Gestaltung der Fahrbahn oder differenzierte Oberflächengestaltung. Erhöhung der Aufmerksamkeit. ▶ Unter- und Überführungen: Nur in Ausnahmefällen zu errichten, da sie Fußgänger zu Umwegen zwingen und hohe Errichtungs- und Erhaltungskosten verursachen
Aufenthaltsflächen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für Aufenthaltsflächen ist die zu erwartende Anzahl gleichzeitig anwesender Personen maßgeblich (Haltestellen, Schutzinseln, ...) ▶ Im Regelfall soll eine Wartefläche von 1,50 m² / Person vorgesehen werden
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Öffentliche Räume sind so zu gestalten, dass sie auch für Menschen mit Sinnesbehinderungen oder Mobilitätseinschränkungen ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind

<p>Objektive und subjektive Sicherheit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherheitsempfinden hat für den öffentlichen Raum eine hohe Bedeutung, weil durch gefühlte Unsicherheiten die Mobilität erschwert oder sogar verhindert wird ▶ Wege in belebter Umgebung sowie übersichtliche und gut beleuchtete Anlagen sind zu bevorzugen ▶ Sichtbeziehungen an Querungsstellen ermöglichen
<p>Wegweisung und Beschilderung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsraum der Fußgänger ist gänzlich von VZ freizuhalten ▶ Wegweisungssystem für wichtige Ziele***
<p>Fuß- und Radverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wege, die von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam benützt werden, sind nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr zulässig ▶ Im Ortsgebiet sollen Radfahranlagen nicht zu Lasten der Anlagen des Fußgängerverkehrs gestaltet werden, sondern vorwiegend getrennt von diesen geführt werden ▶ Schließt der Gehbereich unmittelbar an einen Radweg an, ist eine deutliche, taktil wahrnehmbare Trennung herzustellen ▶ Trennung nur durch Bodenmarkierungen ist zu vermeiden
<p>Städtebauliche Bemessung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Proportionen der Straßenaufteilung im Verhältnis von 30% : 40% : 30% zwischen Seitenraum, Fahrbahn und Seitenraum****

* ... Verkehrsraum ist jener Raum, welcher von allen Hindernissen freizuhalten ist

** ... inkl. Breitenzuschlag

*** ... FGSV (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr

**** ... FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

4 Entwicklung der Haupttrouten und der Erschließung

Bei der Entwicklung der Haupttrouten und der Erschließung wurden folgende Ziele der Stadtgemeinde Zeltweg berücksichtigt:

- Stärkung des Stadtzentrums um den Hauptplatz. Derzeit wird in der Stadtgemeinde Zeltweg ein neues Kultur- und Bildungszentrum in der Nähe von Stadtamt, Rathaus und Pfarrkirche errichtet (Kultur: Stadtbibliothek; Bildungscampus: Kindergarten, Volksschule, Mittelschule). Im Zuge der Neugestaltung des Kultur- und Bildungszentrums soll eine Verkehrsberuhigung des Stadtzentrums insbesondere rund um den Bildungscampus einhergehen.
- Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit des Stadtzentrums ausgehend von allen umliegenden Stadtteilen.
- Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit besonderer dezentraler Einrichtungen: Sportzentrum, HTL, Musikschule.
- Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen, insbesondere des Bahnhofs als ÖV-HUB in die Region.

Die Haupttrouten und die Erschließung werden auf Basis der vorhandenen wichtigen Quellen und Ziele des Fußverkehrs entwickelt. Die genaue Methodik zur Entwicklung der Haupttrouten und der Erschließung sowie deren Verläufe werden in den nachfolgenden Unterkapiteln erläutert.

4.1 Methodik zur Entwicklung der Haupttrouten und der Erschließung

Folgende Schritte werden im Zuge des örtlichen Fußverkehrskonzeptes durchgeführt:

Schritt 1 – Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr: Sammlung und Verortung wichtiger Quellen und Ziele für den Fußverkehr im Planungsgebiet. Wichtige Quell- und Zielpunkte sind:

- Siedlungsgebiete
- Bildungseinrichtungen (Kindergarten, Volksschule, Mittelschule, Höhere Technische Lehranstalt)
- Kultureinrichtungen (Musikschule, Museen, Stadtbibliothek, Volksheim)
- Sozialeinrichtungen (Jugendcafé, Generationenpark)
- Behörden (Ämter der Stadtgemeinde)
- Gesundheitseinrichtungen (Ärzte)
- Kirchliche und religiöse Einrichtungen (Friedhof, Kirche)
- Natur- und Freizeitplätze (Spielplätze, Park- und Grünanlagen)
- Sportplätze (Sportzentrum)
- Tourismusrelevante Orte (Sehenswürdigkeiten, Aussichtsorte)
- Haltestellen öffentlicher Verkehr

Schritt 2 – Wunschlinien generieren: Die festgelegten Quell- und Zielpunkte werden miteinander verbunden, woraus Wunschlinien entstehen. Diese werden anschließend zur Orientierung grafisch aufbereitet (► Abbildung 6).

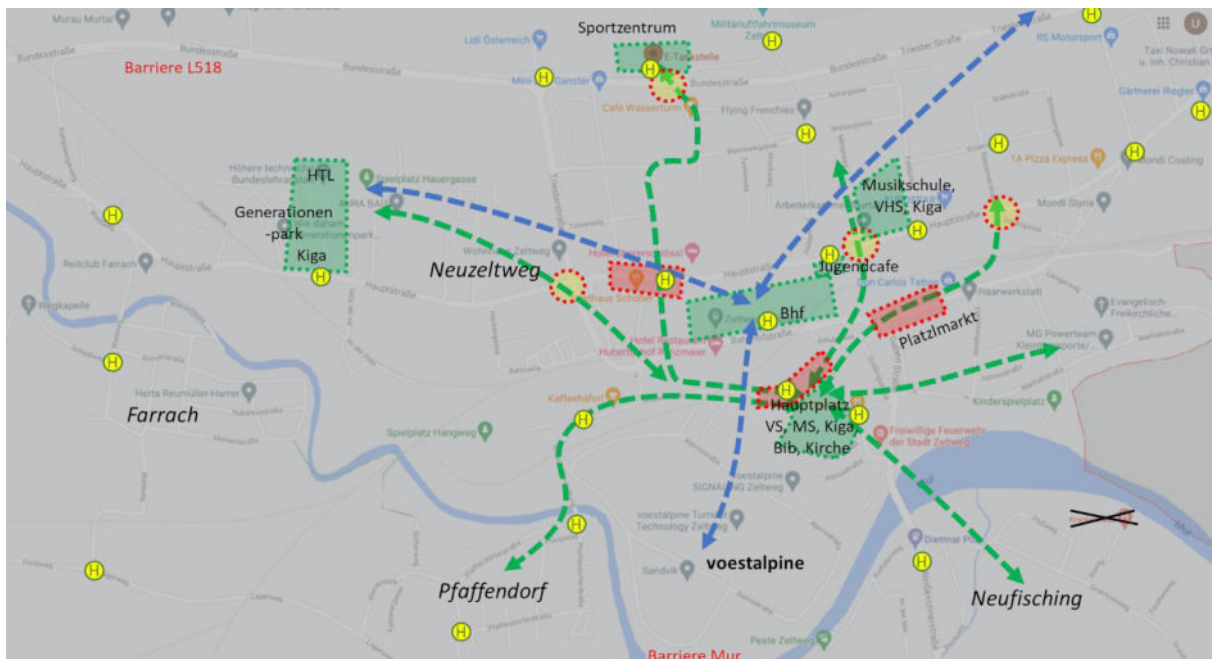


Abbildung 6: Wunschlinien anhand der Quell- und Zielpunkte (Kartengrundlage: Google Maps)

Schritt 3 – Netzplan mit Haupttrouten und Erschließung: Aus den Wunschlinien wird ein Netzplan mit Haupttrouten erstellt (► Abbildung 7). Dazu werden vereinzelte Routen festgelegt, welche später auch zur Ist-Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur herangezogen werden. Der endgültige Letztstand des Netzplans mit Haupttrouten entsteht aus einem iterativen Prozess (Überarbeitung nach einem Workshop).

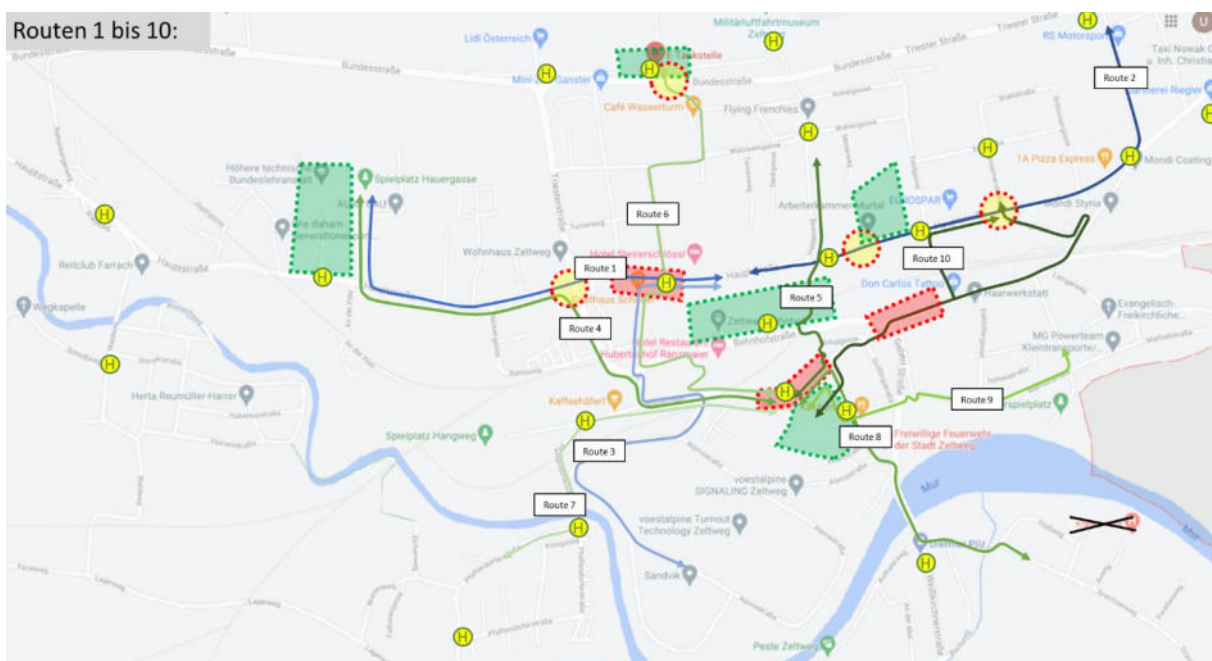


Abbildung 7: Zwischenstand des Netzplans (Kartengrundlage: Google Maps)

Schritt 4 – Ist-Analyse mittels Begehung der Haupttrouten und der Erschließung:

Der Ist-Zustand der festgelegten Haupttrouten des Netzplans wird mittels Begehungen erhoben. Dazu wird eine GIS-basierte Webmap herangezogen, in welche Mängel per Smartphone verortet und eingetragen werden (► Abbildung 8). Dabei stehen folgende Kategorien zur Verfügung, welche im Zuge der Erhebung auswählbar sind:

- Fehlender Gehweg/Gehsteig
- Zu schmaler Gehsteig/Gehweg
- Fehlender Schutzweg, Druckknopfampel
- Fehlende Mittelinsel
- Schlechter Belag, Stolperfalle, Hindernisse
- Schotterweg
- Stiegen ohne Rampe
- Konflikt mit parkenden Fahrzeugen
- Engstelle
- Eingeschränkte Sicht auf Straßenraum
- Trampelpfad
- Fußgängerampel (ist vorhanden)
- Attraktive Plätze (Begrünung, Aufenthaltsbereich, etc.)

Für etwaige zusätzliche Anmerkungen steht am Ende auch ein freies Feld zur Verfügung. Außerdem konnte ein Foto aufgenommen werden, welches in die GIS-basierte Webmap übernommen wird, wodurch der erhobene Mangel bildlich festgehalten sowie verortet ist.

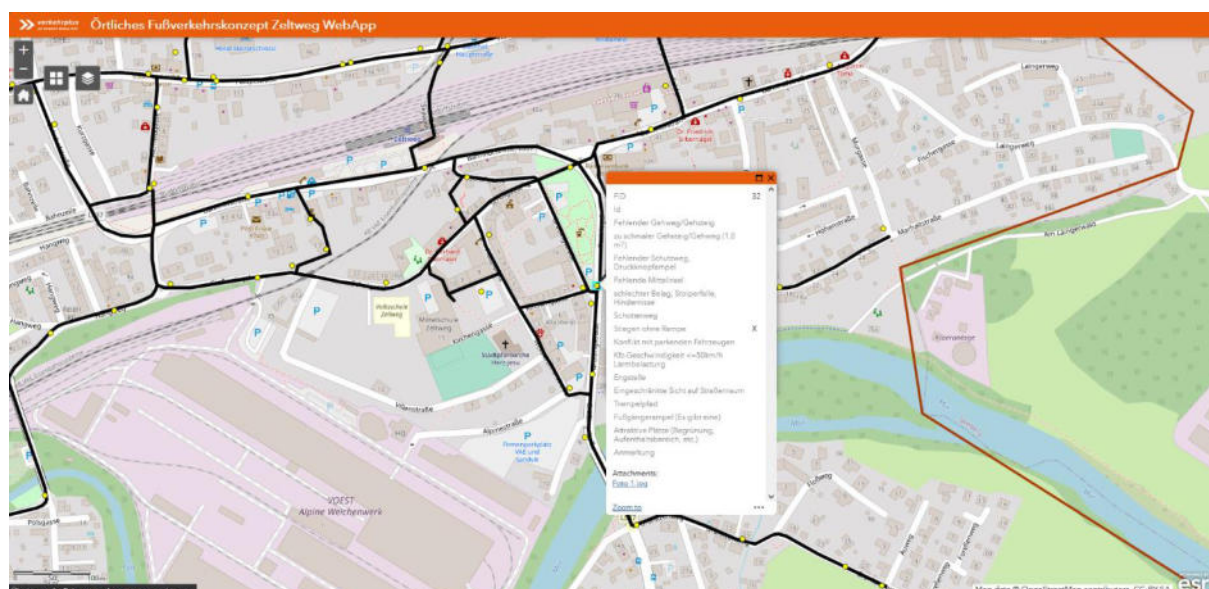


Abbildung 8: Ist-Analyse der Haupttrouten und der Erschließung mittels GIS-basierter Webmap (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Schritt 5 – Mängelanalyse der Hauptrouten und Erschließung: Anhand der Ist-Analyse wird eine Mängelanalyse entlang der Hauptrouten und der Erschließung durchgeführt.

Schritt 6 – Maßnahmenentwicklung und Abstimmung: Aus der durchgeführten Mängelanalyse entstehen in weiterer Folge verortete Maßnahmenvorschläge, welche die festgestellten Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur beheben sollen (► Abbildung 9). Die Maßnahmenvorschläge und Hauptrouten wurden in einem Workshop mit der Stadtgemeinde Zeltweg abgestimmt und erweitert. Die daraus endgültig festgelegten Maßnahmenempfehlungen sollen im weiteren Verlauf durch das Fußverkehrskonzept umgesetzt werden.

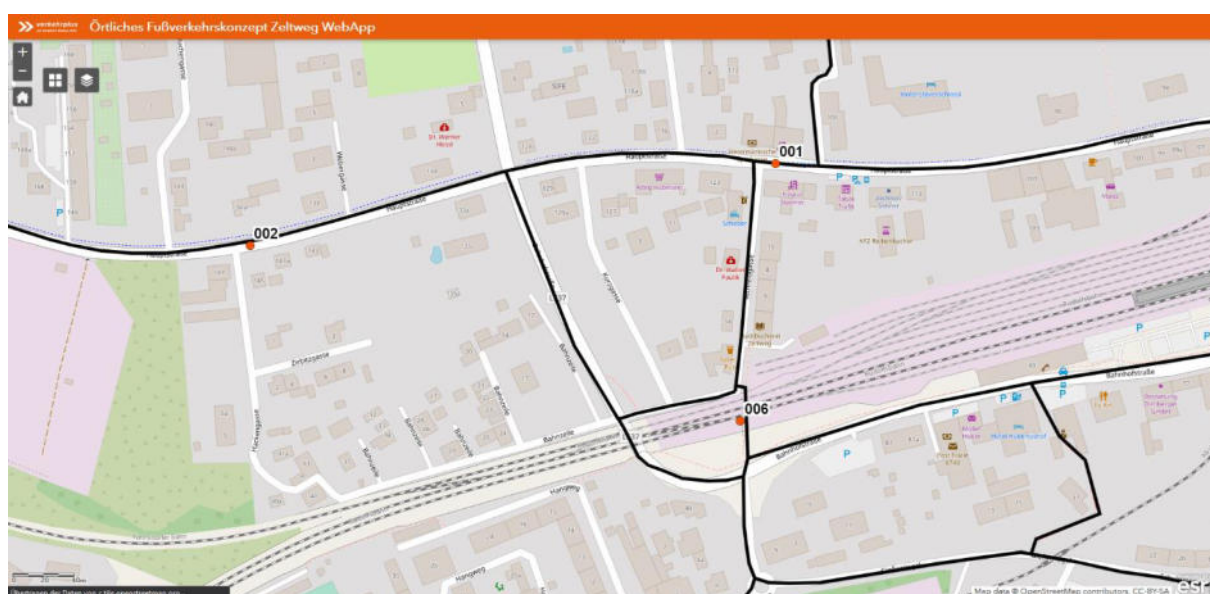


Abbildung 9: Beispiele verorteter Maßnahmenempfehlungen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

4.2 Verlauf der Hauptrouten

Insgesamt sind 11 Hauptrouten für den Fußverkehr festgelegt worden. Auf diesen Hauptrouten kann von einer größeren Anzahl von Fußgängern ausgegangen werden, da vereinzelte Ziele und direkte Wegeverbindungen für eine erhöhte Nachfrage sorgen. Die Hauptrouten entspricht nicht der Wegewahl jedes einzelnen Fußgängers, da die Wegewahl in höchstem Maße individuell ist und durch unterschiedliche Faktoren beeinflusst wird.

Die Hauptrouten verlaufen an Hauptverkehrsachsen sowie an untergeordneten Straßen und Wegen. Dies ergibt sich aus der Lage der zuvor festgelegten Quellen und Ziele. Die Hauptrouten 1 bis 9 sind vom Zentrum ausgehend. Dahingegen stellen die Hauptrouten 10 und 11 West-Ost-Verbindungen dar. In Tabelle 3 ist der Verlauf der Hauptrouten aufgelistet:

Tabelle 3: Verlauf der Hauptrouten

NR.	BEZEICHNUNG	VERLAUF	LÄNGE [M]
1	Sportzentrum	Hauptplatz, Schulgasse, Gießberriegel, Aichfeldgasse, Hauptstraße, Sportplatzweg, Walzwerk-gasse, Schmied-gasse, Sportzentrum	1.400
2	Haldenweg	Hauptplatz, Schulgasse, L537 Zeltwegerstraße, Bahnhof Skywalk, Haldenweg	680
3	Fliegerhorst	Hauptplatz, Schulgasse, Größingstraße, Bahnhofstraße, Feldgasse, Hauptstraße, Tulpengasse	1.400
4	Zeltweg Ost	Hauptplatz, Schulgasse, Größingstraße, Bahnhofstraße, Hauptstraße	1.500
5	Marhalt	Hauptplatz, Kirchengasse, L537 Zeltwegerstraße, Marhaltstraße	550
6	Neufisching	Hauptplatz, Weißkirchnerstraße, L537 Zeltwegerstraße, Granitzenweg	700
7	Pfaffendorf	Hauptplatz, Schulgasse, Gießberriegel, Pfaffendorferstraße	1.100
8	Farrach	Hauptplatz, Schulgasse, Gießberriegel, Pfaffendorferstraße, Hangweg, Farrach	1.400
9	Farrach	Hauptplatz, Schulgasse, L537 Zeltwegerstraße, Hauptstraße, Farrach	1.900
10	West-Ost	Hauptstraße (von Zeltweg Ost nach Ortsteil Farrach)	2.900
11	West-Ost	Hauergasse, <i>Lückenschluss</i> , Walzwerk-gasse, Walzer-gasse, Feldgasse, Erzstraße, Bessemerstraße	1.600

In Abbildung 10 sind die Hauptrouten für den Fußverkehr in der Stadtgemeinde Zeltweg dargestellt. Diese dargestellten Hauptrouten veranschaulichen den SOLL-Zustand, welcher durch die Umsetzung von Maßnahmen erreicht werden soll. Im Bereich der Hauptrouten ist dazu ein Lückenschluss in Verlängerung der Walzwerk-gasse in Richtung Westen notwendig (siehe Maßnahme 011 im Kapitel 6 Maßnahmenempfehlungen).



Abbildung 10: Verlauf der Haupttrouten für den Fußverkehr in der Stadtgemeinde Zeltweg (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

4.3 Verlauf der Erschließung

Das Erschließungsnetz besteht aus weiteren Fußwegen, welche zwar nicht einer Hauptroute zugeordnet wurden, aber dennoch wichtige Verbindungswege darstellen. Die Erschließung verbindet z.B. vereinzelt Hauptrouten miteinander, wodurch insgesamt eine höhere Erreichbarkeit ermöglicht wird. Das Erschließungsnetz besteht aus 12 unterschiedlichen Verbindungswegen.

Die Erschließung erfolgt ebenfalls an Hauptverkehrsachsen sowie an untergeordneten Straßen und Wegen. In Tabelle 4 ist der Verlauf der Erschließung aufgelistet

Tabelle 4: Verlauf der Erschließung

ERSCHLIESSUNG	VERLAUF	LÄNGE [M]
I	Hochofengasse	55
II	Feldgasse	155
III	Bessemerstraße	150
IV	Seitengasse, Bahnhofstraße	380
V	Oberweg	135
VI	L537 Zeltwegerstraße	350
VII	Größingstraße	175
VIII	Schulgasse	100
IX	Gießberriegel	150
X	Bahnzeile	110
XI	Verlängerung Eichenweg	190
XII	Hauergasse	240

In Abbildung 11 ist das Erschließungsnetz für den Fußverkehr in der Stadtgemeinde Zeltweg dargestellt.



Abbildung 11: Verlauf der Erschließung für den Fußverkehr in der Stadtgemeinde Zeltweg (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

4.4 Netz der Hauptrouten und der Erschließung

Durch die Hauptrouten und der verbindenden Erschließung wurde ein dichtes Netz für Fußgänger entwickelt, welches die wichtigsten Quellen und Ziele der Stadtgemeinde Zeltweg abdeckt. Dabei sind die Hauptrouten 1 bis 9 ausgehend vom Zentrum der Stadtgemeinde Zeltweg (Hauptplatz) entwickelt worden und führen zu wichtigen Quellen und Zielen (z.B. Sportzentrum, Siedlungsgebiete). Die Routen 10 und 11 stellen dahingegen zwei wichtige West-Ost-Verbindungen dar. Wobei die Route 10 entlang der Hauptstraße von Zeltweg Ost nach Farrach im Westen führt und die Route 11 die Siedlungsgebiete zwischen L518 Murtal Begleitstraße und Hauptstraße miteinander verbindet.

Das Netz der Hauptrouten und der Erschließung ist in Abbildung 12 als Übersichtskarte mittels Kartogramm schemenhaft dargestellt. Im Anhang II: Übersichtskarten Hauptrouten und Erschließung befindet sich eine vergrößerte Darstellung.

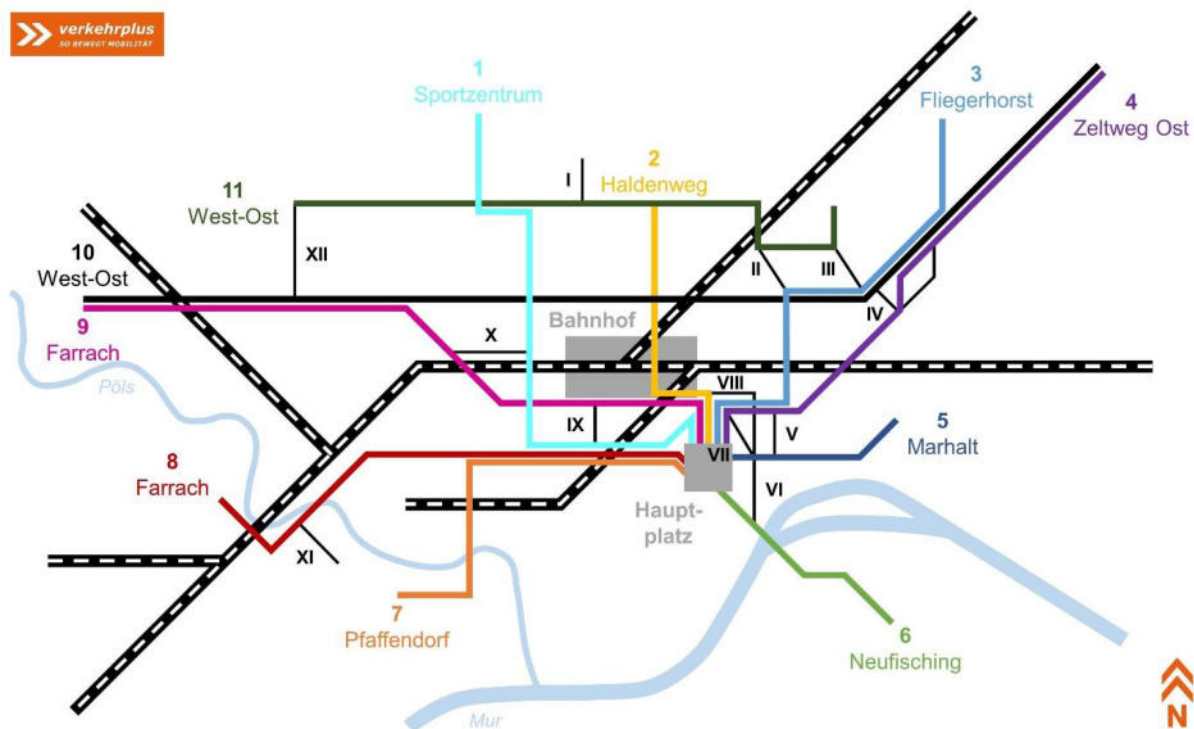


Abbildung 12: Übersichtskarte der Hauptrouten und der Erschließung in Zeltweg (Kartogramm)

In Abbildung 13 ist das gesamte Netz der Hauptrouten und der Erschließung lagetreu dargestellt. Dieses Netz stellt den SOLL-Zustand dar. Der IST-Zustand ist im Kapitel 5 Bestands- und Mängelanalyse ersichtlich. Im Anhang II: Übersichtskarten Hauptrouten und Erschließung befindet sich wiederum eine vergrößerte Darstellung.



Abbildung 13: Netz der Hauptouten und der Erschließung für den Fußverkehr in der Stadtgemeinde Zeltweg (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

5 Bestands- und Mängelanalyse

Entlang der festgelegten Hauptrouten und der dazugehörigen Erschließung wird eine Bestands- und Mängelanalyse durchgeführt. Die dabei erfassten Mängel werden in punktuellen, linearen sowie routenübergreifenden, generellen Mängeln unterschieden. In den folgenden Unterkapiteln werden die identifizierten Mängel näher erklärt.

5.1 Punktuelle Mängel

Hierbei handelt es sich um Probleme, welche nur an bestimmten Punkten der Hauptrouten oder der Erschließung auftreten. Im Folgenden werden die unterschiedlichen punktuellen Mängel kurz beschrieben:

- **Mangelhafte Bodenmarkierung:** Aufgenommen wurden Situationen, in denen die bestehende Bodenmarkierung für Verkehrsteilnehmer nur mehr schwer zu erkennen ist und so zur Verringerung der Sicherheit für Fußgänger sorgt (► Abbildung 14).



Abbildung 14: Schlecht sichtbare Bodenmarkierung eines Schutzweges

- **Engstellen:** Aufgenommen wurden Situationen, in denen die Breite des Gehwegs nicht der RVS 03.02.12 entspricht. Engstellen treten für Fußgänger aus unterschiedlichen Gründen auf. Entweder wurde der Gehweg nicht ausreichend dimensioniert (z.B. durch Bodenmarkierung getrennter Geh- und Radweg, welcher zu schmal ist) oder die nutzbare Gehwegbreite wird durch Hindernisse eingeschränkt (z.B. Mülleimer, Verkehrszeichen, Gehwegparken,...) (► Abbildung 15).



Abbildung 15: Zu schmaler getrennter Geh- und Radweg sowie durch Hindernis (Mülleimer) eingeschränkte Gehwegbreite

- **Keine / ungesicherte Querung:** Aufgenommen wurden Situationen, in denen keine oder nur eine ungesicherte Querung vorhanden ist. Dabei wurde vor allem auf kurze Wege und die Vermeidung von Umwegen innerhalb der Hauptrouten und der Erschließung geachtet (► Abbildung 16).



Abbildung 16: Keine Querung über die L537 Zeltwegerstraße im unmittelbaren Nahbereich des Bahnhofes Zeltweg

- **Mangelhafte Aufenthaltsqualität:** Für ein lebendiges Stadtleben sind Orte wichtig, an denen sich die Menschen wohl fühlen. In der Bestandsanalyse wurden Plätze bzw. Bereich aufgenommen, welche Potenzial zur Aufwertung mittels Umgestaltung aufweisen (► Abbildung 17).



Abbildung 17: Mangelhafte Aufenthaltsqualität durch hohes Verkehrsaufkommen und fehlende Erholungsbereiche im Bereich des Platzmarktes

- **Oberflächenqualität:** Oberflächenschäden stellen ein Sicherheitsrisiko dar und mindern die Attraktivität für Fußgänger. Ebenfalls wurden starke Querneigungen des Gehweges oder anderweitige Verunreinigungen aufgenommen (► Abbildung 18).



Abbildung 18: Schotterablagerung im Gehsteigbereich

- **Stiegenanlagen:** Für Fußgänger sind Stiegen oft eine schnelle Verbindung bzw. Abkürzung (► Abbildung 19). Für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck stellen diese aber Barrieren dar. In der

Bestandsanalyse wurden nur jene Stiegenanlagen bemängelt, welche keine barrierefreie Alternativroute aufweisen.



Abbildung 19: Beispiele für Stiegenanlagen in der Stadtgemeinde Zeltweg

In Abbildung 20 sind die Standorte der festgestellten punktuellen Mängel ersichtlich. Im Anhang I: Übersichtskarten Bestands- und Mängelanalyse befindet sich eine vergrößerte Darstellung der punktuellen Mängel.



Abbildung 20: Übersichtskarte der punktuellen Mängel im IST-Zustand (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

5.2 Lineare Mängel

Probleme, welche nicht nur einen punktuellen Mangel darstellen, sondern auf einem längeren Abschnitt die Bedingungen für Fußgänger einschränken wurden als lineare Mängel aufgenommen. Im Folgenden werden die unterschiedlichen linearen Mängel kurz beschrieben:

- **Zu schmaler getrennter Geh- und Radweg:** Entlang der Hauptstraße in der Stadtgemeinde Zeltweg ist ein durch Bodenmarkierung getrennter Geh- und Radweg vorhanden. Dieser entspricht aufgrund der jeweiligen Breiten nicht den Empfehlungen der RVS 03.02.12, weswegen eine Verbesserung anzudenken ist.
- **Zu schmale / fehlende Gehsteige/Gehwege:** Aufgenommen wurden Situationen, in denen die Breite des Gehsteiges/Gehweges nicht den Empfehlungen der RVS 03.02.12 entspricht bzw. wenn ein Gehsteig/Gehweg fehlt.
- **Gehwegparken:** Aufgenommen wurden Situationen, in denen es zu Konflikten zwischen parkenden KFZ auf bzw. hineinragend in Gehwege und Fußgänger kommt.
- **Zu hohe Kfz-Geschwindigkeit:** Aufgenommen wurden Situationen, in denen die max. zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht dem Straßenquerschnitt angemessen schien oder durch die Lärmbelästigung die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt wird.
- **Zu hohes Kfz-Aufkommen:** Aufgenommen wurden Situationen, in denen ein zu hohes Verkehrsaufkommen die Aufenthaltsqualität in Potenzialbereichen beeinträchtigt.

In Abbildung 21 sind die Standorte der festgestellten linearen Mängel ersichtlich. Im Anhang I: Übersichtskarten Bestands- und Mängelanalyse befindet sich eine vergrößerte Darstellung der punktuellen Mängel.



Abbildung 21: Übersichtskarte der linearen Mängel im IST-Zustand (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

5.3 Routenübergreifende, generelle Mängel

Wiederholt auftretende Mängel wurden in der Mängelanalyse nicht aufgenommen. Auf Grund ihrer Wichtigkeit müssen diese unabhängig von den Haupttrouen und der Erschließung bearbeitet werden. Teilweise ist es auch notwendig diese auf größerer Ebene zu bearbeiten (z.B. gesamtes Stadtgebiet), um eine nachhaltige Lösung anbieten zu können. Im Folgenden werden die unterschiedlichen routenübergreifenden, generellen Mängel kurz beschrieben:

- **Fehlende Wegweisung:** Um Menschen zum zu-Fuß-Gehen zu motivieren, bietet sich die Installation einer eigenen Wegweisung an. Dadurch können Orientierungsschwierigkeiten (Schleichwege) und Fehleinschätzungen zur Wegedauer eliminiert werden. Zur Wegweisung bieten sich wichtige Alltagsziele, Haltestellen und öffentliche Einrichtungen an.
- **Bewusstseinsbildung:** Entwicklung und Durchführung von Bewusstseinsbildungs-Kampagnen zur Förderung des Fußgängerverkehrs auf Gemeindeebene.
- **Taktile Leitelemente:** Taktile Leitelemente sind in der Stadtgemeinde so gut wie nicht vorhanden. Eine Ausnahme stellt der Bereich des Bahnhofes dar. Zur Verbesserung der Orientierungsmöglichkeiten für sehbehinderte bzw. blinde Menschen ist eine Optimierung der optischen Kontraste und taktilen Leitelemente zu berücksichtigen.

- **Beleuchtung:** Eine gute Beleuchtung soll für Fußgänger gewährleistet sein. Diese gibt Menschen (vor allem Frauen und älteren Personen), die Sicherheit, sich auch abends allein im öffentlichen Raum zu bewegen (vgl. BMLFUW, BMVIT 2015). Eine Überprüfung der Haupttrouten und Erschließung ergab – bis auf eine kleine Ausnahme entlang des Sportplatzweges (► Abbildung 22) – eine ausreichende Beleuchtung.

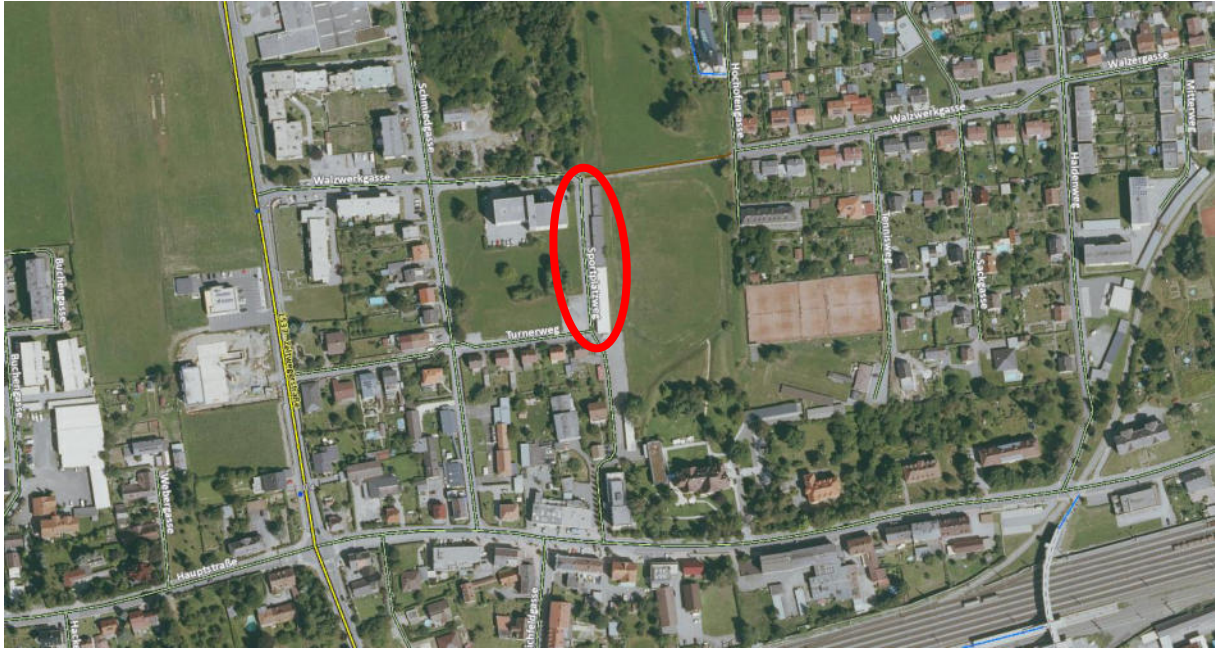


Abbildung 22: Bereich Sportplatzweg mit nicht ausreichender Beleuchtung (Kartengrundlage: GIS Stmk)

6 Maßnahmenempfehlungen

Aus der Bestands- und Mängelanalyse werden die Maßnahmenempfehlungen abgeleitet (► Abbildung 23 & Anhang III: Übersichtskarte Maßnahmenempfehlungen). Im Unterkapitel Maßnahmentabelle und -Factsheets wird ein kurzer Überblick zu den Maßnahmenempfehlungen geliefert, welcher im Anhang IV: Factsheets Maßnahmenempfehlungen vertieft wird. Das Unterkapitel Übergreifende Maßnahmenempfehlungen geht im Anschluss näher auf die Möglichkeiten zum Informations- und Leitsystem sowie zur Bewusstseinsbildung in der Stadtgemeinde Zeltweg ein.



Abbildung 23: Übersichtskarte der Maßnahmenempfehlungen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

6.1 Maßnahmentabelle und -Factsheets

Anhand der festgestellten Mängel werden entlang der Haupttrouten und der Erschließung einzelne Maßnahmen empfohlen. Falls notwendig und sinnvoll sind einzelne Maßnahmen miteinander zu kombinieren. Tabelle 5 zeigt eine kurze Übersicht der 21 erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen. Die Tabelle beinhaltet neben der Maßnahmennummer und einer kurzen Beschreibung auch Informationen zur Priorität, zum Umsetzungshorizont sowie zu einer groben Kostenschätzung. Die Informationen werden folgendermaßen definiert:

- **Priorität**
 - Hoch: Maßnahmenempfehlungen, die der Verkehrssicherheit dienen und/oder eine sehr deutliche Verbesserung der Fußgängersituation erwarten lassen
 - Mittel: Maßnahmenempfehlungen, die eine deutliche Verbesserung der Fußgängersituation erwarten lassen
 - Gering: Maßnahmenempfehlungen, die in erster Linie der Komfortverbesserung dienen
- **Umsetzungshorizont**
 - Kurzfristig: bis 2 Jahre
 - Mittelfristig: bis 5 Jahre
 - Langfristig: über 5 Jahre
- **Grobe Kostenschätzung**
 - €: bis 10.000 €
 - € €: bis 50.000 €
 - € € €: bis 200.000 €
 - € € € €: über 200.000 €

Tabelle 5: Maßnahmentabelle

NR.	MASSNAHME	PRIORITÄT	UMSETZUNGS- HORIZONT	KOSTEN- SCHÄTZUNG
001	Begegnungszone	Hoch	Mittelfristig	€ € €
002	Querungshilfe	Mittel	Mittelfristig	€
003	Mülleimer versetzen	Mittel	Kurzfristig	€
004	Bodenmarkierung erneuern	Hoch	Kurzfristig	€
005	Mülleimer versetzen, Wartehaus	Mittel	Kurzfristig	€
006	Neugestaltung Rampe	Mittel	Mittelfristig	€ € €
007	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	€ € €
008	Querungshilfe/Schutzweg	Hoch	Mittelfristig	€ €
009	Lückenschluss Gehsteig	Gering	Langfristig	€ €
010	Querungshilfe	Hoch	Mittelfristig	€ € €
011	Lückenschluss Gehsteig	Mittel	Mittelfristig	€ €
012	Querungshilfe	Hoch	Mittelfristig	€
013	Telefonzelle versetzen	Mittel	Kurzfristig	€
014	Querungshilfe	Hoch	Mittelfristig	€
015	Neugestaltung Gehsteig	Mittel	Mittelfristig	€ €
016	Sichtverhältnisse verbessern	Hoch	Kurzfristig	€ €
017	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	€ € €
018	Geh- und Radweg	Gering	Mittelfristig	€ €
019	Gemischter Geh- und Radweg	Mittel	Mittelfristig	€
020	Informations- und Leitsystem	Mittel	Langfristig	€ €
021	Bewusstseinsbildung Schulen	Mittel	Kurzfristig	€ €
022	Bewusstseinsbildung Sportzentrum	Mittel	Mittelfristig	€ €
023	Bewusstseinsbildung Zentrum	Mittel	Langfristig	€ €

Die Maßnahmen 003, 004, 005 und 013 werden miteinander kombiniert. Dabei handelt es sich jeweils um eine kleine bauliche Maßnahme zur Entfernung einer Barriere aus

dem Fußgängerbereich. Bei den Maßnahmen 003, 004 und 005 muss jeweils ein Mülleimer aus dem Fußgängerbereich versetzt werden. Bei Maßnahme 013 befindet sich eine Telefonzelle im Fußgängerbereich, welche entfernt werden soll. Zusätzlich soll bei Maßnahme 004 die verblasste Bodenmarkierung des Schutzweges inkl. Radfahrüberfahrt neu markiert sowie bei Maßnahme 005 das Glasdach des Wartehäuschens (Beschattung) ausgebessert werden.

Genauere Informationen zu den einzelnen Maßnahmenempfehlungen sind dem Anhang IV: Factsheets zu entnehmen. In den Factsheets werden Lage, Mangel und Maßnahme beschrieben und veranschaulicht. Zusätzlich werden Aufwand, Nutzen, Akzeptanz, Umsetzungshorizont und Priorität bewertet. Zur Verortung der Maßnahmen sind im Anhang III: Übersichtskarte Maßnahmenempfehlungen deren Standorte dargestellt. Eine Zuordnung der Maßnahmenempfehlungen zu den Haupttrouten erfolgt im Kapitel Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung mittels dem darin vorliegenden Infrastrukturinvestitionsplan.

6.2 Übergreifende Maßnahmenempfehlungen

Bei den übergreifenden Maßnahmenempfehlungen handelt es sich um jene, welche nicht nur an einem Punkt verortet werden können, sondern eine flächendeckende Maßnahme darstellen. Die dazugehörigen Informations- und Leitsysteme sowie die Bewusstseinsbildung werden in den folgenden Unterkapiteln näher beschrieben.

6.2.1 Informations- und Leitsystem

Leitsysteme für Fußgänger sind mitprägend für das Bild bzw. Image einer Gemeinde. Dabei spielen Marketing und Tourismus eine entscheidende Rolle. Beim Leitsystem für Fußgänger geht es nämlich nicht nur um „Verkehrslenkung“, sondern auch um touristische Aspekte. Deswegen empfiehlt es sich, solche Systeme auf Basis eines Gesamtkonzeptes zu realisieren (vgl. Fussverkehr Schweiz 2014). Durch ein Leitsystem wird der Fußverkehr weiter gefördert, da Entfernungen realistischer eingeschätzt und der bestmögliche Weg leichter gefunden werden kann (vgl. Mobilitätsagentur Wien 2021).

Die Orientierung wird zu-Fuß-Gehenden durch gut lesbare und einheitlich gestaltete Wegweiser und Übersichtstafeln erleichtert. Gleichzeitig hilft ein Fußverkehrsleitsystem dabei mit, dass Ziele ohne Umwege sicher erreicht werden. Sinnvoll ist es, Distanzen in Metern und Minuten anzugeben. Bedeutende POI sollen in das Fußverkehrsleitsystem integriert werden und die Fußwege zu diesen Zielen klar beschildert sein. Die Ausweisung von alternativen Routen oder barrierefreien Umwegmöglichkeiten (z.B. starke Neigungen oder Stiegen) ist in manchen Fällen hilfreich (vgl. BMVIT 2019).

Das Informations- und Leitsystem stellt Maßnahme 020 in der Maßnahmentabelle dar.

6.2.2 Bewusstseinsbildung

Durch bewusstseinsbildende Kampagnen sollen die Bewohner einer Gemeinde über einen längeren Zeitraum zum zu-Fuß-Gehen motiviert werden. Dabei kann die Kampagne entweder generell die Vorzüge des zu-Fuß-Gehens aufzeigen oder sich auf Themenschwerpunkte (z.B. sicherer Schulweg, Einkaufen zu Fuß) konzentrieren (vgl. BMVIT 2019). Die Bewusstseinsbildung stellt die Maßnahmen 021, 022 und 023 in der Maßnahmentabelle dar. Im Folgenden werden Möglichkeiten zur Bewusstseinsbildung in der Stadtgemeinde Zeltweg näher erläutert:

021 – Bewusstseinsbildung Schulen

Im Zuge des Umbaus bzw. nach Fertigstellung der Begegnungszone im Bereich der Schulgasse sollten bewusstseinsbildende Maßnahmen zum Fußverkehr durchgeführt werden, um auf die neue Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufmerksam zu machen und alternative Wege zur Schule aufzuzeigen. Dazu werden unter anderem folgende Möglichkeiten vorgeschlagen:

Durch Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) kann die Attraktivität des ursprünglichsten Verkehrsmittels der Schüler gesteigert werden. Die Zielgruppe beim SMM sind Schüler, deren Erziehungsberechtigte und Lehrpersonen, welche angeregt werden sollen, den Weg zur Schule umweltfreundlich zurückzulegen. Bekannte Maßnahmen sind z.B. der Pedibus, die Sperre der Straße vor der Schule und vieles mehr (vgl. BMVIT 2019).

Eine Möglichkeit zur Bewusstseinsbildung für das zu-Fuß-Gehen bei Schulkindern stellt der Pedibus dar. Dabei handelt es sich um einen „Bus auf Füßen“ mit dem Kinder sicher zu Fuß zur Schule oder in den Kindergarten kommen. Die Kinder steigen zu fixen Zeiten entlang einer Route an Haltestellen ein und werden von einer ehrenamtlichen Aufsichtsperson begleitet. Der Pedibus folgt einem fixen Fahrplan und hat eine oder mehrere Routen. Empfohlen wird eine Durchführungszeit von mindestens 4 bis 6 Wochen. Im Anschluss daran sind die Kinder gut vorbereitet und können selbstständig den Schulweg zurücklegen. Mittels Pedibus erlernen und üben die Kinder das sichere Verhalten im Straßenraum, pflegen Freundschaften und bewegen sich an der frischen Luft. Ein zusätzlicher positiver Nebeneffekt ist, dass sich weniger Autos im Schulumfeld befinden, wodurch die Sicherheit erhöht wird (vgl. klimaaktiv 2021).

Ausgewählte Straßenabschnitte können von der Stadtgemeinde temporär gesperrt werden, um sie Kindern zur Verfügung zu stellen. Diese Maßnahme ist besonders effektiv, wenn die Straßenabschnitte regelmäßig zu einer bestimmten Zeit (z.B. jeden Mittwoch von 14 bis 17 Uhr) zum Spielen zur Verfügung gestellt werden. Mit Hilfe professioneller Betreuung, kann für einen sicheren Rahmen gesorgt sowie Spielmaterialien und Informationen zur Verfügung gestellt werden (vgl. BMVIT 2019). Im Zuge der Begegnungszone Schulgasse ist ein Fahrverbots-Bereich geplant, welcher zu gewissen Zeiten zusätzlich als temporäre Spielstraße genutzt werden kann, um das Bewusstsein der Kinder und der Bevölkerung weiter zu erhöhen.

Konkret werden Kampagnen zu folgenden Themen vorgeschlagen:

- **Fußläufiger Schulweg:**

Im Zuge der Neugestaltung und des Umbaus der Volksschule und Mittelschule und der beabsichtigten bzw. geplanten Umgestaltung des Straßenraums der Schulgasse können folgende Kampagnen gestartet werden:

- Schüler gestalten den Schulvorplatz: Die Idee ist es die geplante Begegnungszone sichtbarer zu machen (z.B. mit Fahnen zur Beflaggung der Schulgasse).
- Schüler gestalten Informationsplakate / -folder etc. für Eltern und Anwohner im Vorfeld der geplanten Implementierung der Begegnungszone.
- Schüler erforschen ihre Schulwege: „Wie komme ich klimaneutral zur Schule?“
- Eröffnungsveranstaltung Begegnungszone Schulgasse: Straßenfest in der gestalteten (z.B. Beflaggung – erstellt von Schülern – der Schulgasse im Bereich der Begegnungszone) Begegnungszone mit diversen Aktionen, wie Mobilitätsworkshops für Eltern.
- Pedibus-Initiative: Aufbereitung eines Informationsfolders und Verteilung über den Elternverein der Volksschule. Informationen zur Selbstorganisation eines Pedibusses .

- **Schule und Sport und Freizeit „Bildungscampus Zeltweg“:**

Das Motto für die Gestaltung des Schulumfeldes lautet „Sport und Freizeit für den Bildungscampus Zeltweg“. Zum Anlass der Eröffnung aber auch in zeitlich periodisch nachfolgenden Veranstaltungen kann Bewusstseinsbildung betrieben werden:

- (Eröffnungs-)Veranstaltung Bildungscampus: Straßenfest mit diversen Aktionen, wie Mobilitätsworkshops für Eltern, Hinweisen und Informationen u.a. auch zu den anderen Kampagnen u.a. „Sportlich und gesund zum Sport“ (siehe Maßnahme 022) und „Fußläufige Stadt“ (siehe Maßnahme 023)

022 – Bewusstseinsbildung Sportzentrum

In Anlehnung an das SMM können auch von den ortsansässigen Sportvereinen bewusstseinsbildende Kampagnen zur Anreise zur Sportstätte gestartet werden. Bei Kindern gibt es z.B. die Möglichkeit wiederum einen Pedibus einzurichten, um gemeinsam den Weg zur Sportstätte zurückzulegen. Aber auch älteren Menschen kann die Anreise zum Sport mittels zu-Fuß-Gehen per Informationsblättern oder Broschüren aufgezeigt werden. So ist es z.B. möglich die Anreise zur Sportstätte als Aufwärm- und Abkühlprogramm (warm-up und cool-down) zu vermarkten, wenn dieser zu Fuß also mittels aktiver Mobilität zurückgelegt wird.

Einer der Hauptgründe für über 80-jährige Menschen nicht mehr zu Fuß zu gehen, ist die Angst vor Stürzen. Durch ein spezifisches Bewegungstraining zum Kraftaufbau und zur Verbesserung des Gleichgewichts soll dem Sturzrisiko und der Angst entgegengewirkt werden. Senioren soll so geholfen werden, möglichst lange

selbstständig zu Fuß mobil zu bleiben. Die Gemeinde kann bei der Umsetzung solcher Bewegungstrainings helfen (z.B. Kostenübernahme, Organisation von Schnupper-einheiten, Räumlichkeiten zur Verfügung stellen) und diese in der Gemeindezeitung bewerben (vgl. BMVIT 2019). Natürlich können Bewegungstrainings auch für jüngere Bevölkerungsgruppen organisiert und angeboten werden.

Konkret werden Kampagnen zu folgenden Themen vorgeschlagen:

- **Sportlich und gesund zum Sport**

Nutzer der Sportanlagen sollen auf die Möglichkeiten zur Nutzung der Fußwegeinfrastruktur aufmerksam gemacht werden. Dazu sollten Folder, Infoplakate, Artikel und Inserate für die Gemeindezeitung erstellt werden. Im Rahmen periodischer Aktionstage können Informationen am Zugang des Sport-Zentrums aktiv an die Nutzer der Sportanlagen verteilt werden. Eine Verknüpfung mit dem Thema Gesundheit bietet sich an.

023 – Bewusstseinsbildung Zentrum

In Form von Broschüren, Foldern oder Informationsblättern können den Bürgern Informationen zum zu-Fuß-Gehen innerhalb der Stadtgemeinde bereitgestellt werden. Dabei muss es nicht immer nur um das zu-Fuß-Gehen selbst gehen, sondern auch eine Kombination mit anderen Themen ist möglich (z.B. Gesundheit, Vorstellung neuer Angebote ortsansässiger Unternehmen) und kann zum zu-Fuß-Gehen animieren (vgl. BMVIT 20019).

Eine Fußverkehrskarte bzw. Fußwegekarte kann erstellt werden, um die fußläufige Erreichbarkeit von Zielpunkten im Stadtgebiet darzustellen. Um die Distanzen auf dem Plan begreifbarer zu machen, kann z.B. ein 5-Minuten-Wegzeiten-Radius gelegt werden, welcher vom Zentrum der Stadtgemeinde ausgeht. Wichtige Darstellungen auf der Fußverkehrskarte sind unter anderem Begegnungszonen, Hausdurchgänge, Schleichwege, Toiletten oder Trinkbrunnen. Eine weitere Möglichkeit wäre die Erstellung von zielgruppenspezifischen Karten (z.B. Senioren, Familien, ...) (vgl. BMVIT 2019).

Sogenannte Welcome-Packages eignen sich optimal, um Neubürger über die Angebote innerhalb einer Gemeinde zu informieren. Darin können auch Informationsbroschüren und Fußwegekarten integriert werden. In Zusammenarbeit mit ortsansässigen Unternehmen kann das Welcome-Package auch als Marketingtool genutzt werden, um z.B. den Ortskern zu beleben (vgl. BMVIT 2019).

Konkret werden Kampagnen zu folgenden Themen vorgeschlagen:

- **Fußläufige Stadt**

Erstellung und Auflage eines Stadtplans mit dem Schwerpunkt Fußwege (Wie kommt man zu Fuß in die Stadt?) durch Unterstützung und Zusammenarbeit mit dem Stadtmarketing (Was finde ich Wo?)

- **Veranstaltungen zum Thema „Zu Fuß in die Stadt“**
 - Eröffnungsfeste zu den geplanten Begegnungszonen „Am Platzl“ und „Aichfeldgasse“
 - Mobilitätsfest zum Anlass der Eröffnung der Begegnungszone „Am Platzl“
 - Zu Fuß zum Fest
 - Zu Fuß zur Bibliothek

7 Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung

Die Grundlagen für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Erschließung zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung stellen folgende Punkte dar:

- Ziel ist es, allen zukünftigen Bewohnern der Stadtgemeinde Zeltweg ein nachhaltiges, aktives Mobilitätsverhalten zu ermöglichen. Im Fokus steht die Chancengleichheit aller Verkehrsmittel und eine uneingeschränkte Mobilität auch ohne privatem Kfz
- Ein effizienter Ressourceneinsatz ist anzustreben und ermöglicht in den Quartieren eine Vielzahl an Grünflächen sowie eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Sicherung von hochwertigen Anbindungen an das bestehende Infrastrukturnetz und eine optimale Durchleitung für den Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr
- Kurze Wege zu Fuß und mit dem Rad sind im Zuge von Siedlungsentwicklungen vorzusehen
- Kfz-Durchgangsverkehr soll im Zuge der Siedlungsentwicklung vermieden werden
- Die Erreichbarkeit ist hingegen für alle Verkehrsmittel sicherzustellen
- Mobilitätsangebote sind nach dem Prinzip der Äquidistanz (Rastermaße) bereitzustellen und ermöglichen eine Gleichstellung aller Verkehrsmodi entsprechend ihren Qualitäten bzw. Eignung für eine zeitgemäße Mobilität
- Bestehende Straßeninfrastrukturen sind für den Kfz-Verkehr zu nutzen
- Der Flächenbedarf und das Ausmaß der Versiegelung für neue Infrastrukturen ist gering zu halten
- Das Kfz-Parken hat in Sammelgaragen¹ an vordefinierten Standorten unter definierten Randbedingungen zu erfolgen.

7.1 Mobilitätsangebot und -struktur

Die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten erfolgt in drei Zonen bzw. Erreichbarkeiten vom Wohnstandort ausgehend. Modale Filter² im Übergangsbereich zwischen diesen Zonen stellen sicher, dass eine zeitgemäße aktive Mobilität forciert wird.

Zone 1: Aktive Mobilität und Erreichbarkeit

- Fahrradabstellanlagen
- Fahrrad-Servicestationen
- Ladeinfrastruktur für E-Bikes
- Sharing-Angebote für Lasten- und Familienfahrräder
- barrierefreie Kfz-Stellplätze
- Lade- und Lieferzonen

¹ eine Sammelgarage ist eine zentrale Garage für mehrere Wohnbauten, durch die Stellplätze direkt bei den Wohnhäusern ersetzt werden (Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben, Abteilung für Verkehrsplanung Stadt Graz)

² Modale Filter sind verkehrsplanerische und/oder infrastrukturelle Elemente, welche das Ziel verfolgen, unerwünschte Verkehrsmittel herauszufiltern und die Durchfahrt für andere Verkehrsmittel ermöglicht.

Zone 2: Car-Sharing und Öffentlicher Verkehr

- zentrale ÖV-Haltestellen
- Car-Sharing-Fahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur und Buchungsplattform

Zone 3: privates Kfz-Parken

- privates Kfz-Parken in fußläufig erreichbaren Sammelgaragen
- Ladeinfrastrukturen bzw. deren Leerverrohrung für private E-Fahrzeuge

7.2 Aktive Mobilität

- Für den Fuß- und Radverkehr ist eine gute Durchwegung und interne Erschließung innerhalb der Quartiere sicherzustellen. Kleine Netzmaschen (100m x 100m) sorgen für geringe Umwege und direkte Verbindungen.
- Vorzusehen sind in jedem Quartier je eine durchgängige öffentliche Nord-Süd und Ost-West Verbindung inklusive Anbindung an das öffentliche Straßennetz, ohne Ausbildung von Sackgassen.
- Ob die Organisation für den Fuß- und Radverkehr getrennt oder gemischt ausgeführt wird, ist von den zu erwartenden Frequenzen bzw. der Bedeutung der Wegverbindung im Gesamtsystem abhängig.

7.3 Mobilitätsmanagement

Begleitende Maßnahmen für die Entwicklung einer reduzierten MIV-Nutzung und eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten sind im jeweiligen Entwicklungsgebiet grundsätzlich vorzusehen. Speziell in Situationen wie einem Umzug oder Wohnstandortswchsel sind Menschen gewillt, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern. Die Bereitstellung entsprechender Angebote und Informationen kann aktiv dazu beitragen, diesen Effekt zu verstärken. Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sind ein wesentlicher Beitrag zur Aufhebung der Aufschließungserfordernisse (Maßnahmen zur Förderung der sanften Mobilität).

Benefits für Neubürger

Bei Erstbezug einer Wohnung im Entwicklungsgebiet sind den Bewohnern folgende Angebote von den Quartiersentwicklern zur Verfügung zu stellen:

- ÖV-Jahreskarte je Wohneinheit zumindest für ein Jahr nach Bezug der ersten Wohneinheit (Erstmieter oder Erstkäufer)
- Nutzung einer Fahrradservicestation im Quartier
- Nutzung von Paketboxen (für alle Zustelldienste offenes Paketboxensystem)

Mobilitätsberatung und Mobilitätstraining

- Mobilitätsberatung im Rahmen des Wohnungsbezuges (Erstbezug oder einmal jährlich für neue Bewohner)
- Information und Bewerbung für die anfängliche Nutzung der Sharing-Angebote

- Jährliche Evaluierung der Mobilitätsangebote und gegebenenfalls Anpassung bei Bedarf

Weitere Maßnahmen

- Radspielplätze bieten eine optimale Grundlage zur Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur. Kinder und Jugendliche werden in einer sicheren Umgebung früh mit dem Verkehrsmittel Fahrrad vertraut gemacht.

7.4 Maßnahmen in der Raum- und Siedlungsentwicklung

Folgende Maßnahmen sind zur Umsetzung vorgesehen:

- Im Rahmen der Revision des Flächenwidmungsplans: Erstellung eines Plans zur Nachverdichtung von Siedlungen und Nutzungsdurchmischung, Vermeidung von Zersiedelung und Verkehrsvermeidung in örtlichen Entwicklungskonzepten und Flächenwidmungsplänen.
- Zur Ortskernbelebung, insbesondere zur (Neu)Nutzung von Erdgeschosszonen sind folgende Bereiche im Kerngebiet von Zeltweg vorgesehen:
 - Bahnhofstraße im Abschnitt „Am Platzl“: Grundlage bildet hier zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit zur Ortskernbelebung die geplante Begegnungszone.
 - Hauptstraße / Aichfeldgasse: Grundlage bildet hier zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit zur Ortskernbelebung die geplante Begegnungszone.
- Konzept der „Struktur der kurzen Wege“ in der Siedlungsstruktur zur Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Destinationen. Die Prinzipien der „Struktur der kurzen Wege“ kommen bei den Siedlungsentwicklungen in folgenden Bereichen zur Anwendung:
 - Holzergasse – Buchengasse – Walzwerkergasse
- Verankerung einer direkten durchlässigen Fußwegführung zur Vermeidung von Umwegen in den Bebauungsplänen

Weitere Maßnahmen

- Parkraummanagement
- Festlegung von örtlichen und zeitlichen Fahrverboten

8 Zusammenfassung

Der Fußverkehr bildet gemeinsam mit dem Radverkehr als Teil der aktiven Mobilität einen immer wichtigeren Stellenwert eines Gesamtverkehrssystems ein. Nach wie vor wird dessen Bedeutung aber unterschätzt. Neben der Funktion als individuellste, eigenständigste und gesündeste Mobilitätsform, hat zu-Fuß-Gehen auch eine unverzichtbare verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungsfunktion. Jede Fahrt, jede Reise und jeder Weg beginnt und endet schließlich mit einem Schritt zu Fuß (vgl. BMLFUW, BMVIT 2015). Das vorliegende Örtliche Fußverkehrskonzept für die Stadtgemeinde Zeltweg soll durch definierte Ziele und zielorientierte Maßnahmen eine positive Entwicklung des Fußverkehrs fördern.

Für das Örtliche Fußverkehrskonzept wurde eine Netzplanung durchgeführt, welche 11 Haupttrouten und 12 Erschließungen beinhaltet. Die Haupttrouten 1 bis 9 führen vom Zentrum ausgehend zu wichtigen Quellen und Zielen. Dahingegen verbinden die Haupttrouten 10 und 11 wichtige Quellen und Ziele in West-Ost-Richtung. Die 12 Erschließungen verbinden vereinzelte Haupttrouten miteinander, wodurch insgesamt eine höhere Erreichbarkeit ermöglicht wird.

Auf Grundlage dieser festgelegten Haupttrouten und der Erschließung wurde eine Bestands- und Mängelanalyse durchgeführt. Dabei wurde zwischen punktuellen, linearen sowie routenübergreifenden, generellen Mängeln unterschieden. Aus dieser Mängelanalyse entstanden 23 Maßnahmenempfehlungen, welche diese Mängel beheben sollen.

Durch enge Zusammenarbeit mit Interessensvertretern und Entscheidungsträgern aus der Stadtgemeinde Zeltweg wurde sichergestellt, dass ein breit akzeptierter Planungs- und Aktionsrahmen erarbeitet wurde. Dieser soll in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden und zu einem besseren Angebot für zu-Fuß-Gehende in der Stadtgemeinde Zeltweg führen. Gleichzeitig sollen durch gezielte Bewusstseinsbildungsmaßnahmen die Vorteile des zu-Fuß-Gehens in die Bevölkerung getragen werden und zu einem höheren Fußgängeranteil führen.

Quellenverzeichnis

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2018): Mobilitätszahlen Steiermark – Steiermark unterwegs 2013/2014 – ÖV-Güteklassen Steiermark.

BMLFUW, BMVIT (2015): Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich.

BMVIT (2016): Österreich unterwegs 2013/2014 – Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung.

BMVIT (2019): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr.

FSV – Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2015): RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr.

Fussverkehr Schweiz (2014): Fussgänger-Wegleitsysteme – Grundsätzliche Anforderungen und Dokumentation von Fallbeispielen.

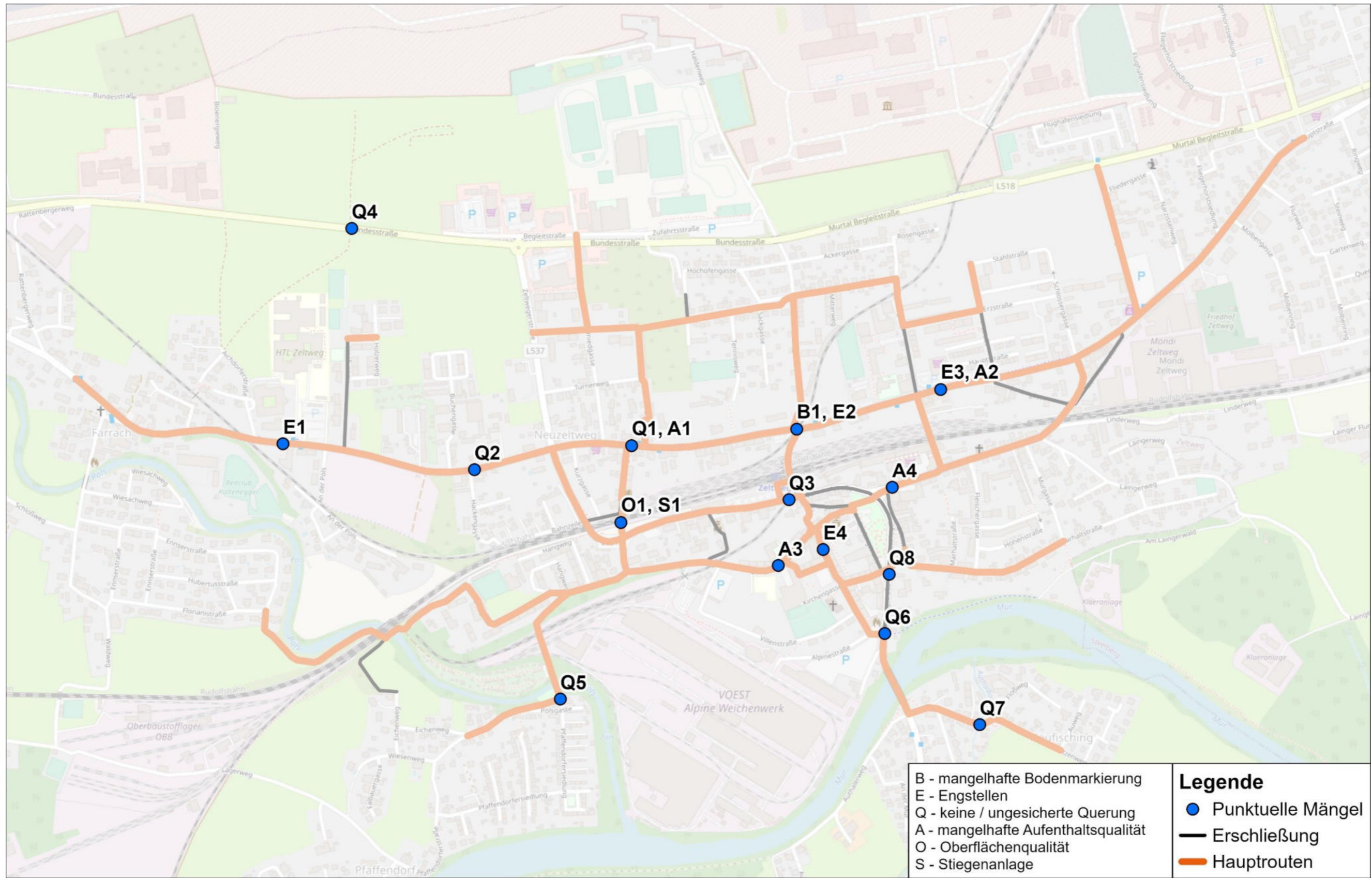
Klimaaktiv (2021): Pedibus – Mit Freude, gesund und sicher zur Fuß unterwegs. <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Materialien/pedibus.html>

Landeshauptstadt Stuttgart / Planersocietät (2017): Fußverkehrskonzept – Endbericht.

Mobilitätsagentur Wien (2021): Leitsystem für Fußgängerinnen und Fußgänger. <https://www.wienzufuss.at/zu-fuss-gehen-in-zahlen/leitsystem/>

Stadt Graz – Abteilung für Verkehrsplanung (2016): Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben. 2. Auflage. [https://www.graz.at/cms/dokumente/10299565_7759220/ea3f774e/Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10299565_7759220/ea3f774e/Leitfaden_Mobilität_für_Bauvorhaben.pdf)

Anhang I: Übersichtskarten Bestands- und Mängelanalyse



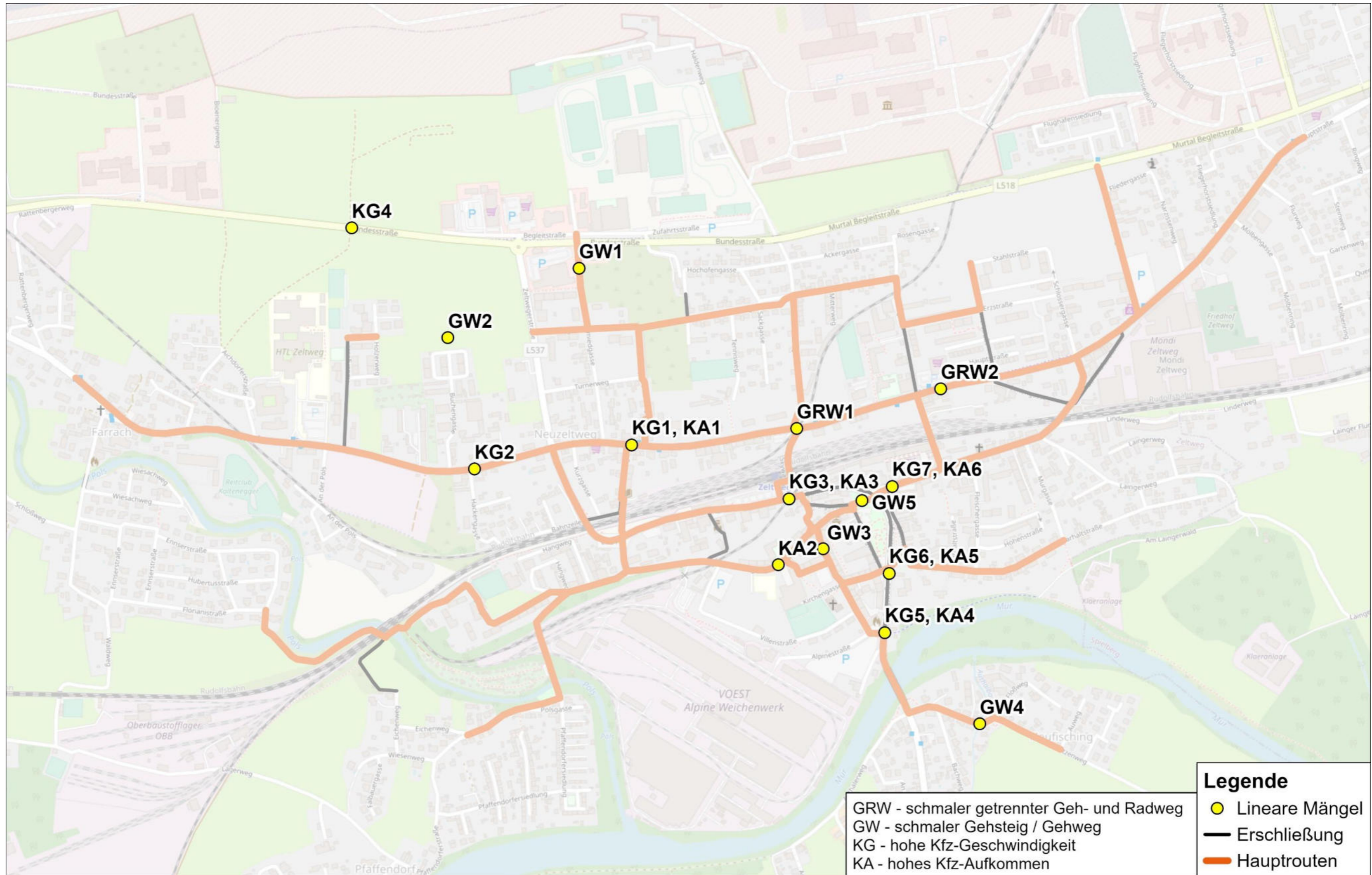
B - mangelhafte Bodenmarkierung
 E - Engstellen
 Q - keine / ungesicherte Querung
 A - mangelhafte Aufenthaltsqualität
 O - Oberflächenqualität
 S - Stiegenanlage

Legende
 ● Punktuelle Mängel
 — Erschließung
 — Haupttrouten

Örtliches Fußverkehrskonzept Zeltweg
 Bestands- und Mängelanalyse - Punktuelle Mängel

Datenquelle: Land Steiermark
 Basiskarte: OpenStreetMap-Mitwirkende
 0 0,1 0,2
 — Kilometer





GRW - schmaler getrennter Geh- und Radweg
 GW - schmaler Gehsteig / Gehweg
 KG - hohe Kfz-Geschwindigkeit
 KA - hohes Kfz-Aufkommen

Legende

- Lineare Mängel
- Erschließung
- Haupttrouten

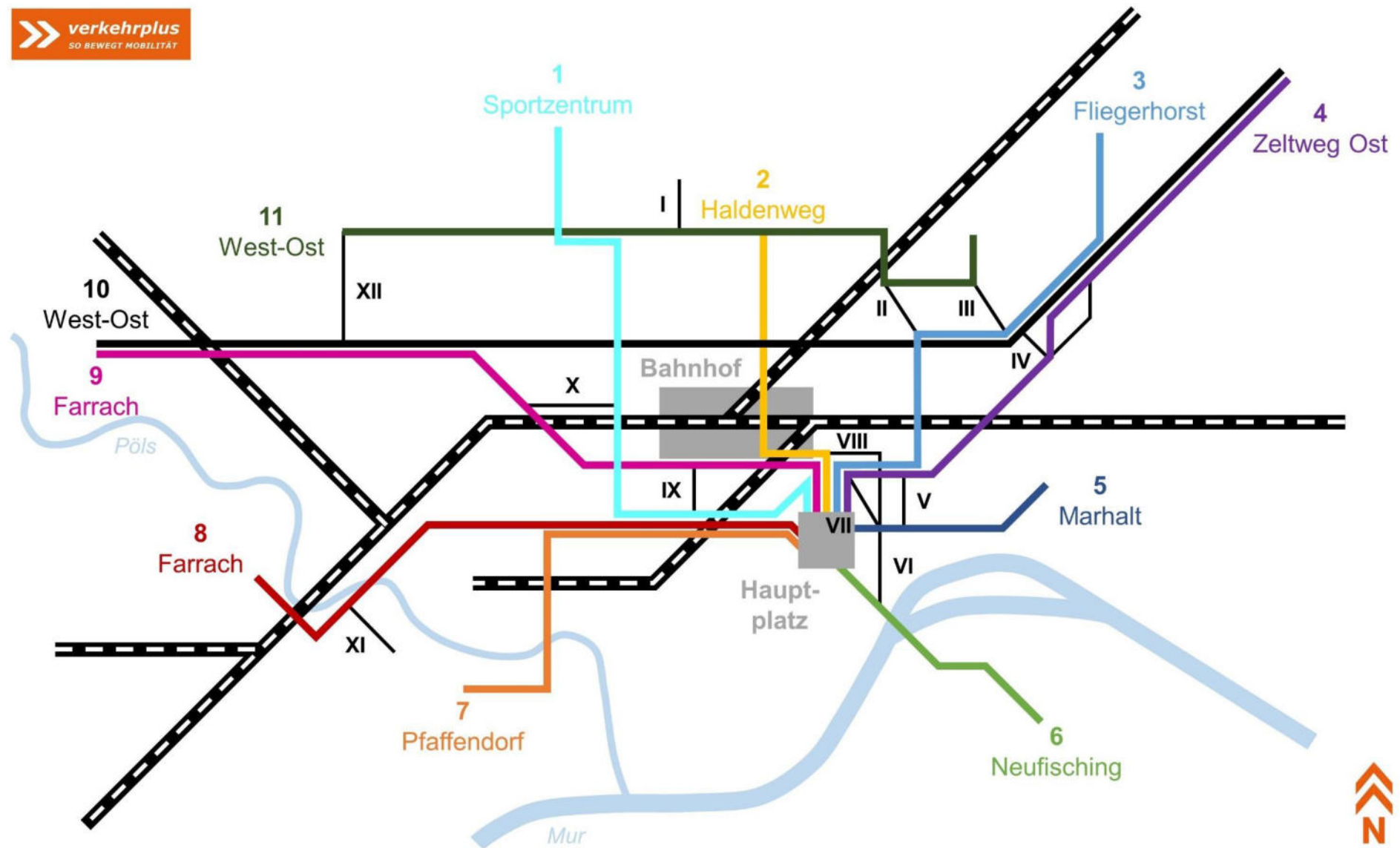
Örtliches Fußverkehrskonzept Zeltweg
 Bestands- und Mängelanalyse - Lineare Mängel

Datenquelle: Land Steiermark
 Basiskarte: OpenStreetMap-Mitwirkende
 0 0,1 0,2
 Kilometer

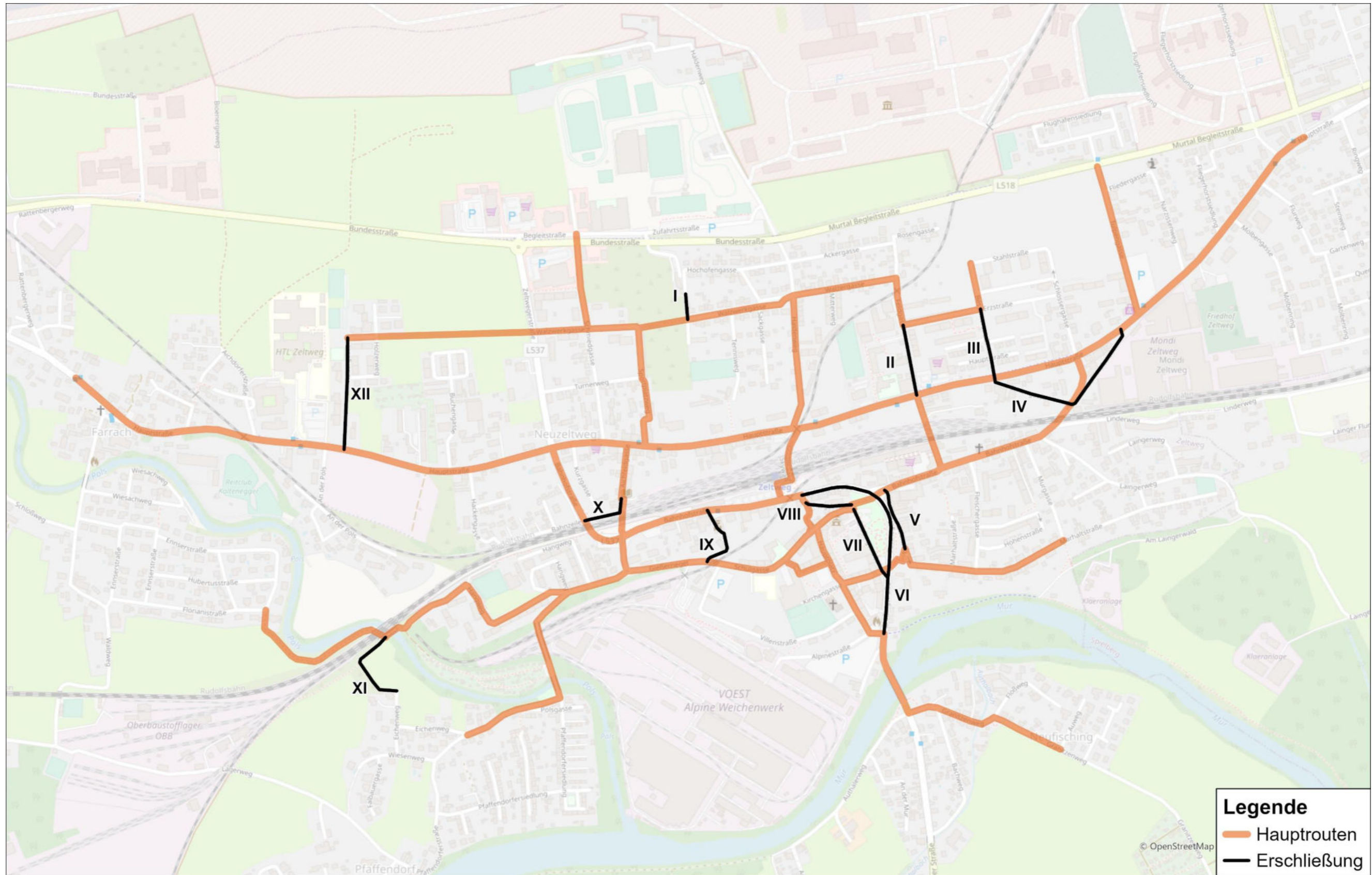


2021-11-23, ZM

Anhang II: Übersichtskarten Haupttrouten und Erschließung







Legende

- Haupttruten
- Erschließung

Örtliches Fußverkehrskonzept Zeltweg
Verlauf der Erschließung

Datenquelle: Land Steiermark
Basiskarte: OpenStreetMap-Mitwirkende

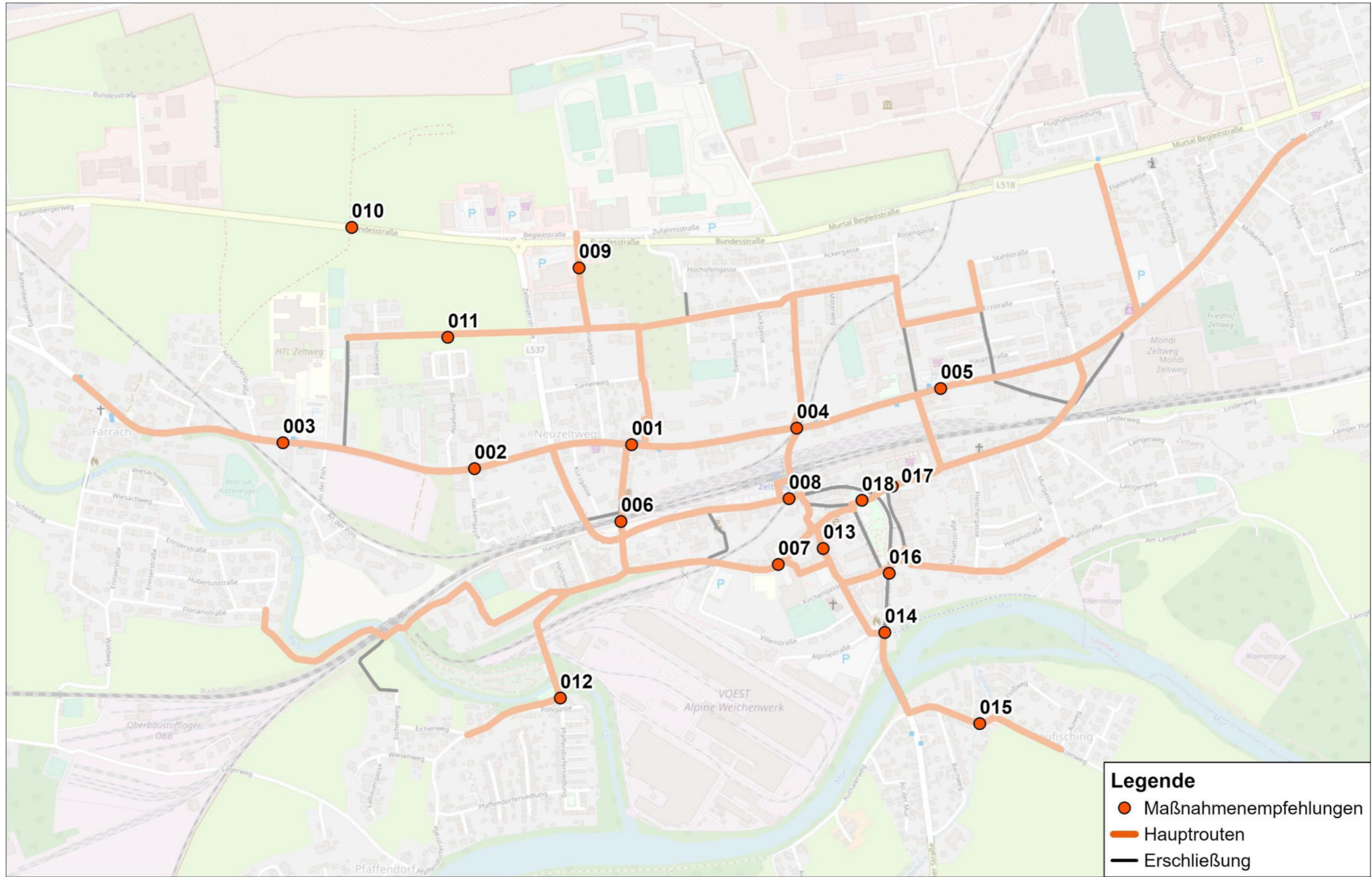
0 0,1 0,2
Kilometer



2021-11-19, ZM



Anhang III: Übersichtskarte Maßnahmenempfehlungen



Legende

- Maßnahmenempfehlungen
- Hauptrouten
- Erschließung

Örtliches Fußverkehrskonzept Zeltweg
Maßnahmenempfehlungen

Datenquelle: Land Steiermark
Basiskarte: OpenStreetMap-Mitwirkende

0 0,1 0,2
Kilometer



Anhang IV: Factsheets Maßnahmenempfehlungen


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
001	Hauptstraße	Abschnitt Aichfeldgasse bis Bushaltestelle



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Aufenthaltsqualität • Hohe Kfz-Verkehrsbelastung • Hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten • Fehlende Querungshilfe • Schlecht ausgebildete Bushaltestelle in Richtung stadtauswärts



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Verordnung einer Begegnungszone (20km/h) • Neugestaltung des Straßenraumes (Bepflanzung, Fahrradabstellanlagen, Bushaltestelle, etc.) • Attraktivierung der Fußwegeverbindung in Richtung Innenstadt und Sportzentrum • Informationsmaßnahmen (Veranstaltungen)

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ € €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	



Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
002	Hauptstraße	Abschnitt Buchengasse bis Webergasse



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Schlecht ausgebildete Querungshilfe • Hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung bestehender Querungshilfe (Bodenmarkierung und Verkehrszeichen) • Eventuell Errichtung eines Schutzweges

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


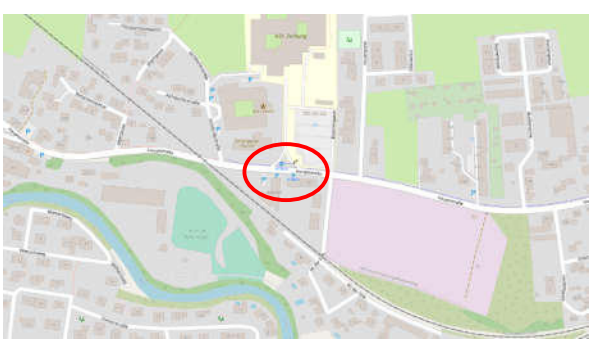
Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
003	Hauptstraße	Haltestelle HTBLA



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Barriere im Fußgängerbereich (Mülleimer)



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Versetzung des Mülleimers neben Wartehäuschen

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen (Kombination mit 003, 004, 005 und 013)

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	



Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
004	Hauptstraße / Haldenweg	Abschnitt Hauptstraße, Haldenweg



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Schlecht sichtbare Bodenmarkierung (Schutzweg inkl. Radfahrerüberfahrt) • Barriere im Fußgängerbereich (Mülleimer)



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung der Bodenmarkierung (Schutzweg inkl. Radfahrerüberfahrt) • Markierung in "St. Pöltener Lösung" • Versetzung des Mülleimers neben Wartehäuschen (Hst. Bahnhof/Hauptstraße)

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen (Kombination mit 003, 004, 005 und 013)

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


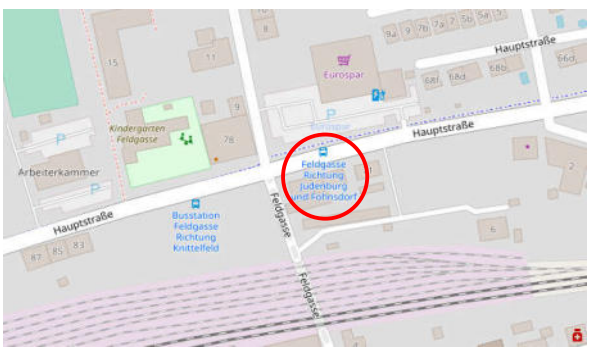
Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
005	Hauptstraße	Haltestelle Feldgasse



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Aufenthaltsqualität • Barriere im Fußgängerbereich (Mülleimer) • Geringe Gehwegbreite • Fehlende Begrünung, Schattenspender (Wartehäuschen aus Glas)



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Versetzen des Mülleimers neben Wartehäuschen • Umgestaltung des Wartebereichs der Haltestelle (Tausch Glasdach) • Pflanzen von Bäumen im Bereich des Wartehäuschens als Schattenspender

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen (Kombination mit 003, 004, 005 und 013)

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


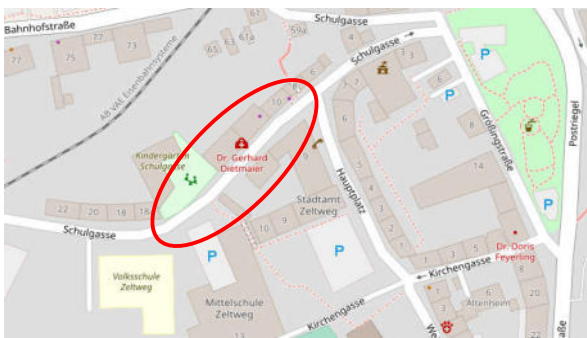
Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
007	Schulgasse	Abschnitt VS Zeltweg bis Hauptplatz



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Aufenthaltsqualität • Hohe Kfz-Verkehrsbelastung • Hohe Anzahl von Kindern (Bildungscampus)



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Verordnung einer Begegnungszone (20km/h) • Neugestaltung des Straßenraumes (Bepflanzung, Fahrradabstellanlagen, Sitzelemente, etc.) • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten und Kfz-Verkehrsbelastung • Informationsmaßnahmen (Ausbildungs- und Schulprogramme)

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen • Raum- und Siedlungsentwicklung

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ € €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	

Umsetzungshorizont	Priorität
	

Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
008	Bahnhofstraße	Abschnitt Bahnhof bis Schulgasse

Mängelbeschreibung

- Hohe Kfz-Verkehrsbelastung
- Hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten
- Fehlende Querungshilfe
- Wichtige Verbindung von Bahnhof in Richtung Innenstadt

Maßnahmenbeschreibung

- Attraktivierung der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt
- Errichtung einer Querungshilfe (Absenkung Bordstein)
- Eventuell Errichtung eines Schutzweges
- Eventuell Errichtung einer psychologischen Bremse (Bodenmarkierung)

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr

- Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
--------------	------------------



Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
----------------------	-------------------------



Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
---------------------------	-----------------------



Umsetzungshorizont	Priorität
--------------------	-----------






Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
009	Schmiedgasse	Abschnitt Walzwerkgasse bis Bundesstraße



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Fußgängerinfrastruktur • Plötzlich endender Gehsteig



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung des bestehenden Gehsteiges (Lückenschluss) • Attraktivierung der Fußwegeverbindung in Richtung Sportzentrum

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	

Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
010	L518 Murtal Begleitstraße	Km 29,55 Zufahrt landw. Weg



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Querung L518 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h) • Schleichweg für HTL SchülerInnen zu Einkaufsmöglichkeiten

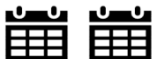

Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Querungssituation • zB durch eine Mittelinsel

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ € €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	

Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
011	L537 Zeltwegerstraße bis Holzerweg	Lückenschluss L537 Zeltwegerstraße bis Holzerweg



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsbau in Umsetzung • Keine vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer Fußverkehrsinfrastruktur als Lückenschluss • Vermeidung von Umwegen

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen • Raum- und Siedlungsentwicklung

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	

Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
012	Pfaffendorferstraße	Kreuzung Pfaffendorferstraße



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Querungshilfe (Pfaffendorfersiedlung)

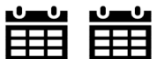

Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> Errichtung einer Querungshilfe (vor Brücke über Schleppgleis) Bodenmarkierung und Verkehrszeichen Attraktivierung der Fußwegeverbindung in Richtung Pfaffendorfersiedlung

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


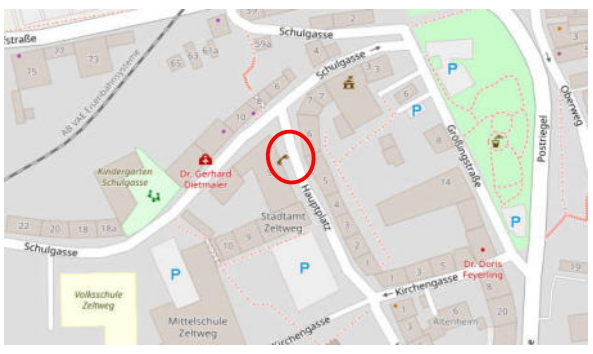
Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
013	Hauptplatz	Abschnitt Hauptplatz Kino



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Barriere im Fußgängerbereich (Telefonzelle) • Geringe Gehwegbreite



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Entfernen Telefonzelle inkl. Fundament zur Verbreiterung des Gehwegbereiches • Oder Verbreiterung des Gehsteiges • Attraktivierung der Fußwegeverbindung in Richtung Hauptplatz

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen (Kombination mit 003, 004, 005 und 013)

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
015	Granitzenweg	Abschnitt Granitzenweg



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Schmalen Gehsteig • Schotterdecke von Zufahrt Granitzenweg 18 • Unattraktiver Querungsbereich



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Neugestaltung Gehsteigbereich (Verbreiterung, Entfernung Schotterablagerung) • Verbesserung Querungsbereich • Eventuell Neuerrichtung Gehsteig auf gegenüberliegender Seite

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


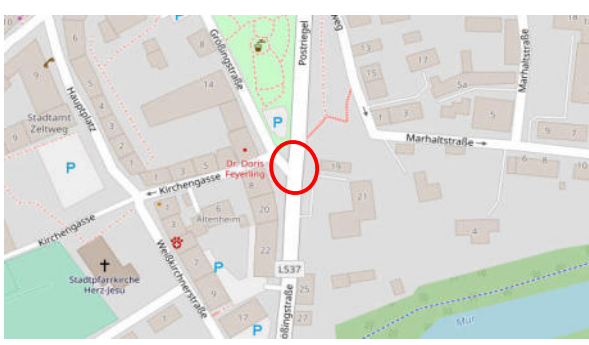
Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
016	Kirchengasse / L537 Zeltwegerstraße	Kreuzung Kirchengasse / L537 Zeltwegerstraße



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Kfz-Verkehrsbelastung • Hohe Kfz-Fahrgeschwindigkeiten • Geringe Aufstellfläche für querende/n FußgängerInnen (Sichtweite)



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung der Aufstellfläche für querende/n FußgängerInnen • Verbesserung der Sichtverhältnisse

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	

Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
018	Schulgasse / L537 Zeltwegerstraße	Verbindung Schulgasse / L537 Zeltwegerstraße



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Schmalen Verbindungsweg von Schulgasse / Größingstraße zu L537 Zeltwegerstraße • Fahrverbot



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung Verbindungsweg • Nutzung als gemischter Geh- und Radweg

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahmen

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


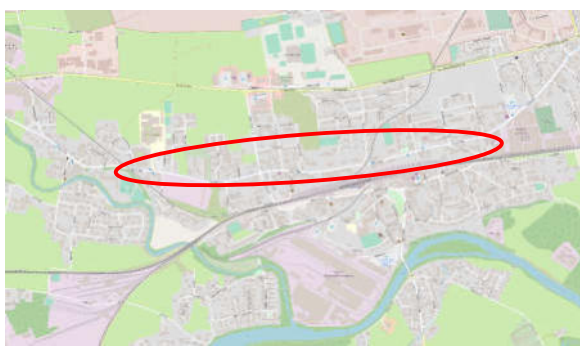
Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
019	Hauptstraße	Abschnitte entlang Hauptstraße



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Durch Bodenmarkierung getrennter Geh- und Radweg • Regelbreiten werden dadurch nicht eingehalten



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Sperrlinie zur Trennung des Geh- und Radweges entfernen • Gemischten Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht verordnen

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Maßnahme

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	

Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
020	Stadtgebiet	POI Stadtgebiet



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Orientierungsschwierigkeiten (v.a. bei Schleichwegen) • Fehleinschätzung von Wegdauer bzw. -distanz



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Leitsystem • Wegweisung zu POI (zB Hauptplatz, Sportzentrum,...) • Wegweiser mit Minutenangaben (Erhöhung der Bereitschaft Wege zu Fuß zurückzulegen) • Attraktivierung der Fußverkehrsinfrastruktur

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung • Kooperation Einbeziehung weiterer Betriebe/Gebietskörperschaften

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


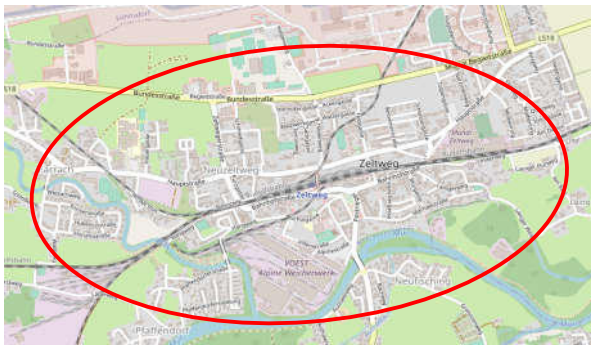
Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
021	Bildungszentrum Schulen	Bewusstseinsbildung



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Fehlendes Bewusstsein zum zu-Fuß-Gehen und dessen Vorteile



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbildungs- und Schulprogramme • Veranstaltungen • Public Awareness Kampagnen • Informationsmaßnahmen

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung • Kooperation Einbeziehung weiterer Betriebe/Gebietskörperschaften

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	

Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
022	Sportzentrum	Bewusstseinsbildung



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Fehlendes Bewusstsein zum zu-Fuß-Gehen und dessen Vorteile

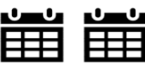

Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Veranstaltungen • Public Awareness Kampagnen • Informationsmaßnahmen

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung • Kooperation Einbeziehung weiterer Betriebe/Gebietskörperschaften

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	


Umsetzungshorizont	Priorität
	


Fortl. Nr.	Straße / Kreuzung	Verortung
023	Zentrum Stadtgemeinde	Bewusstseinsbildung



Mängelbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Fehlendes Bewusstsein zum zu-Fuß-Gehen und dessen Vorteile



Maßnahmenbeschreibung
<ul style="list-style-type: none"> • Veranstaltungen • Public Awareness Kampagnen • Informationsmaßnahmen

Betroffene Bereiche lt. klimaaktiv mobil - Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung • Kooperation Einbeziehung weiterer Betriebe/Gebietskörperschaften

Foto Bestand	Kartenausschnitt
	

Finanzieller Aufwand	Administrativer Aufwand
€ €	

Nutzen für den Fußverkehr	Öffentliche Akzeptanz
	

Umsetzungshorizont	Priorität
	



verkehrplus
SO BEWEGT MOBILITÄT



verkehrplus GmbH

Elisabethnergasse 27a
A-8020 Graz

www.verkehrplus.at