

ÖRTLICHES FUSSVERKEHRSKONZEPT

Der Marktgemeinde Ehrenhausen an der Weinstraße

Stand 03.10.2024



Impressum:

Auftraggeber: Marktgemeinde Ehrenhausen a.d.W.
Marktplatz 2
8461 Ehrenhausen a. d. Weinstraße

Zuständigkeit:
Hans Daniel Petrowitsch, MSc.

Verfasser: Triagonal GmbH
Firmensitz
Reininghauspark 5 / Tür 3, 8020 Graz

Niederlassung Klagenfurt
Markweg 4, 9073 Klagenfurt a. W.

Bearbeiter: DI Georg Huber
T +43 (0) 676 599 76 75
E huber@triagonal.at
W www.triagonal.at

DI Peter Angerer
T +43 (0) 664 1983 222
E moser@triagonal.at
W www.triagonal.at

Paul Steiner
T +43 (0) 316 228 484
E steiner@triagonal.at
W www.triagonal.at

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage Örtliches Fußverkehrskonzept	2
2 Rahmenbedingungen und Methodik	3
2.1 Methodik	3
2.2 Festlegungen für die Bearbeitung	4
3 Zielsetzungen	5
4 Analyse auf Ebene der Gemeindestruktur	7
4.1 Wunschlinien des Fußverkehrs	9
4.2 (Soll-) Fußwegenetz	13
5 Handlungsschwerpunkte und Strategien	17
5.1 Infrastruktur für den Fußverkehr	17
5.2 Gemeindeentwicklung	19
5.3 Multimodalität und Stärkung des Umweltverbundes	20
5.4 Bewusstseinsbildung, Kommunikation und Marketing	21
6 Maßnahmen für die Marktgemeinde Ehrenhausen an der Weinstraße	25
6.1 Notwendigkeit und Gliederung von Maßnahmen	25
6.2 Maßnahmenkatalog für die Marktgemeinde Ehrenhausen an der Weinstraße	27
6.2.1 Maßnahmen – Übersichtstabelle und Darstellung	40
7 Zusammenfassung und Ausblick	45
8 Literaturverzeichnis	46

1 Ausgangslage Örtliches Fußverkehrskonzept

Die Marktgemeinde Ehrenhausen a.d.W. beschäftigt sich intensiv mit einer nachhaltigen Ortsentwicklung und der Attraktivierung des Ortszentrums. Dies zeigt sich durch die vorgesehene Neugestaltung des Marktplatzes inklusive Neuer Markt, sowie der Sanierung der Ortsdurchfahrt und Verbesserung der ÖV-Haltestellen. Die Planungen umfassen Entsiegelungen und dadurch Erweiterungen der Grünflächen und Begrünungsmaßnahmen. Weitere großräumige Anbindungen und Lückenschlüsse im Fußverkehrsnetz werden geplant.

In weiterer Folge möchte die Marktgemeinde auch ein Örtliches Fußverkehrskonzept entwickeln. Dafür stehen mit der neuen Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+ und den Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene ein attraktives Umsetzungs- und Finanzierungsumfeld vor, das als Voraussetzung eben ein solches Örtliches Fußverkehrskonzept erfordert. Neben den einzuhaltenden Rahmenbedingungen und Anforderungen aus den Leitfäden greift das Konzept beispielsweise auch die potenzielle Umsetzung von Begegnungszonen oder Schulstraßen, unter Einhaltung der Barrierefreiheit, Minimierung von Konfliktpotenzialen, Verbesserungen hinsichtlich Querungen, aber auch Gestaltungen und qualitativem Umfeld auf.

Örtliches Fußverkehrskonzept

Ein örtliches Fußverkehrskonzept stellt die fachliche Grundlage für die planmäßige Gestaltung und Entwicklung des Fußwegenetzes im Ortsgebiet dar und fungiert so als Schnittstelle zwischen übergeordneten Leitlinien und Visionen und konkreten Instrumenten wie Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan (BMK, 2023).

Es beinhaltet die Beschreibung der geplanten konzeptionellen Maßnahmen zur Erreichung einer fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung. Darauf aufbauend wird ein Maßnahmenkatalog erstellt, welcher in die Teilbereiche

- Bauliche Maßnahmen,
- Raum-/ Siedlungsentwicklung und
- Bewusstseinsbildung

gegliedert ist. Der Planungshorizont jeder Maßnahme soll helfen, wann welche Ziele umgesetzt werden sollen.

2 Rahmenbedingungen und Methodik

Die Erstellung dieses Örtlichen Fußverkehrskonzeptes unterliegt technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Zu den Technischen zählen alle Richtlinien (RVS, OIB-Richtlinien, Normen) und Erkenntnisse aus der Wissenschaft und Forschung. Rechtlich sind Maßnahmen dieses Konzeptes an gesetzlichen Vorgaben des Bundes (StVO, Bodenmarkierungsverordnung, Verkehrszeichenverordnung) gebunden.

2.1 Methodik

Aufbauend auf dem „Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wird ein örtliches Fußverkehrskonzept für die Marktgemeinde Ehrenhausen a.d.W. erstellt. Dabei werden unter verschiedenen Rahmenbedingungen Zielsetzungen (siehe Kapitel 3) festgelegt, die in einen konkreten Maßnahmenkatalog überführt werden.

Es wird eine Analyse des Ausgangszustandes der Gemeinde durchgeführt (**IST-Analyse**). Dabei wird insbesondere auf bestehende und zukünftige Quell- und Zielbeziehungen der Fußwege Bedacht genommen und sogenannte „points of interest“ (z.B. Kindergärten, Schulen, Haltestellen des ÖV, öffentliche Gebäude, religiöse Orte, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten ...) kurz „POIs“ definiert. Quell- und Zielorte sind neben den vorhin beschriebenen POIs auch Siedlungsgebiete und touristische Zentren bzw. Regionen. Eine Darstellung dieser Wegebeziehungen ist in Abbildung 2 und Abbildung 3 dargestellt und näher beschrieben.

Aufbauend auf diesen Wegbeziehungen der bestehenden und zukünftigen Quell- und Zielpunkte werden Erschließungsrouten und nummerierte Hauptrouten erstellt. Diese sind in Abbildung 4 dargestellt und näher beschrieben. Diese Routen stellen das **Soll-Fußwegenetz** dar, da sie aus der reinen Betrachtung des Fußverkehrs heraus optimale Wegverbindungen widerspiegeln. Darunter wird im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes eine Route verstanden, die unter Berücksichtigung der Bestands-Infrastruktur mit wirtschaftlich umsetzbaren Verbesserungs-Maßnahmen die attraktivste Verbindung zwischen Quelle und Ziel für den Fußverkehr ist. Dabei werden Belangen der Freizeitmobilität, touristische Routen und Bedürfnisse vulnerabler Bevölkerungsgruppen miteinbezogen.

Bei Vergleich der Bestands- (Fuß-) Infrastruktur mit dem erstellten Soll-Fußwegenetz können Probleme, Schwachstellen und unberücksichtigte Potenziale erkannt werden. Aufbauend auf diesen Defiziten werden örtliche bzw. lokale Maßnahmen erarbeitet und verortet in einer Übersicht dargestellt (siehe Abbildung 18 und Abbildung 19).

Zusätzlich werden zu den baulichen Maßnahmen zur Erreichung des Soll-Fußwegenetzes ein Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung und bewusstseinsbildende Maßnahmen für aktives Mobilitätsverhalten erarbeitet.

2.2 Festlegungen für die Bearbeitung

Als **Planungshorizont** werden für förderungsfähige Maßnahmen drei Jahre angestrebt. Im Rahmen dieses Konzeptes werden jedoch auch Maßnahmen mit einem Planungshorizont von mehr als 3 Jahren angeführt. Diese stellen einen Vorausblick zukünftiger Überarbeitungen dieses Konzeptes dar.

Das vorliegende Örtliche Fußverkehrskonzept bezieht sich auf das gesamte Gemeindegebiet (**Planungseinheit**). Um Zielkonflikte in der konzeptionellen Planung mit angrenzenden Gemeinden zu vermeiden, wird der Maßnahmenkatalog mit den Zuständigen abgestimmt.

3 Zielsetzungen

Durch das Örtliche Fußverkehrskonzept in der Marktgemeinde Ehrenhausen a.d.W. werden folgende Zielsetzungen quantitativ formuliert und durch die in diesem Konzept beschriebenen Maßnahmen bestmöglich umgesetzt:

- Steigerung des Fußverkehrs
 - o Erhöhung des Fußverkehrsanteils an den täglichen Wegen (Hauptverkehrsmittelkonzept)
- Beitrag zur Umsetzung umwelt-, klima- und verkehrspolitischer Ziele
 - o Umsetzung des Schwerpunktes „Radpaket und Zufußgehen – Offensive für aktive, sanfte Mobilität“ des Regierungsprogrammes 2020–2024
 - o Anwendung der Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK
 - o Anwendung der Zielsetzungen der Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+ des Landes Steiermark
 - o Beitrag zum zukünftigen Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP)
 - o Umsetzung der EU-Strategie Smart Sustainable Mobility und Sustainable Urban Mobility Framework (z. B. SUMPS)
 - o Beitrag der Zielsetzungen der bei der Wiener Ministerkonferenz 2021 beschlossenen Wiener Deklaration „Building forward better by transforming to new, clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport“
 - o wichtiger Beitrag zum Pan-Europäischen Masterplan im Rahmen des THE PEP Partnerships Active Mobility
- Attraktive Fußverkehrsinfrastruktur
 - o Berücksichtigung attraktiver Wegenetze und ausreichender Durchwegung insbesondere bei Neubebauung
 - o Instandhaltung bestehender Infrastruktur
 - o Neubau Infrastruktur zu Förderung des Zu-Fuß-Gehens
- Hochwertiger und ressourcensparender Lebensraum
 - o Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (schöne Gestaltung / Begrünung / Verweilmöglichkeiten)
 - o Verdichtung des Baulands und sparsamer Flächenverbrauch
- Hohe (Verkehrs-)Sicherheit
 - o Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls von Gehenden
 - o Reduktion der Zahl der Personenschadensunfälle mit Beteiligung von Zu-Fuß-Gehenden
 - o Ausbau bzw. Gestaltung von sicheren und kinderfreundlichen Wegenetzen
- Hoher Klimaschutz und Umweltqualität
 - o Verringerung / Vermeidung des motorisierten Verkehrsaufkommens
- Gesunde Bevölkerung
 - o Mehr Bewegung durch Zu-Fuß-Gehen im alltäglichen Leben
- Faire, soziale und barrierefreie Mobilität
- Stärkung der lokalen und regionalen Wirtschaft

- Stärkung des Gemeindezentrums
- Integrative und partizipative Planung
 - Miteinbeziehen von Stakeholdern und Bevölkerung

Diese Zielsetzungen wurden in Anlehnung den *Masterplan Gehen 2030* (BMK) und dem *Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen* (BMK) erstellt.

4 Analyse auf Ebene der Gemeindestruktur

Die Marktgemeinde Ehrenhausen an der Weinstraße liegt im Süden der Steiermark im Bezirk Leibnitz und grenzt an der Südseite an Slowenien (Gemeinde Kungota). Die (österreichischen) Nachbargemeinden sind im Nord-Westen Wagna, im Osten Straß in der Steiermark und im Westen Gamlitz. Der größte und längste Fluss der Steiermark, die Mur, fließt entlang der nord-östlichen Gemeindegrenze zu Straß in der Steiermark.

Das Gemeindegebiet erstreckt sich auf 20,31 km² und hat mit Stand 01.01.2022 2.677 Einwohner¹. Die Marktgemeinde besteht seit der Gemeindestrukturereform aus den vier Gemeinden Berghausen, Ehrenhausen, Ratsch und Retznei.

Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Die Wirtschaft und der Arbeitsmarkt in Ehrenhausen a.d.W. sind stark geprägt vom Tourismus. Von den 680 Arbeitsstellen in Ehrenhausen a.d.W. fallen 399 Stellen auf den Tertiären Sektor (58,7 %), zudem 140 Stellen unter der Kategorie Beherbergung und Gastronomie (20,6 %). Der Primäre Sektor umfasst 102 Stellen (15,0 %) und 179 Personen (26,3 %) sind im sekundären Sektor beschäftigt.

Die Gemeinde zählt als Tor zur Südsteirischen Weinstraße. Mit dem Anteil an Beschäftigten im Bereich der Kategorie Beherbergung und Gastronomie wird die Wichtigkeit des Tourismus für die Wirtschaft in Ehrenhausen a.d.W. deutlich.

Ehrenhausen a.d.W. zählt insgesamt 1.215 Beschäftigte (wohnhaft in Ehrenhausen a.d.W.). 933 Personen wohnhaft in Ehrenhausen a.d.W. pendeln aus dem Gemeindegebiet zur Arbeitsstätte; 398 Personen pendeln aus beruflichen Gründen in das Gemeindegebiet.

(Statistik Austria, 2024)

Verkehr und Mobilität

Die Marktgemeinde liegt entlang der Südbahn, eine Eisenbahnstrecke von Wien über Graz nach Spielfeld-Straß. Der Bahnhof Ehrenhausen a.d.W. wird im Stundentakt mit S-Bahnen (Richtung Graz bzw. Spielfeld-Straß) bedient. Zu den Hauptverkehrszeiten wird ein Halbstunden-Takt zur Verfügung gestellt. Pendler:innen bzw. Reisende können so in 46 min nach Graz und in ca. 5 min nach Leibnitz oder Spielfeld-Straß fahren. (ÖBB, 2024)

Vom Zentrum Ehrenhausen a.d.W. verkehren zu den Hauptverkehrszeiten Regionalbusse nach Gamlitz (Linie 780) und weiter über Kranach, Leutschach nach Arnfels. Straß und Obervogau bzw. Leibnitz wird über die Linie 604 vom Marktplatz oder Bahnhof bedient. Weiters wird der Ortsteil Berghausen (Linie 619) über Ehrenhausen Zentrum nach Leibnitz mehrmals täglich angeschlossen. (Verbundlinie, 2024)

Das ÖV-Angebot wird durch ein bedarfsorientiertes Mikro-ÖV System *regioMOBIL* ergänzt. Dabei werden Fahrten zu und von öffentlichen relevanten Hauptpunkten angeboten. Als touristische Ergänzung

¹ Laut (Marktgemeinde Ehrenhausen an der Weinstraße, 2024); 2.543 lt. Statistik Austria (Stand 01.01.2023)

wird das Mikro-ÖV System *WEINMOBIL* mit längeren Bedienzeiten und der Anbindung touristischer Ziele bereitgestellt.

In Abbildung 1 ist das Straßennetz vom Zentrum dargestellt. Durch den Ortskern von Ehrenhausen a.d.W. verläuft die Landesstraße B 69 (Südsteirische Grenz Straße), die im Norden nach Vogau und im Westen (bzw. im Süd-Westen) nach Gamlitz und weiter entlang der Steirischen Weinstraße führt. Die Landesstraße B 69 weist im Zentrum JDTV-Werte (Jahr 2019) um 8.800 Kfz/24 h auf (GIS Steiermark, 2024).

Im Norden verläuft die Landesstraße L 672 (Retzneistraße) ausgehend von Aflenz an der Sulm über Retznei nach Ehrenhausen weiter als L 675 nach Spielfeld mit JDTV-Werten (Jahr 2019) zwischen 900 und 1.700 Kfz/24 h (GIS Steiermark, 2024).

Südlich des Zentrums beginnt die L 613 (Grenzland Weinstraße) die über Ewitsch und Bergaushen an die Südliche Grenze zu Slowenien und entlang der Südsteirischen Weinstraße nach Gamlitz führt (JDTV ca. 1.500 Kfz/24 h, Jahr 2019, GIS Steiermark, 2024).

Hervorzuheben ist die hohe Verkehrsbelastung durch den Ortskern (B 69). In naher Zukunft soll eine Umfahrung realisiert werden, die ca. am Beginn der L 613 startet und nach Norden als Tunnel unter dem Schloss Ehrenhausen zur Mur und über ein neues Brückentragwerk Richtung Vogau geführt werden soll. Dadurch soll der Ortskern mit zahlreichen Engstellen für den MIV entlastet werden. Zudem bietet die Maßnahme die Möglichkeit, den Ortskern wesentlich für den Rad- und Fußverkehr aufzuwerten.



Abbildung 1 - Straßennetz von Ehrenhausen (Ausschnitt) (GIS Steiermark, 2024)

4.1 Wunschlinien des Fußverkehrs

In diesem Unterpunkt werden bestehende und zukünftige Quell- und Zielbeziehungen der Fußwege erarbeitet. Diese Beziehungen sind Indikatoren für den Bedarf von (Fuß-)Wegrouten in der Gemeinde (siehe Abbildung 2 und

Abbildung 3).

Im ersten Schritt wird die Bevölkerungsstruktur, genauer die Bevölkerungsdichte als Raster, im Gemeindegebiet analysiert, da Wohnorte sehr häufig Quell- oder Zielorte sind. Dabei geht klar hervor, dass der Bevölkerungsschwerpunkt im Zentrum rund um den Markt bzw. Marktplatz zu erkennen ist. Weitere weniger Bevölkerungsdichte Regionen sind die Ortsteile Retznei, Ewitsch, Berghausen und Ratsch. Es ist zudem zu erkennen, dass abseits dieser Regionen eine sehr zersiedelte Siedlungsstruktur herrscht.

Nachfolgend werden sogenannte „points of interest“ (z.B. Kindergärten, Schulen, Haltestellen des ÖV, öffentliche Gebäude, religiöse Orte, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten ...) kurz „POIs“ definiert. In Abbildung 2 sind diese mit einheitlich schwarzen Punkten verortet und in

Abbildung 3 für das Zentrum genauer dargestellt, wobei hier folgende POIs hervorzuheben sind:

- BW Betreutes Wohnen (*Generationen Wohnen*)
 - o 24 Wohneinheiten mit Wohnbetreuung des Roten Kreuzes
 - o Fertigstellung September 2024
- FH Friedhof
- FZ Freizeitzentrum
- LO Hotel- und Gastronomiegewerbe mit hohem regionalem Stellenwert
- MA Markt
 - o Ca. 2.500 m² große Fläche im Zentrum von Ehrenhausen
- ME Mausoleum Ehrenhausen
- MP Marktplatz
 - o Verweilbereich um die Durchfahrtsstraße im Bereich der Kirche und des Rathauses
- MS Mittelschule
- MV Musikverein
- NV Nahversorger
- RB Raiffeisenbank
- RH Rathaus
- SE Schloss Ehrenhausen
- SP Sparkasse
- TB Tourismusbüro (Speicher)
- TR Trafik
- VS Volksschule

Angrenzend an Retznei ist weiters auch ein Gewerbegebiet angesiedelt.

In Abbildung 2 wurden so Wegbeziehungen zwischen den (im Vergleich) bevölkerungsreichen Regionen von Ehrenhausen a.d.W. abgebildet. Aufgrund der (fußläufig) weiten Distanz nach Ratsch wurde diese Beziehung nur angedeutet. Weiters wurden auch die POIs der Südsteirischen Weinstraße zusammengefasst und die Wegbeziehungen an das Zentrum dargestellt.

Bei genauerer Betrachtung der Siedlungsstrukturen im Zentrum können 5 Siedlungsbereiche definiert werden. Jeder dieser 5 Bereiche kann aufgrund der Straßenstruktur als eigenständige Verkehrszelle angesehen werden.

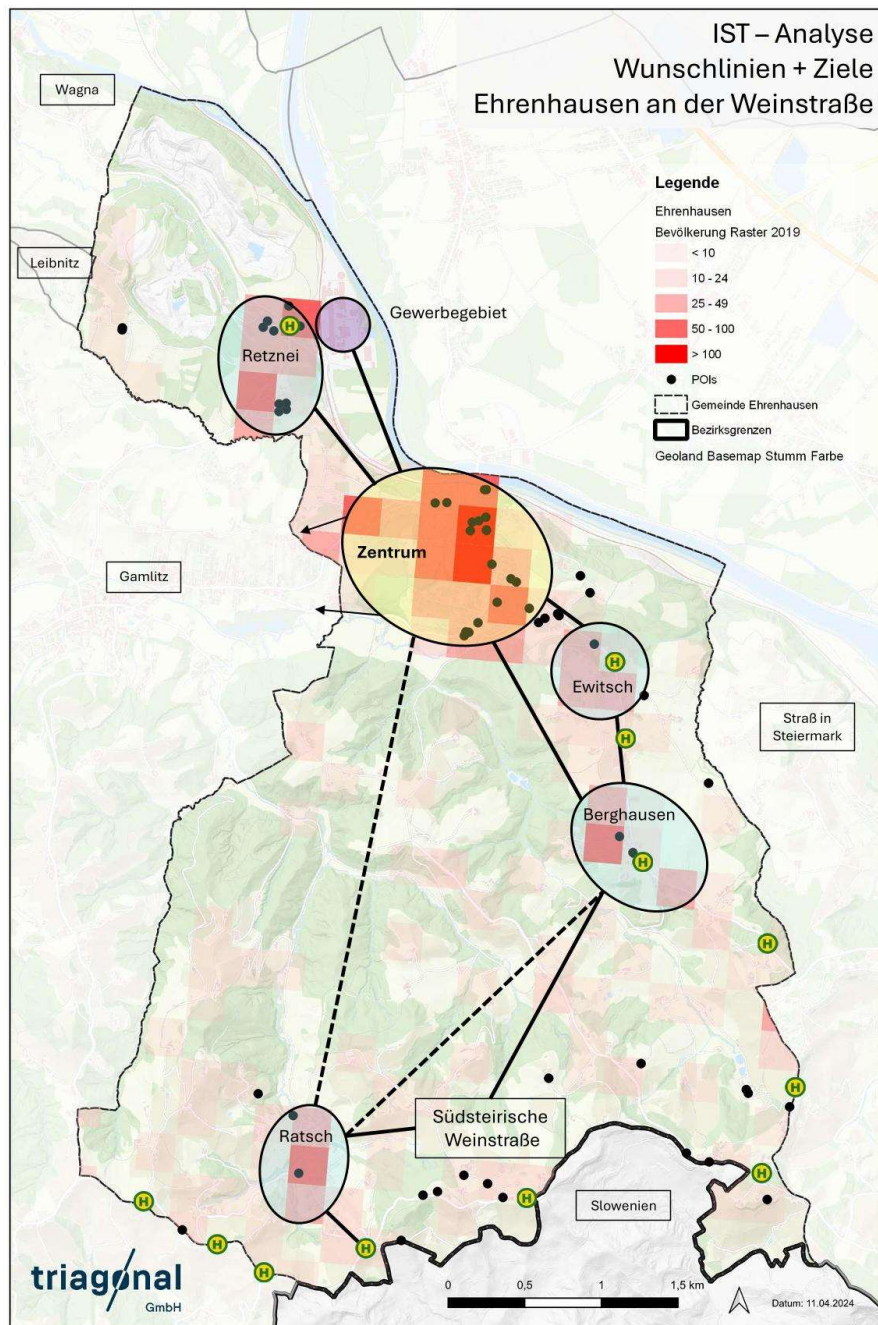


Abbildung 2 - IST-Analyse: Wunschlinien + Ziele (eigene Darstellung)

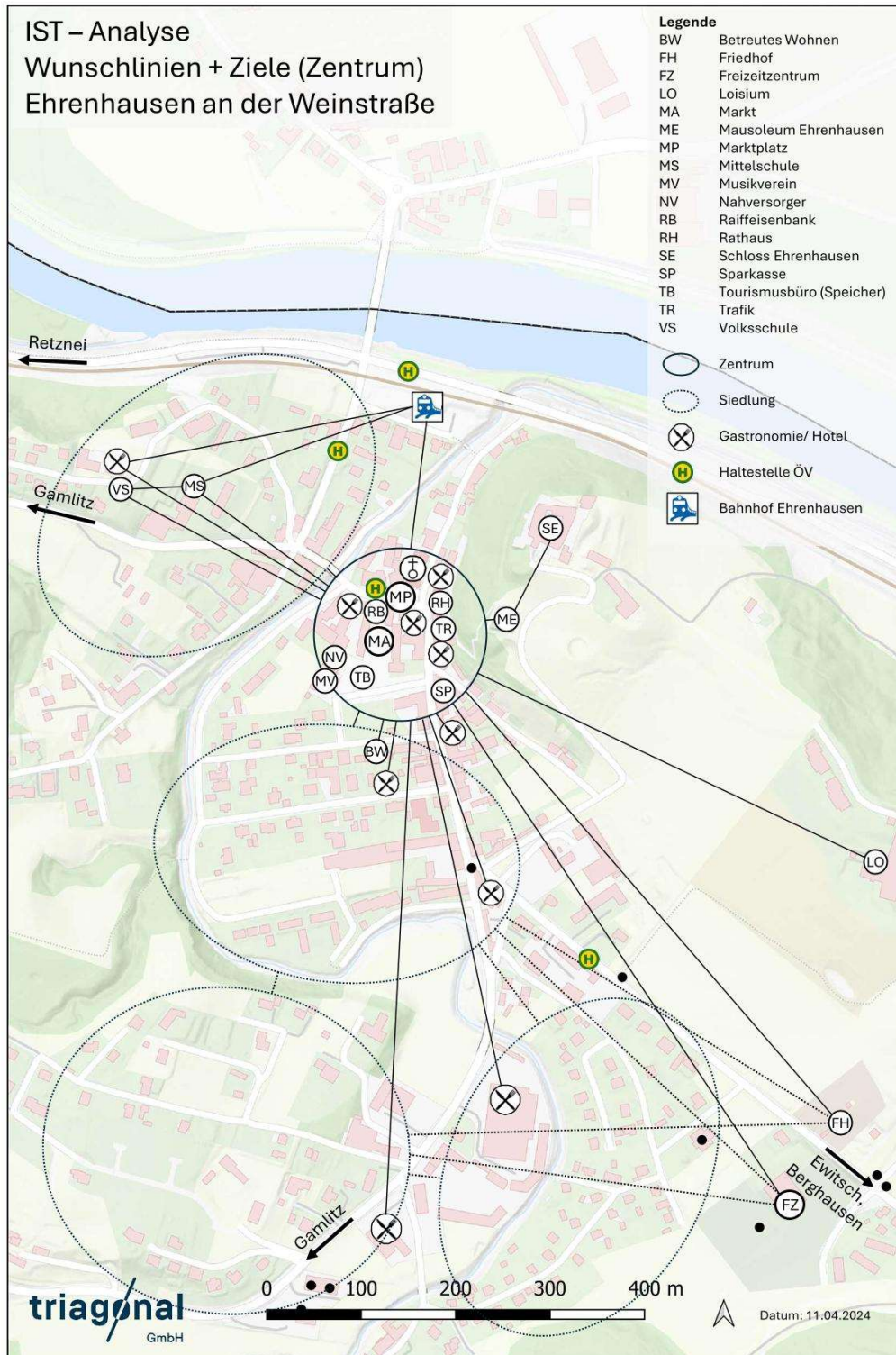


Abbildung 3 - IST-Analyse: Wunschlinien + Ziele (Detailausschnitt) (eigene Darstellung)

4.2 (Soll-) Fußwegenetz

In diesem Kapitel werden aufbauend auf den in 4.1 erarbeiteten Wunschlinien der (Fuß-)Wegeverbindungen Erschließungsrouten und nummerierte Hauptrouten definiert. Wie eingangs erwähnt, stellen diese Routen das Soll-Fußwegenetz dar, da sie aus der reinen Betrachtung des Fußverkehrs heraus optimale Wegverbindungen widerspiegeln. Darunter wird im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes eine Route verstanden, die unter Berücksichtigung der Bestands-Infrastruktur mit wirtschaftlich umsetzbaren Verbesserungs-Maßnahmen die attraktivste Verbindung zwischen Quelle und Ziel für den Fußverkehr ist.

Im Soll-Fußwegenetz werden Siedlungsstrukturen und jegliche POIs berücksichtigt. Über die im alltäglichen Leben relevanten Wegebeziehungen (z.B. Wege zum Einkaufen, Arbeiten, ...) werden auch touristische Anliegen berücksichtigt. Gerade die Südsteirische Weinstraße stellt einen großen regionalen Mehrwert dar und sollte daher auch gut an das Wegenetz angeschlossen sein.

Haupttrouten stellen Streckenabschnitte dar, die von besonderer Bedeutung für den Fußverkehr sind. Es wird festgelegt, dass Fußverbindungen auf Haupttrouten nicht im Mischverkehr geführt werden dürfen und somit eigenständige Gehsteige (gem. StVO) erforderlich sind. Davon ausgenommen sind Wohnstraßen, Begegnungs- und Fußgängerzonen sowie Fahrradstraßen. Weiters müssen sie vor allem für vulnerable Bevölkerungsgruppen ganzjährig benutzbar und ausreichend dimensioniert sein. Besonderes Augenmerk wird neben der ohnehin geforderten objektiven Sicherheit auch der subjektiven Sicherheit sowie Barrierefreiheit geschenkt. Durch die vorausgegangene Analyse der Wunschlinien wird ein engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz für alle Zu-Fuß-Gehenden in Ehrenhausen a.d.W. sichergestellt.

Erschließungsrouten sollen primär der Feinerschließung einzelner, kleinerer Gebiete oder Siedlungsstrukturen dienen. Sie sollen als Ergänzung zum Haupttrouten-Netz gesehen werden und sichern eine ausreichende Qualität untergeordneter Routen. Baulich können diese anders zu den Haupttrouten behandelt werden; eine Führung des Fußverkehrs im Mischverkehr ist möglich, jedoch ausdrücklich bei Neuplanungen nicht empfohlen.

Im Rahmen dieses Fußverkehrskonzeptes wurden 7 Hauptrouten (HR1 bis HR7) definiert und in

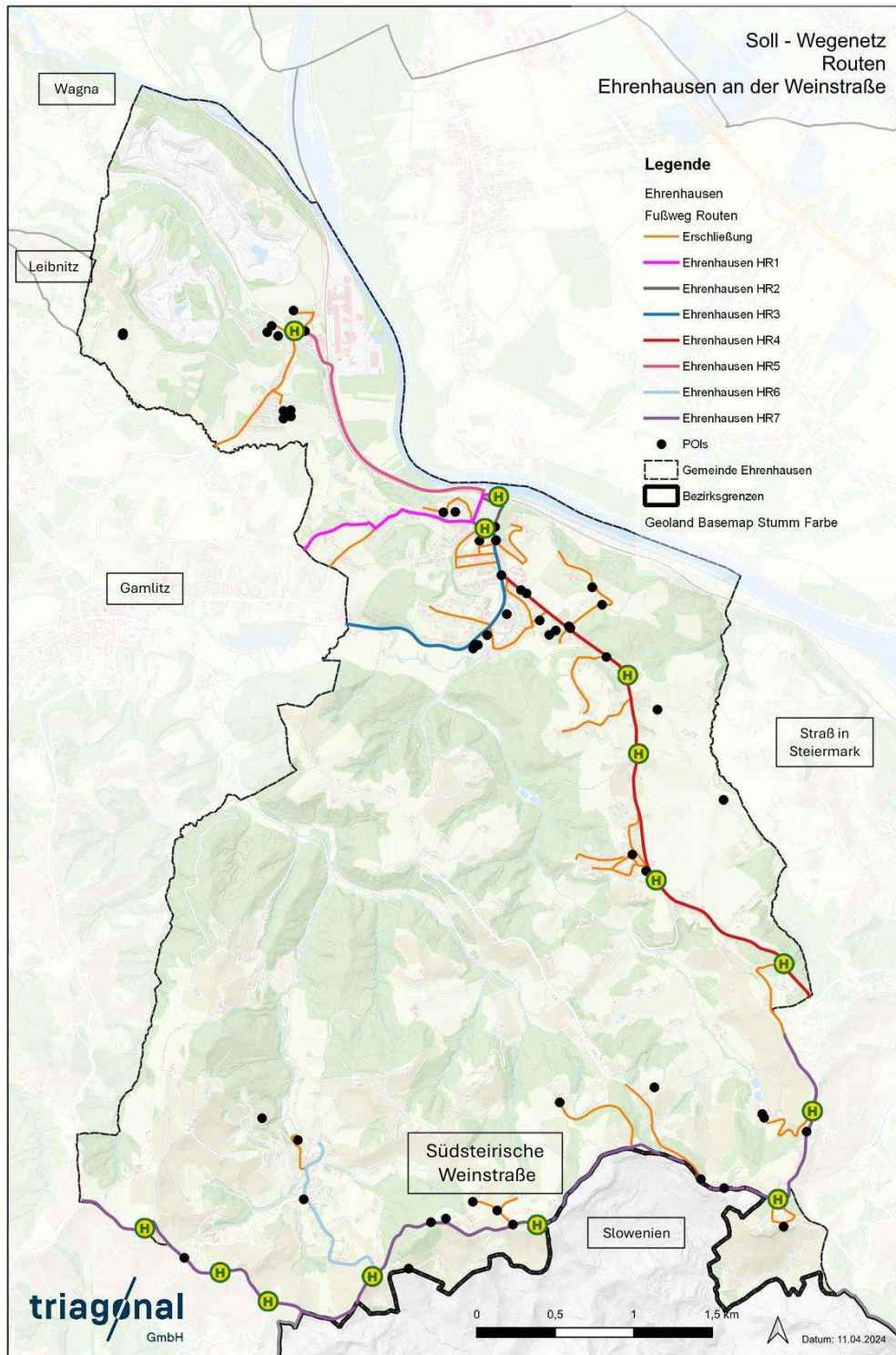


Abbildung 4 dargestellt. In nachfolgender Tabelle sind die Hauptrouten näher beschrieben:

Nummer	Routenführung	Anbindung/Route
HR 1	Bahnhof Ehrenhausen – Weinleitenstraße – Weinleiten Höhenstraße – Prossyweg – weiter nach Gamlitz	BHF – Gamlitz
HR 2	Bahnhof Ehrenhausen – Bahnhofsstraße – Marktplatz – Durchgang zu Markt - Markt	BHF – Zentrum
HR 3	B 69 Abzweigung Weinleitenstraße – Verlauf entlang B 69 – weiter nach Gamlitz	Zentrum – Gamlitz
HR 4	L 613 beginnend ab Kreuzung B 69 – Verlauf entlang L 613 – weiter nach Straß in der Steiermark und Anbindung Südsteirische Weinstraße	Südl. Zentrum – Straß/Südsteirische Weinstraße
HR 5	Bahnhof Ehrenhausen – L 672 bis ÖV-Haltestelle in Retznei	BHF – Retznei/Gewerbegebiet
HR 6	Abzweigung L 613 – Knappweg – bis Abzweigung Nussbergweg	ÖV-HST/ Südsteirische Weinstraße - Ratsch
HR 7	L 613 ab Graßnitzberg – Verlauf entlang L 613 – weiter nach Gamlitz	HR 4/Straß – Südsteirische Weinstraße/Gamlitz

Anmerkung zum Übergang HR 4 und HR 7:

Die Landesstraße L 613 (Grenzland Weinstraße) verläuft kurzzeitig außerhalb des Gemeindegebietes Ehrenhausen an der Weinstraße. Um einen Lückenschluss der Hauptrouten entlang der Landesstraße Gemeindeintern durch entsprechende Maßnahmen sicherstellen zu können, ist alternativ eine Wegführung entlang eines Privatweges und dem Schusterweg zurück zur L 613 möglich. Diese Wegführung ist jedoch nur als Erschließungsrouten in diesem Konzept definiert, da sie nicht eine optimale Verbindung darstellt. Diese würde durchgehend entlang der L 613, auch im Gemeindegebiet von Straß in Steiermark, verlaufen.

Neben den oben beschriebenen und in Abbildung 4 dargestellten Haupt- und Erschließungsrouten besteht ein lückenloses Fußverkehrsnetz zusätzlich aus einem erweiterten Netz, welches jeden Fußweg in der Gemeinde Ehrenhausen a.d.W. beinhaltet. Dieses bildet die Erschließung einzelner Quellen und Ziele im Untersuchungsgebiet. Im Allgemeinen wird festgehalten, dass die fußläufige Durchwegung bei bestehenden und neuzuerrichtenden Wege bzw. Routen immer gewährleistet werden muss. Baulich sollen diese Wege wie Erschließungsrouten behandelt werden, wobei eine Führung des Fußverkehrs im Mischverkehr möglich, jedoch bei Neuplanungen nicht empfohlen wird.

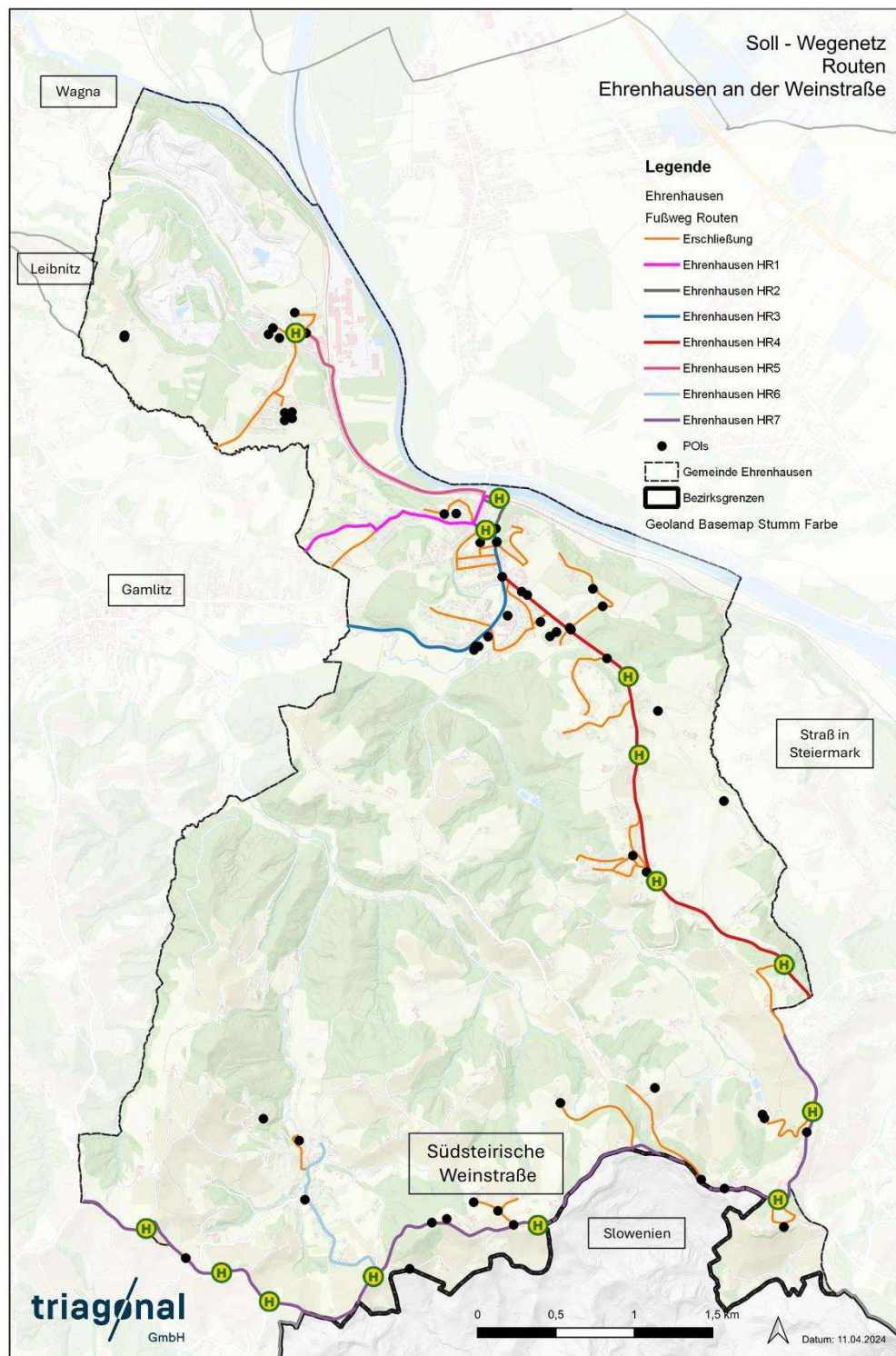


Abbildung 4 – Soll-Fußwegenetz mit Haupt- und Erschließungsrouten (eigene Darstellung)

5 Handlungsschwerpunkte und Strategien

Die nachfolgend angeführten Schwerpunktbereiche definieren in Anlehnung an den festgelegten Zielsetzungen generelle Handlungsfelder, die als übergeordnete Leitlinien für das Fußverkehrskonzept in der Marktgemeinde Ehrenhausen a.d.W. dienen sollen. Diese Bereiche sind eng miteinander verknüpft und ergänzen sich gegenseitig. Das übergeordnete Ziel besteht darin, eine nachhaltige und umweltfreundliche Infrastruktur für Fußgänger:innen zu schaffen. Die Fußverkehrsinfrastruktur soll dabei durchdacht, ansprechend, sicher, multimodal und repräsentativ sein. Die folgenden Handlungsschwerpunkte gliedern sich in vier Hauptthemen:

- Straßen- und Verkehrsplanung bzw. Infrastruktur für Zu-Fuß-Gehende (Kapitel 5.1)
- Stadt- und Raumplanung (Kapitel 5.2)
- Multimodale Angebote bzw. Infrastruktur für den Umweltverbund (Kapitel 5.3)
- Bewusstseinsbildung, Kommunikation und Marketing (Kapitel 5.4)

5.1 Infrastruktur für den Fußverkehr

Die Planung der Fußverkehrsinfrastruktur erfordert die Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse der Fußgänger:innen:

- Kurze Wege
- Gute Orientierung durch direkte und sichere Routen
- Angenehme Gehbedingungen durch Gestaltung, Möblierung und ein attraktives Umfeld, die Bequemlichkeit und Ähnliches fördert

Diese Anforderungen lassen sich mit Begriffen wie logisch, sicher, vielseitig und darüber hinaus attraktiv zusammenfassen. Das Straßen- und Wegenetz sowie öffentliche Räume sollen darauf ausgerichtet sein.

Definition eines Hauptwegenetzes für den Fußverkehr

Essenziell für eine nachhaltige und wirtschaftliche Planung von Infrastrukturen ist die Schaffung eines strategischen Hauptwegenetzes für Ehrenhausen a.d.W., ergänzt durch Freizeitwege und Verweil- bzw. Aufenthaltsbereiche. Ziel ist es, direkte, sichere Wege abseits vom motorisierten Verkehr zu schaffen, die durch Gestaltung und Ausstattung für Komfort und Abwechslung sorgen. Haupttrouten verbinden Wohngebiete mit dem Zentrum und wichtigen Einrichtungen. Freizeitwege und Wege für den Tourismus bieten attraktive Alternativen und schließen Lücken im Fußverkehrswegenetz. Besondere Aufmerksamkeit gilt Bereichen mit hoher Fußverkehrsfrequenz und Bedürfnissen von Kindern, älteren Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen.

Hindernisse und Barrieren entschärfen

Bestehende Barrieren und Hindernisse im öffentlichen Raum stellen eine Herausforderung dar. Etwa 30 bis 40 % der Bevölkerung könnten ihre Mobilitätsbedürfnisse leichter erfüllen, wenn keine Barrieren vorhanden wären, insbesondere für Menschen Seh- oder Hörbehinderungen, mobilitätseingeschränkte Personen, Eltern mit Kinderwagen, Kinder oder Personen im hohen Alter. Daher ist die Sicherheit und Barrierefreiheit für Fußverkehrsinfrastruktur von entscheidender Bedeutung.

Barrierefreiheit betrifft nicht nur Verkehrsinfrastruktur, sondern jeglichen öffentlichen Raum. Sie sollte vor allem bei der Planung von Fußverkehrsanlagen und Haltestellen im öffentlichen Verkehr berücksichtigt werden. Zum Beispiel sollten alternative Lösungen wie Rampen anstelle von Treppen angeboten werden. Taktile Leitsysteme und optische Kontraste können die Orientierung erleichtern.

Bei einer barrierefreien Planung sollten nicht nur Menschen mit Behinderungen im Fokus stehen, sondern auch die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen berücksichtigt werden. Straßen und Wege sollten klare Regelungen, sichere Gestaltung, langsamen Verkehr im Umgebungsbereich, gute Instandhaltung und bequeme Gestaltung aufweisen. Maßnahmen zur Sicherung von Kinder- oder Seniorenwegen kommt den gesamten Fußverkehr zugute. Hindernisse und Umwege sollten vermieden und Querungen verbessert werden, um lange Wartezeiten zu vermeiden.

Plätze und Bereiche für den Fußverkehr angemessen gestalten

Plätze, Fußverkehrsbereiche und Fußgängerzonen bilden oft das Herzstück des Fußverkehrsnetzes, mit hoher Nutzungsfrequenz und großer Bedeutung für die Umgebung. Ihre Gestaltung ist daher entscheidend für eine lebenswerte Gemeinde. Die Wahl des Verkehrsmittels wird stark von der Qualität des Fußverkehrsangebots beeinflusst. Eine Verbesserung der Fußverkehrssituation trägt zur Lebendigkeit und Kommunikation in der Gemeinde bei, indem sie direkte Begegnungen, Outdoor-Aufenthalte und Gemeinschaftserlebnisse ermöglicht.

Fußverkehrsbereiche sollten nicht nur ästhetisch ansprechend gestaltet sein, sondern auch funktional und den Bedürfnissen der Menschen entsprechen. Grünpflanzen, Sitzgelegenheiten und gute Beleuchtung können die Aufenthaltsqualität deutlich verbessern. Gestaltungsvorgaben sollten dies berücksichtigen, um die Lebensqualität zu steigern.

Die Zuweisung von Restflächen für Fußverkehr nach dem alten (Planungs-) Standard von 1,50 m Breite ist nicht mehr zeitgemäß. Die Regelbreite für Gehwege beträgt 2,00 m (zuzüglich Schutzstreifen). Bei der Straßenraumgestaltung sollten zunächst die Breiten für Fuß- und Radverkehr festgelegt werden, bevor die Fahrstreifenbreiten für den motorisierten Verkehr bestimmt werden. Anpassungen an bestehenden Straßenquerschnitten können Platz für nicht motorisierten Verkehr schaffen und das Geschwindigkeitsniveau des Autoverkehrs senken.

Darüber hinaus ist die Pflege des öffentlichen Raums, einschließlich Reinigung und Wartung, entscheidend, um seine Attraktivität langfristig zu erhalten.

Durchwegung sichern und ausbauen

Fußgänger:innen bevorzugen kurze, direkte Wege und zeigen dies oft durch "Trampelpfade" in Grünbereichen. Das Fußwegenetz sollte daher engmaschig sein und Umwege vermeiden, um die Gehzeit zu verkürzen und das Gehen attraktiver zu machen als das Autofahren. Wo möglich, sollten Trampelpfade nicht blockiert, sondern verbessert werden.

Besonders in neuen Bauprojekten ist es wichtig, die Durchwegung zu gewährleisten und attraktive Bedingungen für alle zu schaffen. Bei großen Baublöcken oder langen Straßenabschnitten sollte die Durchwegung idealerweise bereits im Bebauungsplan festgelegt werden.

Sicherheit erhöhen, Unfallfurcht vermindern

Eine sichere Verkehrsumgebung ist entscheidend für den Fuß- und Radverkehr, um das Zu-Fuß-Gehen zu fördern und Ängste vor Unfällen zu verringern. Besonders ältere Menschen, die sich unsicher auf den Straßen fühlen, sowie Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, aber dadurch andere gefährden, profitieren von sicheren Schulwegen. Schulwege sollten daher sicher gestaltet sein, um Kindern das eigenständige Gehen zu ermöglichen und Elterntaxifahrten zu reduzieren. Dabei ist es wichtig, die tatsächlich genutzten Routen der Kinder zu berücksichtigen und Schulstandorte verkehrssicher zu gestalten.

Um Unfälle zu vermeiden, sollten Fußwege frei von Hindernissen und Unebenheiten sein. Das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum spielt ebenfalls eine wichtige Rolle und beeinflusst die Bereitschaft, zu Fuß unterwegs zu sein. Gut beleuchtete und belebte Wege tragen dazu bei, Unsicherheiten zu verringern.

Bei der Gestaltung von Querungsstellen ist eine gute Sichtbarkeit und frühzeitige Erkennbarkeit wichtig, um potenzielle Konflikte zu vermeiden. Durch die Verringerung der Überquerungslängen können sowohl Fußgänger:innen als auch der motorisierte Verkehr profitieren, indem die Aufenthaltszeit auf der Fahrbahn reduziert wird. Eine Mindestausstattung gemäß aktuell gültigen Richtlinien wird vorausgesetzt.

5.2 Gemeindeentwicklung

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist ein Leitbild in der Stadtplanung, welches besonders den Fußverkehr berücksichtigt. Dabei geht es um die Nähe von Wohn- und Arbeitsbereichen sowie eine vielfältige Nutzungsmischung. Die Raum- und Bebauungsplanung wird darauf ausgerichtet, kurze Fußwege zu ermöglichen und den Verkehr zu minimieren. Ziel ist es, eine lebenswerte Stadt zu schaffen, in der die Abhängigkeit von motorisierten Fahrzeugen reduziert wird und die Lebensqualität erhöht wird.

Fußverkehrsfreundliche Siedlungsentwicklung ermöglichen

Die Umsetzung der „Stadt der kurzen Wege“ und die Priorisierung des Zu-Fuß-Gehens in der Planung können Mobilitäts- und Klimaziele nachhaltig erreichen. In neu erschlossenen Gemeindegebieten sollte ein Erschließungskonzept die Planung vor allem Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und den öffentlichen Verkehr berücksichtigen. Straßen könnten zu Begegnungszonen werden, die nicht nur verbinden, sondern auch als Treffpunkt dienen. Ausreichende Begegnungsräume fördern ein harmonisches Miteinander.

Attraktives Wohnumfeld schaffen

Die Schaffung eines angenehmen und attraktiven Wohnumfelds, das Begegnung und Ruhe ermöglicht, ist ein zentrales Anliegen vieler Menschen. Dazu gehört eine ausgewogene Mischung verschiedener Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten. Eine solche Mischung kann in neuen Gebieten ebenso wie in bestehenden Potenzialen oder brachliegenden Gebieten umgesetzt werden. Eine hohe Siedlungsdichte fördert nachweislich das Zu-Fuß-Gehen. Fuß- und Radwegeverbindungen sollten in Bebauungsplänen integriert werden, um die Nahmobilität zu fördern und ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Die Umwandlung von autogerechten Straßenkreuzungen in nutzungsgerechte Plätze kann ebenfalls dazu beitragen, das Wohnumfeld zu verbessern.

Grünzüge vernetzen

Die Schaffung eines "grünen Netzwerks" ist entscheidend für die Umwelt- und Lebensqualität. Grüne Bereiche und ihre Verbindungen fördern das Verweilen und Anziehen von Bewohnern und Besuchern. Daher ist es wichtig, auf ausreichende und hochwertige Begrünung sowie eine gute Erreichbarkeit und Vernetzung der Grünräume zu achten. Fuß- und Radwege, die bequem durch diese Grünstrukturen führen, können die Attraktivität dieser Bereiche weiter steigern und dazu beitragen, dass mehr Menschen zu Fuß gehen oder Rad fahren. Besonders entlang von Gewässern werden zusammenhängende Grünzüge und Wege nicht nur für Spaziergänge genutzt, sondern auch in den Alltag integriert.

5.3 Multimodalität und Stärkung des Umweltverbundes

Eine direkte und attraktive Fußverbindung zur nächsten Bus- oder S-Bahn-Haltestelle ist entscheidend für die Attraktivität eines Wohn- oder Geschäftsstandorts. Eine solche "letzte Meile" spielt eine wichtige Rolle, um den Anteil der zu Fuß Gehenden zu erhöhen, insbesondere wenn sie mit einem leistungsfähigen und ansprechenden öffentlichen Verkehrsangebot verbunden ist. Daher sollten Knotenpunkte im öffentlichen Verkehr strategisch gut gelegen sein, fuß- und radfreundlich angebunden und attraktiv gestaltet werden.

Zuwegung zu Haltestellen optimieren und Aufenthaltsqualität erhöhen

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollten direkt und barrierefrei erreichbar sein, einschließlich sicherer Querungen im Umfeld. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungen im Nahbereich der Haltestellen zu widmen, um kritische Situationen zu vermeiden. Gleichzeitig ist eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen wichtig, um die Reisezeit zu verkürzen. Die Haltestellenbereiche selbst sollten eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten, mit ausreichend Platz, Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, Informationseinrichtungen und barrierefreier Gestaltung.

Multimodalität in der Flächenverteilung

Die Multimodalität erfordert eine gerechte Verteilung der Verkehrsflächen für den Fuß-, Rad- und motorisierten Individualverkehr. Der Fußverkehr benötigt im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln die geringste Fläche und sollte nicht nur die Restflächen zugewiesen bekommen. Die gemeinsame Nutzung von Flächen sollte unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer erfolgen, wie es in Begegnungsräumen oder Fußgängerzonen mit Radverkehr praktiziert wird. Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern erfordern sorgfältige Abwägungen seitens der Verwaltung, wobei die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt werden sollten.

Eine Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Schaffung sicherer Quermöglichkeiten sind besonders in Wartebereichen von Haltestellen und stark frequentierten Bereichen notwendig.

Zur Erhöhung des Modal-Split Anteils zu Gunsten des Umweltverbundes zu erhöhen, können restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr ergriffen werden, einschließlich der Prüfung und Neugestaltung von Flächen für den ruhenden Verkehr. Instrumente wie Parkraumbewirtschaftung können dazu beitragen, die Nutzung solcher Flächen zu optimieren und für eine verbesserte Aufenthaltsqualität oder Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr zu nutzen.

5.4 Bewusstseinsbildung, Kommunikation und Marketing

Bewusstseinsbildende Maßnahmen sind entscheidend, um das Zu-Fuß-Gehen als primäres Verkehrsmittel in den Fokus zu rücken und fest verwurzelte Denkmuster im Verkehrsverhalten zu ändern. Es geht darum, das Zu-Fuß-Gehen als die grundlegendste, einfachste und gesündeste Form der Fortbewegung zu verstehen.

Die Entwicklung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes für das Zu-Fuß-Gehen ist ein wichtiger Schritt, um die Bedeutung des Gehens in Ehrenhausen a.d.W. sichtbar zu machen. Es geht nicht darum, sich als "Gemeinde für Fußgänger:innen" zu etablieren, sondern vielmehr das Gehen als vorrangige Form der urbanen Fortbewegung zu behandeln und in alle Planungen einzubeziehen.

Image und Bewusstsein für den Fußverkehr aufbauen und pflegen

Die Zusammenarbeit aller relevanten Fachabteilungen der Verwaltung sind entscheidend, um ein Bewusstsein für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr zu schaffen und zu pflegen. Dabei können auch der Tourismusverband und andere Interessenverbände einbezogen werden, um gemeinsam dieses Bewusstsein in die Öffentlichkeit zu tragen.

Imagekampagnen und Marketingstrategien sollten bewusstseinsbildende Maßnahmen für verschiedene Zielgruppen und zu unterschiedlichen Themen umfassen. Dies können befristete Aktionen wie die temporäre Umwandlung von Stellplätzen in Aufenthaltsbereiche oder Mobilitätskampagnen sein, auch im

Rahmen öffentlicher Veranstaltungen im Zentrum. Eine gezielte und kontinuierliche Information verschiedener Nutzergruppen ist ebenso wichtig wie die Vorbildwirkung der politischen Entscheidungsträger.

Im Sinne der Förderung des Fußverkehrs ist es von großer Bedeutung, interne Akteure, Organisationen und Gremien für das Thema zu sensibilisieren, die einen maßgeblichen Einfluss innerhalb der Gemeinde haben, wie Wohnbaugenossenschaften und Bauträger. Eine breite Vernetzung ist für die strategische Förderung des Zu-Fuß-Gehens erforderlich, sowohl bei externen Planern als auch internen Fachpersonal. Sie sollten darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Förderung des Zu-Fuß-Gehens ein Ziel der Gemeinde ist, und Möglichkeiten aufgezeigt bekommen, wie sie die Umsetzung unterstützen können.

Fußverkehr richtig kommunizieren

Der beste Weg, das Bewusstsein für Zu-Fuß-Gehen zu steigern, ist es sichtbar zu machen. Die Installation eines Leitsystems für den Fußverkehr, insbesondere für Ortsfremde, kann dazu beitragen, das Bewusstsein für das Zu-Fuß-Gehen zu steigern. Dieses Leitsystem kann in Form von Schildern oder Bodenmarkierungen erfolgen und sollte die Entfernungen zu wichtigen Zielen in Metern oder Gehminuten sowie Richtungspfeile anzeigen, insbesondere an Knotenpunkten und Abzweigungen. Eine einheitliche, farbliche Gestaltung mit einem hohen Wiedererkennungswert ist dabei wichtig und sollte auch andere Mobilitätsformen wie Radfahren und den öffentlichen Verkehr einbeziehen.

Eine durchdachte Wegweisung animiert dazu, zu Fuß zu gehen, und weckt die Neugier, neue Wege und Routen durch das Stadtgebiet zu entdecken. Gedruckte Stadtpläne aus Papier sind besonders für Besucher einer Stadt beliebt, sei es im Urlaub oder beruflich. Die Gestaltung dieser Stadtpläne sollte den Fokus auf den Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr legen, anstatt primär auf den motorisierten Verkehr. Dies zeigt die Prioritätensetzung einer Stadt deutlich und berücksichtigt auch die Bedürfnisse von Touristen, die oft zu Fuß unterwegs sind. In touristisch interessanten Bereichen sollten daher Fußverkehrsleitsysteme vorhanden sein, um die Orientierung zu erleichtern.

Gesundheit fördern

Eine planerische Ausrichtung auf die Förderung von Gesundheit und Mobilität bis ins hohe Alter kann durch die Reduzierung des Autoverkehrs und die Verbesserung der Fußverkehrs- und Fahrradfreundlichkeit erreicht werden. Die Gestaltung der bebauten Umgebung hat einen direkten Einfluss auf die menschliche Gesundheit und spielt eine zentrale Rolle bei der Förderung eines gesundheitsfördernden Lebensstils. Dabei werden Dichte, Vielfalt, Gestaltung, Zugänglichkeit zu Zielen und Entfernungen als wichtige Strukturmerkmale betrachtet.

Die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens hängt nicht nur vom Weg selbst ab, sondern auch von den Zielen, die erreicht werden sollen. Im Alltag sind dies oft Arbeitsplatz, Einkaufsmöglichkeiten usw., während in der Freizeit andere Ziele wie Gasthäuser, Spielplätze oder Parks angestrebt werden. Bewegung entlang grüner Wege, Wasserläufe, markierter Routen oder Wanderwege wird oft als angenehmer empfunden. Klare Wegweisungen und Karten, die Entfernungen in Gehzeiten anzeigen, sind dabei wichtig, da viele

Menschen oft die Zeit an Bushaltestellen warten, die sie eigentlich zu Fuß zu ihrem Ziel benötigen würden.

Verschiedene Sportarten wie Nordic Walking, Laufen oder Joggen sind bei Menschen jeden Alters beliebt und können entlang von Freizeitwegen ausgeführt werden. Kinder und Jugendliche benötigen interessante Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten, daher sind kleine öffentliche Sport- und Spielplätze, die an das zentrale Wegesystem angeschlossen sind, von Vorteil.

Lokale Wirtschaft stärken

Studien zeigen, dass der Anteil am Fußverkehr ein wichtiger Indikator für die Urbanität und Attraktivität eines (städtischen) Zentrums ist und zugleich die wirtschaftliche Stärke einer Gemeinde widerspiegelt. Fußgänger:innen tragen dazu bei, die Straßen zu beleben und sind oft potenzielle Kunden für lokale Geschäfte. Dennoch wird die Bedeutung von Fußgängern:innen (und Radfahrer:innen) als Kunden oft von Geschäftsleuten unterschätzt.

Um die lokale Wirtschaft zu fördern, sind Verbesserungen für die "Lauf-Kundschaft" entscheidend. Dazu gehören gut durchdachte Wegführungen, ausreichend Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang, öffentliche Toiletten und eine gute Anbindung von Einkaufsmöglichkeiten durch den öffentlichen Verkehr. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, Zeit in einem Zentrum verbringen und somit auch vermehrt die lokalen Geschäfte zu frequentieren.

Öffentlichkeit einbinden

Die Einbindung der Öffentlichkeit bei Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum ist oft von hoher Bedeutung, da hier verschiedene Bedürfnisse und Interessen aufeinandertreffen. Nachdem ein grundsätzliches Leitbild wie das Örtliche Fußverkehrskonzept vorhanden und abgestimmt ist, ist es ratsam, die Öffentlichkeit zu bestimmten Themen einzubeziehen. Dabei sollte der künftige Stellenwert des Zu-Fuß-Gehens in Ehrenhausen a.d.W. und die geplanten Handlungsfelder klar kommuniziert werden. Ziel ist es, eine grundlegende Identifizierung der Bevölkerung mit dem Thema zu erreichen, ohne gleich konkrete Baumaßnahmen setzen zu müssen.

Besonders wichtig sind die Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit bei konkreten Projekten, da Anwohner und Nutzer die beste Kenntnis der Situation vor Ort haben. Dabei sollten alle Nutzer- und Interessensgruppen einbezogen werden. Die Vielfalt der möglichen Beteiligungsprozesse ist groß und sollte auf die jeweiligen Umstände abgestimmt werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit können verschiedene Maßnahmen durchgeführt werden, wie beispielsweise "Fußgänger:innenchecks", bei denen die reale Situation vor Ort erhoben und Schwachstellen des Fußwegenetzes identifiziert werden. Dabei machen verschiedene Bevölkerungsgruppen gemeinsam mit Fachexperten Begehungen und entwickeln einen Maßnahmenkatalog, der dann nach Prioritäten gereiht wird. Auch die Einbeziehung verschiedener Interessenvertretungen im Zuge von Planungen ist wichtig, um Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen.

Strategische Partner außerhalb der Verwaltung sollten ebenfalls eingebunden werden, um das Thema zu tragen und weiterzuentwickeln. Diese Partner können auch helfen, die Aspekte in andere Verwaltungsstellen einzubringen und integrativ zu wirken. Politische Entscheidungsträger spielen dabei eine wichtige Rolle, da sie die notwendigen Voraussetzungen anregen, schaffen und die entsprechenden Beschlüsse in die Wege leiten können.

Finanzierungsmöglichkeiten finden

Finanzknappheit stellt oft ein Hindernis für konkrete Projekte dar, einschließlich Maßnahmen für den Fußverkehr. Budgets sind begrenzt, aber Fördermittel können helfen. Die Priorisierung von Maßnahmen ist jedoch eine Herausforderung. Fußverkehrsförderung erfordert zwar Investitionen, ist aber oft effizienter als andere Infrastrukturen.

Betrieb, Instandhaltung und Pflege

Eine gute Beleuchtung ist entscheidend für die Attraktivität und Sicherheit von Fußverkehrsinfrastruktur, insbesondere an Schutzwegen und Querungsstellen. Eine offene Raumgestaltung trägt zur sozialen Sicherheit bei. Fußwege müssen das ganze Jahr über gepflegt werden, einschließlich Schneeräumung im Winter und Beseitigung von Hindernissen wie überhängenden Ästen. Sauberkeit ist ebenfalls wichtig, besonders in Bezug auf Straßen, Plätze und Grünflächen, um das Wohlbefinden der Fußgänger:innen zu fördern.

6 Maßnahmen für die Marktgemeinde Ehrenhausen an der Weinstraße

Im Kapitel 5 wurden auf übergeordneter Ebene Handlungsschwerpunkte und Strategien zur Förderung des Fußverkehrs in Ehrenhausen a.d.W. definiert. Diese sollen im Nachfolgenden durch konkrete Maßnahmen ergänzt werden, welche kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden. Vor allem den kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen kommt hier eine hohe Wertigkeit zu, weil sie bereits in den nächsten Jahren sichtbar machen, dass der Gemeinde die Förderung des Zu-Fuß-Gehens ein starkes Anliegen ist.

6.1 Notwendigkeit und Gliederung von Maßnahmen

Bei Vergleich der Bestands- (Fuß-) Infrastruktur mit dem erstellten Soll-Fußwegenetz werden Probleme, Schwachstellen und unberücksichtigte Potenziale erkannt. Zur Unterstützung wurde eine Ortsbegehung am 22.03.2024 durchgeführt. Aufbauend auf diesen Defiziten werden örtliche bzw. lokale Maßnahmen erarbeitet und verortet.

Zur besseren Übersicht werden Maßnahmen in drei Hauptgruppierungen unterteilt:

- Örtliche/ Lokale Maßnahmen
- Raum- / Siedlungsentwicklung
- Bewusstseinsbildung

Zu den **Örtlichen/ Lokalen Maßnahmen** werden alle baulichen und rechtlichen Maßnahmen gezählt, die einer bestimmten, eindeutigen Örtlichkeit zugeordnet werden können. Im Rahmen dieses Fußverkehrskonzeptes werden Örtliche/ Lokale Maßnahmen in folgende Untergruppierungen gegliedert, welche in Kapitel 6.2 tabellarisch angeführt sind:

- *Sichere Querungsmöglichkeit*
Darunter wird der Neu- oder Ausbau einer Querungsmöglichkeit verstanden. Die Anwendung aktuell gültiger Regelwerke für die Ausbildung von Querungsstellen wird vorausgesetzt. Da eine eingehende und detaillierte Prüfung der Rahmenbedingungen zur Eignung einer bestimmten Bauart einer Querungsshilfe vorausgehen muss, wird im Rahmen dieses Konzeptes nur auf das Erfordernis einer Querungsshilfe hingewiesen.
- *Ausbau Gehweg*
Unter dem Ausbau eines Gehweges wird die bauliche Verbesserung einer bestehenden Fuß-Infrastruktur verstanden.
- *Neubau Gehweg*
Bei der Neuerrichtung eines Gehweges, in einem Bereich, einem Streckenzug oder Ähnlichem noch kein Gehweg realisiert bzw. vorhanden ist. Die Untergruppierung beinhaltet sowohl Maßnahmen zur Errichtung von Gehwegen und Gehsteigen.

- *Lückenschluss Gehweg*
Unter einem Lückenschluss wird die kurze, noch nicht vorhandene Verbindung zweier (oder mehr) Fuß-Infrastrukturen verstanden.
- *Rechtliche Maßnahmen*
Darunter fallen alle Maßnahmen, die die gesetzlichen Rahmenbedingungen an der Örtlichkeit ändern, die Baumaßnahmen zur Umsetzung beinhalten können (beispielsweise Umgestaltung einer Straße zur Begegnungszone, Tempo 30 km/h statt 50 km/h im Ortskern, ...).
- *Steigerung Attraktivität Verweilbereiche*
Durch Maßnahmen dieser Unterkategorie werden baulich Bereiche aufgewertet, die primär dem Aufenthalt von Personen dienen, jedoch zusätzliche, beispielsweise verbindende, Funktionen übernehmen können. Mit Ausnahme von Straßenmobiliar wie beispielsweise Sitzbänke kann hier wie erwähnt eine Örtlichkeit zugeordnet werden.

Maßnahmen im Bereich von **Raum- / Siedlungsentwicklungen** bedienen sich übergeordneter Planungsinstrumente wie Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Im eigenen Wirkungsbereich kann so die Gemeinde die Planungsziele für das Zu-Zuß-Gehen langfristig erreichen bzw. sicherstellen. Im Rahmen dieses Örtlichen Fußverkehrskonzeptes werden auf Ebene der Raumplanung folgende Maßnahmen festgelegt:

- *Verankerung von Fußverkehrsflächen in den Raumplanungsinstrumenten der Gemeinde (Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan)*
Die raumbezogenen Planungsinstrumente der Gemeinde, wie der Flächenwidmungsplan und der Bebauungsplan, sollen aktualisiert werden, um bestehende und geplante Fußverkehrsflächen sowie Fußwegeachsen klar zu kennzeichnen. Dabei liegt der Fokus einerseits auf der Schaffung eines dichten und nahtlosen Fußwegenetzes, das alle wichtigen „Points of Interest“ (POIs) miteinander verbindet. Andererseits bietet die vorausschauende Planung die Möglichkeit, Fußwege mit Grün-, Erholungs- und Freiräumen zu kombinieren, um eine attraktive Wegführung und eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten.
- *Schaffung von Fußverkehrsinfrastruktur im Zuge von Widmungen und Genehmigungsverfahren*
Um sicherzustellen, dass bebaute Gebiete gut zugänglich für den Fußverkehr sind, bestehende Lücken im Fußwegenetz zu schließen sowie die Fußverkehrsinfrastruktur zu verbessern (z. B. durch Verbreiterung von Gehwegen), wird festgelegt, dass Flächenwidmungen, Baulandwidmungen und Baugenehmigungen an die verbindliche Schaffung von Fußverkehrsinfrastruktur gebunden werden. Diese Infrastruktur kann dann entweder der Gemeinde überlassen werden oder durch Servitutsrechte für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Das Ziel dieser

Maßnahme ist es, direkte Fußwege zu fördern und das Fußwegenetz schrittweise zu verbessern. Baulandwidmungen sollten außerdem an das Prinzip kompakter Siedlungsstrukturen gebunden sein.

- **Freihalten der Fußverkehrsflächen**

Um sicherzustellen, dass Fußgänger:innen bequem und sicher unterwegs sind, sollte bereits bei der Planung von Fußwegen darauf geachtet werden, dass Kraftfahrzeuge davon abgehalten werden, diese Bereiche zu befahren oder zu parken. Auch im Bedarfsfall am Bestand können hierfür verschiedene gestalterische Elemente wie Grünstreifen, Blumentröge, Poller oder größere Steine genutzt werden. Dabei ist jedoch wichtig sicherzustellen, dass diese gestalterischen Elemente die Barrierefreiheit der Fußwege nicht beeinträchtigen und die Bewegungsfreiheit nicht einschränken. Diese Maßnahme soll bei Neuplanungen angedacht und im Bestandsfall bei Bedarf angewandt werden.

Bewusstseinsbildung ist entscheidend, um das Gehen als Hauptverkehrsmittel zu etablieren. Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und externen Partnern sowie temporäre Aktionen und Sensibilisierung von Akteuren fördern dieses Ziel. Folgende einfache und kosteneffiziente Maßnahmen sollen das Zu-Fuß-Gehen in den Köpfen der Bevölkerung von Ehrenhausen a.d.W. verankern:

- *Workshops und Sicherheitstrainings für Kinder*
- *Einkaufsroller-Verleih und -Spenden*
- *Öffentliches Buchregal am Neuen Markt*
- *Fußverkehrskarten*

6.2 Maßnahmenkatalog für die Marktgemeinde Ehrenhausen an der Weinstraße

Im Nachstehenden bzw. in der darauffolgenden Tabelle werden die erforderlichen Maßnahmen aufgelistet. Die Maßnahmen werden in den nachstehenden Abbildungen (Abbildung 18 und Abbildung 19) entsprechend der Untergruppierungen verortet dargestellt. Maßnahme 001 bis Maßnahme 016 stellen gemäß (BMK, 2023) *bauliche Maßnahmen* dar, wohingegen Maßnahmen A1 bis A5 als *Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung* einzuordnen sind.

Maßnahme 001 – Lückenschluss Gehweg – L 613

Entlang der Hauptroute 4 an der L 613 Grenzland Weinstraße ist im Bereich km 3,0+25,00 bis km 3,3+85,00 keine Fuß-Infrastruktur vorhanden. Auf einer Länge von 360 lfm ist ein Zu-Fuß-Gehender gezwungen, die Fahrbahn im Mischverkehr zu benützen, um fußläufig den östlichen Teil der Tourismusregion Südsteirischen Weinstraße barrierefrei zu erreichen. Alternativ kann, kommend von der L 613, nur ein Wanderweg mit erheblichem Umweg genutzt werden.

Als Maßnahme wird die Errichtung eines Lückenschlusses mit einer Breite von 1,50 m vorgesehen. Dabei soll der Gehsteig durch einen 1 m – breiten Sicherheitsstreifen von der L 613 getrennt sein. Aufgrund der topografischen Verhältnisse ist eine wirtschaftliche Realisierung höherer Gehsteigbreiten

nicht möglich. Die Länge der Errichtung wird im Rahmen dieses Konzeptes bis zur Einmündung eines Privatweges festgelegt (Absprache mit Eigentümer hat bereits erfolgt). Die barrierefreie fußläufige Erreichbarkeit südlicher Regionen ist somit über diesen Privatweg und dem Schusterweg jedenfalls sichergestellt. Wie in 4.2 erwähnt, ist die ideale Wegverbindung weiter entlang der L 613 (Außerhalb des Gemeindegebietes).



Abbildung 5 - Ende des Gehweges entlang der L 613, kommend von Ehrenhausen (Google Maps©)

Maßnahme 002 – Steigerung Attraktivität Verweilbereiche – Neuer Markt

Der derzeit „baumlose“ Neue Markt im Zentrum der Marktgemeinde Ehrenhausen a.d.W. mit einer Fläche von ca. 2.500 m² wird durch die Pflanzung von klima-resistenten Bäumen und die Schaffung von Grünflächen eine ökologische Aufwertung erfahren. Ein großer Teil der derzeit versiegelten Stellflächen, d.h. asphaltierten Stellflächen, wird durch versickerungsfähige Oberflächenbefestigungen in einem Ausmaß von ca. 600 m² entsiegelt.

Der ganze Platz soll dabei als Begegnungszone umgewidmet werden. Durch die zusätzliche Bepflanzung und klimafitte Aufwertung aller Oberflächen soll der Platz als Zentrum für Veranstaltungen und Märkte hervorgehoben und im Allgemeinen für die sanfte Mobilität aufgewertet werden.



Abbildung 6 - Planungsausschnitt Neuer Markt – © Büro lebensraum

Maßnahme 003 – Steigerung Attraktivität Verweilbereiche – Marktplatz an B 69

Um die Verweilqualität des Marktplatzes entlang der B 69 zu steigern, wird folgendes als Maßnahme definiert:

- Widmung als Begegnungszone (nördlich der B69, ganzer Platz)
- Ähnlich wie beim Neuen Markt wird der Marktplatz (ca. 1.700 m²), wo sich Kirche, Marktgemeindeamt, Geschäfte, Dienstleistungs- und Gaststättenbetriebe befinden sowie die Ortsdurchfahrt zwischen Marktplatz und südlichem Ortsende mit „mehr Grün“ ausgestattet. In diesem Sinne wird entlang des nördlich gelegenen, mit Stainer Platten gepflasterten Platzes ein 70 m langer und 1,2 m breiter Grünstreifen angelegt, der den verkehrsfreien Bereich von der Straße

trennt und gleichzeitig durch die Bepflanzung mit insgesamt 7 Bäumen für Schattenwurf, erhöhte Aufenthaltsqualität und für mehr Verkehrssicherheit sorgt (siehe Abb. 3 u. Abb. 4, Seite 8 u. 9). Im Zuge der Sanierung der Ortsdurchfahrt sind - soweit es die standörtlichen Gegebenheiten zulassen - weitere Baum-pflanzungen (4-5 Bäume) vorgesehen.

An der Südlichen Seite der B 69 soll der Gehsteig verbreitert werden. Dafür wird die Landesstraße verschoben und die bestehende Busbucht sowie LKW-Waage zurückgebaut.



Abbildung 7 - Entwurf (Grundriss) Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen © Büro lebensraum

Maßnahme 004 – Sichere Querungsmöglichkeit – B 69

Im Kreuzungsbereich der B 69 Südsteirische Grenzstraße mit den Gemeindestraßen Volkmayergasse (Erschließung), Weinleitenstraße (Hauptroute 1) und Georgigasse (Erschließungsroute) herrschen im Bestand erschwerte Verhältnisse für den Fußverkehr. Insbesondere Querungsstellen im Kreuzungsbereich sind aufzuwerten. Diese weisen im Bestand zu schmale bzw. keine Aufstellflächen auf. Darüber hinaus wird ein Schutzweg ohne sichere Aufstellmöglichkeit dazwischen über die Volkmayergasse und die Weinleitenstraße geführt.

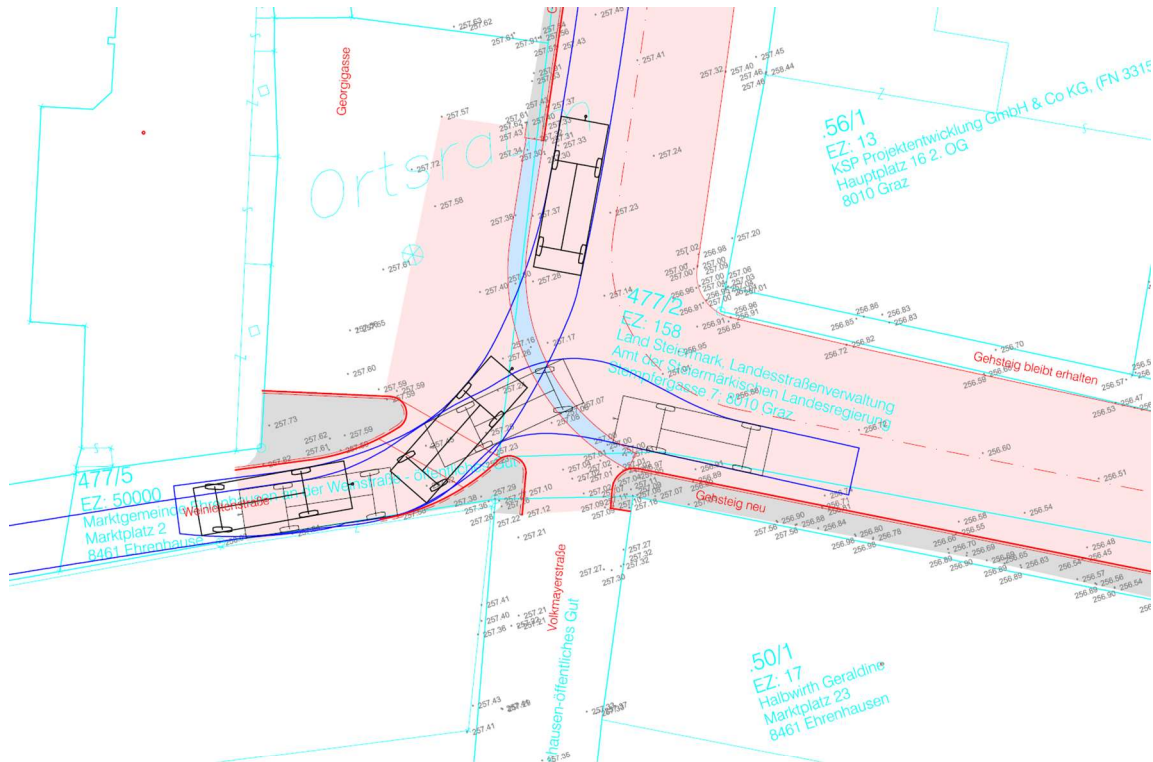


Abbildung 8 - Auszug Entwurfsplanung (© Planungsbüro DI Georg Frisch)

Durch den Entwurf des Planungsbüros Frisch kann die prekäre Situation durch

- Unterteilung des Schutzweges (Durch die Änderung des Schutzweges ist seitens der Behörde von einer Neuuntersuchung auszugehen. Welche Ausbildungsform einer Querungsstelle Anwendung findet, muss eine Detailanalyse zeigen)
- Steigerung der Übersichtlichkeit an den Knotenarmen
- barrierefreie Ausbildung aller Anlagenteile

für den Fußverkehr entschärft werden.

Maßnahme 005 – Ausbau Gehweg - Rosegggasse

In der Rosegggasse (Erschließungsrouten) ist eine durch einen Pflastersaum getrennte Fußinfrastruktur vorhanden. Der Gehbereich (inkl. Pflastersaum) weist eine Breite von ca. 1,20 m auf. Durch Setzen von Straßenbeleuchtungsmasten an ungünstigen Situationen wird die lichte Durchgangsbreite in diesen Bereichen auf bis zu 70 cm verringert. Als Maßnahme wird das Versetzen der Straßenbeleuchtung auf die Außenbegrenzung der Fußinfrastruktur definiert. Zu-Fuß-Gehende mit einem Breitenanspruch > 70 cm (z.B. Kinderwagen) sind somit nicht gezwungen die Fahrbahn zu benutzen. In weitere Folge soll auch das Halten des KFZ-Verkehrs im gesamten Straßenzug auf dem Gehbereich verboten bzw. verhindert werden.



Abbildung 9 - Bestandssituation Roseggergasse, mit haltendem KFZ (© Triagonal)

Maßnahme 006 – Sichere Querungsmöglichkeit – B 69

Der Schutzweg an der B 69 liegt im Bestand rund 30 m abseits der idealen Gehverbindung entlang der HR 2. Zu-Fuß-Gehende, die vom Bahnhof kommen durch die Unterführung gehen wollen (oder auf dem Weg zurück) sind so zu einem Umweg gezwungen. Die Gefahr, neben dem Schutzweg auf Ideallinie zu queren, ist groß.

Als Maßnahme wird eine Detailanalyse für den Schutzweg inkl. aller notwendigen Schritte zur Umsetzung definiert.

In nachstehender Grafik ist die Problematik ersichtlich. Um direkte Wegverbindungen zu schaffen, muss der Schutzweg nach Osten verschoben werden (siehe

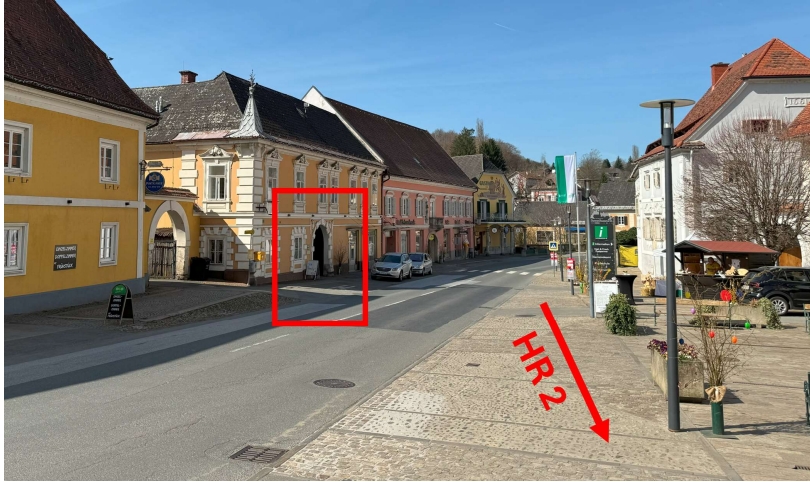


Abbildung 10 – Bestandssituation Durchgang Markt (© Triagonal)

Maßnahme 007 – Ausbau Gehsteig – B 69

Im Zuge der Ortsbegehung wurde eine Engstelle (bis zu 82 cm) entlang der HR 3 im Bereich der Einbahnregelung (B 69 bei km 69,5) erkannt (siehe Abbildung 11).



Abbildung 11 - Bestandssituation Engstelle (© Triagonal)

Als Maßnahme wird der Ausbau dieses Teils des Gehsteiges auf die Mindestbreite gemäß RVS von 1,50 m definiert. Ein Überblick ist in Abbildung 12 (Auszug der Entwurfsplanung des Planungsbüros DI Georg Frisch) dargestellt.

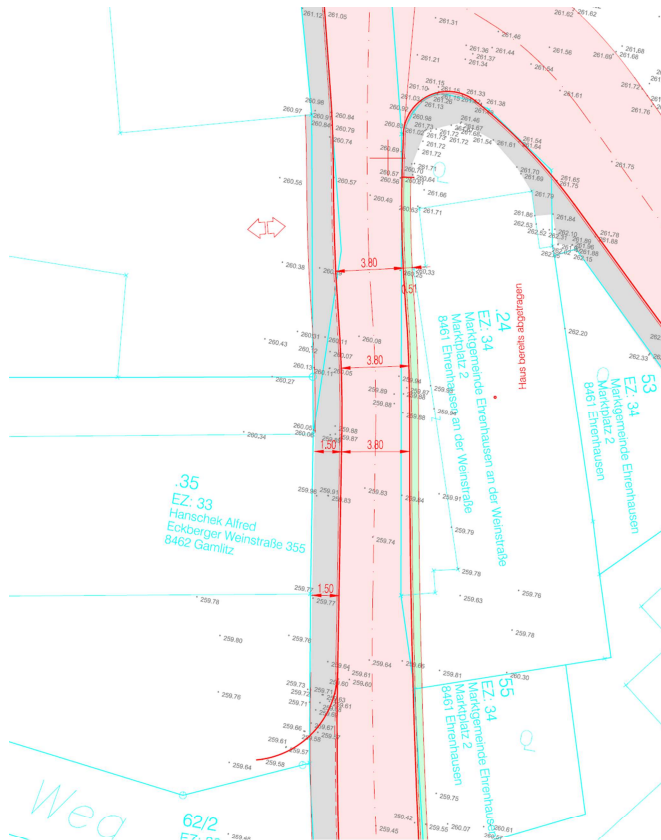


Abbildung 12 - Auszug Entwurfsplanung (© Planungsbüro DI Georg Frisch)

Maßnahme 008 – Neubau Gehsteig – B 69

Im Bestand ist keine Infrastruktur vorhanden die es ermöglicht, von der HR 3 (von Süden) zur HR 4 in direkter Linie zu gehen (Bereich B 69 bei km 69,5). Ein Zu-Fuß-Gehender ist gezwungen, einen Umweg zu nehmen. Zusätzlich führt ein privater Zugang direkt auf die Fahrbahn der B69. In Abbildung 13 ist eine Aufnahme der Bestandssituation angeführt.

Als Maßnahme wird ein Gehsteig an beiden Seiten der B 69 in diesem Bereich definiert. Durch eine Querungsstelle (Maßnahme 009) ist eine direkte Verbindung zwischen HR 3 und HR 4 möglich. Die genaue Länge des Gehsteiges ist abhängig der Detailanalyse der Querungsstelle.

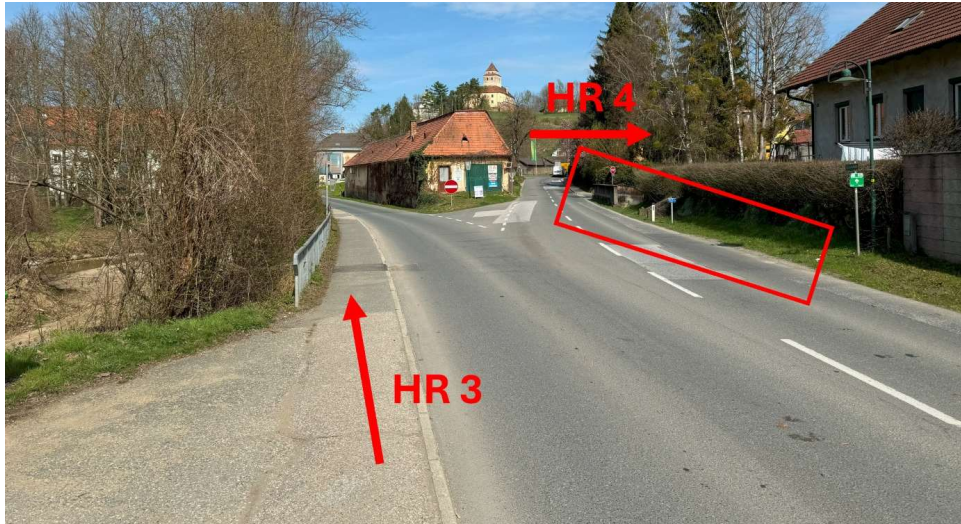


Abbildung 13 - Bestandsituation fehlende Infrastruktur (© Triagonal)

Maßnahme 009 – sichere Querungsmöglichkeit – B 69

Wie in Maßnahme 008 erwähnt, wird als Maßnahme 009 eine sichere Querungsmöglichkeit definiert (Detailanalyse für den Schutzweg bzw. Querungsstelle inkl. aller notwendigen Schritte zur Umsetzung)

Maßnahme 010 – Lückenschluss Gehweg – L 613

Um die fußläufige Erreichbarkeit des Friedhofes vom Zentrum sicherzustellen, wird als Maßnahme 010 der Lückenschluss des Gehsteiges in diesem Bereich definiert. Weiter ist die Erreichbarkeit des Loisium dadurch ebenfalls deutlich aufgewertet.

Der Gehsteig an der Nordseite der L 613 endet beim Nebeneingang (siehe Abbildung 14). Zu-Fuß-Gehende, die zum Haupteingang und weiter zur Trauerhalle wollen, sind gezwungen die Fahrbahn zu benützen. Die Maßnahme soll eine sichere Erreichbarkeit dieser Institution aus verkehrstechnischer Sicht verbessern. Durch eine neu errichtete Querungsstelle (Maßnahme 011) wird zudem die Erreichbarkeit vom Süden sichergestellt.



Abbildung 14 - Bestandssituation fehlender Lückenschluss (© Triagonal)

Maßnahme 011 – sichere Querungsmöglichkeit – L 613

Aufbauend auf den Lückenschluss im Zuge der Maßnahme 010 soll die Erreichbarkeit des nördlichen Gehsteiges durch eine geeignete sichere Querungsstelle aufgewertet werden (Bereich siehe Abbildung 14).

Als Maßnahme wird eine Detailanalyse für einen Schutzweg bzw. einer Querungshilfe inkl. aller notwendigen Schritte zur Umsetzung definiert.

Maßnahme 012 – sichere Querungsmöglichkeit – B 69

Im Bereich des Bahnhofes Ehrenhausen a.d.W. soll durch die Maßnahme 012 eine sichere Querungsmöglichkeit über die B 69 errichtet werden. So ist die Anbindung des Bahnhofes und weiter des Zentrums an die HR 6 (sowie Ortsteil Retznei) sichergestellt.

Als Maßnahme wird eine Detailanalyse für einen Schutzweg bzw. einer Querungshilfe inkl. aller notwendigen Schritte zur Umsetzung definiert.

Maßnahme 013 – Ausbau Gehsteig – HR 1

Entlang der Hauptroute 1 nach Gamlitz soll zur besseren Orientierung ein Leitsystem für den Fußverkehr eingerichtet werden.

Als Maßnahme wird das Erstellen und die Montage von 4 Schilder an folgenden Kreuzungspunkten definiert:

- B 69 – Weinleithenstraße
- Weinleithenstraße - Ladlerweg
- Weinleithenstraße – Weinleithen-Höhenstraße
- Weinleithen-Höhenstraße – Prossyweg

Maßnahme 014 – sichere Querungsmöglichkeit – B 69 / L 613

Um die HR 4 sicher und für den Fußverkehr attraktiv an die HR 3 anzubinden, ist im Kreuzungsbereich der B 69 und der L 613 eine Querungsstelle erforderlich (siehe Abbildung 15).

Als Maßnahme wird eine Detailanalyse für einen Schutzweg bzw. einer Querungshilfe inkl. aller notwendigen Schritte zur Umsetzung definiert.



Abbildung 15 - Fehlende Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr (© Triagonal)

Maßnahme 015 – sichere Querungsmöglichkeit – L 613

Die Anbindung des Ortsteiles Ratsch an die L 613 (HR 7, Südsteirische Weinstraße) ist nicht nur von touristischem Interesse; über die HR 6 wird der Ortsteil mit der ÖV-Haltestelle „Ratsch Bullmann“ angebunden. Für diese Verbindung ist eine sichere Querungsmöglichkeit an der L 613 erforderlich (siehe Abbildung 16)



Abbildung 16 - Fehlende Querungsmöglichkeit (© Google maps)

Als Maßnahme wird eine Detailanalyse für einen Schutzweg bzw. einer Querungshilfe inkl. aller notwendigen Schritte zur Umsetzung definiert.

Maßnahme 016 – Lückenschluss Gehweg – L 613

Zusätzlich zur Querungsstelle im Zuge der Maßnahme 015 soll die fußläufige Erreichbarkeit nach Ratsch verbessert werden. Im Bereich der Kreuzung Knappweg – L 613 ist entlang des Knappweges (ca. 40 lfm) keine Fuß-Infrastruktur vorhanden. Im Zuge dieser Maßnahme soll diese Lücke im Fußwegenetz (HR 6) geschlossen werden (siehe Abbildung 16 und Abbildung 17)



Abbildung 17 - Lücke im Fußwegenetz (© Google maps)

Maßnahme A1 – Sitzbänke (Steigerung Attraktivität Verweilbereiche)

Im gesamten Gemeindegebiet sollen insgesamt 20 Sitzbänke aufgestellt werden. Im Zuge dieser Maßnahme soll mit Anrainern und zuständigen der Gemeinde Orte gefunden werden, die durch eine Sitzbank für den Fußverkehr durch Steigerung der Aufenthaltsqualität aufgewertet werden können.

Maßnahme A2 – Workshops, Sicherheitstrainings (Bewusstseinsbildung)

Zusätzlich zur verpflichtenden Verkehrs- und Mobilitätserziehung sollen durch die Abhaltung von Sicherheitstrainings an Schulen (Volksschule, Neue Mittelschule) Kinder auf die Gefahren des Straßenverkehrs aufmerksam und auf die Teilnahme im Straßenverkehr vorbereitet werden. Durch einen Rundgang mit Verkehrsexperten und Eltern können besonders sichere Schulwege ausfindig gemacht werden.

Maßnahme A3 – Einkaufsroller-Verleih und -Spenden (Bewusstseinsbildung)

Einkaufsroller machen es leicht, auch größere oder schwerere Einkäufe bequem nach Hause zu transportieren. Während sie lange Zeit hauptsächlich bei älteren Personen beliebt waren, steigt die Nachfrage in allen Altersgruppen aufgrund moderner Designs und Zusatzausstattungen stetig an.

Bei Zuwachs eines Haushaltes in die Gemeinde kann ein Einkaufsroller als Willkommensgeschenk angeboten werden. Weiters kann jeder Haushalt bei Bedarf einen Einkaufsroller gratis abholen bzw. zu Amtszeiten gratis einen ausleihen. So kann der Fußverkehr gefördert werden und die Bevölkerung wird zum nachhaltigen und vor allem regionalem Einkaufen ermutigt.

Als Maßnahme wird der Kauf von 100 Stück Einkaufsroller für die Bevölkerung festgelegt.

Maßnahme A4 – Öffentliches Buchregal am Neuen Markt (Bewusstseinsbildung)

Um den Marktplatz als Verweilbereich zu attraktiveren, wird ein öffentliches Buchregal vorgesehen. So besteht die Möglichkeit, einfach und kostenfrei Bücher auszutauschen. Dadurch wird der Bereich für den Fußverkehr nicht nur attraktiver, sondern auch wertvolle Umweltressourcen werden gespart. Interaktionen innerhalb der Bevölkerung werden gefördert und diese Maßnahme lädt zum längeren Verweilen in der direkten Umgebung ein.

Maßnahme A5 – Fußverkehrskarten (Bewusstseinsbildung)

Eine Fußverkehrskarte kann eine wirksame Lösung sein, um die fußläufige Erreichbarkeit von Zielpunkten in der Gemeinde darzustellen, besonders für diejenigen, die sich hauptsächlich auf Navigationssysteme beim Autofahren verlassen. Durch das Hinzufügen eines 5 bis 10 Minuten Wegzeit-Kreises um das Zentrum könnte man die Entfernungen auf der Karte besser veranschaulichen. In der Legende könnten verschiedene Kategorien enthalten sein, wie Fußgängerzonen, Wege abseits von Straßen für Kraftfahrzeuge, Durchgänge zwischen Gebäuden, Toiletten oder Trinkbrunnen. Dabei wird gesondert auf Nutzspezifische Gruppen wie ältere/geheingeschränkte Personen, Familien oder Touristinnen und Touristen eingegangen.

Als Maßnahme wird eine Karte am Bahnhofsgelände und eine im Zentrumsbereich vorgesehen.

6.2.1 Maßnahmen – Übersichtstabelle und Darstellung

Maßnahme	Themenbereich gem. (BMK, 2023)	Beschreibung	Umsetzung
001	Bauliche Maßnahme	Lückenschluss Gehsteig L 613 (km 3,025 bis km 3,385)	sofort
002	Bauliche Maßnahme	Umgestaltung Neuer Markt	sofort
003	Bauliche Maßnahme	Umgestaltung Marktplatz an B 69	sofort
004	Bauliche Maßnahme	Sichere Querungsmöglichkeit B 69	sofort
005	Bauliche Maßnahme	Ausbau Gehweg Roseggergasse	+ 3 Jahre
006	Bauliche	Sichere Querungsmöglichkeit B 69	sofort

Maßnahme			
007	Bauliche Maßnahme	Ausbau Gehsteig an B 69 (km 69,500)	sofort
008	Bauliche Maßnahme	Neubau Gehsteig an B 69 (km 69,500)	1-3 Jahre
009	Bauliche Maßnahme	Sichere Querungsmöglichkeit an B 69 (km 69,500)	1-3 Jahre
010	Bauliche Maßnahme	Lückenschluss Gehweg L 613 (Bereich Friedhof)	1-3 Jahre
011	Bauliche Maßnahme	Sichere Querungsmöglichkeit an L 613 (Bereich Friedhof)	1-3 Jahre
012	Bauliche Maßnahme	Sichere Querungsmöglichkeit an B 69 (Bereich Bahnhof)	1-3 Jahre
013	Bauliche Maßnahme	Ausbau Gehsteig – Leitsystem HR 1	sofort
014	Bauliche Maßnahme	Sichere Querungsmöglichkeit an B 69 (Kreuzung B 69 und L 613)	1-3 Jahre
015	Bauliche Maßnahme	Sichere Querungsmöglichkeit an L 613 (Bereich HST „Ratsch Bullmann“)	+3 Jahre
016	Bauliche Maßnahme	Lückenschluss Gehweg an L 613 (Bereich HST „Ratsch Bullmann“)	+3 Jahre
A1	Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung	Steigerung Attraktivität Verweilbereiche durch Sitzbänke (20 Stk.) im Gemeindegebiet	1-3 Jahre
A2	Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung	Bewusstseinsbildung durch Workshops und Sicherheitstrainings bei Kindern	1-3 Jahre

A3	Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbil- dung	Bewusstseinsbildung durch Einkaufsroller-Verleih und -Spenden	sofort
A4	Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbil- dung	Bewusstseinsbildung durch ein öffentliches Buchregal am Neuen Markt	1-3 Jahre
A5	Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbil- dung	Bewusstseinsbildung durch Fußverkehrskarten	1-3 Jahre



Abbildung 18 - Soll - Fußwegenetz mit verorteten Maßnahmen (Detailausschnitt, eigene Darstellung)

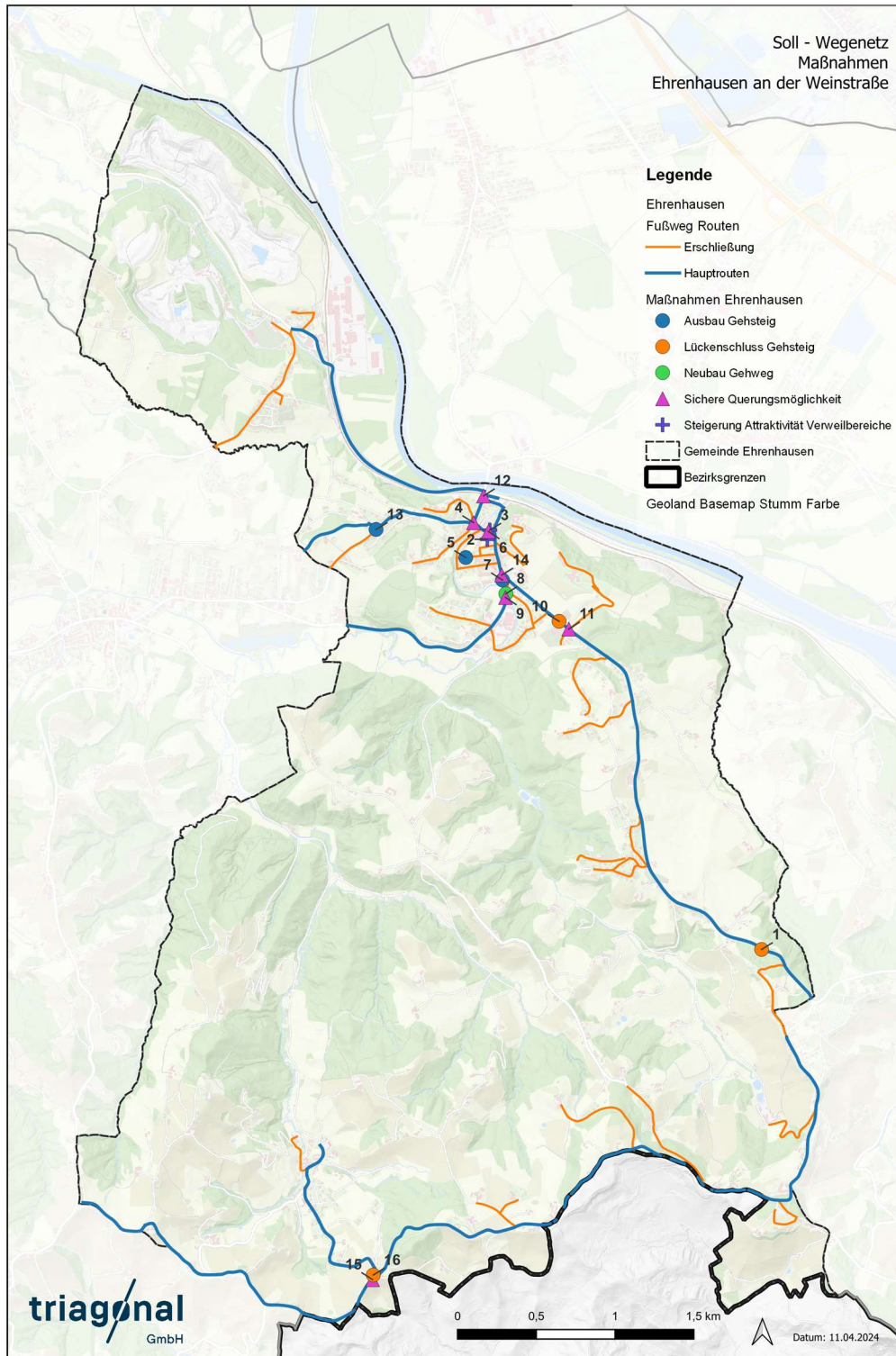


Abbildung 19 - Soll - Fußwegenetz mit verorteten Maßnahmen (eigene Darstellung)

7 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem Örtlichen Fußverkehrskonzept in der Marktgemeinde Ehrenhausen a.d.W. sollen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um das Zu-Fuß-Gehen in der Gemeinde zu stärken.

Handlungsschwerpunkte und generelle Strategien

Mit den Handlungsschwerpunkten und generellen Strategien wird ein allgemeines Leitbild für das Zu-Fuß-Gehen in Ehrenhausen vorgeben und allgemeine Möglichkeiten zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens beschrieben. Viele Bereiche sind unmittelbar miteinander verknüpft oder bedingen einander sogar. Die allgemeinen Handlungsschwerpunkte und generellen Strategien sollen bei konkreten Projektumsetzungen, bei „Sanierungen“ im Bestand aber auch grundsätzlich zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens in der Gemeinde immer und laufend berücksichtigt werden. Die übergeordneten Zielsetzungen sind die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen in Ehrenhausen.

Maßnahmen

Aufbauend auf der Zustandsanalyse, der Zieldefinition und den allgemeinen Handlungsschwerpunkten und Strategien wurden in Abstimmung mit den zuständigen Planungsabteilungen konkrete Maßnahmen dargestellt, welche kurz- (sofort), mittel- (1 bis 3 Jahre) und langfristig (Ausblick +3 Jahre) in Ehrenhausen a.d.W. umgesetzt werden sollen. Vor allem den kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen kommt hier eine hohe Wertigkeit zu, weil sie bereits in den nächsten Jahren sichtbar machen, dass der Gemeinde die Förderung des Zu-Fuß-Gehens ein starkes Anliegen ist.

8 Literaturverzeichnis

Marktgemeinde Ehrenhausen an der Weinstraße. (Mai 2024). Von <https://www.ehrenhausen-gv.at> abgerufen

BMK. (2023). *Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen*. Wien.

ÖBB. (Mai 2024). *ÖBB*. Von Fahrplanauskunft: <https://www.oebb.at/de/fahrplan> abgerufen

Statistik Austria. (Mai 2024). *Statistik Austria*. Von PDF Datenblätter - Ehrenhausen an der Weinstraße: <https://www.statistik.at> abgerufen

Verbundlinie. (Mai 2024). *BusBahnBim*. Von Routenplaner BusBahnBim: <https://verkehrsankunft.verbundlinie.at/> abgerufen



Firmensitz
Reininghauspark 5 / Tür 3, 8020 Graz

Niederlassung Klagenfurt
Markweg 4, 9073 Klagenfurt a. W.