



**PROJEKTNAME**

Fußverkehrskonzept Bad Vöslau

**PROJEKTNUMMER**

P22358

**AUFTRAGGEBER**

Stadtgemeinde Bad Vöslau  
Herr Dieter Geissler  
Rathaus, Schloßplatz 1  
2540 Bad Vöslau

**AUFTRAGNEHMER**

con.sens verkehrsplanung zt gmbh  
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien  
studio@cvp.at | 01/9081181 | www.cvp.at  
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

**BEARBEITUNG**

DI Michael Szeiler, MAS  
Charis Kowald BSc.

  
**con.sens verkehrsplanung**  
ziviltechniker gmbh  
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien  
+43 1 9081181 | studio@cvp.at | www.cvp.at

DI Michael Szeiler, MAS  
Geschäftsführer

## Örtliches Fußverkehrskonzept Bad Vöslau

1 Zielsetzungen für den Fußverkehr.....	4
2 Planungshorizont.....	5
3 Festlegung des Planungsgebietes .....	6
4 IST-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes .....	7
4.1 Partizipativer Erhebungsprozess .....	9
4.1.1 Orte zum Wohlfühlen.....	11
4.1.2 Gebiete und Straßen mit Verbesserungspotential .....	12
4.1.3 Fehlende Fußverbindungen .....	13
4.1.4 Gefahrenstellen.....	14
4.2 IST-Wegenetz.....	16
5 SOLL-Wegenetz des zukünftigen Fußwegenetzes .....	18
6 Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung .....	20
7 Handlungsfeld Bauliche Massnahmen.....	22
7.1 Ziele .....	22
7.2 Themen .....	22
7.3 Massnahmenliste.....	24
7.3.1 Allgemeine Empfehlungen.....	25
7.3.2 Maßnahmen der Zentrumsgestaltung.....	28
7.3.3 Maßnahmen auf Gemeindestraßen.....	34

7.3.4 Maßnahmen auf Landesstraßen .....	48
7.3.5 Maßnahmen auf Privatgrund .....	52
8 Handlungsfeld Bewusstseinsbildung .....	54
8.1 Ziele .....	54
8.2 Themen .....	54
8.3 Massnahmenliste.....	55
8.3.1 Bereits durchgeführte Maßnahmen .....	55
8.3.2 Geplante Maßnahmen in den nächsten 1 – 3 Jahren.....	56
9 Handlungsfeld Raum- und Siedlungsentwicklung.....	58
9.1 Ziele .....	58
9.2 Themen .....	58
9.3 Geplante Maßnahmen in den nächsten 3 – 10(+) Jahren .....	59
10 Anhang.....	61
10.1 Übersichtstabelle der baulichen Maßnahmen.....	61
10.2 IST-Netz.....	64
10.3 IST-Netz mit „Points of interests“ .....	65
10.4 SOLL-Netz .....	66
10.5 SOLL-Netz mit baulichen Maßnahmen .....	67

## 1 ZIELSETZUNGEN FÜR DEN FUSSVERKEHR

„Zu-Fuß-Gehen“ stellt die ursprünglichste Art der Fortbewegung dar. Diese trägt nicht nur zur allgemeinen Gesundheit bei, sondern leistet auch einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz. Die Stadtgemeinde Bad Vöslau hat es sich daher zum Ziel gesetzt, den Anteil des Fußverkehrs, insbesondere in den innerstädtischen Lagen, zu erhöhen. Allen voran soll hierbei die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert und die barrierefreie Durchwegung verbessert werden. Dies geschieht einerseits durch die Neugestaltung der zentralen Platzbereiche sowie der zentralen Verkehrsachsen mit einem verstärkten Augenmerk auf den Fuß- und Radverkehr. Andererseits soll das fußläufige Wegenetz beständig ausgebaut und sicherer gestaltet werden, auch im Hinblick die Kinderfreundlichkeit. Durch die Attraktivierung des Rad- und Fußverkehrsnetzes soll dabei im Gegenzug das motorisierte Verkehrsaufkommen deutlich reduziert und Verkehrsflächen zugunsten von Fußgängerbereichen und Begegnungszonen mit hoher Gestaltungsqualität umgewandelt werden. Durch Belebung des öffentlichen Raumes soll das Stadtzentrum belebt und die Ansiedlung neuer Geschäftslokale in den Erdgeschoßzonen gefördert werden. Der großflächige Stadtpark im Zentrum, das Thermalbad sowie das weitläufige Naherholungsgebiet des Harzberges stellen wichtige Attraktoren für die Freizeitaktivitäten dar. In diesem Zusammenhang sollen beispielsweise durch die Gehzeit.Karte sowie unterschiedliche Informationsveranstaltungen die fußläufigen Relationen sichtbar, das Bewusstsein für das Fußverkehrsnetz und die Erreichbarkeiten geschärft und die Vorteile des „Zu-Fuß-Gehens“ für Gesundheit und Klimaschutz aufgezeigt werden.



## 2 PLANUNGSHORIZONT

Der Wunsch nach einer besseren Fußverkehrsinfrastruktur in Bad Vöslau wird stetig größer. Im Rahmen einer umfassenden Erhebungsphase unter Einbeziehung der Bevölkerung kristallisierte sich heraus, dass es zahlreiche Problemstellen gibt und ein großes Verbesserungspotential gesehen wird. Der Stadtgemeinde Bad Vöslau ist es daher ein großes Anliegen, den Fußverkehr noch stärker zu fördern. Die geplante umfassende Neugestaltung des Stadtzentrums wird die Aufenthaltsqualität deutlich steigern sowie die fußläufige Durchwegung für Bewohner:innen und Besucher:innen erheblich verbessern. Die Bestandsanalyse im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes hat im gesamten Gemeindegebiet Optimierungsbedarf im Fußverkehr identifiziert. Die entsprechenden Maßnahmen werden in unterschiedlichen Zeithorizonten entwickelt. Die Maßnahmenliste gliedert die Maßnahmen sowohl zeitlich, als auch nach Priorität und nach Zuständigkeit (Gemeinde, Land, Privat). Maßnahmen im Zentrumsbereich sowie Maßnahmen in sensiblen Bereichen, wie auf Schulwegen, im Kindergartenvorfeld, etc. werden kurzfristig und mit hoher Priorität in den nächsten ein bis drei Jahren umgesetzt. Mittelfristige Maßnahmen sollen in vier bis zehn Jahren verwirklicht werden. Längerfristige Maßnahmen können aufgrund ihrer hohen Komplexität, eines hohen Kostenaufwandes oder nur mäßigem Fußverkehrspotential erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

### 3 FESTLEGUNG DES PLANUNGSGEBIETES

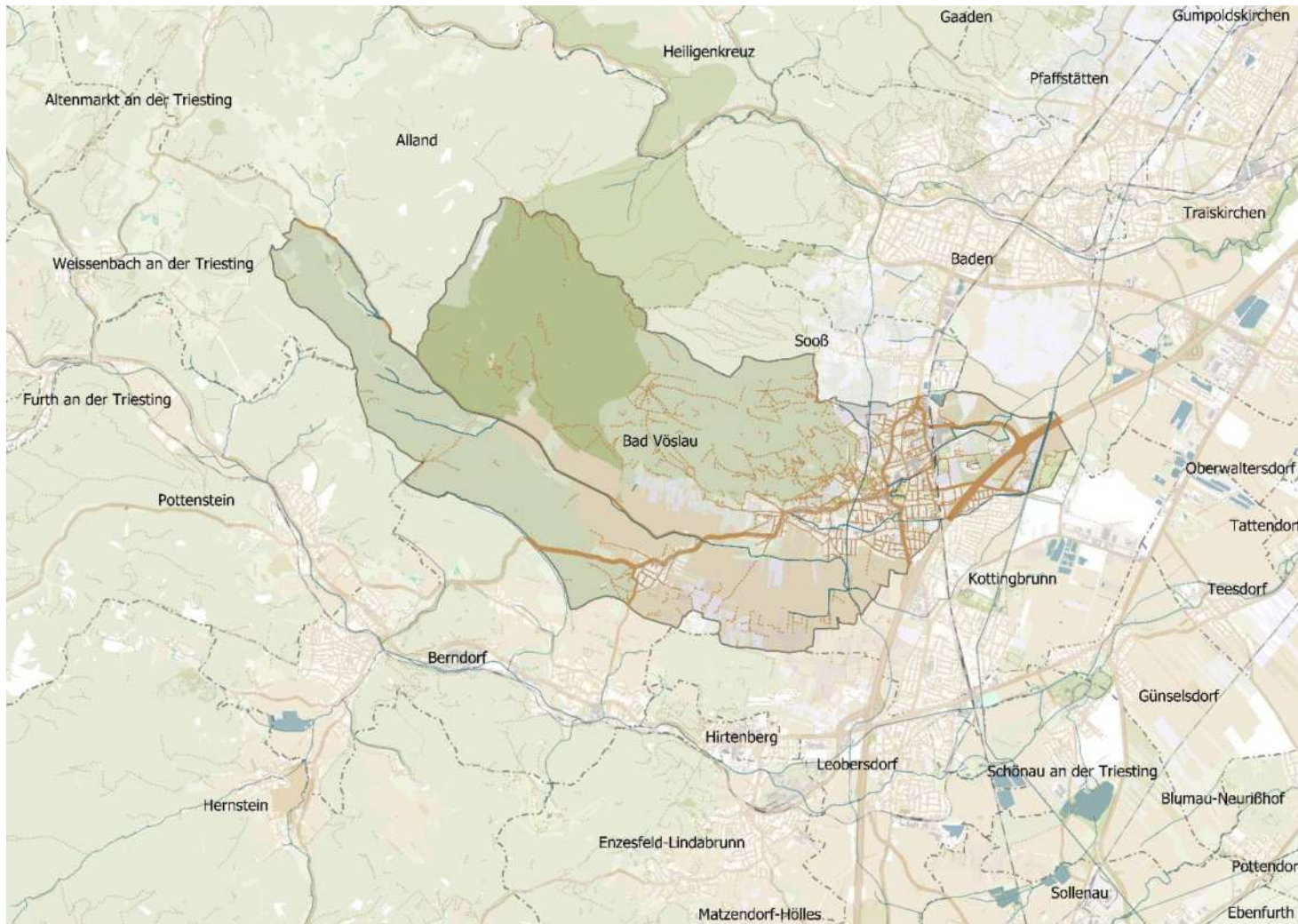


Abb. 1: Lage der Stadtgemeinde Bad Vöslau im Bezirk Baden, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Bad Vöslau erstreckt sich über eine Fläche von 38,75 Quadratkilometer und liegt im politischen Bezirk Baden. Mit Stand 2022 hat Bad Vöslau knapp 12.500 Einwohner:innen bei einer Bevölkerungsdichte von 321 EW / km<sup>2</sup>. Bad Vöslau gliedert sich in die drei Ortsteile Bad Vöslau, Gainfarn und Großau. Im Fußverkehrskonzept wird das gesamte Gemeindegebiet betrachtet.

#### 4 IST-ANALYSE DES BESTEHENDEN FUSSWEGENETZES

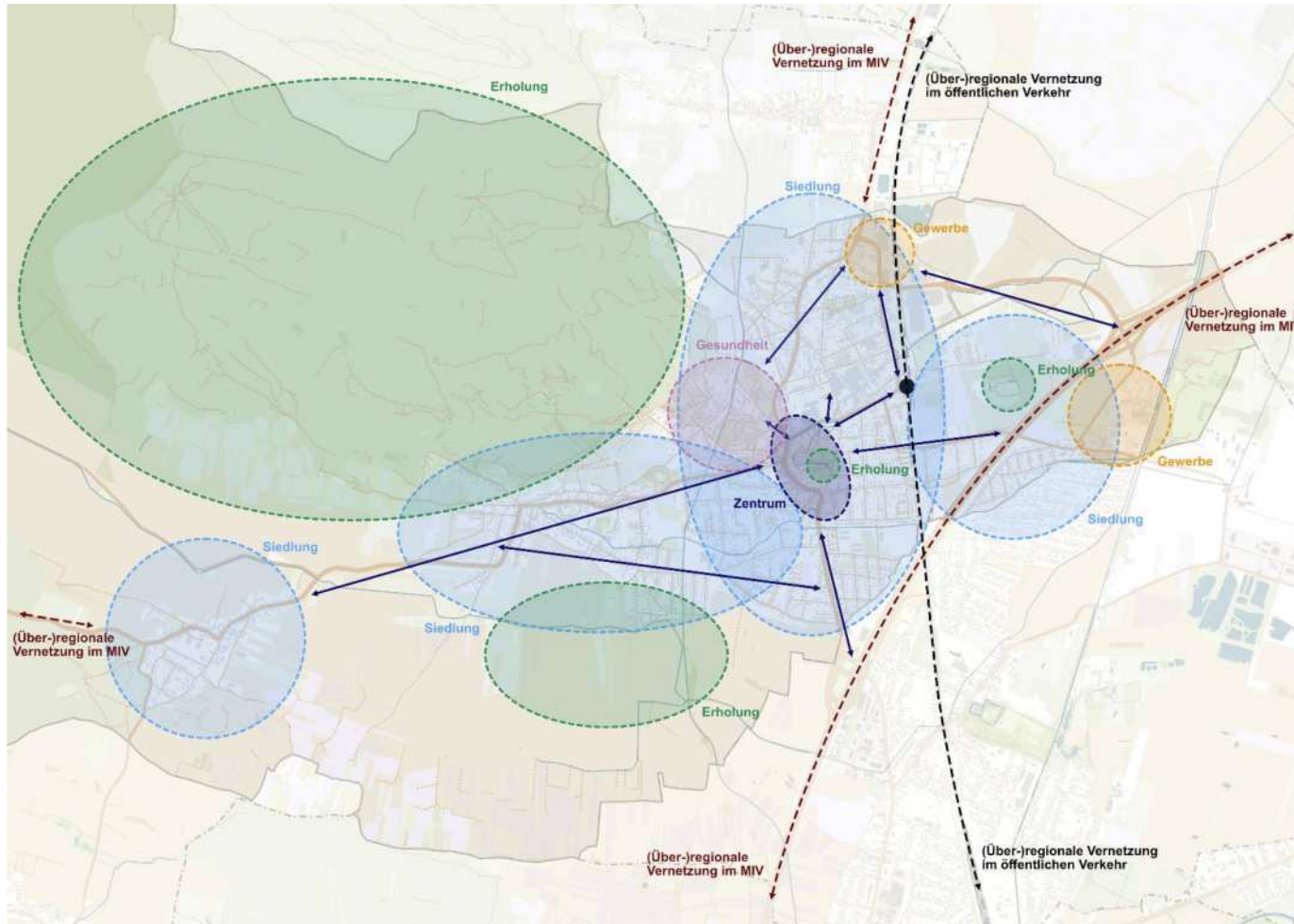


Abb. 2: Räumliche Schwerpunkte in Bad Vöslau, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Das weitläufige Gemeindegebiet bietet vielfältige Angebote und Ziele. Die nebenstehende schematische Darstellung zeigt die Nutzungsschwerpunkte in den jeweiligen Bereichen.

Die Siedlungsflächen von Bad Vöslau und Gainfarn sind zusammengewachsen, der Ortsteil Großau stellt einen eigenen Siedlungsbereich im Westen des Gemeindegebietes dar und ist über die Landesstraße B212 mit Gainfarn und Bad Vöslau verbunden.

Im Norden und im Süden finden sich größere Naherholungsgebiete. Vor allem der Harzberg stellt mit seinen Wanderwegen und Naturattraktionen ein wichtiges regionales Freizeitangebot dar. Auch innerörtlich finden sich kleinere Erholungsgebiete, wie der Schlosspark oder die Remise. Künftig wird der Fischerlteich dieses Angebot erweitern. Bad Vöslau hat mit seinem Thermalbad und anderen Einrichtungen zudem einen bedeutenden Gesundheitsschwerpunkt, der zahlreiche Gäste von auswärts anzieht. Gewerbegebiete finden sich vor allem am Ortsrand im Norden und Osten.



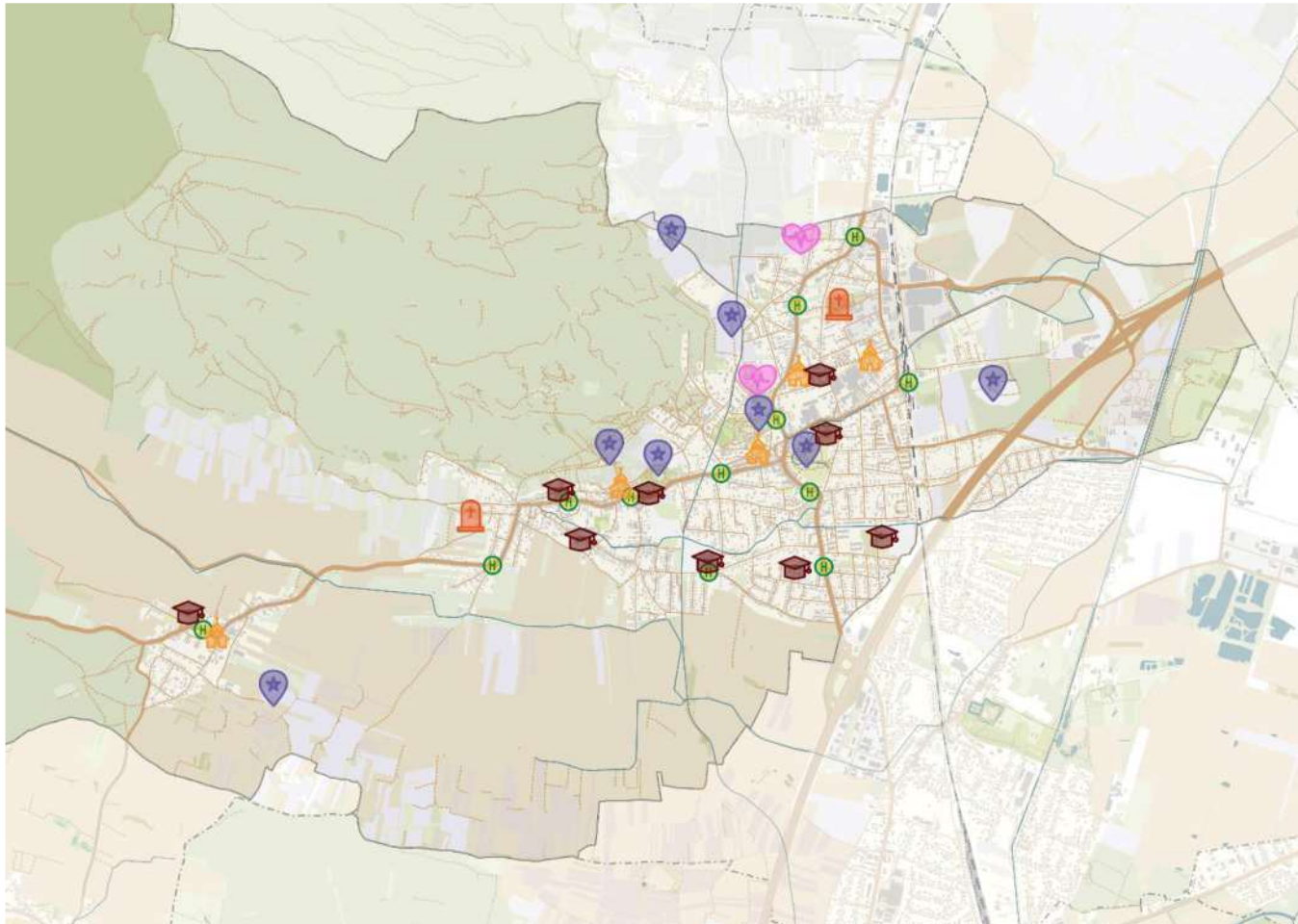


Abb. 3: „Points of interest“, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Bei einer kleinräumigeren Betrachtung lässt sich die räumliche Streuung diverser „Points of interest“ für die Bad Vöslauer:innen und Gäste gut erkennen. Dazu zählen im Gemeindegebiet unter anderem die große Anzahl an Bildungseinrichtungen. Es gibt mehrere Kindergärten, zwei Volksschulen, ein Gymnasium sowie eine Musikschule. Sie verteilen sich über alle drei Ortsteile. Bildungseinrichtungen sind wichtige Ziele für den Fußverkehr, deren Zugangswege in hoher Qualität ausgestaltet und ein hohes Sicherheitslevel erfüllen sollen. Weiters dargestellt sind Kirchen und Friedhöfe, sowie Einrichtungen mit Gesundheitsschwerpunkt. Mit violetterm Stern dargestellt sind weitere „Points of interest“, die vor allem auch Anziehungspunkte für Besucher:innen sind. Dazu zählen beispielsweise das Vöslauer Thermalbad oder die Helenenhöhe. Im Gemeindegebiet gibt es zahlreiche Haltestellen für den öffentlichen Verkehr. Der wichtigste Knotenpunkt im öffentlichen Verkehr ist der Bahnhof.

## 4.1 PARTIZIPATIVER ERHEBUNGSPROZESS

Die Bestandsanalyse im Rahmen des Fußverkehrs-konzeptes wurde einerseits durch Fachexpert:innen des Planungsteams und andererseits im Rahmen partizipativer Formate gemeinsam mit der Bevölkerung durchgeführt. Durch einen umfangreichen Partizipationsprozess konnten Perspektiven, Sichtweisen und Erfahrungen unterschiedlichster Nutzergruppen in die Analyse einfließen. Auf den nachfolgenden Seiten sind die Ergebnisse aus diesem Prozess gesammelt und kompakt dargestellt.

Die Partizipation wurde dabei wie folgt aufgebaut:

1. Im ersten Schritt wurde an alle Haushalte eine analoge Dialogkarte postalisch zugestellt. Diese beinhaltete auch eine digitale Option mit einem Link / QR-Code zu einer Online-Version der Befragung. Über die Dialogkarte wurden Wohlfühlorte, Verbesserungspotentiale, fehlende Verbindungen sowie Gefahrenstellen abgefragt. Diese konnten textlich beschrieben werden und/oder in einer Kartendarstellung eingetragen werden.



Abb. 4: Dialogkarte Vorderseite, con.sens mobilitätsdesign 2023.



Abb. 5: Dialogkarte Rückseite, con.sens mobilitätsdesign 2023.



Abb. 6: Online-Umfrage, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Der Rücklauf betrug bei der analogen Dialogkarte 50 Teilnehmende und bei der Online-Umfrage 260 Teilnehmende.

2. Im zweiten Schritt war das Planungsteam im Oktober 2022 am Vöslauer Wochenmarkt mit einem eigenen Marktstand vor Ort, um mit so vielen Bad Vöslauer:innen wie möglich ins Gespräch zu kommen. Es fanden Gespräche mit etwa 100 Personen statt. Das Engagement für das Thema und die Möglichkeit zur Partizipation wurde seitens der Bevölkerung sehr geschätzt.
3. In weiterer Folge wurden mit ausgewählten Zielgruppen Begehungen und Gespräche durchgeführt. Im Fokus standen die Schulen und Kindergärten in Bad Vöslau, da das Schul- und Kindergartenumfeld zu den sensibelsten Bereichen im Fußverkehr zählt. Hier wurde mit Lehrkräften und Kindern über die Probleme am Schul- und Kindergartenweg gesprochen, ebenso über ihre Verkehrsmittelwahl und ihre Freizeitwege. Das direkte Umfeld und teilweise auch wichtige Routen wurden gemeinsam besichtigt und begangen. Zusätzlich wurde ein Gespräch mit der Musikschule geführt sowie mit der Lebenshilfe, die aufgrund von zwei räumlich getrennten Standorten eine barrierefreie Wegeverbindung mit sicherer Querungsstelle benötigt. Die Gespräche waren ein wertvoller Beitrag zum Fußverkehrskonzept und fanden sowohl Eingang in die Bestandsanalyse als auch in die Maßnahmenliste.
4. Im November 2022 wurde im Rahmen der öffentlichen Präsentation der Pläne zur Neugestaltung des Stadtzentrums auch der Zwischenstand des Fußverkehrskonzeptes der interessierten Bevölkerung vorgestellt. Hier wurden die genannten Problemstellen, Verbesserungspotentiale, fehlende Verbindungen und Wohlfühlorte gesammelt dargestellt, vertiefend diskutiert und Fehlendes ergänzt. Auch das Hauptwegenetz im Fußverkehr wurde diskutiert und verfeinert. Auch bei dieser Veranstaltung war das Interesse am Fußverkehrskonzept außerordentlich hoch.

Insgesamt haben sich mehr als 400 Personen in der Analysephase zum Fußverkehrskonzept in Bad Vöslau aktiv beteiligt. Diese haben insgesamt über 1.000 Rückmeldungen zu den abgefragten Themen abgegeben. Das Ergebnis unterstreicht die hohe Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens in Bad Vöslau und auch den Handlungsbedarf der Gemeinde, die Fußverkehrsinfrastruktur zu optimieren.



#### 4.1.1 Orte zum Wohlfühlen

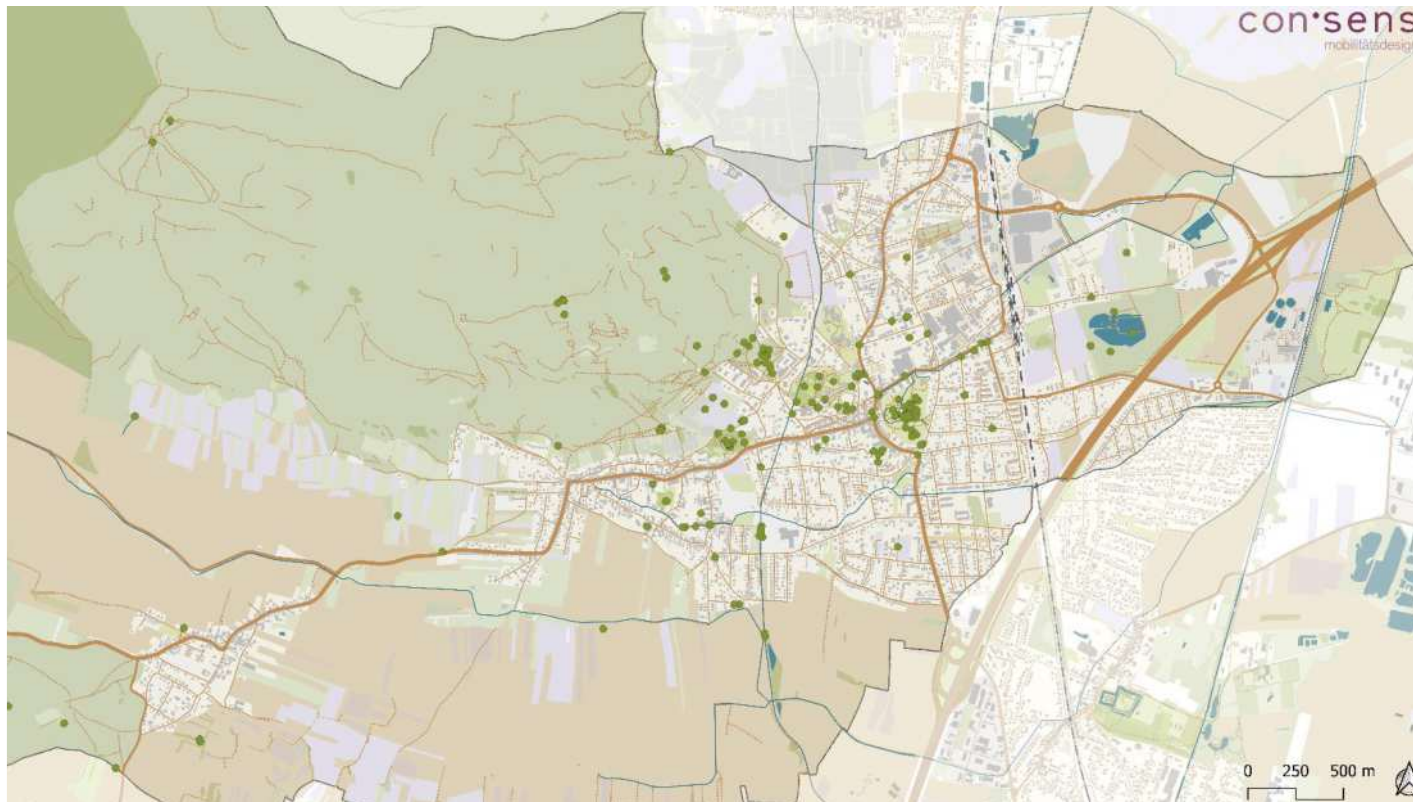


Abb. 7: Orte zum Wohlfühlen, con.sens mobilitätsdesign 2022.

Gerade die Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten werden in Bad Vöslau als sehr wertvoll wahrgenommen. Der Schlosspark, das Thermalbad, die Remise, der Harzberg oder auch kleine Spazierwege wurden häufig als Orte zum Wohlfühlen genannt.

Entlang der Straßen finden sich eher wenig positive Nennungen.

In der nebenstehenden Abbildung sind die Rückmeldungen zu den Orten zum Wohlfühlen mit grünen Punkten dargestellt.



#### 4.1.2 Gebiete und Straßen mit Verbesserungspotential

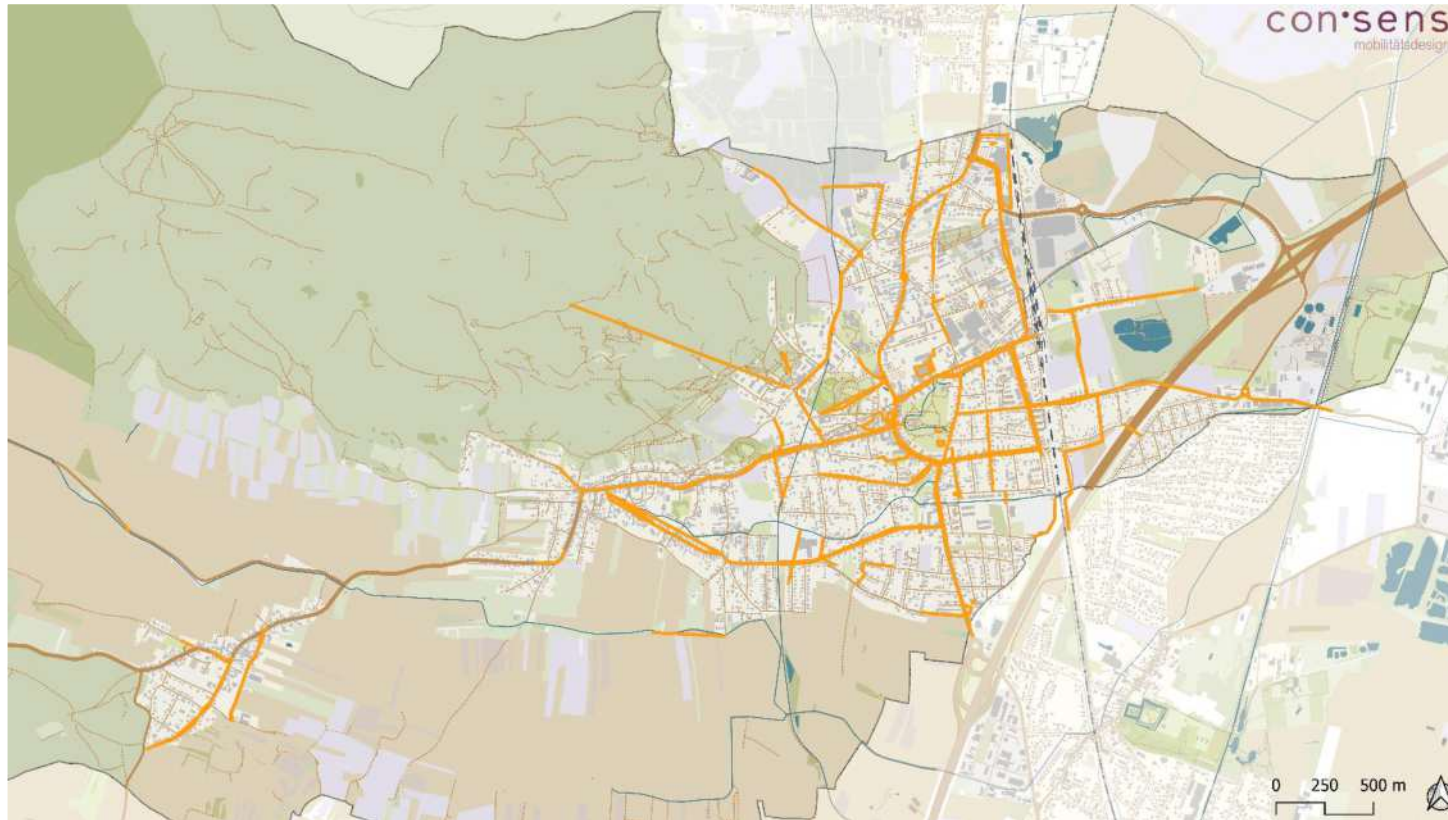


Abb. 8: Gebiete und Straßen mit Verbesserungspotential, con.sens mobilitätsdesign 2022.

Weiters wurden Gebiete oder Straßen mit Verbesserungspotential erhoben. Am häufigsten wurde die Hochstraße / Hauptstraße genannt, ebenso wie die fußläufige Erschließung des Einkaufszentrums im Norden. Im zentralen Bereich (Badner Straße / Wiener Neustädter Straße) wird ebenfalls ein großer Verbesserungsbedarf gesehen. Zum Zeitpunkt der Erhebung war die großräumige Zentrumsumgestaltung noch nicht öffentlich bekannt. Die Neuplanung des Zentrums wurde Ende 2022 präsentiert und wird in vielen der genannten Bereiche zu deutlichen Verbesserungen führen. Periphere Straßen wie zum Beispiel östlich der Bahn haben im Sinne der Beleuchtung und Durchlässigkeit ein Optimierungspotential. Routen, wo sich Radfahrende und Fußgänger:innen die Infrastruktur teilen wurden häufig als verbesserungswürdig eingestuft.

### 4.1.3 Fehlende Fußverbindungen

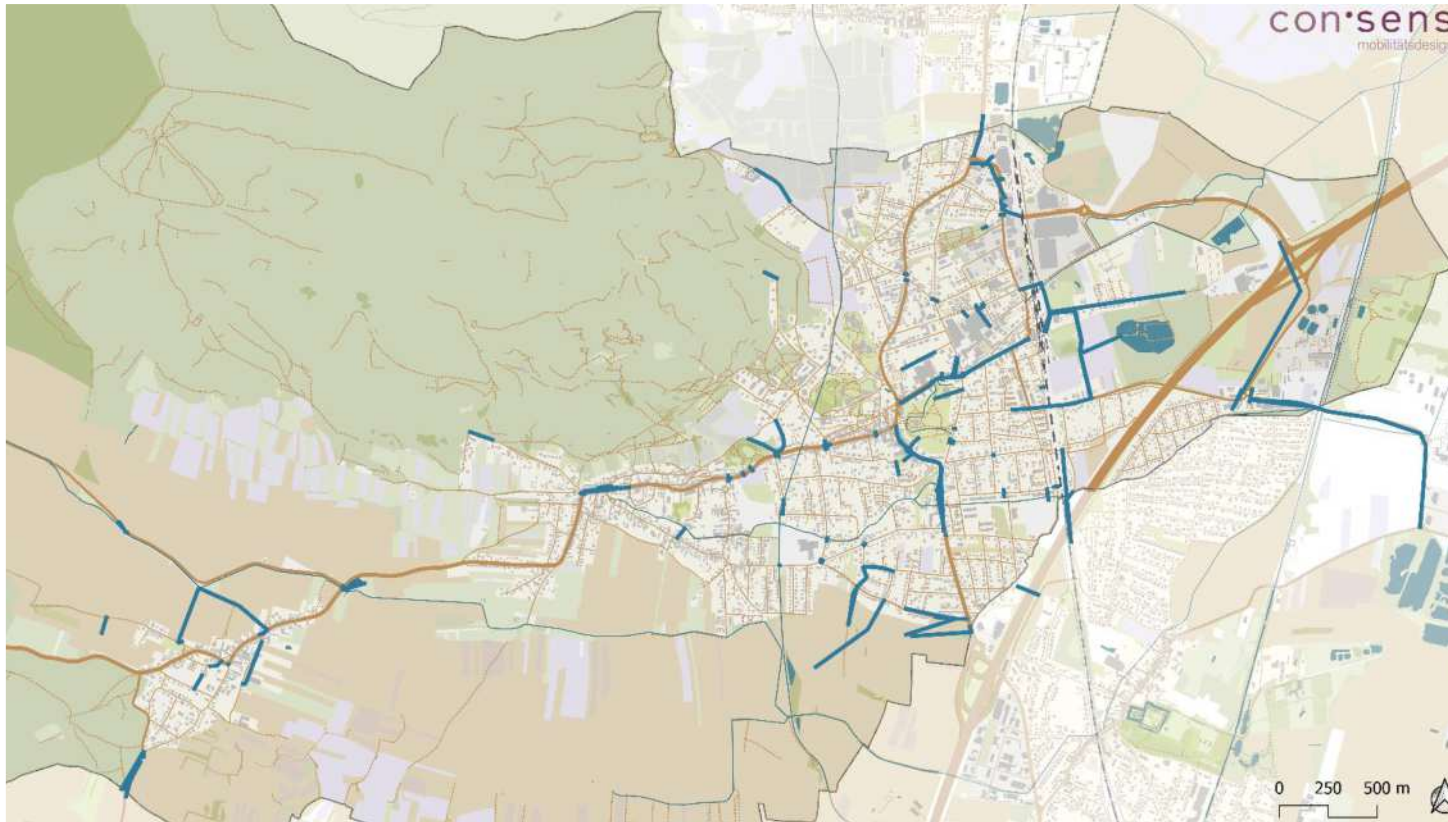


Abb. 9: Fehlende Fußverbindungen, con.sens mobilitätsdesign 2022.

Das Fragen nach fehlenden Verbindungen hat in Bad Vöslau deutliche Schwachstellen betreffend den Fußverkehr im Gemeindegebiet identifiziert. Insbesondere das Queren der Straßen, vor allem der Landesstraßen, stellt für viele ein großes Problem dar. Aufgrund fehlender Querungshilfen, hoher Kfz-Verkehrsstärken, hoher Fahrgeschwindigkeiten oder ungünstiger Sichtverhältnisse wird das Queren der Straßen oftmals als sehr problematisch und gefährlich angesehen. Zahlreiche Nennungen gab es an sensiblen Punkten entlang der Hauptstraße / Hochstraße, sowie der Badner Straße, der Klosterneuburger Straße und im Bereich des Einkaufszentrums im Norden der Stadt.



#### 4.1.4 Gefahrenstellen

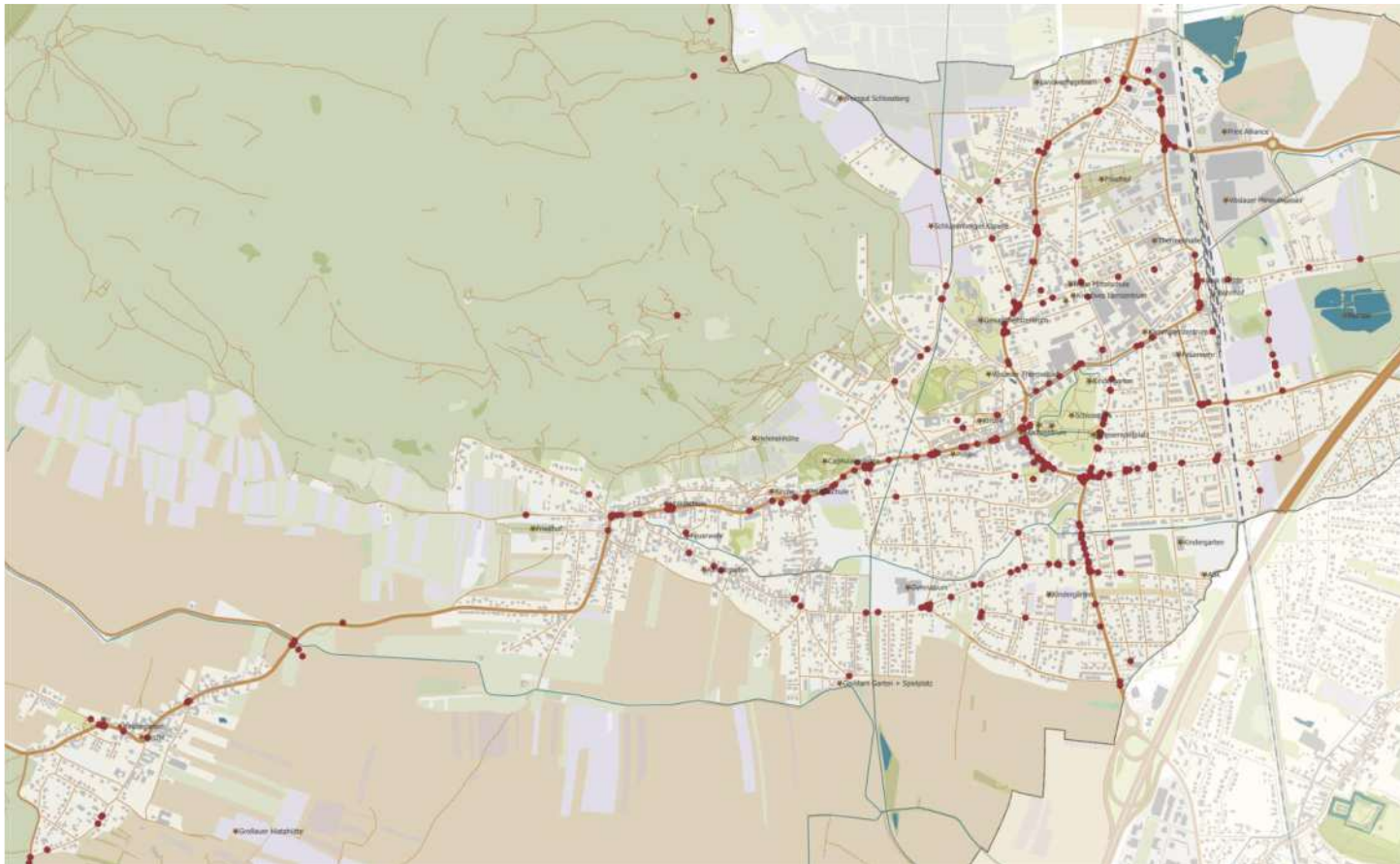


Abb. 10: Problemstellen, con.sens mobilitätsdesign 2022.

Die Darstellung links gibt eine Übersicht über die identifizierten und seitens der Bevölkerung genannten Gefahrenstellen. Diese sind über das gesamte (überwiegend) besiedelte Gemeindegebiet verstreut. Vor allem im Zentrum sowie entlang der Hochstraße / Hauptstraße findet sich eine Häufung von Gefahrenstellen für Fußgänger:innen.

Neben dem bereits genannten Problem der Straßenquerungen wurden folgende Themen häufige genannt: fehlende Barrierefreiheit, zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten aus denen ein geringer Komfort resultiert zu schmale bzw. fehlende Gehsteige.

Die genannten Problemstellen und Verbesserungswünsche wurden in thematische Schwerpunkte unterteilt und mit unterschiedlichen Farben in der Karte dargestellt.

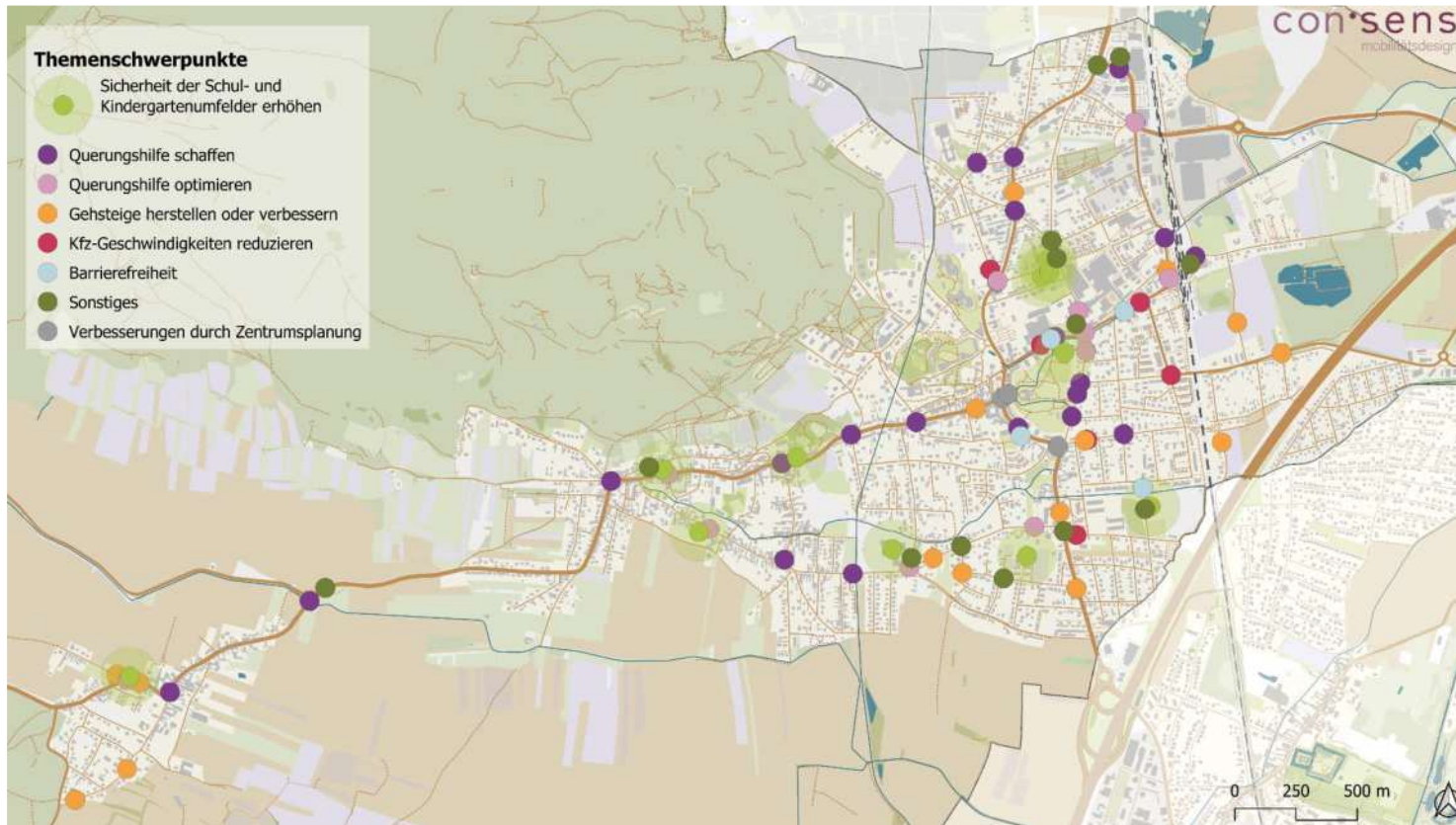


Abb. 11: Problemstellen nach Themenschwerpunkt, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Es zeigt sich, dass vor allem die Qualität der Querungsstellen an vielen Straßen verbesserungswürdig ist bzw. Querungshilfen fehlen.

Zudem ist ein Schwerpunkt in den sensiblen Bereichen rund um Schulen und Kindergärten erkennbar. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind hier umzusetzen. Auch betreffend Barrierefreiheit gibt es stellenweise Handlungsbedarf. Zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten – und daraus resultierend ein vermindertes Sicherheitsempfinden – ist ein weiteres wichtiges Thema, welches Eingang im Maßnahmenkatalog gefunden hat.



## 4.2 IST-WEGENETZ

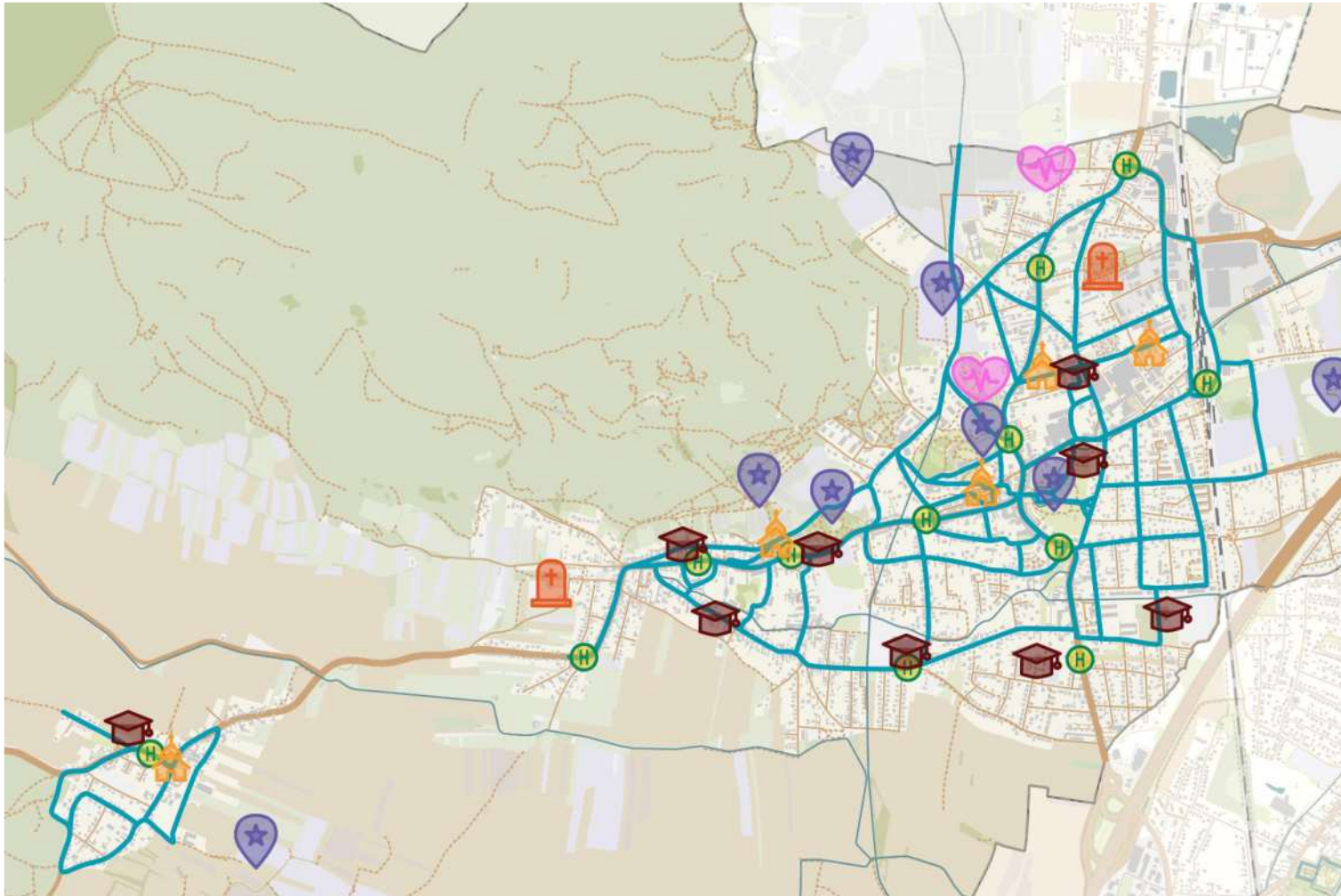
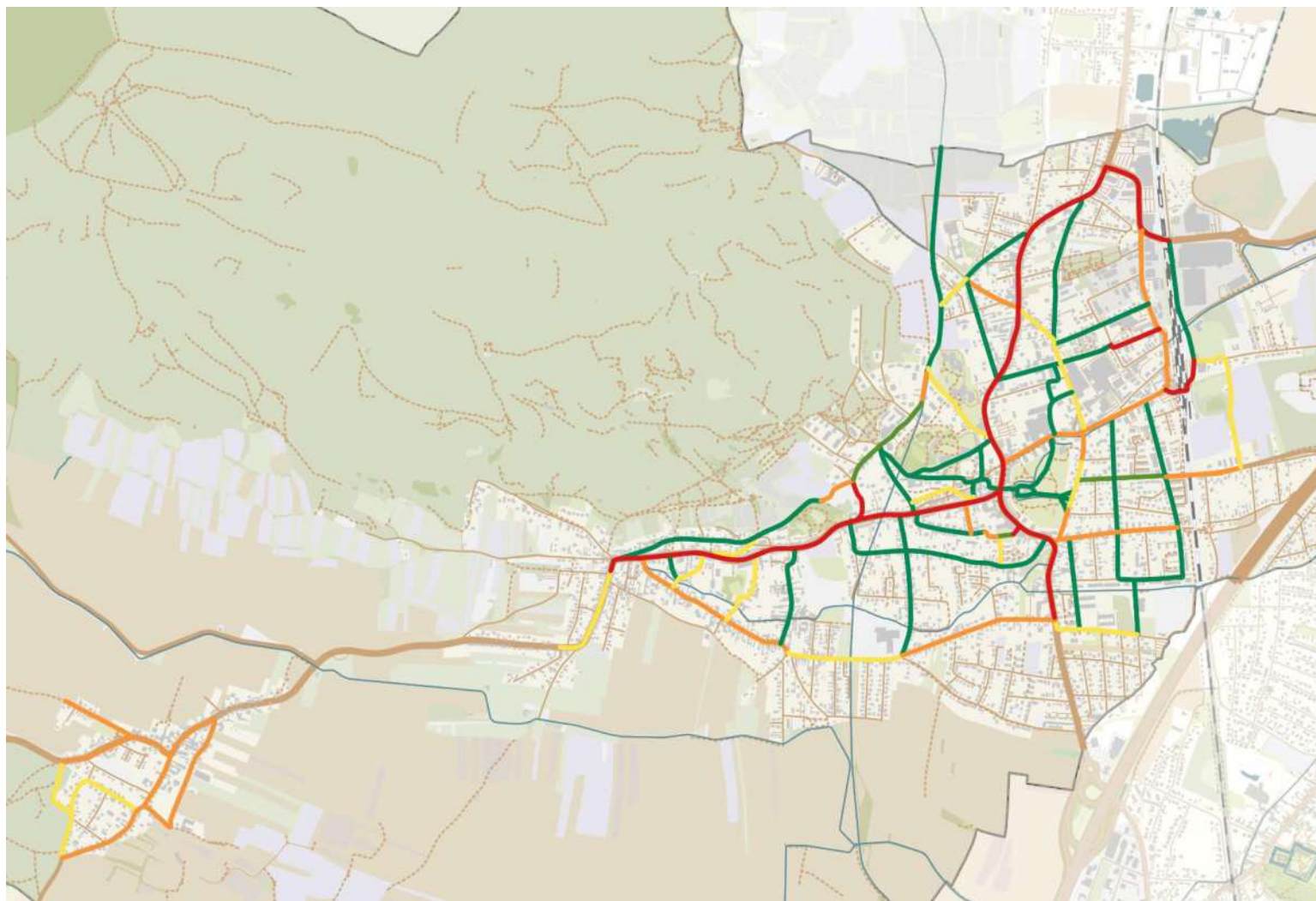


Abb. 12: „Points of interest“ und IST-Wegenetz, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Aus Bestandsanalyse und Partizipationsprozess wurde das Hauptwegenetz im Fußverkehr in Bad Vöslau entwickelt. Die nebenstehende Darstellung zeigt dieses Netz mit symbolischer Darstellung der wichtigsten „Points of interest“. Das Hauptwegenetz verbindet diese miteinander und vernetzt das Gemeindegebiet. Es wird deutlich, dass die flächige Ausdehnung der Gemeinde eine Herausforderung für Fußgänger:innen darstellt. Längere Distanzen erschweren die Fortbewegung zu Fuß. Periphere Routen sind wenig frequentiert und werden daher nicht ins Hauptnetz aufgenommen.

Die Fußverbindungen entlang des Hauptwegenetzes weisen sehr unterschiedliche Qualitäten auf. In der nachstehenden Darstellung wurden die Qualitäten des Zu-Fuß-Gehens auf dem Hauptwegenetz qualitativ bewertet.



Es wird sichtbar, dass die Qualitäten stark variieren. Es gibt Routen, die eine hohe Qualität für das Zu-Fuß-Gehen aufweisen, diese sind in grün dargestellt. Gelbe und orange Routen weisen Optimierungsbedarf auf, wobei es hier vor allem um das subjektive Sicherheitsgefühl, um Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, fehlende Fußweg-Infrastruktur oder auch gestalterische Aspekte geht. Auf den in rot eingetragenen Routen ist die Qualität für das Zu-Fuß-Gehen derzeit gering bzw. bestehen Mängel hinsichtlich Verkehrssicherheit. Es zeigt sich deutlich, dass vor allem die Landesstraßen und Haupttrouten im Kfz-Verkehr geringe Qualität für das Zu-Fuß-Gehen aufweisen.

Abb. 13: IST-Wegenetz mit Qualitätsbewertung, con.sens mobilitätsdesign 2023.

## 5 SOLL-WEGENETZ DES ZUKÜNFTIGEN FUSSWEGENETZES

Aus den identifizierten Gebieten mit Verbesserungspotential, fehlenden Fußverkehrsverbindungen und Problemstellen, überlagert mit dem bestehenden Wegenetz (IST-Wegenetz) ergibt sich das SOLL-Netz für das Gemeindegebiet von Bad Vöslau. Im Wesentlichen entspricht das SOLL-Netz dem IST-Netz, da die wesentlichen Fußverbindungen unverändert bleiben. Es werden beim SOLL-Netz jedoch einige Verbindungswege ergänzt, diese sind mit roten Pfeilen auf der Grafik der nächsten Seite abgebildet.

Das Wegenetz soll vor allem hinsichtlich Qualität optimiert werden. Ziel ist es, Problemstellen zu beheben und auf allen Routen das Qualitätslevel Gelb bis bestenfalls Grün zu erreichen. Eine große Verbesserung wird durch die Neugestaltung des Zentrums erzielt, doch auch auf den anderen Routen werden kleinteilige Maßnahmen umgesetzt, um das Zu-Fuß-Gehen zu fördern und sichere Verbindungen herzustellen. Auf der nachfolgenden Grafik sind die Maßnahmen symbolisch nach Kategorien verortet. Unter Kapitel 7 finden sich alle Maßnahmen im Detail angeführt und beschrieben. Es wird angemerkt, dass nicht alle seitens Bevölkerung genannten Problemstellen behoben werden können und diese folglich nicht im Maßnahmenkatalog enthalten sind. Als eines der größten Herausforderungen für den Fußverkehr in Bad Vöslau hat sich der Queren hochrangiger Straßen erwiesen. Hier wurden viele konkrete Lösungen entwickelt, die sich im Maßnahmenkatalog wiederfinden.



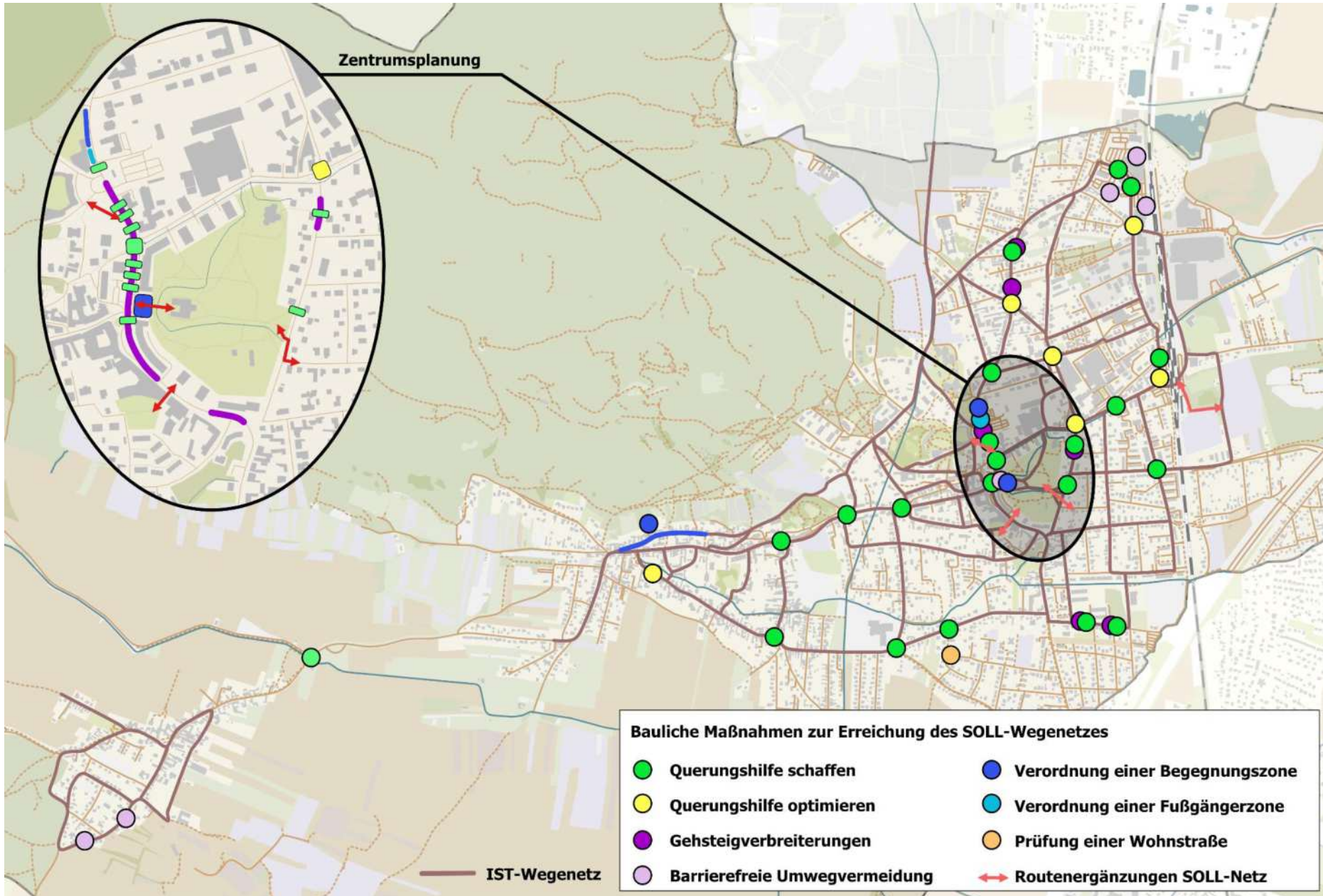


Abb. 14: SOLL-Wegenetz mit baulichen Maßnahmen, con.sens mobilitätsdesign 2023.



## 6 KONZEPT ZUR FUSSVERKEHRSFREUNDLICHEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Die Stadtgemeinde Bad Vöslau verfügt über ein aktuelles Örtlichen Entwicklungskonzept, welches im März 2021 durch den Gemeinderat beschlossen wurde. Der zugehörige Ziele-Maßnahmen-Katalog sieht hierbei folgende Zielsetzungen für eine fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung vor:

- Räumliche Konzentration der Siedlungsentwicklung; Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung
  - o Forcierung der „Innenentwicklung“ im Bereich infrastrukturell voll erschlossener und zentral gelegenen Zentrumsregionen („Verdichtungszone“ gem. Dichte- und Strukturanalyse) u.a. durch Ausweisung der Widmungskategorien „Bauland Kerngebiet - Nachhaltige Bebauung“ und „Bauland Wohngebiet - Nachhaltige Bebauung“;
  - o Priorisierung der innerstädtischen Entwicklungsgebiete (Ottakringerareal, Kammgarnareal, etc)
- Attraktivierung der Ortszentren (insbesondere des Stadtzentrums von Vöslau) in funktioneller und gestalterischer Hinsicht
  - o Umsetzung bestehender Konzepte zur Zentrumsentwicklung mit der Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Wohnnutzung, Geschäftsflächen, touristischer Infrastruktur, Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr (Shared Space / Begegnungszonen), Grün- und öffentlichen Räumen (Verweilmöglichkeiten)
  - o Kurze Wegeverbindung zur Anbindung an öffentliche Einrichtungen, Kindergärten, Schulen, bzw. Verbindungen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs;
  - o Attraktivierung und Belebung der Straßen im Zentrumsbereich
  - o Zentrumsentwicklung mit Nutzungsvielfalt und weitgehender Verkehrsberuhigung
  - o Stärkung der Zentrumsfunktionen von Vöslau durch Umsetzung bestehender Konzepte zur Zentrumsentwicklung und damit Erhöhung des Kundenpotentials;
  - o Schaffung von Rahmenbedingungen für eine Sicherung von Nahversorgungseinrichtungen für die Bevölkerung aller Ortsteile u.a. auch durch Ausgestaltung fußgängerfreundlicher „Einkaufsbereiche“

- Strukturverträgliche Nutzung von Konversionsflächen
  - o Reaktivierung und Revitalisierung ehemaliger Industrieanlagen in zentralen Lagen (z.B. Kammgarnareal, Ottakringer-Abfüllanlage, etc.) durch Ausarbeitung von entsprechenden strukturverträglichen und multifunktionalen Nutzungskonzepten insbesondere unter dem Aspekt eines künftigen Angebotes an ausreichenden Grün- und öffentlichen Räumen;
- Förderung der Blockdurchlässigkeit
  - o Nach Möglichkeit Schaffung von Blockdurchlässigkeiten hinsichtlich der Ermöglichung kurzer Wege für den nicht-motorisierten Individualverkehr durch entsprechende Widmungsfestlegungen (z.B. Fuß- und Radwege);
- Attraktivierung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fußgänger- und Radfahrverkehr)
  - o Sicherstellung der grundsätzlichen Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer durch verkehrstechnische Maßnahmen;
  - o Attraktivierung der Verkehrslösung für den Fußgänger- und Radverkehr insbesondere im Zentrum durch verkehrsberuhigte Zonen sowie Attraktivierung der innerstädtischen Wegeverbindungen;
  - o Gewährleistung möglichst "kurzer Wege" durch die Konzentration der längerfristigen Siedlungsentwicklung auf zentrale Bereiche;
  - o Barrierefreie und behindertengerechte Ausgestaltung der Fuß- und Gehwege;
  - o Weiterer Ausbau (Lückenschluss) und Erweiterung des Fuß- und Radwegenetzes im Gemeindegebiet mit Anschluss an die Nachbargemeinden sowie Ausbau der Radabstellanlagen;
- Verbesserung der ÖV-Versorgung
  - o Verbesserung der Anbindung öffentlicher Verkehrsmittel insbesondere im westlichen Gemeindegebiet (Großau);
  - o Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes (Takte, Kapazitäten, Verbindungen, etc.) auch hinsichtlich des Großraums Wien

Darüber hinaus wird geprüft:

- wo und in welchem Ausmaß die Ausweisung von Fahrradstraßen sinnvoll und verkehrstechnisch sicher umgesetzt werden können.
- Wo und wie eine attraktive fußläufige Durchwegung der innerstädtischen Konversionsflächen der ehem. Ottakringer-Abfüllanlage sowie des Kammgarnareals vom Bahnhof zum Badplatz gewährleistet werden kann. Eine laufende Abstimmung erfolgt im Rahmen des laufenden Stadtentwicklungsprozesses

## 7 HANDLUNGSFELD BAULICHE MASSNAHMEN

### 7.1 ZIELE

- Zentrumsgestaltung
- Sicheres Queren
- Sichere Schulumfelder
- Komfortable und sichere Gehsteige und Fußwege
- Barrierefreie Durchwegung
- Beleuchtung
- Verweilen (Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsbereiche, Räume für soziale Interaktion)

### 7.2 THEMEN

- Zentrumsgestaltung
  - Neu gestalteter Schlossplatz (vorher Parkplatz, Zukunft Begegnungszone, Platz für Menschen)
  - Durchwegung des Fischerlteichs
  - Breite Gehsteige
  - Diverse Querungshilfen (teilweise mit Schutzwegen, teilweise als Mittelinseln ausgeführt)
  - Beschattete Durchwegung für hohen Komfort der Fußgänger:innen
  - Schaffen direkter Wegeverbindungen
  - Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten schaffen
  - Zentrumsbelebung durch Verkehrsberuhigung, Schaffen von Platz für aktive Mobilität, Platzgestaltungen
  - Barrierefreie Verbindung zwischen Schlossplatz und Schlosspark durch barrierefreie Rampe
- mehr Schutzwege / Zebrastreifen / Querungshilfen / Fußgängerübergänge (Sicherheit für Kinder)
- Barrierefreie Fußwege-Infrastruktur:





- Abgesenkte Randsteine an Querungsstellen, Verlängerungen der Ampelphasen zugunsten der Fuß-Relationen, barrierefreie Rampe, befestigte Wege für direkte Wegeverbindungen
- Gehsteigverbreiterungen, speziell im Zentrum für höheren Komfort
- Optimierung der Beleuchtung, vor allem in niederrangigen Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion für Fußgänger:innen
- Sichern von guten Sichtverhältnissen für und auf Fußgänger:innen durch Heckenpflege und Schneeräumung

### 7.3 MASSNAHMENLISTE

Die nachfolgend angeführten Maßnahmen dienen allesamt der Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur. Die baulichen Maßnahmen wurden dabei in vier Kategorien eingeteilt: Maßnahmen im Rahmen der Zentrumsgestaltung, Maßnahmen auf Gemeindestraßen, Maßnahmen auf Landesstraßen sowie Maßnahmen auf Privatgrund. Diese Aufteilung ergibt sich, weil sich die Neugestaltung des Zentrums bereits in Planung befindet und die Umsetzung kurz bevorsteht. Maßnahmen auf Gemeindestraßen können im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde umgesetzt werden. Bei Maßnahmen, die entlang von Landesstraßen angedacht sind, ist eine intensive Abstimmung mit der Landesstraßenverwaltung erforderlich. Weiters gibt es Maßnahmen auf Privatgrund, wo es Optimierungswünsche seitens der Bevölkerung gibt, deren Umsetzung jedoch nicht in der Hand der Gemeinde liegt. Die Gemeinde wird diesbezüglich mit den Grundstückseigentümer:innen in Kontakt treten.

Zur besseren Einordnung der Maßnahmen finden sich eine Nummerierung in der 1. Spalte (Übersicht auch im Plan) und die konkreten Örtlichkeiten in der 2. Spalte, inkl. Beschreibung der Bestandssituation und Foto. Anschließend wurde die Maßnahme textlich beschrieben und je nach baulichem Eingriff und Komplexität eine Grafik erstellt. Zusätzlich erfolgt eine Einteilung in kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont sowie eine Priorisierung in hoch-, mittel- und gering.

Grundsätzlich wird empfohlen, Maßnahmen mit hoher Priorität und kurzfristigem Zeithorizont so bald als möglich zu realisieren.

Zeithorizont: kurzfristig – mittelfristig – langfristig	Priorität: hoch – mittel – gering
	

### 7.3.1 Allgemeine Empfehlungen

Neben den konkreten Maßnahmen auf den nachfolgenden Seiten gibt es zusätzlich allgemeine Empfehlungen für den Fußverkehr in Bad Vöslau. Dabei geht es um das Kfz-Geschwindigkeitsregime, welche Maßnahmen geschwindigkeitsreduzierende Effekte haben und wie Gehsteige qualitätsvoll ausgestaltet werden können. Diese allgemeinen Empfehlungen helfen langfristig dabei, die richtigen Entscheidungen für ein gutes Zu-Fuß-Gehen in hoher Qualität und mit hohem Wohlfühlfaktor zu ermöglichen.

#### Geschwindigkeitsregime stadtverträglich anpassen

- Tempo 30 im untergeordneten Straßennetz flächendeckend im gesamten Ortsgebiet
- Empfehlung für Einzelfallprüfungen, ob Tempo 30 auch auf ausgewählten Gemeindestraßen mit höherer Verkehrsbedeutung im Sinne der Verkehrssicherheit zweckmäßig ist.
- Landesstraßen grundsätzlich mit Tempo 50 belassen, bei Gefahrenstellen für Zu-Fuß-Gehende und dort, wo es keine Alternativrouten für den Radverkehr gibt, Tempo 30 anstreben.

#### Unterstützende geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

- Punktuelle Fahrbahnverengungen auf einen Fahrstreifen, baulich unterstützt, mit Bäumen und gestalterischen Elementen kombinierbar. Begegnungsfall Kfz – Radfahrer:in ist möglich (ca. 3,5 bis max. 4,0 m Fahrbahnbreite). Diese Maßnahme ist nur auf Gemeindestraßen umsetzbar.
- Fixe und mobile Geschwindigkeitsanzeigen

#### Qualitätsvolle Gehsteige

- Bei Neuplanungen und Umgestaltungen
  - Gehsteig mindestens 2,0 Meter
  - Geh- und Radweg mindestens 3,5 Meter
  - Falls möglich, Gehsteige bzw. Geh. und Radwege mit einem Grünstreifen von Fahrbahn trennen, insbesondere in Bereichen ohne angrenzende Bebauung



- Vorschläge für Straßen mit bestehenden schmalen Gehsteigen
  - Insbesondere bei sehr schmalen Gehsteigen, bei wichtigen Schulwegen und höherer Fußgänger:innenfrequenz Prüfung, ob eine hochwertige Fuß- (& Radinfrastruktur) anstelle eines Parkstreifens errichtet werden kann.
  - Bei Anliegerstraßen sind Wohnstraßen oder Begegnungszonen eine Option, insbesondere wenn keine Gehsteige vorhanden sind.
  - Die Errichtung von Hindernissen am Gehsteig ist jedenfalls zu vermeiden (Hydranten, Verkehrszeichensteher, Beleuchtungsmasten, markierte Parkstreifen auf Gehsteigen)



Die Maßnahmen finden sich alle in der Darstellung wieder, gegliedert nach Zentrumsplanung (Z), Gemeindestraßen (G), Landesstraßen (L) und Privat (P). Die Sortierung erklärt sich nicht räumlich, sondern nach Zeithorizont und Priorität.

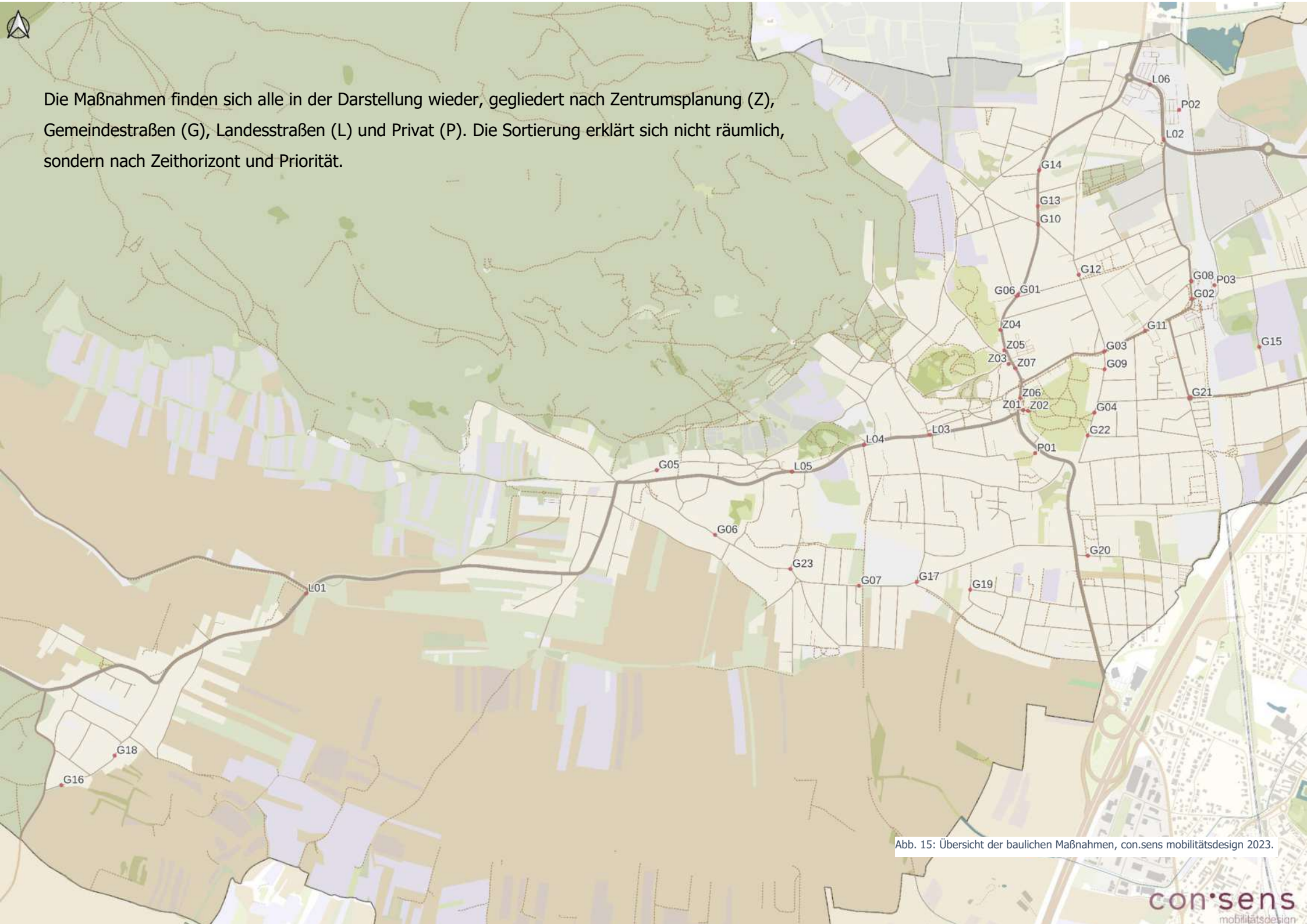


Abb. 15: Übersicht der baulichen Maßnahmen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

### 7.3.2 Maßnahmen der Zentrumsgestaltung

Nr.	Bestandssituation	Maßnahmenbeschreibung	Planausschnitt	Einordnung
<b>Z01</b>	<p>Schlossplatz Bad Vöslau: Der Schlossplatz befindet sich östlich der Badner Straße auf dem Grundstück-Nr. 1/1 und besteht momentan aus einem Parkplatz für 33 Pkw-Stellplätze als Senkrechtparkplätze mit einer Fahrgasse in U-förmiger Ausbildung, welcher im Bereich der südwestlichen Grundstücksecke an die VLSA-Kreuzung der Badner Straße mit der B212 angebunden ist. Im Bestand führt mittig durch diesen Parkplatz eine fußläufige Verbindung zwischen der Badner Straße und dem Schlosspark.</p>	<p>Im Zuge der Neugestaltung der Badner Straße erfolgt auch die Neugestaltung des Schlossplatzes. Die Neugestaltung sieht den Rückbau der Stellplatzanlage von 32 Pkw-Stellplätzen auf 8 Pkw-Stellplätze vor. Die projektierten Stellplätze wurden 6,50m vom Gehsteig abgerückt, um im Falle eines wartenden Pkws keinen Rückstau in den Gehsteig bzw. die Kreisfahrbahn zu erzeugen. Die restliche Fläche des ehemaligen Parkplatzes soll in Form einer Platzgestaltung mit einer Nutzung für Fußgänger und Veranstaltungen wie Wochenmärkten errichtet werden. Dazu werden zur Beschattung mehrere Baumpflanzungen in Grünflächen vorgesehen, welche durch Betonfertigteilelemente eingefasst werden. Diese Betonfertigteilelemente werden zum Teil so ausgestaltet, dass sie als Sitzflächen genutzt werden können. Für Veranstaltungen werden Versorgungspunkte (Strom und Wasser) für eine mobile Bühne im Bereich der Stellplätze und mehrere Standorte für Foodtrucks vorgesehen. Weiters wird zur Information der Bürger und Besucher eine digitale Informationstafel aufgestellt. Der Schlossplatz soll als Begegnungszone oder als Fußgängerzone verordnet werden.</p>	 <p>Abb. 16: Schlossplatz, kosaplaner 2023.</p>	



**Z02**

Schlossplatz Bad Vöslau:  
Der Höhenunterschied zwischen der Parkplatzfläche und dem Schlosspark von ca. 1,15m kann über eine Treppe und eine nicht barrierefreie Rampe (Rampenneigung ca. 10%) überwunden werden.

Die fußläufige Verbindung zwischen der Badner Straße und dem Schlosspark soll beibehalten werden, allerdings wird im Zuge des Projektes eine barrierefreie Rampe mit einer Rampenneigung von max. 6,0% errichtet. Die geplante Rampe vom Schlossplatz zum Schlosspark überbrückt zukünftig eine Höhendifferenz von 2,38m, hat eine Breite von 2,00m und eine Länge von Gesamt 52,00m, wobei im Verlauf der Rampe fünf Zwischenpodeste mit einer Länge von min. 1,20m errichtet werden. Im Verlauf der Rampe werden beidseitig Handläufe montiert. Zwischen der Rampe und dem Schlossplatz wird zur Böschungssicherung eine Stützmauer mit einer oben aufsitzenden Absturzsicherung errichtet. Die Rampe dient zudem der barrierefreien Umwegvermeidung.

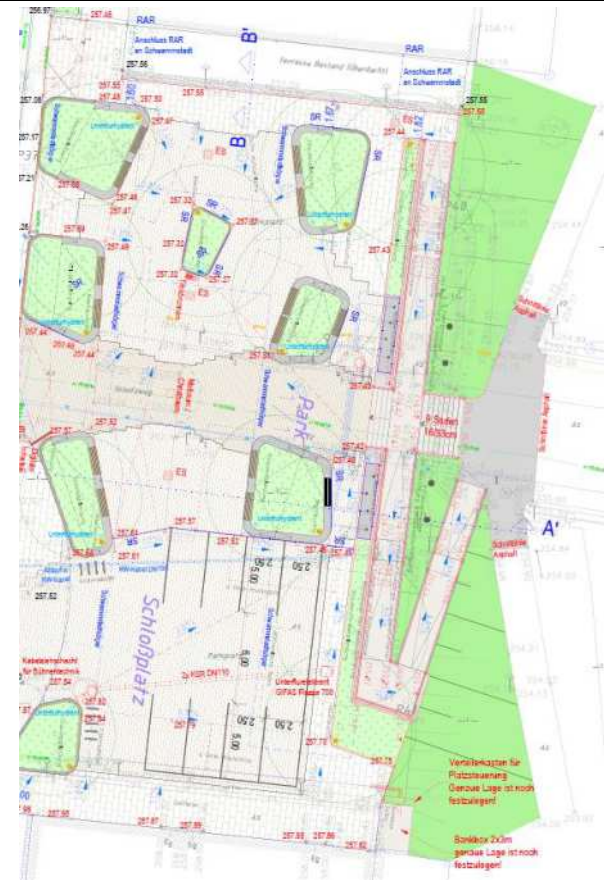


Abb.17: Schlossplatz, kosaplaner 2023.



**Z03**

Badplatz / Fischerlteich: Der Park am Fischerlteich befindet sich südlich der Gemeindestraße Maital und westlich der Badner Straße und hat eine Fläche von ca. 3.000m<sup>2</sup>. Die Parkfläche weist im Bestand eine Wiesenfläche mit Bestandsbäumen und einem Teich (den „Fischerlteich“) mit einer Wasserfläche von ca. 360m<sup>2</sup> auf. Da ein öffentliches Interesse an der Nutzung der Parkanlage aufgrund der Lage im Zentrum von Bad Vöslau und der Nähe zum Vöslauer Thermalbad, dem Kurhotel und dem Wartebereich mehrerer Bushaltestellen zu erwarten ist, soll diese Parkfläche neu ausgestaltet werden.

Dieser Park soll für die öffentliche Nutzung attraktiviert werden, indem eine Parkgestaltung mit wassergebundenen Wegbefestigungen als Durchwegung, Sitznischen in Form von Betonfertigteilen mit Sitzauflagen aus Holz, einer öffentlichen Beleuchtung entlang den Durchwegungen und weiterer Baumpflanzungen erfolgt. Weiters werden zwei Holzterrassen, zum Teil über den Teich ragend und eine Aussichtsplattform (ebenfalls aus Holz) errichtet. Um die Aufenthaltsqualität für Kinder zu erhöhen, wird ein Spielplatz mit mehreren Balancierspielen angelegt. Weiters wurde ein Augenmerk daraufgelegt, den Parkcharakter aufrecht zu erhalten, indem die Wegebefestigungen mittels ungebundener Wasserdecken und die Aufenthaltsflächen mittels Schotterrasen befestigt werden. Mit der Umgestaltung wird die Aufenthalts- und Durchwegungsqualität für Fußgänger:innen deutlich gesteigert. Zusätzlich wird durch die Öffnung des Parks die Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen gefördert. Die direktere Verbindung für Fußgänger:innen dient zudem der Umwegvermeidung.

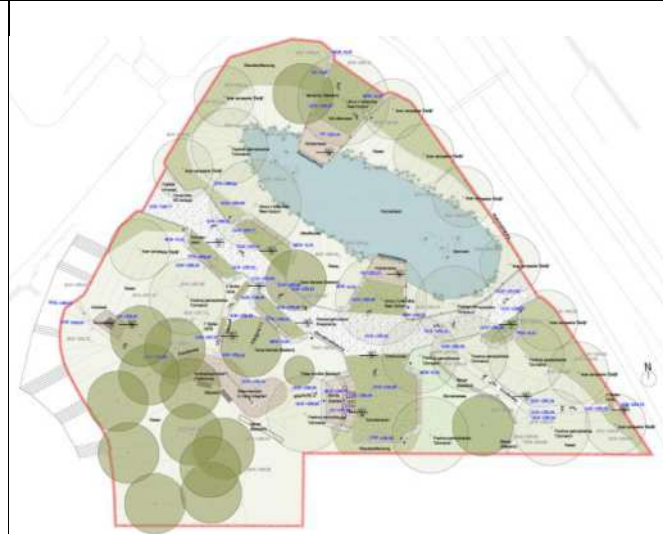


Abb. 18: Fischerlteich, YEW0 LANDSCAPES 2023.



<p><b>Z04</b></p>	<p>Nebenfahrbahn Hotel Stefanie: Die Nebenfahrbahn zur Badner Straße beginnt beim Vivea Gesundheitshotel und endet beim Hotel Stefanie am Badplatz. Die derzeitige Nebenfahrbahn neben dem Hotel wird überwiegend zum Parken genutzt. Es handelt sich um eine wichtige Fußverbindung zum Bad.</p>	<p>Die Nebenfahrbahn könnte aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens eine attraktive Fußroute darstellen. Die vielen Kfz-Stellplätze und der schmale Gehsteig steht dem entgegen. Mit der Umgestaltung wird die Nebenfahrbahn für den Fußverkehr attraktiviert, indem eine Begegnungszone verordnet wird, die Fahrbahn eingefärbt und die Gehsteige entfernt werden. Eine niveaugleiche und gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsfläche wird damit ermöglicht.</p>	 <p>Abb. 19: Zentrumsplanung, kosaplaner 2023.</p>	
<p><b>Z05</b></p>	<p>Nebenfahrbahn Hotel Stefanie: Die Nebenfahrbahn zur Badner Straße beginnt beim Vivea Gesundheitshotel und endet beim Hotel Stefanie am Badplatz. Die derzeitige Nebenfahrbahn neben dem Hotel wird überwiegend zum Parken genutzt. Es handelt sich um eine wichtige Fußverbindung zum Bad.</p>	<p>Im Bestand ist es möglich, von der Nebenfahrbahn direkt auf den Badplatz zu gelangen. In der Umgestaltung werden die Fahrzeuge früher via Ausfahrt auf die Hauptfahrbahn geleitet. Der Bereich zwischen der Ausfahrt und dem Eingang des Hotel Stefanie wird als Fußgängerzone verordnet mit einer Ausnahme für Radfahrende und die Hotelzufahrt. Die Länge der Fußgängerzone beträgt etwa 35 Meter und bevorrangt und attraktiviert hier die Verbindung für Zu-Fuß-Gehende. Die Fußgängerzone ist niveaugleich ausgestaltet, es gibt keine abgetrennten Gehsteige mehr. Damit wird das beliebige Gehen am Verkehrsband unterstützt. Zusätzlich wird die Fußgängerzone im selben Stil wie die angrenzende Begegnungszone eingefärbt.</p>	 <p>Abb. 20: Zentrumsplanung, kosaplaner 2023.</p>	



**Z06**

Badner Straße bis Kurve  
Wiener Neustädter Straße #  
Tattendorfer Straße

Die Umgestaltung der Badner Straße im Bereich zwischen Badplatz und Schlossplatz sieht ostseitig einen Gehsteig vor, der die gemäß RVS 03.02.12 erforderlichen Gehsteigbreiten überschreitet. Die Gehsteigverbreiterungen finden sich beispielsweise vor dem Schlossplatz mit einer Breite von 2,80 Metern oder auf der Höhe des Fischerlteichs mit einer Breite von 2,49 Metern. Die Gehsteige in Überbreite wurden im Plan rot umrahmt.



YEWIS kosoplaner

Abb. 21: Zentrumsplanung, kosoplaner 2023.



**Z07**

Badner Straße bis Kurve  
Wiener Neustädter Straße #  
Tattendorfer Straße

Mit der Umgestaltung des Zentrums wird auch die Barrierewirkung der Badner Straße abgebaut. Durch diverse Querungsstellen wird eine stärkere Vernetzung erzeugt und das Queren für Fußgänger:innen vereinfacht. Dabei werden fünf Querungsstellen mit Schutzwegen ausgeführt. Die weiteren Querungshilfen entstehen durch die Mittelbaumreihe, wo Aufstellflächen für Fußgänger:innen geschaffen werden. Damit verkürzt sich die Querungslänge und es wird häufigeres Queren ermöglicht.

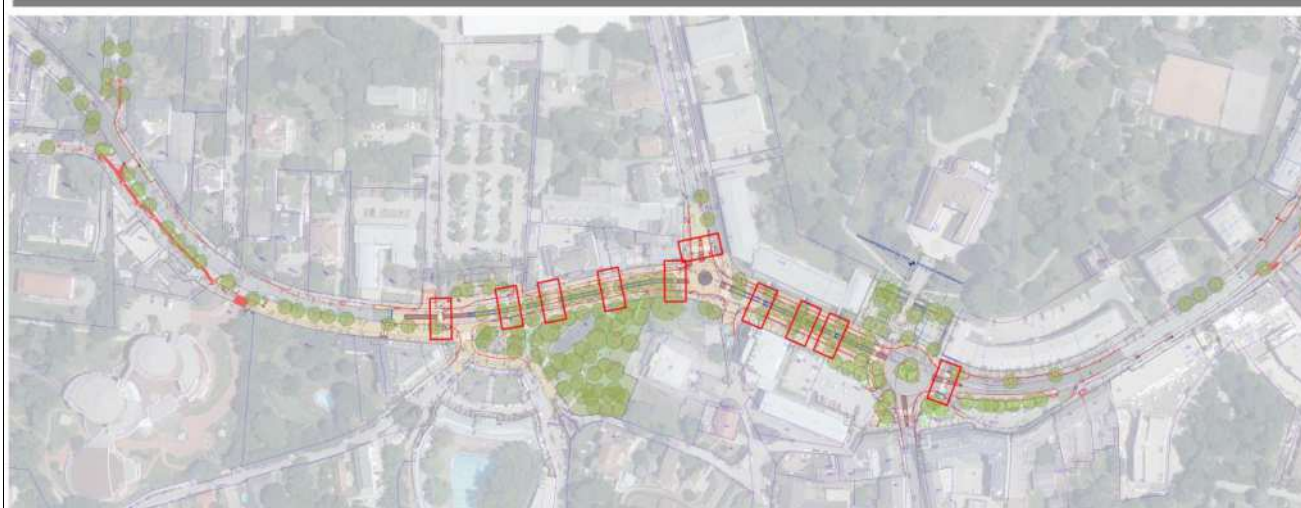


Abb. 22: Zentrumsplanung, kosaplaner 2023.

### 7.3.3 Maßnahmen auf Gemeindestraßen

Nr.	Bestandssituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
<b>G01</b>	Badner Straße / Raulestraße: Fahrzeuge fahren teilweise bei trotz Rotlicht (VLSA), wichtiger Schulweg, schlechte Sichtverhältnisse		Da die VLSA-Anlage seitens Kfz-Fahrenden häufig missachtet wird, es sich hierbei jedoch um einen wichtigen Schulweg (Kinder jungen Alters) handelt gilt es, diese Querungshilfe zu optimieren. Da die Fußgeh-Relation sehr lange an der Ampel (Druckknopf) wartet wird die Umlaufzeit auf 50 Sekunden verringert.	
<b>G02</b>	Castelligasse, Bahnhofsvorplatz: Geringe Anhaltebereitschaft von Kfz-Lenker:innen, wichtiger Schulweg		Um die Kfz-Anhaltebereitschaft beim Übergang zum Bahnhof zu verbessern wird das Plateau eingefärbt. Damit wird ein sensibler Bereich als Zugangsweg zum öffentlichen Verkehr für den Fußverkehr optimiert. Dieser Fußweg ist für Menschen allen Alters und aller Mobilitätsgrade wichtig. Es ist ein wichtiger Teil der fußläufigen Verbindung des öffentlichen Verkehrs mit zentralen Örtlichkeiten wie Bildungseinrichtungen, dem Schlosspark oder dem Stadtzentrum. Markiert wird dabei die Hauptgehrelation, die sich durch den einmündenden Weg und durch den Stein ergibt. Haifischzähne jeweils vor dem Rampenbeginn erhöht zudem die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker:innen und verbessert damit die Querungshilfe.	

**G03**

Bahnstraße / Edgar-Penzig-Franz-Straße:  
VLSA lange Rot, sehr kurz grün, Autos beschleunigen von Edgar-Penzig-Franz-Straße kommend zur grünen Ampel

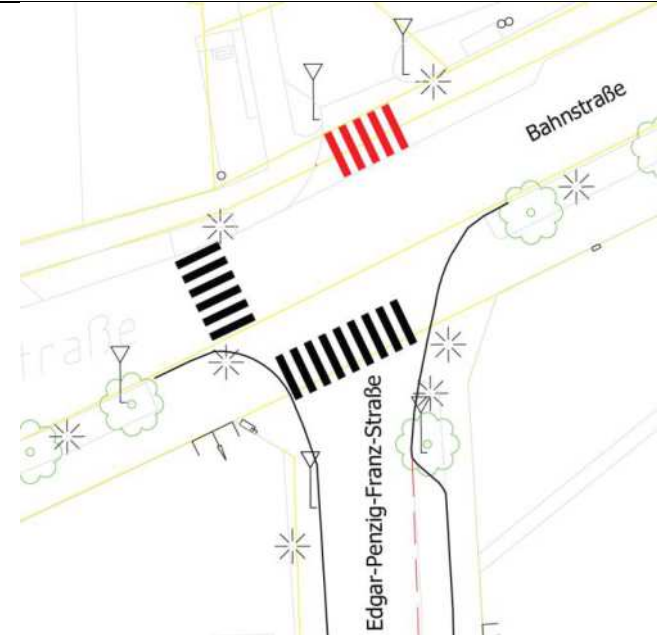


Abb. 23: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

An der dargestellten Kreuzung soll versucht werden, den im Norden fehlenden Schutzweg über die Falkstraße genehmigt zu bekommen. Damit kann eine Querungshilfe für die Ost-West-Relation (Bahnhof – Zentrum) geschaffen werden, was wiederum die Fußverkehrsinfrastruktur verbessert. Aufgrund der Lage vom Kindergarten und den Schulen in der Falkstraße handelt es sich hierbei um einen sensiblen Bereich, der so sicher wie möglich gestaltet werden muss. Die Ampelphase fällt zudem für die Relation Edgar-Penzig-Franz-Straße sehr kurz aus. Hier werden die Grünzeiten verschoben, sodass ein sicheres Queren der Bahnstraße ermöglicht wird und die Kfz-Fahrenden nicht vor der Ampel so stark beschleunigen müssen. Damit wird auch das Umfeld vor dem nahegelegenen Schlosskindergarten sicherer.





<b>G04</b>	Edgar-Penzig-Franz-Straße / Ostausgang Schlosspark: Sichere Querung unterstützen		Bodenmarkierungen mit „Haifischzähnen“ erhöhen hier die Achtsamkeit der Kfz-Fahrenden. Damit werden die querenden Fußgänger:innen leichter gesehen. Es handelt sich dabei um eine Querungshilfe, die vor allem für Kinder wichtig ist, damit sie nicht zwischen parkenden Autos versuchen zu queren, sondern die dafür vorgesehenen Positionen benutzen. Da es hier in den Park und damit zum großen Spielplatz führt sind hier viele Kinder unterwegs. Dieselben „Haifischzähne“ als Querungshilfe finden sich etwas weiter südlich bereits schon einmal. Die Haifischzähne werden zudem rot umrahmt.	
<b>G05</b>	Berggasse: Gute Gestaltung der Berggasse im Bereich der Volksschule, jedoch rechtlich nicht optimal (Tempo 50, Kinder müssten legalerweise hintereinander am Fahrbahnrand gehen)		Die Berggasse als Begegnungszone zu verordnen legalisiert das intuitive und bereits praktizierte Verkehrsverhalten und erhöht die Verkehrssicherheit. Die Begegnungszone soll mit den Anrainern abgestimmt werden.	
<b>G06</b>	Brunngasse 34: sichere Querung fehlt		Mit einem „Achtung Kinder“ Piktogramm auf der Fahrbahn wird der Vorbereich des Kindergarten Brunngasse fußverkehrsfriendlicher umgestaltet. Durch den Kindergarten handelt es sich um einen sensiblen Bereich, wo die Achtsamkeit der Autofahrenden hoch sein muss, damit ein hohes Sicherheitsgefühl für Fußgänger:innen entstehen kann.	
<b>G07</b>	Kottingbrunner Straße / Teichgasse: Spazierweg Querung unsicher		Bodenmarkierungen mit „Haifischzähnen“ erhöhen hier die Achtsamkeit der Kfz-Fahrenden. Damit werden die querenden Fußgänger:innen leichter gesehen. Es handelt sich dabei um eine Querungshilfe auf einer Freizeitroute.	

G08

Castelligasse /  
Hanuschgasse:  
Sichere Querung fehlt,  
wichtiger Schulweg

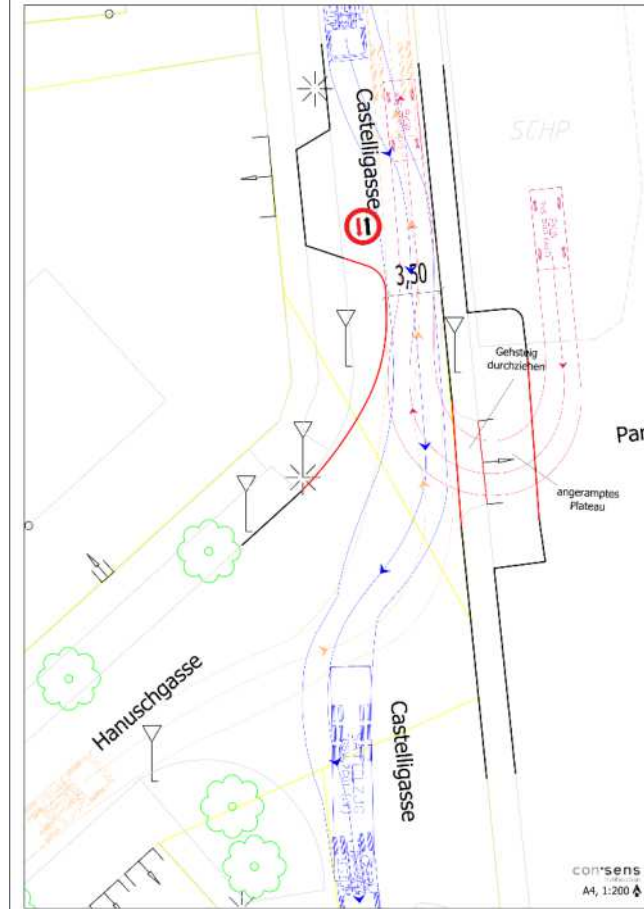


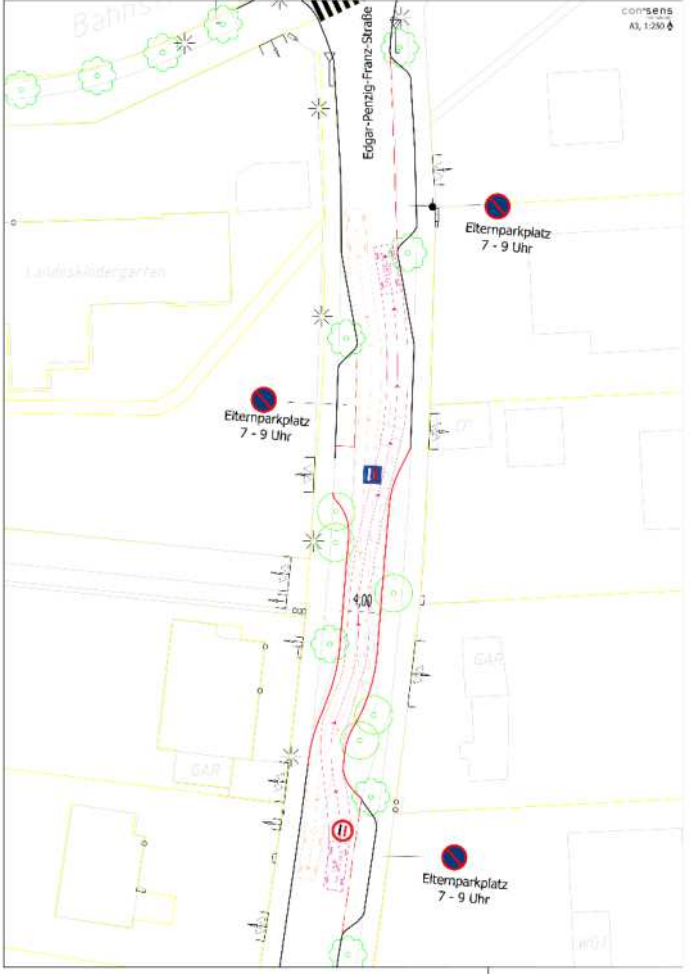



Abb. 24: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Die Querung der Castelligasse erhält bei der einmündenden Hanuschgasse wird durch einen vorgezogenen Gehsteig / Aufstellbereich für Fußgänger:innen (westlich) verkürzt und vereinfacht. Die punktuelle Fahrbahnverengung auf einen Fahrstreifen hat zudem einen geschwindigkeitsreduzierenden Effekt und die Achtsamkeit der Kfz-Lenker:innen wird gesteigert. Zusätzlich wird der Gehsteig entlang der Castelligasse ostseitig (Ausfahrt Park & Ride) durchgezogen und damit



			<p>gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrangt. Da dies eine wichtige Verbindung zum Bahnhof ist handelt es sich um einen sensiblen Bereich, in dem die Fußverkehrsinfrastruktur mit dieser Maßnahme verbessert wird.</p>	
<p><b>G09</b></p>	<p>Edgar-Penzig-Franz-Straße: Querung beim Kindergarten sehr gefährlich</p>	<p>Foto IST-Situation:</p>  <p>Beispiel einer Fahrbahnverengung in Langenzersdorf:</p> 	 <p>Abb. 25: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.</p>	

			<p>Der Bereich vor dem Schlosskindergarten in der Edgar-Penzig-Franz-Straße ist als hochsensibler Bereich zu bewerten. Hier ist eine sichere und optimale Fußverkehrsinfrastruktur von größter Bedeutung. Daher wird die Fahrbahn vor dem Kindergarten auf einen Fahrstreifen verengt und dies baulich unterstützt. Auf gute Sichtverhältnisse wird Acht genommen, Bepflanzung unterstützt den Umbau und die Einengung. Es werden Elternparkplätze vorgesehen, um das Bringen und Holen der Kinder zum und vom Kindergarten zu ermöglichen. Damit wird die Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen verbessert. Die Gehsteige werden zudem beidseitig auf über 2,0 Meter (über RVS Regelbreite) verbreitert.</p>	
<p><b>G10</b></p>	<p>Badner Straße / Nägelstraße: Keine gesicherte Querung, wichtiger Schulweg, Kfz-Fahrer:innen halten nicht</p>		 <p>Abb. 26: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.</p> <p>Die baulich ausgeführte Mittelinsel mit fahrbahnebener Aufstellfläche für Fußgänger:innen dient der infrastrukturellen Sicherstellung der Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen. Hier wird eine Querungshilfe geschaffen auf einem wichtigen Schulweg. Die Genehmigung eines Schutzweges wird angesucht.</p>	



**G11** Bahnstraße: Sichere Querung fehlt (Verbindung für Kinder, Kammgarnzentrum, Lebenshilfe wichtig)

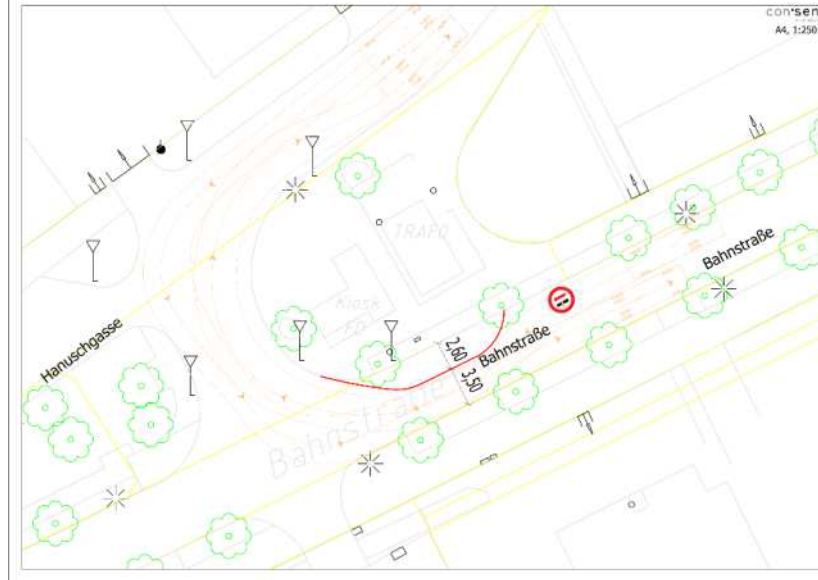


Abb. 27: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Die Querung der Bahnstraße an dieser Stelle ist vor allem für die Lebenshilfe bedeutend, da sie Bestandteil des täglichen Weges der Einrichtung ist. Die Kfz-Anhaltebereitschaft ist im Bestand sehr gering. Ein sicheres Queren mit den Menschen der Lebenshilfe ist wichtig, es handelt sich daher um einen sensiblen Bereich, welcher eine fußverkehrsfriendliche Umgestaltung erfordert. Durch eine punktuelle Fahrbahnverengung östlich der einmündenden Hanuschgasse und einen dementsprechenden Einrichtungsverkehr wird die Achtsamkeit gegenüber Zu-Fuß-Gehenden deutlich verbessert. Durch die Einengung wird die Querung der Bahnstraße zudem verkürzt. Es handelt sich sowohl um das Schaffen einer Querungsstelle, als auch um eine Gehsteigverbreiterung über 2,0 Meter hinaus. Eine Absenkung der Randsteine ist wichtig im Sinne der barrierefreien Nutzung. Zusätzlich wäre Tempo 30 hilfreich, eine Genehmigung soll angesucht werden.



<b>G12</b>	Falkstraße: Bring- und Holverkehr führt zu unsicheren Situationen am Schutzweg		<p>Die Falkstraße befindet sich im direkten Schulumfeld. Derzeit wird das Kiss &amp; Go der Schüler:innen am Straßenrand praktiziert, was zu schlechten Sichtverhältnissen am Schutzweg führt und die Sicherheit der Schulkinder gefährdet. Mit Pollern vor dem Schutzweg wird das Halten im direkten Nahbereich der querenden Menschen unterbunden ohne dabei die Sichtverhältnisse zu beeinträchtigen. Die Fußverkehrsinfrastruktur in diesem sensiblen Bereich wird damit verbessert.</p> <p>Langfristig kann geprüft werden, den Kiss &amp; Go Verkehr über den angrenzenden Parkplatz in der Grube zu organisieren.</p>	
<b>G13</b>	Badner Straße, Bushaltestelle Sinagasse Fahrtrichtung Norden: Schmaler Gehsteig bei Bushaltestelle, geringe Aufenthaltsqualität		<p>Die Bushaltestelle Sinagasse wird zur Kaphaltestelle umfunktioniert. Die dadurch resultierende Gehsteigverbreiterung überschreitet dabei die RVS Regelbreite und erzeugt einen angenehmen Aufenthaltsbereich als auch Gehsteig für Fußgänger:innen. Die Haltestellenausstattung soll zudem verbessert werden.</p>	

**G14** Badner Straße,  
Bushaltestelle  
Sinagasse  
Fahrtrichtung Süden:  
Übergang zur  
Bushaltestelle fehlt

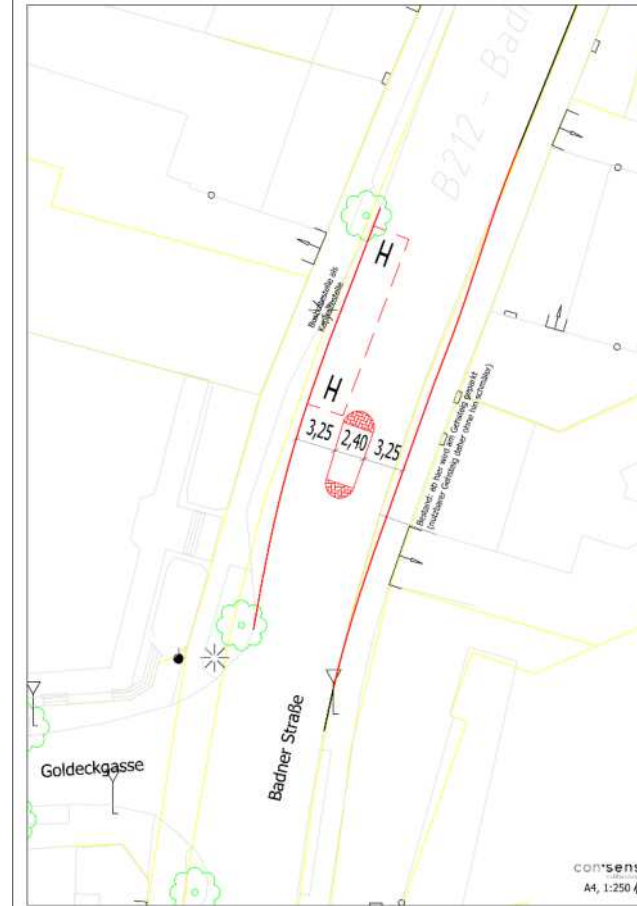


Abb. 28: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Durch die gepflasterte Mittelinsel wird eine Querungshilfe geschaffen, die die fußläufige Erschließung der Haltestelle verbessert. Damit wird die Querung auch für Schulkinder erleichtert, da es sich hierbei um die Haltestelle zu den Schulen in der Raulestraße handelt. Zudem wird der Gehsteig auf über 2,0 Meter (RVS Regelbreite) verbreitert.



<b>G15</b>	Paitzriegelgasse: Fehlender Gehsteig, lückenhafte Beleuchtung		Die Paitzriegelgasse stellt für das östlich der Bahn gelegene Siedlungsgebiet eine wichtige Verbindungsstraße zum Bahnhof dar. Die Lücken in der Beleuchtung sollen hier geschlossen werden. Zudem soll der Trampelpfad direkt zum Bahnhof im Sinne einer barrierefreien Umwegvermeidung befestigt werden.	
<b>G16</b>	Anton-Krenn-Straße 36: Engstelle aufgrund des Hydranten und unmittelbar daneben befindlichen Beleuchtungsmasten		Derzeit sind Hydrant und Beleuchtungsmast so am Gehsteig platziert, dass eine barrierefreie Durchwegung nicht möglich ist, da sie zu eng zueinanderstehen. Der Beleuchtungsmast soll versetzt werden, sodass der Gehsteig barrierefrei nutzbar wird.	
<b>G17</b>	Gerichtsweg / Petzgasse: Kreuzung vor Gymnasium unübersichtlich besonders in der Früh wenn viel los ist		"Achtung Schule" Piktogramm, Ansuchen eines Schutzweges über die Petzgasse, Ansuchen des Markierens eines Schutzweges bei der bestehenden Querungsstelle bei der Bushaltestelle	
<b>G18</b>	Anton-Krenn-Straße 25: Engstelle aufgrund des Hydranten und unmittelbar daneben befindlichen Beleuchtungsmasten		Derzeit sind Hydrant und Beleuchtungsmast so am Gehsteig platziert, dass eine barrierefreie Durchwegung nicht möglich ist, da sie zu eng zueinanderstehen. Der Beleuchtungsmast soll versetzt werden, sodass der Gehsteig barrierefrei nutzbar wird.	



<p><b>G19</b></p>	<p>Franz-Prendinger-Straße 37: Uneinsichtige Kurve, kein baulicher Gehsteig, Parker links und rechts → gefährlich für die vielen Kinder</p>		<p>Kurzfristig soll hier ein Verkehrsspiegel in der Kurve angebracht werden, um die Sichtverhältnisse auf und für Zu-Fuß-Gehende zu verbessern. Zudem soll die Verordnung als Wohnstraße sowie eine mögliche Umgestaltung geprüft werden.</p>	
<p><b>G20</b></p>	<p>Veilchengasse: zu hohe Geschwindigkeiten</p>		 <p>Abb. 29: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.</p> <p>Durch punktuelle Fahrbahnverengungen (einstreifige Fahrbahn) wird eine deutliche Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs eintreten. Zudem bieten die verengten Bereiche sichere und gut einsehbare Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen, die damit geschaffen werden. Zudem wird der Gehsteig punktuell auf über 2,0 Meter verbreitert (Gehsteigverbreiterung über RVS Regelbreite). Auch die</p>	

			<p>Achtsamkeit gegenüber Zu-Fuß-Gehenden wird deutlich verbessert. Das Kfz-Verkehrsaufkommen wird hier künftig durch zusätzliche Anrainer:innen höher sein. Das Sicherheitsgefühl durch die Kfz-Geschwindigkeitsreduktion erhöht.</p> <p>Eine Absenkung der Randsteine ist wichtig im Sinne der barrierefreien Nutzung. Zusätzlich soll Rechtsvorrang an den Kreuzungen angestrebt werden.</p>	
<p><b>G21</b></p>	<p>Kreisverkehr          Flugfeldstraße /          Friesstraße /          Guttmannstraße:          Hohe          Geschwindigkeiten,          schlechte Sicht,          schlechtes Queren</p>		<p>Bodenmarkierungen (Piktogramme) sollen an den Querungsstellen, wo derzeit kein Schutzweg angebracht ist, bei der Querung der Straße helfen. Die Relation Flugfeldstraße - Friesstraße (nördlich) wird derzeit durch den Radius als unangenehm und unsicher empfunden. Der Radius soll daher enger markiert oder gar gepflastert werden, so dass mehr Abstand zu den Fußgänger:innen am Gehsteig eingehalten wird.</p>	

**G22** Edgar-Penzig-Franz-  
Straße / Schlossgasse  
Querungsstelle auf  
Höhe Spielplatz  
schaffen



Abb. 30: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Aus der Schlossgasse kommende Fußgänger:innen queren derzeit diagonal die Straße, zwischen den Autos durch in den Park. Für Kinder stellt dies ein Sicherheitsrisiko dar, weil sie durch die parkenden Autos schlecht bis gar nicht gesehen werden. Es gibt eine Querungshilfe etwas weiter nördlich. Zur barrierefreien Umwegvermeidung soll langfristig ein neuer Wegeast im Park direkt an der angesprochenen Querungsstelle entstehen und den derzeitigen ersetzen. Dieser Weg wird in einer Breite über 2,0 Meter (Gehsteigverbreiterung über RVS Regelbreite) hergestellt werden.



**G23**

Brunngasse / Breite Gasse:  
Unübersichtliche  
Kreuzung,  
Spiegelausrichtung  
nicht ideal

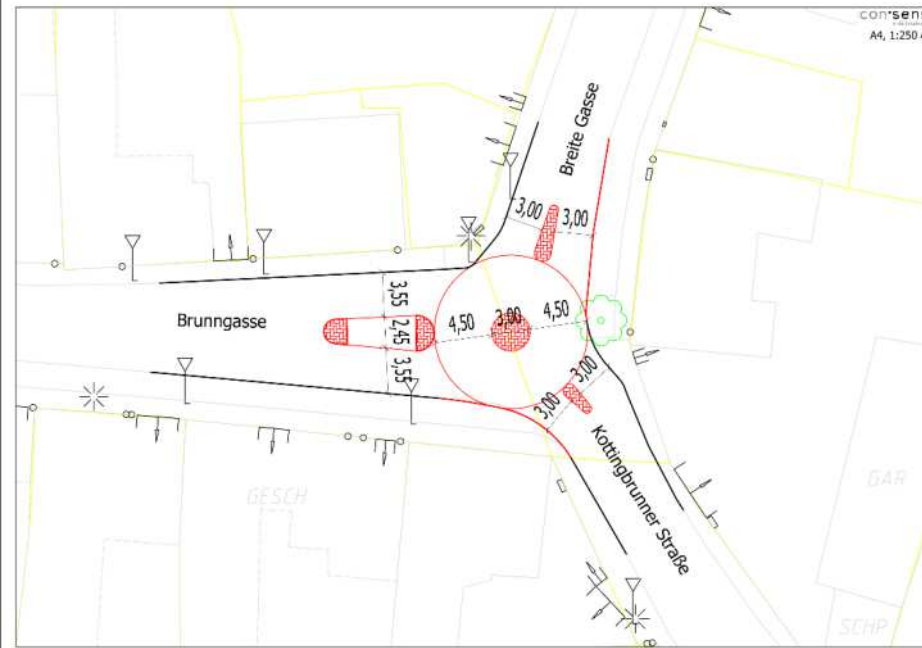


Abb. 31: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Durch parkende Autos gilt diese Kreuzung als schlecht einsehbar und bewirkt damit ein vermindertes Sicherheitsgefühl. Durch den Nahversorger gibt es jedoch einen Querungsbedarf der Brunngasse. Ein überfahrbare Fahrbahnteiler schafft hier eine Querungshilfe für Fußgänger:innen und stellt damit die Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen sicher.





### 7.3.4 Maßnahmen auf Landesstraßen

Nr.	Bestandssituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
L01	Vöslauer Straße / L4007: Der in der Freizeit genutzte Fuß- und Radweg quert die Bad Vöslauer Straße ohne jegliche Sicherheitsmaßnahme		<p>Hierbei handelt es sich um eine wichtige Freizeitroute. Die Querung der Straße wird im Bestand so praktiziert, aufgrund von hohen Geschwindigkeiten und keiner vorgesehenen Querungsstelle stellt sich die Querung jedoch als schwierig heraus. Im Sinne der Verbindung der Fuß- und Radroute und als Abbau der Straße als Barriere werden hier Bodenmarkierungen "Achtung Querung" und Rufzeichen auf der Fahrbahn angebracht für eine höhere Achtsamkeit.</p>	
L02	Industriestraße / Paitzriegelgasse: Querungsstelle wird oft missachtet, Unsicherheitsgefühl bei den Zu-Fuß-Gehenden		<p>Die vorhandene Querungsstelle wird in den meisten Fällen missachtet, was an schlechten Sichtverhältnissen, hohen Kfz-Geschwindigkeiten und einer geringen Achtsamkeit und Anhaltbereitschaft liegt. Im Sinne der infrastrukturellen Sicherstellung der Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen soll hier früher mit Hilfe von Bodenmarkierungen (Piktogrammen) auf die Querungsstelle hingewiesen werden.</p>	
L03	Hochstraße, Bushaltestelle Petzgasse: Fehlende Querung der Hochstraße		 <p>Abb. 32: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.</p>	

			<p>Auf der Hochstraße muss die Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen verbessert werden. Hier geht es um die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, da bei der Kreuzung Petzgasse die Haltestellen situiert sind. Die derzeit als Busbucht ausgeführte Haltestelle soll zur Kaphaltestelle umgebaut werden, wodurch der Gehsteig verbreitert wird (Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite von 2,0 Meter). Der gewonnene Platz auf der Fahrbahn wird zudem für eine baulich ausgeführte Mittelinsel genutzt. Damit wird eine Querungshilfe für Fußgänger:innen geschaffen. Zusätzlich sollen Bodenmarkierungen angebracht und Tempo 30 angestrebt werden.</p>	
<p><b>L04</b></p>	<p>Hauptstraße / Wasserleitungsgasse / Sellnergasse: Fehlende Querung</p>		 <p>Abb. 33: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.</p> <p>Die im Bestand vorhandenen Senkrechtparker werden reduziert und zu Parallelparkern umgewandelt um auf der Fahrbahn Platz für eine baulich ausgeführte Mittelinsel zu schaffen. Der nordseitige Gehsteig wird dabei verbreitert (Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite von 2,0 Meter). Der Fahrbahnteiler dient für Fußgänger:innen als Querungshilfe. Zusätzlich soll Tempo 30 angesucht werden.</p>	

L05

Hauptstraße /  
Kirchengasse:  
Fehlende Querung

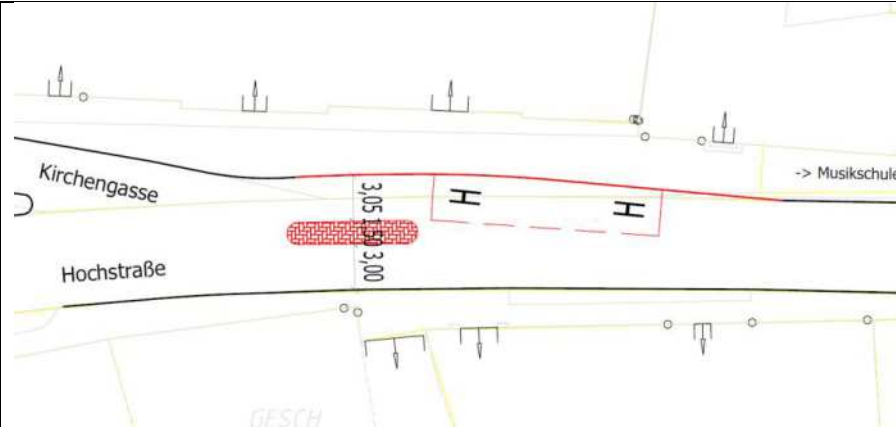


Abb. 34: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Auf der Hochstraße muss die Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen verbessert werden. Hier geht es um die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, da bei der Einmündung Kirchengasse die Haltestellen situiert sind. Die derzeit als Busbucht ausgeführte Haltestelle soll zur Kaphaltestelle umgebaut werden, wodurch der Gehsteig verbreitert wird (Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite von 2,0 Meter). Der gewonnene Platz auf der Fahrbahn wird zudem für eine gepflasterte Mittelinsel genutzt. Damit wird eine Querungshilfe für Fußgänger:innen geschaffen. Zusätzlich sollen Bodenmarkierungen angebracht und Tempo 30 angestrebt werden.



**L06**

Industriestraße:  
Fußläufige Querung  
der Straße im Bereich  
des EKZ in den  
Verkehrsspitzen quasi  
unmöglich, fußläufige  
Erschließung der  
einzelnen Geschäfte  
mangelhaft

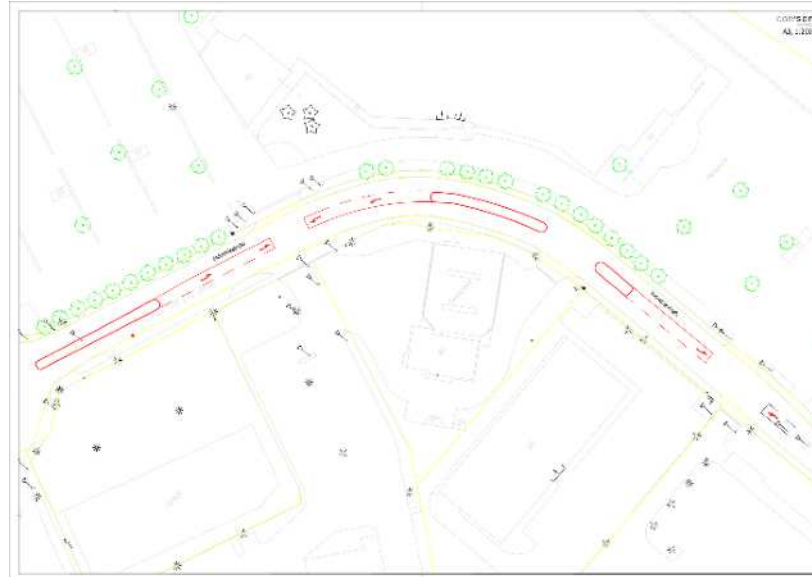




Abb. 36: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Derzeit gibt es auf der gesamten Industriestraße nur 2 mit Schutzweg gesicherte Querungsstellen und eine Querungshilfe auf Höhe von Bella Flora. Das gesamte EKZ ist deshalb fußläufig schlecht erschlossen. Die hohen Kfz-Verkehrsstärken erschweren das Queren der Straße zu den Geschäften erheblich. Der durchgängige Linksabbiegestreifen für Kfz soll stellenweise unterbrochen und baulich ausgeführt werden. Damit wird einerseits die breite Fahrbahn unterbrochen, aber vor allem werden damit diverse Querungshilfen geschaffen, da nur noch eine Fahrbahn auf einmal gequert werden muss. Diese Maßnahme unterstützt die barrierefreie Umwegvermeidung und verbessert die Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen. Zusätzlich soll die Geschwindigkeit im Bereich des EKZ reduziert werden.





### 7.3.5 Maßnahmen auf Privatgrund

Nr.	Bestandssituation	Foto	Maßnahmenempfehlung	Einordnung
<b>P01</b>	Wiener Neustädter Straße, Tremelhof: Treppe zu steil, nicht barrierefrei, aber wichtige Fußverbindung		Die derzeitige zu steile Treppe mit Sitzstufen und nicht-nutzbarer Rampe sollen ersetzt werden durch eine serpentinenhafte barrierefreie Rampe oder alternativ einem Aufzug mit Treppenanlage. Es handelt sich hier um eine wichtige Verbindung von Ortsteilen, die stark frequentiert wird. Mit der Rampe kann eine fußverkehrsfördernde Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung geschaffen werden.	
<b>P02</b>	Parkplatz Einkaufszentrum: fußläufige Erschließung der einzelnen Geschäfte mangelhaft		Derzeit sind die einzelnen Geschäfte des Einkaufszentrums fußläufig schlecht bis gar nicht erschlossen. Im Sinne der Umwegvermeidung sollen Gehsteige auf den Parkplätzen errichtet werden.	

**P03**

Bahnzeile /  
Fasangasse bzw.  
Bahnhofsvorplatz Ost:  
Fehlende  
Fußverbindung im  
Osten zum Bahnhof,  
Querung der  
Bahnzeile unsicher,  
großes  
Kreuzungsplateau

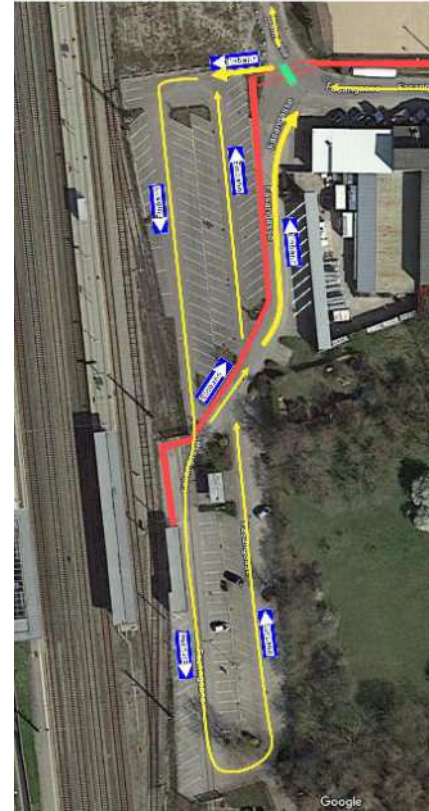


Abb. 36: Entwurfsidee, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Der Bahnhof ist ostseitig für Fußgänger:innen nicht erschlossen, da es keine sicheren Wege zum Bahnhof gibt. Es soll eine leichtere fußläufige Erreichbarkeit hergestellt werden. Um Platz für einen Gehsteig zu gewinnen muss der Zweirichtungsverkehr für Kfz unterbunden werden. Eine Einbahnlösung ermöglicht einen durchgängigen Gehsteig bis zum Bahnhof. Da der Bahnhof als wichtige Destination gilt ist hier diese fußverkehrs-fördernde Infrastruktur anzustreben.



## 8 HANDLUNGSFELD BEWUSSTSEINSBILDUNG

Um das Bewusstsein der Bevölkerung für alternative Mobilitätsformen, allem voran des „Zu-Fuß-Gehens“, zu bilden, wurden in der Vergangenheit bzw. sollen über die nächsten Jahre, parallel zum Umbau des Stadtzentrums und darüber hinaus, folgende Maßnahmen gesetzt.

### 8.1 ZIELE

- Zu-Fuß-Gehen in den Fokus rücken und dem Thema langfristig mehr Bedeutung schenken
- Bewusstseinsbildende Arbeit bereits im Kindergarten und in der Schule
- Reflektion der eigenen Mobilitätsform

### 8.2 THEMEN

- Starke Einbindung der Bevölkerung in der Erstellung des Fußverkehrskonzepts hat zu mehr Bewusstsein und Verständnis des Zu-Fuß-Gehens geführt. Hohes Interesse am Thema, Wunsch nach Veränderung/Verbesserung konnte klar erkannt werden
- Dem Thema Zu-Fuß-Gehen soll in der Gemeinde mehr Beachtung geschenkt werden, beispielsweise durch mehr Präsenz auf der Gemeindehomepage, im Stadtanzeiger, bei Veranstaltungen, am Vöslauer Wochenmarkt, uvm.
- Bewusstseinsbildung in den Bildungseinrichtungen für ein frühzeitiges Verständnis von Mobilität durch aktivierende Workshops. Begehbare Luftbildteppich für leichteren Einstieg in die Thematik.
- Bereits vorhandenes Orientierungs- und Leitsystem an die Veränderungen anpassen und aktuell halten.

## 8.3 MASSNAHMENLISTE

### 8.3.1 Bereits durchgeführte Maßnahmen

B01	Einbindung der Bevölkerung in der Analysephase zur Erstellung des Fußverkehrskonzeptes	Mittels Dialogkarte, Online-Umfrage, Teilnahme und Rückmeldungen zum Zu-Fuß-Gehen in Bad Vöslau, Fokus Problemstellen, fehlende Verbindungen, Verbesserungspotential sowie Orte zum Wohlfühlen
B02	Bewusstseinsbildung am Vöslauer Wochenmarkt	Mit großem Luftbildteppich des Gemeindegebiets persönliche Gespräche mit Bad Vöslauer:innen zum Thema Zu-Fuß-Gehen und Problemstellen in Bad Vöslau
B03	Informationen zum Fußverkehrskonzept	Information rund um das Projekt Fußverkehrskonzept Bad Vöslau über die Gemeindehomepage inkl. Hinweisen zu den nächsten Beteiligungsmöglichkeiten sowie Veranstaltungen
B04	Zielgruppen-Begehungen	Begehungen zum Thema Zu-Fuß-Gehen mit vulnerablen Gruppen im Straßenraum (Kindergarten, Schulen, Lebenshilfe (Menschen mit Einschränkungen), um deren Bedürfnisse gesondert abzuholen und bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigen zu können.
B05	Erstellung der Gehzeit.Karte	Erstellung der Gehzeit.Karte durch NÖ Regional zur Veranschaulichung von Wegzeiten zwischen wichtigen "Station"n in Bad Vöslau, berechnet auf Fußgehende.
B06	Zwischenstandspräsentation des Fußverkehrskonzeptes plus Diskussion, Vorstellung der Gehzeit.Karte	Präsentation des Zwischenstandes des Fußverkehrskonzeptes im November 2022 im Kursalon Bad Vöslau. Diskussion über den bis dahin vorhandenen Analysestand, erhobene Problemstellen, Übersicht der erhaltenen Rückmeldungen, gemeinsame Entwicklung des Wegenetzes. Vorstellung der Gehzeit.Karte im Rahmen der Veranstaltung.
B07	Informationsveranstaltung zum Fußverkehrsnetz	Im Rahmen des Auftakts zur NÖ Stadterneuerung Information rund um das Fußverkehrsnetz



B08	SchulGehBus Gainfarn	Seit 2019 gibt es in Gainfarn den SchulGehBus, mit Hilfe dessen Schüler:innen auf vereinbarten Routen abgeholt und zur Schule gebracht werden. Das fördert das eigenständige Zu-Fuß-Gehen der Kinder und schärft das Bewusstsein für das Zu-Fuß-Gehen.
-----	----------------------	--

### 8.3.2 Geplante Maßnahmen in den nächsten 1 – 3 Jahren

B09	Öffentliche Abschlusspräsentation des Fußverkehrskonzeptes	Nach Abschluss des Fußverkehrskonzeptes wird das Ergebnis der Bevölkerung präsentiert. Dort werden die Lösungsansätze für die genannten Problemstellen präsentiert und ein Blick in die fußläufige Zukunft Bad Vöslaus gemacht. Zudem wird damit die hohe Beteiligung im Erstellungsprozess gewürdigt.
B10	Veröffentlichung des Fußverkehrskonzeptes	Zusätzlich zur Abschlusspräsentation wird das Fußverkehrskonzept auf der Gemeindehomepage der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Zusätzliche Veröffentlichung im Stadtanzeiger.
B11	Design und Produktion von Infofoldern zum Fußverkehrskonzept	Infofolder zum Fußverkehrskonzept, Auflage im Amt, sonstigen öffentlichen Einrichtungen (Thermalbad, Feuerwehren,...) und in den Geschäftslokalen
B12	Veröffentlichung der Gehzeit.Karte	Auf der Gemeindehomepage wird die Gehzeit.Karte veröffentlicht und zum Download zur Verfügung gestellt. Zusätzliche Veröffentlichung im Stadtanzeiger.
B13	Design und Produktion von Infofoldern zur Gehzeit.Karte	Infofolder zur Gehzeit.Karte, Auflage im Amt, Schulen und Kindergärten, sonstige öffentliche Einrichtungen (Thermalbad, Feuerwehren,...) am Bahnhof Bad Vöslau sowie in den Geschäftslokalen
B14	Fußverkehr via Info-Terminal darstellen	Informationen zu den fußläufigen Verbindungen und kurzen Wegen im Ort sowie die fußläufige Erschließung im Zentrum sollen via Info-Terminal (Infosteele) an die Öffentlichkeit weitergegeben werden.
B15	Versand der Gehzeit.Karte	Zusätzlich zur Download-Option der Gehzeit.Karte wird diese an die Haushalte in gedruckter Form verschickt sowie zum Entnehmen auf der Gemeinde aufgelegt.

B16	Schulworkshops zum Thema Zu-Fuß-Gehen	Mit dem begehbaren Luftbildteppich werden in Zukunft weitere Schul- und Kindergartenworkshops geplant, wo das Thema Zu-Fuß-Gehen in Bad Vöslau weiter sensibilisiert wird. Bewusstseinsbildung für Distanzen und Wegenetz. Auf den Luftbildteppich kann das SOLL-Wegenetz dargestellt werden.
B17	Wartung, Aktualisierung und Ausbau des Fußgänger:innen-Leitsystems	Das bestehende Fußgänger:innen-Leitsystem wird an alle Änderungen im Fußverkehr adaptiert und den neuen Gegebenheiten angepasst.
B18	Veranstaltungen zur Zentrumsgestaltung	Etwaige zukünftigen Veranstaltung zur Zentrumsgestaltung werden auch mit einem Schwerpunkt Fußverkehr versehen. Das Zu-Fuß-Gehen soll beispielsweise bei den Eröffnungsveranstaltungen thematisiert werden.
B19	Info-Kampagne	Info-Kampagne zur Baustellenabwicklung, alternativer Mobilitätsformen und Erreichbarkeiten des Stadtzentrums während der Umbauphasen (begleitet durch die Agentur Message)

## 9 HANDLUNGSFELD RAUM- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

### 9.1 ZIELE

- Belegung des Zentrums durch großräumigen Umbau und Neuverteilung der Flächen
- Kurze Wege im Bestand nach Möglichkeit nachträglich schaffen
- Kurze Wege im Neubau von Anhang an mitdenken und optimale fußläufige Durchwegungen sichern
- Zentrale Bereiche nachverdichten (Innen- vor Außenentwicklung)
- Geschwindigkeitsregime anpassen
- Schließen von Lücken im Fußverkehr

### 9.2 THEMEN

- Die zukünftige Zentrumsgestaltung vernetzt das Gemeindegebiet stärker und ermöglicht direktere fußläufige Wege zwischen den angedachten Zielen. Neue Querungshilfen, Aufenthaltsbereiche, neue Wege ermöglichen einen höheren fußläufigen Komfort und dienen dem Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“. Zudem wird damit das Zentrum des Gemeindegebiets umfassend belebt und der Standort Bad Vöslau damit attraktiviert.
- Verbindungswege barrierefrei auszugestalten dienen einer inklusiven Raumplanung, wodurch keine Personengruppen ausgeschlossen werden, beispielsweise durch Mobilitätseinschränkungen. Barrierewirkungen werden damit abgebaut.
- Im Neubau (z.B. Kammgarnareal) wird das Zu-Fuß-Gehen gleich von Beginn an mitgedacht und eine hochwertige Durchwegung sichergestellt. Das Kammgarnareal liegt zudem zwischen Bahnhof und Zentrum Bad Vöslaus und stellt damit eine wichtige zusätzliche Verbindung zwischen diesen Hot Spots dar.
- Das Kammgarnareal wird derzeit anderweitig genutzt und wird in Zukunft von einer Mischnutzung abgelöst. Die Umstrukturierung dieses Areals dient dem Prinzip der Innen- vor Außenentwicklung sowie der kompakten Siedlungsentwicklung.
- Im gesamten Gemeindegebiet wird derzeit das Geschwindigkeitsregime diskutiert. Geschwindigkeitsreduktionen des Kfz-Verkehrs steigern die Aufenthalts- und Durchwegungsqualität der Fußgänger:innen.

### 9.3 GEPLANTE MAßNAHMEN IN DEN NÄCHSTEN 3 – 10(+) JAHREN

R01	Zentrumsplanung (Details siehe bauliche Maßnahmen Z01 – Z07)	Das Zentrum Bad Vöslau wird in den kommenden Jahren großräumig umgebaut, Straßenquerschnitte verändert und Plätze neu gedacht. Die Belebung des Gemeindegebiets beinhaltet attraktive Fußwege, Querungshilfen, Aufenthaltsbereiche, beschattete Räume und Straßen, zusätzliche Freiräume, verkehrsberuhigte Bereiche (Begegnungszone Schlossplatz, Hotel Stefanie) und vieles mehr. Fußläufige Verbindungen werden durch diverse Querungshilfen vereinfacht und direkte Wegeverbindungen ermöglicht. Zudem werden barrierefreie Durchwegungen sichergestellt und Barrieren abgebaut – beispielsweise zwischen Schlossplatz und Schlosspark mittels einer barrierefreien Rampe.
R02	Kammgarnareal	Das Kammgarnareal liegt in der Mitte zwischen Bahnhof und Zentrum und wird langfristig umfassend umstrukturiert. Durch die zentrale Lage im Gemeindegebiet inklusive optimaler Verkehrserschließung (Bahnhof in fußläufiger Erreichbarkeit) ist hier eine Entwicklung als Mischgebiet sinnvoll und zielführend für die Weiterentwicklung Bad Vöslau. Hier wird innerörtlich Wohnraum geschaffen, anstatt weiter nach außen zu zersiedeln (Innen- vor Außenentwicklung). Zusätzlich wird bereits jetzt in der Wettbewerbsphase eine hochwertige Fußverbindung zwischen Zentrum und Bahnhof mitgedacht und Qualitätskriterien festgelegt. Diese Herangehensweise für den neue Entwicklungsgebiete in Bad Vöslau ist zielführend, da hiermit langfristig wichtige fußläufige Verbindungen sichergestellt werden können und Barrieren abgebaut werden.
R03	Geschwindigkeitsregime	Das KFV hat für die Stadtgemeinde eine verkehrstechnische Beurteilung zum Geschwindigkeitsregime erstellt. Für einige Straßen werden hier Geschwindigkeitsreduktionen vorgeschlagen. Diese Empfehlungen werden gemeinsam mit dem Fußverkehrskonzept beurteilt und daraufhin Temporeduktionen angestrebt. Geringere Geschwindigkeiten erhöhen unter anderem die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für die aktive Mobilität ohne dabei den Kfz-Verkehr



		wesentlich zu beeinträchtigen. Zudem gibt es positive Klimaauswirkungen, die es ebenfalls zu berücksichtigen gilt. An Straßen, wo eine Temporeduktion nicht möglich ist (Verordnung erschwert auf Landesstraßen oder Hauptverkehrsstraßen) soll die Verkehrssicherheit und der Wohlfühlfaktor durch Querungshilfen erhöht werden und dem Fußverkehr damit mehr Beachtung geschenkt werden.
--	--	--

## 10 ANHANG

### 10.1 ÜBERSICHTSTABELLE DER BAULICHEN MAßNAHMEN

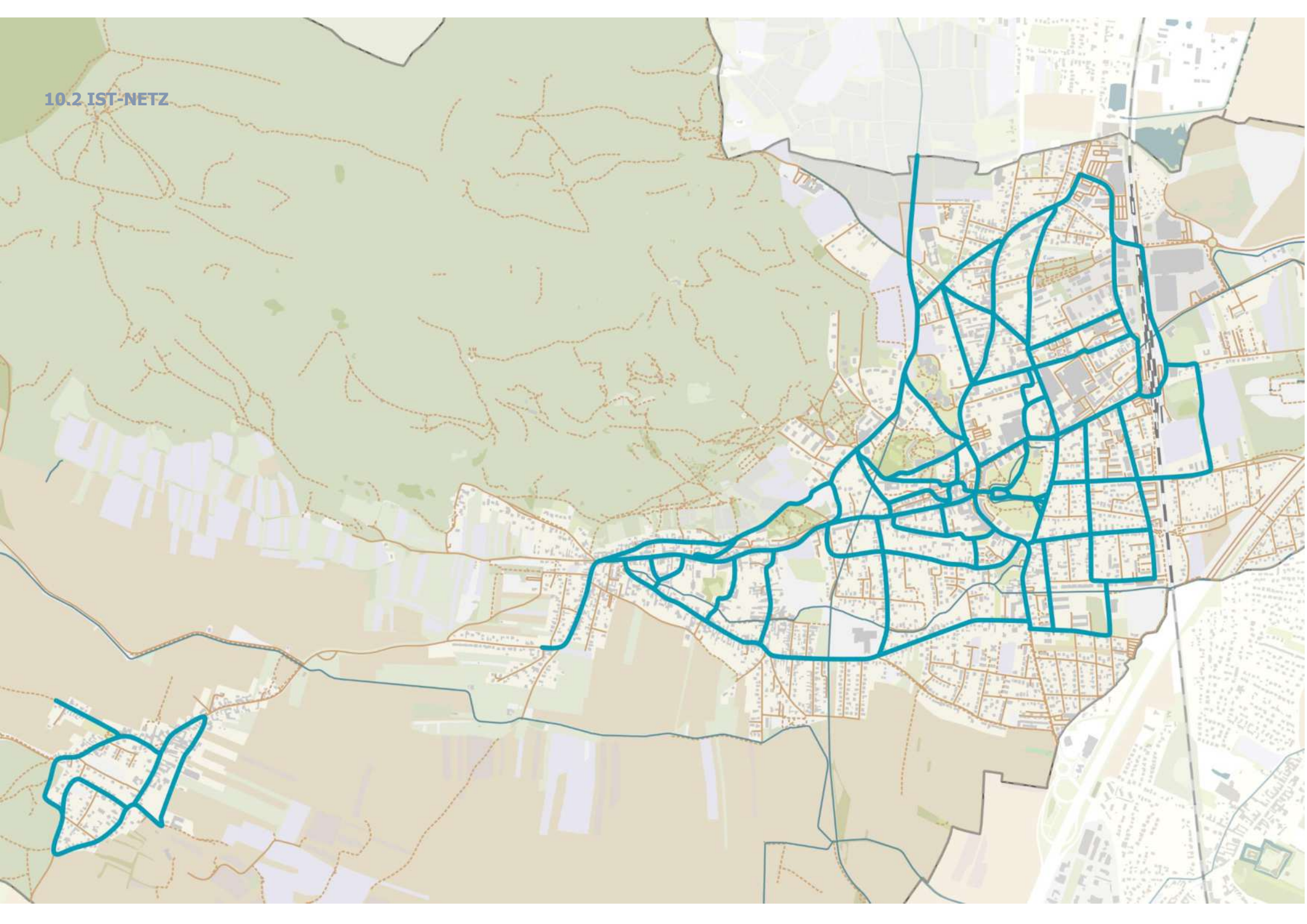
Nr.	Örtlichkeit	Maßnahme	Zeithorizont	Kostenschätzung
Maßnahmen der Zentrumsgestaltung				
Z01	Schlossplatz	Umgestaltung in eine Begegnungszone	Kurzfristig	€ 144.750,00
Z02	Schlossplatz	Errichtung einer Rampe zur barrierefreien Umwegvermeidung	Kurzfristig	€ 150.000,00
Z03	Badplatz / Fischerlteich	Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen, barrierefreie Umwegvermeidung	Kurzfristig	€ 13.5000,00
Z04	Nebenfahrbahn Hotel Stefanie	Umgestaltung in eine Begegnungszone	Mittelfristig	€ 74.100,00
Z05	Nebenfahrbahn Hotel Stefanie	Umgestaltung in eine Fußgängerzone	Mittelfristig	€ 35.750,00
Z06	Badner Straße bis Tattendorfer Straße	Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	€ 115.200,00
Z07	Badner Straße bis Tattendorfer Straße	Schaffen von Querungshilfen	Mittelfristig	€ 80.000,00
Maßnahmen auf Gemeindestraßen				
G01	Badner Straße / Raule Straße	Optimierung der Querungshilfe in sensiblem Bereich	Kurzfristig	Mit Detailprojekt
G02	Castelligasse, Bahnhofsvorplatz	Optimierung der Querungshilfe in sensiblem Bereich	Kurzfristig	Mit Detailprojekt
G03	Bahnstraße / Edgar-Penzig-Franz-Straße	Schaffen einer Querungshilfe in sensiblem Bereich	Kurzfristig	Mit Detailprojekt
G04	Edgar-Penzig-Franz-Straße / Ostausgang Schlosspark	Schaffen einer Querungshilfe in sensiblen Bereich	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G05	Berggasse	Umgestaltung in eine Begegnungszone	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G06	Brunngasse 34	Fußverkehrsfreundliche Umgestaltung in sensiblen Bereich	Mittelfristig	Mit Detailprojekt

G07	Kottingbrunner Straße / Teichgasse	Schaffen einer Querungshilfe	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G08	Castelligasse / Hanuschgasse	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G09	Schlosskindergarten	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G10	Badner Straße / Nägelistraße	Schaffen einer Querungshilfe in sensiblem Bereich	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G11	Bahnstraße	Schaffen einer Querungshilfe in sensiblem Bereich, Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G12	Falkstraße / Schulvorfeld	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblem Bereich	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G13	Badner Straße / BHS Sinagasse Richtung Norden	Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G14	Badner Straße / BHS Sinagasse Richtung Süden	Schaffen einer Querungshilfe in sensiblem Bereich, Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G15	Paitzriegelgasse	Barrierefreie Umwegvermeidung	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G16	Anton-Krenn-Straße 36	Barrierefreie Umwegvermeidung	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G17	Gerichtsweg / Petzgasse	Schaffen einer Querungsstelle in sensiblem Bereich	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G18	Anton-Krenn-Straße 25	Barrierefreie Umwegvermeidung	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G19	Franz-Prendinger-Straße 37	Prüfung einer Wohnstraße plus Umgestaltung	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G20	Veilchengasse	Schaffen von Querungshilfen, Gehsteigverbreiterungen über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
G21	Kreisverkehr Flugfeldstraße / Friesstraße	Schaffen von Querungshilfen	Langfristig	Mit Detailprojekt
G22	Edgar-Penzig-Franz-Straße / Schlossgasse	Barrierefreie Umwegvermeidung, Fußweg über 2,0 Meter Breite	Langfristig	Mit Detailprojekt

G23	Brunngasse / Breite Gasse	Schaffen einer Querungshilfe, Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen	Langfristig	Mit Detailprojekt
Maßnahmen auf Landesstraßen				
L01	Vöslauer Straße / L4007	Schaffen einer Querungshilfe	Kurzfristig	Mit Detailprojekt
L02	Industriestraße / Paitzriegelgasse	Optimierung der Querungshilfe	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
L03	Hochstraße BHS Petzgasse	Schaffen einer Querungshilfe in sensiblem Bereich, Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
L04	Hauptstraße / Wasserleitungsgasse	Schaffen einer Querungshilfe in sensiblem Bereich, Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
L05	Hauptstraße / Kirchengasse	Schaffen einer Querungshilfe in sensiblem Bereich, Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
L06	Industriestraße	Schaffen von Querungshilfen, barrierefreie Umwegvermeidung, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
Maßnahmen auf Privatgrund				
P01	Wiener Neustädter Straße / Tremelhof	Barrierefreie Umwegvermeidung, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
P02	Parkplatz Einkaufszentrum	Barrierefreie Umwegvermeidung	Mittelfristig	Mit Detailprojekt
P03	Bahnzeile / Fasangasse	Fußverkehrsfördernde Infrastruktur	Mittelfristig	Mit Detailprojekt

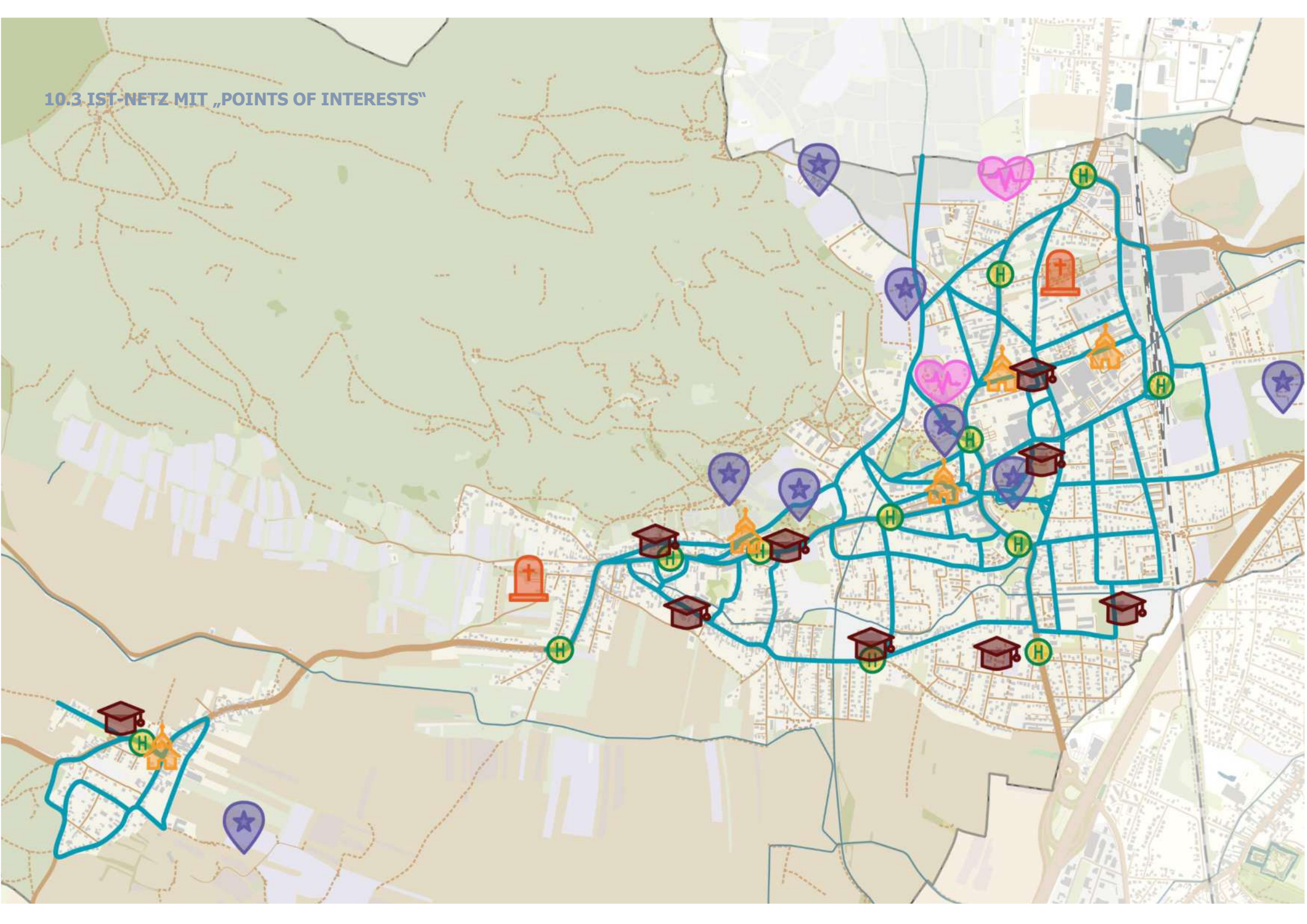


## 10.2 IST-NETZ



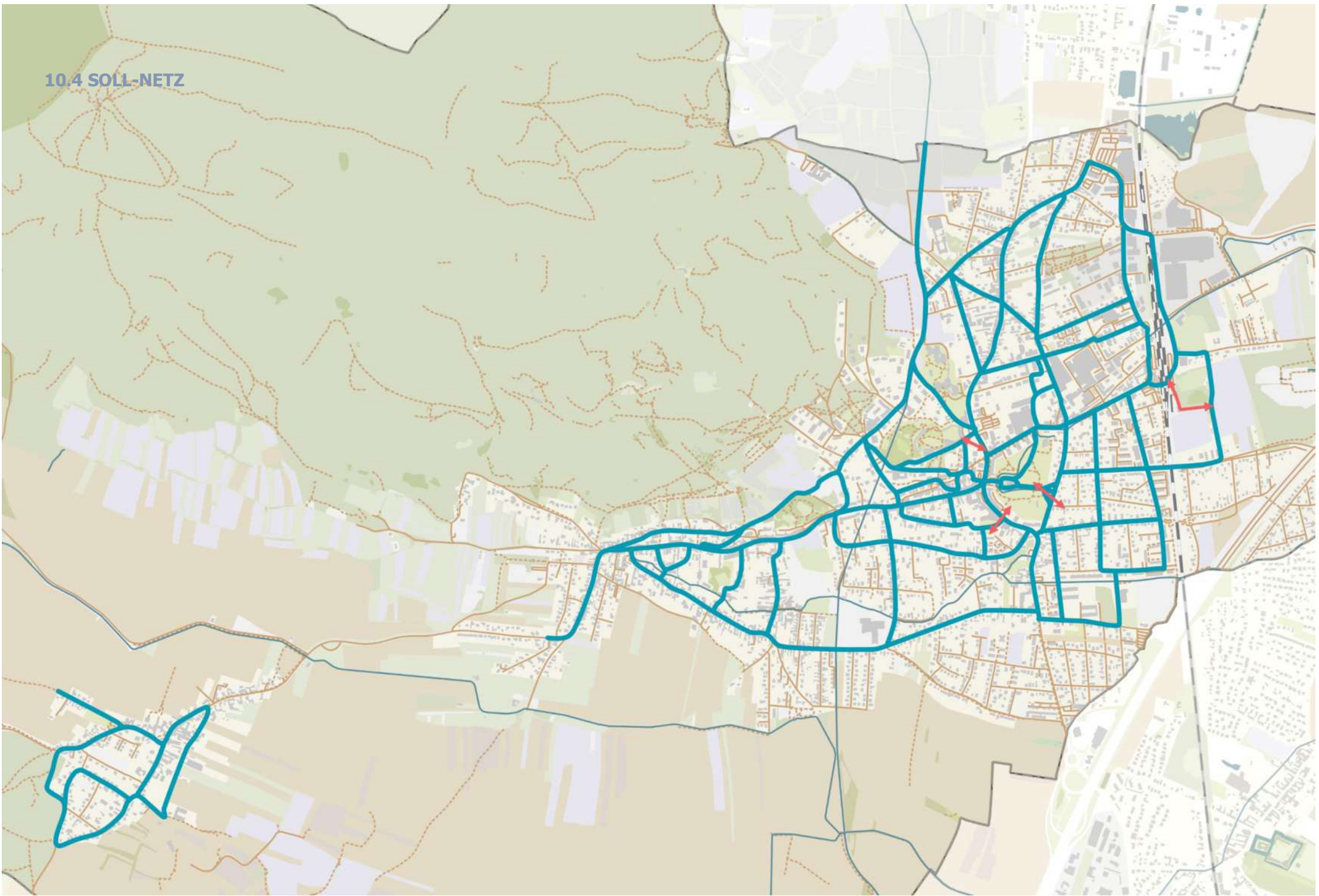


10.3 IST-NETZ MIT „POINTS OF INTERESTS“





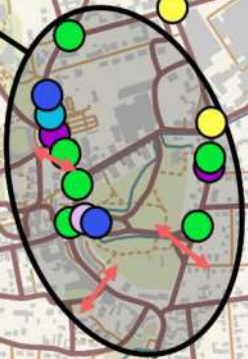
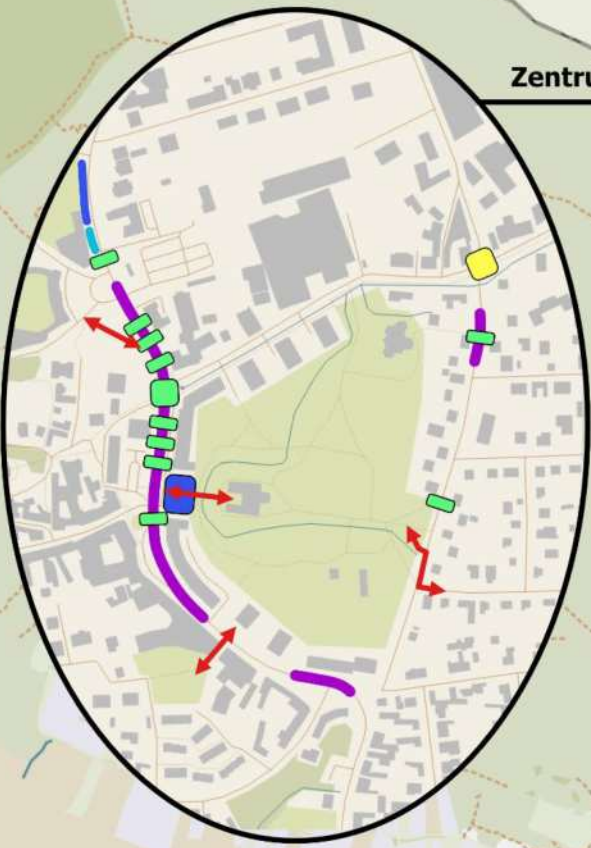
## 10.4 SOLL-NETZ













Zentrumsplanung

10.5 SOLL-NETZ MIT BAULICHEN MAßNAHMEN



**Bauliche Maßnahmen zur Erreichung des SOLL-Wegenetzes**

- |   |   |
|---|---|
|  Querungshilfe schaffen        |  Verordnung einer Begegnungszone |
|  Querungshilfe optimieren      |  Verordnung einer Fußgängerzone  |
|  Gehsteigverbreiterungen       |  Prüfung einer Wohnstraße        |
|  Barrierefreie Umwegvermeidung |  Routenergänzungen SOLL-Netz     |

 IST-Wegenetz