



Lokaler Masterplan Gehen Villach

Stadt Villach

verkehrplus – Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Endbericht
2024

villach

LOKALER MASTERPLAN GEHEN VILLACH

Endbericht

Auftragnehmer:

**verkehrplus GmbH Prognose, Planung und
Strategieberatung**

Bearbeitungsteam:

DI Jakob Seidler (Projektleiter)
Linda Seyfried, MSc
Zsombor Moticska, MSc
Franziska Scherer, MSc
Frewein Anna
Emilia Brander, BSc
Markus Sitzwohl, MSc



Geschäftsführung:

Dr. Ulrich Bergmann
Dr. Markus Frewein

T: +43 316 908 707

E: office@verkehrplus.at

AuftraggeberIn:

**Stadt Villach
Geschäftsgruppe 2 - Bau**

Dipl.-Ing. Gerald Aigner
Rathausplatz 1
9500 Villach

T: +43 4242 / 205 – DW 4013

E: gerald.aigner@villach.at



Beauftragt am: 05.08.2022

Zitierweise:

verkehrplus (2025): Lokaler Masterplan Gehen Villach, Endbericht, Graz im Mai 2025

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für alle Geschlechter gleichermaßen.

Graz, Mai 2025

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	6
1 ZUSAMMENFASSUNG	7
2 AUFGABENSTELLUNG.....	8
2.1 Anlass und Ziel	8
2.2 Systemabgrenzung	9
2.3 Strukturanalyse und Abgrenzung des Planungsgebiets	11
3 BEDEUTUNG DES FUßVERKEHRS.....	12
4 ZIELE FÜR DEN FUßVERKEHR IN VILLACH	17
5 HANDLUNGSFELDER FÜR DEN FUßVERKEHR IN VILLACH	21
5.1 Handlungsschwerpunkt 1: Menschen in Villach	22
5.1.1 Gemeinsam Gehen: Motivation und Kommunikation.....	23
5.1.2 Fokus: Stärkung zu-Fuß-Gehender Gruppen	23
5.1.3 Information: Sichtbarkeit des Fußverkehrs für Alle	24
5.2 Handlungsschwerpunkt 2: Fußverkehrsnetz	25
5.2.1 Qualitäten für den Fußverkehr	25
5.2.2 Fußverkehrsnetz nach dem Grundprinzip: Straßenräume für Menschen	28
5.2.3 Verkehrssicherheit für Zu-Fuß-Gehende (Schwerpunkt Schulumfeld).....	29
5.2.4 Kombination von Fußverkehr und Öffentlichem Verkehr	30
5.2.5 Verbindung von Stadtgebieten und Anschluss ans Umland	31
5.2.6 Berücksichtigung von zu-Fuß-Gehenden mit besonderen Bedürfnissen .	31
5.3 Handlungsschwerpunkt 3: Stadtgemeinde	32
5.3.1 Fußverkehr in städtische Planungs-Strukturen integrieren	33
5.3.2 Institutionalisieren der Fußverkehrsplanung	33
5.3.3 Fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung	34
6 ENTWICKLUNG DES SOLL-FUßWEGENETZ	35
7 SOLL-FUßWEGENETZ UND LEITPROJEKTE	43
8 LEITPROJEKTE UND BEST-PRACTICE-BEISPIELE	45
QUELLENVERZEICHNIS	53
ANHANG 1 – ÜBERSICHTSKARTE MAßNAHMEN	54
ANHANG 2 – MAßNAHMENTABELLE	55

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Planungsgebiet Stadt Villach (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2022)	10
Abbildung 2: Planungsgebiet Stadt Villach – Erreichbarkeitsanalyse – 5 min zu Fuß ausgehend von POIs (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2023)	10
Abbildung 3: Umschichtung der Prioritäten in der Mobilitätswende (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)	12
Abbildung 4: Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split) nach Raumtypen 2013/14 (Quelle: BMVIT, 2016)	14
Abbildung 5: Modal-Split im Werktagverkehr nach Altersklassen 2013/14 (Quelle: BMVIT, 2016)	15
Abbildung 6: Modal-Split im Werktagverkehr nach Geschlecht 2013/14 (BMVIT, 2016)	15
Abbildung 7: Modal-Split der Villacher Wohnbevölkerung (Quelle: Mobilitätserhebung Stadt Villach 2024)	16
Abbildung 8: Modal-Split (werktags) der Villacher Wohnbevölkerung nach Geschlecht (Quelle: Mobilitätserhebung Stadt Villach 2024)	16
Abbildung 9: Handlungsschwerpunkte – Lokaler Masterplan Gehen Villach (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)	21
Abbildung 10: Handlungsschwerpunkt 1: Menschen in Villach (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)	22
Abbildung 11: Handlungsschwerpunkt 2: Fußverkehrsnetz und allgemeine Maßnahmenempfehlungen (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)	25
Abbildung 12: Handlungsschwerpunkt 3: Stadtgemeinde und allgemeine Maßnahmenempfehlungen (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)	32
Abbildung 13: Points of Interest (POI) (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2022)	36
Abbildung 14: Wunschlinien Fußverkehr (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2023)	37
Abbildung 15: SOLL-Fußwegenetz (Planungsnetz im Detail) für die Stadt Villach – Haupt- und Erschließungsrouten (Quelle: verkehrplus, 2024)	38
Abbildung 16: SOLL-Fußwegenetz (Planungsnetz für gesamten Bezirk) für die Stadt Villach – Haupt- und Erschließungsrouten (Quelle: verkehrplus, 2024)	39
Abbildung 17: Bestandsanalyse Planungsnetz - Führungsformen (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2024)	40
Abbildung 18: Bestandsanalyse Planungsnetz - Problemlandkarte (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2024)	41
Abbildung 19: Planungsgebiet Stadt Villach – Erreichbarkeitsanalyse – 500 Meter Wegestrecke ausgehend von Volks- und Mittelschulen (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2023)	42

Abbildung 20: Fußverkehrs-Maßnahmen für die Stadt Villach nach empfohlener Infrastruktur (Quelle: verkehrplus, 2024).....	44
Abbildung 21: Beispiel zu Begegnungszone – Hans-Gasser-Platz, Villach (Quelle: begegnungszonen.or.at, 2023).....	45
Abbildung 22: Schaubild zur „Grünen Achse quer durch Villach“ – Hauptbahnhof bis Stadtpark (Quelle: villach.at, 2022).....	46
Abbildung 23: Beispiel für eine Bahnhofs-Umgestaltung inkl. Vorplatz mit Flächen für den Fußverkehr und zum Zweck des Aufenthalts – Bahnhof Lienz, Osttirol (Quelle: bahnhof.oebb.at, 2023)	46
Abbildung 24: Beispiel für barrierefreie Fußgängerbrücke (Geh- und Radweg-Brücke) – Ölhafenbrücke, Raunheim, Deutschland (Quelle: divisare.com, 2014)	47
Abbildung 25: Beispiel für Schulstraße – Reutte, Tirol (Quelle: meinbezirk.at, 2023).....	48
Abbildung 26: Beispiel für Quartiers-interne Durchwegung für den Fußverkehr, Lehen, Stadt Salzburg (Quelle: verkehrplus, 2023)	48
Abbildung 27: Beispiel für Fahrradstraße – Argentinierstraße, Wien (Schaubild, Umsetzung noch nicht abgeschlossen) (Quelle: mobilitaetsagentur.at, 2023)	49
Abbildung 28: Beispiel für Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur im Ortsgebiet – Gehsteig und sichere Querungsstelle, Frohnleiten, Steiermark (Quelle: verkehrplus, 2022)	50
Abbildung 29: Übersichtsgrafik zu Leitprojekten (Quelle: verkehrplus, 2023).....	52

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Systemabgrenzung	9
Tabelle 2: Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur lt. RVS 03.02.12	26
Tabelle 3: Übersicht zu Leitprojekten.....	51

Vorwort

Gemeinsam mit dem Radfahren wird dem Fußverkehr als Teil der aktiven Mobilität ein immer wichtiger werdender Stellenwert im Gesamtverkehrssystem zugeschrieben. Der von der Stadt Villach in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro „Verkehrsplus“ ausgearbeitete und hier vorliegende „Masterplan Gehen“ trägt diesem Umstand Rechnung und soll eine positive Entwicklung des Fußverkehrs fördern und vorantreiben.

Zufußgehen betrifft (fast) alle Villacher:innen, ist die umweltfreundlichste und zugleich ökonomischste Form der Fortbewegung. Der Masterplan Gehen soll ein Instrument dafür sein, langfristig den Fußgängeranteil am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen und alle Stadtteile über verkehrssichere, durchgehende Fußwege miteinander zu verbinden.

Gleichzeitig ist der Masterplan Gehen ein willkommenes Hilfsmittel, um schon im Vorfeld neuer Bauprojekte die Sicherheitsbedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen noch mehr zu berücksichtigen, und kindgerechte sowie barrierefreie Wegenetze zu errichten.

Der vorliegende Masterplan Gehen ist, vorbehaltlich der entsprechenden budgetären Möglichkeiten, die Planungsgrundlage der Stadt Villach für die kommenden zehn Jahre. Damit verfügt die Stadt Villach über eine langfristige Vision, wie Mobilität weitergedacht werden soll. Er ist ein wichtiger Schritt im Sinne der notwendigen Mobilitätswende.

Bürgermeister Günther Albel

Stadtrat Harald Sobe

Stadtrat Sascha Jabali Adeg

1 Zusammenfassung

Dem Fußverkehr wird gemeinsam mit dem Radverkehr als Teil der aktiven Mobilität ein immer wichtigerer Stellenwert im Gesamtverkehrssystem zugeschrieben. Durch die Umschichtung von Prioritäten zur Erreichung der klimafreundlichen Mobilitätswende steigt die Bedeutung des Fußverkehrs zusätzlich. Die Stadtgemeinde Villach hat den Handlungsbedarf für die Stärkung des Fußverkehrs erkannt und setzt mit diesem Lokalen Masterplan Gehen ein Zeichen für eine fußverkehrsfreundliche Stadt.

Neben der Funktion als individuellste, eigenständigste und gesündeste Mobilitätsform, hat das zu-Fuß-Gehen auch eine unverzichtbare verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungsfunktion. Jede Fahrt, jede Reise und jeder Weg beginnt und endet schließlich mit einem Schritt zu Fuß (BMLFUW & BMVIT, 2015). Gegenständlicher Lokaler Masterplan Gehen soll durch definierte Quell- und Zielorte und zielorientierte Handlungsansätze eine positive Entwicklung des Fußverkehrs fördern und vorantreiben.

Für den Masterplan Gehen wurde ein Planungsnetz erstellt, welches die wichtigsten Routen in einem engmaschigen Netz verknüpft. Auf Grundlage dieses festgelegten Planungsnetzes wurde eine Bestands- und Mängelanalyse durchgeführt. Aus dieser Mängelanalyse und dem Diskurs mit der Stadtgemeinde Villach entstanden Handlungsfelder, mit welchen das Fußverkehrsnetz qualitativ verbessert werden sollen und der Fußverkehr in Villach durch bewusstseinsbildende Maßnahmen gestärkt werden soll. Das Planungsnetz und die Handlungsfelder stellen die Grundlage für eine Maßnahmentabelle dar, aus welcher Projektierungen zur Schaffung fußgängerfreundlicher Straßenräume hervorgehen werden.

Durch enge Zusammenarbeit mit Interessensvertretenden und Entscheidungstragenden aus der Stadtgemeinde Villach wurde sichergestellt, dass ein breit akzeptierter Planungs- und Aktionsrahmen erarbeitet wurde. Empfohlene Maßnahmen sollen in den nächsten Jahren schrittweise und konsistent umgesetzt werden und zu einem besseren Angebot für zu-Fuß-Gehende in Villach führen. Gleichzeitig sollen durch gezielte Bewusstseinsbildung und die Institutionalisierung des Fußverkehrs in der Stadtverwaltung und Politik die Vorteile des zu-Fuß-Gehens in die Bevölkerung getragen werden und zu einem höheren Fußgängeranteil führen.

Für die erste Phase der Umsetzung von fußverkehrsfördernden Infrastruktur-Projekten wurden Leitprojekte definiert. Diese zeigen einen neuen Maßstab in der Strukturierung von Verkehrsflächen und der Gestaltung von öffentlichen Räumen unter Berücksichtigung von Anforderungen durch den Fußverkehr.

2 Aufgabenstellung

2.1 Anlass und Ziel

Zu-Fuß-Gehen gilt als das ursprünglichste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Die elementarste Form der Fortbewegung ist klima- und ressourcenschonend, lärmarm, platzsparend, sowie inklusiv. Für alle sozialen Gruppen und jedes Lebensalter stellt das zu-Fuß-Gehen eine mögliche und leistbare Form der Mobilität dar. Die Stärkung des Fußverkehrs ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung eines inklusiven barrierefreien Mobilitätssystems für alle Menschen. Öffentliche Räume werden durch das zu-Fuß-Gehen belebt und innerstädtische Strukturen gestärkt. Das zu-Fuß-Gehen bildet einen wichtigen Baustein in der Transformation zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem. Auch positive Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, welche durch das Gehen hervorgerufen werden, sind nicht zu unterschätzen. (BMLFUW & BMVIT, 2015)

Die Bedeutung des Gehens für die Gesellschaft ist hoch. Nicht nur werden 18% der Verkehrswege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, das zu-Fuß-Gehen spielt auch eine tragende Rolle in der Ermöglichung von anderen Verkehrsformen. Fußwege bilden die Basis in einer gelungenen Mobilitätskette, da jede Ortsveränderung zumindest auf den ersten und letzten Metern auf eine Fußweg-Etappe angewiesen ist. Aufgrund der teilweisen Vernachlässigung des Fußverkehrs in den letzten Jahren, trotz hoher Relevanz für Gesellschaft und Umwelt, gilt daher dringender Handlungsbedarf. (BMVIT, 2016)

Die Stadt Villach hat diesen Handlungsbedarf erkannt und baut auf gegenständlichem Lokalen Masterplan Gehen eine gezielte Lösungsstrategie für eine Stärkung des Fußverkehrs auf. Das Verbesserungspotenzial für nachhaltige Mobilität in Villach wird erkannt und mit hohem Stellenwert in der Umsetzung gesehen. (Magistrat der Stadt Villach, 2017) Durch Erstellung eines breiten Maßnahmenpakets basierend auf drei Handlungsschwerpunkten wird die Fußverkehrsinfrastruktur der Stadt Villach attraktiver, bedürfnisgerechter und benutzerfreundlicher gestaltet. Im besonderen Interesse der Stadt Villach wird ein Fokus auf die Forcierung von kurzen und interessanten Wegen gelegt.

Gegenständliche Erarbeitung bildet die Basis für ein besseres Fußverkehrsangebot und attraktivere Fußverkehrsinfrastruktur in der Stadt Villach, welche von zu-Fuß-Gehenden gerne genutzt wird und zum Spazieren und Flanieren einlädt. Der Fußverkehrsanteil in Villach soll folglich gesteigert und gestärkt werden. Weiters sollen durch gezielte Bewusstseinsbildungsmaßnahmen die Vorteile des zu-Fuß-Gehens in die Villacher Bevölkerung getragen werden. Fußverkehrsfördernde Siedlungs- und Raumentwicklungsmaßnahmen werden von der Stadtgemeinde befürwortet und in die Strategien der Stadt eingebunden. Mit dem Lokalen Masterplan Gehen Villach wird die Basis für die Förderung des Fußverkehrs gesetzt.

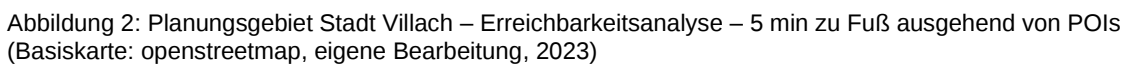
Mit Beschluss des Lokalen Masterplan Gehen der Stadt Villach im Gemeinderat gilt dieser als Leitlinie für die Umsetzung vieler Maßnahmen zur Attraktivierung des Fußverkehrs. Bundesmittel der klimaaktiv mobil Förderung können dann für die Verbesserung des lokalen Fußverkehrs beantragt werden.

2.2 Systemabgrenzung

Der Untersuchungsrahmen wird räumlich, inhaltlich und zeitlich abgegrenzt (► Tabelle 1):

Tabelle 1: Systemabgrenzung

ASPEKT	PROJEKT	ANMERKUNGEN
räumlich	► Gemeindegebiet Villach ► rund 64.000 Einwohner ► Ortsteile und fußläufig erreichbare Quellen und Ziele	► Das Planungsgebiet umfasst alle Ortsteile, das Untersuchungsgebiet beeinflusst das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet und reicht weit in die Region hinaus. (► Abbildung 1) ► Im Planungsgebiet liegt der Fokus auf fußläufig erreichbare Quellen und Ziele (► Abbildung 2)
zeitlich	► Analyse 2022/23 ► Planungshorizont: Umsetzung bis min. 2027, empfohlen bis 2033	► Der Umsetzungszeitraum beträgt rund 3 bis 10 Jahre
inhaltlich	► Grundlagendatenrecherche: Zusammenführen der Datenbestände und Verkehrskonzepte in der Stadt bzw. in den angrenzenden Gemeinden ► Zielsetzungen für den Fußverkehr ► Definition des Planungshorizontes ► Abgrenzung Untersuchungsgebiet ► IST-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes, fußverkehrsrelevante Problem- bzw. Schwachstellen bzw. Verbesserungspotential ► Erarbeitung eines SOLL-Fußwegenetzes ► Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung ► Bewusstseinsbildung ► Maßnahmentabelle – allgemeine Auflistung der prinzipiellen Maßnahmen	► Der lokale Masterplan Gehen ist eine umfassende Strategie für die Stadt Villach. Er stellt die planmäßige Gestaltung des Gehwegenetzes in den Fokus und bettet dieses in das Gesamtverkehrssystem ein.



2.3 Strukturanalyse und Abgrenzung des Planungsgebiets

Die Ergebnisse der GIS unterstützten Raum- und Strukturanalysen, die im Vorfeld der Netzplanung erstellt wurden, können in den folgenden drei Kernaussagen zusammengefasst werden:

- Villach gehört österreichweit zu den Bezirken mit dem größten Einwohnerzuwachs. (Kleine Zeitung, 2020).
- Ein Großteil der EinwohnerInnen des Potenzialraums im Gemeindegebiet von Villach leben in einem Umkreis von 3 km rund um das Zentrum der Stadt. Arbeitsplätze und POIs konzentrieren sich zusätzlich in diesem dichten Raum.
- Der Potenzialraum Villach liegt an der Mündung mehrerer Täler (Drautal, Gailtal) und ist umringt von Bergen und Seen. Innerhalb des geschlossenen Siedlungsgebietes von Villach bestehen weitgehend gute topografische Randbedingungen für das Zu Fuß Gehen innerhalb der Stadtteile und Groteils zwischen den Stadtteilen. Eine Ausnahme bilden die Siedlungen in Randlagen und in Gebirgs-Nähe, welche fernab des Kerngebiets liegen, wodurch hauptsächlich innere Beziehungen zu Fuß gestärkt werden können.

Der Villacher Hauptbahnhof wird von 4 verschiedenen S-Bahnlinien bedient:

- S1 – Linz – Friesach über Klagenfurt
- S2 – St.Veit an der Glan – Villach über Feldkirchen
- S4 – Hermagor – Villach
- S5 – Rosenbach – Villach

Zudem halten am Hbf Villach zahlreiche Fernverkehrszüge.

Ergänzt wird dieses Eisenbahnangebot durch die Villacher Stadtbusse BUS:St:

- L1 – Landskron – KTS/SKA
- L2 – Vassacher See – Infineon über Völkendorf
- L3 – Villach Hauptbahnhof – St. Ulrich
- L4 – Villach Hauptbahnhof – Auen Haselnussweg
- L5A-5B – Villach HBF – Villach HBF
- L5B-5A – Villach HBF – Villach HBF
- L6 – Villach HBF – KTS/SKA
- L7 – Vassacher See – Infineon über Neue Heimat
- L8 – Technologiepark – Tschinowitsch
- L9 – Villach HBF – Mölttschach

Diese raumstrukturellen, topographischen und verkehrlichen Bedingungen bilden ideale Rahmenbedingungen zur Verlagerung von kurzen Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Zu Fuß Gehen oder auf multimodale Wegeketten (zB Zu Fuß und Bahn oder Zu Fuß und Bus in Kombination).

3 Bedeutung des Fußverkehrs

Mobilität ist ein klares menschliches Grundbedürfnis. Das Gehen stellt dabei die ursprünglichste und natürlichste Form der Bewegung dar und bildet auch heute noch ein zentrales Element in der Alltagsmobilität. Fußwege spielen eine große Rolle im Verkehrssystem, sowohl als eigenes Verkehrsmittel, als auch als verbindendes Glied zwischen anderen Verkehrsmitteln. Die Fortbewegung zu Fuß kann dabei in unterschiedlichen Formen auftreten. Beispielsweise seien hier funktionale Arbeits- oder Schulwege zu Fuß, das zu-Fuß-Gehen zur nächsten ÖV-Haltestelle, gemütliches Flanieren und Schlendern in der Innenstadt oder das sportliche Spazieren und Wandern genannt. Alle diese verschiedenen Arten von Fußverkehr haben einen positiven Einfluss auf Menschen und Umwelt. (BMLFUW & BMVIT, 2015)

Um die Mobilitätswende - also die klimafreundliche Ausrichtung des Gesamtverkehrs – zu realisieren, braucht es eine Umschichtung von Prioritäten. Das Ziel, die „Mobilitätspyramide“ für zukünftige Entwicklungen umzudrehen, ist auch im Mobilitätskonzept Villach 2035 festgehalten. (Magistrat der Stadt Villach, 2017) Es gilt die verkehrspolitische Leitlinie Villachs: „Priorität der Verkehrsmittel: zu Fuß und Fahrrad > öffentlicher Verkehr > Pkw“ (► Abbildung 3). Der Fußverkehr als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel nimmt folglich die wesentlichste Rolle ein. Die Verlagerung von Prioritäten für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem schafft mehr Fokus auf den Fußverkehr und mehr Raum für zu-Fuß-Gehende. Die Förderung von Fußverkehr wirkt sich dabei aber natürlich auch auf andere Verkehrsmittel aus, da der Fußverkehr eine wichtige Funktion auf der ersten und letzten Meile zu anderen Verkehrsmitteln hat.



Abbildung 3: Umschichtung der Prioritäten in der Mobilitätswende (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

Die positiven Wirkungen des verstärkten Fußverkehrs für BürgerInnen, Gesellschaft und Umwelt können vielseitig sein. Zu-Fuß-Gehen stellt die klimafreundlichste Fortbewegungsart dar und ist ressourcensparend in seiner Antriebsform und seinem Flächenverbrauch. In puncto Effizienz bildet der Fußverkehr ein Gegengewicht zu raumintensiven Verkehrsinfrastrukturen, wie beispielsweise jene für den Kfz-Verkehr.

Das zu-Fuß-Gehen spielt in der Mobilitätswende eine große Rolle, da der Fokus stark auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln liegt.

Auch in der wirtschaftlichen Entwicklung kommt dem zu-Fuß-Gehen eine große Bedeutung zu, z.B. durch die Belebung von Stadtzentren und Einkaufsstraßen. Auch soziale Kontakte werden durch vermehrten Fußverkehr gestärkt. Die Kombination beider Aspekte führt zu einer Aufwertung der Lebensräume in der Stadt und zur Erhöhung der Lebensqualität für BewohnerInnen. Zudem ist das zu-Fuß-Gehen eine inklusive Fortbewegungsart für alle Personengruppen und spielt insbesondere für Kinder, SeniorInnen und mobilitäts- bzw. sinneseingeschränkte Menschen eine wesentliche Rolle in der eigenständigen Mobilität. Auch die körperliche Gesundheit wird durch das Zu-Fuß-Gehen gefördert. Genannt seien hierbei als Beispiele die Stärkung von Muskulatur, Herzgesundheit und Immunsystem und die Reduktion von Stress, Bluthochdruck und Depressionen durch das Gehen.

Grundsätzlich ist die Fortbewegungsart des zu-Fuß-Gehens sehr intuitiv sicher. Im Straßenraum allerdings sind die ungeschütztesten und somit schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu-Fuß-Gehende. Dadurch kommt ihrem Schutz eine besonders hohe Bedeutung zu. Durch Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur kann nicht nur die messbare Sicherheit der zu-Fuß-Gehenden gesteigert werden, sondern auch das subjektiv wahrgenommene Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum für alle NutzerInnen. (BMLFUW & BMVIT, 2015)

Einen wesentlichen, fachlichen Indikator für

- die Qualität des Verkehrsmittelangebotes in Abhängigkeit von der Raumstruktur und
- darauf aufbauend das Verkehrsverhalten der Bevölkerung

stellt der Modal-Split der Bevölkerung ab 6 Jahren dar. Dieser beschreibt die Wegeanteile der fünf Hauptverkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr, MIV-Lenkende und MIV-Mitfahrende). Für jeden Weg wird dabei ein Hauptverkehrsmittel definiert z.B. zählen FußgängerInnenwege zum Verkehrsmittel „zu Fuß“, wenn kein anderes Verkehrsmittel auf dem betrachteten Weg benutzt wird. In der Auswertung scheint der Fußverkehr somit nur in den Wegen auf, welche ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden. In der Realität ist die Bedeutung des Fußverkehrs allerdings höher, da zu Fuß zurückgelegte Wege zu anderen Hauptverkehrsmitteln im durchschnittlichen Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln nicht sichtbar sind. Bei rund 80% der zurückgelegten Wege in Österreich wird folglich zumindest eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Mit Abnahme der Besiedlungsdichte und Zentralität sowie der Zunahme der peripheren Lage reduziert sich der Anteil der zu-Fuß-Gehenden. Folglich wird deutlich, dass Fußverkehr eine kompakte Siedlungsstruktur benötigt. In einer „Stadt der kurzen Wege“ ist ein Großteil der alltäglichen Quellen und Ziele fußläufig erreichbar und die Siedlungsstruktur bietet die Grundlage für die Steigerung des Fußverkehrs-Anteils am Gesamtverkehr. (► Abbildung 4) (BMVIT, 2016)

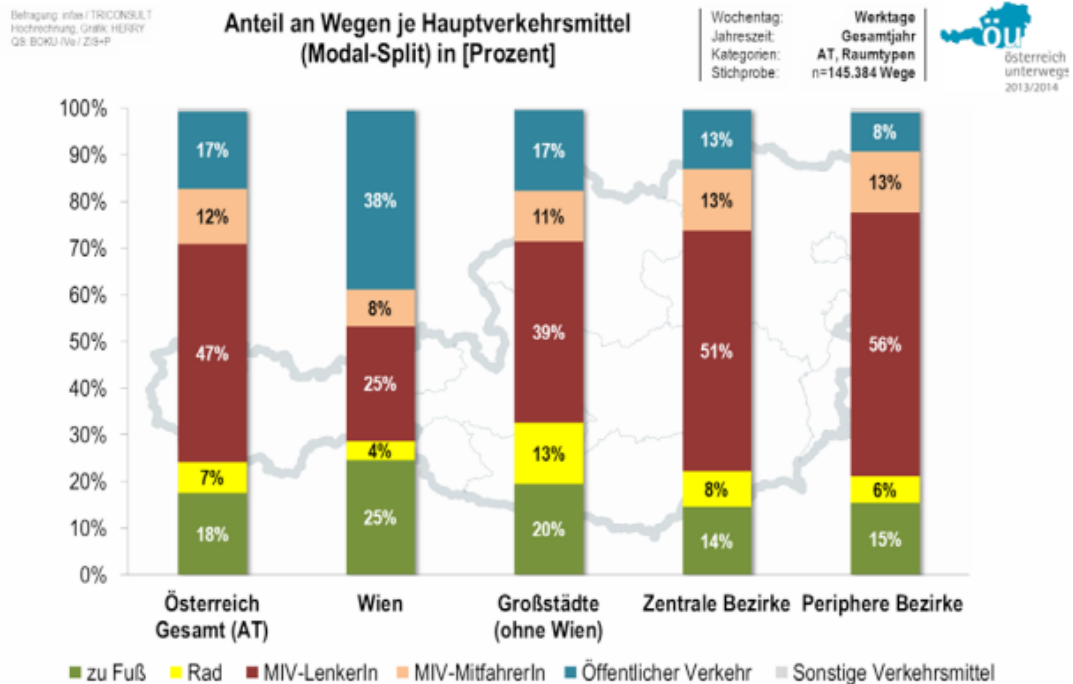


Abbildung 4: Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split) nach Raumtypen 2013/14 (Quelle: BMVIT, 2016)

Neben den unterschiedlichen Fußverkehrsanteilen je nach Raumtyp gibt es auch eklatante Unterschiede in der Nutzung von Verkehrsmitteln je nach Altersklassen. So sind bestimmte Bevölkerungsgruppen stärker in der Gruppe der zu-Fuß-Gehenden vertreten - 26% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt von:

- Kindern
- Älteren Menschen

Im Durchschnitt aller Altersklassen liegt der Modal-Split der zu-Fuß-Gehenden bei ca. 18% (► Abbildung 4). Im Vergleich dazu werden bei Kindern und älteren Menschen weit höhere Anteile am Fußverkehr gemessen (► Abbildung 5). Bei Kindern im Alter zwischen 6-14 Jahren werden ca. 26% der Wege zu Fuß zurückgelegt. Bei höheren Altersklassen liegt der Anteil der Zu-Fuß-Gehenden unter den österreichweiten Durchschnitt. Allerdings in den Altersklassen ab 65 Jahren liegt der Anteil an zu Fuß zurückgelegten Wegen mit 26% signifikant über dem Durchschnitt. (BMVIT, 2016)

Die Differenzierung des Modal-Split nach dem Geschlecht liefert ebenfalls Unterschiede (► Abbildung 6). Frauen legen durchschnittlich mehr Wege zu Fuß und weniger Wege mit dem MIV zurück als Männer. Diese Unterschiede ergeben sich durch unterschiedliche Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, berufliche und private Verpflichtungen und unterschiedliche Wegzwecke. (BMVIT, 2016)

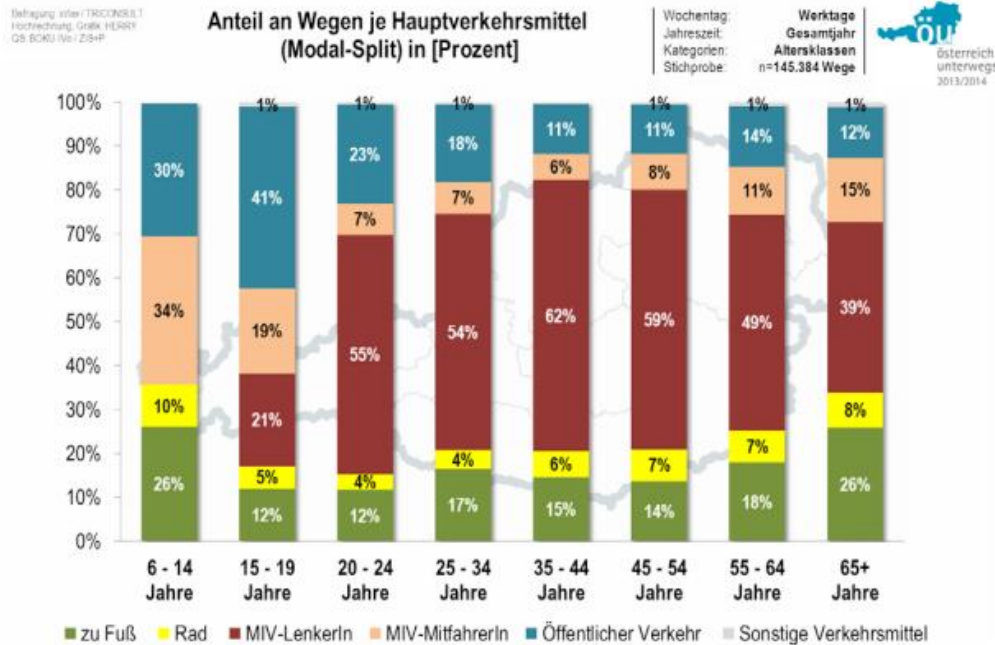


Abbildung 4.5-5: Modal-Split im Werktagverkehr nach Altersklassen

Abbildung 5: Modal-Split im Werktagverkehr nach Altersklassen 2013/14 (Quelle: BMVIT, 2016)

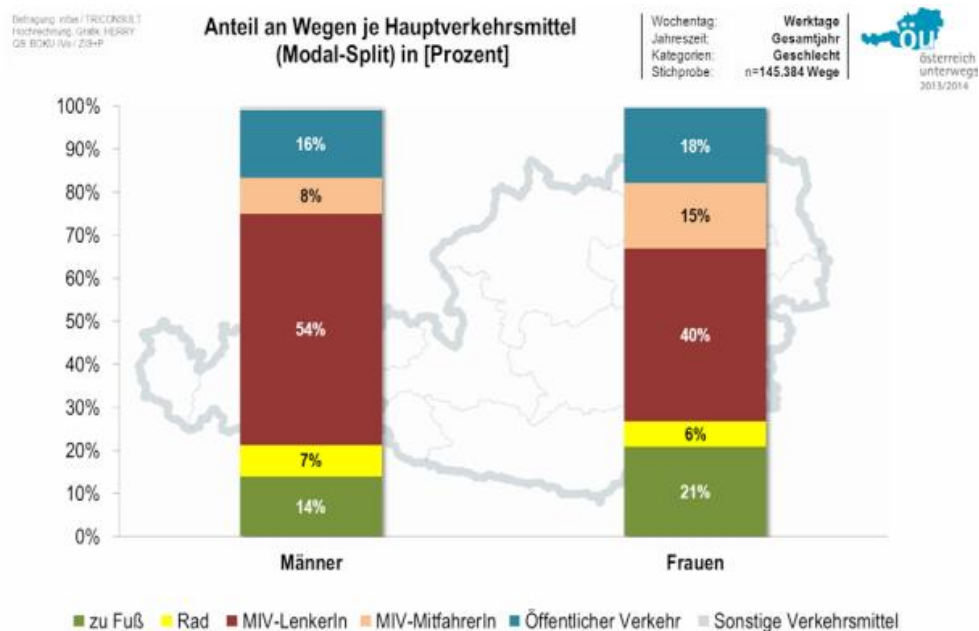


Abbildung 6: Modal-Split im Werktagverkehr nach Geschlecht 2013/14 (BMVIT, 2016)

Konkrete Zahlen für den Fußverkehrsanteil in Villach finden sich im Mobilitätskonzept Villach 2035. Der Modalsplit nach Hauptverkehrsmitteln der Villacher Wohnbevölkerung (► Abbildung 7) zeigt einen Fußverkehrsanteil von rund 19% (Mobilitätserhebung 2040 Stadt Villach, HERRY Consult GmbH). Dies entspricht den Werten einer Großstadt (ohne Wien) laut Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/14“ (BMVIT, 2016).

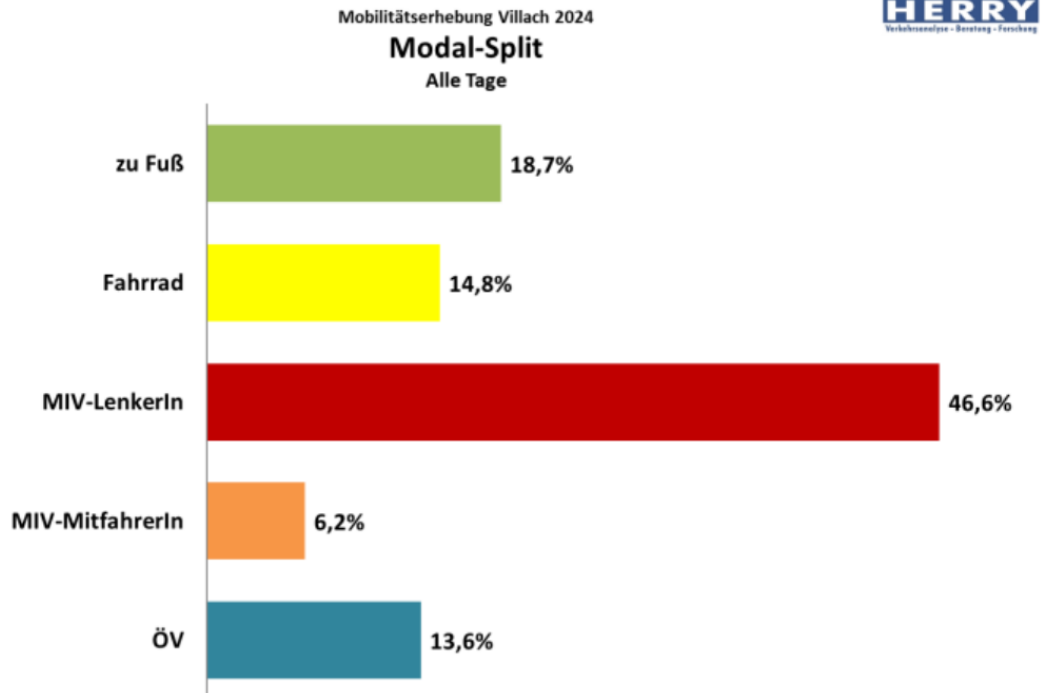


Abbildung 7: Modal-Split der Villacher Wohnbevölkerung (Quelle: Mobilitätserhebung Stadt Villach 2024)

Unterschiede in der Häufigkeit von Fußwegen zwischen Männern und Frauen zeigen, dass Männer in Villach an Werktagen durchschnittlich weniger Strecken zu Fuß zurückgelegt. Frauen sind bei mehr Wegen zu Fuß und mit dem MIV unterwegs (► Abbildung 8).

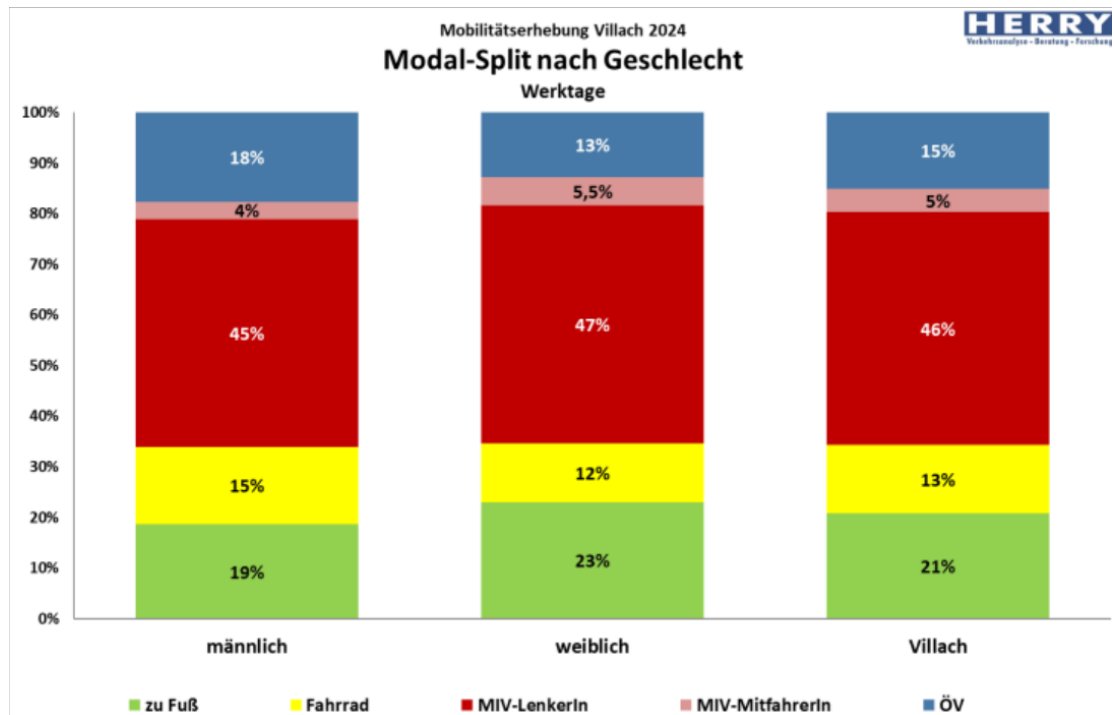


Abbildung 8: Modal-Split (werktags) der Villacher Wohnbevölkerung nach Geschlecht (Quelle: Mobilitätserhebung Stadt Villach 2024)

4 Ziele für den Fußverkehr in Villach

Für die Attraktivierung des Fußverkehrs in Villach sind folgende Grundsätze und Ziele zu beachten:

Villach als Stadt der kurzen Wege

- Die Stadt- und Verkehrsplanung ist entsprechend der Leitlinie „**Villach als Stadt der kurzen Wege**“ aus dem Mobilitätskonzept Villach 2035 (Magistrat der Stadt Villach, 2017) ausgerichtet.
- Eine wesentliche Grundlage für die Schaffung von kurzen Wegen für den Fußverkehr bilden die **städtische Raumplanung und Stadtentwicklung**. Ziel ist, durch eine verkehrs- und flächensparende Siedlungsentwicklung, sowie durch eine Nutzungs-Durchmischung in Stadtteilen und Quartieren, einen Großteil der alltäglichen Quellen und Ziele fußläufig erreichbar zu machen. (planerische Grundlage: Villacher Stadtentwicklungskonzepts 2025)
- Das Verkehrsnetz, sowohl in bestehenden als auch neuen Siedlungen im Stadtgebiet, soll prioritär ein **engmaschiges und direktes Fußverkehrsnetz** bieten. Die nachträgliche Schaffung von Fuß- und Radverbindungen in bestehenden Siedlungen bzw. die Sicherung der Durchwegung bei geplanten Entwicklungen schafft Vorteile für den nichtmotorisierten Verkehr durch die Vermeidung von Umwegen und fördert damit auch die Nutzung dieser Verkehrsmittel.
- Zielsetzung ist zudem, dass Wege in Villach nicht nur kurz und direkt, sondern auch attraktiv und interessant sind.

Villach als Stadt der interessanten Wege

- „FußgängerInnen schätzen ansprechend gestaltete, verkehrsberuhigte Bereiche sowie direkte, möglichst umwegfreie Verbindungen.“ (BMLFUW & BMVIT, 2015) Attraktive Fußverbindungen sind daher ein wesentlicher Faktor, um die Fußgänger-Frequenzen im Straßenraum zu erhöhen.
- Entsprechend der Villacher Leitlinie „**Priorität für Lebensraum vor Verkehrsraum**“. (Magistrat der Stadt Villach, 2017) ist der Straßenraum nach dem Prinzip „Design4People“ zu konzeptionieren. Damit gehen eine bedürfnisgerechte Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums für FußgängerInnen einher.
- Angestrebte Qualitäten für den Fußverkehr sind bspw.:
 - breite Gehwege, eine direkte und barrierefreie Wegführung entlang von Straßenabschnitten und insbesondere an Knoten
 - Möglichkeit, den öffentlichen Raum zum Aufenthalt und zur Bewegung konsumfrei nutzen zu können (durch bspw. Sitzgelegenheiten, Platzgestaltung, etc.)
 - Integration von Grünanlagen, Bäumen und schattigen Aufenthaltsmöglichkeiten zur Verbesserung des Mikroklimas, vor allem in dicht besiedelten Gebieten. Die optische als auch klimatische Aufwertung von Straßenräumen fördert das zu-Fuß-Gehen.
 - Reduktion der Belastung durch den Kfz-Verkehr (Kfz-Verkehrsmengen, höchst zulässigen Geschwindigkeit, Reduktion von Kfz-Stellplätzen, etc.)

- regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Fußverkehrsinfrastruktur, dazu gehört bspw. die zeitnahe Schneeräumung nach Witterung im Winter
- „Neben attraktiven Fußverbindungen regt auch ein vielfältiger lokaler Einzelhandel samt Gastronomie dazu an, zu Fuß zu gehen.“ (BMLFUW & BMVIT, 2015) In der Zentrums- und Stadtteilentwicklung von Villach werden die lokale Wirtschaft, insbesondere die gewerbliche Nutzung der Erdgeschoßzonen, und die attraktive Gestaltung von Straßenräumen als zusammenhängende Bausteine gesehen. Zusammen tragen diese Bausteine wesentlich zur Stärkung und Belebung von Stadtteilen bei.

Neuordnung der „Mobilitätspyramide“

- **In zukünftigen Entwicklungen des Verkehrssystems in Villach wird die „Mobilitätspyramide“ umgedreht**, wie im Mobilitätskonzept Villach 2035 festgehalten. (Magistrat der Stadt Villach, 2017) Es gilt die verkehrspolitische Leitlinie Villachs: „Priorität der Verkehrsmittel: zu Fuß und Fahrrad > öffentlicher Verkehr > Pkw“ (► Abbildung 3). Der Fußverkehr als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel nimmt folglich, neben dem Radverkehr, die wesentlichste Rolle ein.
- Die Anforderungen durch den Fuß- und Radverkehr werden als generellen **Planungsmaßstab für Neu- und Umbauten, sowie Sanierungsprojekten** festgelegt. Infrastrukturprojekte im Wirkungsbereich der Stadtgemeinde sind auf die Erfüllung von fußverkehrsrelevanten Anforderungen zu prüfen und auszulegen. Das Fußwegenetz in Villach wird sukzessive auf die Erfüllung des derzeit gültigen Stands der Technik geprüft und bei Bedarf verbessert.
- Bestehende Siedlungsstrukturen, insbesondere in dicht bebauten Stadtteilzentren, bedingen räumlich begrenzte Verkehrsflächen. Die Möglichkeiten, großzügig dimensionierte Infrastrukturen für alle Verkehrsmittel, für den Fließenden als auch den ruhenden Verkehr, bereitzustellen, sind somit eingeschränkt. **Die Stadt Villach setzt sich zum Ziel, die verfügbaren Flächen neu zu verteilen.** Dem Fuß- und Radverkehr soll, zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs, mehr Platz zur Verfügung stehen.

Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split

- Als Gesamtstrategie der Stadt Villach sollen klimaschonende Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Gehen) gestärkt werden und der innerstädtische Kfz-Verkehr verringert werden. Für die BewohnerInnen und BesucherInnen der Stadt soll eine spürbare Entlastung im Straßennetz und eine Erhöhung der Lebensqualität erreicht werden.
- Gemäß dem Szenario „Neue Mobilität“ des Mobilitätskonzepts Villach (Magistrat der Stadt Villach, 2017) soll eine **Erhöhung des Modal-Split Anteils** von zu-Fuß-Gehenden in Villach erreicht werden.
- Das österreichweite Ziel, das aus dem Masterplan Gehen 2030 (Österreich) hervorgeht (BMLFUW & BMVIT, 2015), lautet:
Der Anteil des Fußverkehrs am österreich-weiten Modal Split soll von derzeit rund 19 % in Richtung **20 % im Jahr 2030** (gemessen nach dem derzeitigen Hauptverkehrsmittelkonzept) gesteigert werden.
- Damit lautet das Ziel, eine **Steigerungsrate um 1-2%** zu erreichen. **Zumindest diese Steigerung setzt sich die Stadt Villach zum Ziel**, als durchschnittliche Erhöhung des Fußverkehrsanteil im Kontext der urbanen und suburbanen Siedlungsgebiete im Stadtgebiet.

- Abgeleitet vom im Jahr 2024 erhobenen Modal Split der Wohnbevölkerung in Villach bedeutet das einen **Zielwert von min. 20% Fußverkehrsanteil am Gesamtverkehr bis 2030**.
- Die Stadt Villach forciert die Weiterentwicklung des Angebots für FußgängerInnen, welchem eine Steigerung der zu Fuß zurückgelegten Wege zugrunde liegt (Angebot schafft Nachfrage).

Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel

- Gemäß dem Grundsatz „**Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel**“ aus dem Mobilitätskonzept Villach 2035 (Magistrat der Stadt Villach, 2017) ist die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln eine Grundvoraussetzung für jedwede Nutzung. Dies gilt für Gebiete am Stadtrand genauso wie für die Innenstadt.
- Die **Erreichbarkeit zu Fuß** wird als „**Basis**“ für die **Erschließung** von baulichen Strukturen gesehen. Insbesondere in der Innenstadt muss die Erreichbarkeit von Zielen in erster Linie für den Fußgänger- und Radverkehr sowie für den Öffentlichen Verkehr sichergestellt sein.
- Die Stadt Villach setzt sich außerdem zum Ziel, **alle Stadtteile fußläufig sicher erreichbar** zu machen. Die historisch entstandenen suburbanen Stadtteile (ehemals eigenständige Gemeinden, die heute zum Stadtgebiet von Villach gehören), sollen über sichere und durchgängige Fußwegs-Verbindungen untereinander verbunden sein. Vor allem sollen Siedlungsgebiete am Stadtrand (Dörfergebiete Fellach, Oberdörfer, Auen – Tschinowitsch, Maria Gail, St. Magdalen, Vassach) ausgehend vom Kerngebiet von Villach zu Fuß erreichbar sein.
- Fußverkehr bildet einen **wesentlichen Bestandteil eines Multimodalen Mobilitätsverhaltens**. Verkehrsmittel sollen untereinander verstärkt verknüpft werden und die Multimodalität in Villach gestärkt werden. Bspw. sollen ÖV-Haltestellen und Sharing Angebote (bzw. Multimodale Knoten) für Fußgänger sicher und komfortabel erreichbar sein.
- Die wesentliche Basis für eine gute Erreichbarkeit von Points of Interest im Alltag bildet ein **durchgängiges, komfortables Fußverkehrsnetz**. Je nach örtlichen Gegebenheiten können Abschnitte in diesem Netz mit getrennter Infrastruktur (Gehsteig, Gehweg, getrennter Geh- und Radweg) ausgestattet sein, in dicht bebauten, historischen Orts- bzw. Stadtzentren können sich jedoch auch gemischte Führungsformen eignen. Voraussetzung für die gemischte Führung von Fußgängern mit dem Fahrzeugverkehr (Radverkehr, mIV, Öffentlicher Verkehr) ist u.a. eine geringe höchst zulässige Geschwindigkeit – bspw. 30 km/h Zone, Begegnungszone (20 km/h), Fußgängerzone (5km/h).
- Getrennte Führungsformen (Geh- bzw. Radwege) bzw. verkehrsberuhigte Zonen (bspw. Fußgängerzone, Begegnungszone) werden entsprechend technischen Erfordernissen und Möglichkeiten eingesetzt, um attraktive fußverkehrsfreundliche Straßenräume zu schaffen.
- Die Durchgängigkeit des Fußverkehrsnetzes ist zudem ganzjährig (auch in Wintermonaten) und **unabhängig von Bau- und Wartungsarbeiten** sicherzustellen – im Zuge einer Baustelle ist eine fußläufige Durchwegung bzw. eine möglichst kurze Alternativroute vorzusehen.

Verkehrssicherheit

- Entsprechend dem Mobilitätskonzept Villach 2035 (Magistrat der Stadt Villach, 2017) hat für die Mobilitätsplanung die **Verkehrssicherheit der Nutzer, unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel, die höchste Priorität**. Zur Stärkung des Fußverkehrs sollen bei Planungen insbesondere die Sicherheitsbedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden.
- Ins Zentrum von sicherheitsrelevanten Planungs-Prinzipien sind **Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre) sowie Senioren (65 Jahre und älter)** zu stellen. Insbesondere die kinderfreundliche Gestaltung von Straßenräumen hat für die Stadt Villach höchste Priorität. In Wohnquartieren, frequentierten Orts- und Stadtzentren, und insbesondere auf Wegen im Umfeld von Bildungseinrichtungen sind die **Bedürfnisse von Kindern als Maßstab in der Planung** anzuwenden. Mit dieser Vorgehensweise können für einen Großteil der Bevölkerung sichere Rahmenbedingen im Straßenraum geschaffen werden.
- Zur Förderung des Fußverkehrs gilt es, die objektive als auch die subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen.
 - Einerseits lautet das Ziel, **Verkehrsunfälle zu vermeiden** bzw. deren Folgen zu mindern.
 - Andererseits soll die subjektiv **empfundene (soziale) Sicherheit** durch die attraktive Gestaltung von Straßenräumen und Fußwegverbindungen (Vermeidung von uneinsichtigen Bereichen, Beleuchtung, etc.) **gesteigert werden**. (BMLFUW & BMVIT, 2015)
- Zur Erreichung dieser Ziele forciert die Stadt Villach die für Fußgänger sichere Planung von Neu- bzw. Umbauten im Verkehrsnetz (bspw. Kreuzungs-Design, Sicherheitsabstände, Reduktion gefahrener Geschwindigkeiten, etc.). Zudem fördern bewusstseinsbildende Maßnahmen die Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen untereinander.

Institutionalisieren: Fußverkehrsbeauftragte

- Die Stadt Villach hat eine/n oder mehrere Fußverkehrsbeauftragte/n, welche die **Entwicklung des Fußverkehrs in Villach forcieren, steuern und evaluieren**.
- Dazu werden **Zuständigkeiten** klar geregelt und Fußverkehrsbeauftragte mit **Kompetenzen und Ressourcen** ausgestattet.
- Zwischen den politischen und administrativen Verantwortlichen der Stadt Villach und den zuständigen Fußverkehrsbeauftragten besteht ein **kontinuierlicher Austausch**. Abgestimmt werden bspw.
 - die Koordination und Priorisierung von Projekten,
 - die Berücksichtigung fußverkehrsrelevanter Fragestellungen bei Straßenraumgestaltungen (z. B. Begegnungs- und Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigung, intuitive Wegeführung),
 - die Außen-Kommunikation und Bewusstseinsbildung für und mit der Bevölkerung (Wegweisesystemen, Wissensvermittlung, Vernetzung, Aktionsprogramme, Schulaktionen, etc.)
 - die Evaluierung der Zielerreichung (regelmäßige Prüfung mittels eines Monitoring- und Steuersystems)

5 Handlungsfelder für den Fußverkehr in Villach

Die Handlungsansätze für die Stadt Villach basieren auf der Bestands- und Mängelanalyse, der Anwendungen von nationalen Strategien und Zielsetzungen im regionalen Kontext, und dem Diskurs des Planungs-Teams bestehend aus VertreterInnen der Stadt Villach und der fachlichen Begleitung. **Die Handlungsansätze fördern das Zu-Fuß-Gehen auf drei Ebenen** (Handlungsschwerpunkte ► Abbildung 9):

- „Menschen in Villach“,
- „Fußverkehrsnetz“ und
- „Stadtgemeinde“.

Nachstehende Kapitel fokussieren sich auf diese drei Handlungsschwerpunkte und zeigen jeweils Handlungsfelder (allgemeine Maßnahmenempfehlungen) auf.

In allen drei Handlungsschwerpunkten sind **gesamt 45 Handlungsfelder** enthalten.

Die Maßnahmentabelle enthält konkrete Vorhaben zur Fußverkehrsförderung, welche den Handlungsfeldern zugeordnet sind. Im ►Anhang 2 – Maßnahmentabelle sind die Maßnahmen und deren Kategorisierung tabellarisch aufbereitet und im ►Anhang 1 – Übersichtskarte Maßnahmen verortet.

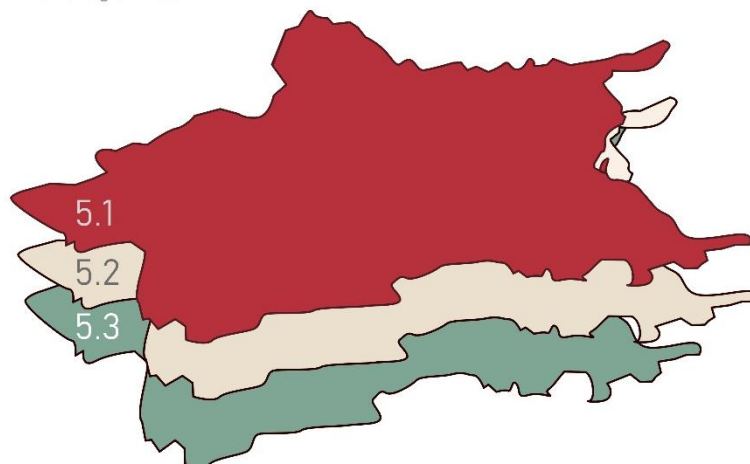


Abbildung 9: Handlungsschwerpunkte – Lokaler Masterplan Gehen Villach (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

5.1 Handlungsschwerpunkt 1: Menschen in Villach

Der Handlungsschwerpunkt 1: „Menschen in Villach“ (► Abbildung 10) fokussiert sich auf die **Bedürfnisse und Motivationsfaktoren** in der alltäglichen Nutzung von Fußverkehrsinfrastruktur. Diese Ebene spiegelt die Lebensrealität der Menschen in Villach wider. Ziel ist die Inklusion und Erfüllung von Bedürfnissen aller Menschen in Villach, die das Fußverkehrsnetz nutzen.

Handlungsfelder des Schwerpunkt 1 sind auf eine positive Wirkung für zu Fuß gehende Menschen in Villach ausgerichtet.



Handlungsfelder

- 5.1.1 Gemeinsam Gehen: Motivation und Kommunikation
- 5.1.2 Fokus: Stärkung zu Fuß-Gehender Gruppen
- 5.1.3 Information: Sichtbarkeit des Fußverkehrs für Alle

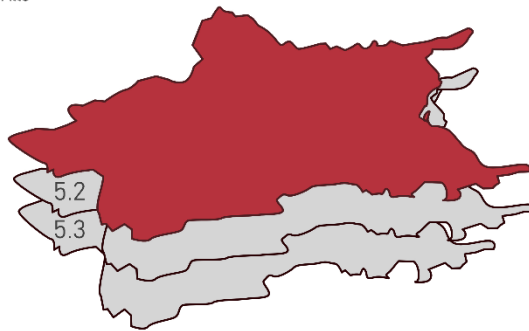


Abbildung 10: Handlungsschwerpunkt 1: Menschen in Villach (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

Die Handlungsfelder (allgemeine Maßnahmenempfehlungen) im Schwerpunkt 1 umfassen folgende bewusstseinsbildende Aktivitäten:

5.1.1 Gemeinsam Gehen: Motivation und Kommunikation

Die Verbesserung der Randbedingungen für das Zu Fuß Gehen ist ein Prozess – alle AkteurInnen tauschen sich laufend aus und lernen gemeinsam. Insbesondere werden in diesen Prozess die Bürger und BürgerInnen von Villach einbezogen. Sie bringen als lokale Experten ihre Erfahrungen auf alltäglichen Wegen ein und formulieren Anforderungen und Wünsche an die Weiterentwicklung von Verbindungen für den Fußverkehr.

- **Handlungsfeld 1: BürgerInnen-Beteiligung in Workshops:**
Im Zuge von Straßenumbauten, Bauvorhaben, Quartierentwicklungen etc. werden Stadt-BewohnerInnen dazu eingeladen, ihre Erfahrungen einzubringen. Bspw. werden FußgängerInnen-Checks veranstaltet – Spaziergang zusammen mit Fachplanern und Überprüfung wichtiger Verbindungen für den Fußverkehr auf Verbesserungspotenziale (z.B. Engstellen, unübersichtliche Kreuzungen, lange Wartezeiten an Ampel, etc.)
- **Handlungsfeld 2: Stadtteil-Spaziergänge – die Stadt zu Fuß kennen lernen:**
In jedem Stadtteil von Villach wird in regelmäßigen Abständen ein Spaziergang zusammen mit Vertretern aus Politik und Verwaltung angeboten. Zusammen können Teile der Stadt (neu) entdeckt werden und Verbesserungen bzw. Projekte besprochen werden.
- **Handlungsfeld 3: Veranstaltungen im öffentlichen Raum:**
Im Rahmen von Events zum Thema Gesundheit, Klimaschutz, Nachhaltigkeit etc.) werden Plätze oder Straßen zu einem Ort der Begegnung. TeilnehmerInnen werden über die Vorteile des Zu Fuß Gehens, über die angestrebte Mobilitätswende und Herausforderungen in Zeiten des Klimawandels aufgeklärt.
- **Handlungsfeld 4: Homepage der Stadt Villach:**
Auf der Homepage der Stadt Villach wird BürgerInnen die Möglichkeit geboten, Vorschläge für Verbesserungen der Fußverkehrsinfrastruktur (Schutzwege etc.) zu machen. So gelingt Beteiligung auch auf digitalem Wege und auch Personen, die nicht an Veranstaltungen teilnehmen, können sich einbringen. Zugleich wird die Aufarbeitung und Diskussion der Rückmeldungen in verkehrsplanerische Prozesse der Stadt Villach integriert.

5.1.2 Fokus: Stärkung zu-Fuß-Gehender Gruppen

Bestimmte gesellschaftliche Gruppen sind heute schon überdurchschnittlich häufig zu Fuß unterwegs (z.B. Altersgruppen 6 – 14 J. und 65+ in Österreich, ► Abbildung 5) und nehmen daher einen besonderen Stellenwert in der Ausrichtung von baulichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen ein. Zudem sind gruppenspezifisch Maßnahmen zu Motivation von anderen Altersgruppen zu entwickeln, um auch diese Menschen zu häufigerem Zu Fuß Gehen zu bewegen.

Die Anforderungen an ein qualitativ hochwertiges Fußverkehrsnetz werden u.a. durch Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen definiert. Bspw. sind Rollstuhl-NutzerInnen, Eltern mit Kindern, ältere Personen, etc. in Bürgerbeteiligungs-Prozessen einzubinden.

- **Handlungsfeld 5: Planungs-Workshops mit Zielgruppen:**
Workshops an Schulen und Senioreneinrichtungen zu Bedürfnissen dieser Altersgruppen im Straßenraum,
Workshops zu Lücken in der barrierefreien Ausführung von Fußverkehrsinfrastruktur
- **Handlungsfeld 6: Zu Fuß Gehen mit Kindern:**
Bewusstseinsbildung an Schulen und Kindergärten adressiert an Eltern, Förderung des zu-Fuß-Gehens mit Kindern zu Spielplätzen, Schulen, Kindergärten etc.
- **Handlungsfeld 7: Zu Fuß auf dem Schulweg:**
Förderung des selbstständigen zu-Fuß-Gehens von Kindern auf ihrem Schulweg, z.B. durch Unterstützungen bei Querungen, Erstellen eines „Schulwegplans“, organisieren von PediBus-Strecken, etc.
- **Handlungsfeld 8: Rücksichtnahme fördern:**
Aufmerksamkeit im Schulumfeld fördern: Rücksichtnahme im Schulumfeld und Ermöglichung eines sicheren Schulwegs für Kinder, Sichtbarmachung von ausgewählten Schulwegen für andere Verkehrsteilnehmer (Beschilderung, Markierung)

5.1.3 Information: Sichtbarkeit des Fußverkehrs für Alle

Zu Fuß zu gehen ist für Viele einfach, grundsätzlich eine früh erlernte Art der Fortbewegung, und auf Teilen der alltäglichen Wege bereits Gewohnheit. Fußverkehr ist klimaschonend, gesundheitsfördernd und unspektakulär - das Verkehrsmittel Fußverkehr bedarf einen geringen Flächen- und Ressourcenverbrauch.

Die Stadt Villach macht in laufenden Image-Kampagnen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen auf das Zu Fuß Gehen aufmerksam. Das Gehen wird zu Identität in den Stadtteilzentren von Villach. Die Sichtbarkeit von FußgängerInnen wird sowohl auf der Straße als auch in Medien unterstützt.

- **Handlungsfeld 9: Image-Kampagne Gehen**
Start einer Imagekampagne und klare Positionierung als Fußgänger-freundliche Stadt, Bewerbung des Zu Fuß Gehens als Bestandteil eines „modernen Lebensstils in der Stadt Villach“
- **Handlungsfeld 10: Leitsystem:**
Installation eines Leitsystems für Fußverkehr zur besseren Orientierung für Zu-Fuß-Gehende (vor allem BesucherInnen profitieren von einer Orientierungshilfe zu Points of Interest) mit Angabe der Distanzen in Gehminuten; dadurch wird das zu-Fuß-Gehen gefördert und die Schnelligkeit des Fußverkehrs bei kurzen Strecken sichtbar gemacht
- **Handlungsfeld 11: Zählstellen:**
Installation von Zählstellen mit aktueller Anzeige der gemessenen Mengen an für den Fußverkehr relevanten Punkten, um die Sichtbarkeit der Zu-Fuß-Gehenden zu erhöhen. Zum Beispiel eignen sich in Villach wichtige Achsen in der Innenstadt – Hauptplatz, Hans-Gasser-Platz, Bahnhofstraße.

5.2 Handlungsschwerpunkt 2: Fußverkehrsnetz

Der Handlungsschwerpunkt 2: Fußverkehrsnetz (►Abbildung 11) adressiert die infrastrukturelle Grundlage für die Fortbewegung zu Fuß, das Fußverkehrsnetz. Handlungsansätze sind u.a. bauliche Maßnahmen und Anpassungen der räumlichen Strukturen an die Bedürfnisse der zu-Fuß-Gehenden Menschen in Villach.

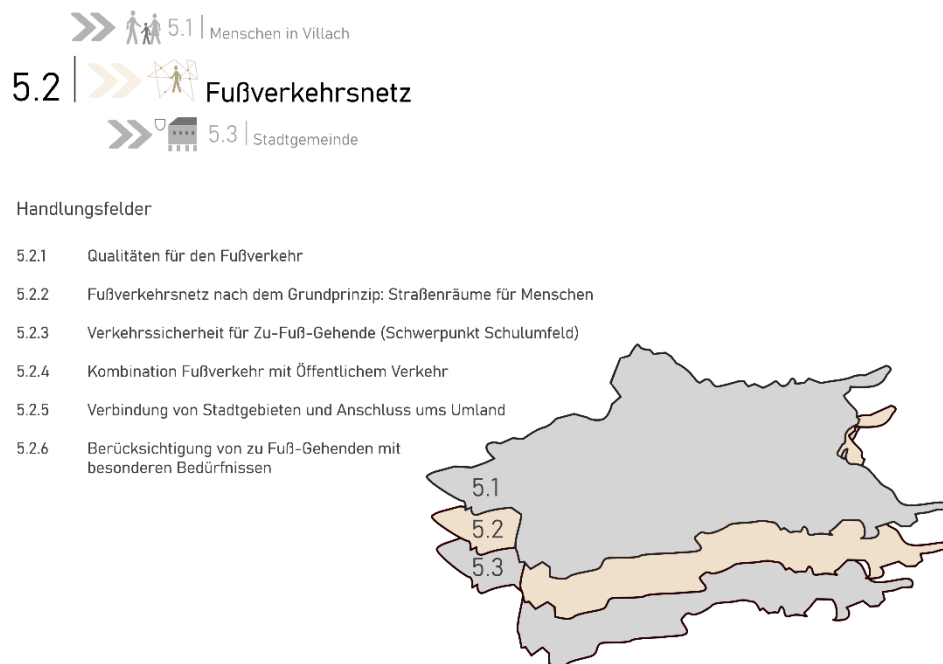


Abbildung 11: Handlungsschwerpunkt 2: Fußverkehrsnetz und allgemeine Maßnahmenempfehlungen (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

5.2.1 Qualitäten für den Fußverkehr

Die Straßenraumgestaltung kann für das zu-Fuß-Gehen als Widerstand bzw. Beschleuniger wirken. Um den Fußverkehr zu stärken, ist daher auf eine bedürfnisgerechte Straßengestaltung zu achten. Die Aufenthaltsqualität, soziale Treffpunkte und Lebensqualität der BewohnerInnen werden dadurch positiv beeinflusst. Verschiedene Richtlinien bieten eine fachliche Grundlage für den Platzbedarf von zu-Fuß-Gehenden sowie die technischen Anforderungen und die Ausgestaltung von Verkehrsanlagen. Die Anforderungen aus der in Österreich geltenden technischen Richtlinie RVS 03.02.12 FußgängerInnenverkehr sind in ► Tabelle 2 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 2: Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur lt. RVS 03.02.12

THEMENFELDER	ANFORDERUNGEN LT. RVS 03.02.12
Fußwege und Fußwegenetze	▶ Fußwegeverkehrsnetz hat sich an potenziellen Ziel- und Quellpunkten bzw. daraus ergebenden Wunschlinien zu orientieren ▶ Netzschlüsse und Sanierung von Unfallhäufungsstellen sind vordringlich zu realisieren
Gehwegbreiten und -höhen	▶ Gesamtbreite des Gehsteiges ergibt sich aus dem notwendigen Verkehrsraum* für den Fußgängerverkehr in Längsrichtung und den erforderlichen Breitenzuschlag ▶ Regelbreite neben Fließverkehr bei $v_{zul} \leq 40$ km/h: 2,00m** ▶ Regelbreite neben Fließverkehr bei $v_{zul} = 50$ km/h: 2,50m** ▶ Regelbreite neben Fließverkehr bei $v_{zul} \geq 60$ km/h: 3,00m** ▶ Regelbreite neben Längsparkordnung: 2,00m** ▶ Regelbreite neben Senkrecht- oder Schrägparkordnung: 2,50m** ▶ Regelbreite selbständig geführter Gehweg: 2,00m** ▶ Regelbreite neben Radweg: 2,30m** ▶ Höhe des Verkehrsraumes* soll 2,25m nicht unterschreiten
Querungsanlagen	▶ Schutzwege: Mindestabstand von 250m, welche in begründeten Fällen unterschritten werden kann ▶ VLSA: ▶ Wenn mehr als ein Fahrstreifen in eine Richtung zu überqueren ist, dann muss eine VLSA ausgeführt werden. ▶ Bedarfsschaltungen sind so zu gestalten, dass unmittelbar nach Anmeldung die Freischaltung eintritt. ▶ Freigabezeit sollte mind. 8s betragen. Eine Sperrzeit für Fußgänger von weniger als 40s ist anzustreben ▶ Randsteinabsenkungen: Barrierefreie Überquerung ▶ Gehsteigvorziehungen: Schaffung von Auftrittsflächen, wodurch eine Verbesserung der Sichtbeziehungen einhergeht ▶ Mittelinseln: Überquerung in zwei kurzen Etappen. Erleichterung der Überquerbarkeit. Verhinderung von Überholmanövern. Reduktion der Fahrgeschwindigkeit ▶ Fahrbahnanhebungen: Geschwindigkeitsreduktion. Schaffung eines zusammenhängenden, barrierefreien Fußgängernetzes ▶ Gestalterische Maßnahmen: Farbliche Gestaltung der Fahrbahn oder differenzierte Oberflächengestaltung. Erhöhung der Aufmerksamkeit. ▶ Steigerung der Aufenthaltsqualität durch grün-blaue Infrastruktur – sowohl entlang von Straßen als auch in Wartebereichen → Beschattung v.a. bei Knoten mit VLSA für Fußgänger ▶ Unter- und Überführungen: Nur in Ausnahmefällen zu errichten, da sie Fußgänger zu Umwegen zwingen und hohe Errichtungs- und Erhaltungskosten verursachen

Aufenthaltsflächen	▶ Für Aufenthaltsflächen ist die zu erwartende Anzahl gleichzeitig anwesender Personen maßgeblich (Haltestellen, Schutzinseln, ...) ▶ Im Regelfall soll eine Wartefläche von 1,50 m² / Person vorgesehen werden
Barrierefreiheit	▶ Öffentliche Räume sind so zu gestalten, dass sie auch für Menschen mit Sinnesbehinderungen oder Mobilitätseinschränkungen ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind
Objektive und subjektive Sicherheit	▶ Sicherheitsempfinden hat für den öffentlichen Raum eine hohe Bedeutung, weil durch gefühlte Unsicherheiten die Mobilität erschwert oder sogar verhindert wird ▶ Wege in belebter Umgebung sowie übersichtliche und gut beleuchtete Anlagen sind zu bevorzugen ▶ Sichtbeziehungen an Querungsstellen ermöglichen
Wegweisung und Beschilderung	▶ Verkehrsraum der Fußgänger ist gänzlich von VZ freizuhalten ▶ Wegweisungssystem für wichtige Ziele***
Fuß- und Radverkehr	▶ Wege, die von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam benützt werden, sind nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr zulässig ▶ Im Ortsgebiet sollen Radfahranlagen nicht zu Lasten der Anlagen des Fußgängerverkehrs gestaltet werden, sondern vorwiegend getrennt von diesen geführt werden ▶ Schließt der Gehbereich unmittelbar an einen Radweg an, ist eine deutliche, taktil wahrnehmbare Trennung herzustellen ▶ Trennung nur durch Bodenmarkierungen ist zu vermeiden
Städtebauliche Bemessung	▶ Proportionen der Straßenaufteilung im Verhältnis von 30% : 40% : 30% zwischen Seitenraum, Fahrbahn und Seitenraum****

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

** ... inkl. Breitenzuschlag

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

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

Die Handlungsfelder (allgemeine Maßnahmenempfehlungen) im Schwerpunkt 2 umfassen folgende Infrastruktur-Entwicklungen:

5.2.2 Fußverkehrsnetz nach dem Grundprinzip: Straßenräume für Menschen

Der Mensch wird zum Maßstab von zukünftigen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen in Villach. Das heißt:

- Straßenräume werden prioritär auf die Bedürfnisse von FußgängerInnen ausgelegt - Anforderungen für Gehbereiche, Aufenthalt und Grünflächen bzw. Radfahr-Anlagen werden festgelegt, anschließend wird die mögliche Kfz-Fahrbahnbreite definiert bzw. die Möglichkeit, Kfz- Park- oder Halteflächen zu schaffen, geprüft. Für den öffentlichen Verkehr werden auf den durch Linienbusse bedienten Strecken die erforderlichen Fahrbahn-Flächen gesichert.
- Straßenräume werden als multimodale Flächen gestaltet, verschiedene Verkehrsmittel sind über den öffentlichen Raum gut verknüpft und barrierefrei erreichbar. Zudem werden insbesondere im Innenstadt-Bereich verstärkt Begegnungszonen geschaffen, um den verfügbaren Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer zu öffnen und das Zentrum durch attraktive Straßenräume zu stärken.
- Straßenräume werden zu multifunktionalen Flächen entwickelt, die vielseitige Bedürfnisse erfüllen (bspw. Aufenthalt, Flanieren, Nutzen von Sharing-Angeboten, Fortbewegung, Veranstaltungen, etc.)

Attraktiv gestaltete und fußgängerfreundliche Straßen sollen als übergeordnetes Ziel ein Netz bilden, wodurch direkte, komfortable und begrünte (bzw. beschattete) Achsen durch die Stadt Villach entstehen.

- **Handlungsfeld 12: Grüne Achsen:**
Fußverkehrsverbindungen, die sowohl auf Alltagswegen als auch für Spaziergänge in der Freizeit attraktive Strecken darstellen, sollen in einem Netz in der Stadt Villach geschaffen werden. Die getrennte Führung abseits vom Kfz-Verkehr, begleitende Bepflanzung und schattenbringende Bäume sind wesentliche Bestandteile der zukünftigen „Grünen Achsen“. FußgängerInnen können diese Achsen auf Ihren Wegen aufgrund der Streckenqualität wählen, auch wenn sie nicht für alle Ziele die direkteste Verbindung darstellen.
- **Handlungsfeld 13: Klimawandelanpassung:**
Abgesehen von vordefinierten „Grünen Achsen“ sind flächendeckend entlang von Fußverkehrs-Verbindungen, sowie im Zuge von allen Neu- und Umbauten, sowie Sanierungsprojekten, Klimawandelanpassungsmaßnahmen umzusetzen. Die Integration von „blau-grüner Infrastruktur“ – Grünraum inkl. Wassermanagement vor Ort, Schatten entlang von Fußverkehrs-Verbindungen, Trinkbrunnen, etc. – soll das Mikroklima in Straßenräumen verbessern und somit fußgängerfreundliche Rahmenbedingungen schaffen. Insbesondere die Verfügbarkeit von Schatten durch Bäume ist für Fußgänger relevant, um das Gehen und vor allem Warten (an Kreuzungen etc.) im öffentlichen Raum auch unter zukünftigen klimatischen Bedingungen komfortabel zu machen.
- **Handlungsfeld 14: Flanier-Meilen:**
Straßenzügen mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr und einer hohen Dichte an Nutzungen in der Erdgeschoßzone von Gebäuden sollen zu attraktiven Fußverkehrs-Achsen werden. Das Verweilen, der Aufenthalt in Gastgärten, das

komfortable Gehen auch bei höheren Personen-Frequenzen wird durch großzügig dimensionierte Flächen für den Fußverkehr ermöglicht.

- **Handlungsfeld 15: Fußgängerzonen:**
Die Ausweitung der Fußgängerzone im Zentrum von Villach, sowie die Einrichtung von neuen Fußgängerzonen in anderen Stadtteilen wird konzeptioniert und fachlich geprüft. Bspw. eignet sich die Fußgängerzone als verkehrsplanerisches Instrument zur internen Quartiersentwicklung, indem ein Teilbereich einer Straße als Aufenthaltsfläche und Begegnungsort geschaffen wird.
- **Handlungsfeld 16: Begegnungszonen:**
Insbesondere im Innenstadt-Bereich, sowie in Stadtteil-Zentren werden verstärkt Begegnungszonen geschaffen, um den verfügbaren Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer zu öffnen und das Zentrum/den Stadtteil durch attraktive Straßenräume zu stärken.
- **Handlungsfeld 17: Durchwegung für den Fußverkehr:**
Ausbau und Sicherung einer engmaschigen Durchwegung im Stadtgebiet, d.h. Barrieren und Umwege durch ein engmaschiges Netz verhindern, Öffnung von Durchgängen und Innenhöfen für ein engmaschigeres Fußverkehrsnetz
- **Handlungsfeld 18: Knoten-Organisation:**
Um die Bedingungen an Ampeln für den Fußverkehr zu verbessern, sollen bei bestehenden und neu zu errichtenden Signalanlagen die Druckknopfanlagen durch Festzeitsteuerungen oder andere intelligente Lösungen ersetzt werden bzw. soll geprüft werden, inwieweit diese reduziert werden können. Bei vierarmigen Kreuzungen soll es auch vier Querungsmöglichkeiten geben, da es ansonsten zu unnötigen Umwegen kommt.
- **Handlungsfeld 19: Reduktion von Barrieren und Umwegen:**
z.B. Hauptstraße mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen, zusätzliche Querungsmöglichkeiten
- **Handlungsfeld 20: Erreichbarkeit von POIs:**
Sicherstellung einer sicheren und umwegfreien Erreichbarkeit von ausgewählten POIs wie beispielsweise Museen, touristischen Einrichtungen, Einkauf-Zentren, Freizeiteinrichtungen, Schulen, Seniorenzentren etc.

5.2.3 Verkehrssicherheit für Zu-Fuß-Gehende (Schwerpunkt Schulumfeld)

Ein langfristiges Sicherheitsprogramm entsprechend dem Mobilitätskonzept Villach 2015 soll das Ziel von null Verkehrstoten im Stadtgebiet von Villach forcieren. Mit besonderem Blick auf die sicherheitsrelevanten Anforderungen durch FußgängerInnen sollen Problemstellen laufend identifiziert und aufgewertet werden.

Insbesondere das Umfeld von Schulen soll höchste Qualitäten und sicherheitsrelevante Randbedingungen für FußgängerInnen bieten. SchülerInnen sollen eigenständig zu Fuß den Schulweg zurücklegen können und das Zu Fuß Gehen schon früh als alltägliche Mobilitätsform kennenlernen.

- **Handlungsfeld 21: Sichere Verkehrsorganisation im Schulumfeld:**
Kinder erlernen in ihrer Entwicklung ein Mobilitätsverhalten, das ihre Gewohnheiten im späteren Leben maßgeblich prägt. Je selbstständiger Kinder unterwegs sind, und je mehr verschiedene Verkehrsmittel sie regelmäßig nutzen, desto leichter entwickeln sie ein multimodales und klimaschonendes Mobilitätsverhalten.
Lückenlose, sichere Fußverkehrsverbindungen auf dem Schulweg, sowie die

Fuß- und Radverkehrs-freundliche Verkehrsorganisation des Schulumfelds sind wesentliche Bausteine, damit Kinder selbständig zu Fuß unterwegs sein können. Zu den Möglichen Maßnahmen der Verkehrsorganisation gehören u.a.:

- Verordnung von Schulstraße
- Begleitende Reorganisation von Bring- und Holverkehr mit dem Kfz (Elternhaltestellen) – die Kinder legen den letzten Abschnitt bis zum Schuleingang zu Fuß zurück
- Errichtung von Geh- (und Rad)wegen zwischen Schule und fußläufig erreichbaren Siedlungen
- Angebot eines „Pedibus“ auf frequentierten Schulwegen – bspw. treffen sich die Kinder eines Quartiers an einem Treffpunkt, um unter Begleitung durch eine Aufsichtsperson gemeinsam zur Schule zu gehen.
- **Handlungsfeld 22: Schulstraßen ausbauen:**
Alle Schulstandorte in Villach werden bzgl. der Möglichkeit, eine Schulstraße einzurichten, geprüft. Die Schulstraße ist ein temporär gültiges verkehrsorganisatorisches Instrument. Kfz dürfen zu Schulanfang und -ende nicht in der Schulstraße fahren, für Kinder ist somit die Schule auf der letzten Meile sicher zu Fuß erreichbar. Der Kfz-Verkehr durch Bring und Hol-Wege findet nicht direkt vor dem Schuleingang statt.
- **Handlungsfeld 23: Unfallhäufungsstellen neu denken:**
sukzessive Schaffung eines Wegenetzes mit hoher Verkehrssicherheit z.B. durch gute Sichtverhältnisse, gute Beleuchtung, niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und sichere Querungen
- **Handlungsfeld 24: Konflikte auflösen:**
Kapazitätsengpässe im Fußwegenetz entschärfen, d.h. Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden in unzureichend großen Flächen verhindern z.B. Aufstellflächen vor Querungen oder geteilter Geh- und Radweg mit hoher Frequenz
- **Handlungsfeld 25: Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten:**
Die Reduktion der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten verringert das Verletzungsrisiko für FußgängerInnen im Fall einer Kollision um ein Vielfaches. Maßnahmen zur Kfz-Verkehrsberuhigung sind flächendeckend in Villach anzuwenden.
- **Handlungsfeld 26: Hindernisse:**
(permanent oder temporär) auf ausgewiesenen Gehwegen oder Gehsteigen, wie abgestellte Fahrräder, Gastgärten, Abfalleimer, sind zu vermeiden, da sie platzeinschränkend wirken (für alle zu-Fuß-Gehenden, aber insbesondere für Personen mit Kinderwägen, Rollstuhl etc.) und taktile Leitsysteme behindern können.

5.2.4 Kombination von Fußverkehr und Öffentlichem Verkehr

Der Fußverkehr hat eine wichtige Zubringer-Funktion für den öffentlichen Verkehr. Ein Fokus in der Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur liegt daher auf dem Umfeld von ÖV-Verbindungen, insbesondere im näheren Umfeld von ÖV-Haltestellen.

- **Handlungsfeld 27: Räumliche Entwicklung in ÖV-erreichbaren Stadtgebieten:**
Ziel ist die Attraktivierung von Stadtteilzentren in der Nähe von gut frequentierten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, um Quellen und Ziele in diesen Gebieten

gezielt zu stärken. So können für ÖV-NutzerInnen kurze Wege zu Fuß auf der ersten und letzten Meile entstehen.

- **Handlungsfeld 28: Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs:**
Für die unmittelbare Umgebung von ÖV-Haltestellen gilt es, die fußläufige Erreichbarkeit zu optimieren. Die Haltestelle soll möglichst direkt und sicher erreicht werden können (bspw. Querungsmöglichkeit über Kfz-Fahrbahn im Nahbereich und Gehsteig zur Haltestelle beidseitig der Straße vorhanden). Zudem sind Fußweg-Verbindungen zwischen Quell- und Zielgebieten im Umfeld von ÖV-Haltestellen möglichst direkt und attraktiv zu gestalten.
- **Handlungsfeld 29: Aufenthaltsqualität an Haltestellen des öff. Verkehrs:**
Das Umfeld von ÖV-Haltestellen soll abgesehen von der Attraktivität der Haltestelle selbst (z.B. durch Wartebereich, Sonnen- und Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, Bepflanzung und Barrierefreiheit, etc.) attraktive und belebte öffentliche Räume aufweisen, um den Menschen Qualität beim zu Fuß gehen und Warten (auf ÖV-Verbindung) zu bieten. Die BewohnerInnen von Villach profitieren somit von der gesteigerten Aufenthaltsqualität, sowohl auf Wegen zu Fuß und mit dem Öffentlichen Verkehr als auch beim Verweilen und bei sozialen Interaktionen im öffentlichen Raum.
- **Handlungsfeld 30: Erreichbarkeit von Multimodalen Mobilitätsknoten**
Bei der Entwicklung von multimodalen Knoten, an welchen verschiedene Verkehrsmittel verfügbar sein sollen (Öffentlicher Linienverkehr, Verleihsysteme, Ladestationen, Radabstellanlagen, Informationsmöglichkeiten usw.), wird auf die fußläufige Erreichbarkeit ein besonderes Augenmerk gelegt.

5.2.5 Verbindung von Stadtgebieten und Anschluss ans Umland

- **Handlungsfeld 31: Fußverkehrsfreundliche Verbindungen zwischen Stadtteilen:**
Stadtteile, die in zumutbarer fußläufiger Distanz zueinander liegen (bis zu 20 min auf alltäglichen Wegen), sollen prioritär mit sicheren, dem Stand der Technik entsprechenden Gehwegen bzw. -steigen ausgestattet werden. In einem zweiten Planungsschritt könne auch längere Verbindungen für den Fußverkehr aufgewertet werden, sodass auch Freizeit-Potenziale (Spazieren, Wandern, etc.) lukriert werden können.
- **Handlungsfeld 32: Kooperation mit Nachbargemeinden:**
Bei Errichtung von Infrastruktur für den Fußverkehr wird mit dem Umland kooperiert und je nach Struktur und Entfernung der Siedlungsgebiete ein Anschluss an Nachbargemeinden gewährleistet.

5.2.6 Berücksichtigung von zu-Fuß-Gehenden mit besonderen Bedürfnissen

- **Handlungsfeld 33: Kindergerechte Wegenetze:**
Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur rund um Spielplätze, Parks, Spielanlagen, um das sichere Zu-Fuß-Gehen mit Kindern/für Kinder zu gewährleisten
- **Handlungsfeld 34: Barrierefreie Wegenetze:**
Bei Neuerrichtung/Änderung von Infrastruktur: Berücksichtigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, um ihnen ein durchgängiges Wegenetz ermöglichen zu können (z.B. abgesenkte Gehsteigkanten, Neigung von Rampen, starke Kontraste, Leitsysteme und Akustikampeln usw.)
- **Handlungsfeld 35: Rastplätze und Aufenthaltsorte:**
Rücksichtnahme auf ältere bzw. mobilitätseingeschränkte Personen durch

Schaffung von Sitzbänken in regelmäßigen Abständen, schattigen Plätzen und Toilettenanlagen

5.3 Handlungsschwerpunkt 3: Stadtgemeinde

Der Handlungsschwerpunkt 3: Stadtgemeinde (► Abbildung 12) hält fest, welche organisatorischen und planerischen Wirkungs-Ebenen die Stadt Villach nutzen kann, um bessere Randbedingungen für den Fußverkehr zu schaffen. Nachstehende Maßnahmen betreffen die politischen Entscheidungstragenden und Verwaltungs- bzw. Planungsabteilungen der Stadtgemeinde. Die klare Position der Handlungstragenden pro Fußverkehr und die eindeutige Priorisierung des zu-Fuß-Gehens soll mit nachstehenden Maßnahmen für die Villacher Bevölkerung verdeutlicht werden.



Handlungsfelder

- 5.3.1 Fußverkehr in städtische Planungs-Strukturen integrieren
- 5.3.2 Institutionalisierten der Fußverkehrsplanung
- 5.3.3 Fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung

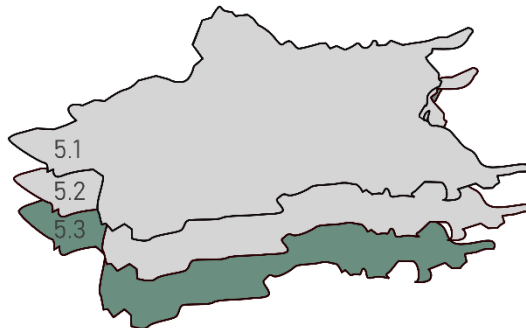


Abbildung 12: Handlungsschwerpunkt 3: Stadtgemeinde und allgemeine Maßnahmenempfehlungen (Quelle: eigene Bearbeitung, 2023)

Die Handlungsfelder (allgemeine Maßnahmenempfehlungen) im Schwerpunkt 3 umfassen folgende (Planungs-)organisatorischen Aktivitäten:

5.3.1 Fußverkehr in städtische Planungs-Strukturen integrieren

- **Handlungsfeld 36: Verkehrs- und Städteplanerische Richtlinie der Stadt:**
Erstellung eines abteilungsübergreifenden Handbuchs zur multimodalen Gestaltung des öffentlichen Raums, um Qualität langfristig und interdisziplinär zu sichern. Das Handbuch soll bei jeder Veränderung und Neuorganisation des öffentlichen Raums angewandt werden.
Ein neuer Mix aus Beurteilungskriterien wird auf städtischer Ebene definiert, d.h. Richtlinien sollen möglichst zugunsten der Förderung von Fuß- und Radverkehr genutzt werden (insbesondere bei Sanierung wird Fußverkehrsförderung mitgedacht).
- **Handlungsfeld 37: Fußverkehr in Raum- und Siedlungsplanung integrieren:**
In Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen werden im Vorhinein Wegverbindungen für den Fußverkehr gesichert, um ein zusammenhängendes Netz schaffen zu können. Zudem sind Bauvorhaben vorrangig dort zu genehmigen, wo Versorgungs-Einrichtungen bereits im näheren Umfeld vorhanden sind.
- **Handlungsfeld 38: Verkehrsplanerische Prozesse:**
In Projekten der Stadt zu Straßenraumgestaltungen bzw. zur Reorganisation des Verkehrs ist die Berücksichtigung fußverkehrsrelevanter Fragestellungen zu prüfen. (z. B. Möglichkeiten Begegnungs- und Fußgängerzonen, Kfz-Verkehrsberuhigung, intuitive Wegeführung)
- **Handlungsfeld 39: Stetige Weiterentwicklung der Fußverkehrs-Kriterien inkl. Evaluierung:**
Implementierung eines Monitoringsystems für die Entwicklung des Fußverkehrs; somit kann der Masterplan Gehen auf seine Zielerreichung überprüft werden. Dafür müssen Indikatoren erstellt werden, welche anschließend laufend gemessen werden.
Durchführung von Walkability-Checks nach Methodik von Walkspace Mobilität; so kann ein Vergleich von Ist- und Sollzustand durchgeführt werden und Wissen kann generiert werden.

5.3.2 Institutionalisierten der Fußverkehrsplanung

- **Handlungsfeld 40: Fußverkehrsbeauftragte:**
Ernennung eines/r oder mehrerer Fußverkehrsbeauftragte/n in der Stadt, welche die Rolle der Koordination und Evaluierung von Fußverkehrs-Maßnahmen einnehmen.
- **Handlungsfeld 41: Planungs-Team Fußverkehr:**
Einrichtung eines Kompetenzfeldes zum Thema Gehen, welches als Anlaufstelle in der Stadt fungiert. Planungen und deren Umsetzung organisiert, regelmäßige Berichte erstellt und das Monitoring zur Umsetzung des Masterplans betreut.
- **Handlungsfeld 42: Kooperation mit anderen Institutionen:**
Zusammenarbeit mit dem Umland, um grenzübergreifende Strukturen zu schaffen
Zusammenarbeit mit der Forschung, um Fußverkehr zu stärken z.B. zu den Themen flexible Leitsysteme für Besucherlenkung, Ampelschaltungen, Anreizsysteme etc.
Aktive Beteiligung an bundesweiten Arbeitsgruppen zum Thema Fußverkehr (z.B.

Arbeitsgruppen der Forschungsgesellschaft Straße – Umwelt – Verkehr und Mitarbeit an Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS). Wissenstransfer durch Teilnahme an (inter)nationalen Konferenzen zum Thema Fußverkehr.

5.3.3 Fußgängerfreundliche Siedlungsentwicklung

Das Stadtentwicklungskonzept und darin angestrebte Siedlungsentwicklungen werden vernetzt mit den Anforderungen durch FußgängerInnen gedacht.

- **Handlungsfeld 43: Quartiersentwicklung durch Nachverdichtung:**
Quartiersentwicklung ist in erster Linie in bereits bebauten Gebieten durch Nachverdichtungen anzustreben. So können bestehende Strukturen, Versorgungseinrichtungen, Mobilitätsangebote, etc. genutzt werden. So kann neuer Wohn- und Arbeitsraum geschaffen werden bei Geringhaltung der Wege zu weiteren alltäglichen Zielen. Die Siedlungsentwicklung ist auf das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ auszulegen.
- **Handlungsfeld 44: Nutzungsmischung in neuen Quartieren:**
Neue Quartiere sind mit hohen Qualitäten für den Fußverkehr zu planen, sowohl bzgl. der Nutzungsdurchmischung (die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Ausbildung sollen in einem für die Wohn- und Lebensqualität verträglichen Ausmaß gemischt werden) als auch bzgl. dichter und umwegarmer Gehwegenetzen im und aus dem Quartier.
- **Handlungsfeld 45: Kfz-verkehrsberuhigte Quartiere**
Straßen, die der Erschließung von Wohngebäuden bzw. Siedlungen dienen, werden nach Möglichkeit als 30 km/h Zone (oder evtl. Begegnungszone, Wohnstraße, Fahrradstraße) verordnet. Dadurch kann die Qualität des Zu Fuß Gehens innerhalb des Quartiers sicherer und angenehmer werden. Kfz-Parken in Sammelgaragen zu organisieren, wird als Planungsprinzip angewandt – dadurch wird Platz im Straßenraum für zu-Fuß-Gehende geschaffen. Außerdem wird die Distanz von Verkehrsmitteln zunehmend in Balance gebracht (bspw. Äquidistanz von ÖV-Haltestelle und privatem PKW).

6 Entwicklung des SOLL-Fußwegenetz

Bei der Entwicklung des SOLL-Fußwegenetz wurden folgende Ziele der Stadtgemeinde Villach berücksichtigt:

- Stärkung des fußgängerfreundlichen Stadtzentrums und Bildung von Quartierszentren in den umliegenden Stadtteilen.
- Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit des Stadtzentrums ausgehend von allen umliegenden Stadtteilen und Vernetzung der Stadtteile untereinander (basierend auf Stadtentwicklungskonzept 2025).
- Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit besonderer dezentraler Einrichtungen und Points of Interest, wie beispielsweise Freizeiteinrichtungen und Schulen.
- Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen in Anbetracht der Stärkung der Multimodalität in Villach.

Das Planungsnetz wurde auf Basis der vorhandenen wichtigen Quellen und Ziele des Fußverkehrs entwickelt. Fußwege sollen sich im Rahmen einer 15–20-minütigen Entfernung befinden. Die genaue Methodik zur Entwicklung des Planungsnetzes sowie deren Verläufe werden in den nachfolgenden Unterkapiteln erläutert.

Methodik zur Entwicklung des Planungsnetzes (Soll-Fußwegenetz)

Folgende fünf Schritte wurden für die Entwicklung eines Planungsnetzes im Zuge der Erstellung des lokalen Masterplan Gehen der Stadt Villach durchgeführt:

Schritt 1 – Quellen und Ziele im Fußverkehr: Sammlung und Verortung wichtiger Quellen und Ziele für den Fußverkehr im Planungsgebiet. Wichtige Quell- und Zielpunkte sind (► Abbildung 13):

- Siedlungsgebiete
- Bildungseinrichtungen (Kindergarten, Volksschule, Mittelschule, Höhere Schule)
- Lebensmittelgeschäfte
- Gastronomiebetriebe
- Freizeiteinrichtungen und Sportanlagen
- Gesundheitseinrichtungen (Arztpraxis, Krankenhaus, Apotheke)
- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Park&Ride Anlagen
- Verwaltungsinstitutionen
- Feuerwehr/Polizei

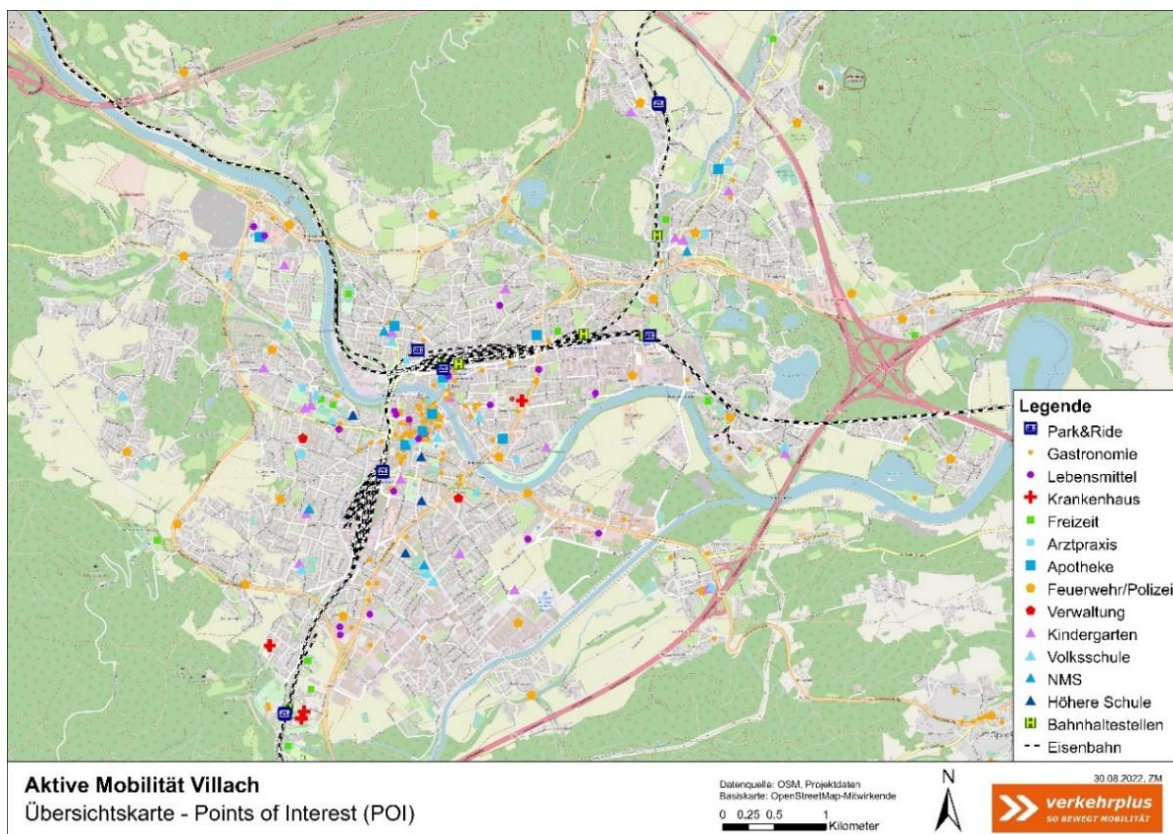


Abbildung 13: Points of Interest (POI) (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2022)

Schritt 2 – Wunschlinien generieren: Die festgelegten Quell- und Zielpunkte werden sinngemäß miteinander verbunden, woraus sich sogenannte Wunschlinien ergeben. Diese werden ausschließlich zur Orientierung grafisch aufbereitet, weisen jedoch auf die Bedürfnisse möglichst kurzer und direkter Wegverbindungen für den Fußverkehr hin. (► Abbildung 14).

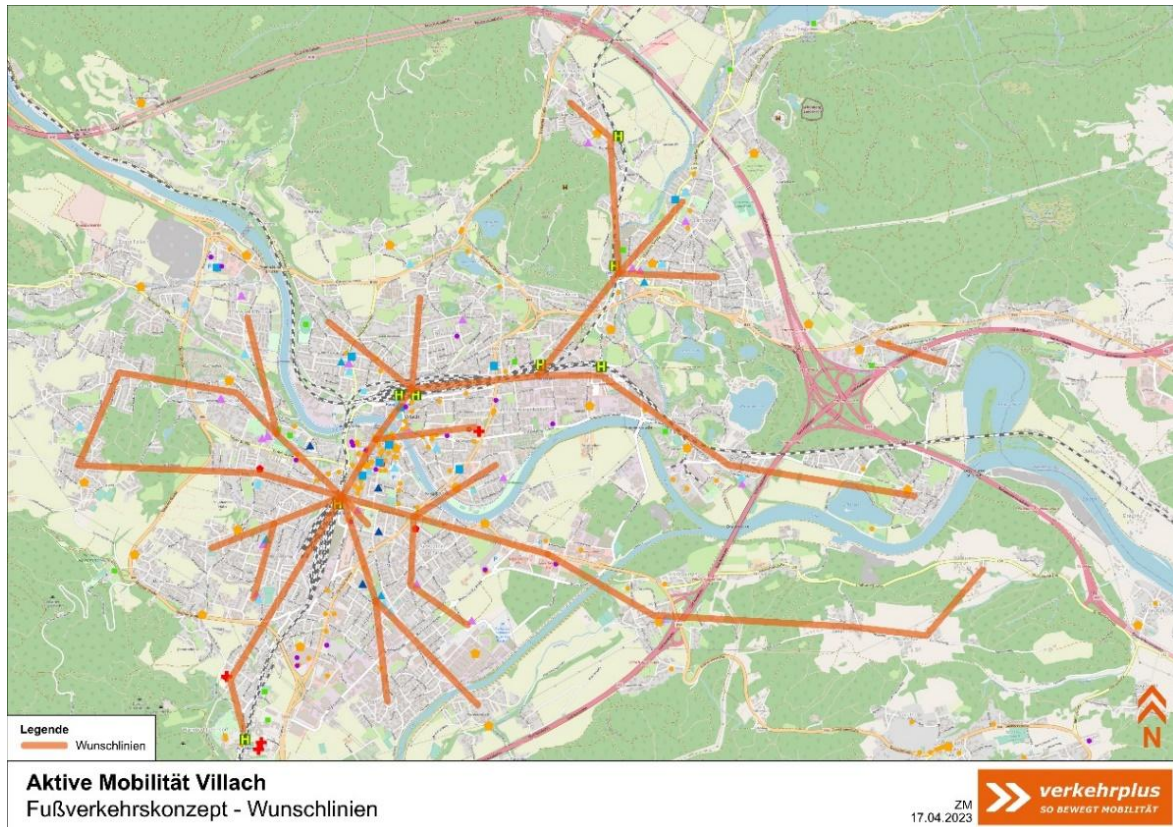


Abbildung 14: Wunschlinien Fußverkehr (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2023)

Schritt 3 – SOLL-Fußwegenetz (Planungsnetz): Basierend auf den generierten Wunschlinien und dem bestehenden Wegenetz wurde ein Planungsnetz erstellt. In weiterer Folge wurden in einem 100-Meter-Raster potenziell zusätzliche Verbindungen geprüft und in das Planungsnetz übernommen.

Das SOLL-Fußwegenetz (► Abbildung 15, ► Abbildung 16) stellt somit ein engmaschiges Zielnetz dar, das die Kombination aus Bestand und neuen Verbindungen abbildet. Das abgestimmte und kategorisierte Planungsnetz entsteht aus einem iterativen Prozess zur Auswahl von wichtigen Verbindungen zwischen Stadtteilen, Siedlungsgebieten und übergeordneten Points of Interest.

Übergeordnete Korridore, welche zukünftig qualitativ hochwertige Fußverkehrs-Verbindungen darstellen sollen, wurden als Hauptrouten kategorisiert. Zudem legt die Definition als Hauptroute eine grobe Priorisierung in der Umsetzung von Maßnahmen fest (Hauptroute vor Erschließungsrouten).

In weiterer Folge wurden auf den Strecken des SOLL-Fußwegenetz die bestehende Fußverkehrsinfrastruktur und Mängel in der Führungsform erörtert (siehe Bestands- und Mängelanalyse).

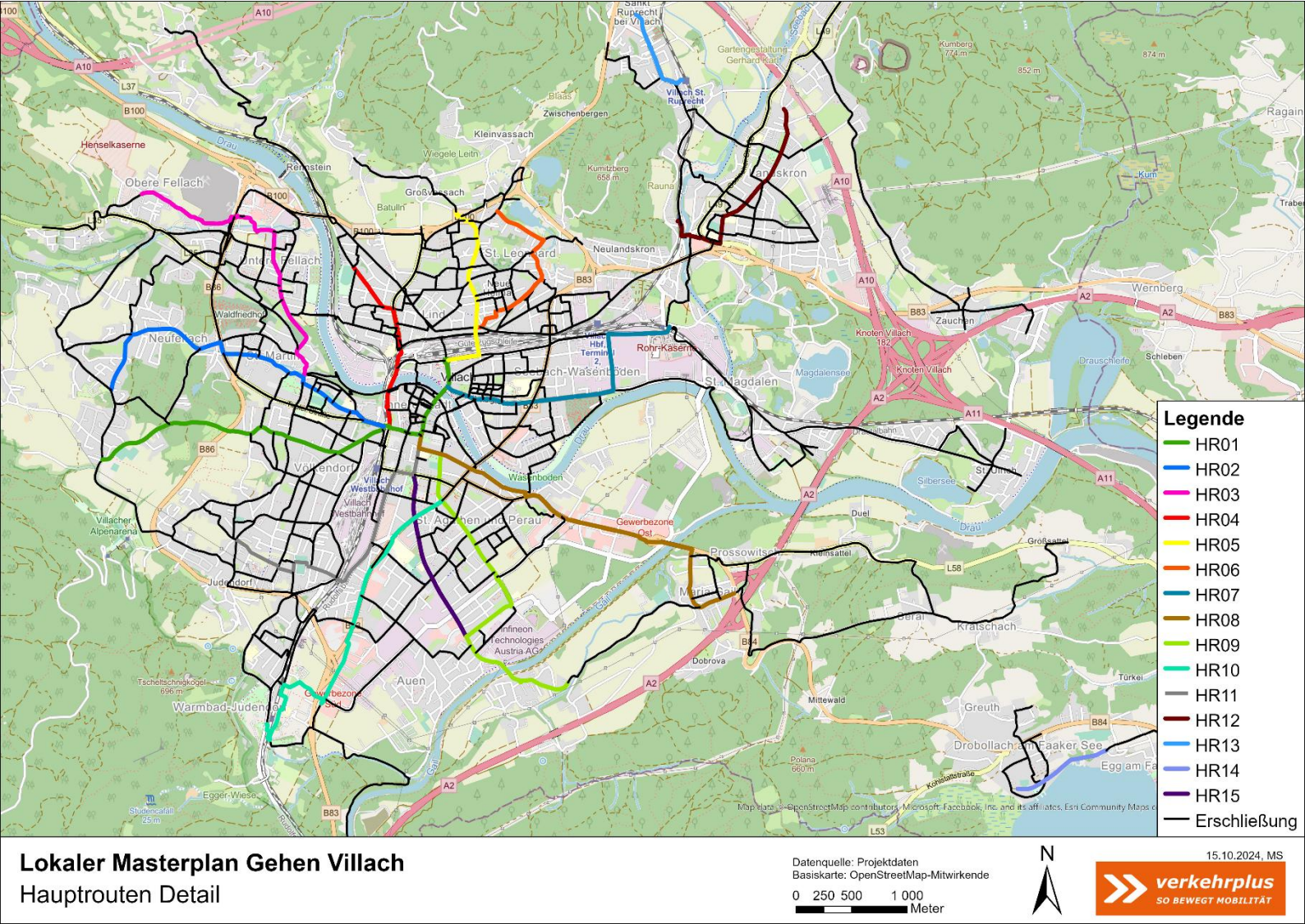


Abbildung 15: SOLL-Fußwegenetz (Planungsnetz im Detail) für die Stadt Villach – Haupt- und Erschließungsrouten (Quelle: verkehrplus, 2024)

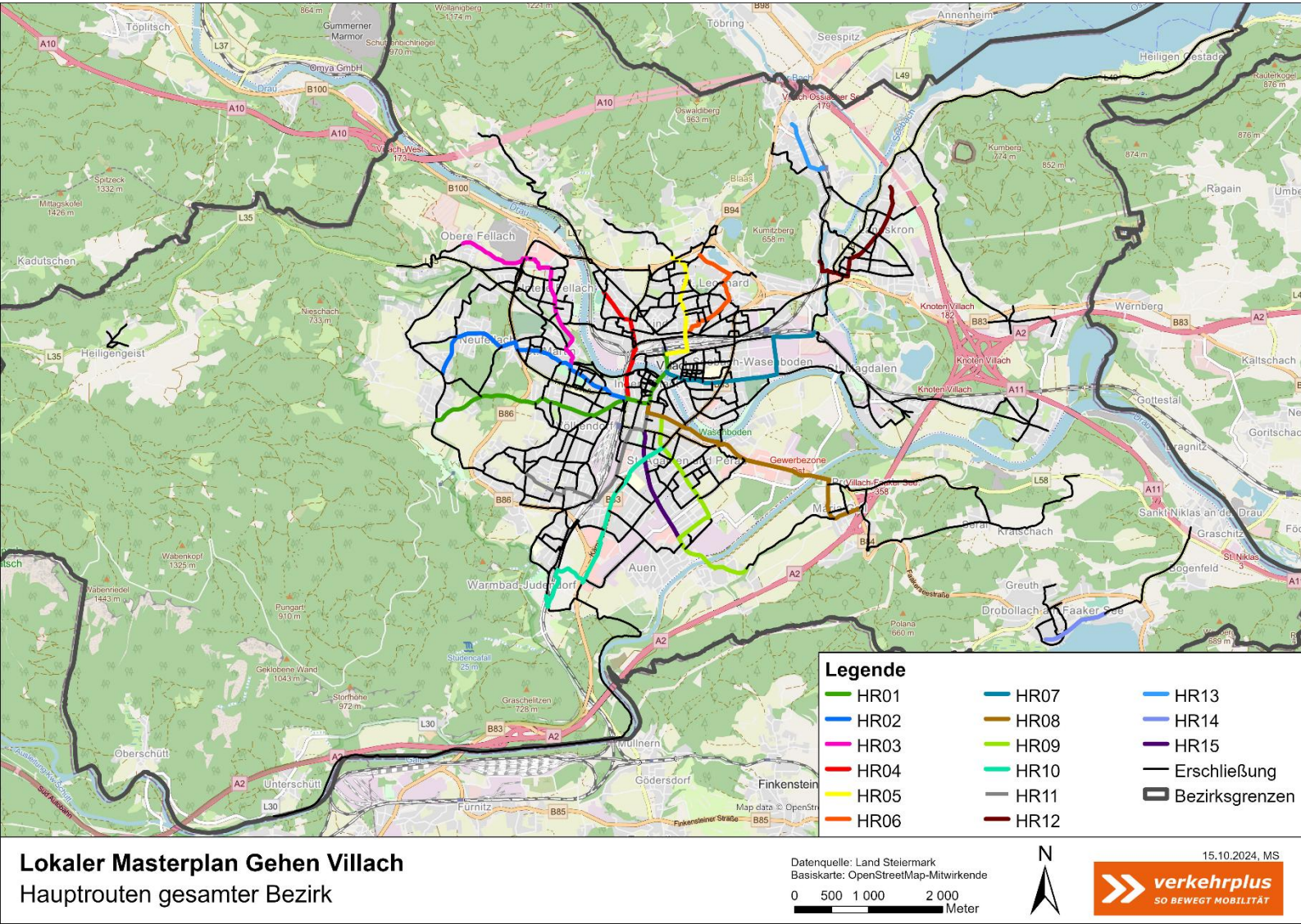


Abbildung 16: SOLL-Fußwegenetz (Planungsnetz für gesamten Bezirk) für die Stadt Villach – Haupt- und Erschließungsrouten (Quelle: verkehrplus, 2024)

Schritt 4 – IST-Analyse (Bestands- und Mängelanalyse im Planungsnetz): Entlang des festgelegten Planungsnetzes wurde eine umfassende Bestands- und Mängelanalyse durchgeführt. Der Ist-Zustand des festgelegten Planungsnetzes wird mittels Desktop Recherche (Google Maps Street-View, etc.) und Begehungen vor Ort erhoben (► Abbildung 17). Die bestehende Führungsform für den Fußverkehr und Problemstellen wurden erörtert und in einer Karte verortet. Zudem wurde bei Vorortbegehungen eine GIS-basierte Webmap herangezogen, in welche der Bestand und diverse Mängel per Smartphone verortet und eingetragen werden.

Zusätzlich ist festzuhalten, dass nicht das gesamte Fußwegenetz der Stadtgemeinde betrachtet wurde, sondern nur das hier festgelegte SOLL-Fußwegenetz im Detail analysiert wurde.

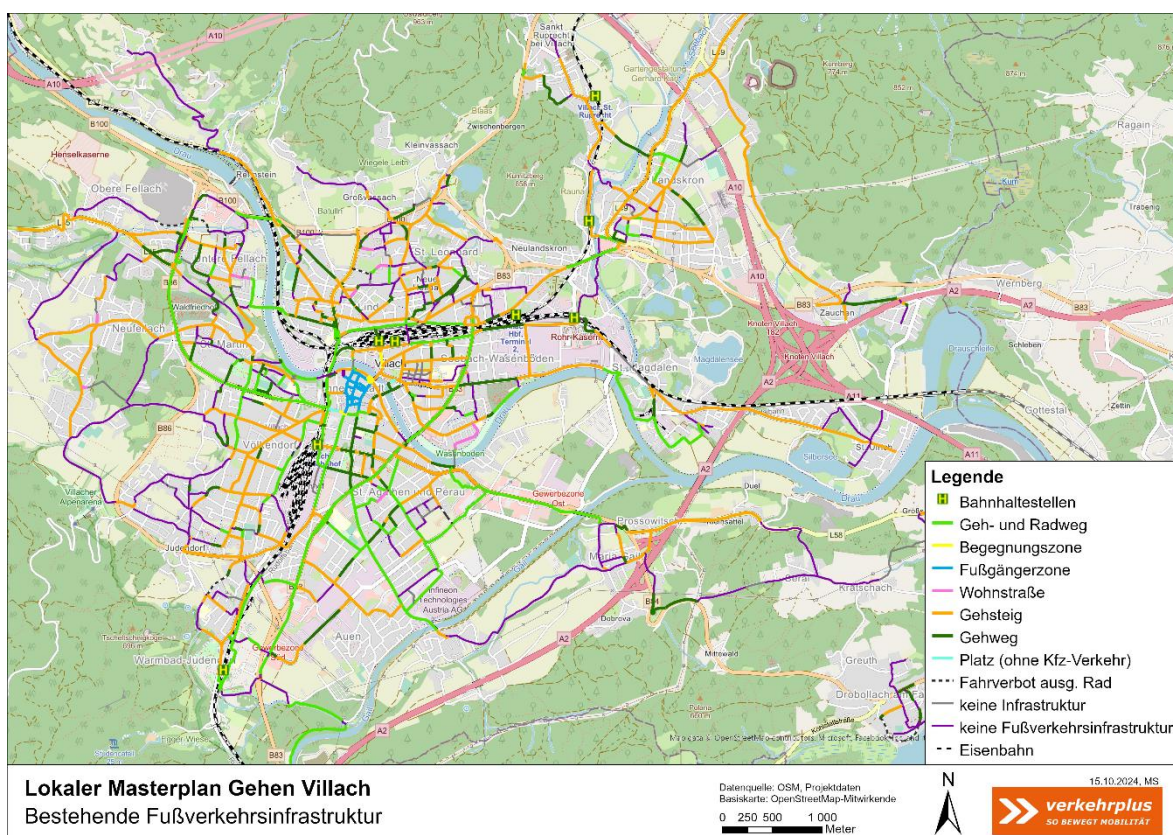


Abbildung 17: Bestandsanalyse Planungsnetz - Führungsformen (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2024)

Für das Aufzeigen von Mängeln wurde das Planungsnetz in Wege mit bestehender Fußverkehrsinfrastruktur, Wege ohne Fußverkehrsinfrastruktur und Wege ohne Infrastruktur (zukünftige Wegeverbindungen) unterteilt. (► Abbildung 18).

Folgende lineare Mängel und bestehende Fußverkehrsinfrastruktur werden in einer Karte verortet:

- Fußverkehrsinfrastruktur
- Wege ohne Fußverkehrsinfrastruktur
- Wege ohne Infrastruktur

Bei Wegen mit **Fußverkehrsinfrastruktur** handelt es sich um fußverkehrsgerechte Infrastruktur, wie beispielsweise Gehwege oder Gehsteige.

Bei Wegen **ohne Fußverkehrsinfrastruktur** gibt es Infrastruktur für andere Verkehrsmittel, meist eine Fahrbahn für MIV, doch keine explizite Infrastruktur für zu-Fuß-Gehende wie z.B. ein Gehsteig.

Netz-Abschnitte **ohne Infrastruktur** sind im Bestand noch nicht vorhanden, und müssen für die Schaffung von kurzen und direkten Fußverkehrs-Verbindungen noch errichtet werden. Teilweise handelt es sich bei Wegen ohne Infrastruktur um bereits jetzt ersichtliche Trampelpfade, welche in Zukunft zu befestigen sind. Diese Wege sind für einen Lückenschluss im Planungsnetz sehr relevant, da sie wichtige Punkte miteinander verknüpfen oder direkte und kurze Verbindungen anbieten. Durch Erschließung dieser Wege kann ein engmaschiges Fußverkehrsnetz geschaffen werden.

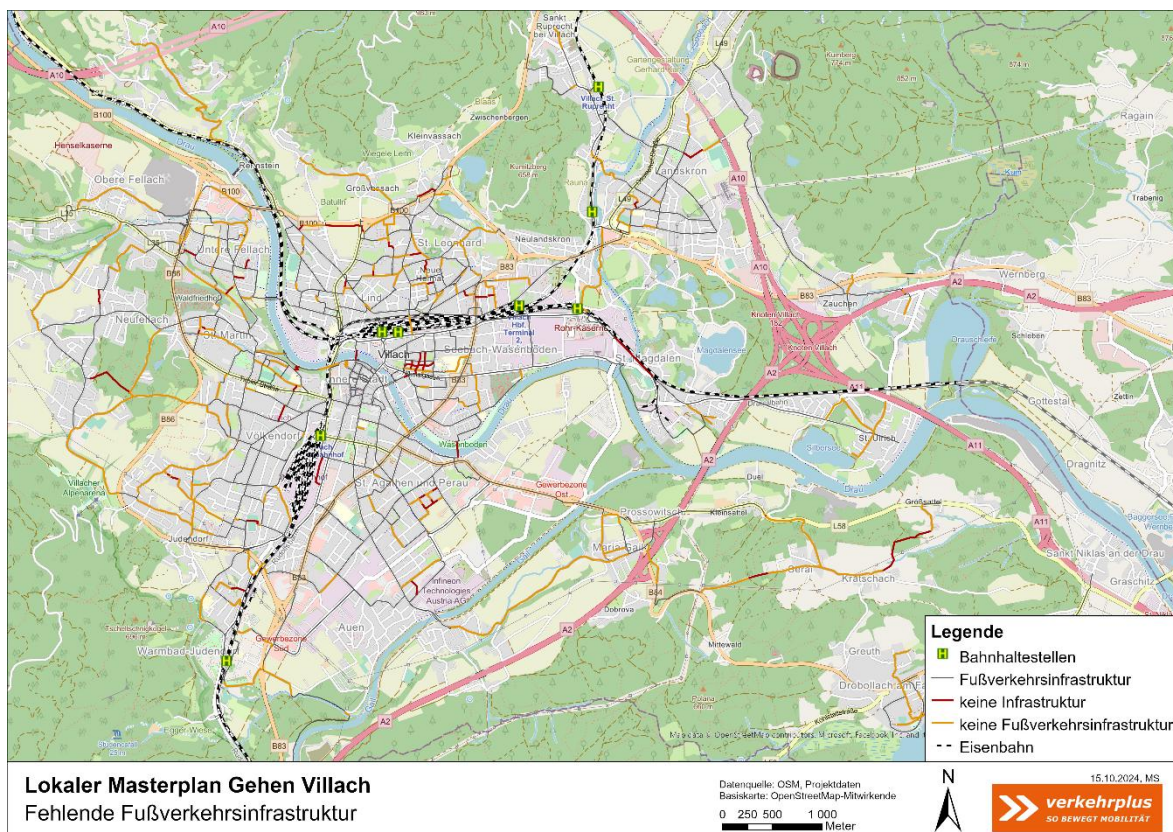


Abbildung 18: Bestandsanalyse Planungsnetz - Problemlandkarte (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2024)

Schritt 5 – Entwicklung der Maßnahmentabelle (inkl. Leitprojekte): Aus der durchgeführten Bestands- und Mängelanalyse entstehen in weiterer Folge Maßnahmenvorschläge, welche die festgestellten Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur beheben sollen und weitere Verbesserungen im Fußverkehr bringen. Ein Fokus in der Maßnahmenentwicklung wurde räumlich auf die definierten Hauptrouten und auf das Umfeld von Schulstandorten im Stadtgebiet (►Abbildung 19)

gelegt. Im Schulumfeld können Kinder und Jugendliche durch sichere Wegeverbindungen darin unterstützt werden, selbstständig zu Fuß mobil zu sein.

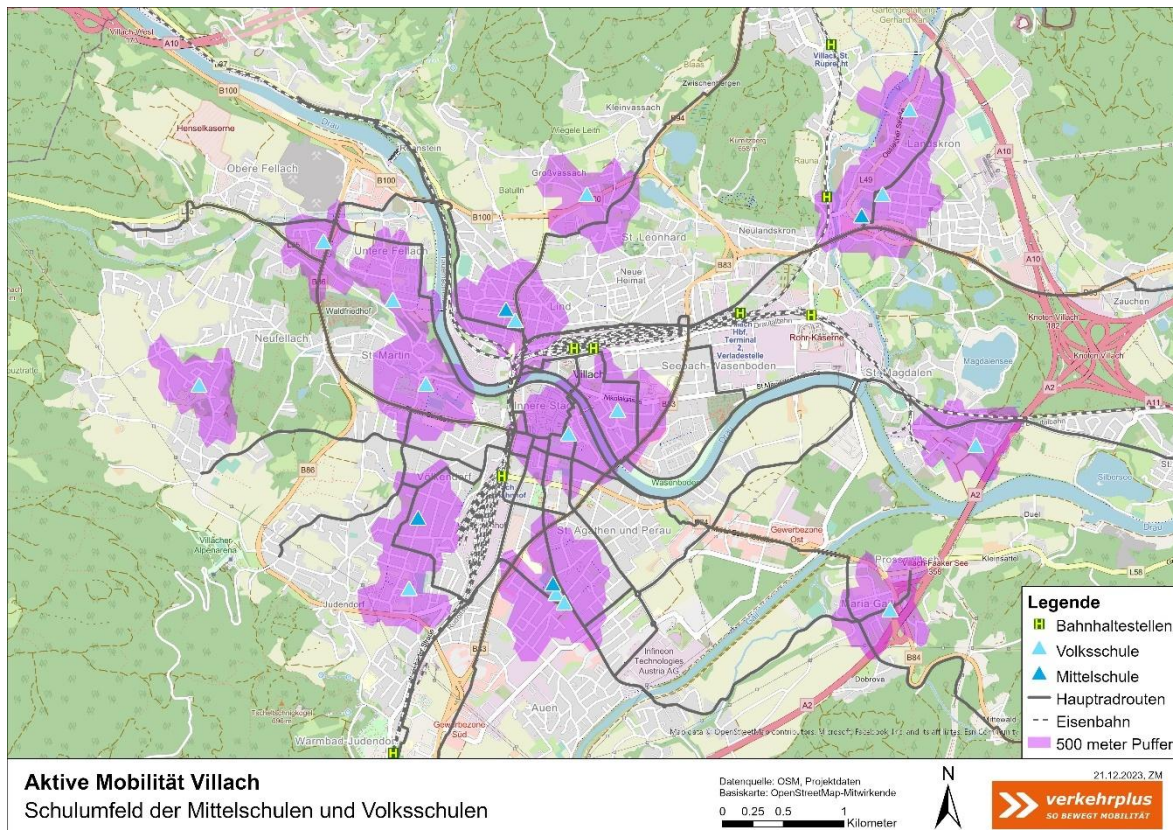


Abbildung 19: Planungsgebiet Stadt Villach – Erreichbarkeitsanalyse – 500 Meter Wegestrecke ausgehend von Volks- und Mittelschulen (Basiskarte: openstreetmap, eigene Bearbeitung, 2023)

Die Maßnahmenvorschläge in Verbindung mit dem Planungsnetz wurden mit der Stadtgemeinde Villach abgestimmt und um relevante, bereits angedachte Projekte der Stadt Villach erweitert.

Zudem wurden Maßnahmen für den Fußverkehr mit jenen aus dem zeitgleich ausgearbeiteten Radverkehrskonzept für die Stadt Villach abgeglichen.

Ergebnis sind eine umfassende Maßnahmentabelle (► Kapitel 7 SOLL-Fußwegenetz und ► Anhang 1 – Übersichtskarte Maßnahmen, ► Anhang 2 – Maßnahmentabelle) für das gesamte Planungsgebiet, und sogenannte „Leitprojekte“ (► Kapitel 8 Leitprojekte und Best-Practice-Beispiele), welche für die Fußverkehrsinfrastruktur in Villach einen neuen Weg aufzeigen sollen. Die Maßnahmen decken verschiedene Handlungsfelder (allgemeine Maßnahmenempfehlungen) ab. Mit der Umsetzung der Leitprojekte entstehen in der Stadt Villach Best-Practice-Beispiele für die flächendeckende Entwicklung des Wegenetzes und des öffentlichen Raums.

7 SOLL-Fußwegenetz und Leitprojekte

Zentraler Baustein der Fußverkehrsförderung in der Stadt Villach ist das Wegenetz für den Fußverkehr, welches idealerweise durchgängig, engmaschig, sicher und komfortabel sein soll. Eine hoch qualitative Fußverkehrsinfrastruktur bildet neben sozialen und organisatorischen Randbedingungen die Basis für die angestrebte Steigerung der Fußverkehrs-Zahlen in Villach.

Ausgehend vom entwickelten SOLL-Fußwegenetz sind im Lokalen Masterplan Gehen Villach zahlreiche Infrastruktur-Maßnahmen enthalten, welche im Planungshorizont von 10 Jahren in die Umsetzung gebracht werden sollen (► Abbildung 20).

Die einzelnen Maßnahmen entsprechen den in Kapitel 5 definierten Handlungsfeldern, sowie dem Maßnahmen-Portfolio entsprechend dem „Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen“ (BMK, 2023).

Ergebnis sind eine umfassende Maßnahmentabelle (Übersichtskarte: ► Anhang 1 – Übersichtskarte Maßnahmen, Maßnahmentabelle: ► Anhang 2 – Maßnahmentabelle) für das gesamte Planungsgebiet, und sogenannte „Leitprojekte“ (► 8 Leitprojekte und Best-Practice-Beispiele), welche für die Fußverkehrsinfrastruktur in Villach einen neuen Weg aufzeigen sollen.

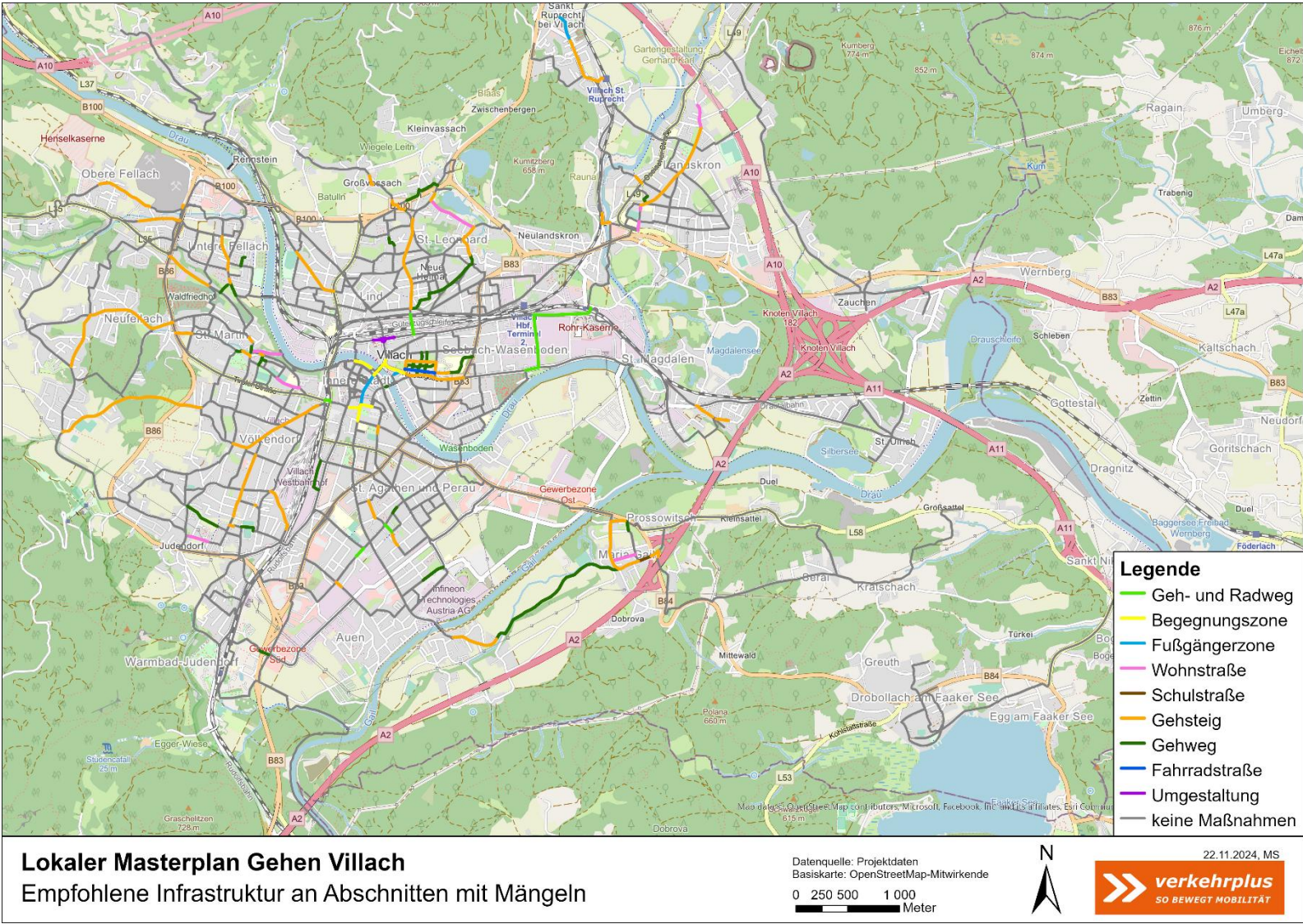


Abbildung 20: Fußverkehrs-Maßnahmen für die Stadt Villach nach empfohlener Infrastruktur (Quelle: verkehrplus, 2024)

8 Leitprojekte und Best-Practice-Beispiele

Als konkrete Umsetzungs-Projekte sind im Zuge der Ausarbeitung des Masterplans sogenannte „Leitprojekte“ ausgewählt worden. Als Leitprojekte sollen diese Infrastruktur-Maßnahmen einen neuen Weg für die Fußverkehrsinfrastruktur in Villach aufzeigen. Sie decken verschiedene Themen aus der Maßnahmentabelle (allgemeine Maßnahmenempfehlungen) im Handlungsschwerpunkt 2 ab. Mit der Umsetzung dieser Projekte entstehen in der Stadt Villach Best-Practice-Beispiele für die flächendeckende Entwicklung des Wegenetzes und des öffentlichen Raums.

Die **Begegnungszone** (§ 76c. StVO) stellt eine verkehrsorganisatorische Maßnahme in vier der Leitprojekte (Tabelle 3: 01 – 04) dar. In der Stadt Villach gibt es bereits erfolgreich umgesetzte Begegnungszonen – bspw. im Stadtzentrum am Hans-Gasser-Platz (► Abbildung 21), in der Lederergasse und in der Bahnhofsstraße. Für die Zukunft gilt es, diese Begegnungszonen und die damit zu verbindende Umgestaltung des öffentlichen Raums zu erweitern bzw. auf andere Stadtteile zu übertragen. Insbesondere für Fußgänger können damit kurze Wege, eine Steigerung der Sicherheit durch die erhöhte Rücksichtnahme zwischen Verkehrsteilnehmern und attraktive Aufenthaltsbereiche geschaffen werden.



Abbildung 21: Beispiel zu Begegnungszone – Hans-Gasser-Platz, Villach (Quelle: begegnungszonen.or.at, 2023)

Die Attraktivität von Wegestrecken und Aufenthaltsbereichen im Straßenraum kann u.a. durch Investitionen in die „**blau-grüne**“ **Infrastruktur**, insbesondere durch natürliche Beschattung, erhöht werden. Der erste Schritt im Ausbau der „grünen Achsen“ in der Stadt Villach wird mit der Achse vom Hauptbahnhof (Tabelle 3: 11, ► Abbildung 22) bis zum Stadtpark gegangen (Umsetzung 2022 bis 2025). Weitere Leitprojekte setzen ebenso den Fokus auf die Schaffung von „**grünen Achsen**“ (Tabelle 3: 12 und 13) bzw. auf die **Verbesserung des Mikroklimas** an Plätzen (Tabelle 3: 06).



Abbildung 22: Schaubild zur „Grünen Achse quer durch Villach“ – Hauptbahnhof bis Stadtpark (Quelle: villach.at, 2022)

Die **Umgestaltung der Vorzone zum Hauptbahnhof** (Tabelle 3: 05) befindet sich zum Zeitpunkt der Masterplan-Erstellung bereits in Planung. Die Organisation aller Verkehrsmittel und der qualitativen Verbesserung für den Fußverkehr, den Radverkehr und den öffentlichen Linienbusverkehr stellt eine Herausforderung dar. Die gute Erreichbarkeit der Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs für Fußgänger bildet einen wichtigen Bestandteil der Planungsziele.



Abbildung 23: Beispiel für eine Bahnhofs-Umgestaltung inkl. Vorplatz mit Flächen für den Fußverkehr und zum Zweck des Aufenthalts – Bahnhof Lienz, Osttirol (Quelle: bahnhof.oebb.at, 2023)

Die **Congress Center Brücke** (Tabelle 3: 07) über die Drau stellt im Zentrum von Villach eine wichtige Verbindung für den Fußverkehr dar. Grundsätzlich ist die Brücke für den Fuß- und Radverkehr ausgelegt. Am Ostufer der Drau ist die Brücke ausgehend von der Brauhausgasse barrierefrei erreichbar. Am Westufer ist die Brücke ausgehend von der Gerbergasse über eine Treppe erreichbar. Im einem Leitprojekt soll eine **Lösung für mobilitätseingeschränkte Personen und den Radverkehr** gefunden werden (Beispiel in ► Abbildung 24).



Abbildung 24: Beispiel für barrierefreie Fußgängerbrücke (Geh- und Radweg-Brücke) – Ölhafenbrücke, Raunheim, Deutschland (Quelle: divisare.com, 2014)

Ein Schwerpunkt, der sich sowohl im Radverkehrskonzept als auch im Masterplan Gehen wiederfindet, ist die Schaffung von **sicheren (Schul-)wegen für Kinder**. Das Leitprojekt zur Verbesserung des Umfeldes der Volksschule 11 - Maria Gail (Tabelle 3: 08) soll die Anwendung der **Schulstraße** (§ 76d. StVO) als verkehrsorganisatorisches Instrument erproben und ein Vorbild für weitere Schulen in Villach schaffen.



Abbildung 25: Beispiel für Schulstraße – Reutte, Tirol (Quelle: meinbezirk.at, 2023)

Das Ziel der **fußgängerfreundlichen Siedlungsentwicklung** erhält mit den beiden Entwicklungsgebieten „Westbahnhof-Quartier“ (Tabelle 3: 09) und „Nikolai-Quartier“ (Tabelle 3: 10) zwei Leuchtturm-Projekte, die als Best-Practice-Beispiel für weitere Entwicklungen in der Stadt Villach. Die Planung der Nutzungs- und Wegestruktur wird in Zukunft möglichst auf die Bedürfnisse von Fußgängern ausgerichtet. Die Durchmischung von Wohnen, Arbeitsplätzen und Einrichtungen für den täglichen Bedarf sollen kurze Wege ermöglichen. Die Erschließung der Nutzungen innerhalb von Quartieren soll vorrangig Kfz-verkehrsberuhigt gestaltet sein und direkte Wege zu Fuß ermöglichen.



Abbildung 26: Beispiel für Quartiers-interne Durchwegung für den Fußverkehr, Lehen, Stadt Salzburg (Quelle: verkehrplus, 2023)

Neben der fußverkehrsfreundlichen Entwicklung von neuen Quartieren sollen auch **bestehende Stadtteile und Siedlungen** schrittweise bessere Randbedingungen für den Fußverkehr ausweisen. Im Stadtteil Landskron (Tabelle 3: 16) soll das bestehende Straßennetz u.a. durch eine Kfz-Verkehrsberuhigung für den Fußverkehr (und Radverkehr) aufgewertet werden. Aus dem Radverkehrskonzept geht hervor, dass die Einführung von **Fahrradstraßen** (§ 67 StVO) im Siedlungsgebiet von Landskron zu empfehlen ist. Von den zu erwartenden Effekten (geringere Kfz-Verkehrsmengen durch Durchfahrts-Verbot, gesteigerte Rücksichtnahme ggü. aktiven Verkehrsteilnehmern, etc.) kann neben dem Radverkehr auch der Fußverkehr profitieren.



Abbildung 27: Beispiel für Fahrradstraße – Argentinierstraße, Wien (Schaubild, Umsetzung noch nicht abgeschlossen) (Quelle: mobilitaetsagentur.at, 2023)

Innerhalb des Stadtgebiets von Villach gibt es in den Randlagen des zusammenhängenden Siedlungsgebiets derzeit noch **Stadtteile, die nicht (zur Gänze) über getrennt geführte Fußverkehrsinfrastruktur an den Kernraum angebunden sind**. Vor allem entlang von engen, teils schlecht einsehbaren Straßen, und jedenfalls entlang von Abschnitten im Freiland ist die getrennte Fußverkehrsführung anzustreben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die zwei Leitprojekte, für welche die sichere Anbindung für den Fußverkehr Priorität gesehen wird, umfassen die Stadtteile Goritschach (Oberdörfer, Tabelle 3: 14) und Maria Gail (Tabelle 3: 15).



Abbildung 28: Beispiel für Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur im Ortsgebiet – Gehsteig und sichere Querungsstelle, Frohnleiten, Steiermark (Quelle: verkehrplus, 2022)

► Tabelle 3 und ► Abbildung 29 geben einen Überblick über die 15 Leitprojekte.

Tabelle 3: Übersicht zu Leitprojekten

NR.	Beschreibung	Zuordnung zu Handlungsfeldern (allgemeine Maßnahmen-empfehlungen)	Priorität
01	Begegnungszone Postgasse (Erweiterung der BEZO am Hans-Gasser-Platz)	Handlungsfeld 16: Begegnungszonen	hoch
02	Begegnungszone Draulände (Erweiterung der BEZO in der Lederergasse)	Handlungsfeld 16: Begegnungszonen	hoch
03	Begegnungszone Nikolaigasse bis Vorplatz Congress-Center (Erweiterung der BEZO in Bahnhofstraße)	Handlungsfeld 16: Begegnungszonen	hoch
05	Umgestaltung Vorzone Hauptbahnhof	Handlungsfeld 29: Aufenthaltsqualität an Haltestellen des öff. Verkehrs	hoch
06	Lösung für Hitzeinsel Congress Platz (Mikro-Klima über Grünraumgestaltung)	Handlungsfeld 13: Klimawandelanpassung	mittel
07	Barrierefreie Erreichbarkeit Congress Brücke (Westufer Drau, inkl. Lösung für Radverkehr)	Handlungsfeld 34: Barrierefreie Wegenetze	hoch
08	Schulumfeld Maria Gail (sicherer Schulweg, Schulstraße auf Abstimmungsstraße))	Handlungsfeld 21: Sichere Verkehrsorganisation im Schulumfeld, Handlungsfeld 22: Schulstraßen ausbauen	hoch
09	Fußläufige Durchwegung von neuen Quartieren: „ Westbahnhof-Quartier “	Handlungsfeld 17: Durchwegung für den Fußverkehr, Handlungsfeld 45: Kfz-verkehrsberuhigte Quartiere	hoch
10	Fußläufige Durchwegung von neuen Quartieren: „ Nikolai-Quartier “	Handlungsfeld 17: Durchwegung für den Fußverkehr, Handlungsfeld 45: Kfz-verkehrsberuhigte Quartiere	hoch
11	Grüne Achse Hauptbahnhof - Stadtpark (Bestand aufwerten, Lücken in der grünen Infrastruktur füllen)	Handlungsfeld 12: Grüne Achsen	hoch
12	Grüne Achse Infineon – Zentrum (Bestand aufwerten, Lücken in der grünen Infrastruktur füllen)	Handlungsfeld 12: Grüne Achsen	mittel
13	Grüne Achse Nikolaigasse (Kfz-Stellplätze und Straßenrad-Flächen zur Schaffung von grüner Infrastruktur nutzen)	Handlungsfeld 12: Grüne Achsen	mittel
14	Gehweg für eine sichere Verbindung in „die Oberdörfer“ (entlang St.Johanner Bergstraße und Goritschacher Weg, tw. Geh- und Radweg möglich)	Handlungsfeld 31: Fußverkehrsfreundliche Verbindungen zwischen Stadtteilen	hoch
15	Gehweg für eine sichere Verbindung von/nach Maria Gail (entlang Abstimmungsstraße, tw. Geh- und Radweg möglich)	Handlungsfeld 31: Fußverkehrsfreundliche Verbindungen zwischen Stadtteilen	hoch
16	Landskron Kfz-Verkehrsberuhigung in Siedlungsgebiet (u.a. durch Einführung von Fahrradstraße(n))	Handlungsfeld 45: Kfz-verkehrsberuhigte Quartiere	mittel

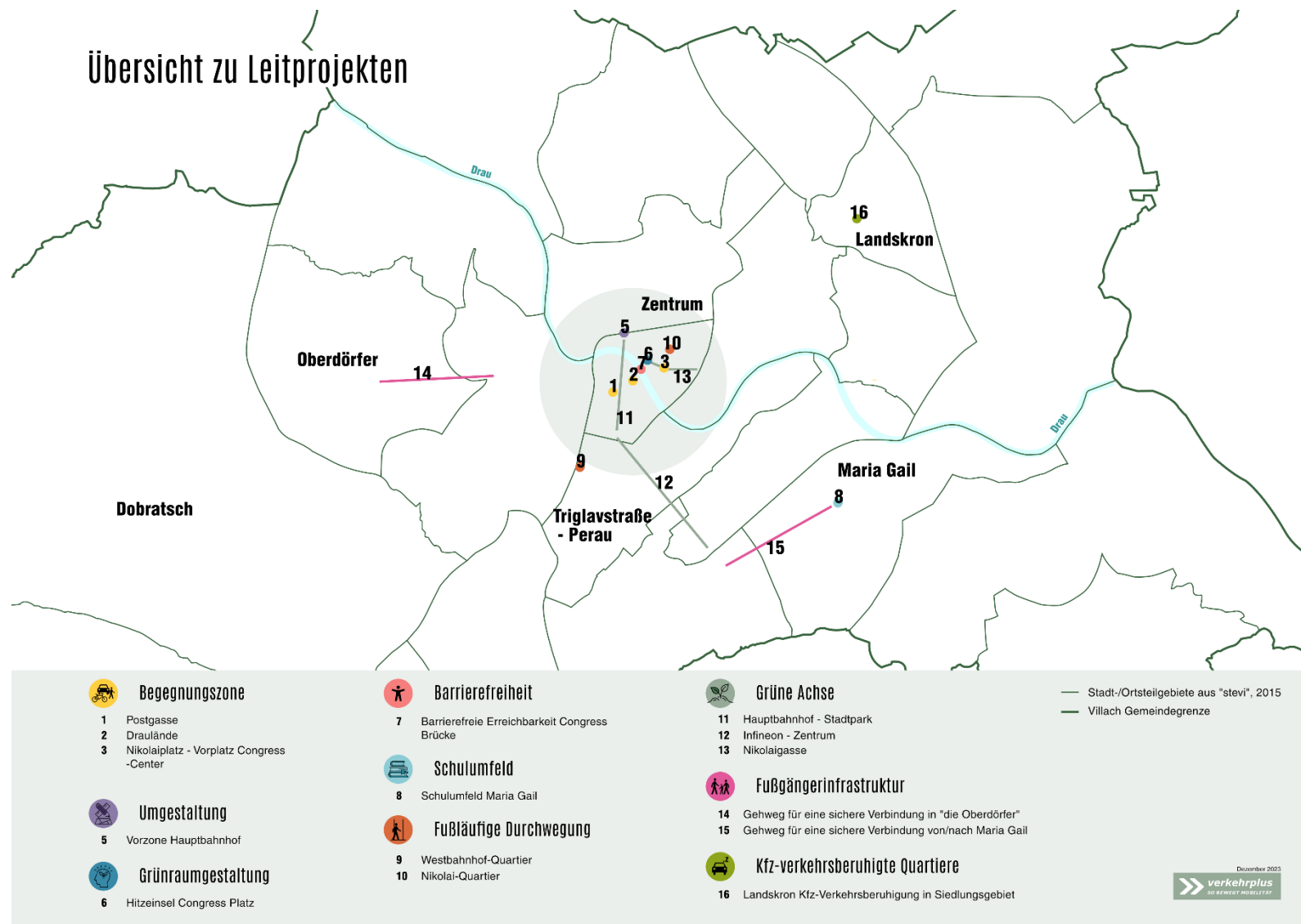


Abbildung 29: Übersichtsgrafik zu Leitprojekten (Quelle: verkehrplus, 2023)

Quellenverzeichnis

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

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

BMK (Hrsg.) 2023: Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), März 2023

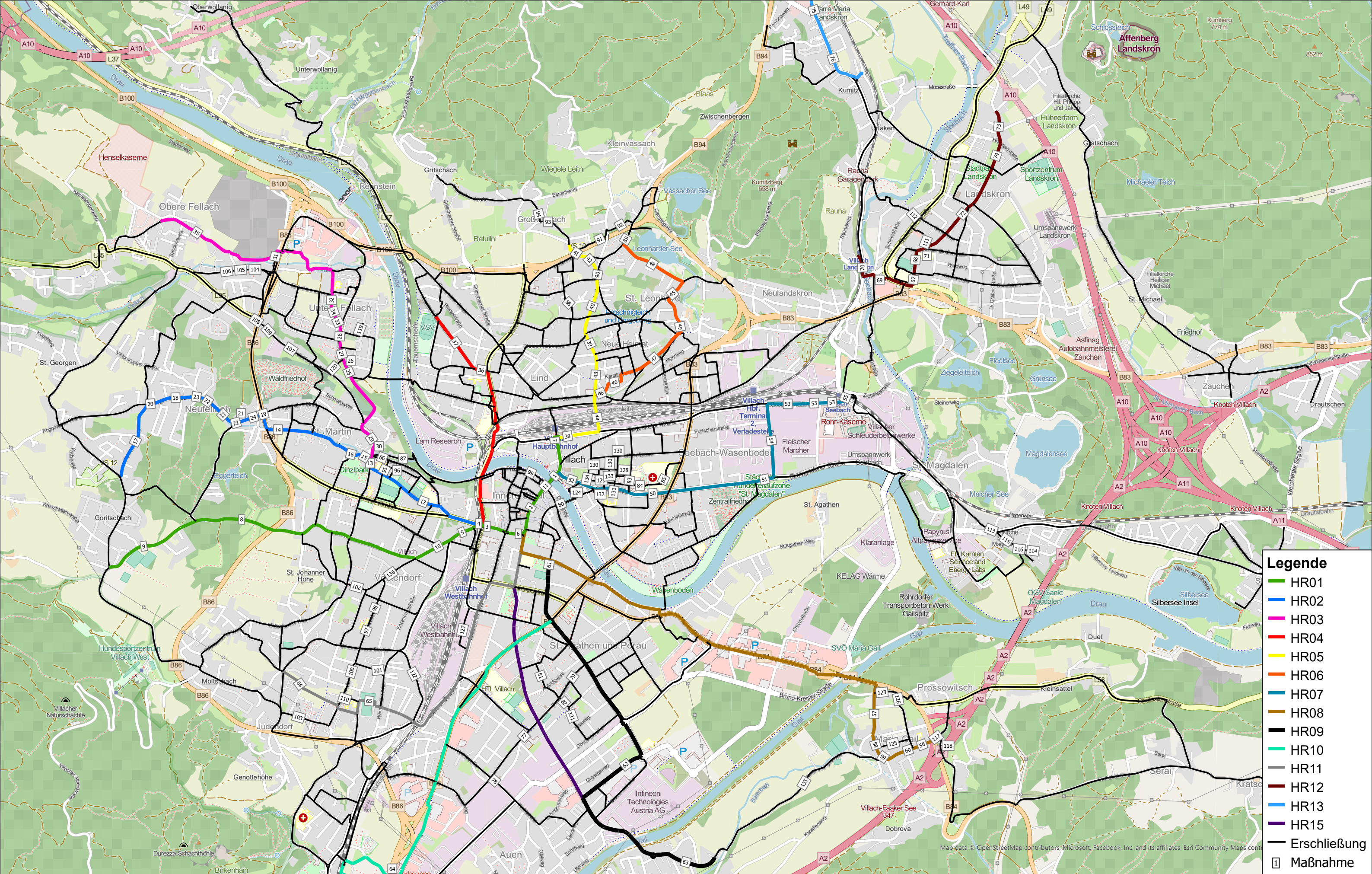
Magistrat der Stadt Villach (Hrsg.) (2017): Mobilitätskonzept Villach 2035, Bearbeitung: DI Reinhold Pischounig, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Prisma solutions. Dezember 2017

Stadt Villach (Hrsg.), 2015: Stadtentwicklungskonzept Villach 2025 („steVi :konzept 2025“), Bearbeitung: Technische Universität Graz, 2015

Rechtsinformationssystem des Bundes (RIS), 2023: Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960), Fassung 2023

HERRY Consulting GmbH (2025): Mobilitätserhebung Stadt Villach 2024 – Ergebniszusammenfassung. Im Auftrag der Stadt Villach, Wien, Dezember 2024

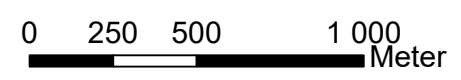
Anhang 1 – Übersichtskarte Maßnahmen



Lokaler Masterplan Gehen Villach

Maßnahmen

Datenquelle: Projektdaten
Basiskarte: OpenStreetMap-Mitwirkende



16.10.2024, MS



Anhang 2 – Maßnahmentabelle

Nr Maßnahme	Bezeichnung	Bestehende Infrastruktur (IST)	Empfohlene Infrastruktur (SOLL)	Nr HR	Nr Handlungs- feld	Mangel	Maßnahmenkategorie	Generelle Maßnahme	Beschreibung Maßnahme	Nr Leitpro- jekt	Umsetzungshorizont
1	Bahnhofstraße	Gehsteig	Begegnungszone	01	12	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr (außerhalb bestehender Bezo)	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Begegnungszone	Erweiterung der Begegnungszonen Bahnhofstraße über Brücke hinweg	11	kurzfristig - bis 2 Jahre
2	Hauptplatz	Fußgängerzone	Fußgängerzone	01	12	Hitzeinseln	Bauliche Maßnahmen	Grünraum	Grünraumgestaltung	11	kurzfristig - bis 2 Jahre
3	Steinwenderstraße	Geh- und Radweg	Geh- und Radweg	01	18	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Verbreiterung der beiden Anlagen für aktive Mobilität (>2 m Gehweg, >3m Radweg) - Potezial zur Anpassung der Kfz-Anlage prüfen (Linksabbiegestreifen), Verkürzung der Wartezeiten für Rad und Fuß	0	langfristig - bis 10 Jahre
4	Tiroler Straße	Geh- und Radweg	Geh- und Radweg	01	18	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg, lange Wartezeiten an VLSA (worst case 3 Querungsstellen), Hitzeinsel	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite, Grünraum	Trennung von Fußverkehr und Radverkehr, Verbreiterung der beiden Anlagen (>2 m Gehweg, >3m Radweg), Verkürzung der Wartezeiten für Rad und Fuß, Schatten in Wartebereichen wo möglich	0	langfristig
5	Völkendorfer Straße	Gehsteig	Gehsteig	01	19	keine (sichere) Querungsmöglichkeit (Nord-Westen zu Gehsteig auf anderer Straßenseite),	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Querungshilfe neu bei Übergang von Gehsteig einseitig zu Gehsteig beidseitig, Freihalten von Sichtachse (wenn erf. Kfz-Stellplätze entfernen), Aufstellfläche nordseitig	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
6	Postgasse	Geh- und Radweg	Begegnungszone	01	16	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Begegnungszone	Erweiterung der BEZO Hans Gasser Platz, Umgestaltung Straßenraum	1	langfristig - bis 10 Jahre
7	Bahnhofvorplatz	Gehsteig	Umgestaltung	01	29	Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr, Angsträume, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Umgestaltung Straßenraum, sichere Querungen Fußverkehr, gute Erreichbarkeit Bus-Haltestellen und Bahnhof	5	langfristig - bis 10 Jahre
8	St.Johanner Bergstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	01	31	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Gehsteig neu, Alternativ: Geh- und Radweg (RadVK)	14	langfristig - bis 10 Jahre
9	Goritschacher Weg	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	01	31	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Gehsteig neu, Alternativ: Geh- und Radweg (RadVK)	14	mittelfristig - bis 5 Jahre
10	Völkendorfer Straße	Gehsteig	Gehsteig	01	18	problematische Querungsmöglichkeit (Gehsteig-Querungen an Knoten tw. ohne Schutzweg - Scholzstraße), Hitzeinsel (fehlender Schatten entlang Gehsteig)	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, Parkraummanagement, Grünraum	Schutzweg und Anheben des Gehsteigs bei Knoten mit Nebenstraßen, neue Baumstandorte statt einzelner Kfz-Stellplätze für zusätzlichen Schatten	0	langfristig
11	Bahnhofstraße	Begegnungszone	Begegnungszone	01	12	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr (außerhalb bestehender Bezo)	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Begegnungszone	Erweiterung der Begegnungszonen Bahnhofstraße über Brücke hinweg	11	mittelfristig - bis 5 Jahre
12	Dinzlweg	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Wohnstraße	02	45	Ortsgebiet, 30km/h	Bauliche Maßnahmen	Wohnstraße	Wohnstraße inkl. Umgestaltungsmaßnahmen	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
13	Schloßgasse	Gehsteig	Gehsteig	02	21	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Anhebung Kreuzungsplateau, Verbesserung Sichtbeziehungen, Gehsteigvorziehung	0	langfristig
14	Wiesensteig	Gehsteig	Gehsteig	02	28	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
15	Wiesensteig	Gehsteig	Gehsteig	02	21	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
16	Wiesensteig	Gehweg	Gehweg	02	21	Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehsteigverbreiterung an neuralgischen Punkten, alternativ Einsatz von Markierungen und Barrieren zur Senkung des Fahrradgeschwindigkeiten	0	langfristig - bis 10 Jahre
17	Farbmühlenweg	Gehsteig	Gehsteig	02	21	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
18	Pogöriacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	02	28	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
19	Pogöriacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	02	28	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert, Schutzweg in schlechtem Zustand	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre

20	Pogöriacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	02	28	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Gehsteigverbreiterung, Herstellung sicherer Querungsmöglichkeit	0	langfristig - bis 10 Jahre
21	Pogöriacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	02	29	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert, fehlende Aufenthaltsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Herstellung Aufenthaltsmöglichkeit Haltestelle	0	langfristig - bis 10 Jahre
22	Pogöriacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	02	28	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
23	Pogöriacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	02	28	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Herstellung sicherer Querungsmöglichkeit	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
24	Pogöriacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	02	28	Fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung		0	mittelfristig - bis 5 Jahre
25	Mühlenweg	Gehweg	Gehweg	03	21	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Querungshilfe errichten	0	langfristig - bis 10 Jahre
26	Mühlenweg	Gehweg	Gehweg	03	21	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Querungshilfe errichten	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
27	Mühlenweg	Gehweg	Gehsteig	03	21	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Querungshilfe errichten	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
28	Mühlenweg	Gehsteig	Gehsteig	03	21	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert, keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Herstellung durchgehender Gehsteig, sichere Querungsmöglichkeit (evtl. Schutzweg)	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
29	St.Martiner-Straße	Gehsteig	Gehsteig	03	28	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Verbreiterung Gehsteig bei ÖV-Haltestelle, höhere Sicherheit und Aufenthaltsqualität	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
30	Grabenweg	Gehweg	Gehweg	03	17	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung		0	langfristig - bis 10 Jahre
31	Eisenhammerweg	Gehsteig	Gehsteig	03	19	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Absenkung Gehsteigkante, evtl. Schutzstreifen	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
32	Mahrhöflweg	Gehsteig	Gehsteig	03	21	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
33	Mahrhöflweg	Gehsteig	Gehsteig	03	21	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Verbesserung Sichtbeziehungen, Gehsteigvorziehung	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
34	Mahrhöflweg	Gehsteig	Gehsteig	03	21	Gehsteig nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
35	Obere Fellacher Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	03	19	fehlender Gehweg, Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, keine (sichere) Querungsmöglichkeit, Gehweg in schlechten Zustand	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehsteig herstellen und verbreiten	0	langfristig - bis 10 Jahre
36	August-v.-Jaksch-Straße	Gehsteig	Gehsteig	04	21	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Verbesserung Sichtbeziehungen, Gehsteigvorziehung	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
37	Adalbert-Stifter-Straße	Gehsteig	Gehsteig	04	21	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Querungshilfen errichten, Gehsteigvorziehung	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
38	Bahnhofplatz	Gehsteig	Umgestaltung	05	29	Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr, Angsträume, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Umgestaltung Straßenraum, sichere Querungen Fußverkehr, gute Erreichbarkeit Bus-Haltestellen und Bahnhof	5	langfristig - bis 10 Jahre
39	Treffner Straße	Gehsteig	Gehsteig	05	17	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Querungshilfe	0	langfristig
40	Treffner Straße	Gehsteig	Gehsteig	05	28	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehsteig verbreitern und verbessern	0	langfristig - bis 10 Jahre

41	Vassacher Schulweg	Gehsteig	Gehsteig	05	21	keine (sichere) Querungsmöglichkeit, Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Gehsteig verbreitern, Querungshilfe für Kinder zwischen Gehsteig und Parkplatz	0	langfristig - bis 10 Jahre
42	Lindenweg	Gehweg	Gehweg	05	34	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Querungshilfe errichten	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
43	Treffner Straße	Gehsteig	Gehsteig	05	28	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehweg verbessern und verbreitern	0	langfristig - bis 10 Jahre
44	Zeidler-von-Görz-Straße (Hbf)	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Geh- und Radweg	05	27		Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung		0	Zukunftsprojekt
45	Bogenstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	06	31	fehlender Gehweg, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung		0	langfristig - bis 10 Jahre
46	Am Platzl	Gehweg	Gehweg	06	31	Gehweg in schlechtem Zustand, Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
47	Ritterweg	Gehweg	Gehweg	06	20	fehlender Gehweg, Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite, Wohnstraße, sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Gehsteig verbessern und verbreitern, Wohnstraße errichten	0	langfristig - bis 10 Jahre
48	Seestraße	Gehsteig	Wohnstraße	06	31	fehlender Gehweg, fehlende Wegverbindung oder Durchwegung, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten	Bauliche Maßnahmen	Wohnstraße		0	kurzfristig - bis 2 Jahre
49	Pfarrsteig	Gehweg	Gehweg	06	20	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehweg verbessern und verbreitern	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
50	Nikolaigasse	Gehsteig	Gehsteig	07	12	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand, Hitzeinsel, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite, Parkraummanagement, Grünraum	Gehsteig Verbreiterung, Neue Bäume statt Einzelner Kfz-Stellplätze	13	langfristig - bis 10 Jahre
51	St.Magdalener Straße	Gehsteig	Geh- und Radweg	07	31	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
52	Nikolaigasse	Gehsteig	Begegnungszone	07	16	keine (sichere) Querungsmöglichkeit, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Begegnungszone	Erweiterung der BEZO Bahnhofstraße, Umgestaltung Straßenraum	3	kurzfristig - bis 2 Jahre
53	Seebacher Allee	teilweise Gehsteig	Geh- und Radweg	07	31	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
54	Reitschulgasse	Mischverkehr	Geh- und Radweg	07	31	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	langfristig - bis 10 Jahre
55	Seebacherallee	Gehweg	Geh- und Radweg	07	34	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Lifanlage	0	langfristig
56	Abstimmungsstraße	Gehsteig	Schulstraße	08	22	Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Schulstraße	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen, Kfz-Verkehrsberuhigung zu Schulzeiten, Schulstraße zu Schulbeginn/-ende, Bring- und Hol-Zone	8	kurzfristig - bis 2 Jahre
57	Anton-Tuder-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	08	31	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Gehsteig	0	langfristig - bis 10 Jahre
58	Anton-Tuder-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	08	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Schulweg mit Markierung hervorheben, Errichtung Gehsteig	8	mittelfristig - bis 5 Jahre
59	Anton-Tuder-Straße	Gehsteig	Gehsteig	08	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Schulweg mit Markierung hervorheben, Errichtung Gehsteig	8	mittelfristig - bis 5 Jahre
60	Abstimmungsstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	08	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Schulweg mit Markierung hervorheben, Errichtung Gehsteig	8	kurzfristig - bis 2 Jahre

61	Hausergasse	Gehsteig	Gehsteig	09	21	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Verbesserung Sichtbeziehungen, Gehsteigvorziehung, Gehsteigverbreiterung	12	mittelfristig - bis 5 Jahre
62	Siemensstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehweg	09	17	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Fußwegeinfrastruktur	0	langfristig - bis 10 Jahre
63	Abstimmungsstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	09	28	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Errichtung Gehsteig	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
64	Triglavstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehweg	10	31	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Unterführung	0	Zukunftsprojekt
65	Verbindung Neubaugasse/Warmbader Allee	keine Infrastruktur	Gehweg	11	17	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung		0	langfristig
66	Verbindung Judendorfer Straße/Millesistraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehweg	11	17	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Fußwegeinfrastruktur	0	langfristig - bis 10 Jahre
67	Hauptschulstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Wohnstraße	12	21	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung, Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Wohnstraße	Schulweg mit Markierung hervorheben	0	Quick-Win - bis 1 Jahr
68	Primelweg	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Wohnstraße	12	21	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung, Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Wohnstraße	Schulweg mit Markierung hervorheben	0	Quick-Win - bis 1 Jahr
69	L49 - Ossiachersee Südufer Straße	Gehsteig	Gehsteig	12	28	keine (sichere) Querungsmöglichkeit, Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehweg verbreitern, Querungshilfe	0	langfristig
70	Millstätter Straße	Gehsteig	Gehsteig	12	28	keine (sichere) Querungsmöglichkeit, Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehweg verbreitern, Querungshilfe	0	langfristig - bis 10 Jahre
71	Landskroner Siedlerstraße	Gehsteig	Gehsteig	12	17	keine (sichere) Querungsmöglichkeit, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Herstellung sicherer Querungsmöglichkeiten	16	kein Handlungsbedarf
72	Dr.Karl-Renner-Straße, Goethestraße	Gehsteig	Gehsteig	12	45	fehlender Gehweg, Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Kfz-Verkehrsberuhigung, Fahrradstraße, Verbesserung Gehsteige	16	langfristig - bis 10 Jahre
73	Dr.Görllich-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Wohnstraße	12	21	fehlender Gehweg, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	Wohnstraße	Geschwindigkeit reduzieren, Wohnstraße errichten	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
74	Dr.Karl-Renner-Straße	Gehweg	Gehsteig	12	31	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen), keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehweg verbreitern, besser Trennung von Kfz-Verkehr	0	langfristig - bis 10 Jahre
75	St.Ruprechter-Platz	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Fußgängerzone	13	45	fehlender Gehweg, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten, keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Fußgängerzone, Sicherstellung der Durchlässigkeit, Ortskernbelebung	Ortskernbelebung durch Fußverkehrszone herstellen, Querungshilfe - Millstättersee Straße	0	langfristig
76	Millstätter Straße	Gehsteig	Gehsteig	13	28	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg, fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehsteig beidseitig herstellen und verbreitern, Querungshilfe	0	langfristig - bis 10 Jahre
77	Heidenfeldstraße	Geh- und Radweg	Geh- und Radweg	33	21	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Errichtung Fuß- und Radfahrerüberfahrt	0	WO
78	Richtstraße	Gehsteig	Gehsteig	33	29	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Herstellung Querungsmöglichkeit, Gehsteigverbreiterung an ÖV Haltestelle	0	WO

79	Burgenlandstraße	Gehweg	Gehweg	33	21	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Errichtung Querungsmöglichkeit, Gehsteigverbreiterung an ÖV Haltestelle	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
80	Congress Center Brücke	Gehweg	Gehweg	33	34	Brücke westseitig nur über Stiege erreichbar	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	"Gehweg / Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Destinationen (Raum- und Siedlungsentwicklung) barrierefreier Zugang über Rampe oder Lift"	7	langfristig
81	Uhlandstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	45	fehlender Gehweg, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	Wohnstraße, Parkraummanagement		0	langfristig
82	Robert-Musil-Straße	Geh- und Radweg	Geh- und Radweg	33	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Herstellung sicherer Querungsmöglichkeit, Gehsteigvorziehung	0	WO
83	Dreschnigstraße	Gehsteig	Gehsteig	33	34	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Verbreiterung Gehsteig (westseitig im Zuge von EG Nikolaiquartier möglich)	10	langfristig
84	LKH Gelände	Gehsteig	Gehsteig	33	17	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Qualitätsverbesserung der Durchwegung	10	langfristig - bis 10 Jahre
85	LKH Gelände	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehweg	33	17	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Schaffung neuer Durchwegung	10	langfristig - bis 10 Jahre
86	St.Martiner-Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Schaffung Querungsmöglichkeit, Haltestellenvorziehung	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
87	Grabenweg	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Wohnstraße	33	45	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	Wohnstraße		0	kurzfristig - bis 2 Jahre
88	Verbindung Ingeborg-Bachmann-Straße/Bad-Wörishofen-Straße	keine Infrastruktur	Gehweg	33	17	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Durchwegung	0	langfristig - bis 10 Jahre
89	Treffner Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Herstellung sicherer Querungsmöglichkeit	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
90	Treffner Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehsteigverbreiterung an ÖV Haltestelle	0	langfristig - bis 10 Jahre
91	Gehweg Eichbichlweg-Magarethaweg	Gehweg	Gehweg	33	21	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung befestigter Gehweg	0	langfristig - bis 10 Jahre
92	Verbindung Treffner Straße/Eichbichlweg	keine Infrastruktur	Gehweg	33	21	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung befestigter Gehweg	0	langfristig - bis 10 Jahre
93	Feuerwehrweg	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	21	keine (sichere) Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Herstellung Querungsmöglichkeit, Gehsteigvorziehung, Markierungen	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
94	Feuerwehrweg	Gehsteig	Gehsteig	33	21	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Gehsteigverbreiterung und Verbesserung der Sichtbeziehungen an Engstelle im Kreuzungsbereich	0	langfristig - bis 10 Jahre
95	Gehweg Schloßgasse-St.Martiner-Straße	Gehweg	Gehweg	33	17	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Befestigung Gehweg	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
96	Gehweg Schloßgasse-St.Martiner-Straße	Gehweg	Gehweg	33	17	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Befestigung Gehweg	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
97	Millesistraße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten, problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Gehsteigverbreiterung an ÖV Haltestelle, Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
98	Millesistraße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite		0	Quick-Win - bis 1 Jahr

99	Draulände	Gehsteig	Begegnungszone	33	16	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, Gehweg in schlechtem Zustand, Konfliktpunkt mit (Rad-)Verkehr, Angsträume, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Begegnungszone	Erweiterung der BEZO Lederer Gasse, Umgestaltung Straßenraum	2	mittelfristig - bis 5 Jahre
100	Millesistraße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehsteigverbreiterung an ÖV Haltestelle	0	langfristig - bis 10 Jahre
101	F.-X.-Wulfen-Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Gehsteigvorziehung	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
102	Völkendorfer Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	18	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Anheben des Gehsteigs bei Zu-/Ausfahrten bzw. Knoten mit Nebenstraßen, Sichtbarmachung der Gehsteigführung für den Kfz-Verkehr	0	langfristig
103	Villacher Schächtestraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Wohnstraße	33	45	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	Wohnstraße		0	kurzfristig - bis 2 Jahre
104	Untere Fellacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	31	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehsteigverbreiterungen an Engstellen	0	langfristig - bis 10 Jahre
105	Untere Fellacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	28	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Absenkung Gehsteigkante, Gehsteigvorziehung	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
106	Untere Fellacher Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	28	problematische Querungsmöglichkeit	Bauliche Maßnahmen	Sicherstellung der Durchlässigkeit	Querungsmöglichkeiten zu ÖV-Haltestelle	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
107	St.Martiner-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	28	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Befestigung Gehsteig	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
108	St.Martiner-Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	28	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Erneuerung Markierung Gehsteig	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
109	St.Martiner-Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	28	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Befestigung Gehsteig	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
110	Parkplatz VS Völkendorf	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Errichtung Gehsteig entlang Kfz-Parkplatz	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
111	Verbindung Goethestraße/L49	keine Infrastruktur	Gehweg	33	20	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Gehweg	0	langfristig - bis 10 Jahre
112	Emailwerkstraße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Sicherstellung der Durchlässigkeit	Kreuzung mit Schillerstraße: Herstellung sicherer Querungsmöglichkeit, Anhebung Kreuzungsplateau, Verbesserung Sichtbeziehungen	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
113	Ulricher Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Gehsteigverbreiterung, Gehsteigvorziehung	0	mittelfristig - bis 5 Jahre
114	Dr.Schärf-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Herstellung Gehsteig, Parkraummanagement	0	langfristig - bis 10 Jahre
115	Dr.Schärf-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Herstellung Gehsteig, Parkraummanagement	0	langfristig - bis 10 Jahre
116	Dr.Schärf-Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	Gehweg in schlechtem Zustand (z.B. Oberfläche, Beleuchtung, Sichtbeziehungen)	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Verbesserung Sichtbeziehungen (Heckenpflege, Umstellung Glascontainer), Parkraummanagement	0	kurzfristig - bis 2 Jahre
117	Abstimmungsstraße	Gehsteig	Gehsteig	33	21	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Anbindung ÖV-Haltestelle an Volksschule	8	kurzfristig - bis 2 Jahre
118	Prossowitscher Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	21	fehlender Gehweg, keine (sichere) Querungsmöglichkeit, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Umbau Haltestellen-Umfeld, Gehsteige, Querungsstelle, Anbindung ÖV-Haltestelle an Volksschule	8	kurzfristig - bis 2 Jahre
119	Postmichlweg/Nürnbergberger Straße	keine Infrastruktur	Gehweg	33	17	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Durchwegung zur Siedlung schaffen	0	langfristig - bis 10 Jahre
120	Verbindung St.Martiner-Straße/Mühlenweg	keine Infrastruktur	Gehweg	33	17	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Durchwegung schaffen	0	langfristig - bis 10 Jahre
121	Robert-Musil-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	21	fehlender Gehweg, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Errichtung Gehsteig, Umgestaltung Bereich um ÖV Haltestelle, Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten	0	langfristig

122	Heizhausstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	28	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Gehsteig	0	langfristig - bis 10 Jahre
123	Silberregenweg	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehsteig	33	21	fehlender Gehweg, fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Neuerrichtung Gehsteig, Anbindung Siedlungsgebiet an Volksschule	8	kein Handlungsbedarf
124	Europaplatz	Platz (ohne Kfz-Verkehr)	Fußgängerzone	33	13	Hitzeinsel, fehlende Aufenthaltsqualität	Bauliche Maßnahmen	Fußgängerzone	Verbesserung Mikroklima (durch Grünraum), Aufenthaltsmöglichkeiten	6	langfristig - bis 10 Jahre
125	Christine-Lavant-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Wohnstraße	33	21	fehlende Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg	Bauliche Maßnahmen	sensible Bereiche/Anbindung ÖV	Verordnung Wohnstraße, Querungshilfen / Markierungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit	8	kurzfristig - bis 2 Jahre
126	Arnold-Clementschitsch-Straße	Mischverkehr	Gehweg	33	21	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Gehsteig	8	langfristig - bis 10 Jahre
127	Stadtviertel beim Westbahnhof	keine Infrastruktur	Gehweg	33	17	keine	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, durchlässige Fußwegsführung in Bebauungsplänen	Schaffung neuer Durchwegungen	9	langfristig - bis 10 Jahre
128	Franz-von-Tschabuschnig Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	34	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite, Parkraummanagement	Verbreiterung Gehsteig Bestand, Grünraum, Kfz-Stellplätze längs anordnen	10	langfristig - bis 10 Jahre
129	Virgil-Gleisenberger-Straße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Fahrradstraße	33	45	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	sensible Bereiche/Anbindung ÖV, Parkraummanagement	Kfz-Verkehrsberuhigung, Fahrradstraße, Kfz-Parkverbot und mehr Platz für Fußverkehr	10	langfristig - bis 10 Jahre
130	Nikolai-Quartier neu	keine Infrastruktur	Gehweg	33	17	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, durchlässige Fußwegsführung in Bebauungsplänen, Parkraummanagement	Schaffung neuer Durchwegung, siehe ISEK 2023	10	langfristig - bis 10 Jahre
131	Nikolai-Quartier neu	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehweg	33	17	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung, Privatgrund - rechtliche Rahmenbedingungen für Durchwegung zu prüfen	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, durchlässige Fußwegsführung in Bebauungsplänen	Öffnung von Durchwegung für Allgemeinheit, siehe ISEK 2023	10	langfristig - bis 10 Jahre
132	Nikolai-Quartier neu	keine Infrastruktur	Gehweg	33	17	fehlendWegverbindung oder Durchwegung	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, durchlässige Fußwegsführung in Bebauungsplänen	Öffnung von Durchwegung für Allgemeinheit, siehe ISEK 2023	10	langfristig - bis 10 Jahre
133	Nikolai-Quartier neu	keine Infrastruktur	Gehweg	33	17	fehlende Wegverbindung oder Durchwegung	Bauliche Maßnahmen, Raum und Siedlungsentwicklung	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, durchlässige Fußwegsführung in Bebauungsplänen, Parkraummanagement	Schaffung neuer Durchwegung, Parkraummanagement ermöglicht Freiraumgestaltung und Gehwegsführung mit Aufenthaltsqualität, siehe ISEK 2023	10	langfristig - bis 10 Jahre
134	Brauhausgasse	Gehsteig	Gehsteig	33	34	Gehweg nicht ausreichend dimensioniert	Bauliche Maßnahmen	Gehsteigverbreiterungen über RVS Regelbreite	Gehsteigverbreiterung ostseitig im Zuge von EG Nikolaiquartier möglich	10	langfristig - bis 10 Jahre
135	Abstimmungsstraße	keine Fußverkehrsinfrastruktur	Gehweg	33	31	fehlender Gehweg	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung	Errichtung Gehweg, Alternativ: Geh- und Radweg (RadVK)	15	langfristig - bis 10 Jahre
136	Völkendorfer Straße	Gehsteig	Gehsteig	33	18	problematische Querungsmöglichkeit, Hitzeinsel	Bauliche Maßnahmen	Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, Parkraummanagement, Grünraum	Schutzweg und Anheben des Gehsteigs bei Knoten mit Nebenstraßen, neue Baumstandorte statt einzelner Kfz-Stellplätze für zusätzlichen Schatten	0	langfristig



verkehrplus
SO BEWEGT MOBILITÄT



verkehrplus GmbH

Elisabethinergasse 27a
A-8020 Graz

www.verkehrplus.at