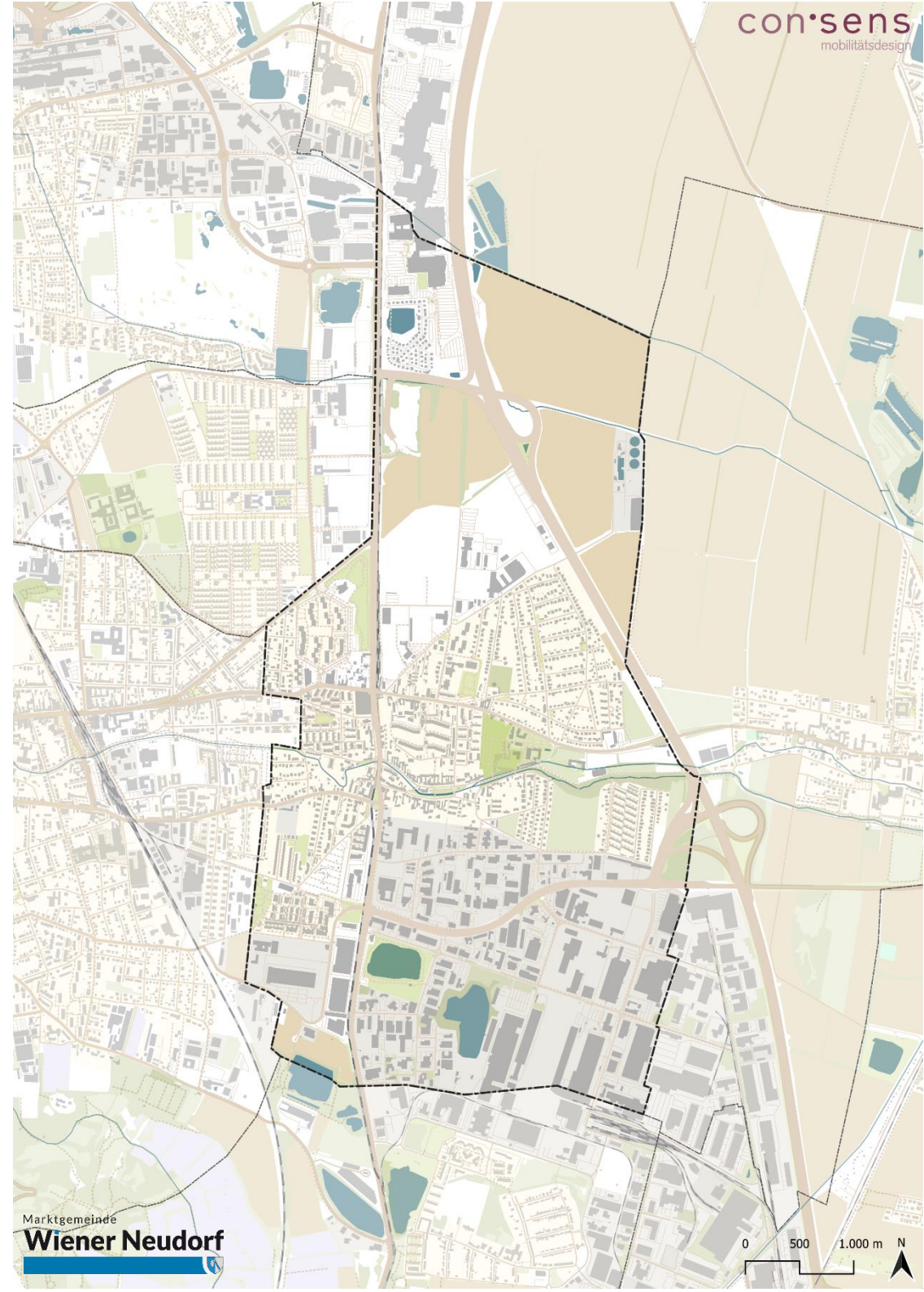


ÖRTLICHES FUSSVERKEHRSKONZEPT

Wiener Neudorf

05.09.2023



PROJEKTNAME

Örtliches Fußverkehrskonzept Wiener Neudorf

PROJEKTNUMMER

P23421

AUFTRAGGEBER

Marktgemeinde Wiener Neudorf

Europaplatz 2

2351 Wiener Neudorf

AUFTRAGNEHMER

con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien

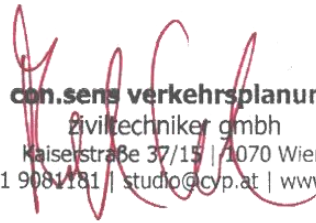
studio@cvp.at | 01/9081181 | www.cvp.at

Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

BEARBEITUNG

DI Charis Kowald

DI Michael Skoric



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

DI Michael Szeiler, MAS

Geschäftsführer

Örtliches Fußverkehrskonzept Wiener Neudorf

1 Ausgangslage und Zielsetzungen für den Fußverkehr	3
2 Planungshorizont.....	4
3 Festlegung des Planungsgebietes	5
4 IST-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes	6
4.1 IST-Wegenetz.....	8
5 SOLL-Wegenetz des zukünftigen Fußwegenetzes	11
6 Konzept zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung	13
7 Handlungsfeld Bauliche Maßnahmen	15
7.1 Ziele	15
7.2 Themen	15
7.3 Maßnahmenliste.....	16
8 Handlungsfeld Bewusstseinsbildung	26
8.1 Ziele	26
8.2 Themen	26
8.3 Maßnahmenliste.....	27
8.3.1 Bereits durchgeführte Maßnahmen	27
8.3.2 Geplante Maßnahmen in den nächsten 1 – 3 Jahren.....	27

9 Handlungsfeld Raum- und Siedlungsentwicklung	29
9.1 Ziele	29
9.2 Themen	29
9.3 Geplante Maßnahmen in den nächsten 3+ Jahren	30
10 Handlungsfeld Kooperation Einbeziehung weiterer Betriebe / Gebietskörperschaften	32
10.1 Ziele.....	32
10.2 Themen.....	32
10.3 Geplante Maßnahmen in den nächsten 1+ Jahren	32
11 Anhang.....	34
11.1 Übersichtstabelle der für die Förderung geeigneten baulichen Maßnahmen	34
11.2 Kartendarstellungen in hoher Auflösung	37

1 AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNGEN FÜR DEN FUSSVERKEHR

„Zu-Fuß-Gehen“ stellt die ursprünglichste Art der Fortbewegung dar. Diese trägt nicht nur zur allgemeinen Gesundheit bei, sondern leistet auch einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz. In Wiener Neudorf steht ein sorgsamer Umgang mit künftigen Entwicklungen und der Förderung der aktiven Mobilität im Fokus planerischer und strategischer Überlegungen. So wird es in Zukunft neben den bereits gewidmeten und geplanten Projekten keine weiteren großen Siedlungsentwicklungen in Wiener Neudorf geben. In den Mittelpunkt gerückt werden kurze Wege, Verbindungen von Ortsteilen, Aufbrechen von Barrieren, Reduktion von Umwegen – dies sind Maßnahmen, die besonders dem Fußverkehr, als umwegsensible Mobilitätsform, zugutekommen. Ziel bei allen Projekten ist es, die aktive Mobilität zu fördern. Dies wird seitens der Gemeinde als Grundvoraussetzung angesehen und weist dem Fußverkehr damit einen hohen Stellenwert zu. Dass „alles für Fußgänger:innen erreichbar sein soll“ wird durch unzählige Infrastrukturausbauprojekte für den Fuß- und Radverkehr deutlich, die Wiener Neudorf in den letzten Jahren bereits umgesetzt hat.

Durch die Attraktivierung des Rad- und Fußverkehrsnetzes soll dabei im Gegenzug das motorisierte Verkehrsaufkommen reduziert und Verkehrsflächen zugunsten von Fußgängerbereichen und Begegnungszonen mit hoher Gestaltungsqualität umgewandelt werden. Durch Belebung des öffentlichen Raumes soll zudem die Aufenthaltsqualität verbessert und damit die Ansiedlung neuer Geschäftslokale in den Erdgeschoßzonen gefördert werden.

Eine Zielsetzung für den Fußverkehr ist dabei auch eine inklusive, zielgruppenorientierte Planung, die unter anderem mit wegebegleitendem Mobiliar, wie beispielsweise Sitzgelegenheiten alle 300 Meter oder Trinkbrunnen, erfolgt. Ebenso werden kleinklimatische Effekte mitbedacht im Rahmen der Optimierung der blau-grünen Infrastruktur.

Dem Wunsch nach einer besseren Fußverkehrsinfrastruktur in Wiener Neudorf wird seit vielen Jahren verstärkt Rechnung getragen. Im 2019 erstellten Generalverkehrskonzeptes für die Gemeinde hat der Fußverkehr bereits eine zentrale Rolle gespielt. Aus diesem Generalverkehrskonzept wurden Problemstellen und Handlungsbedarfe für den Fußverkehr in Wiener Neudorf extrahiert, vertieft und aktualisiert und im vorliegenden Fußverkehrskonzept aufbereitet.

2 PLANUNGSHORIZONT

Die entwickelten Maßnahmen werden in unterschiedlichen Zeithorizonten entwickelt. Die Maßnahmenliste gliedert die Maßnahmen sowohl zeitlich, nach Priorität, und nach Zuständigkeit (Gemeinde, Land, Privat). Maßnahmen in sensiblen Bereichen, wie auf Schulwegen, im Kindergartenvorfeld, etc. werden **kurzfristig** und mit hoher Priorität in den nächsten ein bis drei Jahren umgesetzt. **Mittelfristige** Maßnahmen sollen in vier bis zehn Jahren verwirklicht werden. **Längerfristige** Maßnahmen können aufgrund ihrer hohen Komplexität, eines hohen Kostenaufwandes oder nur mäßigem Fußverkehrspotential erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

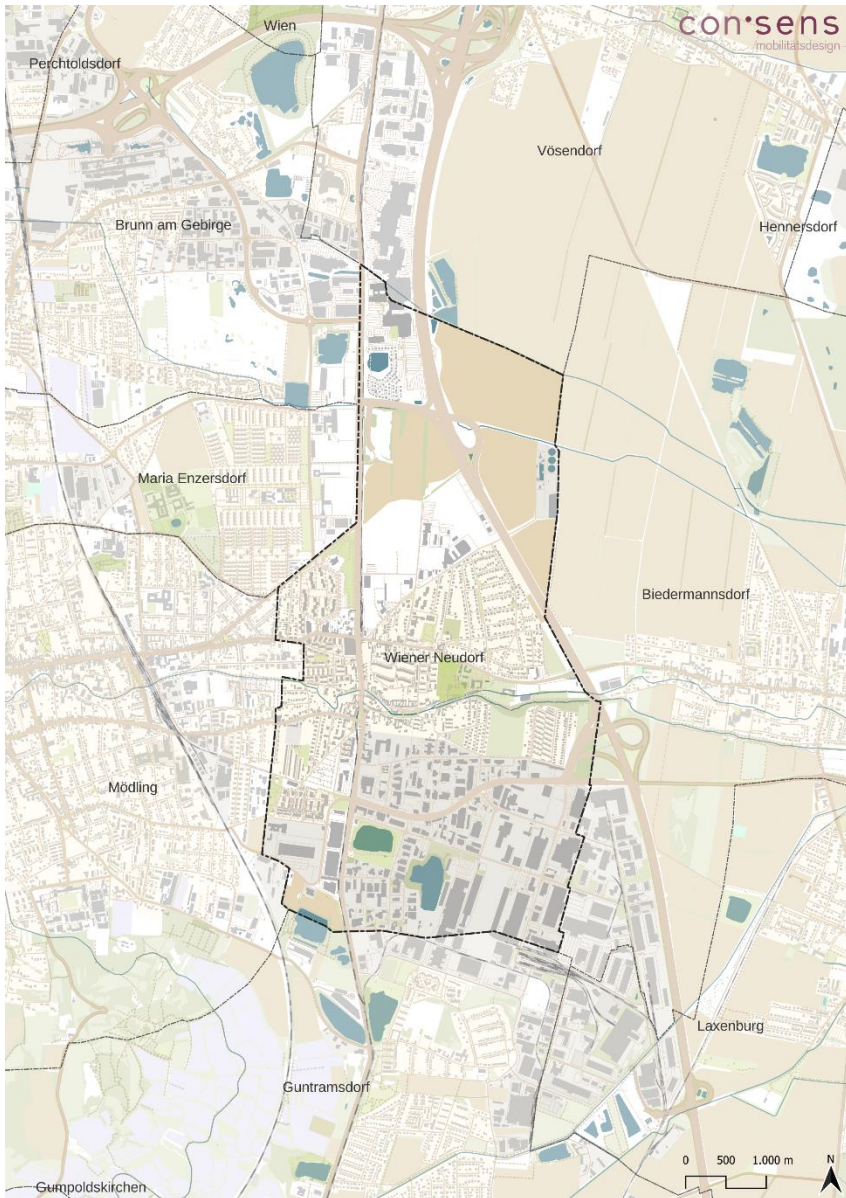
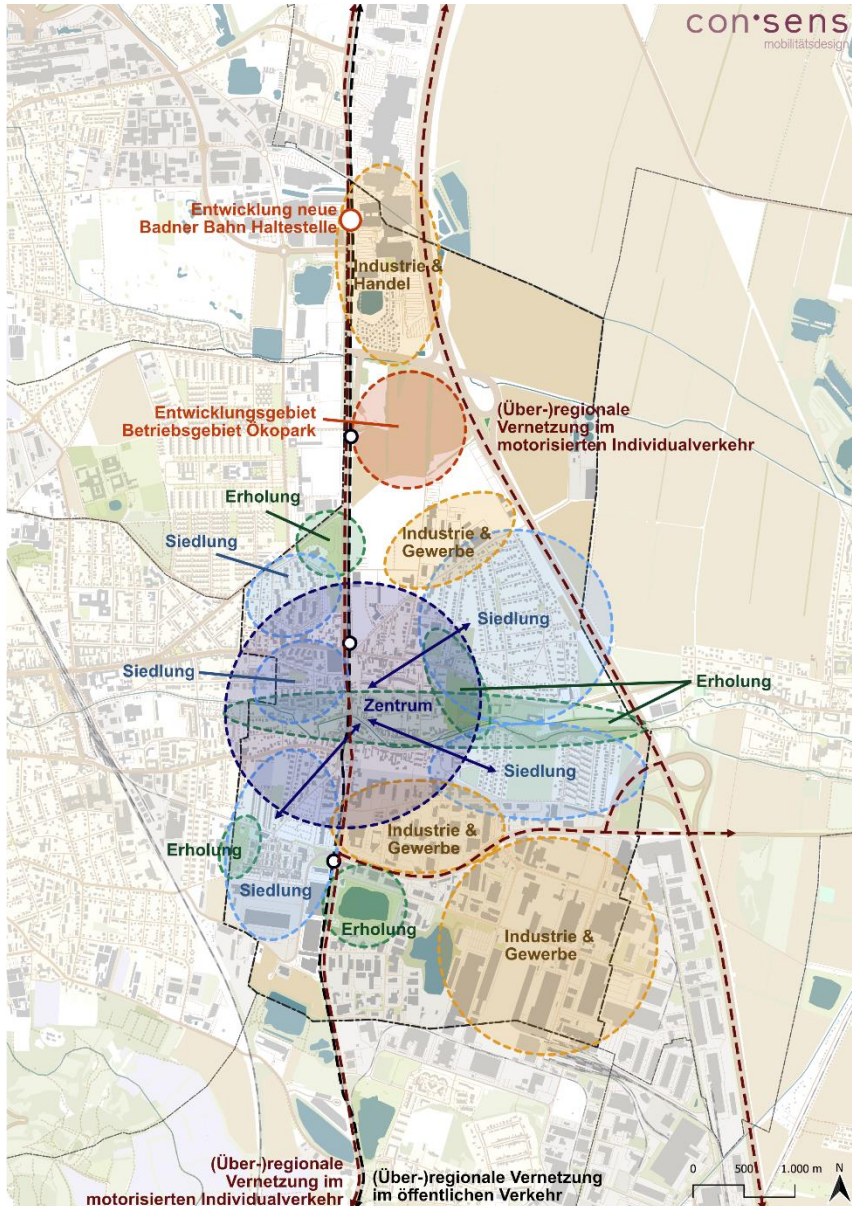


Abb. 1: Lage der Marktgemeinde Wiener Neudorf im Bezirk Mödling, con.sens mobilitätsdesign 2023.

3 FESTLEGUNG DES PLANUNGSGEBIETES

Wiener Neudorf liegt im politischen Bezirk Mödling und erstreckt sich über eine Fläche von rund 6,06 Quadratkilometern. Mit Stand 2022 hat Wiener Neudorf etwa 9.500 Einwohner:innen wodurch sich eine Bevölkerungsdichte von 1567 EW / km² ergibt. Im Fußverkehrskonzept wird das gesamte Gemeindegebiet betrachtet. Im Norden des Gemeindegebietes liegt ein Teilgebiet der Shopping City Süd (SCS), im Süden des Gemeindegebietes ein Teilgebiet des Industriezentrums NÖ Süd. Die hochrangige Verkehrsachse der B17 und der WLB (Badner Bahn) bildet eine wichtige Zäsur und für den Fußverkehr eine Barriere, die in Nord-Süd-Richtung mitten durch das Gemeindegebiet verläuft.

Die Bevölkerungsentwicklung ist in den letzten 20 Jahren leicht positiv. Den größten Anteil macht mit 64 % die Altersklasse 15 bis 64 aus, gefolgt von 23,5 % der Menschen mit 65 Jahren und älter. Von 4.386 erwerbstätigen Wiener Neudorfer:innen arbeiten nur etwa 850 innerhalb der Gemeinde, während etwa 3.550 Auspendler:innen verzeichnet werden. Die Gemeinde stellt mit einer Vielzahl an großen Arbeitgeber:innen einen wichtigen Arbeitsstandort für außerhalb lebende Personen dar. So gibt es etwa 12.000 einpendelnde Erwerbstätige.



4 IST-ANALYSE DES BESTEHENDEN FUSSWEGENETZES

Das soziale Leben in Wiener Neudorf und damit auch der vermehrte Fußverkehr spielt sich im zentralen Bereich rund um den Bahnhof Wiener Neudorf ab. Die weiteren Siedlungsgebiete schließen nahtlos an das Zentrum an, wodurch optimale Bedingungen für eine fußläufige Erschließung gewünschter Zielorte gegeben sind.

Erholungsflächen gibt es einerseits zentrumsnah im Rathauspark sowie dem Spielplatz Wiener Neudorf. Ein Flanieren entlang des Mödlingbaches stellt eine wichtige Freizeitroute im Fußverkehr dar, der nicht nur für Einheimische von Bedeutung ist. Im Süden von Wiener Neudorf gibt es den Kahrteich – auch Gemeindeteich genannt - welcher zu Erholungs- und Freizeitzwecken aufgesucht wird.

Wiener Neudorf ist über die Siedlungsgebiete hinaus stark von Gewerbe-, Handels- und Industriestandorten geprägt, welche primär im Norden (Shopping City Süd) und Süden (Industriezentrum Niederösterreich Süd) vorzufinden sind.

Abb. 2: Räumliche Schwerpunkte, con.sens mobilitätsdesign 2023.

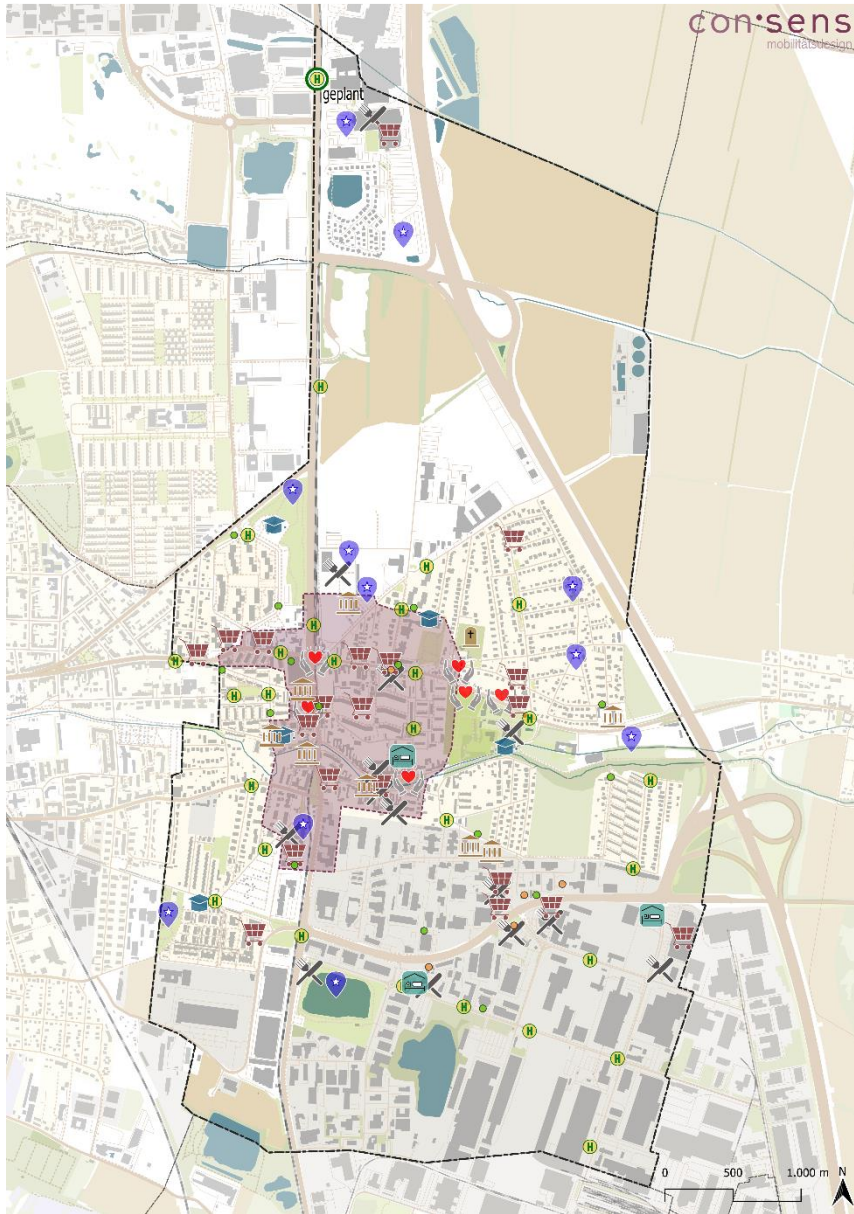


Abb. 2: „Points of interest“, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Bei einer kleinräumigeren Betrachtung lässt sich die räumliche Streuung diverser „Points of interest“ für die Wiener Neudorfer:innen und Besucher:innen gut erkennen. Der zentrale Bereich zeichnet sich durch eine hohe Dichte an Zielen (Gastronomie, Bildung, soziale Einrichtungen, Religion, ...) aus. Im Speziellen sind Bildungseinrichtungen wichtige Ziele für den Fußverkehr, deren Zugangswege in hoher Qualität ausgestaltet und ein hohes Sicherheitslevel erfüllen sollen.

Legende

- Haltestelle im öffentlichen Verkehr
- Soziale Infrastruktur (Ärzte, Apotheken,...)
- Bildungseinrichtungen
- Restaurants, Cafés
- Öffentliche Einrichtungen
- Friedhof
- Freizeitziele / Erholung
- Einkaufen
- Tankstelle
- E-Ladesäule
- Unterkunft
- Zentrum Wiener Neudorf

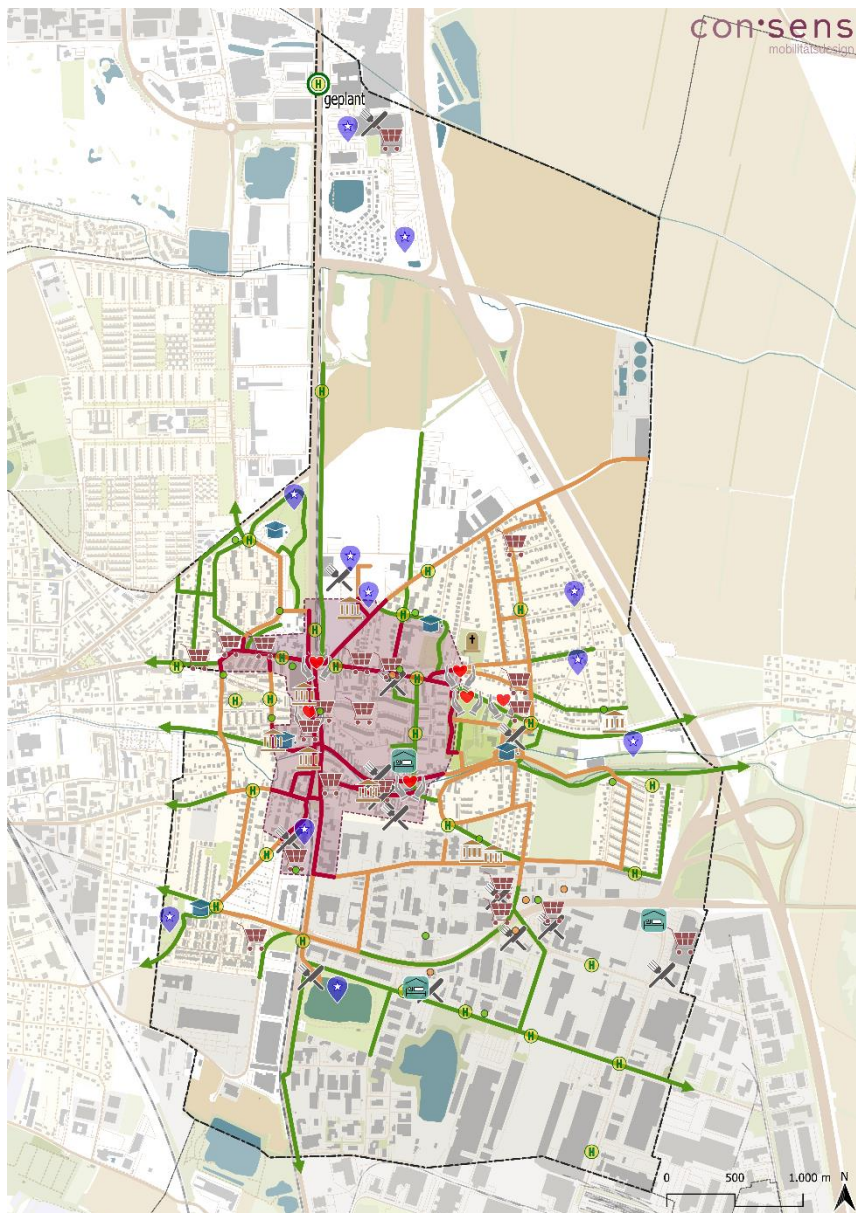


Abb. 4: „Points of interest“ und Wegekategorien, con.sens mobilitätsdesign 2023.

4.1 IST-WEGENETZ

Nicht jeder Fußweg erfüllt dieselbe Funktion. Im Rahmen des Generalverkehrskonzeptes wurden sechs Kategorien definiert, die die Fußwege in unterschiedliche Funktionen unterteilen. Für das vorliegende Fußverkehrskonzept wurden diese Kategorien abstrahiert übernommen und das Hauptwegenetz aktualisiert.

Es wird schnell ersichtlich, dass sich die Bedeutung des Fußverkehrs vor allem im Zentrum und im direkten Umfeld sehr groß ist. Fußwege nach Norden oder nach Süden und somit in Richtung Industrie- und Gewerbestandorte finden derzeit nur in geringem Umfang statt. Diese Wege werden vorwiegend mit dem MIV oder dem ÖV zurückgelegt.

Das Wegenetz wurde mit den in Abbildung 3 vorgestellten „Points of interest“ überlagert, um aufzuzeigen, wie die Fußwege in Relation zu wichtigen Zielen im Gemeindegebiet stehen. Es wird deutlich, dass alle Einrichtungen fußläufig erreichbar sind und auch erreicht werden können.

Legende

- Fußwege im Zentrum gelegen zu wichtigen Zielen (Bahnhof, Bildungseinrichtungen, soziale Einrichtungen)
- Fußwege außerhalb des Zentrums gelegen zu wichtigen Zielen
- Weitere Erschließungswege
- Zentrum Wiener Neudorf

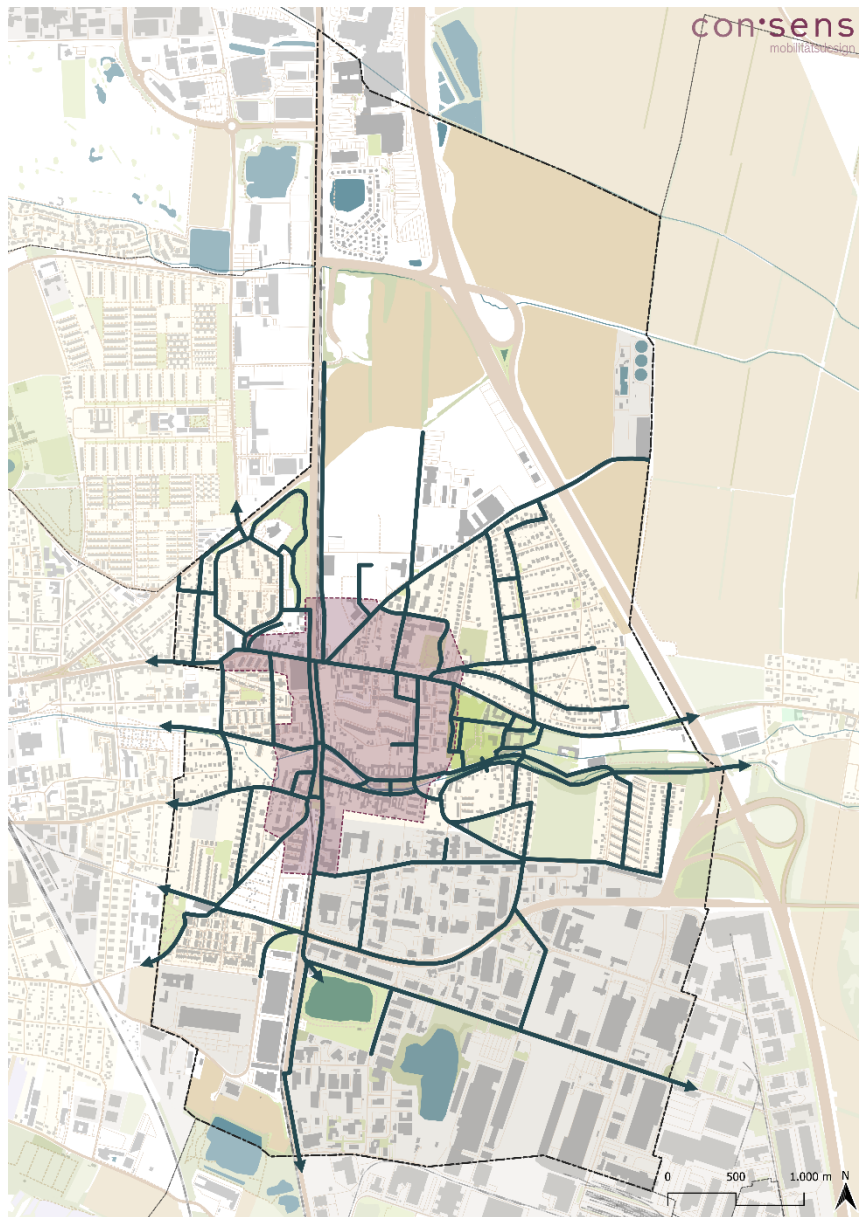


Abb. 5: IST-Wegenetz im Fußverkehr, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Sich im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes mit dem Hauptwegenetz im Fußverkehr auseinanderzusetzen stellt eine wichtige Grundlage dafür dar, um darauf aufbauend Schwierigkeiten, Lücken und Wunschlinien zu identifizieren und diese im Rahmen eines SOLL-Wegenetzes inklusive Maßnahmenvorschlägen abzubilden.

Abbildung 5 zeigt das Wegenetz aus Abbildung 4 in einer reduzierten Darstellungsform.

Legende

- IST-Wegenetz im Fußverkehr
- Zentrum Wiener Neudorf

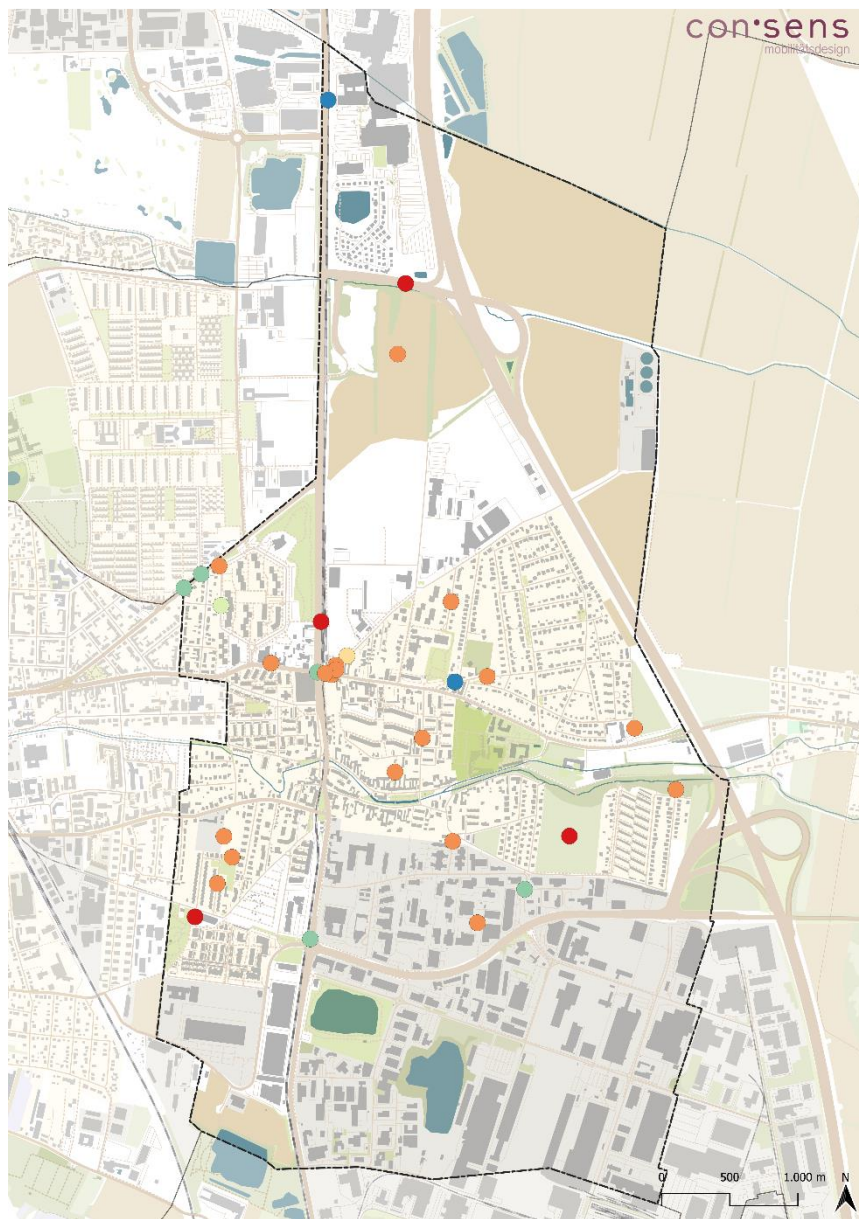


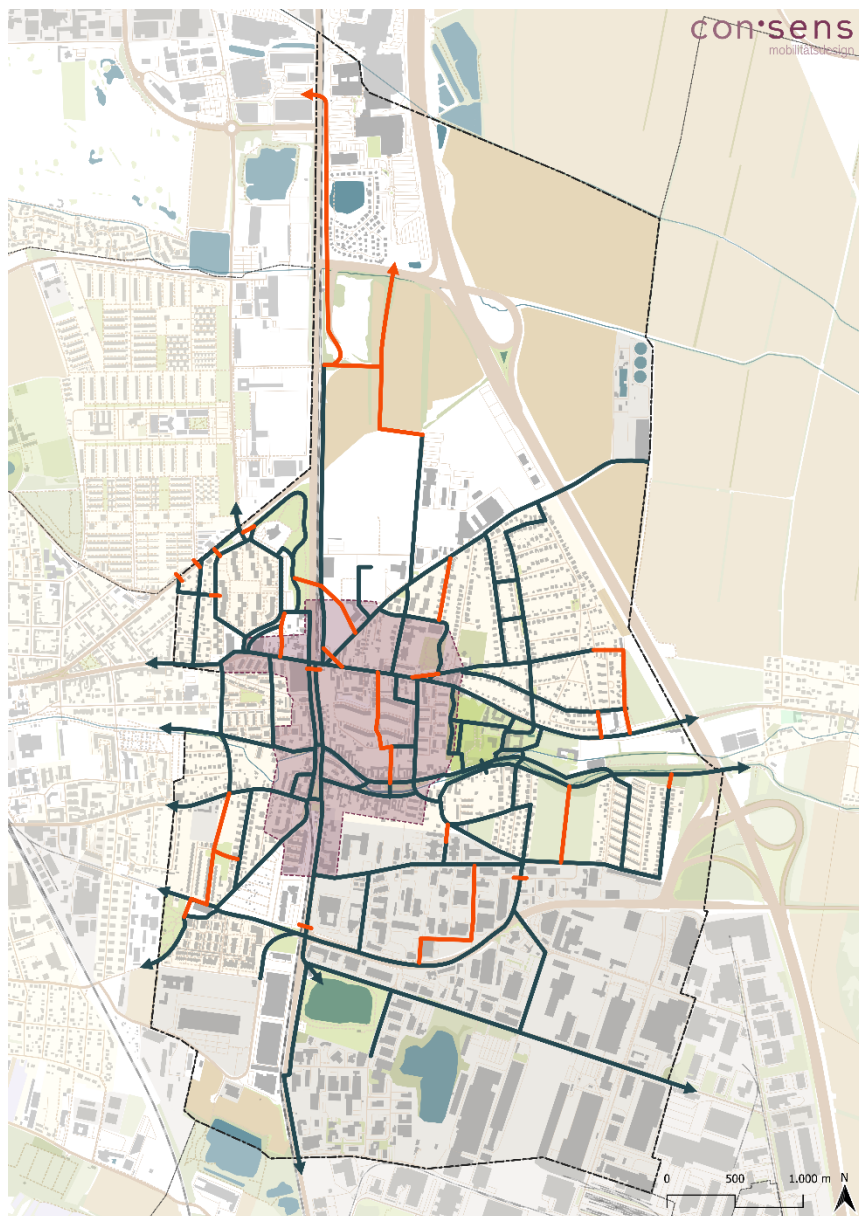
Abb. 6: Problemstellen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Auch wenn in Wiener Neudorf in den vergangenen Jahren viel in Richtung Optimierung und Ausweitung des Netzes für den Fußverkehr passiert gibt, gibt es noch weitere Herausforderungen, für die das vorliegende Fußverkehrskonzept die Grundlage darstellen soll.

Vor allem im zentralen Bereich sind punktuell noch Schwachstellen einer mangelhaften oder gänzlich fehlenden Fußverkehrsinfrastruktur vorhanden. Im erweiterten Zentrum bestehen punktuelle Barrieren, die für Fußgänger:innen im Bestand noch nicht überwunden werden können. Diese Barrieren verursachen Umwege für den Fußverkehr. Stellenweise finden sich auch problematische und ungesicherte Querungsstellen. Für alle dargestellten Herausforderungen wurden im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes Lösungsvorschläge und Maßnahmen entwickelt. Diese finden sich im Kapitel 7.

Legende

- Barrierewirkung
- Fehlende / mangelhafte Fußverkehrsinfrastruktur
- Gestaltungselemente
- Mangelhafte Sichtverhältnisse
- Queren nicht möglich / gefährlich
- Sonstiges



5 SOLL-WEGENETZ DES ZUKÜNFTIGEN FUSSWEGENETZES

Abgeleitet aus dem bestehenden Fußwegenetz wurde in einem Workshop mit der Gemeinde intensiv über das angestrebte SOLL-Netz diskutiert.

In Wiener Neudorf gibt es, wie schnell ersichtlich wird, einige Verbindungen, die derzeit für den (öffentlichen) Fußverkehr nicht durchlässig oder überhaupt nicht vorhanden sind. Speziell in Richtung Norden (SCS) gibt es einen großen Bedarf an einer Wegeverbindung. Zur Stärkung des Zieles der „Kurzen Wege“ sind vor allem die in orange dargestellten Wege im zentralen Bereich von Relevanz. Dabei geht es um direkte Wegeverbindungen zu bestimmten Zielen wie dem Bahnhof oder eine Querung der B17/Badner Bahn für umwegfreie Verbindungen. Es gibt mehrere Wunschlinsen im Fußverkehr, die erst im Zuge einer Realisierung eines Bauprojektes / Konkretisierung eines Vorhabens realisierbar wären und damit einen langfristigen Zeithorizont aufweisen.

Legende

- IST-Wegenetz im Fußverkehr
- SOLL-Wegenetz im Fußverkehr
- Zentrum Wiener Neudorf

Abb. 7: SOLL-Wegenetz im Fußverkehr, con.sens mobilitätsdesign 2023.

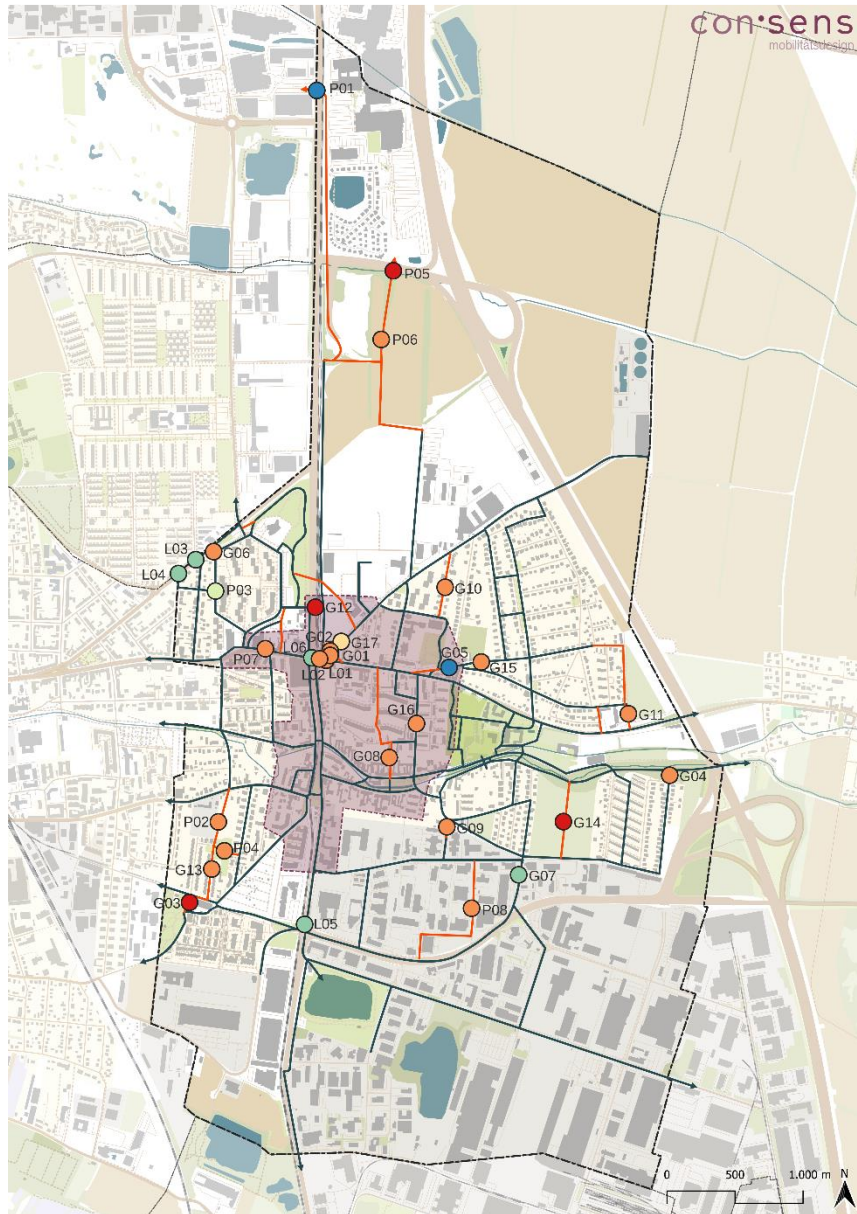


Abb. 8: SOLL-Wegenetz mit Problemstellen und Maßnahmen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Bevor nun die Maßnahmen im Detail vorgestellt werden zeigt die Grafik auf der linken Seite eine Überschneidung des SOLL-Wegenetzes mit den Problemstellen. Zudem wurden die Maßnahmen verortet. Es wird sichtbar, dass für alle identifizierten Problemstellen eine bauliche Maßnahme getroffen werden kann, um den Wiener Neudorf für den Fußverkehr in jenen Bereichen zu optimieren. Diese Maßnahmen lassen sich überwiegend am SOLL-Netz für Wiener Neudorf verorten.

Die baulichen Maßnahmen inklusive einer Erklärung der Nummerierung werden unter Kapitel 7 näher vorgestellt.

Legende

- IST-Wegenetz im Fußverkehr
- SOLL-Wegenetz im Fußverkehr
- ▨ Zentrum Wiener Neudorf
- Barrierewirkung
- Fehlende / mangelhafte Fußverkehrsinfrastruktur
- Gestaltungselemente
- Mangelhafte Sichtverhältnisse
- Queren nicht möglich / gefährlich
- Sonstiges

6 KONZEPT ZUR FUSSVERKEHRSFREUNDLICHEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Die Marktgemeinde Wiener Neudorf hat sich im Rahmen des Generalverkehrskonzeptes von 2017 intensiv mit der zukünftigen Entwicklung der Gemeinde beschäftigt. Das Generalverkehrskonzept ist als Teil des örtlichen Entwicklungskonzeptes zu verstehen und beinhaltet unter anderem auch Maßnahmen und Konzepte zur fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung in Wiener Neudorf.

In einem verkehrlichen Zielekatalog wurden 14 Ziele definiert, die sich in die drei Themenfelder Gesellschaft – Umwelt – Wirtschaft gliedern.

Im Themenfeld „Gesellschaft“ wird auf die Erhöhung der Lebensqualität sowie Aufenthaltsqualität hingewiesen, sowie auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Wege mit besonderem Fokus auf Schulwege. Ein funktionierendes Fußwegenetz inklusive einer guten Anbindung an den Öffentlichen Verkehr sind weitere Zielsetzungen. Dieses Themenfeld wird abgerundet durch das Betonen der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit im Sinne einer „Mobilität für alle“. All diese Ziele tragen zu einer fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung bei, da die Infrastruktur dementsprechend geplant, umgebaut, gebaut und gestaltet wird.

Im Themenfeld „Umwelt“ lassen sich im Besonderen zwei Ziele hervorheben, die sich mit der Reduktion des Kfz-Anteils beschäftigen sowie mit einer gerechteren Flächenverteilung. Die traditionelle Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte hat dem Kfz-Verkehr wie in vielen Gemeinden große Flächen in den Straßenräume zugewiesen, insbesondere durch breite Fahrbahnen und großzügigen Parkmöglichkeiten. Wiener Neudorf ist in den letzten Jahren mit Nachdruck bestrebt, diese Straßenräume zugunsten von breiteren Gehsteigen, Radwegen sowie Mobiliar und Baumpflanzungen umzugestalten. Die Zielsetzung der Gemeinde sieht daher vor, diesen Trend weiterzuführen und Straßenräume zu transformieren. Für die fußverkehrsfreundliche Entwicklung ist dies vor allem dahingehend wichtig, dass es überall attraktive Fußwege gibt, die keine Lücken im Netz aufweisen. Durch die Prioritätensetzung Wiener Neudorfs wird dies mittelfristig ermöglicht werden.

Eine wichtige Zielsetzung, die in Wiener Neudorf im Bezug auf weitere Entwicklungen festgelegt wurde, ist, dass es keine zusätzlichen großen Siedlungsentwicklungen mehr geben wird als jene, für die bereits entsprechende Widmungen oder Bauabsichten vorliegen. Für alle künftig vorgesehenen großen Projekte werden von den Entwickler:innen Mobilitätskonzepte als Pflichtvoraussetzung verlangt. Dies sind wichtige Maßnahmen, damit die Siedlungsentwicklung in Wiener Neudorf sorgsam erfolgen kann. Das Beachten von verkehrlichen Auswirkungen und Sicherstellung von Erreichbarkeiten für den Fuß- und Radverkehr ist dabei von besonderer Bedeutung.

Vor allem auf das Zentrum Wiener Neudorfs wird ein besonderes Augenmerk gelegt. Das Ortszentrum soll als multifunktionaler Mittelpunkt erhalten bleiben und die darin vorhandenen Nutzungen wie Wohnen, Nahversorgung oder soziale Einrichtungen schützen. Aufgrund von getroffenen Siedlungsgrenzen und einer geringen Wohnbaulandreserve ist ein weiteres Bevölkerungswachstum in Wiener Neudorf nur sehr eingeschränkt möglich. Der Fokus liegt daher darauf, den Bestand zu optimieren hinsichtlich einer maßvollen Innenverdichtung sowie der Forcierung und Schaffung von kurzen Wegen zu den zentralen Zielen in Wiener Neudorf.

7 HANDLUNGSFELD BAULICHE MASSNAHMEN

7.1 ZIELE

- Attraktiver neu gestalteter Bahnhofplatz
- Qualitätsverbesserungen in der Bestandsinfrastruktur
- Sicheres Queren
- Kurze Wege
- Barrierefreie Durchwegung

7.2 THEMEN

- Umgestaltung des Bahnhofplatzes als attraktives Eintrittstor in die Gemeinde für Fußgänger:innen
- Gehsteigverbreiterungen, speziell im Zentrum für höheren Komfort
- Schaffen neuer Gehsteige und Wegeverbindungen
- Öffnung von Durchwegungen, Schaffen kurzer Wege zu wichtigen Zielen und zum Aufbruch von Barrieren
- mehr Schutzwege / Querungshilfen / Fußgängerübergänge (Sicherheit für Kinder)
- Barrierefreie Fußwege-Infrastruktur:
 - Abgesenkte Randsteine an Querungsstellen
 - Verlängerung der Grünphasen der Fuß-Relationen an Ampeln
 - barrierefreie Rampen
 - befestigte Wege für direkte Wegeverbindungen

7.3 MASSNAHMENLISTE

Die nachfolgend angeführten Maßnahmen dienen allesamt der Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur. Die baulichen Maßnahmen wurden dabei in drei Kategorien eingeteilt: Maßnahmen auf Gemeindestraßen, Maßnahmen auf Landesstraßen sowie Maßnahmen auf Privatgrund. Maßnahmen auf Gemeindestraßen können im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde umgesetzt werden. Bei Maßnahmen, die entlang von Landesstraßen angedacht sind, ist eine intensive Abstimmung mit der Landesstraßenverwaltung erforderlich. Weiters gibt es Maßnahmen auf Privatgrund, wo es Optimierungswünsche seitens der Bevölkerung gibt, deren Umsetzung jedoch nicht in der Hand der Gemeinde liegt. Die Gemeinde wird diesbezüglich mit den Grundstückseigentümer:innen in Kontakt treten.

Zur besseren Einordnung der Maßnahmen finden sich eine Nummerierung in der 1. Spalte (Übersicht auch im Plan) und die konkreten Örtlichkeiten in der 2. Spalte, inkl. Beschreibung der Bestandssituation samt Foto. Anschließend wurde die Maßnahme textlich kurz beschrieben. Zusätzlich erfolgen Einschätzungen zum Zeithorizont, zur Priorität, zu den Kosten sowie zur Komplexität. Grundsätzlich wird empfohlen, Maßnahmen mit hoher Priorität und kurzfristigem Zeithorizont so bald als möglich zu realisieren.

Weiters ist die Maßnahmenliste unterteilt in Maßnahmen, die über das Fußverkehrskonzept gefördert werden sollen und jene, die sich aufgrund der Maßnahme selbst nicht für eine Förderung über die klimaaktiv Förderung für den Fußverkehr eignen. Diese Maßnahmen tragen dennoch zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur in Wiener Neudorf bei und werden in den nächsten Jahren umgesetzt. Daher finden auch diese Maßnahmen Eingang im Fußverkehrskonzept.

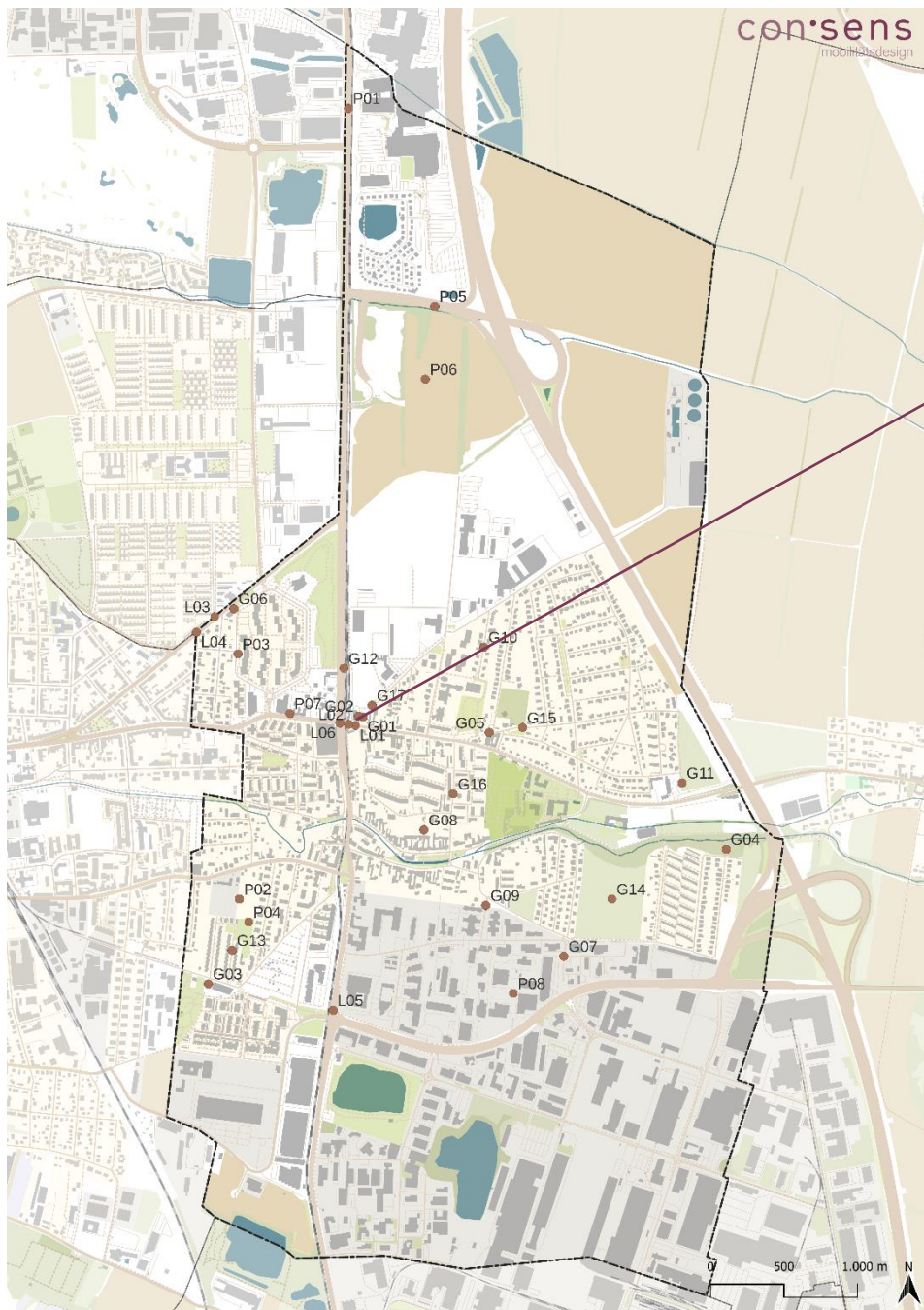


Abb. 15: Übersicht der baulichen Maßnahmen im Gemeindegebiet, con.sens mobilitätsdesign 2023.

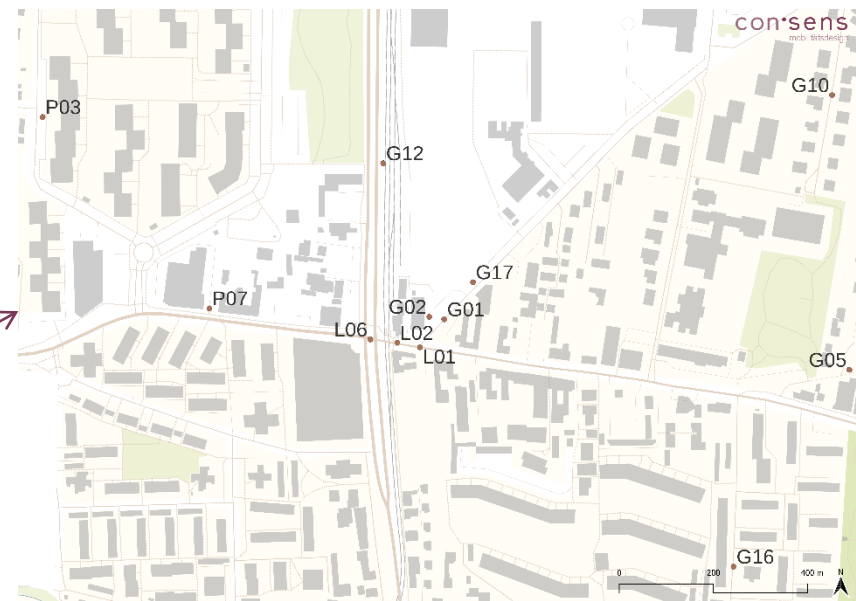


Abb. 16: Übersicht der baulichen Maßnahmen im Zentrum, con.sens mobilitätsdesign 2023.

7.3.1 Maßnahmen auf Gemeindestraßen

Nr	Standort	Bestandssituation	Bestandsfoto	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Zeithorizont	Kosten	Komplexität	Förderbar
G01	Eumigweg auf Höhe Bahnhof	Gehsteigbreite ostseitig zu gering		Als wichtiger Zugangsweg zum Bahnhof soll die bestehende Fußverkehrsinfrastruktur in einer hohen Qualität und in angemessener Breite ausgestaltet werden. Daher wird der ostseitige Bestandsschotter auf eine Breite von über 2,0 Meter (> RVS Regelbreite) verbreitert und durchgängig errichtet.	hoch	kurzfristig	€€	mittel	ja
G02	Bahnhofplatz	Bahnhofplatz derzeit Parkplatz, keine Aufenthaltsqualität, keine direkten Fußwege		Der Bahnhofsvorplatz als Eintrittstor von der hochrangigen ÖV-Station in das Gemeindegebiet wird gänzlich neu organisiert. Derzeit wird der Platz als Parkplatz genutzt mit mangelhaften Qualitäten für den Fußverkehr. Das aktuelle Vorplatzprojekt sieht diagonale Fußwege über den Platz vor, die in einer Breite von 5,0 Meter ausgeführt werden. Die Durchlässigkeit im Fußverkehr wird damit deutlich verbessert, zumal es sich um einen sensiblen Bereich handelt, da es der Anschluss an den hochrangigen öffentlichen Verkehr darstellt. Zusätzlich wird es am Bahnhofsvorplatz Baumpflanzungen geben, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.	hoch	kurzfristig	€€€	mittel	ja
G03	Verbindung Anningerpark - Fabriksgasse	Verbindungsqualität soll verbessert werden		Aktuell gibt es einen Trampelpfad von der Fabriksgasse bis zum Anningerpark, der vor allem für dort ansässige Personen von hoher Bedeutung ist. Dieser Trampelpfad soll nun im Zuge des Konzeptes als richtiger Fußweg in einer Breite von über 2,0 Meter (> RVS-Regelbreite) hergestellt werden. Dies dient der Durchlässigkeit im Fußverkehr sowie der barrierefreien Umwegevermeidung.	hoch	kurzfristig	€	gering	ja
G04	Verbindung Weidenweg - Mödlingbach	Sehr schmaler Gehweg zum Mödlingbach		Als wichtige Freizeitroute soll der Zugangsweg vom Buchenweg zum Mödlingbach ertüchtigt werden, indem der Fußweg auf über 2,0 Meter (> RVS Regelbreite) verbreitert wird.	hoch	kurzfristig	€	gering	ja
G05	Friedhof Platzgestaltung	Fußgänger:innen kürzen über den Parkplatz ab, Platz nicht barrierefrei		Platz soll neu und barrierefrei gestaltet werden, Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Schaffung einer direkteren Anbindung an die Hauptstraße.	hoch	kurzfristig	€	gering	ja

G06	Reisenbauer-Ring - Steinfeldstraße Durchwegung Höhe Shell	Verbindungsqualität soll verbessert werden		Der aktuelle Verbindungsweg ist ein schmaler, mit Waschbetonplatten ausgelegter Weg für den Fußverkehr. Im Zuge des Konzeptes wird dieser Weg verbreitert und mit einer einheitlichen und barrierefreien Oberfläche ausgestaltet. Diese Maßnahme dient der barrierefreien Umwegvermeidung und hat zudem eine Gehsteigverbreiterung über die RVS-Regelbreite aufzuweisen.	hoch	kurzfristig	€	gering	ja
G07	Querung Griesfeldstraße auf Höhe Penny-Markt	Fehlende Querungshilfe, mangelhafte Verkehrssicherheit		Im IZ NÖ Süd gilt der Penny-Markt als wichtiges Ziel für den Fußverkehr, sowohl für Berufstätige als auch für Besucher:innen. Da hier keine sichere Quermöglichkeit besteht und die Genehmigung eines Schutzweges als wenig realistisch eingeschätzt wird, soll eine Querungshilfe geschaffen werden. Eine Mittelinsel am nordseitigen Ast mit einem daraus resultierenden geringen Fahrbahnverswenk und Fahrstreifenbreiten von 3,5 Meter ermöglicht eine Aufstellfläche von 2,0 Meter Breite in Fahrbahnmitte für den Fußverkehr. Damit reduziert sich die zu querende Fahrbahnlänge auf die Hälfte und stellt somit die Durchlässigkeit der Fußverkehrsverbindung sicher.	mittel	mittelfristig	€€	gering	ja
G08	Alte Volksschule	Verbindungsqualität nicht zufriedenstellend, nicht barrierefrei		Eine wichtige Durchwegung für Anrainer:innen stellt der Fußweg durch die alte Volksschule (Verbindung Grüne Gasse - Parkstraße) dar. Die Durchwegung stellt eine attraktive Verbindung parallel zur Linkegasse dar und vermeidet Umwege. Der Weg ist derzeit mit einfachen Platten ausgestaltet, wodurch die Barrierefreiheit nicht gegeben ist. Im Zuge einer Wegeverbreiterung auf über 2,0 Meter soll zudem die Oberfläche einheitlich und barrierefrei ausgestaltet werden.	mittel	mittelfristig	€	gering	ja
G09	Hackelkreuzweg	Erschließung im Fußverkehr lückenhaft		Zwischen Mandelbauer Bau und Laxemburger Straße gibt es im Bestand eine Lücke im Fußverkehrsnetz. Diese Lücke zu schließen wird im Besonderen auch aufgrund des Zugangs zur Bushaltestelle "Wiener Neudorf Augasse" als wichtig erachtet. Zudem stellt der Hackelkreuzweg einen Eintritt von Wiener Neudorf in das IZ NÖ Süd dar. Westseitig soll ein Gehsteig mit einer Breite von 1,5 Metern errichtet werden. Der Gehsteig wird mit Schrägbord ausgeführt, da die verbleibende Fahrbahnbreite von 4,5 m für den Begegnungsfall Lkw-Lkw nicht ausreichend ist.	mittel	mittelfristig	€€	mittel	ja

G10	Eumigweg Sackgasse	Verkehrsberuhigte Straße, Sackgasse, Gehen auf der Fahrbahn soll legalisiert werden		Der Eumigweg ist zwischen Eurofins Umwelt Österreich GmbH & Co und dem Rathausplatz eine starkverkehrsberuhigte Straße (Sackgasse). Im Bestand gibt es keine Gehsteige, die Autos parken beidseitig. Es wird empfohlen, die Straße als Wohnstraße oder Begegnungszone zu verordnen, da sich dies auch hinsichtlich Sackgasse und ausschließlich Anrainer:innenverkehr anbietet. Zudem wird damit das Nutzen der Fahrbahn für Fußgänger:innen deutlich verbessert. Die Wahrnehmung der Wohnstraße kann mit Farbmarkierungen auf der Fahrbahn unterstützt werden. Zusätzlich werden punktuelle Fahrbahnverengungen, unterstützt mit Baumpflanzungen vorgesehen.	mittel	mittelfristig	€€	mittel	ja
G11	Verbindung Hauptstraße - Mühlfeldgasse - Friedhofstraße	derzeit große Umwege zwischen Hauptstraße und Friedhofstraße / Mühlfeldgasse		Der Bauhof wird in den nächsten Jahren neu errichtet. Im Zuge dessen soll eine neue Wegeverbindung errichtet werden. Dieser Weg soll als attraktive Fußverbindung ausgestaltet werden. Diese Maßnahme bedient somit die Errichtung fußverkehrsfördernder Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung sowie die Verbindung der Ortsteile. Der Weg sollte bis zur Friedhofstraße führen.	mittel	mittelfristig	€€	mittel	ja
G12	Querung der B17 und Badner Bahn nördlich des Bahnhofs Wiener Neudorf	Barrierewirkung, stark umwegbehaftet --> nicht für den Fußverkehr zumutbar		Zur neuen Verbindung der Bereiche Reisenbauer-Ring und Freizeitzentrum wird eine Brücke für Fußgänger:innen errichtet, die über die Badner Bahn sowie über die B17 geführt wird. Dieses Projekt dient der fußverkehrsfördernden Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung sowie zur Verbindung von Ortsteilen.	mittel	langfristig	€€€	hoch	ja
G13	Carl-Prenninger- Straße	Verkehrsberuhigte Straße, Gehen auf der Fahrbahn soll legalisiert werden		Die Carl-Prenninger-Straße ist im Bestand eine starkverkehrsberuhigte Straße. Im Bestand gibt es keine Gehsteige. Es wird empfohlen, die Straße als Wohnstraße zu verordnen, da sich dies hinsichtlich ausschließlich Anrainer:innenverkehr anbietet. Zudem wird damit das Nutzen der Fahrbahn für Fußgänger:innen deutlich verbessert. Die Wahrnehmung der Wohnstraße kann mit Farbmarkierungen auf der Fahrbahn unterstützt werden. Zusätzlich werden punktuelle Fahrbahnverengungen, unterstützt mit Baumpflanzungen vorgesehen.	mittel	mittelfristig	€	mittel	ja
G14	Harbich-Acker (Laxenburger Straße zum Mödlingbach)	Derzeit Acker		Im Zuge einer möglichen künftigen Erschließung sichern eines Weges für Fußgänger:innen zur barrierefreien Umwegvermeidung und Durchlässigkeit im Fußverkehr über den derzeitigen Acker.	gering	langfristig	€€	hoch	ja

Nicht für die Fußverkehrsförderung geeignet									
G15	Friedhofstraße zwischen Mühlfeldgasse und Mittelfeldgasse	Verkehrssicherheit, zu geringe Gehwegbreite im Bereich der Grünfläche		Die Herstellung einer Fußverkehrsinfrastruktur oder einer Verordnung zur faireren Nutzung der Straße (Begegnungszone, Wohnstraße, Fußgängerzone) wird empfohlen. Geplant: Im Zuge des Fernwärmeausbaus 2024 entsteht in der Friedhofstraße ein Geh- und Radweg. Dieses Projekt wird nicht im Rahmen der Fußverkehrsförderung eingereicht.	hoch	kurzfristig	€€	gering	nein
G16	Linkegasse	Verkehrssicherheit - zu geringe Gehsteigbreite		Die Verbesserung der Basisinfrastruktur wird dringend empfohlen. Geplant: 2025 wird am östlichen Straßenrand ein Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,25 Metern errichtet. Dieses Projekt wird nicht im Rahmen der Fußverkehrsförderung eingereicht.	hoch	mittelfristig	€€	mittel	nein
G17	Eumigweg zwischen Bahnhof und Freizeitzentrum	Verbindungsqualität soll verbessert werden		Gehsteig ist grundsätzlich in ausreichender Breite ausgestaltet, allerdings ragen die Fahrzeuge in den Gehsteig hinein. Mit Radabweisern (Schwellen) soll die gesamte Gehsteigbreite nutzbar gemacht werden. Zusätzlich soll 1 Baum pro 5 Stellplätze gepflanzt werden und somit die Aufenthaltsqualität und Klimafitness verbessert werden. Dieses Projekt wird nicht im Rahmen der Fußverkehrsförderung eingereicht.	mittel	kurzfristig	€€	gering	nein

7.3.2 Maßnahmen auf Landesstraßen

Nr	Standort	Bestandssituation	Bestandsfoto	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Zeithorizont	Kosten	Komplexität	Förderbar
L01	Hauptstraße auf Höhe Bahnhof	Südseitiger Gehsteig wichtiger Schulweg, Gehsteigbreite zu gering		Als wichtiger Zubringer zum Bahnhof, wichtiger Schulweg und der Lage im zentralen Bereich Wiener Neudorfs (Hauptstraße) ist die Fußverkehrsinfrastruktur in einer hohen Qualität und mit hoher Sicherheit auszugestalten. Daher wird der südseitige Gehsteig auf eine Breite von 2,5 Metern verbreitert (> RVS Regelbreite). Dies bedingt, dass die Fahrbahn Richtung Norden gedrückt wird. Dies kann nur gemeinsam mit der geplanten Errichtung des Bahnhofplatzes erfolgen.	hoch	kurzfristig	€€€	mittel	ja
L02	Trafik Hauptstraße	Sehr schmaler Gehsteig, schlechte Sichtverhältnisse vor der Trafik (Badner Bahn Haltestelle)		Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 Meter in der Engstelle bei der Trafik. Dieser Zugang zur Badner Bahn ist essentiell für die Wiener Neudorfer:innen und damit ein hochsensibler Bereich.	hoch	kurzfristig	€€	mittel	ja
L03	Kreuzung Steinfeldstraße # Dobrastraße plus Fortsetzung über bestehenden Parkplatz	Verkehrssicherheit - fehlende Querungshilfe		Die Steinfeldstraße weist in ihrem Streckenverlauf wenig Querungshilfen für den Fußverkehr auf. Im Sinne der Verbindung von Siedlungsgebieten soll auf Höhe Dobrastraße eine Querungshilfe (Mittelinsel) am westlichen Kreuzungsast geschaffen werden. Damit wird die Querung für den Fußverkehr durch eine geringere Querungsdistanz vereinfacht.	hoch	kurzfristig	€€	hoch	ja
L04	Kreuzung Steinfeldstraße # Ferdinandsgasse	Verkehrssicherheit - fehlende Querungshilfe		Die Steinfeldstraße weist in ihrem Streckenverlauf wenig Querungshilfen für den Fußverkehr auf. Im Sinne der Verbindung von Siedlungsgebieten soll auf Höhe Ferdinandsgasse eine Querungshilfe (Mittelinsel) am westlichen Kreuzungsast geschaffen werden. Damit wird die Querung für den Fußverkehr durch eine geringere Querungsdistanz vereinfacht.	hoch	kurzfristig	€€	hoch	ja

L05	B11 # B17 # Brown-Boveri-Straße	Verbindungsqualität soll verbessert werden, umwegbehaftete Querungsstelle		Im Bestand gibt es nur an drei Armen der Kreuzung eine sichere, VLSA-geregelte Querungsstelle für Fußgänger:innen. Ein Schutzweg am nordseitigen Kreuzungsarm würde deutliche Umwege für Fußgänger:innen ersparen (2 zusätzliche Ampelphasen), zumal mit dem Billa-Markt ein wichtiges Ziel im Fußverkehr nordseitig platziert ist. Für eine Querungsstelle am nördlichen Ast muss das Kreuzungsplateau umgebaut werden, um eine Aufstellfläche für Fußgänger:innen zu ermöglichen. Mit dieser Maßnahme wird demnach die barrierefreie Umwegvermeidung ermöglicht sowie die infrastrukturelle Sicherstellung der Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen durch das Schaffen einer Querungshilfe.	mittel	mittelfristig	€€	hoch	ja
L06	B11 # B17 # Hauptstraße	Großes Kreuzungsplateau, nicht alle Arme haben Schutzwege		Im Bestand gibt es nur an drei Armen der Kreuzung eine sichere Querungsstelle für Fußgänger:innen. Ein Schutzweg am südseitigen Kreuzungsarm würde deutliche Umwege für Fußgänger:innen ersparen (2 zusätzliche Ampelphasen). Für eine Querungsstelle am Südarm muss das Kreuzungsplateau umgebaut werden, um eine Aufstellfläche für Fußgänger:innen zu ermöglichen. Mit dieser Maßnahme wird demnach die barrierefreie Umwegvermeidung ermöglicht sowie die infrastrukturelle Sicherstellung der Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen durch das Schaffen einer Querungshilfe.	mittel	mittelfristig	€€€	hoch	ja

7.3.3 Maßnahmen auf Privatgrund

Nr	Standort	Bestandssituation	Bestandsfoto	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Zeithorizont	Kosten	Komplexität	Förderbar
P01	Nördlich Brunner Straße - Südring (Höhe XXXLutz)	neue WLB-Station geplant		2025 wird es eine neue Haltestelle für die Badner Bahn nördlich der Brunner Straße (Höhe XXXLutz) geben. Dass der Zugang zu dieser hochrangigen ÖV-Station für den Fußverkehr sowie die Haltestelle attraktiv ausgestaltet werden, ist dabei eine wichtige Grundvoraussetzung. Gemeinsam mit den WLB soll hier ein Konzept entwickelt werden.	hoch	langfristig	€€€	hoch	ja
P02	Carl-Prenninger Straße - Schillerstraße	Keine Durchwegung für Fußgänger:innen		Die Nord-Süd-Verbindung zwischen Schillerstraße und Fabriksgasse ist im Bestand stark umwegbehaftet. Bei potentiellen, zukünftigen veränderten Absichten am Grundstück des Umspannwerks soll eine Durchwegung für den Fußverkehr gesichert werden. Für diesen Weg soll eine Durchgangsbreite von mindestens 2,5 Metern vorgesehen werden.	hoch	langfristig	€€	mittel	ja
P03	Querung Reisenbauer-Ring (im Westen) auf Höhe Roseggergasse bzw. Gehweg auf Südseite	Verkehrssicherheit, fehlende Querungshilfe, Gehsteig endet		Der Reisenbauer-Ring ist ein wichtiges Siedlungsgebiet in Wiener Neudorf. Im Bestand gibt es keine Querungshilfe zur Roseggergasse. Die Sichtverhältnisse sind aufgrund der parkenden Fahrzeuge sehr eingeschränkt, was das ungesicherte Queren über die Fahrbahn gefährlich macht. Zudem endet der Gehsteig westseitig vor der Einmündung in die Roseggergasse. Daher sollen die Stellplätze auf der Höhe Roseggergasse aus Sichtgründen entfernt werden und stattdessen der Gehsteig ostseitig vorgezogen werden bis zur Fahrbahn.	mittel	mittelfristig	€€	hoch	ja
P04	Carl-Prenninger Straße - Martonygasse	Im Bestand keine Verbindung, Barrierewirkung		Zur barrierefreien Umwegvermeidung wird eine fußläufige Verbindung zwischen der Carl-Prenninger Straße sowie der Martonygasse entstehen.	mittel	mittelfristig	€€	gering	ja

Nicht für die Fußverkehrsförderung geeignet

P05	Erweiterung Brücke Anschlussstelle Mödling SCS	aktuell Brücke nur für Kfz, Barriere für Fuß- und Radverkehr		Die Bücke der Anschlussstelle soll seitens ASFINAG erneuert werden. Im Zuge dieses Umbaus soll die Brücke um einen gemischten Geh- und Radweg erweitert werden, da derzeit keine Verbindung in der aktiven Mobilität in Richtung SCS besteht. Dieses Projekt wird nicht im Rahmen der Fußverkehrsförderung eingereicht.	hoch	mittelfristig	€€€	mittel	nein
P06	Anbindung SCS	Verbindungsqualität soll verbessert werden, fehlender Gehsteig		Im Zuge des Ökopark-Projektes wird das Areal rund um die Palmersstraße entwickelt, was auch neue Möglichkeiten im Fuß- und Radverkehr eröffnet. Es wird in Richtung SCS Verbindungen im Geh- und Radverkehr geben, wodurch neue Ortsgebiete erschlossen werden. Dieses Projekt wird nicht im Rahmen der Fußverkehrsförderung eingereicht.	hoch	mittelfristig	€€€	hoch	nein
P07	Billa Bahnstraße	Kein Durchgang zum Reisenbauerring		Auf dem Grundstück des Billa-Marktes wird einen Durchgang als Geh- und Radweg bis zum Reisenbauer-Ring baulich getrennt vom Parkplatz errichtet. Dieses Projekt wird nicht im Rahmen der Fußverkehrsförderung eingereicht.	mittel	kurzfristig	€€	gering	nein
P08	Gewerbestraße	Geringe Qualität für den Fußverkehr		Die bestehende Fußverkehrsinfrastruktur im Gewerbegebiet weist stellenweise eine geringe Qualität für den Fußverkehr auf. Die Wege werden künftig barrierefrei ausgestaltet und verbreitert. Dieses Projekt wird nicht im Rahmen der Fußverkehrsförderung eingereicht.	mittel	mittelfristig	€€	mittel	nein

8 HANDLUNGSFELD BEWUSSTSEINSBILDUNG

Um das Bewusstsein der Bevölkerung für alternative Mobilitätsformen, allem voran des „Zu-Fuß-Gehens“, zu erhöhen, wurden in der Vergangenheit bereits viele Maßnahmen gesetzt, die in Zukunft fortgesetzt und erweitert werden sollen.

8.1 ZIELE

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

8.2 THEMEN

- Dem Thema Zu-Fuß-Gehen soll in der Gemeinde mehr Beachtung geschenkt werden, beispielsweise durch mehr Präsenz auf der Gemeindehomepage, in der Gemeindezeitung „Wiener Neudorf Informiert“, bei Veranstaltungen, uvm.
- Bewusstseinsbildung in den Bildungseinrichtungen für ein frühzeitiges Verständnis von Mobilität durch aktivierende Workshops. Verwendung des Luftbildteppichs.
- Bereits vorhandenes Orientierungs- und Leitsystem an die Veränderungen anpassen, ausweiten und aktuell halten.

8.3 MASSNAHMENLISTE

8.3.1 Bereits durchgeführte Maßnahmen

B01	Erstellung eines Luftbildteppichs	Mit Hilfe eines Luftbildteppichs des Gemeindegebietes wird bei Veranstaltungen mit den Bildungseinrichtungen bewusstseinsbildende Workshops durchgeführt.
B02	Mobilitätstage	Jedes Jahr findet der sogenannte Mobilitätstag statt, der aktuelle Themen, Entwicklungen und generelle Informationen rund um die Mobilität in Wiener Neudorf bietet.
B03	Leitsystem	Es gibt in Wiener Neudorf ein Leitsystem für den Fuß- und Radverkehr. Der Fokus im Leitsystem für Fußgänger:innen liegt auf öffentlichen Einrichtungen und Freizeitzielen.
B04	Mobilitätsmappe	Jede:r Neubürger:in in Wiener Neudorf erhält zum Einzug eine Mobilitätsmappe, wo für alle Verkehrsmittel die wichtigsten Informationen abgebildet werden. Diese Infos werden in Form einer gedruckten Mappe zur Verfügung gestellt.

8.3.2 Geplante Maßnahmen in den nächsten 1 – 3 Jahren

B05	Informationen zum Fußverkehrskonzept auf der Homepage	Nach Abschluss des Fußverkehrskonzeptes werden auf der Gemeindehomepage Informationen rund um das Konzept zur Verfügung gestellt.
B06	Informationen zum Fußverkehrskonzept in der Gemeindezeitung	Nach Abschluss des Fußverkehrskonzeptes werden in der gedruckten und an alle Haushalte versendeten Gemeindezeitung Informationen rund um das Fußverkehrskonzept zur Verfügung gestellt. Es ist angedacht, eine Aussendung der Gemeindezeitung dem Fußverkehr als Hauptthema zu widmen.
B07	Folder zum Fußverkehr in Wiener Neudorf	Es wird ein Infofolder zum Fußverkehr in Wiener Neudorf erstellt. Derzeit gibt es einen Kombi-Folder zu Fuß- und Radverkehr. Künftig sollen beide Themen einen eigenen Folder erhalten und damit einen

		besonderen Stellenwert zugeschrieben bekommen. Der Folder zum Fußverkehr beinhaltet dabei sowohl Alltagswege als auch das Erreichen von Freizeitzielen und -wegen. Dieser Folder wird einerseits in der Mobilitätsmappe für Neubürger:innen integriert, andererseits wird er zusätzlich auf der Gemeinde zur freien Entnahme verfügbar sein, da diese Informationen auch für bereits ansässige Personen von Interesse sein kann.
B08	Schulworkshops zum Thema Zu-Fuß-Gehen	Mit dem begehbaren Luftbildteppich werden in Zukunft weitere Schul- und Kindergartenworkshops geplant, wo zum Thema Zu-Fuß-Gehen in Wiener Neudorf weiter sensibilisiert wird. Die Jüngsten mit dem Thema vertraut zu machen, ist für Wiener Neudorf sehr wichtig, da sich die Gemeinde aufgrund der kurzen Wege und sehr zentralen „Points of interest“ perfekt für Fußwege eignet. Zudem werden Bewegung und Kreativität gefördert. Eine Sensibilisierung für Verkehrssicherheit ist bei Kindern besonders wichtig.
B09	Wartung, Aktualisierung und Ausbau des Fußgänger:innen-Leitsystems	Das bestehende Fußgänger:innen-Leitsystem wird an alle Änderungen im Fußverkehr adaptiert und angepasst. Neben Freizeitrouten werden künftig auch für den Alltag wichtige Routen dargestellt. Es wird das IST-Fußwegenetz mit den wichtigen „Points of interest“ als Grundlage für die Festlegung von Zielen und Routen dorthin herangezogen.
B10	Mobilitätstag 2024	Der Mobilitätstag 2024 wird in Wiener Neudorf den Schwerpunkt Fußverkehr bekommen. Dabei werden Inhalte des Fußverkehrskonzeptes dargestellt und erläutert, auf Fragen wird eingegangen und auch Wünsche für künftige Optimierungen im Fußverkehr wird Raum eingeräumt.

9 HANDLUNGSFELD RAUM- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

9.1 ZIELE

- Sicherung des Ortszentrums als funktionaler Mittelpunkt der Siedlungseinheit.
- Erhaltung der Vielfalt der unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Nahversorgung, Dienstleistungs-, Handels- u. Kleingewerbebetriebe, Öffentliche, soziale, kulturelle und Bildungseinrichtungen, Gastronomie, etc.).
- Maßvolle innere Verdichtung in den zentralen Bereichen unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und den Vorgaben des Bebauungsplanes.
- Verbesserung der Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen als vielfältig nutzbare Straßenbereiche.
- Forcierung der kurzen Wege zu den Einrichtungen und zur Zentrumszone.
- Erhaltung und Attraktivierung der Hausgärten als privater Grünraum.
- Außerhalb der Zentrumszone geht es besonders um die Erhaltung der Strukturen und keine weiteren großen Siedlungsentwicklungen.
- Die Industrie- und Betriebszone soll gesichert und erhalten werden, innerhalb dieser Zonen soll die Straßenraumgestaltung optimiert werden.

9.2 THEMEN

- Aktuell gibt es eine Wohnbaulandreserve von ca. 10 Hektar, wodurch ein Bevölkerungswachstum nur noch in geringem Ausmaß möglich ist. Dies festigt sich zudem in den festgelegten Siedlungsgrenzen und dem damit verbundenen Widmungsstopp.
- In den zentralen Bereichen geht es im Besonderen um eine sorgsame Weiterentwicklung und Optimierung, während es in den umliegenden Gebieten um die Erhaltung des Bestandes ohne geplante Weiterentwicklung geht.
- Das Schaffen kurzer Wege in bestehenden Gebieten stellt ein wichtiges Ziel für die weitere Raumentwicklung dar, die im Besonderen die Erreichbarkeiten im Fuß- und Radverkehr verbessern.

9.3 GEPLANTE MASSNAHMEN IN DEN NÄCHSTEN 3+ JAHREN

R01	Innovations- und Ökopark / Palmersgründe	Die Entwicklung des Innovations- und Ökoparkes auf den Palmersgründen verlangt ein verkehrliches Erschließungskonzept, welches sich auch mit den Anbindungen an das bestehende Verkehrsnetz auseinandersetzt. Das Schaffen von Rad- und Fußwegen in Form von Grünverbindungen vom Standort bis zur SCS sowie zur Badner-Bahn-Haltestelle „Südstadt“ gilt als Grundvoraussetzung. Generell müssen die Straßenräume begrünt ausgestaltet werden (alleeartige Bepflanzung). Die Begrünung des Straßenraumes setzt sich zudem auf den Fassaden und Dächern fort. Auch die Parkplätze (privat sowie öffentlich) müssen mit Bäumen ausgestaltet werden. Für den Windschutzgürtel müssen Ersatzpflanzungen im Verhältnis 1:3 erfolgen.
R02	Änderung des Raumordnungsprogrammes zur Erschließung von Wegen über Privatgrund - bestehendes Umspannwerk	Bestehende Widmungen und vorhandener großflächiger Privatgrund führt in Wiener Neudorf stellenweise zu Barrierewirkungen. Daher hat es sich die Gemeinde zum Ziel gesetzt, strategische Änderungen im Raumordnungsprogramm vorzusehen, um öffentliche Wege über Privatgrund zu ermöglichen. Das Umspannwerk stellt eine solche Barriere für den Fußverkehr dar. Langfristig wird eine Durchlässigkeit der Grundstücke für den Fußverkehr mittels Raumordnungsprogramm sichergestellt.
R03	Änderung des Raumordnungsprogrammes zur Erschließung von Wegen über Privatgrund – „Waldl“	Bestehende Widmungen und vorhandener großflächiger Privatgrund führt in Wiener Neudorf stellenweise zu Barrierewirkungen. Daher hat es sich die Gemeinde zum Ziel gesetzt, strategische Änderungen im Raumordnungsprogramm vorzusehen, um öffentliche Wege über Privatgrund zu ermöglichen. Das sogenannte „Waldl“ sieht derzeit einerseits die Widmung Grünland-Parkanlage sowie die Widmung Grünland-Freihaltefläche vor. Langfristig wird eine Durchlässigkeit der Grundstücke für den Fußverkehr mittels Raumordnungsprogramm sichergestellt.

R04	Änderung des Raumordnungsprogrammes im Zuge des Neubaus des Abfallwirtschaftszentrums	Im Zuge der Neuerrichtung des Abfallwirtschaftszentrums wird eine Wegeverbindung für den Fußverkehr mitgedacht, wodurch kürzere Wege zwischen der Mühlfeldgasse und der Hauptstraße entstehen. Die neue Widmung und neue Errichtung der Gebäude wird auf eine Durchlässigkeit im Fußverkehr Rücksicht nehmen.
-----	---	---

10 HANDLUNGSFELD KOOPERATION EINBEZIEHUNG WEITERER BETRIEBE / GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN

10.1 ZIELE

- Einbeziehung relevanter Akteur:innen in Planungs- und Entwicklungsprozessen
- Enge Zusammenarbeit mit wichtigen Stakeholdern
- Einbeziehen und Informieren der Bevölkerung über aktuelle Entwicklungen und künftige Projekte

10.2 THEMEN

- Wiener Neudorf legt viel Wert auf eine enge Zusammenarbeit mit Stakeholdern und Projektentwickler:innen. Dies ermöglicht einerseits ein kooperatives Planungsverfahren und gleichzeitig können Bedingungen der Gemeinde leichter kommuniziert und eingehalten werden. Die Zusammenarbeit mit unter anderem Westfield SCS oder Next Bike funktioniert schon gut, soll in Zukunft aber noch weiter forciert werden.

10.3 GEPLANTE MASSNAHMEN IN DEN NÄCHSTEN 1+ JAHREN

K01	Stakeholderworkshops Bahnhofplatz	Im Zuge des aktuellen Projektes zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes sind weitere Stakeholderworkshops geplant.
K02	Öffentliche Präsentation Bahnhofplatz	Im Zuge des aktuellen Projektes zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird es (zumindest) eine öffentliche Veranstaltung geben, wo die Bevölkerung Fragen stellen kann und Antworten bekommt. Informationen rund um das Projekt werden auch über die Gemeindehomepage zur Verfügung gestellt.
K03	Zusammenarbeit WLB, Gemeinde Brunn am Gebirge	Im Zuge der neuen Badner Bahn Haltestelle wird es eine enge Zusammenarbeit mit den Wiener Lokalbahnen sowie der Nachbargemeinde Brunn am Gebirge geben. Dabei wird in Workshops über die künftige Ausgestaltung und Erschließung der Haltestelle diskutiert werden.

K04	Zusammenarbeit IZ NÖ Süd, ecoplus	Bereits in der jüngeren Vergangenheit fand eine enge Zusammenarbeit mit dem IZ NÖ Süd sowie der ecoplus für die Weiterentwicklung des Industriezentrums statt. In Zukunft soll über eine Fortschreibung des gemeinsam entwickelten Mobilitätskonzeptes nachgedacht werden. Auch in der täglichen Praxis herrschen ein Austausch und eine gute Zusammenarbeit mit diesen Stakeholdern.
K05	Zusammenarbeit Westfield SCS, ASFINAG	Ebenso wie im Süden das IZ NÖ Süd ist im Norden die Westfield SCS ein wichtiger Stakeholder für Wiener Neudorf. Vor allem hinsichtlich der Erneuerung und Erweiterung der Anschlussstelle Mödling SCS (Brückentragwerk) wird ein intensiver Austausch mit ASFINAG und Westfield SCS stattfinden, um die Interessen der Gemeinde (bspw. Geh- und Radweg über die Autobahnanschlussstelle) sicherstellen zu können.
K06	PostBus, Stadtbus, NextBike	Auch in Zukunft werden die jeweiligen Zusammenarbeit mit PostBus, VOR Stadtbus sowie NextBike in der Gemeinde fortgeführt werden, um ein hochwertiges und weitgehend flächendeckendes Angebot an alternativen Fortbewegungsmitteln der Bevölkerung zur Verfügung stellen zu können.
K07	Mobilregion Mödling Postbus Shuttle	Mit dem Anrufsammeltaxi der Mobilregion Mödling sind die Wiener Neudorfer:innen sowohl innerhalb der Gemeinde als auch über die Grenzen hinaus zu günstigen Preisen unterwegs.

11 ANHANG

11.1 ÜBERSICHTSTABELLE DER FÜR DIE FÖRDERUNG GEEIGNETEN BAULICHEN MASSNAHMEN

Hinsichtlich Maßnahmen, die sich für die klimaaktiv Förderung für den Fußverkehr eignen, dient nachstehende abstrahierte Tabelle zur Übersicht.

Für die Fußverkehrsförderung geeignet - Maßnahmen auf Gemeindestraßen						
G01	Eumigweg auf Höhe Bahnhof	Gehsteigbreite ostseitig zu gering	Gehsteigverbreiterung über RVS Regelbreite auf Zubringerweg zum hochrangigen öffentlichen Verkehr	hoch	kurzfristig	€€
G02	Bahnhofsplatz	Bahnhofsplatz derzeit Parkplatz, keine Aufenthaltsqualität, keine direkten Fußwege	Neuorganisation des Bahnhofsplatzes (Hochrangiger öffentlicher Verkehr), Schaffung von Gehwegen über RVS Regelbreite, Barrierefreiheit, gesteigerte Aufenthaltsqualität	hoch	kurzfristig	€€€
G03	Verbindung Anningerpark - Fabriksgasse	Verbindungsqualität soll verbessert werden	Gehsteigerstellung über RVS Regelbreite, barrierefrei Umwegevermeidung	hoch	kurzfristig	€
G04	Verbindung Weidenweg - Mödlingbach	Sehr schmaler Gehweg zum Mödlingbach	Gehsteigverbreiterung über RVS Regelbreite	hoch	kurzfristig	€
G05	Friedhof Platzgestaltung	Fußgänger:innen kürzen über den Parkplatz ab, Platz nicht barrierefrei	Neuorganisastion und -gestaltung des Platzes, Barrierefreiheit, direkte Anbindung an die Hauptstraße, gesteigerte Aufenthaltsqualität	hoch	kurzfristig	€
G06	Reisenbauer-Ring - Steinfeldstraße Durchwegung Höhe Shell	Verbindungsqualität soll verbessert werden	Gehsteigverbreiterung über RVS Regelbreite, einheitliche neue und barrierefreie Oberfläche	hoch	kurzfristig	€
G07	Querung Griesfeldstraße auf Höhe Penny-Markt	Fehlende Querungshilfe, mangelhafte Verkehrssicherheit	Schaffung einer Querungshilfe (Mittelinsel)	mittel	mittelfristig	€€

G08	Alte Volksschule	Verbindungsqualität nicht zufriedenstellend, nicht barrierefrei	Gehsteigverbreiterung über RVS Regelbreite, einheitliche neue und barrierefreie Oberfläche	mittel	mittelfristig	€
G09	Hackelkreuzweg	Erschließung im Fußverkehr lückenhaft	Gehsteigerstellung auf Zubringer zum öffentlichen Verkehr, Lückenschluss im Fußwegenetz	mittel	mittelfristig	€€
G10	Eumigweg Sackgasse	Verkehrsberuhigte Straße, Sackgasse, Gehen auf der Fahrbahn soll legalisiert werden	Verordnung als Begegnungszone oder Wohnstraße	mittel	mittelfristig	€€
G11	Verbindung Hauptstraße - Mühlfeldgasse - Friedhofstraße	derzeit große Umwege zwischen Hauptstraße und Friedhofstraße / Mühlfeldgasse	Gehsteigerstellung auf neuer Verbindung, Erschließung von Ortsteilen und Umwegevermeidung	mittel	mittelfristig	€€
G12	Querung der B17 und Badner Bahn nördlich des Bahnhofs Wiener Neudorf	Barrierewirkung, stark umwegbehaftet --> nicht für den Fußverkehr zumutbar	Herstellung einer Brücke zur Erschließung von Ortsteilen, barrierefreier Umwegvermeidung, Errichtung einer fußverkehrsfördernden Infrastruktur	mittel	langfristig	€€€
G13	Carl-Prenninger-Straße	Verkehrsberuhigte Straße, Gehen auf der Fahrbahn soll legalisiert werden	Verordnung als Wohnstraße	mittel	mittelfristig	€
G14	Harbich-Acker (Laxenburger Straße zum Mödlingbach)	Derzeit Acker	Gehsteigerstellung zur barrierefreien Umwegevermeidung und Durchlässigkeit im Fußverkehr	gering	langfristig	€€

Für die Fußverkehrsförderung geeignet - Maßnahmen auf Landesstraßen							
L01	Hauptstraße auf Höhe Bahnhof	Südseitiger Gehsteig wichtiger Schulweg, Gehsteigbreite zu gering	Gehsteigverbreiterung über RVS Regelbreite in sensiblen Bereich (Schulweg sowie Zugang zum hochrangigen öffentlichen Verkehr)	hoch	kurzfristig	€€€	
L02	Trafik Hauptstraße	Sehr schmaler Gehsteig, schlechte Sichtverhältnisse vor der Trafik (Badner Bahn Haltestelle)	Gehsteigverbreiterung über RVS Regelbreite im sensiblen Bereich (Zugang zum öffentlichen Verkehr)	hoch	kurzfristig	€€	
L03	Kreuzung Steinfeldstraße # Dobrastraße plus Fortsetzung über bestehenden Parkplatz	Verkehrssicherheit - fehlende Querungshilfe	Schaffung einer Querungshilfe	hoch	kurzfristig	€€	
L04	Kreuzung Steinfeldstraße # Ferdinandsgasse	Verkehrssicherheit - fehlende Querungshilfe	Schaffung einer Querungshilfe	hoch	kurzfristig	€€	
L05	B11 # B17 # Brown-Boveri-Straße	Verbindungsqualität soll verbessert werden, umwegbehaftete Querungsstelle	Schaffung einer Querungshilfe zur Umwegevermeidung	mittel	mittelfristig	€€	
L06	B11 # B17 # Hauptstraße	Großes Kreuzungsplateau, nicht alle Arme haben Schutzwege	Schaffung einer Querungshilfe zur Umwegevermeidung	mittel	mittelfristig	€€€	
Für die Fußverkehrsförderung geeignet - Maßnahmen auf Privatgrund							
P01	Nördlich Brunner Straße - Südring (Höhe XXXLutz)	neue WLB-Station geplant	Schaffung hochwertiger Fußverbindungen zum künftigen Halt des hochrangigen öffentlichen Verkehrs	hoch	langfristig	€€€	

P02	Carl-Prenninger Straße - Schillerstraße	Keine Durchwegung für Fußgänger:innen	Gehsteigherstellung zur barrierefreien Umwegevermeidung und Durchlässigkeit im Fußverkehr	hoch	langfristig	€€
P03	Querung Reisenbauer-Ring (im Westen) auf Höhe Roseggergasse bzw. Gehweg auf Südseite	Verkehrssicherheit, fehlende Querungshilfe, Gehsteig endet	Schaffen einer Querungshilfes	mittel	mittelfristig	€€
P04	Carl-Prenninger Straße - Martonygasse	Im Bestand keine Verbindung, Barrierewirkung	Gehsteigherstellung über RVS Regelbreite zur barrierefreien Umwegvermeidung und zur Erschließung von Siedlungsteilen	mittel	mittelfristig	€€

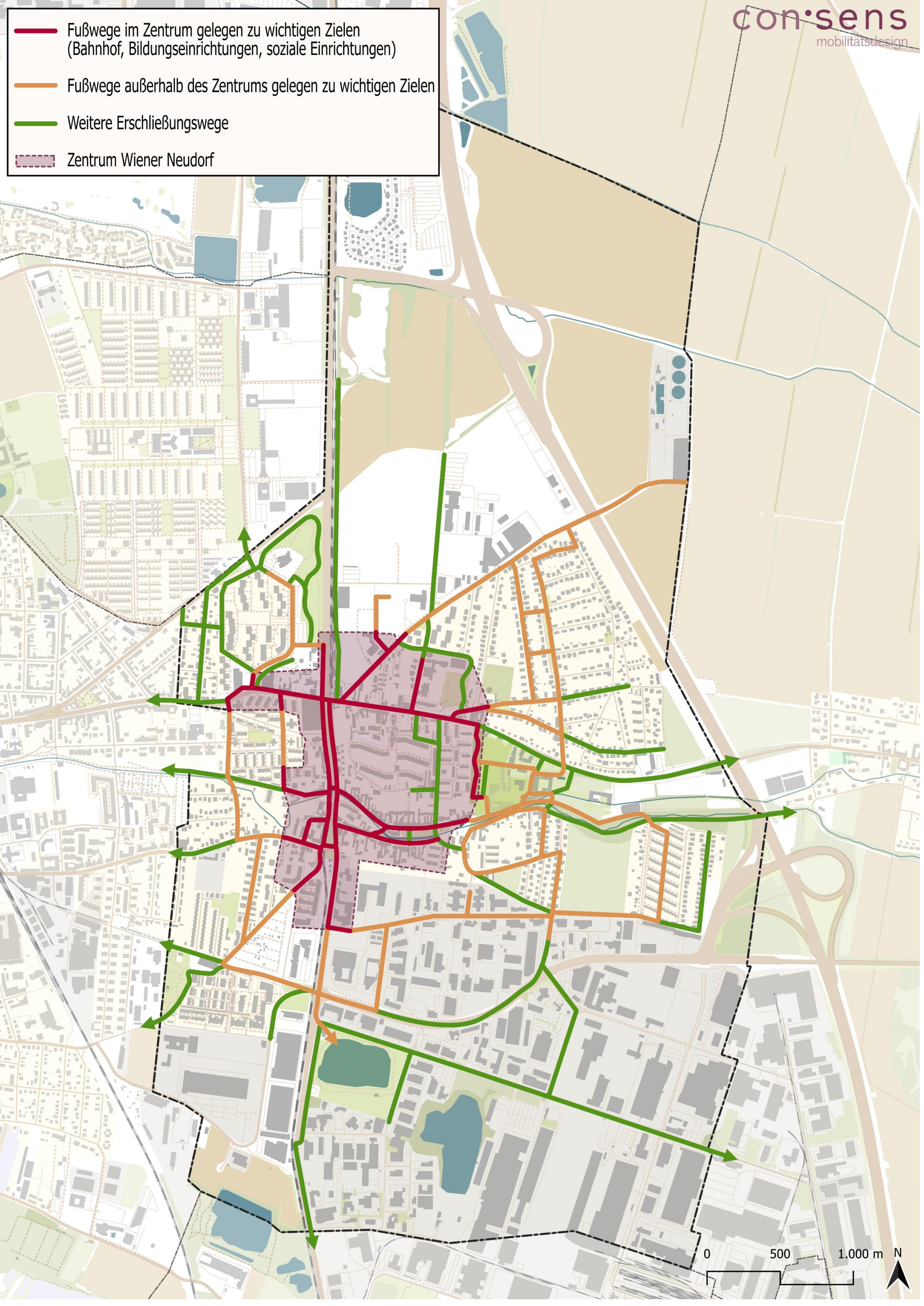
11.2 KARTENDARSTELLUNGEN IN HOHER AUFLÖSUNG

Auf den folgenden Seiten finden sich die Kartendarstellungen in hoher Auflösung im Format DIN A3.

-  Haltestelle im öffentlichen Verkehr
-  Soziale Infrastruktur (Ärzte, Apotheken,...)
-  Bildungseinrichtungen
-  Restaurants, Cafés
-  Öffentliche Einrichtungen
-  Friedhof
-  Freizeitziele / Erholung
-  Einkaufen
-  Tankstelle
-  E-Ladesäule
-  Unterkunft
-  Zentrum Wiener Neudorf

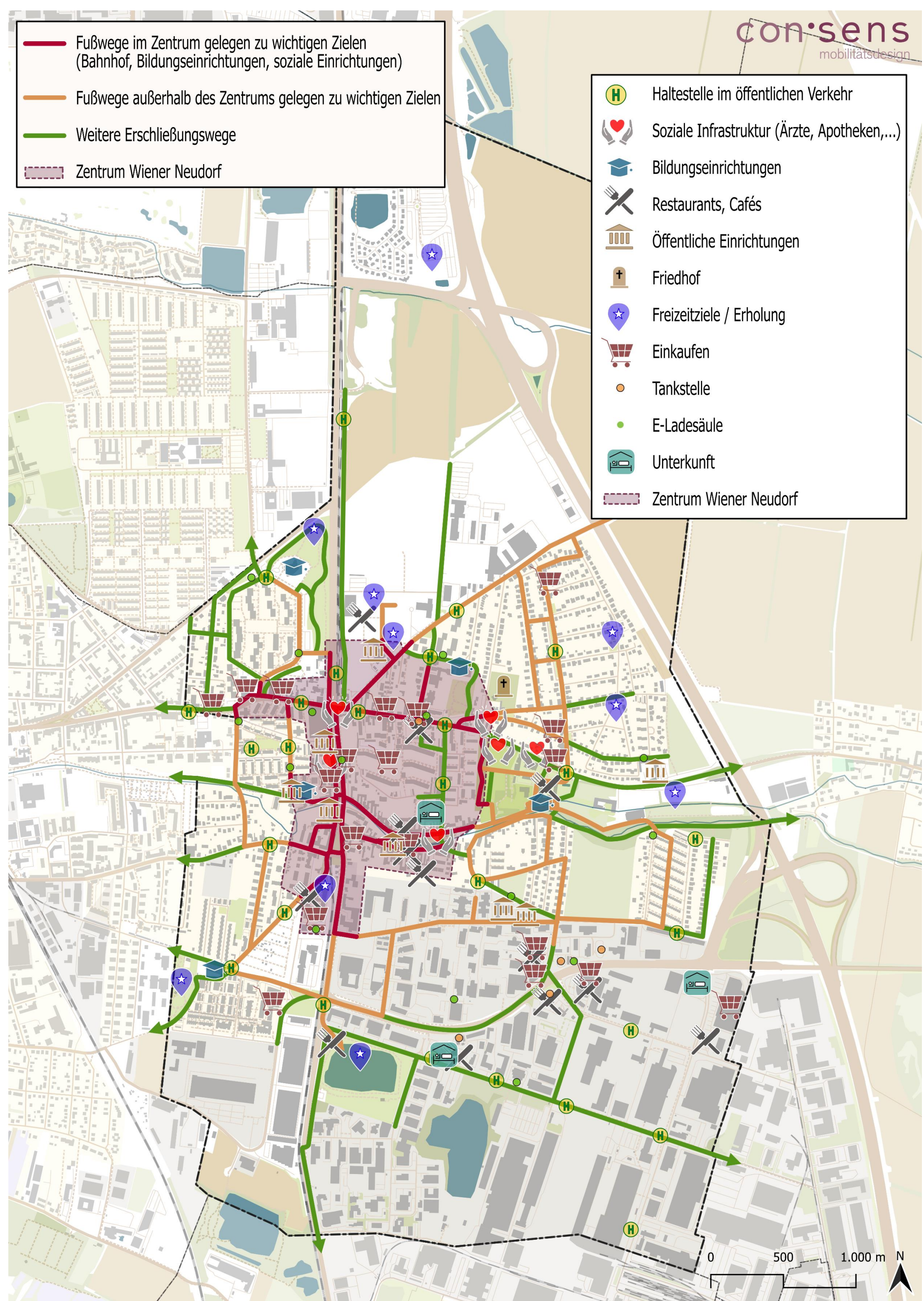
geplant

-  Fußwege im Zentrum gelegen zu wichtigen Zielen
(Bahnhof, Bildungseinrichtungen, soziale Einrichtungen)
-  Fußwege außerhalb des Zentrums gelegen zu wichtigen Zielen
-  Weitere Erschließungswege
-  Zentrum Wiener Neudorf



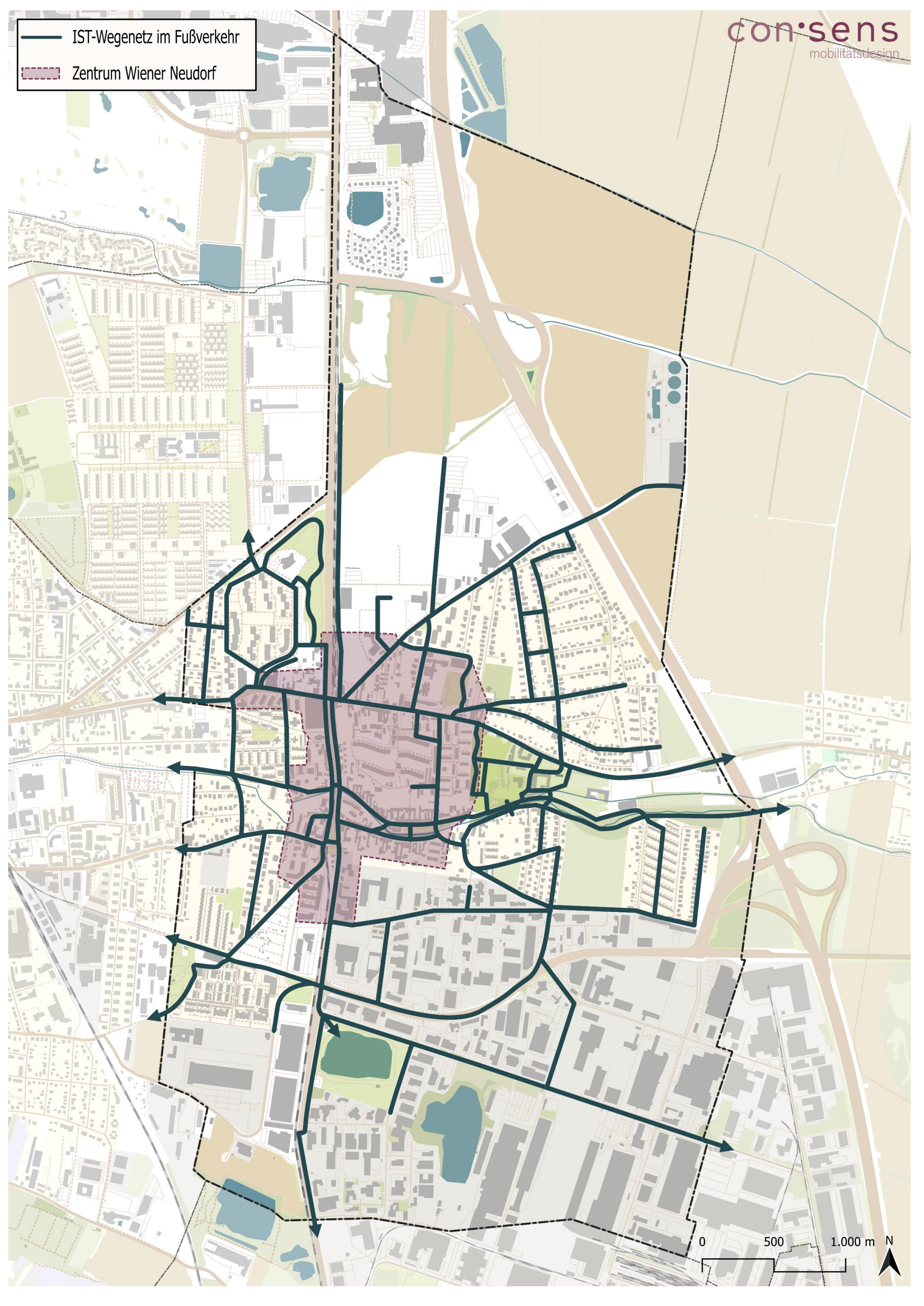
- Fußwege im Zentrum gelegen zu wichtigen Zielen
(Bahnhof, Bildungseinrichtungen, soziale Einrichtungen)
- Fußwege außerhalb des Zentrums gelegen zu wichtigen Zielen
- Weitere Erschließungswege
- Zentrum Wiener Neudorf

-  Haltestelle im öffentlichen Verkehr
-  Soziale Infrastruktur (Ärzte, Apotheken,...)
-  Bildungseinrichtungen
-  Restaurants, Cafés
-  Öffentliche Einrichtungen
-  Friedhof
-  Freizeitziele / Erholung
-  Einkaufen
-  Tankstelle
-  E-Ladesäule
-  Unterkunft
- Zentrum Wiener Neudorf

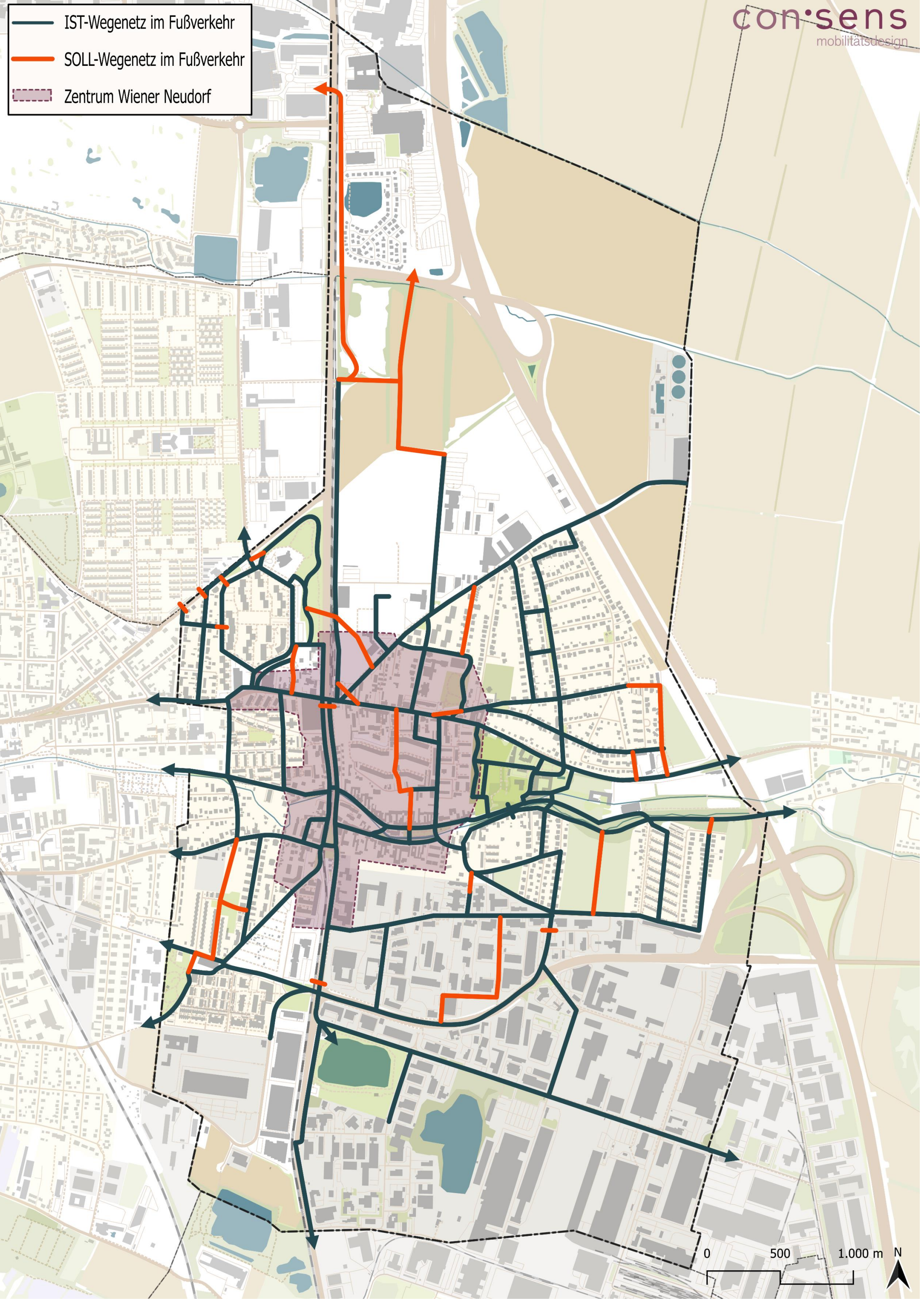


IST-Wegenetz im Fußverkehr

Zentrum Wiener Neudorf



- IST-Wegenetz im Fußverkehr
- SOLL-Wegenetz im Fußverkehr
- Zentrum Wiener Neudorf



Problemstellen

- Barrierewirkung
- Fehlende / mangelhafte Fußverkehrsinfrastruktur
- Gestaltungselemente
- Mangelhafte Sichtverhältnisse
- Queren nicht möglich / gefährlich
- Legende

- Barrierewirkung
- Fehlende / mangelhafte Fußverkehrsinfrastruktur
- Gestaltungselemente
- Mangelhafte Sichtverhältnisse
- Queren nicht möglich / gefährlich
- Sonstiges
- IST-Wegenetz im Fußverkehr
- SOLL-Wegenetz im Fußverkehr
- Zentrum Wiener Neudorf

