

Masterplan Gehen Hohenems

Bericht

Dornbirn, am 22. Mai 2025

Masterplan Gehen Hohenems

GZ 24564

Auftraggeber

Stadt Hohenems
Radetzkystraße 5
6845 Hohenems

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Sandgasse 13d
6850 Dornbirn

Bearbeitung

DI David Moosbrugger
Simon Volckaert, MSc
Alexander Oberroither, MSc

Gegengelesen

DI[in] Andrea Weninger

Dornbirn, am 22.05.2025

Datei: 250522_Masterplan_Gehen_Hohenems_24564
Quelle Titelbild: Rosinak & Partner

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgaben 4
2. Methodik und Ablauf 4
3. Analyse 5
   - 3.1. Siedlungsraum 5
   - 3.2. Mobilitätskennzahlen und Bevölkerungsdaten 5
   - 3.3. Fußwegenetz Bestand 11
   - 3.4. Höchstzulässige Kfz-Geschwindigkeit 13
   - 3.5. Quellen und Ziele für den Fußverkehr, Wunschlinien 15
   - 3.6. Barrieren für den Fußverkehr 17
   - 3.7. Schwachstellen und Verkehrssicherheit 18
   - 3.8. Klimawandelanpassung Handlungsfeld Hitze 21
   - 3.9. Fokusräume 25
   - 3.10. Überregionale Konzepte und Strategien 27
   - 3.11. Instrumente der Raum- und Siedlungsentwicklung in Hohenems 30
4. Planungshorizont und Planungseinheit 31
5. Ziele und Handlungsfelder 31
6. Fußwegenetz 32
   - 6.1. Netzlücken und Schwachstellen im Fußwegenetz 32
   - 6.2. Soll-Fußwegenetz 32
7. Generelle Maßnahmen 35
   - 7.1. Selbstbestimmte Mobilität für alle: Sicherheit und Barrierefreiheit 35
   - 7.2. Dichtes Fußwegenetz mit kurzen und direkten Wegen 41
   - 7.3. Attraktive öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen 43
   - 7.4. Förderung der Bewusstseinsbildung für das Zu-Fuß-Gehen 46
8. Geplante Projekte 48
   - 8.1. Erweiterung der Begegnungszone Radetzkystraße 48
   - 8.2. Maßnahmen im Rahmen vom Masterplan Herrenried 50
   - 8.3. Verkehrsorganisation Freizeitnutzungen Herrenried 51
   - 8.4. Sitzbänke im öffentlichen Raum: „s'Bänkle" 52
9. Ausblick 53

Abbildungsverzeichnis 54

Quellen 55

Anhang 56

1. Aufgaben

Das Gehen ist die gesündeste und klimaschonendste Art sich fortzubewegen. Bereits mit den ersten Schritten als Kind erlangen wir Selbständigkeit in der Mobilität und es ist wichtig, diese Mobilität bis ins hohe Alter aufrechtzuerhalten. Das Zu-Fuß-Gehen hält fit und stärkt das Herz, den Kreislauf und die Konzentration. Zudem fördert es den Muskelaufbau, das gesunde Körpergewicht, das psychische Wohlbefinden und erhöht die Lebenserwartung. Als klimafreundlichste Mobilitätsform trägt das Zu-Fuß-Gehen zur Reduktion der Lärmbelastung und der Luftschadstoff-Emissionen (Feinstaub, Stickoxide, Mikroplastik) bei und erzeugt keine Treibhausgase /1/. Das sind wichtige Gründe für die Förderung und die Priorisierung des Zu-Fuß-Gehens in strategischen Planungen als gesunde und nachhaltige Mobilitätsform.

Der Masterplan Gehen ist eine Strategie fürs Zu-Fuß-Gehen, mit der sich die Stadt Hohenems dazu bekennt, Maßnahmen für einen attraktiven und sicheren Fußverkehr umzusetzen und somit den Anteil der Fußwege an den Gesamtwegen aller Bewohner:innen zu steigern. Darüber hinaus ist der Masterplan Gehen eine Voraussetzung für die bundesweite, finanzielle Förderung von Fußverkehrsmaßnahmen im Rahmen der Förderschiene „klimaaktiv mobil“. Dabei werden unter anderem Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit baulichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen, Kosten für Maßnahmen in der Raum- und Siedlungsplanung sowie immaterielle Leistungen, die in Zusammenhang mit den Investitions- und Betriebskosten stehen (z.B. externe Planungskosten, Mobilitätserhebungen, Digitalisierungsarbeiten usw.), gefördert.

2. Methodik und Ablauf

Die Methodik und die Bearbeitungsschritte des Masterplans Gehen orientieren sich am Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen /2/ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK, seit 2025 Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, BMIMI).

Zu Beginn wird der Bestand analysiert und als Grundlage für die Erarbeitung von Zielen und Handlungsfeldern herangezogen. Anschließend werden ein Soll-Fußwegenetz, Maßnahmenempfehlungen sowie eine Priorisierung von Fußverkehrsprojekten erarbeitet. Zusätzlich zeigen die geplanten Projekte wichtige Entwicklungen für den Fußverkehr in der Stadt Hohenems auf.

Die Erarbeitung des Masterplan Gehens Hohenems erfolgte mit folgenden Schritten:

» 31. Oktober 2024: Kick-Off mit der Stadtverwaltung Hohenems

» November 2024 bis Februar 2025: Analyse, Ziele, Entwicklung Soll-Netz und erste Maßnahmen

» 12. Februar 2025: Besprechung mit der Stadtverwaltung Hohenems

» Februar bis April 2025: Erarbeitung Maßnahmen und Priorisierung

» 23. April 2025: Besprechung mit dem Bürgermeister und der Stadtverwaltung

» 6. Mai 2025: Vorstellung des Masterplans im Planungs-, Bau- und Stadtwerkeausschuss

3. Analyse

Die Grundlagen für die Analyse sind bestehende Konzepte und Strategien des Bundes, des Landes, des Agglomerationsprogramms Rheintal und vor allem der Stadt Hohenems, sowie Mobilitätskennzahlen, Daten zur Bevölkerungsdichte und -struktur, Points of Interest (POI), Daten zur bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur, Unfallstatistiken und weitere relevante GIS-Daten.

3.1. Siedlungsraum

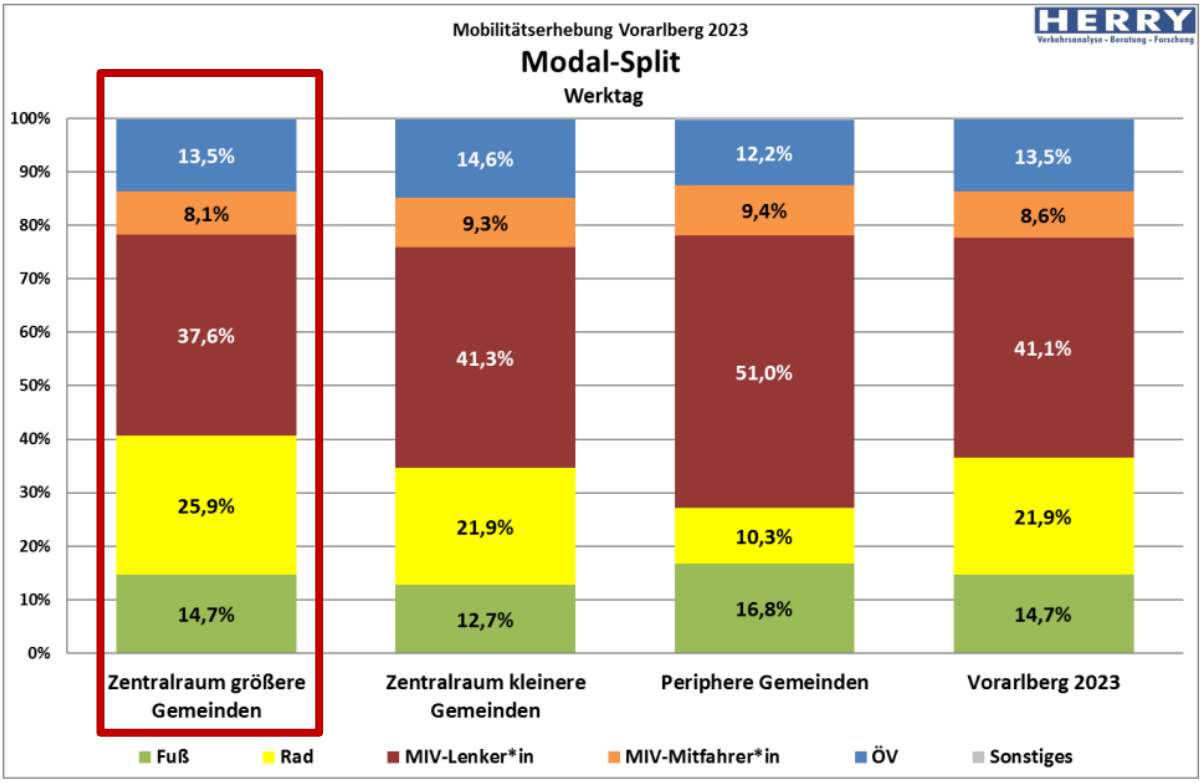
Von insgesamt 402,0 ha Bauflächen für die Siedlungsentwicklung (Wohngebiet, Mischgebiet, Kerngebiet; ohne Betriebsgebiet) sind 2022 291,8 ha genutzt (ca. 72,6%), 110,2 ha sind hingegen nicht genutzt (27,4%) /7/. Bei den Flächen für Betriebsgebiete liegt die Nutzung bei 75,8% (58,8 ha von insgesamt 77,6 ha). 18,8 ha sind derzeit nicht bebaut. Hohenems gliedert sich in elf Stadtteile: Klien, Unter der Burg, Emsreute, Markt, Weiler, Berg, Schwefel, Gmuand, Sohl, Herrenried und Bauern

3.2. Mobilitätskennzahlen und Bevölkerungsdaten

3.2.1. Mobilitätserhebung Land Vorarlberg (2023)

Die Stadt Hohenems verfügt über keine eigene städtische Mobilitätserhebung. Die letzte Mobilitätserhebung des Landes Vorarlberg stammt aus 2023 /3/. Hohenems fällt in die Kategorie „Zentralraum größere Gemeinden“. Hier werden 14,7% der Wege zu Fuß, 25,9% mit dem Rad, 13,5% mit dem ÖV zurückgelegt. Die restlichen 37,6% bzw. 8,1% werden von Pkw-Lenker:innen und deren Mitfahrer:innen zurückgelegt.

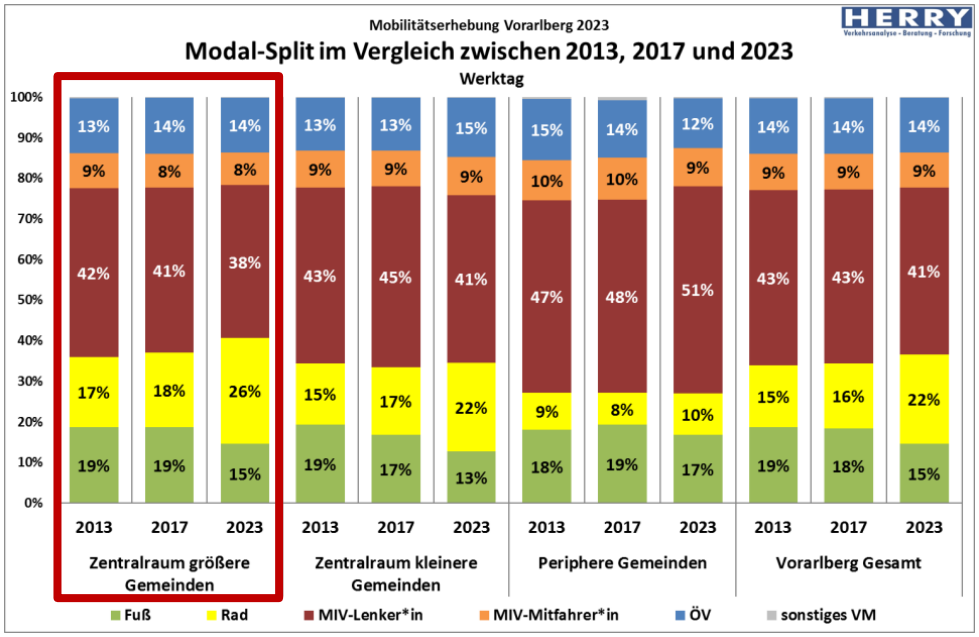
Abbildung 1: Modal Split Vorarlberg Werktag 2023 pro Kategorie Gemeinden



Quelle: Mobilitätserhebung Vorarlberg, 2023 /3/

Ein Vergleich mit früheren Mobilitätserhebungen des Landes zeigt, dass der Anteil des Zu-Fuß-Gehens zwischen 2013 und 2017 mit 19% stabil war, seither aber rückläufig ist und im Jahr 2023 bei 14,7% liegt. Starke Zuwächse sind vor allem beim Radverkehr zu beobachten. Der Anteil der Pkw-Fahrer:innen sinkt jedoch langsam und liegt heute bei 38%. Das Ziel 2030 im Mobilitätskonzept Vorarlberg (2019) strebt eine deutliche Reduktion des motorisierten Verkehrs auf 34% an /4/.

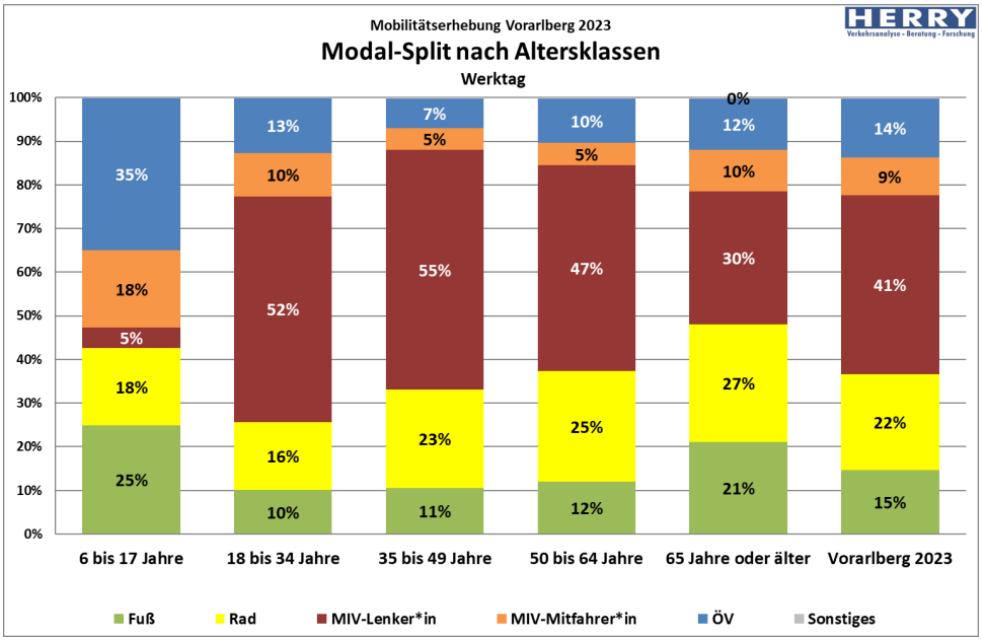
Abbildung 2: Modal Split Vorarlberg im Vergleich zwischen 2013, 2017 und 2023 Werktag



Quelle: Mobilitätserhebung Vorarlberg, 2023 /3/

Am meisten zu Fuß gehen Kinder und Jugendliche (6 bis 17-Jährige) mit einem Wege-Anteil von 25% und Senior:innen (über 65-Jährige) mit einem Anteil von 21%. Die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppen sind bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes in den Vordergrund zu stellen. Eine Gestaltung, die sich an diese schutzbedürftigen Nutzergruppen orientiert, erfüllt die Bedürfnisse aller anderen Zu-Fuß-Gehenden genauso.

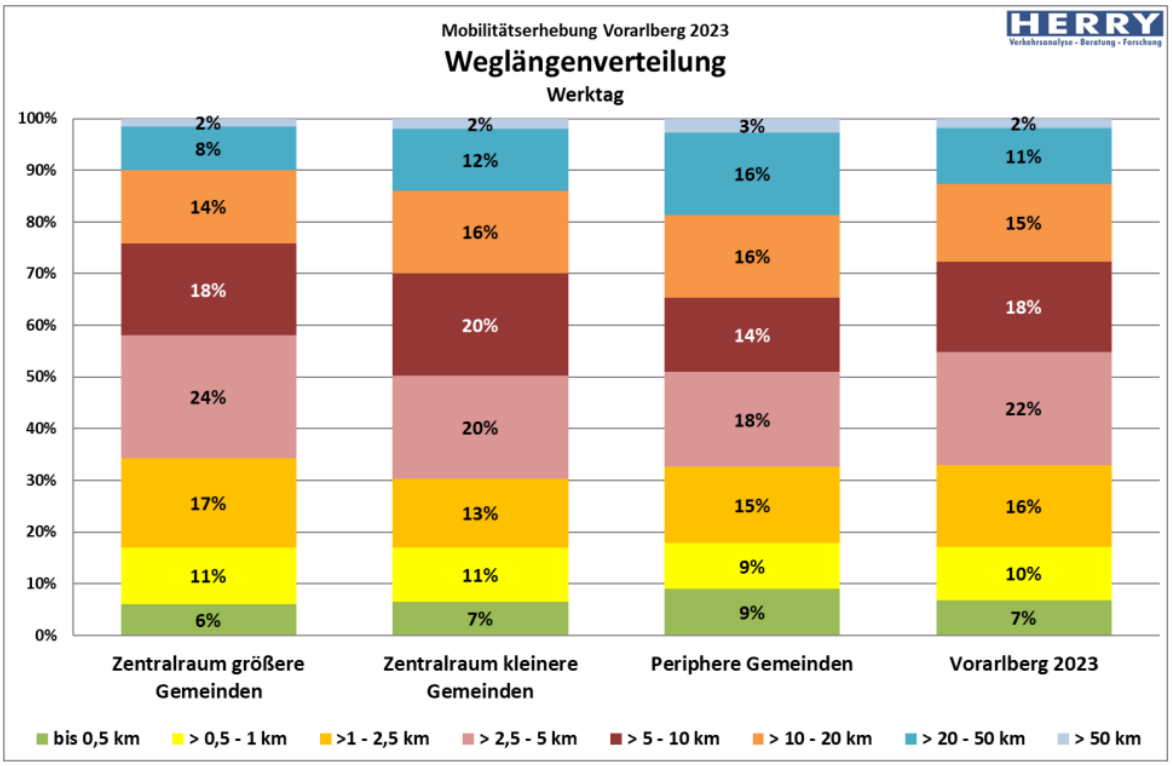
Abbildung 3: Modal Split Vorarlberg nach Altersklassen Werktag



Quelle: Mobilitätserhebung Vorarlberg, 2023 /3/

Die durchschnittliche Wegelänge, die von den Vorarlberger:innen im Zentralraum größere Gemeinden zurückgelegt werden, beträgt 1,5 km. In diesem Radius liegen auch 7% aller Pkw-Fahrten. Im Zentralraum größere Gemeinden sind ein Drittel der Wege kürzer als 2,5 km und liegen damit in Fußwegedistanz. Diese Zahlen zeigen: Für den Fuß- und Radverkehr gibt es noch viel Luft nach oben – das vorhandene Potenzial wird derzeit nicht ausgeschöpft. Dieses Potenzial gilt es durch die strategische Planung von zusammenhängenden, dichten Fuß- und Radwegenetzen sowie durch deren Ausbau in hoher Qualität zu nutzen.

Abbildung 4: Wegelängenverteilung Vorarlberg Werktag



Quelle: Mobilitätserhebung Vorarlberg, 2023 /3/

3.2.2. Altersstruktur und Bevölkerungsdichte

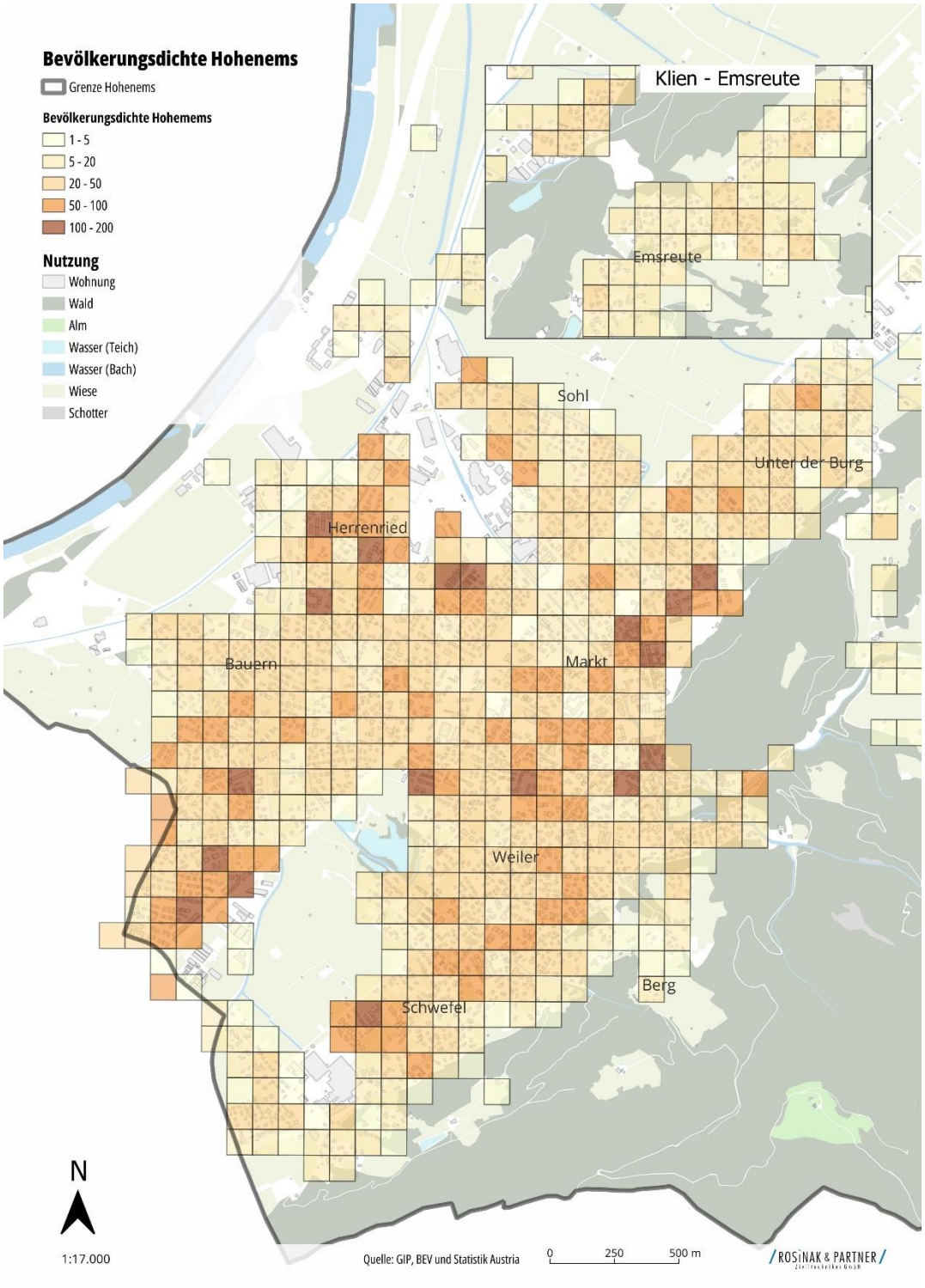
Am 1. Jänner 2024 lebten 17.319 Personen in Hohenems, wovon 50,1% Frauen sind. Seit 2011 ist die Bevölkerung um knapp 12% gewachsen. Der Anteil der unter 15-Jährigen liegt heute bei 16,1%, der Anteil der 16-60-Jährigen bei 60,5% und der Anteil der über 60-Jährigen bei 23,4%. Der Anteil der über 75-Jährigen ist seit 2011 von 6,3% auf 8,7% der Bevölkerung gestiegen /4/. Die Alterung der Bevölkerung ist somit auch in Hohenems spürbar und wird sich in Zukunft noch deutlich verstärken. Da Frauen älter werden als Männer, allerdings weniger gesunde Lebensjahre verbringen, ist die Stärkung des Fußverkehrs und der Infrastruktur für Frauen umso wichtiger. Sie gehen auch mehr zu Fuß. In absoluten Zahlen steigt auch die Zahl der Kinder und Jugendlichen /6/.

Diese demografische Entwicklung zeigt deutlich, dass ein zukunftsorientiertes Verkehrssystem stark auf die Bedürfnisse jener Personen, die ohne Auto unterwegs sind, d.h. der Kinder und Jugendlichen sowie der Senior:innen, auszurichten ist. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, eine zusammenhängende und engmaschige Fußwegeinfrastruktur mit kurzen und direkten Wegen bereitzustellen, Barrierefreiheit flächendeckend zu ermögli-

chen und öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, Begrünung, Beschattung und Entsiegelung zu schaffen. Dabei sind nicht nur bestehende Siedlungsgebiete, sondern auch Stadtentwicklungsgebiete zu berücksichtigen.

Mit über 51 Personen pro Hektar ist vor allem in den inneren Stadtteilen (Markt) sowie teilweise in Herrenried, Bauern und Schwefel die Bevölkerungsdichte hoch.

Abbildung 5: Bevölkerungsdichte Hohenems Raster 100x100m, Jahr 2023[1]



Quelle: GIP, BEV und Statistik Austria

[1] Sämtliche im Bericht abgebildete Darstellungen sind hochauflösend im Anhang beigelegt.

3.3. Fußwegenetz Bestand

Die Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur basiert auf den Daten der Graphenintegrations-Plattform (GIP)[2] und der Stadt Hohenems. 80% aller Straßen in Hohenems haben keine eigene Infrastruktur für den Fußverkehr– hier wird der Verkehr auf einer Mischverkehrsfläche abgewickelt. Die restlichen 20% der Straßen sind mit Fußverkehrsanlangen ausgestattet. Das können straßenbegleitende Gehsteige, Gehwege bzw. Geh- und Radwege sein (nicht inkludiert sind Gehwege abseits der Straße außerhalb des Ortes, Wanderwege, Begegnungs- und Fußgängerzonen). In der Analyse wird dabei nicht unterschieden, ob sich die Fußverkehrsanlage nur auf einer Seite oder auf beiden Seiten der Straße befindet.

Der überwiegende Teil der Straßen mit Fußverkehrsanlagen befindet sich in den dicht besiedelten Bereichen der Stadt. Straßen mit einem Gehweg abseits der Straße (innerorts) sind charakteristisch für größere Wohnhausanlagen wie z.B. in der Rheinhofstraße oder in den Siedlungen rund um die Mozartstraße. Dort dienen sie der Erschließung und der feinmaschigen Durchwegung. Letzteres gilt auch für die Geh- und Radwege abseits von Straßen. Oft stellen sie auch längere Verbindungen her, wie z.B. entlang des Emsbaches, entlang des Rheins und entlang der Bahngleise.

Verkehrsberuhigte Bereiche (Begegnungs- oder Fußgängerzonen) sind für die Fußgänger:innen von zentraler Bedeutung. In diesen Straßen ist die Dichte an Zu-Fuß-Gehenden hoch. Die Fußgänger- und Begegnungszone im Zentrum wurden in den letzten Jahren kontinuierlich umgesetzt, auch in der Umgebung des Bahnhofes hat die Stadt eine Begegnungszone verordnet.

Das Fußverkehrsnetz ist im Zentrum von Hohenems und in Herrenried engmaschig mit direkten Wegeverbindungen. In den angrenzenden Stadtteilen rund um das Zentrum, die Gebiete rund um den Bahnhof sowie in Bauern ist das Fußwegenetz lückenhaft. In Gebieten mit geringer Bebauungsdichte sind die Straßen auf den Kfz-Verkehr ausgelegt, attraktive Durchwegungen und eigene Infrastrukturen für den Fußverkehr fehlen oft.

[2] Österreichweiter Datenstandard für Verkehrsinfrastruktur

Abbildung 6: IST-Wegenetz Stadt Hohenems

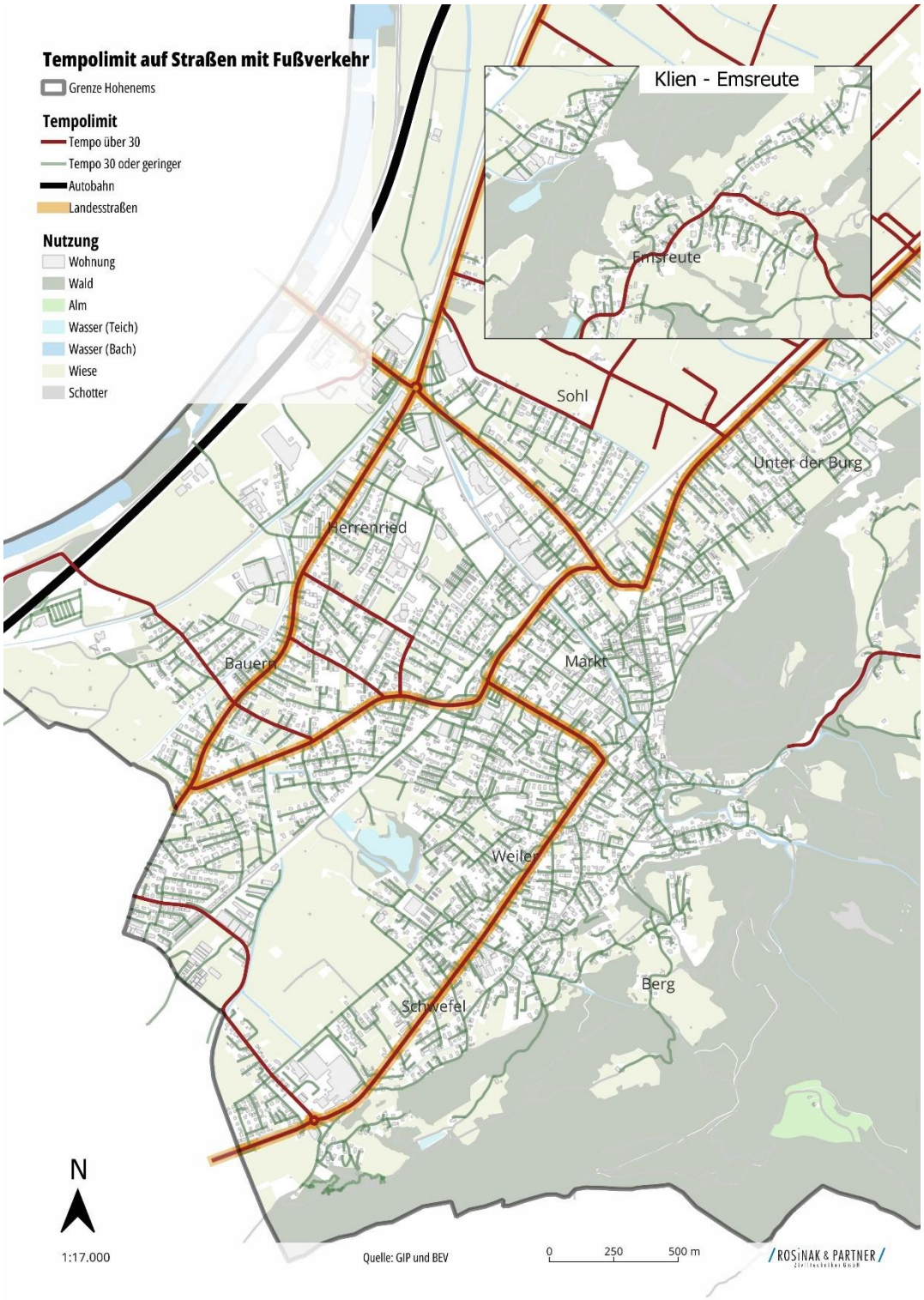


Quelle: GIP, BEV und Statistik Austria

3.4. Höchstzulässige Kfz-Geschwindigkeit

Die Stadt Hohenems hat ein einheitliches Geschwindigkeitsregime beschlossen /9/. In den Begegnungszonen darf maximal 20 km/h gefahren werden. Auf Gemeindestraßen grundsätzlich Tempo 30. Ein höheres Tempolimit gilt auf Sammelstraßen der Gemeinde (40 km/h) sowie auf den Landesstraßen im Stadtgebiet (50 km/h). Das Tempolimit entspricht nicht automatisch der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit. Gegebenenfalls müssen bauliche Maßnahmen oder verstärkte Kontrollen an Stellen vorgesehen werden, an denen bekanntermaßen zu schnell gefahren wird.

Abbildung 7: Tempolimit



Quelle: GIP, BEV

3.5. Quellen und Ziele für den Fußverkehr, Wunschlinien

Ziele und Quellen im Alltagsverkehr sind Wohngebiete, Arbeitsstätten, Bildungs- und Einkaufseinrichtungen, Erholungsräume, der Bahnhof und wichtige Bushaltestellen sowie das Krankenhaus. Die Verbindung der wichtigsten Points of Interest (POI) münden in den Wunschlinien der Zu-Fuß-Gehenden. Neben den bestehenden Zielen und Quellen ist auch die künftige Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen.

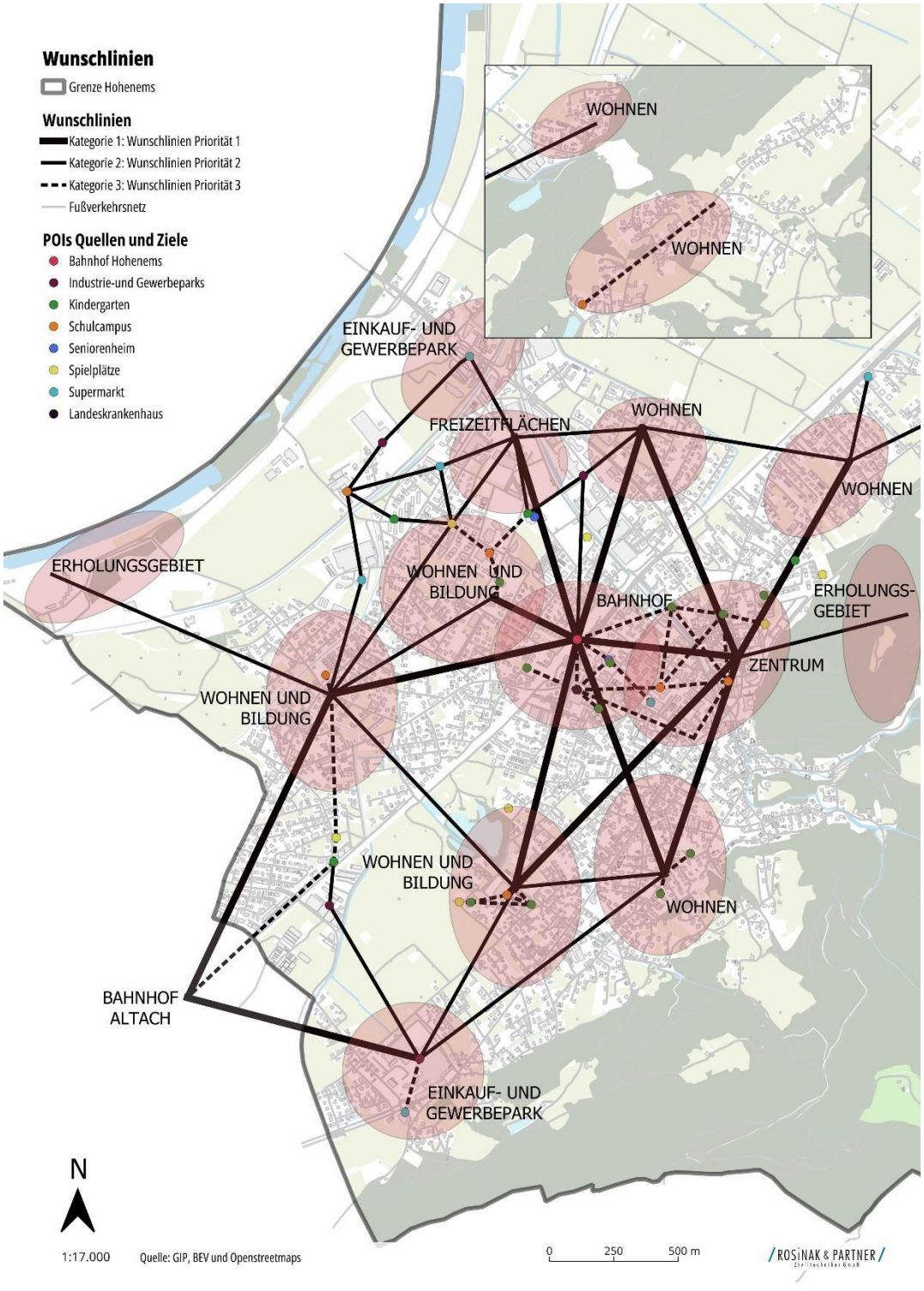
Wichtige Achsen für den Fußverkehr verlaufen zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum sowie zwischen den einzelnen Stadtteilzentren. Auch innerhalb der einzelnen Stadtteile bzw. Siedlungen befinden sich meist ein oder mehrere Zentren mit Einrichtungen für den täglichen Bedarf. Aus den Wunschlinien und den wichtigsten Achsen lässt sich ein Soll-Fußwegenetz ableiten, welches im Sinne einer Stadt der kurzen (Fuß-)Wege weiterverfolgt und umgesetzt werden soll. Diese Ziele werden auch im Landesmobilitätskonzept 2019 verfolgt.

Für die Hohenemser:innen ist die fußläufige Erreichbarkeit von Erholungsräumen ebenfalls wichtig. Die Anbindung dieser Ausgleichsräume wird mit den sich ändernden Klimabedingungen immer wichtiger – sowie auch die Erreichbarkeit von wichtigen ÖV-Haltestellen (Bahnhof, Schlossplatz, Jakob-Hannibal-Straße, etc.). Verbindungen in die Nachbargemeinden müssen beim Wunschliniennetz ebenfalls mitgedacht werden. Das betrifft vor allem die Gemeinde Altach im Süden, dessen Siedlungsgebiet direkt an Hohenems anschließt.

Im Wunschliniennetz haben Verbindungen zwischen Einfamilienhausgebieten keine hohe Priorität, da sich die Erledigungen des täglichen Bedarfs auf die Stadtteilzentren und die dicht bebauten Siedlungsgebiete orientieren. Auch die Quell-Ziel-Beziehungen zu größeren Gewerbegebieten am Siedlungsrand sind für den Fußverkehr nicht prioritär. Größere Gewerbe- und Industriebetriebe, z.B. das Betriebsgebiet Hohenems Nord, die Spinnerei und das Ottenareal, haben in der Regel ein weites Einzugsgebiet hinsichtlich ihrer Beschäftigten und Kunden und werden mit dem Pkw, Rad oder dem Bus erreicht.

In einem Soll-Fußwegenetz ist es wichtig, auch zukünftige Stadtentwicklungsgebiete und Wohnbauprojekte zu berücksichtigen. Dazu zählt etwa das Entwicklungskonzept Herrenried.

Abbildung 8: Gebietscharakteristika (Points of Interest, POI) und Wunschlinien



Quelle: GIP, BEV und Openstreetmaps

3.6. Barrieren für den Fußverkehr

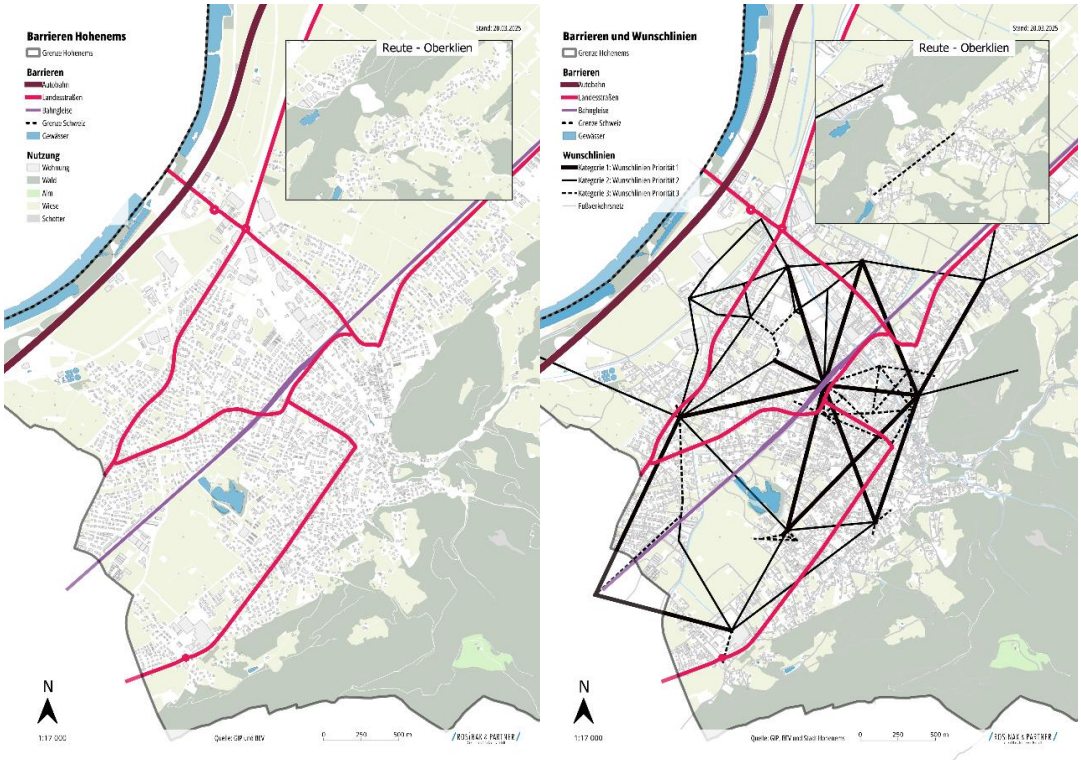
Barrieren für den Fußverkehr gibt es in unterschiedlichen Dimensionen. Für mobilitätseingeschränkte Personen kann bereits das Überwinden von nicht abgesenkten Gehsteigkanten eine Barriere sein. Fehlende Querungshilfen, Gehwege mit Hindernissen oder schlecht gewartete Oberflächen sowie geringe Gehwegbreiten können ebenfalls Barrieren für Zu-Fuß-Gehende sein. Auch die Autobahn und Landesstraßen, der Rhein, die Bahnlinie können physische, aber auch mentale Barrieren darstellen. Das Queren dieser Barrieren kann als Fußgänger:in herausfordernd sein.

Die Autobahn A14 ist eine große Barriere in Hohenems. In größeren Abständen wird sie in Hohenems unterführt, eine Querung ist vor allem für das Erreichen von Naherholungszielen erforderlich. Der parallel liegende Alte Rhein bildet die Grenze zur Schweiz – Hohenems und die Schweiz sind über eine stark befahrene Brücke verbunden.

Innerhalb der Stadt sind die Landesstraßen L203 (Rheinstraße), L190 (Vorarlberger Straße), L47 (Rudolf-Von-Ems-Straße), L46 (Diepoldsauerstraße) sowie die Bahntrasse trennende Elemente. Die Bahn wird vorwiegend mittels Unterführungen überwunden – auch teilweise mit Unterführungen, die ausschließlich dem Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehen.

Aufgrund der höheren Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten sind Querungen der Landesstraßen für Fußgänger:innen nur an dafür vorgesehenen Stellen möglich. Schutzwege, signalgeregelte Kreuzungen oder sonstige Querungshilfen kanalisieren die Querungsmöglichkeiten. An diesen Stellen besteht ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Fußgänger:innen. (siehe auch Kapitel 3.7). Durch die Überlagerung des Wunschliniennetzes mit diesen Barrieren können der Querungsbedarf und damit auch neue potenzielle Querungen identifiziert werden.

Abbildung 9: Barrieren für den Fußverkehr und Überlagerung dieser Barrieren mit den Wunschlinien



Quelle: GIP, BEV und Stadt Hohenems

3.7. Schwachstellen und Verkehrssicherheit

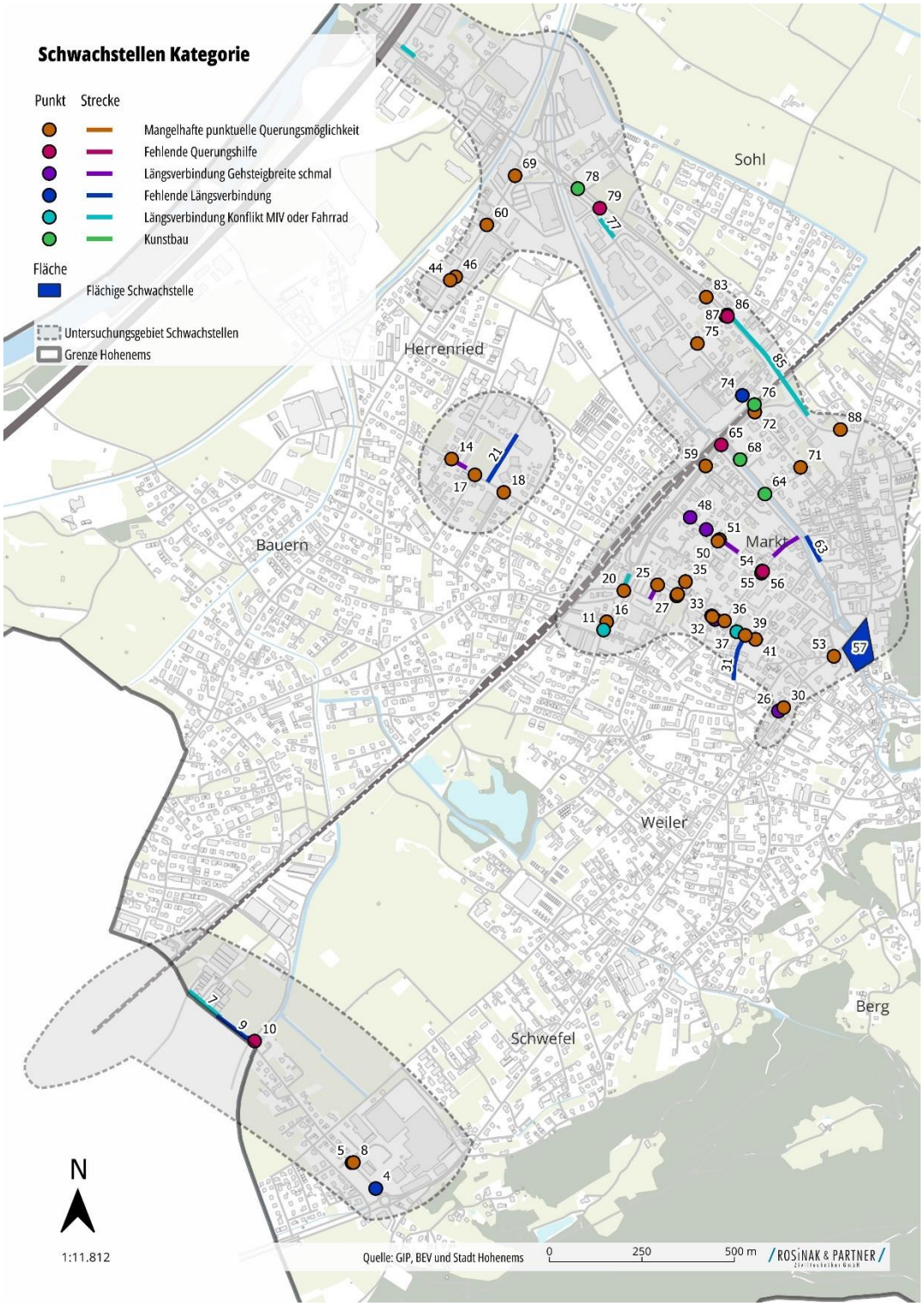
Im Zuge des Agglomerationsprogrammes Rheintal wurden Schwachstellen für den Fußverkehr in ausgewählten Bereichen in Hohenems erhoben. Dabei haben zwei Verkehrsexpert:innen das Fußwegenetz vor Ort erhoben und nach Schwachstellen beurteilt. Folgende Typen sind dabei zu unterscheiden: punktuelle, lineare oder flächenhafte Schwachstellen. Anschließend wurden die Schwachstellen nach Kategorien zusammengefasst. Die Erhebungsgebiete konzentrierten sich auf das Zentrum und die Schulumfelder. Die nachfolgende Abbildung stellt die Schwachstellen nach den definierten Kategorien dar.

Schwachstellen sind insbesondere an den Querungsstellen der stark befahrenen Straßen, an Kreuzungen mit fehlendem Grünschnitt und dabei einschränkender Sicht sowie Konflikt zwischen dem Fußverkehr und parkenden Autos identifiziert worden. Zusätzlich schränken schmale oder gar fehlende Gehsteige die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens ein.

Abbildung 11 und Abbildung 12 zeigen die Unfälle mit Personenschaden und Fußgänger-Beteiligung in den Jahren 2021-2023. Nach den Höhepunkten in den Jahren 2016 und 2017 mit jeweils zwölf Unfällen ist ein leichter Rückgang mit einer Stabilisierung auf acht bis neun Unfälle pro Jahr mit Fußgänger-Beteiligung zu beobachten.

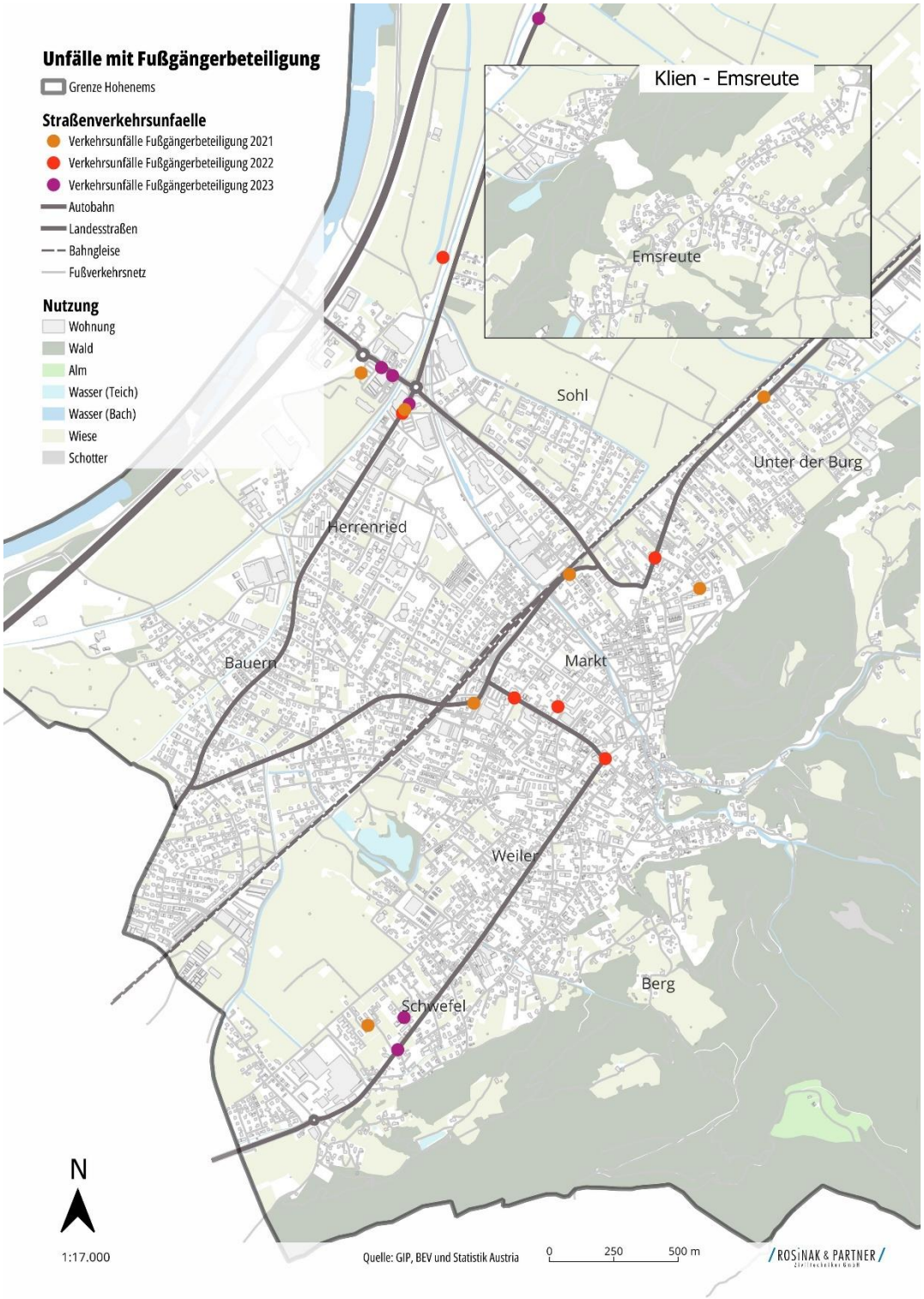
Entlang der Landesstraßen ereigneten sich die meisten Verkehrsunfälle, was die Barrierewirkung und die Notwendigkeit sicherer Querungsstellen unterstreicht.

Abbildung 10: Art von Schwachstelle pro Kategorie



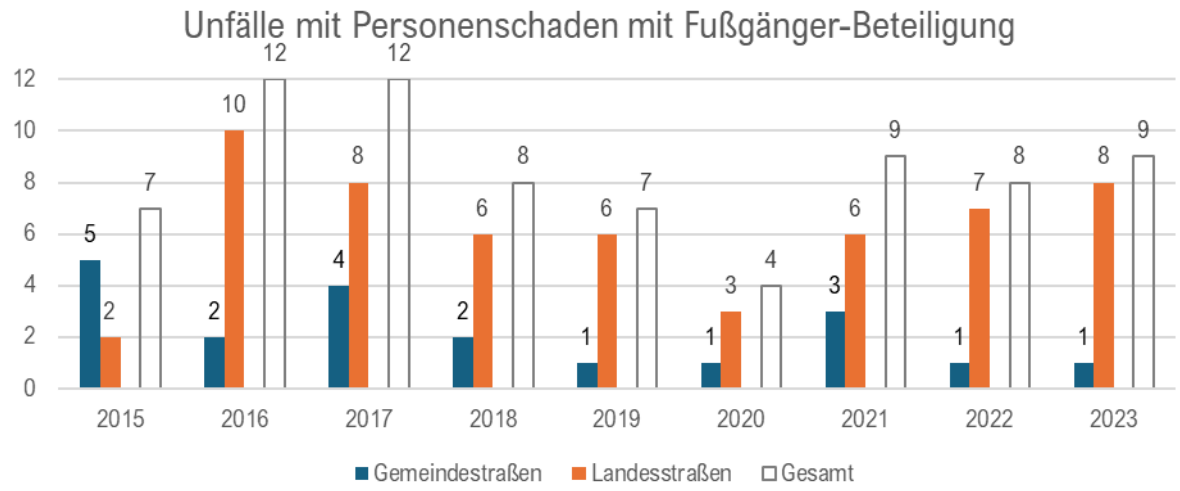
Quelle: GIP, BEV, Stadt Hohenems

Abbildung 11: Unfälle (mit Personenschaden) mit Fußgängerbeteiligung Jahre 2021-2023



Quelle: GIP, BEV und Statistik Austria

Abbildung 12: Unfälle mit Personenschaden mit Fußgänger-Beteiligung nach Jahren (2015-2023) in Hohenems



Quelle: Statistik Austria – STATatlas Straßenverkehrsunfälle

3.8. Klimawandelanpassung Handlungsfeld Hitze

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Rheintal wurde im Jahr 2023 eine Klimaanalyse mit Planungsempfehlungen für die Stadt Hohenems ausgearbeitet /10/. Ziel war es, Bereiche zu identifizieren, die sich im Sommer stark überhitzen sowie Gebiete, die für Kaltluftleitbahnen und Kaltluftproduktion wichtig sind. Verdichtete innerstädtische Bereiche sowie Industrie- und Gewerbeflächen mit geringem Vegetationsanteil und geringer Belüftung sind als Gebiete mit starker Überwärmung ausgewiesen. Im Zuge der Erstellung des Klimawandelanpassungskonzeptes wurden aufbauend auf der Klimaanalyse auch Hitze-Risikokarten erstellt. Berücksichtigt werden die Bevölkerungsdichte, die Dichte der Bevölkerung im Alter unter sechs und über 65 Jahren, Einrichtungen für vulnerable Personengruppen (z.B. Kindergärten und -krippen, Krankenhäuser, Seniorenzentren) und Grünflächen. Es werden Gebiete mit einem erhöhten Risiko in Bezug auf die Klimafolge „Hitze“ und Gebiete mit einem erhöhten Handlungsbedarf für Anpassungsmaßnahmen identifiziert.

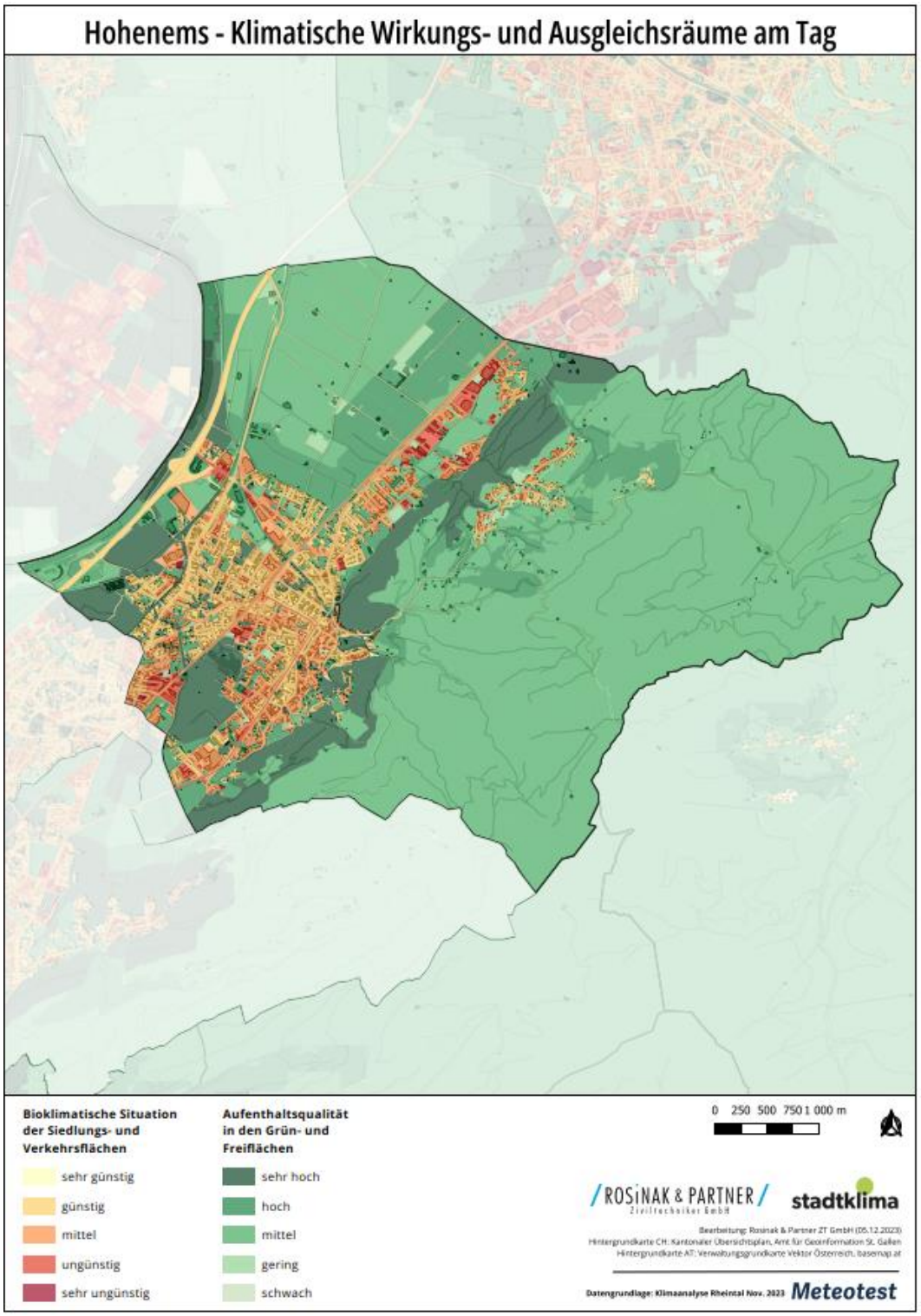
Tagsüber (Abbildung 13) ist die bioklimatische Situation größtenteils eher günstig bis mittel. Eine stärkere Wärmebelastung gibt es vor allem auf den Betriebsgebietsflächen entlang der L190 (Hohenems Nord). Das ist vor allem auch deshalb relevant, weil die Beschäftigtendichte hier hoch ist.

In der Nacht (Abbildung 14) ist die Überwärmung im Vergleich zum Umland gering. Die Kaltluft kommt von Osten in das Siedlungsgebiet. Der Kaltlufteinwirkbereich erstreckt sich jedoch nur über einen kleinen Teil des Siedlungsraumes im Osten (Reute und entlang des Emsbachs und Salzbachs).

Die Auswertungen zeigen, dass auf Grund der bereits bestehenden Überwärmung die unbebauten Bauflächen im Betriebsgebiet Hohenems Nord als besonders klimasensibel einzustufen sind. Im Bereich des Betriebsgebietes Spinnerei und in den westlich der Bahn angrenzenden Wohngebieten sind auf Grund der hohen Beschäftigten- und Einwohnerdichten mehr Menschen der Hitzebelastung ausgesetzt. Bedeutend sind die Freiflächen am östlichen Siedlungsrand. Sie sind zu schützen, damit Kaltluftprozesse nicht behindert werden. Bei der Planung neuer Entwicklungsgebiete (z.B. Masterplan Herrenried) sollte besonders darauf geachtet werden, großzügige Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität und Beschattung zu gestalten, um wertvolle Ausgleichsräume zu schaffen.

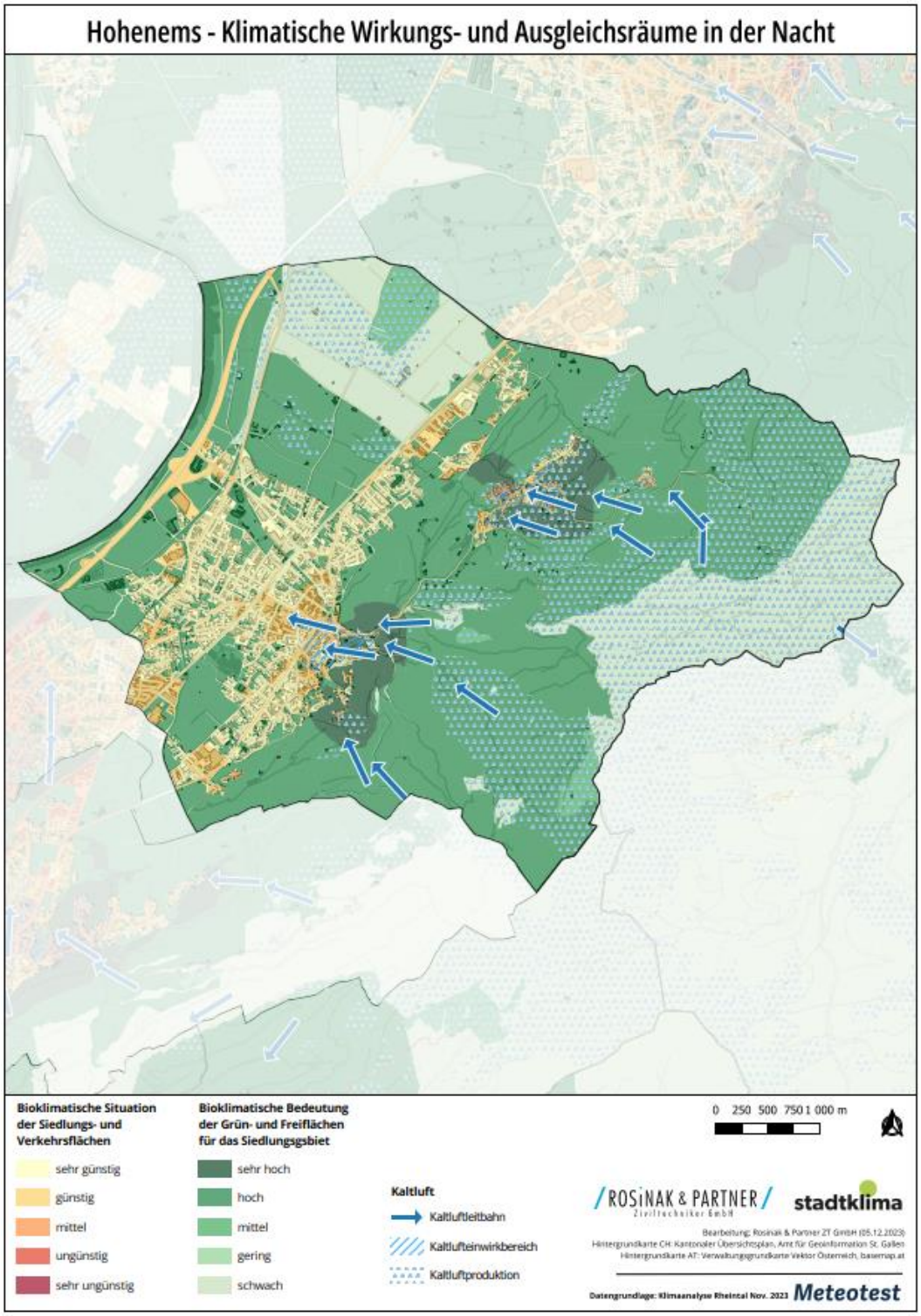
Eine hitzebeständige Stadt ist auch für die aktive Mobilität wichtig. Die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Infrastruktur für Fußgänger:innen, das Reduzieren von Versiegelung und das Schaffen von begrünten und beschatteten Straßen und Aufenthaltsräumen mit Möblierung und Trinkbrunnen attraktivieren das Gehen und Radfahren sowie den Aufenthalt.

Abbildung 13: Stadtklimaanalyse Hohenems 2023 – Klimaanalysekarte am Tag



Quelle: Rosinak & Partner /10/

Abbildung 14: Stadtklimaanalyse Hohenems 2023 – Klimaanalysekarte in der Nacht



Quelle: Rosinak & Partner /10/

3.9. Fokusräume

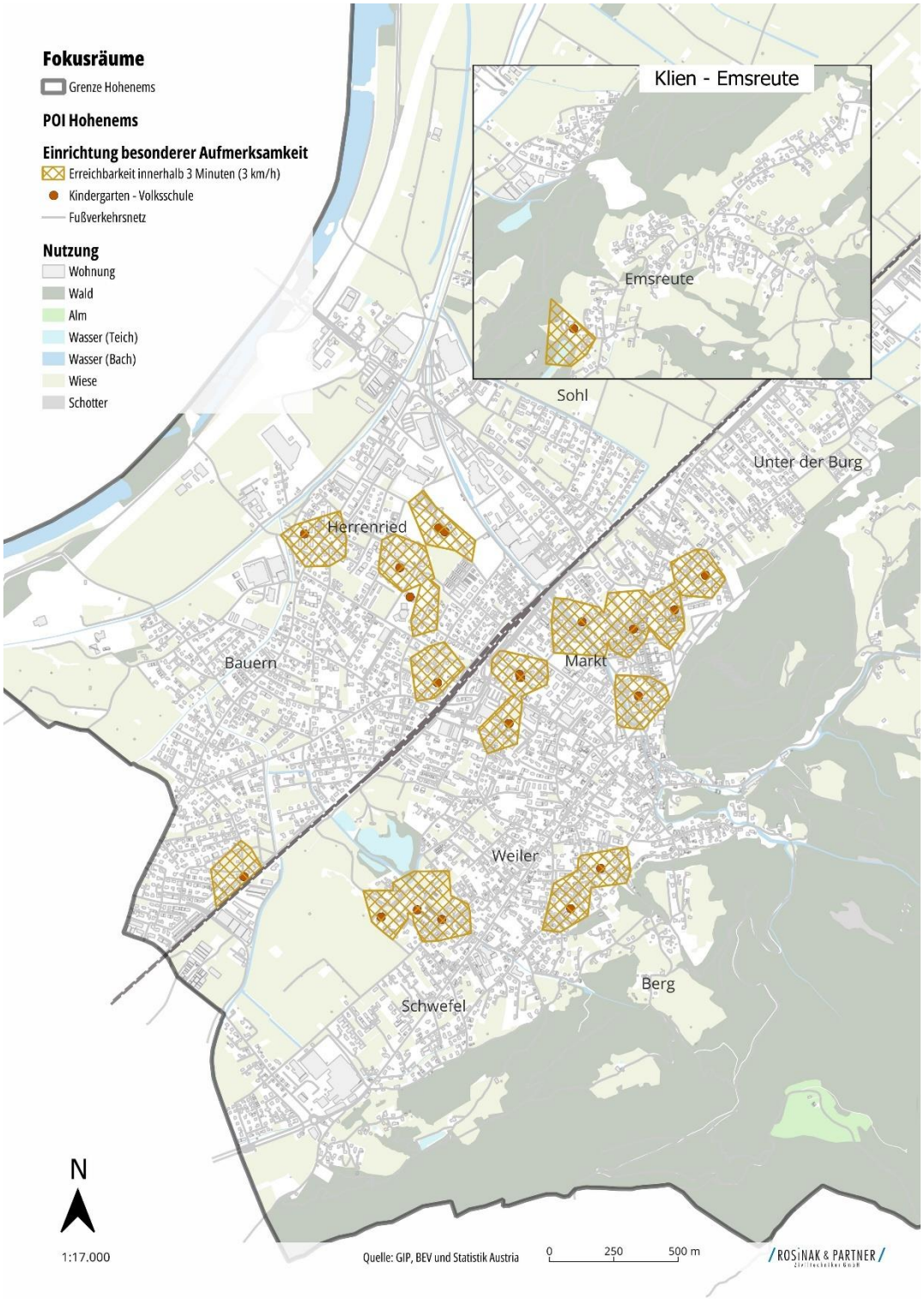
Der Masterplan Gehen legt den Schwerpunkt auf schutzbedürftige Personen. Der Fokus liegt somit auf Orten mit hoher Frequenz von Kindern, Senior:innen und mobilitätseingeschränkten Personen. Kindergärten werden ebenso als Einrichtung mit sensiblen Personen eingestuft, obwohl Kinder in der Regel von einem Elternteil begleitet werden – aber im besten Fall im Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖV) an- und abreisen. In den Volksschulen sind die Kinder zum ersten Mal selbständig unterwegs. Hier wird die Basis ihres künftigen Mobilitätsverhaltens gelegt.

Als Fokusräume werden Kindergärten, Volksschulen, Musikschule, Sozialzentren sowie der Bahnhof Hohenems definiert. Dabei werden die Umfelder dieser Einrichtungen in einer Gehdistanz von fünf Minuten genauer betrachtet[3]. Das Einzugsgebiet umfasst somit im Wesentlichen die dicht besiedelten Teile der Stadt – hier liegt ein Großteil der sensiblen Einrichtungen. Wie Abbildung 15 zeigt, umfassen die Fokusräume – mit den oben beschriebenen Kriterien – fast das gesamte Siedlungsgebiet von Hohenems.

Die Fokusräume liefern gemeinsam mit dem Soll-Fußwegenetz eine Grundlage für die Priorisierung von Projekten und Maßnahmen im Fußverkehr.

[3] Angenommene Gehgeschwindigkeit 4 km/h (ca. 1,11 m/s), das entspricht einer Distanz von rund 330m.

Abbildung 15: Fokusräume



Quelle: GIP, BEV, Statistik Austria

3.10. Überregionale Konzepte und Strategien

Die folgenden Strategien und Masterpläne bilden die Basis für den Masterplan Gehen. Allen voran für die Definition der Ziele und Handlungsfelder. Die nationalen Strategien werden in den nächsten zwei Unterkapitel beschrieben, das internationale Agglomerationsprogramm ist in Kapitel 3.10.3 erläutert, alle weiteren Konzepten unter Kapitel 3.10.4 zusammengefasst.

3.10.1. Masterplan Gehen 2030 Österreich

Der Masterplan Gehen Österreich /14/ bildet mit dem Zielhorizont 2030 den strategischen Rahmen zur österreichweiten Förderung des Gehens. Er definiert den Fußverkehr als gleichrangige und gleichwertige Mobilitätsform im Verkehrssystem und verankert folgende Ziele:

» Steigerung des Fußverkehrs in Österreich

» Beitrag zur Umsetzung umwelt-, klima- und verkehrspolitischer Ziele

» Ausbau attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur

» Hochwertiger und ressourcensparender Lebensraum

» Hohe (Verkehrs-)Sicherheit

» Hoher Klimaschutz und Umweltqualität

» Gesunde Bevölkerung

» Faire, soziale und barrierefreie Mobilität

» Stärkung der lokalen und regionalen Wirtschaft

» Integrative und partizipative Planung /14/

3.10.2. Klimaschutz Langfriststrategie 2050 Österreich

In der Klimaschutz Langfriststrategie 2050 für Österreich /15/ werden folgende Ziele definiert:

» Dekarbonisierung des Verkehrssektors

» Stärkung des öffentlichen Verkehrs

» Freie Wahl der Mobilitätsform im urbanen und im ländlichen Raum durch die Schaffung vielfältiger Mobilitätsangebote und Mobilitätsmanagement-Konzepte

» Die Stärkung der Stadt- und Ortskerne ermöglicht kurze Wege, die aktiv mobil – zu Fuß oder mit dem Rad – zurückgelegt werden können.

3.10.3. Agglomerationsprogramm Rheintal 5. Generation

Der Verein Agglomeration Rheintal fördert die länderübergreifende Kooperation zwischen der Schweiz und Österreich im Rheintal. Der Kanton St. Gallen, das Land Vorarlberg sowie 23 Gemeinden aus St. Gallen und des Vorarlberger Rheintals erarbeiten gemeinsam ein Agglomerationsprogramm, das eine Plattform für gemeinsame Planungen und Projekte bietet. Der Fokus liegt auf einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die Behebung von Schwachstellen im Fußverkehr, die Weiterentwicklung von sogenannten Entwicklungsschwerpunkten (ESP) zur Stärkung der Innenentwicklung sowie auf Anpassungen an den Klimawandel.

Im Rahmen der Bearbeitung des Agglomerationsprogrammes wurden zwei räumliche Entwicklungskonzepte für Hohenems definiert: Innenentwicklungsvorhaben Hohenems und den Entwicklungsschwerpunkt Herrenried.

3.10.3.1. Innenentwicklungsvorhaben in Hohenems

Im Rahmen der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsprogramms hat die Gemeinde verschiedene Innenentwicklungsgebiete bezeichnet. Im Agglomerationsprogramm werden jene Räume bezeichnet, die zeitlich prioritär entwickelt werden sollen. Dabei wurde der Fokus auf die Entwicklungen rund um das neue Rathaus gelegt. Hier entsteht ein neues Zentrum mit durchmischter Nutzung (Arbeiten, Wohnen, Einkaufen). Die Ziele für den Aktivverkehr sind wie folgt definiert: Erhaltung und Verbesserung der Durchwegung mit Fuß- und Radverkehr und damit die Einrichtung und Sicherung attraktiver, öffentlich nutzbarer Fuß- und Radwege.

3.10.3.2. Entwicklungsschwerpunkt Herrenried

Das Herrenried ist mit seinen rund 3.000 Einwohnern nicht nur einer der einwohnerstärksten Stadtteile von Hohenems, sondern auch einer der vielfältigsten. Hier sind abseits der Wohnnutzung – auch im gemeinnützigen Wohnbau – insbesondere die Vielzahl von Sport- und Freizeitanlagen, Handels- und Betriebseinrichtungen sowie Schulen und Kindergärten zu nennen. Im – teils schon erlebbaren – Stadtteilzentrum sind durch die Bauflächenreserven größere Entwicklungsspielräume gegeben. Eines der zentralen Grundstücke ist unbebaut. Es wurde ein Masterplan erarbeitet, um die städtebaulichen Entwicklungsherausforderungen v.a. im Übergang zu den Sport- und Freizeiteinrichtungen, die geographische Lage im Stadtgebiet und die bereits bestehenden Potenziale zu thematisieren.

Folgende Ziele wurden für die aktive Mobilität definiert: Erhöhung der Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr, Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Gestaltung des öffentlichen Raums.

3.10.4. Weitere Konzepte und Strategien

Abbildung 16: Übersicht der Konzepte und Strategien

Mobilitätskonzept Vorarlberg (2019) /4/

- Modal Split-Ziele 2030: 18% zu Fuß – 21% Rad – 16% ÖV – 34% Pkw Lenker, Pkw-Mitfahrer 10%, Motorrad 1%
- Öffentlicher Verkehr: Güteklassen berücksichtigen und Standards der Erreichbarkeit erfüllen
- Verkehrssicherheit: Verkehrsunfälle mit Personenschaden deutlich reduzieren

Klimaanpassungskonzept „KLAR! Am Rhein“[4]

- Coole Radwege
- Genügend Abkühlung für alle: Aufenthaltsqualität für öffentliche aufwerten
- Räume und sensible Gruppen

Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in Vorarlberg (2015) /12/

- Einsatz zur Erreichung des österreichischen Beitrags zu den EU-Klimazielen gemeinsam mit dem Bund
- Verstärkte Verlagerung der Tourismusströme von der Straße auf die Schiene
- Vermeidung von Bodenverdichtung und Bodenerosion
- Erhöhung des Wasserrückhalts durch Areal-, Dach,- und Fassadenbegrünungen
- Erhalt und Vermehrung urbaner Grünräume sowie Raum für Baumanpflanzungen
- Schutz von Verkehrsflächen vor Naturgefahren.
- Fortsetzung der Prüfung hitzebeständiger Materialien für Fahrbahnen

Raumbild Vorarlberg 2030 /13/

- Qualitätsvolle Innenentwicklung von Siedlungsräumen
- Attraktive Siedlungsgebiete mit hochwertigen öffentlichen Räumen schaffen
- Den Straßenraum wieder zum Lebensraum machen
- Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung direkt aufeinander abstimmen
- Dem öffentlichen Verkehr, dem Rad und Fußverkehr Vorrang geben

[4] KLAR! steht für Klimawandel-Anpassungsmodellregion. Die Vorarlberger Rheintal-Gemeinden Altach, Fußach, Gaißau, Götzis, Höchst, Hohenems, Koblach und Mäder arbeiten an einem gemeinsamen Klimaanpassungskonzept. Das Konzept zielt darauf ab, Schäden durch Klimafolgen zu minimieren. Die Forcierung von Klimaschutzmaßnahmen (Reduzierung von Treibhausgasemissionen) und die Anpassung an ein geändertes Klima sind zentrale Bestandteile der Überlegungen.

3.11. Instrumente der Raum- und Siedlungsentwicklung in Hohenems

3.11.1. Räumlicher Entwicklungsplan (REP) 2020

Mit dem Räumlichen Entwicklungsplan (REP) hat die Stadtregierung für die Mobilität unter anderem folgende Grundsätze beschlossen /11/:

Die Hohenemser:innen sollen sich möglichst mit umweltschonenden Verkehrsmitteln fortbewegen – mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad und mit Bus und Bahn; dazu:

» Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren weiter verbessern (Angebotsplanung).

» Stadtentwicklung (z. B. Verdichtung) mit Fuß- und Radverkehr und öffentlichem Verkehr abstimmen.

Der öffentliche Straßenraum wird als multifunktionaler städtischer Begegnungsraum betrachtet:

» Plätze und Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen.

Ziele und Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr

» Bei allen Entwicklungsmaßnahmen (Umlegungen, Wohnbauprojekte, Betriebserweiterungen etc.) auf eine Erhaltung und Verbesserung der Durchwegung achten.

» Diesbezügliche öffentliche Interessen in Projekte/Planungen einbringen.

» Erstellung eines Fußwegekonzeptes

» Durchwegung der Quartiere / des Siedlungsgebietes sicherstellen.

» Alte Wege(rechte) berücksichtigen und sichern.

» Bestehende Querungen der Landesstraßen verbessern und sicherer gestalten.

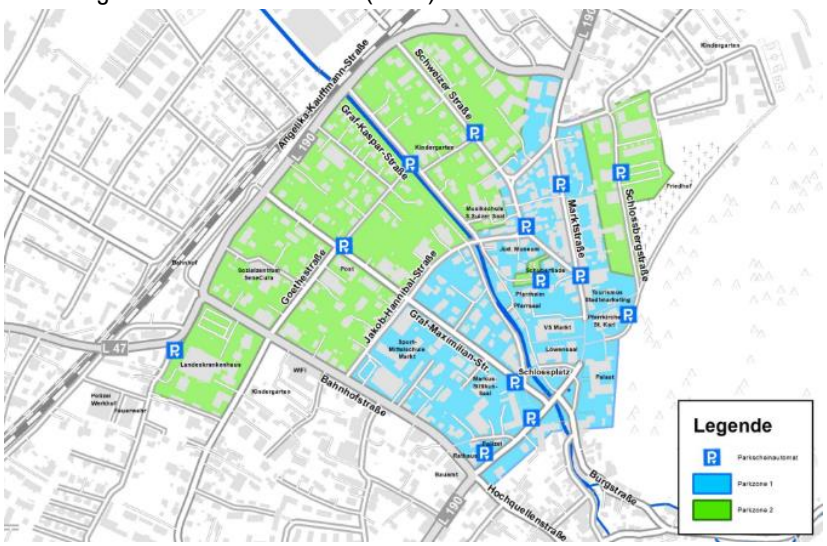
3.11.2. Parkraumbewirtschaftung

Gemäß Handbuch zur Erstellung eines lokalen Masterplans Gehen /2/ sind auch Maßnahmen zur Regelung und Bepreisung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum zu beschreiben. Mit einer Parkraumbewirtschaftung können die Einnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes eingesetzt werden oder der öffentliche Raum kann für die aktive Mobilität umgestaltet werden.

Die Innenstadt ist parkraumbewirtschaftet, aufgeteilt in die Tarifzone 1 (Kernzone) und die Tarifzone 2 (Randzone). In beiden Tarifzonen gilt eine Gebührenpflicht von Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr und von 13.30 bis 18 Uhr, Samstag von 8 bis 12 Uhr (außer an Feiertagen). In der Tarifzone 1 gilt ein Stundenpreis von € 1,40 und ein Mindesttarif von € 0,30. Die Tarifzone 2 hat den gleichen Mindesttarif, aber einen niedrigeren Stundenpreis von € 0,90. Die erste halbe Stunde ist in beiden Tarifzonen kostenlos.

In der Umgebung von Schuttannen und Ledi gibt es zusätzlich eine Tarifzone 3. Diese gilt von 0 bis 24 Uhr und hat dieselben Gebühren wie Tarifzone 2.

Abbildung 17: Parkzonen 1 und 2 (Stadt)



Quelle: Stadt Hohenems

4. Planungshorizont und Planungseinheit

Beim Planungshorizont wird nach einer kurz- und einer mittelfristigen Umsetzung der Maßnahmen unterschieden. Bei den kurzfristigen Maßnahmen ist von einem Horizont von bis zu drei Jahren auszugehen. Die mittelfristigen Maßnahmen haben einen Umsetzungshorizont von rund zehn Jahren.

Die Planungseinheit des Masterplans umfasst das gesamte Stadtgebiet von Hohenems. In der Planung des Soll-Fußwegenetzes werden auch fußläufige Anbindungen an die umliegenden Gemeinden berücksichtigt.

5. Ziele und Handlungsfelder

Unter Berücksichtigung bestehender Strategien und Konzepte wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung vier Ziele für den Fußverkehr in Hohenems formuliert. Diesen sind insgesamt zehn Handlungsfelder zugeordnet, welche als Grundlage für die Maßnahmen dienen.

Abbildung 18: Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen für den Masterplan Gehen Hohenems

Selbstbestimmte Mobilität für alle: Sicherheit und Barrierefreiheit

Sichere Querung und Fortbewegung

- Verkehrsberuhigte Straßen ausweiten und ansprechend gestalten
- Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Querung anbieten
- Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Fortbewegung im Längsverkehr umsetzen
- Gehsteige und Gehwege in ausreichender Breite herstellen

Dichtes Fußwegenetz mit kurzen und direkten Wegen

Engmaschiges Fußwegenetz

- Lücken im Fußwegenetz schließen
- Entsprechende Flächen für die Durchwegung bei Flächenwidmungen/Bebauungsplänen vorsehen
- Gehwege bei Bauvorhaben errichten und – wo möglich – Grundstücke für die Durchwegungen öffnen und langfristig sicherstellen

▪ Oberflächen der Fußverkehrsinfrastruktur störungsfrei gestalten und instand halten	
Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum ▪ Öffentliche Räume ausreichend beleuchten ▪ Sichtbeziehungen herstellen ▪ Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen systematisch beheben	**Direkte Anbindung der Points of Interest (ÖV, Schulen…)** ▪ Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen und multimodale Knoten verbessern ▪ Gute Erreichbarkeit des Zentrums
Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum ▪ Barrierefreies Queren ermöglichen ▪ Barrierefreie Fortbewegung und Überwindung von Höhendifferenzen ermöglichen	

Attraktive öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen	**Förderung der Bewusstseinsbildung für das Zu-Fuß-Gehen**
Attraktive Straßen und Plätze ▪ Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum anbieten ▪ Erdgeschosszonen attraktiv gestalten ▪ Haltestellenumfelder attraktiv gestalten ▪ Hygiene und Sauberkeit im öffentlichen Raum sicherstellen	**Bewusstseinsbildung und Anreize** ▪ Kampagnen für die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens ausarbeiten ▪ Temporäre Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen umsetzen
Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums ▪ Straßen und Plätze entsiegeln, begrünen und beschatten ▪ Abkühlung durch Trinkbrunnen und Wasserelemente anbieten	**Mobilitätsmanagement** ▪ Mobilitätsmanagement für Schulen fördern ▪ Mobilitätsmanagement für Betriebe fördern ▪ Mobilitätsfeste auf Stadtebene veranstalten

6. Fußwegenetz

6.1. Netzlücken und Schwachstellen im Fußwegenetz

Eine flächendeckende Begehung der Stadt Hohenems ist im Rahmen des Projektes nicht möglich. Daher wird verstärkt auf das Wissen der Stadtverwaltung und die Erkenntnisse aus den Erhebungen im Zuge der Schwachstellenanalyse Agglomerationsprogramm Rheintal zurückgegriffen. Diese Analyse beruht auf der in Kapitel 3.7 beschriebenen Methode. Netzlücken wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung identifiziert und im Soll-Wegenetz berücksichtigt.

6.2. Soll-Fußwegenetz

Auf Basis der Analyse in Kapitel 3 wurde in Abstimmung mit der Stadt Hohenems ein Soll-Fußwegenetz erarbeitet.

Grundsätzlich wird ein möglichst engmaschiges Fußwegenetz in einer guten Qualität angestrebt. Abgesehen von solchen engmaschigen Verbindungen gibt es auch Fußverkehrsachsen, die wichtige Quell-Ziel-Verbindungen bedienen, Stadteile und Siedlungsgebiete mit öffentlichen Einrichtungen, Geschäfte und Einkaufszentren, Gesundheitseinrichtungen, Schulen oder wichtige ÖV-Umsteigeknoten verbinden. Das Soll-Fußwegenetz besteht somit aus zwei Typen und ist eine Grundlage für die strategische Planung und die Umsetzung. In den dichten bebauten Stadtteilen sowie im Umfeld wichtiger Einrichtungen fällt die Netzmaschenweite auf Grund der Nutzungsdichte enger aus als am Siedlungsrand.

Bei der Typologisierung wird das Hauptfußwegenetz und das Ergänzungsfußwegenetz unterschieden. Die Abschnitte des Hauptfußwegenetzes liegen meist entlang von Hauptstraßen. Diese Straßen sind oft der schnellste und kürzeste Weg zwischen den Stadtteilen. Zudem befinden sich dort zahlreiche POIs und ÖV-Haltestellen.

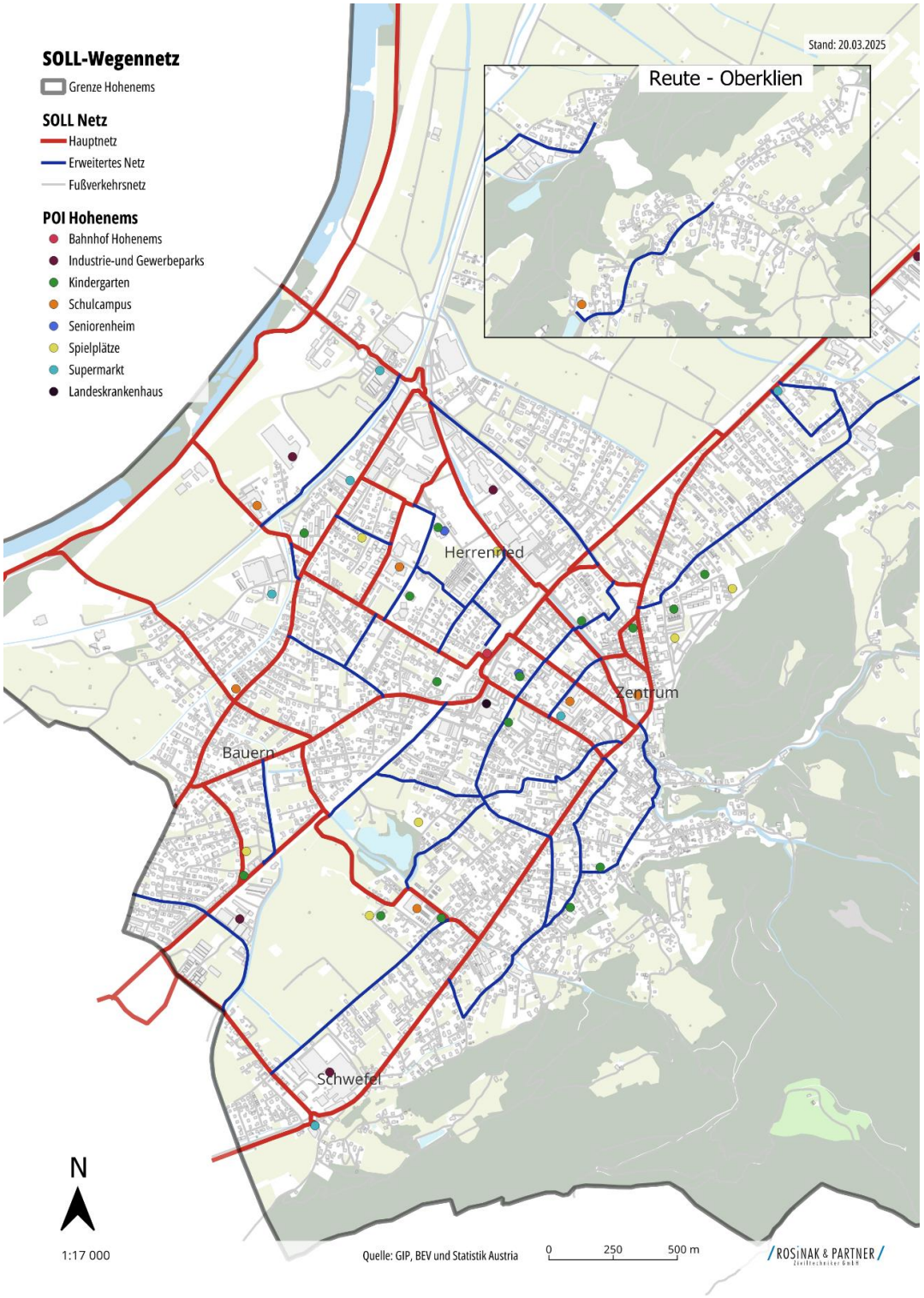
Maßnahmen und Projekten auf dem Hauptfußwegenetz wird eine höhere Priorität eingeräumt. Die wichtigsten Kriterien sind in der Folge angeführt, wobei aufgrund des logischen und zusammenhängenden Netzaufbaus Abweichungen zugelassen werden.

Hauptfußwegenetz	Ergänzungsfußwegenetz
▪ Direkte und kurze Wege zwischen den Stadtteilen ▪ Anbindung wichtiger POI (Stadtteilzentren, wichtige Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Bahnhof)	▪ Ergänzende Wege zu den Stadtteilen (Stadtteilzentren) ▪ Anbindung von POI, die für die Nachbarschaft von Bedeutung sind (Einkaufs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, usw.)

Dem ausgearbeiteten Soll-Fußwegenetz liegt eine Betrachtung auf Makro-Ebene zugrunde. Es können sich durch die Entwicklung größerer Siedlungsgebiete und die Schaffung neuer Schul- und Kindergartenstandorte zukünftig Abweichungen zu dem hier erarbeiteten Soll-Fußwegenetz ergeben.

Bei einer Änderung des Flächenwidmungsplans soll das Soll-Fußwegenetz berücksichtigt werden. Dabei sollen für das Hauptfußwegenetz, welches an Hauptstraßen mit höheren Kfz-Verkehrsstärken liegt, mehr Flächen für eine attraktive Gestaltung mit breiteren Gehsteigen und begleitendem Grün vorgesehen werden.

Abbildung 19: Soll-Wegenetz Fußverkehr



Quelle: GIP, BEV und Statistik Austria

7. Generelle Maßnahmen

Die für die gesamte Stadt Hohenems erarbeiteten Maßnahmen werden den Zielen und Handlungsfeldern zugeordnet und betreffen bauliche Maßnahmen, Maßnahmen in der Siedlungsentwicklung und bewusstseinsbildende Maßnahmen.

Die Maßnahmen werden in zwei Kategorien eingeteilt: Generelle Maßnahmen und geplante Projekte. Die generellen Maßnahmen werden nicht verortet und gelten als allgemeine Empfehlung für das gesamte Stadtgebiet. Diese Maßnahmen sollen laufend umgesetzt und bei allen künftigen Stadtplanungen berücksichtigt werden. Dem gegenüber stehen die geplanten Projekte. Hier liegen bereits Planungen für die Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr vor, welche in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen.

Sämtliche Maßnahmen zur Behebung der Schwachstellen werden priorisiert, mit einem möglichen Umsetzungshorizont versehen und in einem Katalog zusammengefasst. Für die kurzfristigen Maßnahmen werden die Umsetzungskosten geschätzt und in drei Kategorien eingestuft. Der Maßnahmenkatalog bietet der Stadt Hohenems eine Grundlage für die Umsetzung von Projekten zur Förderung des Fußverkehrs. Dieser Katalog ist unter der Berücksichtigung neuer Stadtentwicklungs- und Bauprojekte laufend zu ergänzen und auf dem aktuellen Stand zu halten.

7.1. Selbstbestimmte Mobilität für alle: Sicherheit und Barrierefreiheit

7.1.1. Sichere Querung und Fortbewegung

Verkehrsberuhigte Straßen ausweiten und ansprechend gestalten

- Ausdehnung von Tempo 30 auch auf Vorrangstraßen im Bereich von Einrichtungen vulnerabler Gruppen und entlang von wichtigen Achsen des Fußwegenetzes prüfen.
- Straßenräume so gestalten, dass das verordnete Tempolimit intuitiv eingehalten wird.
- Ausbau von Geschwindigkeitsanzeigen und Radarüberwachung.
- Ein einheitliches Konzept für die Gestaltung von Schulumfeldern entwickeln.
- Einführung von Schulstraßen /23/ in Schulumgebungen, in denen es zu gefährlichen Situationen kommt.
- Wohnstraßen und Begegnungszonen auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten.
- Den öffentlichen Raum durch Begrünung, Beschattung, Trinkbrunnen und Möblierung attraktiv gestalten.

Abbildung 20: Beginn Fußgängerzone am Schloßplatz (links), Begegnungszone Schweizer Straße (rechts)



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Querung umsetzen

- Gesicherte Querungsstellen sollen entlang von Wunschlinien, d.h. dort wo sie tatsächlich gebraucht werden, positioniert sein. Falsch positionierte Querungshilfen werden aufgrund des Umwegs nicht angenommen.
- Die Querungsdistanz soll möglichst kurz sein. Dazu kann z.B. die Fahrbahn verengt oder die Gehsteige vorgezogen werden. Ein Queren in Etappen kann durch Mittelinseln oder Mittelstreifen ermöglicht werden.
- Niedrige Geschwindigkeiten des Fahrzeugverkehrs verbessern die Reaktionsfähigkeit, reduzieren den Bremsweg und erhöhen die Verkehrssicherheit insgesamt. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen können beispielsweise Fahrbahnanhebungen, -verengungen, ein strukturierter Fahrbahnbelag oder Bodenmarkierungen sein.
- An lichtsignalgeregelten Kreuzungen sind Warteflächen ausreichend groß zu dimensionieren. Querungen sind nach Möglichkeit an allen Kreuzungsästen anzubieten.
- Die Bedürfnisse von sinnes- und mobilitätseingeschränkten Personen sowie Kindern sind an Querungsstellen zu berücksichtigen.
- Die Querungsstelle ist so zu beleuchten, dass ausreichende Sicht auf wartende und querende Fußgänger:innen gewährleistet werden kann.
- Bei der Planung von Querungsstellen ist die RVS 03.02.12 Fußverkehr /16/ in der gültigen Fassung zu berücksichtigen – wie dies auch in der Vergangenheit geschehen ist. Dabei sind im Sinne einer Angebotsplanung künftige städtebauliche Entwicklungen sowie Einrichtungen für schutzbedürftigen Personen wie Kinder oder Senior:innen zu beachten.
- Die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer:innen, insbesondere von Kindern, müssen gewährleistet sein.
- Bei lichtsignalgeregelten Schutzwegen sind Wartezeiten möglichst kurz zu halten. Gemäß Richtlinie RVS 03.02.12 /16/ sollen sie am besten 40 Sekunden nicht überschreiten, da bei längeren Wartezeiten das Rotsignal oft missachtet wird.

Abbildung 21: Querungshilfe mit Mittelinsel (links), barrierefreie Querung am Bahnhof Hohenems (Aufzug, rechts)



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Fortbewegung im Längsverkehr umsetzen

- Baulich getrennte Gehsteige sind vor allem bei hohen Verkehrsstärken und hohen Geschwindigkeiten wichtig. Dabei ist die Regelbreite gem. RVS 03.02.12 Fußverkehr /16/ in der gültigen Fassung zu berücksichtigen. In Bereichen von Einrichtungen mit hohen Fußverkehrsstärken wie z.B. ÖV-Umsteigeknoten, Bildungseinrichtungen, Einkaufsnutzungen usw. ist ein entsprechender Zuschlag zur Regelbreite zu prüfen.
- In schmalen Straßen mit geringen Kfz-Verkehrsstärken, in denen keine Gehsteige umgesetzt werden können, kann eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h oder wenn möglich auf 20 km/h die Sicherheit für die Fußgänger:innen verbessern. Der Fußverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam geführt werden. In solchen Fällen können auch Wohnstraßen oder Begegnungszonen verordnet und entsprechend gestaltet werden.
- Für den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur sind Synergien mit anderen anstehenden Umbauten wie z.B. Instandhaltung oder Kanalarbeiten, Ausbau von Energienetzen zu nutzen.
- Gehwege und Gehsteige sind frei von Hindernissen zu halten.
- Oberflächen sind auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen auszulegen.

Abbildung 22: Baulich getrennter Geh- und Radweg Hohenems



Quelle: Rosinak & Partner

Gehsteige und Gehwege in ausreichender Breite herstellen

- Ausreichende Gehsteigbreiten sind für eine komfortable Fortbewegung von Zu-Fuß-Gehenden wichtig. Bei Neu- und Umplanungen sollte eine Regelbreite von 2,0 m nicht unterschritten werden.
- In der Schwachstellenanalyse hat sich gezeigt, dass Stellplatzflächen vor Erdgeschoßnutzungen oft großflächig über den Gehsteig erschlossen sind, was die Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fußverkehrs mindern. Prüfung von Neuorganisation von diesen Stellflächen.
- Gehsteige können z.B. durch Entfall von Parkstreifen, Reduktion von Fahrbahnbreiten, Einführung von Einbahnregelungen, punktuelle Fahrbahnverengungen usw. neu errichtet oder bestehende Gehsteige verbreitert werden.
- Verstärkte Kontrollen und Strafen für parkende Kfz auf dem Gehsteig umsetzen.

Abbildung 23: Pkw-Stellplätze zwischen Gehsteig und Häuserfassade – befahrbar über den Gehsteig



Quelle: Rosinak & Partner

Oberflächen der Fußverkehrsinfrastruktur störungsfrei gestalten und instand zu halten

- Gehsteige und Aufenthaltsbereiche sind eben und rutschfest zu bauen. Die Fugen von Plasterungen sollen keine Stolperfallen für sehbehinderten Menschen und Menschen mit Gehhilfen darstellen.
- Durch regelmäßige Instandhaltung sind die Oberflächen für den Fußverkehr störungsfrei zu halten. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Personen, die auf Rollatoren und Rollstühlen angewiesen sind, besonders wichtig. Oberflächenschäden sind in derselben Materialität zu beheben.
- Verkehrszeichen platzsparend nah am Fahrbahnrand platzieren.
- Baustellenbereiche behindertengerecht gestalteten, Umwege für Fußgänger:innen vermeiden.
- Gestalterische Elemente im öffentlichen Straßenraum taktil und kontrastreich erfassbar ausführen.

7.1.2. Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Öffentliche Räume ausreichend beleuchten (Unterführungen)

- Unterführungen sind hell zu gestalten und ausreichend zu beleuchten. Der Anstrich und die Beleuchtung sind regelmäßig zu warten und zu erneuern.
- Öffentliche Beleuchtung sukzessive auf den Stand der Technik setzen und instandhalten

Sichtbeziehungen herstellen

- Die Vermeidung von nicht einsehbaren Bereichen (z.B. Nischen in der Bebauung oder Bewuchs) schafft freie Sichtachsen und somit soziale Sicherheit.
- Hochstämmige Bäume, niedrige Gräser und Blumenbeete als Begrünungselemente sind Sträuchern vorzuziehen.
- Die gute Einsehbarkeit in den öffentlichen Straßenräumen ist bei Neuplanungen bereits in der frühen Planungsphase zu berücksichtigen.
- Die Sichtbeziehungen an Querungsstellen müssen für alle Verkehrsteilnehmer:innen, insbesondere für Kinder (0,8 m Augenhöhe /17/) und Personen im Rollstuhl, gewährleistet sein. Die Sichtbeziehungen können z.B. durch Gehsteigvorziehungen oder Entfall von Pkw-Stellplätzen und anderen Sichthindernissen im öffentlichen Straßenraum verbessert werden.

Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen systematisch beheben

- Gefahrenstellen systematisch durch geeignete Maßnahmen, in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe für Verkehrssicherheit, entschärfen

7.1.3. Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum

Barrierefreies Queren ermöglichen

- Für einen barrierefreien öffentlichen Raum sind die Randsteine abzusenken. Die 3 cm-Absenkung ist für das Ertasten des Randsteins von Menschen mit Sehbehinderungen notwendig. Für die vollständige Barrierefreiheit für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator ist eine 0 cm-Absenkung anzustreben. Die differenzierte Gehsteigabsenkung mit 3 cm-Bordstein und eine anschließende Nullabsenkung in Kombination mit kontrastreichen, taktilen Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen bietet die beste Qualität.

Abbildung 24: Breite Gehsteige, abgeflachte Randsteine



Quelle: Rosinak & Partner

Barrierefreie Fortbewegung und Überwindung von Höhendifferenzen ermöglichen

- Rampen im öffentlichen Raum sollen nicht mehr als 6 % geneigt sein. Alle 10 m sind gemäß ÖNORM B 1600 horizontale Podeste mit einer Tiefe von 1,20 m (bei Richtungsänderungen mind. 1,50 m) anzuordnen.
- Topografisch bedingte Längsneigungen von mehr als 6 % sind mit griffigen Oberflächen und über 10 % mit Handläufen auszustatten (ÖNORM B 1600).
- Für eine barrierefreie Fortbewegung sollte die Querneigung von Gehsteigen möglichst gering sein (max. 2 %).
- Taktile Leitsysteme für Menschen mit Seheinschränkungen sollen bei Neuplanungen zu berücksichtigt und im Bestand – wo sinnvoll – nachgerüstet werden.
- Gestalterische und informative Elemente im öffentlichen Straßenraum wie z.B. Möblierung, Begrünung, Trinkbrunnen, Mistkübel, Postkästen, Gastronomiebereiche, Verkehrszeichen, Elemente eines Fußverkehrsleitsystems usw. sind so zu positionieren, dass sie keine Hindernisse für blinde und seheingeschränkte Personen sind. Sie müssen taktil und kontrastreich erfassbar sein.
- Baustelleneinrichtungen und Umleitungen des Fußverkehrs im Bereich von Baustellen sind barrierefrei auszuführen. Dieser Aspekt spielt für mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen eine sehr wichtige Rolle und ist daher als Teil des Baustellen-Genehmigungsprozesses zu berücksichtigen.
- Gehsteige im Bereich von Ein- und Ausfahrten sowie bei Einmündungen von Nebenstraßen mit Vorrang für die Fußgänger:innen (Lichtsignalanlage, Schutzweg), niveaugleich ausführen.

Abbildung 25: Blindenleitsystem vor dem neuen Rathaus (links) und dem Vorplatz am Bahnhof Hohenems (rechts)



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

7.2. Dichtes Fußwegenetz mit kurzen und direkten Wegen

7.2.1. Engmaschiges Fußwegenetz

Lücken im Fußwegenetz schließen

- Ein gutes Fußwegenetz hat wenig bis keine Lücken. Die Durchwegung kann auch über Servitute und Vereinbarungen sichergestellt werden.

Abbildung 26: Lückenschluss im Wegenetz (links), Fahrverbot Kfz-Verkehr (rechts)



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

Abbildung 27: Öffnung von Durchwegungen in der Marktstraße



Quelle: Rosinak & Partner

Entsprechende Flächen für die Durchwegung bei Flächenwidmungen/Bebauungsplänen/Quartiersentwicklungen vorsehen. Prüfung von möglichen (privaten) Durchwegungen

- Das Soll-Fußwegenetzes im Flächenwidmungsplan berücksichtigen. Dazu sollen auch die Flächen für den Fußverkehr in der Flächenwidmung und im Bebauungsplan vorgesehen werden.
- Mögliche Übernahmen von Privatstraßen ins öffentliche Gut regelmäßig prüfen.

7.2.2. Direkte Anbindung der Points of Interest (ÖV, Schulen…)

Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen und multimodale Knoten verbessern sowie eine gute Erreichbarkeit des Zentrums sicherstellen

- Der Bahnhof Hohenems wie auch wichtige ÖV-Haltestellen müssen fußläufig sicher und attraktiv erreichbar sein.
- Das Mobilitätsangebot VMobil (Stadt Hohenems in Zusammenarbeit mit Caruso carsharing) soll weiter ausgebaut werden.

Abbildung 28: Barrierefreier Umstieg zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Hohenems



Quelle: Rosinak & Partner

7.3. Attraktive öffentliche Räume zum Gehen und Verweilen

7.3.1. Attraktive Straßen und Plätze

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum anbieten

- Auf wichtigen Fußverkehrsachsen mit Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion und überall dort, wo die Platzverhältnisse es zulassen, sollen Sitzmöglichkeiten angeboten werden. Sie sind eine wichtige Voraussetzung, damit ältere Menschen und Personen mit Erkrankungen ihre täglichen Wege zu Fuß erledigen können. Sitzmöbel sind idealerweise in einem Abstand von ca. 200 bis 300 m anzuordnen und zu beschatten /20/ /21/.
- Sitzelemente können auch multifunktional genutzt werden, z.B. für einen längeren Aufenthalt, zum kurzen Ausrasten, zum Spielen usw. Bei der Gestaltung und Positionierung ist allerdings darauf zu achten, dass sie auch von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen gut erreichbar und nutzbar sind.

Abbildung 29: Beschattete Sitzmöglichkeiten vor der Bücherei Hohenems (links), Gestaltung in der Marktstraße (rechts)



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

Erdgeschosszonen attraktiv gestalten

- Abwechslungsreiche sowie attraktive Erdgeschosszonen und Fassaden tragen dazu bei, dass Wege zu Fuß als kürzer wahrgenommen werden. Wichtig dabei sind vielfältige Nutzungen, die zur Teilhabe und Interaktion anregen.
- In Masterplänen und Bebauungsplänen können die räumlichen Voraussetzungen für nutzungsoffene Erdgeschosse im Neubau geschaffen werden.
- Fassaden attraktiv gestalten und begrünen. In die Gestaltung von Fassaden und Erdgeschosszonen können im Rahmen von Projekten lokale Künstler:innen, Bürgerinitiativen und Kinder einbezogen werden.

Abbildung 30: Aufwertung des öffentlichen Raumes (Marktstraße Hohenems)



Quelle: Rosinak & Partner

Haltestellenumfelder attraktiv gestalten

- Der öffentliche Verkehr und das Zu-Fuß-Gehen sind zwei Mobilitätsformen, die untrennbar miteinander verbunden sind. Kurze Wege zur Haltestelle und attraktive Haltestellenbereiche fördern das Zu-Fuß-Gehen.
- Die wichtigen und viel frequentierten Haltestellen sollen über einen Witterungsschutz, eine Beleuchtung und ausreichende Sitzmöglichkeiten verfügen.

Abbildung 31: ÖV-Haltestelle mit Beschattung und Witterungsschutz



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

Hygiene und Sauberkeit im öffentlichen Raum sicherstellen

- Der öffentliche Raum ist dann attraktiv, wenn er sauber ist. Möglichkeiten zur Abfallentsorgung sind flächendeckend, entlang von Fußgängerrouten, im Umfeld von Bildungs-, Freizeit- und andere stark frequentierte Einrichtungen, in Parks, an ÖV-Haltestellen usw. bereitzustellen.
- Öffentlich zugängliche WC-Anlagen sollen im gesamten Stadtgebiet, z.B. im Bereich von Spielplätzen, Parks, Einkaufsstraßen usw. angeboten werden.

7.3.2. Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Straßen und Plätze entsiegeln, begrünen und beschatten

- Wenn der öffentliche Raum entsiegelt, begrünt und beschattet wird, werden Hitzeinseln in der Stadt reduziert und das Mikroklima verbessert. Vor allem für ältere Menschen, für Kinder und für Menschen mit Erkrankungen sind kühle Aufenthaltsräume besonders wichtig.
- Attraktive und klimafitte Straßen und Aufenthaltsräume sind z.B. mit Baumpflanzungen, wegbegleitenden Grünstreifen, Fassadenbegrünung, begrünte Haltestellen usw. zu schaffen. Es sind schattenspendende und hitzeresistente Baumarten, die keine Allergien auslösen zu wählen.
- Geh- und Radwege sind, wenn möglich, durchgehend zu begrünen und zu beschatten.
- Bäume sollen nach dem Schwammstadt-Prinzip gepflanzt werden, damit, Niederschlagwasser längerfristig gespeichert wird. Im Winter kann salzhaltiges Wasser aus der Fahrbahn direkt in den Kanal geleitet werden.
- Die Begrünung von Fassaden kann im Zuge von Neubauprojekten vorgeschrieben werden.
- Entsiegelung trägt dazu bei, dass Regenwasser natürlich ins Grundwasser versickert. Dies ist besonders bei Starkregenereignissen wichtig, die immer öfter vorkommen, da das Kanalsystem entlastet wird.

Abbildung 32: Geh- und Radweg entlang einer Allee und Entsiegelungsflächen mit Baumreihe



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

Abbildung 33: Fassadenbegrünung des alten Rathauses (links), Schloßplatz im Zentrum (rechts)



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

Abkühlung durch Trinkbrunnen und Wasserelemente anbieten

- In den Sommermonaten sorgen Trinkbrunnen für Abkühlung und sind ein wichtiger Attraktivitätsfaktor fürs Zu-Fuß-Gehen. Im Stadtgebiet sollen Trinkbrunnen vermehrt werden, welche barrierefrei zu erreichen sind. Hydranten können bei Bedarf in Trinkbrunnen umfunktioniert werden.
- Springbrunnen, Wasserspiele und andere Wasserelemente im öffentlichen Raum tragen zu einem kühlen Mikroklima bei. Dabei sind Systeme mit einem möglichst geringen Wasserverbrauch anzuwenden.

Abbildung 34: Wasserelement im öffentlichen Raum (links), Zugang zum Emsbach (rechts)



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

7.4. Förderung der Bewusstseinsbildung für das Zu-Fuß-Gehen

7.4.1. Bewusstseinsbildung und Anreize

Kampagnen für die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens ausarbeiten

- Kampagnen entwickeln, die die gesundheitlichen und klimarelevanten Aspekte des Zu-Fuß-Gehens in Vordergrund stellt und zum Gehen motiviert. Die Initiative „Österreich zu Fuß“ des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur unterstützt dabei Städte und Gemeinden /24/.
- Aufklärungskampanien zur Einhaltung von Verkehrsregeln (StVO) und Rücksichtnahme im Verkehr stärken das gegenseitige Verständnis aller Verkehrsteilnehmer:innen. Dabei können Themen wie z.B. Einhaltung von Tempo 30, Schrittgeschwindigkeit in Schul- und Wohnstraßen, Verhalten in Begegnungszonen, den unsichtbaren Schutzweg, usw. behandelt werden.
- Mögliche Schwerpunkte können Werbung, Nudging-Games, Geh- und Nachbarschaftsfeste oder andere bewusstseinsbildende Maßnahmen und Aktionen sein. Durch die Kampagne kann gezielt auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Altersgruppen eingegangen werden.

Temporäre Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen umsetzen

- Mit Hilfe von temporären Maßnahmen wird der öffentliche Raum schnell und kostengünstig aufgewertet. Sie können von lokalen Initiativen angeregt oder im Zuge von Partizipationsprojekten umgesetzt werden. In vielen Fällen sind temporäre Maßnahmen ein Zwischenschritt vor einer dauerhaften Umgestaltung, da dadurch eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht wird.

- Mögliche Maßnahmen können sein: Parkstreifen oder ganze Straßenzüge für die aktive Mobilität (Parklets, Spielbereiche usw.) zur Verfügung stellen, mit Hilfe von Planzentrögen und „Wanderbäumen“ Straßenzüge begrünen und verkehrsberuhigen (Fahrbahn einengen), mit entsprechender Möblierung attraktive Aufenthaltsräume schaffen usw.

7.4.2. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement für Schulen fördern

- Der Schulweg soll verstärkt aktiv, zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt werden. Das fördert die gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen und bestimmt ihr Mobilitätsverhalten im erwachsenen Alter. Gleichzeitig soll der Elternverkehr im Schulumfeld reduziert werden, damit die Sicherheit für die Zu-Fuß-Gehenden erhöht wird.
- Neben verkehrsorganisatorischen und gestalterischen Maßnahmen, die die aktive Mobilität von Schüler:innen und Eltern unterstützen, ist das Verkehrsverhalten verstärkt durch bewusstseinsbildende Maßnahmen wie z.B. Pedibus, Punkte sammeln, Mobilitätsfeste usw. zu lenken. Der Leitfaden des Bundesministeriums für Klimaschutz (BMK, nunmehr Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, BMIMI) „Mobilitätsmanagement für Bildungs- und Jugendeinrichtungen“ /22/ enthält eine Reihe an Aktionen und Angebote.
- Bildungseinrichtungen sind von der Stadt Hohenems in der Planung und Umsetzung von schulischem Mobilitätsmanagement zu unterstützen.
- Erstellung von Schulwegpläne

Abbildung 35: Gehsteig vor der Mittelschule Herrenried (links), permanente Geschwindigkeitsüberwachung (rechts)



Quelle: Rosinak & Partner



Quelle: Rosinak & Partner

Mobilitätsmanagement für Betriebe fördern

- Die Stadt Hohenems unterstützt eine betriebliche Mobilitätsberatung für Betriebe und Organisationen: Mobilitätsmanagement für Betriebe fördert das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten der Beschäftigten. Mögliche Maßnahmen können beispielweise ein Jobticket, ein Jobrad oder ein Punktesystem mit Gegenleistungen für einen aktiven Arbeitsweg sein.

Mobilitätsfeste auf Stadtebene veranstalten

- Mobilitätsmanagement-Maßnahmen bei Veranstaltungen, die den Kfz-Verkehr reduzieren können, sollen konsequent umgesetzt werden. Mögliche Maßnahmen sind z.B. ÖV-Tickets, die im Preis der Veranstaltung enthalten sind, verstärkte Intervalle im öffentlichen Verkehr, Radabstellanlagen, Informationskampagnen, Fußwegeleitsystem vor Ort usw.
- Im Rahmen von Mobilitätsfesten für Städte und Stadtteile kann das Bewusstsein der Anrainer:innen für die umweltfreundlichen Mobilitätsformen und insbesondere für die aktive Mobilität gefördert werden.
- Die Einbeziehung von möglichst vielen unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, Schulen, Betrieben, Wirtschaft, Vereine usw. ist anzustreben. So kann das gegenseitige Verständnis für die Vielfalt der Bedürfnisse der einzelnen Gruppen gestärkt werden.

8. Geplante Projekte

In diesem Kapitel werden die geplanten Maßnahmen für das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt Hohenems detaillierter beschrieben – jede Maßnahme wird in einem Steckbrief zusammengefasst, in welchem Informationen über die Zuordnung zu den Zielen, zu den Handlungsfeldern und den generellen Maßnahmen angeführt sind. Eine Abschätzung des Umsetzungshorizontes ist angeführt (kurzfristig: innerhalb der nächsten 3 Jahre, mittelfristig: 3-5 Jahre, langfristig: 5+ Jahre). Die Kosten werden nach folgendem Rahmen eingeteilt:

€€€ bis 50.000 **€€**€ bis 100.000 **€€€** mehr als 100.000

8.1. Erweiterung der Begegnungszone Radetzkystraße

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Sichere Querung und Fortbewegung ▪ Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden ▪ Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum ▪ Attraktive Straßen und Plätze ▪ Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	▪ Bauliche Maßnahme
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten	**€€€**

Die Begegnungszone in der Radetzkystraße endet bei den Hausnummern 4 und 6. Mit der Errichtung des Rathausquartiers ergibt sich die Möglichkeit, die Begegnungszone bis zur Landstraße zu verlängern. Die neue Begegnungszone wird wie die bestehende Begegnungszone gestaltet (Oberflächenmaterial, Begrünung).

Parallel dazu wird das Land Vorarlberg die Landesstraße im Bereich der Kreuzung Radetzkystraße – Diepoldsauerstraße mit einem Mittelstreifen in der Fahrbahnmitte umbauen. Damit soll eine Verkehrsberuhigung für den Kfz-Verkehr erreicht werden. Dies beeinflusst auch die Radetzkystraße positiv, der Kfz-Verkehr, welcher ins

Zentrum fährt, wird verlangsamt. Damit gewinnen die Flächen für die aktive Mobilität an Attraktivität. Mit dieser Maßnahmen wird unter anderem die Schwachstelle mit der Nummer 88 behoben.

Abbildung 36: Bestehende Begegnungszone in der Radetzkystraße



Quelle: Rosinak & Partner

Abbildung 37: Erweiterung der Begegnungszone in der Radetzkystraße und Umbau der Kreuzung Radetzkystraße – L190



Quelle: Besch und Partner Verkehrsingenieure, Land Vorarlberg, 2022

Abbildung 38: Gesamtlageplan Rathausquartier



Quelle: VOGT Landschaftsarchitekten, 2021

8.2. Maßnahmen im Rahmen vom Masterplan Herrenried

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Sichere Querung und Fortbewegung ▪ Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden ▪ Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum ▪ Engmaschiges Fußwegenetz ▪ Direkte Anbindung der Points of Interest (ÖV, Schulen…)
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen
Umsetzungszeitraum	In Etappen (kurz- bis langfristig)
Kosten	**€€€**

Das Stadtteilzentrum Herrenried verfügt über eine große Baulandreserve mit Entwicklungsspielräumen. Im Bestand befinden sich im Quartier der Kindergarten, die Volksschule und die Mittelschule. Der Masterplan behandelt die vorhandenen Potenziale für die künftigen Nutzungen, die Bebauungsdichte, erforderliche Grün- und Freiflächen und die Mobilität. Dabei wurde auch eine Gruppe von Anrainer:innen einbezogen.

Die Nibelungenstraße soll für den Kfz-Verkehr beruhigt werden (wenn möglich als Begegnungszone mit Tempo 20 km/h) und die Durchwegung für den Aktivverkehr wesentlich verbessert werden. In der Konrad-Renn-Straße

ist die Errichtung eines Gehsteiges – als Verbindung zwischen der Nibelungenstraße und den Bildungseinrichtungen – geplant. Damit soll das Quartier im Fußverkehr auf den kürzesten Wegen erreichbar sein. Die Kfz-Geschwindigkeit soll in und um das Quartier neu festgelegt und generell verlangsamt werden. Im Planungsgebiet liegen fünf Schwachstellen, die mit den Maßnahmen behoben werden sollen (Nr. 15, 17. 18 und 21).

Abbildung 39: Übersicht verkehrsorganisatorische Maßnahmen und Durchwegung Herrenried



Quelle: Weiterentwicklung Masterplan Herrenried, Stadt Hohenems, 2022

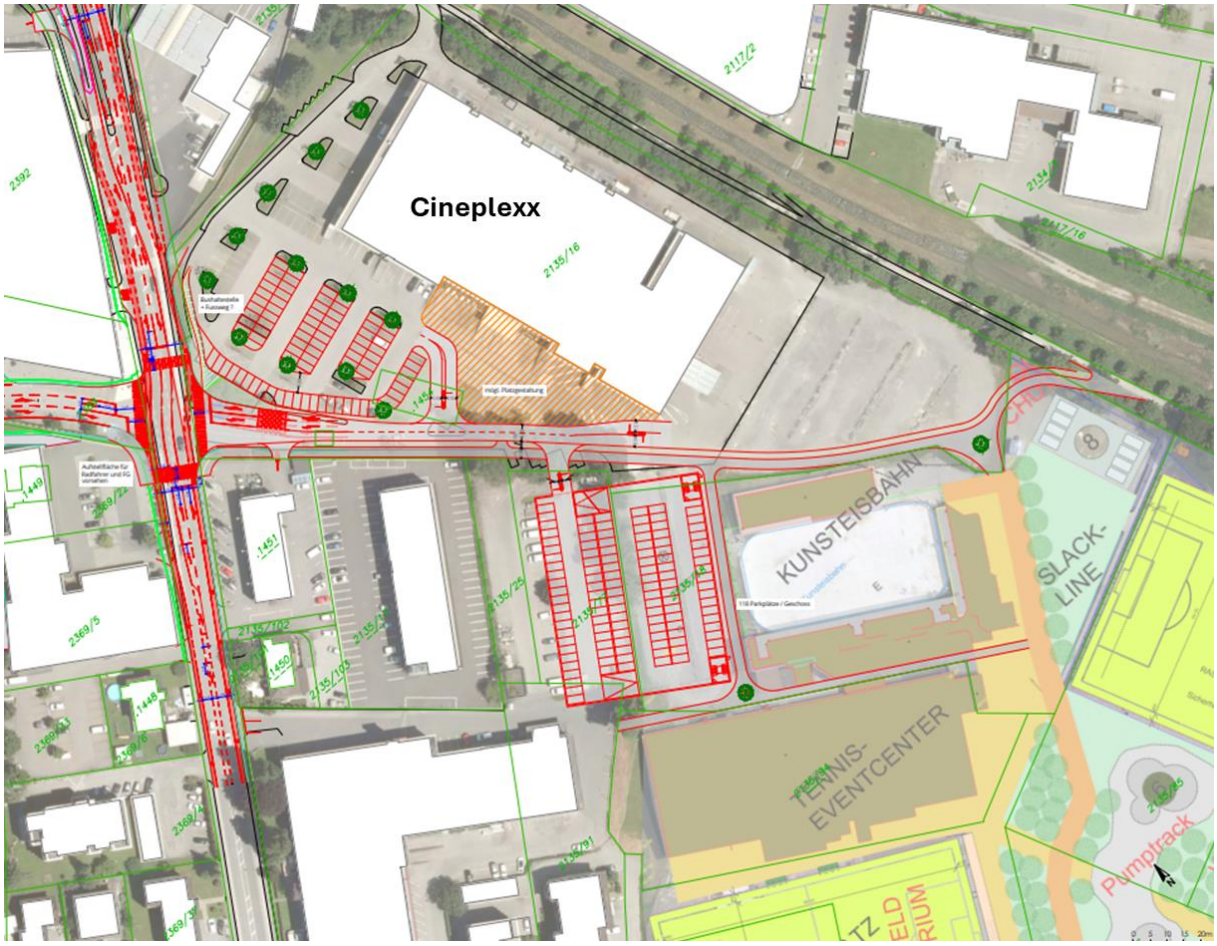
8.3. Verkehrsorganisation Freizeitnutzungen Herrenried

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Sichere Querung und Fortbewegung ▪ Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden ▪ Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum ▪ Engmaschiges Fußwegenetz ▪ Direkte Anbindung der Points of Interest (ÖV, Schulen…)
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	Bauliche Maßnahmen
Umsetzungszeitraum	Langfristig
Kosten	€€€

Im Anschluss an den Masterplan Herrenried /25/ wurden erste Vorschläge und Konkretisierungen für die verkehrliche Erschließung der Freizeitnutzungen im Norden des Stadtteils erarbeitet. In den ersten Planungen wurden ein

neuer Fuß- und Radweg zwischen dem Emsbach und der Lustenauer Straße sowie neue Durchwegungen vorgesehen. Eine Schwachstelle (Nr. 69) liegt im Planungsbereich entlang der L203.

Abbildung 40: MIV-Anbindungen Cineplexx und Optimierung Fuß- und Radverkehr



Quelle: Stadt Hohenems und Verkehrsingenieure Besch und Partner (Stand 14.05.2024)

8.4. Sitzbänke im öffentlichen Raum: „s'Bänkle"

Zuordnung zu generellen Maßnahmen	▪ Sichere Querung und Fortbewegung ▪ Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden ▪ Barriere- und hindernisfreier öffentlicher Raum ▪ Engmaschiges Fußwegenetz ▪ Direkte Anbindung der Points of Interest (ÖV, Schulen…)
Tätigkeitsfeld lt. Handbuch Masterplan Gehen	Bauliche Maßnahmen
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten	€€€

Das Zu-Fuß-Gehen soll auch für ältere Menschen attraktiver werden. Dazu sollen für diese Zielgruppe in kurzen Abständen Rastmöglichkeiten geschaffen werden. In einem Pilotprojekt rund um das Sozialzentrum Hohenems in der Angelika-Kauffmann-Straße sollen alle 200 bis 300 m Bänke im öffentlichen Straßenraum – bestenfalls beschattet von einem Baum – aufgestellt werden. Wenn das Angebot gut angenommen wird und damit die selbständige Mobilität auch im Alter fördert, ist eine Ausweitung auf andere Quartiere der Stadt geplant.

9. Ausblick

Der vorliegende Masterplan Gehen dient der Stadt Hohenems als strategisches Dokument zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens in den kommenden Jahren. Er bietet Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, wie die Ziele erreicht werden können. Die Netzplanung bildet den Rahmen für strukturelle Entscheidungen und für die Maßnahmen-Priorisierung. Der Fußverkehr in all seiner Vielfalt, was die Nutzergruppen und deren Bedürfnisse betrifft, ist als wichtiger Bestandteil in allen städtischen Planungen zu integrieren. Dafür sind eine fachübergreifende Planung und Umsetzung mit allen relevanten Akteur*innen in der Stadt Hohenems wie Politik, Verwaltung, Interessenvertretungen, Wirtschaft, usw. essenziell wichtig.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split Vorarlberg Werktag 2023 pro Kategorie Gemeinden 6
Abbildung 2: Modal Split Vorarlberg im Vergleich zwischen 2013, 2017 und 2023 Werktag 7
Abbildung 3: Modal Split Vorarlberg nach Altersklassen Werktag 7
Abbildung 4: Wegelängenverteilung Vorarlberg Werktag 8
Abbildung 5: Bevölkerungsdichte Hohenems Raster 100x100m, Jahr 2023 10
Abbildung 6: IST-Wegenetz Stadt Hohenems 12
Abbildung 7: Tempolimit 14
Abbildung 8: Gebietscharakteristika (Points of Interest, POI) und Wunschlinien 16
Abbildung 9: Barrieren für den Fußverkehr und Überlagerung dieser Barrieren mit den Wunschlinien 17
Abbildung 10: Art von Schwachstelle pro Kategorie 19
Abbildung 11: Unfälle (mit Personenschaden) mit Fußgängerbeteiligung Jahre 2021-2023 20
Abbildung 12: Unfälle mit Personenschaden mit Fußgänger-Beteiligung nach Jahren (2015-2023) in Hohenems 21
Abbildung 13: Stadtklimaanalyse Hohenems 2023 – Klimaanalysekarte am Tag 23
Abbildung 14: Stadtklimaanalyse Hohenems 2023 – Klimaanalysekarte in der Nacht 24
Abbildung 15: Fokusräume 26
Abbildung 16: Übersicht der Konzepte und Strategien 29
Abbildung 17: Parkzonen 1 und 2 (Stadt) 31
Abbildung 18: Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen für den Masterplan Gehen Hohenems 31
Abbildung 19: Soll-Wegenetz Fußverkehr 34
Abbildung 20: Beginn Fußgängerzone am Schloßplatz (links), Begegnungszone Schweizer Straße (rechts) 36
Abbildung 21: Querungshilfe mit Mittelinsel (links), barrierefreie Querung am Bahnhof Hohenems (Aufzug, rechts) 37
Abbildung 22: Baulich getrennter Geh- und Radweg Hohenems 37
Abbildung 23: Pkw-Stellplätze zwischen Gehsteig und Häuserfassade – befahrbar über den Gehsteig 38
Abbildung 24: Breite Gehsteige, abgeflachte Randsteine 40
Abbildung 25: Blindenleitsystem vor dem neuen Rathaus (links) und dem Vorplatz am Bahnhof Hohenems (rechts) 41
Abbildung 26: Lückenschluss im Wegenetz (links), Fahrverbot Kfz-Verkehr (rechts) 41
Abbildung 27: Öffnung von Durchwegungen in der Marktstraße 42
Abbildung 28: Barrierefreier Umstieg zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Hohenems 42
Abbildung 29: Beschattete Sitzmöglichkeiten vor der Bücherei Hohenems (links), Gestaltung in der Marktstraße (rechts) 43
Abbildung 30: Aufwertung des öffentlichen Raumes (Marktstraße Hohenems) 44

Abbildung 31: ÖV-Haltestelle mit Beschattung und Witterungsschutz 44
Abbildung 32: Geh- und Radweg entlang einer Allee und Entsiegelungsflächen mit Baumreihe 45
Abbildung 33: Fassadenbegrünung des alten Rathauses (links), Schloßplatz im Zentrum (rechts) 45
Abbildung 34: Wasserelement im öffentlichen Raum (links), Zugang zum Emsbach (rechts) 46
Abbildung 35: Gehsteig vor der Mittelschule Herrenried (links), permanente Geschwindigkeitsüberwachung (rechts) 47
Abbildung 36: Bestehende Begegnungszone in der Radetzkystraße 49
Abbildung 37: Erweiterung der Begegnungszone in der Radetzkystraße und Umbau der Kreuzung Radetzkystraße – L190 49
Abbildung 38: Gesamtlageplan Rathausquartier 50
Abbildung 39: Übersicht verkehrsorganisatorische Maßnahmen und Durchwegung Herrenried 51
Abbildung 40: MIV-Anbindungen Cineplexx und Optimierung Fuß- und Radverkehr 52

Quellen

/1/ VCÖ (2022). Gesunde Städte durch gesunde Mobilität. https://vcoe.at/gesunde-staedte

/2/ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK, 2024) Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen

/3/ Amt der Vorarlberger Landesregierung (2024) und Herry Consult. Mobilitätserhebung Vorarlberg 2023. Verkehrsverhaltensbefragung Vorarlberg - KONTIV

/4/ Amt der Vorarlberger Landesregierung (2019). Mobilitätskonzept Vorarlberg

/5/ Statistik Austria (2024). Ein Blick auf die Gemeinde. Hohenems. https://www.statistik.at/atlas/blick/?gemnr=80302&gemnam=Hohenems

/6/ Land Vorarlberg (2022). Regionale Bevölkerungsprognose 2022-2050, S.64. Bregenz, Februar 2022

/7/ Bauflächenreserven, Amt der Vorarlberger Landesregierung, https://experience.arcgis.com/experience/0d3a0b0a4df1466983ba4e0ecc92ce2d/page/Startseite, abgerufen am 5.3.25

/8/ Städtebund (2024). Österreichische Städte in Zahlen 2023. https://www.staedtebund.gv.at/ePaper-oestiz/ausgaben-pdf/OESTIZ_2023.pdf

/9/ Stadt Hohenems (Webseite, 2022). „Stadt Hohenems beschließt neues „Geschwindigkeitsregime“. https://www.hohenems.at/news/stadt-hohenems-beschliesst-neues-geschwindigkeitsregime/

/10/ Rosinak & Partner (2023): Gemeindesteckbrief Hohenems: Klimaanpassungskonzept mit Fokus Handlungsfeld Hitze.

/11/ Stadt Hohenems, Stadtland (2020): Räumlicher Entwicklungsplan Hohenems

/12/ Amt der Vorarlberger Landesregierung (2015). Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in Vorarlberg

/13/ Amt der Vorarlberger Landesregierung (2019). Raumbild Vorarlberg 2030

/14/ Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innnovation und Technologie, Wien, 2022
https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html

/15/ Langfriststrategie 2050 – Österreich
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
Wien, 2019

/16/ RVS 03.02.12 Fußverkehr i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

/17/ RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
/18/ RVS 02.02.36 Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
/19/ RVS 03.02.13 Radverkehr i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
/20/ Leitfaden „Öffentliche Sitzbänke“
Fußverkehr Schweiz
Zürich, 2019
/21/ Leitfaden „Sitzfibel“
Stadt Wien
Wien, 2021
/22/ Mobilitätsmanagement für Bildungs- und Jugendeinrichtungen – Aktionsideen
Bundesministerium für Klimaschütz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Wien, 2023
/23/ Leitfaden Schulstraße – Anleitung und Tipps zur Umsetzung
Bundesministerium für Klimaschütz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Wien, 2023
/24/ Österreich zu Fuß. Bundesministerium für Klimaschutz. Wien, 2024. https://oesterreichzufuss.at/gemeinden-und-stadte/
/25/ Masterplan 2022: Weiterentwicklung Stadtteil Herrenried, Stadt Hohenems, 2022

Anhang

Anhang 1: Bevölkerungsdichte

Anhang 2: IST-Fußwegenetz

Anhang 3: Tempolimit

Anhang 4: Gebietscharakteristika

Anhang 5: Barrieren für den Fußverkehr

Anhang 6: Art von Schwachstelle pro Kategorie

Anhang 7: Unfälle

Anhang 8: Stadtklimaanalyse Hohenems 2023 – Klimaanalysekarte am Tag

Anhang 9: Stadtklimaanalyse Hohenems 2023 – Klimaanalysekarte in der Nacht

Anhang 10: Fokusräume

Anhang 11: Soll-Wegenetz Fußverkehr

Anhang 12: Maßnahmenliste