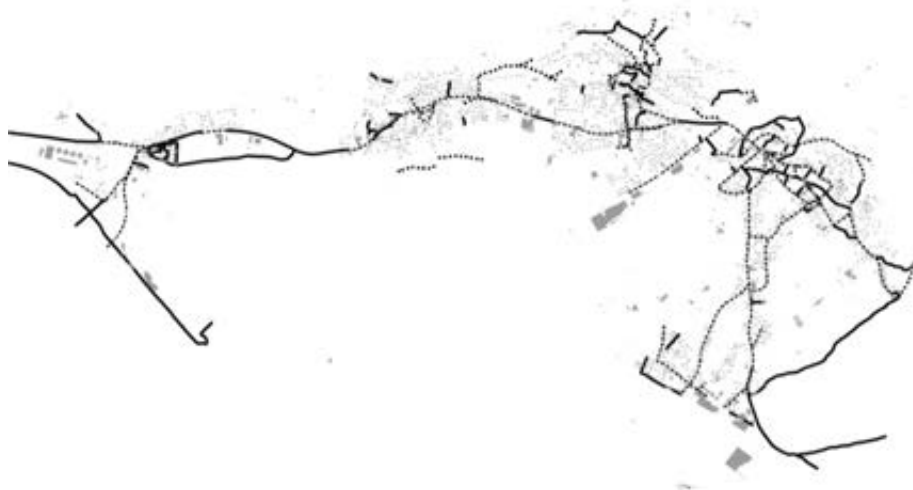
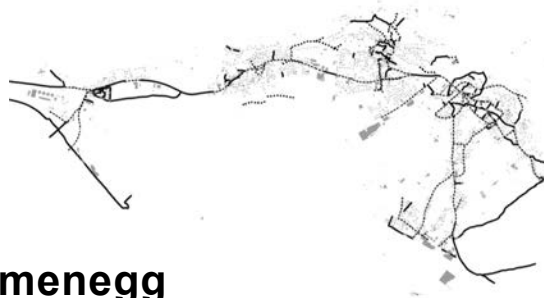


BLUDESCH THÜRINGEN LUDESCH
B L U M E N E G G  IMWALGAU



Dorfwegekonzept Blumenegg

gemäß Gemeindevertretungsbeschluss vom 16.10.2014



Dorfwegekonzept Blumenegg

gemäß Gemeindevertretungsbeschluss der Gemeinden Bludesch, Thüringen und Ludesch
vom 16.10.2014

Inhalt

Vorbemerkung	3
1. Gehen heute - morgen	
Vorzüge des Fußgehens	4
2. Aufgaben und Auswirkungen von Fußwegenetzen	6
3. Grundsätze Ziele und Anforderungen von Fußwegenetzen	7
4. Bestand und Fußwegentwicklung Blumenegg – Maßnahmen	9
Bestand	9
Fuß- und Radwegentwicklung Blumenegg	10
Bludesch - Gais mit Plandarstellung	11
Bludesch - Dorf mit Plandarstellung	12
Thüringen mit Plandarstellung	13
Ludesch - Dorf (Nord) mit Plandarstellung	14
Ludesch - Unterdorf (Süd) mit Plandarstellung	15
Übersichtsplan Region Blumenegg	16
5. Umsetzung	17
Dorfwegekonzept schrittweise umsetzen und anpassen	17
Praktische Realisierung/Umsetzung	18
ANHANG	
Auszug aus dem REK Blumenegg; Entwurf 2013, Abschnitt 6. Mobilität, 6.1. Situation und Rahmenbedingungen	20

Bearbeitung: DI Georg Rauch

Schlins, 31.8.2015

Vorbemerkung

Das vorliegende Dorfwegekonzept Blumenegg für die Gemeinden Bludesch, Thüringen und Ludesch ist das Ergebnis eines gemeinsamen partizipativen Planungsprozesses und ein Folgeprojekt zum REK Blumenegg.

Dieses Dorfwegekonzept ist ein langfristig wichtiger Beitrag zur Stärkung der Attraktivität der Siedlungsgebiete in der Region.

Politik und engagierte Bürger der drei Gemeinden - die Arbeitsgruppe Dorfwege - haben im Rahmen gemeinsamer und gemeindeinterner Sitzungen an diesem Dorfwegekonzept mitgewirkt. Weiters haben sich die Schüler der Mittelschule Thüringen in Form einer Befragung bei diesem Planungskonzept beteiligt

Das vorliegende Dorfwegekonzept Blumenegg ist in der gemeinsamen Gemeindevertretungssitzung am 16.10.2014 von den Gemeinden Bludesch, Ludesch und Thüringen beschlossen worden.

Fußwegenetz – Begriff

Fußwegenetze sind Verkehrsverbindungen für den Fußgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet. Sie umfassen untereinander zweckmäßig verbundene Fußwege. Verkehrsberuhigende Zonen wie z.B. Wohnstraßen, Gehsteige und Fußgängerübergänge können als Verbindungsstücke dienen. Auch Erschließungswege - untergeordnete Wege mit wenig Kfz-Verkehr - können in einzelnen Fällen wichtige Fußwegverbindungen sein.

Fußwegenetze erschließen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Kindergärten, Haltestellen, öffentliche Einrichtungen, Geschäfte, Nahversorger sowie Erholungs- und Sportanlagen.



1. Gehen heute - morgen

Vorzüge des Zufußgehens

Gehen heute:

- Die räumliche Trennung der Aktivitäten lässt die täglichen Wege immer länger werden. Dieser Trend führt immer mehr zum motorisierten Verkehr und immer weniger wird zu Fuß gegangen.
- Die Folge von immer mehr Raum und besseren Verhältnissen für den motorisierten Verkehr führt meistens zu weniger Platz für Fußgänger. Das Regelprofil für die Flüssigkeit des Autoverkehrs bildet die Grundlage der Straßengestaltung. Gehsteig ist oft der Rest vom Regelprofil.
- Unfallrisiko
Unter den zu Fuß gehenden Menschen sind Kinder und ältere Personen besonders gefährdet. Ein Hinweis, dass die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppe bei der Gestaltung des Straßenraumes viel zu wenig Beachtung finden.
Der wichtigste Einflussfaktor auf Unfallrisiko und Unfallschwere von Fußgängern ist die Geschwindigkeit der Kfz.
- Problematische Trends: Fußgänger werden Autofahrer
Problematische Trends sind die Vernachlässigung und Benachteiligung der Fußgänger und der durch die autoorientierten Siedlungsentwicklung immer länger werdenden unattraktiven Wege. Die Fußwege werden immer weniger, die Autofahrten nehmen immer stärker zu.



Problemfelder in Bezug auf das Gehen in den dörflichen Strukturen sind oft:

- Ortsdurchfahrten
Problematisierung durch Trennung – Querungen sind für Fußgänger oft schwierig/gefährlich. Sicherheitsprobleme für Fußgänger entlang der Hauptverkehrsstraßen sind schmale und oft fehlende Gehsteige.
- Auf Gemeindestraßen – schmale Wege und schnelle Autos gefährden die Sicherheit der Fußgänger.
- Auflösen alter Wegrechte. Dadurch fehlen oft direkte Fußwegverbindungen.
- Fehlende direkte Fußwegverbindungen von den Wohnquartieren zu den Zentren, Schulen, Haltestellen, Naherholungseinrichtungen etc.

Gehen morgen – Gute Gründe zum Vorrang von Fußgängern; die Vorteile des Gehens:

Gehen ist unverzichtbarer Teil der Mobilität. Ca. 1/5 bis 1/4 unserer Ziele erreichen wir ausschließlich zu Fuß. Gehen gehört auch zu anderen Arten der Fortbewegung. So beginnt und endet jede Fahrt mit einem Fußweg.

Der Bedeutungsschwund des Zufußgehens im Zuge der Motorisierung kann auf Grund der Vorteile des Gehens aufgehalten werden.

Die Vorteile, Stärken und Funktionen des Gehens sind:

- Zu Fuß gehen ist das Verkehrsmittel der Nähe und besonders auf Kurzstrecken eine vernünftige Alternative zum PKW. Gehen ist unverzichtbarer Teil der Mobilität.
- Das Zufußgehen ist kostengünstig, sowohl für den Fußgänger selber als auch für die Öffentlichkeit. Die Fortbewegung zu Fuß im Nahverkehr ist für den einzelnen wie auch für die öffentliche Hand das billigste Verkehrsmittel.
- Fußgänger haben einen geringen Platzbedarf. Die Infrastrukturbedürfnisse der Fußgänger sind im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern bescheiden.
- Der Umstieg auf das „zu Fuß gehen“ entlastet die innerörtlichen Straßen.
- Das Zufußgehen ist energiesparend und schont die Luft. Das Zufußgehen erzeugt keinen Lärm.
- Die Bewegung im Freien fördert die Gesundheit. Gehen belebt Körper und Sinne.
- Fußgängerverkehr steht wesentlich für Dorf- und Stadtkultur: Soziales Leben entsteht und wird aufrechterhalten durch die direkte Begegnung. Diese Begegnung schafft persönliche Kommunikation und Kontakt. Gehen verbessert die Lebensqualität.
- Das „zu Fuß gehen“ im Dorf ist auch ein Erlebnis. Kinder den Schulweg erleben zu lassen schafft Beziehung zu seinem Dorf/Quartier.



2. Aufgaben und Auswirkungen von Fußwegenetzen

Gute Fußwege sollen eine Alternative zu motorisierten Fortbewegungsarten bieten. Es lohnt sich, etwas zur Verbesserung von Fußgängernetzen zu tun und die Attraktivität des Zufußgehens zu fördern, vor allem als Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität.

Wichtig ist, dass das Zufußgehen durch Anlagen von sicheren, direkten und angenehmen Fußwegverbindungen möglichst einladend / "schmackhaft" gemacht wird. Hingewiesen wird auf die Bedeutung von drei angesprochenen **Kriterien**:

■ Sicherheit der Fußgänger

Besonders gefährdet sind Kleinkinder und Betagte. Am stärksten sind die Fußgänger beim Überqueren der Straßen gefährdet.

Sicherheit hat auch eine soziale Bedeutung. Fußgänger sollen sich auf Fußwegen sicher fühlen können. Zu beachten ist daher, dass Fußwege durch eher belebte Gebiete führen, Gehsteige breit ausgeführt werden sowie übersichtlich und gut beleuchtet sind.

■ Direktheit der Verbindungen

Fußgänger bewegen sich langsam. Umwege wirken sich für sie besonders nachteilig aus. Es gibt Erfahrungen darüber, welche Gehdistanzen die Fußgänger für bestimmte Ziele zu gehen bereit sind. Je nachdem, ob es um tägliche Wege, eilige Besorgungen etc. geht. Auch das Alter der Fußgänger ist entscheidend für Gehdistanzen.

Nachfolgende Auflistung zeigt die Gehdistanzen als grundsätzliches Kriterium für die Fußwegplanung.

Effektive Gehdistanzen von der Wohnung zu den Zielen inkl. Umwege in Meter

(Quelle: *Fußwege im Siedlungsgebiet, Planungsamt des Kantons St. Gallen 1991*):

Ziele	ideale	bis	angemessene (max.) Gehdistanzen
Kindergarten	300	bis	600m
Volksschule	500	bis	1000m
Nahversorger	300	bis	600m
Bus-Haltestelle	300	bis	600m
Kinderspielplatz	300	bis	600m

Wichtig ist vor allem die Direktheit von Fußwegverbindungen.

■ Attraktivität von Fußwegen

Angenehme, abwechslungsreiche und lebendige Fußwege laden eher zur Benutzung ein als Gehsteige entlang verkehrsreicher Straßen, kahle Unterführungen oder Fußwegführungen mit zahlreichen Hindernissen.



3 Grundsätze | Ziele und Anforderungen von Fußwegenetzen

Grundsätze zur zukünftigen Entwicklung der Fußwege im Dorf sind:

- Förderung und somit Steigerung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs im Dorf.
„Gehen fördern“ heißt auch „Gehen wichtig nehmen“ – Motivation für das Gehen.
- Planung, Anlage und Erhaltung eines attraktiven Fußwegenetzes.
Fußwegenetze sind untereinander zweckmäßig verbundene Fußwege.
Wichtig sind direkte, sichere und attraktive Fußwegverbindungen.
- Schaffung von Strukturen der kurzen Wege. Zeitersparnis ist die wichtige Voraussetzung für attraktives Gehen.
Wegenetze helfen zeitsparend zu gehen. Wichtig ist:
 - ein dichtes Wegenetz schaffen,
 - ein dichtes Wegenetz erhalten und Prioritäten für vorrangige Verkehrsverbindungen setzen,
 - attraktive Gehwege und Fußwegverbindungen schaffen,
 - Wohnquartiere für den Fußgänger durchlässig machen.
- Fußwege sollen sicher sein.
- Erhaltung und nach Möglichkeit Attraktivierung alte Wegerechte.
Die Erhaltung von alten Wegerechten ist absolut notwendig. Solche Fußwege können gerade für Kinder tägliche Wege kurz, sicher und erlebnisreich machen.

Gute Bedingungen für die Fußgänger und Radfahrer sind ein wichtiger Bestandteil eines attraktiven Wohnumfeldes und Dorfes. **Gehen bewegt das Dorf.**

Je dichter und attraktiver ein Fuß- und Radwegenetz im Dorf ist, desto höher ist die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen und auch größere Entfernungen zurück zu legen.
Fuß- und Radwege sind ein wichtiger Beitrag für mehr Lebensqualität im Dorf.



Anforderungen eines Fußwegenetzes

Das Potential für das „zu Fuß gehen“ wird aktiviert, wenn

- direkte Fußwegverbindungen von den Wohngebieten, zu den Dorfzentren, Haltestellen, öffentlichen Einrichtungen etc. erhalten bzw. neu geschaffen werden.
Zeitsparendes Gehen planen bedeutet:
 - Verkehrskompetenzen zugunsten des Gehens nützen. Einfluss auf das Verkehrsgeschehen nimmt die Gemeinde z.B. bei der Gestaltung von Straßenräumen, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.
 - bei neuen Quartieren (z.B. Umlegungsgebiete) Fußwegverbindungen einplanen/berücksichtigen/fördern.
- Fußwegverbindungen attraktiv und sicher gestaltet werden. Dabei sind Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu minimieren. Ein attraktives Fußwegenetz fördert auch den Spaziergang in der Umgebung.
- Übergänge und Gefahrenpunkte für Fußgänger sicher gestaltet werden.
- in Straßen mit starkem Kfz-Verkehr
 - grundsätzlich/generell Gehsteige errichtet werden.
 - breite Gehsteige errichtet werden – dem Fußgänger sind angemessene Verkehrsflächen je nach Situation und örtlichen Verkehrsverhältnissen zur Verfügung zu stellen.
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen geschaffen werden – Errichtung von Straßenräumen unter besonderer Berücksichtigung des Fußgängers mit Priorität für das Gehen z.B. Begegnungszonen, Wohnstraße.
- bei der Umsetzung von Fußwegverbindungen besonders auf Barrierefreiheit, Oberflächenqualität und Dimensionierung im Sinne der Attraktivität und Sicherheit der Fußgänger geachtet wird.
- die Fuß- und Radweg im Siedlungsgebiet im Sinne einer besseren Orientierung und Benutzung durchgehend und einheitlich beschildert werden.



4 . Bestand und Fußwegentwicklung Blumenegg - Maßnahmen

Bestand

In mehreren Arbeitsgruppen-Treffen in den Gemeinden wurde der Bestand aufgenommen.

Dargestellt/kartiert werden:

Bestehendes Fußwegenetz

- Fußweg
- Rad- u. Fußweg
- Wiesen-Fußweg
- Erschließungsweg mit Bedeutung für das Fußwegenetz (geringer Kfz-Verkehr)
- Gehsteig
- Fußgängerübergang

Teilweise ist das bestehende Fußwegenetz im Siedlungsgebiet auch Teil des markierten/ beschilderten Wanderwegnetzes.



Das bestehende Fußwegenetzes (Übersicht)

Einrichtungen

- Handel
- Private Dienstleistung
- Öffentliche Dienstleistung
(Kindergarten, Volksschule, Gemeindeamt ...)
- Regionale Dienstleistung (z.B. Mittelschule)
- Bus-Haltestelle, Bahn-Haltestelle
- Sport- / Freizeiteinrichtung (Spielplätze, Sportanlagen etc.)

Sonstiges

- Darstellung der Bauflächen und
- Entwicklungszonen gemäß REK

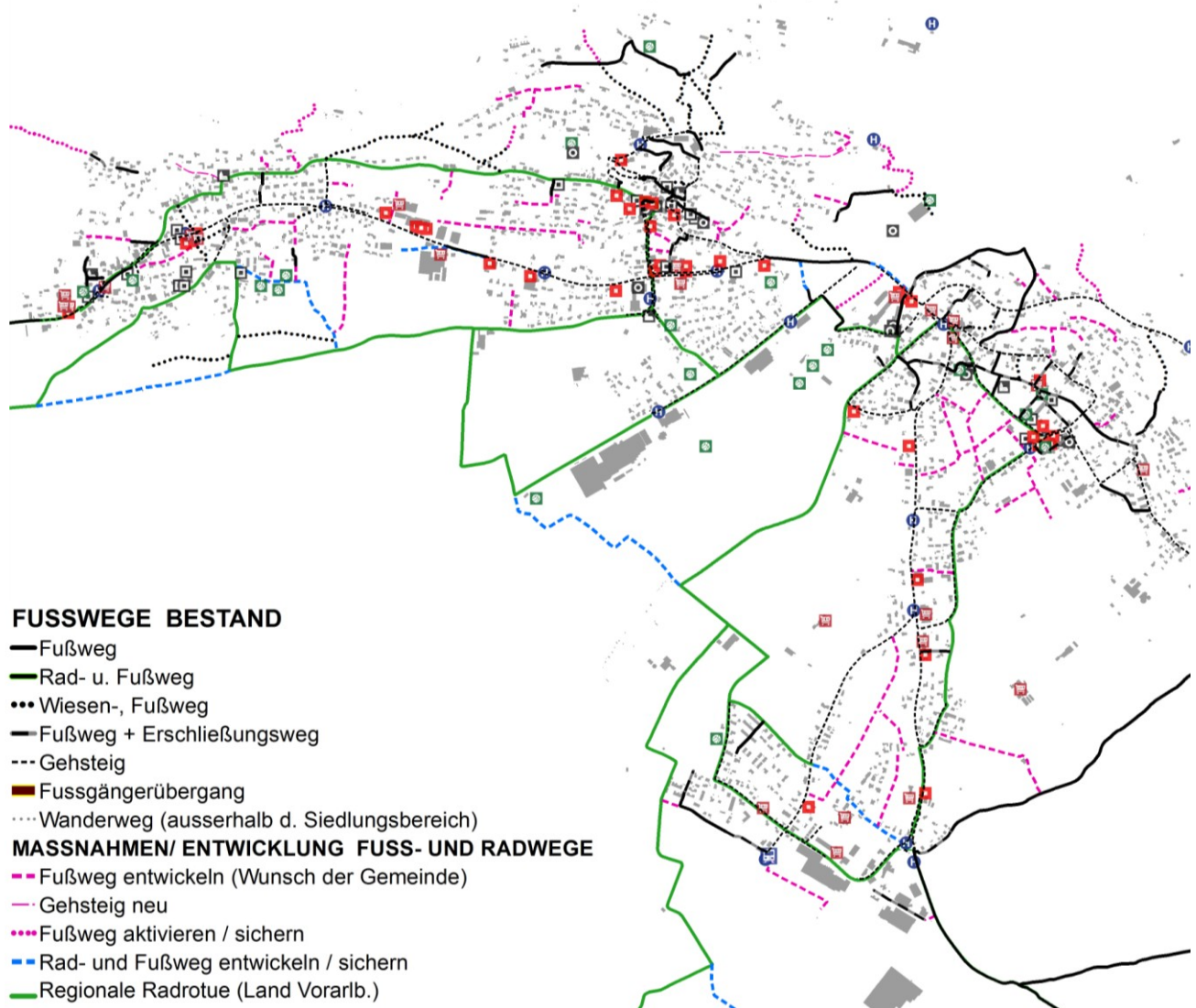
Fuß- und Radwegentwicklung Blumenegg - Maßnahmen

Zur besseren Darstellung wird die Region Blumenegg in Planungsausschnitten unterteilt. Die Ergebnisse/Maßnahmen werden nach Gemeinden gegliedert. Mit der beigefügten Karte erfolgt die Verortung des Bestandes und der Maßnahmen.

Maßnahmen/ Entwicklung Fuß- und Radwege – die Kategorien:

- Fußweg entwickeln – Wunsch der Gemeinde
- Gehsteig neu
- Fußweg aktivieren/sichern
- Rad- und Fußweg entwickeln / sichern
- Regionale Radroute – zukünftige neue Verbindung

Maßnahmen betreffend Fußgänger- und Radfahrsicherheit werden in diesem Konzept nicht bearbeitet. Diese müssen je nach Situation gesondert beurteilt bzw. Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet werden. Einzelne Problemfelder entlang der Landesstraße L50 sind im REK Blumenegg dargestellt (siehe dazu Auszug aus dem REK Blumenegg im Anhang).



Übersicht über das bestehende und geplante Fuß- und Radwegenetz (ohne Gais)
mit den Einrichtungen

Bludesch - Gais

Bestand

Ziel- und Quellpunkte/-bereiche

- Bus-Haltestellen
- Kindergarten, Spiel- und Sportplatz Am Bühel
- Geschäfte an der Gaiser- und Walgaustraße
- Bestehende Gewerbegebiete mit großen Entwicklungsmöglichkeiten
- Kaserne
- Gaisbühel

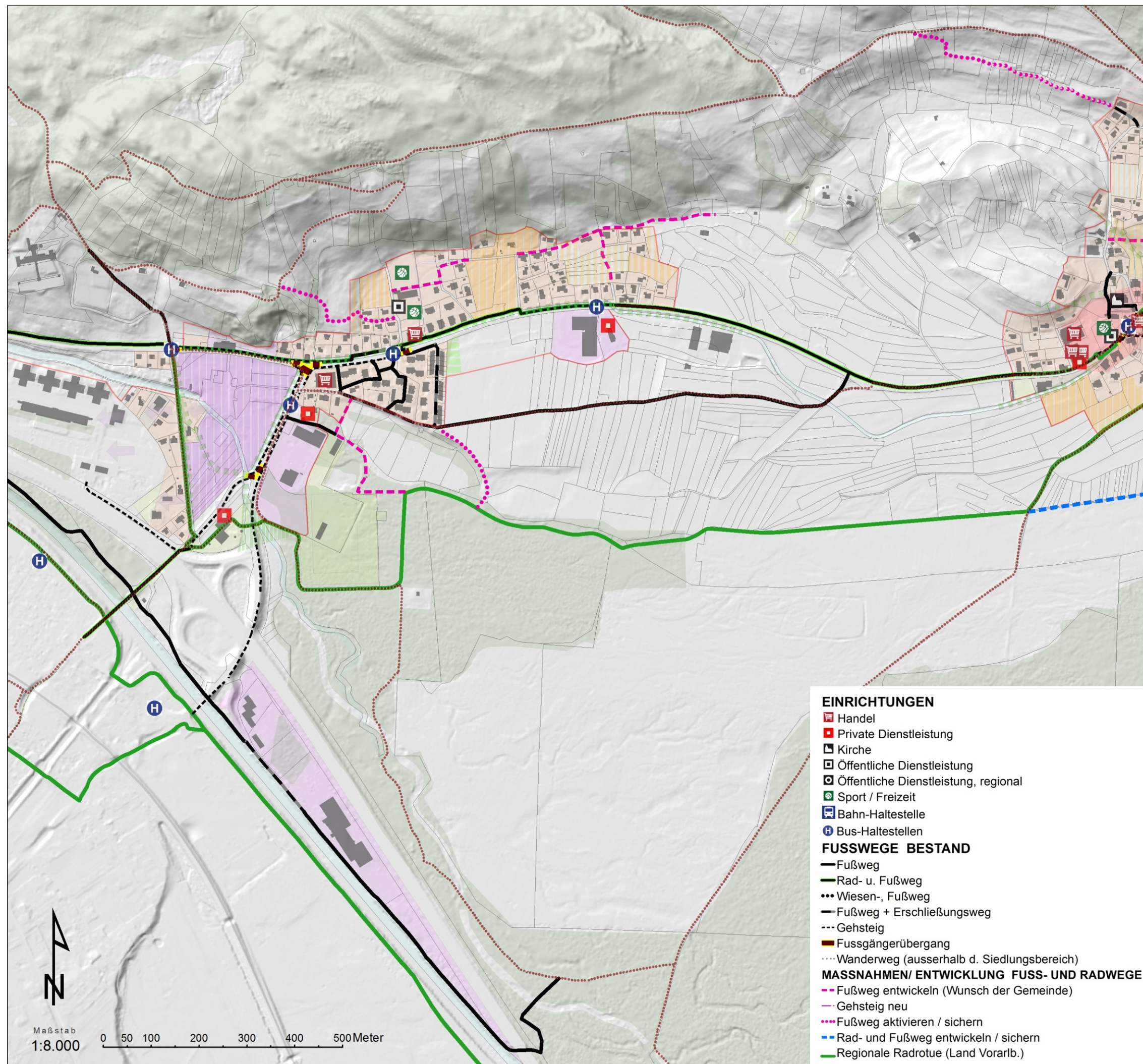
Das bestehende Fußwege-/Radwegenetz – wichtige Wege

- Fuß- und Radwegverbindung entlang der Walgaustraße L50 von der Illsandsstraße bis zum Ortszentrum Bludesch
- Fußweg vom Thomasweg Richtung Bludesch im Bereich Unterfeld
- Fuß- und Radwegverbindung vom Illsandsweg Richtung Nenzing über die Alte Illbrücke zum Bahnhof Nenzing
- Fuß- und Radwegverbindung Richtung Schlins entlang der Walgaustraße L50

Fußwegentwicklung – Maßnahmen

Lücken schließen

- Eine attraktive Fußwegverbindung im nördlichen Siedlungsgebiet von Gais (Buchholz, Gaisboden) Richtung Bludesch fehlt. Dies ist zukünftig eine wichtige attraktive Verbindung zu den öffentlichen Einrichtungen in Gais und zum Siedlungsgebiet Bludesch. Bei zukünftigen Siedlungsentwicklungen ist besonders auf diese Fußwegverbindung Rücksicht zu nehmen.
- Fußwegverbindung zwischen Thomasweg zum Fischweiher Gais und zum überregionalen Radweg zukünftig sichern/aktivieren.
- Alte Fußwegverbindung vom Kindergarten/Spielplatz Richtung Gaisbühel aktivieren – eine wichtige Verbindung zum Naherholungsgebiet.



Bludesch - Dorf

Bestand

Ziel- und Quellpunkte/-bereiche

- Bushaltestellen
- Ortszentrum mit den Geschäften, Kirche, Gemeindeamt, Saal
- Schule und Kindergarten in der Schulgasse und Farbasse
- Sportplatz im Bereich Hofstall
- Geschäfte und Dienstleister an der Walgaustraße L50

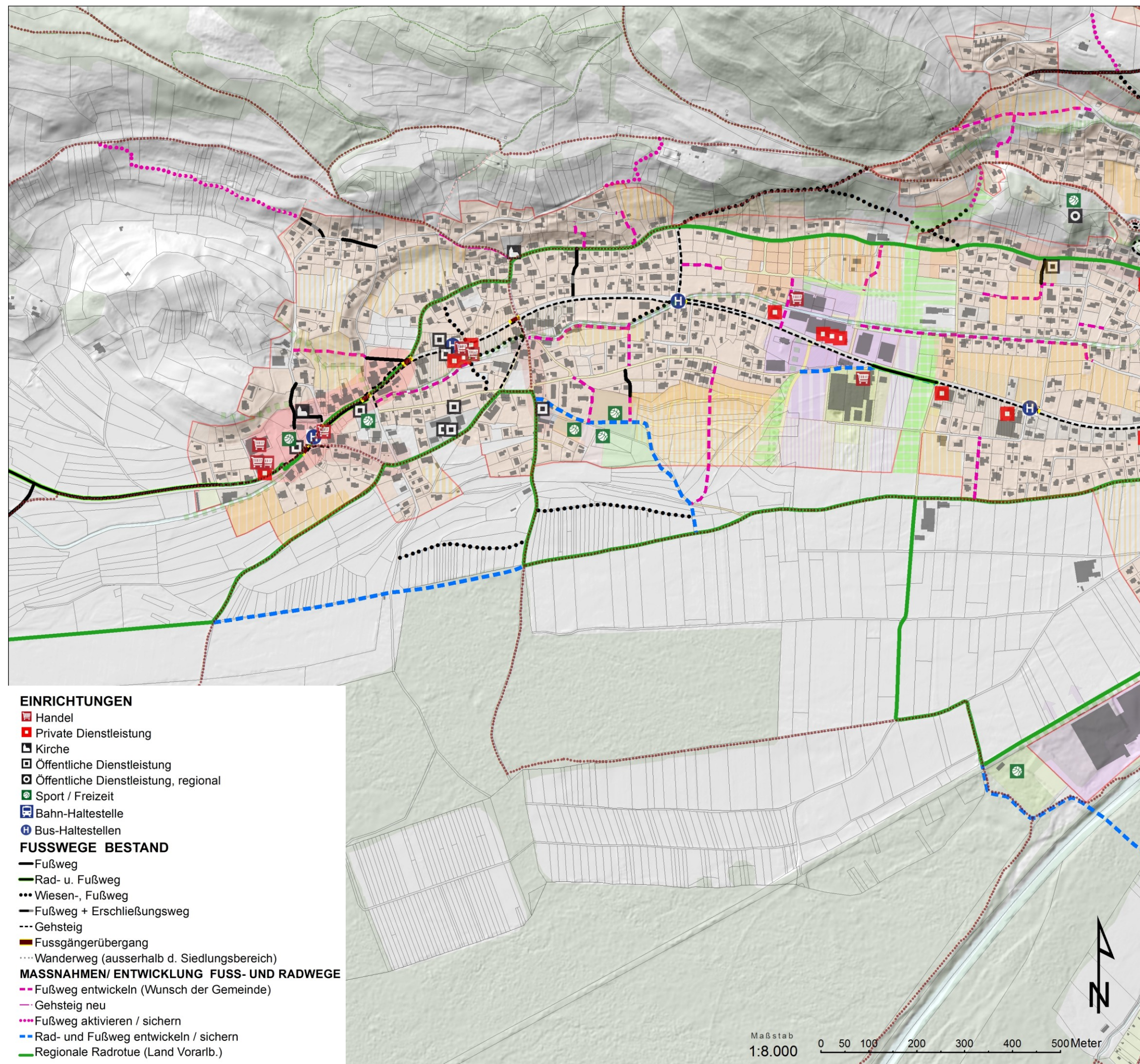
Das bestehende Fußwege-/Radwegenetz – wichtige Wege

- Gehsteig entlang der Walgaustraße L50
- Einzelne Fußwegquerverbindungen im Siedlungsgebiet, insbesondere von der Alten Landstraße Richtung L50 und Färbergasse
- Einzelne Fußwege entlang dem Schwarzbach
- Fußwege zu den Naherholungsbereichen in Montiola, Jordan und Buchholz
- Radwegverbindungen vom Dorfkern zum überregionalen Radweg in der Au (Richtung Thüringen und Gais)

Fußwegentwicklung – Maßnahmen

Lücken schließen

- Errichtung einer attraktiven durchgehenden Fußwegverbindung entlang dem Schwarzbach. Diese wird zukünftig ein attraktiver innerörtlicher Naherholungsweg.
- Errichtung von Fußwegverbindungen, die im Zuge von zukünftigen Erschließungs- und Parzellierungsüberlegungen umgesetzt werden können:
 - . zwischen Schwarzbach und Oberfeldweg
 - . zwischen Oberfeldweg und dem Siedlungsentwicklungsgebiet Oberfeld
 - . zwischen Im Gässele und Kirchengasse
- Errichtung von kurzen Fußwegverbindungen von Wingert Richtung Alte Landstraße und vom Im Schuller Richtung Osten (neues Siedlungsgebiet)
- Eventuell Errichtung eines befahrbaren Gehsteiges an der Schnifnerstraße von der Kapelle St. Nikolaus bis Halda (derzeit Gehwegmarkierung)
- Alte Fußwegverbindung zu den Naherholungsgebieten Richtung Buchholz und Jordan aktivieren.



Thüringen

Bestand

Ziel- und Quellpunkte/-bereiche

- Ortszentrum Walgaustraße mit Bushaltestelle, Handel, Dienstleistung, öffentl. Einrichtungen
- Dorfstraße – Gemeindeamt, Handel
- Kirchgasse – Kirche, Volksschule
- Walgaustraße – Feuerwehr, Dienstleister
- Mittelschule, Kapelle St. Anna
- Herrengasse – Kindergarten
- Flugelin - Villa Falkenhost

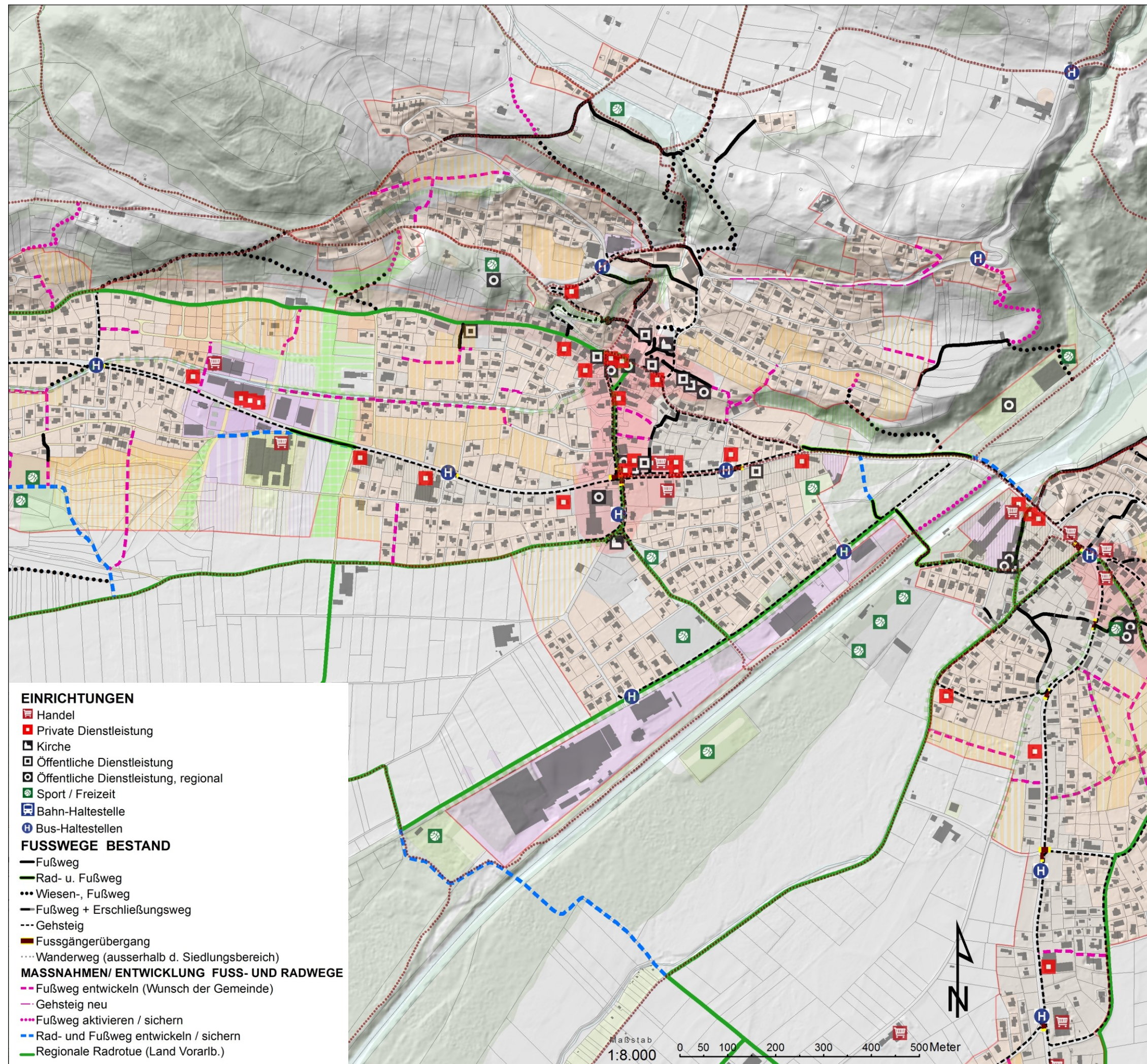
Das bestehende Fußwege-/Radwegenetz – wichtige Wege

- Gehsteig entlang der Walgaustraße L50 und Dorfstraße
- Innerörtliche Fußwegverbindungen:
 - . Birkenweg, Schmiedgasse
 - . Fußweg Kirchgasse – Faschinastraße
 - . Fußweg Sägewinkel – Faschinastraße
 - . Fuß- und Wanderwege Richtung Montiola, Jordan, Flugelin und Lafun
- Fuß- und Radwegverbindung Richtung Bludsch und Ludesch an der L50
- Fuß- und Radwegbrücke im Bereich Werkstraße nach Ludesch
- St. Anna Straße – Radweg nach Gais

Fußwegentwicklung – Maßnahmen

Lücken schließen

- Errichtung einer attraktiven durchgehenden Fußwegverbindung entlang des Schwarzbaches vom Gewerbezentrum bis zum Gerberweg.
- Errichtung von neuen Fußwegverbindungen im Bereich Flugelin, Lafun, Bachacker u. zwischen Herrengasse und Gewerbepark, die im Zuge von zukünftigen Erschließungs- und Parzellierungsüberlegungen umgesetzt werden können.
- Errichtung von kurzen Fußwegverbindungen
 - . zwischen Dorfstraße und Birkenweg
 - . Alte Landstraße – Volksschule - Lafun
 - . Kläfweg – St. Annaweg
 - . Faschinastraße - Hubertusweg
- Neuer Gehsteig entlang Faschinastraße ab der Einmündung Kirchgasse
- Zukünftig Errichtung eines kombinierten Rad- und Fußweges über die Lutzbrücke L50
- Alte Wegrechte aktivieren im Bereich Gurdiätsch - Weiher und Garox - Hohla



Ludesch - Dorf (Nord)

Bestand

Ziel- und Quellpunkte/-bereiche

- Kirchstraße mit Kirche, Kindergarten, Volksschule und Gemeindezentrum, Feuerwehr, Dienstleister
- Walgaustraße – Dorfstraße, Dienstleister
- Walgaustr. – Sägeweg, Privatschule, Gewerbe, Dienstleister,
- Sportplatz an der Lutz (Siedlung)
- Kapelle St. Martin

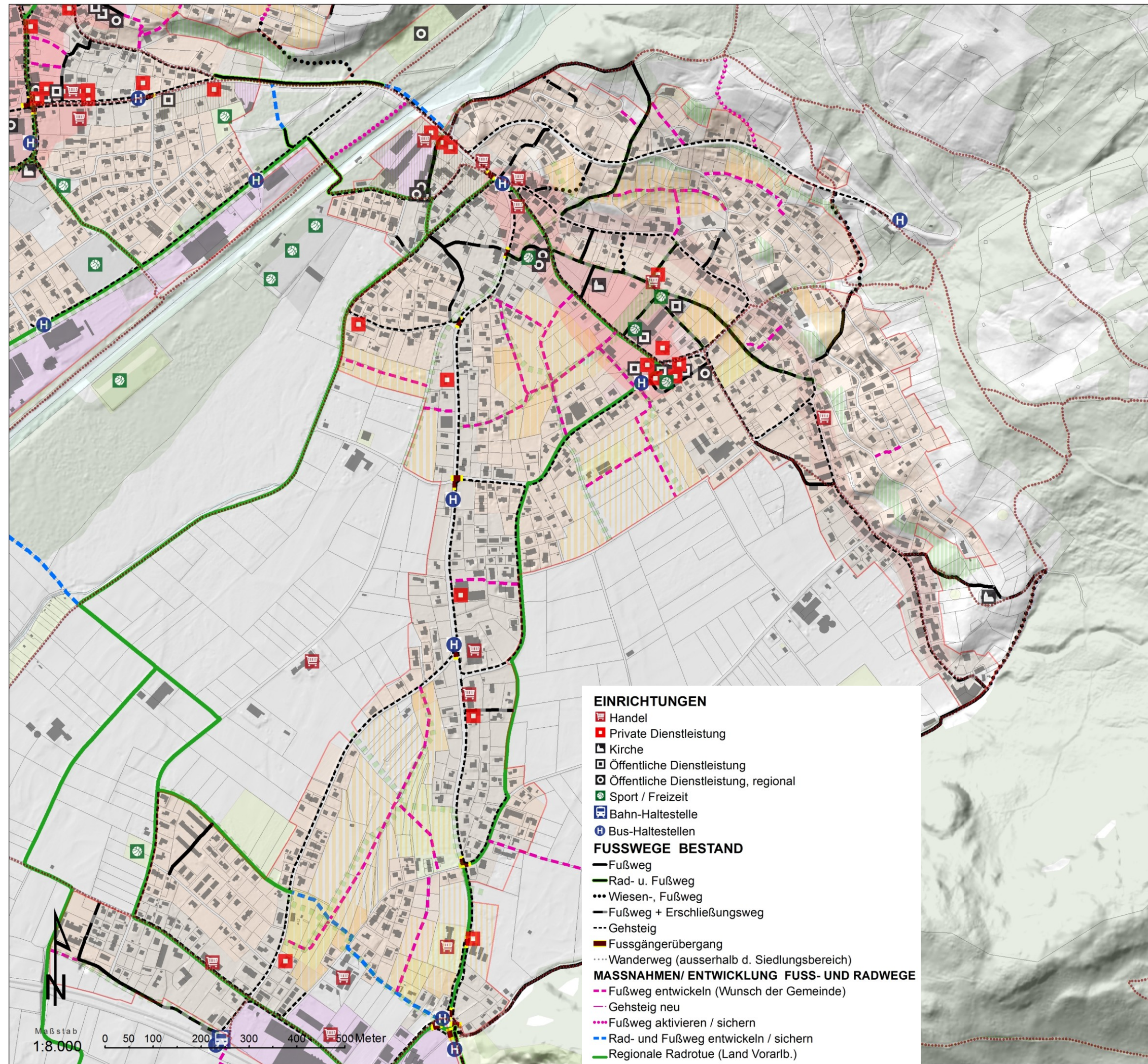
Das bestehende Fußwege-/Radwegenetz – wichtige Wege

- Fußweg Schulweg – Altes Kirchwegle Richtung Barx
- Schulweg – Brühlstr. – Präs. Karl Zerlauthweg – Dorfstraße – St. Martin
- Alte Fußwege:
 - . Dorfst. – Raggalerstr.- Wingat
 - . Dorfst. – Vogelsang – Valtüna
 - . Alte Raggalerstraße
- Walgaustr. – Siedlung - Rochusweg
- Radwegbrücke nach Thüringen (Siedlung)
- Fuß-/Wanderweg Barox – Unterfeld - Bahnhof

Fußwegentwicklung – Maßnahmen

Lücken schließen

- Errichtung von Fußwegverbindungen, die im Zuge von zukünftigen Erschließungs- und Parzellierungsüberlegungen umgesetzt werden können:
 - . Bereich Kirchacker – direkte Verbindungen zwischen Walgaustraße Kirche und Dorfzentrum
 - . Zwischen Dorfzentrum und Quaderweg bzw. Gabiacker
 - . Bereich Vanetscha Richtung Dorfstraße und Alter Fußweg
 - . Barox - Sägeacker
- Lücken schließen – Errichtung von neuen Fußwegverbindungen:
 - . zwischen Vogelsang und Güterweg, Langgasse
 - . Raggalerstraße – Wingert (alter Fußweg)
 - . St. Martinweg Richtung Brunnengarten
- Alte Wegrechte aktivieren im Bereich Raggalerstraße Richtung Alte Raggalerstraße und zwischen P.K. Zerlauthweg und Dorfstraße.



Ludesch - Unterfeld (Süd)

Bestand

Ziel- und Quellpunkte/-bereiche

- Geschäfte und Dienstleister an der Walgaustraße L50
- Bahnhof Ludesch
- Dienstleister Zementwerkstraße, Gewerbebetriebe im Brauentinweg

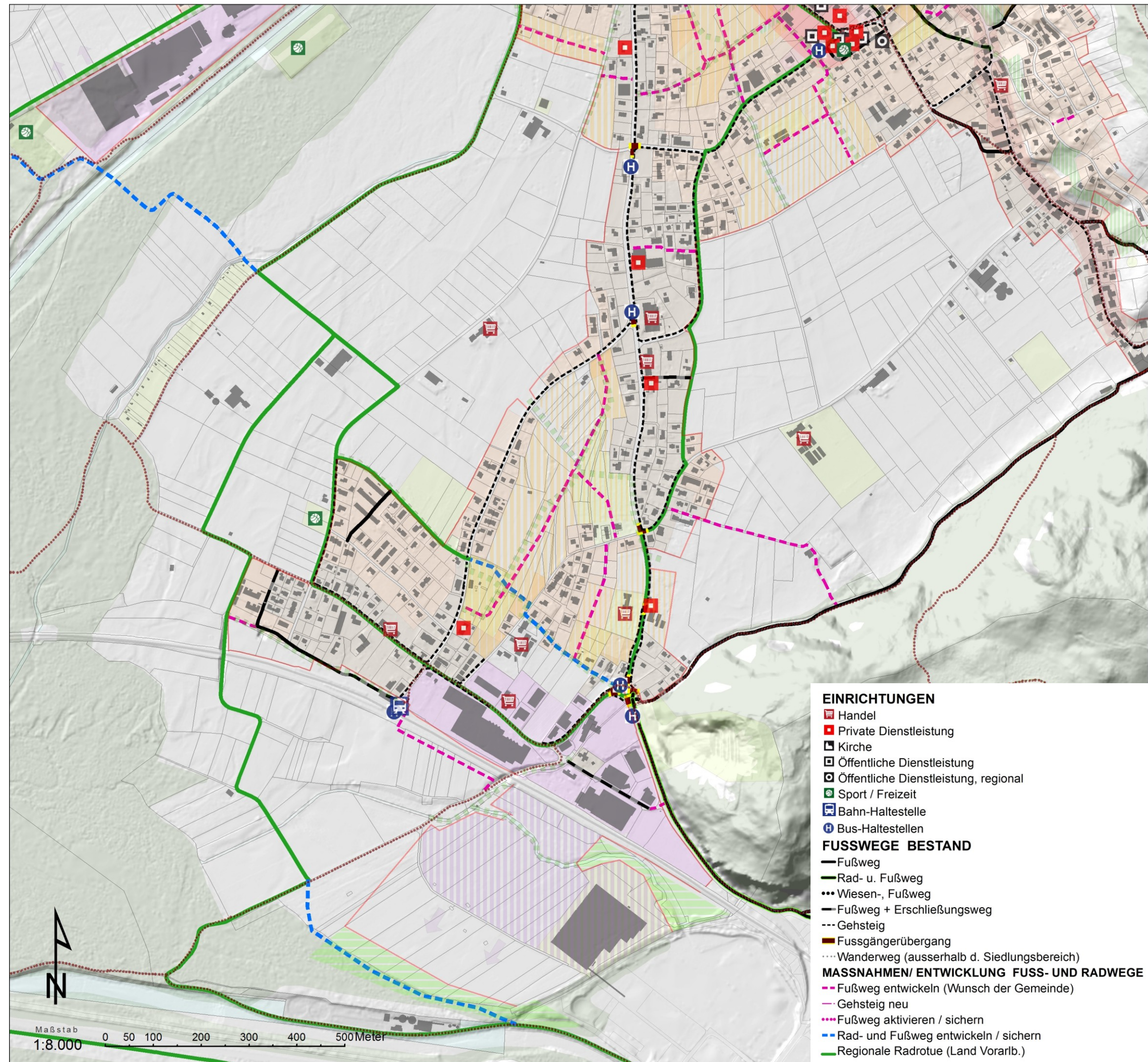
Das bestehende Fußwege-/Radwegenetz – wichtige Wege

- Gehsteig entlang Walgaustraße und Zementwerkstraße
- Fußweg Brauentin – Richtung Bahnhof und im Bereich Grafisweg
- Fuß-/Wanderweg Richtung Barx, St. Martin (Mühlbachweg)
- Radwegverbindungen
 - Richtung Nüziders - Hangender Stein
 - Radweg Bahnhof über Allmentteile Richtung Thüringen und Ludesch Dorf

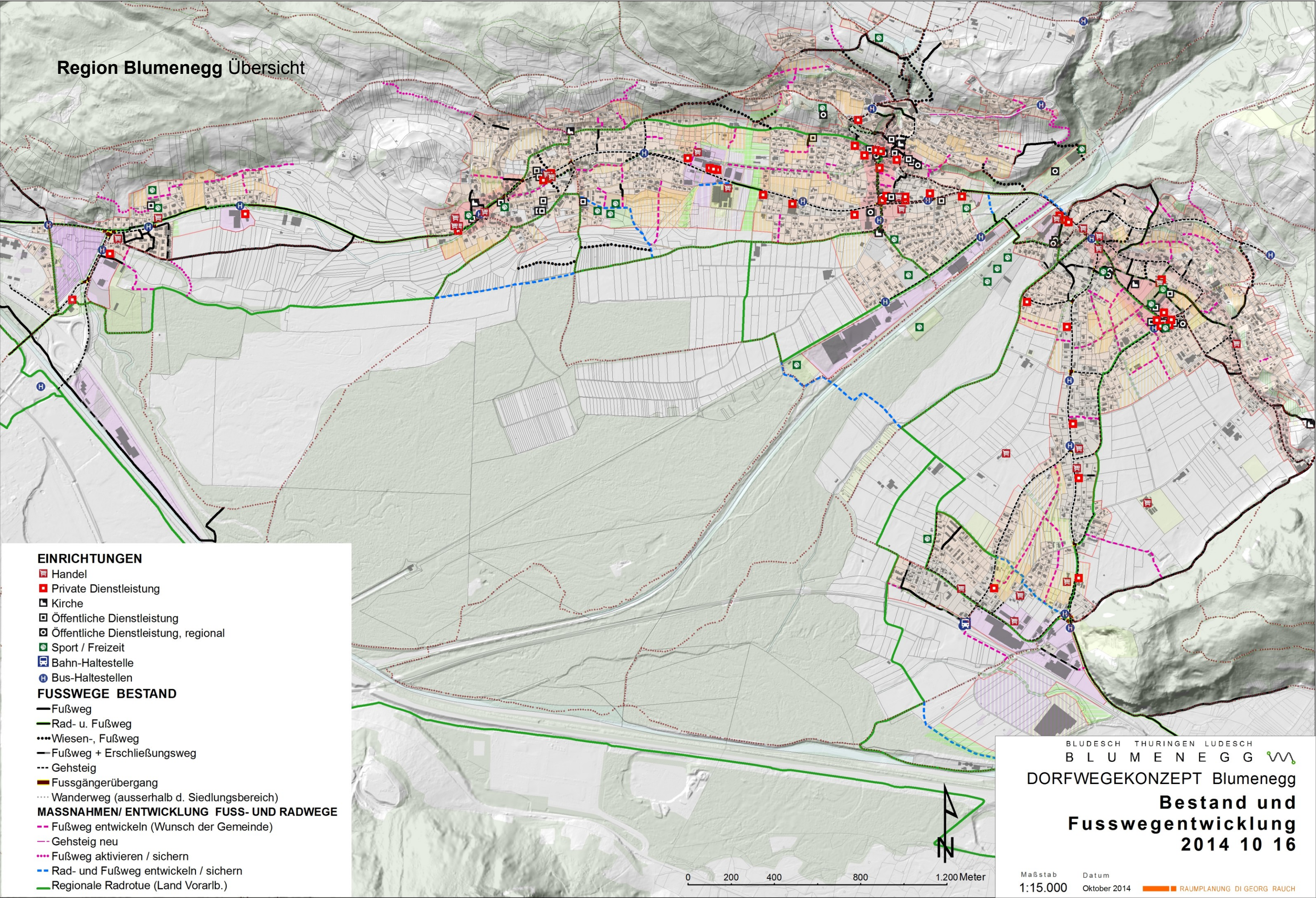
Fußwegentwicklung – Maßnahmen

Lücken schließen

- Errichtung von Fußwegverbindungen, die im Zuge von zukünftigen Erschließungs- und Parzellierungsüberlegungen umgesetzt werden können:
 - Bereich Unterfeld – direkte Fuß- und Radwegverbindungen zwischen Bahnhofstraße- Breitweg Richtung Dorf (Walgaustraße)
 - neue Landesradwegverbindung im Unterfeld zwischen Bahnhofstraße – Breitweg – Walgaustraße (Kreisverkehr)
 - neue Radwegverbindung in Neugut Richtung Nüziders im Zusammenhang mit einer zukünftigen Betriebsgebietsentwicklung (-erweiterung)
- Neuer Fußweg zwischen Parsennweg und Mühlbachweg
- Neue Fußwegverbindung im Bereich des Geschäftes zwischen Walgaustraße u. Balzweg
- Lücken schließen im Bereich Betriebsgebiet Hangender Stein sowie zwischen Allmeinteilweg und Radweg im Bereich der Bahntrasse.
- Langfristig sinnvoll ist eine neue Fußwegverbindung südlich entlang der Bahn vom Bahnhof Richtung Betriebsentwicklungsgebiet an der Gemeindegrenze Nüziders.



Region Blumenegg Übersicht



BLUDESCH THURINGEN LUDESCH
BLUMENEGG
DORFWEGEKONZEPT Blumenegg
Bestand und
Fusswegentwicklung
2014 10 16

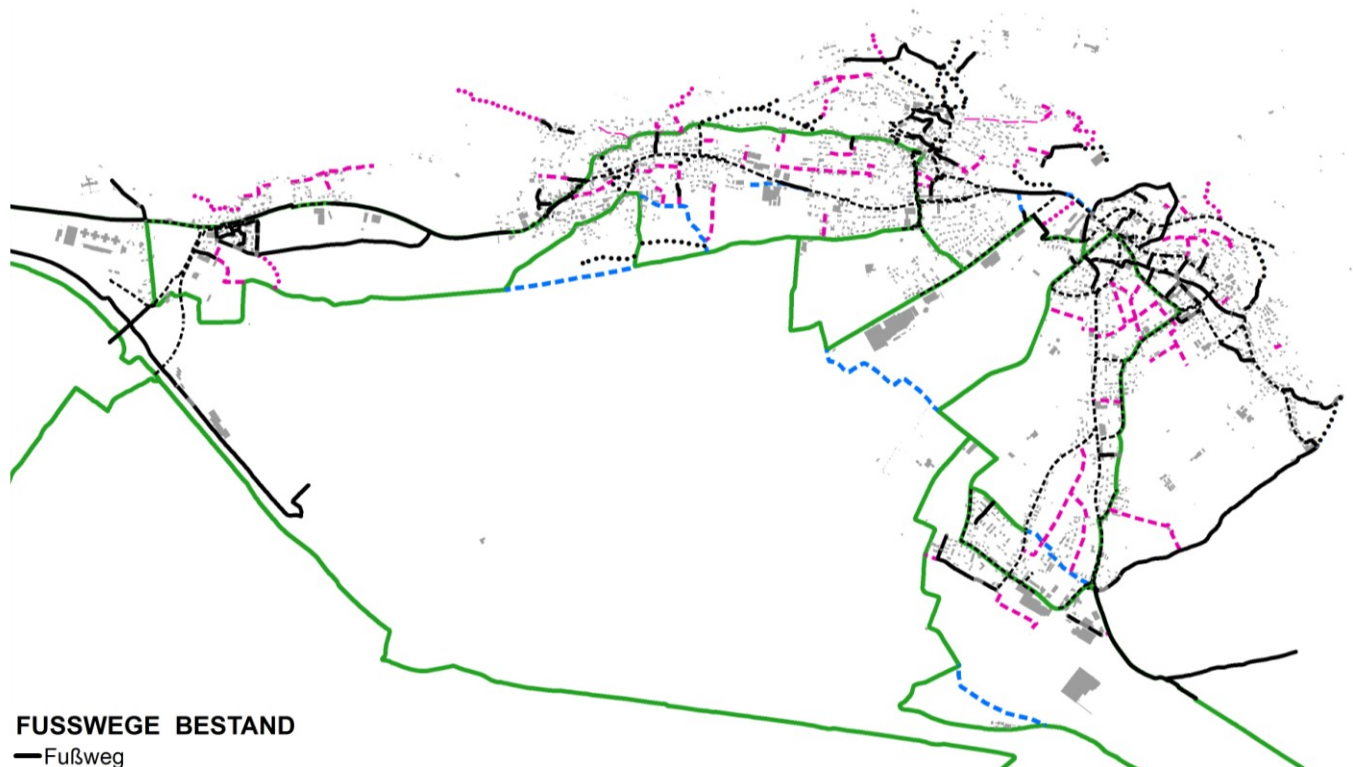
Maßstab 1:15.000 Datum Oktober 2014 RAUMPLANUNG DI GEORG RAUCH

5. Umsetzung

Dorfwegekonzept schrittweise umsetzen und weiterentwickeln

Dieses Konzept mit den vorgeschlagenen Maßnahmen stellt einen Anfang dar, an dem in den nächsten Jahren weiter gearbeitet werden muss. Die Maßnahmenvorschläge erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da einige Probleme nur den Anwohnern des Gebietes bekannt sind, verschiedene Wegverbindungen durch Nutzungsänderungen nicht mehr möglich sind oder neu entstehen können oder viele Probleme erst im Falle räumlicher oder baulicher Änderung deutlich werden.

Das Dorfwegekonzept ist ein lebendiges Konzept, das in den jeweiligen Gemeinden unter Berücksichtigung der detaillierten Situation, raumrelevanter Planungen (z.B. Umlegung) und Besprechungen/Verhandlungen mit Betroffenen in den Gemeinden zukünftig schrittweise umgesetzt und angepasst wird.



FUSSWEGE BESTAND

- Fußweg
- Rad- u. Fußweg
- ... Wiesen-, Fußweg
- Fußweg + Erschließungsweg
- Gehsteig
- Fussgängerübergang
- ... Wanderweg (ausserhalb d. Siedlungsbereich)

MASSNAHMEN/ ENTWICKLUNG FUSS- UND RADWEGE

- - - Fußweg entwickeln (Wunsch der Gemeinde)
- - - Gehsteig neu
- ... Fußweg aktivieren / sichern
- - - Rad- und Fußweg entwickeln / sichern
- Regionale Radrotue (Land Vorarlb.)

Das zukünftige Fuß- und Radwegenetz

Praktische Realisierung/Umsetzung

Direktheit der Führung und Vermeidung von Gefahrenpunkten

Fußgängerverbindungen sind so zu planen, dass sie möglichst direkt (Vermeidung von Umwegen) geführt werden und dass sie wenig Gefahrenpunkte und Konfliktstellen mit anderen Verkehrsteilnehmern enthalten. Reine Fußwege bieten die beste Verkehrssicherheit. Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängersicherheit umfassen auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Verkehrssicherheit - Temporeduktion

Durch eine Temporeduzierung des Autoverkehrs und eine für Autofahrer wahrnehmbare Hervorhebung des Raumes entstehen Straßenräume, die unmittelbar und dauerhaft wirksam angepasstes Fahrverhalten nach sich ziehen. Eine gemeinsame Nutzung des Raumes durch Fußgänger, Radfahrer und Autos wird dadurch ohne gravierende bauliche Veränderungen ermöglicht.

Aus Sicherheitsgründen ist in von Fußgängern stark frequentierten Bereichen eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 anzustreben.



Shared Space – der öffentliche Raum als Lebensraum

Straßen, Wege und Plätze werden als öffentlicher Lebensraum aufgefasst, der von allen Verkehrsteilnehmern geteilt und gemeinsam genutzt wird. Dieser öffentliche Raum – überwiegend im Zentrum – soll so eingerichtet und gestaltet werden, dass er zu einem Ort der Begegnung und Kommunikation wird. Dieser Raum wird nicht durch Verkehrsschilder und andere Barrieren organisiert. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichwertige Partner. Die Anwesenheit von Fußgängern führt zu einer Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit sowie zu einer Steigerung der Aufmerksamkeit.

Verkehrssicherheit - Minimieren von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern - von der Fahrbahn getrennte Fußwege

Entlang stark frequentierter Straßen sind nach Möglichkeit Gehwege mittels eines Seitenstreifens von der Fahrbahn zu trennen, um eine gefahrlose Benützung zu ermöglichen. Eine getrennte Fußwegführung ist oft in den Siedlungsrandzonen oder zwischen einzelnen Weilern sinnvoll.

Verkehrssicherheit – Schaffung von gesicherten Überquerungsmöglichkeiten

Gesicherte Überquerungsmöglichkeiten sind primär an Hauptverkehrsstraßen zu schaffen. Dadurch wird einerseits die potentielle Gefährdung durch „wildes“ Überqueren eingedämmt und andererseits werden bestehende Umwege unterbunden. In Querungsbereichen ist die Geschwindigkeit von Fahrzeugen abzusenken. Querungen, die zu Umwegen für Fußgänger führen, sind zu vermeiden.

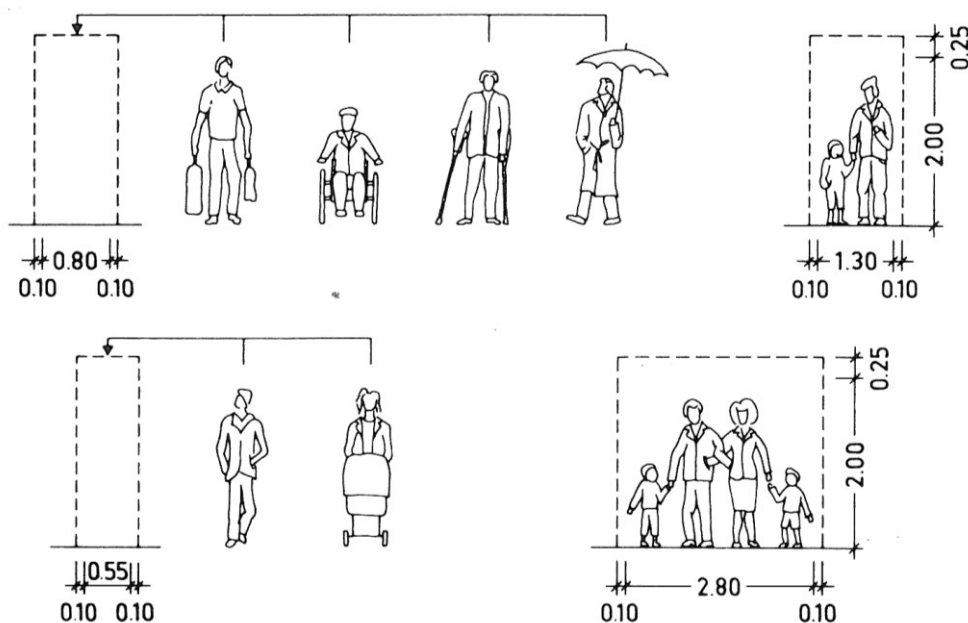
Fußwegbreite

Den Verkehrsflächen für Fußgänger kommen im Straßenraum von Siedlungsgebieten besondere Bedeutung zu. Den Fußgängern sind angemessene Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen. Häufig werden Fuß- und Gehwege zu schmal geplant. Dazu kommt, dass Fußgänger mit anderen Objekten in Konkurrenz geraten, wie z.B. geparkte Autos, die zum Ausweichen auf die Fahrbahn zwingen. Dadurch steigt das Gefahrenpotenzial für Fußgänger.

Mindestbreiten von Gehsteigen und Fußwegen:

- Bei 1,50 m Mindestfußwegbreite für eine Person inkl. Sicherheitsabstand ist eine sichere Begegnung von Fußgängern nur eingeschränkt möglich.
Anmerkung: Bei den heute üblichen Mindestgehsteigbreiten von 1,5m müssen demnach mehr als die Hälfte der Fußgänger beim Begegnungsfall Einschränkungen ihres Bewegungsablaufes hinnehmen.
- Bei 2,0 m Mindestbreite gibt es genügend Platz für Kinderwagen und sichere Begegnungen mit Fußgängern.

Die für Fußgängerverkehrsanlagen benötigten Abmessungen werden von den Fußgängerverkehrsstärken sowie von den Nutzern bestimmt. Anhaltspunkte für die Verkehrsräume von Fußgängern können nachfolgender Abbildung entnommen werden.



Verkehrsräume von Fußgängern

ANHANG

Auszug aus dem REK Blumenegg; Entwurf 3.10.2013

Abschnitt

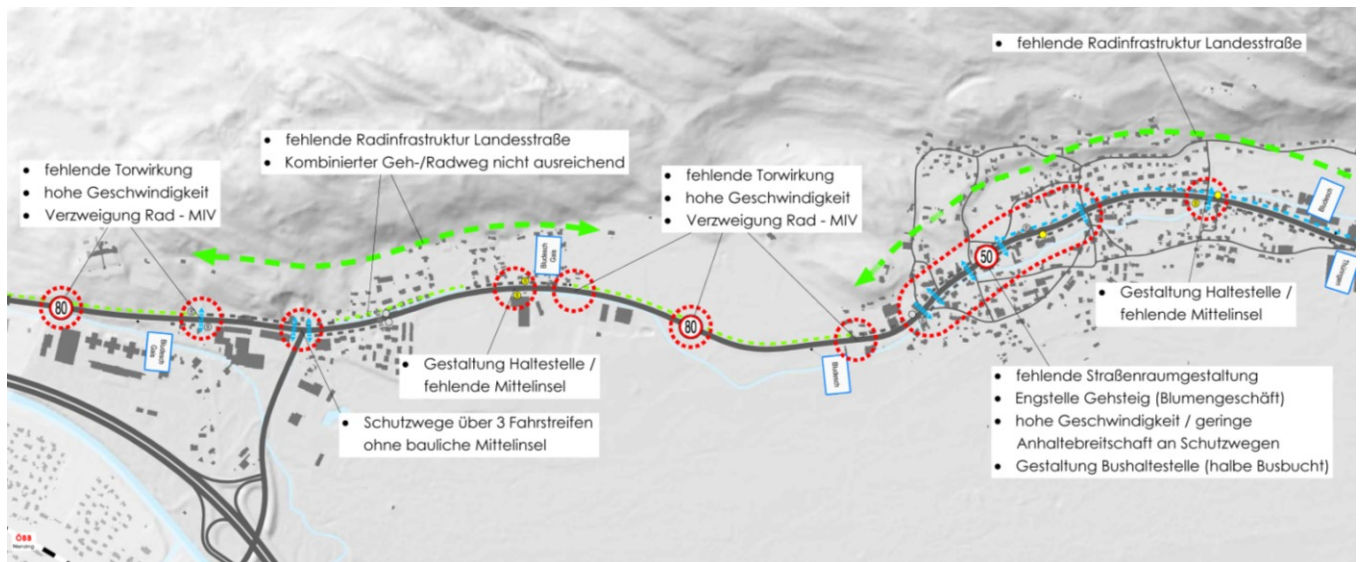
6. Mobilität

6.1. Situation und Rahmenbedingungen

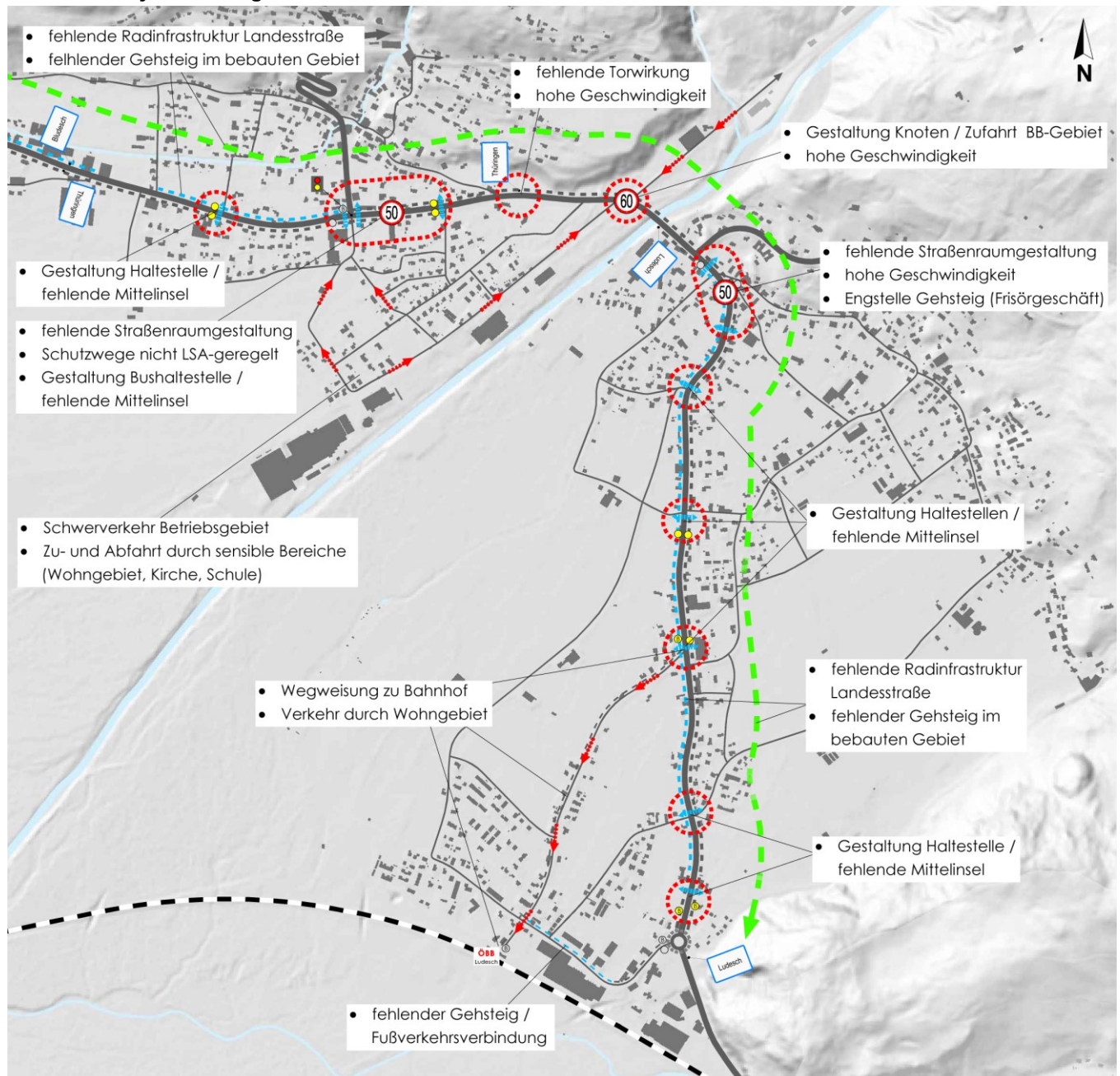
Alle drei Gemeinden werden von Landesstraßen (L50, L193) durchzogen. Über die Verbindung L50/L193 ist zudem das Große Walsertal an die A14 angebunden; Durchzugsverkehr ist die Folge. Zunehmende Verkehrsbelastungen und beschränktes Flächenangebot entlang der Ortsdurchfahrten führen zu Nutzungskonflikten mit der sensiblen Wohnnutzung, beeinträchtigen den lokalen Langsamverkehr (Fußgänger, Radfahrer) und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum. Fußwege/Gehsteige sind zT zu schmal, zT fehlen sie zur Gänze. Die Anrainer schützen sich vor Verkehrsimmissionen und schotten sich zur Straße hin ab. Gestaltungsdefizite sind das Ergebnis dieser emotionalen, funktionalen und baulichen „Abkehr“ von der Ortsdurchfahrt. Damit werden auch die Entwicklungsmöglichkeiten der an den Ortsdurchfahrten liegenden Zentrumsbereiche eingeschränkt.

Eine im Rahmen des REK-Blumenegg vom Büro Besch&Partner durchgeführte Situationsanalyse weist auf eine Reihe von Problempunkten und umfassenden Handlungsbedarf hinsichtlich Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung hin. Nachstehend Auszüge aus der Problemanalyse:

Problemanalyse Bludesch



Problemanalyse Thüringen/Ludesch



Mit dem jüngst fixierten Landesradroutenkonzept liegen ein Gerüst und Anknüpfungspunkte für den weiteren Ausbau des Radwegenetzes vor.

Beim örtlichen Fuß-/Radwegenetz haben die Gemeinden den Handlungsbedarf erkannt. Ein gemeinsames Wegekonzept (als Vertiefung des REK-Blumenegg) wurde zwischenzeitlich beauftragt.