

# Mobilitätskonzept Perchtoldsdorf

## Bearbeitungsphase I: Bestandserhebung und Problemanalyse

- **Bearbeitungsphase I**

- Bestandserhebung und Problemanalyse

- **Bearbeitungsphase II**

- Grundlagen- und Maßnahmenkatalog

- **Bearbeitungsphase III**

- Mobilitätsleitbild „Mobil 2030“

- Definition eines Mobilitätsleitbildes aufbauend auf dem Grundlagen- und Maßnahmenkatalog als Basis für die künftige Ortsentwicklung sowie allgemeine und ortsbezogene Verkehrspolitik der MG Perchtoldsdorf für die nächsten 10 bis 15 Jahre, mit Beschlussfassung durch den Gemeinderat.

- **Strukturanalyse**

- Ortsstruktur (Raumordnung)
- Infrastruktur (und soziale Einrichtungen)
- Bevölkerungs- und Arbeitsstruktur
- Verkehrsorganisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen
- Verkehrsstruktur mit Straßenraumanalyse und Stellplatzangebot

- **Mobilitätsverhalten**

- Verkehrsmittelwahl/Modal Split (aus Befragungen)

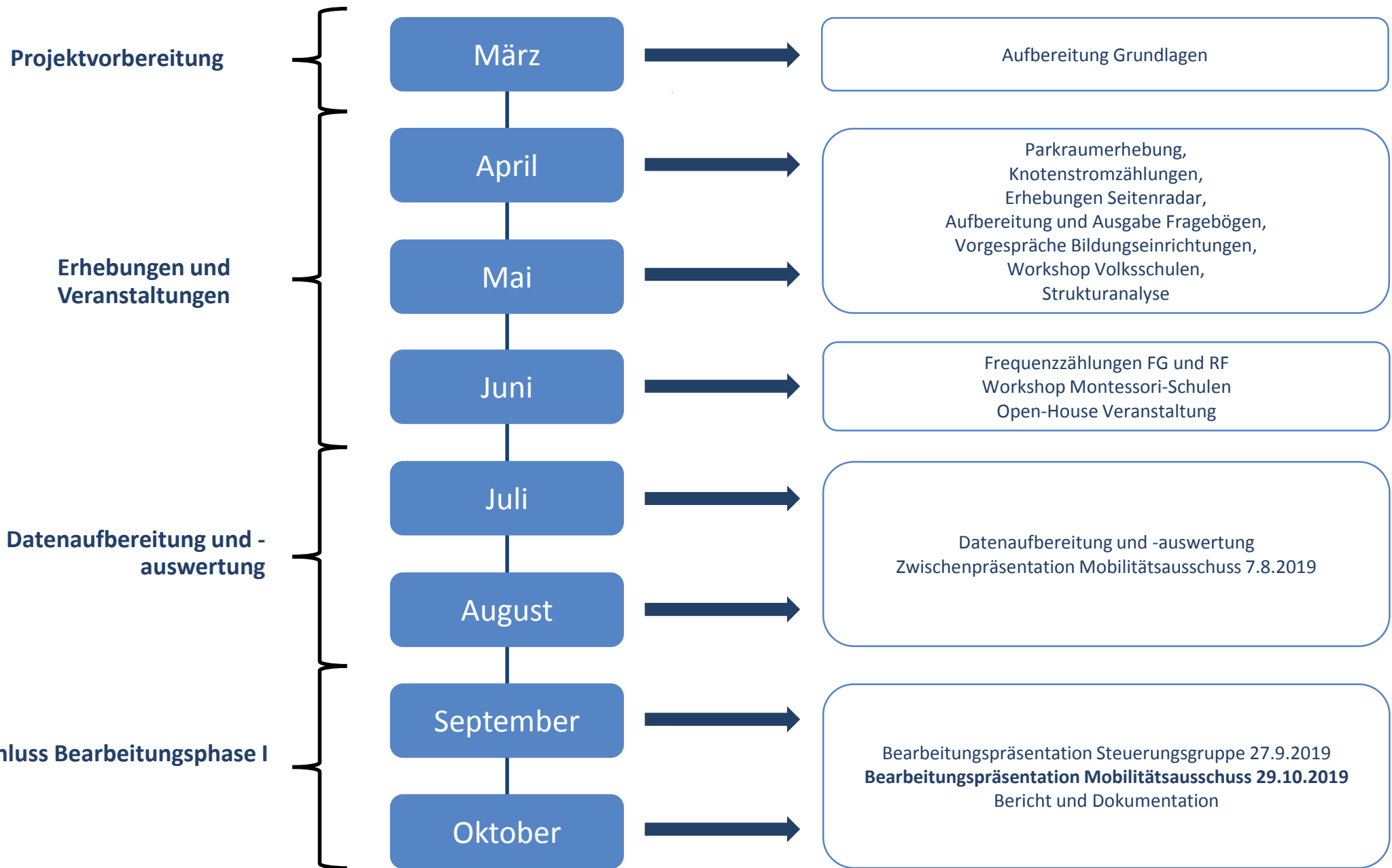
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

- Verkehrsfrequenzen und Verkehrsverteilung (aus Verkehrserhebungen)

- **Nicht motorisierter Individualverkehr (NMIV)**

- Fußgänger- und Radverkehr
- Frequenzerfassung (aus Verkehrserhebung)
- Platzangebot im Straßenraum (aus Straßenraumanalyse) und Berücksichtigung Radverkehrsgrundnetz → *externe vorhandene Bearbeitung*
- Sicherheits- und Komfortdefizite

- **Öffentlicher Verkehr (ÖV)**
  - Linien- und Intervallangebot
  - Haltestellenangebot (Einzugsbereiche und Zugangswege)
  - ÖV-Güteklassen
- **Alternative Verkehrsmittel**
  - Angebot alternativer Verkehrsmittel
- **Verkehrssicherheit**
  - Unfallhäufungsstellen
  - Geschwindigkeitsverhalten
  - objektiv erfasste und analysierte Gefährdungsstellen
  - subjektiv wahrgenommene Gefährdungsstellen
- **Vorhandene Projekte**
  - Erfassung und Analyse vorhandener/laufender (noch) nicht realisierter Projekte
- **Problemanalyse der Gesamtverkehrssituation**

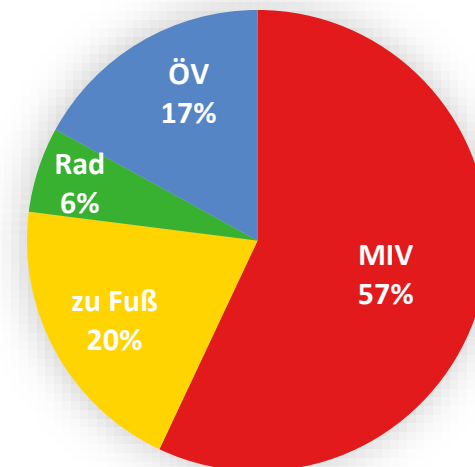


## Ergebnisanalyse aus Haushaltsbefragung

- Rücklaufquote 33%
- Ergebnisse von
  - 357 Haushalten (entspricht ca. 5% aller Haushalte)
  - 733 Personen (entspricht ca. 4% der Bewohner inkl. Zweitwohnsitze)
  
- **3,6 Wege/Werntag** je mobiler Person
- 36km/Werntag je mobiler Person
- 10km im Durchschnitt je einzelner Weg
- 57% aller Wege mit dem KFZ (MIV) → Besetzungsgrad 1,24 Personen
  
- 45.000 Wege/Werntag durch alle mobilen Personen
- **ca. 450.000 Personenkilometer pro Werntag**
  - ca. 25.000 Wege/Werntag mit MIV
  - ca. 225.000 km/Werntag durch KFZ (MIV) → entspricht ca. 5,5 mal um die Erde

→ Datengrundlage  
Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2018 – Perchtoldsdorf  
Von Herry Consult GmbH

**Modal Split**



## Ergebnisanalyse aus Haushaltsbefragung

- Durchschnittliche Entfernungen /Dauer pro Wegstrecke
  - 1,5 km / 22 Minuten zu Fuß
  - 4,0 km / 16 Minuten mit dem Fahrrad
  - 11,0 km / 19 Minuten MIV
  - 19,0 km / 51 Minuten ÖV
  
- Wegstrecken mit MIV
  - 8% unter 1,0 km
  - 23% unter 2,5 km
  - 50% unter 5,0 km
  - **71% unter 10,0 km**
  
- **mehr als 50% aller Wege** für Einkauf (19%), Freizeit (16%), private Erledigungen (12%) und private Besuche (6%)
  
- 9% aller Wege für Bringen/Holen/Begleiten von Personen
  - davon 67% mit MIV
  
- **ca. 6,2 Wege pro Haushalt**
  - **davon 3,5 Wege mit MIV** (Fahrer und Mitfahrer)
  - 5,6 Fahrten (Quell- und Zielverkehr) mit KFZ

→ Datengrundlage  
Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2018 – Perchtoldsdorf  
Von Herry Consult GmbH

# Mobilitätsverhalten und partizipative Veranstaltungen



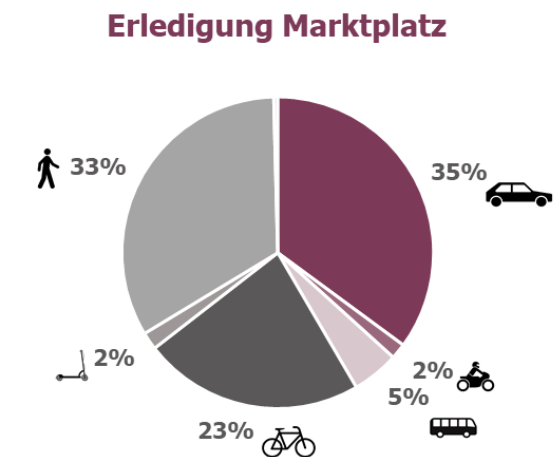
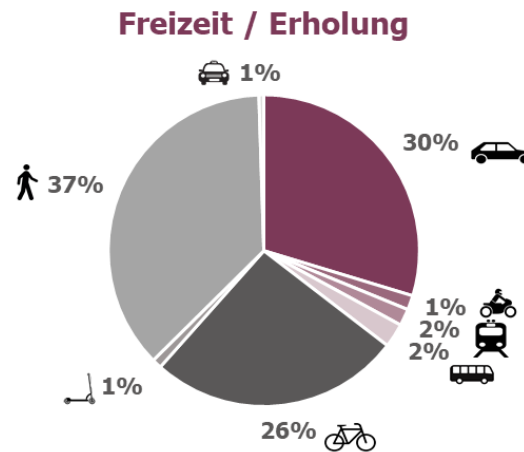
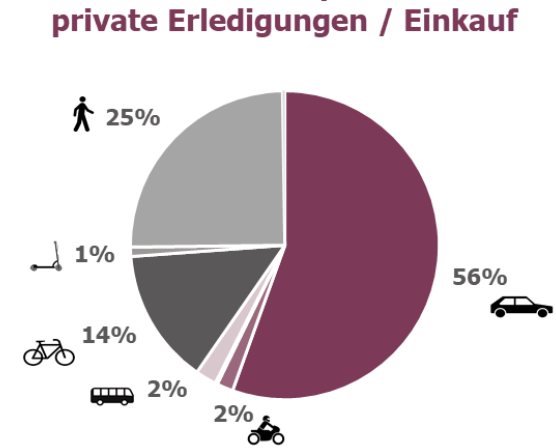
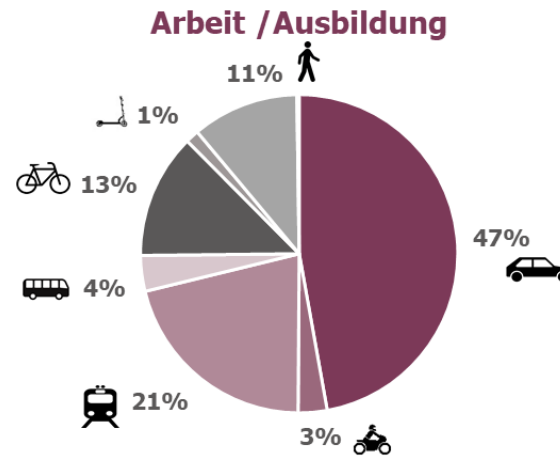


	SchülerInnen	Eltern	PädagogInnen
6 Kindergärten	--	Online-Umfrage via Flyer [44]	Fragebogen [47]
Volksschule Rosegggasse	Workshop mit 4 Klassen, 21.5.	Fragebogen [158]	Fragebogen [19]
Volksschule Kneippgasse	Workshop mit 4 Klassen, 23.5.	Fragebogen [113]	Fragebogen [8]
Montessori Herzogberg	Workshop, 18.6.	Online-Umfrage [14]	Fragebogen [8]
Montessori Sonnberg	Workshop, 19.6.	Online-Umfrage [15]	Fragebogen [4]
IBMS Rosegggasse	Online-Umfrage (EDV-Unterricht) [57]	--	Fragebogen [14]
BG/BRG Rosegggasse	Online-Umfrage [228]		Fragebogen [58]
ASO Beatrixgasse	Begehung (2x)	--	Fragebogen [18] und Begehung

	Gemeindebedienstete	BewohnerInnen
Marktgemeinde Perchtoldsdorf	Online-Umfrage [71]	Online-Umfrage [494] und Fragebogen Postwurfsendung
		Open-House, 7.6.

- in Summe 447 beantwortete Fragebögen
- in Summe 923 beantwortete Online-Umfragen

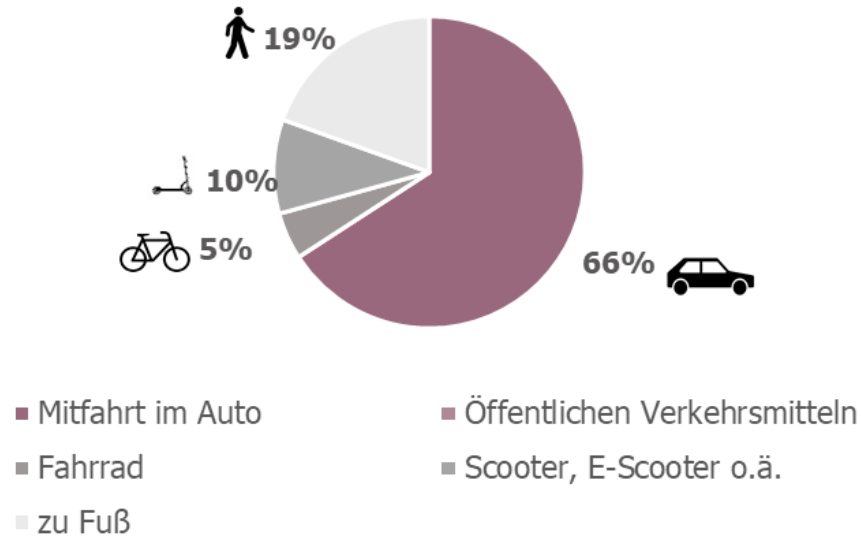
- Deutlich höherer Fuß- und Radanteil bei Freizeitwegen
- Radverkehrsanteil deutlich höher als bei Kontiverhebung Herry 2018 (6 %)



■ Pkw ■ Motorrad / Moped ■ Bahn ■ Bus ■ Fahrrad ■ E-Scooter o.ä. ■ zu Fuß ■ Taxi

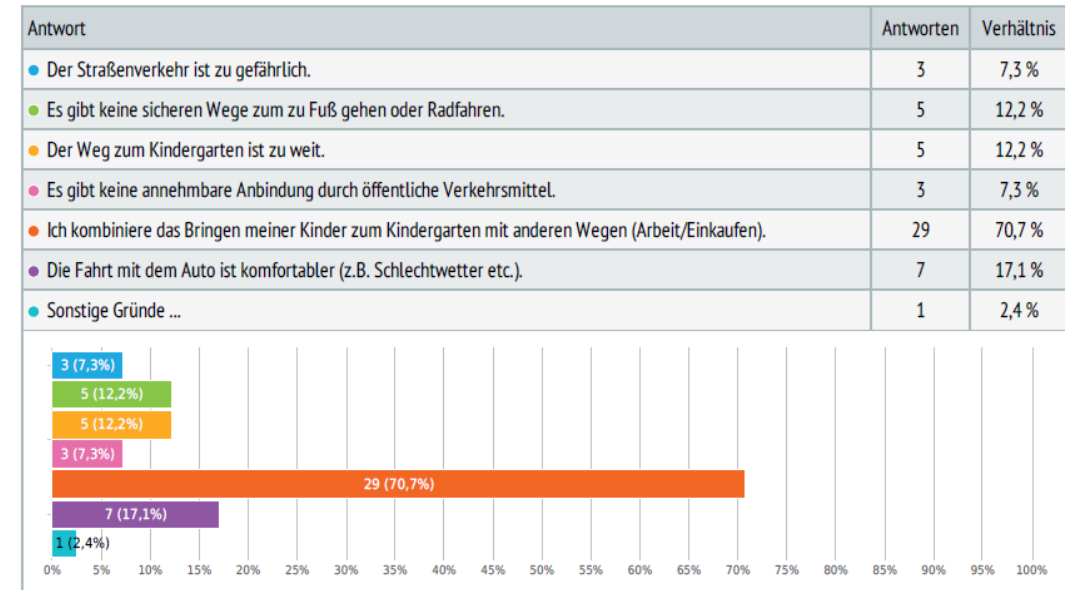
0%

## Modal Split Kindergarten



## 5. Wenn Ihr Kind mit dem Auto zum Kindergarten gebracht wird, was sind die Gründe dafür?

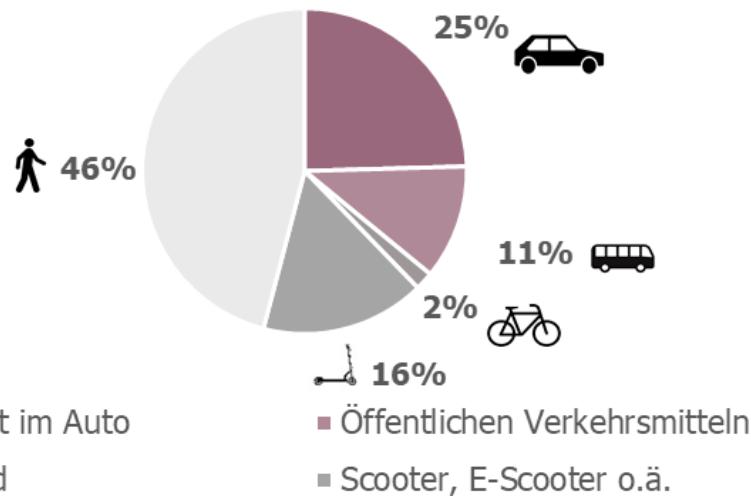
Mehrfachauswahl, geantwortet 41x, unbeantwortet 0x



→ beinahe zwei Drittel der Kinder werden mit dem Auto in den Kindergarten gebracht

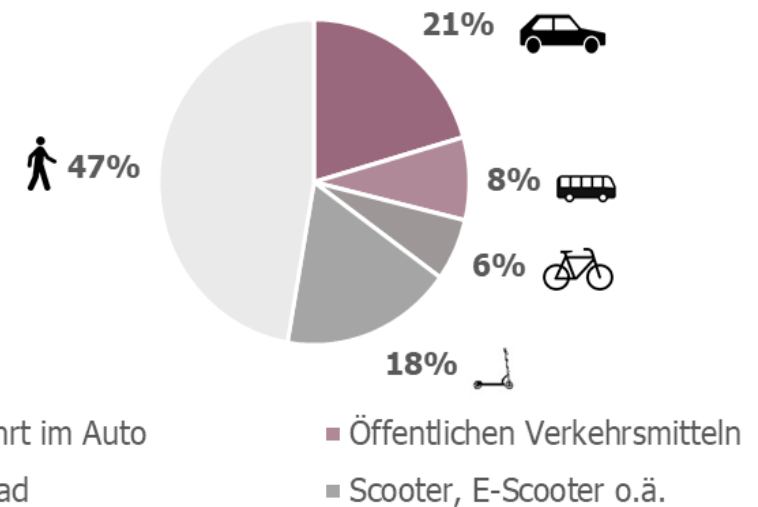
→ die Weiterfahrt der Eltern zur Arbeitsstätte ist der häufigste Grund, warum Kinder mit dem Auto in den Kindergarten gebracht werden

## Modal Split Volksschule Roseggergasse



- Mitfahrt im Auto
- Öffentlichen Verkehrsmitteln
- Fahrrad
- Scooter, E-Scooter o.ä.
- zu Fuß

## Modal Split Volksschule Kneippgasse

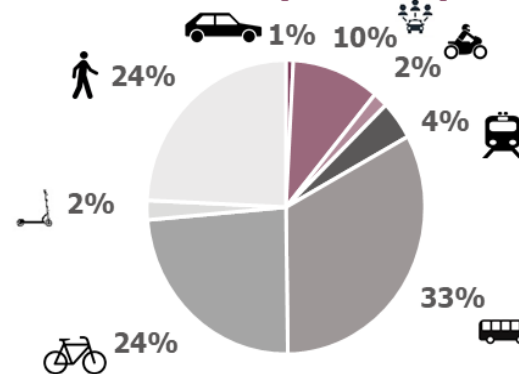


- Mitfahrt im Auto
- Öffentlichen Verkehrsmitteln
- Fahrrad
- Scooter, E-Scooter o.ä.
- zu Fuß

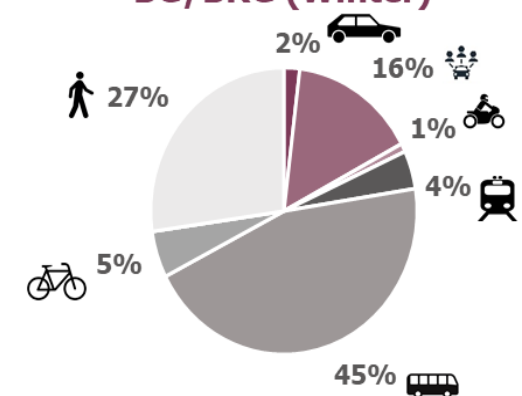
→ Die Gründe für das Gebracht werden mit dem Auto sind meist „schlechtes Wetter“ und „Kombination mit anderen Wegen (z. B. Arbeitsplatz)“

- die Mehrheit der SchülerInnen kommt mit dem Bus in die Schule
- im Sommer fährt etwa ein Viertel mit dem Rad zur Schule
- etwa 10 % wird mit dem Auto gebracht – Gründe dafür sind in erster Linie „schlechtes Wetter“, „Bus verpasst“, „Arbeitsweg Eltern“

**BG/BRG (Sommer)**

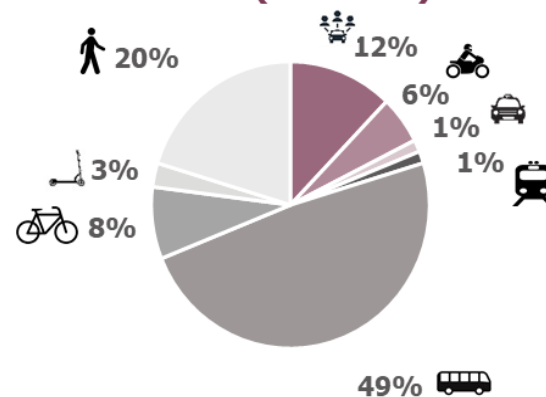


**BG/BRG (Winter)**

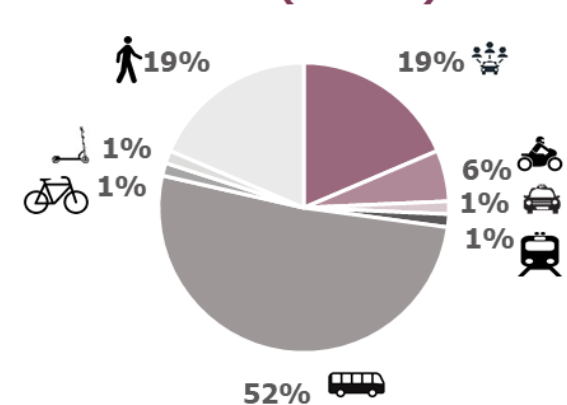


- etwa die Hälfte der SchülerInnen kommt mit dem Bus in die Schule
- verglichen mit den SchülerInnen des BG/BRG nutzen deutlich weniger SchülerInnen das Fahrrad für ihren Schulweg

**IBMS (Sommer)**



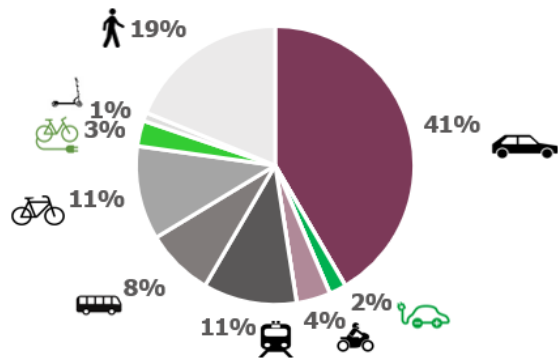
**IBMS (Winter)**



- Pkw als FahrerIn
- Pkw in Fahrgemeinschaft
- Motorrad/Moped
- Taxi
- Bahn
- Bus
- Fahrrad
- E-Scooter o.ä.
- zu Fuß

0%   
 0%   
 0%

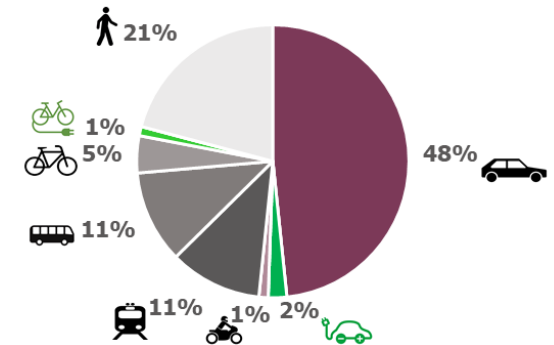
### Modal Split Gemeindebedienstete (Sommer)



- Pkw als FahrerIn
- Pkw in Fahrgemeinschaft
- E-Auto als FahrerIn
- E-Auto in Fahrgemeinschaft
- Motorrad/Moped
- Taxi
- Bahn
- Bus
- Fahrrad
- E-Bike
- E-Scooter o.ä.
- zu Fuß

0%   
 0%   
 0%   
 0%

### Modal Split Gemeindebedienstete (Winter)



- Pkw als FahrerIn
- Pkw in Fahrgemeinschaft
- E-Auto als FahrerIn
- E-Auto in Fahrgemeinschaft
- Motorrad/Moped
- Taxi
- Bahn
- Bus
- Fahrrad
- E-Bike
- E-Scooter o.ä.
- zu Fuß

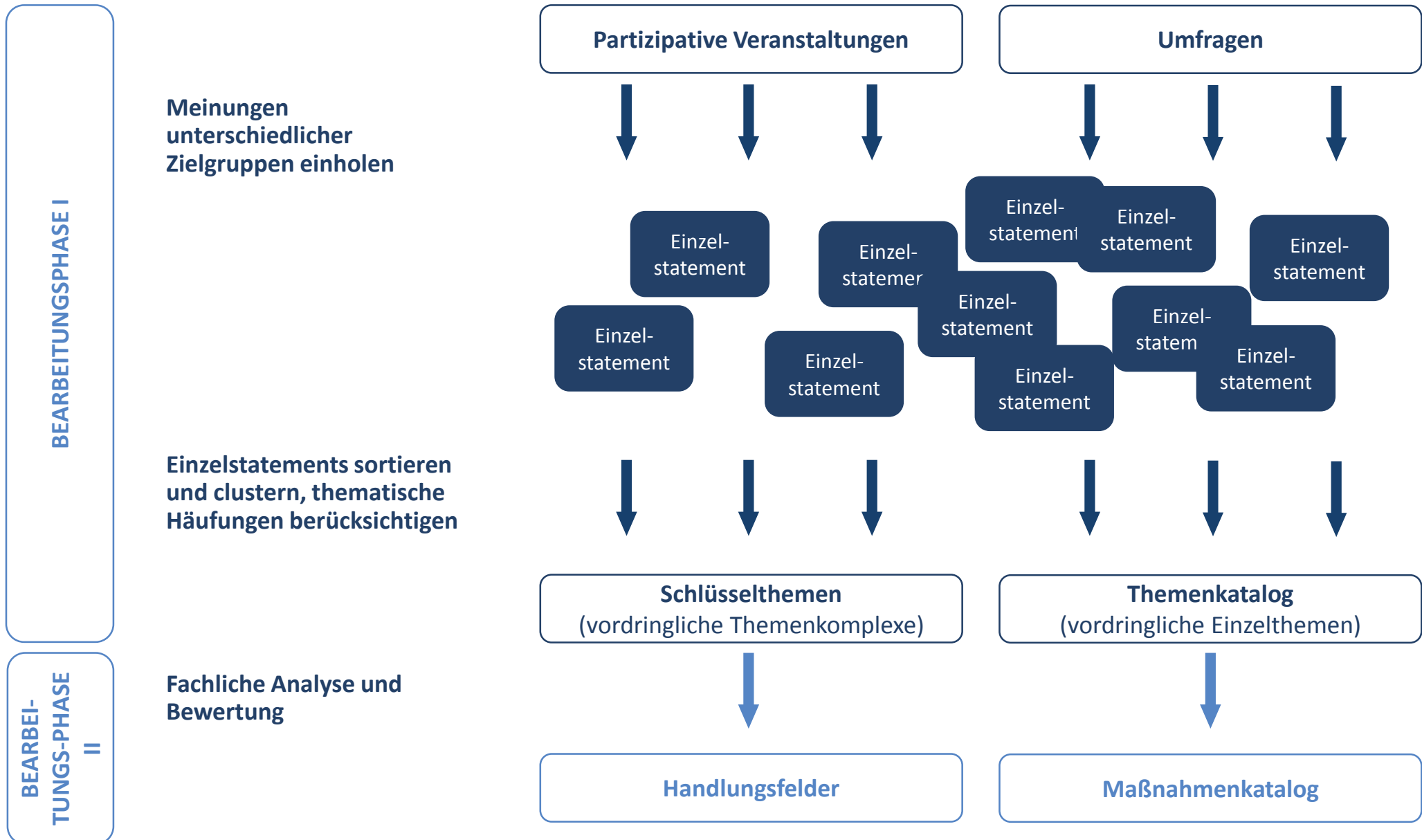
# Statements und Schlüsselthemen



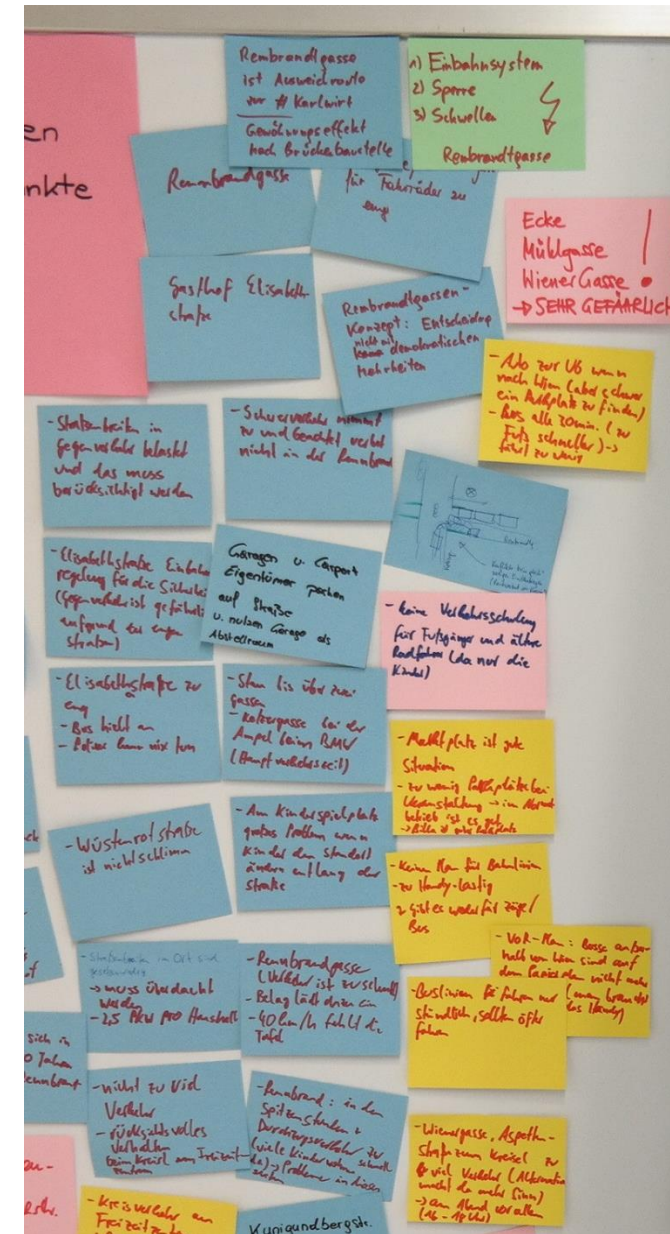
- Zu viele Autos, v.a. zu den Stoßzeiten. Und dass in vielen Wohngegenden keine Bodenschwellen bzw keine Tempo 30 Zone gilt, dadurch fahren die Autos zu schnell.
- Alle sind gegen das Auto. Das Auto ist das WICHTIGSTE. Das heißt bessere Straßen und mehr PARKPLÄTZE.
- Wienergasse bleibt als Spazier und Einkaufsstraße hinter ihren Möglichkeiten
- Marktplatz ist Parkplatz!
- Absolut unattraktives Zentrum: Für Autofahrer zuwenige Parkplätze (obwohl der ganze Platz de facto Parkplatz ist). Für Fußgänger und Radfahrer nicht attraktiv, weil zu viele Autos überall herumstehen und ein Spaziergang über den von Autos verstellten Platz einfach keinen Spaß macht. Ebenso sind Cafés mit SUVs vor der Terrasse nicht einladend. Da fahre ich lieber nach Mödling ...
- zu wenige Parkplätze am Marktplatz, zu viele Stauzonen wie Plättenstraße, Mühlgasse, Radfahrer sind eine Katastrophe, fahren gegen Einbahnen
- Der Schullotze in der Stuttgarterstrasse jeden Tag (danke!!)
- dass auch jüngere SchülerInnen sicher in die Schule kommen
- früher konnte ich zu Fuß in die Volksschule gehen, jetzt gehe ich in Wien Mauer in die Schule und daher muss mich meine Mama immer nach Rodaun bringen und abholen. Das finde ich nicht gut, früher gab es einen Bus, der auf unsere Schulzeit abgestimmt war, aber das war noch zur Zeit meiner Schwester, jetzt erreiche ich ihn nicht, weil er vorverlegt wurde. In der Früh gibt es einen einzigen Bus, der mich nach Rodaun bringen würde, aber der ist immer ganz voll.
- Sehr engagiertes Team im gemeinderat. Viele gute Ideen und Beharrlichkeit diese irgendwann einmal doch durchsetzen zu können.

→ in Summe ca. 1.500 Statements

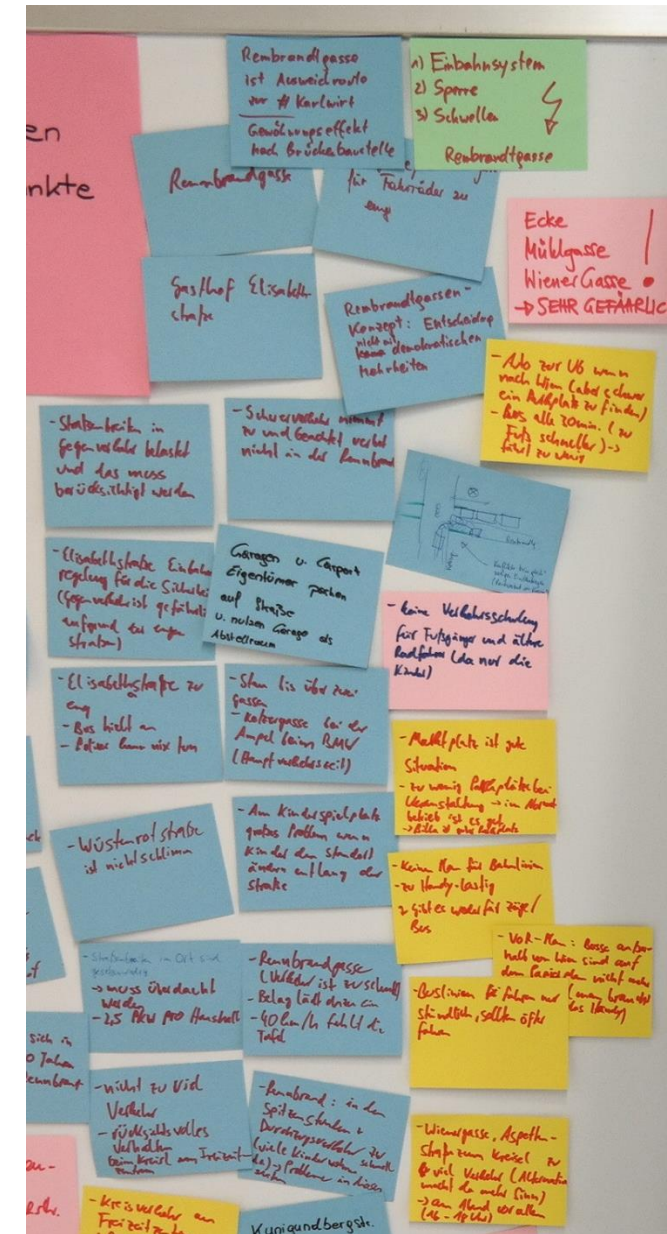




- Umgestaltung und **Verkehrsberuhigung Zentrum** (Marktplatz und Wiener Straße)
- **Verkehrsberuhigung:** Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten, Tempo-30 in Wohngebieten, Durchzugsverkehr verringern, Geschwindigkeitskontrollen
- **Verkehrssicherheit im Kindergarten- und Schulumfeld:** sichere Gehsteige und Querungsstellen, Schutzwege und Schülerlotsen, Bring- und Holverkehr reduzieren („Elterntaxis“)
- **Gehsteiginfrastruktur verbessern:** fehlende Gehsteige, zu schmale Gehsteige, mangelhafter Belag, hineinragender Pflanzenbewuchs
- **Querungsstellen / Schutzwege** sicherer machen: Sichtverhältnisse verbessern, Anhaltebereitschaft erhöhen
- Ausbau **Radverkehrsinfrastruktur** (Radwege, Abstellplätze)



- **Barrierefreiheit** verbessern (Kopfsteinpflaster ist nicht barrierefrei, Gehsteigabsenkungen fehlen oder sind mangelhaft, Gehsteigbreiten sind nicht adäquat für Rollstuhlfahrer etc.)
- Mehr **Bäume im Straßenraum** (Schatten, Klimawandelanpassung)
- **Optimierungen des öffentlichen Verkehrs** innerorts und gemeindeübergreifend: Intervalle verdichten, Fahrplan auf Schüler abstimmen, mehr Kurse abends, bessere Anbindung Theresienau, bessere Anbindung U6 und 60er
- **Bushaltestellen:** Verbesserung / Modernisierung der Infrastruktur
- **Kernzone 100** auf Perchtoldsdorf ausweiten, Anpassung Tarifsystem für Kurzstrecke Perchtoldsdorf – Wien
- **Partizipation:** Mitwirkung der Bevölkerung am Mobilitätskonzept



## Statements eingeteilt ...

→ nach Verkehrsarten bzw. Verkehrsmittel

→ in Rubriken „Gefahrenstellen & neuralgische Punkte“ sowie „Verbesserungswünsche“

→ in örtlichkeitsbezogene und nicht örtlichkeitsbezogene Statements

## Bsp. Radverkehr:

**XX** ... häufige Nennung (>3)  
**XX** ... mehrmalige Nennung (2-3)  
**XX** ... Einzelstatements

Gefahrenstellen & neuralgische Punkte (im Bestand)		Verbesserungswünsche (für die Zukunft)	
<b>Radverkehr</b>		<b>Radverkehr</b>	
Örtlichkeit	Kritik	Örtlichkeit	Verbesserungswunsch
<b>Krautgasse</b>	<b>beengte Situation für RadfahrerInnen</b>	<b>Scholaugasse</b>	<b>Radfahren gegen die Einbahn erlauben</b>
<b>Krautgasse</b>	<b>Konflikte mit Kfz-Verkehr</b>	<b>Hochstraße</b>	<b>Radfahren gegen die Einbahn erlauben</b>
<b>Zellpark - Hochstraße</b>	<b>für RadfahrerInnen schwer um auf Straße zu gelangen</b>	<b>Anbindung nach Wien</b>	<b>Radwege ausbauen für Alltagsverkehr</b>
<b>Donauwörther Straße</b>	<b>Radfahrstreifen/Mehrzweckstreifen zu schmal</b>	<b>Herzogbergstraße / Weinberge</b>	<b>befestigte Radwege für Kinder und Jugendliche</b>
<b>Wiener Gasse - Mühlgasse</b>	<b>Schwierige Situation für Radfahrer (mehrarmige Kreuzung)</b>	<b>Tirolerhofsiedlung - Zentrum</b>	<b>Radverbindung herstellen</b>
<b>Mühlgasse - Brunnerfeldstraße</b>	<b>Gefährlich für Radfahrer</b>	<b>Donauwörther Straße / Weinberge</b>	<b>Parallel geführten Radweg errichten (derzeit nur geschotterter)</b>
<b>Mühlgasse</b>	<b>Radweg bis B12 Brunner Straße fortführen</b>	<b>Wolfgang Leeb-Gasse</b>	<b>eindeutigen Radweg markieren/baulich gestalten</b>
Stuttgarterstraße	fehlende Markierungen für Radweg	<b>Sonnbergstraße</b>	<b>Radfahren gegen die Einbahn erlauben</b>
Gauguschgasse	wirkt für RadfahrerInnen irreführend	<b>Südbahn-Radhighway</b>	<b>Anschluss nach Brunn am Gebirge</b>
Beatrixgasse	Radfahren gegen die Einbahn bis zur Heinrich Strecker-Gasse	<b>Wiener Gasse</b>	<b>Radstreifen farblich markieren</b>
Beatrixgasse	zu schmal für Radfahren gegen die Einbahn	Zellpark	Fuß- und Radwege voneinander trennen
		Sebastian Kneipp-Gasse	Radfahren gegen die Einbahn erlauben
keiner Örtlichkeit zuordenbar		keiner Örtlichkeit zuordenbar	
	<b>Vorfahrt wird häufig den Radfahrenden genommen</b>		<b>bestehendes Netz ausbauen</b>
	Kombinierte GRW mühsam (Problem mit den FG)		<b>sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes</b>
	Enttäuschung über Disziplinlosigkeit der Radfahrer		<b>zusammenhängendes Radwegenetz mit umliegenden Gemein</b>
			<b>mehr Radabstellanlagen</b>
			<b>Ausbau Radwege</b>
			<b>Leihstation E-Bikes</b>
			<b>Radfahren gegen die Einbahn grundsätzlich erlauben</b>
			<b>Bewusstseinsbildung</b>
			<b>mehr baulich getrennte Radwege</b>
			<b>Verleihsystem ausweiten</b>
			<b>Radwege getrennt von verkehrstarken Straßen führen</b>
			verpflichtende Fahrrad- und Scooter Abstellplätze bei Supermärkten
			Rad-Apps (zB. Bike Citizens) bewerben um Bewusstsein zu erhöhen
			Attraktivere Radwege (Bsp. Kopenhagen)
			Fahrradinitiative starten

# Bestandserhebung





## Ortsstrukturplan

Tirolerhofsiedlung (845 Bewohner / 313 Haushalte)	Eisensiedel/Vierbatz (1.900 Bewohner / 842 Haushalte)
Herzogberg (957 Bewohner / 329 Haushalte)	Höfeln (2.658 Bewohner / 1.045 Haushalte)
Lindberg/Hochberg (1.009 Bewohner / 356 Haushalte)	Zentrum+ (345 Bewohner / 157 Haushalte)
Sonnberg (1.746 Bewohner / 675 Haushalte)	Tryhel/Iglsee (2.349 Bewohner / 1.055 Haushalte)
Talgasse (42 Bewohner / 18 Haushalte)	Sossen (944 Bewohner / 376 Haushalte)
Hochstraße (742 Bewohner / 273 Haushalte)	Aspetten (1.509 Bewohner / 641 Haushalte)
Zentrum (1.170 Bewohner / 555 Haushalte)	Theresienau (1.730 Bewohner / 642 Haushalte)
Zuckermantel (101 Bewohner / 37 Haushalte)	Blankenfeldsiedlung (142 Bewohner / 52 Haushalte)

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
Gemeinde Perchtoldsdorf - Datengrundlage

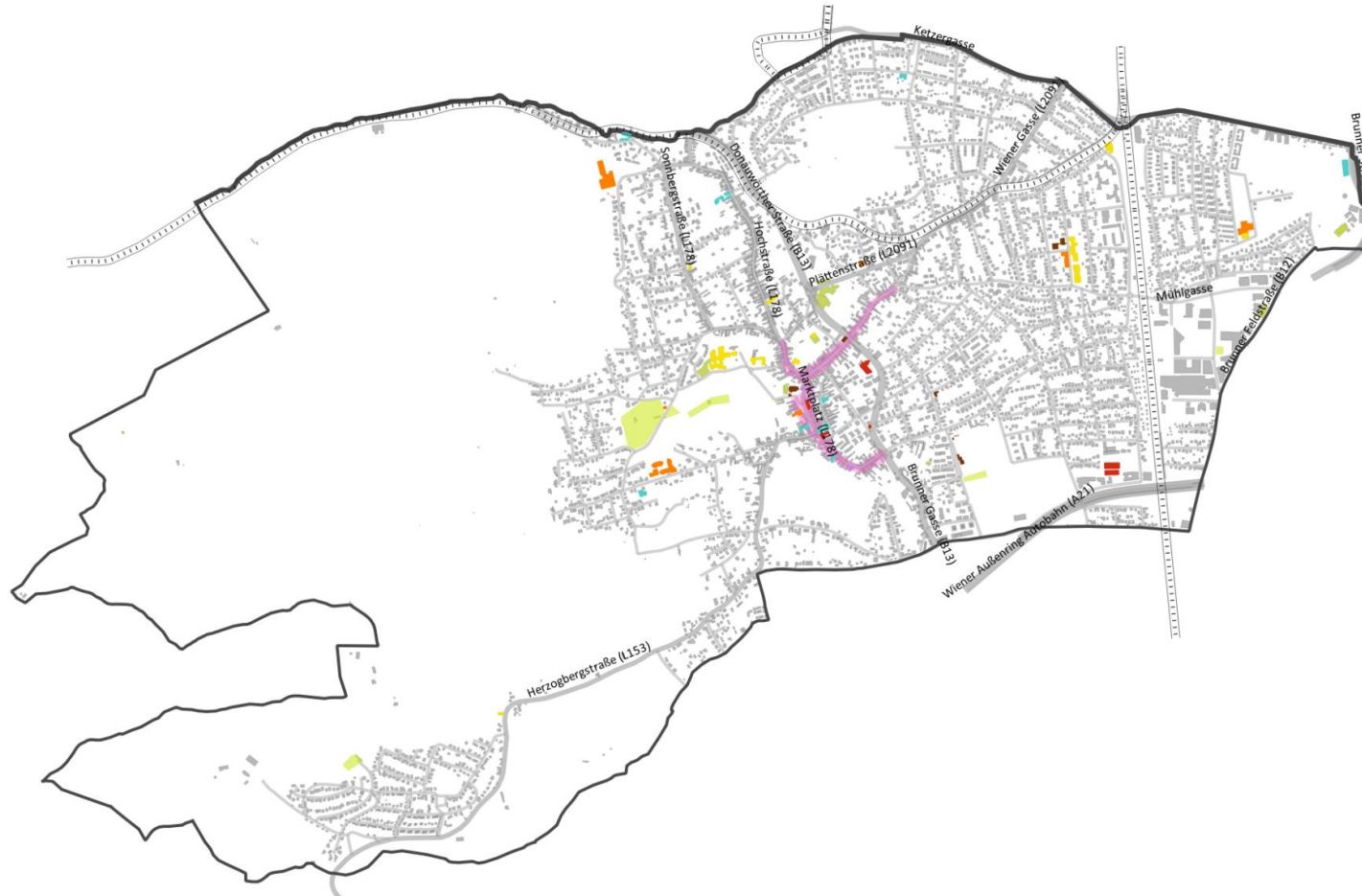
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
Ortsstrukturplan (Plan Nr.1)

Datum: 29.10.2019

Grenzen  
 Landesgrenze  
 Gemeindegrenze



### Infrastrukturplan

#### Straßen

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße
- ⋯⋯⋯ Bahngleise

#### Gebäudebutzung

- Bildungseinrichtungen
- Öffentliche Einrichtungen
- Soziale Einrichtungen
- Kulturelle Einrichtungen
- Religiöse Einrichtungen
- Sport/Freizeit/Veranstaltung
- Beherbergungsbetriebe
- Mischnutzung (Wohnen mit Erdgeschoßnutzung Einkauf/Dienstleistung/Gastro)

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage

0 500 1000 m

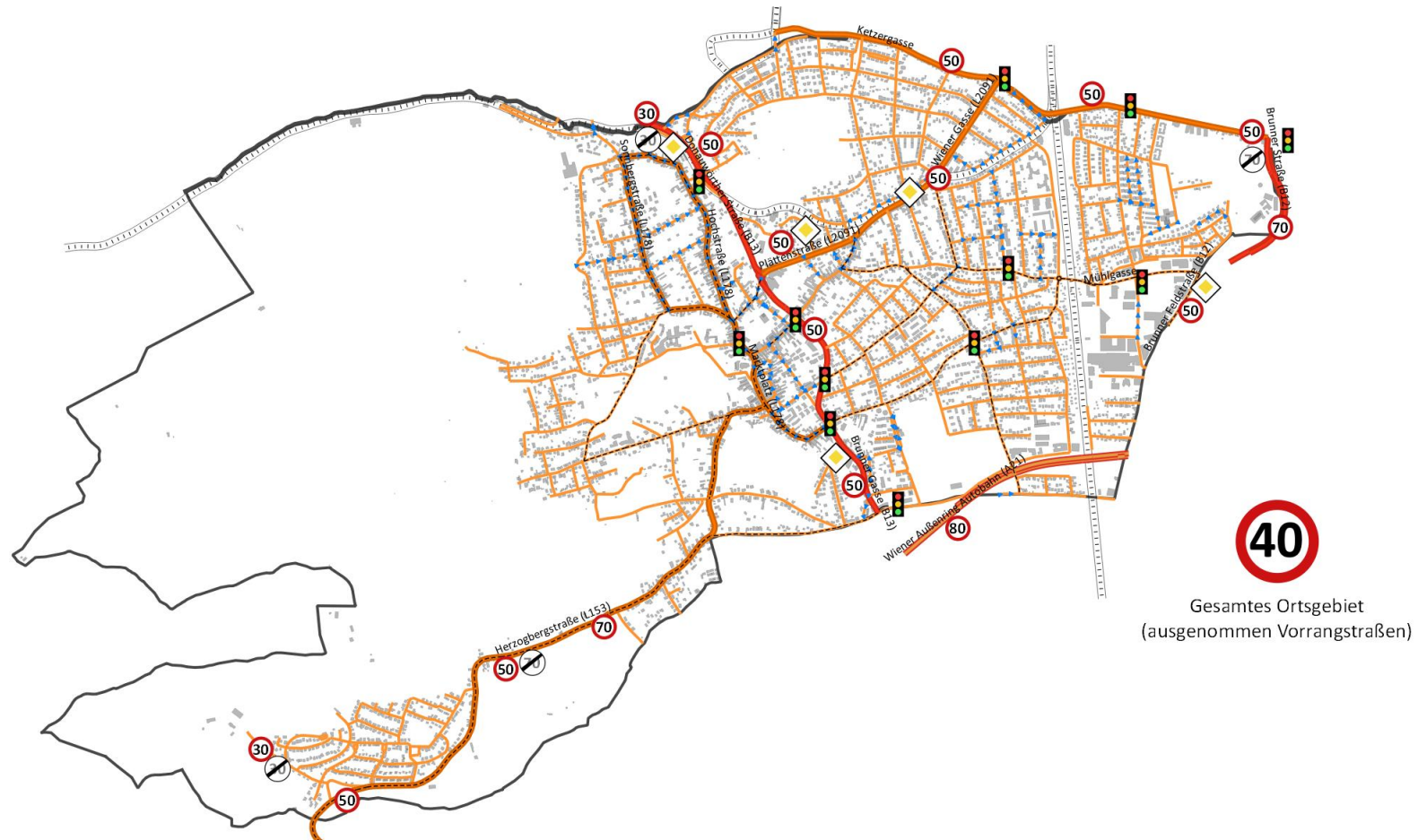


MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
Infrastrukturplan (Plan Nr.2)

Datum: 29.10.2019

#### Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



**40**  
Gesamtes Ortsgebiet  
(ausgenommen Vorrangstraßen)

## Verkehrsorganisation

- |                |                           |
|----------------|---------------------------|
| Verkehrsträger |                           |
| Autobahn       | Vorrangstraße             |
| Landesstraße B | Verkehrslichtsignalanlage |
| Landesstraße L | Einbahn                   |
| Gemeindestraße | bevorrangte Straßen       |
| Bahnleiße      |                           |

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
Verkehrsorganisation (Plan Nr.3)

Datum: 29.10.2019

Grenzen  
Landesgrenze  
Gemeindegrenze





## Verkehrserhebungen im Gemeindegebiet

### Erhebungsstandorte 2019

Knotenstromzählung  
(durchgeführt von Büro con.sens)

○ Zählstandort

Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung  
(durchgeführt von Büro con.sens)

┌─┐ 7 Tage Erhebungsdauer

┌─┐ 24 Stunden Erhebungsdauer

Fahrzeuigerkennung im Querschnitt für Verkehrsverteilung im  
(durchgeführt von Büro Qounts)

— Hauptort

— Ortsteil Theresienau

Frequenzzählung Fußgänger/Radfahrer  
(durchgeführt von Büro con.sens)

○ Zählstandort

### Erhebungsstandorte 2016-2018 (2019)

Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung  
(durchgeführt von Büro KH13)

┌─┐ Erhebungsstandort

Quellen:

OpenStreetMap - Kartengrundlage

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
Verkehrserhebungen im  
Gemeindegebiet (Plan Nr.4)

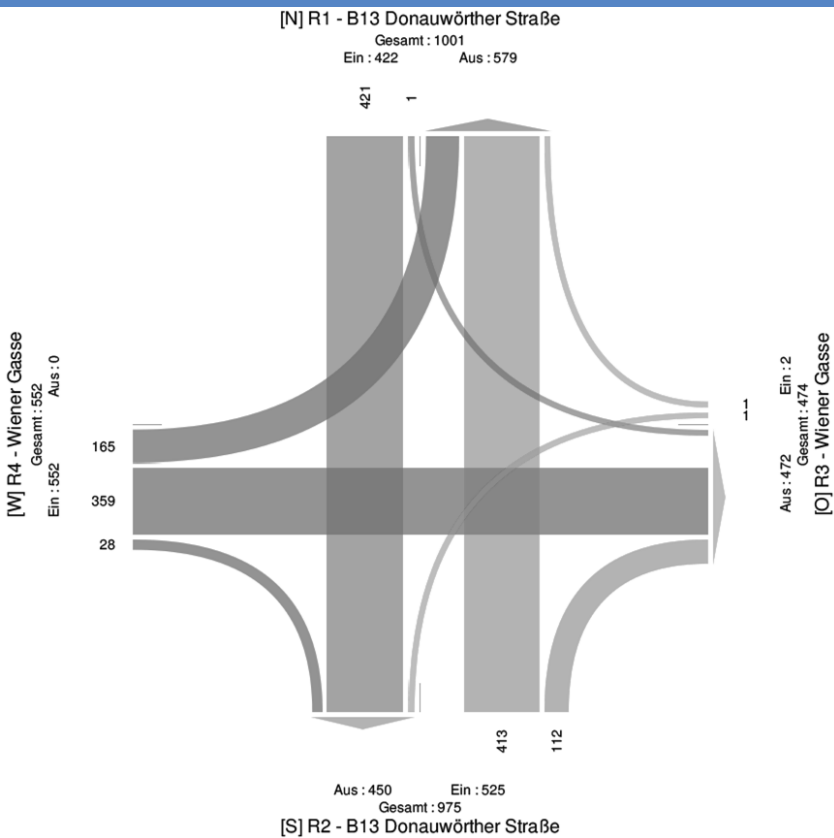
Datum: 29.10.2019

Grenzen

— Landesgrenze

— Gemeindegrenze

# Verkehrserhebungen



- Knotenstromzählung Kfz an **14** Standorten (mit Videokameras)
- Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung an **16** Standorten (mit Seitenradargerät)
- Frequenzzählung FußgängerInnen und RadfahrerInnen an **11** Standorten
- Parkraumerhebung im gesamten Gemeindegebiet
- Langzeitüberwachung Parkraum Marktplatz (Webcamanalyse)
- Fahrzeugerkennung für Verkehrsverteilung

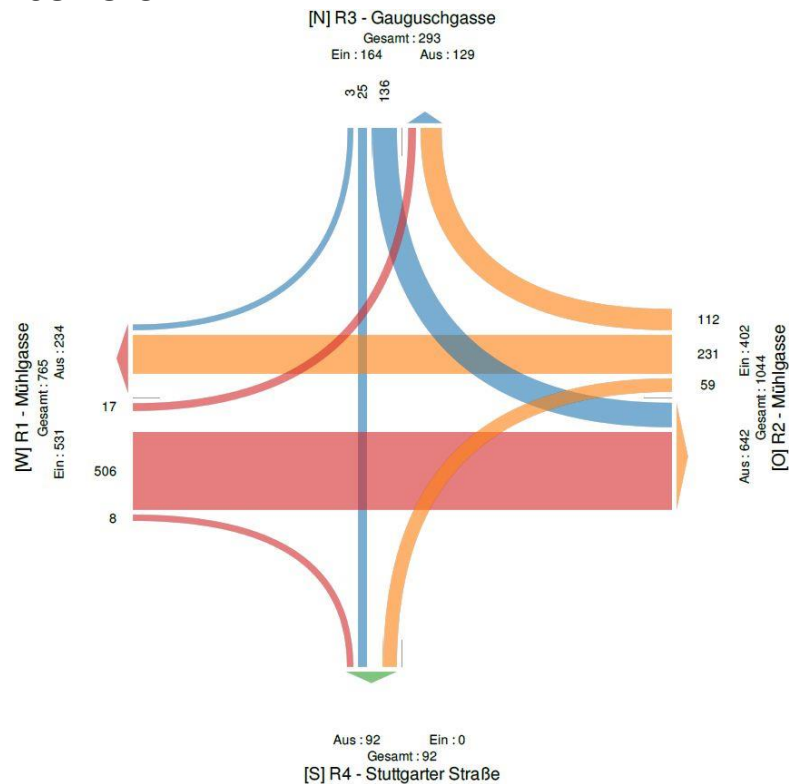
## Mühlgasse – Gauguschgasse – Stuttgarter Straße

Erhebungstag: Mittwoch, 03. April 2019

Gesamtdauer: 07.00 – 09.00 Uhr  
15.00 – 19.00 Uhr

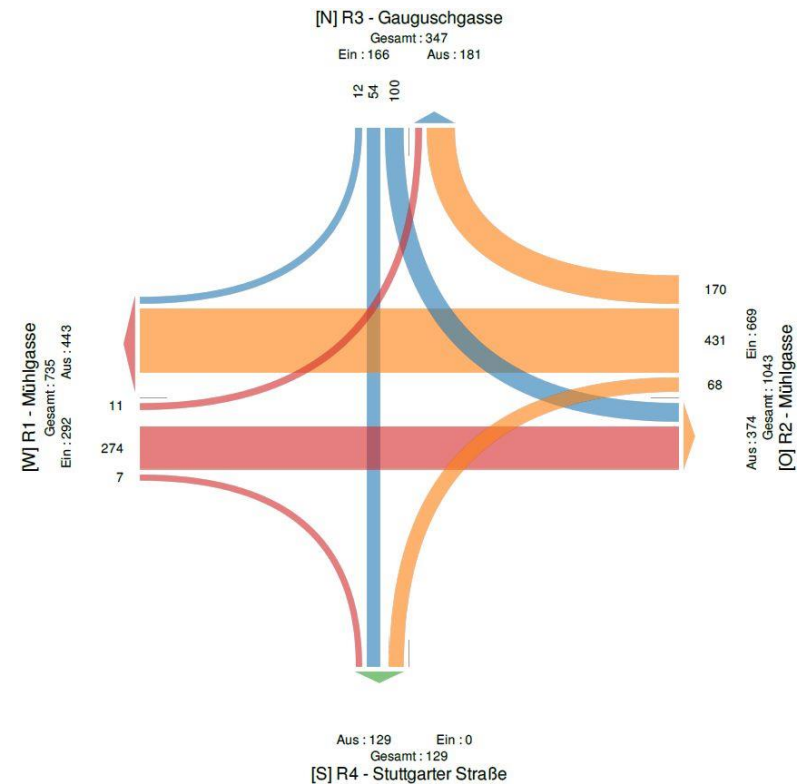
### Spitzenstunde morgens

07.15 – 08.15 Uhr



### Spitzenstunde abends

16.45 – 17.45 Uhr



## Rembrandtgasse

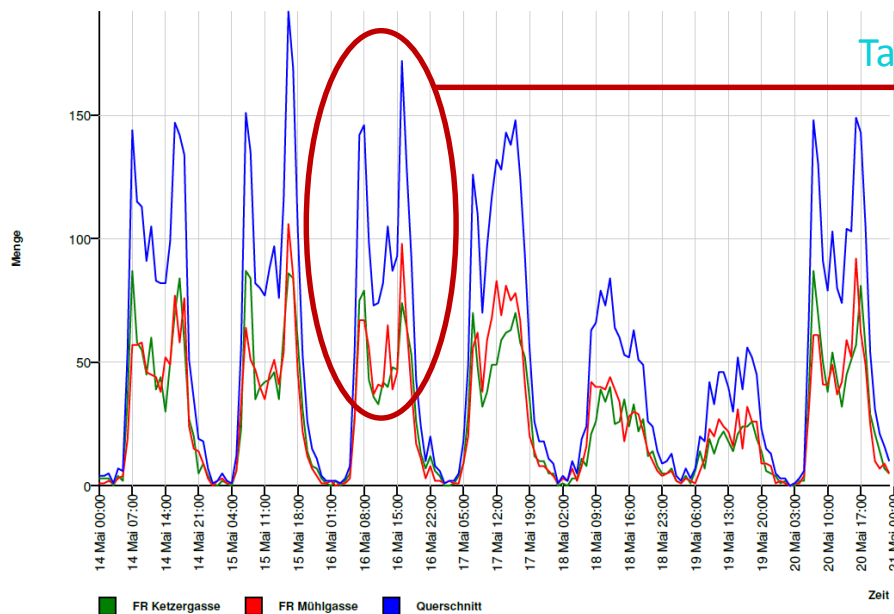
Erhebungstage: Dienstag – Montag, 14. April – 20. April 2019

Zeitdauer: 00.00 – 23.59 Uhr  
60 Minuten Zeitintervall

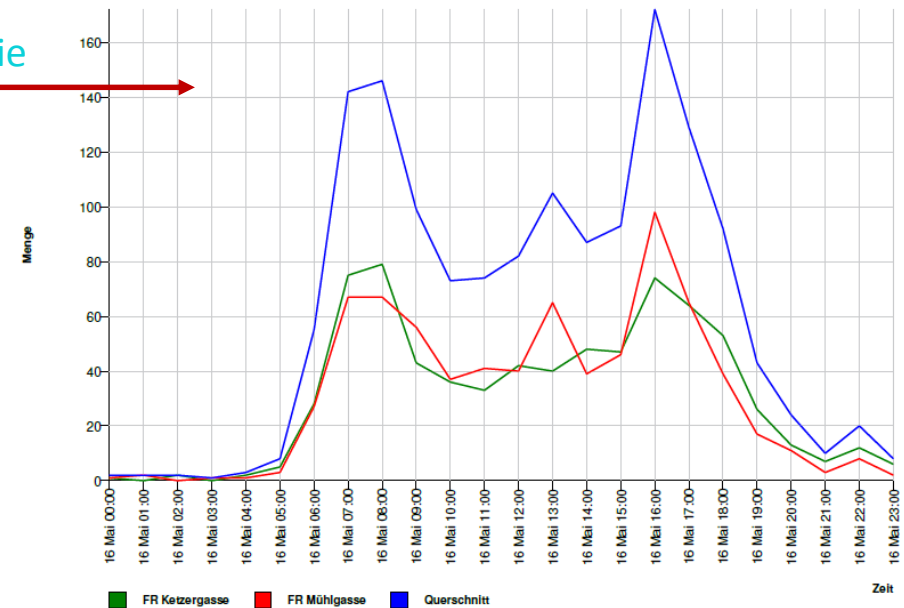
### Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	5	69	32	24	32	40	13.9
FR Ketzergasse	11	69	36	29	35	43	22.8
FR Mühlgasse	5	61	29	22	29	36	5.0

Verkehrsmengen Ganglinie



Verkehrsmengen Ganglinie



# Frequenzzählung Fußgänger/Radfahrer (Bsp.)

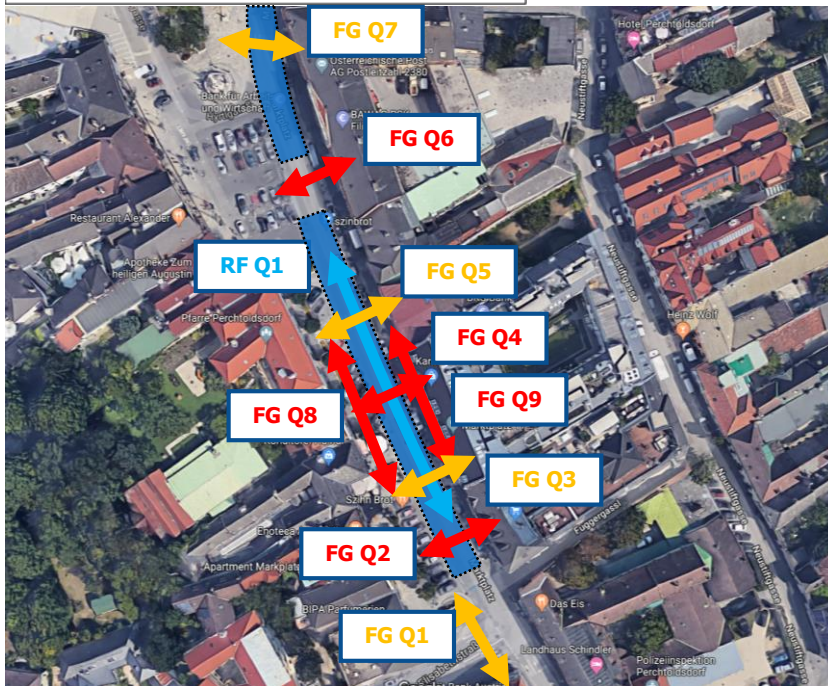
## Marktplatz

Erhebungstag: Dienstag, 18. Juni 2019

Gesamtdauer: 07.00 – 09.00 Uhr  
12.00 – 14.00 Uhr  
17.00 – 19.00 Uhr

**Frequenzzählung Marktplatz**

- ... richtungsgebunden
- ... nicht richtungsgebunden
- ... FußgängerInnen
- ... FußgängerInnen – Querungen am Schutzweg
- ... RadfahrerInnen
- ... Querungsbereich Schutzweg (25 m)



	FußgängerInnen									RadfahrerInnen
	SW Q1	SW Q2	SW Q3	SW Q4	SW Q5	SW Q6	SW Q7	GS Q8	GS Q9	
<b>07:00 - 07:15</b>	9	22	2	4	6	5	6	8	16	4
<b>07:15 - 07:30</b>	65	12	27	5	2	12	34	55	43	13
<b>07:30 - 07:45</b>	28	7	53	3	11	10	43	62	51	16
<b>07:45 - 08:00</b>	14	7	20	11	10	13	11	24	40	5
<b>08:00 - 08:15</b>	17	7	10	4	1	26	14	18	28	6
<b>08:15 - 08:30</b>	5	7	10	8	4	33	9	16	37	8
<b>08:30 - 08:45</b>	17	22	24	6	13	18	18	20	42	9
<b>08:45 - 09:00</b>	10	16	45	6	9	37	10	42	41	8
<b>Gesamt (2 Std)</b>	<b>165</b>	<b>100</b>	<b>191</b>	<b>47</b>	<b>56</b>	<b>154</b>	<b>145</b>	<b>245</b>	<b>298</b>	<b>69</b>
<b>12:00 - 12:15</b>	23	20	40	3	4	31	32	40	47	12
<b>12:15 - 12:30</b>	20	9	28	7	0	16	22	38	45	3
<b>12:30 - 12:45</b>	22	26	37	5	2	10	16	47	35	10
<b>12:45 - 13:00</b>	16	27	59	3	1	14	15	74	42	3
<b>13:00 - 13:15</b>	14	17	13	1	3	15	15	25	29	2
<b>13:15 - 13:30</b>	16	15	9	3	7	12	10	21	33	7
<b>13:30 - 13:45</b>	20	18	28	1	4	20	19	49	31	10
<b>13:45 - 14:00</b>	17	9	15	9	3	11	10	25	26	3
<b>Gesamt (2 Std)</b>	<b>148</b>	<b>141</b>	<b>229</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>129</b>	<b>139</b>	<b>319</b>	<b>288</b>	<b>50</b>
<b>17:00 - 17:15</b>	20	53	24	5	2	17	10	37	22	16
<b>17:15 - 17:30</b>	24	33	15	2	2	10	6	24	16	10
<b>17:30 - 17:45</b>	25	43	25	12	6	12	16	45	32	6
<b>17:45 - 18:00</b>	42	20	19	11	9	19	8	45	21	14
<b>18:00 - 18:15</b>	10	27	14	5	4	14	8	28	22	11
<b>18:15 - 18:30</b>	24	24	13	1	5	11	10	23	15	11
<b>18:30 - 18:45</b>	19	23	5	6	6	7	6	24	16	13
<b>18:45 - 19:00</b>	18	20	10	4	1	6	0	16	17	6
<b>Gesamt (2 Std)</b>	<b>182</b>	<b>243</b>	<b>125</b>	<b>46</b>	<b>35</b>	<b>96</b>	<b>64</b>	<b>242</b>	<b>161</b>	<b>87</b>



Verkehrsfrequenzen DTVw [KFZ/24h]

Verkehrsträger	Verkehrsbelastungen
Autobahn	<50
Landesstraße B	51-250
Landesstraße L	251-500
Gemeindestraße	501-1.000
Bahngleise	1.001-2.500
	2.501-5.000
	5.001-7.500
	7.501-10.000
	10.001-15.000
	>15.000

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
Büro con.sens - Datengrundlage  
Büro Qounts - Datengrundlage  
Büro KH13 - Datengrundlage

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
Verkehrsfrequenzen DTVw[KFZ/24h] (Plan Nr.5)

Datum: 29.10.2019

Grenzen  
 Landesgrenze  
 Gemeindegrenze

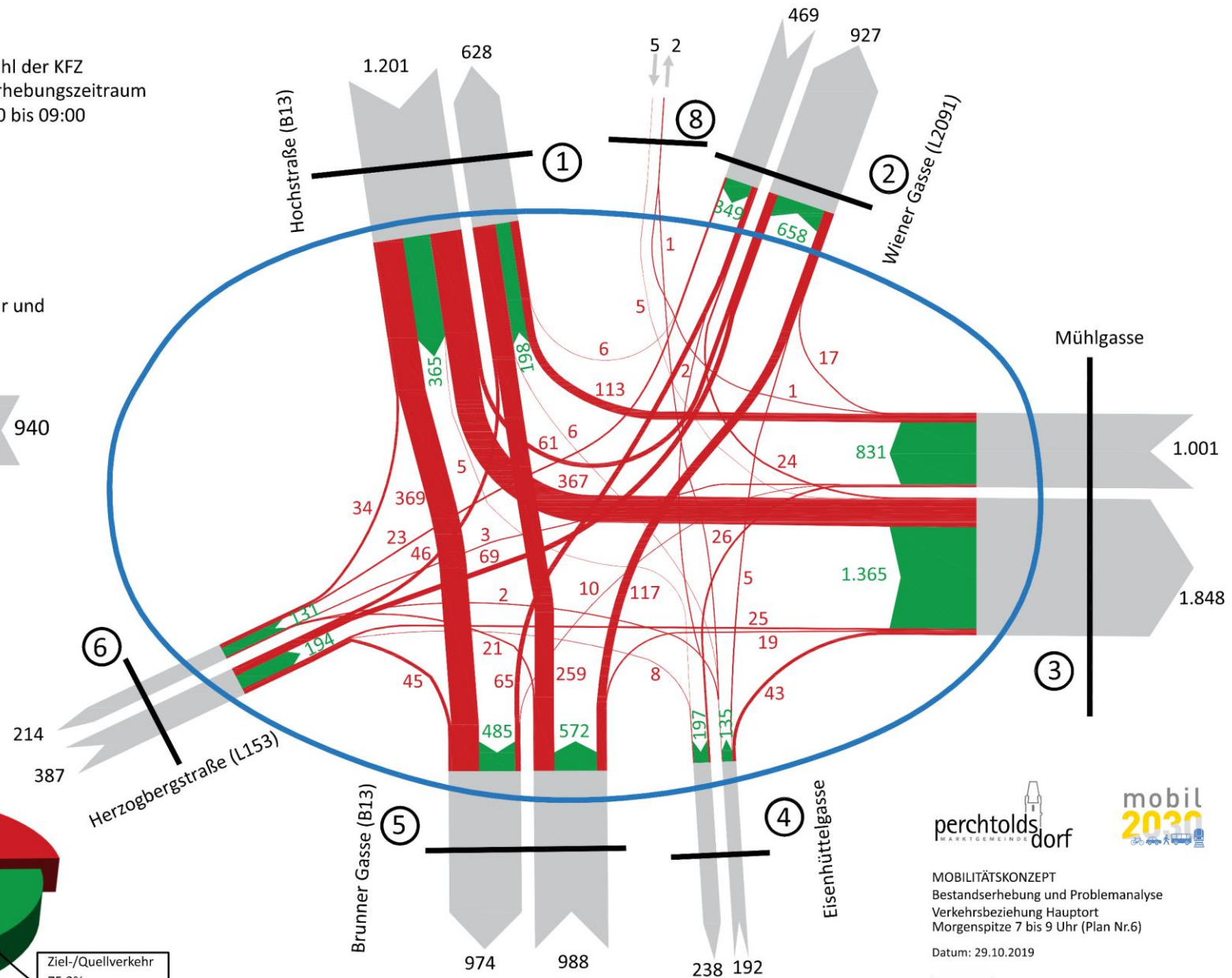
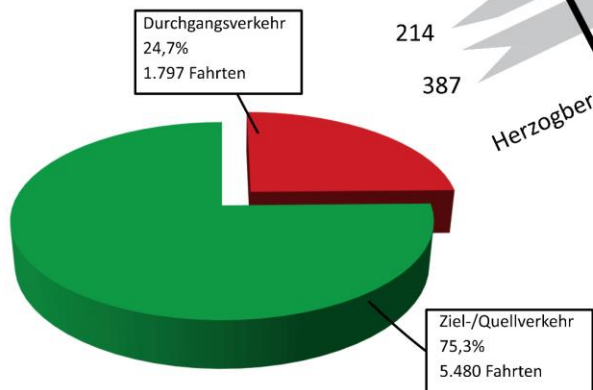
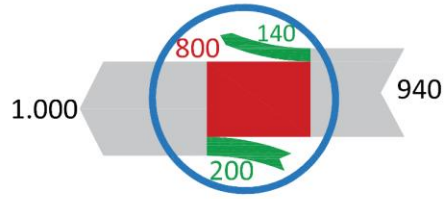
# Verkehrsbeziehung Hauptort-Morgenspitze (7-9 Uhr)

Maßstab: 1cm = 500 KFZ

## Legende:



940/1.000 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in  
 140/200 Quell- bzw. Zielverkehr und  
 800 Durchgangsverkehr





# Verkehrsbeziehung Hauptort- Abendspitze (15-19 Uhr)

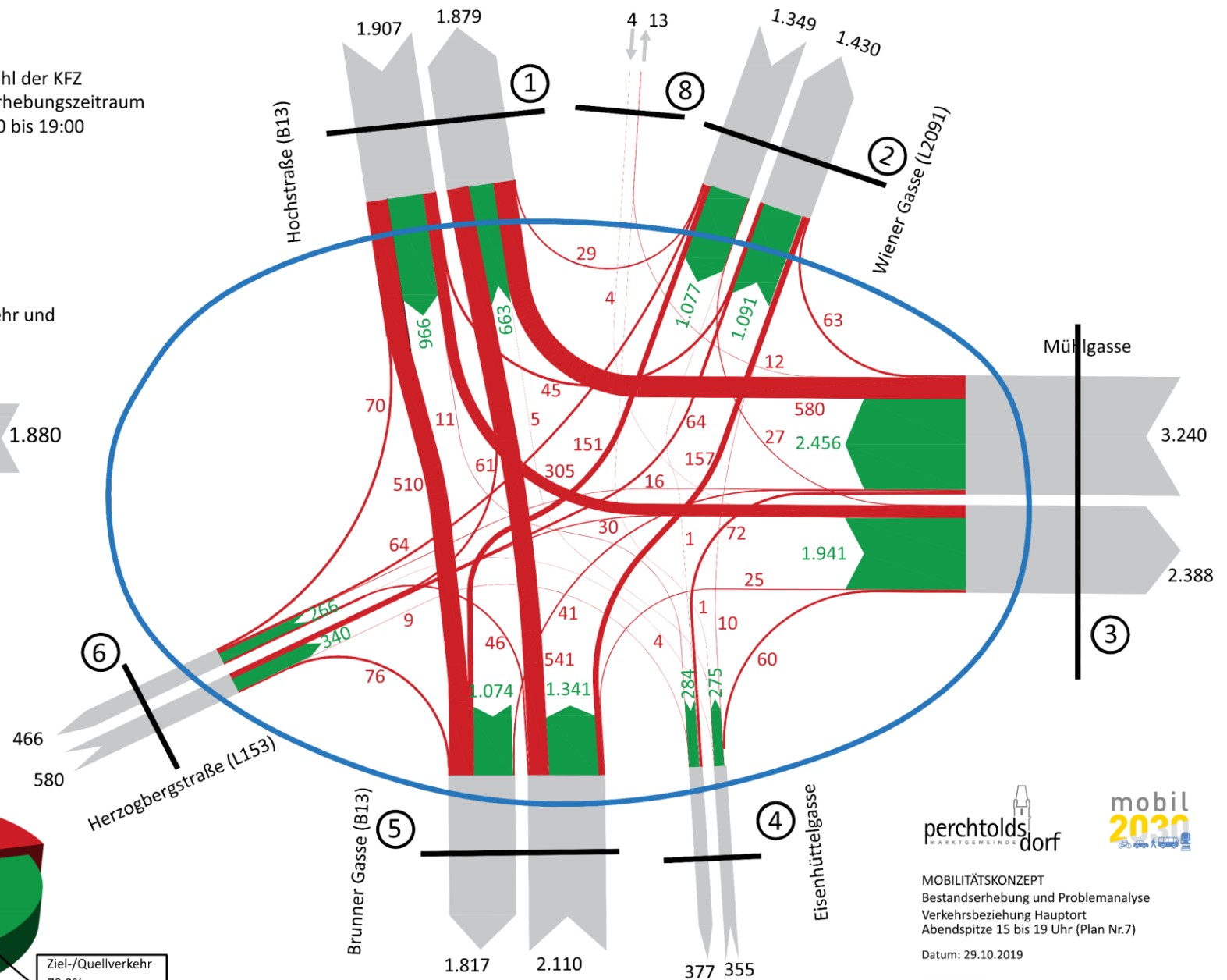
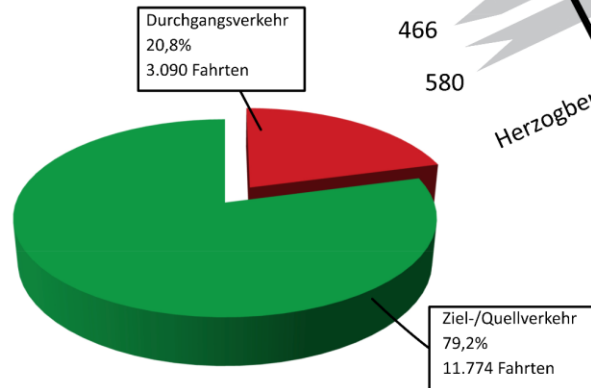
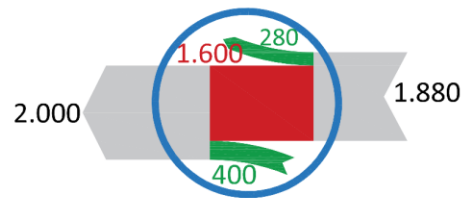
Maßstab: 1cm = 1.000 KFZ

## Legende:



1.880/2.000 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in

280/400 Quell- bzw. Zielverkehr und  
1.600 Durchgangsverkehr



# Verkehrsbeziehung Hauptort DTVw [KFZ/24h]

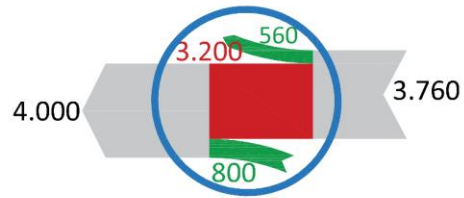
Maßstab: 1cm = 2.000 KFZ

Legende:

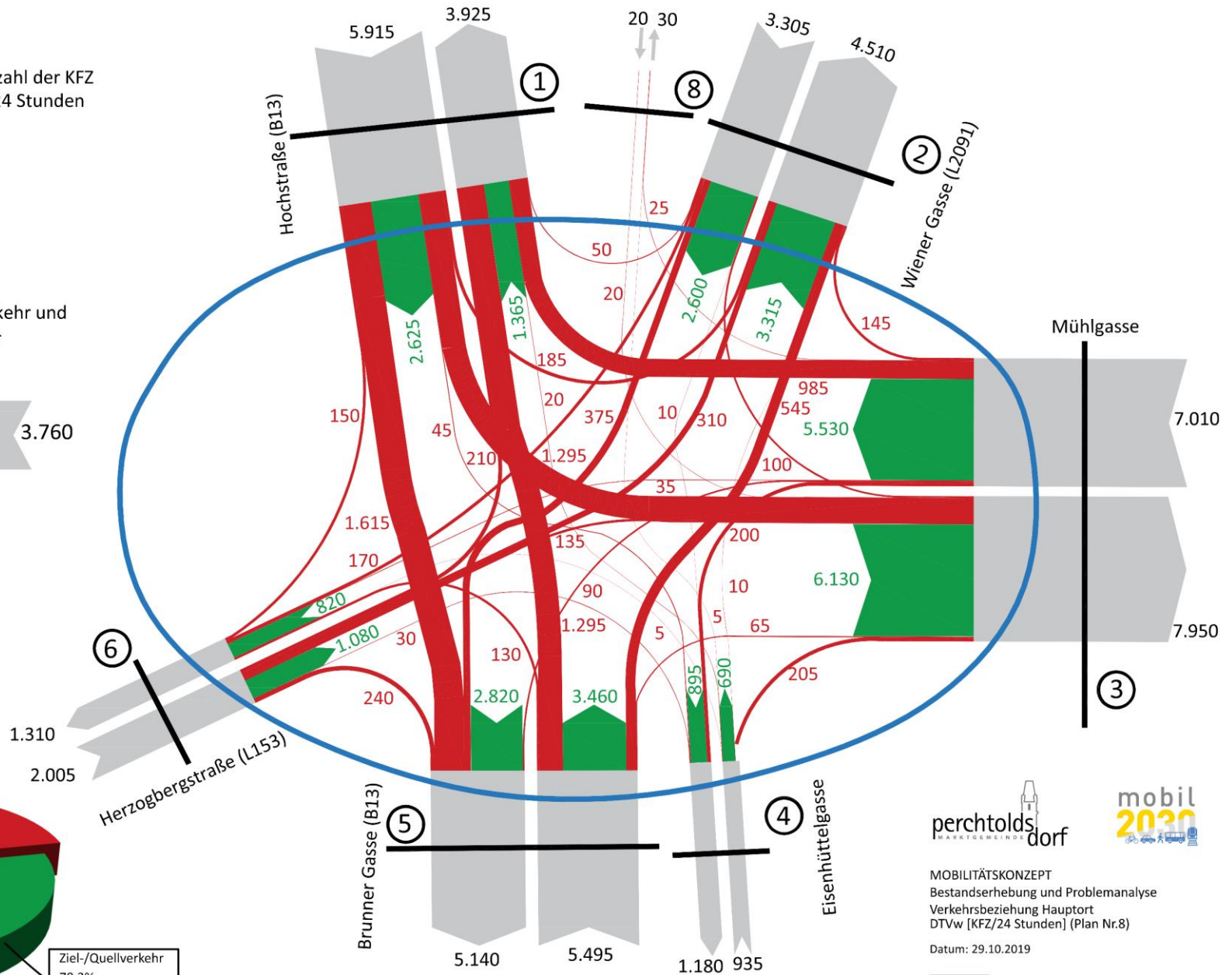
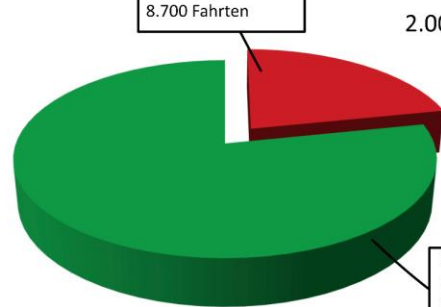


3.760/4.000 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in

560/800 Quell- bzw. Zielverkehr und  
3.200 Durchgangsverkehr



Durchgangsverkehr  
21,7%  
8.700 Fahrten



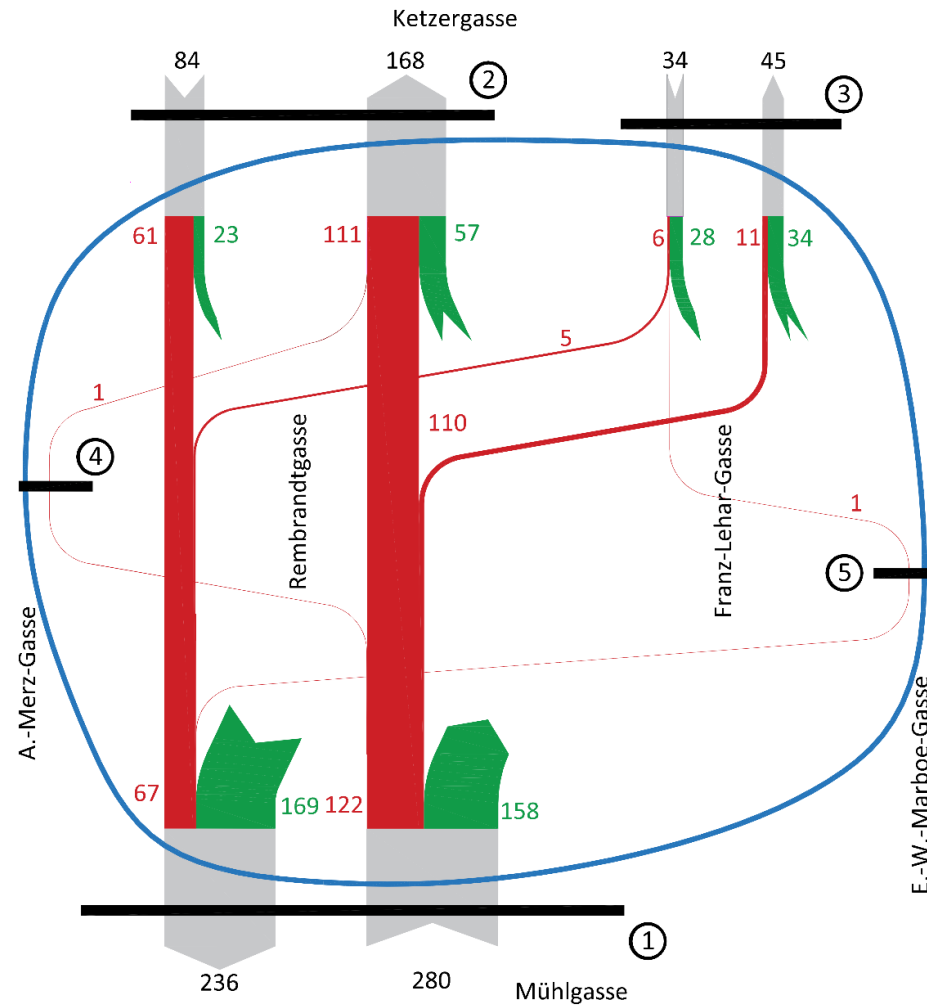
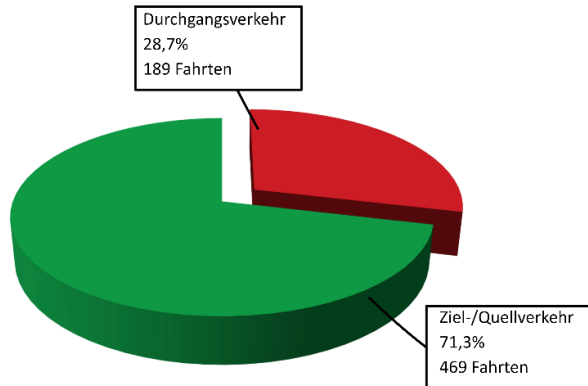
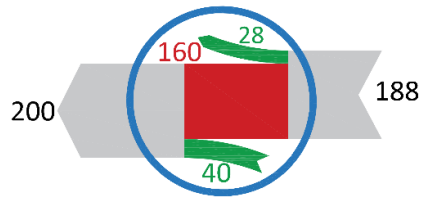
# Verkehrsbeziehung Theresienau-Morgenspitze (7-9 Uhr)

Maßstab: 1cm = 100 KFZ

## Legende:



188/200 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in  
28/40 Quell- bzw. Zielverkehr und  
160 Durchgangsverkehr



# Verkehrsbeziehung Theresienau- Abendspitze (15-19 Uhr)

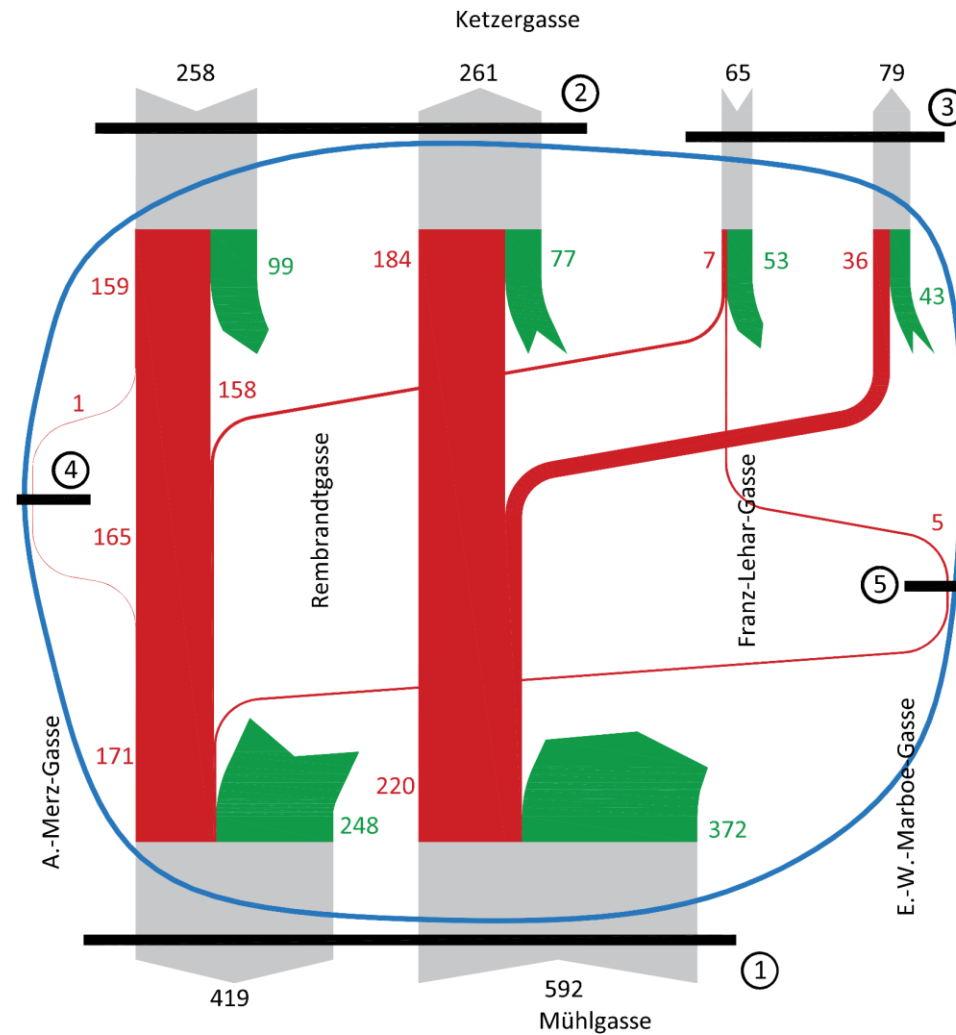
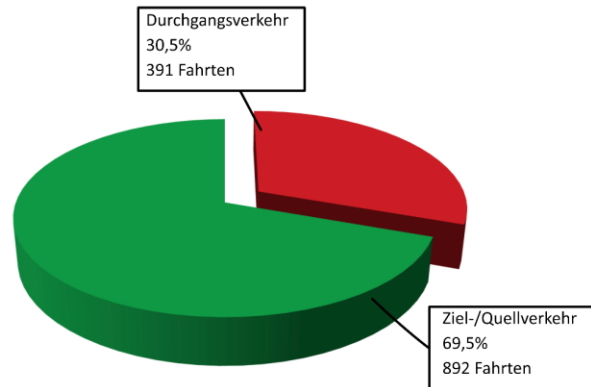
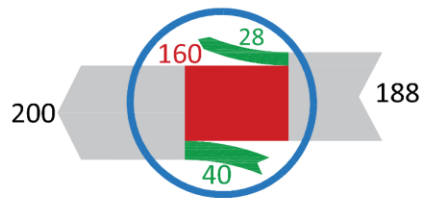
Maßstab: 1cm = 100 KFZ

Legende:



188/200 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in

28/40 Quell- bzw. Zielverkehr und  
160 Durchgangsverkehr



# Verkehrsbeziehung Theresienau- DTVw [KFZ/24h]

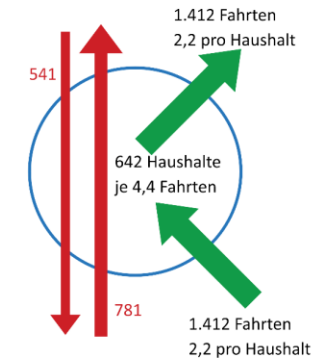
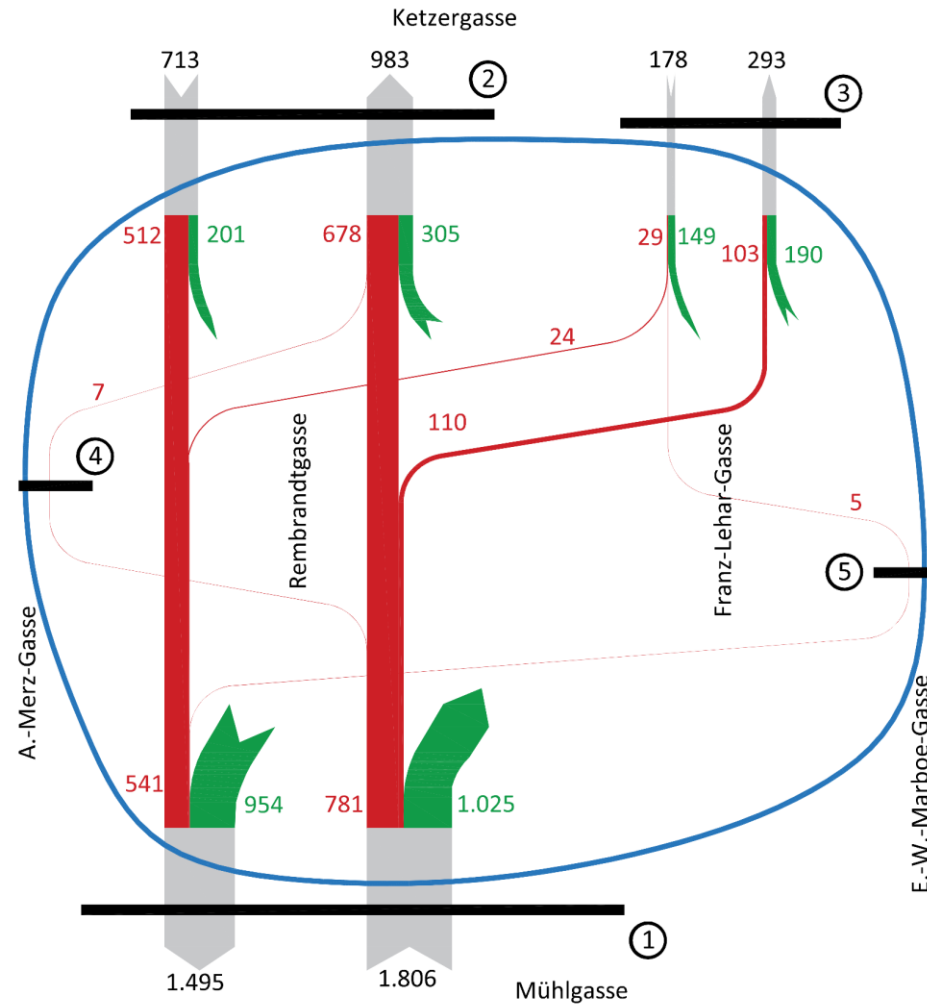
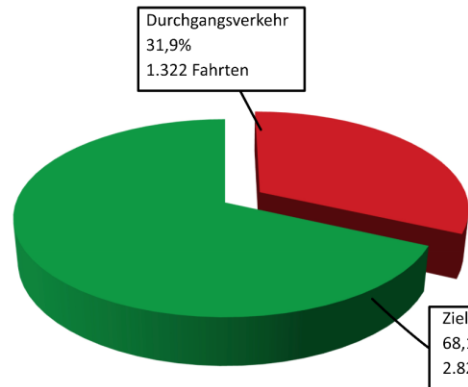
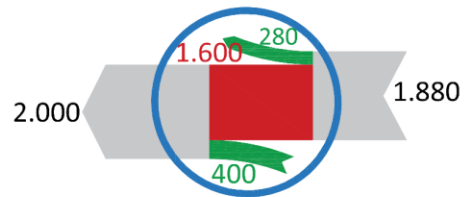
Maßstab: 1cm = 1.000 KFZ

Legende:



1.880/2.000 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in

280/400 Quell- bzw. Zielverkehr und  
1.600 Durchgangsverkehr



# Straßenraumanalyse





- Straßen
- Autobahn
  - Landesstraße B
  - Landesstraße L
  - Gemeindestraße

Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)



1	Einbahn
2	Gegenverkehr

- ▶▶▶ Einbahn
- Straßen
- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße





Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
Breite Straßenraum	10,2 Meter
Fahrbahnbreite	6,0 Meter



Fahrbahnbreite  
— < 3,0 m  
— 3,0 - 5,0 m  
— > 5,0 m

Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
Breite Straßenraum	10,2 Meter
Fahrbahnbreite	6,0 Meter
Gehsteig	1 (links)



0	keiner
1	links
2	rechts
3	beidseitig



Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
Breite Straßenraum	10,2 Meter
Fahrbahnbreite	6,0 Meter
Gehsteig	1 (links)
Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
Gehsteigbreite Rechts	0 Meter



Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
Breite Straßenraum	10,2 Meter
Fahrbahnbreite	6,0 Meter
Gehsteig	1 (links)
Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
Baumreihe	0 (keine)



0	keine
1	links
2	rechts
3	beidseitig



Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
Breite Straßenraum	10,2 Meter
Fahrbahnbreite	6,0 Meter
Gehsteig	1 (links)
Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
Baumreihe	0 (keine)
Baumscheibe	0 (keine)



0	keine
1	links
2	rechts
3	beidseitig



Bäume

— Baumscheibe einseitig

— Baumscheibe beidseitig

Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
Breite Straßenraum	10,2 Meter
Fahrbahnbreite	6,0 Meter
Gehsteig	1 (links)
Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
Baumreihe	0 (keine)
Baumscheibe	0 (keine)
Grünfläche	0 (keine)



0	keine
1	links
2	rechts
3	beidseitig



Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
Breite Straßenraum	10,2 Meter
Fahrbahnbreite	6,0 Meter
Gehsteig	1 (links)
Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
Baumreihe	0 (keine)
Baumscheibe	0 (keine)
Grünfläche	0 (keine)
Unbefestigte Nebenfläche	2 (rechts)



0	keine
1	links
2	rechts
3	beidseitig



Attribute	Werte
Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
Breite Straßenraum	10,2 Meter
Fahrbahnbreite	6,0 Meter
Gehsteig	1 (links)
Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
Baumreihe	0 (keine)
Baumscheibe	0 (keine)
Grünfläche	0 (keine)
Unbefestigte Nebenfläche	2 (rechts)
Parkstreifen	5 (StVO-konform einseitig)
Anmerkungen	Parken auf Nebenfläche



1	baulich einseitig	5	StVO-konform einseitig
2	baulich beidseitig	6	StVO-konform beidseitig
3	markiert einseitig	7	nicht StVO-konform
4	markiert beidseitig	8	Parkplatz



1) Parken beidseitig möglich  
Parkordnung baulich oder per Bodenmarkierung definiert und/oder randliches Parken bei ausreichend verbleibender Restfahrbahnbreite möglich - gegebenenfalls unter Mitnutzung der unbefestigten Nebenflächen.

2) Parken einseitig möglich  
Parkordnung baulich oder per Bodenmarkierung definiert oder randliches Parken bei ausreichend verbleibender Restfahrbahnbreite möglich - gegebenenfalls unter Mitnutzung der unbefestigten Nebenflächen.

3) Parken nicht möglich  
Parkordnung nicht baulich oder per Bodenmarkierung definiert und randliches Parken aufgrund unzureichender verbleibender Restfahrbahnbreite nicht möglich - auch nicht bei Mitnutzung allenfalls vorhandener unbefestigter Nebenflächen.

4) Parkplätze



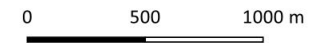




### Straßenraumanalyse - Fahrbahnbreite

- |                |                  |
|----------------|------------------|
| Verkehrsträger | ----- Bahngleise |
| Autobahn       | Fahrbahnbreite   |
| Landesstraße B | < 3,0 m          |
| Landesstraße L | 3,0 - 5,0 m      |
| Gemeindestraße | > 5,0 m          |

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage



- Grenzen
- Landesgrenze
  - Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
Straßenraumanalyse -  
Fahrbahnbreite (Plan Nr.12)  
Datum: 29.10.2019



### Straßenraumanalyse - Gehsteige

Verkehrsträger	consens_Strassenquerschnitt_Gehsteig
Autobahn	kein Gehsteig
Landesstraße B	Gehsteig links
Landesstraße L	Gehsteig rechts
Gemeindestraße	Gehsteig beidseitig
Bahngleise	

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen  
 — Landesgrenze  
 — Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT  
 Bestandserhebung und Problemanalyse  
 Straßenraumanalyse -  
 Gehsteige (Plan Nr.13)  
 Datum: 29.10.2019



### Straßenraumanalyse - Gehsteigbreite

- | Verkehrsträger | Gehsteigbreite    |
|----------------|-------------------|
| Autobahn       | kein Gehsteig     |
| Landesstraße B | < 2,0m            |
| Landesstraße L | > 2,0m einseitig  |
| Gemeindestraße | > 2,0m beidseitig |
| Bahngleise     |                   |

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage

0 500 1000 m

Grenzen  
 Landesgrenze  
 Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT  
 Bestandserhebung und Problemanalyse  
 Straßenraumanalyse -  
 Gehsteigbreite (Plan Nr.14)  
 Datum: 29.10.2019



Straßenraumanalyse - Bäume im öffentlichen Straßenraum

- |                       |                                   |
|-----------------------|-----------------------------------|
| <b>Verkehrsträger</b> | <b>Einzelbäume und Baumreihen</b> |
| Autobahn              | Baumreihe einseitig               |
| Landesstraße B        | Baumreihe beidseitig              |
| Landesstraße L        | Baumscheibe einseitig             |
| Gemeindestraße        | Baumscheibe beidseitig            |
| Bahngleise            |                                   |

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage

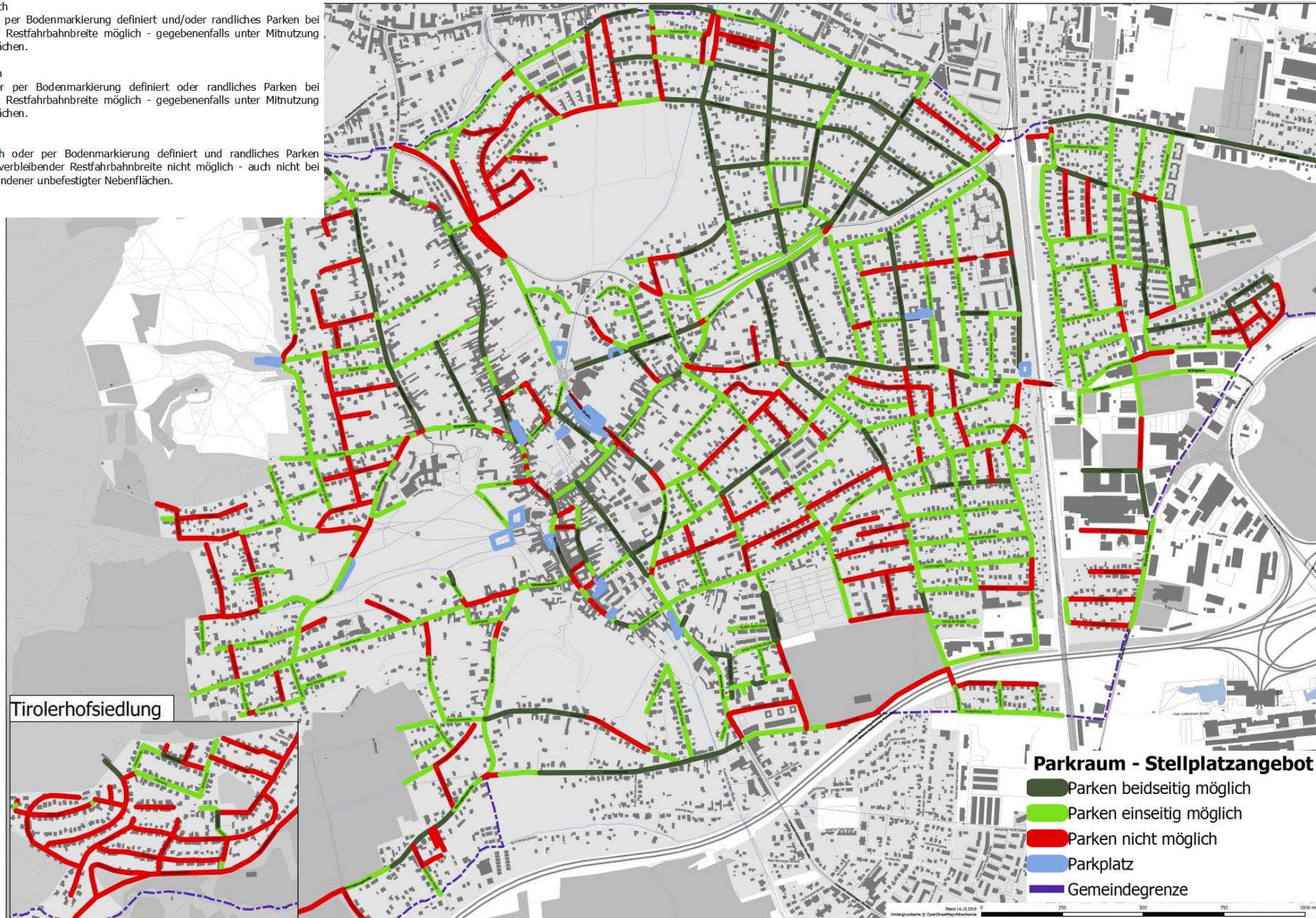
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
Straßenraumanalyse -  
Bäume im öffentl. Straßenraum (Plan Nr.15)  
Datum: 29.10.2019

- Grenzen**
- Landesgrenze
  - Gemeindegrenze

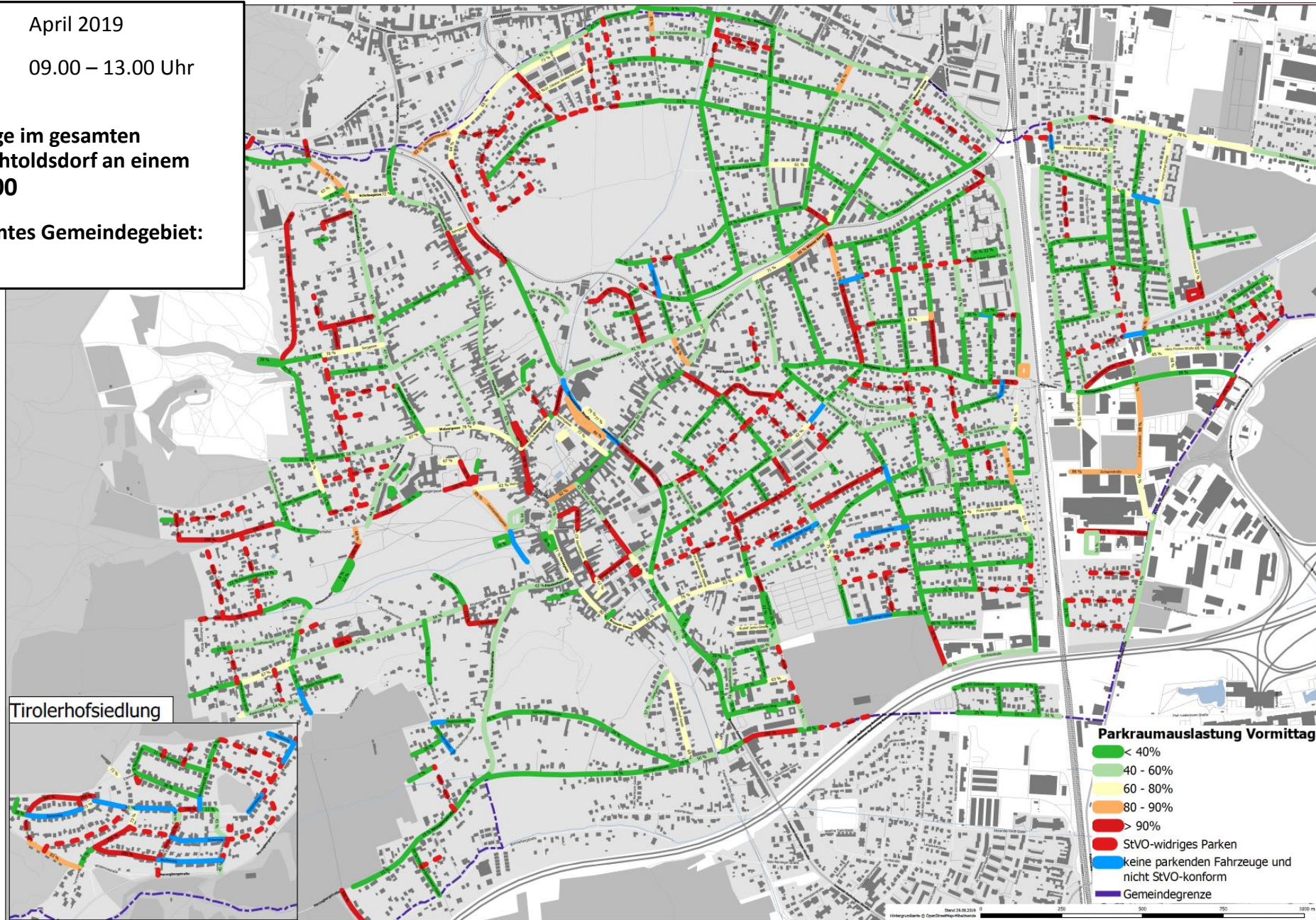
- 1) Parken beidseitig möglich  
Parkordnung baulich oder per Bodenmarkierung definiert und/oder randliches Parken bei ausreichend verbleibender Restfahrbahnbreite möglich - gegebenenfalls unter Mitnutzung der unbefestigten Nebenflächen.
- 2) Parken einseitig möglich  
Parkordnung baulich oder per Bodenmarkierung definiert oder randliches Parken bei ausreichend verbleibender Restfahrbahnbreite möglich - gegebenenfalls unter Mitnutzung der unbefestigten Nebenflächen.
- 3) Parken nicht möglich  
Parkordnung nicht baulich oder per Bodenmarkierung definiert und randliches Parken aufgrund unzureichender verbleibender Restfahrbahnbreite nicht möglich - auch nicht bei Mitnutzung allenfalls vorhandener unbefestigter Nebenflächen.
- 4) Parkplätze



Erhebungszeitraum: April 2019  
Erhebungszeit: 09.00 – 13.00 Uhr

Anzahl parkende Fahrzeuge im gesamten Gemeindegebiet von Perchtoldsdorf an einem Werktag Vormittag: **5.300**

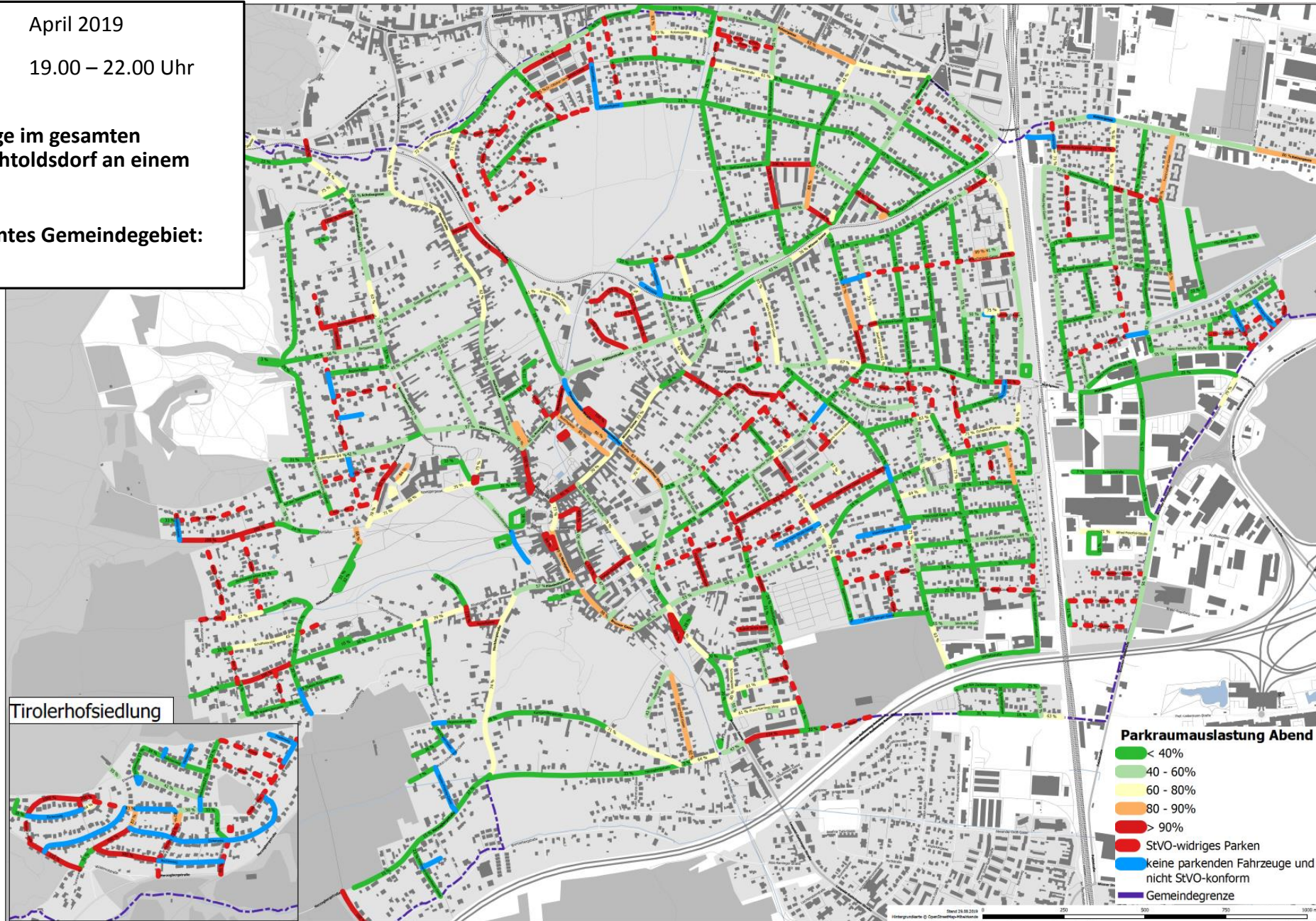
Mittlere Auslastung gesamtes Gemeindegebiet: **49 %**



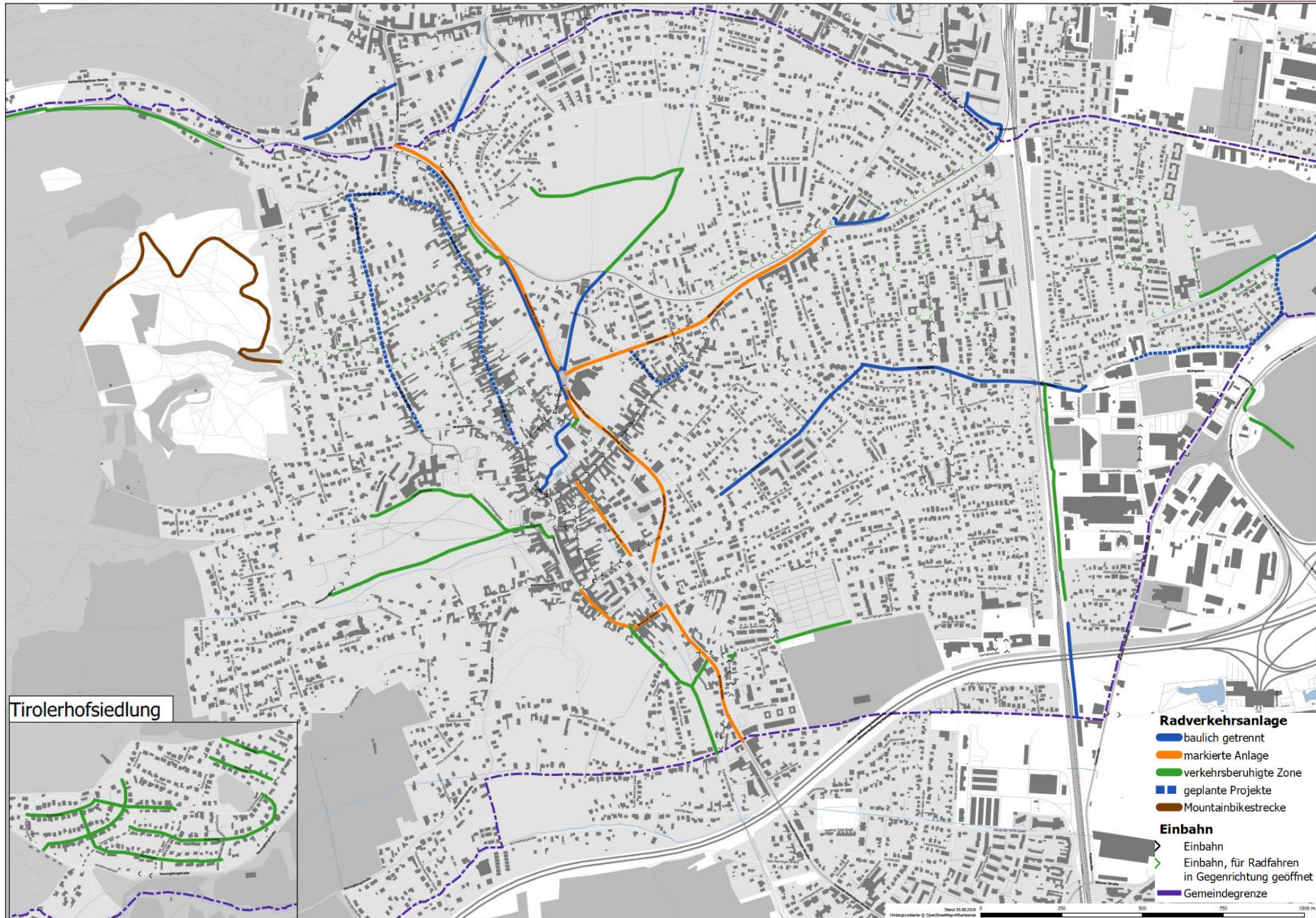
Erhebungszeitraum: April 2019  
Erhebungszeit: 19.00 – 22.00 Uhr

Anzahl parkende Fahrzeuge im gesamten  
Gemeindegebiet von Perchtoldsdorf an einem  
Werktag Abend: **5.700**

Mittlere Auslastung gesamtes Gemeindegebiet:  
**52 %**

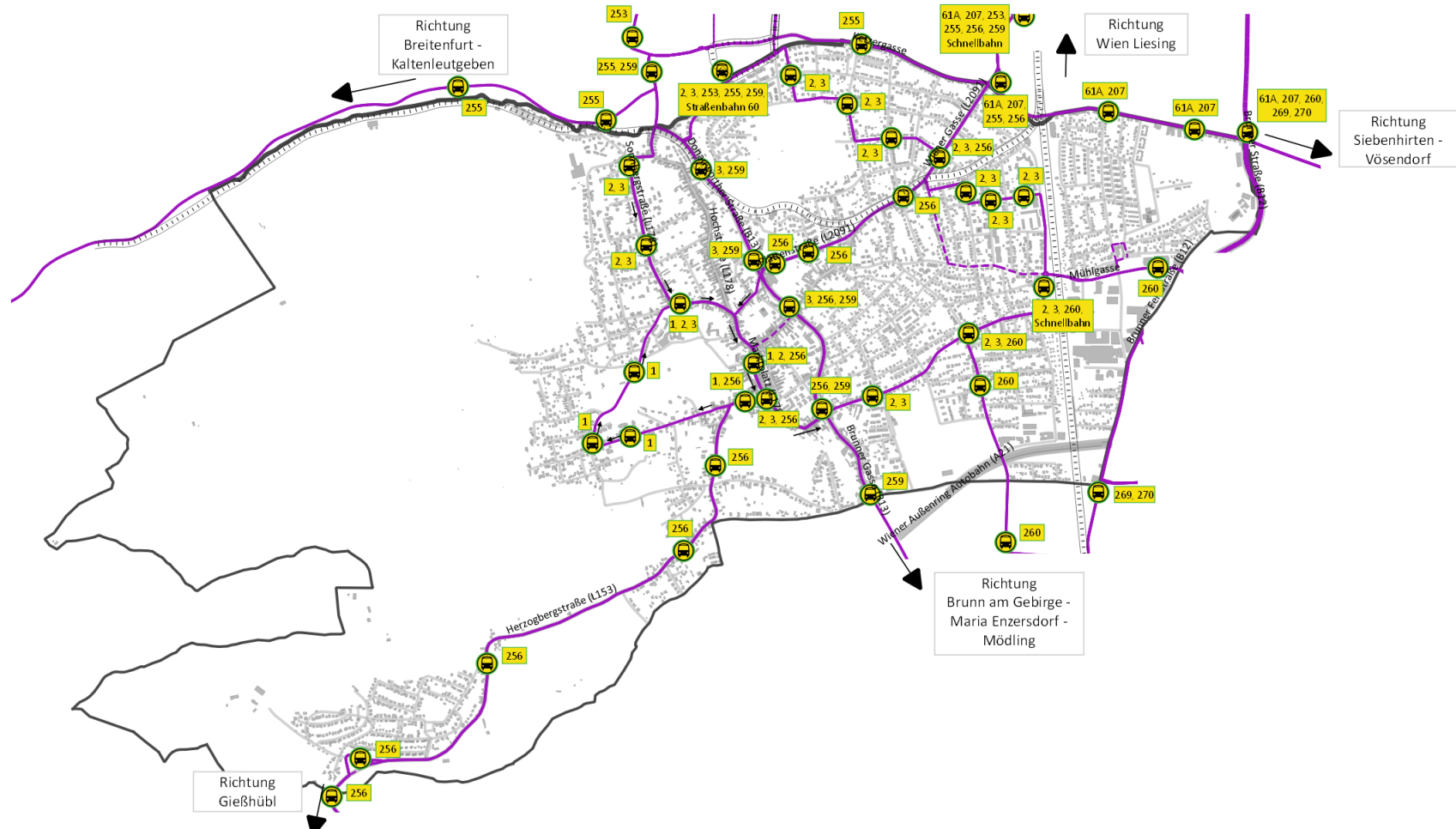






# Öffentlicher Verkehr





ÖV-Linienführung mit Haltestellen

- |                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| <b>Verkehrsträger</b> | <b>Buslinienführung</b> |
| Autobahn              | Bus                     |
| Landesstraße B        | Schulbus                |
| Landesstraße L        | <b>ÖV Haltestellen</b>  |
| Gemeindestraße        | Station                 |
| Bahngleise            |                         |

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
VOR - Datengrundlage

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
ÖV-Linienführung mit Haltestellen (Plan Nr.18)

Datum: 29.10.2019

- Grenzen**
- Landesgrenze
  - Gemeindegrenze

## ÖV Haltestellen-Kategorie

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn/U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, O-Bus	Bus
< 5 Min.	I	I	II	III
5 bis 10 Min.	I	II	III	III
10 bis 20 Min.	II	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	III	IV	V	V
40 bis 60 Min.	IV	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	V	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.		VII	VIII	VIII

## ÖV Haltestellen-Kategorie

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn/U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, O-Bus	Bus
< 5 Min.	I	I	II	III
5 bis 10 Min.	I	II	III	III
10 bis 20 Min.	II	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	III	IV	V	V
40 bis 60 Min.	IV	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	V	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.		VII	VIII	VIII



## ÖV-Güteklassen

Haltestellenkategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 – 500m	501 – 750m	751 – 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	G
VII	F	G	G	
VIII	G	G		

## ÖV Haltestellen-Kategorie

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn/U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, O-Bus	Bus
< 5 Min.	I	I	II	III
5 bis 10 Min.	I	II	III	III
10 bis 20 Min.	II	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	III	IV	V	V
40 bis 60 Min.	IV	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	V	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.		VII	VIII	VIII



## ÖV-Güteklassen

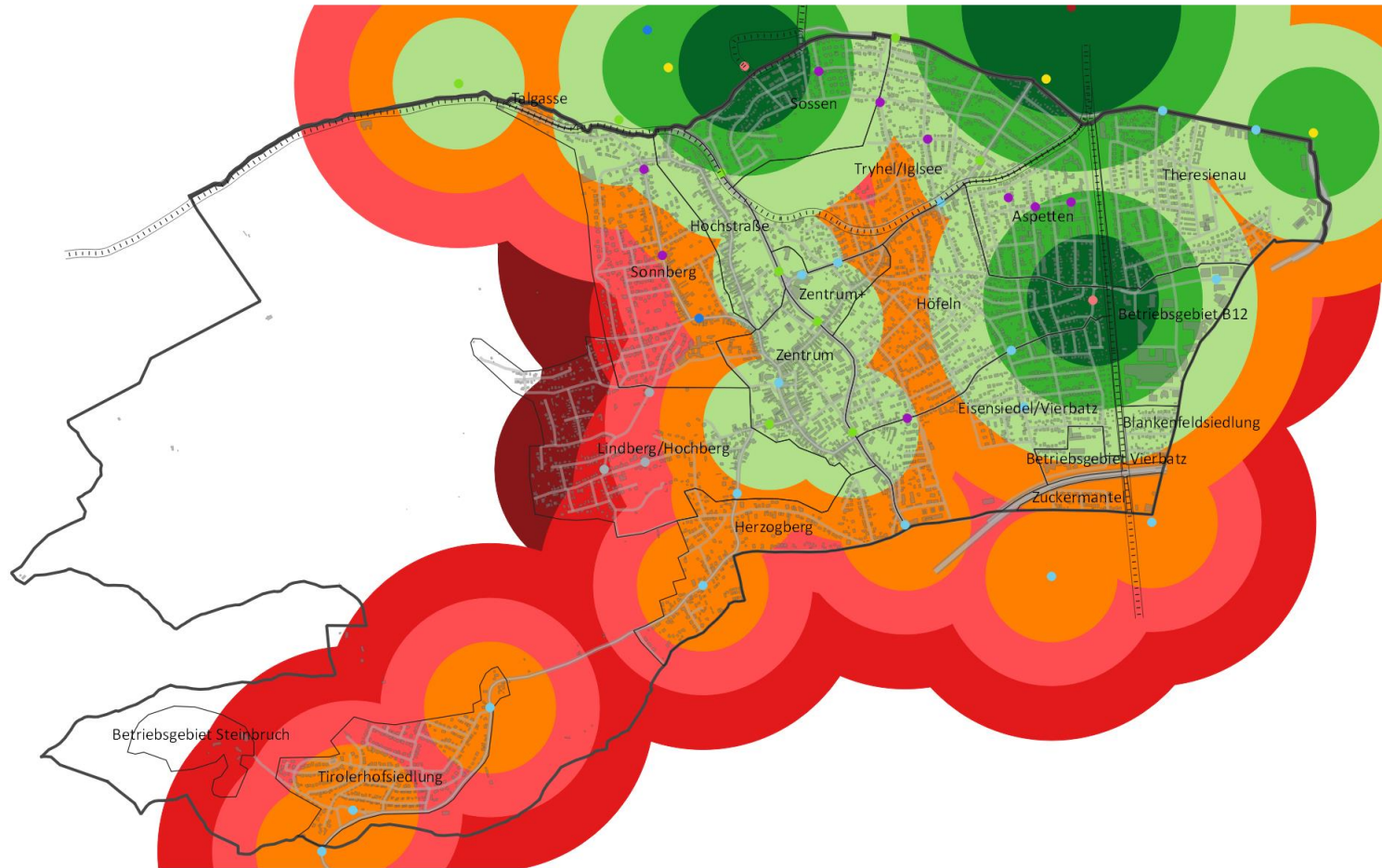
Haltestellenkategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 – 500m	501 – 750m	751 – 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	G
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



## Qualitätsbeschreibung der ÖV-Güteklasse

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	<b>Sehr gute ÖV-Erschließung</b>	<b>städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten</b>
D	<b>Gute ÖV-Erschließung</b>	<b>städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten</b>
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich





## ÖV-Güteklassen

Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr

### ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S Bahn U Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

### ÖV-Güteklassen

- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
  - G
- Grenzen**
- Landesgrenze
  - Gemeindegrenze

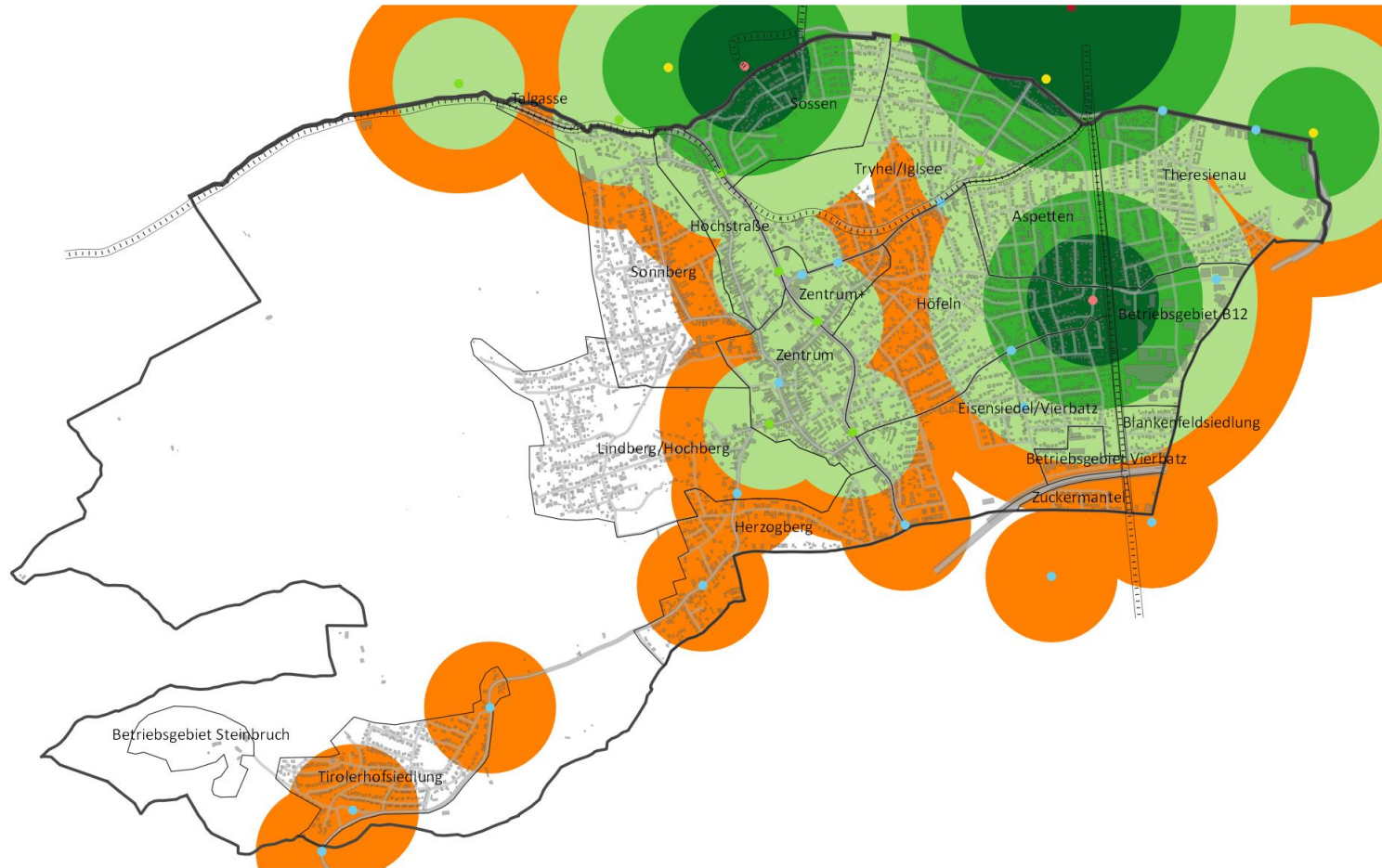
Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
VOR - Datengrundlage  
ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m	
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	G	
VI	E	F	G		
VII	F	G			
VIII	G				

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problembehandlung  
ÖV-Güteklassen  
Montag-Freitag 6-20 Uhr (Plan Nr.18)  
Datum: 29.10.2019



## ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung

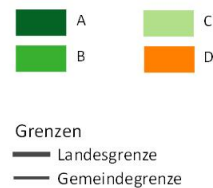
Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr

### ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S Bahn U Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

### Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)



Quellen:  
 OpenStreetMap - Kartengrundlage  
 VOR - Datengrundlage  
 ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

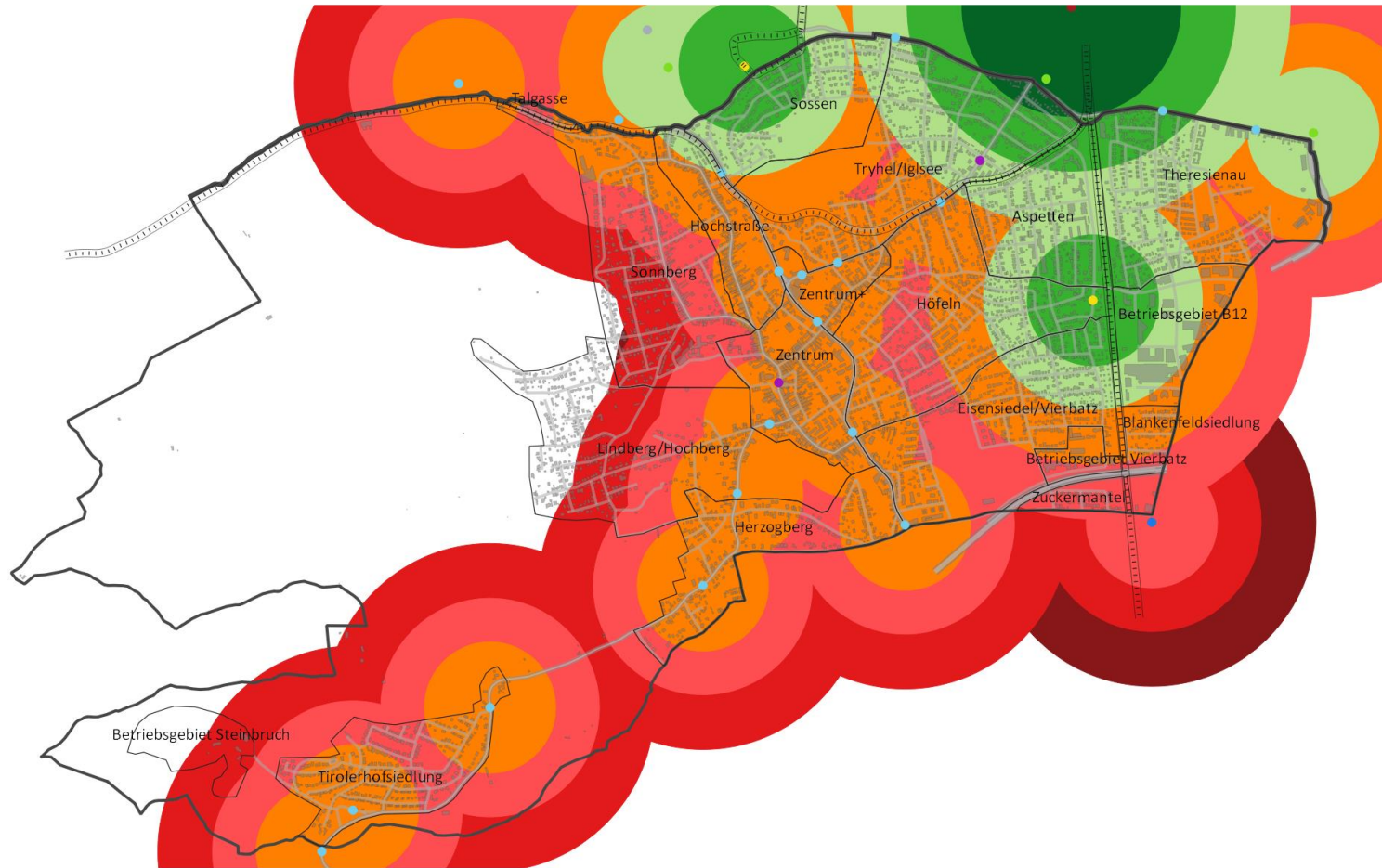
0 500 1000 m

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m	
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	G	
VI	E	F	G		
VII	F	G			
VIII	G				



MOBILITÄTSKONZEPT  
 Bestandserhebung und Problembehandlung  
 ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung  
 Montag-Freitag 6-20 Uhr (Plan Nr.19)  
 Datum: 29.10.2019





## ÖV-Güteklassen

Montag bis Freitag 20 bis 24 Uhr

### ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S Bahn U Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

### ÖV-Güteklassen

- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
  - G
- Grenzen**
- Landesgrenze
  - Gemeindegrenze

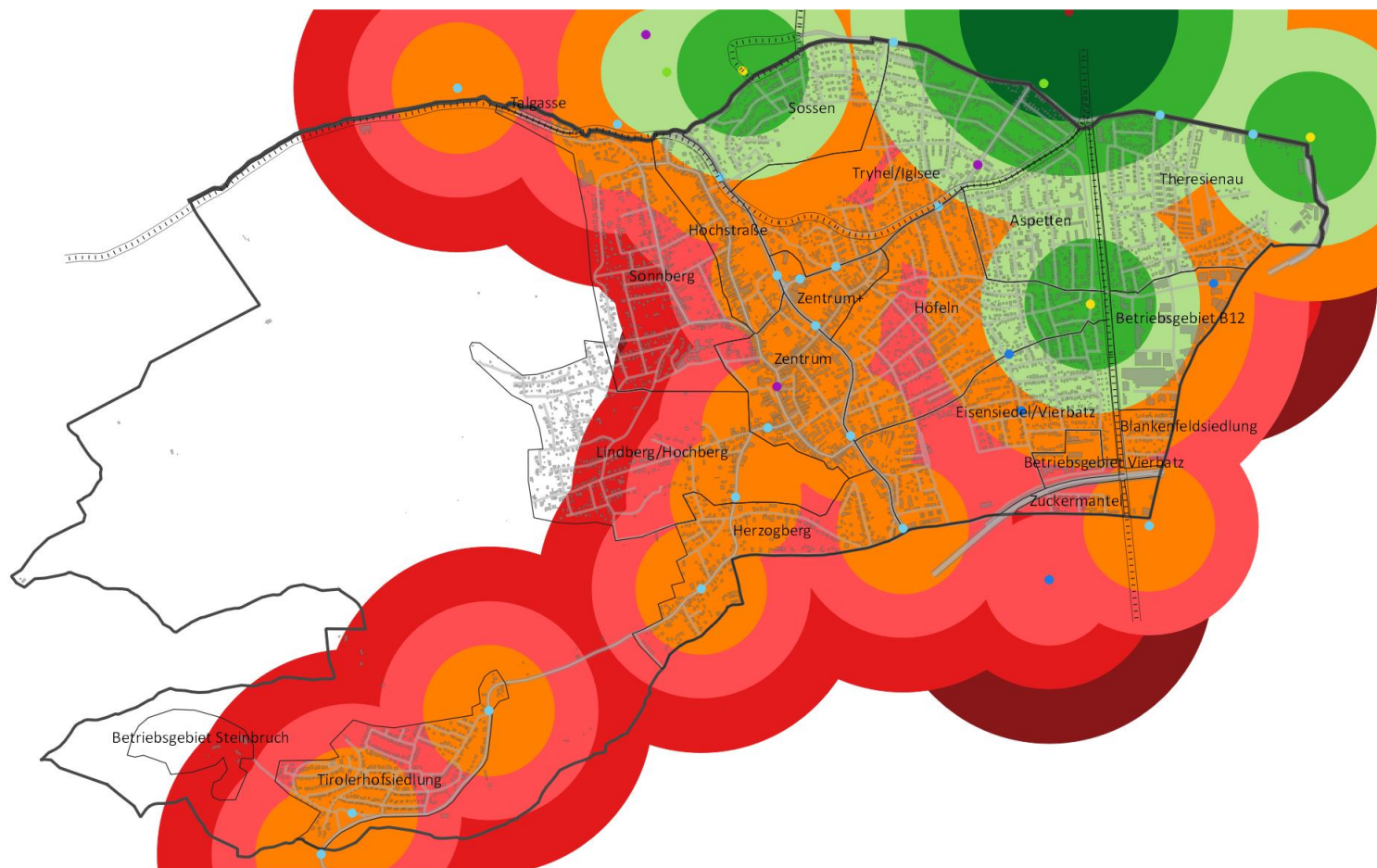
Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
VOR - Datengrundlage  
ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m	
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	G	
VI	E	F	G		
VII	F	G			
VIII	G				

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problembehandlung  
ÖV-Güteklassen  
Montag-Freitag 20-24 Uhr (Plan Nr.20)  
Datum: 29.10.2019



### ÖV-Güteklassen

Samstag 14 bis 24 Uhr und Sonntag 6 bis 24 Uhr

#### ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S Bahn U Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

#### ÖV-Güteklassen

- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
  - G
- Grenzen**
- Landesgrenze
  - Gemeindegrenze

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
VOR - Datengrundlage  
ROSINA&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

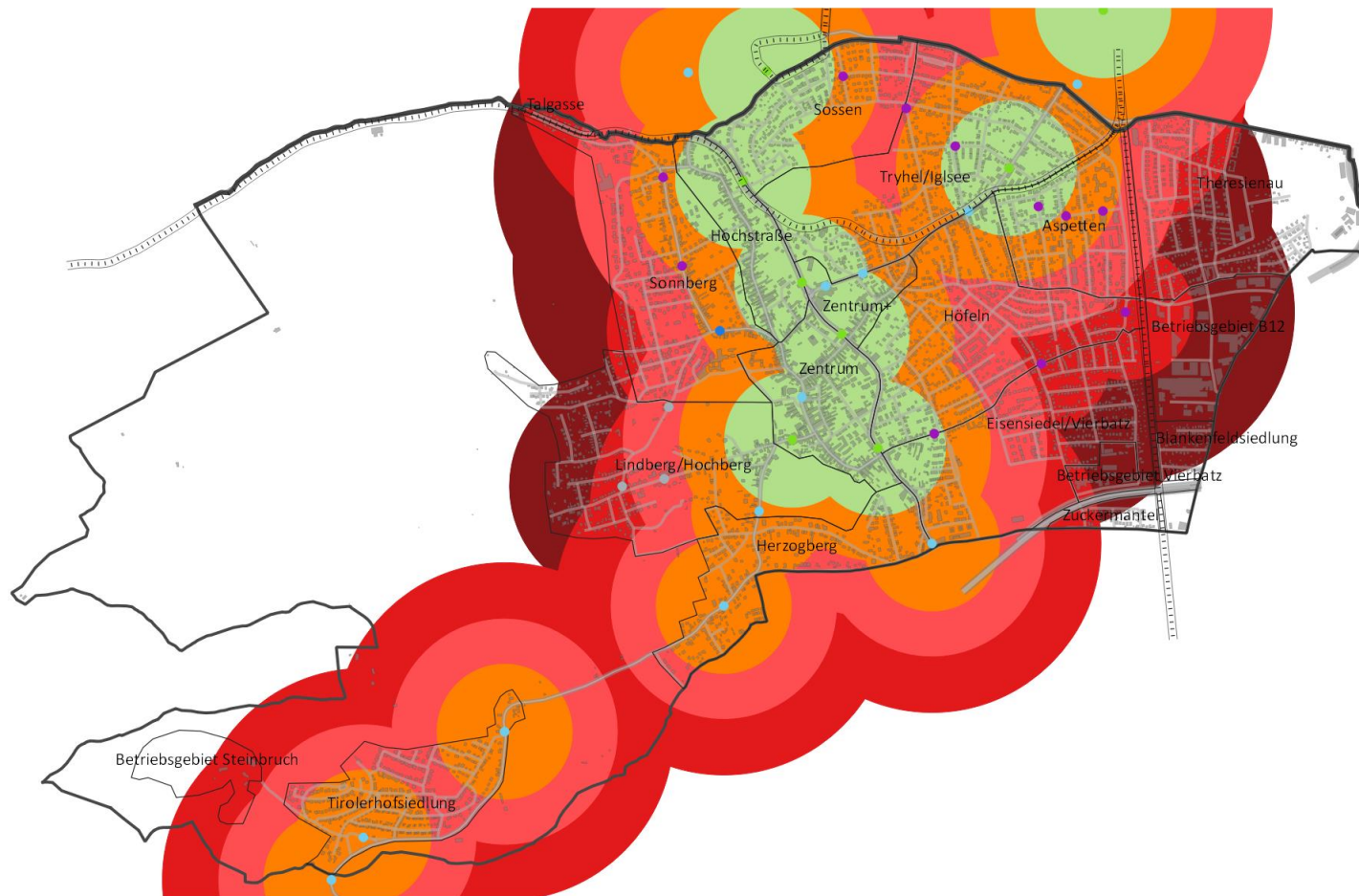
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m	
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	G	
VI	E	F	G		
VII	F	G			
VIII	G				

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problembehandlung  
ÖV-Güteklassen  
Samstag 14-24 / Sonntag 6-24 Uhr (Plan Nr.21)  
Datum: 29.10.2019

# ÖV-Güteklassen (Mo-Fr 6:00-20:00 Uhr) - Innerortsverkehr



## ÖV-Güteklassen

Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr - Innerortsverkehr

### ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S Bahn U Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

### ÖV-Güteklassen

- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
  - G
- Grenzen
- Landesgrenze
  - Gemeindegrenze

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
VOR - Datengrundlage  
ROSINA&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m	
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	G	
VI	E	F	G		
VII	F	G			
VIII	G				

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problembehandlung  
ÖV-Güteklassen - Innerortsverkehr  
Montag-Freitag 6-20 Uhr (Plan Nr.22)

Datum: 14.10.2019



## ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung

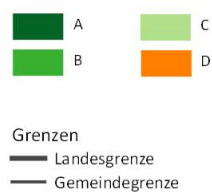
Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr - Innerortsverkehr

### ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S Bahn U Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)



Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
VOR - Datengrundlage  
ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

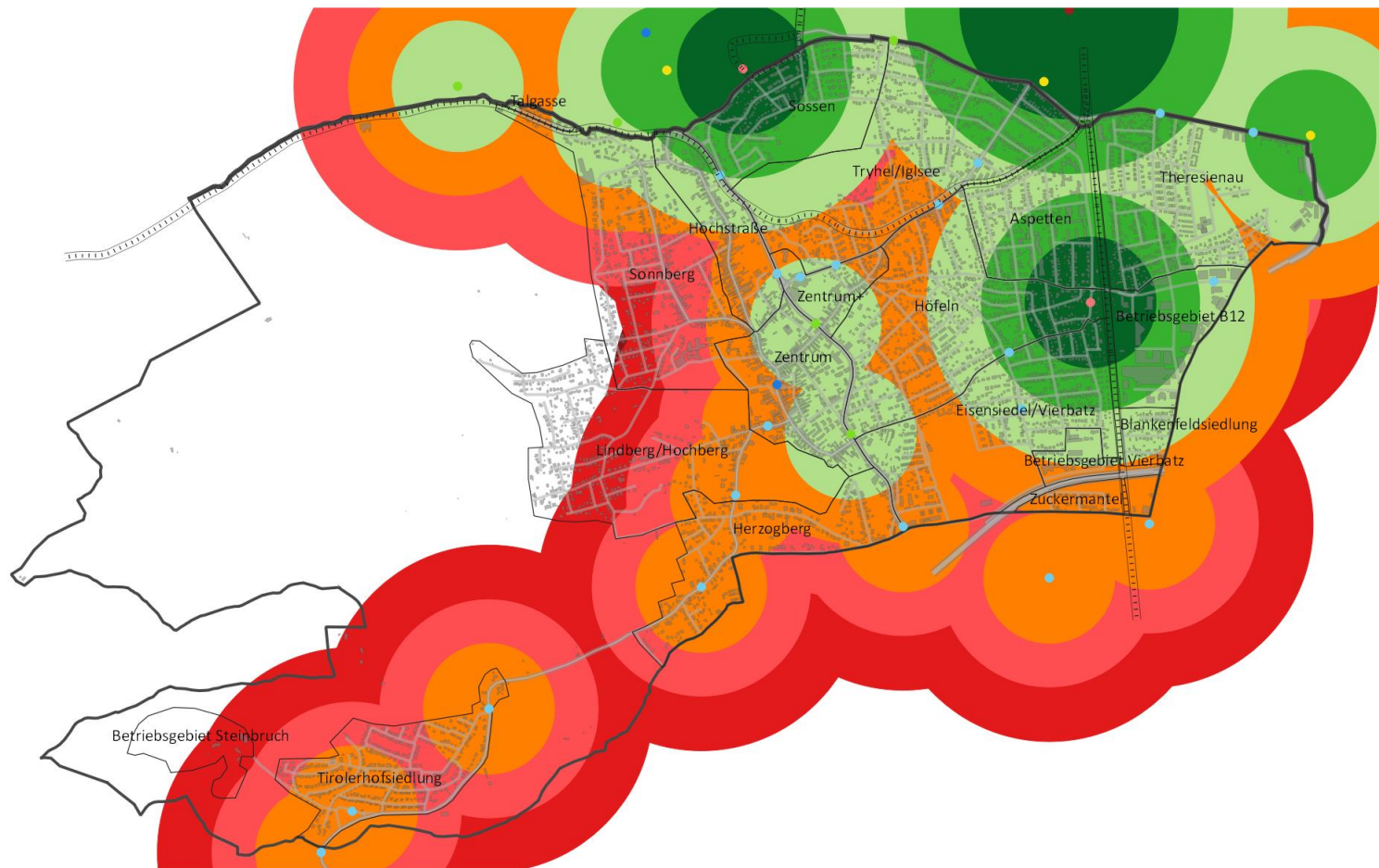
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problembehandlung  
ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung  
Mo-Fr 6-20 Uhr- Innerortsverkehr (Plan Nr.23)  
Datum: 29.10.2019

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m	
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	G	
VI	E	F	G		
VII	F	G			
VIII	G				

# ÖV-Güteklasse (Mo-Fr 6:00-20:00 Uhr) - ohne Ortsbus



## ÖV-Güteklassen

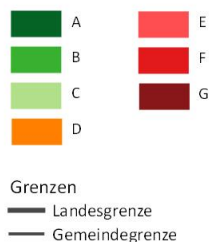
Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr ohne Ortsbus

### ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S Bahn U Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

### ÖV-Güteklassen



Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
VOR - Datengrundlage  
ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

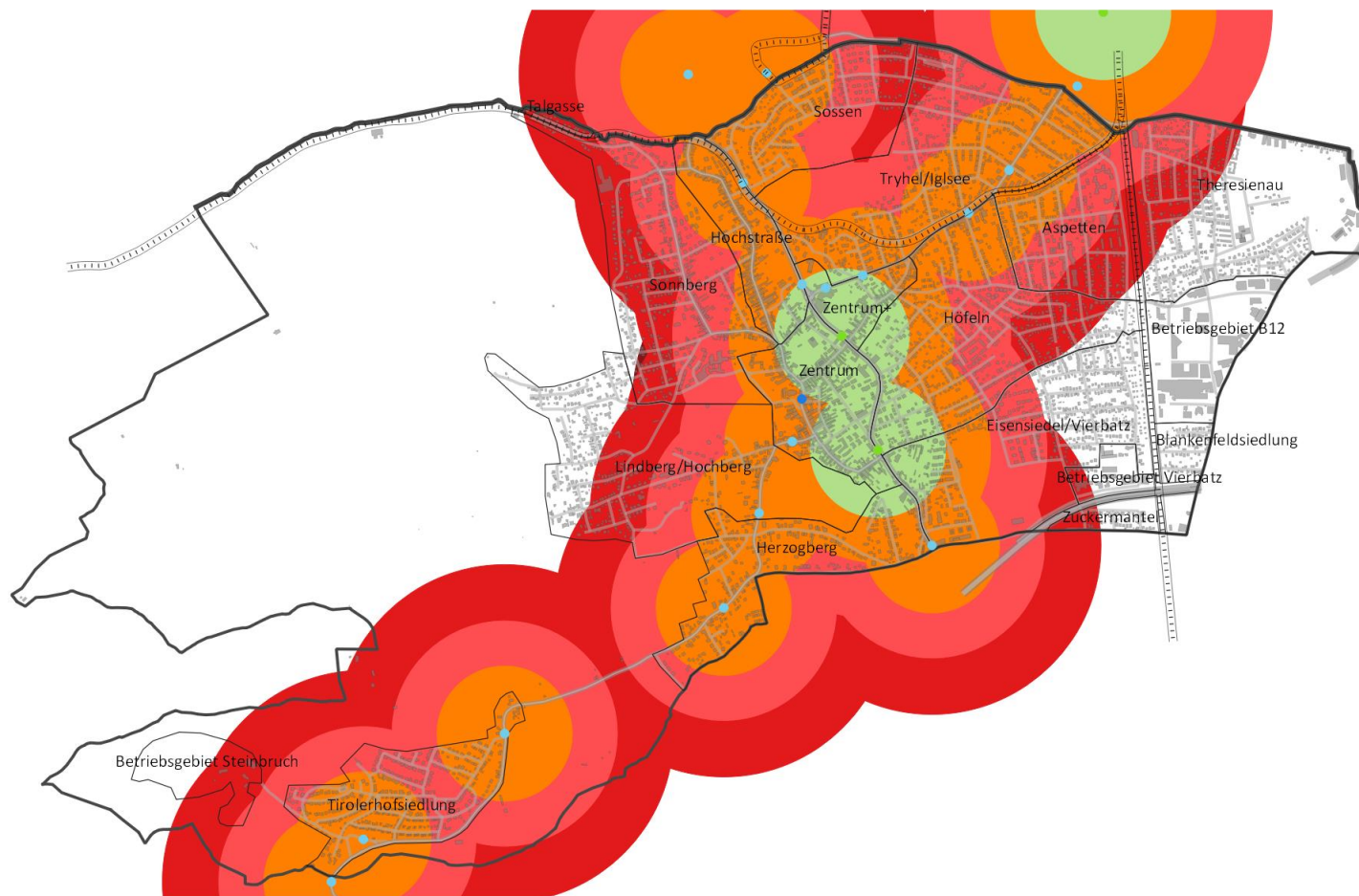
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m	
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	G	
VI	E	F	G		
VII	F	G			
VIII	G				

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problembehandlung  
ÖV-Güteklassen  
Mo-Fr 6-20 Uhr o. Ortsbus (Plan Nr.24)  
Datum: 29.10.2019

# ÖV-Gütekategorie (Mo-Fr 6:00-20:00 Uhr) - Innerortsverkehr ohne Ortsbus



## ÖV-Güteklassen

Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr - Innerortsverkehr ohne Ortsbus

### ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S Bahn U Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

### ÖV-Güteklassen

- A
  - B
  - C
  - D
  - E
  - F
  - G
- Grenzen**
- Landesgrenze
  - Gemeindegrenze

Quellen:  
OpenStreetMap - Kartengrundlage  
VOR - Datengrundlage  
ROSINA&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

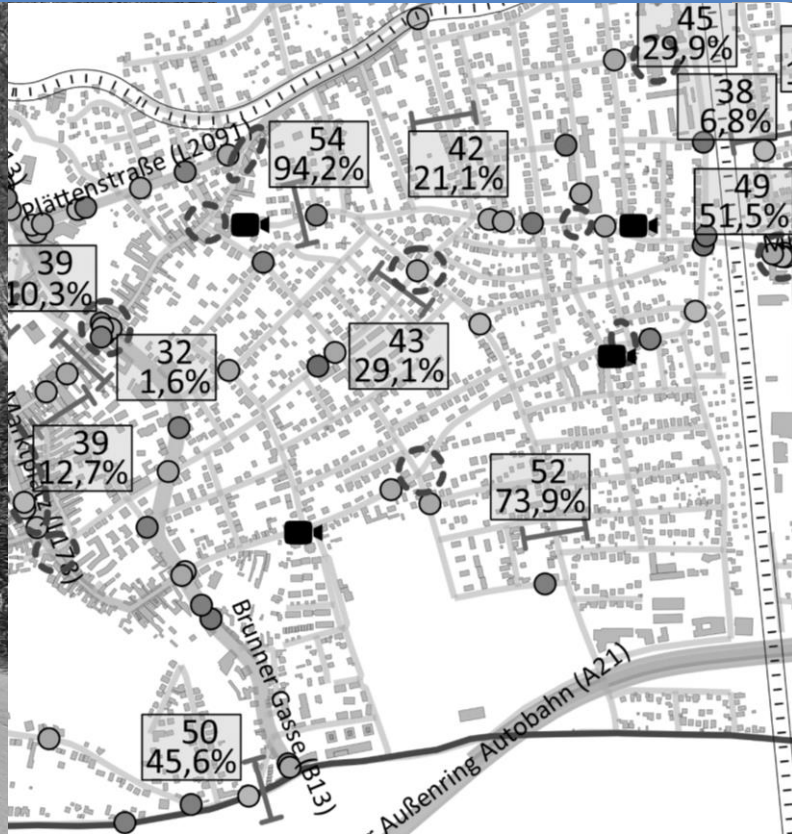
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m	
I	A	A	B	C	
II	A	B	C	D	
III	B	C	D	E	
IV	C	D	E	F	
V	D	E	F	G	
VI	E	F	G		
VII	F	G			
VIII	G				

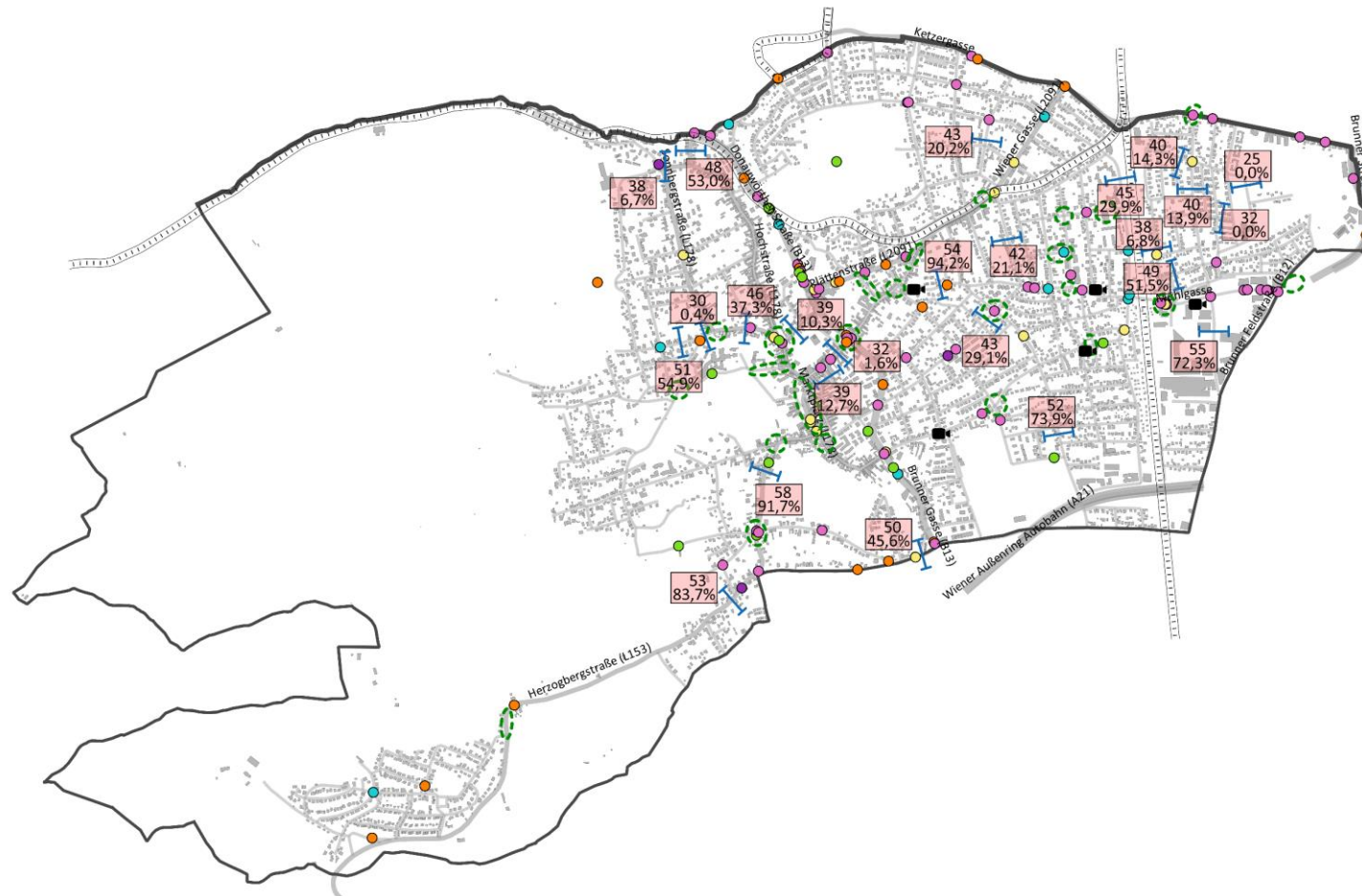
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problembehandlung  
ÖV-Güteklassen - Innerortsverkehr  
Mo-Fr 6-20 Uhr o. Ortsbus (Plan Nr.25)  
Datum: 14.10.2019

# Verkehrssicherheit





## Verkehrssicherheit

### Verkehrsträger

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße
- Bahnleiße

### Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

### Unfallstellen

- KFZ alleine
- KFZ / KFZ
- KFZ / Fahrrad
- KFZ / Fußgänger (Scooter)
- Fahrrad alleine
- Fahrrad / Fußgänger (Scooter)

Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung  
(durchgeführt von Büro KH13 und con.sens)

- Erhebungsstandorte

### Blitzeranlage

- Blitzerstandorte

Bereiche im Straßenverkehr  
mit Verbesserungspotential  
(Auswertung der Befragungen)

- Gefahrenstellen

### Geschwindigkeiten

- 39 V85 (Geschwindigkeit die von 85% nicht überschritten wird)
- 10,3% Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Quellen:

OpenStreetMap - Kartengrundlage

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT  
Bestandserhebung und Problemanalyse  
Verkehrssicherheit (Plan Nr.26)

Datum: 29.10.2019



- **Verkehrsbündelung durch Orts- und Verkehrsstruktur**
  - Barriere Südbahntrasse
  - nur eine Querung innerorts → Brücke Mühlgasse
  - Bündelung der Verkehrsströme (MIV) auf ein paar (wenige) Straßenzüge mit dadurch hoher Verkehrsfrequenz
- **sehr hoher Motorisierungsgrad** → 667 PKW/1000 Einwohner (im Bezirk Mödling)
- **Modal Split**
  - **57% MIV**
  - 20% zu Fuß
  - 6% Rad
  - 17% ÖV
- große Anzahl an **Tagespendler (ca. 10.000)**
  - 5988 Auspendler (Erwerbstätige und Schüler bzw. Studierende)
  - 4075 Einpendler (Erwerbstätige und Schüler)
- große Verkehrserzeugung mit MIV durch die Bewohner
  - ca. 225.000 km/Werhtag durch KFZ (MIV) → entspricht **ca. 5,5 mal um die Erde**
- viele sehr kurze Strecken mit dem KFZ
  - 8% unter 1,0 km,
  - 23% unter 2,5 km,
  - **50% unter 5,0 km**
- gleichbleibendes bzw. leicht rückläufige Verkehrsfrequenzen MIV
- **hoher Anteil** an (ortsfremden) **Durchgangsverkehr**
  - „Hauptort“ ca. 22%
  - „Ortsteil Theresienau“ ca. 32%

- **Hauptverkehrsrouten** für Durchgangsverkehr
  - B13 Donauwörtherstraße – Brunner Gasse
  - B13 Donauwörtherstraße – L2091 Plättenstraße/Wienergasse – Gauguschgasse bzw. Ambros Rieder-Gasse/Franz Regenhart-Gasse – Mühlgasse
  - Rembrandtgasse für Ortsteil Theresienau
- **Hohe Verkehrsfrequenzen MIV** im Ortszentrum im Konflikt mit hohem Fußgängeraufkommen
- teilweise **keine bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung** durch
  - fehlende Gehsteige
  - fehlende Radverkehrsanlagen
  - fehlende Stellplatzorganisation
- einzelne **Gefahrenstellen im Straßenraum** durch
  - nicht bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung
  - schlechte bauliche und verkehrstechnische Ausgestaltung von Querungsstellen (für Fußgänger und/oder Radfahrer)
  - abschnittsweise überhöhtes Geschwindigkeitsniveau
  - geringe Anhaltebereitschaft bei Fußgängerübergängen und/oder Radfahrerüberfahrten bzw. Querungsstellen
  - fehlende (durchgehende) Gehsteige bzw. vorhandene Gehsteige mit mangelhaften bzw. nicht bedarfsgerechten Anlageverhältnissen (z.B. zu geringe Breiten) im Zusammenhang mit den gleichzeitigen Verkehrsfrequenzen (MIV)
- teilweise nicht bedarfsgerechte bzw. unkoordinierte Baudurchführung bei Straßenbau bzw. Straßensanierung und/oder Gehsteigausbau
- **lückenhaftes Radwegenetz**
- **großes Stellplatzangebot** im öffentlichen Straßenraum
  - Auslastung im gesamten Ort an einem Werktag
    - 49% am Vormittag und
    - 52% am Abend
- hohe Stellplatzauslastung nur temporär und in Teilbereichen

- sehr große Anzahl an PKW die im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden
  - am Abend **ca. 48% aller PKW** der Perchtoldsdorfer Haushalte
- **unübersichtliche Verkehrssituationen** durch
  - Vielzahl an Verkehrszeichen und Beschilderungen
  - teilweise unnötige Verkehrszeichen durch Überreglementierung
  - vielfach unrichtige bzw. nicht bedarfsgerechte Situierung und Montage von Verkehrszeichen
- schwer verständliche Kundmachung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet (speziell für Ortsfremde) durch Ausnahmeregelungen, auch im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Beschränkungen in den Nachbargemeinden
- gute ÖV Erschließung für viele Teile des Ortsgebietes für die Auspendlerbeziehungen (Richtung Wien bzw. Mödling) an Werktagen tagsüber (06:00 bis 20:00 Uhr)
- schlechte ÖV Erschließung für einzelne Teilbereiche (Sonnberg, Lindberg, Theresienau, Blankenfeld, Tirolerhof) durch exponierte Lage im Zusammenhang mit ÖV-Linienführungen
- **schlechte ÖV Erschließung für große Bereiche** des Ortsgebietes **am Abend** (nach 20:00 Uhr) **und Wochenende** bzw. für die Innerortsbeziehungen (Erreichbarkeit Ortszentrum) insbesondere durch unattraktive Linienführung/Frequenzangebot des Ortsbusses
- unattraktive ÖV Tarifgestaltung (Kernzone/Außenzone) für Pendler

- Bearbeitungsphase I

- Bestandserhebung und Problemanalyse

- Bearbeitungsphase II

- Grundlagen- und Maßnahmenkatalog

- Bearbeitungsphase III

- Mobilitätsleitbild „Mobil 2030“

Definition eines Mobilitätsleitbildes aufbauend auf dem Grundlagen- und Maßnahmenkatalog als Basis für die künftige Ortsentwicklung sowie allgemeine und ortsbezogene Verkehrspolitik der MG Perchtoldsdorf für die nächsten 10 bis 15 Jahre, mit Beschlussfassung durch den Gemeinderat.