

mobil 2030

Umsetzungsprogramm 2022ff

Projekte nach Dringlichkeit gereiht

Entwurf: Christian Apl vom 8.1.2022

Am 1. Dezember 2020 hat der Gemeinderat der Marktgemeinde Perchtoldsdorf das neue Raumordnungsprogramm samt Mobilitätskonzept „mobil 2030“ beschlossen. Etliche Maßnahmenvorschläge daraus wurden schon umgesetzt. Hier werden vornehmlich jene behandelt, die uns 2022 und die Folgejahre beschäftigen werden.

mobil 2030 – die Handlungsfelder

Handlungsfeld A – „Mobilitätsverhalten, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit“

Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Perchtoldsdorfer Bevölkerung in Richtung einer bedarfs- und umweltgerechten Verkehrsmittelwahl durch Förderung des öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrs als übergeordnetes Ziel der künftigen Mobilitätspolitik der Marktgemeinde Perchtoldsdorf.

Handlungsfeld C – „Fußverkehr“

Barrierefreie Ausgestaltung der Straßenräume für den Fußverkehr mit möglichst hohem Ausstattungskomfort und entsprechenden Sicherheitsstandards für eine komfortable und sichere Begehbarkeit durch alle Personengruppen.

Handlungsfeld E – „Öffentlicher Verkehr“

Schaffung einer guten Versorgungsqualität für alle Ortsteile durch Ausweitung des Linien- und Intervallangebotes samt Förderung einer nutzerorientierten und attraktiven Tarifgestaltung.

Handlungsfeld G – „Zuständigkeiten, Kompetenzen und Öffentlichkeitsarbeit“

Dauerhafte Berücksichtigung des Mobilitätsleitbildes im Zusammenhang mit den Zielsetzungen des Klimaschutzmanifestes durch entsprechende Umsetzungscoordination in der Gemeindeverwaltung und Information bzw. öffentliche Zugänglichkeit zu mobilitätsrelevanten Daten für die Perchtoldsdorfer Bevölkerung.

Handlungsfeld B – „Straßenraumgestaltung“

Straßenbau nach einheitlichen Kriterien für eine zukunftsorientierte Straßenraumgestaltung zur Erfüllung der bedarfsgerechten Anforderungen für alle Mobilitätsteilnehmergruppen unter Berücksichtigung einer Minimierung der versiegelten Flächen im öffentlichen Straßenraum.

Handlungsfeld D – „Radverkehr“

Erhöhung des Radverkehrsanteils durch Schaffung attraktiver Radverkehrsanlagen bzw. Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer begleitet durch strukturelle und gesamtheitliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Handlungsfeld F – „Ruhender Verkehr“

Zukunftsorientiertes Management der KFZ-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum durch Parkraumbewirtschaftung im Zusammenhang mit der tatsächlichen Nutzung der Pflichtstellplätze auf Privatgrund.

mobil 2030 – Legende zum Maßnahmenkatalog



 Mobilitätskonzept Perchtoldsdorf Bearbeitungsphase II - „Grundlagen- und Maßnahmenkatalog“ Erläuterungsbericht samt möglicher Maßnahmen		
★	Leuchtturm-Projekt	
🕒	Sofort-Maßnahme	
Priorität / Aufwand		
●●●	hoch	
●●	mittel	
●	niedrig	
Realisierungshorizont		
S	Sofort-Maßnahme	
K	kurzfristig	
M	mittelfristig	
L	langfristig	
✓	erledigt oder bereits in Umsetzung (im Zuge von „Mobil 2030“)	
laufend	periodisch wiederkehrend oder permanent zu berücksichtigen	

Abb.1 Legende des Maßnahmenkatalogs

Empfehlungen aus mobil 2030:

- ⇒ Optische Ausgestaltung und
- Ausarbeitung eines spe
- Schülern
- Prüfung der Standorte f

- Projektstatus
- Ausblick

Maßnahmenkatalog	Priorität	Aufwand	Realisierungs- horizont	Anmerkung
A1 Veränderung Modal Split				
★ A 1.1 Sanfte Mobilität fördern	●●●	●●●	laufend	

★ A 1.1 Sanfte Mobilität fördern ●●● ●●● *laufend*

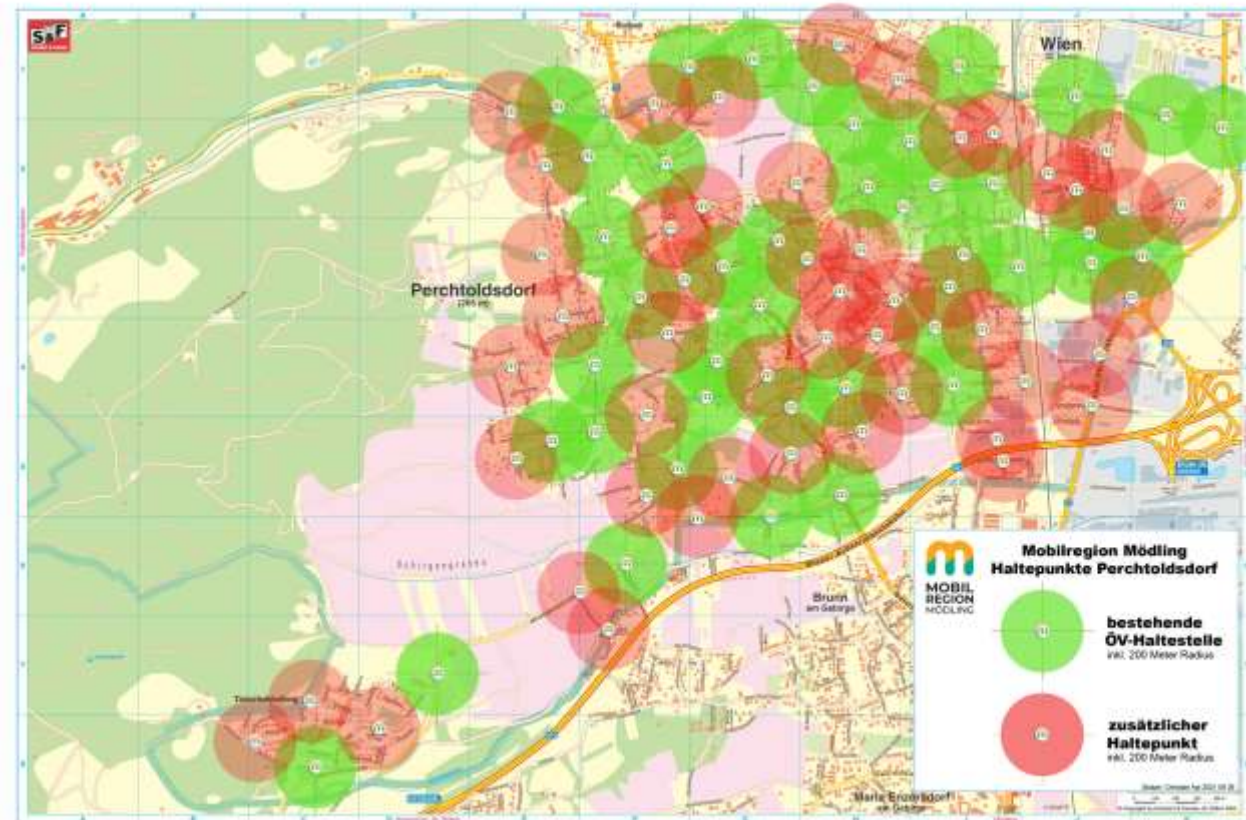
Das **primäre Ziel** in Hinblick auf die Einhaltung des Klimaschutzmanifests der Marktgemeinde Perchtoldsdorf ist die **nachhaltige Veränderung der Verkehrsmittelwahl, weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu öffentlichen Verkehr (ÖV) und nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV).**

Dahingehend **stehen alle Handlungsfelder in direktem Zusammenhang mit der Veränderung des Mobilitätsverhaltens** und somit auch die einzelnen Verkehrsarten sowie die erforderliche Verkehrsinfrastruktur, in gegenseitiger und wechselseitiger Beziehung.

- ⇒ Veränderung Modal Split zu Gunsten NMIV und ÖV
 - Planung, Förderung und Realisierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Voraussetzungen für den Fußgänger- und Radverkehr
 - Planung, Förderung und Realisierung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV

★ E 1.3 Mikro-ÖV-System ●●●●● K

- ⇒ Verbesserung des ÖV-Angebotes durch einheitliches Mikro-ÖV-System im Bezirk Mödling
 - Grundsatzbeschluss aller Gemeinden im Bezirk Mödling
 - Ausschreibung des Betriebes mit Detailplanung durch den VOR
 - Beschlussfassung aller Gemeinden für die Vergabe
 - Aufnahme des Betriebes zum Fahrplanwechsel Dezember 2021
- ⇒ Optionale Teillösung für Perchtoldsdorf und Nachbargemeinden
 - Prüfung der Umsetzbarkeit



- Das Postbus Shuttle hat am 1.12.2021 seinen Betrieb aufgenommen
- Derzeit Behebung diverser Mängel
- Danach Bewerbung wieder verstärken

★ E 2.1 ÖV-Förderung durch Marktgemeinde Perchtoldsdorf



E2.1.1 Ortstarif

Für Fahrten innerhalb des Gemeindegebietes bis an die Kernzonengrenze gilt für Einzeltickets ein eigener Ortstarif.

Für die Bereitstellung dieses Ortstarifes – für Personen die innerhalb Perchtoldsdorfs bis zur Kernzonengrenze die Buslinien mit einem Einzelticket nutzen – zahlt die Gemeinde Perchtoldsdorf gemäß gültigem Kooperationsvertrag pro Jahr ca. 4.000 €. an den Verkehrsverbund Ost-Region. Der Abrechnung werden grundsätzlich aktuelle Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit Basisdaten zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses 1997 zu Grunde gelegt. Dahingehend sollten die bestehenden Verträge, insbesondere die Erfassung der maßgebenden Fahrgäste als Abrechnungsgrundlage, mit dem VOR entsprechend neu geregelt werden. Entsprechende Zeitkarten werden von der Marktgemeinde Perchtoldsdorf durch einen jährlichen Zuzahlungsbetrag direkt gefördert.

- ⇒ Förderung der ÖV Nutzung innerhalb von Perchtoldsdorf durch Ortstarif
 - Neuverhandlung der Verträge mit dem VOR für die Zuzahlung durch die MG Perchtoldsdorf zum Ortstarif, insbesondere im Hinblick auf die Abrechnungsgrundlagen
 - Verhandlung mit dem VOR zur Abänderung der bestehenden Zonenstruktur (Einbindung in die Kernzone)

E2.1.2 Förderung von Zeitkarten

Gemäß der bestehenden Zonenregelung wird von der MG Perchtoldsdorf der Besitz einer Jahreskarte für die Außenzone mit einem jährlichen Zuzahlungsbetrag gefördert.

Da speziell beim Berufspendlerverkehr ein großes Potential für eine Verlagerung vom MIV zum ÖV vorhanden ist, erscheint dahingehend eine weitere und auch noch erhöhte Förderung von Zeitkarten sinnvoll. Es führt dies zwar zu Zusatzkosten für die Gemeinde, jedoch wirkt sich eine Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV positiv auf den Klimaschutz aus und ist dies entsprechend des Gemeinderatsbeschlusses zum Perchtoldsdorfer Klimaschutzmanifestes gerechtfertigt.

- ⇒ Förderung der ÖV Nutzung innerhalb von Perchtoldsdorf durch Zuzahlung für Zeitkarten
 - Überlegung für weitere Erhöhung des Zuzahlungsbetrages auf Basis der Intentionen des Klimaschutzmanifestes

- Unterstützung für jene, die durch den Entfall des Ortsbusses (258) betroffen sind, ausarbeiten.
- Subventionierung des Komfortzuschlags durch die Gemeinde (wie in Mödling, Wr. Neudorf und Laxenburg) ist noch zu diskutieren

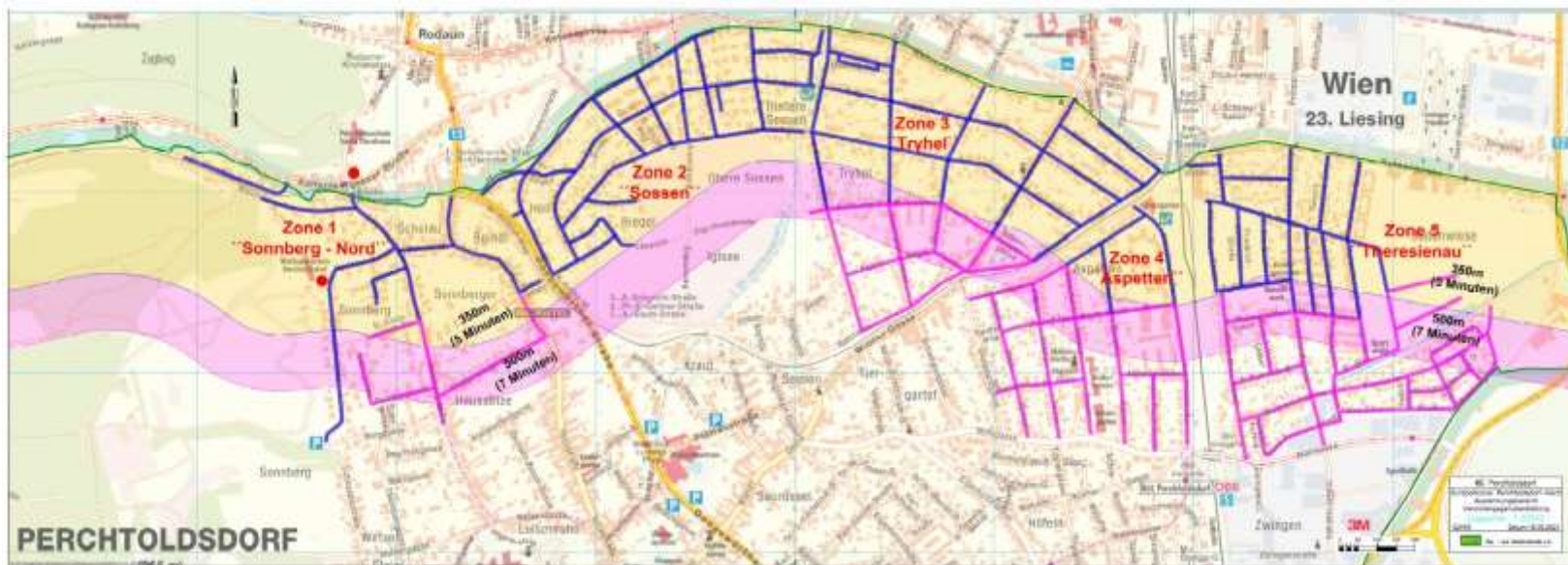
★ F 3.2 Umsetzung Parkraumbewirtschaftung ●●●●● K

⇒ Umsetzung eines Modells zur Parkraumbewirtschaftung:

- vertiefte fachliche, politische und juristische Diskussion der aufgezeigten Modellvarianten und Module
- Ausarbeiten eines Umsetzungskonzeptes zur Parkraumbewirtschaftung
- Information der Bevölkerung
- Festlegen der Zuständigkeit für die Administration der Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Gemeindeverwaltung (Ausstellen Parkkarten etc.)

→ Beschlussfassung durch den Gemeinderat

- Anbringen der erforderlichen Infrastruktur im Straßenraum (Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen, Infotafeln, gegebenenfalls Automaten etc.)
- Ausweiten der Funktionen von Handyparken
- Anfertigen von Parkkarten, Parkscheinen etc.
- Beauftragen eines Dienstleistungsunternehmens zur Parkraumüberwachung
- Gültigkeitsbeginn der Parkraumbewirtschaftung ab Stichdatum (mit ausreichender Vorlaufzeit zur Beantragung von Parkkarten etc.)



- Parkraumbewirtschaftung in Wien ab 1.3.2022
- In Perchtoldsdorf wird eine gebührenfreie Kurzparkzone eingerichtet (gelber Bereich)
- Evaluierung und ggf. Erweiterung (rosa Bereich) nach zwei Jahren

E 1.1.3 Schüler- bzw. Verstärkerbusse ●●● ●● K



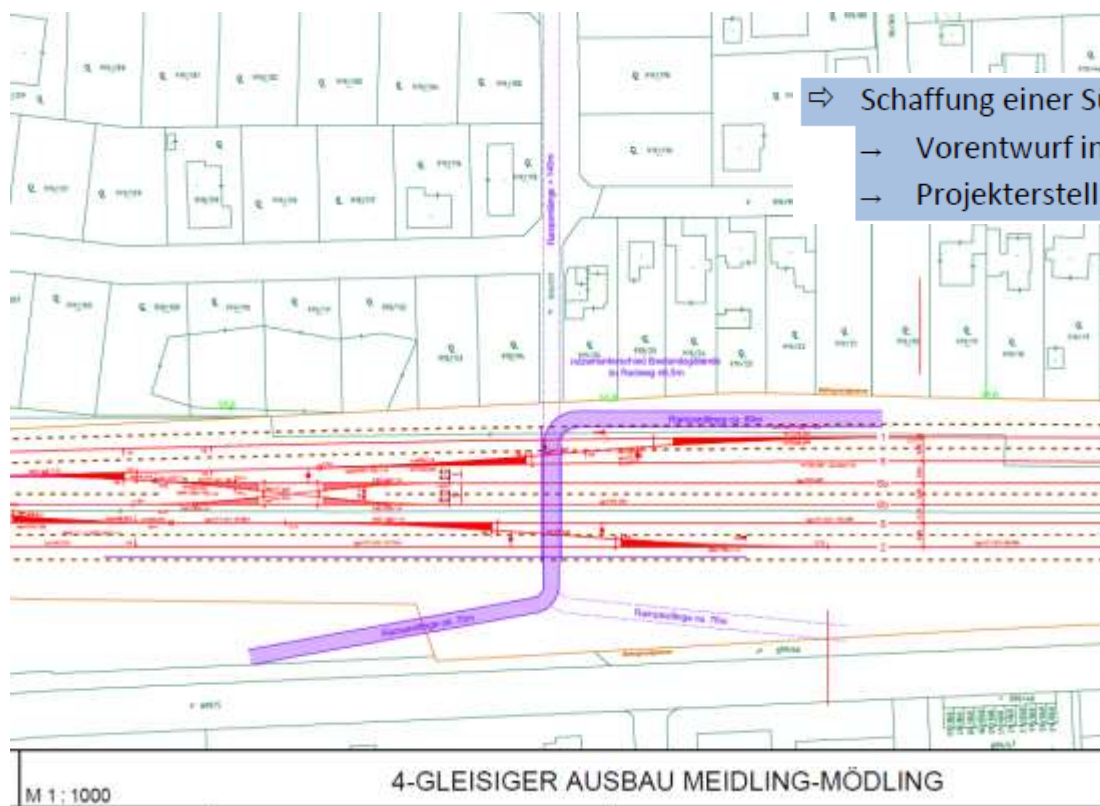
⇒ Verbesserung des Angebotes für den Schülerbusverkehr

- Überprüfung der Notwendigkeit bzw. der Linienführung der Verstärkerkurse der Linien 257 und 258 im Zusammenhang mit einer neuen Buslinie
- Koordinierung einer getakteten Intervallverdichtung als Schülerverstärkerkurse aller maßgebenden Buslinien
- Prüfung der Möglichkeit gestaffelter Unterrichtsbeginnzeiten bei Erschließung mehrerer Schulen durch einen Schülerkurs

- Derzeit Verhandlungen mit dem VOR über die Neuorganisation des Schülerverkehrs ohne Ortsbuslinie 258
- Voraussichtlich Juli 2022: Fahrplanwechsel

★ A 2.1 Querung Südbahn für Fuß- und Radverkehr im Bereich Rudolf Hochmayer-Gasse – Felix Petyrek-Gasse ●●● ●●● L

C 1.3.3 Querung Südbahn für Fuß- und Radverkehr im Bereich Rudolf Hochmayer-Gasse – Felix Petyrek-Gasse *siehe Kapitel A2.1*



Projektbetreiber 4-gleisiger Ausbau: ÖBB Infra

- Frühjahr 2022: Präsentation der Projektpläne
- UVP-Verfahren
- Errichtung
- Inbetriebnahme ca. 2032

Begleitende Radinfrastruktur in Zusammenarbeit mit dem Land NÖ

A 3.2.1 Rembrandtgasse # Ketzergasse - Sichtverhältnisse ●●● ● K



A3.2.1 Rembrandtgasse # Ketzergasse - Sichtverhältnisse

Das Ausfahren von der Rembrandtgasse in die Ketzergasse, speziell für die Linksabbiegerelation Richtung Liesing, ist durch das hohe Verkehrsaufkommen in der Ketzergasse in den Spitzenzeiten sehr schwierig. Dazu kommen noch beeinträchtigte Sichtverhältnisse durch die örtlichen Anlagenverhältnisse im Zusammenhang mit parkenden Fahrzeugen.

- ⇒ Halte- und Parkverbot für Parkstreifen auf der Südseite der Ketzergasse westlich der Rembrandtgasse
 - Ermittlung der erforderlichen Sichtweiten und Festlegung des notwendigen Bereiches für Halte- und Parkverbot
 - Verordnung durch Marktgemeinde Perchtoldsdorf als zuständige Verkehrsbehörde
 - Verkehrszeichenmontage durch Wirtschaftshof auf Veranlassung durch Verkehrsreferat

2022: Sanierung der Ketzergasse

2022: Bepflanzung der Baum- und Strauchscheiben auch in der Rembrandtgasse

C 1.4.3 Petersbach Begleitweg ●●●● M

⇒ Verbreiterung des Petersbach-Begleitweges und der Anbindung Richtung „Karl-Wirt“
→ Umsetzung des vorliegenden Ausführungsprojektes



- Abschließende Klärung mit den Grundeigentümern
- Errichtung

A 3.1 Reduktion Geschwindigkeitsniveau

Im Bestand gilt durch Kundmachung bei den Ortstafeln eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 40km/h für das gesamte Ortsgebiet, mit Ausnahme von Vorrangstraßen. Als Vorrangstraßen sind die Landesstraße B12 Brunner Feldstraße, die Landesstraße B13 Donauwörtherstraße/Brunner Gasse sowie die Landesstraße L2091 Plättenstraße/Wiener Gasse entsprechend durch Verkehrszeichen gekennzeichnet.

In den Nachbargemeinden Brunn am Gebirge, Maria Enzersdorf und Mödling sind auch Regelungen vorhanden, wo in weiten Bereichen des Ortsgebietes Tempo 40 gilt, jedoch jeweils mit anderen Kundmachungen. Dahingehend gibt es z.B. in Maria Enzersdorf Bestrebungen, einheitlich für das gesamte Ortsgebiet Tempo 40 kundzumachen.

Im Sinne des geschlossenen Siedlungsbereiches dieser Gemeinden, ist aus verkehrstechnischer Sicht eine einheitliche Regelung zumindest für diese Gemeinden anzustreben.

Für Perchtoldsdorf soll dahingehend als kurzfristiger erster Schritt, die Entfernung der Ausnahmeregelung für Vorrangstraßen und somit die Gültigkeit von Tempo 40km/h auf allen Straßen des gesamten Ortsgebietes, umgesetzt werden.

- ⇒ Entfernung der Ausnahmeregelung für Vorrangstraßen
 - Absprache mit der Niederösterreichischen Straßenbauabteilung 2 als Straßenerhalter
 - Einreichung bei BH Mödling als zuständige Verkehrsbehörde

2022: Materialsammlung und Grundsatzdiskussion ob 30 km/h flächendeckend eingeführt werden soll.

A 4.1 Bewusstseinsbildung zur Vermeidung von „Elterntaxi“ ●●● ● *laufend*

Neben speziellen Maßnahmen zur Vermeidung der Möglichkeit zum Zufahren bis in den Nahbereich der Schulen, muss primär auf die Bewusstseinsbildung zur Vermeidung des Schülerbringverkehrs gesetzt werden. Dabei muss einerseits den Schülern schmackhaft gemacht werden, den Schulweg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ohne Begleitung der Eltern „zu erleben“.

Andererseits müssen die Eltern das Gefühl haben können, ihre Kinder sind auf dem Schulweg sicher unterwegs, um dem vielfachen Argument für das „Elterntaxi“ – „ich bringe meine Kinder mit dem Auto zur Schule, weil der Schulweg so gefährlich ist“ – entgegen zu wirken. Dahingehend sind Verbesserungen für die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf den Schulwegen mit höchster Priorität zu behandeln. Entsprechende Einzelmaßnahmen sind in den Handlungsfeldern C, D und E enthalten.

Für die Bewusstseinsbildung den Schulweg nicht mit dem Kraftfahrzeug zurückzulegen, empfiehlt sich gemeinsam mit den Schulen entsprechende *Informationskampagnen und Veranstaltungen (Workshops zum Thema Verkehr innerhalb des Unterrichts, Informationsbroschüren über die Schulwege, Informationsveranstaltungen in den Schulen auch mit Eltern/Elternverein, etc.)* durchzuführen.

- ⇒ Bewusstseinsbildung durch Informationskampagnen und Veranstaltungen
- Kontaktaufnahme mit den Schulen und Elternvereinen
 - Ausarbeitung von Informationskonzepten
 - Durchführung von Veranstaltungen, Workshops etc.

- Jeweils zu Schulbeginn Infos bei den Elternabenden
- Siehe A4.2 SchulGEHBus

A 4.2 Initiative „SchulGEHbus“ siehe Kapitel C1.5

★ C 1.5 Initiative „SchulGEHbus“ ●●●●● K



Routen VS Sebastian Kneipp-Gasse

- Route 1 + Zubringer
- Route 2
- Route 3
- Route 4 + Zubringer
- Route 5 + Zubringer
- Route 6

Routen VS Roseggergasse

- Route 1
- Route 2
- Route 3 + Zubringer
- Route 4
- Route 5 + Zubringer
- Route 6

⇒ Umsetzung von „SchulGEHbus“ Routen für die beiden Volksschulen Roseggergasse und Sebastian Kneipp-Gasse

- Einbindung der Schulen (Direktion, Lehrkörper, Elternverein) in den Realisierungsprozess
- Durchführung der Detailplanung
- Akquisition möglicher Förderungen
- Detailplanung und Umsetzung

- Absicherung und Ertüchtigung der Schulweg-Routen, zB durch zusätzliche Markierungen der Schutzwege
- April 2022: Kontaktaufnahme mit Direktionen und Elternvereinen
- September 2022: ggf. Start

A4.3.3 Verkehrserschließung International Highschool ●●● ●● K

C 2.1.1 Herzogbergstraße (L153), Bushaltestelle Tirolerhofallee – Fußgängerquerung (Schüler) *siehe Kapitel A4.3.3*

⇒ Erhöhung der Verkehrssicherheit im unmittelbaren und erweiterten Haltestellenbereich (Schulumfeld)

- Ausarbeitung eines Entwurfes zur Umgestaltung der Querungsstelle im Zusammenhang mit der Situierung der Bushaltestelle
- Prüfung der Erfordernisse für die Ausgestaltung des Haltestellenbereiches und entsprechende Entwurfsplanung
- Prüfung der Eignung zur Anordnung eines Schutzweges
- Prüfung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion im Zuge der Herzogbergstraße im Bereich der Querungsstelle und im Schulumfeld
- Überprüfung der Möglichkeiten für eine Kennzeichnung des Bereiches als Ortsgebiet und allenfalls Beantragung bei der BH Mödling als zuständige Verkehrsbehörde
- Umsetzung eines Gesamtpaketes von Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld

- Klärung mit Land wegen Kostenaufteilung
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten



C 2.1.20 Hochbergstraße (L153) # Kunigundbergstraße # Hagenauerstraße – Fußgängerquerung ●● ●● M

- ⇒ Errichtung einer Fußgängerauftrittsfläche an der nordöstlichen Kreuzungsecke
 - Entwurfsplanung
- ⇒ Prüfung der Anordnung einer baulichen Mittelinsel als Querungshilfe
 - Machbarkeitsstudie



- Klärung mit Land NÖ wegen Kostenaufteilung
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

D 2.1 Errichtung und Sanierung von Radabstellanlagen

D 2.1.1 Umsetzung Maßnahmenpaket Priorität 1 (10 Standorte) ●●● ● *K siehe Radverkehrskonzept (S.71 bzw. 87ff.)*

D 2.1.2 Umsetzung Maßnahmenpaket Priorität 2 (12 Standorte) ●● ● *M siehe Radverkehrskonzept (S. 72)*

★ D 2.2 Kostenlose Ausgabe von Radabstellanlagen an Gastronomie etc. ●●● ● *K siehe Radverkehrskonzept (S. 87)*

- Erstellung eines Sanierungskonzepts
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

Maßnahmenprogramm Abstellanlagen

Auf Basis der Ergebnisse des 2. Workshops wurde ein Maßnahmenprogramm zur Sanierung und Neuerrichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum ausgearbeitet. Das Maßnahmenprogramm beinhaltet die Errichtung von Fahrradabstellanlagen in zwei Prioritätsstufen.

Maßnahmen der Priorität 1 (10 Standorte):


Priorität 1			
Nr.	Örtlichkeit	Sanierung / Neuerrichtung	Anzahl Stellplätze
03	Friedhof	S	8
08	Bahnhof Perchtoldsdorf	S	50
15	Freizeitzentrum	S	50
25	Marktplatz – Elisabethstraße	S	10
28	Marktplatz (Apotheke)	S	8
33	Wiener Gasse zwischen Hochstraße und Franz-Josef-Straße	N	12
39	Pfarrkirche (Marktplatz)	S	10
44	BRG Perchtoldsdorf	S	50
60	Pumptrack / Skatepark	N	10
62	Apothekne Pödenstraße	N	8

Maßnahmenprogramm Abstellanlagen

Maßnahmen der Priorität 2 (12 Standorte):

Priorität 2			
Nr.	Örtlichkeit	Sanierung / Neuerrichtung	Anzahl Stellplätze
06	Billa Donauehrer Straße	S (wird von Kfz zugeparkt)	8
19	Beatrikheim, Penslonbsten & Pflegeheim	S	8
31	Wiener Gasse (Konditorei Heiner)	S	6
40	Burg Perchtoldsdorf	S	20
41	Sportplatz	S	20
54	Kindergarten Marienplatz	S	20
55	Marienplatz	S	10
58	Ärztzentrum Marienplatz	S	8
61	Zellpark Huskschule	N	10
63	Jugendzentrum Hyrtlgasse	N	10
64	Walzengasse, Stufenaufgang Schulzentrum	N	10-20
65	Hofer Hühlgasse	S	10

D 2.1 Errichtung und Sanierung von Radabstellanlagen

 **Vision 20 %**  **con'sens**
mobilitätsdesign


 **05** **Perchtoldsdorf bekommt neue Radabstellanlagen**


 **Festlegung prioritär zu errichtender / zu sanierender Radabstellanlagen**

- Partizipative Erarbeitung eines Konzeptes

 **Gestaltungswettbewerb für ein einheitliches Design**

- Festlegung eines einheitlichen Abstellsystems im öffentlichen Raum (Wiener Bügel)
- Identitätsstiftende Gestaltung mit Wiedererkennungswert
- Vorschläge zum Design aus der Bevölkerung



 **Errichtung von Abstellanlagen an 10 prioritären Örtlichkeiten** (sh. nachfolgende Seiten)



 **Förderung von Radabstellanlagen auf Privatgrund**




- Kostenlose Ausgabe von 10x3 mobil-verschraubbaren Bügeln an Gastronomen, Heurigenbetriebe, Wirtschaftstreibende etc.

 **Online-Plattform zur Eintragung von Wunschstandorten**

- Online-Tool auf der Gemeinde-Website zum Verorten gewünschter Standorte

#39	Marktplatz (Pfarrkirche)	Sanierung der Abstellanlagen, hochwertiges System, insgesamt 10 Stellplätze errichten	
#44	BRG Perchtoldsdorf	Sanierung der Abstellanlagen, einheitliches System, insgesamt mindestens 50 Stellplätze errichten	
#60	Pumptrack / Skatepark	Neuerrichtung von 10 Stellplätzen, hochwertiges System	
#62	Apotheke Plättenstraße	Neuerrichtung von 8 Stellplätzen, hochwertiges System	

#03	Friedhof	Sanierung der Abstellanlagen, einheitliches System, insgesamt mindestens 10 Stellplätze errichten	
#08	Bahnhof Perchtoldsdorf	Sanierung der Abstellanlagen, hochwertiges System, insgesamt mindestens 50 Stellplätze errichten (tw. seitens ÖBB bereits in Umsetzung)	
#15	Freizeitzentrum	Sanierung der Abstellanlagen, hochwertiges System, insgesamt mindestens 50 Stellplätze errichten	

#25	Marktplatz - Elisabethstraße	Sanierung der Abstellanlagen, Verbesserung der Zugänglichkeit, insgesamt 10 Stellplätze errichten	
#28	Marktplatz (Apotheke)	Sanierung der Abstellanlagen, hochwertiges System, insgesamt 8 Stellplätze errichten	
#33	Wiener Gasse zwischen Hochstraße und Franz-Josef-Straße	Neue hochwertige Abstellanlagen im Nahbereich der Einkaufsnutzungen errichten, im Parkstreifen auf Kosten eines Pkw-Stellplatzes anordnen (z. B. 2 x 6 Abstellplätze)	

A 6.1 Wegweisung und Leitsystem

A 6.1.1 Wegweisung für den Fahrzeugverkehr ● ● *laufend*

A 6.1.2 Leitsystem Fußgängerverkehr *siehe Kapitel C4*

A 6.1.3 Wegweisung Radverkehr *siehe Kapitel D3*

⇒ Aufrechterhaltung des analogen Wegweisungs- und Leitsystems

- Regelmäßige Überprüfung der Tafelqualität und der ordnungsgemäßen Montage
- Adaptierung bei Änderungen in der Verkehrsführung

⇒ Aktualisierung der Verordnungen im Zusammenhang mit der tatsächlichen Kundmachung

- Überprüfung der Kundmachungen anhand der vorhandenen Verordnungen
- Aktualisierung bzw. Erneuerung von nicht verfügbaren Verordnungen
- Regelmäßige Überprüfung und Aktualisierung der Kundmachungen gemäß den maßgebenden Verordnungen

- VZ-VOs prüfen
- Überflüssige Tafeln entfernen
- Tafeln säubern bzw. reparieren

A 6.2 Bodenmarkierung und Verkehrszeichen

A 6.2.1 Verordnungspflicht

●●● ● *laufend*

A 6.2.2 Bodenmarkierung

●●● ● *laufend*

A 6.2.3 Verkehrszeichen

●●● ● *laufend*

A 6.3 Geschwindigkeitsüberwachung

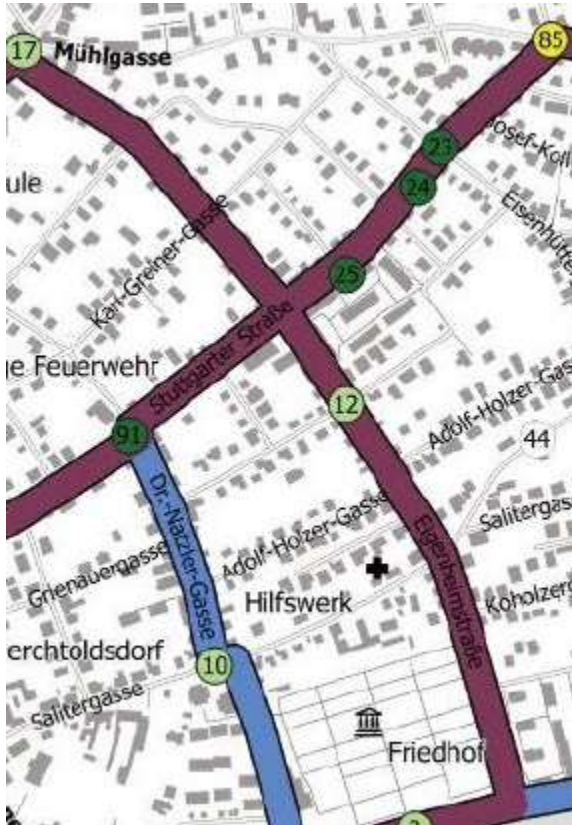
A 6.3.1 Geschwindigkeitsüberwachung mit stationären Messgeräten

●● ●●● *M*

A 6.4 Verkehrsüberwachung durch die Exekutive

●●● ● *laufend*

Fahrradstraßen



- Die Eigenheimstraße sowie die Fronius-Straße-Brennergasse sind wichtige Achsen im Radverkehrsnetz
- Prüfung auf Einrichtung von Fahrradstraßen
- Ggf. Umsetzung

C 2.1.9 Brunnerfeldstraße (B12) # Industriestraße – Fußgängerquerung ●●● ●●● M

C 1.4.2 Zwingenstraße ●●● ●●● M



⇒ Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur zwischen Bahnbegleitweg, Zwingenstraße und Industriestraße (Umsetzung der in der Machbarkeitsstudie angeführten Maßnahmen)
→ Detailplanung und Umsetzung

⇒ Neugestaltung Kreuzungsplateau und Neuerrichtung Querungshilfen
→ Entwurfsplanung Kreuzungsplateau und Querungshilfen
→ Absprache mit Land NÖ und Nachbargemeinde Brunn am Gebirge
→ Detailplanung und Umsetzung

- Wird im Zuge der Studie für das Radbasisnetz MD des Landes NÖ mit bearbeitet (Fördervoraussetzung)
- Projektentwicklung in Kooperation mit Brunn/Geb.
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

E 1.1.2 Buslinie 269/270 – geänderte Linienführung ●●● ●● M



⇒ Änderung der Linienführung über die Brunner Feldstraße (B12)

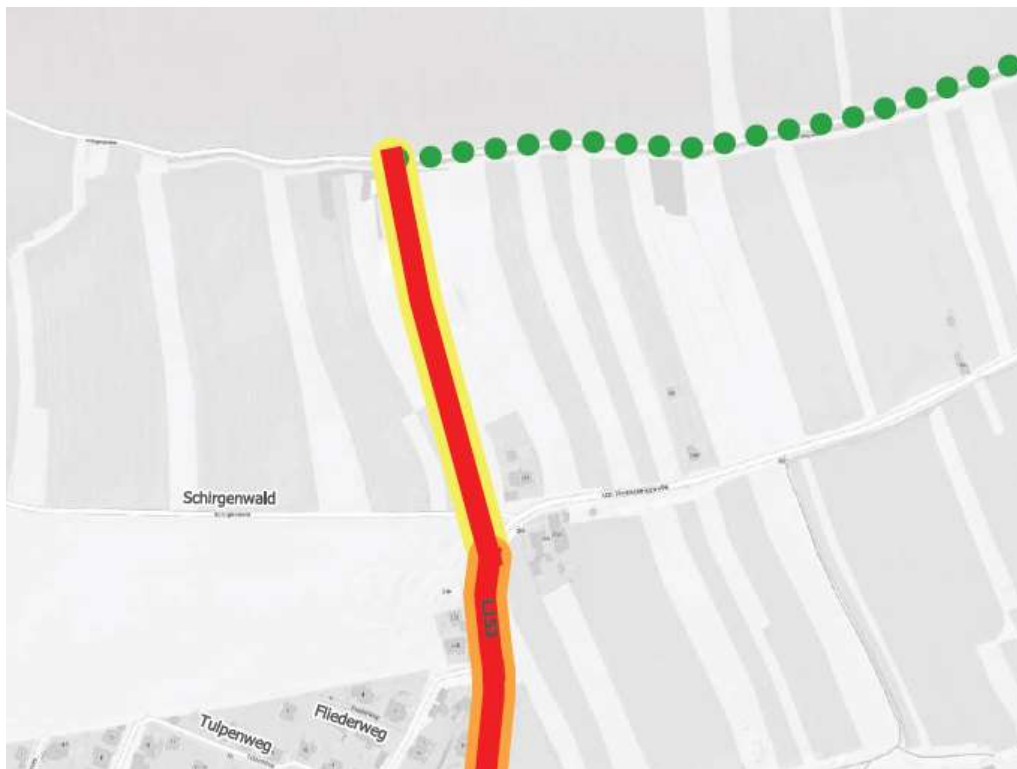
- Vorgespräche mit VOR haben im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Erschließung des Betriebsgebietes bereits stattgefunden
- Abstimmung der beiden Gemeinden Brunn am Gebirge und Perchtoldsdorf
- Ausarbeitung des neuen Fahrplanes durch den VOR
- Ausführungsplanung für die erforderlichen neuen Haltestellen im Zuge der Brunner Feldstraße (B12)
- Umsetzung durch den VOR

- Wird beim Umbau der Kreuzung B12 # Industriestraße mit bearbeitet

★ C 1.3.1 Fußwegverbindung zur Tirolerhofsiedlung ●●● ●●● M

Die Errichtung einer Fußwegverbindung zur Tirolerhofsiedlung ist in Zusammenhang mit der Errichtung einer Radwegverbindung zur Tirolerhofsiedlung (Kapitel D1.3) zu betrachten.

- ⇒ Errichtung einer sicheren Fußwegverbindung zwischen Hauptort und Tirolerhofsiedlung
- Aktualisierung der Machbarkeits- und Variantenstudie
 - Variantenentscheidung
 - Detailplanung und Umsetzung



- Wird im Zuge der Studie für das Radbasisnetz MD des Landes NÖ mit bearbeitet (Fördervoraussetzung)
- Umsetzung prioritär nach budgetären Möglichkeiten

A 4.5 Kiss&Go – Zonen ●●● ● K



Das Anhalten der Kraftfahrzeuge des nicht vermeidbaren Schülerbringverkehrs soll an entsprechend ausgestalteten und gekennzeichneten Stellen erfolgen. Diese sollen so situiert sein, dass sie sowohl für den Kraftfahrzeugverkehr gut erreichbar sind, als auch der verbleibende Gehweg zur Schule attraktiv und verkehrssicher ist.

Im Umfeld der Schulen sind im Bestand bereits Bereiche zum Abstellen von Kraftfahrzeugen mit einer temporären Nutzungseinschränkung gekennzeichnet. Dabei ist primär die Nutzungseinschränkung für das kurzzeitige Halten zum Aussteigen nur durch die entsprechenden Verkehrszeichen kundgemacht und werden dahingehend vielfach diese Bereiche von den Verkehrsteilnehmern nicht als Kiss&Go – Zonen wahrgenommen.

Es ist dahingehend eine entsprechende deutliche optische Ausgestaltung und Kennzeichnung dieser Bereiche anzustreben, wobei neben den üblichen Vorschriftszeichen auch zusätzliche Hinweiszeichen mit einer speziellen Tafelgestaltung (allenfalls durch Schüler) für Perchtoldsdorf anzudenken wäre.

Die Lage von Kiss&Go Zonen soll sich jedenfalls außerhalb potentieller Schulstraßenabschnitte befinden und bewusst an Stellen situiert werden, wo für Schüler ein deutlicher „Restschulweg“ verbleibt, der zu Fuß zurückgelegt wird, jedoch entsprechend verkehrssicher gestaltet ist.

- ⇒ Optische Ausgestaltung und Kennzeichnung von Kiss&Go - Zonen
 - Ausarbeitung eines speziellen Erscheinungsbildes in Zusammenarbeit mit Perchtoldsdorfer Schülern
 - Prüfung der Standorte für Kiss&Go Zonen im Umfeld aller Schulstandorte

- 2022: Entwicklung eines Gestaltungswettbewerbs
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

B 2.2 Berücksichtigung von Baumpflanzungen bei Straßenneu- und -umplanungen ●●●● laufend

B3 Vitale Bäume und Regenwassermanagement

★ B 3.1 Pilotprojekt Schwammstadt



K

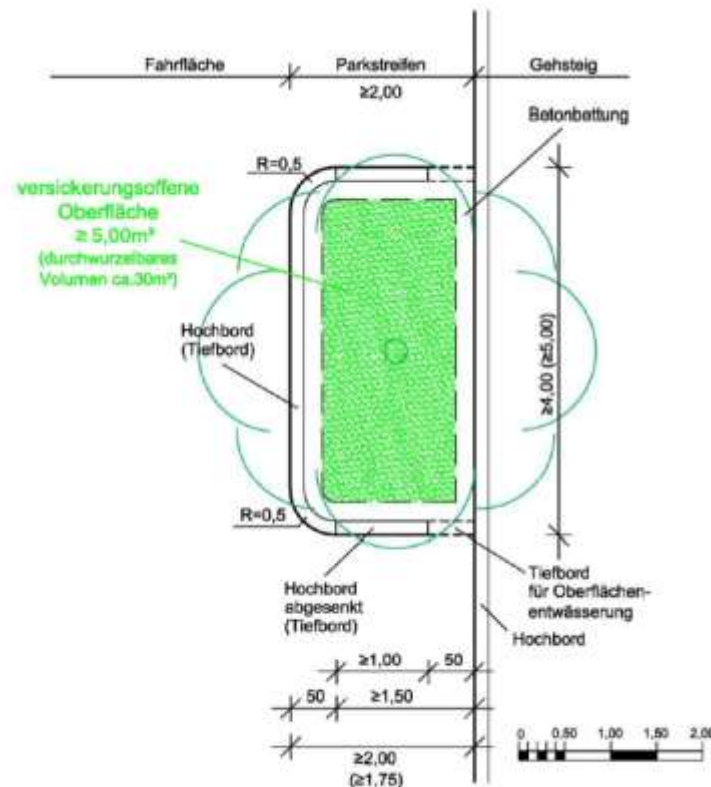


Abb.9 Regelplan einer Baumscheibe
Eigene Darstellung

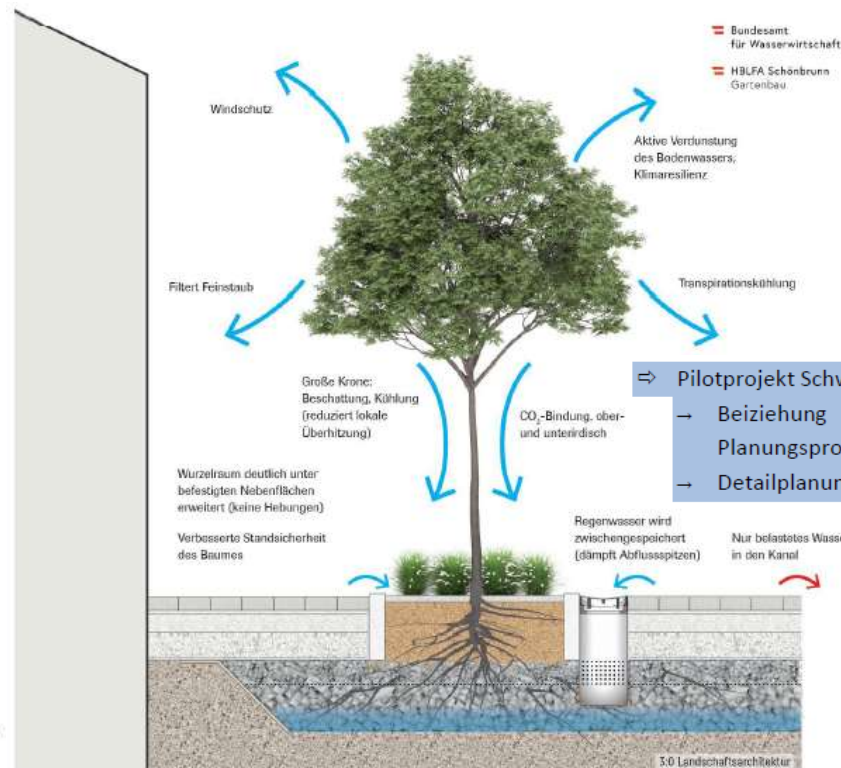




Abb.10 Schemaskizze eines Baumstandortes nach dem Schwammstadt-Prinzip
Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur

⇒ Pilotprojekt Schwammstadt im Zuge der geplanten Generalsanierung der Eigenheimstraße
→ Beiziehung der Expertise von Landschaftsplanern (frühzeitige Berücksichtigung im Planungsprozess für die Straßensanierung erforderlich)
→ Detailplanung des Straßenraumes inkl. Schwammstadt-Körper

• Umsetzung im Zuge allfälliger Bauarbeiten

★ D 1.3.1 Umsetzung der restlichen Maßnahmen gemäß „Vision 20%“ ●●● ● *K siehe Radverkehrskonzept (S. 82 ff.)*

#67	Durchgang Römerfeldgasse – Leebgasse	Ausweisung als Geh- und Radweg, Vorziehung am Ausgang Römerfeldgasse adaptieren: Geländer um 90° drehen, um Sichtverhältnisse zu verbessern	
#68	Sebastian-Kneipp-Gasse südlich Marienplatz	Radfahren gegen die Einbahn ermöglichen	

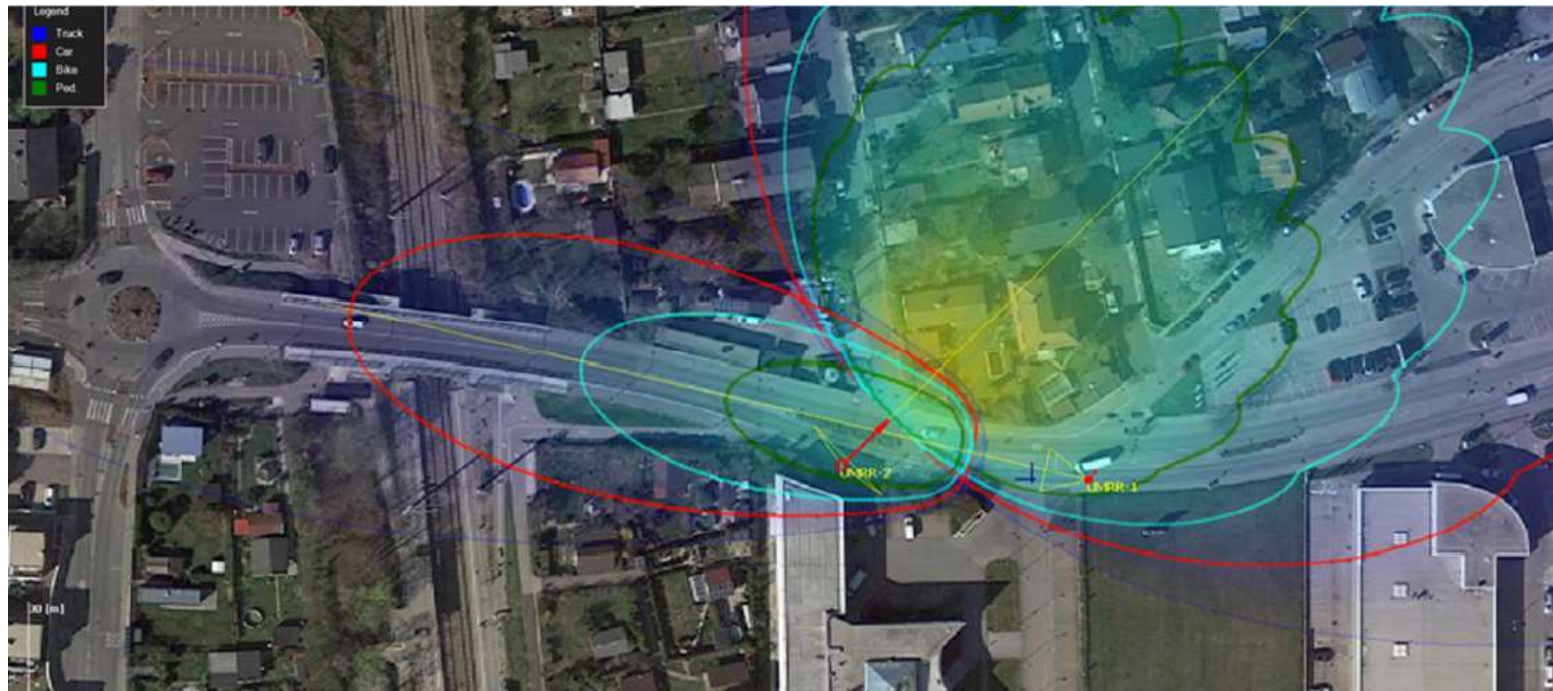
- Umsetzung 2022

- Wurde bereits mit der BH verhandelt

C 2.1.4 Mühlgasse östlich der Bahnbrücke – Fußgänger- und Radfahrerquerung ●●●● M

⇒ Optimierung der Querungsstelle:

- Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung einer Fahrbahnanhebung
- Markierung einer kombinierten Fußgänger- und Radfahrerüberfahrt („St. Pöltner Modell“)
- Rot einfärben der Anrampungen der Fahrbahnanhebung
- Markierung von Gefahrenzeichenpiktogramm (Achtung Fußgänger!) und/oder Verzögerungstrichter im Vorlauf
- ev. Blinklicht als Zusatz der Beschilderung



- Angebot der Fa. Swarco für bedarfsgesteuerte Lichtanzeigen liegt vor
- Klärung Stormanschluss in Arbeit
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

E4 P'Taxi

E4 P'Taxi

Bei einer Einführung des geplanten bezirkswiten Mikro-ÖV-Systems in Form von Anruf-Sammel-Taxis mit Bedienung bestimmter Sammelstellen, ist der Geltungsbereich der Zuzahlung durch die Gemeinde für Fahrten mit dem P'Taxi neu zu überdenken und zu regeln. Eine Nutzung und Förderung durch die Gemeinde sollte es dann nur mehr für bestimmte Nutzergruppen und Nutzererfordernisse geben, wo ein direkter Transport von Haus zu Haus erforderlich und auch gerechtfertigt ist. Für welche Personengruppen solche Ausnahmeregelungen dann Gültigkeit haben sollen, kann erst nach genauer Kenntnis des tatsächlichen Betriebs- und Tarifmodells des Mikro-ÖV-Systems ermittelt und festgelegt werden.

- ⇒ Anpassung des Nutzungsangebotes für P'Taxi bei Inbetriebnahme Mikro-ÖV-System
 - Analyse des tatsächlichen Betriebs- und Tarifmodells des Mikro-ÖV-Systems
 - Festlegung der künftigen Nutzererfordernisse und Nutzeranforderungen für den weiteren Betrieb von P'Taxi

- Das Postbus Shuttle ist am 1.12.2021 in Betrieb gegangen
- Postbus wird monatlich Auslastungsberichte übermitteln
- Evaluierung P'Taxi im Juni 2022

C 2.1.8 Rembrandtgasse # Bachackergasse – Fußgängersicherheit ●● ●●● M



C2.1.8 Rembrandtgasse # Bachackergasse – Fußgängersicherheit

Die Bachackergasse wird als Schulwegroute von vielen Schülern genutzt. Auch als Verbindung zum Bahnhof Perchtoldsdorf ist diese Route von großer Bedeutung. Im Bestand sind jedoch kein durchgehender Gehsteig und keine sichere Querungsmöglichkeit über die Rembrandtgasse vorhanden. In Ermangelung einer ausreichenden Auftrittsfläche müssen Fußgänger bereits auf der Fahrbahn stehen, um Sichtbeziehung mit dem Fahrzeugverkehr in der Rembrandtgasse zu bekommen.

- ⇒ Optimierung der Querungsstelle und Errichtung einer Auftrittsfläche
 - Prüfung zur Errichtung bzw. Optimierung der Fahrbahnanhebung
 - Prüfung der Eignung zur Errichtung eines Schutzweges
 - Erstellung eines Ausführungsplanes
 - Umsetzung durch bauliche Ausführung

- Kostenermittlung
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C3.2.3 Barrierefreie Route von Rembrandtgasse # Bachackergasse bis Pflege- und Förderzentrum Perchtoldsdorf

Die Route Bachackergasse – Anton Wildgans-Gasse – Wilhelm Stephan-Straße – Alisa Stadler-Promenade – Ernst-Wolfram Marboe-Gasse ist eine wichtige Zugangsrouten zum Pflege- und Förderzentrum Perchtoldsdorf, insbesondere für Schüler und Pädagogen der Sonderschule Beatrixgasse, die diese Route wöchentlich benutzen.

Die Route ist im Bestand nicht barrierefrei passierbar. In der Bachackergasse ist kein Gehsteig vorhanden und der Gehsteig in der Anton Wildgans-Gasse weist eine ungenügende Breite auf.

Es wird die Herstellung einer barrierefreien Route empfohlen, die auch mit Rollstühlen passierbar ist:

- Die Bachackergasse ist Teil der Schulwegrouten (siehe Kap. A4).
- In der Bachackergasse zwischen Rembrandtgasse und Anton Wildgans-Gasse sowie im kurzen Abschnitt der Anton Wildgans-Gasse zwischen Bachackergasse und Wilhelm Stephan-Straße wird die Errichtung eines Gehsteiges empfohlen.
- Entlang der verkehrsberuhigten Wilhelm Stephan-Straße, der Alisa Stadler-Promenade sowie der Ernst Wolfram Marboe-Gasse wird empfohlen, den Fußverkehr auf einer niveaufreien Mischverkehrsfläche gemeinsam mit Kfz zu führen.



⇒ Herstellung einer barrierefreien Wegeführung für Fußgänger
→ Detailplanung und Umsetzung

🕒 D 1.2.2 Marktplatz / Brunner Gasse (L178) # Christoph Gluck-Gasse # Wegbachgasse –
Verkehrsführung (Nr. 84) ●●● ● *S siehe Radverkehrskonzept (S. 84)*

🕒 D 1.2.3 Brunner Gasse – Ausfahrt Parkplatz Latschkagasse (Nr. 89) ●●● ● *S siehe
Radverkehrskonzept (S. 84)*

84 – Brunner Gasse / Christoph-Gluck-Gasse

con·sens
mobilitätsdesign

- Radfahrstreifen über das Kreuzungsplateau verlängern und rot einfärben
- Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker

- ⇒ Änderung der Bodenmarkierung durch Rot einfärben des Radfahrstreifens im Bereich des Kreuzungsplateaus (siehe Radverkehrskonzept, S. 84)
- Information der Niederösterreichischen Straßenbauabteilung 2 als Straßenerhalter
 - Erstellung eines Bodenmarkierungsplans
 - Vorlage des Bodenmarkierungsplans bei BH Mödling (zuständige Verkehrsbehörde) als Grundlage für die Verordnung
 - Durchführung der Bodenmarkierungsarbeiten auf Veranlassung durch die Marktgemeinde Perchtoldsdorf



- Umsetzung nach Wiederherstellung der Oberfläche

C 1.4.6 Schillerpromenade ●●● ●● K

- ⇒ Errichtung eines Gehsteiges entlang der Schillerpromenade
- Straßenseite für die Anlage des Gehsteiges festlegen
 - Detailplanung und Umsetzung



- Erstellung eines Bodenmarkierungskonzepts
- Festlegen der Straßenseite
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C 4.1 Fußgänger-Leitsystem entwickeln ●● ●● M



- ⇒ Konzept für ein Fußgänger-Leitsystem
 - Festlegung von Routen und Zielen
 - Festlegung von Standards zu Design, Format, Schriftgröße, Schriftart, Farbgebung, Piktogrammen, Aufstellart etc.
 - Verortung der Standorte in einer GIS-Datenbank
 - Erstellung eines Datenblattes je Standort als Grundlage für Bestellung und Montage der Schilder

- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

E3 Bushaltestellen

E 3.1 Ausgestaltung des Haltestellenbereiches ●● ●● K

- ⇒ Bedarfsgerechte Ausgestaltung der Haltestellenbereiche
 - Berücksichtigung der erforderlichen Anlageverhältnisse bei Straßenneu- und -umbauten

E 3.2 Qualität der Halstellenausrüstung ●● ●● laufend

- ⇒ Bedarfsgerechte Ausstattung der Haltestellen
 - Überprüfung aller Haltestellen und Herstellung der Mindestqualitätsstandards
 - Berücksichtigung der Ausstattungserfordernisse bei Neu- und Umgestaltung von Haltestellenbereichen
 - Nachrüstung aller Haltestellen gemäß Mindestqualitätsanforderungen

- Qualitätsprüfung
- Station Schweglergasse wird mit Neuerrichtung des Gehsteigs zum Betreuten Wohnen mitbehandelt

E 3.3 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Bushaltestellen und deren Umfeld

🕒 E 3.3.1 Wiener Gasse (L2091) – Bushaltestelle bei der Schweglergasse ●●● ● S



E 3.3.2 Herzogbergstraße (L153) - Bushaltestelle Tirolerhofallee siehe Kapitel A4.3.3

E3.3.1 Wiener Gasse (L2091) – Bushaltestelle bei der Schweglergasse

Im Kreuzungsbereich mit der Schweglergasse befinden sich auf der Wiener Gasse Haltestellen für den öffentlichen Linienbus (Linie 256). Die Haltestelle der Fahrtrichtung Süd-Westen (Ortszentrum) befindet sich nord-östlich der Kreuzung und somit in Fahrtrichtung gesehen vor dem Fußgängerübergang. Es ist keine Busbucht vorhanden und hält somit der Bus auf der Fahrbahn als Randhaltestelle. Dabei kann vielfach beobachtet werden, dass der in der Haltestelle stehende Bus von Fahrzeugen überholt wird und es dadurch zu Konfliktsituationen mit querenden Fußgängern am Schutzweg kommt.

- ⇒ Änderung der Bodenmarkierung
 - Absprache / Information Niederösterreichische Straßenbauabteilung 2 als Straßenerhalter
 - Erstellung eines Bodenmarkierungsplans
 - Vorlage des Bodenmarkierungsplans bei BH Mödling (zuständige Verkehrsbehörde) als Grundlage für die Verordnung
 - Durchführung der Bodenmarkierungsarbeiten auf Veranlassung durch die Marktgemeinde Perchtoldsdorf

★ D 1.3.1 Umsetzung der restlichen Maßnahmen gemäß „Vision 20%“ ●●● ● *K siehe Radverkehrskonzept (S. 82 ff.)*

#25	Stuttgarter Straße zwischen Doktor-Heinrich-Werner-Straße und Eigenheimstraße	Radabweiser anbringen, um Fahrzeugüberhang zu verringern	
#27	Matthias-Lang-Gasse zwischen Donauwörther Straße und Franz-Josef-Straße	Radfahren gegen die Einbahn ermöglichen, Stellplätze einseitig entfernen	
#29A	Christoph-Gluck-Gasse	Sharrows in Einbahnrichtung markieren um Radfahrer zu unterstützen und Achtsamkeit der Autofahrer zu erhöhen	

- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

- Noch zu diskutieren

- erledigt

★ D 1.3.1 Umsetzung der restlichen Maßnahmen gemäß „Vision 20%“ ●●●● K siehe Radverkehrskonzept (S. 82 ff.)




#46	Brunner Gasse – Schwedenweg	Hochbord absenken, Wegweisung ergänzen zur Verknüpfung der Radrouten	
#49	Neustiftgasse	Radfahren gegen die Einbahn ermöglichen, Begegnungszone verordnen	
#51	Türkengasse		
#84	Kreuzung Brunner Gasse – Christoph-Gluck-Gasse	Erhöhung der Achtsamkeit der Kfz-Lenker durch rot einfärben des Radfahrstreifens im Kreuzungsbereich	
#89	Kreuzung Brunner Gasse – Parkplatz Latschkagasse		

- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

- Wurde bereits mit der BH verhandelt

- Umsetzung nach Wiederherstellung der Oberfläche

★ D 1.3.1 Umsetzung der restlichen Maßnahmen gemäß „Vision 20%“ ●●● ● *K siehe Radverkehrskonzept (S. 82 ff.)*

#55	Hochstraße und Scholaugasse	Radfahren gegen die Einbahn ermöglichen (vorhandenes Projekt umsetzen)	
#12	Eigenheimstraße auf Höhe Wenzel-Frey-Gasse	Durchfahrt für Radfahrer öffnen (kurzes Stück befestigter Radweg)	
#15	Ambros-Rieder-Gasse	Änderung der Verkehrsorganisation in Planung (Begegnungszone, Radfahren gegen die Einbahn)	
#16	Wiener Gasse zw. A.-Rieder-Gasse und Eigenheimstraße		

• Noch zu diskutieren

• erledigt

• Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

D4 Bewusstseinsbildung und Marketing

★ D 4.1 Etablierung Radverkehrs-Beauftragte/r ●●● ●● K siehe Radverkehrskonzept (S. 79)


Vision 20 %

con·sens
mobilitätsdesign


01

Perchtoldsdorf bekommt eine/n Radverkehrsbeauftragte/n

• Noch zu diskutieren

- K Ernennung einer/s Radverkehrsbeauftragte/n auf Verwaltungsebene:**
 - Zeitbudget z. B. 3 Stunden pro Woche
 - Koordinierung aller Angelegenheiten betreffend Radverkehr in der Gemeinde
 - Ansprechpartner/in für Anregungen aus der Bevölkerung
 - Förderungen beantragen (klimaaktiv etc.)

- K Vidierung aller Straßenbauvorhaben und größeren Hochbauvorhaben (> 5 WE):**
 - Prüfung und Optimierung der Planungen hinsichtlich der Ziele des Radverkehrskonzeptes
 - Radverkehrsbeauftragte/r kann externes Know-How einholen

- M Online-Plattform für Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung einrichten:**
 - Kontaktformular auf Website, betreut durch Radverkehrsbeauftragte/r

- M Fixes jährliches Budget für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs:**
 - z. B. 50.000 EUR jährlich
 - exkl. bauliche Maßnahmen

100 bis 200 Meter Radweg bauen	10 Kilometer Radfahrstiften markieren
30 Kilometer Radwegnetz als Leitsystem beschildern	100 ca 10 Fahrradstraßen errichten und gestalten
600 Fahrradkugel anschaffen	80 überleichte, selektierte Fahrradabstellplätze errichten
Rad mit 50 bis 100 Leihfahrrädern einrichten	120 Radfahrtrainings anbieten
10 Fahrrad-Servicepunkte organisieren	1 Radverkehrskonzept für 1,8 Jahre erstellen

Bsp.: Was bewirkt ein Radverkehrsbudget von 50.000 EUR pro Jahr? (bmvit 2017) >>

D4 Bewusstseinsbildung und Marketing

D 4.2 Perchtoldsdorfer Radl-Karte und Willkommenspaket für Neubürger ●●● *M siehe Radverkehrskonzept (S. 80 f.)*



The banner is divided into two horizontal sections. The top section has a dark purple background and contains a white bicycle icon, the text 'Vision 20 %' with an upward-pointing arrow, and the logo for 'con·sens mobilitätsdesign'. The bottom section has a light purple background and contains a white bicycle icon, the number '02' with an upward-pointing arrow, and the text 'Perchtoldsdorf bekommt eine „Radl“karte'.

• Noch zu diskutieren

- K Erhobene Infrastrukturdaten werden in GIP rückgespeist**
 - über routinemäßigen jährlichen Aktualisierungsprozess des Landes NÖ
- K Erhobene Infrastrukturdaten werden in GeoOffice eingespielt**
 - Auswahl der relevanten Inhalte und Integration in gemeindeeigenes GeoOffice
- M „Radl“karte wird online via GeoOffice zugänglich gemacht**
 - Routennetz, Abstellanlagen + sonstige Daten zur Verkehrsorganisation (Einbahnen, Parkplätze, Kurzparkzonen, Ladezonen etc.) werden öffentlich zugänglich gemacht
- M „Radl“karte wird publiziert und aufgelegt**
 - In Kombination mit Ortsplan (Schubert & Franzke)

D4 Bewusstseinsbildung und Marketing

D 4.3 Jährliches Perchtoldsdorfer Radl-Opening ●●● *laufend siehe Radverkehrskonzept (S. 81)*



Vision 20 %   **con·sens**
mobilitätsdesign

03   **Radfahren wird Teil des Perchtoldsdorfer Lifestyles**

- ✓ **Das Perchtoldsdorfer „Radl“-Opening 2019 findet statt**
 - Event im April 2019
- M **Das Perchtoldsdorfer „Radl“-Opening findet jährlich statt**
 - Das „Radl“-Opening wächst und gedeiht von Jahr zu Jahr
- M **„Radl“-Willkommenspaket für Neubürger/innen**
 - Jede/r neue Perchtoldsdorfer/in bekommt eine „Radl“-karte, einen Wertgutschein für eine lokale Radwerkstätte etc.
- L **Schüler/innen werden in die Radverkehrsplanung involviert**
 - Workshops und Befahrungen mit Schulklassen organisieren
 - Abholen der Wünsche von Schüler/innen
 - Begeisterung der Schüler/innen für das Radfahren wecken und fördern
 - Verhaltensregeln zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vermitteln

• Der Verein Prima Klima Perchtoldsdorf veranstaltet seit 2021 das Neujahrswradeln

• Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

• noch zu konzipieren

D4 Bewusstseinsbildung und Marketing



D 4.4 Gestaltungswettbewerb für einheitliche Perchtoldsdorfer Fahrradbügel • • *M siehe Radverkehrskonzept (S. 87)*

K Gestaltungswettbewerb für ein einheitliches Design

- Festlegung eines einheitlichen Abstellsystems im öffentlichen Raum (Wiener Bügel)
- Identitätsstiftende Gestaltung mit Wiedererkennungswert
- Vorschläge zum Design aus der Bevölkerung

- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

G2 Information der Bevölkerung

- 🕒 G 2.1 Veranstaltung zur Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse von „Mobil 2030“ ●●●●S
- 🕒 G 2.2 Ergebnisse von „Mobil 2030“ als Beilage zur Perchtoldsdorfer Rundschau ●●●●S
- 🕒 G 2.3 Ergebnisse von „Mobil 2030“ auf der Website ●●●●S

G2 Information der Bevölkerung

G2.1 Veranstaltung zur Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse von „Mobil 2030“

Maßnahmenkatalog und Mobilitätsleitbild als Ergebnisse des Prozesses „Mobil 2030“ sollen in einer öffentlichen Veranstaltung den Bürgerinnen und Bürgern von Perchtoldsdorf vorgestellt und mit ihnen diskutiert werden. Im Nachgang kann das Mobilitätsleitbild auf Basis der Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger noch geschärft und finalisiert werden.

⇒ Organisation, Vorbereitung und Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung

G2.2 Ergebnisse von „Mobil 2030“ als Beilage zur Perchtoldsdorfer Rundschau

Die Ergebnisse von „Mobil 2030“ und somit der Maßnahmenkatalog und das Mobilitätsleitbild sollen in einer Beilage zur Perchtoldsdorfer Rundschau veröffentlicht werden.

⇒ Publikation von „Mobil 2030“

G2.3 Ergebnisse von „Mobil 2030“ auf der Website

Die Ergebnisse von „Mobil 2030“ und somit der Maßnahmenkatalog und das Mobilitätsleitbild sollen in ansprechender Form (präsentationsgerechte Kurzfassung) online auf der Website der Marktgemeinde Perchtoldsdorf veröffentlicht werden. Ob und in welcher Form die Gesamtbearbeitung (Langfassung) inkl. aller Erhebungsdaten öffentlich abrufbar gemacht wird, ist noch entsprechend gemeindeintern zu diskutieren und dann festzulegen.

⇒ Online-Version von „Mobil 2030“

- Pandemiebedingt konnte am 30.6.2020 nur ein Zoom-Webinar abgehalten werden.

- In der Rundschau werden laufend Projekte aus mobil2030 je nach Baufortschritt präsentiert.

- Gute Aufbereitung der einzelnen Inhalte von mobil2030 für die Webseite. Derzeit ist es nur als mehrere pdfs im Netz.

G3 Datendigitalisierung

🕒 G 3.1 Daten aus Bestandsanalyse in GIP des Landes NÖ importieren ●●●● S

- ⇒ Import der GIS-Daten in das GIP des Landes NÖ
 - Übermittlung der GIS-Daten in geeigneter Form an die zuständige Stelle des Landes Niederösterreich

🕒 G 3.2 Daten aus Bestandsanalyse in gemeindeeigenes WebGIS importieren ●●●● S

- ⇒ Import der GIS-Daten in das gemeindeeigene WebGIS
 - Integration der Datensätze in das gemeindeeigene WebGIS-System
 - Aktuell Halten der Datensätze durch einen GIS-Beauftragten der Gemeinde

G 3.3 Ausgewählte Daten zu Verkehr und Mobilität via GIS-Tool auf Gemeinde-Website öffentlich zugänglich machen ●●● M

- ⇒ Ausgewählte Datensätze auf der Gemeinde-Website öffentlich zugänglich machen
 - Auswahl der öffentlichkeitsrelevanten Daten
 - technische Umsetzung des Tools auf der Website der Marktgemeinde Perchtoldsdorf

• In Abklärung

G4 Kompetenzregelung

(siehe auch mobil 2030 II, S. 103ff)

G 4.1 Etablierung eines Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten in der Gemeindeverwaltung

🕒 G 4.1.1 Festlegen von Aufgaben und Dienstumfang des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten ●●● ● S

★ G 4.1.2 Bestellung und Ausbildung des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten ●●● ●●● K

G 4.1.3 Auditierung aller geplanten Bauvorhaben hinsichtlich der Zielsetzung im Mobilitätsleitbild und Klimaschutzmanifest ●● ●● *laufend*

G 4.2 Etablierung eines Straßenbaukoordinators in der Gemeindeverwaltung
●●● ●● K

G 4.3 Etablierung eines GIS-Beauftragten in der Gemeindeverwaltung ●●● ●● K

- Mobilitätsbeauftragte:
Johanna Leitner
- Klimaschutzbeauftragter:
Christoph Pflüger
- Straßenbaukoordinator:
Christian Fröschl
- GIS-Beauftragte/r:

A5 Aufwertung Ortszentrum und Subzentren

★ A 5.1	Neugestaltung Marktplatz (Begegnungszone)	●●●	●●●	M
A 5.2	Neugestaltung Hochstraße / Heldenplatz	●●	●●●	M
A 5.3	Neugestaltung Obere Wiener Gasse (Einkaufsstraße)	●●	●●●	M
A 5.4	Neugestaltung Obere Brunner Gasse	●	●●●	L
A 5.5	Neugestaltung Christoph Gluck-Gasse	●●	●●●	L
A 5.6	Neugestaltung Marienplatz	●●●	●●●	M

C 2.1.18 Marktplatz (L178) und Obere Wiener Gasse – Fußgängerquerungen
siehe Kapitel A5.1 und Kapitel A5.3

C 3.2.2 Marktplatz – Gehsteigoberfläche ●●● ● M

⇒ Neugestaltung des Marktplatzes als Begegnungszone

- Vertiefte Analyse zur zukünftigen Verkehrsführung im Ortszentrum (insbesondere Prüfung der Option einer Einbahn am Marktplatz)
- Weiterentwicklung des Siegerprojekts des Wettbewerbs
- Detailplanung und Umsetzung der Neugestaltung des Marktplatzes als Begegnungszone

⇒ Neugestaltung der Christoph Gluck-Gasse

- Eignungsprüfung als Begegnungszone
- Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung

⇒ Neugestaltung der Oberen Brunner Gasse

- Eignungsprüfung Begegnungszone
- Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung

⇒ Neugestaltung des Marienplatzes

- Machbarkeitsstudie und/oder Wettbewerb zur Neugestaltung

⇒ Neugestaltung von Hochstraße und Heldenplatz

- Machbarkeits- bzw. Variantenstudie

⇒ Neugestaltung der Oberen Wiener Gasse

- Machbarkeits- bzw. Variantenstudie

- STERN-AG „Plätze“ wird sich vornehmlich mit dem Marienplatz und dem Heldenplatz beschäftigen
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C2.1.17 Hochstraße (L178) # Krautgasse – Fußgängerquerung

⇒ Vergrößerung der südlichen Auftrittfläche zur Verbesserung der Sichtbeziehungen
→ Ausarbeitung eines Entwurfsplanes

- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten



C 2.1.15 Salitergasse # Eigenheimstraße – Fußgängerübergänge ●● ●● M

Bei der Kreuzung Salitergasse # Eigenheimstraße sind beidseitig Schutzwege über die Salitergasse vorhanden. Durch die Kurvenlage der Salitergasse in diesem Bereich, sind speziell beim östlichen Schutzweg sehr eingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen dem Fahrzeugverkehr der Salitergasse aus Richtung Osten und der nördlichen Auftrittsfläche gegeben.

Zur Freihaltung von parkenden Fahrzeugen ist eine kurze Grünfläche und anschließende Sperrfläche vorhanden. Diese wird jedoch oft von Kraftfahrzeuglenkern ignoriert und Fahrzeuge darauf abgestellt. Die Situation wird dadurch verschärft, dass durch die nahegelegene Arztpraxis der Fußgängerübergang vielfach auch durch ältere Personen benützt wird. Verschärft wird die Situation bei Dunkelheit, durch die nicht ausreichende Schutzwegbeleuchtung.

⇒ Verbesserung der Ausstattungsqualität der Schutzwege

- Anbringung von entsprechenden Schutzwegbeleuchtungen
- Schwerpunktkontrollen durch die Polizei zur Einhaltung der Freihaltung der Sperrfläche
- Bauliche Verlängerung der Grünfläche im Bereich der Sperrflächen



- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C 2.1.19 Elisabethstraße # Hochbergstraße (L153) – Fußgängerquerung ●● ●● M

- ⇒ Verbesserung der Sichtverhältnisse
- Prüfung der möglichen Maßnahmen



- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C 2.1.11 Sonnbergstraße (L178) # Walzengasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)

Für viele Schüler stellt der südlich an das Kreuzungsplateau anschließende Angerersteig eine wichtige Verbindung zum Schulzentrum Rosegggasse dar. Das Queren der Fahrbahn ist für Fußgänger an zwei Ästen der Kreuzung über Schutzwege möglich. Ungünstige Sichtverhältnisse in der Walzengasse erschweren jedoch die Querung für den Fußverkehr.

- ⇒ Neugestaltung des Kreuzungsplateaus zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Anhebung des Kreuzungsplateaus



- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C 1.3.2 Fußwegverbindung Donauwörther Straße – Bahnzeile ●●●● M

⇒ Errichtung/Ausbau Fußwegverbindung entlang der Kaltenleutgebner-Bahn zwischen Donauwörther Straße und Bahnzeile

- Machbarkeitsstudie (vgl. Radverkehrskonzept)
- Prüfung der Grundbesitzverhältnisse
- Detailplanung und Umsetzung



- Wird im Zuge der Studie für das Radbasisnetz MD des Landes NÖ mit bearbeitet (Fördervoraussetzung)
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

★ E 1.1.4 Neunutzung der Kaltenleutgebner -Bahntrasse ●●● ●●● L

Die bestehende Bahntrasse der Kaltenleutgebner-Bahn bietet eine optimale Anbindung an den Bahnhof Liesing für ein (schienengebundenes) öffentliches Verkehrsmittel. Hier ist ein großes Potential zur Entlastung der Straßen und Buslinien im maßgebenden Einzugsgebiet der Strecke gegeben. Da die Trasse im Bestand nicht elektrifiziert ist und außerdem für ein klassisches schienengebundenes Verkehrsmittel die mögliche Fahrgastkapazität aus dem maßgebenden Einzugsgebiet zu gering ist, muss die zukünftige Betriebsart innovativ gelöst werden (z.B. Solar betrieben, Akku betrieben, selbstfahrend etc.).

Im Mai 2020 wurde seitens der Wiener Stadtregierung angekündigt, die Führung einer Straßenbahnlinie von Rodaun bzw. Bhf. Liesing über die Trasse der ehem. Kaltenleutgebner Bahn bis Kaltenleutgeben zu prüfen. Sollten derartige Überlegungen konkreter werden, sollte sich die Marktgemeinde Perchtoldsdorf in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich in die Planungen aktiv einbringen und auch alternative Linienführungen zur Diskussion stellen (z.B. via Perchtoldsdorf über Brunn und Maria Enzersdorf nach Mödling).

Bereits seit einigen Jahren gibt es eine Projektidee zur Neunutzung der Trasse der Kaltenleutgebner-Bahn. Die Projektidee „Tram on Demand“ ermöglicht das Befahren der bestehenden Trasse durch eine mit erneuerbarer Energie angetriebene Straßenbahn, welche auch selbstgesteuert konzipiert werden kann. Diese Projektidee sollte weitergeführt oder angepasst werden, um eine visionäre Lösung zu finden. Wie der genaue Fahrbetrieb tatsächlich aussehen und in welcher Taktung diese Lösung das Einzugsgebiet versorgen kann, muss in weiterfolgenden Bearbeitungsschritten ermittelt werden.

⇒ Nutzung der Kaltenleutgebner-Bahntrasse mit einem öffentlichen Verkehrsmittel

→ Weiterentwicklung der visionären Projektidee „Tram on demand“

→ Betrieb eines visionären alternativen öffentlichen Verkehrsmittel

- Die Planungsgemeinschaft Ost hat im Herbst 2021 eine neue Studie vorgelegt und empfiehlt die baldige Umsetzung einer Lokalbahn
- Klärung der Finanzierung zwischen Bund und Ländern

A 2.2 Verkehrsführung Ambros Rieder-Gasse ●●● ●● K

C 1.4.1 Verkehrsführung Ambros Rieder-Gasse *siehe Kapitel A2.2*

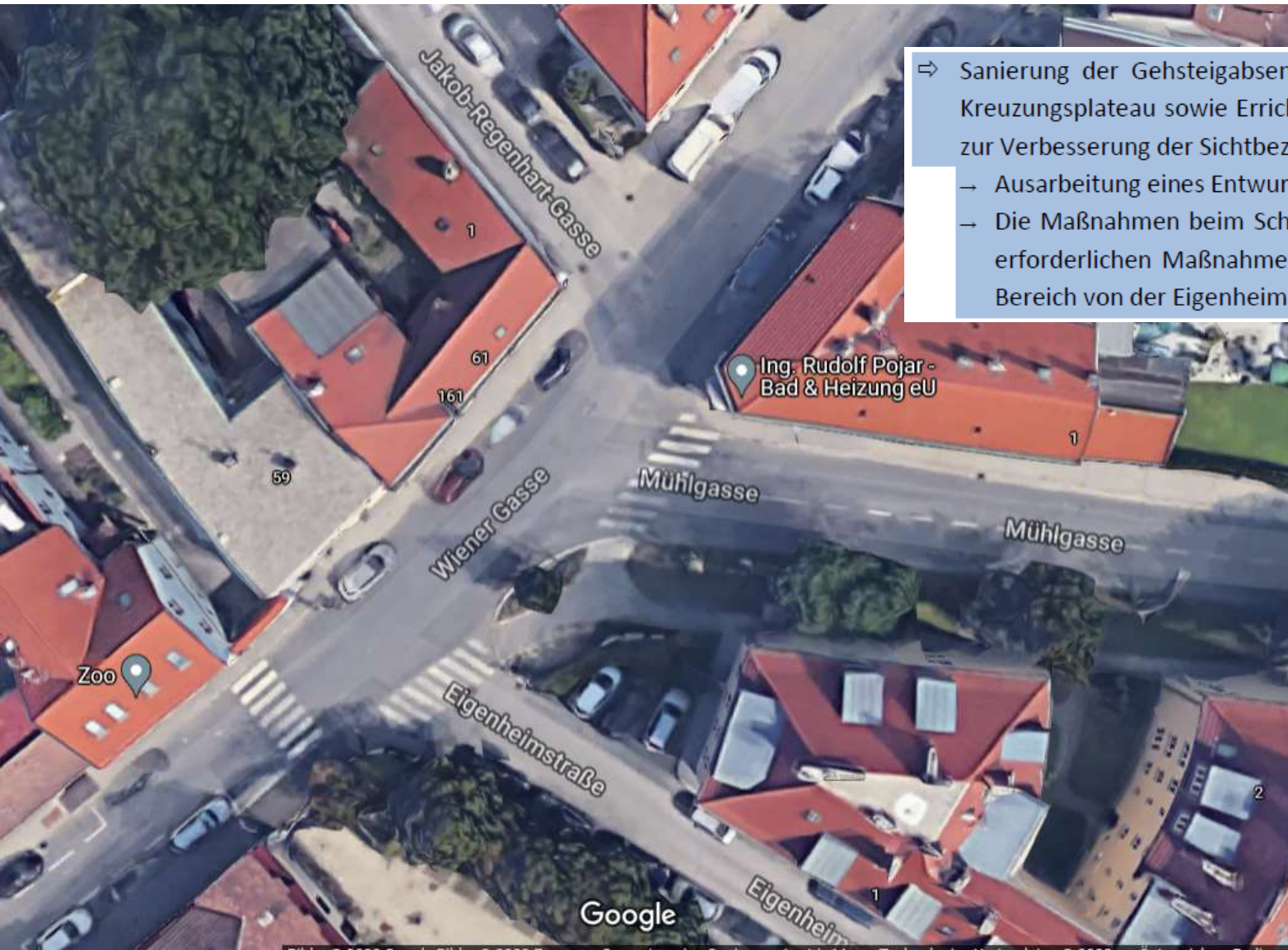
C 2.1.16 Wiener Gasse # Mühlgasse # Eigenheimstraße – Fußgängerübergänge ●●
●●● M

⇒ Bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation

→ Detailprojekt für Umgestaltung und Verordnung einer Begegnungszone in Ausarbeitung

- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C2.1.16 Wiener Gasse # Mühlgasse # Eigenheimstraße – Fußgängerübergänge



- ⇒ Sanierung der Gehsteigabsenkungen oder Errichtung einer Fahrbahnanhebung im gesamten Kreuzungsplateau sowie Errichtung einer Gehsteigvorziehung bei der nördlichen Auftrittsfläche zur Verbesserung der Sichtbeziehungen
 - Ausarbeitung eines Entwurfsplanes
 - Die Maßnahmen beim Schutzweg über die Wiener Gasse sind allenfalls in Abstimmung mit erforderlichen Maßnahmen für das Radfahren gegen die Einbahn in der Wiener Gasse im Bereich von der Eigenheimstraße bis zur Ambros Rieder-Gasse umzusetzen

- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C 2.1.21 Höhenstraße / Tröschgasse # Rosegggasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder) ●● ●●● M

In diesem Kreuzungsbereich kommt es an Schultagen und speziell in der Früh vor Unterrichtsbeginn zu einem sehr großen Verkehrsaufkommen (Kraftfahrzeuge als „Elterntaxi“). Dabei wird durch die Zufahrtsbeschränkung in der Rosegggasse vielfach von Kraftfahrzeuglenkern im Kreuzungsbereich angehalten, um Schüler aussteigen zu lassen, wodurch es zu Konflikt- und Gefahrensituationen zwischen den Schülern als Fußgänger und anderen zu- bzw. abfahrenden Kraftfahrzeugen kommt. Außerdem sind im Nahbereich der Kreuzung zwei Schutzwege über die Tröschgasse bzw. die Höhenstraße vorhanden, die ebenfalls durch zahlreiche Schüler genutzt werden.

- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

⇒ Umgestaltung des Kreuzungsbereiches mit Schaffung einer Kiss&Go - Zone
→ Entwurfsplanung



D 1.4.1 Mühlgasse östlich der Bahnbrücke (Nr. 94) ●●●● M

In der Mühlgasse zwischen Südbahnbrücke und B12 Brunner Straße besteht derzeit keine Radverkehrsanlage, Radfahrende müssen im Mischverkehr auf der stark befahrenen Fahrbahn der Mühlgasse fahren. Aufgrund zahlreicher auch für Radfahrende attraktiver Ziele, insbesondere Einkaufsnutzungen, entlang diesem Abschnitt der Mühlgasse besteht der Bedarf nach einer vom Kfz-Verkehr getrennten Führung des Radverkehrs.

Der Radverkehr sollte an der Südseite der Mühlgasse geführt werden – in Verlängerung des bestehenden Geh- und Radweges auf der Südbahnbrücke und zur direkten Anbindung der Einzelhandelsnutzungen, welche allesamt auf der Südseite gelegen sind.

Die Realisierungsanforderungen für mögliche Varianten zur Führung des Radverkehrs auf einem (südseitigen) Geh- und Radweg wurden bereits von KH13 Bau- und Verkehrstechnik e. U. in einer Studie im Jahr 2019 aufgezeigt. Zur Errichtung eines angemessenen breiten Geh- und Radweges ist die Einlösung von Privatgrund erforderlich. Des Weiteren sind Lichtmasten und Versorgungskästen zu versetzen sowie allenfalls auch Verkehrsflächen auf Privatgrund neu zu organisieren bzw. zu gestalten (Parkplatz Hofer).



- Wird im Zuge der Studie für das Radbasisnetz MD des Landes NÖ mit bearbeitet (Fördervoraussetzung)
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

Radbasisnetz

D 1.4.3 ehem. 360er Trasse / Trasse Hochquellwasserleitung bis Franz Josef-Straße (Nr. 96)

●● ●●● M

Auf der ehem. Trasse der Straßenbahnlinie 360 bzw. der Trasse der 1. Wiener Hochquellenwasserleitung besteht in einem Teilabschnitt zwischen Herzogbergstraße und Brunner Gasse bereits im Bestand ein Promenadeweg (Geh- und Radweg). In Fortsetzung des bestehenden Abschnittes bis zur Kreuzung B13 Donauwörther Straße # Brunner Gasse # Salitergasse ist die Trasse zwar als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet, allerdings nicht zugänglich und seitens der Stadt Wien an Privatpersonen verpachtet.

Die gewidmete Verbindung stellt eine wichtige Nord-Süd-Achse für den Rad- und Fußverkehr zwischen Brunn am Gebirge und dem Ortszentrum von Perchtoldsdorf dar. Zudem wäre sie eine Alternativroute zum sehr beengten Schwedenweg. Nicht zuletzt wäre die Route ein angemessener Ersatz für die auf der B13 Donauwörther Straße vorhandenen Mehrzweckstreifen, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen und deren Entfernung durch die BH Mödling bereits verordnet wurde. Für folgende Maßnahmen besteht daher erhöhte Dringlichkeit:

- Verbreiterung des bestehenden Weges entlang der ehem. 360er Trasse im Abschnitt zwischen Gemeindegrenze und Weggabelung.
- Errichtung eines Geh- und Radweges auf den hierfür gewidmeten Flächen zwischen Weggabelung und Kreuzung B13 Donauwörther Straße # Brunner Gasse # Salitergasse.
- Integration einer Querungsstelle für Radfahrer auf dem Kreuzungsplateau über die Brunner Gasse.
- Errichtung eines Geh- und Radweges an der Westseite der B13 Donauwörther Straße auf einem etwa 90 m langen Abschnitt zwischen Brunner Gasse und Franz Josef-Straße.
- Mischverkehr Radfahrende und Kfz in der Franz Josef-Straße.

⇒ Verbreiterung bzw. Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der ehem. 360er Trasse bis zur Franz Josef-Straße

- Einigung mit den betroffenen Grundbesitzern und Pächtern
- Machbarkeitsstudie zur Umsetzung der angeführten Maßnahmen
- Detailplanung



- Wird im Zuge der Studie für das Radbasisnetz MD des Landes NÖ mit bearbeitet (Fördervoraussetzung)
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

C 2.1.10 Wiener Gasse (L2091) # Franz Siegel-Gasse # Wolfgang Leeb-Gasse ●●●● M

Es wird empfohlen, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu setzen (vgl. auch Radverkehrskonzept, Maßnahme Nr. 87).

- ⇒ kurzfristige Optimierung der Querungsstelle:
 - Markierung von Gefahrenzeichenpiktogramm (Achtung Fußgänger!) und/oder Verzögerungstrichter im Vorlauf
 - Entfernen der roten flächigen Markierung
- ⇒ langfristige Optimierung der Querungsstelle:
 - Entwickeln von Lösungsansätzen zur Optimierung der Wegeführung und Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in der Relation Bahnzeile – Wolfgang Leeb-Gasse und Gauguschgasse – Wolfgang Leeb-Gasse



87	W	Kreuzungsplateau Wiener Gasse – Gauguschgasse + Eisenbahnkreuzung und Querungsstelle	Sehr komplexes Kreuzungsplateau; keine eindeutigen Vorrangverhältnisse durch rote Markierung an Querungsstelle; Relation von der Wolfgang-Leeb-Gasse linkseinbiegend in die Gauguschgasse für Radfahrer gefährlich	Neuorganisation der Querungsstelle mit Schutzweg und Radfahrerüberfahrt andeuten
----	---	--	--	--

- Lösungsansätze noch ausständig

C 3.2.1 Donauwörther Straße (B13) # Beethovenstraße – Rampenanlage ●●●●● M

Die VLSA-geregelte Querungsstelle an der Donauwörther Straße, auf Höhe Bahngasse bzw. Höllriegelstraße, stellt für den Fußverkehr eine wichtige Verbindung dar. An der Ostseite kann die Querungsstelle nur über eine Stiegenanlage erreicht werden.

Die Stiegenanlage mit Schieberampe ist nicht barrierefrei ausgeführt. Rollstuhlfahrer können diese Rampe nicht alleine überwinden und Personen mit Kinderwagen nur mit sehr hohem Aufwand. Auch für den Radverkehr stellt die Rampenanlage eine nicht befahrbare und daher schwer überwindbare Barriere dar (siehe Kapitel D1.3).

Die Errichtung einer barrierefreien Rampe zur Überwindung des Niveauunterschiedes wird empfohlen. Von KH13 Bau- und Verkehrstechnik e.U. wurde hierfür in den vergangenen Jahren bereits eine Machbarkeitsstudie und ein Umsetzungsprojekt erarbeitet.

⇒ Errichtung einer barrierefreien Rampe
→ Umsetzung des vorliegenden Projektes

- Mittlerweile wurde ein Gehsteig entlang der Donauwörtherstraße bis zur Beethovenstraße errichtet
- Umsetzung nach budgetären Möglichkeiten

