

MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF „Mobil 2030“

Bearbeitungsphase II
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog Erläuterungsbericht
samt möglicher Maßnahmen

Mai 2020

Beschlussfassung vom 18. November 2020

KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.
Dipl.–HTL–Ing. Michael Kniha – Ingenieurbüro für
Verkehrswesen & Verkehrswirtschaft
Kulturtechnik & Wasserwirtschaft
2380 Perchtoldsdorf, Salitergasse 26/1/2
Tel.: +43 1 869 38 20, mail: office@kh13.at
web: www.kh13.at FN 487782 b

in Kooperation mit



con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Währinger Straße 61 | TOP 2.07 | 1090 Wien
studio@cvp.at | 01/9081181 | www.cvp.at
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

Die in „Mobil 2030“ vorgeschlagenen Maßnahmen sind Lösungsansätze um die Zielsetzungen des Mobilitätsleitbildes zu erreichen und sind somit Teil der gesamten Grundlagenforschung. Mit einer Beschlussfassung von „Mobil 2030“ durch den Gemeinderat wird zwar das Mobilitätsleitbild (Bearbeitungsphase III) auf Basis der vorhandenen Grundlagenforschung, jedoch keine Einzelmaßnahmen zur Umsetzung, beschlossen. Dahingehend wurde nach der Entwurfsauflage im Rahmen des Mobilitätsausschusses der Bearbeitungsteil II in „Grundlagen- und Erläuterungsbericht samt möglicher Maßnahmen“ umbenannt.

PROJEKTNAME

Mobil2030

Mobilitätskonzept für Perchtoldsdorf

PROJEKTNUMMER

GZ352

AUFTRAGGEBER

Marktgemeinde Perchtoldsdorf

Marktplatz 11

2380 Perchtoldsdorf

AUFTRAGNEHMER

KH13 Bau- und Verkehrstechnik e.U.

Dipl.-HTL-Ing. Michael Kniha – Ingenieurbüro für Verkehrswesen & Verkehrswirtschaft, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

Salitergasse 26 | Stiege 1 | Top 2 | 2380 Perchtoldsdorf

office@kh13.at | +43 / 1 869 38 20 | www.kh13.at

Firmenbuchzahl FN 487782 b

**KH13 Bau- und
Verkehrstechnik e.U.**
SALITERGASSE 26/1/2
2380 PERCHTOLDSDORF
TEL. +43 1 869 38 20
E-MAIL: OFFICE@KH13.AT
FN 487782 b

Bearbeiter

Dipl.-HTL-Ing. Michael Kniha (KH13)

Andrea Czernay, BSc (KH13)

DI Michael Skoric (con.sens mobilitätsdesign)

DI Michael Gretzl (con.sens mobilitätsdesign)

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Personenbezeichnungen gelten für beiderlei Geschlecht.

Aufgabenstellung	1
Handlungsfelder	1
A Handlungsfeld Mobilitätsverhalten, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit	3
A1 Veränderung Modal Split.....	3
A1.1 Sanfte Mobilität fördern.....	3
A2 Änderung Verkehrsorganisation	4
A2.1 Querung Südbahn für Fuß- und Radverkehr im Bereich Rudolf Hochmayer-Gasse – Felix Petyrek-Gasse..	6
A2.2 Verkehrsführung Ambros Rieder-Gasse	6
A2.3 Verkehrsorganisation Theresienau / Straßenraumgestaltung Rembrandtgasse.....	7
A2.4 Verbindung Hochstraße – Donauwörtherstraße (in Verlängerung Arenstettengasse)	9
A3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	9
A3.1 Reduktion Geschwindigkeitsniveau	10
A3.2 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den MIV	12
A3.3 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den NMIV.....	12
A4 Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit im Schulumfeld	13
A4.1 Bewusstseinsbildung zur Vermeidung von „Elterntaxi“	13
A4.2 Initiative „SchulGEHbus“	14
A4.3 Verkehrserschließung Schulumfeld.....	14
A4.4 Temporäre Verkehrsorganisation durch Schulstraßen	16
A4.5 Kiss&Go – Zonen	18
A5 Aufwertung Ortszentrum und Subzentren	18
A5.1 Neugestaltung Marktplatz (Begegnungszone).....	19
A5.2 Neugestaltung Hochstraße / Heldenplatz	23
A5.3 Neugestaltung Obere Wiener Gasse (Einkaufsstraße)	24
A5.4 Neugestaltung Obere Brunner Gasse.....	25
A5.5 Neugestaltung Christoph Gluck-Gasse	26
A5.6 Neugestaltung Marienplatz	27
A6 Verkehrssteuerung und Verkehrsüberwachung	27
A6.1 Wegweisung und Leitsystem	27
A6.2 Bodenmarkierung und Verkehrszeichen	28
A6.3 Geschwindigkeitsüberwachung	29
A6.4 Verkehrsüberwachung durch die Exekutive	30

B	Handlungsfeld Straßenraumgestaltung	31
B1	Straßenkataster.....	31
B1.1	Straßenkategorie / Straßentypologie.....	31
B1.2	Kriterien für Straßenraumgestaltung und Regelquerschnitte	32
B1.3	Bauliche und konstruktive Anforderungen.....	42
B2	Klimawandelangepasste Straßenräume (Bäume, Grünflächen).....	43
B2.1	Prioritätenkarte für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum.....	44
B2.2	Berücksichtigung von Baumpflanzungen bei Straßenneu- und -umplanungen	45
B3	Vitale Bäume und Regenwassermanagement.....	46
B3.1	Pilotprojekt Schwammstadt	47
C	Handlungsfeld Fußverkehr	50
C1	Fußverkehrsnetz.....	50
C1.1	Festlegung Fußverkehrszielnetz.....	50
C1.2	Festlegung von Qualitätsstandards für Fußverkehrshaupttrouten	50
C1.3	Behebung prioritärer Lücken im Zielnetz	51
C1.4	Behebung prioritärer Mängel	53
C1.5	Initiative „SchulGEHbus“	54
C2	Querungsstellen.....	55
C2.1	Einzelmaßnahmen zur Verbesserung von Querungsstellen	55
C3	Barrierefreiheit.....	63
C3.1	Barrierefreiheit bei Straßenneu- und –umplanungen berücksichtigen	63
C3.2	Behebung prioritärer Mängel der Barrierefreiheit	63
C4	Fußgänger-Leitsystem	65
C4.1	Fußgänger-Leitsystem entwickeln	65
D	Handlungsfeld Radverkehr.....	67
D1	Radverkehrsnetz	67
D1.1	Festlegung Radverkehrszielnetz.....	67
D1.2	Umsetzung Sofortmaßnahmen aus „Vision 20%“	67
D1.3	Behebung prioritärer Mängel & Lücken im Zielnetz	69
D1.4	Einzelmaßnahmen ergänzend zum Radverkehrskonzept.....	69
D1.5	Einbahnen-Check zur Öffnung für RGE (Flächenerschließung).....	71
D2	Radabstellanlagen	71
D2.1	Errichtung und Sanierung von Radabstellanlagen	71
D2.2	Kostenlose Ausgabe von Radabstellanlagen an Gastronomie etc.	72
D3	Wegweisung Radverkehr.....	72
D3.1	Ergänzung und Aktualisierung der Wegweisung im Gemeindegebiet	72

D4	Bewusstseinsbildung und Marketing	72
D4.1	Etablierung Radverkehrs-Beauftragte/r	72
D4.2	Perchtoldsdorfer Radl-Karte und Willkommenspaket für Neubürger	72
D4.3	Jährliches Perchtoldsdorfer Radl-Opening	72
D4.4	Gestaltungswettbewerb für einheitliche Perchtoldsdorfer Fahrradbügel.....	72
E	Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr	73
E1	Verbesserung der Versorgungsqualität.....	73
E1.1	Änderung / Adaptierung von Linienführungen.....	73
E1.2	Ausweitung des Fahrplanangebots	78
E1.3	Mikro-ÖV-System	79
E2	Tarifstruktur	80
E2.1	ÖV-Förderung durch Marktgemeinde Perchtoldsdorf.....	80
E3	Bushaltestellen.....	82
E3.1	Ausgestaltung des Haltestellenbereiches.....	82
E3.2	Qualität der Haltestellenausrüstung	83
E3.3	Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Bushaltestellen und deren Umfeld.....	83
E4	P´Taxi	84
F	Handlungsfeld Ruhender Verkehr	85
F1	Stellplatzangebot im öffentlichen Raum	85
F1.1	Ausweisung von Teilgebieten mit Stellplatzüber- bzw. -unterversorgung.....	85
F1.2	Standards für die Kundmachung einer StVO-konformen Längsparkordnung im niederrangigen Straßennetz (Straßenkategorien III bis V).....	85
F2	Stellplatzverpflichtung.....	87
F2.1	Regelung der Kfz Stellplatzverpflichtung für die Nutzungsart Wohnen.....	87
F2.2	Regelung der Kfz-Stellplatzverpflichtung für andere Nutzungsarten.....	93
F2.3	Regelung der Stellplatzverpflichtung für Fahrräder	93
F3	Parkraumbewirtschaftung	94
F3.1	Modellvarianten Parkraumbewirtschaftung	95
F3.2	Umsetzung Parkraumbewirtschaftung.....	100
G	Handlungsfeld Zuständigkeiten, Kompetenzen und Öffentlichkeitsarbeit.....	101
G1	Erarbeitung Mobilitätsleitbild (Bearbeitungsphase III von „Mobil 2030“)	101
G1.1	Partizipatives Prozessdesign	101
G2	Information der Bevölkerung.....	102
G2.1	Veranstaltung zur Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse von „Mobil 2030“	102
G2.2	Ergebnisse von „Mobil 2030“ als Beilage zur Perchtoldsdorfer Rundschau.....	102

G2.3	Ergebnisse von „Mobil 2030“ auf der Website	102
G3	Datendigitalisierung	102
G3.1	Daten aus Bestandsanalyse in GIP des Landes NÖ importieren	102
G3.2	Daten aus Bestandsanalyse in gemeindeeigenes WebGIS importieren.....	102
G3.3	Ausgewählte Daten zu Verkehr und Mobilität via GIS-Tool auf Gemeinde-Website öffentlich zugänglich machen	103
G4	Kompetenzregelung	103
G4.1	Etablierung eines Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten in der Gemeindeverwaltung	103
G4.2	Etablierung eines Straßenbaukoordinators in der Gemeindeverwaltung.....	106
G4.3	Etablierung eines GIS-Beauftragten in der Gemeindeverwaltung.....	106
Ausblick.....		108
Abbildungsverzeichnis		110
Anhang		

Aufgabenstellung

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für Perchtoldsdorf „Mobil 2030“ wurde in der Bearbeitungsphase I – „Bestandserhebung und Problemanalyse“ die Ortsstruktur, das Mobilitätsverhalten, der motorisierte Individualverkehr, der nicht motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und die Verkehrssicherheit umfassend erhoben und analysiert. Anhand der Analyse der bestehenden gesamten Verkehrssituation in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, sind sowohl bei den einzelnen Verkehrsarten als auch bei den verkehrlichen Komponenten der Ortsstruktur, eine Reihe von Problemen ersichtlich.

Diese sind im Bearbeitungsteil I unter Punkt 11 „Problemanalyse der Gesamtverkehrssituation“ aufgelistet. Aus diesen Problempunkten wurden die Handlungsfelder mit den speziellen Maßnahmenkatalogen für die Bearbeitungsphase II – „Grundlagen- und Maßnahmenkatalog Erläuterungsbericht samt möglicher Maßnahmen“ abgeleitet.

In der gegenständlichen Bearbeitung der Bearbeitungsphase II werden aufbauend auf die Erhebungen, Lösungsvorschläge in Form eines in einem Grundlagen- und Maßnahmenkataloges Erläuterungsbericht Lösungsvorschläge erarbeitet und mögliche Maßnahmen als Maßnahmenkatalog mit unterschiedlichen Handlungsfeldern aufgezeigt.

In weiterer Folge wird darauf aufbauend in der Bearbeitungsphase III das „Mobilitätsleitbild“ definiert und soll mit **Beschlussfassung durch den Gemeinderat als Basis für die künftige Ortsentwicklung sowie für die allgemeine und ortsbezogene Mobilitätspolitik für die nächsten 10 bis 15 Jahre** dienen.

Die einzelnen Lösungsvorschläge stellen die fachliche Basis für die politische Entscheidungsfindung zur Beschlussfassung für die jeweilige Realisierung, dar. Dabei werden teilweise auch Varianten bzw. punktuell konkrete Einzelmaßnahmen aufgezeigt. Diese beziehen sich jedoch primär auf kleinräumige punktuelle Maßnahmen. Die Umsetzung von Maßnahmen erfordert nach jeweiliger Realisierungsentscheidung, Planungsprozesse bzw. auch entsprechende Genehmigungsverfahren mit unterschiedlichem Aufwand.

Handlungsfelder

Aus der Problemanalyse der Bearbeitungsphase I wurden die folgenden grundsätzlichen Handlungsfelder für die Bearbeitungsphase II abgeleitet:

Handlungsfeld A – „Mobilitätsverhalten, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit“

Handlungsfeld B – „Straßenraumgestaltung“

Handlungsfeld C – „Fußverkehr“

Handlungsfeld D – „Radverkehr“

Handlungsfeld E – „Öffentlicher Verkehr“

Handlungsfeld F – „Ruhender Verkehr“

Handlungsfeld G – „Zuständigkeiten, Kompetenzen und Öffentlichkeitsarbeit“

Innerhalb der einzelnen Handlungsfelder werden die Grundlagen für die verkehrspolitischen Zielsetzungen definiert und entsprechende Maßnahmenkataloge bearbeitet, wobei jedoch sehr oft Überschneidungen zwischen den einzelnen Handlungsfeldern gegeben sind.

Bei den Maßnahmenkatalogen werden neben den allgemeinen Grundlagen auch spezielle Einzelmaßnahmen aufgezeigt und für diese jeweils im Hinblick auf die Realisierung die Priorität, der Aufwand und der Zeithorizont definiert.

Die **Priorität** wird mit hoch (●●●), mittel (●●) und niedrig (●) angegeben, wodurch der Stellenwert innerhalb des Gesamtkonzeptes verdeutlicht werden soll.

Der **Realisierungsaufwand** wird ebenfalls mit hoch (●●●), mittel (●●) und niedrig (●) angegeben. Der Aufwand bezieht sich sowohl auf die finanziellen als auch auf die gesamten Umsetzungserfordernisse (politische Entscheidung, Berücksichtigung und Einhaltung rechtlicher Grundlagen, Abwicklung notwendiger Behördenverfahren etc.), wobei dies meist auch in direktem Zusammenhang steht.

Die Angabe des zeitlichen **Realisierungshorizontes** bezieht sich auf den realistisch möglichen Zeitpunkt der Fertigstellung bzw. Umsetzung der Maßnahme. Die notwendigen Planungs- und Genehmigungsschritte sind in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahme meist jedoch deutlich früher zu setzen. Die empfohlenen Realisierungshorizonte werden mit langfristig (L), mittelfristig (M), kurzfristig (K) und **Sofort-Maßnahme** (S, ⚡) angegeben. Maßnahmen, die entweder periodisch wiederkehrend oder permanent zu berücksichtigen sind, werden als *laufend* gekennzeichnet. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmen der Vollständigkeit halber angeführt, jedoch als schon erledigt oder bereits in Umsetzung (im Zuge von „Mobil 2030“) kategorisiert (✓). Diese Maßnahmen wurden während der Bearbeitungsphase bereits realisiert bzw. die Umsetzung in die Wege geleitet.

Einzelne vorgeschlagene Maßnahmen/Projekte sind als s.g. „**Leuchtturm-Projekt**“ (★) gekennzeichnet. Diese sind nach Meinung des Bearbeitungsteams jene Projekte, mit deren Realisierung ein wesentlicher Impuls zur positiven Entwicklung der Ortsinfrastruktur und des Mobilitätsverhaltens im Einklang mit den Zielsetzungen des Klimaschutzmanifests in Perchtoldsdorf geleistet werden kann und dabei auch innovative und visionäre Ansätze für eine entsprechende Nachhaltigkeit Berücksichtigung finden.

★	<i>Leuchtturm-Projekt</i>
🕒	<i>Sofort-Maßnahme</i>
Priorität / Aufwand	
●●●	<i>hoch</i>
●●	<i>mittel</i>
●	<i>niedrig</i>
Realisierungshorizont	
<i>S</i>	<i>Sofort-Maßnahme</i>
<i>K</i>	<i>kurzfristig</i>
<i>M</i>	<i>mittelfristig</i>
<i>L</i>	<i>langfristig</i>
✓	<i>erledigt oder bereits in Umsetzung (im Zuge von „Mobil 2030“)</i>
<i>laufend</i>	<i>periodisch wiederkehrend oder permanent zu berücksichtigen</i>

Abb.1 Legende des Maßnahmenkatalogs
Eigene Darstellung

Handlungsfeld A: Mobilitätsverhalten, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit

Maßnahmenkatalog	Priorität	Aufwand	Realisierungs- horizont	Anmerkung
A1 Veränderung Modal Split				
★ A 1.1 Sanfte Mobilität fördern	●●●	●●●	laufend	
A2 Änderung Verkehrsorganisation				
★ A 2.1 Querung Südbahn für Fuß- und Radverkehr im Bereich Rudolf Hochmayer-Gasse – Felix Petyrek-Gasse	●●●	●●●	L	
A 2.2 Verkehrsführung Ambros Rieder-Gasse	●●●	●●	K	
A 2.3 Verkehrsorganisation Theresienau / Straßenraumgestaltung Rembrandtgasse	●●●	●●	K	
A 2.4 Verbindung Hochstraße – Donauwörtherstraße (in Verlängerung Arenstettengasse)	●	●	L	
A3 Verbesserung der Verkehrssicherheit				
A 3.1 Reduktion Geschwindigkeitsniveau				
A 3.1.1 Tempo 40km/h im gesamten Ortsgebiet ohne Ausnahmeregelung	●●●	●	K	
A 3.1.2 Geschwindigkeitsreduktion in sensiblen Teilbereichen	●●●	●	K-L	
A 3.2 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den MIV				
A 3.2.1 Rembrandtgasse # Ketzergasse - Sichtverhältnisse	●●●	●	K	
A 3.2.2 Donauwörther Straße (B13) # Wiener Gasse – VLSA Regelung			✓	
A 3.3 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den NMIV				siehe Handlungsfeld C, D und E

A4 Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit im Schulumfeld

A 4.1	Bewusstseinsbildung zur Vermeidung von „Elterntaxi“	●●●	●	laufend	
A 4.2	Initiative „SchulGEHbus“				siehe Kapitel C1.5
A 4.3	Verkehrerschließung Schulumfeld				
	A 4.3.1 Verkehrerschließung Schulzentrum Roseggergasse	●●●	● bis ●●●	M	
★	A 4.3.2 Verkehrerschließung Volksschule Sebastian Kneipp-Gasse	●●●	● bis ●●●	M	
	A 4.3.3 Verkehrerschließung International Highschool	●●●	●●	K	
A 4.4	Temporäre Verkehrsorganisation durch Schulstraßen				
	A 4.4.1 Schulstraße Weingasse	●●●	●●	M	
🕒	A 4.4.2 Schulstraße Sebastian Kneipp-Gasse	●●●	●	S	
A 4.5	Kiss&Go – Zonen	●●●	●	K	

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	

A6 Verkehrssteuerung und Verkehrsüberwachung

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
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

Handlungsfeld B: Straßenraumgestaltung

Maßnahmenkatalog	Priorität	Aufwand	Realisierungs- horizont	Anmerkung
B1 Straßenkataster				
B 1.1 Straßenkategorie / Straßentypologie			✓	
★ B 1.2 Kriterien für Straßenraumgestaltung und Regelquerschnitte	●●●	●	laufend	
B 1.3 Bauliche und konstruktive Anforderungen	●●●	●	laufend	
B2 Klimawandelangepasste Straßenräume (Bäume, Grünflächen)				
B 2.1 Prioritätenkarte für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum			✓	
B 2.2 Berücksichtigung von Baumpflanzungen bei Straßenneu- und -umplanungen	●●●	●	laufend	
B3 Vitale Bäume und Regenwassermanagement				
★ B 3.1 Pilotprojekt Schwammstadt	●●●	●●	K	

Handlungsfeld C: Fußverkehr

Maßnahmenkatalog	Priorität	Aufwand	Realisierungs- horizont	Anmerkung
C1 Fußverkehrsnetz				
C 1.1 Festlegung Fußverkehrszielnetz			✓	
C 1.2 Festlegung von Qualitätsstandards für Fußverkehrshaupttrouten			✓	
C 1.3 Behebung prioritärer Lücken im Zielnetz				
★ C 1.3.1 Fußwegverbindung zur Tirolerhofsiedlung	●●●	●●●	M	
C 1.3.2 Fußwegverbindung Donauwörther Straße – Bahnzeile	●●	●●●	M	
C 1.3.3 Querung Südbahn für Fuß- und Radverkehr im Bereich Rudolf Hochmayer-Gasse – Felix Petyrek-Gasse				siehe Kapitel A2.1
C 1.3.4 Verbindung Hochstraße – Donauwörtherstraße (in Verlängerung Arenstettengasse)				siehe Kapitel A2.4
C 1.4 Behebung prioritärer Mängel				
C 1.4.1 Verkehrsführung Ambros Rieder-Gasse				siehe Kapitel A2.2
C 1.4.2 Zwingenstraße	●●●	●●●	M	
C 1.4.3 Petersbach Begleitweg	●●	●●	M	
C 1.4.6 Schillerpromenade	●●●	●●	K	
★ C 1.5 Initiative „SchulGEHbus“	●●●	●●	K	
C2 Querungsstellen				
C 2.1 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung von Querungsstellen				

	C 2.1.1 Herzogbergstraße (L153), Bushaltestelle Tirolerhofallee – Fußgängerquerung (Schüler)				<i>siehe Kapitel A4.3.3</i>
🕒	C 2.1.2 Sebastian Kneipp-Gasse # Rudolf Hochmayer-Gasse – Fußgängerquerung (Schulweg)	●●●	●●	S	
	C 2.1.3 Wiener Gasse (L2091) – Bushaltestelle bei der Schweglergasse				<i>siehe Kapitel E3.3.1</i>
	C 2.1.4 Mühlgasse östlich der Bahnbrücke – Fußgänger- und Radfahrerquerung	●●	●●	M	
🕒	C 2.1.5 Donauwörther Straße (B13) # Wiener Gasse – VLSA Regelung	●●	●	S	
🕒	C 2.1.6 Salitergasse # Anton Bruckner-Gasse – Fußgängerquerung	●●●	●●	S	
	C 2.1.7 Sonnbergstraße (L178) bei der Bushaltestelle Berggasse – Fußgängerquerung	●●●	●●●	K	
	C 2.1.8 Rembrandtgasse # Bachackergasse – Fußgängersicherheit	●●	●●●	M	
	C 2.1.9 Brunnerfeldstraße (B12) # Industriestraße – Fußgängerquerung	●●●	●●●	M	
	C 2.1.10 Wiener Gasse (L2091) # Franz Siegel-Gasse	●●	●●●	M	
	C 2.1.11 Sonnbergstraße (L178) # Walzengasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)	●●	●●●	M	
	C 2.1.12 Rudolf Hochmayer-Gasse – Schutzweg im Bereich Aspettensiedlung	●●●	●●	K	
	C 2.1.13 Mühlgasse # Sebastian Kneipp-Gasse – Linksabbieger	●●●	●	K	
	C 2.1.14 Eisenhüttelgasse # Stuttgarter Straße – Fußgänger- und Radfahrerquerung			✓	
	C 2.1.15 Salitergasse # Eigenheimstraße – Fußgängerübergänge	●●	●●	M	
	C 2.1.16 Wiener Gasse # Mühlgasse # Eigenheimstraße – Fußgängerübergänge	●●	●●●	M	
	C 2.1.17 Hochstraße (L178) # Krautgasse – Fußgängerquerung	●●	●●	M	
	C 2.1.18 Marktplatz (L178) und Obere Wiener Gasse – Fußgängerquerungen				<i>siehe Kapitel A5.1 und Kapitel A5.3</i>
	C 2.1.19 Elisabethstraße # Hochbergstraße (L153) – Fußgängerquerung	●●	●●	M	

C 2.1.20 Hochbergstraße (L153) # Kunigundbergstraße # Hagenauerstraße – Fußgängerquerung	●●	●●	M
C 2.1.21 Höhenstraße / Tröschgasse # Rosegggasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)	●●	●●●	M
C 2.1.22 Marienplatz / Sebastian Kneipp-Gasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)			
C 2.1.23 Weingasse (Engstelle) - Fußgängerverkehr			

*siehe Kapitel A4.3.2, Kapitel A4.4.2 und Kapitel A5.6
 siehe Kapitel A4.4.1*

C3 Barrierefreiheit

C 3.1 Barrierefreiheit bei Straßenneu- und –umplanungen berücksichtigen	●●●	●●	<i>laufend</i>
C 3.2 Behebung prioritärer Mängel der Barrierefreiheit			
C 3.2.1 Donauwörther Straße (B13) # Beethovenstraße – Rampenanlage	●●	●●●	M
C 3.2.2 Marktplatz – Gehsteigoberfläche	●●●	●	M
C 3.2.3 Barrierefreie Route von Rembrandtgasse # Bachackergasse bis Pflege- und Förderzentrum Perchtoldsdorf	●●	●●	K

C4 Fußgänger-Leitsystem

C 4.1 Fußgänger-Leitsystem entwickeln	●●	●●	M
---------------------------------------	----	----	---

Handlungsfeld D: Radverkehr

Maßnahmenkatalog	Priorität	Aufwand	Realisierungs- horizont	Anmerkung
D1 Radverkehrsnetz				
D 1.1 Festlegung Radverkehrszielnetz			✓	
D 1.2 Umsetzung Sofortmaßnahmen aus „Vision 20%“				
🕒 D 1.2.1 Christoph Gluck-Gasse – Sharrows (Nr. 29A)	●●●	●	S	siehe Radverkehrskonzept (S. 83)
🕒 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)
🕒 D 1.2.4 Mühlgasse # Brunner Feldstraße (B12) – Querung Radfahrer (Nr. 61)	●●●	●	S	ergänzt zum Radverkehrskonzept
D 1.3 Behebung prioritärer Mängel & Lücken im Zielnetz				
★ D 1.3.1 Umsetzung der restlichen Maßnahmen gemäß „Vision 20%“	●●●	●	K	siehe Radverkehrskonzept (S. 82 ff.)
D 1.3.2 Umsetzung der Maßnahmen mit hoher Priorität	●●●	● bis ●●●	K-L	siehe Radverkehrskonzept (S. 50 f.)
D 1.3.3 Umsetzung der Maßnahmen mit mittlerer Priorität	●●	● bis ●●●	K-L	siehe Radverkehrskonzept (S. 52)
D 1.3.4 Umsetzung der Maßnahmen mit geringer Priorität	●	● bis ●●●	K-L	siehe Radverkehrskonzept

					(S. 53)
D 1.4	Einzelmaßnahmen ergänzend zum Radverkehrskonzept				
D 1.4.1	Mühlgasse östlich der Bahnbrücke (Nr. 94)	●●	●●●	M	
D 1.4.2	Wiener Gasse (L2091) zwischen Feldgasse und Gauguschgasse (Nr. 95)			✓	
D 1.4.3	ehem. 360er Trasse / Trasse Hochquellwasserleitung bis Franz Josef-Straße (Nr. 96)	●●	●●●	M	
D 1.5	Einbahnen-Check zur Öffnung für RGE (Flächenerschließung)	●●	●	K	siehe Radverkehrskonzept (S. 82)

D2 Radabstellanlagen

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)

D3 Wegweisung Radverkehr

D 3.1	Ergänzung und Aktualisierung der Wegweisung im Gemeindegebiet	●●	●●	M	siehe Radverkehrskonzept (S. 75 f.)
-------	---	----	----	---	-------------------------------------

D4 Bewusstseinsbildung und Marketing

★ D 4.1	Etablierung Radverkehrs-Beauftragte/r	●●●	●●	K	siehe Radverkehrskonzept (S. 79)
D 4.2	Perchtoldsdorfer Radl-Karte und Willkommenspaket für Neubürger	●●	●	M	siehe Radverkehrskonzept (S. 80 f.)
D 4.3	Jährliches Perchtoldsdorfer Radl-Opening	●●	●	laufend	siehe Radverkehrskonzept (S. 81)
D 4.4	Gestaltungswettbewerb für einheitliche Perchtoldsdorfer Fahrradbügel	●	●	M	siehe Radverkehrskonzept (S. 87)

Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

Maßnahmenkatalog	Priorität	Aufwand	Realisierungs- horizont	Anmerkung
E1 Verbesserung der Versorgungsqualität				
E 1.1 Änderung / Adaptierung von Linienführungen				
E 1.1.1 Neue Buslinie vom Ortszentrum zur U6	●●	●●●	M	
E 1.1.2 Buslinie 269/270 – geänderte Linienführung	●●●	●●	M	
E 1.1.3 Schüler- bzw. Verstärkerbusse	●●●	●●	K	
★ E 1.1.4 Neunutzung der Kaltenleutgebner -Bahntrasse	●●●	●●●	L	
E 1.2 Ausweitung des Fahrplanangebots	●●	●●●	M	
★ E 1.3 Mikro-ÖV-System	●●●	●●	K	
E2 Tarifstruktur				
★ E 2.1 ÖV-Förderung durch Marktgemeinde Perchtoldsdorf				
E 2.1.1 Ortstarif	●●●	●●●	laufend	
E 2.1.2 Förderung von Zeitkarten	●●●	●●●	laufend	
E3 Bushaltestellen				
E 3.1 Ausgestaltung des Haltestellenbereiches	●●	●●	K	
E 3.2 Qualität der Haltestellenausrüstung	●●	●●	laufend	
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

E4 P'Taxi

Handlungsfeld F: Ruhender Verkehr

Maßnahmenkatalog	Priorität	Aufwand	Realisierungs- horizont	Anmerkung
F1 Stellplatzangebot im öffentlichen Raum				
F 1.1				✓
F 1.2				✓
F2 Stellplatzverpflichtung				
🕒 F 2.1	●●●	●		S
🕒 F 2.2	●	●		S
🕒 F 2.3	●●●	●		S
F3 Parkraumbewirtschaftung				
F 3.1	●●●	●		K
★ F 3.2	●●●	●●●		K

Handlungsfeld G: Zuständigkeiten, Kompetenzen und Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmenkatalog	Priorität	Aufwand	Realisierungs- horizont	Anmerkung
G1 Erarbeitung Mobilitätsleitbild (Bearbeitungsphase III von „Mobil 2030“)				
🕒 G 1.1 Partizipatives Prozessdesign	●●●	●	S	
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	
G3 Datendigitalisierung				
🕒 G 3.1 Daten aus Bestandsanalyse in GIP des Landes NÖ importieren	●●●	●	S	
🕒 G 3.2 Daten aus Bestandsanalyse in gemeindeeigenes WebGIS importieren	●●	●●	S	
G 3.3 Ausgewählte Daten zu Verkehr und Mobilität via GIS-Tool auf Gemeinde-Website öffentlich zugänglich machen	●	●●	M	
G4 Kompetenzregelung				
G 4.1 Etablierung eines Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten in der Gemeindeverwaltung				
🕒 G 4.1.1 Festlegen von Aufgaben und Dienstumfang des Mobilitäts- und	●●●	●	S	

★ Klimaschutzbeauftragten		
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

A Handlungsfeld Mobilitätsverhalten, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit

A1 Veränderung Modal Split

A1.1 Sanfte Mobilität fördern

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).**

Diese Änderung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens bei der Bewältigung der täglichen Wege, bildet die entsprechende Basis für sämtliche Entscheidungen und Maßnahmen direkt bei und im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur.

Beim motorisierten Individualverkehr, insbesondere mit den PKWs in der heutigen Form, ist bei den überwiegenden Wegen nur ein sehr geringer Besetzungsgrad gegeben und ist dadurch ein großer Bedarf an versiegelten Flächen erforderlich. Dahingehend ist eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs anzustreben, auch wenn in Zukunft der motorisierte Individualverkehr durch andere Antriebstechnologien umweltfreundlicher werden kann.

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.

Zur Erreichung einer positiven Veränderung des Modal Split in Hinblick auf die Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs, bilden folgende Maßnahmenkataloge die Grundlage:

- Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer als attraktives Angebot für die Bewältigung der kurzen Wege zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad
- Schaffung einer guten ÖV Versorgung mit attraktiven Tarifangeboten, primär für den Berufspendlerverkehr

Die entsprechende positive Veränderung des Modal Split, soll somit als Eckpfeiler der künftigen Mobilitätspolitik der Marktgemeinde Perchtoldsdorf dienen und bildet die Basis für die Erarbeitung des Mobilitätsleitbildes in der Bearbeitungsphase III.

Dahingehend hat diese Veränderung des Modal Split eine hohe Umsetzungspriorität, jedoch wird dabei aber auch ein großer Aufwand für Bewußtseinsbildung im Zusammenhang mit der Realisierung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der sanften Mobilität erforderlich sein.

Bei der Realisierung im Hinblick des Klimaschutzmanifests ist grundsätzlich ein kurzfristiger Zeithorizont anzustreben, jedoch wird der tatsächliche Zeithorizont realistisch eher langfristig sein, da in die Wege geleitete und durchgeführte Projekte bzw. Einzelmaßnahmen, teilweise nur langsam greifen und die entsprechenden Veränderungen erst zeitverzögert im Gesamtsystem wirksam werden.

- ⇒ 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

A2 Änderung Verkehrsorganisation

Die bestehende Verkehrsorganisation innerhalb des Ortsgebietes leitet sich primär von der vorhandenen Ortsstruktur und den sich daraus in den vergangenen Jahrzehnten ergebenden Verkehrssträgern, mit den jeweils unterschiedlichen Bedeutungen für die Verkehrsabwicklung, ab.

Die **Verkehrsorganisation** ist **besonders durch die bauliche Barriere der Südbahntrasse** im Zusammenhang mit nur einer vorhandenen Querungsmöglichkeit, Brücke im Zuge der Mühlgasse (abgesehen von der Ketzergasse an der Gemeindegrenze mit Wien), **geprägt**.

Eine weitere Querungsmöglichkeit ist natürlich auch noch im Zuge des hochrangigen Straßennetzes durch die A21 Wr. Außenringautobahn vorhanden, jedoch ist dabei für den motorisierten Individualverkehr nur die Halbinschlussstelle Gießhübl relevant und in Bezug auf das Perchtoldsdorfer Ortsgebiet nur für kleine Teile (Siedlung Tirolerhof) bzw. für die überörtlichen Verkehrsbeziehungen von Bedeutung.

Die **überörtlichen Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs**, sowohl des Perchtoldsdorfer Ziel- und Quellverkehrs als auch des „ortsfremden“ Durchgangsverkehrs, werden **sehr stark durch die Relationen von/nach Wien über die Autobahnanschlussstelle Brunn am Gebirge/Campus 21 geprägt**.

Neben der Verkehrsabwicklung über die Ketzergasse und B12 Brunner Straße, werden diese Verkehrsbeziehungen beider Richtungen in überwiegendem Maße über die Querung der Südbahntrasse im Zuge der Mühlgasse abgewickelt.

Dadurch ist eine Bündelung der Verkehrsströme (MIV) auf ein paar (wenige) Straßenzüge mit dadurch hoher Verkehrsfrequenz gegeben. Dies ruft in diesen Straßen natürlich auch einen hohen Anteil an s.g. „ortsfremden“ Durchgangsverkehr hervor.

Im Hauptort ergibt sich das strukturbedingt und ist dieser ortsfremde Durchgangsverkehr weitgehend ausschließlich regionaler Verkehr, der nur auf das Ortsgebiet von Perchtoldsdorf bezogen „ortsfremd“ ist. Der gleiche Durchgangsverkehr wird von der Perchtoldsdorfer Bevölkerung z.B. auf einer Fahrt nach Mödling, genauso in anderen Gemeinden erzeugt.

Dahingehend ist dieser Verkehr in Hinblick auf die vorhandene Raumordnung und Orts- bzw. Verkehrsstruktur als gegeben zu betrachten. Die entsprechenden Lösungsansätze können praktikabel nur in der allgemeinen Verringerung des motorisierten Individualverkehrs liegen.

Sämtliche Maßnahmen für eine Änderung der Verkehrsorganisation, haben meistens nur die Folge einer kleinräumigen Verkehrsverlagerung.

In den vergangenen 20 Jahren, hat es in Perchtoldsdorf mehrfach Überlegungen in Hinblick auf die Schaffung einer weiteren Querungsmöglichkeit der Südbahntrasse für den motorisierten Individualverkehr, gegeben. So z.B. eine Brücke über die Südbahn im Zuge der Vierbatzstraße unmittelbar neben der Autobahntrasse mit Anbindung an die B12 Brunner Feldstraße oder die Schaffung einer Halbanschlussstelle an die A21 Wiener Außenringautobahn im Bereich der Eisenhüttelgasse.

Für solche Projekte ergeben sich einerseits technische Umsetzungsschwierigkeiten verbunden mit sehr hohen Realisierungskosten und andererseits würden sich auch massive Auswirkungen und Veränderungen in den Verkehrsabläufen innerhalb des Ortsgebietes ergeben.

Man muss dabei das verkehrsplanerische Grundprinzip beachten, dass „neue Straßen zusätzlichen Verkehr generieren“.

Dahingehend sollte bei künftigen verkehrsorganisatorischen Überlegungen, sehr wohl die Schaffung einer weiteren Querungsmöglichkeit der Südbahntrasse hohe Priorität haben, dies jedoch ausschließlich für den nichtmotorisierten Individualverkehr.

Für die Verkehrsführung des Quell- und Zielverkehrs der nordwestlichen Teile des Gemeindegebietes nach/von Autobahnanschlussstelle Brunn am Gebirge bzw. des überörtlichen Durchgangsverkehrs, stehen von der B13 Donauwörtherstraße zur Mühlgasse nur ein paar Straßen als Verbindung zur Verfügung, wobei diese alle keine adäquaten Straßenquerschnitte aufweisen, um größere Verkehrsmengen aufzunehmen. Außerdem werden einzelne Straßen von den Verkehrsteilnehmern primär für diese Verkehrsbeziehungen genutzt, weil sie die kürzeste Wegverbindung darstellen und dahingehend auch von den meisten Navigationssystemen zur Routenwahl vorgeschlagen werden.

Eine Steuerung der Routenwahl zur gleichmäßigen Verteilung des Verkehrsaufkommens auf mehrere Straßen ist insofern praktisch nicht möglich, da bei entsprechenden verkehrsorganisatorischen Maßnahmen eine weitgehende Verlagerung des gesamten Verkehrsaufkommens von einer Straße in eine andere Straße eintritt. Entsprechende Möglichkeiten und Szenarien, wurden vor ca. 10 Jahren im Rahmen eines groß angelegten Verkehrsversuchs, getestet. Dabei wurde z.B. die Einbahnführung der Ambros Rieder-Gasse zwischen Plattenstraße und Wiener Gasse umgedreht, mit dem Effekt, dass das gesamte Verkehrsaufkommen in andere Straßen, in diesem Fall vornehmlich in die Gauguschgasse, verlagert wurde. In der Ambros Rieder-Gasse war das Verkehrsaufkommen nur mehr durch den ausschließlichen Erschließungsverkehr von ein paar wenigen Anrainern bestimmt.

In diesem Sinne ergeben sich für diese Verkehrsbeziehungen durch geänderte Verkehrsorganisationen nur Verkehrsverlagerungen in andere meist vom Straßenquerschnitt gleichartige Straßen, jedoch keine Verteilung der Verkehrsmengen.

Geänderte Verkehrsorganisationen für den motorisierten Individualverkehr, sollen nur für die bedarfsgerechte Abwicklung und sinnvolle Verteilung des nicht vermeidbaren motorisierten Verkehrsaufkommens angedacht und durchgeführt werden.

Dabei ist grundsätzlich auf eine Verkehrsführung mit bedarfsgerechten Straßenraumgestaltungen und angepasster Verkehrsabläufe durch Reduktion des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus innerhalb des Ortsgebietes zu achten.

In kleinräumigen Bereichen werden dafür jedoch auch Maßnahmen für eine geänderte Verkehrsführung/Verkehrsorganisation erforderlich sein, um Verkehrsführungen in nicht adäquaten Straßenräumen bzw. Durchgangsverkehr durch lokalen Umgehungsverkehr bedarfsgerecht zu steuern.

A2.1 Querung Südbahn für Fuß- und Radverkehr im Bereich Rudolf Hochmayer-Gasse – Felix Petyrek-Gasse

Die Brücke in der Mühlgasse ist die einzige Quermöglichkeit über die Südbahn innerhalb des Ortsgebietes von Perchtoldsdorf (abgesehen von der Ketzergasse an der Gemeindegrenze zu Wien). Diese Brücke stellt auch die einzige Anbindung des Ortsteiles Theresienau an den Hauptort dar. Das Nadelöhr wird im Bestand in allen Verkehrsarten stark frequentiert und zudem auch von vielen Volksschulkindern als Schulweg genutzt.

Die Errichtung einer zusätzlichen Querung der Südbahn für den Fuß- und Radverkehr abseits des Kfz-Verkehrs ist anzustreben. Als direkte Verbindung der beiden Ortsteile Aspetten und Theresienau besteht sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitverkehr ein hohes Potential für die Errichtung einer Querung in Verlängerung der Rudolf Hochmayer-Gasse bzw. Felix Petyrek-Gasse. Die entsprechenden widmungsmäßigen Flächen sind für die Anbindungen vorhanden. Ob die Querung in Form einer Brücke oder Unterführung erfolgen kann, wird weitgehend auch von den Erfordernissen des geplanten 4-gleisigen Ausbaus der Südbahnstrecke abhängig sein. Planungsüberlegungen müssen dahingehend gleichlaufend und in Koordination mit den Projektierungen zum 4-gleisigen Ausbau von den ÖBB erfolgen. Dieser Projektierungs- und Realisierungsablauf gibt auch weitgehend das Handlungsfenster für die MG Perchtoldsdorf vor.

- ⇒ Schaffung einer Südbahnquerung für NMIV
 - Vorentwurf in Abstimmung mit ÖBB als Entscheidungsgrundlage Brücke oder Unterführung
 - Projekterstellung als Realisierungsgrundlage

A2.2 Verkehrsführung Ambros Rieder-Gasse

Die Ambros Rieder-Gasse weist zwischen der Plättenstraße und der Wiener Gasse, bedingt durch die angrenzende Bebauung, abschnittsweise einen sehr engen Straßenquerschnitt auf. Im unmittelbaren Engstellenbereich ist nur auf der Ostseite ein Gehsteig vorhanden, wobei dieser stellenweise auch nur eine Breite von unter 1,0 m aufweist. Entsprechend der ortsstrukturellen Verkehrsorganisation nimmt die Ambros Rieder-Gasse eine relativ hohe Verkehrsmenge in der Abwicklung der Verkehrsbeziehung zur Mühlgasse auf. Außerdem stellt die Ambros Rieder-Gasse eine wichtige

Querverbindung zwischen zwei Haupttrouten im Fußverkehrsnetz dar und ist in Hinblick auf das Radroutennetz (siehe auch Radverkehrskonzept S. 50, #15) für den Radverkehr eine Befahrbarkeit in beiden Richtungen anzustreben. Die teilweise geringen Gehsteigbreiten und die für den zur Verfügung stehenden Straßenraum hohen Kfz-Verkehrsstärken, stellen ein Verkehrssicherheitsrisiko dar. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs wurden im Rahmen eines Verkehrsversuches vor einigen Jahren bereits durchgeführt, jedoch wurden durch die Verlagerung des Verkehrs in andere Gassen auch Probleme in der Verkehrsabwicklung verlagert. Dahingehend sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs anzustreben. Die Umgestaltung zu einer Begegnungszone, entsprechend den Kriterien für Begegnungszonen mit schmalen Straßenquerschnitten gemäß RVS-Arbeitspapier Nr. 27, mit entsprechender Führung des Radverkehrs auch gegen die Einbahnrichtung, befindet sich bereits in der konkreten Projektierungsphase.

- ⇒ Bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation
- Detailprojekt für Umgestaltung und Verordnung einer Begegnungszone in Ausarbeitung

A2.3 Verkehrsorganisation Theresienau / Straßenraumgestaltung Rembrandtgasse

Im Ortsteil Theresienau wird das Verkehrsaufkommen fast zu einem Drittel von Durchgangsverkehr bestimmt, wobei dieser durch die Orts- und Verkehrsstruktur praktisch ausschließlich durch die Rembrandtgasse verläuft (siehe Abb.2). Dieser Durchgangsverkehr ergibt sich primär aus lokalem Umgehungsverkehr der teilweise stark überlasteten Route Ketzergasse – Kreuzung Brunner Straße (beim „Karl-Wirt“) – B12 Brunnerfeldstraße und in Spitzenzeiten auch durch die Überlastung der Kreuzung B12 Brunnerfeldstraße mit der Mühlgasse.

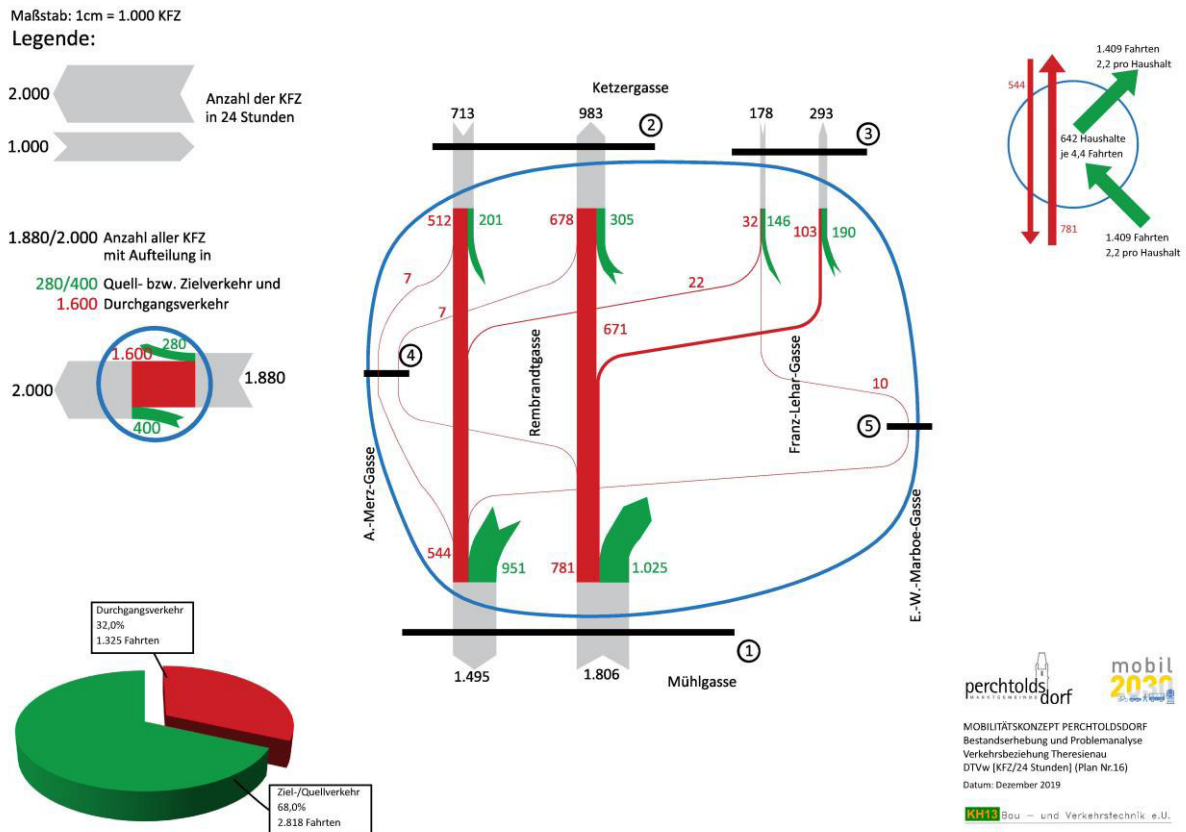


Abb.2 Verkehrsbeziehung Theresienau (DTVw) – Plan Nr. 16 (Bearbeitungsphase I von „Mobil 2030“)
Eigene Darstellung

Die tatsächliche Verkehrsbelastung der Rembrandtgasse muss man jedoch in absoluten Zahlen den Verkehrsbelastungen anderer vergleichbarer Straßen in Perchtoldsdorf gegenüberstellen. Daraus wird ersichtlich, dass die vorhandenen Frequenzen gegenüber vergleichbaren Straßen, wie z.B. die Gauguschgasse, trotz hohem Anteil an Durchgangsverkehr deutlich geringer sind.

Da eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit auf der Route Ketzergasse – Kreuzung Brunner Straße (beim „Karl-Wirt“) – B12 Brunnerfeldstraße nicht möglich ist, könnte die Verlagerung des „ortsfremden“ Durchgangsverkehrs aus dem Ortsteil Theresienau nur durch massive verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die das Durchfahren unattraktiv machen, erfolgen.

Eine geeignete Maßnahme zur Verdrängung von Durchgangsverkehr stellt ein gegenläufiges Einbahnsystem dar, wobei dabei jedoch auch sehr viele negative Begleiterscheinungen für den Verkehrsablauf des täglichen Quell- und Zielverkehrs der Anrainer auftreten. Ein entsprechender Konzeptentwurf ist dazu bereits seit längerem vorhanden, wurde jedoch bisher nicht weiterverfolgt, da dies aufgrund der negativen Begleiterscheinungen von vielen Bewohnern im Ortsteil Theresienau abgelehnt wird. Bei den Fahrten des Quell- und Zielverkehrs ergeben sich durch vermehrte Einbahnführungen viele Umwegfahrten und somit erhöhte Fahrleistungen des motorisierten Individualverkehrs, was auch im Widerspruch zum Klimaschutzmanifest der MG Perchtoldsdorf steht.

Dahingehend sind Änderungen der Verkehrsführung und Verkehrsorganisation für den motorisierten Individualverkehr nur als langfristige Maßnahme zu sehen, wenn eine allgemeine Reduktion des

motorisierten Individualverkehrs in naher Zukunft nicht merkbar eintritt und auch in Hinblick auf den Anteil des Durchgangsverkehrs eine weitere Erhöhung gegeben ist.

Dementsprechend sind primär innerhalb des Straßenraumes der Rembrandtgasse entsprechende gestalterische Maßnahmen vorzusehen (z.B. Fahrgassenversatz durch wechselweise Stellplatzanordnung, punktuelle Einengungen durch vergrößerte Baumscheiben etc.), die einer verkehrsberuhigten und bedarfsgerechten Verkehrsabwicklung, insbesondere in Hinblick auf Geschwindigkeitsverhalten und Stellplatzorganisation, gerecht werden. Dabei sind jedoch auch die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer entsprechend zu berücksichtigen und außerdem die Erfordernisse für eine allfällige Linienführung von öffentlichem Buslinienverkehr nicht außer Acht zu lassen.

- ⇒ Maßnahmen zur verkehrsberuhigten Verkehrsabwicklung allenfalls mit geänderter Verkehrsorganisation
 - Entwurfsplanung für Straßenraumgestaltung Rembrandtgasse
 - Überarbeitung und Aktualisierung des vorhandenen Konzeptentwurfs für gegenläufiges Einbahnsystem

A2.4 Verbindung Hochstraße – Donauwörtherstraße (in Verlängerung Arenstettengasse)

Im gültigen Flächenwidmungsplan ist zwischen der Hochstraße und der Donauwörtherstraße eine öffentliche Verkehrsfläche auf Höhe Arenstettengasse – Ambros Rieder-Gasse ausgewiesen. Im Bestand ist diese Verbindung jedoch derzeit nicht nutzbar, da sie großteils über private Grundflächen führt und derzeit keine Abtretungsverpflichtung schlagend ist.

Die Breite des gewidmeten Straßenraumes beträgt ca. 4,0m (mit einer Engstelle von ca. 2,5m), wodurch eine Nutzung daher nur für den Fußgänger- und Radverkehr von Bedeutung ist. Speziell für den Fußgängerverkehr würde sich durch eine entsprechende Öffnung eine attraktive Verbindung ergeben, durch die größere Umwege deutlich minimiert werden könnten.

Dahingehend soll an der Aufrechterhaltung der bestehenden Widmung als öffentliche Verkehrsfläche unbedingt festgehalten werden, um so die grundsätzliche künftige Möglichkeit für eine öffentliche Nutzung für den Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten.

- ⇒ Nutzung der gewidmeten öffentlichen Verkehrsfläche für den Fußgänger- und Radverkehr
 - Beibehaltung der öffentlichen Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan
 - Prüfung der Möglichkeiten für eine tatsächliche widmungsmäßige Nutzung
 - Öffnung und Umsetzung für die Benützung durch Fußgänger und Radfahrer

A3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Aus der Bestandsanalyse geht hervor, dass im Ortsgebiet von Perchtoldsdorf keine Unfallhäufungsstellen vorhanden sind, jedoch viele Stellen innerhalb des Straßensystems als Gefahrenstellen angesehen werden müssen.

Im Rahmen der Bearbeitungsstufe I „Bestandserhebung und Problemanalyse“ wurden sowohl objektiv erfasste als auch durch die Verkehrsteilnehmer subjektiv wahrgenommene Gefahrenstellen dokumentiert und analysiert. Daraus ergeben sich jeweils unterschiedliche Erfordernisse und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Bei fast allen ermittelten und ausgewiesenen Gefahrenstellen, ist eine Gefährdung von Fußgängern und/oder Radfahrern durch den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr gegeben.

Nur in wenigen Einzelfällen beziehen sich die Gefahren auf den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr selbst.

Für die Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit und insbesondere bei den ausgewiesenen Gefahrenstellen, sind primär die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus sowie Verbesserungen in der Straßenraumgestaltung, speziell im Bereich von Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer, erforderlich.

A3.1 Reduktion Geschwindigkeitsniveau

Das **Geschwindigkeitsverhalten** der Verkehrsteilnehmer, insbesondere beim motorisierten Individualverkehr, ist **primär sehr stark von der Straßenraumgestaltung abhängig** und erst **sekundär** von der **tatsächlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit**.

In jenen Straßen, die innerhalb des Ortsgebietes entsprechend der Verkehrsstruktur eine höhere Funktion haben und somit auch höhere Verkehrsmengen aufnehmen, ist naturgemäß auch das Geschwindigkeitsniveau entsprechend höher.

Dahingehend **ist innerhalb der einzelnen Straßenräume eine bedarfsgerechte Ausgestaltung in Hinblick auf ein situationsangepasstes Geschwindigkeitsniveau anzustreben** und speziell jene Bereiche wo ein Konfliktpotential mit dem nichtmotorisierten Individualverkehr (Fußgänger/Radfahrer) gegeben ist, entsprechend zu gestalten, um die Geschwindigkeiten zu reduzieren und das Gefahrenpotential so weit wie möglich zu minimieren.

Unabhängig von der Straßenraumgestaltung ist aber doch auch die für das Ortsgebiet kundgemachte erlaubte Höchstgeschwindigkeit ein Faktor für das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau.

Für das gesamte Ortsgebiet von Perchtoldsdorf gilt seit vielen Jahren eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 40km/h ausgenommen Vorrangstraßen. An wenigen Stellen gibt es davon Ausnahmeregelungen gemäß den Erfordernissen spezieller örtlicher Gegebenheiten.

Im Sinne der Verkehrssicherheit ist eine allgemeine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus innerhalb des Ortsgebietes anzustreben.

A3.1.1 Tempo 40km/h im gesamten Ortsgebiet ohne Ausnahmeregelung

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.

Diese Vorrangstraßen haben zwar eine erhöhte Bedeutung innerhalb des Straßennetzes von Perchtoldsdorf, jedoch trifft dies auch auf andere Straßen zu, die nicht als Vorrangstraßen gekennzeichnet sind.

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

A3.1.2 Geschwindigkeitsreduktion in sensiblen Teilbereichen

An bestimmten Stellen bzw. in Teilbereichen des Ortsgebietes, kann aufgrund von speziellen Verkehrssituationen eine weitere Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sinnvoll sein.

Dies können einerseits z.B. kurze Straßenabschnitte im Bereich von Querungsstellen im Zuge von Schulwegen sein, wo eine reduzierte erlaubte Höchstgeschwindigkeit (z.B. 30km/h) kundgemacht wird. Andererseits aber auch größere zusammenhängende Bereiche mit ausschließlich Straßen mit untergeordneter Bedeutung (Erschließungsstraßen bzw. Anliegerstraßen) oder spezieller Verkehrsbedürfnisse (z.B. Ortszentrum, Schulumfeld), wo z.B. eine Zonenregelung mit 30km/h oder im Zusammenhang mit einer anderen verkehrsorganisatorischen Maßnahme eine noch geringere Geschwindigkeit kundgemacht wird. Dies würde z.B. für Begegnungszonen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 20km/h zutreffen.

- ⇒ Kundmachung von reduzierten erlaubten Höchstgeschwindigkeiten in sensiblen Bereichen
 - Jeweils spezielle Prüfung nach verkehrstechnischen Erfordernissen
 - Einreichung bei BH Mödling als zuständige Verkehrsbehörde

→ Kundmachung gemäß Verordnung allenfalls auch im Zusammenhang mit begleitenden baulichen Maßnahmen

A3.2 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den MIV

Aus den dokumentierten und analysierten Gefahrenstellen gehen derzeit nur zwei Stellen hervor, wo sich aus den Verkehrsabläufen im Zusammenhang mit den örtlichen Gegebenheiten Sicherheitsdefizite ausschließlich für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr ergeben.

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

A3.2.2 Donauwörther Straße (B13) # Wiener Gasse – VLSA Regelung

Die Kreuzung wird von vielen Fußgängern als gefährlich wahrgenommen, da öfters querende Fußgänger von abbiegenden Kraftfahrzeugen nicht entsprechend beachtet werden. Zum Glück haben sich jedoch in den letzten Jahren nur vereinzelt und sehr selten dahingehend Unfälle mit Personenschaden ereignet. Trotzdem sind hier Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger durchzuführen und sind im Kapitel C2.1.5 behandelt.

Unabhängig von dieser Gefahrensituation für Fußgänger ist auch ein Gefahrenpotential für den Fahrzeugverkehr gegeben. Aus den statistischen Aufzeichnungen der Unfälle mit Personenschaden geht hervor, dass vereinzelt jedoch immer wieder rechtwinkelige Kollisionen von Fahrzeugen auftreten. Als Ursache sind dabei primär Rotlichtüberfahrungen der Fahrrelation auf der B13 Donauwörtherstraße in Richtung Süden dokumentiert. Dahingehend fand bereits im März 2020 eine entsprechende Situationsüberprüfung durch die Bezirkshauptmannschaft Mödling als zuständige Verkehrsbehörde statt. Dabei wurden keine Mängel an den örtlichen Gegebenheiten festgestellt und nur marginale Verbesserungen bei den Pfeildarstellungen in den Signalscheiben zur Umsetzung empfohlen.

A3.3 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den NMIV

Bei den dokumentierten und analysierten Gefahrenstellen sind im überwiegenden Maß Sicherheitsdefizite für Fußgänger und/oder Radfahrer gegeben, wobei sich in den meisten Fällen

dabei die Gefahren aus dem Konflikt mit dem motorisierten Kraftfahrzeugverkehr bei Querungsstellen ergeben.

Die entsprechenden Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den nichtmotorisierten Individualverkehr werden jeweils in den Handlungsfeldern C, D und/oder E behandelt.

A4 Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit im Schulumfeld

Das Umfeld der Schulen in Perchtoldsdorf ist speziell in der Früh vor Unterrichtsbeginn von sehr starken Frequenzen des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs durch den Schülerbringverkehr („Elterntaxi“) beeinflusst. Es wird dabei versucht, für das Aussteigen der Schüler, so nahe wie möglich bis zum Schulgebäude zu fahren.

Im Nahbereich der Schulen treten dann in Überlagerung mit dem Fußgänger- und/oder Fahrradverkehr Situationen auf, wo die entsprechende Verkehrssicherheit teilweise nicht mehr gegeben ist.

Neben den unterschiedlichen speziellen vorhandenen Verkehrsregelungen im Umfeld der Schulen (Schulzentrum Rosegggasse, Volksschule Sebastian Kneipp-Gasse, Montessorischule Sonnberg, International Highschool Am Herzogberg) mit allenfalls möglichem Verbesserungspotential, ist die **allgemeine Reduzierung des Schülerbringverkehrs durch Bewusstseinsbildung sowie Verbesserung der Situation auf den Schulwegen für den nichtmotorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und Optimierung der Erreichbarkeit der Schulen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, das primäre Ziel.**

Die Privatschule Sta. Christiana befindet sich in Wien, jedoch in unmittelbarer Nähe zur Gemeindegrenze. Dahingehend beeinflussen die Verkehrsprobleme im Schulumfeld auch die Verkehrssituation in Straßen (Sonnbergstraße, Talgasse) innerhalb des Gemeindegebietes von Perchtoldsdorf. Dementsprechend werden hier keine Maßnahmen zur allgemeinen Verbesserung des Schulumfeldes behandelt, da darauf durch die MG Perchtoldsdorf nur peripher Einfluss genommen werden kann. Jedoch haben mögliche Maßnahmen innerhalb des Gemeindegebietes von Perchtoldsdorf, speziell in Hinblick auf den ruhenden Verkehr, Einfluss auf Lösungsansätze jeweils in den entsprechenden Handlungsfeldern.

A4.1 Bewusstseinsbildung zur Vermeidung von „Elterntaxi“

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.

A4.2 Initiative „SchulGEHbus“

Eine konkrete Projektidee ist primär für die Volksschulen die Kennzeichnung von speziellen Schulwegrouten zur gemeinsamen Nutzung durch Schüler aus dem gleichen Einzugsgebiet zu fixen Zeiten ab gekennzeichneten Sammelstellen. Die erforderlichen Umsetzungskriterien so einer Initiative „SchulGEHbus“ sind im Kapitel C1.5 enthalten.

A4.3 Verkehrserschließung Schulumfeld

A4.3.1 Verkehrserschließung Schulzentrum Rosegggasse

Beim Schulzentrum Rosegggasse (Volksschule, Mittelschule, Gymnasium) ist der unmittelbare Schulumfeldbereich weitgehend für den Kraftfahrzeugverkehr zu Schulzeiten gesperrt (Fußgängerzone Rosegggasse vor dem Eingang zur Volksschule). Außerhalb des Bereiches der Fußgängerzone sind entsprechende Zufahrtsbeschränkungen für die Rosegggasse von der Tröschgasse und von der Weingasse/Leonhardiberggasse vorhanden. Dementsprechend verlagern sich die Ausstiegsstellen des Schülerbringverkehrs auf den Kreuzungsbereich Tröschgasse # Rosegggasse, auf den Kreuzungsbereich Walzengasse # Sonnbergstraße (Schulzugang über den Angerersteig) und auf den Kreuzungsbereich (Kreisverkehr) Weingasse # Leonhardiberggasse.

Bei den Kreuzungsbereichen Tröschgasse # Rosegggasse und Walzengasse # Sonnbergstraße sind dabei verkehrsorganisatorische bzw. gestalterische Maßnahmen vorzusehen, die sich primär auf eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger beziehen. Beim Kreuzungsbereich Walzengasse # Sonnbergstraße stehen diese Maßnahmen im direkten Zusammenhang mit den Zugängen und der Situierung bzw. Ausgestaltung der Bushaltestelle. Die entsprechenden Einzelmaßnahmen sind im Handlungsfeld C enthalten.

Im Kreuzungsbereich Weingasse/Leonhardiberggasse konnte durch die Umgestaltung in einen Kreisverkehr und der Schaffung von Kurzparkplätzen in der Weingasse einer Verbesserung der Situation erreicht werden. Es ist aber trotzdem noch immer in der Früh ein sehr hohes Verkehrsaufkommen in der Weingasse gegeben, das sich aus der Überlagerung des Parkplatzverkehrs zu den Stellplätzen (Dauerparkplätze) im Burghof und in der Leonhardiberggasse mit dem Schülerbringverkehr ergibt. Da die Weingasse auch eine Hauptroute als Schulweg ist, kommt es besonders im Bereich der Engstelle in der Weingasse zu Konflikten zwischen einer großen Anzahl an Fußgängern (Schüler in Gruppen) auf einem zu schmalen Gehsteig und dem Kraftfahrzeugverkehr, mit entsprechender Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.

Dahingehend ist es primär erforderlich den Schülerbringverkehr grundsätzlich durch Bewusstseinsbildung zu reduzieren, jedoch einerseits auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu setzen, durch die das Zufahren in den Nahbereich der Schule erschwert bzw. verhindert wird (siehe Kapitel A4.4) und andererseits für den nicht verhinderbaren Schülerbringverkehr entsprechend ausgestaltete und gekennzeichnete Ausstiegsstellen (siehe Kapitel A4.5) zu schaffen.

- ⇒ Verringerung des MIV und Verbesserung der Verkehrssituation für NMIV im unmittelbaren Schulumfeld durch koordinierte Einzelmaßnahmen
 - Planung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen (gemäß Definition in den maßgebenden Handlungsfeldern)

A4.3.2 Verkehrerschließung Volksschule Sebastian Kneipp-Gasse

In der Sebastian Kneipp-Gasse und am Marienplatz kommt es im Bereich der Volksschule speziell in der Früh vor Unterrichtsbeginn aufgrund des sehr starken Verkehrsaufkommens durch den Schülerbringverkehr („Elterntaxi“) im Zusammenhang mit dem Fußgängerverkehr (Schulkinder am Weg zur Schule, Eltern mit Kindern am Weg zum Kindergarten), vielfach zu gefährlichen Verkehrssituationen. Dies wird zeitweise auch noch durch weitere zu- und abfahrende Kraftfahrzeuge anderer Nutzungseinrichtungen (Kindergarten, Apotheke, Arzt, Nahversorger, Kirche, Wohnbebauung etc.) überlagert.

Dahingehend ist es primär erforderlich den Schülerbringverkehr grundsätzlich durch Bewusstseinsbildung zu reduzieren, jedoch einerseits auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu setzen durch die das Zufahren in den Nahbereich der Schule erschwert bzw. verhindert wird (siehe A4.4 Temporäre Verkehrsorganisation durch Schulstraße) und andererseits für den nicht verhinderbaren Schülerbringverkehr entsprechend ausgestaltete und gekennzeichnete Ausstiegsstellen (siehe Kapitel A4.5) zu schaffen.

Der Marienplatz bildet durch die Volksschule im Zusammenhang mit anderen infrastrukturellen Einrichtungen ein Subzentrum und steht die Verkehrerschließung dahingehend auch im unmittelbaren Zusammenhang mit einer entsprechenden bedarfsgerechten Umgestaltung (siehe Kapitel A5.6).

- ⇒ Verringerung des MIV und Verbesserung der Verkehrssituation für NMIV im unmittelbaren Schulumfeld durch koordinierte Einzelmaßnahmen

- Planung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen (gemäß Definition in den maßgebenden Handlungsfeldern)

A4.3.3 Verkehrerschließung International Highschool Am Herzogberg

Im Zuge der Herzogbergstraße, im Bereich Schlossercurve – Tirolerhofallee, haben sich durch die Ansiedlung der International Highschool Am Herzogberg geänderte Verkehrsabläufe und somit andere Anforderungen ergeben. Durch die Schüler ist bei einzelnen Kursen eine hohe Fahrgastfrequenz bei der Haltestelle der Linie 256 gegeben. Dahingehend sind speziell bei der Haltestelle für die Fahrtrichtung Marktplatz, die nach Schulende von einer großen Anzahl an Schülern gleichzeitig benutzt wird, keine ausreichenden Platzverhältnisse auf der Auftritts- und Wartefläche vorhanden, was zu gefährlichen Situationen führt, wenn der Bus in den Haltestellenbereich einfährt. Die Zugangssituation von der Schule zu dieser Haltestelle ist auch nicht ideal, da sich die baulich ausgestaltete Querungsstelle oberhalb der Kreuzung mit der Tirolerhofallee und somit auch oberhalb des Haltestellenbereichs befindet und daher von den Schülern oft nicht benutzt wird. Diese queren die Herzogbergstraße dann abseits der Querungsstelle. Dies ergibt auch im Zusammenhang mit einem hohen Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge auf der Herzogbergstraße ein großes Sicherheitsrisiko. Die vielfach überhöhten Geschwindigkeiten sind auch im Bereich der Schlossercurve ein Gefahrenpotential, da hier auch viele Haltevorgänge von Kraftfahrzeugen („Elterntaxi“) durchgeführt werden. Dies steht aber auch im Zusammenhang, dass es zwischen dem Ortszentrum und dem Ortsteil Tirolerhof und somit auch zur Schule, keine Fußwegverbindung gibt.

Dahingehend sind Maßnahmen für eine Änderung der Fußgängerquerungsstelle in Kombination mit der Verbesserung der Haltstellengestaltung und -infrastruktur dringend erforderlich. Bei dieser Umgestaltung ist auch auf die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus des Kraftfahrzeugverkehrs in diesem Bereich besonderes Augenmerk zu legen.

- ⇒ 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

A4.4 Temporäre Verkehrsorganisation durch Schulstraßen

Als geeignete Maßnahme im Sinne der Verkehrssicherheit zur weitgehenden Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs im unmittelbaren Schulumfeld hat sich in der letzten Zeit die s.g.

„Schulstraße“ entwickelt. **Dabei wird das unmittelbare Schulumfeld, primär für den Zeitraum vor Unterrichtsbeginn, für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt** (Versuchsbeispiele gibt es bereits mehrere in Wien und einzelne in Niederösterreich). **Dadurch soll primär der Schülerbringverkehr („Elterntaxi“) vom Zufahren abgehalten werden und auch die Schulkinder zur Zurücklegung ihres Schulweges, oder zumindest der letzten Teilstrecke, zu Fuß animiert werden.**

In Wien werden die maßgebenden Straßenzüge für den Zeitraum von 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn zur Gänze für den Kraftfahrzeugverkehr ohne Ausnahmeregelungen gesperrt, wodurch auch das Zu- und Abfahren für Anrainer (auch auf private Grundflächen) nicht gestattet ist. In anderen Städten, wie z.B. in Tulln im Bereich des Gymnasiums, bestehen Ausnahmeregelungen (für Linienbusse, Behindertentransporte und Zufahrt auf private Grundstücke).

Entsprechend den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und den sich daraus ableitenden Anforderungen und Erfordernissen, sind aus verkehrstechnischer Sicht jeweils verschiedene Umsetzungsszenarien möglich.

A4.4.1 Schulstraße Weingasse

In Hinblick auf die Sicherheitsdefizite im Bereich der Engstelle der Weingasse in der Früh vor Unterrichtsbeginn wäre die Umsetzung einer „Schulstraße“ zu prüfen. Die Zu- und Abfahrt zu/von den Dauerparkplätzen im Burghof und in der Leonhardiberggasse könnte in dieser Zeit temporär über den Marktplatz, den Burgvorplatz (Paul Katzberger-Platz) und die Hyrtl-gasse erfolgen. Es bedarf dafür ein entsprechendes variables Leitsystem sowie die technische Infrastruktur zur automatischen Kennzeichnung und Wegweisung sowie für die Öffnung/Sperre (z.B. versenkbare Poller mit Zeitsteuerung) der ausschließlich temporären Befahrungsmöglichkeit des Burgvorplatzes.

- ⇒ Schulstraße Weingasse mit temporärer geänderter Verkehrsorganisation zur Parkplatzerschließung Burghof und Leonhardiberggasse
 - Erstellung eines Anforderungs- und Kriterienkataloges als Entscheidungsgrundlage

A4.4.2 Schulstraße Sebastian Kneipp-Gasse

Die Umsetzung einer „Schulstraße“ im Bereich Sebastian Kneipp-Gasse und Marienplatz soll im Sinne der Verkehrssicherheit als kurzfristige Maßnahme erfolgen, unabhängig von einer anzustrebenden künftigen bedarfsgerechten Umgestaltung des Schulumfeldes, allenfalls im Zusammenhang mit einer geänderten und angepassten Verkehrsorganisation.

Durch die vorhandene Verkehrsorganisation, Einbahnführung der Sebastian Kneipp-Gasse jeweils von der Mühl-gasse und von der Rudolf Hochmayer-Gasse zum Marienplatz und Marienplatz von der Sebastian Kneipp-Gasse in Richtung Franz Vesely-Gasse, ist dieser Bereich von Verkehrsbeschränkungen betroffen und sind diese bei den beiden Zufahrten zur Sebastian Kneipp-Gasse bei der Mühl-gasse und bei der Rudolf Hochmayer-Gasse jeweils kundzumachen.

- ⇒ Schulstraße Sebastian Kneipp-Gasse mit temporären Beschränkungen für die Erschließung Marienplatz

- Erstellung eines Anforderungs- und Kriterienkataloges als Entscheidungsgrundlage (im Zuge von „Mobil 2030“ bereits erfolgt)
- Verordnung durch die BH Mödling als zuständige Verkehrsbehörde
- Kundmachung durch die erforderlichen Verkehrszeichen

A4.5 Kiss&Go – Zonen

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

A5 Aufwertung Ortszentrum und Subzentren

Das Ortszentrum und die Subzentren der Marktgemeinde Perchtoldsdorf sind stark durch den motorisierten Kfz-Verkehr geprägt. Den sanften Mobilitätsformen steht meist wenig Fläche zur Verfügung. Dies ist einerseits durch beengte Straßenräume infolge der historischen Bebauung und andererseits durch eine zum Teil nicht zeitgemäße Gestaltung des öffentlichen Straßenraums begründet. Eine Aufwertung des Ortszentrums und der Subzentren soll nachhaltig die Aufenthaltsqualität verbessern und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Generell sind folgende **Ziele für die Gestaltung und Attraktivierung des Ortszentrums und der Subzentren** anzustreben:

- Betonung des Ortszentrums durch identitätsstiftende und einheitliche Gestaltung des öffentlichen Raumes

- faire Verteilung der Verkehrsflächen zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr
- Verkehrsberuhigung und Reduktion der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- Redimensionierung der Fahrbahnflächen und des Stellplatzangebotes zugunsten von erlebbaren Grün- und Freiräumen
- Aufwertung und Attraktivierung des Straßenraumes und damit einhergehend eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für Bewohner und Besucher
- Belebung des öffentlichen Raumes und Stärkung der ansässigen Geschäftslokale und Gastronomiebetriebe
- Flächen und Infrastruktur für Veranstaltungen im Ortszentrum
- niveaufreie Oberflächengestaltung, die die Nutzung nach dem Mischverkehrsprinzip ermöglicht

Für das **Ortszentrum** von Perchtoldsdorf wird eine schrittweise Neugestaltung des öffentlichen Raumes empfohlen. Ausgehend von einer baulichen Umgestaltung des Marktplatzes in Zusammenhang mit einer geänderten Verkehrsorganisation als Begegnungszone, können in den nächsten Jahren und Jahrzehnten modulartig auch die angrenzenden Straßenräume neugestaltet werden.

Das erweiterte Ortszentrum von Perchtoldsdorf birgt aufgrund der historischen Gebäudesubstanz und vielfältiger Nutzungen großes Potential. Im Bestand ist das Ortszentrum unverhältnismäßig stark durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr dominiert. Langfristig sollte eine Aufwertung des gesamten erweiterten Ortszentrums, das Zurückdrängen der Dominanz des Kfz-Verkehrs und schließlich eine Entlastung vom Kfz-Verkehr angestrebt werden.

Hierfür ist insbesondere eine einheitliche und **als Einheit begreifbare Gestaltung des Straßenraumes im gesamten erweiterten Ortszentrum** notwendig. Der Impuls wird von einer Neugestaltung des Marktplatzes ausgehen, dessen Gestaltungsprinzipien dann auf weitere Straßenräume im Ortszentrum ausgedehnt werden sollten. In den nachfolgenden Kapiteln werden bereichsweise die Rahmenbedingungen für mögliche Neugestaltungen und die verkehrstechnische Eignung als Begegnungszone skizziert.

Langfristig ist auch die **generelle und großräumige Verkehrsorganisation** des Kfz-Verkehrs im erweiterten Ortszentrum neu zu bewerten. Insbesondere die Durchlässigkeit des Ortszentrums für lokalen und zum Teil auch regionalen Durchzugsverkehr – trotz des Vorhandenseins einer leistungsfähigen hochrangigen Umfahrung des Ortszentrums (B 13) – **ist zu hinterfragen**.

A5.1 Neugestaltung Marktplatz (Begegnungszone)

Der Marktplatz ist historisches und aktuelles Ortszentrum von Perchtoldsdorf. Dementsprechend kommt der Ausgestaltung dieses Platzes höchste Bedeutung zu. Das geschlossene historische Gebäudeensemble rund um den Platz ist einzigartig und birgt großes Potential für ein lebendiges und attraktives Ortszentrum. Zudem finden regelmäßig Veranstaltungen unterschiedlicher Größenordnung auf dem Marktplatz statt, wodurch einerseits dem Marktplatz auch in kultureller und gesellschaftlicher Hinsicht eine große Bedeutung zukommt und andererseits hohe Anforderungen an eine multifunktionale Nutzung des Marktplatzes gestellt werden.

Die Flächen vor dem Eingang der Burg wurden vor einigen Jahren verkehrsberuhigt und neu gestaltet. In weiten Teilen des Marktplatzes ist die Straßenraumgestaltung jedoch in die Jahre gekommen und stark durch den Kfz-Verkehr dominiert. So befinden sich im Bestand derzeit etwa 90 Pkw-Stellplätze am Marktplatz (Kurzparkzone). In unmittelbarer Umgebung (max. 3 Minuten Fußwegdistanz) finden sich in Summe weitere ca. 340 Pkw-Stellplätze (größtenteils Dauerparker).

Bereich	Anzahl Pkw-Stellplätze	Anmerkung
Marktplatz	89	Kurzparkzone gebührenpflichtig
Parkplatz Burghof	97	Dauerparkplatz
Schotterrasenparkplatz im Begrischpark	50	Dauerparkplatz
Leonhardiberggasse	54	Dauerparkplatz
Parkplatz Latschkagasse	7	Kurzparkzone gebührenpflichtig
Parkplatz Brunner Gasse 1-9 (Christoph Gluck-Gasse)	34	Kurzparkzone gebührenpflichtig
Brunner Gasse zwischen Elisabethstraße und Schwedenweg	24	größtenteils Dauerparkplätze
Neustiftgasse	32	Dauerparkplatz
Christoph Gluck-Gasse	15	Dauerparkplatz
Elisabethstraße zwischen Marktplatz und Hochbergstraße	14	Kurzparkzone gebührenfrei
Obere Wiener Gasse zwischen Marktplatz und Franz Josef-Straße	11	Kurzparkzone gebührenpflichtig
SUMME	427	

Darüber hinaus steht im Nahbereich des Ortszentrums eine große Anzahl an öffentlich nutzbaren Kfz-Stellplätzen (Dauerparker) zur Verfügung, von denen die Zugangswege in das direkte Ortszentrum (Marktplatz, Obere Wienergasse, Obere Brunner Gasse) eine Gehzeit von teilweise deutlich weniger als 10 Minuten aufweisen.



Abb.3 Parkplätze und Kurzparkzonen Ortszentrum – Plan Nr. 17 (Bearbeitungsphase I von „Mobil 2030“) Eigene Darstellung

Im Jahr 2017 wurde durch FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH eine Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung und Umsetzung einer Begegnungszone auf dem Marktplatz erarbeitet. Diese Studie war Grundlage für einen Ideenwettbewerb Freiraumplanung, welcher im Februar 2019 ausgelobt und im Juni 2019 juriiert wurde.

Das Siegerprojekt sieht die Neugestaltung des Marktplatzes als weitgehend niveaugleiche Begegnungszone vor. Am zentralen Oberen Marktplatz ist eine durchgängige hochwertige Oberflächenmaterialität auf Fahr- und Gehflächen vorgesehen. Nördlich und südlich davon ist hinsichtlich der Materialität eine Differenzierung der Fahr- und Gehflächen geplant. Das Siegerprojekt sieht eine Reduktion des Stellplatzangebotes am Marktplatz auf 55 Pkw-Stellplätze vor.

Fußgänger bewegen sich im gesamten Abschnitt des Marktplatzes in unterschiedlichen Richtungen und Relationen. Das Bewegungsmuster der Fußgänger zeigt bereits im Bestand ein flächiges Querungsverhalten, obwohl in verkehrsrechtlicher Hinsicht ausschließlich ein punktuelleres Querens auf den Schutzwegen gestattet wäre. Fahrzeuge befahren den Marktplatz überwiegend in Längsrichtung.

Der Marktplatz entspricht gemäß RVS-Arbeitspapier Nr. 27 dem **Typ „Begegnungszone mit flächigem Querungsbedarf (Platz)“**. In nachfolgender Tabelle erfolgt eine **Eignungsprüfung** des Marktplatzes als Begegnungszone hinsichtlich der verkehrstechnischen Kriterien gemäß RVS-Arbeitspapier Nr. 27.

Die Ergebnisse wurden den Verkehrszählungen, welche in Phase I von „Mobil 2030“ durchgeführt wurden, entnommen.

Kriterium	Richtwert	Ausprägung bzw. Bestandssituation	Kriterium erfüllt / nicht erfüllt
Lage im Siedlungsgebiet		historisches Ortszentrum	erfüllt
Verkehrsbedeutung		Platz im Ortszentrum, keine überregionale Durchleitfunktion	erfüllt
Verweil- und Aufenthaltsbedeutung		zum Platz orientierte Nutzungen bzw. bestehende Aufenthalts- und Veranstaltungsflächen	erfüllt
Zahl der Fußgängerquerungen (FG) pro Stunde und 100 m Länge	50 – 500 FG/h/100m	Spitzenstunde FG (7.15 – 8.15 Uhr): 239 FG/h/100m Spitzenstunde FG (17.00 – 18.00 Uhr): 245 FG/h/100m	erfüllt
Kfz-Verkehrsstärken	< 10.000 Kfz/24h	DTVw: 6.700 Kfz/24h Morgens (7.30 – 8.30): 521 Kfz/h Abends (17.00 – 18.00): 594 Kfz/h	erfüllt
Anwesenheitsquote ¹ (Verhältnis anwesender Fußgänger und Radfahrer zu Kfz)	mind. 20 %	Spitzenstunde Kfz (7.30 – 8.30 Uhr): ca. 83 % Spitzenstunde Kfz (17.00 – 18.00 Uhr): ca. 75 %	erfüllt
Schwerverkehr	max. 50 Lkw/h	Spitzenstunde Kfz (7.30 – 8.30 Uhr): 10 Lkw/h	erfüllt
Länge der Begegnungszone	100 bis 500 m	ca. 240 m (Wiener Gasse – Elisabethstraße)	erfüllt

Der Marktplatz ist hinsichtlich seiner verkehrstechnischen Parameter **sehr gut für die Umsetzung einer Begegnungszone geeignet**. Die **Neu- und Umgestaltung des Marktplatzes zur Begegnungszone** auf Basis des Konzeptes des Siegerprojektes und der genannten Zielvorgaben wird daher **empfohlen**.

Zudem wird empfohlen, vor Vertiefung der Planungen zur Neugestaltung des Marktplatzes eine detaillierte Analyse zur zukünftigen Verkehrsführung im erweiterten Ortszentrum durchzuführen. Dies sollte auf Basis eines Verkehrsmodells geschehen. Insbesondere ist hierbei die Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs auf dem Marktplatz im Detail zu prüfen (z. B. Einbahnführung). **Erst nach einer vertieften Analyse der zukünftigen Verkehrsführung im Ortszentrum wird die Weiterentwicklung des Siegerprojektes des Wettbewerbes empfohlen.**

¹ Die Anwesenheitsquote kann nicht als exakter Wert, sondern als Größenordnung angegeben werden. Da die Fußgängerzählungen nicht als Verfolgungszählung, sondern als Querschnittszählung an mehreren Standorten am Marktplatz durchgeführt wurden, kann der exakte Wert für den definierten Zeitraum nicht ermittelt werden. Um Doppelzählungen von Fußgängern in mehreren Querschnitten zu exkludieren, wurde pauschal eine Abminderung der gezählten Fußgänger um ein Drittel angenommen.

Auf Basis einer ersten qualitativen Einschätzung hätte eine Einbahnführung am Marktplatz im Abschnitt zwischen Wiener Gasse und Elisabethstraße folgende Effekte, wobei die positiven Effekte die negativen Effekte überwiegen:

- deutliche Reduktion der Kfz-Verkehrsbelastung am Marktplatz, damit einhergehend eine Reduktion der Schadstoff- und Lärmbelastung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit infolge eines weniger komplexen Verkehrsablaufs durch den Einrichtungsverkehr, insbesondere hinsichtlich Abbiege- und Einparkmanöver sowie Fußgängerquerungen
- Verringerung der Fahrbahnbreite um beinahe die Hälfte auf 3,5 m, Flächengewinn von 450 bis 500 m², die zusätzlich als Aufenthaltsflächen, Grünflächen und Veranstaltungsflächen genutzt werden können
- Verringerung der Barrierewirkung der Fahrbahn, wodurch ein einfacheres und sichereres Queren der Fahrbahn für Fußgänger möglich wird
- bei Einbahnführung Richtung Süden keine Auswirkungen auf den ÖV-Linienbetrieb (dieser verkehrt bereits im Bestand ausschließlich in Fahrtrichtung Süden)
- keine Auswirkungen auf die Durchlässigkeit des Marktplatzes für den Fahrradverkehr bei Verordnen von Radfahren gegen die Einbahn
- für den Kfz-Verkehr ergeben sich teilweise Umwegfahrten

⇒ 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

A5.2 Neugestaltung Hochstraße / Heldenplatz

Der Abschnitt der Hochstraße südlich der Krautgasse ist eine wichtige Verbindung ins Ortszentrum für alle Verkehrsarten. Neben dem Kfz-Verkehr und dem öffentlichen Verkehr kommt dem Straßenzug auch im Fuß- und Radverkehr große Bedeutung zu. Im Bestand ist der beengte Straßenraum sehr stark durch den fließenden Kfz-Verkehr dominiert, Stellplätze gibt es nur sehr wenige, Fußgänger müssen sich an den Straßenrändern auf äußerst schmalen Gehsteigen bewegen und für Radfahrer ist die Straße in Ermangelung eigener Verkehrsflächen und bedingt durch hohe Kfz-Verkehrsstärken kaum nutzbar, ein Befahren entgegen der Einbahn ist nicht gestattet.

Der Abschnitt der Hochstraße zwischen Krautgasse und Weingasse ist durch längsgerichtete Verkehrsströme dominiert, Querverbindungen gibt es keine. Dieser Charakter ändert sich im Abschnitt zwischen Weingasse, Heldenplatz und Zellpark. Neben dem in diesem Abschnitt angesiedelten Kindergarten, gilt die Weingasse als Hauptschulweg zum Schulzentrum Rosegggasse. Die Route vom Zellpark zur Weingasse ist ein wichtiger Schulweg, welcher am Heldenplatz die Hochstraße quert. An dieser Stelle befindet sich ein lichtsignalgeregelter Schutzweg.

Insgesamt ist die Straßenraumgestaltung im beschriebenen Abschnitt der Hochstraße sowie am Heldenplatz insbesondere aufgrund der Dominanz des fließenden Kfz-Verkehrs nicht attraktiv. In den

vergangenen Jahren wurden mehrmals Überlegungen zur Aufwertung dieses Straßenraumes angestellt.

Aufbauend auf der Neugestaltung des Marktplatzes sollte auch der Straßenraum der Hochstraße einer Umgestaltung unterzogen werden und die Gestaltungsphilosophie des Marktplatzes auf diesen Straßenraum übertragen werden.

Für die **Umsetzung einer Begegnungszone** erscheinen die Hochstraße und der Heldenplatz auf Basis einer ersten qualitativen Einschätzung aus folgenden Gründen **nicht ausreichend geeignet**:

- über weite Strecken des Straßenabschnittes besteht ein zu geringer Fußgängerquerungsbedarf
- im Bereich Heldenplatz besteht ein sehr hoher Fußgängerquerungsbedarf, dieser besteht allerdings sehr punktuell und konzentriert, zudem handelt es sich um einen wichtigen Schulweg, weshalb eine lichtsignalgeregelte Querungsstelle hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu bevorzugen ist

⇒ Neugestaltung von Hochstraße und Heldenplatz
 → Machbarkeits- bzw. Variantenstudie

A5.3 Neugestaltung Obere Wiener Gasse (Einkaufsstraße)

Die Obere Wiener Gasse ist die wichtigste Einkaufsstraße von Perchtoldsdorf mit zahlreichen Erdgeschoßnutzungen an beiden Seiten der Straße. Der etwa 230 m lange Abschnitt zwischen Marktplatz und Beatrixgasse weist eine Straßenbreite von zumeist etwa 8,5 m auf und wird beidseitig durch überwiegend historische Bebauung begrenzt. In diesem Abschnitt bewegen sich verhältnismäßig viele Fußgänger sowohl in Längsrichtung als auch in unterschiedlichsten Relationen quer über die Fahrbahn (flächiges Querungsverhalten). Kfz und Radfahrer bewegen sich vorwiegend in Längsrichtung.

Die Obere Wiener Gasse entspricht gemäß RVS-Arbeitspapier Nr. 27 dem **Typ „Begegnungszone mit flächigem Querungsbedarf (längsgestreckte Straße)“**. Die Frequenzzählungen erfolgten in Phase I von „Mobil 2030“ lediglich für den Abschnitt zwischen Marktplatz und Franz Josef-Straße. In nachfolgender Tabelle erfolgt daher eine **Eignungsprüfung** dieses Abschnittes als Begegnungszone hinsichtlich der verkehrstechnischen Kriterien gemäß RVS-Arbeitspapier Nr. 27.

Kriterium	Richtwert	Ausprägung bzw. Bestandssituation	Kriterium erfüllt / nicht erfüllt
Lage im Siedlungsgebiet		Geschäftsstraße, historisches Ortszentrum	erfüllt
Verkehrsbedeutung		Straßenzug im Ortszentrum, keine überregionale Durchleitfunktion	erfüllt
Verweil- und Aufenthaltsbedeutung		vielfältige Erdgeschoßnutzungen (Geschäfte, Gastronomie etc.)	erfüllt
Zahl der Fußgängerquerungen (FG) pro	50 – 500 FG/h/100m	Spitzenstunde FG (8.00 – 9.00 Uhr): 113 FG/h/100m	erfüllt

Stunde und 100 m Länge		Spitzenstunde FG (17.30 – 18.30 Uhr): 131 FG/h/100m	
Kfz-Verkehrsstärken	< 10.000 Kfz/24h	DTVw: 7.200 Kfz/24h Morgens (7.30 – 8.30 Uhr): 627 Kfz/h Abends (16.45 – 17.45 Uhr): 564 Kfz/h	erfüllt
Anwesenheitsquote (Verhältnis anwesender Fußgänger und Radfahrer zu Kfz)	mind. 20 %	Spitzenstunde Kfz (7.30 – 8.30 Uhr): ca. 37 % Spitzenstunde Kfz (16.45 – 17.45 Uhr): ca. 50 %	erfüllt
Schwerverkehr	max. 50 Lkw/h	Spitzenstunde Kfz (7.30 – 8.30 Uhr): 10 Lkw/h	erfüllt
Länge der Begegnungszone	100 bis 500 m	ca. 100 m (Marktplatz – Franz Josef-Straße)	erfüllt

Die Obere Wiener Gasse ist hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen Parameter **sehr gut für die Umsetzung einer Begegnungszone geeignet**. Demnach sollte **aufbauend auf der Neugestaltung des Marktplatzes auch der Straßenraum der Oberen Wiener Gasse im Abschnitt zwischen Marktplatz und Beatrixgasse einer Umgestaltung unterzogen werden** und die Gestaltungsphilosophie des Marktplatzes auf diesen Straßenraum übertragen werden.

- ⇒ Neugestaltung der Oberen Wiener Gasse
 - Machbarkeits- bzw. Variantenstudie

A5.4 Neugestaltung Obere Brunner Gasse

Die Obere Brunner Gasse ist einerseits eine wichtige Route für den Kfz-Verkehr (Einbahn Richtung Süden) und andererseits in Verlängerung des Schwedenweges eine wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer ins Zentrum. In der Brunner Gasse finden sich in einem zusammenhängenden historischen Gebäudeensemble zudem zahlreiche Heurigenbetriebe sowie einzelne Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe.

Der Straßenraum der Brunner Gasse ist derzeit vorwiegend durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Die Gehsteige sind beidseits sehr schmal. Die Straßenbreite schwankt zwischen 6 und 10 m. Ein Radfahrstreifen gegen die Einbahn ist vorhanden, die Brunner Gasse ist daher für Radfahrer in beide Fahrtrichtungen benützlich.

Langfristig ist eine **Aufwertung dieses Straßenraumes** anzustreben. Die Gestaltungsprinzipien eines neu gestalteten Marktplatzes sollten in der Oberen Brunner Gasse bis zur Kreuzung mit der B13 fortgesetzt werden. Eine mögliche Eignung als Begegnungszone ist im Detail zu prüfen.

- ⇒ Neugestaltung der Oberen Brunner Gasse
 - Eignungsprüfung Begegnungszone
 - Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung

A5.5 Neugestaltung Christoph Gluck-Gasse

Die Christoph Gluck-Gasse ist sowohl im Fußverkehrszielnetz als auch im Radverkehrszielnetz als Hauptroute definiert. Sie ist die wichtigste Verbindung zwischen Ortszentrum, den östlich anschließenden Wohngebieten und dem Bahnhof Perchtoldsdorf. Derzeit ist sie für Radfahrer nur in Richtung Brunner Gasse benützbar. Der Kfz-Verkehr ist im Einrichtungsverkehr organisiert, an der Nordseite befindet sich ein Längsparkstreifen.

Der insgesamt etwa 180 m lange Abschnitt weist zwischen Franz Josef-Straße und Neustiftgasse eine Straßenbreite von nur knapp 8 m auf. Im obersten Bereich zwischen Neustiftgasse und Brunner Gasse weist die Christoph Gluck-Gasse nur eine Straßenbreite von etwa 5,5 m auf. Durch die beengten Verhältnisse besteht nur ein geringer Gestaltungsspielraum.

Die Gebäude entlang der Christoph Gluck-Gasse werden mehrheitlich durch Wohnnutzung bestimmt. Die Verkehrsströme sind überwiegend längsorientiert, es bestehen auch im Fußverkehr kaum Querbeziehungen.

Eine Aufwertung des Straßenraumes könnte mitunter durch Umgestaltung in eine Begegnungszone gelingen (Typ „Begegnungszone bei schmalen Straßenquerschnitten“). In einer Begegnungszone mit schmalen Straßenquerschnitt teilen sich alle Verkehrsteilnehmer auch im Längsverkehr eine gemeinsame Verkehrsfläche nach dem Mischverkehrsprinzip. Es gibt keine bauliche oder gestalterische Abgrenzung von Fahrflächen und Gehflächen. Durch die Mehrfachnutzung der Verkehrsflächen durch mehrere Verkehrsteilnehmergruppen stehen für den individuellen Verkehrsteilnehmer je nach Verkehrsdichte großzügigere Flächen zur Verfügung. Stellplätze für Pkw können erhalten bleiben, das Radfahren gegen die Einbahn zugelassen werden.

Eine Ersteinschätzung hinsichtlich der Kriterien für **Begegnungszonen mit schmalen Straßenquerschnitten** gemäß RVS-Arbeitspapier Nr. 27 lässt eine Eignung erwarten:

Spitzenstunde Kfz morgens (7.30 – 8.30 Uhr): 181 Kfz/h (Richtwert <300 Kfz/h)

Spitzenstunde Kfz abends (17.00 – 18.00 Uhr): 249 Kfz/h (Richtwert <300 Kfz/h)

Zählungen zu Fußgänger-Verkehrsstärken in der Christoph Gluck-Gasse liegen derzeit keine vor. Ein Erreichen der Schwellenwerte von 25 Fußgänger in der Spitzenstunde und 150 FG/24h ist jedoch zu erwarten.

Langfristig ist eine **Aufwertung dieses Straßenraumes** anzustreben. Die Gestaltungsprinzipien eines neu gestalteten Marktplatzes sollten in der Christoph Gluck-Gasse fortgesetzt werden. Eine Eignung als Begegnungszone mit schmalen Querschnitt ist zu erwarten, muss jedoch noch detailliert geprüft werden.

- ⇒ Neugestaltung der Christoph Gluck-Gasse
 - Eignungsprüfung als Begegnungszone
 - Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung

A5.6 Neugestaltung Marienplatz

Der Marienplatz ist aufgrund der angelagerten Sozial- und Bildungseinrichtungen ein wichtiges Subzentrum für die östlichen Teile von Perchtoldsdorf. Hier befinden sich ein Kindergarten, eine Volksschule, eine Kirche mit Pfarrzentrum, Arztpraxen, eine Apotheke und ein Nahversorger.

Der Platz selbst ist sehr stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr dominiert. Im Platzbereich befinden sich etwa 50 Stellplätze im öffentlichen Raum. Der Bring- und Holverkehr des Kindergartens und der Volksschule bedingt insbesondere in der Morgenspitzenstunde punktuell ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, einen hohen Parkdruck und stellt ein Verkehrssicherheitsrisiko dar.

Zur Entschärfung der Verkehrssituation sollte in einem ersten Schritt die **Einführung einer Schulstraße** mitsamt einer vor Schulbeginn temporär eingerichteten Sperre der Sebastian Kneipp-Gasse für den Kfz-Verkehr angedacht werden (siehe Kapitel A4.4.2). **Langfristig** ist eine **Neugestaltung des Marienplatzes** sowie der angrenzenden Abschnitte der Sebastian Kneipp-Gasse mit folgenden Zielen anzustreben:

- ansprechende Platzgestaltung mit Aufenthalts- und Grünflächen
- Platzgestaltung, die die Abhaltung des jährlich stattfindenden Schulfestes erlaubt
- sichere Zugangswege zu Volksschule und Kindergarten
- Neuorganisation der Verkehrsflächen
- Redimensionierung der Stellplatzanzahl
- Eignungsprüfung als Begegnungszone (Typ „Platz“ bzw. „schmale Straße“)

⇒ Pilotprojekt Schulstraße

→ siehe Kapitel A4.4.2

⇒ Neugestaltung des Marienplatzes

→ Machbarkeitsstudie und/oder Wettbewerb zur Neugestaltung

A6 Verkehrssteuerung und Verkehrsüberwachung

Für eine effiziente und bedarfsgerechte Verkehrsabwicklung, sind sowohl die Steuerung bzw. Regelung der Verkehrsabläufe durch Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen bzw. durch eine entsprechende Wegweisung, als auch die entsprechende Überwachung der Einhaltung erforderlicher Verkehrsregelungen und –beschränkungen, erforderlich.

A6.1 Wegweisung und Leitsystem

A6.1.1 Wegweisung für den Fahrzeugverkehr

Für den Fahrzeugverkehr ist ein Wegweisungssystem vorhanden. Dabei werden die Fahrtrouten für Hauptziele sowie Nebenziele auf den Haupteinfahrtsrouten nach Perchtoldsdorf jeweils von der Ortsgrenze bis zum Ziel durch entsprechende Wegweisungstafeln gekennzeichnet.

Außerdem sind für die Parkplätze im Ortszentrum, die Beherbergungsbetriebe und andere lokale Ziele – wie Gastronomiebetriebe, Gewerbebetriebe und andere Interessentengruppen (Ärzte,

Rechtsanwälte etc.) – ein Leitsystem mit einheitlichem Logo nach entsprechendem jeweiligem Antrag und Genehmigung sowie Montage durch die MG Perchtoldsdorf, vorhanden.

Im Zeitalter von Navigationssystemen hat die analoge Wegweisung eine immer geringere Bedeutung, jedoch sollte trotzdem das vorhandene Grundsystem aufrecht erhalten bleiben und bei allfälligen Änderungen der Verkehrsführung entsprechend aktualisiert werden.

- ⇒ Aufrechterhaltung des analogen Wegweisungs- und Leitsystems
 - Regelmäßige Überprüfung der Tafelqualität und der ordnungsgemäßen Montage
 - Adaptierung bei Änderungen in der Verkehrsführung

A6.1.2 Leitsystem Fußgängerverkehr

siehe Kapitel C4

A6.1.3 Wegweisung Radverkehr

siehe Kapitel D3

A6.2 Bodenmarkierung und Verkehrszeichen

Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen die zur Verkehrssteuerung und -regelung dienen, sind grundsätzlich verordnungspflichtig gemäß StVO 1960. Jene, die nicht verordnungspflichtig sind, dienen der zusätzlichen Kennzeichnung als Hilfestellung für eine effiziente und bedarfsgerechte Verkehrsabwicklung.

A6.2.1 Verordnungspflicht

Bei den verordnungspflichtigen Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen ist darauf zu achten, dass diese gemäß der tatsächlichen Verordnung kundgemacht und angebracht werden. Bei jenen, wo die entsprechende Verordnung bereits sehr lange zurück liegt und diese somit aktenmäßig nicht mehr auffindbar ist, sollte dahingehend eine Aktualisierung angestrebt werden.

- ⇒ 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

A6.2.2 Bodenmarkierung

Bei den Bodenmarkierungen ist grundsätzlich darauf zu achten, dass diese entsprechend den Vorgaben und Erfordernissen gemäß Bodenmarkierungsverordnung gem. §34 Abs. 1 StVO 1960 ausgeführt werden. Speziell auch jene, die nicht verordnungspflichtig sind und nur eine gewisse Leitfunktion bei der Verkehrsregelung übernehmen, sind ordnungsgemäß auszuführen. Dabei sind auch keine Markierungen anzubringen, die gemäß Bodenmarkierungsverordnung nicht geregelt sind

und so auch keine entsprechende rechtliche Grundlage haben. Davon ausgenommen sind Bodenmarkierungen die primär der Wegweisung bzw. als Information dienen (wie z.B. „Sharrows“ für den Radverkehr, Feuerwehrezufahrt, Ladezone, Einfahrt etc.).

Im Zuge von Straßensanierungsarbeiten ist darauf zu achten, dass die vorhandenen (ordnungsgemäß) angebrachten Bodenmarkierungen nach Abschluss der Arbeiten wieder entsprechend aufgebracht werden.

- ⇒ Ausführung gemäß Bodenmarkierungsverordnung
 - Umsetzung verordnungspflichtiger Bodenmarkierungen jeweils nach entsprechender Verordnung durch die jeweilige Verkehrsbehörde
 - Wiederherstellung nach Straßensanierungsarbeiten
 - Regelmäßige Überprüfung und allenfalls Erneuerung

A6.2.3 Verkehrszeichen

Bei der Situierung und Montage von Verkehrszeichen ist auf die Einhaltung der Erfordernisse gemäß StVO 1960 bzw. RVS zu achten. Dies gilt primär auch für die erforderlichen seitlichen bzw. höhenmäßigen Abstände. Die erforderlichen Mindestabstände gelten dabei jeweils für die Verkehrszeichentafeln und nicht nur für Verkehrszeichensteher.

- ⇒ Verkehrszeichenmontage unter Einhaltung der erforderlichen Mindestabstände
 - Erstellung eines Anforderungskataloges und Montagehandbuches als Hilfestellung für die Durchführung der Verkehrszeichenmontage durch die Mitarbeiter des Wirtschaftshofes
 - Situierung von Verkehrszeichenstehern im Gehsteigbereich entsprechend der Einhaltung der erforderlichen nutzbaren Gehsteigmindestbreiten
 - Regelmäßige Überprüfung des Zustandes der Verkehrszeichen und allenfalls Erneuerung

A6.3 Geschwindigkeitsüberwachung

Die Überwachung der Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten darf derzeit ausschließlich von der Polizei durchgeführt werden.

Eine temporäre und punktuelle mobile Überwachung z.B. mittels „Laserpistole“ kann nach eigener Maßgabe durch die Polizei jederzeit erfolgen.

A6.3.1 Geschwindigkeitsüberwachung mit stationären Messgeräten

Eine Überwachung der Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit mittels stationärer Messgeräte innerhalb des Ortsgebietes ist ausschließlich von der Polizei durchzuführen, jedoch nur nach entsprechendem Überwachungsauftrag durch die BH Mödling als zuständige Verkehrsbehörde. Dafür ist jedoch ein entsprechendes Genehmigungsverfahren mit Erfordernis- und Standortnachweis abzuhalten.

Für die Überwachung innerhalb des Ortsgebietes von Perchtoldsdorf wird derzeit von der MG Perchtoldsdorf der Polizei ein Messgerät und die Standortinfrastruktur an 5 behördlich genehmigten Standorten (3 Standorte in der Mühlgasse und 2 Standorte in der Salitergasse) zur Verfügung gestellt.

Aus der Bestandsanalyse zeigt sich, dass derzeit der Straßenzug Hochbergstraße – Herzogbergstraße teilweise deutliche Überschreitungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit aufweist, jedoch kein erhöhtes Unfallaufkommen gegeben ist.

Eine entsprechende Erfordernisüberprüfung, allenfalls auch in anderen Bereichen mit ausgewiesenen Gefahrenstellen, ist jedoch im Sinne der Verkehrssicherheit und allgemeinen Verkehrsberuhigung zu empfehlen.

- ⇒ Erfordernisüberprüfung zur Einleitung des behördlichen Genehmigungsverfahrens
 - Erstellung/Aktualisierung des entsprechenden Verkehrssicherheitsberichtes
 - Beantragung bei der BH Mödling zur Durchführung des Genehmigungsverfahrens
 - Allenfalls Errichtung der Standortinfrastruktur von neuen Standorten

A6.4 Verkehrsüberwachung durch die Exekutive

Neben der laufenden Verkehrsüberwachung durch die Polizei werden von dieser immer wieder auch Schwerpunktaktionen gesetzt und dabei in einem gewissen Zeitraum verstärkt die Einhaltung bestimmter Verkehrsregelungen überwacht.

Dabei ist anzustreben, dass hier auch regelmäßige Überprüfungen bestimmter Regelungen, nach Absprache zwischen der Polizei und der MG Perchtoldsdorf als zuständige Straßenerhalterin für die Gemeindestraßen, erfolgen. Dabei ist primär auf solche Verkehrsregelungen zu achten, die bei vielen Verkehrsteilnehmern nicht ausreichend bekannt bzw. bewusst sind (z.B. gelbe Randmarkierungen) oder deren Einhaltung vielfach ignoriert wird (z.B. Halten bzw. Parken auf Sperrflächen bzw. im 5m-Bereich bei Kreuzungen).

- ⇒ Absprache zwischen Polizei und MG Perchtoldsdorf zur Durchführung von Schwerpunktüberwachungen
 - Vorschlag für die zu überwachenden Verkehrsregelungen

B Handlungsfeld Straßenraumgestaltung

B1 Straßenkataster

Das vorhandene Straßennetz weist entsprechend der Lage der einzelnen Straßen innerhalb des Ortsgebietes und den jeweils gewidmeten Straßenräumen unterschiedliche Nutzungsstrukturen auf. Im Rahmen der Bearbeitungsstufe I „Bestandserhebung und Problemanalyse“ wurden für alle Straßen eine Straßenraumanalyse durchgeführt und anhand von umfassenden Verkehrserhebungen die entsprechenden Verkehrsbelastungen ermittelt.

Aus den maßgebenden Verkehrsfrequenzen des MIV im Zusammenhang mit den Erfordernissen für den NMIV sowie für die Führung des öffentlichen Linienbusverkehrs, leiten sich die Grundlagen für eine bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung ab.

Darauf aufbauend wird für das gesamte Straßennetz im Ortsgebiet ein Straßenkataster mit fünf verschiedenen Kategorien und unterschiedlichen Typologien nach maßgebenden Anforderungskriterien erstellt. Entsprechend ihrer jeweiligen Nutzungsstrukturen werden die einzelnen Straßen (-abschnitte) den entsprechenden Kategorien des Straßenkatasters zugeordnet (siehe Plan Nr. B1.1 – Anhang).

Für eine künftige bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung werden als Grundlage für Straßenumbau- bzw. Straßensanierungsarbeiten für die einzelnen Straßenkategorien entsprechende Regelquerschnitte mit den erforderlichen Mindestanforderungen für die einzelnen Verkehrsarten definiert.

B1.1 Straßenkategorie / Straßentypologie

Für die entsprechende Kategoriezuordnung der einzelnen Straßen (-abschnitte) ist jeweils mindestens ein maßgebendes Typologiekriterium relevant. Bei Zuordnungsmöglichkeit in mehrere Kategorien ist die Summe der jeweils maßgebenden Kriterien für die tatsächliche Zuordnung bestimmend (Plan Nr. B1.1 – Anhang).

I – Hauptverkehrsstraße

- Landesstraße B
- Landesstraße L
- (Gemeinde-)Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für großräumigen Durchzugsverkehr und/oder überörtliche Verbindung
- Verkehrsfrequenz > 10.000 KFZ/24h
- Route von Regionalbuslinien
- Vorrangstraße oder Straße mit Bevorrangung

II – Hauptsammelstraße

- Landesstraße L

- (Gemeinde-)Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für überörtlichen bzw. lokalen Durchzugsverkehr und/oder innerörtlicher Sammelfunktion als Zubringer zu Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsfrequenz ≤ 10.000 KFZ/24h
- Route von Regionalbuslinien
- Straße mit Bevorrangung

III – Sammelstraße

- Landesstraße L
- (Gemeinde-)Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für lokalen Durchzugsverkehr und/oder innerörtlicher Sammelfunktion für die Erschließung von Infrastruktureinrichtungen
- Verkehrsfrequenz ≤ 5.000 KFZ/24h
- Route von Regionalbuslinien
- Route von ÖV-Linien zur innerörtlichen Erschließung
- Straße mit Bevorrangung bei Route von Regionalbuslinien

IV – Erschließungsstraße

- (Gemeinde-)Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für die Erschließung kleinräumig zusammenhängender Wohnsiedlungs- bzw. Betriebsgebiete
- Verkehrsfrequenz ≤ 1.000 KFZ/24h
- Route von ÖV-Linien zur innerörtlichen Erschließung
- Rechtsvorrang, außer bei spezieller verkehrstechnischer Erfordernis

V – Anliegerstraße

- (Gemeinde-)Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für die lokale Erschließung von Wohnbebauung und/oder Betrieben durch ausschließlichen Anrainerverkehr
- Verkehrsfrequenz ≤ 250 KFZ/24h
- Rechtsvorrang

B1.2 Kriterien für Straßenraumgestaltung und Regelquerschnitte

Entsprechend den maßgebenden Typologiekriterien, ergeben sich für die einzelnen Straßenkategorien / Straßentypologien jeweils Anforderungskriterien mit definierten Mindestanforderungen / Mindestabmessungen für die Straßenraumgestaltung.

Bei Erfüllung der Mindestanforderungen und bedarfsgerechter verkehrstechnisch funktionaler Flächennutzung, sind verbleibende Freiflächen innerhalb des (öffentlichen) Straßenraumes, im Hinblick auf klimarelevante Zielsetzungen unversiegelt mit allenfalls standortgerechter Bepflanzung, zu gestalten.

Dahingehend wird empfohlen, in den **Bebauungsbestimmungen der MG Perchtoldsdorf für die Ausgestaltung von öffentlichen Verkehrsflächen** folgende Grundlagen zu definieren:

„Bei der Neuerrichtung und wesentlichen Umgestaltung von öffentlichen Verkehrsflächen sind die Bedürfnisse der verschiedenen Mobilitätsteilnehmergruppen zu berücksichtigen und die öffentliche

Verkehrsfläche entsprechend aufzuteilen. Je nach örtlichen Möglichkeiten sind sog. Baumscheiben im Ausmaß von min. 5 m² versickerungsoffener Oberfläche pro Baumscheibe herzustellen und mit heimischen, standortgerechten Laubbäumen, Sträuchern oder Wiese zu bepflanzen.“

I – Hauptverkehrsstraße

- Fließverkehr

Fahrflächenbreite

bei Gegenverkehr ≥ 6,0 m

bei Einbahnführung ≥ 3,5 m

- Öffentlicher Verkehr

⇒ Haltestellen mit Busbucht

- Ruhender Verkehr

⇒ wenn Stellplatzbedarf → Parkstreifen

Parkstreifenbreite ≥ 2,0 m

⇒ auf Fahrbahn durch Bodenmarkierung
und / oder

⇒ baulicher Ausgestaltung

⇒ wenn möglich durch Baumscheiben unterbrochen

- Fußgängerverkehr

⇒ auf baulich getrennter Fläche (Gehsteig) jeweils bei angrenzender Bebauung

Gehsteigbreite ≥ 1,5 m

bei Fußverkehrshaupttrouten (einseitig) ≥ 2,0 m

- Radverkehr

⇒ wenn möglich auf baulich getrennter Fläche (Radweg oder kombinierter Geh- und Radweg)
Anlageverhältnisse gemäß RVS 03.02.13
oder

⇒ Anordnung von Mehrzweckstreifen

Anlageverhältnisse gemäß RVS 03.02.13

oder

⇒ Parallelführung

- Freiflächen

⇒ Grünstreifen (mit bedarfsgerechter Bepflanzung)

Breite ≥ 1,5 m

mit Baumpflanzung ≥ 1,75 m

⇒ Baumscheiben

Breite ≥ 1,75 m

Fläche ≥ 5,0 m² versickerungsoffene Oberfläche

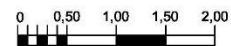
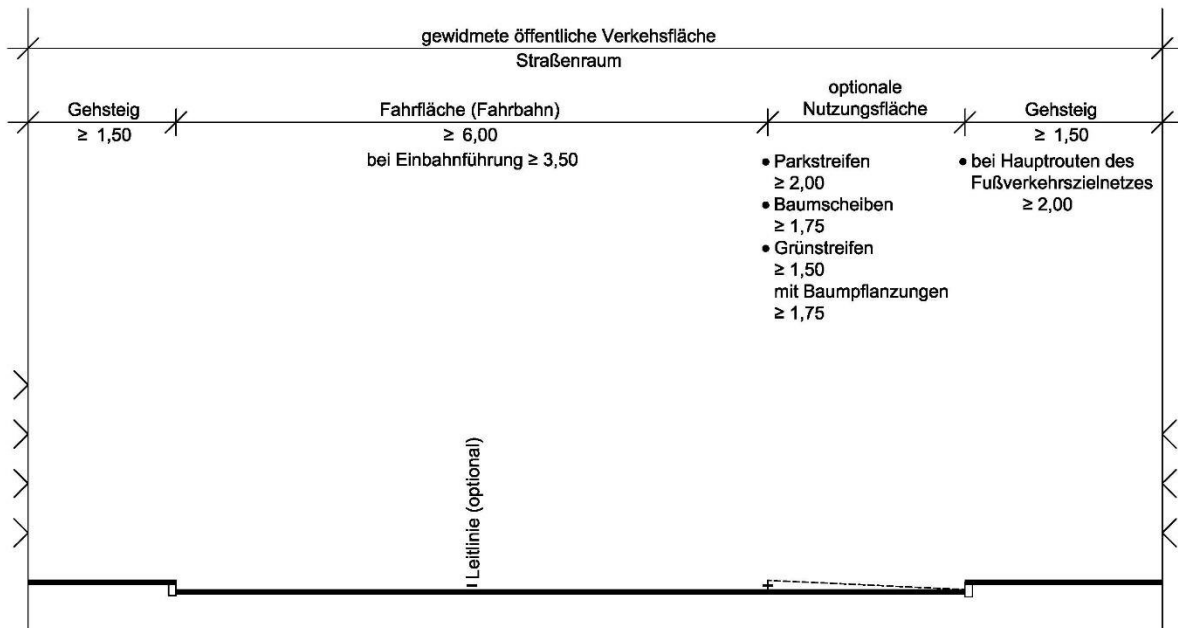


Abb.4 Regelquerschnitt I – Hauptverkehrsstraße
Eigene Darstellung

II – Hauptsammelstraße

• Fließverkehr

Fahrflächenbreite

bei Gegenverkehr $\geq 5,5$ m

bei Einbahnführung $\geq 3,5$ m

• Öffentlicher Verkehr

⇒ Haltestellen mit Busbucht → Rand- bzw. Kaphaltestellen nur mit jeweiliger verkehrstechnischer Situationsbeurteilung

• Ruhender Verkehr

⇒ wenn Stellplatzbedarf → Parkstreifen

Parkstreifenbreite $\geq 2,0$ m

⇒ auf Fahrbahn durch Bodenmarkierung
und / oder

⇒ baulicher Ausgestaltung

⇒ wenn möglich durch Baumscheiben unterbrochen

- Fußgängerverkehr
 - ⇒ auf baulich getrennter Fläche (Gehsteig) jeweils bei angrenzender Bebauung
Gehsteigbreite $\geq 1,5$ m
bei Fußverkehrshaupttrouten (einseitig) $\geq 2,0$ m

- Radverkehr
 - ⇒ wenn möglich auf baulich getrennter Fläche (Radweg oder kombinierter Geh- und Radweg)
Anlageverhältnisse gemäß RVS 03.02.13
oder
 - ⇒ Anordnung von Mehrzweckstreifen
Anlageverhältnisse gemäß RVS 03.02.13
oder
 - ⇒ Parallelführung

- Freiflächen
 - ⇒ Grünstreifen (mit bedarfsgerechter Bepflanzung)
Breite $\geq 1,5$ m
mit Baumpflanzung $\geq 1,75$ m

 - ⇒ Baumscheiben
Breite $\geq 1,75$ m
Fläche $\geq 5,0$ m² versickerungsoffene Oberfläche

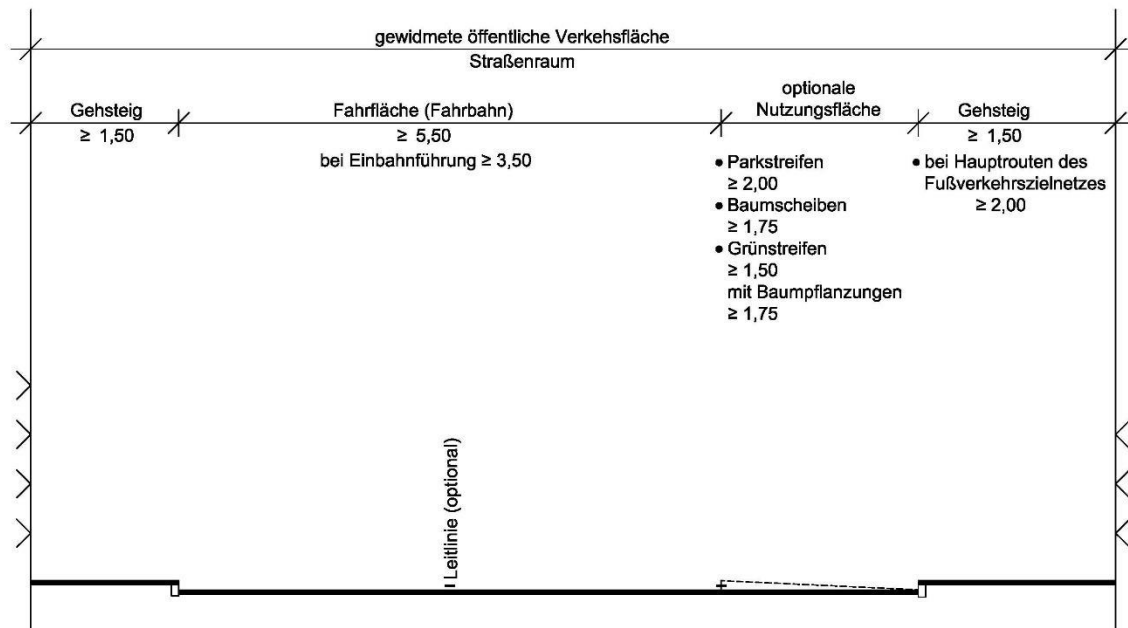
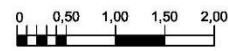


Abb.5 Regelquerschnitt II –Hauptsammelstraße
Eigene Darstellung



III –Sammelstraße

- Fließverkehr

Fahrflächenbreite

bei Gegenverkehr $\geq 5,2$ m

bei kurzer abschnittsweiser Einengung (Abschnittslänge abhängig von Verkehrsfrequenz)
 $\geq 3,5$ m

→ nicht bei Routen von ÖV-Linien

bei Einbahnführung $\geq 3,5$ m

- Öffentlicher Verkehr

⇒ Rand- bzw. Kaphaltestellen

- Ruhender Verkehr

⇒ wenn Stellplatzbedarf → Parkstreifen

Parkstreifenbreite $\geq 2,0$ m

entlang Einfriedung $\geq 2,3$ m

⇒ auf Fahrbahn durch Bodenmarkierung
und / oder

- ⇒ baulicher Ausgestaltung
- ⇒ wenn möglich durch Baumscheiben unterbrochen
- ⇒ auf unbefestigten Seitenstreifen mit entsprechender tragfähiger, jedoch versickerungsfähiger Befestigung
- ⇒ Parkstreifenanordnung durch Stellplatzordnung mit Bodenmarkierung und abschnittsweiser Fahrflächeneinengung möglich

- Fußgängerverkehr
 - ⇒ auf baulich getrennter Fläche (Gehsteig) zumindest einseitig bei angrenzender Bebauung
Gehsteigbreite $\geq 1,5$ m
bei Fußverkehrshaupttrouten (einseitig) $\geq 2,0$ m

- Radverkehr
 - ⇒ wenn möglich auf baulich getrennter Fläche (Radweg oder kombinierter Geh- und Radweg)
Anlageverhältnisse gemäß RVS 03.02.13
oder
 - ⇒ Anordnung von Mehrzweckstreifen
Anlageverhältnisse gemäß RVS 03.02.13
oder
 - ⇒ im Mischverkehr

- Freiflächen
 - ⇒ Grünstreifen (mit bedarfsgerechter Bepflanzung)
Breite $\geq 1,5$ m
mit Baumpflanzung $\geq 1,75$ m
 - ⇒ Baumscheiben
Breite $\geq 1,75$ m
Fläche $\geq 5,0$ m² versickerungsoffene Oberfläche
 - ⇒ Unbefestigte Seitenstreifen (entlang Straßenfluchtlinie)
 - als Parkstreifen mit versickerungsfähiger Befestigung (Graderschicht, Rasengittersteine etc.) und bei Bedarf Bodenmarkierung (Begrenzungslinie) für StVO konforme Nutzung
Breite $\geq 2,3$ m
 - als Grünstreifen (mit bedarfsgerechter Bepflanzung)
Breite $\geq 1,0$ m
und baulicher Abgrenzung (Randstein als Hochbord) zur Fahrbahn

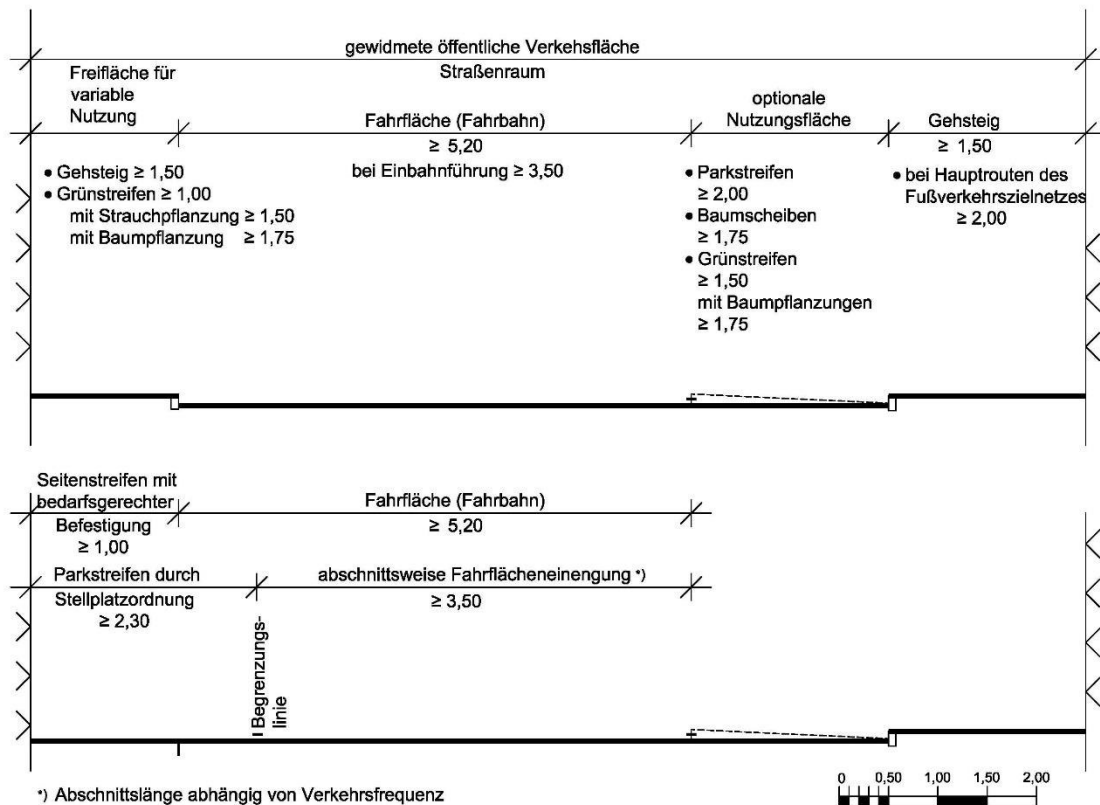


Abb.6 Regelquerschnitt III –Sammelstraße
Eigene Darstellung

IV – Erschließungsstraße

• Fließverkehr

Fahrflächenbreite

bei Gegenverkehr $\geq 5,2$ m

bei abschnittsweiser Einengung (Abschnittslänge abhängig von Verkehrsfrequenz) $\geq 3,0$ m

→ inkl. beidseitigem Lichtraum $\geq 3,5$ m

bei Einbahnführung $\geq 3,0$ m

→ inkl. beidseitigem Lichtraum $\geq 3,5$ m

• Öffentlicher Verkehr

⇒ Fahrflächenbreite $\geq 3,5$ m → bei Gegenverkehr unter 5,2m nur mit sehr kurzer Abschnittslänge

⇒ Rand- bzw. Kaphaltestellen

• Ruhender Verkehr

⇒ wenn Stellplatzbedarf → Parkstreifen

Parkstreifenbreite $\geq 2,0$ m
entlang Einfriedung $\geq 2,3$ m

- ⇒ auf Fahrbahn durch Bodenmarkierung und / oder
- ⇒ baulicher Ausgestaltung
- ⇒ wenn möglich durch Baumscheiben unterbrochen
- ⇒ auf unbefestigten Seitenstreifen mit entsprechender tragfähiger, jedoch versickerungsfähiger Befestigung
- ⇒ Parkstreifenanordnung durch Stellplatzordnung mit Bodenmarkierung und abschnittsweiser Fahrflächeneinengung möglich

- Fußgängerverkehr

- ⇒ auf baulich oder durch Bodenmarkierung getrennter Fläche (Gehsteig) zumindest einseitig bei angrenzender Bebauung
 - Gehsteigbreite $\geq 1,5$ m
 - bei Fußverkehrshaupttrouten (einseitig) $\geq 2,0$ m

- Radverkehr

- ⇒ im Mischverkehr

- Freiflächen

- ⇒ Grünstreifen (mit bedarfsgerechter Bepflanzung)
 - Breite $\geq 1,5$ m
 - mit Baumpflanzung $\geq 1,75$ m
- ⇒ Baumscheiben
 - Breite $\geq 1,75$ m
 - Fläche $\geq 5,0$ m² versickerungsoffene Oberfläche
- ⇒ Unbefestigte Seitenstreifen (entlang Straßenfluchtlinie)
 - als Parkstreifen mit versickerungsfähiger Befestigung (Graderschicht, Rasengittersteine etc.) und bei Bedarf Bodenmarkierung (Begrenzungslinie) für StVO konforme Nutzung
 - Breite $\geq 2,3$ m
 - als Grünstreifen (mit bedarfsgerechter Bepflanzung)
 - Breite $\geq 1,0$ m
 - und baulicher Abgrenzung (Randstein) zur Fahrbahn

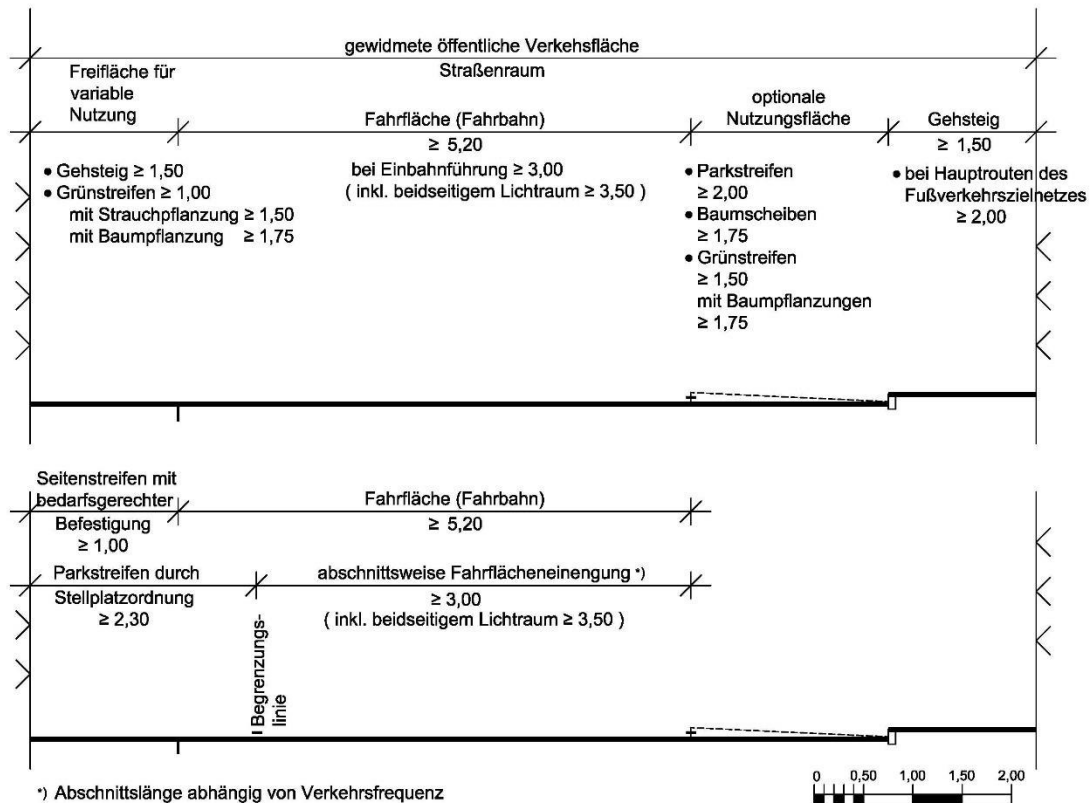


Abb.7 Regelquerschnitt IV – Erschließungsstraße
Eigene Darstellung

V – Anliegerstraße

• Fließverkehr

Fahrflächenbreite

bei Gegenverkehr $\geq 5,2$ m

bei abschnittsweiser Einengung (Abschnittslänge abhängig von Verkehrsfrequenz => größere Längen mit reduzierter Fahrbahnbreite aufgrund geringer Kfz Verkehrsstärke möglich) $\geq 3,0$ m

→ inkl. beidseitigem Lichtraum $\geq 3,5$ m

bei Einbahnführung $\geq 3,0$ m

→ inkl. beidseitigem Lichtraum $\geq 3,5$ m

• Öffentlicher Verkehr

⇒ Kein öffentlicher Linienbusverkehr

• Ruhender Verkehr

⇒ freie Stellplatznutzung unter Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer im Sinne des §3 „Vertrauensgrundsatz“ StVO 1960

→ bei auftretenden Problemen → Stellplatzordnung durch Bodenmarkierung

- Fußgängerverkehr
 - ⇒ auf Mischfläche
 - ⇒ auf baulich oder durch Bodenmarkierung getrennter Fläche (Gehsteig) bei Fußverkehrshaupttrouten oder bei Routen des SchulGEHbusses
 Gehsteigbreite $\geq 1,5$ m

- Radverkehr
 - ⇒ im Mischverkehr

- Freiflächen
 - ⇒ Grünstreifen (mit bedarfsgerechter Bepflanzung)
 - Breite $\geq 1,5$ m
 - mit Baumpflanzung $\geq 1,75$ m
 - ⇒ Baumscheiben
 - Breite $\geq 1,75$ m
 - Fläche $\geq 5,0$ m² versickerungsoffene Oberfläche
 - ⇒ Unbefestigte Seitenstreifen (entlang Straßenfluchtlinie)
 - als Parkstreifen mit versickerungsfähiger Befestigung (Graderschicht, Rasengittersteine etc.) und bei Bedarf Bodenmarkierung (Begrenzungslinie) für StVO konforme Nutzung
 Breite $\geq 2,3$ m
 - als Grünstreifen (mit bedarfsgerechter Bepflanzung)
 Breite $\geq 1,0$ m
 und baulicher Abgrenzung (Randstein) zur Fahrbahn

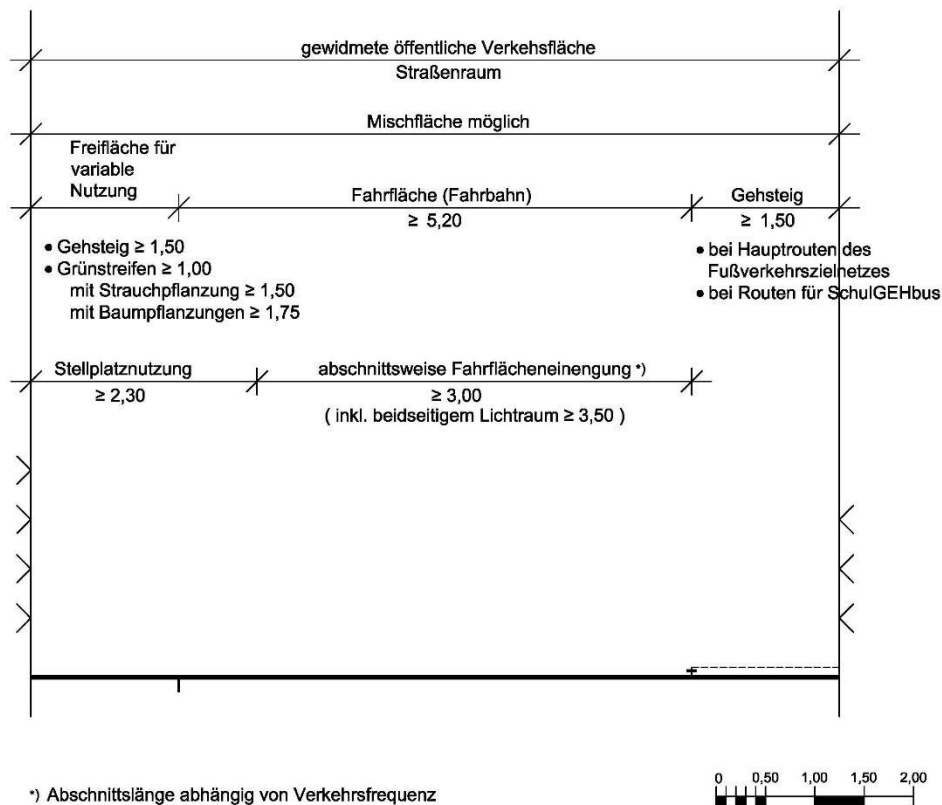


Abb.8 Regelquerschnitt – V –Anliegerstraße)
Eigene Darstellung

Bei jenen Straßen wo derzeit die Kriterien nicht entsprechend erfüllt sind und sich teilweise Probleme in den Verkehrsabläufen ergeben, sind punktuelle Einzelmaßnahmen, auch unter der grundsätzlichen Berücksichtigung der definierten Kriterien umzusetzen. Eine Änderung von funktionierenden bestehenden Verkehrsabläufen durch Einzelmaßnahmen, auch wenn die definierten Anforderungskriterien nicht erfüllt sind, sollte weitgehend vermieden werden.

Die Regelquerschnitte mit den Kriterien für die bedarfsgerechten Mindestanforderungen bei den einzelnen Straßenkategorien, dienen als Planungs- und Ausführungsgrundlage bei künftigen Straßenneu- bzw. wesentlichen –umbauten.

- ⇒ Straßenraumgestaltung nach Regelquerschnitten mit erforderlichen Mindestkriterien
- Berücksichtigung bei allen Straßenneu- bzw. wesentlichen Straßenumbauten

B1.3 Bauliche und konstruktive Anforderungen

Die baulichen Ausgestaltungen der Straßen haben entsprechend den jeweiligen Nutzungserfordernissen unter Einhaltung der technischen Anforderungen gemäß den einschlägigen Normen und Richtlinien zu erfolgen.

Bei der bedarfsgerechten bautechnischen Ausführung ist dabei jedoch auch auf eine einheitliche und ortsbildgerechte Gestaltung der Straßenräume zu achten. Dabei ist primär auch bei der Wahl der Materialien der Oberflächenbeschaffenheit, auf die Erhaltung eines entsprechenden Ortsbildes in Straßen mit historischer Bebauung zu achten.

So ist aber auch bei der Ausgestaltung aller Straßen innerhalb des Ortsgebietes die Materialwahl unter Berücksichtigung eines einheitlichen Charakters zu treffen. Dies trifft z.B. bei der Materialwahl von Randsteinen zur Begrenzung der Fahrbahnen zu, wo zwar unterschiedliche Anforderungen aus den Benützungserfordernissen (Überfahrbarkeit etc.) zu berücksichtigen sind, jedoch grundsätzlich eine einheitliche Material- bzw. Ausführungsart eingehalten werden soll.

Bei den Nebenflächen ist auf eine weitgehend versickerungsfähige Ausführung zu achten. Auch bei Gehsteigen sollen künftig innovative Produkte für die Oberflächenbefestigung zur Anwendung gelangen, die einerseits eine bedarfsgerechte Benützung für alle Fußgängergruppen gewährleisten und andererseits aber auch zur Reduzierung der Flächenversiegelung beitragen.

Bei der Neuanlage bzw. bei erforderlichem Tausch von Versorgungsleitungen sollte zukünftig darauf geachtet werden, dass die Trassenführung innerhalb des öffentlichen Straßenraumes in jenen Bereichen erfolgt, wo kein Konflikt mit etwaigen Baumpflanzungen (primär Baumscheiben im Zuge von Parkstreifen) gegeben ist.

- ⇒ Bauliche und konstruktive Anforderungen für den Straßenneubau bzw. –umbau mit einheitlichen Ausführungsstandards nach dem Stand der Technik
- Berücksichtigung bei allen Straßenneu- bzw. wesentlichen Straßenumbauten

B2 Klimawandelangepasste Straßenräume (Bäume, Grünflächen)

Die Klimakrise stellt auch neue Herausforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Einerseits werden extreme Wetterereignisse häufiger (Starkregen, hohe Windgeschwindigkeiten etc.) und andererseits werden sommerliche Hitzeperioden länger und extremer. Es ist daher prioritär, bei Straßenneu- und -umbauten auf eine klimawandelangepasste Gestaltung zu achten sowie Bestandsstraßenräume hinsichtlich Klimawandelanpassungsmaßnahmen „nachzurüsten“.

Klimawandelangepasste Straßenräume sind insbesondere für jene Verkehrsteilnehmer von großer Bedeutung, die unmittelbar mit dem Außenraum in Kontakt stehen – somit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer. Daher ist besonders auf eine ausreichende Beschattung von Fußwegen, Gehsteigen und Radwegen zu achten.

Ein wichtiger Faktor in klimawandelangepassten Straßenräumen sind Grünflächen und insbesondere großkronige, schattenspendende Bäume. Der Wert von hochwüchsigen Bäumen im Straßenraum hinsichtlich Schattenspende und Begünstigung des Mikroklimas ist ungleich höher als jener von niederwüchsigen Sträuchern oder Gräsern. Insofern kann eine Grünfläche im Straßenraum ihre

begünstigende Wirkung auf das Mikroklima nur dann entfalten, wenn auf dieser Grünfläche Bäume gepflanzt werden.

Ist jedoch aufgrund örtlicher Gegebenheiten, wie z.B. Leitungsführungen, eine Baumpflanzung nicht möglich, sollen unversiegelte Flächen als Grünstreifen mit möglicher Bepflanzung durch Sträucher und Gräser, hergestellt werden.

Bei Baumpflanzungen ist darauf zu achten, dass Baumarten verwendet werden, die mit den geänderten klimatischen Bedingungen zurechtkommen (Trocken- und Hitzestress). Andererseits müssen Wuchsbedingungen geschaffen werden, die das Gedeihen von vitalen und gesunden Bäumen ermöglichen, um die Bäume dadurch resistent gegenüber klimatischem Stress und extreme Wetterereignisse zu machen.

In Hinblick auf Starkregenereignisse ist darauf zu achten, dass versiegelte Flächen im öffentlichen Raum auf das notwendige Minimum reduziert werden und die Versickerung bzw. Retention von Oberflächenwässern im Untergrund angestrebt werden sollte.

Bei einer flächenhaften Ableitung der Oberflächenwässer in unbefestigte Flächen zur Versickerung ist auf die Vermeidung bzw. Minimierung einer Versalzung durch Streumittel des Winterdienstes zu achten. Dahingehend ist die Winterdienstbetreuung der öffentlichen Straßenflächen zu überdenken und künftig die Art und Menge bzw. die grundsätzliche Verwendung von Streumittel im Zusammenhang mit rechtlichen Folgen für den Straßenerhalter bzw. durch die Anrainerverpflichtung zu hinterfragen.

Generelle Ziele für einen klimawandelangepassten Straßenraum:

- Anteil der Grünflächen im Straßenraum erhöhen
- Standortgerechte Baumpflanzungen intensivieren
- Mindestmaße für Baumscheiben und Wurzelraum einhalten (siehe Kapitel B2.2)
- Beschattete Flächen im Straßenraum maximieren
- Versiegelte Flächen minimieren
- Versickerung und Retention von Oberflächenwässern insbesondere bei Starkregenereignissen

B2.1 Prioritätenkarte für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum

Auf Basis der vorliegenden Daten und Analysen wurde eine Prioritätenkarte für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum erstellt (siehe Plan Nr. B2.1 – Anhang). In dieser Karte sind jene Straßen- und Wegabschnitte dargestellt, in welchen Baumpflanzungen prioritär notwendig sind und potenziell möglich erscheinen. Die konkrete Eignung jedes Straßen- bzw. Wegabschnittes ist in einem Folgeschritt im Detail zu prüfen.

Die potenziellen Straßen- und Wegabschnitte wurden wie folgt ausgewählt:

- Die Straße bzw. der Weg ist Teil des Fußverkehrshauptnetzes (siehe Kapitel C1.1).
- Die Straße bzw. der Weg weist derzeit noch keine Bestandsbäume auf.
- In Straßenräumen ist ein Parkstreifen vorhanden (Potentialfläche für Baumpflanzungen).

- Die Straße bzw. der Weg wurde in den vergangenen Jahren nicht neugebaut oder generalsaniert.
- Es sprechen keine anderen grundsätzlichen Rahmenbedingungen dagegen (z. B. Wege durch Weingärten, historisches Zentrum mit beengtem Straßenraum etc.).

In dieser Erstanalyse nicht berücksichtigt und somit in einem Vertiefungsschritt je Straßen- und Wegabschnitt im Detail zu prüfen sind nachfolgende Kriterien:

- Lage und Art von Einbauten.
- Verfügbare Flächen im Straßenraum in Abhängigkeit von lokalem Stellplatzbedarf, Ein- und Ausfahrten etc.
- Einhaltung von Verkehrs- und Lichträumen der Verkehrsflächen sowie Abstandsanforderungen zu Gebäuden etc.

B2.2 Berücksichtigung von Baumpflanzungen bei Straßenneu- und -umplanungen

Bei allen Straßenneu- und -umplanungen in Perchtoldsdorf sollen zukünftig Baumpflanzungen prioritär berücksichtigt werden. Für **Baumpflanzungen** können folgende **Richtwerte** herangezogen werden:

- Baumscheiben sollen eine versickerungsoffene Oberfläche von zumindest **5 m²** je Baum aufweisen (die benötigten Flächen für Randsteine oder Einfassungen sind hinzuzurechnen).
- Der Wurzelraum im Untergrund soll ein durchwurzelbares Volumen von etwa **30 m³** je Baum aufweisen.
- Der Baumachsabstand in Längsrichtung der Straße sollte **etwa 10 m** betragen, um ein annähernd geschlossenes Kronendach zur Beschattung zu ermöglichen.

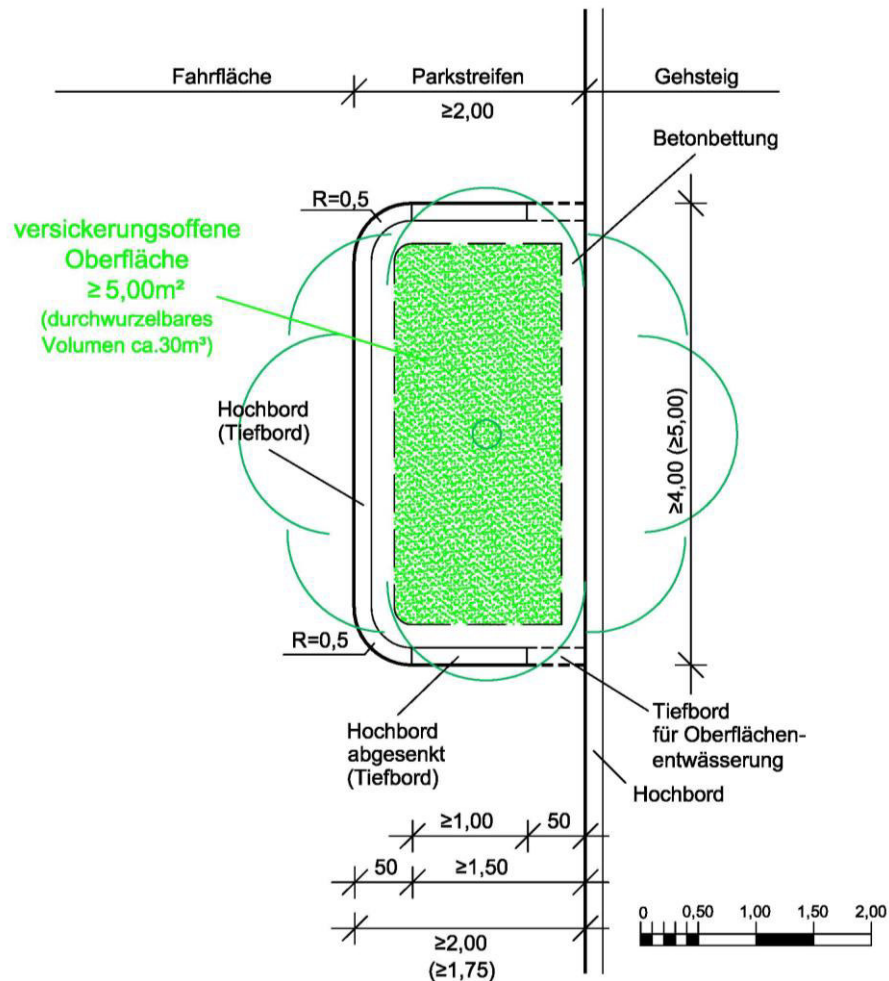


Abb.9 Regelplan einer Baumscheibe
Eigene Darstellung

B3 Vitale Bäume und Regenwassermanagement

Bei guten Wuchsbedingungen sind vitale Straßenbäume in der Lage, lokale Klimaeffekte abzupuffern. Bäume können jedoch nur dann diese Funktion erfüllen, wenn ihnen ausreichend Wurzelraum, Porenvolumen und Wasser im Untergrund zur Verfügung steht. Herkömmliche Straßenbäume erreichen zumeist nicht ihr volles Potential, da ihr Wurzelwachstum durch den konventionellen Straßenunterbau stark eingeschränkt ist – vitale Straßenbäume benötigen jedoch zumindest 30 m³ Wurzelraum, um sich voll entfalten zu können.

Deshalb wurde, aufbauend auf dem sog. „Stockholmer System“, in den letzten Jahren in Österreich eine Unterbaukonstruktion aus Grobschlag und Feinmaterial entwickelt, welche dem Prinzip der sog. „Schwammstadt für Stadtbäume“ entspricht: Regenwasser wird nicht in den Kanal abgeleitet, sondern in großzügigen Schwammstadt-Körpern im Untergrund retentiert. Die Baumwurzeln finden im Schwammstadt-Substrat ausreichend Hohlräume vor. Dadurch entstehen vitalere und alterungsfähige Bäume mit größerer Krone, dementsprechend größerem Schattenwurf und günstigerem Mikroklima im Sommer. Die Bäume sind vitaler und somit resistenter gegenüber Krankheiten und Schädlingen und weisen eine höhere Standsicherheit auf. Dem bekannten

Phänomen des Asphaltaufwurfs durch Wurzeldruck wird ebenso entgegengewirkt, da den Wurzeln ausreichend Raum im Untergrund zur Verfügung steht und sie nicht in Richtung Oberfläche drängen. Der Schwammstadt-Körper dient zudem als Retentionsraum für Starkregenereignisse.

Derzeit ist das Unterbauen von Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr mit einem Schwammstadt-Körper in Österreich nicht zulässig, sehr wohl allerdings das Unterbauen von Parkstreifen, Radwegen, Gehsteigen und Nebenflächen. Pilotprojekte wurden in den letzten Jahren beispielsweise bereits in Graz in der Eggenberger Allee und in Mödling in der Guntramsdorfer Straße umgesetzt.

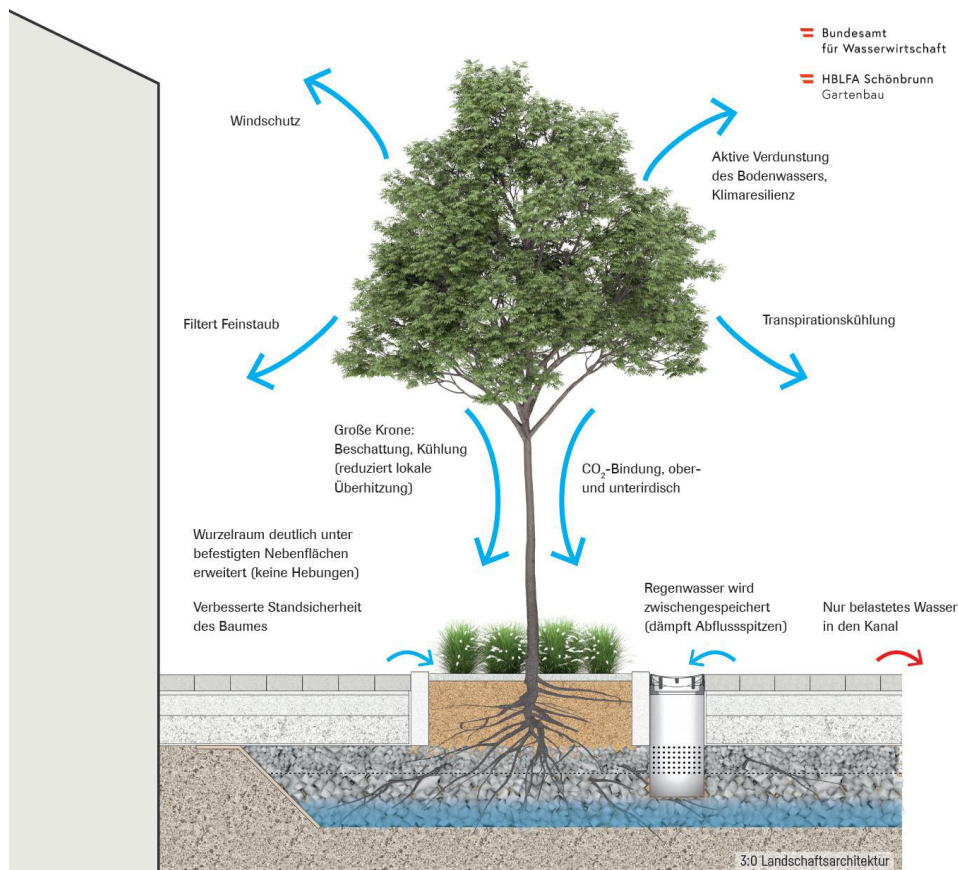


Abb.10 Schemaskizze eines Baumstandortes nach dem Schwammstadt-Prinzip

Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur

B3.1 Pilotprojekt Schwammstadt

In Perchtoldsdorf wird kurzfristig die Umsetzung eines Pilotprojektes nach dem Schwammstadt-Prinzip empfohlen. Als Standort hierfür bietet sich der Straßenabschnitt der Eigenheimstraße zwischen Koholzergasse und Corneliusgasse an. Dieser soll in den nächsten Jahren generalsaniert werden. Im Zuge dessen, werden die Pflanzung von Bäumen und der Einbau eines Schwammstadt-Körpers empfohlen.

Der betreffende Straßenraum weist eine Breite von ca. 17 m auf. An seiner westlichen Seite befindet sich anschließend an die Friedhofsmauer ein etwa 2,0 m breiter Grünstreifen, welcher diversen pflanzlichen Bewuchs aufweist, dieser soll erhalten bleiben. Gegebenenfalls kann friedhofsseitig ein

Gehsteig mit einer Breite von 2,0 m hergestellt werden, wobei das Erfordernis hierfür noch im Detail zu prüfen ist. Die Fahrbahn ist entsprechend zu sanieren und mit einer Breite von max. 6,0 m wiederherzustellen. Daran anschließend soll die bestehende Senkrechtparkordnung mit einer Breite im Querschnitt von 5,0 m wiederhergestellt werden. Die verbleibende Querschnittsbreite ermöglicht die Anlage eines befestigten Gehsteiges von zumindest 2,0 m Breite.

Der Senkrechtparkstreifen soll in regelmäßigen Abständen von großzügigen Baumscheiben mit einer Breite von 3,0 m unterbrochen werden. Je Baumscheibe ergibt sich damit eine versickerungsoffene Oberfläche von zumindest 10 m². Zwischen den Baumscheiben befinden sich jeweils Pakete von 3 Senkrechtparkplätzen mit einer Gesamtlänge von 7,5 m. Entlang des betreffenden Straßenabschnittes mit einer Gesamtlänge von ca. 65 m können somit ca. 7 Bäume und ca. 18 Senkrechstellplätze untergebracht werden. Bei dieser Anordnung ergibt sich ein Baumachsabstand von 10,5 m.

Im betreffenden Straßenabschnitt ist kein Kanal vorhanden. Bei Errichtung des Unterbaus nach dem Schwammstadt-Prinzip ist für die Gewährleistung der Oberflächenentwässerung bei Beachtung der entsprechenden technischen Vorgaben auch zukünftig kein Kanal erforderlich, wodurch sich gegenüber der Herstellung eines Kanals eine Kostenersparnis ergibt, die die geringfügig höheren Kosten infolge des Einbaus eines Schwammstadt-Körpers kompensiert. Es sollte ein zusammenhängender Schwammstadt-Körper unterhalb der Baumscheiben, des Parkstreifens und des ostseitigen Gehsteiges errichtet werden. Die Oberflächenwässer aus dem Straßenraum werden in diesen Schwammstadt-Körper eingeleitet, wobei ein Filterkörper oberhalb des Schwammstadt-Körpers für die natürliche Reinigung der Oberflächenwässer sorgt (Bodenpassage).

- ⇒ 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



Abb.11 Bestandsquerschnitt Eigenheimstraße, Blickrichtung Norden, westseitig der Friedhof
Eigene Darstellung

C Handlungsfeld Fußverkehr

C1 Fußverkehrsnetz

C1.1 Festlegung Fußverkehrszielnetz

Zum Zweck der Förderung des Fußverkehrs und der zielgerichteten Umsetzung von Maßnahmen ist die Unterscheidung zweier Hierarchieebenen im Fußverkehrsnetz zweckmäßig:

- **Haupttrouten:**

Haupttrouten stellen das hochrangige Fußverkehrsnetz dar. Sie verbinden wichtige Ziele miteinander, wie z.B. das Ortszentrum, Subzentren, soziale Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Nahversorgungseinrichtungen, Gastronomiebetriebe, ÖV-Haltestellen, Naherholungsgebiete etc. Haupttrouten durchweg alle Ortsteile und verbinden diese miteinander. Sie sollen möglichst direkt und umwegfrei verlaufen sowie sicher und attraktiv ausgestaltet sein. Die anzustrebenden Qualitätsstandards sind in Kapitel C1.2 definiert. Abschnitte von Haupttrouten, welche derzeit noch nicht den Qualitätsstandards entsprechen, sollen zeitnah ausgebaut werden. Generell sollen Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrsnetzes prioritär entlang der Haupttrouten umgesetzt werden.

- **Erschließungsnetz:**

Das Erschließungsnetz stellt das Basisnetz im Fußverkehr dar und umfasst alle Fußwege, die nicht Teil des Haupttroutennetzes sind. Das Erschließungsnetz ermöglicht die fußläufige Erschließung jeder einzelnen Liegenschaft und fungiert als Zubringer zu den Haupttrouten. Für das Erschließungsnetz werden keine detaillierten Qualitätsstandards definiert, die allgemein gültigen Qualitätsstandards gemäß den einschlägigen Richtlinien sowie die Ausführungen in Kap. B1 (Regelquerschnitte) sind jedoch zu berücksichtigen. In Straßen, in welchen Gehsteige vorhanden sind, ist jedenfalls anzustreben, dass diese im jeweiligen Straßenabschnitt auf einer Straßenseite durchgängig geführt werden und nicht unterbrochen sind. An Kreuzungen bzw. Querungsstellen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.

Die Haupttrouten des Fußverkehrszielnetzes sind in Plan Nr. C1.1 (Anhang) dargestellt.

C1.2 Festlegung von Qualitätsstandards für Fußverkehrshaupttrouten

Auf Fußwegen entlang von Haupttrouten laut Plan Nr. C1.1 (Anhang) ist ein Ausbauzustand gemäß nachfolgender Qualitätsstandards anzustreben:

- Gehsteige sind mit einer Mindestbreite von 2,0 m auszuführen. Dabei ist eine nutzbare Breite von zumindest 1,5 m auch bei punktuellen Einengungen durch Steher, Masten, Versorgungskästen etc. einzuhalten. Reduzierte Breiten sind nur bei besonders beengten Rahmenbedingungen (z.B. historische Bebauung) auf kurzen Abschnitten möglich.
- In Straßenräumen soll ein durchgängig ausgebauter Gehsteig über die gesamte Länge des Straßenabschnittes zumindest auf einer Straßenseite vorhanden sein.
- Wenn der Straßenraum die Anlage von Gehsteigen nicht ermöglicht, ist eine Verkehrsorganisation aller Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr anzustreben, sofern keine anderen Gegebenheiten dagegensprechen.

- Abschnitte von Haupttrouten, die nicht direkt an Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr angrenzen und ausschließlich von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern genutzt werden (z.B. Geh- und Radwege abseits von Straßen), sollen eine Regelbreite von 3,0 m aufweisen. Bei besonders beengten Verhältnissen ist im Ausnahmefall eine Mindestbreite von 2,5 m möglich.
- Gehsteige oder Wege im Haupttroutennetz werden mit einer Deckschicht aus Asphalt oder Beton hergestellt. Wege außerhalb des geschlossenen Siedlungsgebietes bzw. Wege, an welche keine Bebauung angrenzt und die hauptsächlich dem Freizeitverkehr dienen, können mit versickerungsfähigen Deckschichten hergestellt werden.
- Der Zustand der Wege soll regelmäßig überprüft werden, im Bedarfsfall sind Schäden umgehend zu sanieren.
- Eine durchgängige Winterdienstbetreuung bzw. eindeutige Regelung der Zuständigkeit ist gegeben.
- Querungsstellen entlang von Haupttrouten sollen nach Möglichkeit mit Schutzwegen ausgestattet werden.
- An Querungsstellen sind eine ÖNORM-gerechte Beleuchtung zu installieren und ausreichende Sichtverhältnisse zu gewährleisten, auch wenn die Querungsstellen nicht mit einem Schutzweg ausgestattet werden können.
- An Querungsstellen sind kurze Querungslängen anzustreben. Gelingt dies nicht, sind Fahrbahnteiler als Querungshilfe vorzusehen.
- Querungsstellen sind barrierefrei zu gestalten. Die Fahrbahn sollte im Bereich der Querungsstelle auf das Niveau des Gehsteiges angehoben werden. Ist dies nicht möglich, sind Gehsteigabsenkungen vorzusehen.
- Ein taktiles Leitsystem ist bei Neuerrichtung bzw. Sanierung von Querungsstellen, Mischverkehrsflächen (z.B. Begegnungszone) und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs herzustellen.
- Haupttrouten sollen attraktiv gestaltet sein. Grünelemente, Elemente zur Klimawandelanpassung (z.B. Schatten spendende Bäume) sowie Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen sollen nach Möglichkeit vorgesehen werden.
- Eine durchgängige Beleuchtung ist herzustellen. Auf eine durchgängige Beleuchtung kann nur in Ausnahmefällen auf Abschnitten von Haupttrouten außerhalb des geschlossenen Siedlungsgebietes, die überwiegend dem Freizeitverkehr dienen, verzichtet werden.
- Im Zuge der Umsetzung eines Fußgänger-Leitsystems werden (ausgewählte) Haupttrouten beschildert (siehe Kapitel C4).

C1.3 Behebung prioritärer Lücken im Zielnetz

Nachfolgend werden Örtlichkeiten aufgelistet, an welchen ein Lückenschluss im Fußverkehrsnetz prioritär empfohlen wird. Die Örtlichkeiten sind allesamt Teil des Fußverkehrshauptnetzes.

C1.3.1 Fußwegverbindung zur Tirolerhofsiedlung

Die Tirolerhofsiedlung ist derzeit fußläufig nicht an das Ortszentrum bzw. an die restlichen Ortsteile von Perchtoldsdorf angebunden. Eine Fußwegverbindung für Bewohner der Tirolerhofsiedlung sowie Schüler und Bedienstete der International Highschool Am Herzogberg ist daher dringend notwendig.

Aus heutiger Sicht bestehen hierfür zwei mögliche Varianten (siehe Studie „Fußwegverbindung Tirolerhof“, Ingenieurbüro K2 GmbH, 2011):

Errichtung eines durchgehenden Gehsteiges entlang der L153 Herzogbergstraße:

Es ist die Neuanlage eines Gehsteiges im Freilandabschnitt der Herzogbergstraße auf einer Länge von ca. 600 m an der nördlichen Straßenseite erforderlich. Hierfür ist punktuell die Grundeinlösung von Privatgrund erforderlich.

Fußwegverbindung über den Schirgengraben:

Im Schirgengraben besteht durch die Weingärten ein befestigter Weg, welcher derzeit von Spaziergängern sowie landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt wird. In Verbindung zwischen Schirgengraben und der sog. Schlosserkurve der Herzogbergstraße befindet sich ein Grundstück in Gemeindebesitz (ehem. Kläranlage). Auf diesem Grundstück wäre ein befestigter Weg als Lückenschluss herzustellen. Der neu herzustellende Weg sowie der bestehende Weg im Schirgengraben wären mit einer entsprechenden Beleuchtung auszustatten und durch den Winterdienst zu betreuen.

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

C1.3.2 Fußwegverbindung Donauwörther Straße – Bahnzeile

Zwischen der Donauwörther Straße und der Bahnzeile besteht entlang der Kaltenleutgebner-Bahn derzeit keine ausgebaute Verbindung. Insbesondere im Freizeitverkehr wird diese Route stark frequentiert und gilt als Alternativroute zu der mit Kfz stark befahrenen Plättenstraße und Donauwörther Straße. Der bestehende Trampelpfad ist sehr schmal und wird durch Bewuchs der angrenzenden Grundstücke zusätzlich eingeengt.

Die Bedeutung der Fußwegverbindung wird durch die Errichtung eines Wohnheimes für betreutes Wohnen beim historischen Bahnhofsgebäude in der Feldgasse zusätzlich erhöht. Die Route stellt auch für den Radverkehr eine wichtige Verbindung dar und wurde bereits im Zuge des Radverkehrskonzeptes näher aufbereitet (siehe Radverkehrskonzept S. 51, Nr. 74).

- ⇒ Errichtung/Ausbau Fußwegverbindung entlang der Kaltenleutgebner-Bahn zwischen Donauwörther Straße und Bahnzeile
 - Machbarkeitsstudie (vgl. Radverkehrskonzept)
 - Prüfung der Grundbesitzverhältnisse
 - Detailplanung und Umsetzung

C1.3.3 Querung Südbahn für Fuß- und Radverkehr im Bereich Rudolf Hochmayer-Gasse – Felix Petyrek-Gasse

siehe Kapitel A2.1

C1.3.4 Verbindung Hochstraße – Donauwörtherstraße (in Verlängerung Arenstettengasse)

siehe Kapitel A2.4

C1.4 Behebung prioritärer Mängel

Nachfolgend werden Örtlichkeiten aufgelistet, an welchen gravierende Mängel im Fußverkehrsnetz vorhanden sind und deren Behebung prioritär empfohlen wird.

C1.4.1 Verkehrsführung Ambros Rieder-Gasse

siehe Kapitel A2.2

C1.4.2 Zwingenstraße

Die fußläufige Anbindung des Gewerbegebietes entlang der B12 an den Bahnhof Perchtoldsdorf weist derzeit hinsichtlich Komfort und Verkehrssicherheit große Mängel auf. Der Fußweg vom Bahnbegleitweg zur Zwingenstraße ist ebenso wie die Gehsteige in der Zwingenstraße und der Industriestraße zu schmal. In der Industriestraße sowie über die B12 sind keine Querungshilfen für Fußgänger vorhanden.

Eine Attraktivierung der insbesondere für Beschäftigte im Gewerbegebiet wichtigen Fußwegverbindung, welche eine Verbreiterung der Wege und Gehsteige sowie die Errichtung von Querungshilfen beinhaltet, wird dringend empfohlen. Die Route stellt auch im Radverkehr eine wichtige Verbindung dar, weshalb die Optimierung der Wegverbindung radverkehrstauglich erfolgen sollte. Die verkehrstechnische Machbarkeitsstudie „Betriebsgebiet Bereich Landesstraße B12 – Verbesserung der Erschließung“ (KH13 Bau- und Verkehrstechnik e.U., Juni 2019) beinhaltet die erforderlichen Maßnahmen.

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

C1.4.3 Petersbach Begleitweg

Entlang dem Petersbach besteht zwischen der Brennergasse und der B12 ein Begleitweg. Dieser weist im Bestand sehr geringe Breiten auf, weshalb bereits im Radverkehrskonzept 2019 eine Verbreiterung prioritär empfohlen wurde. Für Fußgänger ist insbesondere am östlichen Ende des betreffenden Abschnittes eine fußläufige Verbindung in angemessener Qualität über eine Rampe hinauf auf das Niveau der Zufahrtsbrücke zur Reitschule bzw. in weiterer Folge in Richtung „Karl-Wirt“ bzw. Wien/Brunner Gasse relevant. Diese Verbindung besteht derzeit jedoch nur als schmaler Pfad.

Für den Ausbau des Petersbach-Begleitweges im beschriebenen Abschnitt inklusive der Herstellung einer fußläufigen Anbindung an die Brücke und weiter in Richtung „Karl-Wirt“, wurde von KH13 Bau- und Verkehrstechnik e.U. bereits im Juli 2018 ein Ausführungsprojekt ausgearbeitet. Der beschriebene Abschnitt ist für den Radverkehr Teil des Radhighways Südbahn (östlicher Ast – Anbindung Wien/Siebenhirten).

Zur Verbesserung der örtlichen Situation für Fußgänger und Radfahrer wird empfohlen, das vorliegende Ausführungsprojekt umzusetzen.

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

C1.4.4 Schillerpromenade

Im Fußverkehrszielnetz ist die Schillerpromenade als Hauptroute und wichtige Verbindung zwischen Rodaun und den Wohngebieten Hochstraße bzw. Sonnberg ausgewiesen. Die Donauwörther Straße kann in Verlängerung der Schillerpromenade über einen Schutzweg gequert werden.

In der Schillerpromenade sind derzeit keine Gehsteige vorhanden. Fußgänger sind gezwungen, die Fahrbahn oder eine unbefestigte Nebenfläche zu nutzen. Die Errichtung eines durchgehenden Gehsteiges wird empfohlen. Die Anordnung des Gehsteiges an der Nordseite (Wunschgehinie) oder an der Südseite (Fortsetzung Bestandsgehsteig) ist im Detail zu prüfen.

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

C1.5 Initiative „SchulGEHbus“

Zur Förderung des Zufußgehens auf dem Schulweg, wurden für die beiden Volksschulen Sebastian Kneipp-Gasse und Roseggergasse Routen des SchulGEHbusses erstellt. Entlang dieser befinden sich Stationen mit festgelegten AbGEHzeiten. Kinder haben dadurch die Möglichkeit in einer Gemeinschaft den Schulweg zurückzulegen. Abseits der Routen des Fußverkehrszielnetzes (siehe Kapitel C1.2) ist ein Ausbau der Routen des SchulGEHbusses gemäß nachfolgender Qualitätsstandards anzustreben:

- In Straßenräumen soll ein auf einer Straßenseite durchgängig ausgebauter Gehsteig über die gesamte Länge des Straßenabschnittes vorhanden sein und so wenig wie möglich Straßenquerungen aufweisen.
- Gehsteige sind mit einer Mindestbreite von 1,50 m auszuführen ohne punktuelle Einengungen durch Steher, Masten, Versorgungskästen etc. Reduzierte Breiten von min. 1,25m sind nur bei bestehenden Gehsteigen und/oder besonders beengten Straßenraumverhältnissen (z.B. historische Bebauung) auf kurzen Abschnitten möglich.
- An Querungsstellen (bei Straßen der Kategorien I, II und III – siehe Kapitel B1.1) ist eine ÖNORM-gerechte Beleuchtung zu installieren und ausreichende Auftrittsflächen sowie Sichtverhältnisse

- zu gewährleisten, auch wenn die Querungsstellen nicht mit einem Schutzweg ausgestattet werden können.
- Kreuzungen (bei Straßen der Kategorie IV und V – siehe Kapitel B1.1) sind mit einer ausreichenden Auftrittsfläche und Einhaltung der erforderlichen Sichtbeziehungen auszustatten.
 - Querungsstellen sowie Kreuzungen sind barrierefrei zu gestalten. Die Fahrbahn sollte im Bereich der Querungsstelle auf das Niveau des Gehsteiges angehoben werden. Ist dies nicht möglich, sind Gehsteigabsenkungen vorzusehen.
 - An Querungsstellen und Kreuzungen sind Kennzeichnungen („Achtung Schulweg“) anzubringen.
 - Die Haltestellen des SchulGEHbusses sind zu kennzeichnen und baulich auszugestalten. Dies beinhaltet einen größeren Aufstellbereich und allenfalls auch Sitzgelegenheiten.
 - An den Haltestellen muss ein Plan mit den AbGEHzeiten und nachfolgenden Stationen angebracht sein. Dieser muss für Kinder leicht lesbar sein und somit in einer angemessenen Höhe montiert werden.

Für das Ortsgebiet von Perchtoldsdorf wurden Routen des SchulGEHbusses festgelegt (Plan Nr. C1.5_1 – Anhang). Je nach Lage der Wohnstandorte werden die Schüler einer der beiden Volksschulen zugeteilt. Die Routen und Haltestellen für die Volksschule Sebastian Kneipp-Gasse sind im Plan Nr. C1.5_2 (Anhang), für die Volksschule Roseggergasse im Plan Nr. C1.5_3 (Anhang) dargestellt.

- ⇒ 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

C2 Querungsstellen

C2.1 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung von Querungsstellen

Nachfolgend werden Örtlichkeiten aufgelistet, an welchen Querungsstellen für Fußgänger fehlen oder mangelhaft sind.

Jene, die aufgrund der Bestandsanalyse als Gefahrenstellen ausgewiesen sind, haben bei der Umsetzung höchste Priorität.

C2.1.1 [Herzogbergstraße \(L153\), Bushaltestelle Tirolerhofallee – Fußgängerquerung \(Schüler\)](#)

siehe Kapitel A4.3.3

C2.1.2 [Sebastian Kneipp-Gasse # Rudolf Hochmayer-Gasse – Fußgängerquerung \(Schulweg\)](#)

In Folge des Übergangs über das Gleis der Kaltenleutgebner-Bahn und dem Schutzweg über die Römerfeldgasse wird der ostseitige Gehsteig im Zuge der Sebastian Kneipp-Gasse als Hauptschulweg

von vielen Volksschulkindern genutzt. Der Gehsteig ist zwar im Zuge der Sebastian Kneipp-Gasse durchgehend vorhanden, jedoch ist bei der Querung der Rudolf Hochmayer-Gasse keine baulich ausgestaltete Auftrittsfläche vorhanden, da auf dieser Seite der Rudolf Hochmayer-Gasse kein Gehsteig vorhanden ist. Fußgänger (Schulkinder) befinden sich vor der Fahrbahnquerung durch die fehlende Auftrittsfläche somit bereits auf der Fahrbahn, um Sichtbeziehung mit dem Fahrzeugverkehr in der Rudolf Hochmayer-Gasse (aus Richtung Osten) zu haben.

- ⇒ Errichtung einer Auftrittsfläche
 - Erstellung eines Ausführungsplanes
 - Umsetzung durch bauliche Ausführung

C2.1.3 Wiener Gasse (L2091) – Bushaltestelle bei der Schweglergasse

siehe Kapitel E3.3.1

C2.1.4 Mühlgasse östlich der Bahnbrücke – Fußgänger- und Radfahrerquerung

Die Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer über die Mühlgasse östlich der Bahnbrücke weist zwar aus verkehrstechnischer und straßenbaulicher Sicht ordnungsgemäße Anlageverhältnisse auf, jedoch ereignen sich hier doch immer wieder Unfälle und wird die Querung von vielen Fußgängern und Radfahrern als gefährlich empfunden. Dies ist einerseits auf eine beobachtete geringe Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker und tageszeitabhängig auf Sichtbeeinträchtigung durch Sonnenblendung für den Fahrzeugverkehr von der Brücke kommend, zurückzuführen.

An dieser Stelle wechselt der Geh- und Radweg die Straßenseite. Die Route ist eine wichtige Verbindung zum Bahnhof Perchtoldsdorf und wird sowohl von Fußgänger als auch von Radfahrern stark frequentiert. Vor allem Schulkinder nehmen die Örtlichkeit als besonders unsicher wahr. Es werden Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker empfohlen.

- ⇒ 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

C2.1.5 Donauwörther Straße (B13) # Wiener Gasse – VLSA Regelung

Die VLSA-geregelte Kreuzung Donauwörther Straße # Wiener Gasse ist sowohl für den Kfz-Verkehr als auch den nicht motorisierten Verkehr ein wichtiger Knotenpunkt. An allen vier Ästen der Kreuzung befindet sich ein lichtsignalgeregelter Schutzweg. Die Grünphase für Fußgänger wird zeitgleich mit jener für den Kfz-Verkehr geschaltet. Aufgrund von Sichtabschattungen durch Häuserkanten und in Ermangelung von Vorlaufzeiten für Fußgänger kommt es zu Konfliktsituationen zwischen querenden Fußgängern und abbiegenden Fahrzeugen.

- ⇒ Optimierung VLSA-Programm (Vorlaufzeiten für Fußgänger)
 - Absprache mit Land NÖ
 - Adaptierung des Signalprogramms durch Signalbaufirma

C2.1.6 Salitergasse # Anton Bruckner-Gasse – Fußgängerquerung

Der vorhandene Fußgängerübergang über die Salitergasse unmittelbar westlich der Kreuzung mit der Anton Bruckner-Gasse befindet sich im Zuge einer Schulwegroute von dem Siedlungsgebiet südlich der Salitergasse zur Volksschule Sebastian Kneipp-Gasse. Außer von Schulkindern wird dieser Weg auch von Eltern mit Kindern als Zugang zum Kindergarten in der Sebastian Kneipp-Gasse benutzt. Vielfach wird von den Nutzern die geringe Anhaltebereitschaft von Fahrzeuglenkern beklagt. Dahingehend wurde auch bereits eine entsprechende Erhebung und Untersuchung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass bei ca. 1/3 der Querungsfälle, wo sich gleichzeitig Fahrzeuge angenähert haben, von diesen die ungehinderte Querung der Fußgänger nicht ermöglicht wurde. In überwiegendem Maße treten diese Fälle dann ein, wenn die Fußgänger aus der Anton Bruckner-Gasse aus Richtung Norden kommen.

Dies lässt sich daraus erklären, dass durch den schmalen Gehsteig als Auftrittsfläche, Fußgänger aus der Anton Bruckner-Gasse gleich unmittelbar danach zum Übergang kommen und dadurch von den Lenkern der sich annähernden Fahrzeuge erst dann gesehen werden, wenn sie bereits zur Überquerung des Schutzweges ansetzen.

Jene Querungsfälle, wo keine Anhaltebereitschaft gegeben ist und die Fußgänger aus der Anton Bruckner-Gasse aus Richtung Norden kommen, treten entsprechend der maßgebenden Schulwegrichtung nur zu jenen Zeiten auf (Mittag/Nachmittag), wo die Querungsvorgänge nicht durch einen Schülerlotsen abgesichert werden.

Es wird empfohlen, Maßnahmen zu setzen, um die Aufmerksamkeit und die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker zu erhöhen.

- ⇒ Optimierung der Querungsstelle
 - Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung einer Fahrbahnanhebung
 - Rot einfärben der Anrampungen der Fahrbahnanhebung
 - Prüfung der Möglichkeit eines Fahrbahnverschwenks zur Vergrößerung der nördlichen Auftrittsfläche und Verbesserung der Sichtbeziehungen

C2.1.7 Sonnbergstraße (L178) bei der Bushaltestelle Berggasse – Fußgängerquerung

In der Sonnbergstraße befindet sich auf Höhe der Berggasse eine Bushaltestelle. Diese ist besonders für den Schülerverkehr relevant, da sich gegenüber der Haltestelle die Montessorischule Sonnberg befindet. Derzeit müssen Schüler die Fahrbahn an dieser Stelle ohne Schutzweg queren.

Zwar ist entlang der Sonnbergstraße ein durchgehender Gehsteig vorhanden, jedoch ist auf Höhe der Bushaltestelle keine baulich ausgestaltete Auftrittsfläche vorhanden. Parkende Fahrzeuge verdecken

zusätzlich die Sicht auf den Kfz-Verkehr. Es wird empfohlen, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen.

- ⇒ Optimierung der Querungsstelle
 - Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung einer Fahrbahnanhebung
 - Errichtung Schutzweg über die Sonnbergstraße
 - Rot einfärben der Anrampungen der Fahrbahnanhebung
 - Markierung von Gefahrenzeichenpiktogramm (Achtung Fußgänger!) und/oder Verzögerungstrichter im Vorlauf

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

C2.1.9 Brunnerfeldstraße (B12) # Industriestraße – Fußgängerquerung

Für Fußgänger besteht derzeit keine Querungshilfe über die B12 Brunnerfeldstraße auf Höhe Industriestraße bzw. Wolfholzgasse an der Gemeindegrenze zu Brunn am Gebirge. Die Querung der B12 ist jedoch erforderlich um vom Bahnhof Perchtoldsdorf zum Gewerbegebiet östlich der B12 zu gelangen (siehe auch Kapitel C1.4.2).

Eine mögliche Neugestaltung und Optimierung des Kreuzungsplateaus B12 # Industriestraße # Wolfholzgasse wurde in der verkehrstechnischen Machbarkeitsstudie „Betriebsgebiet Bereich Landesstraße B12 – Verbesserung der Erschließung“ (KH13 Bau- und Verkehrstechnik e.U., Juni 2019) umfassend untersucht. Die Herstellung einer Querungshilfe für Fußgänger in Abstimmung mit einer allfälligen Kreuzungsumgestaltung wird empfohlen.

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

C2.1.10 Wiener Gasse (L2091) # Franz Siegel-Gasse # Wolfgang Leeb-Gasse

Die Querung der Wiener Gasse auf Höhe der Wolfgang Leeb-Gasse bzw. Franz Siegel-Gasse erfolgt derzeit über eine rot markierte Fläche samt Fahrbahnteiler. Die Querung stellt eine wichtige Verbindung dar und wird von zahlreichen Fußgängern und auch Radfahrern (Hauptroute von/nach Bahnhof Liesing) frequentiert.

Die Wegeföhrung für Fußgänger und auch Radfahrer ist an dieser Stelle nicht intuitiv und liegt abseits der Wunsch-Querungslinie, ein Umweg muss in Kauf genommen werden. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Eisenbahnkreuzung ist die Verlegung der Querungshilfe Richtung Süden in eine Lage in direkter Verlängerung der Wolfgang Leeb-Gasse derzeit nicht möglich.

Die rot markierte Fläche im Bereich der bestehenden Querungsstelle, die aus rechtlicher Sicht keine Bevorrangung der querenden Fußgänger zur Folge hat, führt in der Praxis zu unklaren Vorrangverhältnissen und mitunter zu konflikträchtigen Missverständnissen zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kfz-Lenkern.

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 Wegeföhrung und Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in der Relation Bahnzeile – Wolfgang Leeb-Gasse und Gauguschgasse – Wolfgang Leeb-Gasse

C2.1.11 Sonnbergstraße (L178) # Walzengasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)

Die Sonnbergstraße mündet an ihrem südlichen Ende in die Walzengasse. In der Sonnbergstraße verkehrt eine Buslinie, weshalb der Verkehr in der Walzengasse an diesem Kreuzungsplateau per Verkehrszeichen gegenüber jenem der Sonnbergstraße benachrangt ist. Im Kreuzungsbereich bestehen infolge der Bebauung beengte Verhältnisse.

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

C2.1.12 Rudolf Hochmayer-Gasse – Schutzweg im Bereich Aspettensiedlung

Am westlichen Rand der Platzaufweitung der Rudolf Hochmayer-Gasse im Bereich der Aspettensiedlung ist in Verlängerung von Zugangswegen der Wohnhausanlagen ein Schutzweg über die Rudolf Hochmayer-Gasse vorhanden. Durch die Nähe zur Volksschule Sebastian Kneipp-Gasse befindet sich der Schutzweg im Zuge einer Hauptschulwegstrecke und wird daher u.a. von vielen Volksschulkindern benützt. Die bauliche Ausgestaltung entspricht nicht den verkehrstechnischen Erfordernissen und es sind speziell durch parkende Fahrzeuge auf der Nordseite der Rudolf Hochmayer-Gasse starke Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen zwischen dem Fahrzeugverkehr und der Auftrittsfläche beim Schutzweg gegeben.

- ⇒ Bauliche Umgestaltung der Querungsstelle zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Errichtung einer Gehsteigvorziehung auf der nördlichen Seite
 - Anhebung des Fußgängerüberganges auf Gehsteigniveau
 - Rot einfärben der Anrampungen der Fahrbahnanhebung

C2.1.13 Mühlgasse # Sebastian Kneipp-Gasse – Linksabbieger

Im Zusammenhang mit der hohen Frequenz an Schülerbringverkehr („Elterntaxi“) zur Volksschule Sebastian Kneipp-Gasse, entstehen in der Früh gefährliche Situationen im Kreuzungsbereich Mühlgasse # Sebastian Kneipp-Gasse. Wenn die Fußgängerampel über die Mühlgasse östlich der Kreuzung mit der Sebastian Kneipp-Gasse für den Fahrzeugverkehr der Mühlgasse rot zeigt, ist für die Verkehrsrelation der Mühlgasse in Fahrtrichtung Osten ein Rückstau gegeben. Von vielen Fahrzeuglenkern wird an den vor der Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) wartenden Fahrzeugen auf der linken Fahrbahnhälfte vorbeigefahren, um in die Sebastian Kneipp-Gasse links abzubiegen. Zur Ausnutzung der kurzen Rotphase wird dies teilweise mit sehr hoher Geschwindigkeit durchgeführt und es ergeben sich daraus oft sehr gefährliche Konflikte mit Fußgängern (Schulkindern), die in diesem Bereich die Sebastian Kneipp-Gasse queren. Außerdem sind oft auch Rotlichtüberfahrungen bei der Fußgängerampel, am Beginn der Grünphase für die Fußgänger, zu beobachten.

- ⇒ Untersuchung von möglichen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Vermeidung der Konfliktsituationen
 - Temporäres Linksabbiegeverbot in der Früh allenfalls in Zusammenhang mit einer Schulstraße in der Sebastian Kneipp-Gasse
 - Sperrlinie zur Vermeidung des Vorbeifahrens an wartenden Fahrzeugen

C2.1.14 Eisenhüttelgasse # Stuttgarter Straße – Fußgänger- und Radfahrerquerung

Die Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer über die Eisenhüttelgasse im Zuge des Geh- und Radweges in der Stuttgarterstraße wurde während der Bearbeitung von „Mobil 2030“ bereits umgebaut und dahingehend die Gefahrenstelle weitgehend behoben.

C2.1.15 Salitergasse # Eigenheimstraße – Fußgängerübergänge

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

C2.1.16 Wiener Gasse # Mühlgasse # Eigenheimstraße – Fußgängerübergänge

Die Wiener Gasse stellt eine Hauptroute im Fußverkehrszielnetz dar und die Kreuzung mit der Mühlgasse bzw. der Eigenheimstraße ist ein wichtiger Verzweigungspunkt. Das Queren ist für FußgängerInnen über Schutzwege möglich, jedoch ist das komplexe Kreuzungsplateau nicht ausreichend barrierefrei ausgestaltet. Gehsteigabsenkungen sind zwar großteils vorhanden, jedoch durch Aufwerfungen der Randsteine nicht mehr ausreichend gebrauchstauglich. Beim Schutzweg über die Wiener Gasse westlich der Kreuzung mit der Eigenheimstraße sind durch die Anlagenverhältnisse und eingeschränkte Sichtbeziehungen auf die nördliche Auftrittsfläche Sicherheitsdefizite vorhanden. Beim Schutzweg über die Mühlgasse ist ein Konfliktpotential gegeben, da von vielen Fahrzeuglenkern der Abbiegevorgang aus der Wiener Gasse in die Mühlgasse mit hoher Geschwindigkeit durchgeführt wird und querende Fußgänger nicht entsprechend beachtet werden.

- ⇒ 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

C2.1.17 Hochstraße (L178) # Krautgasse – Fußgängerquerung

Durch die sehr hohe Verkehrsfrequenz der Krautgasse und die relativ große Querungslänge des Fußgängerüberganges im Zuge der Hochstraße über die Krautgasse, ist ein Konfliktpotential vorhanden. Speziell werden von Lenkern von Fahrzeugen der Linksabbiegerrelation aus der Krautgasse in die Hochstraße (in Richtung Marktplatz) Fußgänger aus der Hochstraße (aus Richtung Marktplatz) in Folge der sehr kleinen Auftrittsfläche oft sehr spät wahrgenommen.

- ⇒ Vergrößerung der südlichen Auftrittsfläche zur Verbesserung der Sichtbeziehungen
 - Ausarbeitung eines Entwurfsplanes

C2.1.18 Marktplatz (L178) und Obere Wiener Gasse – Fußgängerquerungen

siehe Kapitel A5.1 und Kapitel A5.3

C2.1.19 Elisabethstraße # Hochbergstraße (L153) – Fußgängerquerung

Im Kreuzungsbereich der Elisabethstraße mit der Hochbergstraße sind für Fußgänger von der Hochbergstraße kommend, die den westlichen Ast der Elisabethstraße queren wollen, keine Sichtverhältnisse auf den Verkehr aus der Elisabethstraße (Fahrtrichtung Marktplatz) vorhanden. An dieser Stelle wird die Elisabethstraße auch vielfach von Schulkindern, die von der Hochbergstraße kommend über die Elisabethstraße und den Wallgraben zum Schulzentrum Roseggergasse gehen, gequert.

- ⇒ Verbesserung der Sichtverhältnisse
- Prüfung der möglichen Maßnahmen

C2.1.20 Hochbergstraße (L153) # Kunigundbergstraße # Hagenauerstraße – Fußgängerquerung

Durch die örtlichen Gegebenheiten ist die Querung der Hochbergstraße für Fußgänger in diesem Bereich sehr schwierig. Einerseits sind durch die Kurvenlage der Hochbergstraße eingeschränkte Sichtverhältnisse vorhanden und andererseits sind durch nicht vorhandene Gehsteige in der Kunigundbergstraße im Kreuzungsbereich keine entsprechenden Auftrittsflächen für Fußgänger vorhanden. Die Querung im Kreuzungsbereich ist auch für Schüler aus dem oberen Bereich der Kunigundbergstraße zum Schulzentrum in der Roseggergasse notwendig, da der Gehsteig auf der Südseite der Hochbergstraße bei der Bushaltestelle beim Aufgang zum Hochberg endet.

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

C2.1.21 Höhenstraße / Tröschgasse # Roseggergasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)

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 Roseggergasse 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.

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

C2.1.22 Marienplatz / Sebastian Kneipp-Gasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)

siehe Kapitel A4.3.2 , Kapitel A4.4.2 und Kapitel A5.6

C2.1.23 Weingasse (Engstelle) - Fußgängerverkehr

siehe Kapitel A4.4.1

C3 Barrierefreiheit

C3.1 Barrierefreiheit bei Straßenneu- und –umplanungen berücksichtigen

Grundsätzlich ist ein durchgängig barrierefreier öffentlicher Straßenraum anzustreben. Als barrierefrei gelten bauliche und sonstige Anlagen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. Senioren) in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. In diesem Sinne sind auch die Anforderungen für Rollstuhlfahrer, Nutzer von Rollatoren und Kinderwägen zu berücksichtigen.

Gemäß der Qualitätsanforderungen an Fußverkehrshaupttrouten (Kapitel C1.2) sind **nicht barrierefreie Abschnitte des Fußverkehrshauptnetzes zu sanieren.**

In allen **anderen Abschnitten des Straßen- und Wegenetzes** ist eine barrierefreie Ausgestaltung zumindest **im Falle des Neubaus bzw. der Sanierung** einer Örtlichkeit herbeizuführen.

Grundprinzipien der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum:

- Nach Möglichkeit ist die Herstellung von Fahrbahnanhebungen im Kreuzungsbereich anzustreben (Fahrbahn wird auf Gehsteigniveau angehoben). Ist dies nicht möglich, sind Gehsteigabsenkungen vorzusehen (Gehsteig wird an Querungsstellen auf Fahrbahnniveau abgesenkt).
- Herstellung eines taktilen Leitsystems im Umfeld von Querungen.
- Ausreichende Breite der Gehsteige, sodass sie auch von Rollstuhlfahrern, Rollatoren und Kinderwägen benutzt werden können (Regelbreite 2,0 m).
- Aufstellflächen und Gehsteigvorziehungen gewährleisten bessere Sichtbeziehungen.
- Rampenanlagen sind mit einer max. Steigung von 4 % bzw. 6 % samt Zwischenpodesten auszuführen.
- Die barrierefreie Gestaltung erfolgt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Gemäß diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden.

C3.2 Behebung prioritärer Mängel der Barrierefreiheit

C3.2.1 Donauwörther Straße (B13) # Beethovenstraße – Rampenanlage

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

C3.2.2 Marktplatz – Gehsteigoberfläche

Das Zurücklegen von Fußwegen im Zentrum wird insbesondere für Menschen mit Rollstuhl, Rollatoren oder Kinderwagen durch die historischen Oberflächenmaterialien (Pflastersteine, zum Teil beschädigt) erschwert. Bei einer Neugestaltung des Marktplatzes (siehe Kapitel A5.1) soll auf eine barrierefreie Oberflächengestaltung Wert gelegt werden. In den umgebenden Bereichen sollen beschädigte Stellen saniert werden.

- ⇒ barrierefreie Oberflächengestaltung im Zuge einer Neugestaltung des Marktplatzes
- ⇒ Sanierung beschädigter Abschnitte im Umfeld des Marktplatzes

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. Die Kundmachung einer Begegnungszone in diesem Abschnitt ist derzeit in Vorbereitung.

- ⇒ Herstellung einer barrierefreien Wegeführung für Fußgänger
- Detailplanung und Umsetzung

C4 Fußgänger-Leitsystem

Ein Fußgänger-Leitsystem dient in erster Linie als Informationsquelle für Ortsunkundige. Als Zielgruppe gelten Touristen, Neubürger und Besucher aus dem Umland, aber auch Bürger der Marktgemeinde Perchtoldsdorf können sich mit Hilfe eines Leitsystems leichter orientieren.

Ein Leitsystem unterstützt mit Informationen zu Zielen, Zeitaufwand und Entfernung eine direkte und sichere Wegführung. Durch Ergänzungen wie z. B. Zielangaben in Form von Piktogrammen wird die Wegweisung verständlicher und allen Nutzergruppen zugänglich gemacht. Bei funktionalem und gestalterisch ansprechendem Design kann ein Leitsystem auch ein Imageträger für die Gemeinde werden.

C4.1 Fußgänger-Leitsystem entwickeln

In vielen Gemeinden des Wiener Umlandes hat sich bereits ein einheitliches **Design** für ein Fußgänger-Leitsystem etabliert (Mödling, Bad Vöslau, Purkersdorf, ...). Es wird empfohlen, sich an diesem Design zu orientieren.

Vor Einrichtung eines Leitsystems sind die auszuschildernden Ziele und Routen auszuwählen. Es wird empfohlen, ausgewählte **Routen** des Fußverkehrshaupttroutennetzes zu beschildern. Es erscheint aus heutiger Sicht weder zweckmäßig Routen abseits des Haupttroutennetzes noch durchgängig alle Routen desselben zu beschildern.

Hinsichtlich der zu beschildernden **Ziele** sind die wichtigsten Örtlichkeiten und Einrichtungen auszuwählen. Bei der Auswahl der Ziele ist nach dem Prinzip „so viele wie nötig, so wenige wie möglich“ vorzugehen – eine zu hohe Anzahl an Zielen erhöht die Komplexität des Leitsystems in unverhältnismäßig hohem Ausmaß. Folgende Ziele sollten aus heutiger Sicht jedenfalls Teil des Leitsystems sein:

- Ortszentrum (Marktplatz)
- Marienplatz
- Freizeitzentrum
- Kulturzentrum
- Schulzentrum Roseggergasse
- Bahnhof Perchtoldsdorf
- Straßenbahnhaltestelle Rodaun
- Bahnhof Liesing
- (Begrischpark)
- Naherholungsgebiet Perchtoldsdorfer Heide

Die Standorte des Leitsystems sollten in einer **GIS-Datenbank** verortet werden, in welcher auch die Datenblätter mit allen Angaben zur Aufstellung hinterlegt werden können. Dadurch kann das Leitsystem effizient gewartet und im Bedarfsfall aktualisiert und erweitert werden.

⇒ 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

D Handlungsfeld Radverkehr

Im Zeitraum 2018 bis 2019 wurde vom Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH ein Radverkehrskonzept für die Marktgemeinde Perchtoldsdorf erarbeitet (Endbericht vom 20.3.2019). Das Handlungsfeld Radverkehr wird daher im Rahmen von „Mobil 2030“ nicht vertiefend behandelt, das Radverkehrskonzept von 2019 behält seine Gültigkeit. In den nachfolgenden Kapiteln wird demnach jeweils auf das Radverkehrskonzept 2019 verwiesen bzw. geringfügige Ergänzungen angeführt. Die angeführten Maßnahmennummern beziehen sich auf die Nummerierung im Radverkehrskonzept.

D1 Radverkehrsnetz

D1.1 Festlegung Radverkehrszielnetz

Das Radverkehrszielnetz wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 2019 erarbeitet. Das Zielnetz setzt sich aus Hauptrouten und Verbindungsrouten zusammen. Im Zuge der Erarbeitung von „Mobil 2030“ wird das Zielnetz um drei Routen ergänzt:

- Verbindungsrouten Mühlgasse östlich der Südbahn (siehe Kapitel D1.4.1)
- Verbindungsrouten Plättenstraße bzw. Wiener Gasse zwischen Kreisverkehr und Gauguschgasse (siehe Kapitel D1.4.2)
- Verbindungsrouten ehem. 360er Trasse / Trasse Hochquellwasserleitung – Donauwörther Straße – Franz Josef-Straße – Wiener Gasse – Beatrixgasse (siehe Kapitel D1.4.3)

Das aktualisierte Radverkehrszielnetz ist in Plan Nr. D1.1 (Anhang) dargestellt.

D1.2 Umsetzung Sofortmaßnahmen aus „Vision 20%“

Im Radverkehrskonzept 2019 wurde auch ein konkretes Umsetzungsprogramm erarbeitet. Die sog. „**Vision 20%**“ ist ein 7 Punkte-Programm zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in Perchtoldsdorf. In diesem Programm sind unter Anderem 14 prioritäre Maßnahmen mit geringem Aufwand zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur aufgelistet. Davon sollen drei Maßnahmen sowie ergänzend eine vierte prioritäre Maßnahme sofort umgesetzt werden. Diese werden nachfolgend angeführt.

D1.2.1 Christoph Gluck-Gasse – Sharrows (Nr. 29A)

Die Christoph Gluck-Gasse ist als Einbahn verordnet, das Radfahren gegen die Einbahn ist aufgrund der beengten Verhältnisse nicht gestattet. Die Christoph Gluck-Gasse ist jedoch eine wichtige Route für Radfahrer in Richtung Marktplatz (in Einbahnrichtung). Die Christoph Gluck-Gasse weist in diese Richtung eine leichte Steigung auf. Zudem ist die Fahrbahn sehr beengt und ermöglicht somit zumeist kein Überholen durch Kfz. Für Radfahrer stellen „drängelnde“ Kfz in ihrem Rücken mitunter einen massiven Stressfaktor dar.

⇒ Sharrows in Einbahnrichtung markieren, um RadfahrerInnen zu bestärken und zu unterstützen bzw. die Achtsamkeit der AutofahrerInnen zu erhöhen (siehe Radverkehrskonzept, S. 83)

D1.2.2 [Marktplatz / Brunner Gasse \(L178\) # Christoph Gluck-Gasse # Wegbachgasse – Verkehrsführung \(Nr. 84\)](#)

In der Brunner Gasse ist das Radfahren gegen die Einbahnrichtung (in Richtung Marktplatz) erlaubt. Dies wird jedoch oft von Fahrzeuglenkern, welche aus der Christoph Gluck-Gasse einbiegen, nicht wahrgenommen und Radfahrer daher übersehen.

Außerdem ergeben sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten Konflikte zwischen Fahrzeugen die von der Christoph Gluck-Gasse Richtung Marktplatz abbiegen und dem Fahrzeugverkehr vom Marktplatz Richtung Brunner Gasse. Die abbiegenden Fahrzeuge benützen durch den sehr engen Abbiegeradius teilweise den Fahrstreifen für den Verkehr Richtung Brunner Gasse. Zudem wird von Fahrzeugen, welche vom Marktplatz in Richtung Brunner Gasse fahren, auch oft der Verlauf des markierten Fahrstreifens nicht beachtet. Darüber hinaus wird in einzelnen Fällen auch ein in der Haltestelle haltender Bus von Fahrzeugen überholt, ohne dass deren Lenker Sicht auf Fahrzeuge aus der Christoph Gluck-Gasse haben.

- ⇒ 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

D1.2.3 [Brunner Gasse – Ausfahrt Parkplatz Latschkagasse \(Nr. 89\)](#)

Vom Parkplatz ausfahrende Kfz-Lenker achten zu wenig auf bevorrangten Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung in der Brunner Gasse, wodurch es mitunter zu Konfliktsituationen kommt. Zur Erhöhung der Achtsamkeit der Kfz-Lenker wird empfohlen, den Radfahrstreifen im Bereich der Parkplatzausfahrt Rot einzufärben (siehe Radverkehrskonzept, S. 84).

- ⇒ Änderung der Bodenmarkierung durch Rot einfärben des Radfahrstreifens im Bereich der Parkplatzausfahrt (siehe Radverkehrskonzept, S. 84)
 - Information mit 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

D1.2.4 [Mühlgasse # Brunner Feldstraße \(B12\) – Querung Radfahrer \(Nr. 61\)](#)

Der betreffende Kreuzungsbereich befindet sich knapp außerhalb des Gemeindegebietes von Perchtoldsdorf, in der Nachbargemeinde Brunn am Gebirge. Allerdings sind insbesondere die Fahrrelationen aus der Mühlgasse auf Perchtoldsdorfer Gemeindegebiet betroffen. Für Radfahrer

besteht die Möglichkeit die B12 in der Geradeausrelation zum ostseitigen Wirtschaftsweg zu queren, welcher einen attraktiven Anschluss Richtung Brunn am Gebirge darstellt. Das Queren des Kreuzungsplateaus in dieser Relation erfolgt zeitgleich mit der Grünphase der Linksabbieger aus der Mühlgasse. Der Radfahrstreifen für den geradeausfahrenden Radverkehr ist jedoch links des Linksabbiegestreifens von der Mühlgasse zur B12 in Richtung Wien angebracht. Dies führt zu gefährlichen Konflikten von geradeausfahrenden Radfahrern und links abbiegenden Fahrzeugen und ist dringend zu sanieren. Es wird empfohlen, den Radfahrstreifen in seiner aktuellen Lage zu entfernen und rechts des Linksabbiegefahrstreifens anzubringen.

- ⇒ Änderung der Bodenmarkierung
 - Information / Kontaktaufnahme mit Marktgemeinde Brunn am Gebirge und Amt der Niederösterreichischen Landesregierung – Abteilung ST3-VT
 - Erstellung Entwurf geänderter Bodenmarkierung
 - Durchführung auf Veranlassung der MG Brunn am Gebirge

D1.3 Behebung prioritärer Mängel & Lücken im Zielnetz

D1.3.1 Umsetzung der restlichen Maßnahmen gemäß „Vision 20%“

Elf weitere prioritäre Maßnahmen können gem. Radverkehrskonzept S. 82 ff. mit geringem Aufwand kurzfristig umgesetzt werden.

D1.3.2 Umsetzung der Maßnahmen mit hoher Priorität

Im Radverkehrskonzept auf S. 50 f. werden Maßnahmen mit hoher Priorität angeführt, welche mit unterschiedlichen Realisierungshorizonten umgesetzt werden sollten.

D1.3.3 Umsetzung der Maßnahmen mit mittlerer Priorität

Im Radverkehrskonzept auf S. 52 werden Maßnahmen mit mittlerer Priorität angeführt, welche mit unterschiedlichen Realisierungshorizonten umgesetzt werden können.

D1.3.4 Umsetzung der Maßnahmen mit geringer Priorität

Im Radverkehrskonzept auf S. 53 werden Maßnahmen mit geringer Priorität angeführt, welche mit unterschiedlichen Realisierungshorizonten umgesetzt werden können.

D1.4 Einzelmaßnahmen ergänzend zum Radverkehrskonzept

Nachfolgend werden drei zusätzliche Einzelmaßnahmen angeführt, welche ergänzend zu den bereits im Radverkehrskonzept 2019 empfohlenen Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen werden.

D1.4.1 Mühlgasse östlich der Bahnbrücke (Nr. 94)

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 angemessen 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).

- ⇒ Errichtung eines Geh- und Radweges
 - Gespräche mit Grundstückseigentümern
 - Entwurfsplanung
 - Einigung mit Grundstückseigentümern und Grundablöse
 - Abstimmung mit BH Mödling (zuständige Verkehrsbehörde)
 - Detailplanung

D1.4.2 Wiener Gasse (L2091) zwischen Feldgasse und Gauguschgasse (Nr. 95)

Die Route Plättenstraße – Wiener Gasse ist die direkte Verbindung vom Ortszentrum Perchtoldsdorf in Richtung Liesing. Im Zuge der Fahrbahnsanierung in der Plättenstraße im Jahr 2019 sind in diesem Abschnitt bereits neue Mehrzweckstreifen markiert worden. Nordöstlich der Feldgasse sind beidseitig noch ältere Mehrzweckstreifenmarkierungen vorhanden, die aufgrund ihrer viel zu geringen Breite nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen.

Die (zumindest einseitige) Errichtung einer dem Stand der Technik entsprechenden Radverkehrsanlage ist derzeit in Planung.

D1.4.3 ehem. 360er Trasse / Trasse Hochquellwasserleitung bis Franz Josef-Straße (Nr. 96)

Auf der ehem. Trasse der Straßenbahnlinie 360 bzw. der Trasse der 1. Wiener Hochquellwasserleitung 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

D1.5 Einbahnen-Check zur Öffnung für RGE (Flächenerschließung)

Alle bestehenden Einbahnen, in denen das Radfahren gegen die Einbahn noch nicht gestattet ist, sollten auf Basis der demnächst neu veröffentlichten RVS-Richtlinie 03.02.13 Radverkehr, in welchem spezifischere Eignungskriterien für das Radfahren gegen die Einbahn festgeschrieben werden, neuerlich geprüft werden. Das Ermöglichen von Radfahren gegen die Einbahn in jenen Straßen, in denen die Rahmenbedingungen dies erlauben, ist essentiell für die Durchlässigkeit des niederrangigen Straßennetzes für Radfahrende.

- ⇒ Durchführung Einbahnen-Check (siehe Radverkehrskonzept S. 82)

D2 Radabstellanlagen

D2.1 Errichtung und Sanierung von Radabstellanlagen

D2.1.1 Umsetzung Maßnahmenpaket Priorität 1 (10 Standorte)

Im Radverkehrskonzept auf S. 71 werden zehn Standorte mit hoher Priorität angeführt, an welchen Radabstellanlagen kurzfristig errichtet, optimiert oder ausgebaut werden sollten.

D2.1.2 Umsetzung Maßnahmenpaket Priorität 2 (12 Standorte)

Im Radverkehrskonzept auf S. 72 werden zwölf weitere Standorte mit nächsthöherer Priorität angeführt, an welchen Radabstellanlagen mittelfristig errichtet, optimiert oder ausgebaut werden sollten.

D2.2 Kostenlose Ausgabe von Radabstellanlagen an Gastronomie etc.

Als Bewusstseinsbildungs- und Marketingaktion zur Förderung des Radverkehrs wird empfohlen, 10x3 mobil-verschraubbare Fahrradbügel seitens der Gemeinde anzuschaffen und diese kostenlos an Gastronomen, Heurigenbetriebe, Wirtschaftstreibende etc. zum Aufstellen auf Privatgrund auszugeben (siehe Radverkehrskonzept S.87). Bei vielen Betrieben und Lokalen fehlen derzeit Radabstellanlagen oder sind von minderer Qualität.

D3 Wegweisung Radverkehr

D3.1 Ergänzung und Aktualisierung der Wegweisung im Gemeindegebiet

Im Radverkehrskonzept auf S. 75 f. wird die Weiterentwicklung des bestehenden Orientierungs- und Leitsystem für Radfahrer empfohlen.

D4 Bewusstseinsbildung und Marketing

D4.1 Etablierung Radverkehrs-Beauftragte/r

Im Radverkehrskonzept auf S. 79 wird die Etablierung eines/r Radverkehrsbeauftragten dringend empfohlen (siehe auch Kapitel G4).

D4.2 Perchtoldsdorfer Radl-Karte und Willkommenspaket für Neubürger

Im Radverkehrskonzept auf S. 80 f. wird die Herausgabe einer Perchtoldsdorfer Radl-Karte und die Übergabe eines Mobilitäts-Willkommenspaketes an Neubürger empfohlen.

D4.3 Jährliches Perchtoldsdorfer Radl-Opening

Im Radverkehrskonzept auf S. 81 wird die regelmäßige Durchführung eines Perchtoldsdorfer Radl-Openings im Frühjahr empfohlen.

D4.4 Gestaltungswettbewerb für einheitliche Perchtoldsdorfer Fahrradbügel

Im Radverkehrskonzept auf S. 87 wird die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs für ein einheitliches Design der Perchtoldsdorfer Fahrradbügel empfohlen.

E Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

E1 **Verbesserung der Versorgungsqualität**

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, aber auch für Pendlerbeziehungen zu steigern, werden sowohl Änderungen an gewissen Linienführungen und Fahrplanangeboten als auch die Neueinführung eines Mikro-ÖV-Systems empfohlen. Dies soll beim Modal Split eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Verkehr (ÖV) bewirken.

E1.1 **Änderung / Adaptierung von Linienführungen**

Aufgrund der in Bearbeitungsphase I „Bestandserhebung und Problemanalyse“ aufgezeigten Lücken und unterversorgten Gebiete innerhalb der Marktgemeinde Perchtoldsdorf durch den öffentlichen Verkehr, werden Änderungen bzw. Adaptierungen von einzelnen Linien angedacht und auch die Möglichkeit einer neuen Buslinie zur Versorgung des Ortszentrums sowie des Ortsteils Theresienau angedacht. Diese kann im Zusammenhang mit einem zusätzlichen Mikro-ÖV-System auch eine Alternative zu der derzeitigen unattraktiven Ortsbuslinie sein.

E1.1.1 **Neue Buslinie vom Ortszentrum zur U6**

Eine neue Buslinie könnte z.B. vom Ortszentrum Perchtoldsdorf über den Bahnhof und den Ortsteil Theresienau zur U6 fahren. Hierbei muss die Endstation nicht zwingend Siebenhirten sein, sondern kann auch zu den Stationen Perfektastraße oder Alterlaa verlängert werden. Am anderen Ende ist auch durchaus eine Verlängerung als Regionallinie anzudenken (z.B. über Gießhübel in die Hinterbrühl bzw. Maria Enzerdorf, etc.). Die Buslinie soll eine direkte Verbindung für die Ortsteile östlich der Südbahntrasse zum Zentrum Perchtoldsdorf sowie eine Anknüpfung großer Teile des Ortsgebietes von Perchtoldsdorf an die U-Bahn darstellen. Im Bereich des Ortsteiles Theresienau ist natürlich sowohl eine direkte Erschließung der Wohnbebauung durch eine Linienführung durch das Siedlungsgebiet als auch eine Streckenführung über Mühlgasse und B12 (siehe Variante A) denkbar. Bei der Variante ist jedoch die Versorgung des Siedlungsgebietes der Theresienau nur peripher und somit nur für einen Teil mit einer Verbesserung gegeben. Die bisherige Ortslinie würde durch diese neue Linie ersetzt werden. Für Bereiche die durch die bestehenden und neuen Buslinien trotzdem nicht gut durch den öffentlichen Verkehr versorgt sind, kann die Versorgung durch ein zusätzliches Mikro-ÖV-System (siehe Kapitel E1.3) erreicht werden.

Für die neue Buslinienführung werden für den Teilbereich der Streckenführung westlich der Südbahn drei Varianten aufgezeigt. Diese führen jedoch alle vom Ortszentrum (inkl. Beatrixheim und Sportplatz/Schulzentrum Roseggergasse), zum Bahnhof und weiter über die Theresienau zur U6.

Die neue Buslinie sollte annähernd die gleiche Bedeutung wie die bestehenden Buslinien 256 bzw. 259 erhalten und somit auch mit ähnlichen Bedienzeiten und Kursintervallen wie z.B. die Linie 256 ausgestattet sein (Abb.12). Das Intervall liegt an Werktagen sowie am Wochenende bei 30 Minuten. An Werktagen wird zu den Hauptzeiten (6:15 bis 8:45 sowie 15:50 bis 18:50) das Intervall auf 15 Minuten verringert.

Montag bis Freitag	4:45 bis 0:00
Samstag	5:00 bis 0:00
Sonntag / Feiertag	6:30 bis 0:00

Abb.12 Bedienzeiten der Linie 256

Quelle: VOR – 05.2019

Eigene Darstellung

Bei Neuverhandlungen der Gemeinde Perchtoldsdorf mit dem Verkehrsverbund Ost-Region bzgl. einer neuen Buslinie ist auch die Thematik der Zuzahlung durch die Gemeinde von besonderer Bedeutung. Die Gemeinde Perchtoldsdorf bezahlt derzeit laut Kooperationsvertrag mit dem Verkehrsverbund Ost-Region aus dem Jahr 1997 an diesen für den Betrieb des Ortslinienverkehrs ein festgelegtes Leistungsentgelt (ca. 8.000 €) pro Monat. Durch eine attraktive Linienführung innerhalb der Gemeinde Perchtoldsdorf und in Wien, sollten sich jedoch wesentlich größere Fahrgastzahlen als beim Ortslinienverkehr ergeben und so eine Zuzahlung der Gemeinde nicht mehr erforderlich sein.

Variante 1:

Diese Linienführung übernimmt Teile der Ortsbuslinie 2 und 3 wie im Plan Nr. E1.1.1_1 (Anhang) zu erkennen ist. Die Buslinie fährt vom Marktplatz eine Runde über das Beatrixheim in der Elisabethstraße, dem Sportplatz in der Höhenstraße und über Tröschgasse – Walzengasse - Hochstraße zurück zum Marktplatz und dann weiter über die Brunner Gasse und Salitergasse zum Bahnhof. Danach fährt sie durch den Ortsteil Theresienau zur Ketzergasse und weiter zur U-Bahn in Siebenhirten. In der entgegengesetzten Richtung gibt es eine idente gegenläufige Linienführung innerhalb von Perchtoldsdorf bis zum Ende der Salitergasse. Danach führt die Strecke (wie die Ortslinie 3) über die Donauwörther Straße, Hochstraße, Scholauasse und Sonnbergstraße zur Walzengasse und zurück zum Marktplatz.

Zur Beurteilung der dadurch entstehenden Versorgungsqualität wurden die ÖV-Güteklassen für die bestehenden Buslinien (jedoch ohne Ortsbuslinie) und die neue Linie (Variante 1) für Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr ermittelt (Plan Nr. E1.1.1_2 – Anhang). Anhand der ÖV-Versorgung gemäß der Qualitätsbeschreibung (Plan Nr. E1.1.1_3 – Anhang) ist zu erkennen, dass dadurch der Großteil von Perchtoldsdorf dann für den Pendlerverkehr eine gute Versorgung (bis ÖV-Güteklasse D) durch den Öffentlichen Verkehr hat.

Für den Innerortsverkehr wurden ebenfalls für den Zeitraum Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr ÖV-Güteklassen (Plan Nr. E1.1.1_4 – Anhang) und ÖV-Versorgung gemäß der Qualitätsbeschreibung (Plan Nr. E1.1.1_5 – Anhang) erstellt. Es ist zu erkennen, dass einige Teile des Ortsgebietes von Perchtoldsdorf trotz der neuen Buslinie keine gute Erschließung für den Innerortsverkehr aufweisen und so auf ein ergänzendes Mikro-ÖV-System angewiesen sind.

Ein wesentlicher Vorteil dieser Linienführung ist, dass in großen Bereichen die Linienführung der Ortslinie erhalten bleibt und somit viele bereits bestehende Bushaltestellen genutzt werden können. Die Schleifenführung über die Höhenstraße (Sportplatz/Schulzentrum Roseggasse) bedeutet eine doppelte Anfahrt der Station Marktplatz je Kurs (analog der bestehenden Ortsbuslinie).

Variante 2:

Die Linienführung der Variante 2 (Plan Nr. E1.1.1_6 – Anhang) steht in Verbindung mit einer Änderung der Linienführung der Buslinie 256. Die Linienführung ist von der U-Bahn über den Ortsteil Theresienau, den Bahnhof und die Salitergasse zur Donauwörther Straße und bis zum Kreisverkehr Siegfried-Ludwig-Platz ident der Variante 1. Über die Heinrich-Strecker-Gasse und Krautgasse führt die Variante 2 zu einer Station Walzengasse (bei der Sonnbergstraße). Der wesentliche Unterschied ist die umgedrehte Linienführung im Ortszentrum. So führt die Linienführung der Variante 2 gegen den Uhrzeiger und fährt die Stationen Sportzentrum, Höhenstraße, Beatrixheim und Wegbachgasse (als Station Marktplatz) in dieser Folge an. Die bestehende Station am Marktplatz beim Wehrturm wird bei dieser Streckenführung nicht bedient.

Die Buslinie 256 in Richtung Gießhübel fährt bis zur Station Freizeitzentrum die ursprüngliche Linienführung. Danach wird die Führung der Ortslinie 2 bzw. 3 übernommen und unter anderem die Stationen Sonnbergstraße und Walzengasse bedient. Ab der Station Marktplatz fährt die Buslinie wieder die ursprüngliche Linienführung. In der Linienführung Richtung Wien Liesing ergeben sich keine Änderungen.

Für den „Arbeitsverkehr-Pendler“ wurden die ÖV-Güteklassen (Plan Nr. E1.1.1_7 – Anhang) sowie die ÖV-Versorgung gemäß der Qualitätsbeschreibung (Plan Nr. E1.1.1_8 – Anhang) ermittelt. Es ist zu erkennen, dass dann fast das gesamte Ortsgebiet eine gute Versorgung durch den öffentlichen Verkehr aufweist.

Bei den ÖV-Güteklassen für den Innerortsverkehr (Plan Nr. E1.1.1_9 – Anhang) und der ÖV-Versorgung gemäß der Qualitätsbeschreibung (Plan Nr. E1.1.1_10 – Anhang) ist in vielen Teilen von Perchtoldsdorf eine gute Versorgung durch den ÖV zu erkennen. Gebiete die keine gute Versorgung aufweisen sind auch dann auf ein ergänzendes Mikro-ÖV-System angewiesen.

Ein wesentlicher Vorteil für Schüler des Schulzentrums Rosegggasse und der Montessorischule Sonnberg ist, dass in der nahen Umgebung sowohl Stationen der Buslinie aus Liesing als auch jener von der U6 liegen und diese gut zu erreichen sind. Durch die entgegengesetzte Linienführung der beiden Buslinien im Zentrumsbereich, kommt es zu keiner Rundkursschleife um das Schulzentrum. Die Stationen Sportzentrum, Höhenstraße und Beatrixheim müssen dabei jedoch jeweils auf die gegenüberliegende Straßenseite verlegt und in der Walzengasse eine zusätzliche neue Haltestelle situiert werden.

Variante 3:

Die Buslinie Variante 3 (Plan Nr. E1.1.1_11 – Anhang) verläuft über die Ketzergasse und den Ortsteil Theresienau bis zur Mühlgasse und der Bahnbrücke. Entgegen der beiden anderen Varianten biegt die Variante 3 nicht in die Salitergasse ab, sondern fährt die Mühlgasse bis zur Kreuzung mit der Wiener Gasse. Über die Jakob-Regenhart-Gasse und die Plättenstraße führt diese Variante zum Freizeitzentrum und weiter über die Donauwörther Straße und Sonnbergstraße zum Marktplatz. Die Schleife um das Schul- und Sportzentrum führt zurück auf den Marktplatz. Über die Brunner Gasse, Donauwörther Straße und Wiener Gasse führt die Variante 3 zurück auf die Mühlgasse und wird weiter analog der Streckenführung der entgegengesetzten Richtung zur U-Bahn geführt.

Wie bei den anderen Varianten wurden ÖV-Güteklassen (Plan Nr. E1.1.1_12 – Anhang) und die ÖV-Versorgung gemäß der Qualitätsbeschreibung (Plan Nr. E1.1.1_13 – Anhang) ermittelt. Dabei ist zu erkennen, dass entgegen den beiden anderen Varianten entlang der Salitergasse eine verschlechterte ÖV Versorgung eintritt.

Der Innerortsverkehr wurde separat betrachtet und zeigt anhand der ÖV-Güteklassen (Plan Nr. E1.1.1_14 – Anhang) und der ÖV-Versorgung gemäß der Qualitätsbeschreibung (Plan Nr. E1.1.1_15 – Anhang) entgegen den anderen beiden Varianten einen Unterschied der guten Versorgung durch den öffentlichen Verkehr. Entlang der gesamten Mühlgasse ist eine gute Versorgung zu erkennen, in der Salitergasse ist diese durch die geänderte Linienführung hingegen nicht mehr vorhanden.

Im Vergleich der drei Linienvarianten ist bezüglich der Versorgung des Ortsgebietes bei Variante 2 ein leichter Vorteil zu erkennen, jedoch bedarf es einer Verlegung und Umstrukturierung von mehreren Haltestellen.

Im Bereich des Ortsteiles Theresienau sind die Güteklassen zur Beurteilung der Versorgungsqualität nur für eine Streckenführung durch das Siedlungsgebiet dargestellt. Bei einer peripheren Erschließung (Variante A) ist durch teilweise größere Zugangswege eine entsprechend schlechtere Versorgungsqualität gegeben.

Die Möglichkeit einer neuen Buslinie zur Verbesserung der ortsinternen Versorgung sowie für eine weitere Anbindung an ein Massenverkehrsmittel (U6), sollte jedoch in direktem Zusammenhang mit einem Mikro-ÖV-System (siehe Kapitel E1.3) gesehen werden. Bei einem Mikro-ÖV-System mit sehr guter Versorgungs- und Bedienqualität sowie voller Integration in das Tarifsystem des VOR, kann dieses eine gute Versorgungsqualität für das gesamte Ortsgebiet gewährleisten und damit sowohl den Ortsbus als auch eine neue Buslinie entbehrlich machen.

- ⇒ Neue Buslinie Ortszentrum – Bahnhof – Theresienau – U-Bahn
 - Vorgespräche mit VOR
 - Ausarbeitung einer Machbarkeitsuntersuchung als Entscheidungsgrundlage
 - Finanzierungsverhandlung mit VOR
 - Umsetzung durch den VOR

E1.1.2 Buslinie 269/270 – geänderte Linienführung

Für die bestehenden Buslinien 269 und 270 (fahren einen entgegengesetzten Rundkurs von Siebenhirten nach Mödling und wieder zurück), wird die Verlegung der Buslinienführung mit zusätzlicher Haltestelle im Bereich der Kreuzung Brunner Feldstraße (B12) # Industriestraße # Wolfholzgasse zur Erschließung der Betriebsgebiete entlang der B12 in Brunn am Gebirge und Perchtoldsdorf sowie der Wohnbebauung der Blankenfeldsiedlung, angedacht.

Die verkehrstechnische Machbarkeitsstudie „Betriebsgebiet Bereich Landesstraße B12 – Verbesserung der Erschließung“ (KH13 Bau- und Verkehrstechnik e.U., Juni 2019) beinhaltet die erforderlichen Maßnahmen.

Die Buslinie 270, kommend aus Siebenhirten, soll in Zukunft anstatt über die Brunner Straße (B12a) und die Autobahnanschlussstelle Campus 21, über die Brunner Feldstraße (B12) fahren und dann den Campus 21 über die Prof. Liebermann-Straße anbinden. In der entgegengesetzten Richtung soll die Buslinie 269 nach der Bedienung vom Campus 21 weiter über die B12 nach Siebenhirten fahren (Plan Nr. E1.1.2 – Anhang).

⇒ 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

E1.1.3 Schüler- bzw. Verstärkerbusse

Anhand der einzelnen Varianten einer neuen Buslinie und dem verkürzten Intervall zu den Hauptverkehrszeiten ist zu überprüfen, ob die Verstärkerkurse der Linien 257 und 258 eine Abänderung der Linienführung benötigen oder ob diese eventuell sogar entfallen können.

Der von der MG Perchtoldsdorf organisierte und finanzierte private Schülerbus (durchgeführt von der Firma Felner), der im Schuljahr 2019/2020 an Schultagen einmal in der Früh als Verstärkung zur Ortslinie von der Haltestelle Rudolf Hochmayer-Gasse zum Schulzentrum Roseggergasse fährt, ist durch eine neue Buslinie mit entsprechender Intervallverdichtung, dann wahrscheinlich nicht mehr erforderlich.

Zu Schulzeiten kann die neue Linienvariante auch einzelne zusätzliche Kurse als Schülerbus mit allenfalls auch abgeänderter Linienführung fahren.

Bei einer allfälligen Führung vom Ortszentrum Perchtoldsdorf weiter, z.B. über Gießhübl, Maria Enzersdorf und allenfalls sogar bis Hinterbrühl oder Mödling, könnten dadurch auch mehrere Schulen (z.B. International Highschool Am Herzogberg, Sportgymnasium Maria Enzersdorf, HLT Mödling etc.) angebunden werden. Für eine getaktete Erschließung von mehreren Schulen sollte eine koordinierte Staffelung der Unterrichtsbeginnzeiten geprüft werden. Dies wäre auch eine Möglichkeit zur Entlastung der in der Früh durch Schüler oft sehr überfüllten Busse anderer Linien.

⇒ 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

E1.1.4 Neunutzung der Kaltenleutgebner -Bahntrasse

Die bestehenden 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 angetriebenen 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

E1.2 Ausweitung des Fahrplanangebots

Mit der vorgeschlagenen neuen Buslinie wäre eine deutliche Verbesserung des geplanten Fahrplanangebots – vor allem am Abend und Wochenende - zu erkennen. Durch ein Mikro-ÖV-System kann auch außerhalb der Betriebszeiten der Linienbusse für das gesamte Ortsgebiet eine entsprechende Versorgung zur Verfügung gestellt werden.

Als weitere Angebotsverbesserung wäre anzudenken, die Betriebszeiten der Linie 260 (Abb.13) am Abend auf z.B. 23:30 zu verlängern, um die Anbindung an die leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsträger (S-Bahn und U-Bahn) und somit die Erschließung von Teilen Perchtoldsdorfs und Brunn am Gebirge zu gewährleisten.

Montag bis Freitag	5:30 bis 20:30
Samstag	6:00 bis 20:30
Sonntag / Feiertag	8:30 bis 20:30

Abb.13 Bedienzeiten der Linie 260

Quelle: VOR – 05.2019

Eigene Darstellung

- ⇒ Verbesserung des Fahrplanangebotes
 - Vorgespräche mit VOR
 - Abstimmung des Fahrplanangebotes mit den Bedienzeiten eines Mikro-ÖV-Systems
 - Ausweitung des Fahrplanangebotes durch den VOR

E1.3 Mikro-ÖV-System

Von den Gemeinden des Bezirkes Mödling gibt es den Plan, ein bezirkswieites Mikro-ÖV-System zu realisieren. Dabei soll durch ein einheitliches System, mit gemeinsamem Betrieb von Anruf-Sammel-Taxis, ein ergänzendes ÖV-Angebot installiert werden. Dieses soll in den Verkehrsverbund Ost-Region integriert werden und damit auch die Funktion eines öffentlichen Verkehrsmittels erfüllen. Diese Anruf-Sammel-Taxis können somit mit allen entsprechenden Fahrscheinen und Zeitkarten des VOR benutzt werden, jedoch wird es wahrscheinlich Zuzahlungen geben, die in Abhängigkeit der erforderlichen Fahrstrecken gebietsweise eine unterschiedliche Höhe aufweisen. Durch dieses System sollen einerseits unterversorgte Gebiete ein ÖV-Angebot erhalten und andererseits durch Bedienzeiten, die über das Fahrplanangebot von Regionalbuslinien hinausgehen, eine weiterführende Versorgung im Anschluss an die leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsträger S-Bahn und U-Bahn gewährleistet werden.

Das Büro PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH hat im Auftrag aller Gemeinden des Bezirks Mödling eine entsprechende Grobplanung erarbeitet. Dabei wurden verschiedene Varianten von Bedienzeiten und unterschiedliche Intervalle (30 oder 60 Minuten) der Bediengarantie aufgezeigt und die sich daraus ergebenden Kostenanteile für die einzelnen Gemeinden abgeschätzt.

Anhand der erarbeiteten Varianten haben sich die Gemeinden grundsätzlich auf eine maximale Bedienqualität geeinigt. Dies bedeutet Bedienzeiten wie in Abb.14 dargestellt, bei einer Bediengarantie von 30 Minuten.

Montag bis Freitag	5:00 bis 2:00
Samstag / Sonntag / Feiertag	0:00 bis 24:00

Abb.14 Bedienzeiten des Mikro-ÖV-System bei Bediengarantie von 30 Minuten

Quelle: PLANUM – 11.2019

Eigene Darstellung

Die Einführung des Systems ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 vorgesehen. Für die Durchführung der Detailplanung und Ausschreibung des Betriebes ist die Einholung des jeweiligen Grundsatzbeschlusses der Gemeinderäte der einzelnen Gemeinden erforderlich und derzeit im Laufen.

Ein bezirkswieites Mikro-ÖV-System mit sehr guter Versorgungs- und Bedienqualität sowie voller Integration in das Tarifsystem des VOR, kann eine gute Versorgungsqualität für das gesamte Ortsgebiet gewährleisten und damit sowohl den Ortsbus als auch eine etwaige neue Buslinie entbehrlich machen.

Wenn die geplante bezirkswieite Umsetzung nicht realisierbar ist, sollte eine Teillösung nur für Perchtoldsdorf und allenfalls gemeinsam mit anderen unmittelbaren Nachbargemeinden, geprüft werden.

- ⇒ 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

E2 Tarifstruktur

E2.1 ÖV-Förderung durch Markt-Gemeinde Perchtoldsdorf

Um den Modal-Split-Anteil des Öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, sollte die Gemeinde Perchtoldsdorf sowohl eine Angebotsverbesserung anstreben als auch durch Förderungen und Zuzahlungen bei den Fahrkartenkosten die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel für die Perchtoldsdorfer Bevölkerung attraktiver machen.

Insbesondere, da durch die bestehende Zonenregelung im Verkehrsverbund Ost-Region, Perchtoldsdorf unmittelbar außerhalb der Wiener Kernzone liegt und somit für die vielen Perchtoldsdorfer Berufspendler nach Wien, für die kurze Strecke in der Außenzone sehr hohe zusätzliche Fahrkartenkosten entstehen.

Da die jahrelangen Intentionen von Perchtoldsdorf und anderer Umlandgemeinden für eine Ausweitung der Kernzone bisher erfolglos waren, wird schon seit mehr als 20 Jahren die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel durch die Perchtoldsdorfer Bevölkerung von der MG Perchtoldsdorf durch Fahrkartenzuzahlungen gefördert.

Wenn bei einem Mikro-ÖV-System Zuzahlungen zu den Fahrpreisen gemäß VOR Tarifsystem erforderlich sind, könnten die Zusatzkosten bei Fahrten innerhalb des Ortsgebietes (bzw. zum Bahnhof Liesing oder zur U6) durch die Gemeinde als Beitrag zur Förderung des ÖV, übernommen werden.

Das von der derzeitigen Bundesregierung im Regierungsprogramm angedachte „1-2-3€-Ticket“ (1 € pro Tag für die Jahreskarte zur Benützung aller öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb eines Bundeslandes, 2 € für die Fahrten innerhalb von zwei benachbarten Bundesländern und 3 € für

Fahrten innerhalb von ganz Österreich) würde für Pendler zwischen Wien und Perchtoldsdorf eine Verteuerung der Fahrtkosten ergeben. Kostet derzeit eine Jahreskarte für Perchtoldsdorf inkl. Kernzone 620 €, würde künftig eine Jahreskarte zum Befahren von zwei Bundesländern mit einem Preis von 730 € benötigt.

Bei einer künftigen tatsächlichen Umsetzung des „1-2-3€-Tickets“ ist hier für Perchtoldsdorf und natürlich auch andere Gemeinden und Regionen mit ähnlicher Problematik, eine spezielle Regelung zu treffen, um dem auch bundesweit angestrebten Effekt der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere für den Berufspendlerverkehr, gerecht zu werden.

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

E3 Bushaltestellen

E3.1 Ausgestaltung des Haltestellenbereiches

Die Haltestellen des öffentlichen Linienbusverkehrs sind gemäß den Kriterien der einzelnen Straßenkategorien als Busbuchten, Rand- oder Kaphaltestellen mit den erforderlichen Abmessungen gemäß den einschlägigen Normen und Richtlinien auszuführen.

Gemäß StVO 1960 gilt im Bereich von 15m vor bis 15m nach der Haltestelle während den Betriebszeiten ein Halte- und Parkverbot. Bei Randhaltestellen wird das von Kraftfahrzeuglenkern oft missachtet, wodurch der Bus durch die eingeschränkte Zufahrtsmöglichkeit im Bereich der Fahrgastaufstellfläche keine Standposition parallel zur Gehsteigkante erreichen kann. In solchen Fällen ist primär eine schwerpunktartige Überwachung durch die Polizei anzustreben. In weiterer Folge können entsprechende Maßnahmen (z.B. Bodenmarkierungen) zur Verdeutlichung des Freihaltebereiches vorgesehen werden.

Die Erschließung der befestigten Fahrgastaufstellflächen muss innerhalb eines Straßenabschnittes grundsätzlich über einen durchgehenden Gehsteig erfolgen. Die Breite der Fahrgastaufstellfläche richtet sich nach dem üblichen Fahrgastaufkommen, hat jedoch mindestens 1,5m zu betragen. Bei jenen Haltestellen, wo die Fahrgastaufstellfläche auf einem durchlaufenden Gehsteig angeordnet ist, setzt sich die erforderliche Gesamtbreite aus der Breite der Fahrgastaufstellfläche und der erforderlichen Gehsteigbreite für den an der Haltestelle vorbeiführenden Fußgängerverkehr, zusammen. Bei geringen Fußgänger- und Fahrgastfrequenzen sind jedoch auch Mindestmaße von 1,0m für eine Auftrittsfläche und 1,25m für die durchlaufende Gehsteigfläche und somit eine Mindestgesamtbreite von 2,25m anzustreben. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere im historischen Ortszentrum mit teilweise sehr schmalen Straßenräumen, wird teilweise eine Unterschreitung dieser Mindestbreiten unvermeidbar sein, dabei ist jedoch trotzdem auf größtmögliche Breiten zu achten bzw. ein anderer Haltestellenstandort zu prüfen. Dies steht auch in direktem Zusammenhang mit der erforderlichen Haltestellenausstattung (z.B. Wartehaus).

Die Randsteine im Haltestellenbereich sind vorzugsweise 15cm hoch auszuführen, um für alle Personengruppen einen erleichterten Einstieg zu gewährleisten.

Speziell bei Rand- und Kaphaltestellen ist darauf zu achten, dass durch entsprechende Maßnahmen (Mittelseln, Bodenmarkierungen etc.) im Zusammenhang mit der Situierung des Haltestellenbereiches, Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch das Vorbeifahren an stehenden Bussen im Haltestellenbereich reduziert werden. Dies insbesondere auch, wenn im Nahbereich der Bushaltestelle Fußgängerquerungsstellen vorhanden sind.

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

E3.2 Qualität der Haltestellenausrüstung

Die Qualität der Ausrüstung von Haltestellen des Linienbusverkehrs richtet sich primär nach den Fahrgastfrequenzen und der Haltestellenfunktion (primär Ein- oder Ausstiegsstelle). Die Haltestellenausrüstung wird durch die nachfolgend aufgelisteten Einzelkriterien bestimmt und ergibt sich je nach Haltestellenfunktion die jeweilige Ausstattungsnotwendigkeit. Es sollte jedoch bei allen Haltestellen eine Mindestqualität an Ausrüstung vorhanden sein und die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Personengruppen soweit wie möglich berücksichtigt werden.

- Haltestellenkennzeichnung mit Haltestellennamen
- Fahrplanaushang gut lesbar und auch für Kinder und Rollstuhlfahrer in entsprechender Höhe angebracht und zusätzlich in Blindenschrift
- Wetterschutz (Wartehaus bzw. Überdachung)
- Sitzgelegenheiten (Bank, Klappsessel etc.) ohne Einschränkung der erforderlichen Gehsteigflächen
- Beleuchtung
- Abfallbehälter
- Taktiles Leitsystem im Bereich der Auftrittsfläche bei Neu- oder Umgestaltungen von Haltestellenbereichen

- ⇒ 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

E3.3 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Bushaltestellen und deren Umfeld

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

E3.3.2 Herzogbergstraße (L153) - Bushaltestelle Tirolerhofallee

siehe Kapitel A4.3.3

E4 P'Taxi

Bei einer Einführung des geplanten bezirksweiten 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

F Handlungsfeld Ruhender Verkehr

F1 **Stellplatzangebot im öffentlichen Raum**

Das Stellplatzangebot und die Stellplatzauslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum wurden flächendeckend für das gesamte Gemeindegebiet im Rahmen von „Mobil 2030“ in Bearbeitungsphase I erhoben.

F1.1 **Ausweisung von Teilgebieten mit Stellplatzüber- bzw. -unterversorgung**

Auf Basis der Erhebungen zu Stellplatzangebot und Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum sowie der Einteilung des Gemeindegebietes in Teilbereiche gemäß Ortstrukturplan wird eine mittlere Stellplatzauslastung für Teilgebiete ermittelt. Die Stellplatzauslastung je Teilgebiet ist in Plan Nr. F1.1_1 (Vormittag) (Anhang) bzw. Plan Nr. F1.1_2 (Abend) (Anhang) dargestellt.

Vormittags ist eine hohe Auslastung (>70 %) in den Betriebsgebieten Vierbatz und entlang der B12 sowie in der benachbarten Blankenfeldsiedlung gegeben. In diesen Teilgebieten besteht vormittags eine Stellplatzunterversorgung. Die Stellplätze aller anderen Teilgebiete sind im Gebietsmittel um weniger als 70 % ausgelastet, in diesen Teilgebieten ist ein ausreichendes Stellplatzangebot vorhanden.

Abends ist eine hohe Stellplatzauslastung mit einem Gebietsmittel >70 % in den Teilgebieten Tirolerhofsiedlung und Blankenfeldsiedlung zu beobachten. In den restlichen Teilgebieten ist eine geringere Auslastung gegeben.

Generell ist zu beobachten, dass sich die Gebietsmittelwerte – mit Ausnahme der beiden Betriebsgebiete – zwischen Vormittag und Abend zumeist nicht allzu stark unterscheiden. Es besteht demnach abends eine ähnlich hohe Auslastung wie vormittags. Dies trifft insbesondere auch auf die Teilgebiete im Ortszentrum (Hochstraße und Zentrum) zu.

Bei der Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum ist jedoch zu beachten, dass sich in manchen Gebieten (z.B. Ortsteil Sooßen) die relativ hohe Stellplatzauslastung daraus ergibt, dass bei einem großen Anteil der Straßen ein StVO-konformes Parken nicht möglich ist und das rechnerische Stellplatzangebot in diesen Straßen deutlich geringer als das in der gelebten Praxis vorhandene Stellplatzangebot ist. Dass in der Praxis in diesen Straßen dennoch geparkt wird, ist im Zusammenhang mit dem vorhandenen Verkehrsaufkommen vielfach unproblematisch. Dahingehend ist in der gelebten und durch die Verkehrsteilnehmer wahrgenommenen Praxis, de facto in diesen Gebieten eine geringere Auslastung gegeben.

F1.2 **Standards für die Kundmachung einer StVO-konformen Längsparkordnung im niederrangigen Straßennetz (Straßenkategorien III bis V)**

In zahlreichen Straßen und Straßenabschnitten des niederrangigen Straßennetzes in der Markt-gemeinde Perchtoldsdorf ist die erlaubte Parkordnung weder durch die Oberflächenmaterialität, per Verkehrszeichen noch per Bodenmarkierungen kundgetan. In derartigen Straßenabschnitten gelten

betreffend das Parken daher die **allgemeinen Regelungen gemäß StVO**. Diese besagen im Wesentlichen Folgendes:

- Fahrzeuge sind zum Halten oder Parken am Fahrbahnrand abzustellen. Als Fahrbahnrand ist in den meisten Fällen entweder ein Randstein, welcher die Fahrbahn gegenüber einem Gehsteig abgrenzt, oder das Ende einer befestigten Fläche, welches die Fahrbahn gegenüber einem unbefestigten Seitenstreifen abgrenzt, anzusehen.
- Fahrzeuge dürfen nur dann am Fahrbahnrand zum Parken abgestellt werden, sofern als Restfahrbahnbreite für den Fließverkehr zumindest die Breite eines Fahrstreifens (Einbahn) bzw. zweier Fahrstreifen (Zweirichtungsverkehr) verbleibt. Als mindestens erforderliche Restfahrbahnbreite sind gemäß geltender Judikatur 2,6 m (Einbahn) bzw. 5,2 m (Zweirichtungsverkehr) anzusehen.
- Die vorangegangenen beiden Punkte gelten nicht, sofern durch Bodenmarkierungen und/oder Verkehrszeichen anderes kundgetan wird.

In Perchtoldsdorf bestehen zahlreiche Straßen und Straßenabschnitte, in denen aufgrund der gegebenen örtlichen Rahmenbedingungen die genannten Voraussetzungen zum Parken nicht eingehalten werden und daher derzeit „**nicht StVO-konform**“ geparkt wird (siehe dazu die Ergebnisse der Straßenraumanalyse in Bearbeitungsphase I). Insbesondere in Straßen, welche im Zweirichtungsverkehr befahren werden können, verbleiben im niederrangigen Netz in den wenigsten Fällen Restfahrbahnbreiten von zumindest 5,2 m. Da es sich zumeist um Straßen mit geringen Kfz-Verkehrsstärken handelt und zumeist ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind, ergeben sich in den meisten der betroffenen Straßen und Straßenabschnitten dadurch jedoch keine negativen Effekte auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Im Gegenteil sind durch die Einengung der Fahrgasse Verkehrsberuhigungseffekte und geringere Fahrgeschwindigkeiten zu beobachten.

Es wird daher empfohlen, die **aktuell bestehende Praxis im niederrangigen Straßennetz grundsätzlich beizubehalten** und **nur in Ausnahmefällen eine Verordnung und Kundmachung der Parkordnung** per Verkehrszeichen und/oder Bodenmarkierungen umzusetzen. Derartige Regelungen, welche ein StVO-konformes Parken auch bei geringeren verbleibenden Restfahrbahnbreiten erlauben, sollten nur in Fällen angestrebt werden, in welchen wesentliche Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gegeben sind. Derartige wesentliche Behinderungen können sein:

- Behinderung des Linienbusbetriebes.
- Behinderung von Einsatzfahrzeugen oder Straßenbetreuungsfahrzeugen (z. B. Winterdienst, Müllabfuhr).
- Behinderung bei der Benützung von genehmigten Grundstückszufahrten.
- Straßen, in denen eine Restfahrbahnbreite von weniger als 3,5 m verbleibt bzw. 3,0 m Fahrbahnbreite plus erforderlichem Lichtraum beidseits.
- Fahrbahnen im Zweirichtungsverkehr, bei denen es in Folge höherer Verkehrsstärken (DTVw > 1.000) und somit häufiger Begegnungsfälle in Kombination mit einer zu geringen Anzahl an Ausweichmöglichkeiten zu wesentlichen Behinderungen des Fließverkehrs kommt.

- Straßen, in welchen es temporär (z. B. Ausflugsverkehr) bzw. permanent zu einem sehr hohen Stellplatzbedarf und daraus resultierend zu Behinderungen oder Gefährdungen von Verkehrsteilnehmern durch abgestellte Fahrzeuge kommt.

Ist ein **Erfordernis der Verordnung und Kundmachung einer Parkordnung gegeben**, ist hierfür ein Gutachten eines Sachverständigen einzuholen sowie ein Bodenmarkierungs- und Verkehrszeichenplan zu erstellen, auf Basis dessen, die Marktgemeinde für Gemeindefahrstraßen eine geltende Parkordnung sowie deren Kundmachung verordnen kann. Hierbei ist insbesondere Folgendes zu berücksichtigen:

- Das Parken ist nur dort tolerierbar, wo die verbleibende Restfahrbahnbreite für den Fließverkehr mindestens 3,5 m bzw. 3,0 m Fahrbahnbreite plus erforderlichem Lichtraum beidseits beträgt.
- In Straßen mit Zweirichtungsverkehr sollen die beengten Abschnitte kurzgehalten werden. Davor und danach sollen Bereiche mit ausreichenden Flächen zur Abwicklung von Begegnungsverkehr vorhanden sein. Diese Begegnungsabschnitte sind zweckmäßigerweise im Bereich von Grundstückszufahrten vorzusehen.
- Die Stellplatzordnung hat durch Markierung von mindestens 2,0 m breiten Parkstreifen mit Begrenzungslinien 2/1 und Querstrichen jeweils am Anfang und am Ende des Parkstreifenabschnittes zu erfolgen.
- In jenen Bereichen, wo das Abstellen von Fahrzeugen auf unbefestigten Seitenstreifen erlaubt sein soll, wird durch Begrenzungslinien entlang des befestigten Fahrbahnrandes die Überfahrmöglichkeit und Nutzung des unbefestigten Streifens zum Abstellen von Fahrzeugen angezeigt.
- An besonderen Örtlichkeiten (z. B. Kurvenbereiche etc.) kann durch die Kundmachung eines Halte- und Parkverbots per Verkehrszeichen die Kundmachung per Bodenmarkierungen unterstützt werden.

F2 Stellplatzverpflichtung

Das Erfordernis und der Umfang der Errichtung von Abstellplätzen für Fahrzeuge im Zuge der Errichtung eines Bauvorhabens wird grundsätzlich in der niederösterreichischen Bauordnung (NÖ BO 2014) bzw. in der niederösterreichischen Bautechnikverordnung (NÖ BTV 2014) geregelt. Gemeinden sind jedoch ermächtigt, innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen, davon abweichende Bestimmungen zum Umfang der Stellplatzverpflichtung zu verordnen.

In der Marktgemeinde Perchtoldsdorf wird hiervon in den Bebauungsvorschriften Gebrauch gemacht. Die aktuell gültige Fassung aus dem Jahr 2017 sieht in § 3 Abs. 4 Regelungen für die zu errichtende Anzahl von **Stellplätzen für Kraftfahrzeuge** sowie in § 3 Abs. 9 Regelungen für die zu errichtende Anzahl von **Fahrrad-Stellplätzen** vor.

F2.1 Regelung der Kfz Stellplatzverpflichtung für die Nutzungsart Wohnen

Gemäß Mobilitätsstudie Niederösterreich 2018 (Herry Consult GmbH, 2018) besitzen 52 % aller Perchtoldsdorfer Haushalte einen Pkw, 33 % der Haushalte zwei Pkw, 6 % der Haushalte drei oder

mehr Pkw, die restlichen Haushalte besitzen keinen Pkw bzw. haben keine Angabe hierzu gemacht. Im Mittel entspricht dies einem Pkw-Besitz von **ca. 1,4 Pkw je Perchtoldsdorfer Haushalt**.

Die Regelungen zur Schaffung von Stellplätzen auf Eigengrund haben zum Zweck, die Flächen im öffentlichen Straßenraum vom Parkdruck zu entlasten. Gleichzeitig sind die Regelungen zum Umfang der Stellplatzverpflichtung in Kombination mit der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum (siehe Kapitel F3.1) ein Steuerungselement für das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Regelungen zur Stellplatzverpflichtung sind daher **auf Basis des Ausgangszustandes** (Anzahl der Pkw je Haushalt, Kriterien der Lagegunst etc.) **in Kombination mit verkehrspolitischen Zielvorgaben** (Förderung nichtmotorisierter klimaneutraler Mobilitätsformen etc.) zu treffen.

Die Berechnung der Stellplatzverpflichtung kann grundsätzlich auf drei Arten erfolgen, wobei die Konformität der einzelnen Berechnungsmethoden mit geltendem Landesrecht noch juristisch abzuklären ist:

- über die **Wohnnutzfläche** (Bsp. Wr. Neustadt)
- über die **Anzahl der Wohneinheiten** (NÖ BTV 2014, derzeitige Regelung in Perchtoldsdorf etc.)
- über die **Anzahl der Wohneinheiten, gestaffelt nach Wohnungsgröße** (Bsp. Kottlingbrunn, Bad Vöslau)

Zur Prüfung der Zweckmäßigkeit der Anwendung der einzelnen Berechnungsmethoden für die Gemeinde Perchtoldsdorf wurden folgende Ansätze der Berechnungsvarianten definiert:

Berechnungsvariante		Referenzen
Variante 1 – Berechnung über die Wohnnutzfläche (WNF)		
Var. 1A	1 Stpl / 25 m ² WNF	Wien: 1 Stpl / 100 m ² WNF Wr. Neustadt: 1 Stpl / 50 m ² WNF
Var. 1B	1 Stpl / 50 m ² WNF	
Var. 1C	1 Stpl / 75 m ² WNF	
Variante 2 – Berechnung über die Anzahl der Wohneinheiten (WE)		
Var. 2A	1,0 Stpl / WE	NÖ BTV 2014: 1,0 Stpl / WE Perchtoldsdorf dzt: 2,0 Stpl / WE ab der 2.WE Mödling: 1,5 Stpl / WE
Var. 2B	1,5 Stpl / WE	
Var. 2C	2,0 Stpl / WE	
Variante 3 – Berechnung über die Anzahl der Wohneinheiten (WE), gestaffelt nach Größe		
Var. 3	1,0 Stpl / WE bis 50 m ² WNF 1,5 Stpl / WE von 51 bis 75 m ² 2,0 Stpl / WE >75 m ² WNF	Bad Vöslau: 1:1,3 (<65 m ²), 1:1,5 (65 bis 85 m ²), 1:2 (>85 m ²) Kottlingbrunn: 1:1 (<45 m ²), 1:1,3 (45 bis 65 m ²), 1:1,5 (65 bis 85 m ²), 1:2 (>85 m ²)

Um die für Bauvorhaben in Perchtoldsdorf konkreten Auswirkungen der Berechnungsvarianten simulieren zu können, wurden beispielhaft folgende repräsentative Gebäudetypologien definiert:

Gebäudetypologie	Anzahl WE	Annahmen
Einfamilienhaus	1	zweigeschossiges Gebäude mit 150 m ² WNF
Zweifamilienhaus	2	in Summe 300 m ² WNF (150 m ² WNF je WE)
Reihenhaus	3	in Summe 400 m ² WNF (2 WE mit 150 m ² , 1 WE mit 100 m ²)
Mehrfamilienhaus	6	in Summe 650 m ² WNF (2 WE mit 150 m ² , 2 WE mit 100 m ² , 2 WE mit 75 m ²)
Mehrfamilienhaus	7	in Summe 725 m ² WNF (2 WE mit 150 m ² , 2 WE mit 100 m ² , 3 WE mit 75 m ²)
Geschoßwohnungsbau	25	in Summe 2.000 m ² WNF (2 WE mit 150 m ² , 6 WE mit 100 m ² , 10 WE mit 75 m ² , 7 WE mit 75 m ²)

Auf Basis der getroffenen Annahmen wurde die Anzahl der Pflichtstellplätze je Berechnungsvariante ermittelt:

Gebäudetypologie	Anzahl Stellplätze je Berechnungsvariante (normiert auf Stpl / WE)		
	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Einfamilienhaus (1 WE)	1A: 6,0 Stpl/WE 1B: 3,0 Stpl/WE 1C: 2,0 Stpl/WE	2A: 1,0 Stpl/WE 2B: 1,5 Stpl/WE 2C: 2,0 Stpl/WE	2 Stpl/WE
Zweifamilienhaus (2 WE)	1A: 6,0 Stpl/WE 1B: 3,0 Stpl/WE 1C: 2,0 Stpl/WE	2A: 1,0 Stpl/WE 2B: 1,5 Stpl/WE 2C: 2,0 Stpl/WE	2 Stpl/WE
Reihenhaus (3 WE)	1A: 5,3 Stpl/WE 1B: 2,7 Stpl/WE 1C: 1,8 Stpl/WE	2A: 1,0 Stpl/WE 2B: 1,5 Stpl/WE 2C: 2,0 Stpl/WE	2 Stpl/WE
Mehrfamilienhaus (6 WE)	1A: 4,3 Stpl/WE 1B: 2,2 Stpl/WE 1C: 1,4 Stpl/WE	2A: 1,0 Stpl/WE 2B: 1,5 Stpl/WE 2C: 2,0 Stpl/WE	1,5 Stpl/WE
Mehrfamilienhaus (7 WE)	1A: 4,1 Stpl/WE 1B: 2,1 Stpl/WE 1C: 1,4 Stpl/WE	2A: 1,0 Stpl/WE 2B: 1,5 Stpl/WE 2C: 2,0 Stpl/WE	1,4 Stpl/WE
Geschoßwohnungsbau (25 WE)	1A: 3,2 Stpl/WE 1B: 1,6 Stpl/WE 1C: 1,1 Stpl/WE	2A: 1,0 Stpl/WE 2B: 1,5 Stpl/WE 2C: 2,0 Stpl/WE	1,5 Stpl/WE

In nachfolgender Grafik sind die Ergebnisse der Berechnungsvarianten zur besseren Übersicht als Liniendiagramm aufgetragen. Im Diagramm wurden jene Berechnungsvarianten dargestellt, deren Ergebnisse für Perchtoldsdorf am ehesten anwendbar erscheinen, diese wurden in obiger Tabelle in Fettschrift hervorgehoben. Zusätzlich wurden ausgewählte Kombinationsvarianten und die Regelungen gemäß NÖ BTV 2014 sowie derzeit gültiger Fassung der Bebauungsvorschriften der Marktgemeinde Perchtoldsdorf dargestellt. Aus Gründen einer übersichtlichen Skalierung des Diagramms wurden die Ergebnisse für die Gebäudetypologie Geschoßwohnungsbau (25 WE) lediglich als Textfeld hinzugefügt. Folgende Varianten sind in der nachfolgenden Grafik aufgetragen:

- **Variante 1** – 1 Stpl / 50 m² WNF

- **Variante 2** – 2,0 Stpl / WE für Gebäudegrößen bis zu 4 WE, 1,5 Stpl /WE für Gebäudegrößen ab 5 WE
- **Variante 2 A/B** – 1,25 Stpl / WE
- **Variante 1/2** – 2,0 Stpl / WE für Gebäudegrößen bis zu 4 WE, 1 Stpl / 50 m² WNF für Gebäudegrößen ab 5 WE
- **Variante 3** – 1,0 Stpl / WE bis 50 m² WNF, 1,5 Stpl / WE von 51 bis 75 m² WNF, 2,0 Stpl / WE >75 m² WNF

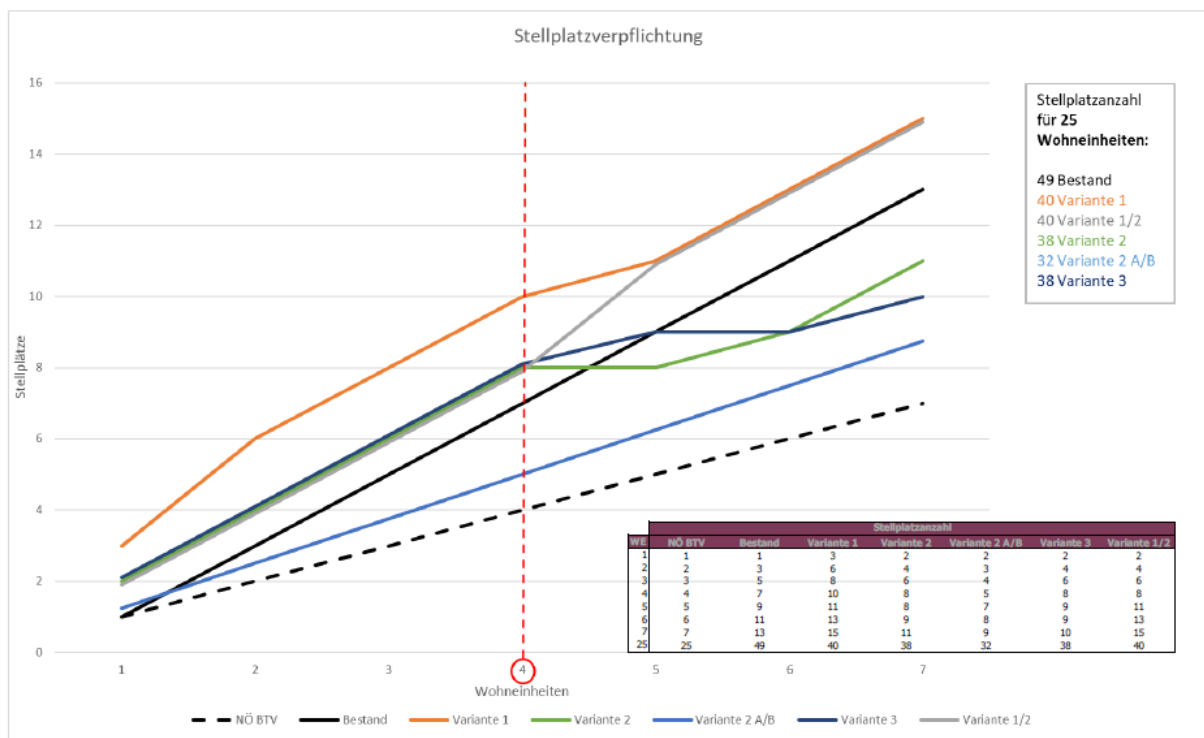


Abb.15 Stellplatzanzahl anhand der verschiedenen Varianten
Eigene Darstellung

Variante 2 und 3 sind am besten geeignet, den **derzeitigen Bedarf** an Pkw-Stellplätzen je Perchtoldsdorfer Haushalt zu decken (vgl. Pkw-Besitz von im Mittel ca. 1,4 Pkw je Perchtoldsdorfer Haushalt, siehe oben). Aufgrund der einfacheren Berechnungsmethode wäre Variante 2 der Vorzug zu geben.

In Anbetracht der Zielsetzungen auf EU-, Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene, welche im Sinne einer nachhaltigen Mobilität und des Klimaschutzes eine Veränderung des Modal Split weg vom Privat-Pkw und hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmittel vorsehen (siehe auch Kap. A1), wird jedoch die Umsetzung von Regelungen zur Stellplatzverpflichtung empfohlen, die sich **an diesen Zielen und nicht am Bestand orientieren**. Dies bedeutet, dass – **im Zusammenspiel mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung** im öffentlichen Straßenraum (siehe Kap. F3) – Regelungen zur Stellplatzverpflichtung auf Privatgrund empfohlen werden, die eine geringere Anzahl an Pkw-Pflichtstellplätzen vorsehen, als dies bei den Berechnungsmodellen von Variante 2 oder 3 der Fall wäre. **Es wird daher empfohlen, zukunftsorientiert (Zielhorizont 2030) die Regelungen zur**

Ermittlung der erforderlichen Anzahl an Pflichtstellplätzen aus der NÖ BTV (1 Stellplatz je WE) zu übernehmen bzw. nur geringfügig davon abzuweichen.

Ein Abweichen davon wäre insofern denkbar, dass kurzfristig eine Kompromissvariante (Variante 2A/B) mit z.B. 1,25 Stellplätzen je WE in den Bebauungsvorschriften definiert wird. Dadurch wird ein erster Schritt gesetzt, um vom Bestandsbedarf von ca. 1,4 Stellplätzen je WE in Richtung eines zukunftsorientierten Stellplatzbedarfs von 1,0 Stellplätzen je WE zu gelangen. Die Reduktion auf 1,0 Stellplätze je WE kann entsprechend der tatsächlichen künftigen Entwicklung im Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelnutzung in einem zweiten Schritt in einigen Jahren durchgeführt werden. Bei der Definition von 1,25 Stellplätzen je WE kann natürlich auch über eine entsprechende Staffelung nach Anzahl der Wohneinheiten auf einer Liegenschaft nachgedacht werden.

Grundsätzlich können auch gebietsbezogene bzw. bauplatzbezogene Zu- und Abschläge zur ermittelten Anzahl an Pflichtstellplätzen in Erwägung gezogen werden. Nachfolgend seien die Möglichkeiten hierfür grob umrissen:

Gebietsbezogene Zu- und Abschläge:

- Festlegung im Bebauungsplan bzw. in einer Planbeilage zu den Bebauungsbestimmungen.
- Definition der Höhe der Zu- und Abschläge je Ortsteilgebiet oder je Widmungskategorie.
- Festlegung der Höhe der Zu- und Abschläge mit 25 %: dadurch ist die Ausweisung von Gebieten mit einer Stellplatzverpflichtung von 75 %, 100 % oder 125 % möglich (vgl. Wr. Neustadt).
- Kriterien für die Festsetzung eines Abschlags von 25 %: hohe Lagegunst in Bezug auf hochrangige ÖV-Knoten (Bhf. Liesing, Hst. Perchtoldsdorf, Hst. Rodaun), demnach hohe ÖV-Güteklasse, hohe Zentralität in Bezug auf Ortszentrum und Nahversorger, großes Stellplatzangebot und/oder niedrige Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum etc.
- Kriterien für die Festsetzung eines Zuschlags von 25 %: große Entfernung zu hochrangigen ÖV-Knoten (Bhf. Liesing, Hst. Perchtoldsdorf, Hst. Rodaun), demnach geringe ÖV-Güteklasse, periphere Lage in Bezug auf Ortszentrum und Nahversorger, geringes Stellplatzangebot und/oder hohe Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum etc.

Die anzuwendenden Kriterien zeigen in vielen Teilgebieten Perchtoldsdorfs jedoch diametrale Ausprägungen. Beispielsweise ist für Liegenschaften rund um den Marktplatz zwar eine hohe Zentralität gegeben, die Entfernung zu den hochrangigen ÖV-Knoten ist jedoch groß (mäßige ÖV-Güteklasse) und das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum aufgrund der Kurzparkzonenregelung gering.

Aus heutiger Sicht wird daher eine **gebietsbezogene Differenzierung der Stellplatzverpflichtung für Perchtoldsdorf nicht empfohlen**. Insbesondere wird auch eine Differenzierung über ÖV-Güteklassen nicht empfohlen, da hierbei wesentliche und mitunter diametrale Unterschiede zwischen Pendler- und Innerortsverkehr gegeben sind. Sollte dennoch eine gebietsbezogene Differenzierung angestrebt werden, wird eine Differenzierung nach Widmungskategorie als am ehesten sinnvoll erachtet (z. B. abweichende Regelung für die Widmungskategorie Bauland – Kerngebiet).

Bauplatzbezogene Abschläge:

- Festlegung im Einzelfall im Baubescheid bzw. über Mobilitätsverträge.
- Festlegung der Höhe des Abschlages mit 25 %: dadurch kann für Einzelliegenschaften eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung von 25 % festgelegt werden. Die Festsetzung einer von 25 % abweichenden Abschlagshöhe ist nicht zulässig.
- Der Abschlag kann durch die Baubehörde bei Vorlegen eines schlüssigen Mobilitätskonzeptes durch den Bauwerber festgesetzt werden.
- Die eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung begünstigenden Kriterien sind im Detail noch festzulegen, können aber u. a. Folgendes beinhalten: Es ist nachzuweisen, dass durch eine besonders günstige Lage (z. B. hochrangiger ÖV-Knoten in weniger als 150 m Fußwegdistanz) oder Mobilitätsmanagementmaßnahmen ein geringerer Pkw-Stellplatzbedarf gegeben ist. Die Effizienz der Mobilitätsmanagementmaßnahmen ist im Einzelfall zu beurteilen. Maßnahmen, die eine verringerte Nutzung des Pkw erwarten lassen, sind z. B. hochqualitative Fahrrad-Abstellplätze, Infrastruktur für E-Bikes, Sharing-Angebote (Pkw, Lastenrad etc.), die Bereitstellung einer ÖV-Jahreskarte für Bewohner etc.

Aus heutiger Sicht erscheint es nicht leicht möglich, Kriterien zu formulieren, die eine bauplatzbezogene Reduktion der Stellplatzverpflichtung nach objektiven und vergleichbaren Gesichtspunkten erlauben, wodurch wiederum Willkür bei der Anwendung nicht ausgeschlossen werden kann. Deshalb wird die Festschreibung der Möglichkeit von **bauplatzbezogenen Abschlägen** in den Bebauungsbestimmungen aus heutiger Sicht **nicht empfohlen**. Dies gilt insbesondere dann, wenn eine Regelung zur Stellplatzverpflichtung gewählt wird, aus der generell eine eher geringe Anzahl an Pflichtstellplätzen auf Privatgrund resultiert, wie dies oben empfohlen wird.

Des Weiteren ist auch die Anwendung der Bestimmungen zur Stellplatzverpflichtung auf **Zu- und Umbauten** in weiterer Folge noch zu präzisieren. Die diesbezüglichen Bestimmungen sollten jedenfalls nur dann zur Anwendung kommen, sobald im Zuge des Bauvorhabens die Anzahl der Wohneinheiten auf der Liegenschaft gegenüber dem Bestand erhöht wird. Ist dies der Fall können zwei grundsätzliche Berechnungsansätze angewendet werden:

- Berechnung des Umfangs der Stellplatzverpflichtung für die Gesamtzahl der Wohneinheiten auf der Liegenschaft: z. B. 2 WE im Bestand + Ergänzung von 4 weiteren WE → Ermittlung der Stellplatzverpflichtung für 6 WE gemäß aktuell geltenden Bestimmungen.
- Berechnung des zusätzlichen Umfangs der Stellplatzverpflichtung ausschließlich für die neu zu schaffenden Wohneinheiten: z. B. 2 WE im Bestand + Ergänzung von 4 weiteren WE → Beibehaltung der Anzahl der Pflichtstellplätze für 2 WE gemäß geltender Bestimmungen zum Zeitpunkt der Baubewilligung und Ergänzung der erforderlichen Pflichtstellplätze für 4 WE gemäß aktuell geltender Bestimmungen.

Die Ausprägung der Regelungen für Zu- und Umbauten haben insbesondere Konsequenzen für Erweiterungen bzw. Umnutzungen historischer Gebäudesubstanz im Ortszentrum. Grundsätzlich wird die Anwendung der ersten Berechnungsvariante für Zu- und Umbauten empfohlen.

⇒ Adaptieren der Regelungen zur Stellplatzverpflichtung für die Nutzungsart Wohnen in den Bebauungsvorschriften der Marktgemeinde Perchtoldsdorf auf Grundlage der Variantenmöglichkeiten und Empfehlungen aus „Mobil 2030“.

- vertiefte fachliche, politische und juristische Diskussion der Möglichkeiten, Empfehlungen und Vorschläge
- Entscheidungsfindung in engem Zusammenspiel mit Modellen zur Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum
- Ausformulieren der Regelungen zur Stellplatzverpflichtung und Integrieren in eine Neufassung der Bebauungsvorschriften
- Verordnen der Abänderung der Bebauungsvorschriften durch den Gemeinderat

F2.2 Regelung der Kfz-Stellplatzverpflichtung für andere Nutzungsarten

Für alle anderen Nutzungsarten (inkl. Sonderwohnnutzungen wie betreutes Wohnen) werden die Regelungen gemäß niederösterreichischer Bautechnikverordnung 2014 (NÖ BTV 2014) als für Perchtoldsdorf geeignet angesehen. Die Verordnung von gegenüber der NÖ BTV 2014 abweichenden Regelungen wird demnach nicht empfohlen.

⇒ kein Handlungsbedarf

F2.3 Regelung der Stellplatzverpflichtung für Fahrräder

Gemäß NÖ BTV 2014 ist für Wohngebäude mit mehr als 4 Wohneinheiten (ausgenommen Reihenhäuser) ein Fahrrad-Stellplatz je Wohneinheit vorzusehen. Die Bebauungsvorschriften der Marktgemeinde Perchtoldsdorf sehen für Wohngebäude mit mehr als 4 Wohnungen (ausgenommen Reihenhäuser) zwei Fahrrad-Stellplätze je Wohneinheit vor.

Gemäß Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 (Herry Consult GmbH, 2018) besitzen 20 % aller Perchtoldsdorfer Haushalte ein Fahrrad, weitere 20 % zwei Fahrräder und 30 % der Haushalte drei oder mehr Fahrräder, die restlichen Haushalte besitzen kein Fahrrad bzw. haben keine Angabe hierzu gemacht. Im Mittel entspricht dies einem Fahrrad-Besitz von **ca. 1,9 Fahrräder je Perchtoldsdorfer Haushalt**.

Die Regelungen zur Schaffung von Fahrrad-Stellplätzen auf Eigengrund haben primär den Zweck, die gebäudeseitigen Voraussetzungen für eine komfortable, einfache und sichere Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad zu ermöglichen. Dies entspricht dem politischen Ziel der Förderung nichtmotorisierter klimaneutraler Mobilitätsformen.

Aufgrund der Bestandssituation (Fahrrad-Besitz) und der mobilitätspolitischen Zielvorgaben wird daher empfohlen, die Vorgabe zur Schaffung von zumindest **zwei Fahrrad-Stellplätzen je Wohneinheit** beizubehalten und diese Vorgabe auf alle **Wohngebäude mit mehr als zwei Wohneinheiten (inklusive Reihenhäuser)** auszuweiten. Ein- und Zweifamilienhäuser bleiben von der Verpflichtung zur Schaffung von Fahrrad-Stellplätzen weiterhin ausgenommen. Die diesbezügliche Möglichkeit zur Abweichung von der NÖ BTV 2014 ist juristisch noch im Detail abzuklären.

Es ist anzudenken, ob man in den Bebauungsbestimmungen der MG Perchtoldsdorf eine Vorgabe betreffend die Lage der Fahrrad-Stellplätze auf Eigengrund festschreibt. Fahrradabstellplätze sollten

möglichst immer am direkten Weg zwischen dem Wohnungseingang und dem Grundstückszugang situiert sein.

- ⇒ Adaptieren der Regelungen zur Stellplatzverpflichtung für Fahrräder in den Bebauungsvorschriften der Marktgemeinde Perchtoldsdorf:
 - Ausformulieren der Regelungen zur Stellplatzverpflichtung und Integrieren in eine Neufassung der Bebauungsvorschriften
 - Verordnen der Abänderung der Bebauungsvorschriften durch den Gemeinderat

F3 Parkraumbewirtschaftung

Im Ortszentrum von Perchtoldsdorf besteht derzeit in definierten Bereichen des öffentlichen Straßenraumes eine (gebührenpflichtige) Kurzparkzone. Außerhalb dieser Kurzparkzone ist das Parken im öffentlichen Straßenraum für alle Fahrzeuge zeitlich uneingeschränkt und gebührenfrei möglich.

Die Auswertung der Parkraumerhebung weist im Gebietsmittel für alle Teilgebiete von Perchtoldsdorf eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum auf (siehe Kapitel F1.1). Die Auslastung des Parkraums zeigt jedoch räumlich sehr starke Unterschiede. In einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitten kommt es zu bestimmten Tageszeiten zu einer Vollauslastung bzw. Überlastung des Parkraums. Die hohen Auslastungen sind in Lagen an der Gemeindegrenze zum Teil durch **äußere Einflüsse** bedingt: z. B. hohe Auslastungen untertags in der Blankenfeldsiedlung bedingt durch Bedienstete der auf dem Gemeindegebiet von Brunn am Gebirge befindlichen Gewerbebetriebe, hohe Auslastungen untertags im nordöstlichen Teil des Gemeindegebietes (Talgasse, Lohnsteinstraße, Sonnbergstraße, Scholaugasse, Hochstraße) bedingt durch Schüler und Personal der auf Wiener Gemeindegebiet befindlichen Privatschule Sta. Christiana etc.

In näherer Zukunft ist zudem die **Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 23. Wiener Gemeindebezirk** flächendeckend oder zumindest in Teilbereichen zu erwarten. Dadurch ist auch mit einer Verlagerung des Parkdrucks von Wiener auf Perchtoldsdorfer Gemeindegebiet zu rechnen. Insbesondere in jenen Teilen des Perchtoldsdorfer Gemeindegebietes, welche an das Gemeindegebiet von Wien angrenzen, sind zukünftig deutlich höhere Auslastungen des Parkraums und zu bestimmten Tageszeiten eine Stellplatzunterversorgung für Anrainer zu erwarten.

Um den genannten derzeitigen und zukünftigen Rahmenbedingungen begegnen und ein Steuerungsinstrument zur Umsetzung verkehrspolitischer Zielvorgaben etablieren zu können, wird die **Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum in Perchtoldsdorf empfohlen.**

F3.1 Modellvarianten Parkraumbewirtschaftung

Es wird empfohlen, eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, welche zwei räumlich voneinander abgegrenzte Teilbereiche mit unterschiedlichen Regelungen unterscheidet: die „**blaue Zone**“ und die „**grüne Zone**“ (vgl. z. B. Krems, Graz etc.).

Nachfolgend werden für die wichtigsten Module einer Parkraumbewirtschaftung Umsetzungsvarianten angeführt. Je Modul wird eine Empfehlung für eine Variante auf Basis des derzeitigen Diskussionsstandes abgegeben. Die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung in Perchtoldsdorf ist in weiterer Folge detailliert zu diskutieren und auszuarbeiten.

Blaue Zone

In Teilen des Ortszentrums besteht derzeit eine Kurzparkzone („Blaue Zone“). Es bestehen folgende grundsätzliche Möglichkeiten für Adaptierungen:

- räumliche Ausdehnung der Zone verändern
- zeitliche Geltungsdauer verändern
- Tarifstruktur verändern

Aus heutiger Sicht wird empfohlen, die Blaue Zone in ihrer räumlichen Ausdehnung zu belassen bzw. geringfügig zu erweitern. Die zeitliche Geltungsdauer und Tarifstruktur sollen an die zukünftigen Regelungen in der Grünen Zone angepasst werden.

Grüne Zone

Ergänzend zur Blauen Zone soll eine Grüne Zone eingeführt werden. In dieser Zone sollen folgende **Grundsätze** für das Parken im öffentlichen Straßenraum gelten:

- die Parkdauer wird zeitlich nicht eingeschränkt (keine Kurzparkzone)
- der Nutzerkreis wird nicht eingeschränkt (jeder Fahrzeuglenker kann parken)
- das Parken ist gebührenpflichtig (Ausnahmen für Anrainer sind möglich)

Nachfolgend werden modulartig mögliche Variationen der Regelungen in der Grünen Zone dargestellt. Die empfohlenen Varianten werden je Modul in *Kursivschreibung und blauer Schriftfarbe* angeführt.

Flächenausdehnung:

- a) gesamtes Gemeindegebiet*
- b) gesamtes Gemeindegebiet exklusive der Tirolerhofsiedlung
- c) östliches und nördliches Gemeindegebiet mit klaren, ortsstrukturell bedingten Umgrenzungen: z. B. Ortsteile östlich der Südbahn, Ortsteile Aspetten, Höfeln nördlich der Mühlgasse, Tryhel/Iglsee, Sossen sowie Talgasse und die an Wien angrenzenden Bereiche von Sonnberg und Hochstraße
- d) Gemeindegebiet nahe der Wiener Stadtgrenze: Bereiche in fußläufiger Entfernung zum Wiener Stadtgebiet (maximal 500 m Fußweg bis zur Stadtgrenze)

In allen Varianten ist die Blaue Zone im Ortszentrum von der Grünen Zone ausgenommen.

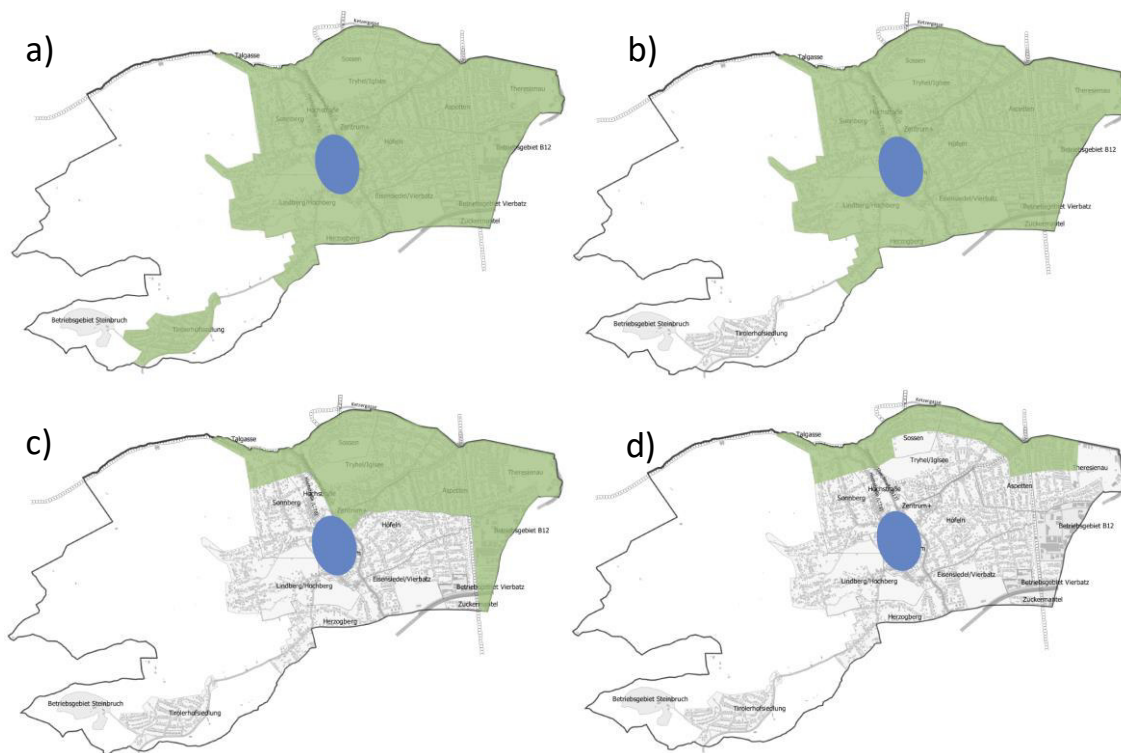


Abb.16 Ausdehnung der blauen und grünen Zone in den unterschiedlichen Varianten
Eigene Darstellung

Geltungsdauer:

- a) durchgehend: 7 Tage die Woche und 24 Stunden pro Tag
- b) *nur werktags: Montag bis Freitag 8 – 19 Uhr, Samstag 8 – 12 Uhr*

Die Geltungsdauer sollte an die zukünftigen Bestimmungen der Parkraumbewirtschaftung im 23. Wiener Gemeindebezirk angeglichen und mit den Regelungen in der Blauen Zone im Ortszentrum abgestimmt werden. Für den 23. Wiener Gemeindebezirk ist eine Geltungsdauer Montag bis Freitag 9 – 19 Uhr zu erwarten.

Gebühren:

- a) 1. Stunde gratis, jede weitere Stunde 1,00 EUR pro Stunde
- b) *ersten 2 Stunden gratis, jede weitere Stunde 2,00 EUR pro Stunde*

Die erste bzw. die ersten beiden Stunden soll gratis geparkt werden können. Dadurch sind keine wesentlichen Einschränkungen für Kunden und Besucher von Handels-, Dienstleistungs- und Sozialeinrichtungen zu erwarten. Das Parken für einen längeren Zeitraum (z. B. Einpendler nach Wien) ist jedoch gebührenpflichtig.

Als Referenz für die Höhe der Parkgebühr kann einerseits die derzeitige Regelung in der Kurzparkzone im Ortszentrum (0,50 EUR pro halber Stunde) und andererseits die Höhe der Parkgebühr in Wien (2,20 EUR pro Stunde) herangezogen werden.

Wesentlich für das Tarifmodell ist es, dass für das Parken über einen längeren Zeitraum (>6 Stunden) höhere Parkgebühren zu entrichten sind, als in den Park&Ride-Anlagen beim Bahnhof Liesing bzw. der U6-Endhaltestelle Siebenhirten (3,40 EUR pro Tag).

Bezahlung:

- a) *Parkscheibe (für gratis 1. und ev. 2. Stunde) + Handyparken + Parkscheine (1-Stunden-Einheit)*
- b) Parkscheibe (für gratis 1. und ev. 2. Stunde) + Handyparken + Parkscheinautomaten

Für das Kurzzeitparken soll das Anzeigen des Abstellzeitpunktes per Parkscheibe oder handschriftlicher Notiz der Uhrzeit samt Hinterlegen hinter der Windschutzscheibe zulässig sein (vgl. derzeitige Regelung in der Kurzparkzone im Ortszentrum).

Für das Dauerparken ist einerseits das Ausweiten der Nutzbarkeit von „Handyparken“ via Smartphone anzustreben. Derzeit ist Handyparken für die Kurzparkzone im Ortszentrum in Betrieb, zukünftig soll damit auch in der Grünen Zone bezahlt werden können.

Zusätzlich ist eine weitere Bezahlmethode einzurichten, insbesondere für Personen, die Handyparken nicht nutzen können. Hierfür ist einerseits die flächendeckende Errichtung von Parkscheinautomaten möglich (vgl. Perchtoldsdorf Ortszentrum), an welchen die Bezahlung der Parktickets mit Karten und Bargeld möglich ist. Ein derartiges System bedingt jedoch aufgrund der Vielzahl zu errichtender Automaten einen hohen Errichtungs- und Wartungsaufwand. Alternativ ist der Kauf von Parkscheinen in ortsansässigen Handels- und Dienstleistungsbetrieben sowie im Infocenter möglich (vgl. Wien). Beim Abstellen des Fahrzeuges ist der Parkschein entsprechend auszufüllen und hinter der Windschutzscheibe zu hinterlegen.

Anrainerparken Bewohner:

Personen mit Wohnsitz in Perchtoldsdorf können am Gemeindeamt um eine Ausnahmegenehmigung zum Parken in der Grünen Zone ansuchen. Jeder Haushalt kann einen Antrag auf Ausstellung einer oder mehrerer Berechtigungskarte(n) zum Parken in der Grünen Zone („Parkkarte“) stellen. Jeder Haushalt kann maximal vier Parkkarten beantragen. Die Parkkarte ist in der gesamten Grünen Zone in Perchtoldsdorf gültig.

- a) die Parkkarten werden kostenlos ausgestellt
- b) für die Parkkarte ist eine jährliche Gebühr zu entrichten: z. B. für die erste Parkkarte je Haushalt 100 EUR / Jahr, die zweite Parkkarte 250 EUR / Jahr, die dritte Parkkarte 500 EUR / Jahr und die vierte Parkkarte 750 EUR / Jahr
- c) die erste Parkkarte ist kostenlos, ab der zweiten Parkkarte je Haushalt ist eine jährliche Gebühr zu entrichten: z. B. für die zweite Parkkarte 250 EUR / Jahr, die dritte Parkkarte 500 EUR / Jahr und die vierte Parkkarte 750 EUR / Jahr
- d) *bei dem Erfordernis der Entrichtung einer Gebühr und der Höhe der Gebühr wird folgendermaßen differenziert:*
Haushalte in Wohngebäuden, die vor dem Jahr 1976 errichtet bzw. bei welchen die Anzahl der Wohneinheiten nach 1976 nicht mehr verändert wurde: die erste Parkkarte ist kostenlos, ab der zweiten Parkkarte je Haushalt ist eine jährliche Gebühr zu entrichten: z. B. für die zweite

Parkkarte 100 EUR / Jahr, die dritte Parkkarte 250 EUR / Jahr und die vierte Parkkarte 500 EUR / Jahr.

Haushalte in Wohngebäuden, die nach dem Jahr 1976 errichtet bzw. bei welchen die Anzahl der Wohneinheiten nach 1976 verändert wurde: für die Parkkarte ist eine jährliche Gebühr zu entrichten: z. B. für die erste Parkkarte je Haushalt 100 EUR / Jahr, die zweite Parkkarte 250 EUR / Jahr, die dritte Parkkarte 500 EUR / Jahr und die vierte Parkkarte 750 EUR / Jahr.

Das Erfordernis der Entrichtung einer jährlichen Gebühr wird in Zeiten eines hohen Motorisierungsgrades und zunehmenden Flächenverbrauchs im öffentlichen Raum als angemessen angesehen. Im Zusammenspiel mit den Regelungen zur Stellplatzverpflichtung für Wohnnutzungen (siehe Kapitel F2.1) ist es ein wichtiges Steuerungsinstrument für die Flächennutzung im öffentlichen Raum und das Mobilitätsverhalten der Bewohner.

Eine Differenzierung der Kosten für die Beantragung einer Parkkarte hinsichtlich des Errichtungs- bzw. Ausbaujahres des Wohngebäudes wird als angemessen erachtet, da erst im Zuge der Novellierung der niederösterreichischen Bauordnung im Jahr 1976 die Verpflichtung zur Errichtung von Pkw-Stellplätzen auf Eigengrund festgeschrieben wurde. Wohngebäude, die vor diesem Zeitpunkt errichtet wurden, besitzen vielfach keine Pkw-Stellplätze auf Eigengrund, deren Bewohner sind daher auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angewiesen.

Als Referenz seien die jährlichen Kosten des Parkpickerls für Bewohner in Wien angeführt, welche derzeit in den inneren Bezirken 120 EUR pro Jahr und in den äußeren Bezirken 90 EUR pro Jahr betragen.

Anrainerparken Betriebe:

In Perchtoldsdorf ansässige Betriebe können am Gemeindeamt um eine Ausnahmegenehmigung zum Parken in der Grünen Zone für Mitarbeiter und/oder Gäste ansuchen. Jeder Betrieb kann einen Antrag auf Ausstellung einer oder mehrerer Berechtigungskarte(n) zum Parken in der Grünen Zone („Parkkarte“) stellen.

- a) maximal fünf Parkkarten je Betrieb, die Parkkarten sind kostenlos
- b) *maximal fünf Parkkarten je Betrieb, zwei Parkkarten sind kostenlos, für die restlichen drei Parkkarten ist eine jährliche Gebühr von z. B. 250 EUR je Parkkarte zu entrichten*
- c) maximal fünf Parkkarten je Betrieb, je Parkkarte ist eine jährliche Gebühr von z. B. 250 EUR zu entrichten

Die Beantragung von Parkkarten für Betriebe zielt insbesondere auf ortsansässige Klein- und Kleinstunternehmen ab (Friseur, Boutique, Versicherungsmakler etc.), die vielfach keine Stellplätze auf Eigengrund zur Verfügung haben. Die Betriebe können Parkkarten beantragen und an ihre Mitarbeiter weitergeben, welche dann wie bisher die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nutzen können.

Eine Differenzierung der maximalen Anzahl auszugebender Parkkarten je Betrieb und der Höhe der jährlichen Gebühr hinsichtlich der Größe des Unternehmens (Mitarbeiteranzahl) erscheint aufgrund

des Erfordernisses komplexerer Bestimmungen und eines höheren Administrationsaufwandes nicht zweckmäßig. Größere Unternehmen besitzen im Regelfall ohnehin Pkw-Stellplätze auf Eigengrund.

Art der Parkkarte:

- a) kennzeichengebunden als Aufkleber an der Windschutzscheibe
- b) *haushaltsgebunden als analoge Parkkarte, welche hinter der Windschutzscheibe hinterlegt wird*

Parkkarten, die nicht an ein bestimmtes Kennzeichen gebunden sind, ermöglichen eine höhere Flexibilität in der Nutzung. Beispielsweise ist in einem Haushalt, welcher zwei Pkw sowie einen Stellplatz auf Eigengrund und eine Parkkarte für den öffentlichen Straßenraum besitzt, nicht exakt deklariert, welcher Pkw auf Eigengrund und welcher im Straßenraum geparkt werden muss. Es kann zum Zeitpunkt des Abstellens individuell entschieden werden, wo der Pkw geparkt wird. Durch das Ausstellen einer Parkkarte in einfacher Ausfertigung für diesen Haushalt ist jedoch gewährleistet, dass stets nur ein Pkw im öffentlichen Straßenraum parkt. Die Parkkarte wird in jenem Pkw, welcher im Straßenraum parkt, gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe hinterlegt – unabhängig, um welchen Pkw dieses Haushaltes es sich handelt. Die Parkkarte kann auch an Besucher des Haushaltes weitergegeben werden. Bei dieser Variante ist jedoch auf eine möglichst fälschungssichere Ausführung der Parkkarte zu achten, um Missbrauch durch Anfertigung von Kopien zu vermeiden.

Parkraumüberwachung:

- a) stichprobenartige Überwachung: Einsatz eines Kontrollorganes (entspricht derzeitigem Personalstand der Parkraumüberwachung)
- b) *partielle Überwachung: Einsatz von zwei bis drei Kontrollorganen gleichzeitig*
- c) flächendeckende Überwachung: Einsatz von vier bis fünf Kontrollorganen gleichzeitig

Zur Überwachung des Parkraumes in der Grünen Zone kann ein darauf spezialisiertes Dienstleistungsunternehmen herangezogen werden – beispielsweise jenes, das derzeit auch die Parkraumüberwachung in der Kurzparkzone im Ortszentrum durchführt.

Abhängig von der Flächenausdehnung der Grünen Zone und der gewünschten Intensität der Überwachung ist eine Aufstockung des Personalstandes zur Parkraumüberwachung empfehlenswert. Eine tägliche flächendeckende Überwachung der Grünen Zone erscheint aus Kostengründen nicht zweckmäßig. Vielmehr soll durch regelmäßige stichprobenartige Kontrollen eine abschreckende Wirkung erzielt werden, um eine hohe Disziplin zur Einhaltung der Regelungen in der Grünen Zone zu bewirken. Auch ist in der Grünen Zone eine geringere Fluktuation der geparkten Fahrzeuge zu erwarten, weshalb eine geringere Intensität der Parkraumüberwachung verglichen mit jener in der Blauen Zone gerechtfertigt erscheint.

⇒ 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.)

F3.2 Umsetzung Parkraumbewirtschaftung

Als Umsetzungszeitpunkt für die Einführung einer erweiterten Parkraumbewirtschaftung in Perchtoldsdorf wird der Zeitpunkt der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 23. Wiener Gemeindebezirk empfohlen.

G Handlungsfeld Zuständigkeiten, Kompetenzen und Öffentlichkeitsarbeit

G1 Erarbeitung Mobilitätsleitbild (Bearbeitungsphase III von „Mobil 2030“)

G1.1 Partizipatives Prozessdesign

In der dritten und letzten Phase von „Mobil 2030“ ist die Erarbeitung eines Mobilitätsleitbildes vorgesehen. Dieses soll das Endergebnis von „Mobil 2030“ darstellen und schlussendlich dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Um alle Interessen in diesen Prozess bestmöglich integrieren und eine hohe Akzeptanz für das Mobilitätsleitbild erzielen zu können, wird das Einbinden der wichtigsten Akteure in einem partizipativen Prozess empfohlen:

Einberufung zweier beratender Gremien:

- **Steuerungsgruppe** („kleine Runde“):
Bürgermeister, zuständiger geschäftsführender Gemeinderat, zuständige Gemeindebedienstete, Planungsteam
- **Expertengruppe** („große Runde“, moderiert):
Mitglieder der Steuerungsgruppe, Mitglieder des Mobilitäts- und Bauausschusses

Prozessablauf:

- **1. Arbeitssitzung der Steuerungsgruppe:**
Diskussion des durch das Planungsteam erarbeiteten Maßnahmenkataloges (Ergebnis Phase II) und Entwurf des Mobilitätsleitbildes.
- **2. Arbeitssitzung der Expertengruppe:**
Diskussion und Feedback zum Entwurf des Mobilitätsleitbildes.
- **3. Arbeitssitzung der Steuerungsgruppe:**
Überarbeitung und Finalisierung des Mobilitätsleitbildes.
- **4. Arbeitssitzung der Expertengruppe:**
Präsentation des überarbeiteten Mobilitätsleitbildes.

Dabei soll grundsätzlich auch das Feedback aus der Bevölkerung aus einer Informationsveranstaltung (siehe G2.1) einfließen.

- ⇒ Partizipative Erarbeitung des Mobilitätsleitbildes:
- Zusammenstellung und Einberufung der Gremien
 - Durchführung der Arbeitssitzungen
 - Vorbereitung der Beschlussfassung durch den Gemeinderat

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“

G3 Datendigitalisierung

G3.1 Daten aus Bestandsanalyse in GIP des Landes NÖ importieren

Jene Daten, die im Zuge der Bearbeitung von „Mobil 2030“ erhoben wurden und für die Graphische Integrationsplattform (GIP) des Landes Niederösterreich relevant sind, sollen in das GIP importiert werden. Dadurch ist ein Qualitätssprung der Datenlage für das Gemeindegebiet von Perchtoldsdorf zu erwarten. Die erhobenen Daten waren demnach nicht ausschließlich von einmaligem Nutzen, sondern stehen zukünftigen Zwecken zur Verfügung.

⇒ Import der GIS-Daten in das GIP des Landes NÖ

→ Übermittlung der GIS-Daten in geeigneter Form an die zuständige Stelle des Landes Niederösterreich

G3.2 Daten aus Bestandsanalyse in gemeindeeigenes WebGIS importieren

Neben den für das GIP relevanten Daten wurden im Zuge der Bearbeitung von „Mobil 2030“ auch noch zahlreiche weitere Datensätze generiert. Diese können eine Datengrundlage für diverse

Aufgaben der Gemeindeverwaltung bzw. planend in der Gemeinde tätig seienden Organisationen sein. Insofern wird empfohlen, die Datensätze in das gemeindeeigene WebGIS-System zu integrieren.

Zukünftig sollten die wichtigsten Datensätze aktuell gehalten werden. Beispielsweise sollten bei Straßenneu- oder -umbauten Parameter wie Gehsteig- und Fahrbahnbreiten, Baumbestand, Radverkehrsanlagen, Stellplatzanzahl etc. im System nachgeführt werden. Die Verantwortung hierfür sollte in der Gemeindeverwaltung klar geregelt sein (siehe Kapitel G4).

- ⇒ 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

G3.3 Ausgewählte Daten zu Verkehr und Mobilität via GIS-Tool auf Gemeinde-Website öffentlich zugänglich machen

Es wird empfohlen, ausgewählte Daten im Sinne der Transparenz und der Information der Bevölkerung über ein GIS-basiertes Tool auf der Website der Marktgemeinde Perchtoldsdorf zugänglich zu machen (z. B. Parkregelungen, Radverkehrsnetz, Fußverkehrsnetz, Radabstellanlagen etc.).

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

G4 Kompetenzregelung

G4.1 Etablierung eines Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten in der Gemeindeverwaltung

Im **Mobilitätsleitbild „Mobil 2030“**, welches am Ende der Bearbeitungsphase III vorliegen und vom Gemeinderat beschlossen werden soll, werden allgemeine und spezifische Zielsetzungen für die Entwicklung der Mobilität in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf festgehalten werden. **Das Mobilitätsleitbild wird fortan eine wichtige Rahmenstrategie darstellen, deren Inhalte seitens der Gemeindepolitik und der Gemeindeverwaltung bei allen Projekten in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf berücksichtigt werden sollten.** Damit die Ziele des Mobilitätsleitbildes ausreichend Berücksichtigung und Eingang bei allen in Planung und Umsetzung befindlichen Projekten finden, wird empfohlen, einen **Mobilitätsbeauftragten** in der Gemeindeverwaltung einzusetzen. Dieser übernimmt auch die Agenden eines Radverkehrsbeauftragten, dessen Einsetzung bereits im Radverkehrskonzept 2019 empfohlen wurde (siehe Kapitel D4.1).

Zudem wurde im Jahr 2019 ein **Klimaschutzmanifest** im Gemeinderat beschlossen. Um zu gewährleisten, dass die Zielsetzungen des Klimaschutzmanifestes Berücksichtigung und Eingang bei allen in Planung und Umsetzung befindlichen Projekten finden, wird empfohlen, einen **Klimaschutzbeauftragten** in der Gemeindeverwaltung einzusetzen.

Die Agenden von Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten können auch von einer Person gemeinsam wahrgenommen werden.

G4.1.1 Festlegen von Aufgaben und Dienstumfang des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten

Kompetenzen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten sollten in einer Dienstbeschreibung eindeutig definiert werden. Folgende **Agenden** könnten u. a. an einen Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten übertragen werden:

- Detaillierte Kenntnis der Zielsetzungen in „Mobil 2030“, Radverkehrskonzept 2019 und Klimaschutzmanifest 2019.
- Kenntnis und Berücksichtigung bezirks-, landes-, bundes- und EU-weiter Vorgaben und Zielsetzungen im Bereich Mobilität, Klimaschutz und Klimawandelanpassung.
- Koordinierung aller Maßnahmen betreffend Mobilität und Klimaschutz innerhalb der Gemeinde sowie mit dem Land Niederösterreich, dem Bund und der EU.
- Beantragung von Förderungen zu nachhaltiger Mobilität und Klimaschutz- bzw. Klimawandelanpassungsmaßnahmen.
- Beratende Teilnahme an allen Sitzungen des Mobilitäts- und Bauausschusses und bei Bedarf an Sitzungen des Gemeinderates.
- Beratung der Gemeindepolitik und Gemeindeverwaltung bei mobilitäts- und klimaschutzbezogenen Fragestellungen.
- Regelmäßige Teilnahme an einschlägigen Fortbildungen (FSV, Klimabündnis etc.).
- Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger für mobilitäts- und klimaschutzbezogene Fragen und Anregungen.
- Bauwerberberatung (Private und öffentliche Hand) bei sämtlichen Hochbau- und Straßenbauvorhaben (während der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung)
- Auditierung aller geplanten Hochbau- und Straßenbauvorhaben (auf Basis der Einreichplanung) (siehe Kapitel G4.1.3)

Für die Erfüllung der Agenden ist vermutlich ein neuer (Teilzeit-) Dienstposten innerhalb der Gemeindeverwaltung zu schaffen bzw. sind Personalressourcen neu zu organisieren. Nachfolgend sei eine Abschätzung für den **Zeitbedarf eines Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten** gegeben:

ca. 3 Wochenstunden für Agenden des Radverkehrsbeauftragten (siehe Radverkehrskonzept S. 79)

ca. 7 Wochenstunden für übrige Agenden des Mobilitätsbeauftragten

ca. 5 Wochenstunden für Agenden des Klimaschutzbeauftragten

in Summe ca. 15 Wochenstunden für alle Agenden des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten

- ⇒ Festlegen von Aufgaben und Dienstumfang des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten
- Erstellung einer Dienstbeschreibung mit exakter Festlegung der Kompetenzen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten.
 - Ermittlung des erforderlichen Zeitbedarfs für die Agenden des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten (Wochenstundenausmaß).

G4.1.2 Bestellung und Ausbildung des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten

Nach Erstellung einer genauen Dienstpostenbeschreibung, Festlegung des erforderlichen Dienstumfangs und Beschlussfassung im Gemeinderat, ist der Dienstposten auszuschreiben und mit einer fachlich geeigneten Person zu besetzen.

Sofern die bestellte Person nicht ausreichend Vorkenntnisse besitzt, wird die Absolvierung einer einschlägigen Ausbildung empfohlen. Hierfür wird insbesondere der **Lehrgang „Kommunaler Mobilitätsbeauftragter“** und **„Kommunaler Radbeauftragter“**, welcher regelmäßig vom Klimabündnis Österreich angeboten wird, empfohlen. Der Lehrgang vermittelt fundiertes Wissen zu Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Klimawandel.

- ⇒ Bestellung und Ausbildung des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten
- Ausschreibung, Bewerbungsverfahren und Bestellung des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten.
 - Ausbildung des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten (Lehrgang des Klimabündnis Österreich).

G4.1.3 Auditierung aller geplanten Bauvorhaben hinsichtlich der Zielsetzung im Mobilitätsleitbild und Klimaschutzmanifest

Eine Einbeziehung des Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten und **Beratung** durch denselben während der **Vorentwurfs- und Entwurfsplanung** sollte für alle Bauwerber möglich, für die meisten Bauvorhaben in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf sogar verpflichtend sein. Im Zuge der Beratung durch den Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten sollen Bauwerber und die in deren Auftrag arbeitenden Fachplaner unterstützt werden, die relevanten Ziele und Vorgaben erreichen zu können bzw. sollen den Zielsetzungen widersprechende Planungsinhalte aufgezeigt und gemeinsam optimiert werden. Eine verpflichtende Einbeziehung wird empfohlen für:

- Wohnbauvorhaben >2 Wohneinheiten (Private und öffentliche Hand)
- alle Hochbauvorhaben anderer Nutzungskategorien (Private und öffentliche Hand)
- alle Straßenbau- und -sanierungsvorhaben (öffentliche Hand)

Alle bei der Marktgemeinde Perchtoldsdorf als zuständige Behörde eingereichten Bauvorhaben im Hochbau und Straßenbau sollen im Zuge des baurechtlichen bzw. straßenrechtlichen Bewilligungsverfahrens durch den Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten geprüft werden (**Auditierung der Einreichplanung**):

- Die Projekte sollen in einer kompakten Stellungnahme hinsichtlich der Zielsetzungen in Mobilitätsleitbild und Klimaschutzmanifest beurteilt werden.
- Projektinhalte, die den Zielsetzungen wesentlich widersprechen, sollen aufgezeigt und eine Behebung dieser Mängel als Auflage in den Behördenakt aufgenommen werden.

- ⇒ Auditierung aller geplanten Bauvorhaben hinsichtlich der Zielsetzung im Mobilitätsleitbild und Klimaschutzmanifest
 - Festschreibung der Regelungen zu Beratung und Auditierung von Bauvorhaben durch den Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten (ev. in den Bebauungsvorschriften, juristische Prüfung erforderlich).
 - Bauwerberberatung durch den Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten in der Vorentwurfs- und Entwurfsphase.
 - Auditierung von Einreichprojekten durch den Mobilitäts- und Klimaschutzbeauftragten.

G4.2 Etablierung eines Straßenbaukoordinators in der Gemeindeverwaltung

Es wird die Ernennung eines Straßenbaukoordinators in der Gemeindeverwaltung empfohlen. Dieser koordiniert die Tätigkeiten zu Planung, Bau und Sanierung von Straßen und Wegen inklusive der darauf befindlichen Infrastruktur (Einbauten, Beleuchtung etc.). Der Straßenbaukoordinator überblickt und koordiniert die Tätigkeiten von Wirtschaftshof, Bau- und Verkehrsabteilung innerhalb der Gemeinde und allenfalls mit der Straßenbauabteilung des Landes NÖ.

Der Straßenbaukoordinator soll als Ansprechpartner für alle planenden und bauausführenden Personen, Dienststellen und Unternehmen fungieren und stets den Gesamtzusammenhang der Straßenbauvorhaben in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf im Überblick haben.

Die fachlichen Entscheidungen bezüglich der Notwendigkeit und bei der Durchführung von Straßenneubau, -umbau und -sanierungen sollen innerhalb der Gemeindeverwaltung ausschließlich durch eine Abteilung, sinnvollerweise durch die Bauverwaltung, getroffen werden und der Straßenbaukoordinator dabei federführend eingebunden sein.

Die Kompetenzen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten des Straßenbaukoordinators sind in einer exakten Dienststellenbeschreibung festzulegen.

Der Straßenbaukoordinator sollte in die Bau- und Verkehrsabteilung der Gemeinde integriert werden und entsprechende Fachexpertise aufweisen können. Es ist davon auszugehen, dass für diese Tätigkeit kein neuer Dienstposten geschaffen werden muss. Vielmehr ist die Koordinationsfunktion eindeutig festzulegen und Ressourcen bei einem/einer Verwaltungsbediensteten im Ausmaß von **etwa 5 Wochenstunden** für die Tätigkeit als Straßenbaukoordinator zu reservieren.

- ⇒ Etablierung eines Straßenbaukoordinators in der Gemeindeverwaltung
 - Definition der Kompetenzen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten des Straßenbaukoordinators
 - Ernennung eines Straßenbaukoordinators

G4.3 Etablierung eines GIS-Beauftragten in der Gemeindeverwaltung

Die Verarbeitung, Bereitstellung und laufende Aktualisierung von Naturstandsdaten auf GIS-Basis wird immer wichtiger. Der Austausch von GIS-basierten Daten zwischen Gemeinde, Land und Bund sowie wissenschaftlichen Einrichtungen und privatwirtschaftlichen Unternehmen zum Zweck der

Analyse und Planung ist essentiell und wird in Zukunft weiter an Bedeutung zunehmen. Im Zuge der Bearbeitung von „Mobil 2030“ – Bearbeitungsphase I wurden zahlreiche Bestandsdaten erhoben und in einer GIS-Datenbank dokumentiert (vgl. Straßenraumanalyse in Bearbeitungsphase I). Ausgewählte Teile dieser Daten sollen in die GIP-Datenbank des Landes NÖ und in das gemeindeeigene GIS-System übernommen werden (siehe Kapitel G3).

Eine Basisdatenbank konnte somit im Zuge der Erarbeitung von „Mobil 2030“ erarbeitet werden. In Zukunft wird es jedoch wesentlich sein, diese Datenbank aktuell zu halten und weiter zu entwickeln. Die Zuständigkeit hierfür sollte bei einer Person innerhalb der Gemeindeverwaltung gebündelt werden. Der GIS-Beauftragte erhält beispielsweise folgende Agenden:

- Einpflegen neuer Daten in die GIS-Datenbank (Straßenneu- oder -umbauten, neue Analysen etc.).
- Wartung und Pflege der Datenbank.
- Schrittweise Weiterentwicklung und Veröffentlichung ausgewählter Daten.
- Jährliches GIS-Budget, über welches die technische und inhaltliche Weiterentwicklung der GIS-Datenbank und der (öffentlich nutzbaren) Tools durch Externe finanziert werden kann.
- Bereitstellung von Daten und Analysen für Planungsaufgaben bzw. als Entscheidungsgrundlage.
- Einspeisung von Daten in andere GIS-Datenbanken öffentlicher Stellen (z. B. GIP-Datenbank des Landes NÖ).

Der GIS-Beauftragte sollte in die Bau- und Verkehrsabteilung der Gemeinde integriert werden und entsprechende Fachkenntnisse aufweisen. Es ist davon auszugehen, dass für diese Tätigkeit kein neuer Dienstposten geschaffen werden muss. Vielmehr sind die Zuständigkeiten eindeutig festzulegen und Ressourcen bei einem/einer Verwaltungsbediensteten im Ausmaß von **etwa 5 Wochenstunden** für die Tätigkeit als GIS-Beauftragter zu reservieren.

- ⇒ Etablierung eines GIS-Beauftragten in der Gemeindeverwaltung
 - Definition der Kompetenzen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten des GIS-Beauftragten
 - Ernennung eines GIS-Beauftragten

Ausblick

Auf Grundlage der Bearbeitungsphase I – „Bestandserhebung und Problemanalyse“ wurden in der gegenständlichen Bearbeitungsphase II **in einem Grundlagen- und Erläuterungsbericht Lösungsvorschläge in Form eines Grundlagen- und Maßnahmenkataloges erarbeitet und mögliche Maßnahmen aufgezeigt**. Dieser gliedert sich in einzelne Handlungsfelder, wobei jeweils neben den allgemeinen Zielsetzungen auch diverse zugehörige Einzelmaßnahmen aufgezeigt und mit unterschiedlicher Priorität zur Umsetzung empfohlen wurden.

Der Maßnahmenkatalog soll außerdem den politischen Vertretern sowie der Gemeindeverwaltung eine Hilfestellung bei permanent erforderlichen Entscheidungen in Mobilitätsfragen bieten, sowie bei der Umsetzung verkehrsinfrastruktureller Maßnahmen entsprechend angewendet werden.

Die allgemeinen Zielsetzungen in den einzelnen Handlungsfeldern können wie folgt beschrieben werden:

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 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 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 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 E – „Öffentlicher Verkehr“

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

Handlungsfeld F – „Ruhender Verkehr“

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

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.

Das Mobilitätskonzept dient einerseits als Grundlage für Entscheidungen in der Raumordnung und Ortsentwicklung sowie andererseits ist es die Basis für die Entscheidung der Zielsetzung der Mobilitätspolitik der MG Perchtoldsdorf für die kommenden Jahre. Durch den Gemeinderat soll mit der Beschlussfassung des Mobilitätsleitbildes die Zielrichtung festgeschrieben werden. Künftige Entscheidungen für die entsprechende Umsetzung von Einzelmaßnahmen sollen dann dieser Zielrichtung entsprechen.

Die allgemeinen Zielsetzungen aus dem Grundlagen- und Maßnahmenkatalog [Erläuterungsbericht samt möglicher Maßnahmen](#) sind die Basis für die nachfolgende Bearbeitungsphase III – „Mobilitätsleitbild“. In einem partizipativen Arbeits- und Diskussionsprozess des Planungsteams mit den maßgebenden Akteuren der MG Perchtoldsdorf, wird das Mobilitätsleitbild definiert und soll dann durch den Gemeinderat beschlossen werden.

Das Mobilitätsleitbild als letzter Teil der Gesamtbearbeitung des Mobilitätskonzeptes „Mobil 2030“ soll vorausschauend für den Zeithorizont der nächsten 10 bis 15 Jahre die Grundlage für die Ortsentwicklung im Fachbereich Mobilität bilden und dahingehend als Basis für die allgemeine und ortsbezogene künftige Verkehrspolitik der MG Perchtoldsdorf dienen.

Abbildungsverzeichnis

Abb.1	Legende des Maßnahmenkatalogs.....	3
Abb.2	Verkehrsbeziehung Theresienau (DTVw) – Plan Nr. 16 (Bearbeitungsphase I von „Mobil 2030“)	8
Abb.3	Parkplätze und Kurzparkzonen Ortszentrum – Plan Nr. 17 (Bearbeitungsphase I von „Mobil 2030“)	21
Abb.4	Regelquerschnitt I – Hauptverkehrsstraße	34
Abb.5	Regelquerschnitt II – Hauptsammelstraße	36
Abb.6	Regelquerschnitt III –Sammelstraße.....	38
Abb.7	Regelquerschnitt IV –Erschließungsstraße	40
Abb.8	Regelquerschnitt – V –Anliegerstraße).....	42
Abb.9	Regelplan einer Baumscheibe.....	46
Abb.10	Schemaskizze eines Baumstandortes nach dem Schwammstadt-Prinzip	47
Abb.11	Bestandsquerschnitt Eigenheimstraße, Blickrichtung Norden, westseitig der Friedhof	49
Abb.12	Bedienzeiten der Linie 256.....	74
Abb.13	Bedienzeiten der Linie 260.....	79
Abb.14	Bedienzeiten des Mikro-ÖV-System bei Bediengarantie von 30 Minuten	79
Abb.15	Stellplatzanzahl anhand der verschiedenen Varianten	90
Abb.16	Ausdehnung der blauen und grünen Zone in den unterschiedlichen Varianten	96

ANHANG

Planverzeichnis

B Handlungsfeld Straßenraumgestaltung

- Plan Nr. B1.1 Straßentypologie (innerhalb des Ortsgebietes)
- Plan Nr. B2.1 Prioritätenkarte für Baumpflanzungen

C Handlungsfeld Fußverkehr

- Plan Nr. C1.1 Fußverkehrszielnetz (inkl. Maßnahmen)
- Plan Nr. C1.5_1 Routen des SchulGEHbusses
- Plan Nr. C1.5_2 Routen und Haltestellen des SchulGEHbusses - VS Sebastian Kneipp-Gasse
- Plan Nr. C1.5_3 Routen und Haltestellen des SchulGEHbusses - VS Roseggergasse

D Handlungsfeld Radverkehr

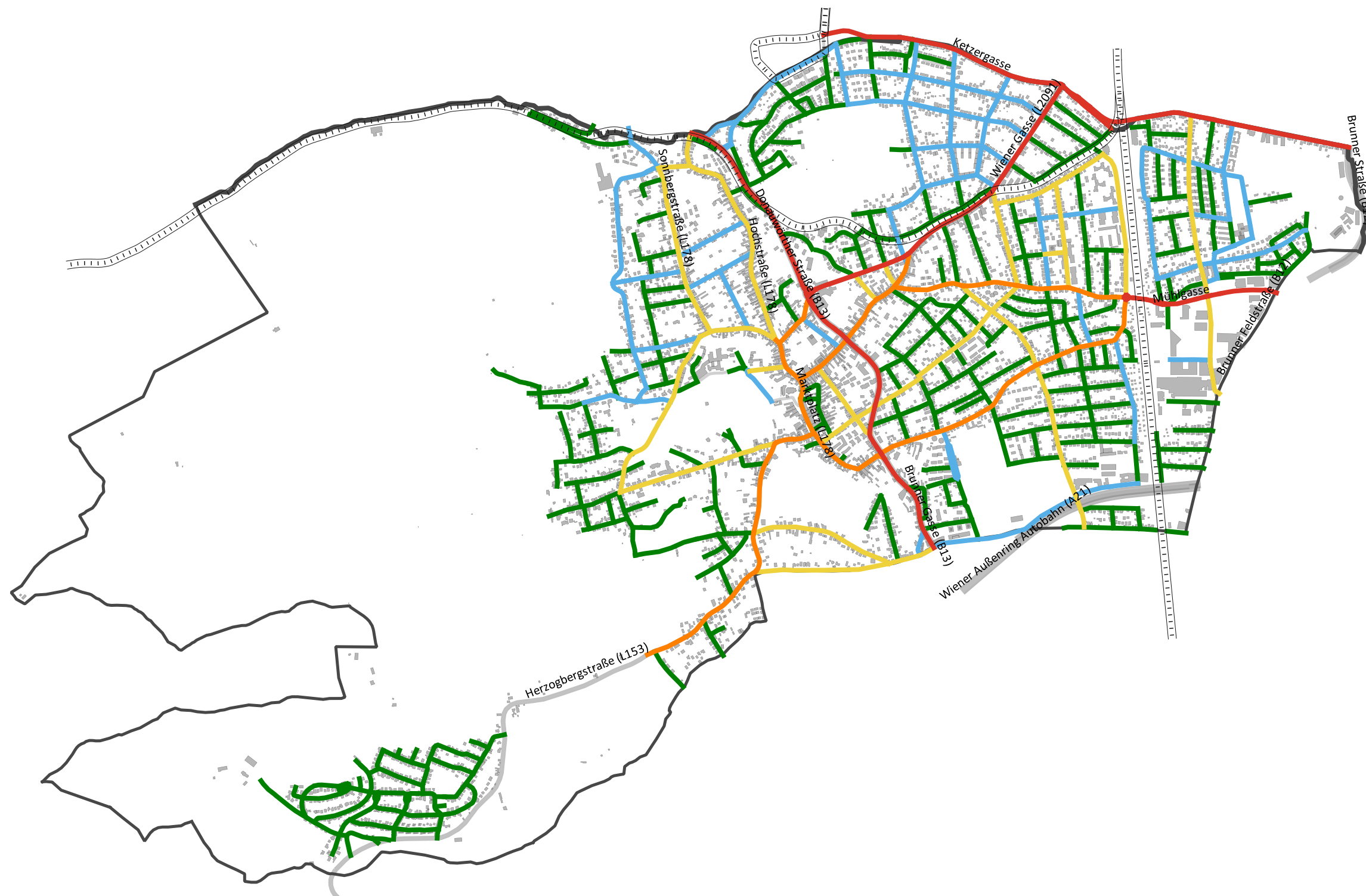
- Plan Nr. D1.1 Radverkehrszielnetz (inkl. Maßnahmen)

E Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

- Plan Nr. E1.1.1_1 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.1 – Linienführung mit Haltestellen
- Plan Nr. E1.1.1_2 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.1 – ÖV-Güteklassen (Mo-Fr 6-20 Uhr)
- Plan Nr. E1.1.1_3 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.1 – ÖV-Versorgung –
Qualitätsbeschreibung (Mo-Fr 6-20 Uhr)
- Plan Nr. E1.1.1_4 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.1 – ÖV-Güteklassen (Mo-Fr 6-20 Uhr) –
Innerortsverkehr
- Plan Nr. E1.1.1_5 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.1 – ÖV-Versorgung –
Qualitätsbeschreibung (Mo-Fr 6-20 Uhr) – Innerortsverkehr
- Plan Nr. E1.1.1_6 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.2 – Linienführung mit Haltestellen
- Plan Nr. E1.1.1_7 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.2 – ÖV-Güteklassen (Mo-Fr 6-20 Uhr)
- Plan Nr. E1.1.1_8 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.2 – ÖV-Versorgung –
Qualitätsbeschreibung (Mo-Fr 6-20 Uhr)
- Plan Nr. E1.1.1_9 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.2 – ÖV-Güteklassen (Mo-Fr 6-20 Uhr) –
Innerortsverkehr
- Plan Nr. E1.1.1_10 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.2 – ÖV-Versorgung –
Qualitätsbeschreibung (Mo-Fr 6-20 Uhr) – Innerortsverkehr
- Plan Nr. E1.1.1_11 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.3 – Linienführung mit Haltestellen
- Plan Nr. E1.1.1_12 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.3 – ÖV-Güteklassen (Mo-Fr 6-20 Uhr)
- Plan Nr. E1.1.1_13 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.3 – ÖV-Versorgung –
Qualitätsbeschreibung (Mo-Fr 6-20 Uhr)
- Plan Nr. E1.1.1_14 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.3 – ÖV-Güteklassen (Mo-Fr 6-20 Uhr) –
Innerortsverkehr
- Plan Nr. E1.1.1_15 Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 – Var.3 – ÖV-Versorgung –
Qualitätsbeschreibung (Mo-Fr 6-20 Uhr) – Innerortsverkehr
- Plan Nr. E1.1.2 Änderung der Linienführung der Buslinien 269 und 270

F Handlungsfeld Ruhender Verkehr

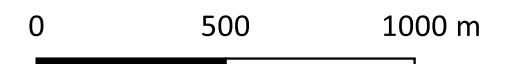
- Plan Nr. F1.1_1 mittlere Stellplatzauslastung je Teilgebiet (Vormittag)
- Plan Nr. F1.1_2 mittlere Stellplatzauslastung je Teilgebiet (Abend)



Handlungsfeld B: Straßenraumgestaltung
Straßentypologie (innerhalb des Ortsgebietes)

Verkehrsträger	Straßentypologie
Autobahn	I - Hauptverkehrsstraße
Landesstraße B	II - Hauptsammelstraße
Landesstraße L	III - Sammelstraße
Gemeindestraße	IV - Erschließungsstraße
Bahngleise	V - Anliegerstraße

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen
 Landesgrenze
 Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Straßentypologie (innerhalb des Ortsgebietes)
 (Plan Nr. B1.1)

Datum: Mai 2020



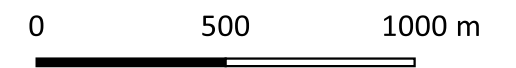


Handlungsfeld B: Straßenraumgestaltung
Prioritätenkarte für Baumpflanzungen

- Verkehrsträger**
- Autobahn
 - Landesstraße B
 - Landesstraße L
 - Gemeindestraße
 - Bahngleise

- Baumpflanzungen im öffentlichen Raum**
- Prioritäre Straßen mit Potential für Baumpflanzungen

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



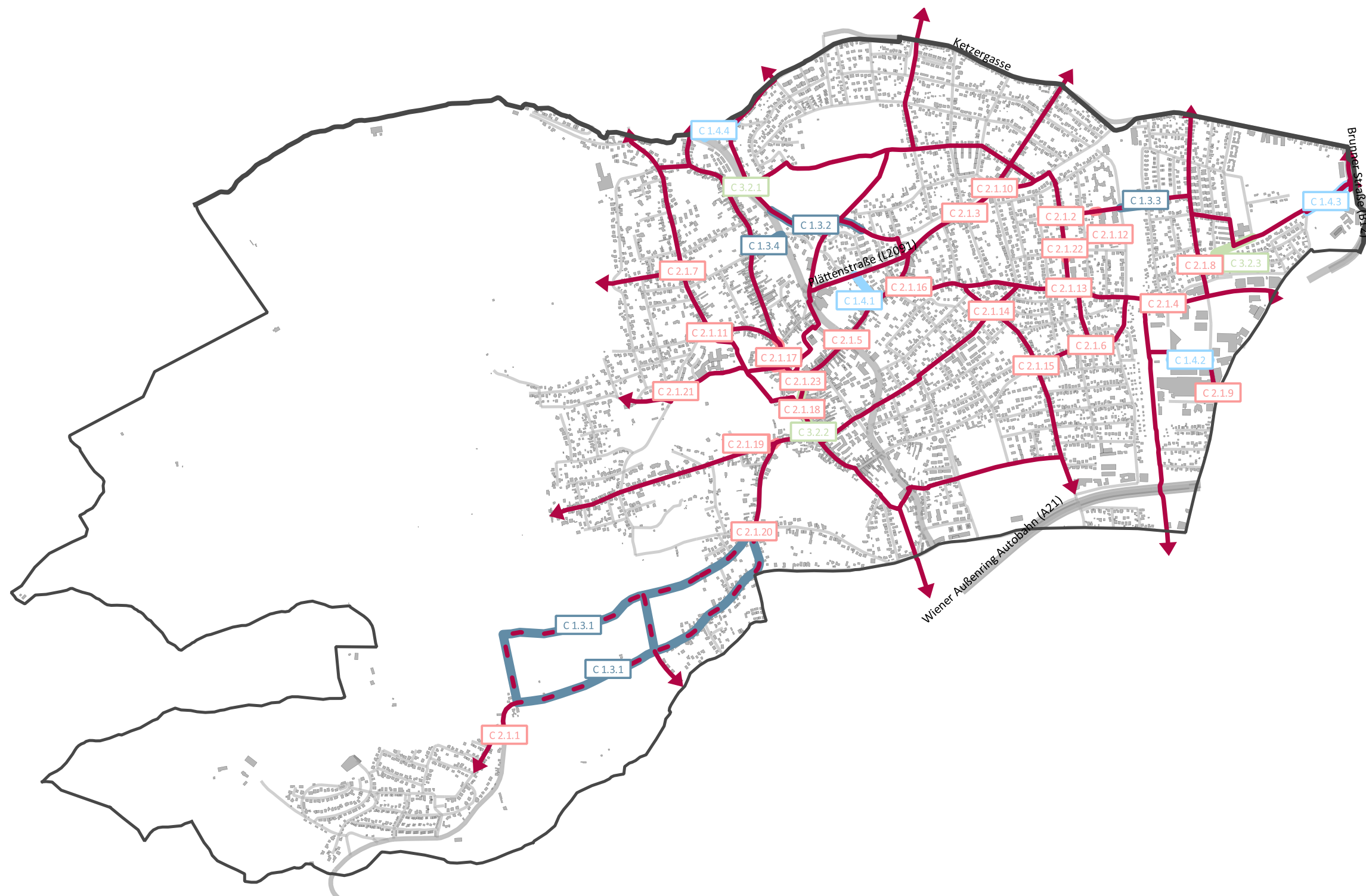
- Grenzen**
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Prioritätenkarte für Baumpflanzungen
 (Plan Nr. B2.1)

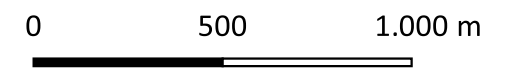
Datum: Mai 2020





Handlungsfeld C: Fußverkehr
Fußverkehrszielnetz (inkl. Maßnahmen)

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



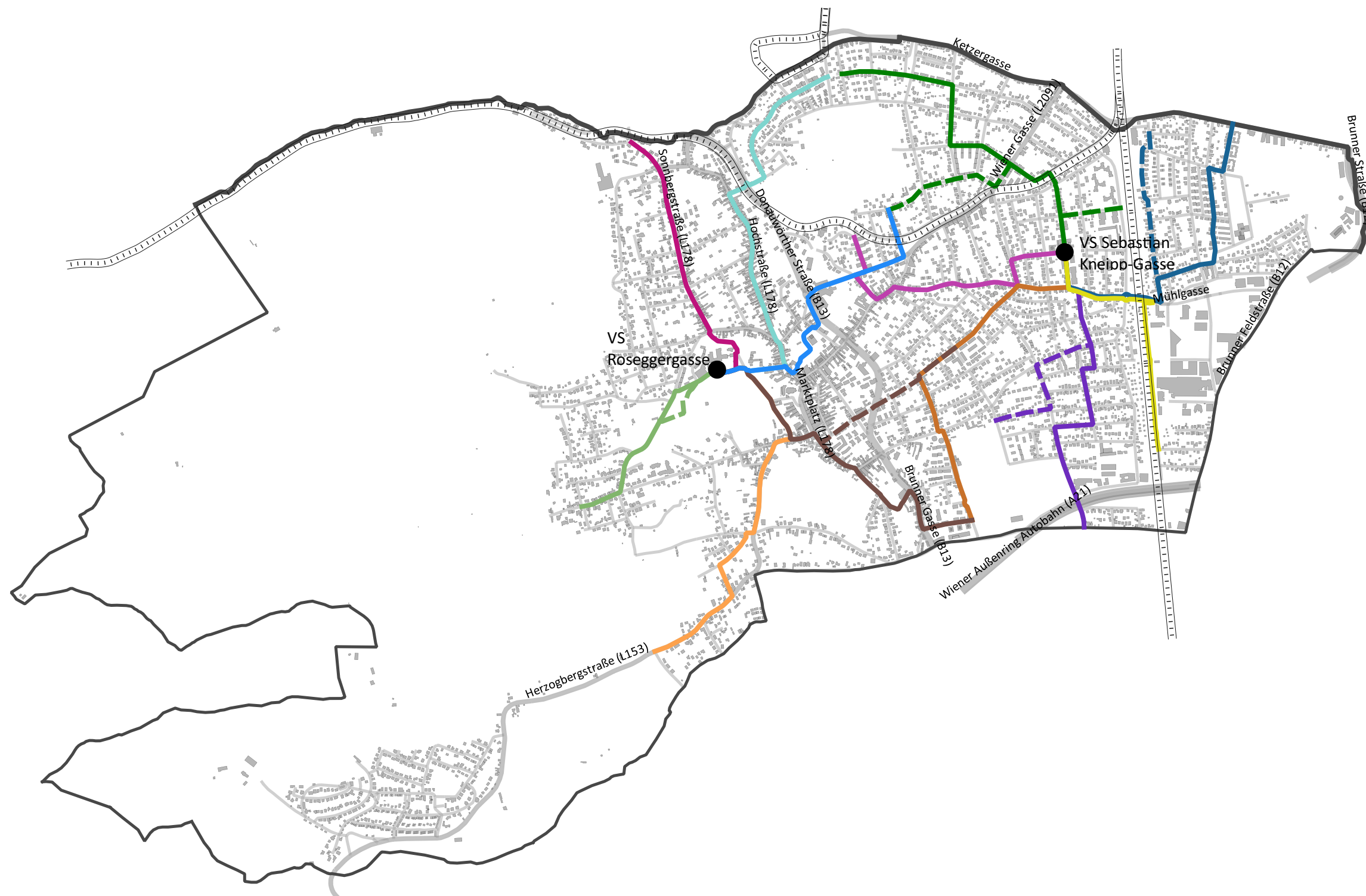
- | | |
|-----------------------|------------------------------|
| Verkehrsträger | Fußverkehrszielnetz |
| Autobahn | Hauptroute |
| Landesstraße B | Einzelmaßnahmen |
| Landesstraße L | Lückenschluss |
| Gemeindestraße | Mängelbehebung |
| Bahngleise | Optimierung Querungsstelle |
| | Herstellung Barrierefreiheit |



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Fußverkehrszielnetz (inkl. Maßnahmen)
 (Plan Nr. C1.1)

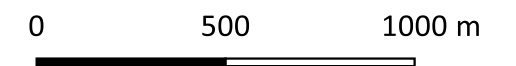
Datum: Mai 2020





Handlungsfeld C: Fußverkehr
Routen des SchulGEHbusses

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



Verkehrsträger

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

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

Grenzen

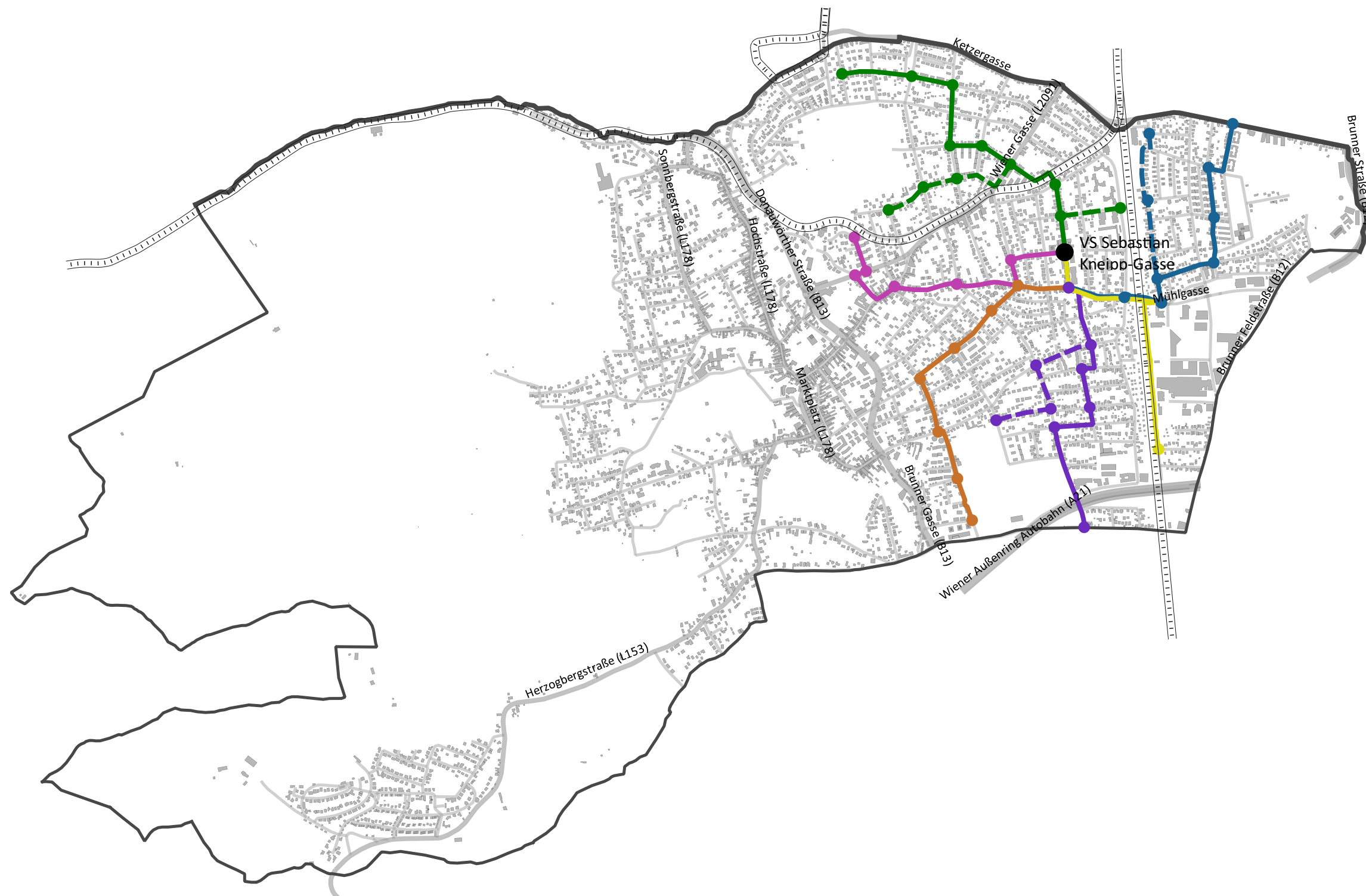
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Routen des SchulGEHbusses (Plan Nr. C1.5_1)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld C: Fußverkehr

Routen und Haltestellen des SchulGEHbusses - VS Sebastian Kneipp-Gasse

Verkehrsträger

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

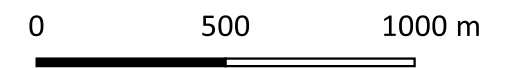
Routen des SchulGEHbusses

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

Haltestellen des SchulGEHbusses

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

Quellen:
OpenStreetMap - Kartengrundlage



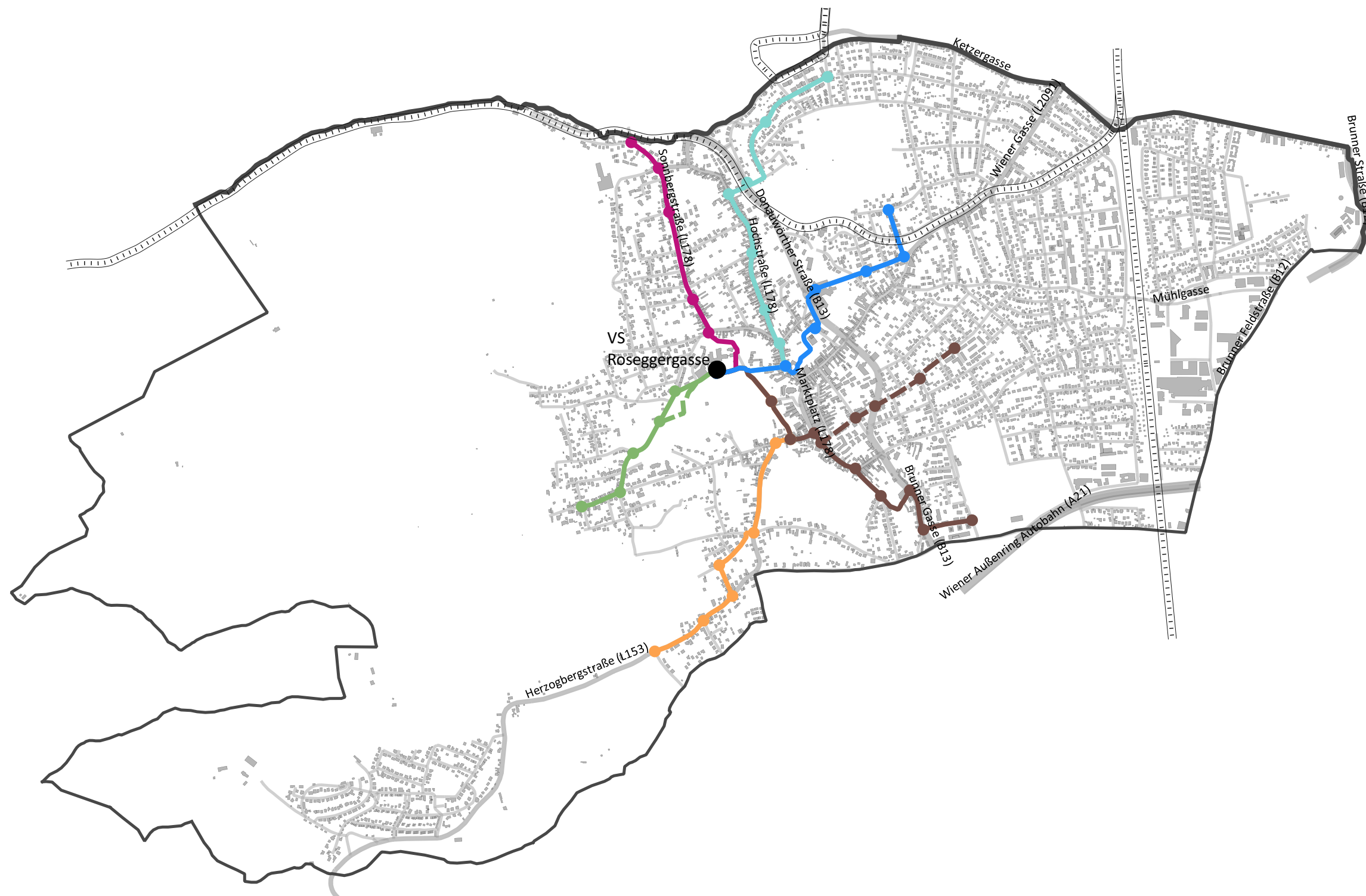
- Grenzen**
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
Routen und Haltestellen des SchulGEHbusses -
VS Sebastian Kneipp-Gasse (Plan Nr. C1.5_2)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld C: Fußverkehr

Routen und Haltestellen des SchulGEHbusses - VS Roseggergasse

Verkehrsträger

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

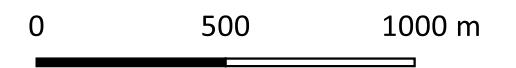
Routen des SchulGEHbusses

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

Haltestellen des SchulGEHbusses

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

Quellen:
OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen

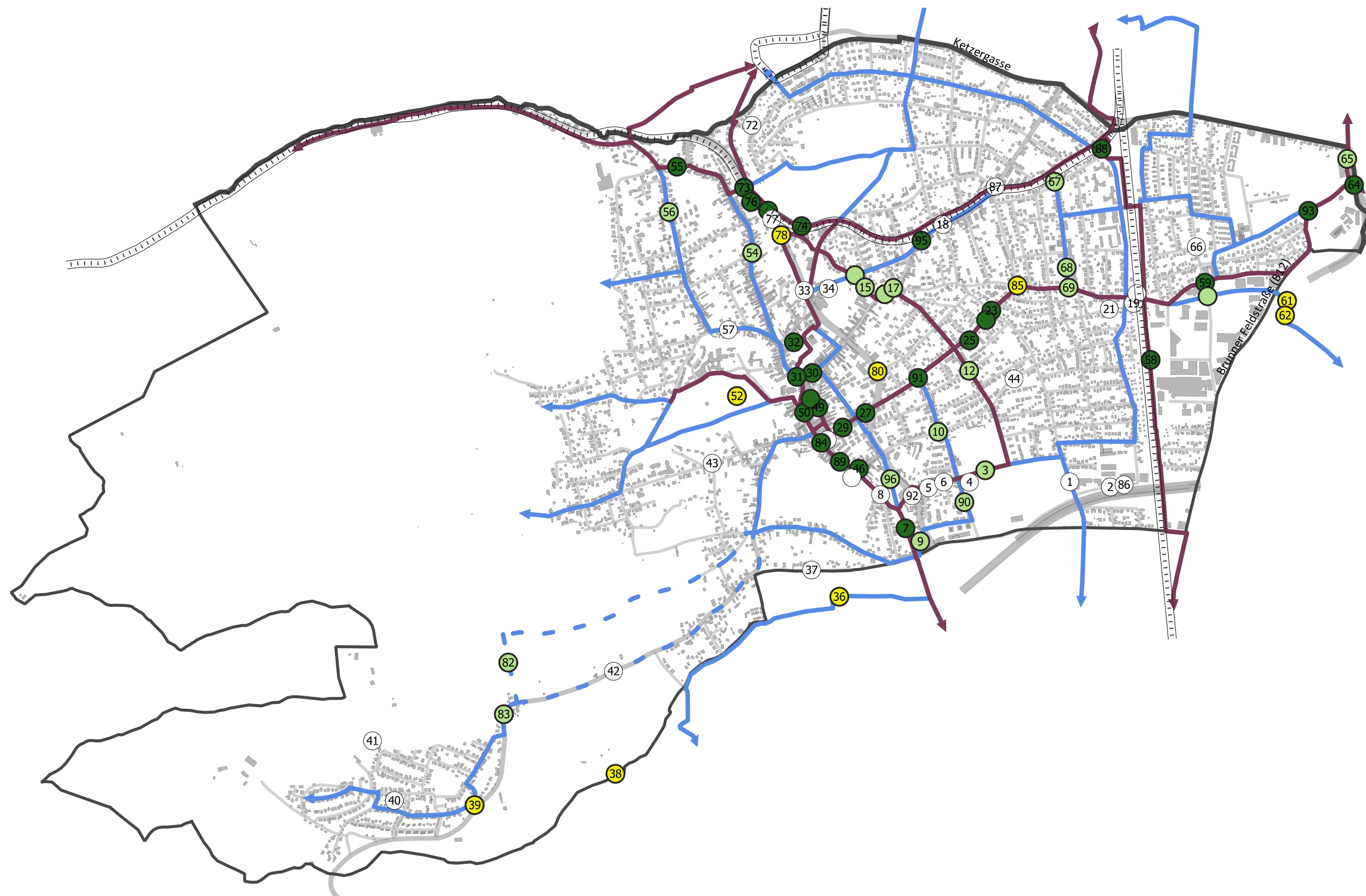
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
Routen und Haltestellen des SchulGEHbusses -
VS Roseggergasse (Plan Nr. C1.5_3)

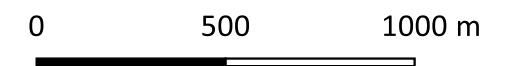
Datum: Mai 2020





Handlungsfeld D: Radverkehr
Radverkehrszielnetz (inkl. Maßnahmen)

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| Verkehrsträger | Radroutenzielnetz |
| Autobahn | Hauptroute |
| Landesstraße B | Verbindungsroute |
| Landesstraße L | Maßnahme |
| Gemeindestraße | hohe Priorität |
| Bahngleise | mittlere Priorität |
| | niedrige Priorität |
| | derzeit nicht umsetzbar |

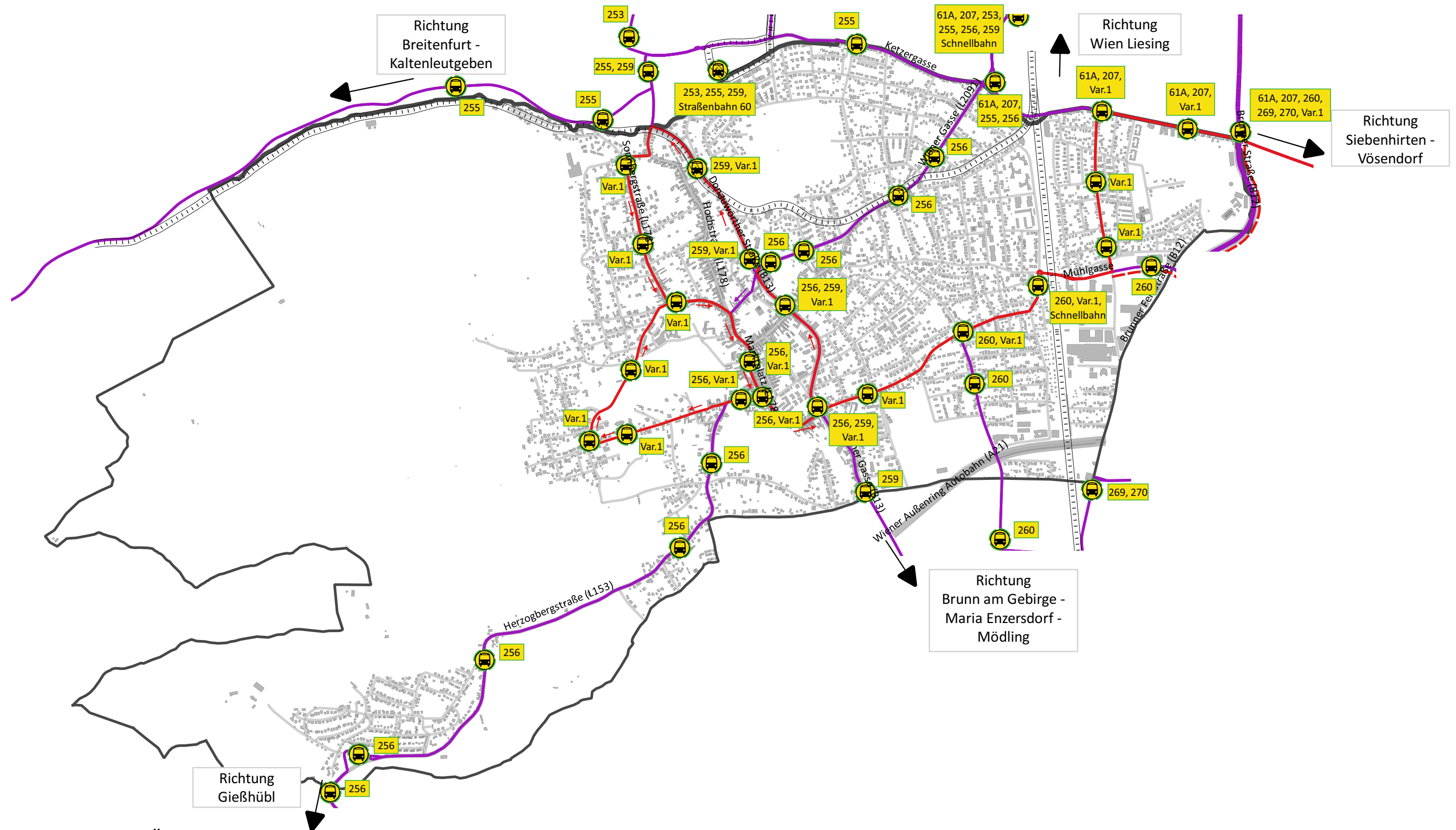
- Grenzen**
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Radverkehrszielnetz (inkl. Maßnahmen)
 (Plan Nr. D1.1)

Datum: Mai 2020





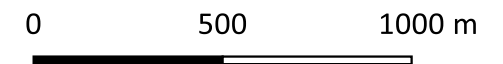
Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr
Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 - Variante 1

- Verkehrsträger**
- Autobahn
 - Landesstraße B
 - Landesstraße L
 - Gemeindestraße
 - Bahngleise
- Bus Linienführung**
- Bus Linienführung - Bestand
 - Bus Linienführung - Neuplanung Variante 1
 - Bus Linienführung - Neuplanung Variante 1A
- ÖV Haltestellen**
- ÖV Haltestellen - Bestand + Neuplanung Variante 1

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage

Grenzen

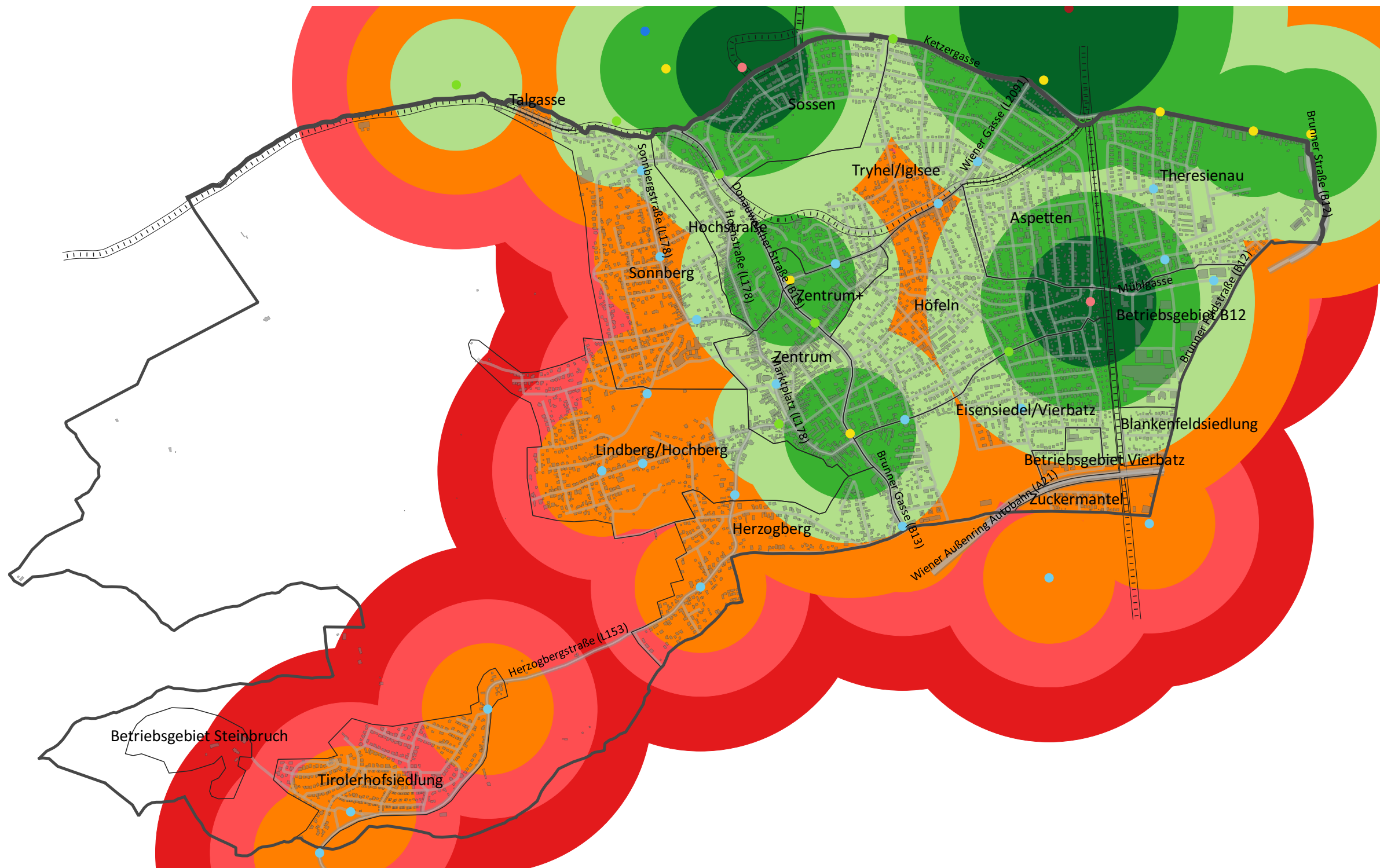
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie - Linienführung und Haltestellen
 - Variante 1 (Plan Nr. E1.1.1_1)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklassen - Variante 1

"Arbeitsverkehr-Pendler" - 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	G	
VIII	G	G		

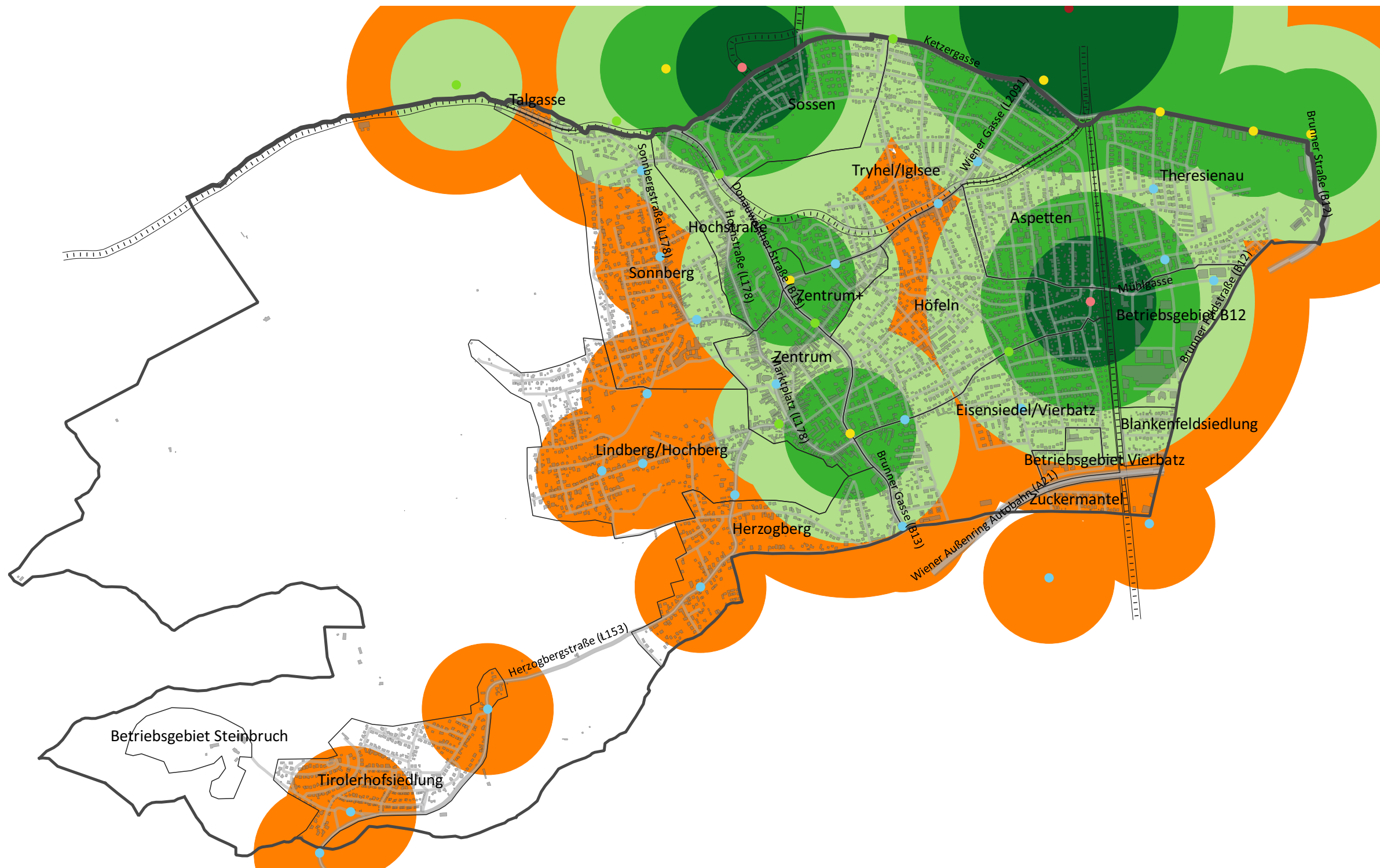
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
Neue Buslinie-Var.1-ÖV-Güteklassen
"Arbeitsverkehr-Pendler" Mo-Fr 6-20 Uhr
(Plan Nr. E1.1.1_2)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung - Variante 1

"Arbeitsverkehr-Pendler" - 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)

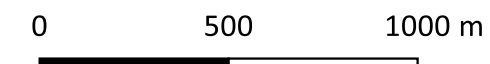
- A
- B
- C
- D

- Grenzen
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze

Quellen:

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

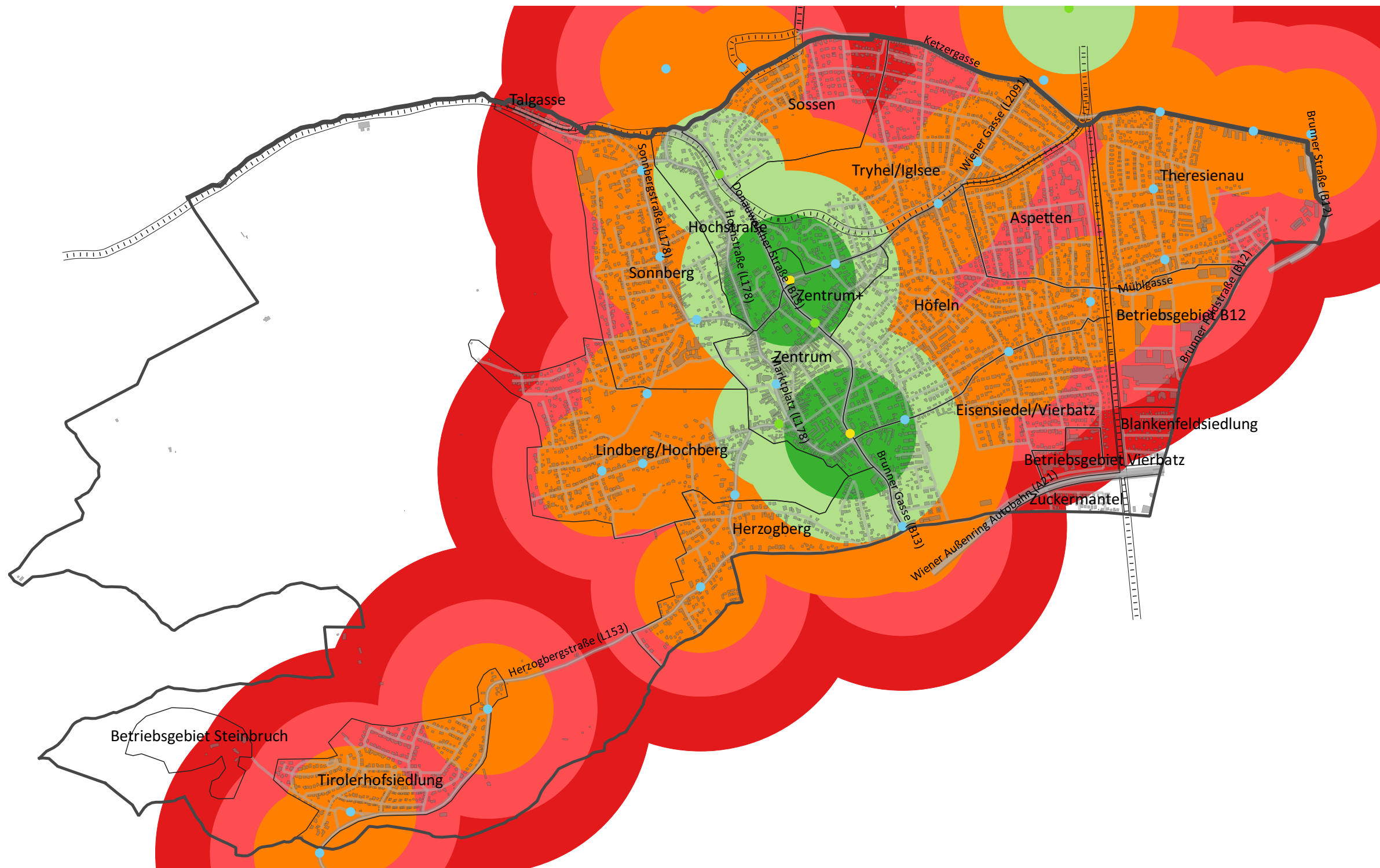
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie-Var.1-ÖV-Versorgung
 "Arbeitsverkehr-Pendler" Mo-Fr 6-20 Uhr
 (Plan Nr. E1.1.1_3)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklassen - Variante 1

Innerortsverkehr - 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	G	
VIII	G	G		

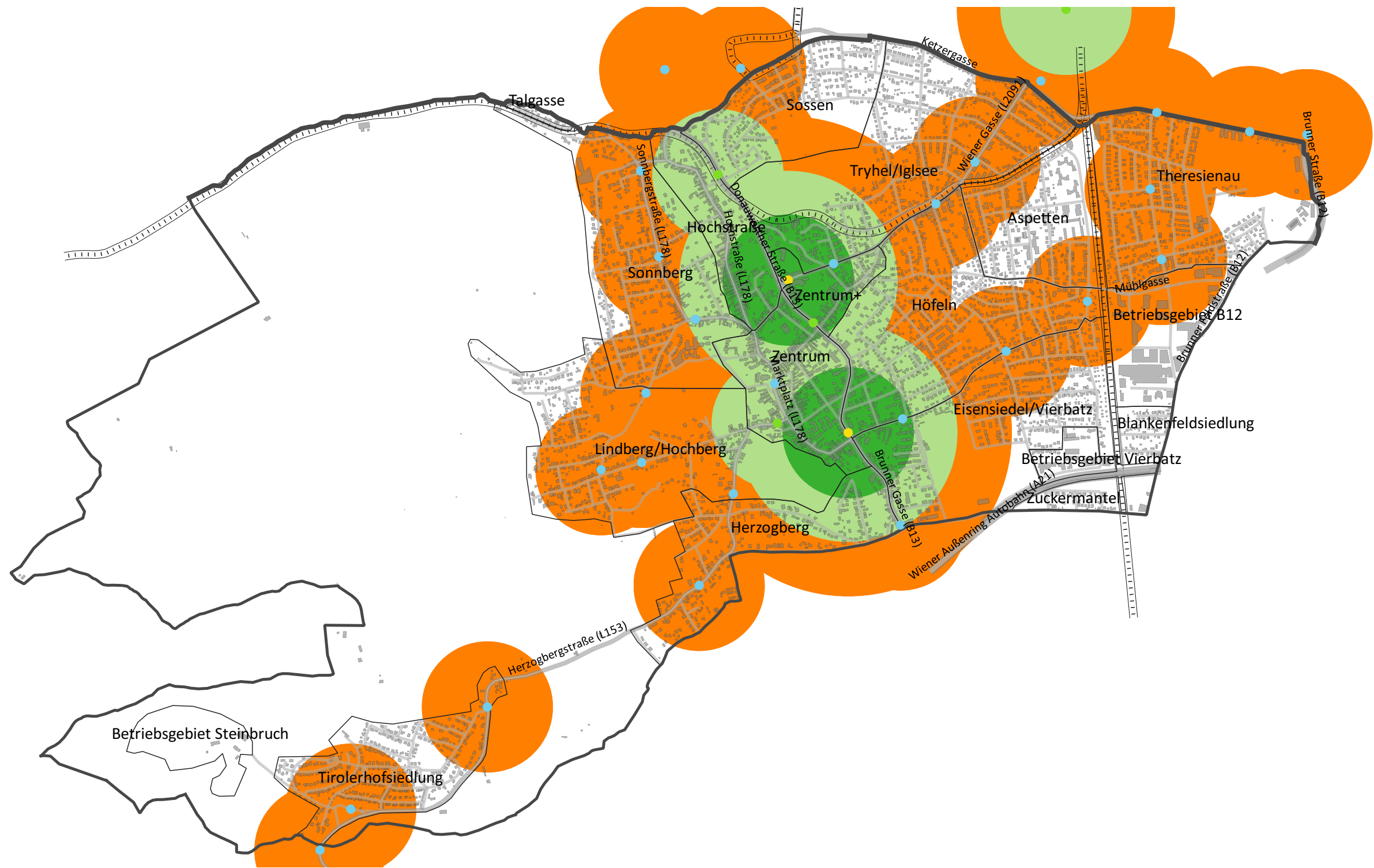
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
Neue Buslinie-Var.1-ÖV-Güteklassen-
Innerortsverkehr Mo-Fr 6-20 Uhr
(Plan Nr. E1.1.1_4)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr
ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung - Variante 1
 Innerortsverkehr - 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	III
5 bis 10 Min.	II	III	III	III
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	IV
20 bis 40 Min.	IV	V	V	V
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	VI
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	VII
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	VIII

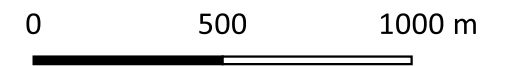
Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)

- A
- B
- C
- D

Grenzen
 — Landesgrenze
 — Gemeindegrenze

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

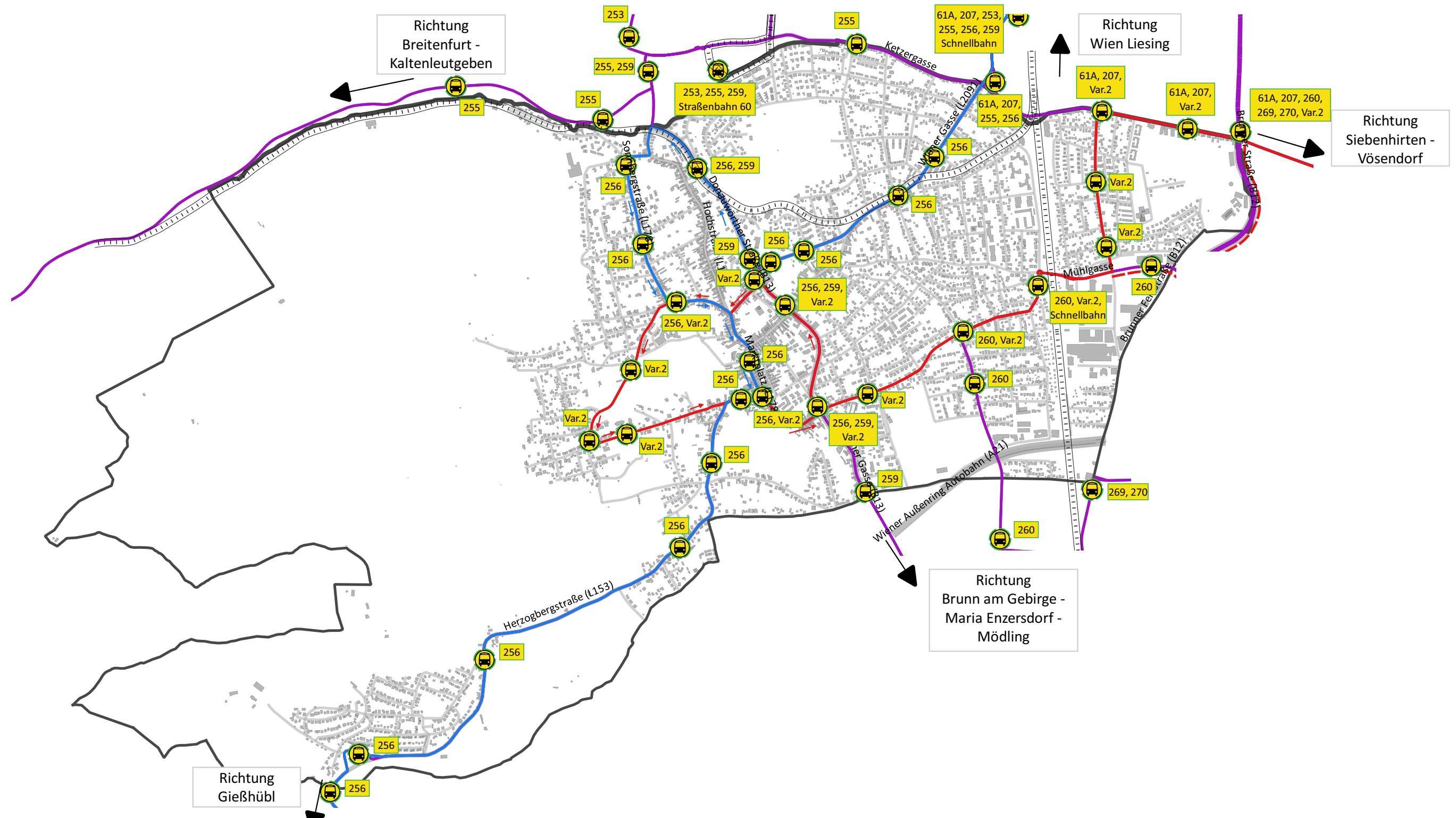
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie-Var.1-ÖV-Versorgung
 Innerortsverkehr Mo-Fr 6-20 Uhr
 (Plan Nr. E1.1.1_5)

Datum: Mai 2020

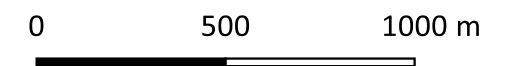




Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr
Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 - Variante 2

- | | |
|-----------------------|---|
| Verkehrsträger | Bus Linienführung - Bestand |
| Landesstraße B | Linie 256 - Geänderte Linienführung |
| Landesstraße L | Bus Linienführung - Neuplanung Variante 2 |
| Gemeindestraße | Bus Linienführung - Neuplanung Variante 2A |
| Bahngleise | ÖV Haltestellen - Bestand + Neuplanung Variante 2 |

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage



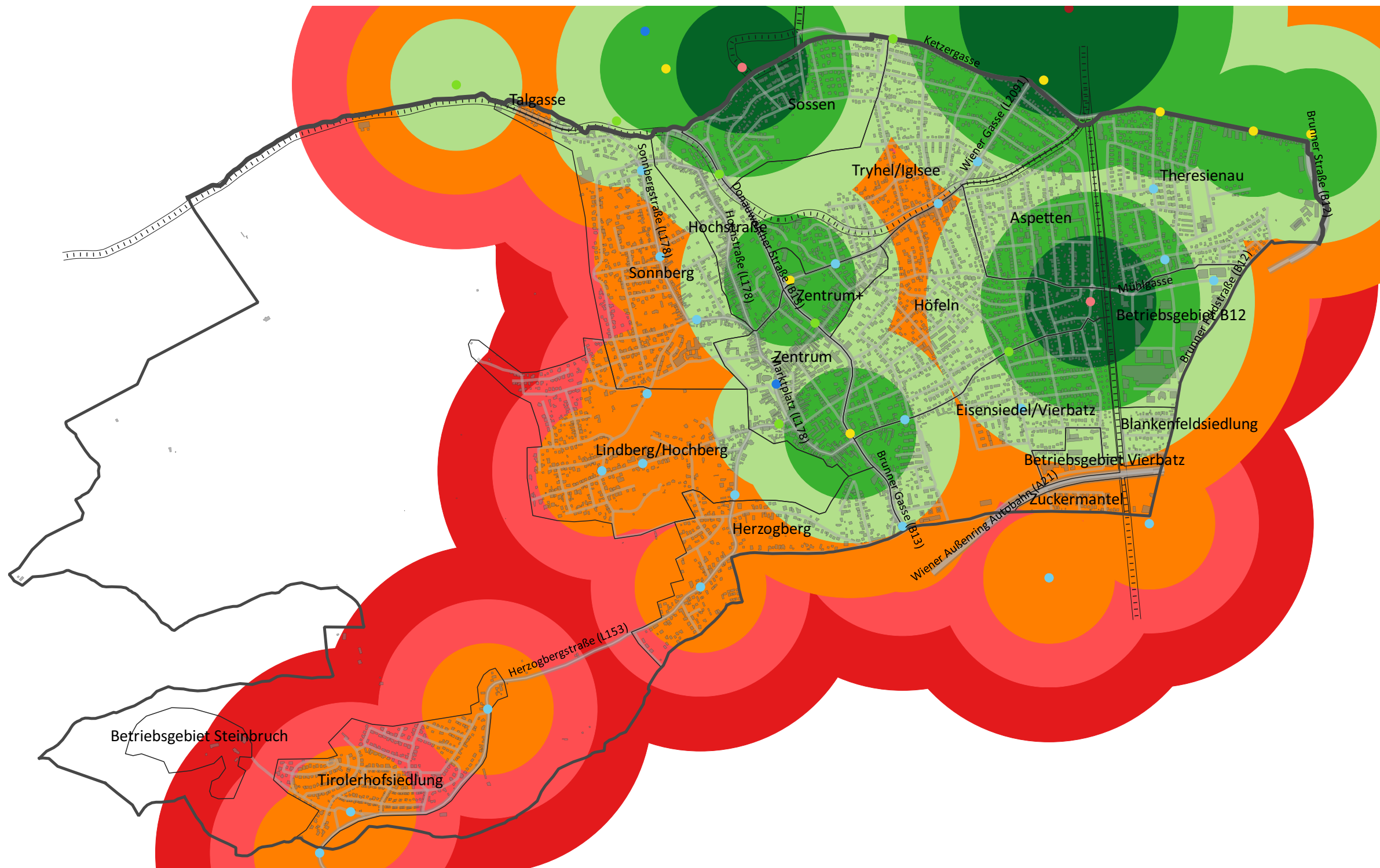
- Grenzen**
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie - Linienführung und Haltestellen
 - Variante 2 (Plan Nr. E1.1.1_6)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklassen - Variante 2

"Arbeitsverkehr-Pendler" - 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	G	
VIII	G	G		

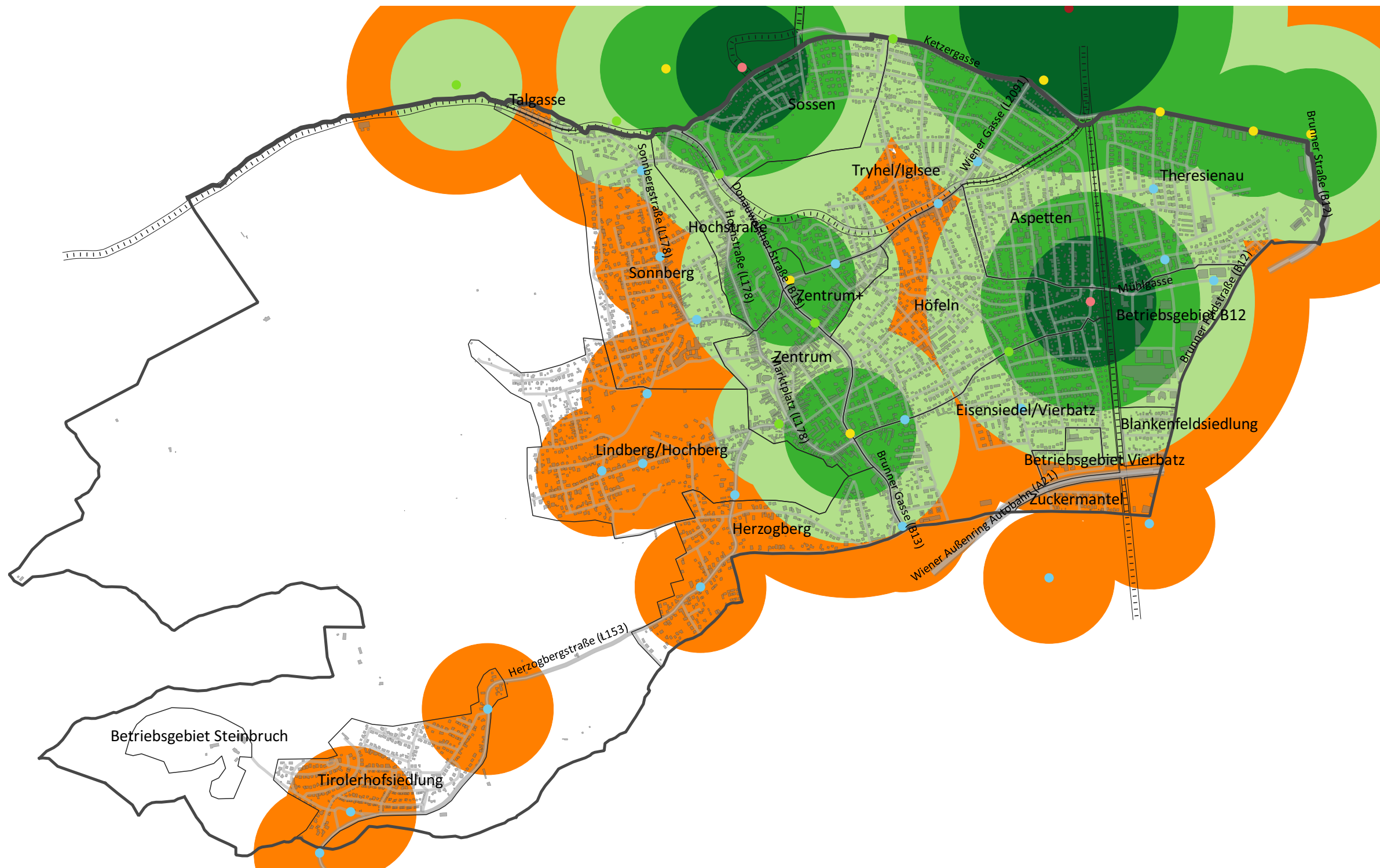
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
Neue Buslinie-Var.2-ÖV-Güteklassen
"Arbeitsverkehr-Pendler" Mo-Fr 6-20 Uhr
(Plan Nr. E1.1.1_7)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung - Variante 2

"Arbeitsverkehr-Pendler" - 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	

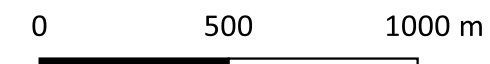
Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)

- A
- B
- C
- D

- Grenzen
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze

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

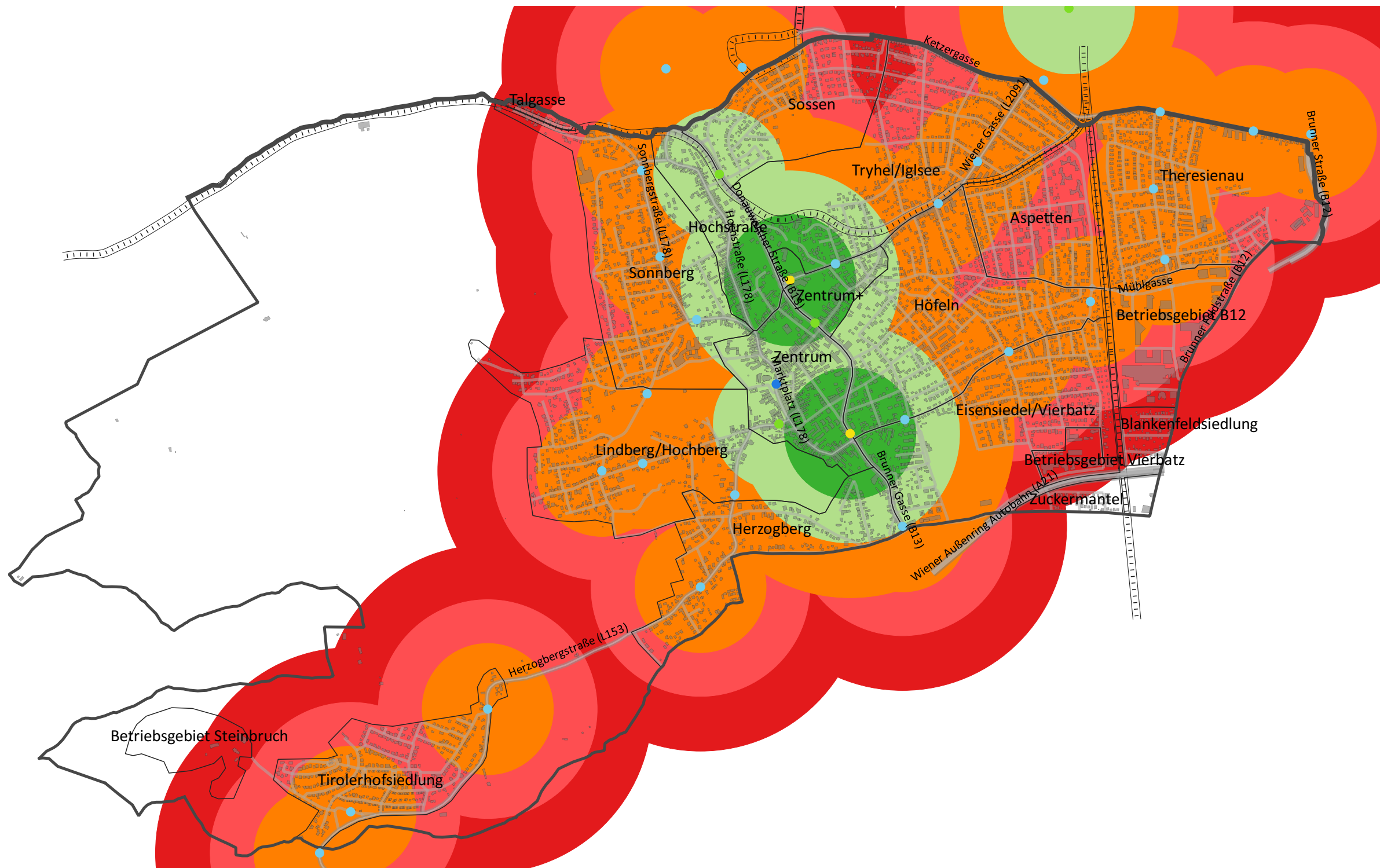
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie-Var.2-ÖV-Versorgung
 "Arbeitsverkehr-Pendler" Mo-Fr 6-20 Uhr
 (Plan Nr. E1.1.1_8)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklassen - Variante 2

Innerortsverkehr - 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	G	
VIII	G	G		

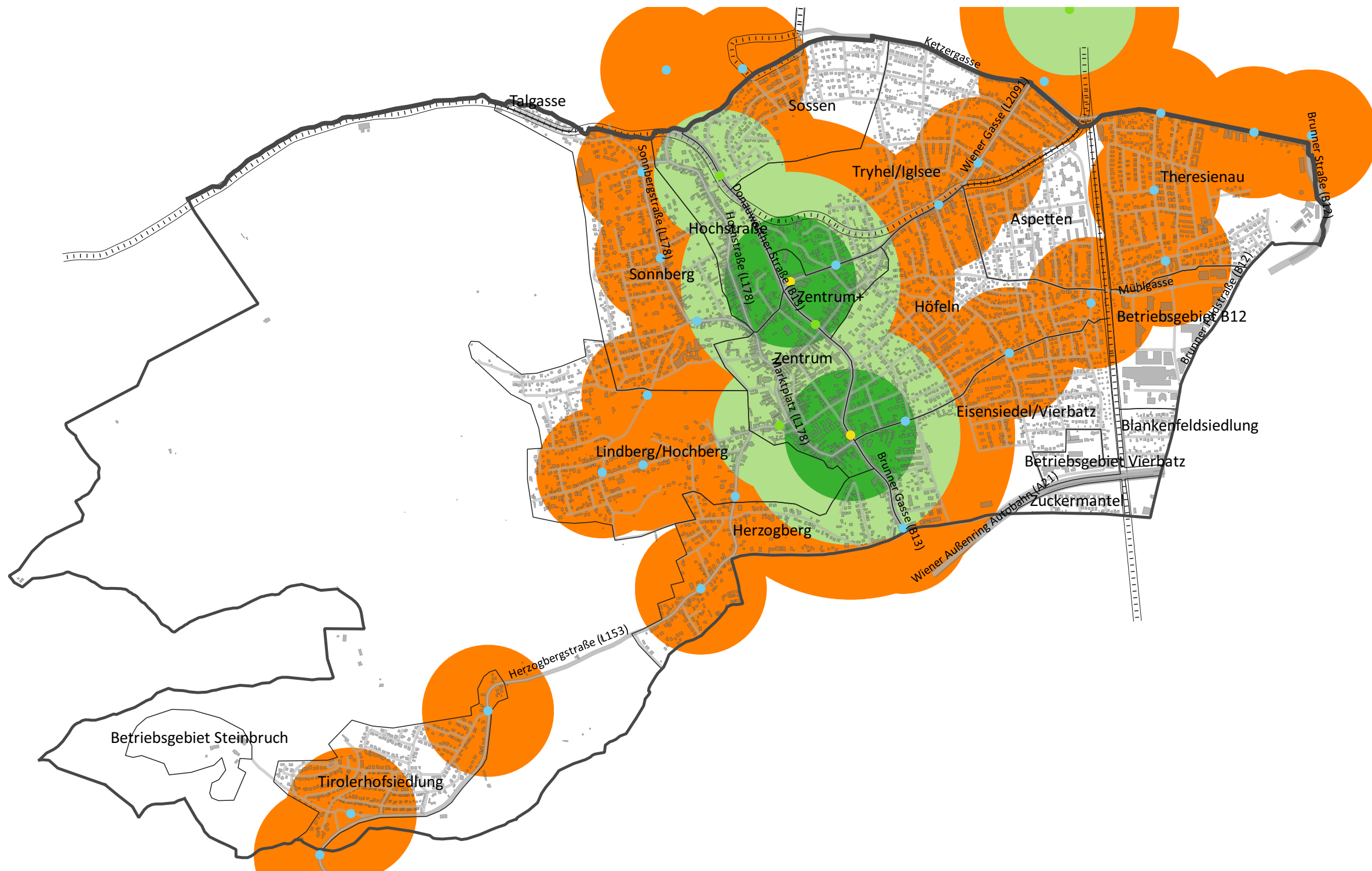
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
Neue Buslinie-Var.2-ÖV-Güteklassen-
Innerortsverkehr Mo-Fr 6-20 Uhr
(Plan Nr. E1.1.1_9)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr
ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung - Variante 2
 Innerortsverkehr - 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	III
5 bis 10 Min.	II	III	III	III
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	IV
20 bis 40 Min.	IV	V	V	V
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	VI
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	VII
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	VIII

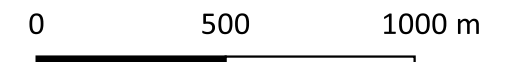
Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)



Grenzen
 — Landesgrenze
 — Gemeindegrenze

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

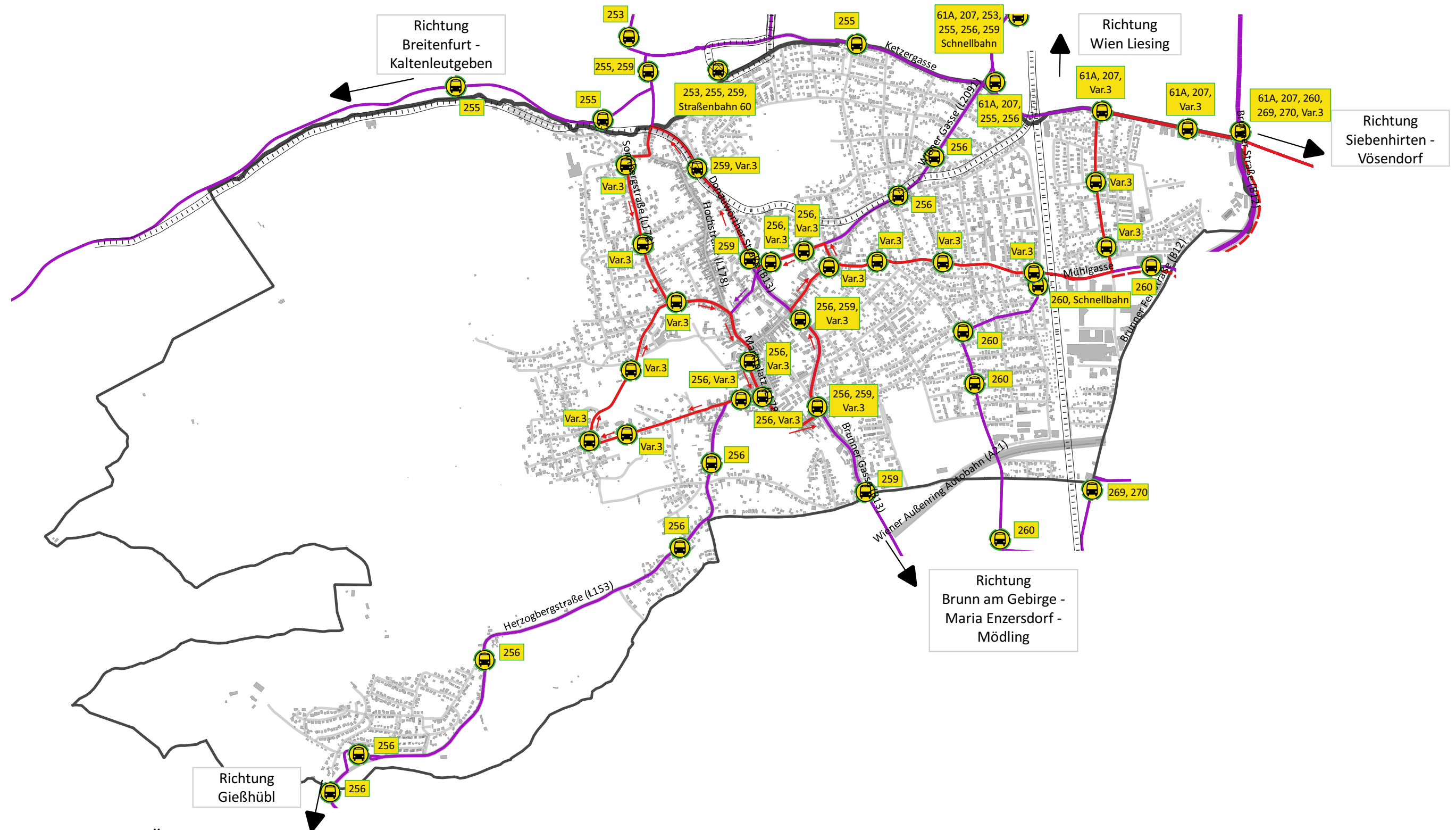
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie-Var.2-ÖV-Versorgung
 Innerortsverkehr Mo-Fr 6-20 Uhr
 (Plan Nr. E1.1.1_10)

Datum: Mai 2020





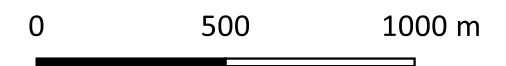
Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr
Neue Buslinie vom Zentrum zur U6 - Variante 3

- Verkehrsträger**
- Autobahn
 - Landesstraße B
 - Landesstraße L
 - Gemeindestraße
 - Bahngleise
- Bus Linienführung**
- Bus Linienführung - Bestand
 - Bus Linienführung - Neuplanung Variante 3
 - Bus Linienführung - Neuplanung Variante 3A
- ÖV Haltestellen**
- ÖV Haltestellen - Bestand + Neuplanung Variante 3

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage

Grenzen

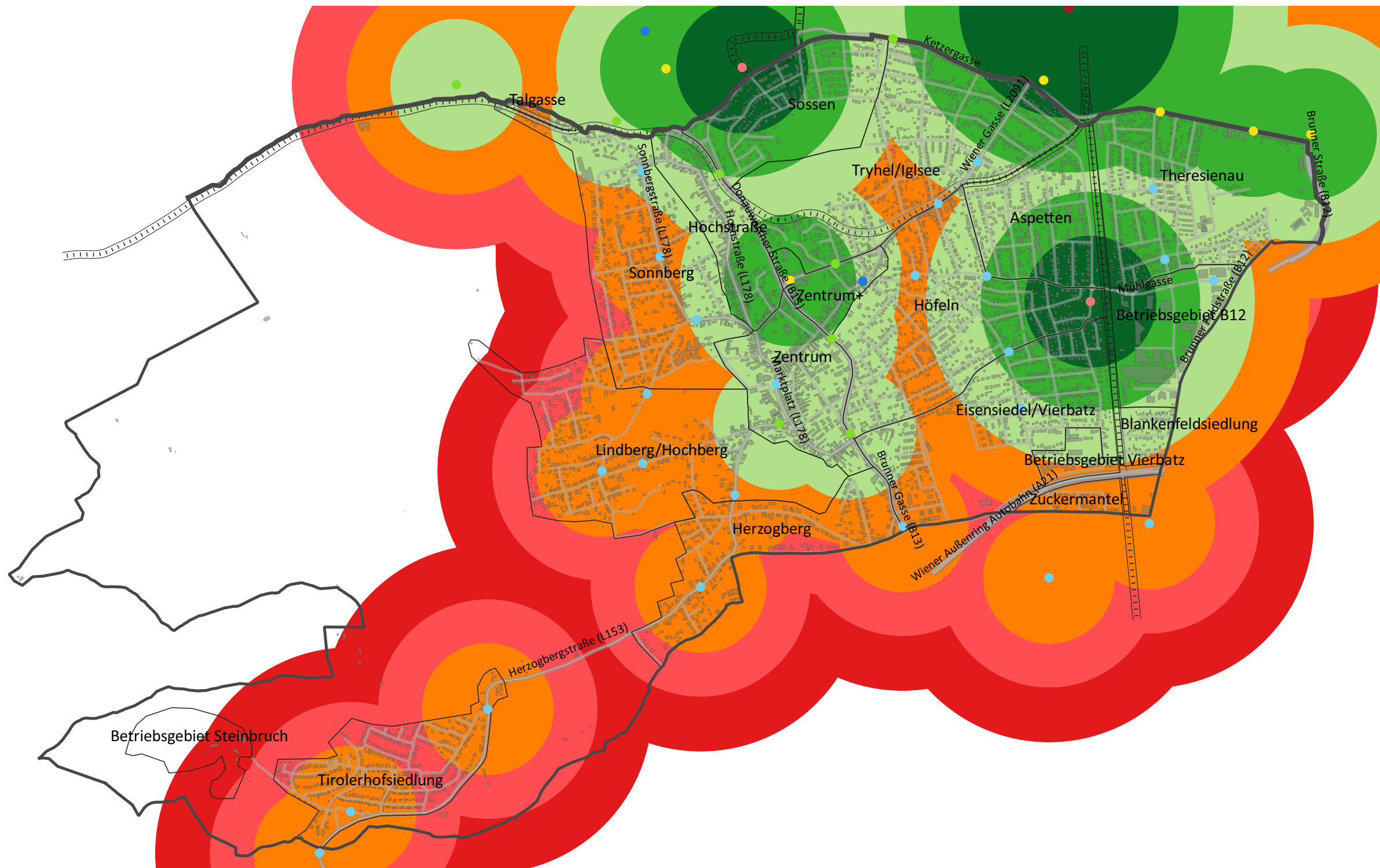
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie - Linienführung und Haltestellen
 - Variante 3 (Plan Nr. E1.1.1_11)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklassen - Variante 3

"Arbeitsverkehr-Pendler" - 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	G	
VIII	G	G		

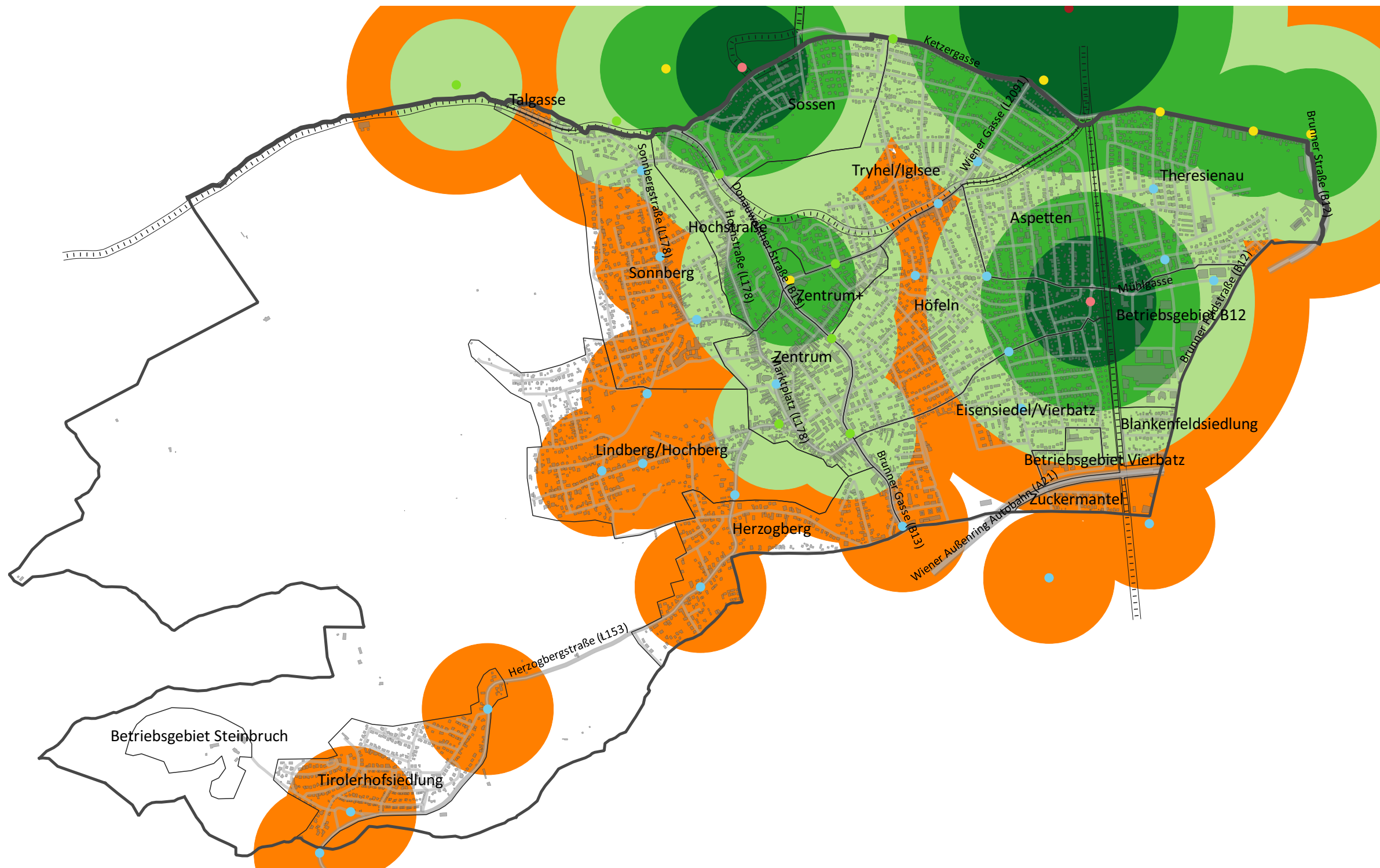
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
Neue Buslinie-Var.3-ÖV-Güteklassen
"Arbeitsverkehr-Pendler" Mo-Fr 6-20 Uhr
(Plan Nr. E1.1.1_12)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung - Variante 3

"Arbeitsverkehr-Pendler" - 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	

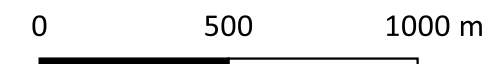
Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)

- A
- B
- C
- D

- Grenzen
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze

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

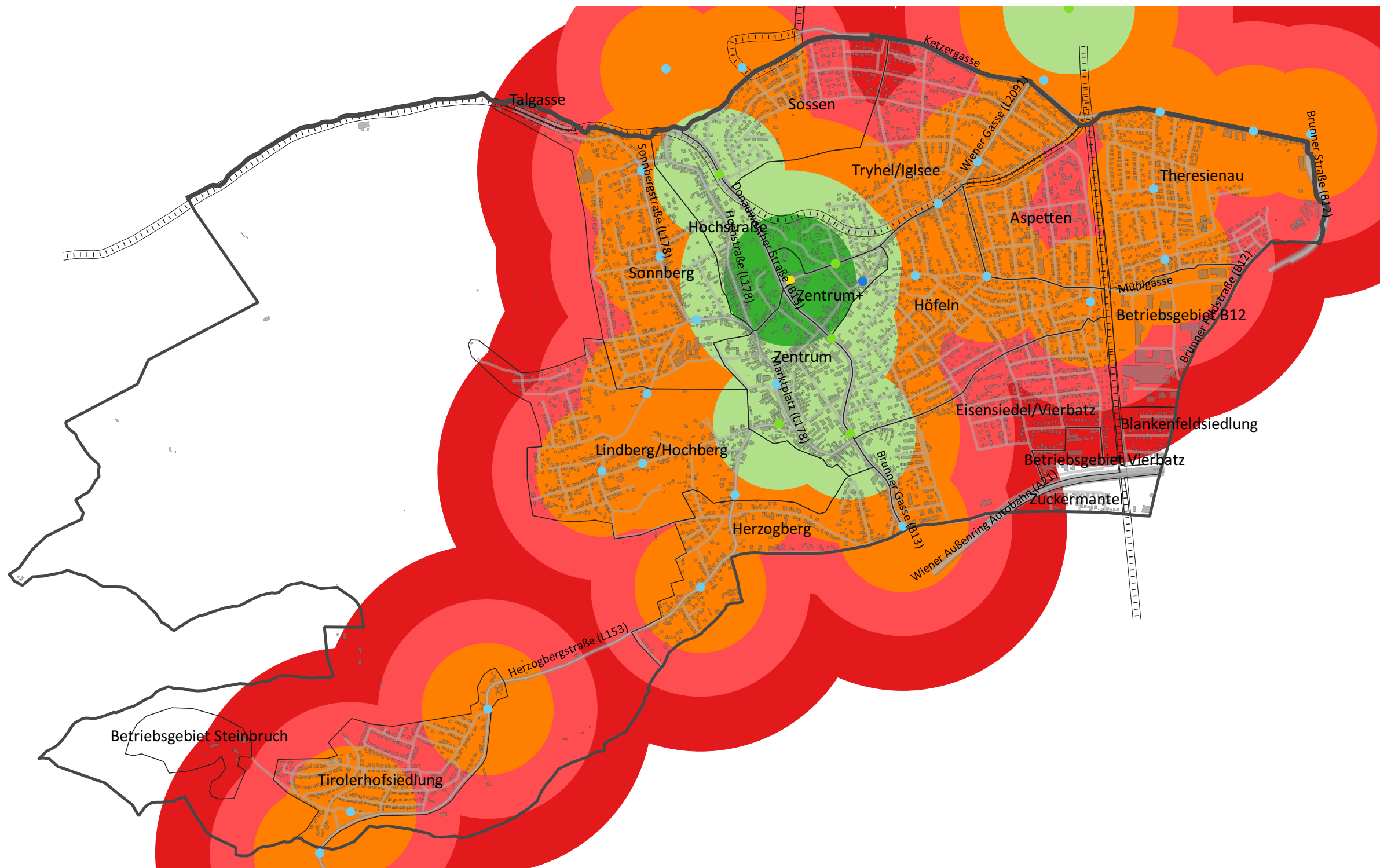
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie-Var.3-ÖV-Versorgung
 "Arbeitsverkehr-Pendler" Mo-Fr 6-20 Uhr
 (Plan Nr. E1.1.1_13)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklassen - Variante 3

Innerortsverkehr - 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	G	
VIII	G	G		

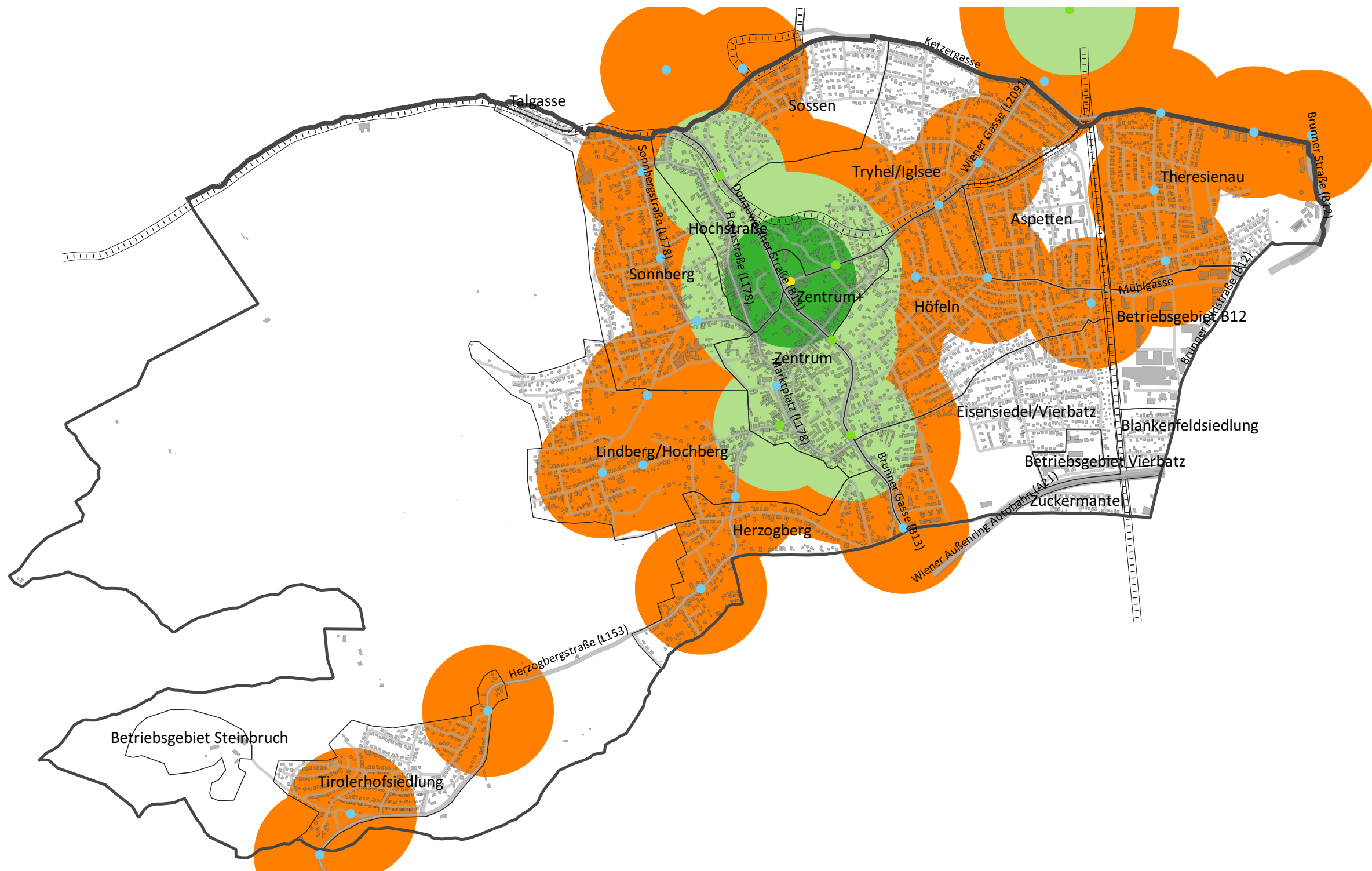
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
Neue Buslinie-Var.3-ÖV-Güteklassen-
Innerortsverkehr Mo-Fr 6-20 Uhr
(Plan Nr. E1.1.1_14)

Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr
ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung - Variante 3
 Innerortsverkehr - 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	III
5 bis 10 Min.	II	III	III	III
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	IV
20 bis 40 Min.	IV	V	V	V
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	VI
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	VII
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	VIII

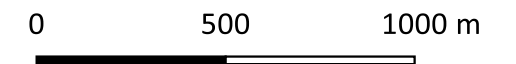
Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)

- A
- B
- C
- D

Grenzen
 — Landesgrenze
 — Gemeindegrenze

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

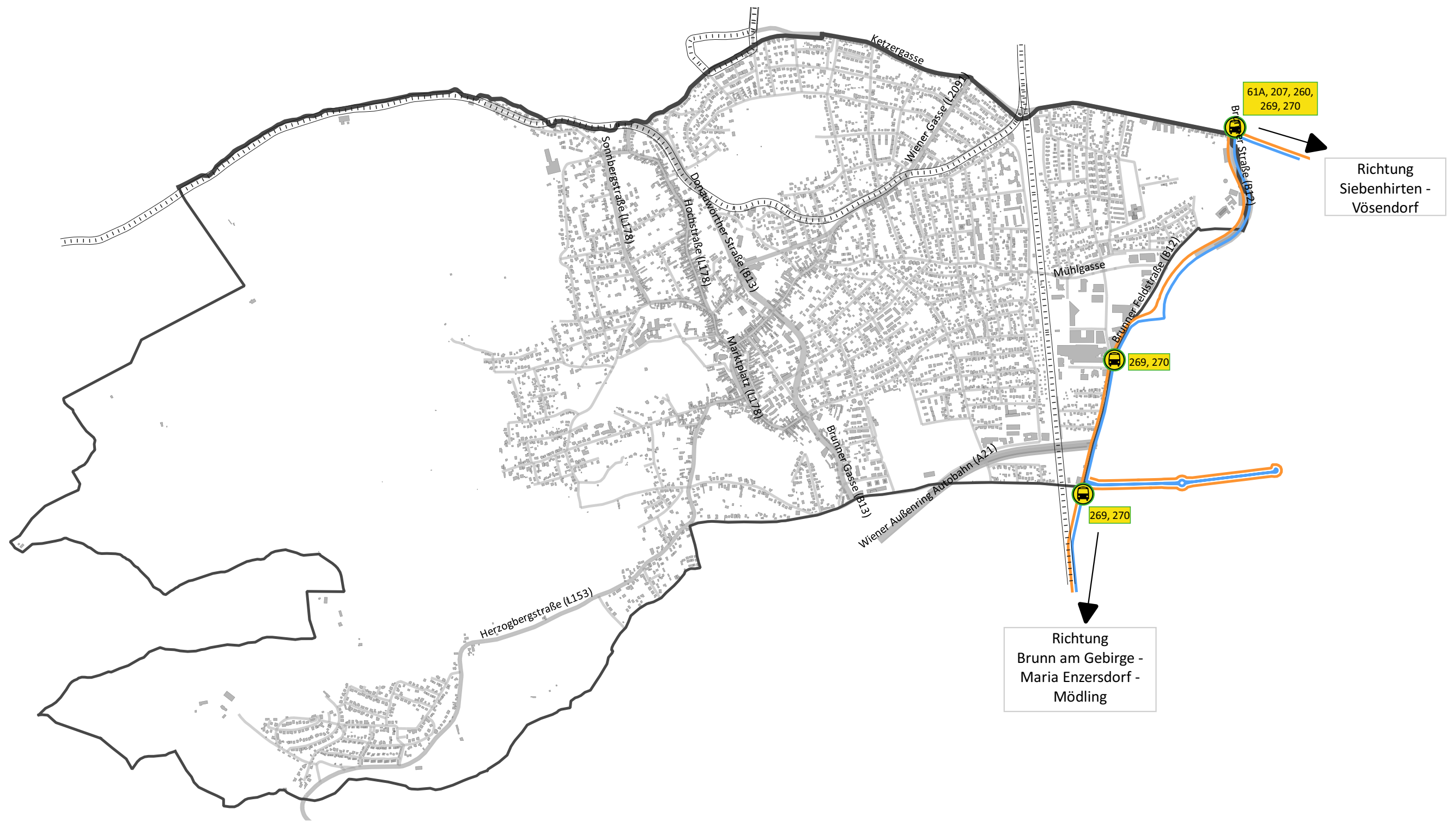
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Neue Buslinie-Var.3-ÖV-Versorgung
 Innerortsverkehr Mo-Fr 6-20 Uhr
 (Plan Nr. E1.1.1_15)

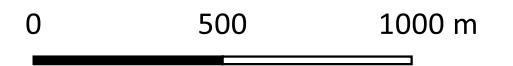
Datum: Mai 2020





Handlungsfeld E: Öffentlicher Verkehr
Änderung der Linienführung der Buslinie 269 und 270

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



Verkehrsträger

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

- Änderung Linienführung 269
- Änderung Linienführung 270
- ÖV Haltestellen - Bestand + Neuplanung Linie 269/270

Grenzen

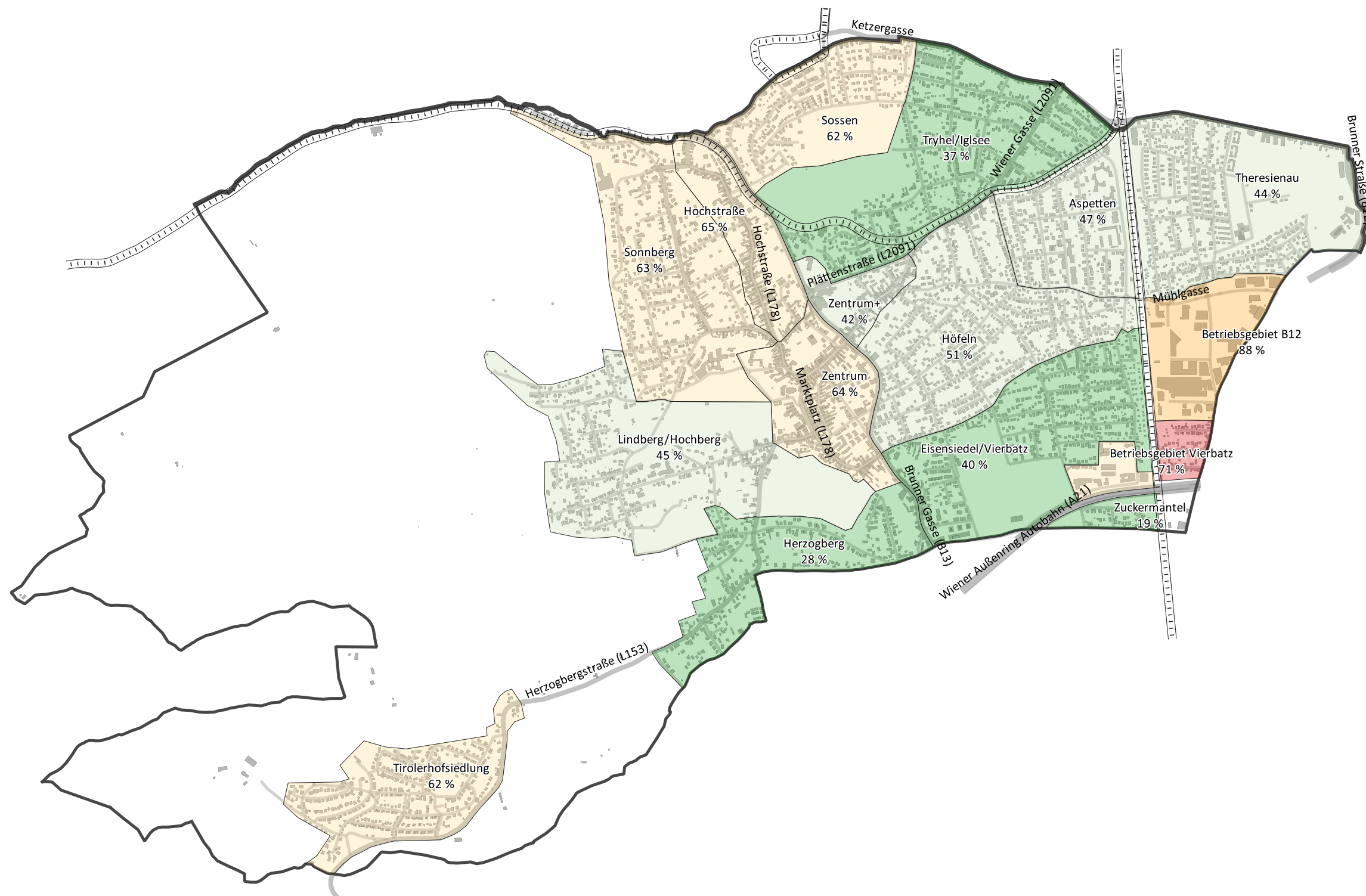
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 Änderung der Linienführung der Buslinien 269 und 270 (Plan Nr. E1.1.2)

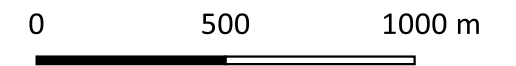
Datum: Mai 2020





Handlungsfeld F: Ruhender Verkehr
 mittlere Stellplatzauslastung je Teilgebiet (Vormittag)

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



Verkehrsträger	Auslastung
Autobahn	<40%
Landesstraße B	40-60%
Landesstraße L	60-80%
Gemeindestraße	80-90%
Bahngleise	>90%

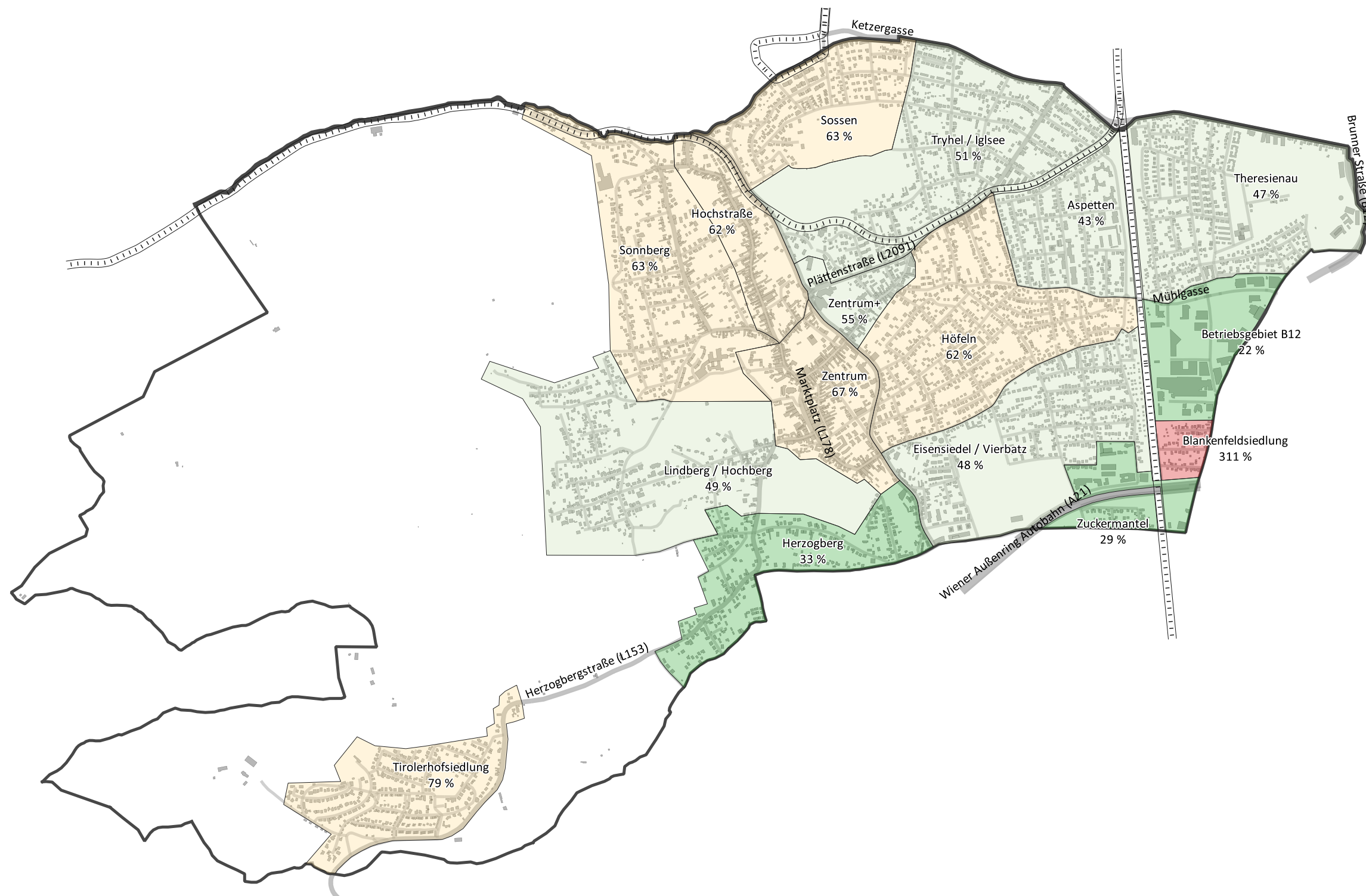
Grenzen
 — Landesgrenze
 — Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 mittlere Stellplatzauslastung je Teilgebiet
 (Vormittag)
 (Plan Nr. F1.1_1)

Datum: Mai 2020

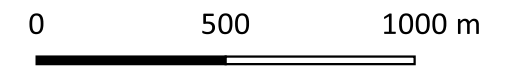




Handlungsfeld F: Ruhender Verkehr
 mittlere Stellplatzauslastung je Teilgebiet (Abend)

Verkehrsträger	Auslastung
Autobahn	<40%
Landesstraße B	40-60%
Landesstraße L	60-80%
Gemeindestraße	80-90%
Bahngleise	>90%

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen
 — Landesgrenze
 — Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Grundlagen- und Maßnahmenkatalog
 mittlere Stellplatzauslastung je Teilgebiet (Abend)
 (Plan Nr. F1.1_2)

Datum: Mai 2020

