



Hier investiert
Niederösterreich.

Ein Projekt der NÖ Dorf- und Stadterneuerung.

con·sens
mobilitätsdesign

MOBILITÄTSKONZEPT



Bild: geolandrat

STADTGEMEINDE WOLKERSDORF IM WEINVIERTEL

23.06.2022

PROJEKTNAME

Mobilitätskonzept Wolkersdorf

PROJEKTNUMMER

P20145

AUFTRAGGEBER

Stadtgemeinde Wolkersdorf im Weinviertel
Hauptstraße 28
2120 Wolkersdorf im Weinviertel

AUFTRAGNEHMER

con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien
studio@cvp.at | 01 9081181 | www.cvp.at
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

BEARBEITER

DI Michael Szeiler, MAS
DI Laurentius Terzic



con.sens verkehrsplanung
ziviltechniker gmbh
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien
+43 1 9081181 | studio@cvp.at | www.cvp.at

DI Michael Szeiler, MAS
Geschäftsführer

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers einzuholen.

INHALT

1	EINLEITUNG	6
2	ANALYSE	8
2.1	ÖFFENTLICHER VERKEHR.....	8
2.2	KFZ-VERKEHR	10
2.3	PARKRAUMANALYSE	12
2.4	RADVERKEHR.....	14
2.5	FUSSVERKEHR.....	16
3	ZUKUNFTSPROFIL: VERKEHR UND MOBILITÄT	18
3.1	VERKEHR GANZHEITLICH BERUHIGEN	19
3.2	FORCIERUNG EINER AKTIVEN MOBILITÄT.....	20
3.3	SICHER UND AUTOFREI IN DIE SCHULEN.....	23
3.4	STÄRKUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN ALLE ORTSTEILE	24
4	MASSNAHMENKATALOG	25
4.1	VIERTELÜBERGREIFENDE MASSNAHMEN	25
4.2	VERORTETE MASSNAHMEN	29
5	ANHANG	56

Sehr geehrte Wolkersdorferinnen und Wolkersdorfer,
liebe Jugend!

Was benötigen wir für eine lebenswerte Ortsmitte, womit können sich alle Menschen in Wolkersdorf identifizieren? Wie können wir alternative Mobilitätsarten attraktiv umsetzen? Diesen Herausforderungen und Fragen widmete sich die Stadtgemeinde Wolkersdorf einem Bürgerbeteiligungsprozess, der sich coronabedingt über 2 Jahre erstreckte. Das nun vorliegende Mobilitätskonzept hält Antworten für viele Fragen der Gegenwart und Zukunft bereit.



Dieses Mobilitätskonzept soll nun als Grundlage für die langfristige Entwicklung eines Verkehrssystems in unserer Stadt dienen. Einem Verkehrssystem in dem sich ALLE gleichberechtigt wiederfinden: Kinder und Jugendliche, ältere und beeinträchtigte Verkehrsteilnehmer*innen, motorisierte und nicht motorisierte Bürger*innen. Es gilt, das Spannungsfeld zwischen Mobilitätsansprüchen und Aufenthaltsqualitäten sowie wirtschaftlichen Interessen in partnerschaftlichen Einklang zu bringen.

Gegenseitige Ausgrenzung ist keine Lösungsmöglichkeit. Durch räumliche Begrenzung sowie ressourcenschonendes Handeln steht uns der öffentliche Raum nicht uneingeschränkt zur Verfügung.

Meine Überzeugung ist, dass nur durch die Rücksichtnahme aller Teilnehmenden ein konfliktarmes Begegnen möglich ist.

Ich darf Sie einladen, diesen Weg des respektvollen Umgangs miteinander zu leben. Denn ich bin überzeugt, dass eine Weiterentwicklung der Mobilität in Wolkersdorf hinsichtlich einer gleichberechtigten und sicheren Begegnung nur gemeinsam zu bewältigen ist.

Ihr Bürgermeister

Dominic Litzka

Sehr geehrte Mobilitäts-Bürger*innen!

Die Zukunftspartnerschaft hat sich auf ein Mobilitätskonzept und einen Masterplan für Wolkersdorf verständigt. Nach der Angebotseinholung konnten dann im Jahr 2019 die Aufträge vergeben werden. Für das erste Mobilitätskonzept Wolkersdorf konnte mit der Firma con.sens mobilitätsdesign ein engagiertes Verkehrsplanungsbüro gewonnen werden.



Leider konnte der Schwung beim Auftakt durch die breite Bürger*innenbeteiligung im Sommer 2020 nicht mitgenommen werden, da uns Covid19 viel Zeit gekostet hat. In mehreren Arbeitssitzungen wurden die Vorschläge der Bürger*innen, Betriebe und der radlobby Wolkersdorf mit den Fachplanern geprüft und eingearbeitet. Im Sommer 2021 wurden sie dann erstmals öffentlich präsentiert, um dann final mit der Verkehrsbehörde der BH Mistelbach noch auf ihre Umsetzbarkeit abgestimmt zu werden.

Das vorliegende erste Mobilitätskonzept Wolkersdorf wird in den nächsten Jahren zur Umsetzung kommen, ganz wesentlich soll der „Aktiven Mobilität“ mehr Sicherheit und Raum gegeben werden. Um auch die Ziele des Masterplan Wolkersdorf - Klimaneutralität 2040 erreichen zu können, braucht es Ihren Umstieg auf das Fahrrad für die Wege in Wolkersdorf.

Wir sehen uns am Radweg,

Christian Schrefel

Stadtrat für Mobilität

1 EINLEITUNG

Das Mobilitätskonzept Wolkersdorf soll der Stadtgemeinde Wolkersdorf für die kommenden Jahre eine Grundlage für den Umgang mit Fragestellungen der Mobilität und des Verkehrs geben. Es behandelt den öffentlichen Verkehr, den Fuß- und Radverkehr und den motorisierten Individualverkehr. Das Mobilitätskonzept soll sowohl konkrete Lösungsansätze für dringliche Verkehrsprobleme aufzeigen, als auch ein generelles Leitbild für den Umgang mit mobilitätsrelevanten Fragestellungen definieren. Als Ziel wurde definiert, dass im Mobilitätskonzept Maßnahmen und Strategien zur Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen, zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes zu erarbeiten sind.

Prozess

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts Wolkersdorf wurde von der Stadtgemeinde Wolkersdorf beauftragt. Der Prozess wurde in regelmäßigen Workshops von einer Steuerungsgruppe mit VertreterInnen aller politischen Fraktionen und der Stadtverwaltung begleitet. Das Mobilitätskonzept wurde in enger Abstimmung mit dem parallel erstellten Masterplan für Wolkersdorf und Obersdorf verfasst.

Gemeinsam mit dem Masterplan-Prozess wurden die BürgerInnen der Stadt Wolkersdorf in die Erstellung des Mobilitätskonzepts eingebunden. Im September 2020 wurden im Rahmen einer mehrtägigen Ideenwerkstatt zahlreiche Inputs aus der Bevölkerung gesammelt. Im August 2021 wurde eine Rohfassung des Mobilitätskonzepts präsentiert und Feedback von den BürgerInnen für die vorliegende Endfassung aufgenommen. In mehreren Gesprächen wurden zudem die Interessen wichtiger Stakeholder in den Prozess aufgenommen, darunter VertreterInnen der lokalen Wirtschaft, der Radlobby und der Polizei.



Abbildungen 1 und 2: Feedbackveranstaltung im August 2021

Aufbau des Berichts

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden umfangreiche Vor-Ort-Erhebungen (Augenscheine, Befahrungen) durchgeführt. Insbesondere die Qualität des Fuß- und Radwegenetzes wurde auf dieser Basis kartiert. Quantitativ wurden Verkehrszählungen durchgeführt und ausgewertet sowie eine Parkraumerhebung durchgeführt. Die Ergebnisse der Analyse wurden in der Steuerungsgruppe vorgestellt und daraus Stärken, Schwächen und Handlungsfelder abgeleitet.

Gemeinsam mit der Steuerungsgruppe wurde aufbauend auf der Analyse ein Leitbild für die Mobilität der Zukunft entwickelt. Dieses Leitbild wurde in den beiden Beteiligungsveranstaltungen gemeinsam mit den BürgerInnen nachgeschärft. Ergebnis ist das „Zukunftsprofil Verkehr und Mobilität“, das Teil des im Gemeinderat beschlossenen Zukunftsprofils Wolkersdorf ist.

Abschließender Teil des Mobilitätskonzepts ist der Maßnahmenkatalog, der die im Zukunftsprofil definierten Ziele auf konkrete, kurz-, mittel- oder längerfristig umsetzbare Maßnahmen herunterbricht. Zu einem großen Teil basiert der Maßnahmenkatalog auf Vorschlägen, die in der Beteiligung von BürgerInnen eingebracht wurden. Er soll eine Grundlage für weiterführende Detailplanungen von Projekten bilden, mit denen sukzessive die von der Stadtgemeinde Wolkersdorf definierten Mobilitätsziele realisiert werden können.

2 ANALYSE

2.1 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Wolkersdorf verfügt über eine gut ausgebaute S-Bahn-Anbindung. Von den Stationen Wolkersdorf und Obersdorf verkehren Richtung Wien untertags vier Züge stündlich, Richtung Mistelbach bzw. Laa an der Thaya zwei Züge stündlich.

Im Busverkehr gibt es seit der Einstellung des Bahnverkehrs am Schweinbarther Kreuz einen Halbstundentakt nach Gänserndorf (Linie 530), der seit dem Jahr 2020 auch das Stadtzentrum anbindet. Weitere Buslinien – ohne Taktverkehr und teilweise nur als Schülerverkehr – verkehren u.a. nach Wien-Floridsdorf, Zistersdorf, Großebersdorf, Neubau bei Ladendorf, Streifing, Niederkreuzstetten, Auersthal und Mistelbach.

Die Katastralgemeinden Münichsthal und Pföding sind an das Stadtzentrum von Wolkersdorf montags bis freitags mit der Buslinie 501 angebunden, allerdings ohne Taktverkehr und mit Lücken im Fahrplan von mehreren Stunden. Samstags und sonntags gibt es keine öffentliche Anbindung. Riedenthal ist mit der Buslinie 515 besser an das Wolkersdorfer Zentrum angebunden, hier gibt es wochentags alle 1-2 Stunden eine Verbindung, am Wochenende zweistündlich.

Speziell für SeniorInnen ab 65 gibt es seit 2015 einen vom Verein „WOLKiMobil“ betriebenen Fahrtendienst.

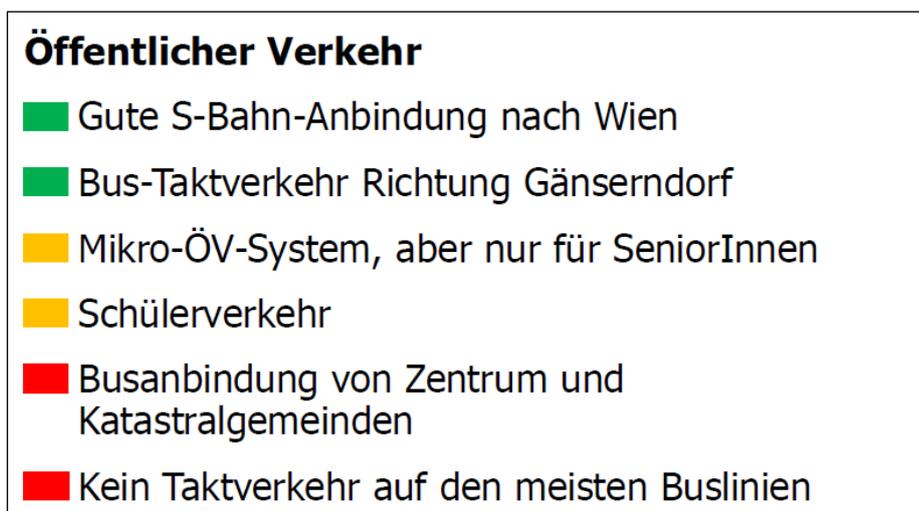


Abbildung 3: Öffentlicher Verkehr: Stärken und Schwächen



Abbildung 4: ÖV-Netz in Wolkersdorf

2.2 KFZ-VERKEHR

Seit 2010 ist Wolkersdorf hochrangig mit der A5 (Nord/Weinviertel Autobahn) erschlossen, die Wolkersdorf u.a. mit Wien und der Bezirkshauptstadt Mistelbach verbindet. Die durchs Zentrum führende Landesstraße B7 (Brünner Straße) dient seither vorrangig der lokalen Erschließung. Weiters führt die Landesstraße L6 über Deutsch-Wagram nach Leopoldsdorf im Marchfelde. Die L6 hat als Obersdorfer Straße bzw. Hauptstraße gleichzeitig eine wichtige innerörtliche Erschließungsfunktion.

Auf den Landesstraßen im Ortsgebiet gilt Tempo 50. Auf Gemeindestraßen sind Temporeduktionen in vielen Bereichen bereits umgesetzt, es gilt vorwiegend Tempo 30.

Verkehrszählungen belegen, dass Wolkersdorf nicht akut vom Kfz-Verkehr überlastet ist. Auf der B7 (Höhe Obersdorfer Straße) kann aus Spitzenstundenzählungen auf einen DTVw von ca. 7.000 Kfz geschlossen werden. Auf der L6 (Höhe Wiener Straße) liegt der DTVw bei ca. 3.000 Kfz. Details und weitere Verkehrszählungen sind im Anhang 1 beigefügt.

Kfz-Verkehr

- Keine akute Verkehrsüberlastung
- Temporeduktion in vielen Bereichen bereits umgesetzt
- Vergleichsweise dichtes Straßennetz im Zentrum mit Parallelstraßen schafft Spielraum für Maßnahmen betreffend Verkehrsorganisation und Parkraumbewirtschaftung
- Auto auf fast allen Wegen das komfortabelste Verkehrsmittel
- Parkplätze in großer Zahl gratis verfügbar
- Mutmaßlich immer noch ansteigende Kfz-Verkehrsmengen
- Kfz-Verkehr + Parkplätze beanspruchen viel Platz

Abbildung 5: Kfz-Verkehr: Stärken und Schwächen



Abbildung 6: Hochrangiges MIV-Netz

2.3 PARKRAUMANALYSE

Im Zentrum und im Bahnhofsviertel von Wolkersdorf sowie auf den Park & Ride-Anlagen Wolkersdorf und Obersdorf wurde eine Parkraumerhebung durchgeführt. Mit Donnerstag (Vormittag und Nachmittag) wurde ein typischer Werktag erhoben, mit Freitag (Vormittag und Nachmittag) der Wochentag mit der höchsten Kundenfrequenz im Zentrum (Markttag). Die Erhebungen fanden im Oktober 2020 statt, zu diesem Zeitpunkt war kein Corona-Lockdown in Kraft.

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung zeigen eine maximale Auslastung von bis zu 78% im unmittelbaren Zentrum von Wolkersdorf (Freitag Nachmittag). Im erweiterten Zentrum von Wolkersdorf liegt die Auslastung bei lediglich knapp 50%.

Die Park & Ride-Anlagen in Wolkersdorf und Obersdorf verfügen ebenfalls noch über Kapazitätsreserven. In Wolkersdorf lag die maximale gezählte Auslastung bei 64% (Donnerstag Vormittag). In Obersdorf, wo lediglich Freitag Vormittag gezählt wurde, war ca. ein Drittel der Stellplätze belegt.

In der Hauptstraße Wolkersdorf wurde zudem die Verweildauer der Pkw analysiert. Die überwiegende Zahl der LenkerInnen nutzt die Hauptstraße nur zum Kurzparken. Dennoch gibt es einen signifikanten Anteil von im Tagesschnitt rund 20% der Pkw, die mehr als eine Stunde lang in der Hauptstraße geparkt sind.

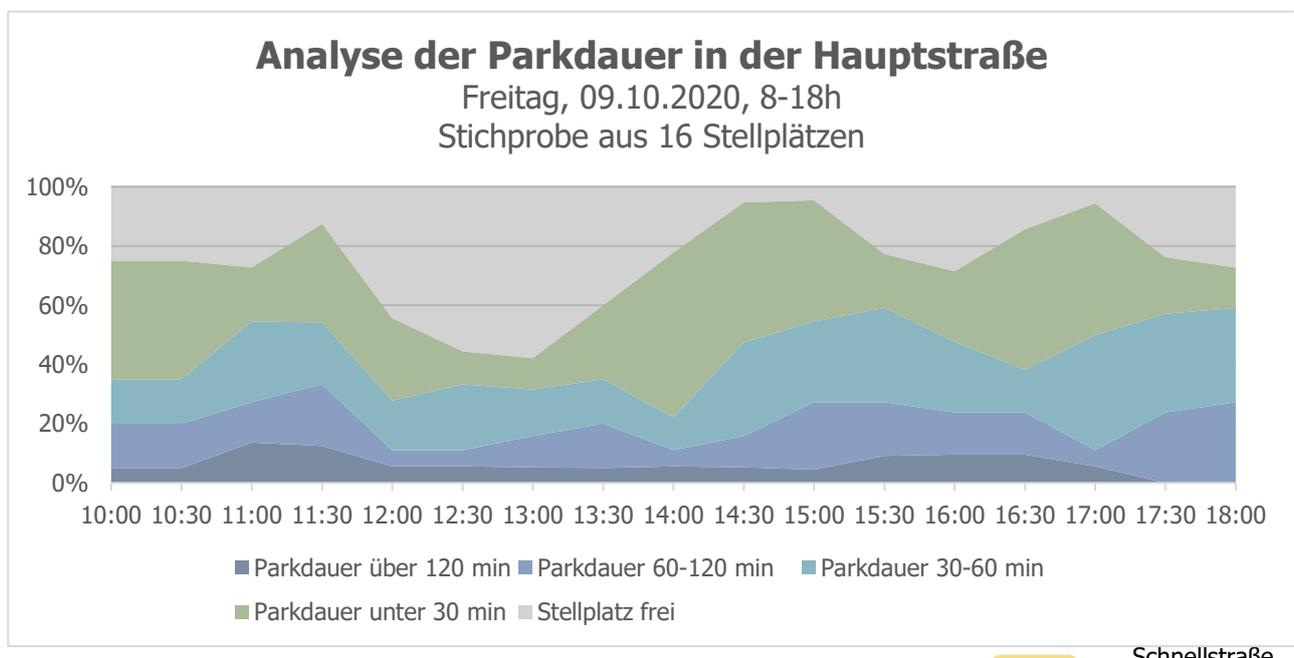


Abbildung 7: Analyse der Parkdauer in der Hauptstraße (Wolkersdorf)



Abbildung 8: Maximale Stellplatzauslastung je Gebiet

Auslastung bezogen auf die Gesamtzahl aller Stellplätze im jeweiligen Gebiet						
	Zentrum	Erweitertes Zentrum Nordwest	Erweitertes Zentrum Südost	Bahnhofsviertel	P+R Wolkersdorf	P+R Obersdorf
Stellplätze ohne Einschränkung	174	213	338	268	917	220
Stellplätze mit Einschränkung	20	20	12	25	27	5
Do 10-12	66%	42%	45%	47%	64%	
Do 15-17	72%	44%	40%	45%	48%	
Fr 10-12	75%	47%	42%	45%	50%	33%
Fr 15-17	78%	49%	47%	35%	32%	

Abbildung 9: Stellplatzauslastung je Gebiet zu allen untersuchten Zeiten

2.4 RADVERKEHR

Durch Wolkersdorf führt der gut ausgebaute internationale Radweg Eurovelo 9. Darüber hinaus wurde in den vergangenen Jahren ein sicheres Basisradnetz geschaffen. In Nebenstraßen ist der Radverkehr meist sicher möglich, da Tempo und Verkehrsstärken gering sind. Einbahnen sind nur teilweise für den Radverkehr geöffnet.

Lückenhaft ist das Radnetz insbesondere entlang von Landesstraßen (z.B. Obersdorfer Straße, Wiener Straße, Alleegasse). Hier besteht erheblicher Optimierungsbedarf, vor allem wo es keine nahe und geeignete Ausweichroute gibt. Auch Querungen von Landesstraßen sind an vielen Stellen für den Radverkehr noch nicht optimal gelöst, insbesondere hinsichtlich der Bedürfnisse von Kindern und SeniorInnen.

Durchgehende Radverbindungen in die Katastral- und Nachbargemeinden sind entlang dem Eurovelo 9 gut ausgebaut, andernorts fehlen sie aber noch, etwa nach Münchensthal und Pföding.

Sichere Abstellanlagen gibt es an mehreren wichtigen Orten im Stadtgebiet bereits in ausreichender Zahl und Qualität, etwa am Bahnhof, vor der AHS und zunehmend auch im Zentrum. Flächendeckend ist die Dichte an Radabstellanlagen noch auszubauen.

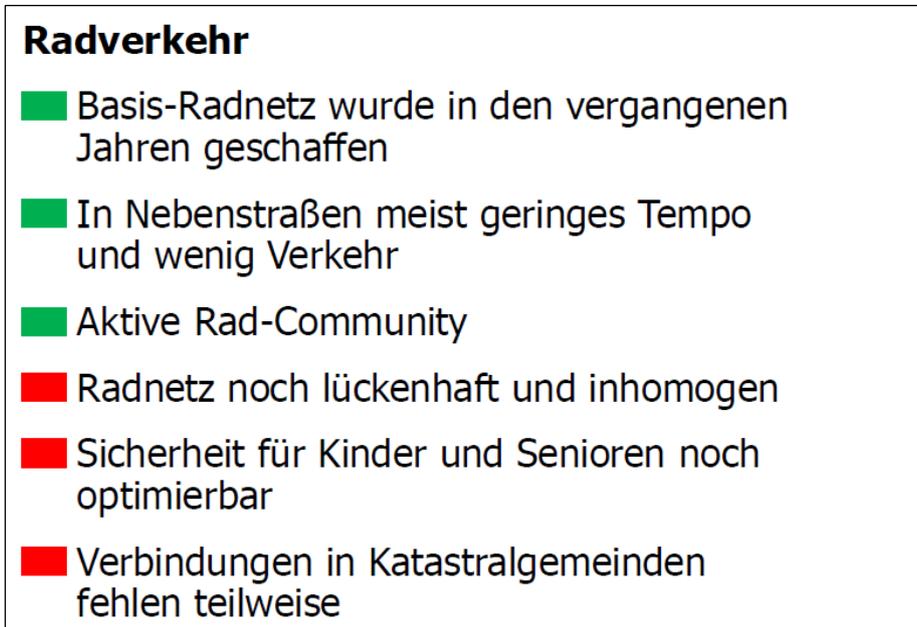


Abbildung 10: Radverkehr: Stärken und Schwächen

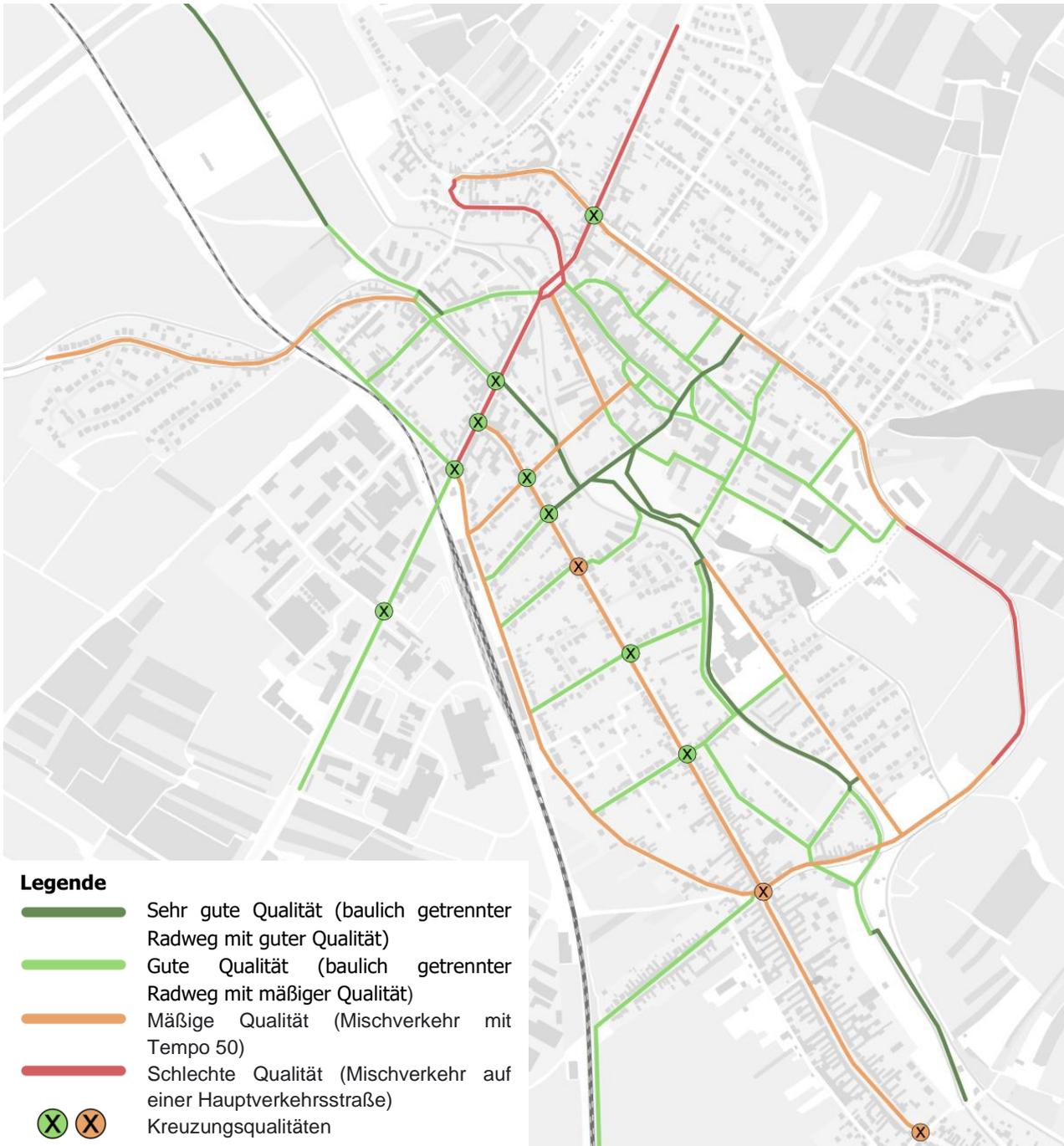


Abbildung 11: Qualität der Radverbindungen (Auswahl wichtiger Wege und Kreuzungen)

2.5 FUSSVERKEHR

Wolkersdorf verfügt über ein intaktes Zentrum mit Geschäften und Lokalen. Durch die kurzen Distanzen können viele Wege im Ort gut zu Fuß zurückgelegt werden. Entlang der meisten Straßen ist eine Basisausstattung an Gehsteigen vorhanden, allerdings gibt es fallweise auch entlang von Landesstraßen Lücken im Fußwegenetz. Vielfach sind Gehsteige zu schmal ausgeführt (unter 1,5 m) und / oder nicht barrierefrei, was die Qualität für den Fußverkehr beeinträchtigt.

Kfz-freie Bereiche gibt es wenige, etwa am Hauptplatz oder entlang des Rußbachs. Dort ist die gestalterische Qualität der Fußwegverbindungen sehr ansprechend (Begrünung entlang der Wege, Sitzgelegenheiten, u.a.). In anderen Bereichen, auch solchen mit hoher Fußgängerfrequenz, ist die Aufenthaltsqualität noch zu auszubauen (z.B. Hauptstraße, Haasgasse).

Fußverkehr + Öffentlicher Raum

- Intaktes Zentrum mit Geschäften + Lokalen, Hauptplatz funktioniert gut
- Kurze Distanzen – viele Wege im Ort zu Fuß gut erreichbar
- Basisausstattung an Gehsteigen und Begrünung vorhanden
- Gehsteige häufig schmal bzw. nicht barrierefrei
- Wenige Kfz-freie Bereiche
- Gestaltung und Aufenthaltsqualität

Abbildung 12: Fußverkehr und öffentlicher Raum: Stärken und Schwächen

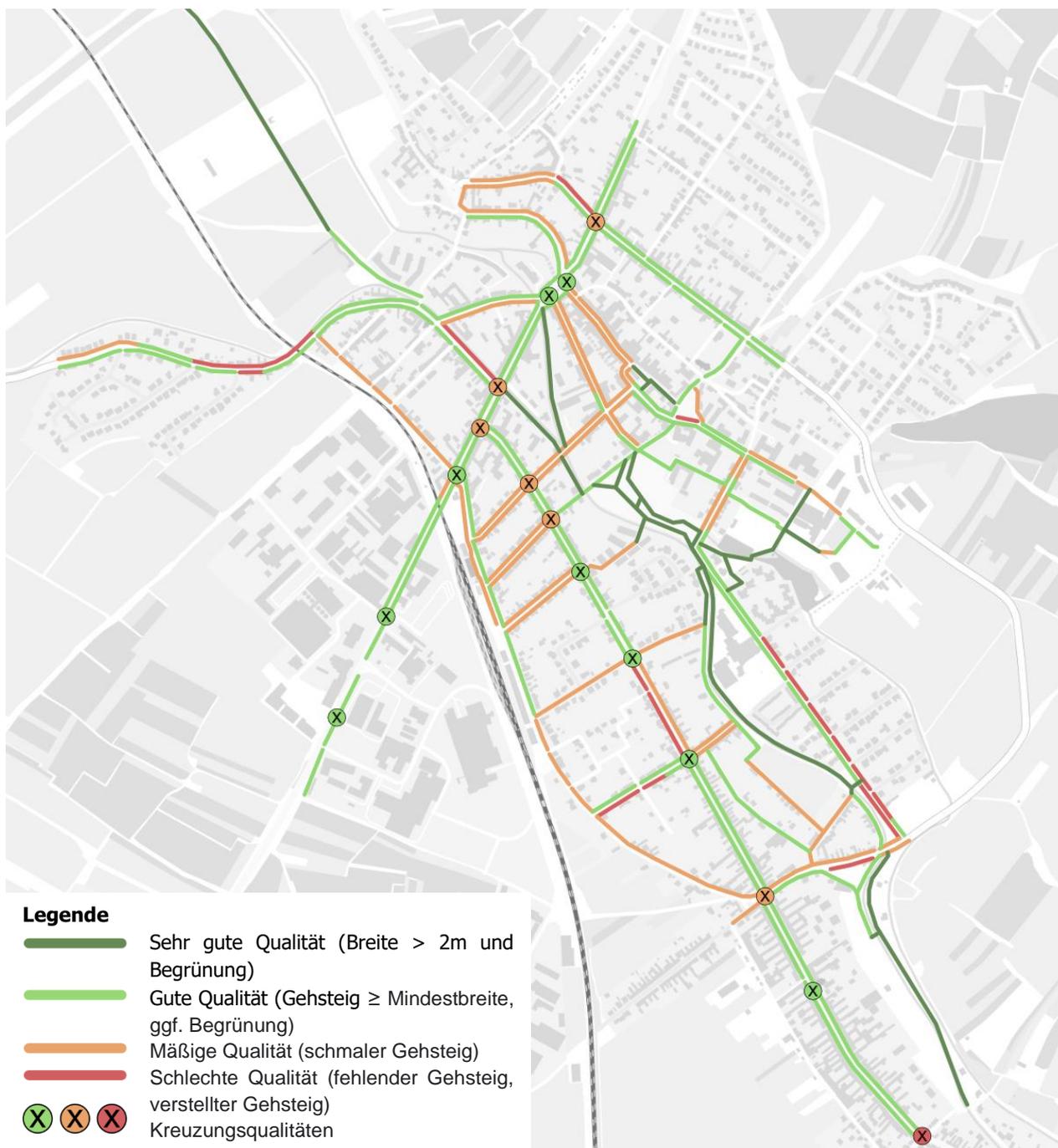


Abbildung 13: Qualität der Fußverbindungen (Auswahl wichtiger Wege und Kreuzungen)

3 ZUKUNFTSPROFIL: VERKEHR UND MOBILITÄT

Ziel: **Verkehr und Mobilität: Wir sind sicher unterwegs in Wolkersdorf**

Strategie: **Verkehr ganzheitlich beruhigen**

Handlungsfelder:

- Temporeduktion im Ortsgebiet.
- Verkehrsberuhigte Neugestaltung von Straßenräumen (z.B. Hauptstraße).
- Einrichtung wirksamer Kurzparkzonen.
- Besucherströme zielgerichtet leiten.
- Reduktion des Durchzugsverkehrs in der Hauptstraße Obersdorf.

Strategie: **Forcierung einer aktiven Mobilität**

Handlungsfelder:

- Schaffung besonders qualitätsvoller Fuß- und Radverbindungen entlang der im Mobilitätskonzept definierten Komfortachsen.
- Forcierung von Begrünungsmaßnahmen im öffentlichen Raum zur Stärkung der Aufenthaltsqualität (Strategie Lebensraum).
- Verbesserung von Querungssituationen für Fußgänger*innen und Radfahrende.
- Errichtung von Radinfrastruktur auf stark befahrenen Straßen und wichtigen Routen.
- Fördern direkter Fahrradverbindungen, um kurze Wege zu gewährleisten.

Strategie: **Sicher und autofrei in die Schulen**

Handlungsfelder:

- Schaffung sicherer und ausgewiesener Schulwege zu Fuß und mit dem Rad.
- Setzung bewusstseinsbildender Maßnahmen um Autobringverkehr zu reduzieren.

Strategie: **Stärkung des öffentlichen Verkehrs in alle Ortsteile**

Handlungsfelder:

- Ausbau von Mikro – Öffentlichem Verkehr zur besseren Anbindung der Katastralgemeinden.
- Schaffung attraktiver Busstationen direkt im Zentrum.
- Aufwertung des Bahnhofsumfelds.

3.1 VERKEHR GANZHEITLICH BERUHIGEN

Temporeduktion in der Stadtgemeinde

Auf den Landesstraßen im Ortsgebiet gilt derzeit Tempo 50. Es wird empfohlen, künftig Tempo 30 als generelle Höchstgeschwindigkeit im Wolkersdorfer Ortsgebiet vorzusehen und damit einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Für die Wiener Straße und die Obersdorfer Straße als wichtige Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen wird Tempo 50 mit punktuellen Tempo 30-Begrenzungen an Stellen mit Verkehrssicherheitsdefiziten vorgeschlagen. Am Boindlfeld (außerorts) soll das Tempo von 100 auf 70 km/h begrenzt werden.

→ Maßnahme A

Verkehrsberuhigte Neugestaltung von Straßenräumen

Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, sind begleitend zur Temporeduktion auch bauliche Anpassungsmaßnahmen von Straßenräumen sinnvoll. Ein Leitprojekt ist die Neugestaltung der Hauptstraße. Unterschiedliche weitere Maßnahmen sollen die Verkehrssicherheit stärken, etwa die Errichtung eines Mini-Kreisverkehrs am Sebastian-Neid-Platz oder eine Fahrbahnanhebung vor dem Kindergarten in der Johannesgasse.

→ Maßnahmen 2, 6, 8, 9, 20, 22, 23

Einrichtung einer wirksamen Kurzparkzone

In einigen Straßen im Zentrum existiert eine Kurzparkzone mit maximaler Parkdauer von 90 Minuten. Es werden keine Parkgebühren eingehoben. Die Kontrolle erfolgt aktuell nur sporadisch. Erhebungen haben gezeigt, dass sich der Parkraum derzeit in keinem Bereich nahe der Auslastung befindet. Im Zentrum (weitgehend deckungsgleich mit dem bereits parkraumbewirtschafteten Bereich) ist die Parkraumauslastung derzeit am höchsten. Auf Basis der Analysen wird daher eine Beibehaltung der derzeitigen Kurzparkzonenregelung vorgeschlagen. Ergänzend sollte die Regelung jedoch kontrolliert werden. Sollte der Stellplatzdruck in Zukunft zunehmen, kann die Kurzparkzone bei Bedarf ausgedehnt werden bzw. auch kostenpflichtig sein.

→ Maßnahme B

Besucherströme zielgerichtet leiten

Der Parksuchverkehr im Zentrum könnte im Zuge einer künftigen Stellplatzreduktion zunehmen. Um den Parksuchverkehr zu minimieren, soll ein Parkleitsystem die AutolenkerInnen von der B7 kommend zu den wichtigsten Stellplätzen im Umfeld des Wolkersdorfer Stadtzentrums führen.

Auch zu Fuß sollen sich BesucherInnen in Zukunft besser orientieren können. Um attraktive Wege besser sichtbar zu machen, soll ein Fußgängerleitsystem im und um das Zentrum von Wolkersdorf errichtet werden.

→ Maßnahme C

Reduktion des Durchzugsverkehrs in der Hauptstraße Obersdorf

Die Zufahrt zum Wirtschaftspark aus Richtung Osten erfolgt gegenwärtig durch das Wohngebiet in Obersdorf, was zu einer Verkehrsbelastung der AnrainerInnen führt. Durch Ausbau des von der Pillichsdorfer Straße abzweigenden Wegs in den Wirtschaftspark kann eine für Kfz gut befahrbare Südzufahrt realisiert werden.

Weitere Bereiche sollen von Durchzugsverkehr entlastet werden: Das Wolkersdorfer Zentrum rund um die Hauptstraße durch eine Neuordnung des Einbahnsystems sowie das Wohnviertel entlang der Bahnstraße durch den Ausbau der Wienerfeldstraße.

→ Maßnahmen 1, 10, 24

3.2 FORCIERUNG EINER AKTIVEN MOBILITÄT

Schaffung besonders qualitätsvoller Fuß- und Radverbindungen entlang der im Mobilitätskonzept definierten Komfortachsen

„Stadtkreuz“, „Freizeitkreuz“ und „Jugendkreuz“ sollen die Komfortachsen für den Fuß- und Radverkehr in Wolkersdorf werden. Es handelt sich dabei um für die aktive Mobilität besonders wichtige Verbindungen durch den Ort. Sukzessive soll der öffentliche Raum aufgewertet sowie Fuß- und Radinfrastruktur in besonders hoher Qualität geschaffen werden.

→ Maßnahmen 2, 3, 6, 8, 15, 17, 18, 21



Abbildung 14: Komfortachsen für den Fuß- und Radverkehr

Legende

Stadtkreuz

- Priorität für komfortablen Fußverkehr
- Sicherer Radverkehr (außerhalb der Fußgängerzone)
- Hochwertige Gestaltung
- Breite Gehsteige
- Begleitendes Grün
- Ausreichend Sitzgelegenheiten
- Durchgehende Barrierefreiheit

Freizeitkreuz

- Komfortable, meist gemischte Fuß- und Radinfrastruktur
- Fuß- und radverkehrsoptimierte Kreuzungen
- Dichte Begrünung und landschaftsplanerische Ausgestaltung
- Rastplätze mit Schatten, Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen

Jugendkreuz

- Von Kfz getrennter Fuß- und Radverkehr mit großzügigen Breiten
- Alle Kreuzungen besonders für Kinder und Jugendliche optimiert
- Jugendfreundliche Gestaltung der Wege und Schulumfelder

Forcierung von Begrünungsmaßnahmen im öffentlichen Raum zur Stärkung der Aufenthaltsqualität

Zur Steigerung der Lebensqualität und zur Anpassung an den Klimawandel ist die Begrünung von Straßenräumen ein wichtiges Instrument. Zielführend sind etwa die Beschattung von Verkehrsflächen mittels Pflanzung großkroniger, schattenspendender Bäume und die Vernetzung von Grünanlagen mittels begrünter Straßenräume. Vielfältige Maßnahmen zur Begrünung und Klimawandelanpassung sind im „KlimaKonkret Plan“ im Anhang 2 angeführt.

→ Maßnahmen 2, 6, 8, 22

Verbesserung von Querungssituationen für FußgängerInnen und Radfahrende

Eine besondere Herausforderung für die Verkehrssicherheit in Wolkersdorf sind Querungen über Landesstraßen für FußgängerInnen und Radfahrende. Die Errichtung von Schutzwegen ist gemäß RVS nur ab einem bestimmten Aufkommen an FußgängerInnen möglich.

„Begegnungsplateaus“ Einfärbungen des Kreuzungsbereichs vor (vgl. Abb. 15). Diese Maßnahme soll die Aufmerksamkeit an Kreuzungen von Landesstraßen mit stark von Radfahrenden befahrenen Nebenstraßen stärken.

→ Maßnahmen 3, 6, 8, 14, 15, 16, 21, 23

Errichtung von Radinfrastruktur auf stark befahrenen Straßen und wichtigen Routen

Entlang stark befahrener Straßen und wichtiger Routen soll die Radinfrastruktur verbessert werden. Eine besonders hohe Qualität steht vor allem entlang der Komfortachsen im Mittelpunkt. Herausfordernd ist

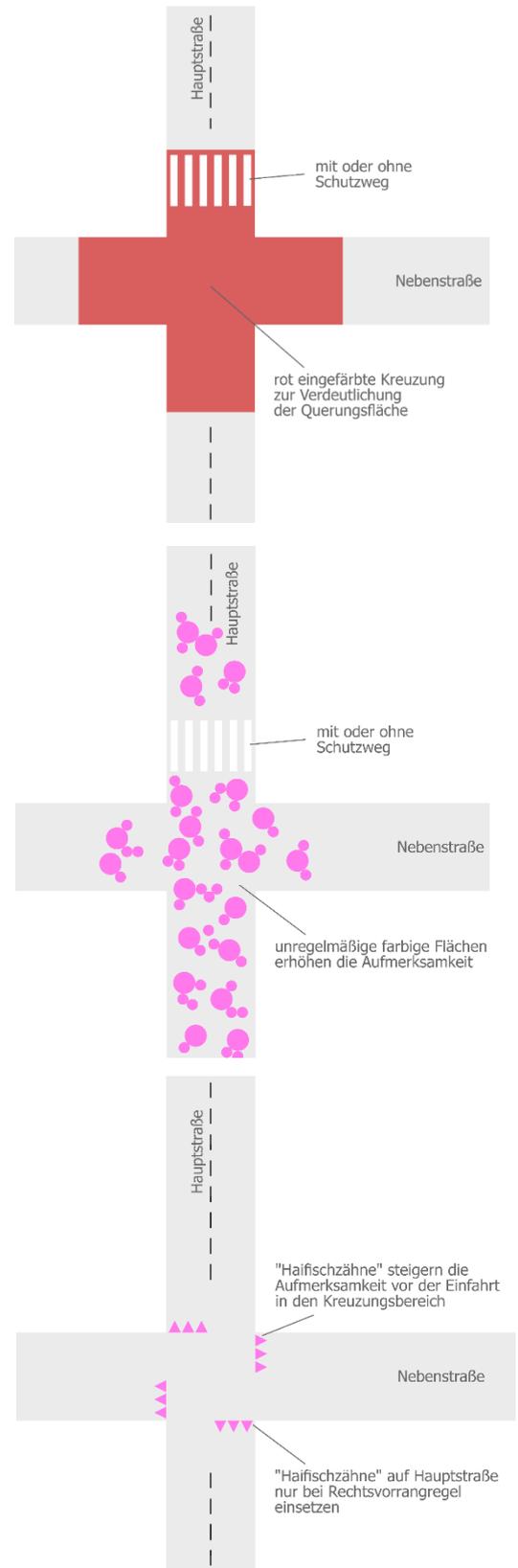


Abbildung 15: Schemaskizzen „Begegnungsplateau“: Varianten „Schulumfeld“ (oben), „Punkte“ (Mitte), „Haifischzähne“ (unten)

die Schaffung sicherer Radinfrastruktur entlang der Landesstraßen, die stellenweise sehr schmal sind oder über einen erhaltenswerten Baumbestand verfügen, der den Bau von Radwegen verunmöglicht. Sind breite oder verbreiterbare Gehsteige vorhanden, können gemischte Geh- und Radwege geschaffen werden. In besonders schmalen Abschnitten wird bei geringen Verkehrsstärken die Schaffung von Mehrzweckstreifen (MZS) mit schmaler Kernfahrbahn empfohlen. Diese Maßnahme ist für Österreich neu, die Umsetzbarkeit daher noch nicht final mit den zuständigen Behörden abgeklärt. In anderen europäischen Ländern wie den Niederlanden konnte durch MZS mit schmaler Kernfahrbahn jedoch bereits in zahlreichen umgesetzten Projekten die Sicherheit für den Radverkehr verbessert werden.

→ Maßnahmen 2, 7, 11, 13, 18, 19

Fördern direkter Fahrradverbindungen, um kurze Wege zu gewährleisten

Möglichst kurze, direkte Verbindungen sind ein wichtiger Faktor zur Attraktivierung des Radverkehrs. In Wolkersdorf sollen daher alle Einbahnen auf Befahrbarkeit für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs geprüft werden.

→ Maßnahme 5

3.3 SICHER UND AUTOFREI IN DIE SCHULEN

Schaffung sicherer und ausgewiesener Schulwege zu Fuß und mit dem Rad

Insbesondere entlang des „Jugendkreuzes“, wo sich mehrere Schulen und ein Kindergarten befinden, sollen die Straßenräume für maximale Sicherheit für Kinder und Jugendliche optimiert werden. Leitprojekt ist die Schaffung eines autofreien Schulumfelds morgens und mittags durch Einrichtung einer „Schulstraße“ um den Platz der Generationen.

→ Maßnahmen 9, 17, 18

Setzung bewusstseinsbildender Maßnahmen um Autobringverkehr zu reduzieren

Begleitend zur Einführung der Schulstraße am Platz der Generationen sollen bewusstseinsbildende Maßnahmen anlaufen, um Kinder, Jugendliche und Eltern für aktive Mobilität am Schulweg zu gewinnen.

→ Maßnahme 17

3.4 STÄRKUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN ALLE ORTSTEILE

Ausbau von Mikro-Öffentlichem Verkehr zur besseren Anbindung der Katastralgemeinden

In Niederösterreich existieren unterschiedliche Formen von öffentlichen Verkehrsmitteln für kleinere Gemeinden. Neben den klassischen Linienbussen sind dies vor allem regionale und kommunale Rufbussysteme sowie privat geführte Shuttledienste (teilweise nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie SeniorInnen). In Zusammenarbeit mit dem Land Niederösterreich soll näher geprüft werden, welche Mobilitätsservices für Münichsthal, Riedenthal und Pföding zweckmäßig und finanzierbar sind.

→ Maßnahme D

Schaffung attraktiver Busstationen direkt im Zentrum

Bereits im Jahr 2020 ist es gelungen, die im 30 min-Takt verkehrende Buslinie 530 vom Bahnhof ins Zentrum von Wolkersdorf zu verlängern. Ergänzend zur nunmehrigen Endhaltestelle der Linie 530 soll in die Gegenrichtung auf der Rußbachbrücke eine attraktive und zentrumsnahe Einstiegsstelle für die Linie 530 und andere Regionalbuslinien geschaffen werden. Die Attraktivierung weiterer, bereits bestehender Bushaltestellen (ausreichend dimensionierte Wartebereiche, Echtzeitanzeigen, Sitzgelegenheiten, Überdachung) sollen nächste Schritte zu einem modernen öffentlichen Verkehr in Wolkersdorf sein.

→ Maßnahme 4

Aufwertung des Bahnhofsumfelds

Für viele PendlerInnen und Gäste der Stadt bildet der Bahnhofsvorplatz das Entree nach Wolkersdorf. Längerfristig soll dieser Bereich neugestaltet werden, wobei Großzügigkeit, Aufenthaltsqualität, Begrünung und die Verbesserung von Querungsrelationen wichtige Ziele der Planung sind.

→ Maßnahme 8

4 MASSNAHMENKATALOG

4.1 VIERTELÜBERGREIFENDE MASSNAHMEN

A: Tempolimits auf Hauptstraßen

AL	Auf den Landesstraßen im Ortsgebiet gilt derzeit Tempo 50.
Maßnahme	<p>Tempolimits anpassen</p> <p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verringerung von Lärm- und Abgasbelastung wird empfohlen, gemäß §20 Abs 2a StVO künftig Tempo 30 als generelle Höchstgeschwindigkeit im Wolkersdorfer Ortsgebiet vorzusehen und damit einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Ausnahmen davon soll es für die Wiener Straße und die Obersdorfer Straße als wichtige regionale Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen geben, wo bis auf punktuelle Tempo 30-Begrenzungen an Stellen mit Verkehrssicherheitsdefiziten Tempo 50 vorgeschlagen wird. Am Boindfeld (außerorts) soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 70 km/h herabgesetzt werden.</p> <p>Möglichkeiten zur konsequenten Überwachung der Tempolimits sollen geprüft werden.</p>

B: Parkraumbewirtschaftung

Ausgangslage

In einigen Straßen im Zentrum existiert eine Kurzparkzone mit maximaler Parkdauer von 90 Minuten. Es werden keine Parkgebühren eingehoben. Die Kontrolle erfolgt aktuell nur sporadisch.



Alle Streetview-Fotos: © Google

Maßnahme

Bestehende Kurzparkzone überwachen und ggf. ausweiten

Erhebungen haben gezeigt, dass sich der Parkraum derzeit in keinem Bereich nahe der Auslastung befindet. Im Zentrum (weitgehend deckungsgleich mit dem bereits parkraumbewirtschafteten Bereich) ist die Parkraumauslastung derzeit am höchsten. Auf Basis der Analysen wird daher eine Beibehaltung der derzeitigen Kurzparkzonenregelung vorgeschlagen. Ergänzend sollte die Regelung jedoch kontrolliert werden. Sollte der Stellplatzdruck in Zukunft zunehmen, kann die Kurzparkzone bei Bedarf ausgedehnt werden bzw. auch kostenpflichtig sein.

C: Mobilitätsleitsysteme

AL

Es gibt gegenwärtig kaum Leitsysteme für BesucherInnen der Stadt Wolkersdorf.

Maßnahme

Park- und Fußgängerleitsysteme schaffen

Um den Parksuchverkehr zu kanalisieren, soll ein Parkleitsystem die AutolenkerInnen von der B7 kommend zu den wichtigsten größeren Stellplätzen im Umfeld des Wolkersdorfer Stadtzentrums führen.

Um BesucherInnen, die zu Fuß in der Stadt unterwegs sind, die Orientierung zu erleichtern und attraktive Wege sichtbar zu machen, soll zudem ein Fußgängerleitsystem mit Angabe der Gehminuten zu den jeweiligen Zielen geschaffen werden.



Symbolfoto (Bad Vöslau)

D: Mobilitätsservice für alle Katastralgemeinden

AL	Die Katastralgemeinden Münichsthal, Riedenthal und Pföding werden im öffentlichen Verkehr gegenwärtig nur von vereinzelten Buskursen bedient. Ein regelmäßiges Angebot über den ganzen Tag fehlt.
Maßnahme	<p>Mobilitätsservice für alle Katastralgemeinden prüfen</p> <p>In Niederösterreich existieren unterschiedliche Formen von öffentlichen Verkehrsmitteln für kleinere Gemeinden und Katastralgemeinden, die eine Option für eine zweckmäßige und finanzierbare Erschließung von Münichsthal, Riedenthal und Pföding sein könnten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Klassischer Linienbusverkehr: Die Bestellung zusätzlicher Verkehre durch Gemeinden ist möglich. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten können diese Verkehre allerdings sehr unwirtschaftlich sein, wenn große Busse fast leer unterwegs sind.- Regionales Anrufsammeltaxi: Dieses Modell hätte 2-3 Jahre Vorlaufzeit für die Planung gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden, die Ausschreibung für mögliche Betreiber und eine professionelle Vorbereitung. Bei Schaffung eines ISTmobil-Systems könnte die Region um Wolkersdorf einen Lückenschluss zwischen den bestehenden Systemen der Regionen Korneuburg und Marchfeld bilden.- Lokales Anrufsammeltaxi: Dieses System kann die Gemeinde selbst bei einem Taxiunternehmen beauftragen, es darf allerdings den öffentlichen Linienbusverkehr nicht konkurrieren.- Gemeindebusse: Die Busse werden von der Gemeinde angeschafft, das Personal arbeitet häufig ehrenamtlich, wodurch die laufenden Kosten gering sind. Die rechtliche Abdeckung dieses Modells ist allerdings strittig. <p>Es wird empfohlen, dass die Gemeinde eine Infoveranstaltung mit NÖ.Regional, dem Amt der NÖ Landesregierung und dem Verkehrsverbund Ostregion durchführt, um die weitere Vorgehensweise und Modellauswahl zu konkretisieren.</p>

4.2 VERORTETE MASSNAHMEN

Maßnahmen + empfohlener Umsetzungszeitraum



Maßnahme 1: Verkehrsorganisation Hauptstraße

Ausgangslage

Die Hauptstraße ist derzeit die gebündelte Ausfahrt für das gesamte Ortszentrum und wird dadurch mit Durchzugsverkehr belastet.



Maßnahme

Temporäre Fußgängerzone, Einbahnführung drehen

Der Durchzugsverkehr im Zentrum wird verringert, da die Durchfahrt von Südosten nach Nordwesten nicht mehr möglich ist. Durch eine temporäre Fußgängerzone in der Hauptstraße (z.B. freitags) wird die Aufenthaltsqualität an Tagen mit hoher Fußgängerfrequenz gesteigert. Die veränderte Einbahnführung soll als mittelfristige Maßnahme geprüft werden.



Maßnahme 2: Neugestaltung Hauptstraße

Ausgangslage

Die Hauptstraße verfügt als wichtigste Einkaufsstraße in Wolkersdorf im Bestand über schmale Gehsteige und wenig Aufenthaltsqualität.



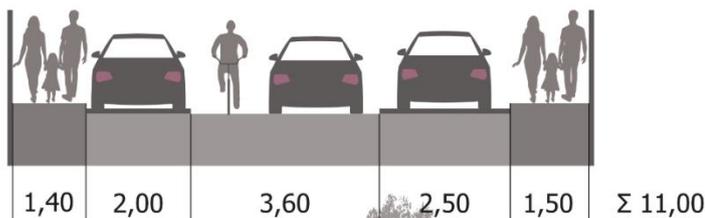
Maßnahme

Neugestaltung als Begegnungszone

Die Neugestaltung als Begegnungszone ermöglicht großzügigere Flächen für FußgängerInnen. In einem Multifunktionsstreifen können Baumscheiben und Schanigärten sowie Haltezonen für Kfz und Fahrräder angeordnet werden.

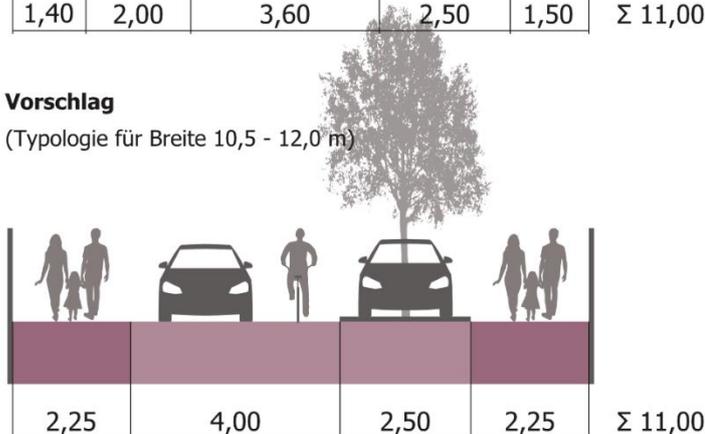
Die niveaufreie Gestaltung als Begegnungszone begünstigt die Verkehrsorganisation als temporäre Fußgängerzone an Tagen mit hoher Fußverkehrsfrequenz.

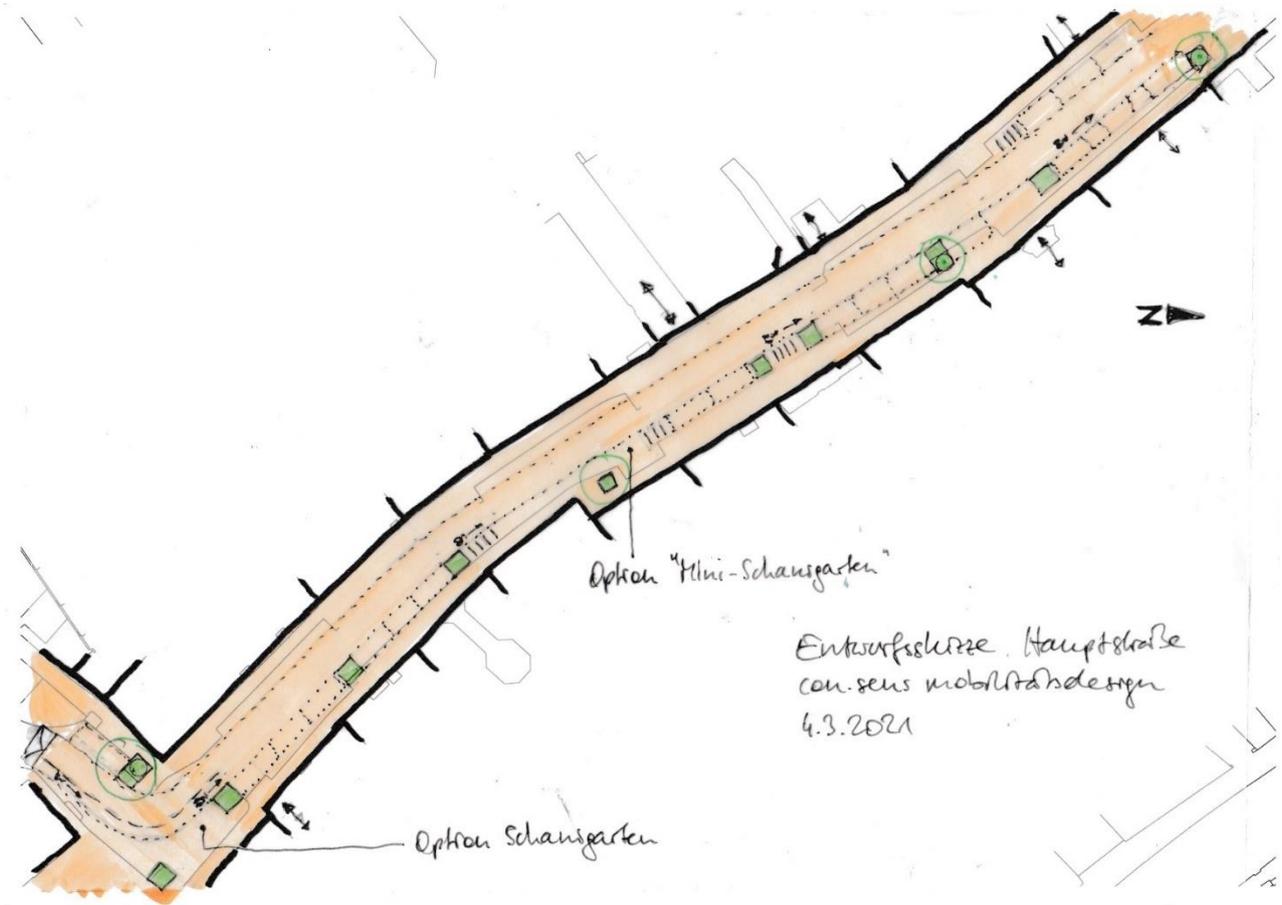
Bestand



Vorschlag

(Typologie für Breite 10,5 - 12,0 m)





Maßnahme 3: Julius-Bittner-Platz

Ausgangslage

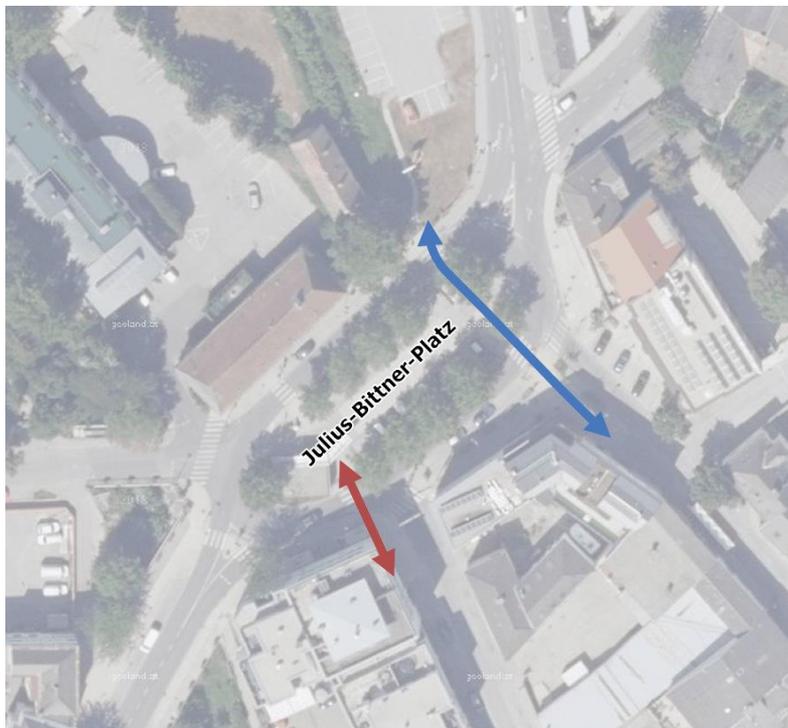
Am Julius-Bittner-Platz sind die Sichtverhältnisse am Fußgängerübergang bei der Trafik ungünstig, entlang der Fußverkehrsrelation Hauptstraße – Spar kommt es zu Konflikten zwischen unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen.



Maßnahme

Optimierung Schutzwege

Durch geeignete Maßnahmen sollen die Sichtverhältnisse beim Schutzweg bei der Trafik (rot) sowie bei den Kreuzungspunkten entlang der Fußverkehrsrelation (blau) optimiert und die Aufmerksamkeit der Kfz-LenkerInnen gestärkt werden. Im Bereich des Schutzwegs soll der Einsatz von Verkehrsspiegeln geprüft werden.



Maßnahme 4: Wiener Straße / Rußbachbrücke

Ausgangslage

Die Linienbusse an der B7 Richtung Wien haben derzeit eine Doppelhaltestelle vor dem Postamt.



Maßnahme

Einfachhaltestelle auf der Rußbachbrücke

Durch die Verlegung kann die Haltestelle etwas zentrumsnäher als im Bestand angeboten werden. Die betrieblich nicht mehr notwendige Doppelhaltestelle kann auf eine Einfachhaltestelle reduziert werden. Kurzfristig kann die bestehende Doppelhaltestelle bei der Post auf eine Einfachhaltestelle reduziert werden.



REALISIERT!

Maßnahme 5: Hofgartenstraße

Ausgangslage

Die Hofgartenstraße ist eine wichtige Verbindungsstraße im Zentrum von Wolkersdorf und erschließt u.a. einen großen Nahversorger. Sie war zwischen Julius-Bittner-Platz und Haasgasse als Einbahn ohne Ausnahmen Richtung Haasgasse geregelt.



Maßnahme

Radfahren gegen die Einbahn gestatten

Durch die Umsetzung von Radfahren gegen die Einbahn in der Hofgartenstraße wird die Erschließungsqualität für den Radverkehr verbessert.



Bild: Stadtgemeinde Wolkersdorf

Maßnahme 6: Haasgasse

Ausgangslage

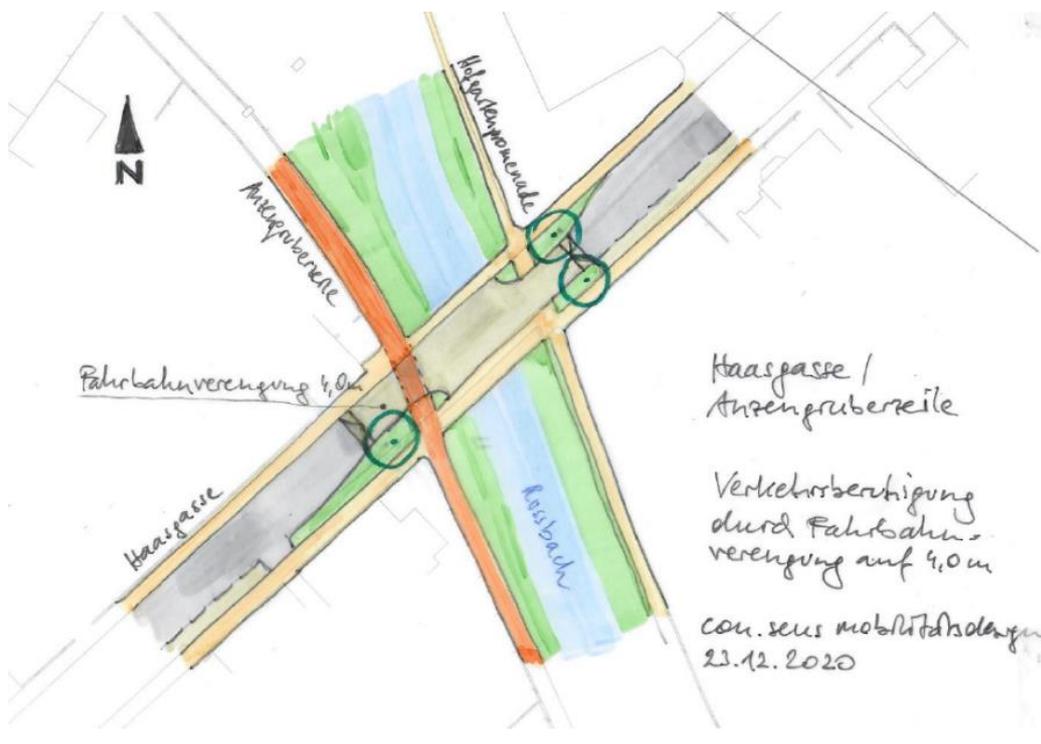
Die Haasgasse bildet die direkte fußläufige Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof. Dennoch sind die Gehsteige im Bestand sehr schmal, im zentrumsnäheren Bereich gibt es auch keine Begrünung im Straßenraum.



Maßnahme

Neugestaltung mit besonderer Berücksichtigung des Fußverkehrs

Empfohlen wird eine Neugestaltung mit breiteren Gehsteigen und mehr Begrünung (z.B. einseitige Baumreihe). Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugverkehrs sollte auf 30 km/h beschränkt werden. Im Bereich der Brücke über den Rußbach sollen die Fuß- und Radquerungen mittels einer Fahrbahneinengung verkehrssicher gestaltet werden. Die Fahrbahneinengung kann provisorisch getestet werden.



Maßnahme 7: Wiener Straße zw. Bahnstr. und Bittner-Pl.

Ausgangslage

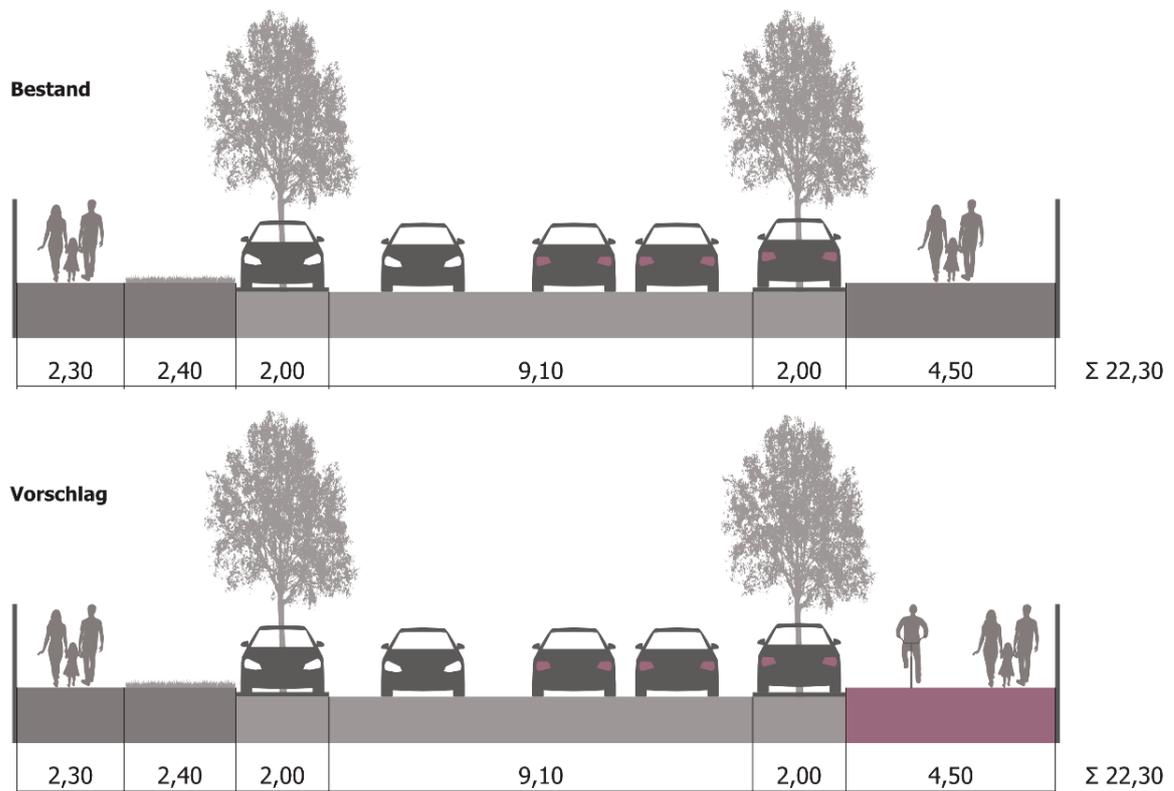
Auf der stark frequentierten B7 ist innerorts keine Radverkehrsanlage vorhanden.



Maßnahme

Geh- und Radweg ostseitig

Der verhältnismäßig breit ausgeführte ostseitige Gehsteig soll zu einem nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radweg umgewidmet werden. Punktuelle Engstellen im Bestand sind durch bauliche Maßnahmen zu verbreitern.



Maßnahme 8: Bahnhofsvorplatz

Ausgangslage

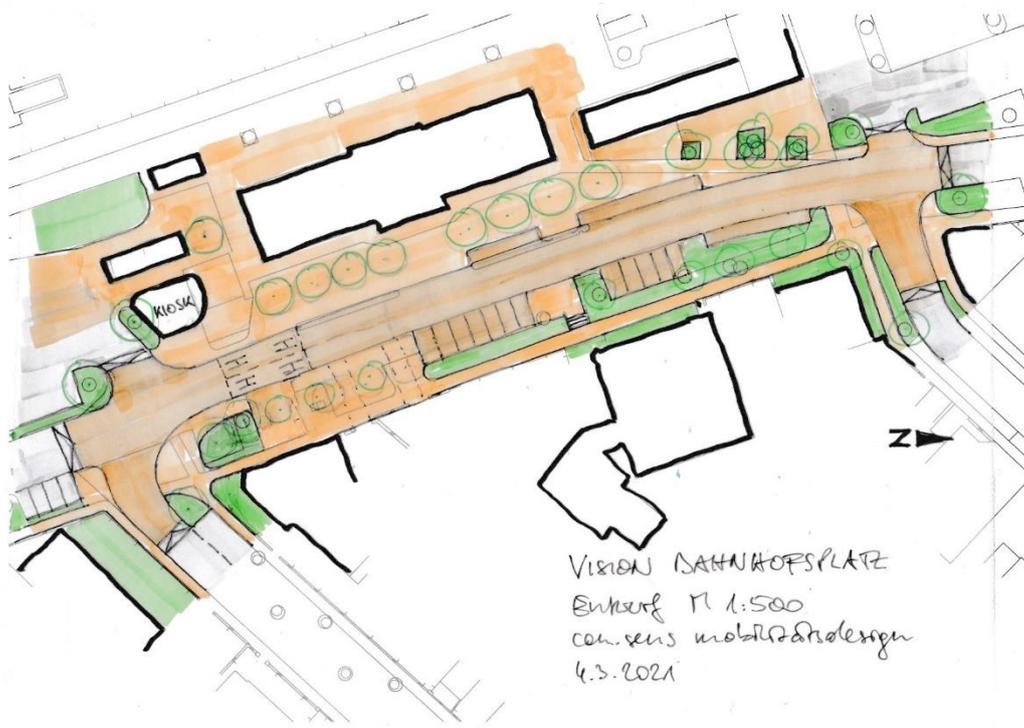
Der Bahnhofsvorplatz bildet das Entrée nach Wolkersdorf für viele Ankommende. Die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität ist jedoch im Bestand gering, Fußgängerbereiche äußerst knapp dimensioniert.



Maßnahme

Vision Neugestaltung

Durch eine Neugestaltung ließe sich die Aufenthaltsqualität des Platzes optimieren. Insbesondere FußgängerInnen sollte mehr Verkehrsfläche zur Verfügung gestellt werden und die Querungsrelationen Richtung Haasgasse und Bahnallee optimiert werden. Eine Neugestaltung wäre mit den ÖBB als teilweise Grundstückseigentümer gemeinsam zu entwickeln.



Maßnahme 9: Johannesgasse / Kindergarten

Ausgangslage

Im Bereich des Kindergartens kommt es zu Problemen mit zu schnell fahrenden Kfz.



Maßnahme

Neugestaltung

Durch eine Fahrbahnanhebung im Bereich des Kindergartenvorplatzes soll der Kfz-Verkehr gebremst werden. Eine Neugestaltung würde überdies die Aufenthaltsqualität des Bereichs heben. Vorerst kann mit Temposchwellen eine Reduktion der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden.



Maßnahme 10: Wienerfeldstraße

Ausgangslage

Die AnrainerInnen in der Bahnstraße werden durch Durchzugsverkehr von Münichsthal Richtung Bahnhof belastet.



Maßnahme

Straße ausbauen, allgemein befahrbare Einbahn

Der Verkehr aus Richtung Münichsthal zum P+R am Bahnhof soll durch den Ausbau der Wienerfeldstraße künftig eine kürzere Route wählen, die nicht durch das Wohngebiet entlang der Bahnstraße führt.



Maßnahme 11: Alleegasse

Ausgangslage

Ab der Johannesgasse fehlt Richtung Münichsthal eine Radverkehrsanlage.

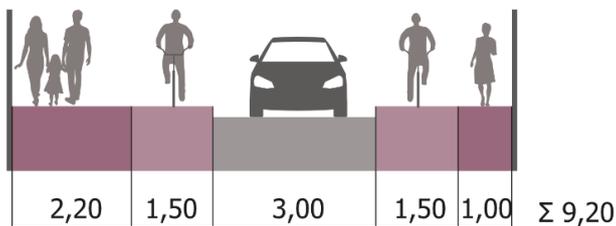


Maßnahme

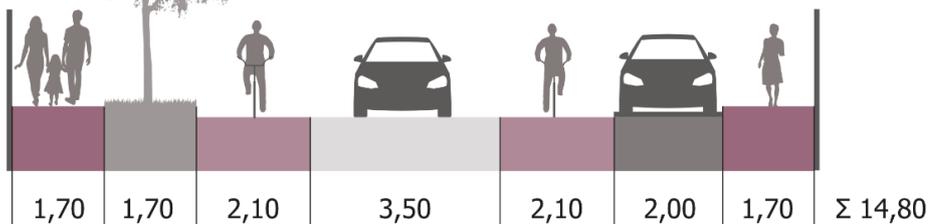
Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn, Tempo 30

Die Straßenbreite lässt in weiten Abschnitten keine getrennte Radinfrastruktur und auch keine herkömmlichen Mehrzweckstreifen zu. Ein alternativ machbares und geeignetes Modell wären daher Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn.

Alleegasse: Engstelle Bahnbrücke



Alleegasse bei Ziegelofengasse



Maßnahme 12: Klostergasse

Ausgangslage

Aufgrund der beengten räumlichen Situation im Abschnitt zwischen Kellergasse und Am Stiegl kommt es manchmal zu Behinderungen im Begegnungsfall, ein Fahrzeug muss dann den Gegenverkehr abwarten.



Maßnahme

Temporeduktion auf 30 km/h

Auf Basis einer Besichtigung vor Ort wird empfohlen, die Verkehrsorganisation nicht zu verändern. Eine Einbahnlösung bedeutet einen erheblichen Umweg für den Linienbus – dieser müsste dann am Julius-Bittner-Platz eine Runde im Kreisverkehr fahren, weil die Abbiegerelation Brünner Straße – Adlergasse wegen des spitzen Winkels nicht direkt befahrbar ist. Außerdem könnte eine Einbahn zu einem Umgehungsverkehr in der Kellergasse und Am Stiegl führen. Diesen zu unterbinden wäre möglich, würde jedoch die Erschließung für das Wohngebiet verschlechtern.

Tagsüber parken nur wenige Fahrzeuge in der Klostergasse und ein Begegnen ist grundsätzlich gut möglich. Abends wird die Fahrbahn durch parkende Fahrzeuge der Gastronomiegäste verengt. Der Verkehr kann dennoch abgewickelt werden. Die engere Fahrbahn und das Warten bei Gegenverkehr dämpfen die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten, was auch Vorteile hat.

Ein Tempolimit von 30 km/h wird empfohlen (vgl. Maßnahme A).

Maßnahme 13: Adlergasse

Ausgangslage

Die Adlergasse ist eine von Kfz stark befahrene Route, dennoch fehlt im Bestand eine Radverkehrsanlage.

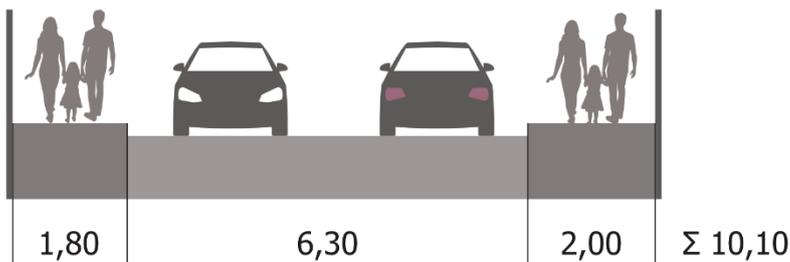


Maßnahme

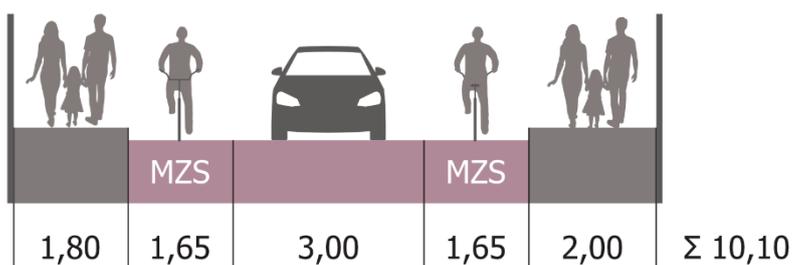
Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn, Tempo 30

Die Straßenbreite lässt in weiten Abschnitten keine getrennte Radinfrastruktur und auch keine herkömmlichen Mehrzweckstreifen zu. Ein alternativ machbares und geeignetes Modell wären daher Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn analog zum Projekt Alleegasse. Die Höchstgeschwindigkeit sollte auf 30 km/h begrenzt werden.

Bestand



Vorschlag



Maßnahme 14: Alter Markt / Roseneck

Ausgangslage

Die Einsehbarkeit des Kfz-Verkehrs am Alten Markt ist ungünstig, die Annäherungsgeschwindigkeiten bisweilen zu hoch. Die Kreuzung wird daher als unsicher empfunden.



Maßnahme

Einfärbung des Kreuzungsplateaus, Geschwindigkeitsanzeige

Eine Einfärbung des Kreuzungsplateaus erhöht die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen. Ergänzend kann in diesem Bereich nahe der Ortseinfahrt eine Geschwindigkeitsanzeige Kfz-LenkerInnen auf zu hohes Tempo aufmerksam machen.

Umsetzungsvorschlag siehe Skizzen „Begegnungsplateau“, S. 22

Maßnahme 15: Kaiser-Josef-Straße / Friedhofgasse

Ausgangslage

Durch hohe Annäherungsgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wird die Kreuzung als unsicher empfunden.



Maßnahme

Einfärbung des Kreuzungsplateaus

Eine Einfärbung des Kreuzungsplateaus erhöht die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen.

Umsetzungsvorschlag siehe Skizzen „Begegnungsplateau“, S. 22

Maßnahme 16: Kaiser-Josef-Str. / J.-Degen-G.

Ausgangslage

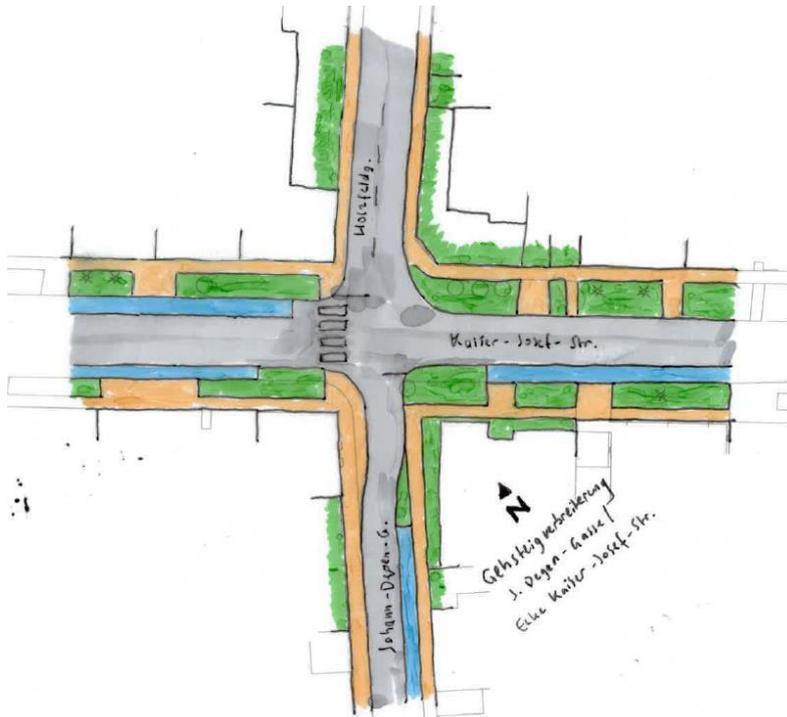
Der Gehsteig ist im Eckbereich Kaiser-Josef-Straße / Johann-Degen-Gasse sehr schmal. Die Wartefläche für querende FußgängerInnen – insbesondere zahlreiche SchülerInnen am Schulweg – ist dadurch nicht ausreichend dimensioniert.



Maßnahme

Gehsteigverbreiterung

Im Eckbereich soll der westseitige Gehsteig verbreitert werden. Um notwendige Fahrbahnbreite für den Zweirichtungsverkehr in den Johann-Degen-Gasse zu erhalten, müssen dafür die Gehsteigvorziehung gegenüber rückgebaut sowie die Fahrbahn vor der Kreuzungseinfahrt in den Bereich der gegenwärtigen Parkspur verschwenkt werden.



Maßnahme 17: Platz der Generationen

Ausgangslage

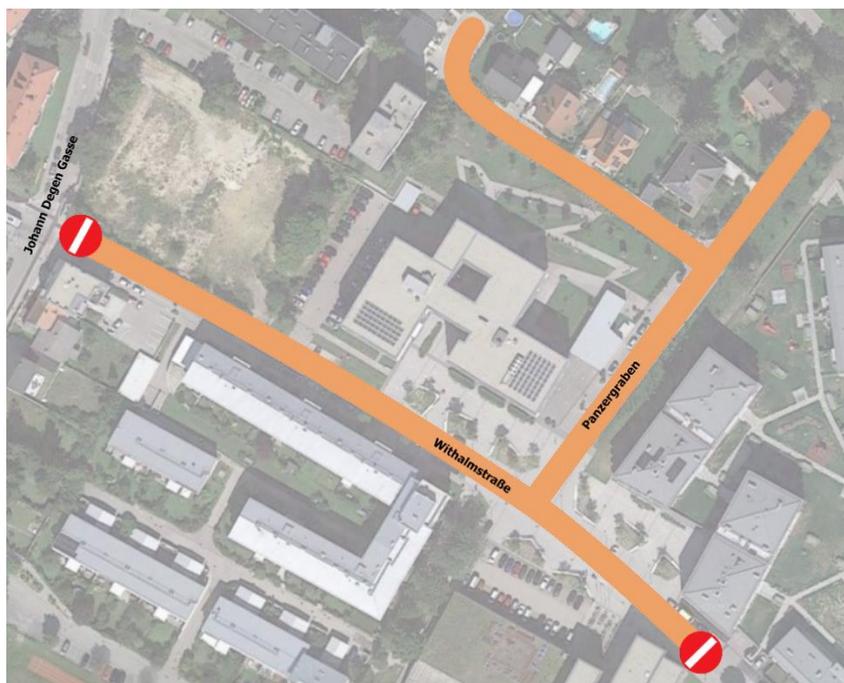
Am Platz der Generationen gibt es starken Hol- und Bringverkehr zu Schulbeginn und Schulse. Die unübersichtliche Verkehrssituation ist ein Sicherheitsrisiko insbesondere für Schulkinder, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

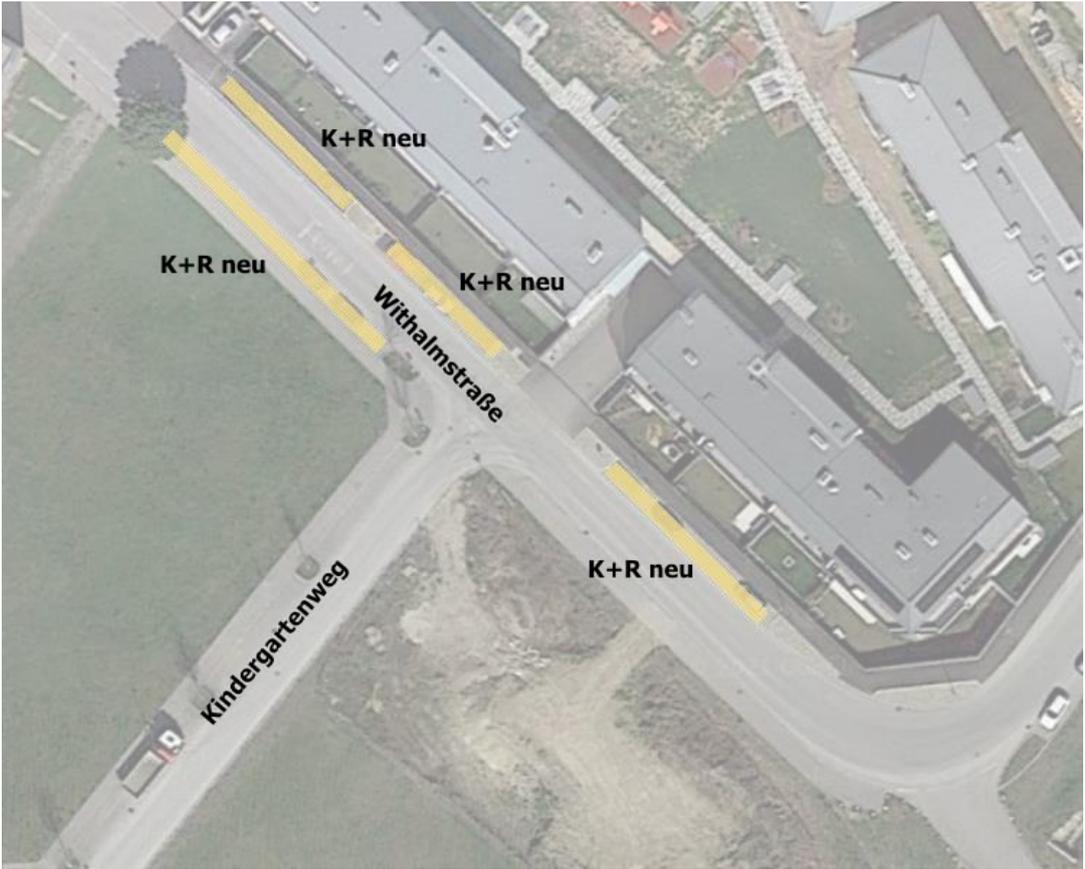


Maßnahme

Schulstraße, Plateaeinfärbung Kaiser-Josef-Str. / Panzergraben

Mit Einrichtung einer Schulstraße sollen der Platz der Generationen und das nähere Umfeld zu Schulbeginn und Schulse für den Kfz-Verkehr weitgehend gesperrt werden. Die Verkehrssituation im Schulumfeld wird dadurch beruhigt. Vorzusehen sind Ausnahmen u.a. für Linienbusse und AnrainerInnen sowie Kiss & Ride-Plätze an den Enden des Schulstraßenbereichs am Boindlfeld / Panzergraben und in der Withalmstraße.





REALISIERT!

Maßnahme 18: Kirschenallee

Ausgangslage

Für die VolksschülerInnen gab es keine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlage, die bis unmittelbar vor die Schule führt.



Maßnahme

Geh- und Radweg

Durch abschnittsweise Verbreiterung wird der bestehende Gehsteig zu einem nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radweg erweitert werden.



Maßnahme 19: Boindlfeld

Ausgangslage

Entlang dem Boindlfeld gibt es intensiven Freizeitverkehr zu Fuß und mit dem Rad. Dennoch existiert bisher keine getrennte Infrastruktur für Zufußgehende und Radfahrende.

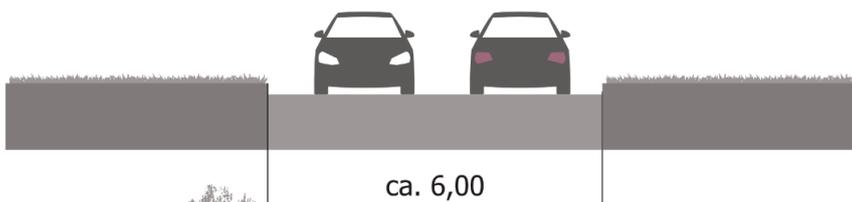


Maßnahme

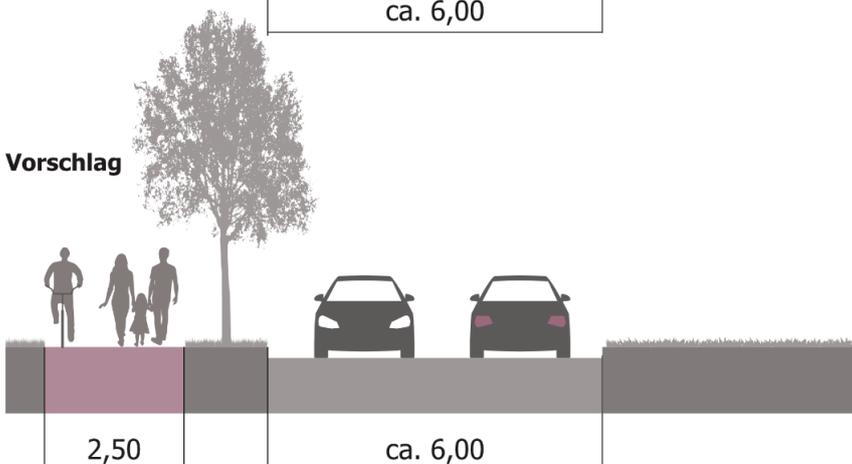
Geh- und Radweg

Ein Geh- und Radweg mit 2,5 m Breite kann parallel zur Fahrbahn errichtet werden. Zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg ist ein Schutzstreifen von mind. 1 m Breite vorzusehen, idealerweise ausgeführt als Grünstreifen mit schattenspendender Baumreihe.

Bestand



Vorschlag



Maßnahme 20: Antoniusgasse / Boindlfeld

Ausgangslage

Vom Boindlfeld in die Antoniusgasse einfahrende Kfz überschreiten häufig das Tempolimit.



Maßnahme

Fahrbahnteiler

Ein Fahrbahnteiler am Boindlfeld (in Richtung Obersdorfer Straße fahrend vor der Kreuzung mit der Kirschenallee) führt zu einer Schärfung der Aufmerksamkeit und Reduktion der Geschwindigkeit.



Maßnahme 21: Antoniusgasse / Friedensring

Ausgangslage

Die Antoniusgasse wird auf Höhe Friedensring von zahlreichen RadfahrerInnen gequert. Diese sind derzeit benachrangt, zudem ist der Kfz-Verkehr häufig schnell unterwegs.



Maßnahme

Einfärbung des Kreuzungsplateaus

Eine Einfärbung der Fahrbahn erhöht die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen.

Umsetzungsvorschlag siehe Skizzen „Begegnungsplateau“, S. 22

Maßnahme 22: Antoniusgasse

Ausgangslage

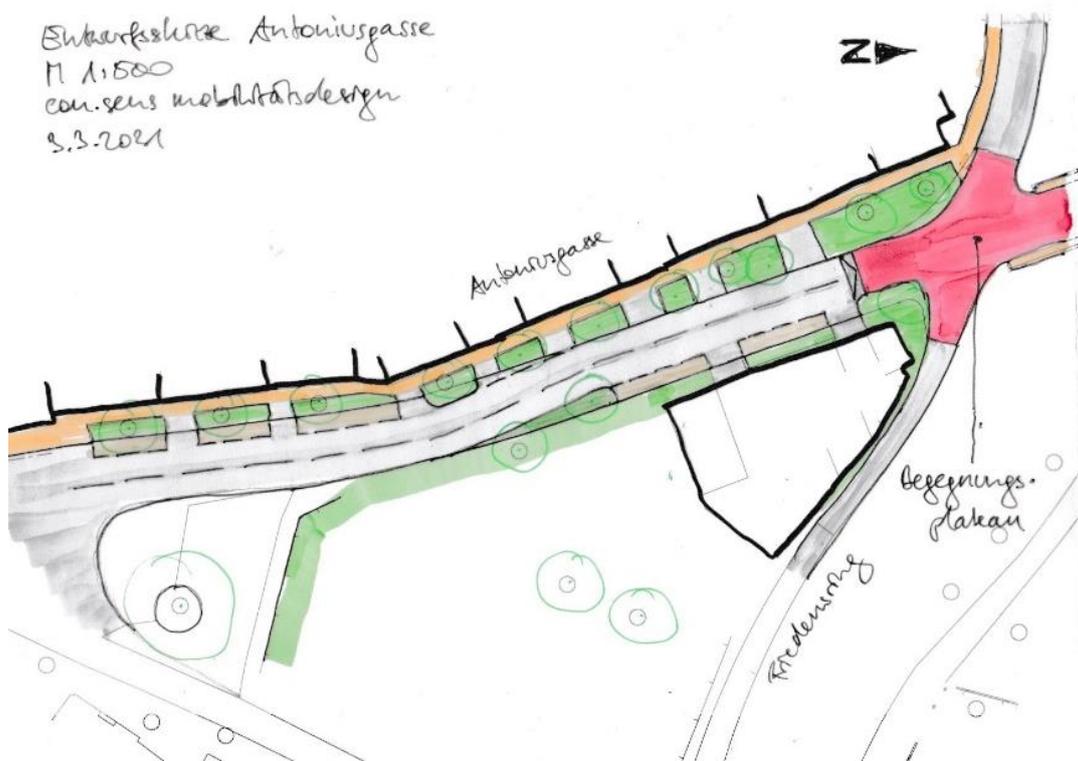
Der Kfz-Verkehr ist häufig zu schnell unterwegs.



Maßnahme

Fahrbahneinengung

Die Fahrbahn kann durch Verbreiterung von Begrünungselementen bzw. Anordnung und Markierung von Stellplätzen verschmälert werden.



Maßnahme 23: Sebastian-Neid-Platz

Ausgangslage

Die Kreuzung weist ein Sicherheitsdefizit für den Fuß- und Radverkehr auf, da der Kfz-Verkehr auf der Obersdorfer Straße in hoher Geschwindigkeit unterwegs ist und die Sichtbeziehungen für querende FußgängerInnen in mehreren Relationen ungünstig sind. Auch für einbiegende Kfz sind die Sichtverhältnisse teilweise ungenügend.



Maßnahme

Kleinkreisverkehr

Ein Kleinkreisverkehr trägt dazu bei, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs im Kreuzungsbereich zu verringern. Damit wird die Aufmerksamkeit und die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen erhöht.



Maßnahme 24: Wirtschaftspark

Ausgangslage

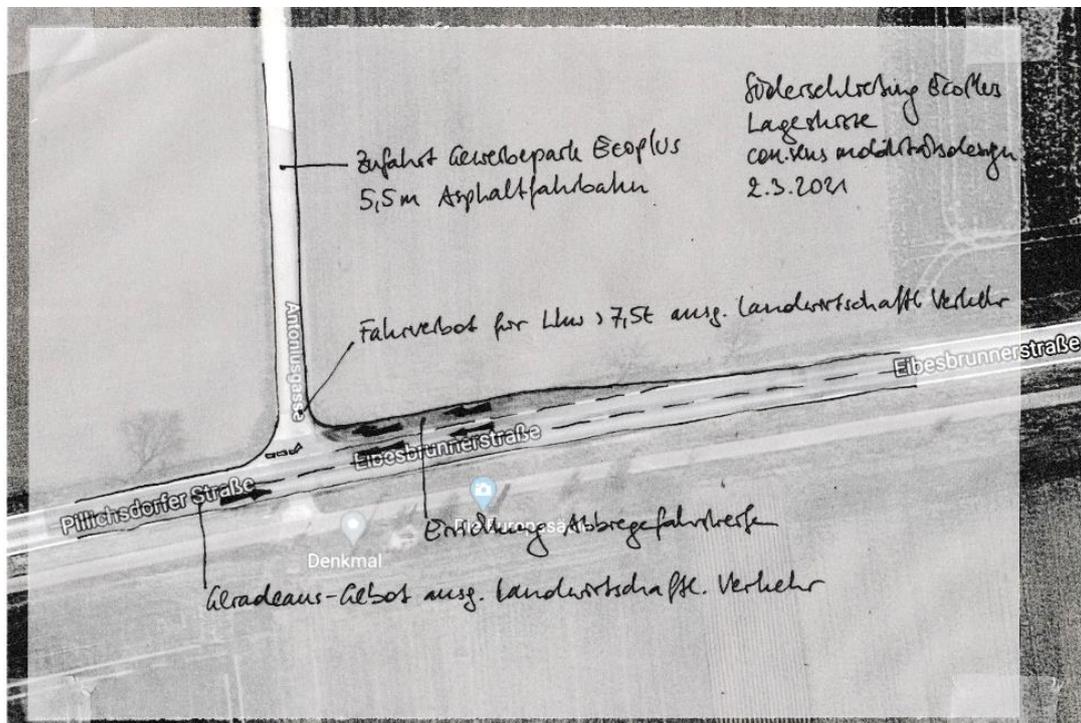
Die Zufahrt zum Wirtschaftspark aus Richtung Osten erfolgt gegenwärtig durch das Wohngebiet in Obersdorf und über den Ebersdorfer Weg, was zu einer Verkehrsbelastung der AnrainerInnen führt.



Maßnahme

Südzufahrt zum Wirtschaftspark

Durch Ausbau des von der Pillichsdorfer Straße abzweigenden Wegs in den Wirtschaftspark kann eine für Kfz gut befahrbare Südzufahrt realisiert werden.



5 ANHANG

Anhang 1: Verkehrszählungen

Anhang 2: KlimaKonkret Plan – digital abrufbar unter <https://www.klimakonkret.at/>