

Das Mobilitätsleitbild

der Marktgemeinde Perchtoldsdorf

Begegnungsraum Perchtoldsdorf

„Bewegung mit Begegnung - für Menschen und Lebensqualität“

Vorschlag der Arbeitsgruppe zu Erstellung eines Mobilitätsleitbildes
für Perchtoldsdorf inkl. Maßnahmenkatalog vom 23. Februar 2012

Inhalt

Einleitung	3
Ausgangslage	4
Entwicklungsziele.....	6
Gehen	7
Radfahren	10
Öffentlicher Verkehr	13
Motorisierter Individualverkehr.....	16
Katalogisierung der Öffentlichen Räume.....	18
Der Maßnahmenkatalog	20
Gehen.....	20
Radfahren	21
Öffentlicher Verkehr	22
Motorisierter Individualverkehr.....	23
Allgemein	24

Einleitung

Aufgrund der immer größer werdenden Verkehrsbelastung hat der Gemeinderat der Marktgemeinde Perchtoldsdorf in seiner Sitzung am 14. Juni 2010 beschlossen, ein ganzheitliches und detailliertes Mobilitätsleitbild für Perchtoldsdorf zu erarbeiten. Der Mobilitätsausschuss wurde beauftragt unter möglichst großer Beteiligung der Perchtoldsdorferinnen und Perchtoldsdorfer einen entsprechenden Vorschlag auszuarbeiten, der für die künftige Mobilitätspolitik der Marktgemeinde Perchtoldsdorf als Richtlinie dienen soll.

In einer Reihe von öffentlichen Arbeitsgruppentreffen, den Mobilitätsplena, Begehungen und Anrainerversammlungen wurden die verschiedenen Aspekte besprochen und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Es wurde eine Internetpräsenz eingerichtet, der Perchtoldsdorfer Mobilitätsblog unter <http://perchtoldsdorfmobil.wordpress.com>, wo der gesamte Prozess dokumentiert ist und wo kommentiert werden kann.

Informiert wurde ebenso mittels Informationsfolder, über eine Reihe von Beiträgen in der Perchtoldsdorfer Rundschau und über Ankündigungen an den Anschlagstafeln der Marktgemeinde Perchtoldsdorf.

Ausgangslage

Perchtoldsdorf ist attraktiv

Aufgrund der Nähe zu Wien und aufgrund seiner Lage am Rande des Wienerwaldes kombinieren sich in Perchtoldsdorf die Vorzüge, die beide Bereiche bieten, in einmaliger Weise. Der Siedlungsdruck und die Grundstückspreise liegen dementsprechend österreichweit im Spitzenfeld. 2011 wohnen in Perchtoldsdorf 14.566 Menschen. Gegenüber 2001, wo 13.998 Menschen hier wohnten, bedeutet das eine Zunahme um rund 4%. 2001 waren 6.225 Erwerbstätige hier registriert, von denen 4.867 oder 78% auspendelten. Zugleich gab es 4.174 Arbeitsplätze und somit 2.816 Einpendler.¹

Perchtoldsdorf hat eine Identität

Der historische Ortskern, insbesondere der weithin sichtbare Wehrturm, die Pfarrkirche und die Burg, die Jahrhunderte alten Traditionen in Weinbau und Handel und die naturräumlichen Besonderheiten mit Perchtoldsdorfer Heide und den Perchtoldsdorfer Hausbergen stellen ein einzigartiges Angebot dar, mit dem sich Perchtoldsdorferinnen und Perchtoldsdorfer gerne identifizieren. In historisch jüngerer Zeit gesellten sich dazu die Bedeutung als Schulort, ein reichhaltiges kulturelles Leben, eine weit gefächerte Vereinslandschaft und ein vielfältiges Freizeitangebot.

Perchtoldsdorf liegt in einer Wachstumsregion

Laut Prognose der Statistik Austria wird die Bevölkerung im Bezirk Mödling bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2009 um fast 17% zunehmen und bis 2050 um gut 30%. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastung tendenziell im gleichen Ausmaß zunimmt, wenn nicht entschlossen Maßnahmen ergriffen werden, die den Mobilitätsbedarf nachhaltiger befriedigen.

Perchtoldsdorf hat ein historisch gewachsenes Straßennetz

Die meisten Straßen in Perchtoldsdorf wurden in einer Zeit angelegt, als das Kraftfahrzeug noch nicht existierte bzw. noch keine verkehrsbestimmende Größe darstellte. Planungsrelevant war das menschliche Maß. Trotzdem Perchtoldsdorf über ein Straßennetz von gut 100km Länge verfügt, gibt es gerade in den neuralgischen Gebieten keine Ausbaumöglichkeiten mehr.

¹ Vgl. http://www01.noel.gv.at/scripts/cms/ru/ru2/stat_ssi.asp?NR=31719

Perchtoldsdorf ist Durchzugsgebiet

Um Perchtoldsdorf herum entstanden und entstehen weiter sowohl immer mehr attraktive Wohnregionen (Westen, Nordwesten) als auch Arbeitsplatzregionen (Wien und Wiener Becken), Einkaufsregionen (SCS und andere) sowie Fernverkehrswege (Bahn, A 2, A 21, S 1). Es gibt jedoch keine leistungsfähigen Verkehrswege um Perchtoldsdorf herum oder durch Perchtoldsdorf durch und auch keinen freien Raum mehr, um solche Verkehrswege (z.B. Umfahrungsstraße) zu schaffen.

Entwicklungsziele

Perchtoldsdorf ist seit 1994 **Klimabündnisgemeinde**. Ein Ziel aller Klimabündnisgemeinden ist es, in ihrem Wirkungsbereich eine markante Kohlendioxid-Reduktion herbeizuführen.

Perchtoldsdorf erstellte im Jahr 1996 ein **Verkehrskonzept**, das auch Leitlinien für die künftige Verkehrspolitik enthielt. Der Gemeinderat hat dieses Konzept einstimmig angenommen.

Perchtoldsdorf hat dann im **Leitbild 2004** *Verkehrsvermeidung, Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Forcierung des nichtmotorisierten Verkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs* als Leitlinien für die künftige Verkehrspolitik definiert und damit den Beschluss von 1996 bestätigt.

Perchtoldsdorf will seit 2008 **energieautark** werden. Perchtoldsdorfs Energiepolitik hat sich den totalen Ausstieg aus der Nutzung fossiler Energieträger ebenso wie das Energiesparen und die Erhöhung der Energieeffizienz zum Ziel gesetzt.

Aus der Ausgangslage und den bereits formulierten Entwicklungszielen ergibt sich als weiteres Ziel die Entwicklung einer **menschenfreundlichen, nachhaltigen Mobilitätskultur**, die in diesem Mobilitätsleitbild umrissen wird. Dem Gehen, als die dem Menschen ureigenste Bewegungsart kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu.

Der Öffentliche Raum als gemeinsam genutzter Raum wird dabei deutlich aufgewertet. Das Prinzip der friedlichen Koexistenz aller Mobilitätsarten sowie das Prinzip der kurzen Wege sollen bei künftigen Gestaltungsmaßnahmen als Richtlinie dienen.

Als langfristige Zielvorgabe für den „Perchtoldsdorfer Mobilitätsmix“ wird vorgeschlagen: $\frac{1}{4}$ der Wege Gehen, $\frac{1}{4}$ Rad, $\frac{1}{4}$ Öffentlicher Verkehr und $\frac{1}{4}$ motorisierter Individualverkehr.

Perchtoldsdorf hat Chancen

Das Thema Verkehr und Verkehrssicherheit ist sehr polarisierend. Für ein **erfolgreich umzusetzendes Mobilitätsleitbild** ist ein gemeinsames Auftreten aller Beteiligten sowie ein gemeinsames Einsetzen für die Anliegen aller Verkehrsteilnehmenden ausschlaggebend. Das Mobilitätsplenum soll als informelle Austauschplattform mindestens einmal jährlich bzw. nach Bedarf auch öfter abgehalten werden, um einerseits die Entwicklung zu evaluieren und gegebenenfalls aktuelle Schwerpunkte zu definieren, die ein nachhaltig lebenswertes Perchtoldsdorf für alle Perchtoldsdorferinnen und Perchtoldsdorfer sichern.

Gehen

Gehen ist menschlich

Gehen kann nicht nur als Verkehrsart (wie Autofahren, Radfahren und Öffentlicher Verkehr) gesehen werden. Gehen ist in erster Linie die natürliche Bewegungsart des Menschen und steht für die ganze Bandbreite des Lebens. Das Recht zu gehen darf nicht verunmöglicht werden.

Unter den Begriff „Gehen“ fallen demnach neben dem zielgerichteten FußgängerInnen-Verkehr auch folgende Ereignisse im öffentlichen Raum: Stehen, Sitzen, Liegen, Springen, Laufen, Nordic Walken, Gehen mit Rollator, Krücken oder Stock; Rollen, Schieben und Ziehen von Handwagen aller Art, Kinderwagen, Rollstuhl; Rollschuhlaufen, Einradfahren, Kinderradfahren, Kinderlaufradfahren; Einkaufen und Verkaufen, Spielen, Sportausüben, Singen, Plaudern, Feiern, Essen und Trinken, Hunde ausführen, usw.

Perchtoldsdorf ist schön. Alle Ziele in Perchtoldsdorf sind fußläufig erreichbar. Viele Wege führen z.B. durch Gartensiedlungen oder Weinberge und stellen für Gehende einen echten Erholungswert dar. Gehen hält gesund.

Die Entfernungen sind jedoch durch die große Ausdehnung des Ortes teilweise erheblich und Fußwege (z.B. entlang von stark befahrenen Straßen) wenig einladend. Dazu kommt zwischen der nordöstlichen (Liesing) und der südwestlichen (Gießhübl) Grenze eine beachtliche Höhendifferenz.

Im öffentlichen Raum entsteht Gesellschaft

Der öffentliche Raum – der meist sehr verkürzt nur „Straße“ genannt wird – ist für alle der oben genannten Aktivitäten und Passivitäten da. Alle öffentlichen Orte gehören grundsätzlich der Allgemeinheit. Die Nutzung dieser Orte muss mittels eines Flächennutzungsplans für den Öffentlichen Raum so geregelt werden, dass keine Nutzung diskriminiert wird.

Die verschiedenen Verkehrsarten sind dabei so zu behandeln, dass die schwächeren aber ortsverträglicheren gegenüber den stärkeren aber belastenden bevorzugt werden. Daraus ergibt sich folgende Reihung: 1. Gehen, 2. Radfahren, 3. Öffentlicher Verkehr und 4. Motorisierter Individualverkehr. Die Bedürfnisse von Kindern, Behinderten, Alten und Gebrechlichen sind als höherrangig einzustufen als die aller anderen.

Besonders Kinder lernen im Öffentlichen Raum wie Gesellschaft funktioniert und was sie dazu beitragen können, um auch als Erwachsene den gesellschaftlichen Zusammenhalt aufrecht erhalten zu können. Eine menschliche und nachhaltige Mobilitätskultur nimmt deswegen auf ihre Bedürfnisse und ihre Sicherheit

besondere Rücksicht und reduziert Geschwindigkeit, Lärm und Schadstoffemissionen auf ein verträgliches Maß.

Das Prinzip der friedlichen Koexistenz

Die größte Störung und Gefahr einer gemeinschaftlichen Nutzung des Öffentlichen Raumes ist der zu schnelle mechanisierte Verkehr. Die Verkehrsflächen müssen deswegen so gestaltet werden, dass die Geschwindigkeiten an die überwiegende bzw. gewünschte Nutzung angepasst werden. Dementsprechend soll das Konzept der „lesbaren Straße“ wo erforderlich umgesetzt werden.

Schon aus Gründen der Verkehrssicherheit ist dabei Ziel, dass in Straßen ohne Gehsteige oder mit schmalen Gehsteigen bei gleichzeitig schmaler Fahrbahn eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten wird, da im Falle eines Unfalles FußgängerInnen bis zu dieser Geschwindigkeit noch eine reale Überlebenschance haben. Bei höheren Geschwindigkeiten, die aber nur in begründeten Ausnahmefällen im verbauten Ortsgebiet verordnet sein sollten, sind Gehsteige mit einer Mindestbreite von 1,5m anzulegen.

In Zeiten zunehmender Verkehrsbelastung verdienen FußgängerInnen ganz besondere Wertschätzung. Wer geht, sitzt nicht im Auto. FußgängerInnen halten unser aller Luft sauber, machen keinen unmenschlichen Lärm, sie benötigen keine Parkplätze, emittieren keine Schadstoffe und sind gegebenenfalls ansprechbar.

Das Perchtoldsdorfer Gehroutennetz

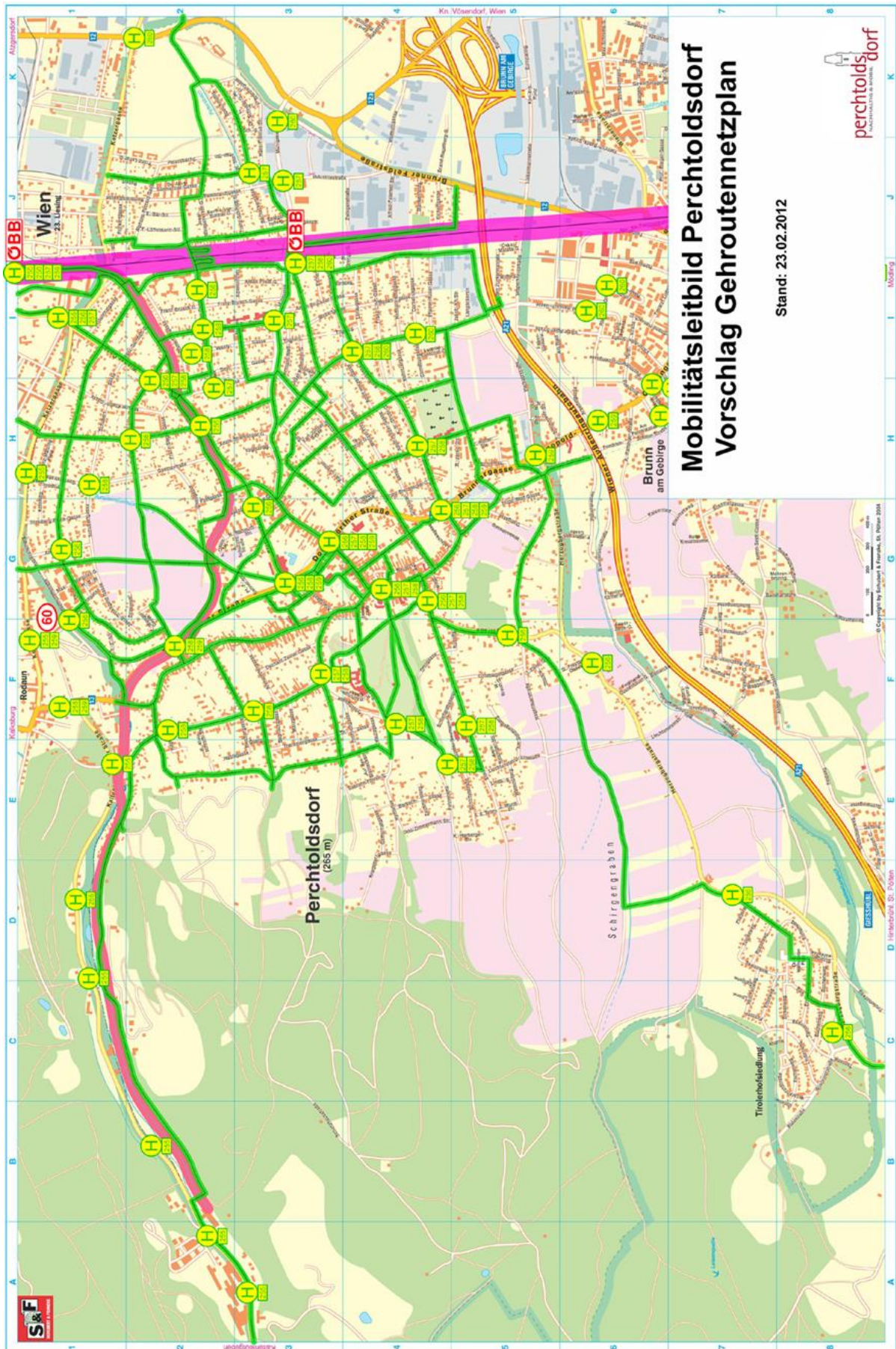
Jeder Ort in Perchtoldsdorf muss auf möglichst kürzestem Weg zu Fuß erreichbar sein. Insbesondere alle Schul- und Kindergartenwege müssen unbedingt sicher und komfortabel sein. Ein Fußgängerleitsystem soll die kürzesten und sichersten Wege sichtbar machen.

Ein definiertes Hauptwegenetz soll permanent begehbar sein, gut beleuchtet und ausgeschildert, freigehalten von Hindernissen und Beeinträchtigung aller Art (z.B. Einbauten, abgestellte Fahrzeuge, Mistkübel etc.) und bei winterlichen Verhältnissen durchgehend geräumt. Übergänge über stärker befahrene Straßen müssen so sicher wie möglich ausgestaltet werden.

Die wichtigsten Gehrouten und Schulwege sollen dabei mit einem Namen versehen werden. Einerseits aus Gründen der Orientierung und um sie in Karten und auf Hinweisschildern bezeichnen zu können, andererseits als weiteres Identifikationsangebot für die anrainenden PerchtoldsdorferInnen und Perchtoldsdorfer – auch als zusätzliche Motivation für freiwillige Gestaltungs- und Pflegeleistungen, aber auch für Winterdienst- und Grünschnittverpflichtungen.

Ortsplan mit Gehroutennetz

Volle Auflösung der Grafik in der jeweils aktuellen Version unter <http://perchtoldsdorfmobil.wordpress.com>



Radfahren

Das Rad als Alltagsverkehrsmittel

Radfahren ist nach dem Gehen die Fortbewegungsart mit dem kleinsten ökologischen Fußabdruck und dem kleinsten CO₂-Eintrag. Es verursacht keine Schadstoffemissionen, macht keinen Lärm, braucht wenig Platz und ist auf Kurzstrecken meist das schnellste Verkehrsmittel. Radfahrende sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Radfahren muss für alle Generationen und Bevölkerungsgruppen möglich sein, sofern die individuellen Voraussetzungen gegeben sind. Die Einrichtung von möglichst einfach zugänglichen Radabstellplätzen soll deswegen auch in den Perchtoldsdorfer Bebauungsvorschriften verankert werden.

Radfahren hält gesund und ist kommunikativ

Radfahren hat positive Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System, den Blutdruck, die Gelenke, das Lungenvolumen, den Cholesterin- und Zuckerhaushalt. Radfahren entspannt und macht fröhlich, schön und schlank. Radfahren erhöht die Lebensqualität und ermöglicht die Pflege von sozialen Kontakten. Radfahren reduziert die Verkehrsbelastung, denn wer mit dem Rad fährt, fährt nicht mit dem Auto.

Mehr Radverkehr stärkt den örtlichen Einzelhandel²

So wie radfahrende KundInnen auf eine funktionierende Nahversorgung angewiesen sind, ist der lokale Einzelhandel stärker auf radfahrende KundInnen angewiesen. Radfahrende beanspruchen dabei weitaus weniger Parkraum als Kraftfahrzeuge.

Die topografischen Gegebenheiten in Perchtoldsdorf legen eine verstärkte Förderung des Einsatzes von elektrounterstützten Fahrrädern bis 25 km/h (Pedelects) nahe.

Das Perchtoldsdorfer Radroutennetz

Das Perchtoldsdorfer Radroutennetz muss dahingehend weiterentwickelt werden, dass es durchgehend hindernisfrei und ganzjährig befahrbar ist. Es soll deutlich erkennbar sein, vor allem, um Gefährdungen durch und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie das Verparken hintanzuhalten. Markierungen bzw. bauliche Maßnahmen sollen aber nur dort eingerichtet werden, wo es notwendig ist, vor allem aber bei Querverkehr.

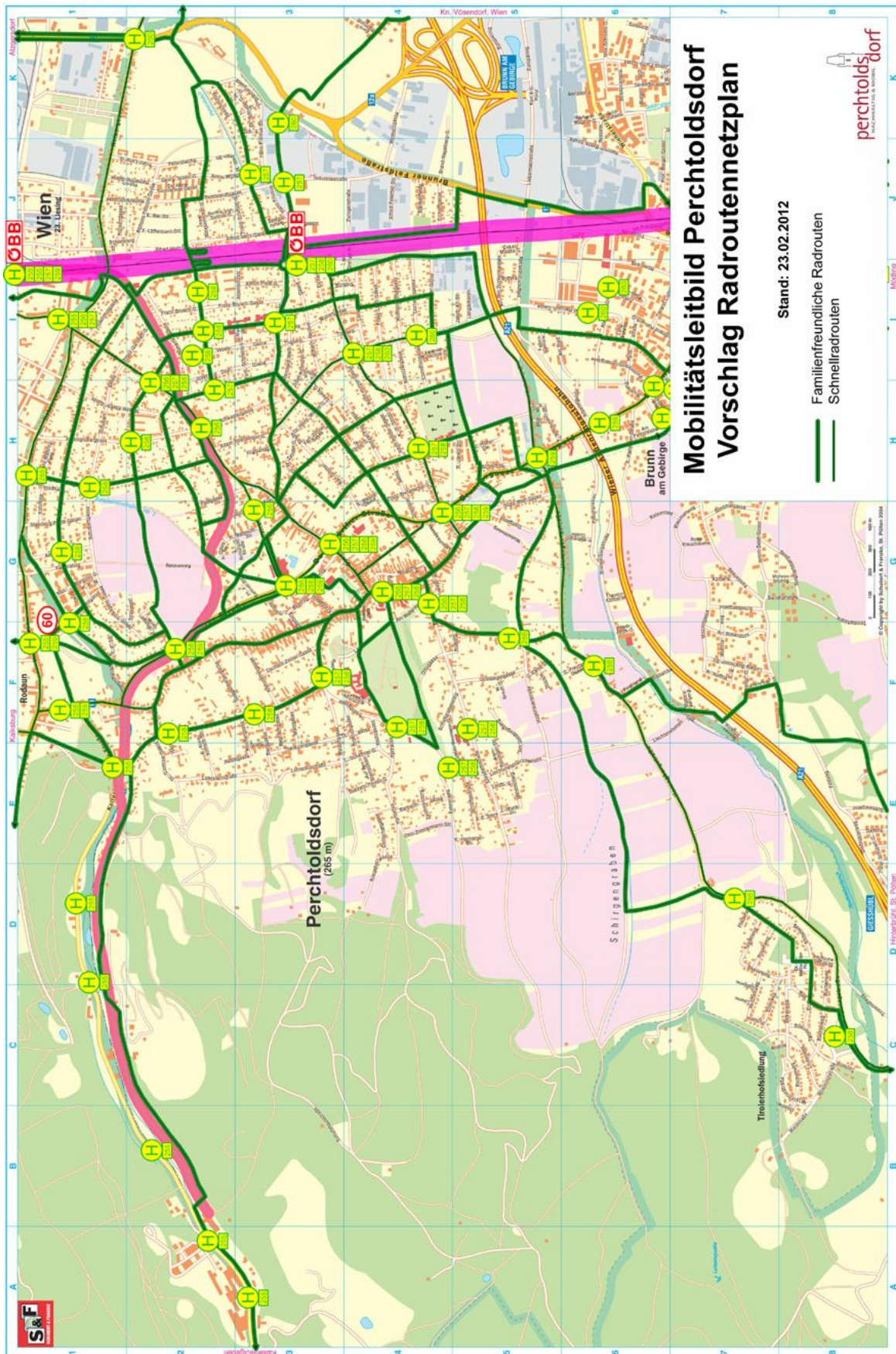
² Vgl. <http://perchtoldsdorfmobil.wordpress.com/2011/04/10/mehr-radverkehr-starkt-ortlichen-einzelhandel/>

Prinzipiell sollen alle Einbahnen für Radfahrende in der Gegenrichtung geöffnet sein; nur in begründeten Einzelfällen soll eine Einbahnregelung auch für Radfahrende gelten. Für Radfahrende bedeutet das sogar ein größeres Sicherheitsgefühl, da sie den Gegenverkehr schon von Weitem sehen, das Gefahrenpotenzial einschätzen und gegebenenfalls rechtzeitig ausweichen können.

Das Perchtoldsdorfer Radroutennetz soll beschildert inklusive Zeitangaben zum Ziel und ausreichend beleuchtet sein, sowie über Anschlüsse an das regionale Radroutennetz verfügen. Radabstellanlagen sollen vorzugsweise mit einfachen „Wiener Bügel“ ausgestattet werden. Die Einrichtung von Rast- und Labestationen erhöht die Attraktivität.

Ortsplan mit Radroutennetz

Volle Auflösung der Grafik in der jeweils aktuellen Version unter <http://perchtoldsdorfmobil.wordpress.com>



Öffentlicher Verkehr

Mobilität und Peak Oil

Das Zeitalter des billigen Öls ist spätestens 2008 zu Ende gegangen. Damit ist eine Grundbedingung des bisherigen Transportsystems nicht mehr gegeben und es sind gravierende Änderungen zu erwarten. Mit den immer teurer werdenden Treibstoffen kommt dem Öffentlichen Verkehr deswegen eine immer größer werdende Bedeutung zu und das Angebot muss an die sich neu einstellenden Gegebenheiten angepasst werden. Der Perchtoldsdorfer Solarbus ist schon ein wichtiger Schritt in diese Richtung, kann aber nur ein Anfang sein.

Die Menschen, die durch Perchtoldsdorf durchfahren, legen mit dem Auto in der Regel erhebliche Entfernungen zurück, um z.B. nach Wien zur Arbeit zu fahren und müssen dadurch entsprechende ständig steigende Kosten tragen. Statt das Pendeln mit dem Privatauto zu fördern, wären die Fördergelder besser im Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert.

„Renaissance“ von „360er“ und Kaltenleutgebenerbahn

Zur Wiedereinrichtung des Personenverkehrs auf der Kaltenleutgebenerbahn als Straßenbahn (Lightrail) und ebenso zur Errichtung einer Straßenbahnverbindung von Liesing über Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge und Maria Enzersdorf bis Mödling soll in Kooperation mit den genannten Gemeinden und dem Land Niederösterreich eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel der ehestmöglichen Umsetzung in Auftrag gegeben werden.

Diese Machbarkeitsstudie soll auch weitere mögliche Varianten zur weiteren Nutzung der Trasse der Kaltenleutgebenerbahn vergleichend zum Gegenstand haben, sowie untersuchen, wie die möglichst direkte Verbindung zwischen Wien und Bezirk Mödling leistungsfähig dargestellt werden kann.

Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen attraktiver werden

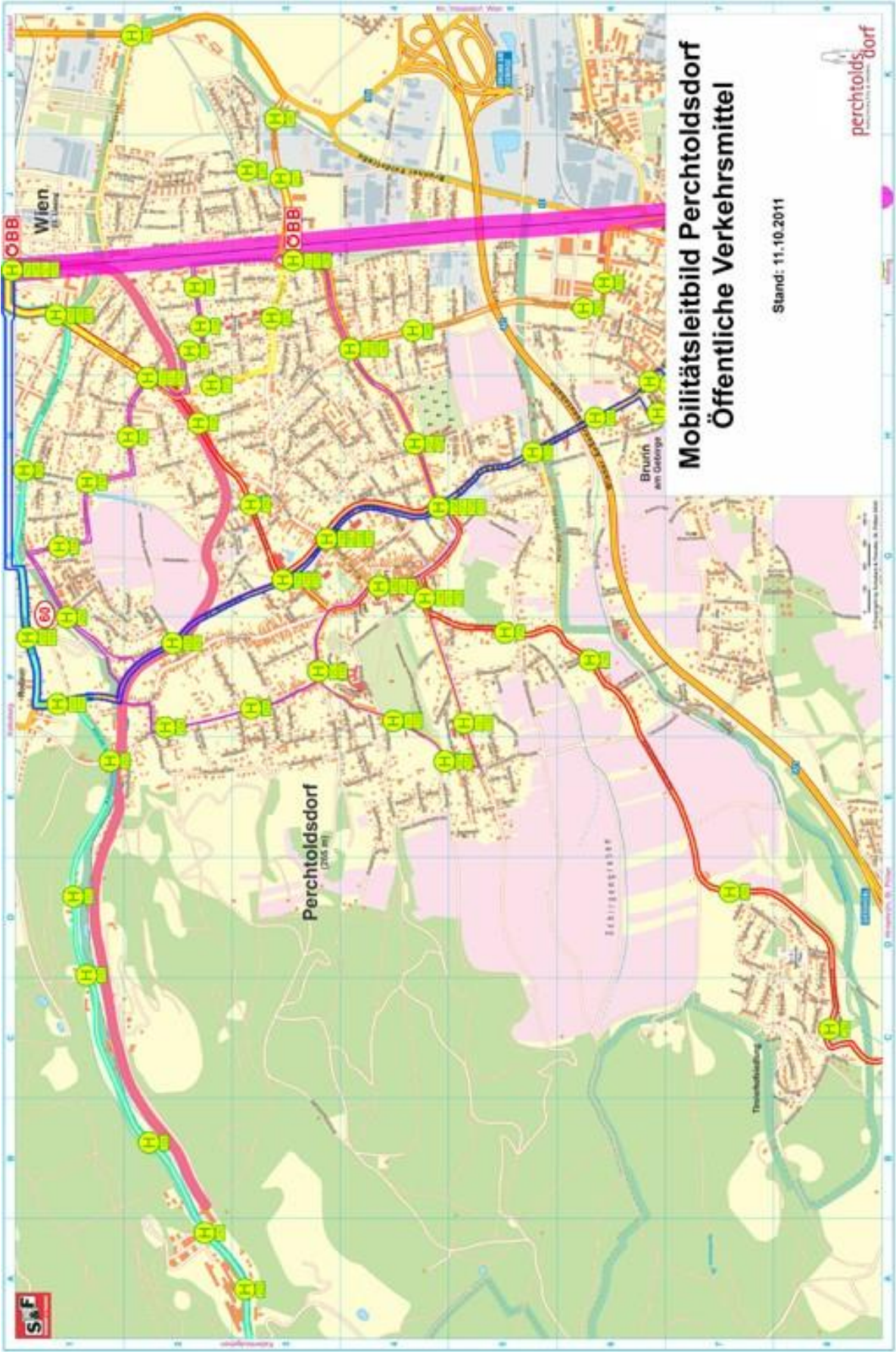
Wesentliche Hemmnisse, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, sind derzeit – abgesehen von den eher schwierig zu beschaffenden Informationen über Abfahrtszeiten und verfügbare Verbindungen – die geringe Taktfrequenz, die Randlage zur Tarifzone 100 des VOR (Verkehrsverbund Ostregion) sowie das fehlende Angebot an Wochenenden und Tagesrandzeiten. In all diesen Punkten müssen Anstrengungen unternommen werden, um die Situation dauerhaft zu verbessern.

Da die öffentlichen Verkehrsmittel vor allem das Gehen und Radfahren ergänzen, müssen die Schnittstellen, die Stationen, dahingehend adaptiert werden.

Der nächstgelegene behindertenfreundliche Einstieg in das Netz der Wiener Linien ist die U6-Station Siebenhirten. Hier muss auch von Perchtoldsdorf aus ein entsprechendes Angebot geschaffen werden.

Ortsplan mit Liniennetz

Volle Auflösung der Grafik in der jeweils aktuellen Version unter <http://perchtoldsdorfmobil.wordpress.com>



Motorisierter Individualverkehr

Die ganzheitliche Perspektive

Über Jahrzehnte hinweg hat sich unsere Gesellschaft automobilisiert. Das hat global Millionen Menschenleben und Verletzte gefordert und war ein ausgesprochen teurer Prozess. Von der Errichtung der Infrastrukturen, über den Aufbau entsprechender Produktionsstätten bis zur Bereitstellung der für das alles erforderlichen Energie sind Milliarden über Milliarden in dieses Projekt geflossen.

Und es ist nicht minder kostspielig dieses System aufrecht zu halten. Von der Instandhaltung der Straßen über die Erhaltung der Arbeitsplätze bis zu den Kriegen, die zur Aufrechterhaltung der Energieversorgung geführt wurden und werden, wird von Gesellschaft und Individuen so viel abverlangt, dass die Frage immer drängender Raum steht, ob das überhaupt noch Sinn macht.

Die alltägliche Perspektive

So gut wie alle Menschen sind heute in der Bestreitung ihres Lebensunterhalts in der ein oder anderen Weise vom motorisierten Individualverkehr abhängig. Sei es, weil sie nicht anders ihren Arbeitsplatz erreichen, sei es, weil ihre KundInnen, Gäste oder Geschäftspartner sie nicht anders erreichen können. Sei es, weil ihr Betrieb oder ihr Arbeitsplatz direkt oder indirekt vom Kraftfahrzeugmarkt abhängt.

Die Durchdringung ist so weitreichend und Autofahren ist heute so selbstverständlich, dass tendenziell jeder Weg mit Hilfe des Kraftfahrzeugs absolviert wird, weil oft von vorne herein mögliche Alternativen gar nicht mehr in Betracht gezogen werden – sogar dann, wenn diese Zeit, Geld und Stress sparen würden.

Die Perchtoldsdorfer Perspektive

Der Motorisierungsgrad in Perchtoldsdorf, ebenso wie die des Bezirks Mödling liegt österreichweit an der Spitze. Dementsprechend fürchten Handel und Gastgewerbe Umsatzeinbußen, wenn Zufahrtsmöglichkeit und Parkraum nicht ausreichend gegeben ist. Auf der anderen Seite fürchten AnrainerInnen Einbußen an Lebensqualität und Entwertung der Grundstücke, wenn der Verkehr überhand nimmt.

Außer Streit steht, dass zu einem lebendigen Ort auch ein florierender Handel gehört und ein gut gedeihendes Gast- und Tourismusgewerbe. Außer Streit

steht auch, dass der Sicherheit insbesondere von Kindern ein herausragender Stellenwert zukommt.

Tatsache ist weiters, dass das Perchtoldsdorfer Straßennetz an einigen Stellen an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen ist und außerdem – bei anhaltender Tendenz – mit einer Verschärfung der Situation zu rechnen ist.

Der Blick in die Zukunft

Sollte es nicht gelingen, die Verkehrsbelastung dauerhaft zu reduzieren, werden einschneidende, schmerzliche, mitunter auch teure Maßnahmen fällig. Mittels Einbahnen, eventuell Ampelregelungen, Öffnung von bisher weniger belasteten Straßen und ähnlichem muss der Verkehr so kanalisiert werden, dass er nicht kollabiert und zum Erliegen kommt.

Daraus ergibt sich, dass wir alle Anstrengung unternehmen müssen, um den sich andeutenden Wandel in der Mobilitätskultur deutlich zu verstärken. Anders lässt sich die Verkehrsbelastung faktisch nicht reduzieren. Wer geht, sitzt nicht im Auto. Wer Rad fährt, sitzt nicht im Auto und wer öffentlich unterwegs ist, sitzt nicht im Auto.

Übrigens: Im Jahr 2010 ereigneten sich auf Österreichs Straßen 35.348 Unfälle, bei denen 45.858 Personen verletzt und 552 getötet wurden.³

³ http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html

Katalogisierung der Öffentlichen Räume

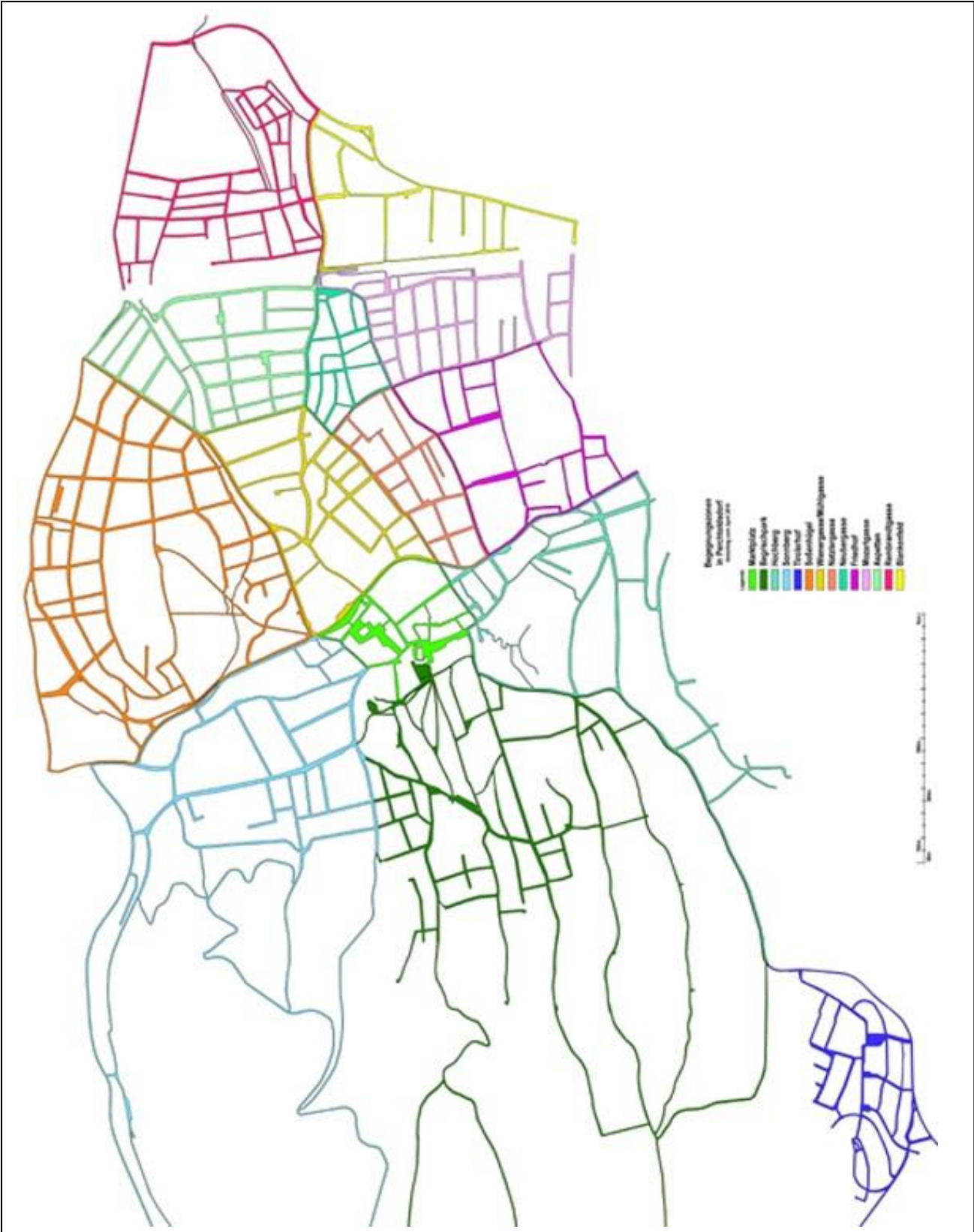
Zur Katalogisierung und Gliederung der Öffentlichen Räume in Perchtoldsdorf sollen sogenannte Perchtoldsdorfer Begegnungszonen definiert werden (Vorschlag nächste Seite). Aus der Ermittlung und Bestimmung der dort jeweils vorwiegenden Nutzungen ergeben sich die Richtlinien für die künftige Gestaltung.

Die Perchtoldsdorfer Begegnungszonen sollen ein weiteres Identifikationsangebot für Perchtoldsdorferinnen und Perchtoldsdorfer darstellen (was bis zur deckungsgleichen Definition der Wahlsprengel reichen könnte), und die Möglichkeiten zu Mitbestimmung und Mitgestaltung erweitern.

Der Begriff „Begegnungszone“ wurde in der Schweiz entwickelt und ist dort auch mittlerweile in der StVO verankert. Die Schweizer Begegnungszone entspricht in etwa der österreichischen Wohnstraße, allerdings mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, anstatt der Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) bei uns. Es sind alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt und es wird das Prinzip der friedlichen Koexistenz gelebt.

Die Perchtoldsdorfer Begegnungszonen

Volle Auflösung der Grafik in der jeweils aktuellen Version unter <http://perchtoldsdorfmobil.wordpress.com>



Der Maßnahmenkatalog

Dieser Maßnahmenkatalog bietet einen Überblick über in Umsetzung befindliche bzw. anstehende Maßnahmen und soll auch nach Abschluss des Leitbildprozesses laufend aktuell gehalten werden.

Gehen

- **Schaffung eines durchgehenden Gehroutennetzes**
Status: [Vorschlag Gehroutennetz für Perchtoldsdorf](#)
Priorität⁴: 1
 - **Einarbeitung in <http://perchtoldsdorf.map2web.eu/> und <http://anachb.at>**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 3
 - **Ausbau der Schutzwege/Querungshilfen (bauliche Maßnahmen, Kennzeichnung, Beleuchtung)**
Status: großteils vorhanden, Umsetzung laufend
Priorität: 1
 - **Entschärfung von Engstellen (Hochstraße, Elisabethstraße, Brunnergasse, Gluckgasse)**
Status: anstehend
Priorität: 1
 - **Errichtung einer Geh- und Radbrücke über die Südbahn**
Status: Konzept aus 2007 mit Rampenlösungen vorhanden
Priorität: 1
 - **Errichtung einer fußläufigen Anbindung des Tirolerhofes**
Status: [Vorschlag](#), [Studie](#)
Priorität: 2
- **Installation eines FußgängerInnen-Leitsystems**
Status: [Beispiel Burgdorf](#)
Priorität: 2
 - **Integration der Schulwege (Pedi-Aktion)**
Status: [Probelauf erfolgreich absolviert](#)
Priorität: 2
- **Einrichtung von Raststationen (Bänke, Abstellmöglichkeiten)**
Status: vor Bestandsaufnahme, laufende Umsetzung
Priorität: 2
 - **Bankspendenaktion in Kooperation mit Perchtoldsdorfer Betrieben**
Status: laufende Umsetzung
Priorität: 2

⁴ In der Bewertung der Priorität sind verschiedene Kriterien berücksichtigt: die Dringlichkeit, die Umsetzbarkeit und der zu erwartende Effekt auf die tatsächliche Reduktion der Verkehrsbelastung. Sie soll eine grobe Orientierung bieten, wann mit der Umsetzung der Maßnahme relativ zu anderen Maßnahmen gerechnet werden kann bzw. worauf sich die aktuellen Anstrengungen jeweils fokussieren.

- **Einrichtung von WCs, Anbringen von Mistkübeln**
Status: vor Prüfung weiterer Erfordernisse
Priorität: 3
- **Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung (Regenschutz, Schattenspender, Grünschnitt, Schneeräumung, Blumenschmuck, Schauobjekte, Fassadengestaltung etc.)**
Status: vor Konzipierung einer Gemeinschaftsinitiative
Priorität: 1

Radfahren

- **Schaffung und Instandhaltung eines durchgehenden Radroutennetzes**
Status: [Vorschlag Radroutennetz für Perchtoldsdorf](#)
Priorität: 1
 - **Einarbeitung in <http://perchtoldsdorf.map2web.eu/> und <http://anachb.at>**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 2
 - **Öffnung von Einbahnen für Radfahrende**
Status: [in Umsetzung](#)
Priorität: 1
- **Installation eines Radrouten-Leitsystems**
Status: weitgehend umgesetzt, laufende Anpassungen
Priorität: 2
- **Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten**
Status: teilweise vorhanden, laufende Bedarfserhebung und Umsetzung
Priorität: 2
 - Maßnahmen zur Diebstahlsicherung
Status: vor Machbarkeitserhebung
Priorität: 2
 - **Überdachung der Radabstellplätze am Bahnhof Liesing**
Status: Zuständigkeit Gemeinde Wien
Priorität: 3
- **Forcierung von Pedelecs (Elektrofahrräder bis 25 km/h)**
Status: vor Ausarbeitung eines Konzepts zur Kampagnisierung
Priorität: 1
- **Vorsehen von Radabstellplätzen in den Bebauungsvorschriften**
Status: in Verhandlung
Priorität: 2
- **Einrichtung Winterdienst**
Status: in Konzipierung
Priorität: 1
- **Radverleih *nextbike***
Status: [in Umsetzung](#)
Priorität: 2

Öffentlicher Verkehr

- **Neuregelung der VOR-Tarifzonen – Tarifzonengrenzen dürfen kein Hindernis zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel darstellen.**
Status: in Verhandlung
Priorität: 1
- **Flächendeckende Erschließung (max. 500m zur nächsten Station)**
Status: Bestandsaufnahme
Priorität: 1
 - **Einarbeitung von Stationen und Linienplan in <http://perchtoldsdorf.map2web.eu/> und <http://anachb.at>**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 1
 - **Informationsbroschüre mit Verbindungen und Abfahrtszeiten**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 1
- **Taktverdichtung Bahn und Bus, Ziel: 15-Minuten-Takt**
Status: in Verhandlung
Priorität: 1
- **Optimierung der Anschlusszeiten vor allem in Liesing**
Status: Forderung
Spriorität: 1
- **Forschungsprojekt Solarbus**
Status: [in Umsetzung](#), laufende Bewerbung
Priorität: 1
 - **Solarbus als mobiles Infocenter**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 2
- **Attraktivierung S-Bahn-Haltestelle Perchtoldsdorf (Beschilderung, Radabstellmöglichkeiten, Radservice etc.)**
Status: in Umsetzung bzw. Konzipierung
Priorität: 2
- **Direkte Anbindung an das Wiener U-Bahnnetz (U6 Siebenhirten, behindertengerecht)**
Status: in Verhandlung
Priorität: 1
- **Ausweitung der Bedienzeiten am Wochenende**
Status: in Verhandlung
Priorität: 2
- **Einrichtung einer Nachtlinie in Kooperation mit den Nachbargemeinden**
Status: Vorschlag
Priorität: 2
- **PTaxi, Umstellung auf neue PCard**
Status: in Überarbeitung
Priorität: 1
- **Veranstaltungstickets nach Möglichkeit als Fahrscheine für ÖV verwendbar**

Status: Vorschlag

Priorität: 2

- **Attraktivierung der Stationsmöblierung (Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Fahrplanaushang, Umgebungspläne, Radabstellmöglichkeiten etc.)**

Status: teilweise vorhanden, laufende Bedarfserhebung und Umsetzung

Priorität: 3

- **Öffentlichkeitsarbeit für den Öffentlichen Verkehr in Kooperation mit Anbietern und Gemeinden**

Status: vor Konzipierung

Priorität: 2

- **Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Kaltenleutgebner Bahn**

Status: [Vorschlag](#)

Priorität: 3

- **Wiedereinrichtung der „Straßenbahnlinie 360“**

Status: [Vorschlag](#)

Priorität: 3

Motorisierter Individualverkehr

- **Schaffung „lesbarer“, selbsterklärender Straßenräume**

Status: [Vorgabe des EU-Parlaments, vgl. Punkte 54 und 67](#)

Priorität: 1

- **Parkplatz-Leitsystem um den Verkehr in den Ortskern zu verringern**

Status: in Vorbereitung

Priorität: 1

- **Errichtung zentrumsnaher Abstellplätze**

Status: [bei „Ökobilla“ bereits umgesetzt](#), Prekarium Ecke

Krautgasse/Hochstraße

Priorität: 1

- **Errichtung wohngebietsnaher Gemeinschaftsabstellplätze**

Status: Vorschlag in Ausarbeitung

Priorität: 2

- **Weitere Südbahnquerung, z.B. Autobahn-Halbanschluss Gattringerstraße, falls nicht anders eine ausreichende Verkehrsreduktion erzielt werden kann**

Status: fällt in die Zuständigkeit der Marktgemeinde Brunn am Gebirge

Priorität: 2

Allgemein

- **Kampagnen zur Bewusstseinsbildung**
Status: [Verkehrsparen Wienerwald](#) in Umsetzung, Imagekampagne und [Plakatwettbewerb](#) in Vorbereitung
Priorität: 1
- **Erstellung eines Flächennutzungsplanes für den Öffentlichen Raum**
Status: Vorschlag in Ausarbeitung
Priorität: 1
 - **Ortskern (Marktplatz, Brunnergasse bis B13, Hochstraße bis Krautgasse, Wienergasse bis B13) als Shared Space**
Status: Vorschlag
Priorität: 1
 - **Wohngebiete als „Perchtoldsdorfer Begegnungszonen“ wie auf Seite 19 vorgestellt**
Status: [Vorschlag](#)
Priorität: [1](#)
- **Einsetzen von Ombudsleuten für Gehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr**
Status: Vorschlag in Ausarbeitung
Priorität: 2
- **Informationsportal zum Thema Mobilität und Öffentliche Räume**
Status: [MGP Mobilitätsblog](#) in Errichtung
Priorität: 1
 - **Verzeichnis der Zuständigkeiten und Ansprechbaren**
Status: in Ausarbeitung
Priorität: 3
 - **Straßenverzeichnis mit Diskussionsforen**
Status: [in Aufbau](#)
Priorität: 3
- **Initiative zur Verkürzung der Wege**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 1
 - **Stärkung der Nahversorgung**
Status: laufend zu verbessern
Priorität: 1
 - **Angebotsübersicht**
Status: www.w-i-p.at
Priorität: 1
 - **Lieferservice**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 2
 - **Warendepot**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 2

- **Arbeitsplatz/Wohnort-Börse**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 2
- **Förderung von Fahrplatzvermittlungen**
Status: Beispiel [Compano](#)
Priorität: 3
- **Förderung von sanftem Tourismus**
Status: [Marktgemeinde](#), [Weinbauverein](#)
Priorität: 1
- **Seminartourismus Solarbus**
Status: in Vorbereitung
Priorität: 3