

Mobilitätskonzept Klosterneuburg 2030+

GZ 2286

Wien, Juli 2019



Projekt: Mobilitätskonzept Klosterneuburg 2030+

Auftraggeber: Stadtgemeinde Klosterneuburg
Rathausplatz 1
3400 Klosterneuburg

Auftragnehmer: SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPLANUNGS GMBH
Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft
Bergensammgasse 7, 1130 Wien
Tel: 01/876 68 11, Fax: 01/876 68 14
e-mail: office@snizek.at, web: www.snizek.at

Bearbeitung: DI (FH) Sabine Deusch
Paul Rosenkranz, MSc
DI Gunter Stocker

Wien, 08. Juli 2019

GZ 2286

20190708-2286-VK Klosterneuburg.docx

INHALTSVERZEICHNIS

1	ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN.....	5
2	AUFGABENSTELLUNG	7
3	LEITSÄTZE UND ZIELE	7
4	GRUNDLAGEN	9
4.1	Verkehrserhebungen.....	9
4.2	Fußgängerverkehr	12
4.3	Radverkehr	13
4.4	Öffentlicher Verkehr	17
4.4.1	Stadtbus	17
4.4.2	Regionalbus.....	19
4.4.3	ÖBB-Bahn.....	20
4.4.4	Erschließungsqualität	21
4.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	24
4.6	Ruhender Verkehr - MIV	28
4.7	Tempo 30 Zonen.....	29
5	MOBILITÄTSKONZEPT	31
5.1	Leitsätze und Maßnahmen.....	31
5.2	Erschließungsstandards und Hauptachsen.....	31
5.2.1	Erschließungsstandards ÖV	31
5.2.2	Erschließungsstandards MIV und NMIV	32
5.2.3	Hauptachsen	32
5.3	Attraktivierung der P&R Anlage Kierling	33
5.4	Radmobilitätskonzept	35
5.4.1	B&R Anlagen	35

5.4.2	Verdichtung der Radabstellanlagen im Stadtzentrum.....	37
5.4.3	Durchgehende Radwege an den Hauptachsen.....	40
5.5	Optimierung der Umsteigerelationen im ÖV	43
5.6	Motorisierter Individualverkehr MIV	44
5.7	Steigerung der Effizienz im MIV – Fahrgemeinschaften	45
5.8	Verkehrssicherheit – Sanierung von Unfallhäufungsstellen	45
5.9	Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des Straßenraums.....	48
5.10	Mobilität in neuen Stadtteilen	54
5.11	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.....	54
5.12	Monitoring und Evaluierung.....	55
5.13	Kosten	56
6	QUELLENVERZEICHNIS	58
7	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	59
8	TABELLENVERZEICHNIS	60

1 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts 2030+ war ein Mobilitätskonzept für denselben Zeitraum zu entwickeln, welches einerseits die bestehende Situation darstellt und andererseits Ziele und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung aufzeigt.

Im Entwicklungsprozess des STEK wurden folgende Leitsätze und folgende Ziele zum Thema Verkehr festgeschrieben:

Klosterneuburg verlagert aktiv den Verkehr auf nachhaltige Mobilitätsformen

- è Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs
- è Erhöhung des Fußgänger- und Radfahreranteils
- è Etablierung alternativer Mobilitätsangebote
- è Effizienzsteigerung im motorisierten Individualverkehr

Klosterneuburg gestaltet öffentliche Flächen als Lebens- und Aufenthaltsraum für alle

- è Faire Verteilung der Flächen hinsichtlich aller Mobilitätsarten
- è Erhöhung der Verkehrssicherheit

Das war der Wegweiser für die Entwicklung von Maßnahmen.

Innerhalb des Gemeindegebiets herrschen topografische Verhältnisse vor, die die Nutzung des eigenen Pkws als notwendig und sinnvoll erscheinen lassen. Dies wird auch durch die erhobenen Daten hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der BewohnerInnen von Klosterneuburg verdeutlicht. Mehr als 50% der Wege innerhalb der Gemeinde werden mit dem Pkw zurückgelegt. Die Hauptachsen, hier vor allem die B14, sind verhältnismäßig stark belastet. Lediglich 1.000 Personen oder 6% pro Tag verwenden den Bus für Wege innerhalb des Stadtgebietes. Etwa ebenso viele Wege werden mit dem Rad zurückgelegt. An den Bahnhöfen gibt es P&R- und B&R-Anlagen, die sehr stark nachgefragt sind. Im historischen Kern der Stadt ist die Situation für FußgängerInnen oftmals beengt, da die Gehsteige stellenweise sehr schmal sind.

Um die Situation gemäß der formulierten Zielsetzungen anzupassen und die Anzahl der Wege mit dem Fahrrad und dem Bus zu erhöhen und das Zufußgehen zu attraktivieren, ist ein Bündel von Maßnahmen notwendig:

- Radfahren ist aufgrund der vielen Steigungen innerhalb der Stadt mit normalen Fahrrädern anstrengend und unattraktiv, eine Forcierung von e-bikes kann hier eine Änderung im Verhalten herbeiführen.
- Dafür ist jedoch die Errichtung von ausreichend sicheren Abstellplätzen und ggf. Ladestationen unumgänglich. Dies gilt sowohl für die Bahnhöfe als auch für die zentralen Orte und Einkaufsmöglichkeiten.
- Die Errichtung von Radwegen oder Radrouten an Strecken, die stark vom Autoverkehr frequentiert sind, ist eine zuverlässige Maßnahme zur Steigerung des Radanteils.
- Um die Menschen vom Auto weg hin zum öffentlichen Verkehr zu bewegen, müssen neben einem attraktiven Angebot bequeme Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden. D.h. an den Haltestellen ist für ausreichend sichere Parkmöglichkeit für Pkw und Fahrrad zu sorgen. Der Ausbau der P&R-Anlage in Kierling ist ein erster Schritt in diese Richtung.
- Die Nutzung des ÖV hängt auch von der Gestaltung der Fahrpläne ab. Ein dichter Takt und sichere pünktliche Verbindungen zwischen den Linien sind essentiell. Die Abstimmung des ÖV-Angebots zwischen den Regionalbuslinien bzw. der Bahn und dem Stadtbus soll hier in zeitlicher Hinsicht verbessert werden.
- In zentralen Bereichen der Stadt, die in großer Zahl auch von FußgängerInnen frequentiert werden, kann die Einrichtung von Begegnungszonen die Aufenthaltsqualität im Straßenraum beträchtlich erhöhen.
- In Neubaugebieten ist jedenfalls auf die Planung und Umsetzung einer umweltverträglichen Verkehrsabwicklung zu achten. Es sind Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die eine umweltverträgliche Mobilität fördern.

2 AUFGABENSTELLUNG

Im Zuge der Erstellung des Stadtentwicklungsplans Klosterneuburg 2030+ (STEK 2030+) war ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, das die im Stadtentwicklungskonzept (STEK) festgehaltenen Ziele der Verkehrsentwicklung mit Maßnahmen versieht, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

3 LEITSÄTZE UND ZIELE

Im Rahmen des STEK-Prozesses wurden in Arbeitssitzungen mit Vertretern der Politik und ExpertInnen sowie unter Beteiligung der Bevölkerung Leitsätze zu allen Themen des STEK entwickelt. Zum Thema Verkehr wurden die folgenden Leitsätze und Ziele festgelegt:

Klosterneuburg verlagert aktiv den Verkehr auf nachhaltige Mobilitätsformen

- è Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs
- è Erhöhung des Fußgänger- und Radfahreranteils
- è Etablierung alternativer Mobilitätsangebote
- è Effizienzsteigerung im motorisierten Individualverkehr

Klosterneuburg gestaltet öffentliche Flächen als Lebens- und Aufenthaltsraum für alle

- è Faire Verteilung der Flächen hinsichtlich aller Mobilitätsarten
- è Erhöhung der Verkehrssicherheit

Aufgrund der Siedlungsform und -topographie sowie der Demographie werden in Klosterneuburg, wie Verkehrserhebungen gezeigt haben, viele Wege aktuell mit dem eigenen PKW erledigt. Durch den hohen Anteil an entsprechenden Wegen mit Quelle und Ziel innerhalb der Gemeindegrenzen, ist ein Großteil des PKW-Verkehrs „hausgemacht“.

Um die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen sowie des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu forcieren, müssen Anreize geschaffen werden.

Eine gewichtige Rolle soll dabei der Radverkehr spielen. Der Einsatz von E-Bikes kann dabei beispielsweise in Zukunft unterstützen, längere Distanzen und vor allem Höhenunterschiede in der Stadt leichter zu bewältigen. Ein weiterer Schwerpunkt soll auf die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs gelegt werden.

Aus diesen Leitsätzen wurden folgende verkehrlich relevanten Maßnahmen abgeleitet:

- è Ausbau P+R Anlagen an den Bahnhöfen und Schaffung von sicheren Radabstellplätzen zur Stärkung der multimodalen Knoten
- è Optimierung der Umsteigerelationen im öffentlichen Verkehr
- è Verdichtung der Rad-Abstellanlagen in zentralen Lagen
- è Durchgehende Radwege auf den Hauptachsen
- è Shared space für enge Gassen und ev. auch für Plätze
- è Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen abseits der Hauptverkehrsachsen

4 GRUNDLAGEN

4.1 Verkehrserhebungen

Im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzepts wurden zahlreiche Verkehrserhebungen durchgeführt und andere bestehende Erhebungen integriert.

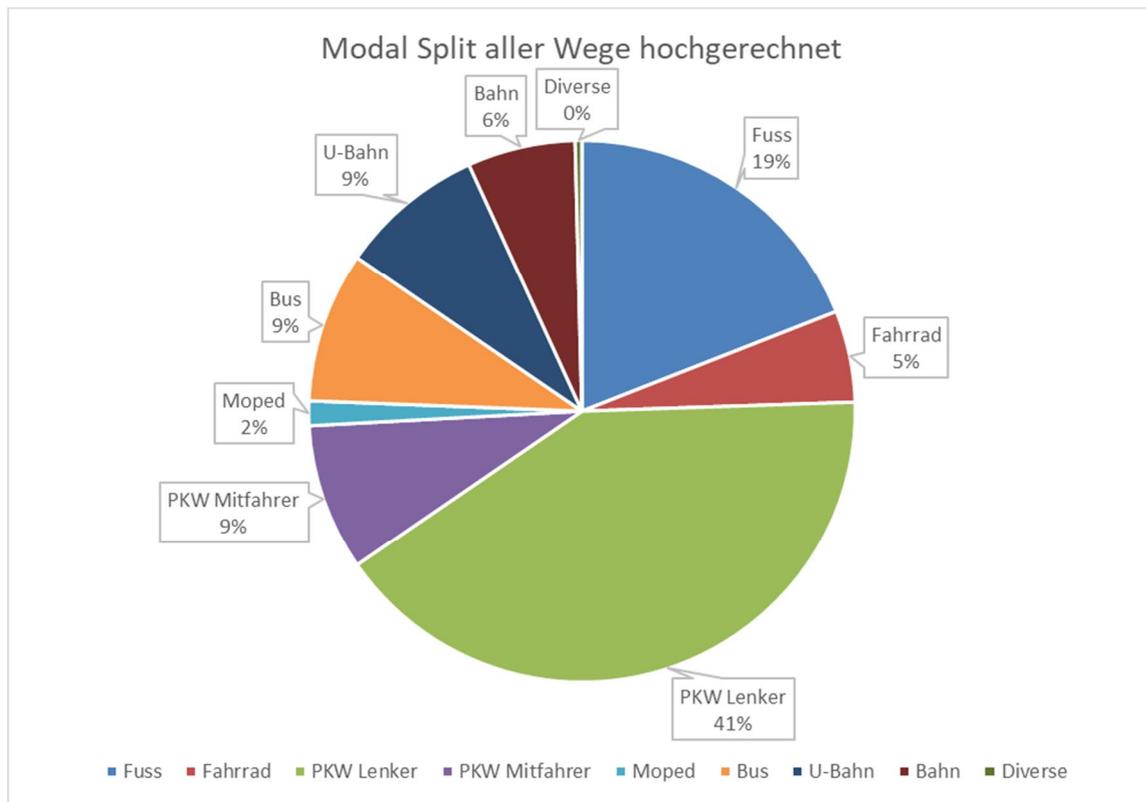
- Kfz-Verkehrszählungen 2018, Stadtgemeinde Klosterneuburg, 2018
- Kfz-Verkehrszählungen auf Landesstraßen, Amt der NÖ Landesregierung, Abt. St3, laufend
- ÖV-Fahrgastzählungen in Bussen, VOR GmbH
- Mobilitätserhebung Klosterneuburg, eigene Erhebung
- Einsteiger- und Aussteigerzählung an den Bahnhöfen der ÖBB, eigene Erhebung
- Kennzeichenverfolgung Kordon Klosterneuburg, eigene Erhebung
- Parkraumerhebung, eigene Erhebung
- Radfahrerzählung, eigene Erhebung

Diese Erhebungen zeichneten ein Bild über die Verkehrssituation in Klosterneuburg im Jahr 2018. Teilweise konnten auch historische Daten für einen Vergleich der Zahlen zwischen 2007 und 2017 verwendet werden.

Zusammenfassend wurde erhoben, dass

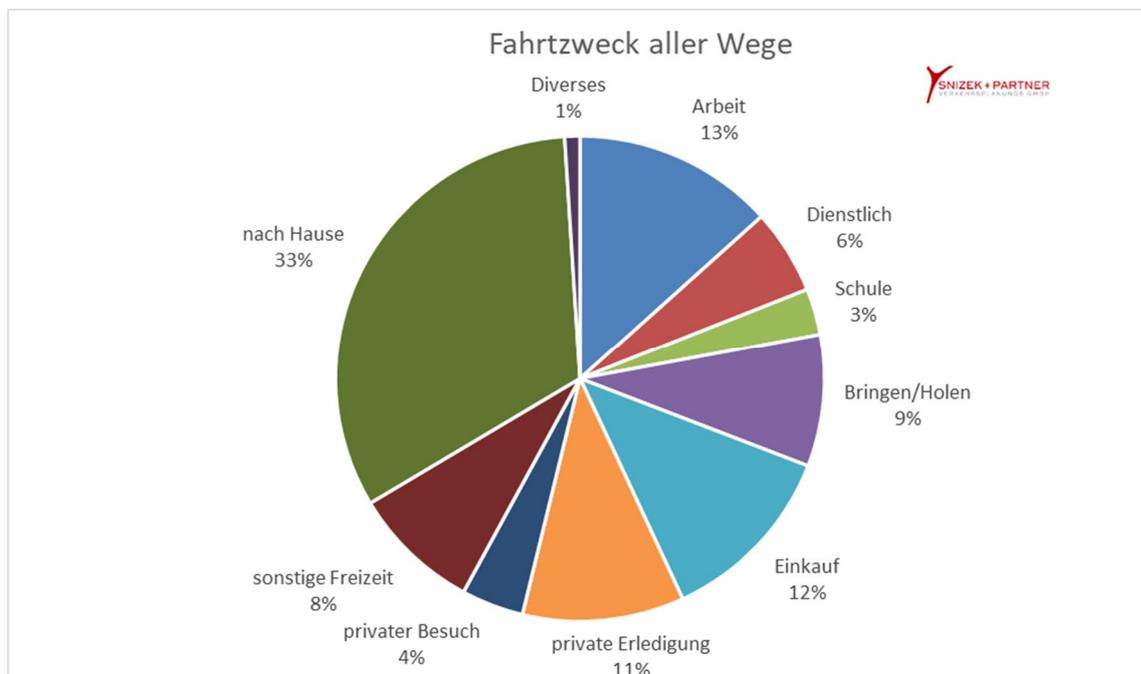
- die Verkehrsstärken im MIV sich zwischen 2007 und 2017 nicht relevant verändert haben,
- etwa 50% des Verkehrsaufkommens der Klosterneuburger BürgerInnen Binnenverkehr in Klosterneuburg darstellt,
- der Regionalbus das am stärksten nachgefragte öffentliche Verkehrsmittel ist,
- der Radverkehr aufgrund der Topografie und der mangelnden Infrastruktur in der Stadt einen geringen Anteil ausmacht,
- Wien die Hauptdestination im Werktagsverkehr darstellt,
- die B14 als Hauptverkehrsachse entsprechend stark belastet ist,
- der Durchgangsverkehr rd. 16% des gesamten Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrs ausmacht, der Rest ist Ziel- und Quellverkehr

Abbildung 1: Modal Split aller Wege



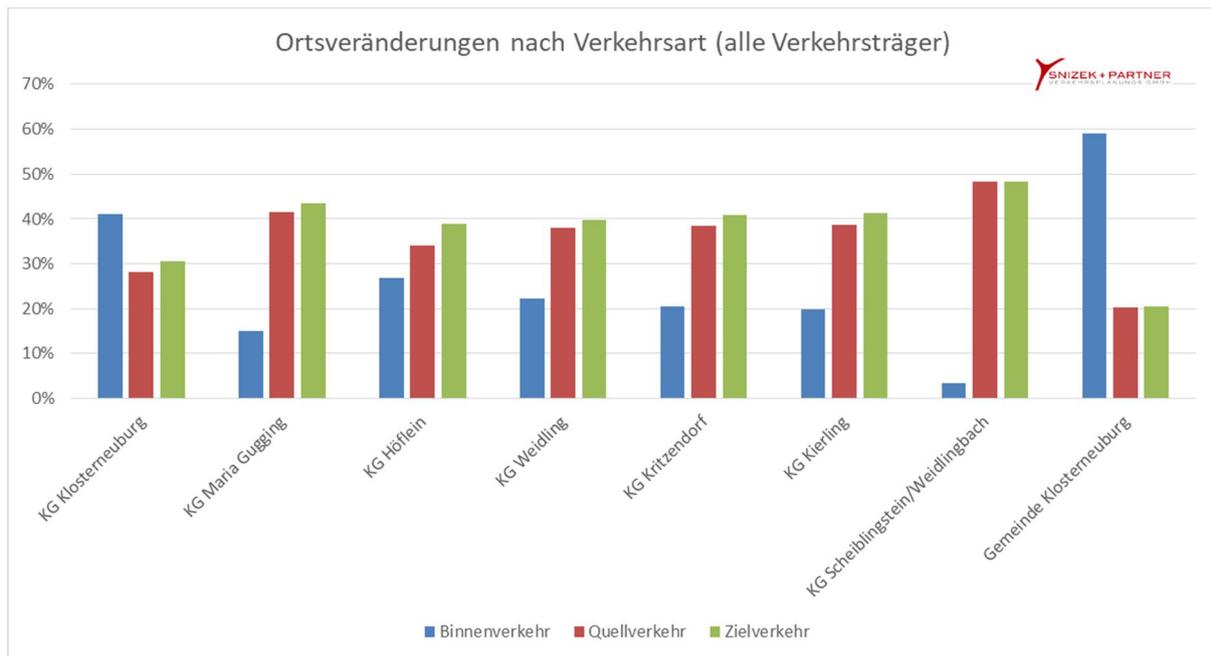
Quelle: eigene Erhebungen

Abbildung 2: Fahrzweck aller Wege



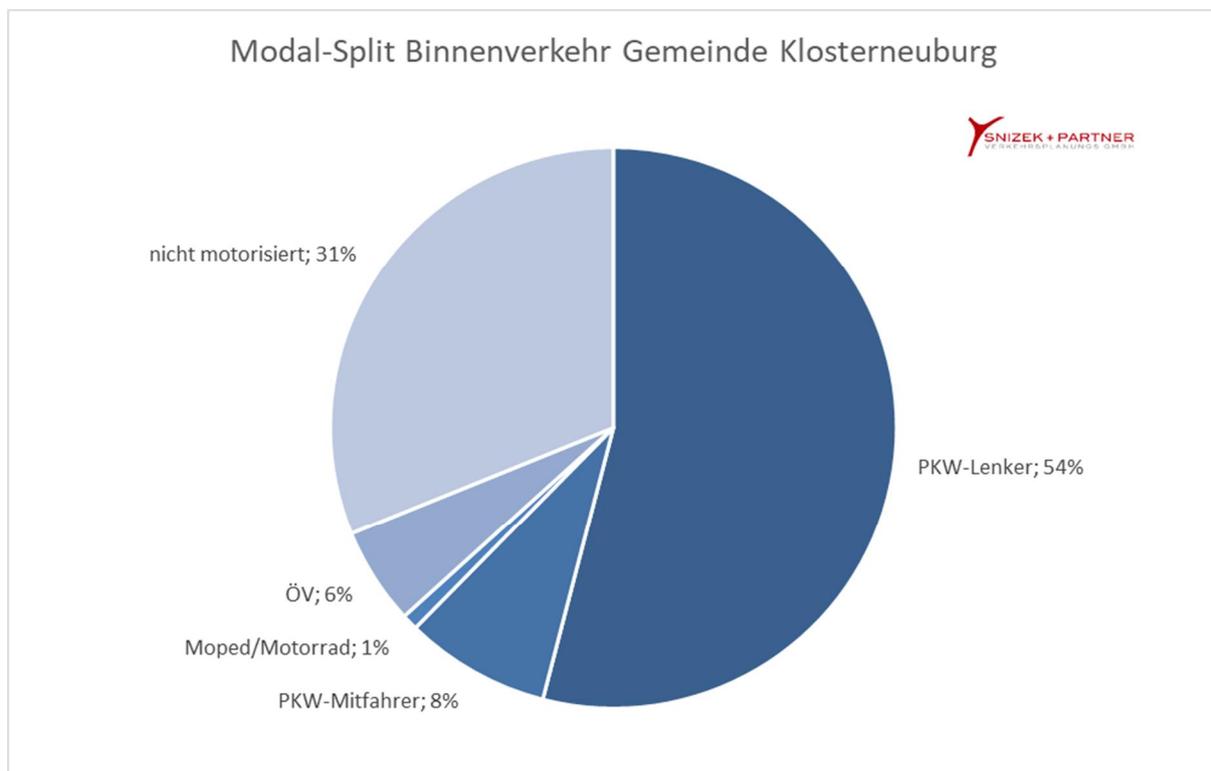
Quelle: eigene Erhebungen

Abbildung 3: Quell-, Ziel und Binnenverkehr in den KG



Quelle: eigene Erhebungen

Abbildung 4: Modal Split Binnenverkehr Klosterneuburg



Quelle: eigene Erhebungen

4.2 Fußgängerverkehr

Klosterneuburg ist eine attraktive Stadt mit hoher Lebensqualität. Die Siedlungsstruktur ist über weite Bereiche geprägt durch Einzelhaussiedlungen. Der Stadtkern ist historisch gewachsen dicht bebaut. Als Einkaufsstadt bietet Klosterneuburg ein vergleichsweise geringes Angebot. Es gibt keine großen Handelseinrichtungen, weder an der Peripherie noch im Zentrum. Die meisten fußläufig erreichbaren Geschäfte liegen entlang der B14 am Stadtplatz und entlang der Leopoldstraße rund um den Rathausplatz. Hier zeigt sich auch die höchste Fußgängerdichte.

Aufgrund der historischen Bausubstanz ergeben sich für Fußgänger in manchen Bereichen unattraktive Straßenquerschnitte, Gehsteige weisen oft nicht einmal eine Mindestbreite von 1,5 m auf. Zudem ist die Stadt auch relativ hügelig und dies erfordert unter Umständen die Überwindung von großen Höhenunterschieden.

Abbildung 5: Ortnergasse



Quelle: eigene Erhebungen

Abbildung 6: Hartmannngasse



Quelle: eigene Erhebungen

4.3 Radverkehr

Der Radverkehr in Klosterneuburg hat als Alltagsverkehrsmittel eine geringe Bedeutung, der Anteil liegt bei 6%. Dies liegt einerseits an der Topografie der Stadt mit vielen Steigungen und andererseits an einer stellenweise mangelnden Infrastruktur.

Das Radwegenetz von Klosterneuburg beschränkt sich auf vier Radfahranlagen, die teilweise baulich getrennt sind, entlang der Hauptrouten. Die baulich getrennten Radwege finden sich entlang der B14 Wiener Straße nach Kierling und zwischen den Bahnhöfen Kierling und Weidling, der Donauradweg liegt im Donautal und eine weitere Strecke führt nach Weidling.

An den wichtigen Knoten und Plätzen der Stadt finden sich Radabstellplätze meist in Form von Bügeln oder an den Bahnhöfen in Form von überdachten Abstellplätzen. Am Bahnhof Kierling gibt es in Summe für etwa 120 Fahrräder Abstellmöglichkeiten, die teilweise überdacht sind. Am Bahnhof Weidling sind es ca. 72 Stellplätze, die überdacht sind. In der Umgebung der Bahnhöfe finden sich weitere jeweils etwa 20 Abstellplätze für Fahrräder, die nicht überdacht sind.

Diese Anlagen sind in der Regel auch an kalten Tagen gut ausgelastet. Die B&R-Anlagen an den Bahnhöfen Kierling und Weidling sind in den warmen Monaten zu mehr als 100% ausgelastet.

Abbildung 7: B&R Weidling



Quelle: eigene Erhebungen

Abbildung 8: B&R Weidling



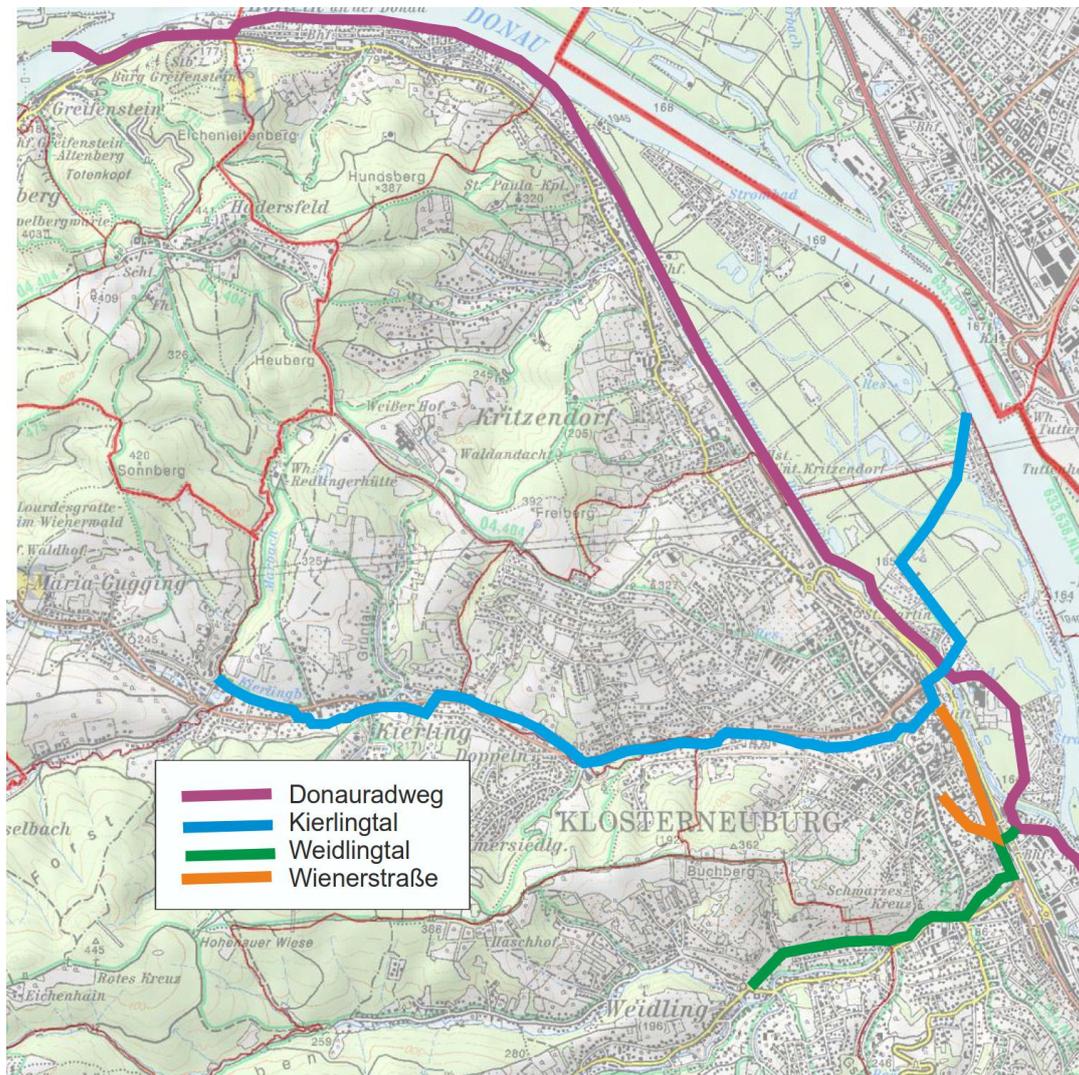
Quelle: eigene Erhebungen

Abbildung 9: B&R Weidling



Quelle: eigene Erhebungen

Abbildung 10: Radwegenetz Klosterneuburg



Quelle: eigene Darstellung

Ende August wurde die Anzahl der RadfahrerInnen an zwei Stellen erhoben – am Weidlingtalradweg und an der Wienerstraße. Pro Tag wurden dabei am Weidlingtalradweg durchschnittlich ca. 165 und auf der Wienerstraße ca. 130 RadfahrerInnen gezählt. Zusätzlich wurde die Auslastung der Radabstellanlagen erhoben, dabei wurde deutlich, dass viele Rad-Abstellanlagen sehr stark ausgelastet sind.

Am Donaukanalradweg wurden im Rahmen der laufenden Radfahrzählungen der Stadt Wien im Jahr 2017 an Werktagen durchschnittlich 1.232 und an Wochenendtagen durchschnittlich 1.536 Personen pro Tag gezählt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr in Klosterneuburg besteht aus drei Elementen:

- Stadtbus
- Regionalbus
- ÖBB-Bahn

Das Anrufsammeltaxisystem wurde 2018 eingestellt und in den Abendstunden durch ein Stadttaxisystem mit einem Flatrate-Tarif von 4 (zwischen 19 und 22 Uhr) bzw. 5€ (zwischen 22 und 1:30 Uhr) pro Fahrt ersetzt.

Eine Jahreskarte ist für Klosterneuburg und Wien erhältlich und kostet derzeit 615€.

4.4.1 Stadtbus

Der Stadtbus verkehrt mit drei Linien und folgendem Fahrplan (Stand ab 4.2.2019, Baustellenfahrplan):

Linie 1: 6:25 bis 18:55 Uhr im 30`-Takt

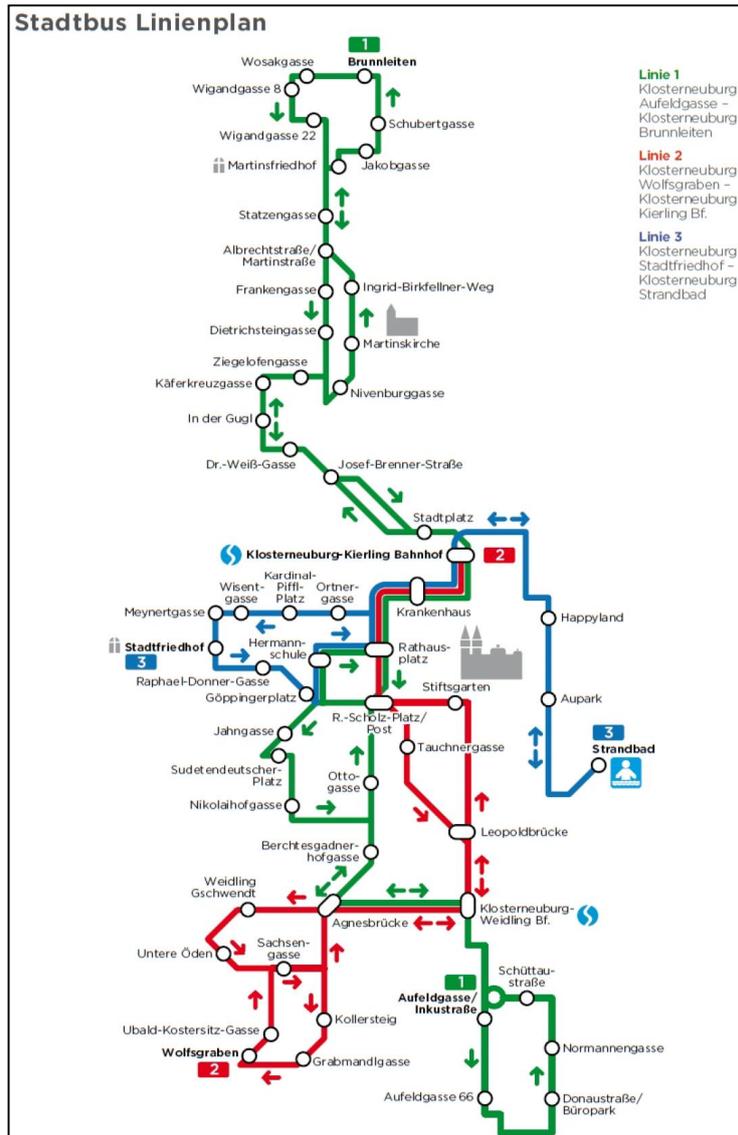
Linie 2: 6:28 bis 18:38 Uhr im 30`-Takt

Linie 3: 6:21 bis 18:21 Uhr im 30`-Takt

Die Linien sind am Bahnhof Kierling mit den Verkehrsmitteln nach Wien verknüpft, wo es zwischen 7:00 und 8:00 Uhr 14 Möglichkeiten (Bus und Bahn) gibt nach Wien Heiligenstadt zu fahren. Am Abend gibt es zwischen 17:00 und 18:00 Uhr 13 öffentliche Verbindungen zwischen Heiligenstadt und Kierling.

Im Jahr 2017 haben rd. 1.000 Fahrgäste pro Tag den Stadtbus benutzt. Die Einzelfahrt innerhalb Klosterneuburgs kostet derzeit 1,70 €.

Abbildung 11: Linienplan Stadtbuss



Quelle: https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Plaene/Stadtbuss_Regional-bus_Klosterneuburg.pdf, Abfrage am 25.2.2019

4.4.2 Regionalbus

Die Regionalbusverbindungen in Klosterneuburg stellen das meistgenutzte ÖV-Angebot dar. Zwischen Wien und Klosterneuburg verkehrt die Linie 400 (401, 402, 403, 404, 405, 142, 413) seit 2018 in der Hauptverkehrszeit im 10'-Takt. Im Jahr 2017 haben rd. 9.500 Fahrgäste das Regionalbusangebot genutzt (Quelle: VOR Fahrgastzählungen 2017).

Abbildung 12: ÖV-Linienplan Klosterneuburg



Quelle: https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Plaene/Stadtbus_Regionalbus_Klosterneuburg.pdf, Abfrage am 25.2.2019

Unter https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/Mobil_in_Klosterneuburg.pdf sind die gesammelten Information zum öffentlichen Verkehr in Klosterneuburg downloadbar.

Der erste Kurs startet an Werktagen und samstags in Wien Heiligenstadt um 5:15, der letzte um 0:47, in der Gegenrichtung startet der erste Kurs in Maria Gugging um 4:55 und der letzte um 0:05. Die Fahrzeit beträgt zwischen Heiligenstadt und Maria Gugging 36 Minuten. Eine Einzelfahrt kostet derzeit inkl. Kernzone Wien 4,20 €. Eine Jahreskarte inkl. Kernzone Wien kostet derzeit 615 € und beinhaltet auch den Stadtbus Klosterneuburg.

Tabelle 1: Nachfrage im Öffentlichen Verkehr 2007 – 2017, Fahrgäste pro Tag

Öffentlicher Verkehr		
	2007	2017
Stadtbus	1.200	1.000
Regionalbus	9.300	9.500
Summe	10.500	10.500

Quelle: VOR GmbH

4.4.3 ÖBB-Bahn

Klosterneuburg liegt an der Franz-Josefs-Bahn und wird durch die S-Bahnlinie S 40 (Strecke 810) bedient. Die Bahn hat einen unregelmäßigen Takt, verkehrt aber in der Hauptverkehrszeit 5-6 mal pro Stunde und Richtung. Der erste Zug startet am Bahnhof Kierling um 4:35, der letzte um 0:05. Aus Wien startet der erste Zug am Franz-Josefs-Bahnhof 5:09 und der letzte um 0:09. Die Fahrzeit beträgt 15 Minuten. Die Gemeinde Klosterneuburg hat fünf Bahnhaltestellen: Weidling, Kierling, Kritzendorf, Unterkritzendorf und Höflein. An einem Werktag im Jahr 2018 wurden in Summe rd. 2.500 Ein- und Aussteiger an diesen Bahnhöfen gezählt. Die Hauptlastrichtung ist Wien.

Tabelle 2: Ein- und Aussteigerzählungen

Summe	Personen/Tag*			
	Einsteiger Zug in Ri		Aussteiger Zug in Ri	
	Wien	Tulln	Wien	Tulln
Weidling	524	147	118	503
Kierling	897	290	398	733
Kritzendorf	356	37	30	325
Unterkritzendorf	206	18	13	163
Höflein	166	15	15	126
	2149	507	574	1850
Summe	2656		2424	

* 6-20 Uhr

Quelle: eigene Erhebung

4.4.4 Erschließungsqualität

Die folgenden Abbildungen zeigen einerseits die flächige Erschließung des Gemeindegebiets und andererseits geben sie Auskunft über die Häufigkeit der Bedienung der einzelnen Haltestellen. Der Einzugsbereich der Bushaltestellen wurde mit 300 m Radius festgelegt, jener der Bahnhofshaltestellen mit 1000 m Radius.

Die Systematik der Qualitäten ist abgeleitet aus „Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen“ (Helmut Hiess i.A.d. ÖROK, Wien, 2017).

Tabelle 3: Haltestellenkategorien

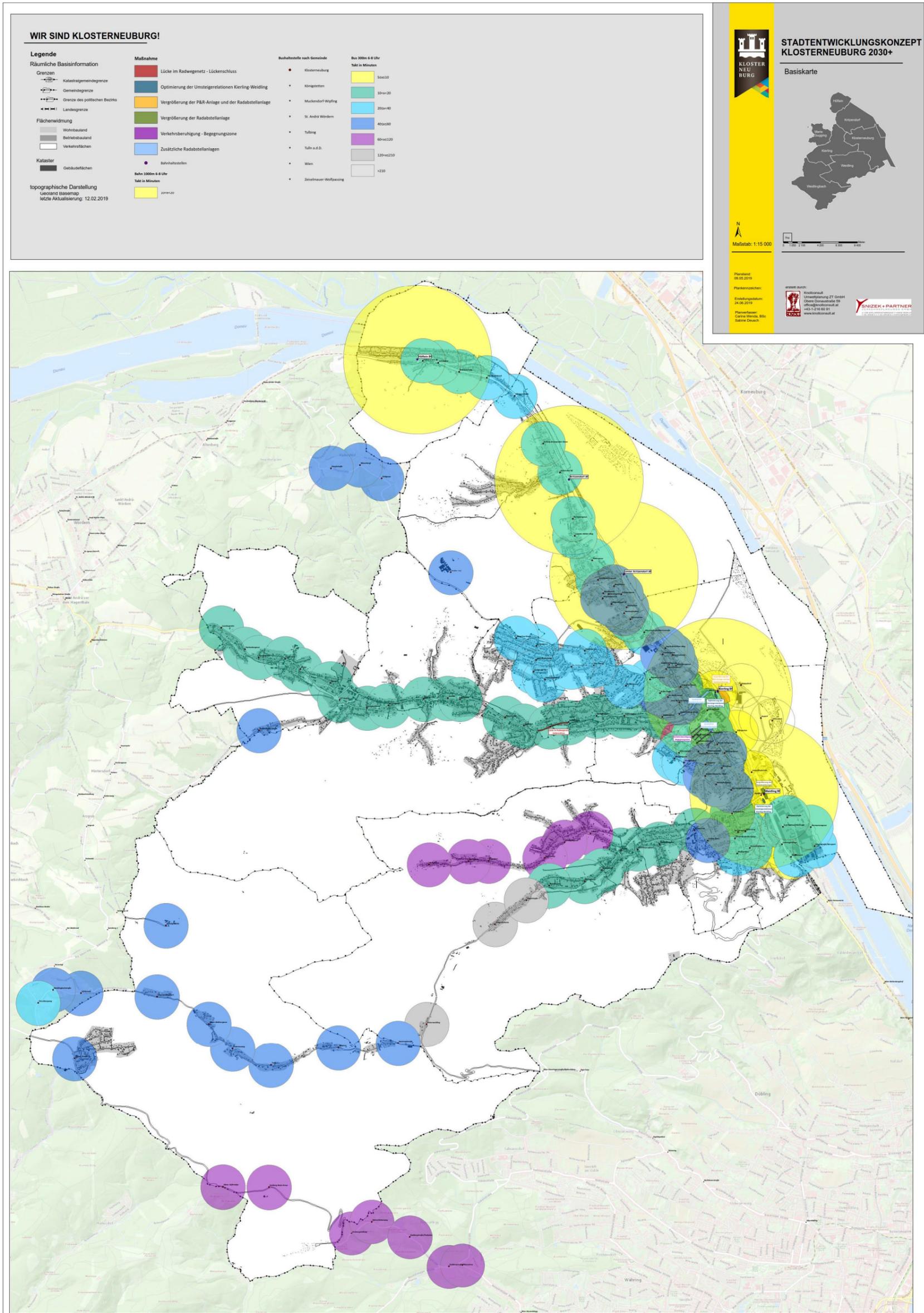
Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn / U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, 0-Bus	Bus
< 5 min.	I	I	II	III
5 ≤ x ≤ 10 min.	I	II	III	III
10 < x < 20 min.	II	III	IV	IV
20 ≤ x < 40 min.	III	IV	V	V
40 ≤ x ≤ 60 min.	IV	V	VI	VI
60 < x ≤ 120 min.	V	VI	VII	VII
120 < x ≤ 210 min. ¹⁾		VII	VIII	VIII
> 210 min. ¹⁾				

¹⁾ entspricht dem Angebotsmindeststandard von 4 Abfahrten / Richtung

Quelle: Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen, Helmut Hiess i.A.d. ÖROK, Wien, 2017

Anhand der Kartendarstellung kann einerseits erkannt werden, dass bis auf kleine Bereiche der Gemeinde, eine flächige Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden ist und, dass die Qualität der Erschließung in den meisten Bereichen in der Hauptverkehrszeit gegeben ist. In sehr peripheren Bereichen liegt die Bedienungsqualität tw. unter einem 60'-Takt.

Abbildung 13: Erschließungsqualität ÖV Hauptverkehrszeit

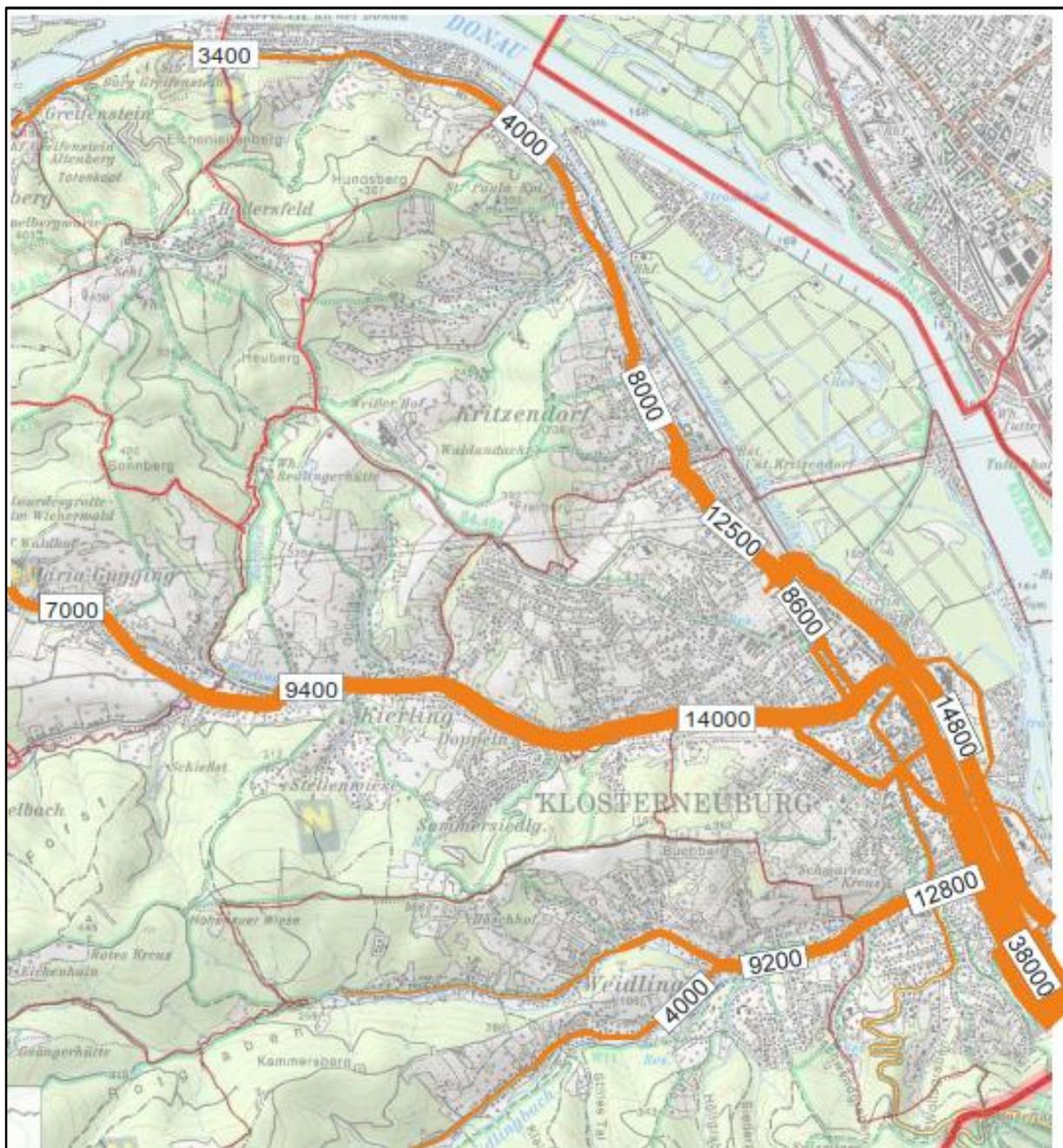


Quelle: eigene Darstellung

4.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aufgrund der Topografie der Stadt Klosterneuburg sind relativ klare Achsen für den MIV erkennbar. Die Hauptachse mit der höchsten Verkehrsbelastung ist die B14, die vom Westen kommend bei Maria Gugging etwa 7.000 Kfz/Tag aufweist. Die Verkehrsbelastung steigt bis auf etwa 38.000 Kfz/Tag im Osten an der Wiener Stadtgrenze, wo praktisch alle Ströme Richtung Wien gebündelt werden.

Abbildung 15: Verkehrsbelastungen 2018 [Kfz/Tag] – Übersicht

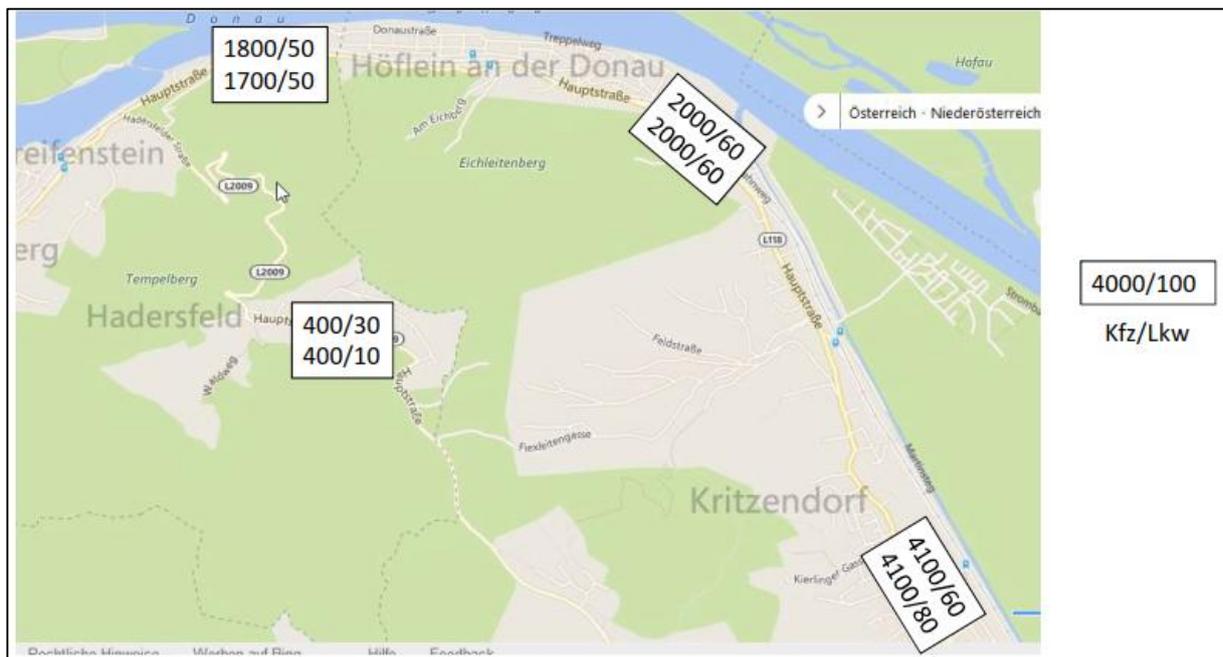


Quelle: Stadtgemeinde Klosterneuburg, eigene Darstellung

Weitere Achsen sind die L114 in Weidling und die L118 entlang der Donau mit Belastungen zwischen jeweils rd. 4.000 und rd. 12.000 Kfz/Tag. Die starken Änderungen der Verkehrsbelastungen zwischen den westlichen Stadtgrenzen und dem Zentrum bzw. der östlichen Stadtgrenze Richtung Wien sind ein deutlicher Hinweis auf die Verkehrserzeugung der Stadt Klosterneuburg selbst.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Verkehrsbelastungen 2018 getrennt nach Kfz und Lkw an einem Werktag.

Abbildung 16: Verkehrsbelastung 2018 – Kritzendorf



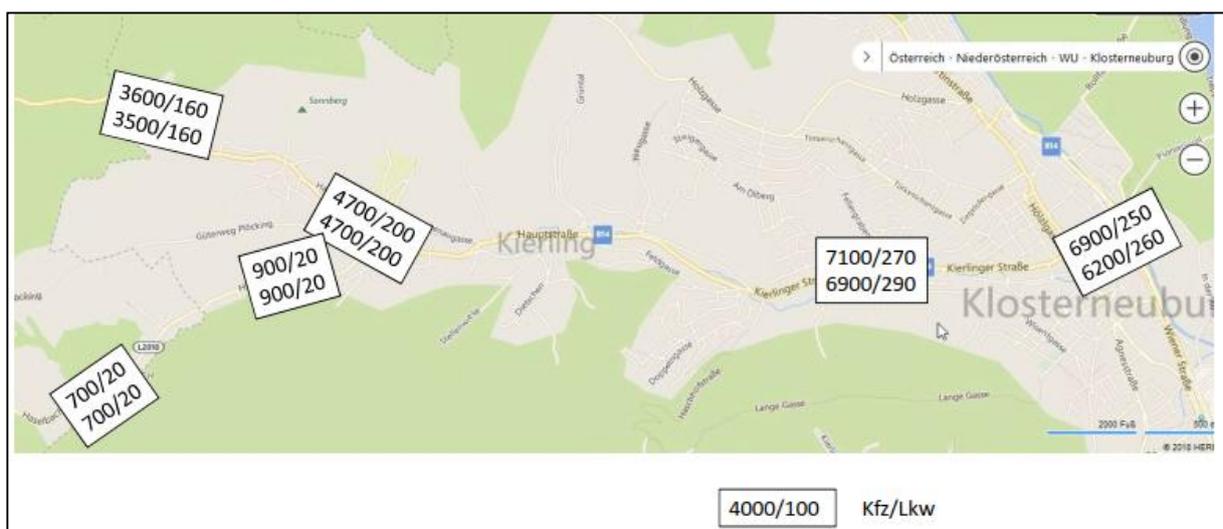
Quelle: Stadtgemeinde Klosterneuburg, eigene Darstellung

Abbildung 17: Verkehrsbelastung 2018 – Martinviertel



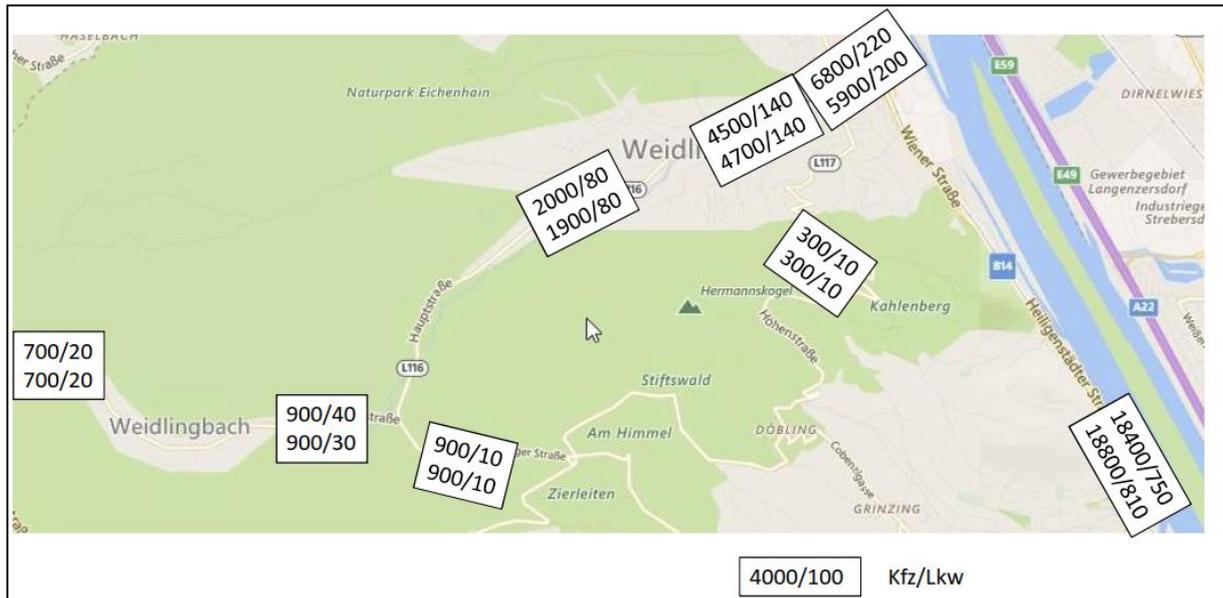
Quelle: Stadtgemeinde Klosterneuburg, eigene Darstellung

Abbildung 18: Verkehrsbelastung 2018 – B14, Kierling



Quelle: Stadtgemeinde Klosterneuburg, eigene Darstellung

Abbildung 19: Verkehrsbelastung 2018 – L116, Weidling



Quelle: Stadtgemeinde Klosterneuburg, eigene Darstellung

Abbildung 20: Verkehrsbelastung 2018 – KV Bhf. Weidling



Quelle: Stadtgemeinde Klosterneuburg, eigene Darstellung

Abbildung 21: Verkehrsbelastung 2018 – KV B14 Umfahrung

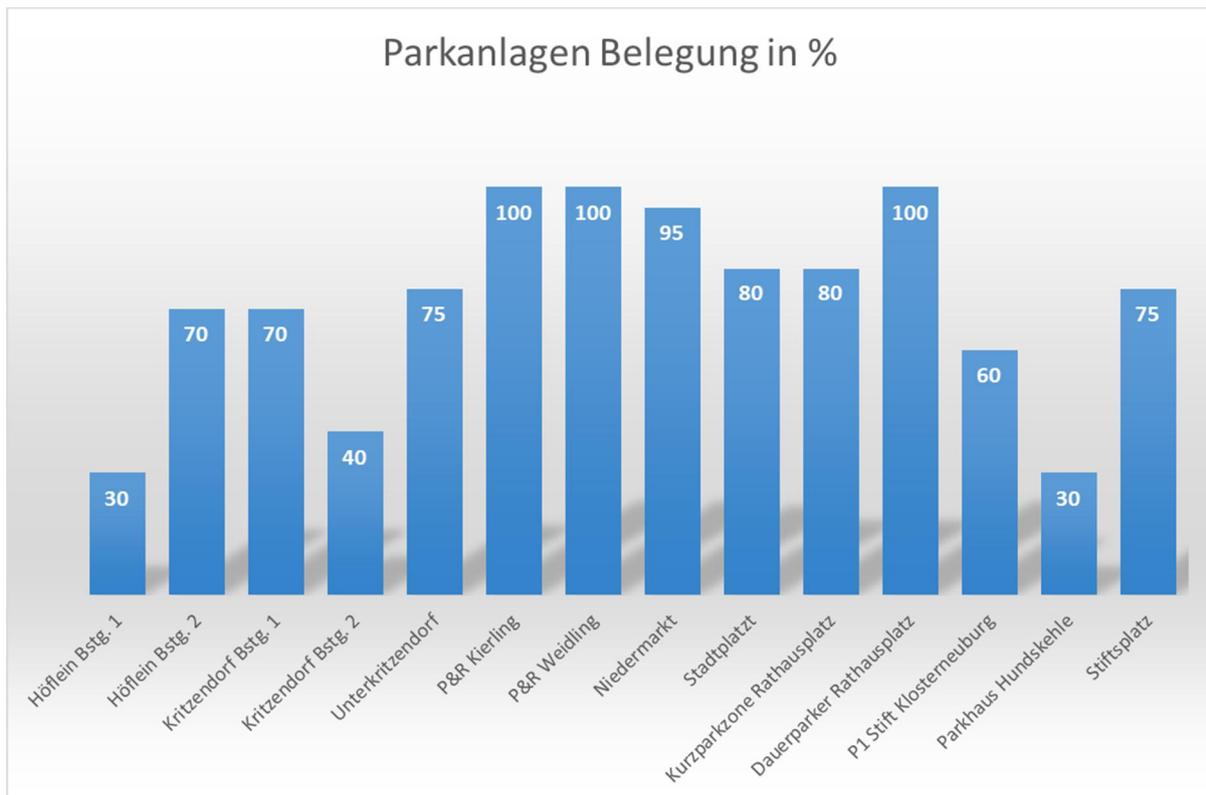


Quelle: Stadtgemeinde Klosterneuburg, eigene Darstellung

4.6 Ruhender Verkehr - MIV

In Klosterneuburg gibt es an den Bahnhöfen P&R-Anlagen unterschiedlicher Größe und in der Stadt selbst mehrere teils kostenpflichtige Parkplätze. Die P&R Anlage in Kierling umfasst 284 Stellplätze, jene in Weidling 32. Die Auslastung der zentralen Parkplätze liegt zwischen 80 und 100%. Die beiden Parkhäuser haben eine deutlich geringere Auslastung vom 60% beim Stift und nur 30% beim Parkhaus Hundskehle.

Abbildung 22: Auslastung der Parkanlagen



Quelle: eigenen Erhebungen

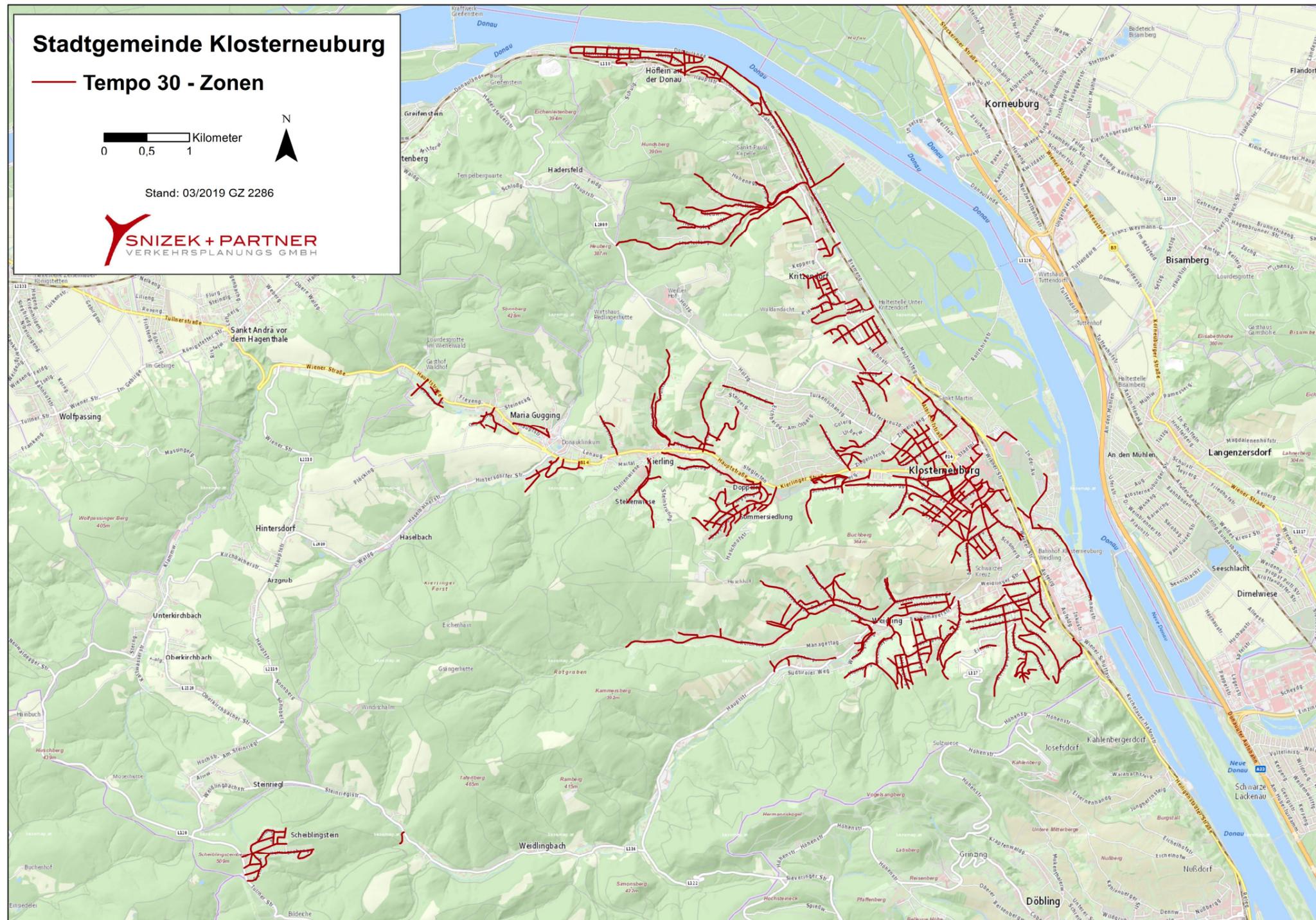
Der Parktarif beträgt derzeit 1 € pro Stunde in den Kurzparkzonen der Stadt, im Parkhaus und den Parkplätzen des Stifts beträgt der Tarif 2€ pro Stunde und im APCOA Parkhaus Hundskehle 2,8 € pro Stunde. Dies ist vermutlich der Grund für die geringe Auslastung.

4.7 Tempo 30 Zonen

Derzeit sind in Klosterneuburg in weiten Teilen der Stadt bereits 30er-Zonen verordnet. Um die Verkehrsberuhigung auszuweiten, soll die Verordnung zusätzlicher Bereiche geprüft werden.

Hierbei ist auch zu prüfen, ob das Erscheinungsbild der Straße eine Verringerung der höchstzulässigen Geschwindigkeit aus 30 km/h unterstützt. Breite, geradlinige Straßen sollten baulich an diese Maßnahmen angepasst werden, um die Verkehrsberuhigung nachhaltig umsetzen zu können.

Abbildung 23: Tempo 30 Zonen



Quelle: Stadtgemeinde Klosterneuburg, eigene Darstellung

5 MOBILITÄTSKONZEPT

5.1 Leitsätze und Maßnahmen

- **Klosterneuburg verlagert aktiv den Verkehr auf nachhaltige Mobilitätsformen!**
- **Klosterneuburg gestaltet öffentliche Flächen als Lebens- und Aufenthaltsraum für alle!**

Gemäß den für den Verkehr relevanten Leitsätzen wurden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- è Ausbau P+R Anlagen an den Bahnhöfen und Schaffung von sicheren Radabstellplätzen zur Stärkung der multimodalen Knoten
- è Optimierung der Umsteigerelationen im öffentlichen Verkehr
- è Verdichtung der Rad-Abstellanlagen in zentralen Lagen
- è Durchgehende Radwege auf den Hauptachsen
- è Shared space für enge Gassen und ev. auch für Plätze
- è Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen abseits der Hauptverkehrsachsen

5.2 Erschließungsstandards und Hauptachsen

5.2.1 Erschließungsstandards ÖV

Die Österreichische Raumordnungskonferenz hat im Jahr 2017 ein „Umsetzungskonzept für österreichweite ÖV-Güterklassen“ erarbeiten lassen. Hieraus lässt sich eine Qualitätsmethode der ÖV-Erschließung bzw. der ÖV-Haltstellen ableiten. In Abhängigkeit der Verkehrsmittelkategorie (Fernverkehr bis Bus) und des durchschnittlichen Busintervalls pro Tag werden Haltestellenkategorien definiert.

Die Stadtgemeinde Klosterneuburg ist durch zahlreiche regionale ÖV-Linien in den Hauptachsen (B14, Kierling, Weidling, Kritzendorf) in guter Qualität erschlossen.

Entlang der Donau verkehrt die Franz-Josef-Bahn, auf der die S40 tagsüber im Halbstunden-Takt verkehrt.

Die flächige Erschließung erfolgt durch 3 Stadtbuslinien, die im 30´-Takt verkehren.

In Summe ergibt dies eine Haltestellenkategorie der Klasse III bis IV (Takt zwischen 10 und 20 Minuten) in der Hauptverkehrszeit und V (Takt zwischen 20 und 40 Minuten) in der Nebenverkehrszeit (siehe auch Abbildung 13 und Abbildung 14).

5.2.2 Erschließungsstandards MIV und NMIV

Im motorisierten Individualverkehr sind Erschließungsstandards in der Regel über die Straßenausstattung und –breite definiert. Die RVS 03-01-12 „Rahmenrichtlinie für Verkehrserschließung“ definiert hier Kategorien zwischen „befahrbarem Wohnweg“ und „vierstreifiger Sammelstraße“. Diese Kategorisierung ist abhängig von der Verkehrsbelastung und der Anzahl der angeschlossenen Wohneinheiten und Arbeitsplätze und gibt die Entwurfselemente der Länge und Höhe sowie den Querschnitt vor. Es sind auch Empfehlungen zur Fuß- und Radweggestaltung sowie zum ruhenden Verkehr enthalten. Zusammen mit der RVS 03-02-12 „Fußgängerverkehr“ und der RVS 03-02-13 „Radverkehr“ sind hier ausreichend Regeln und Standards für die Erschließung unterschiedlichster räumlicher Einheiten gegeben.

5.2.3 Hauptachsen

Die Hauptachsen für die unterschiedlichen Verkehrsträger lassen sich wie folgt darstellen:

- MIV:
 - Achse B14 zwischen Maria Gugging und Wien
 - Weidlingtal L116
 - Donauachse L118
- ÖV:
 - Franz-Josefs-Bahn
 - Achse B14 zwischen Maria Gugging und Wien
 - Weidlingtal L116
 - Donauachse L118
- Radverkehr
 - Achse B14 zwischen Maria Gugging und Wien
 - Weidlingtal
 - Donauachse
- Fußgänger: Für Fußgänger sind Achsenfestlegungen nicht sinnvoll, da diese sich vor allem in Zentrum der Stadt flächig bewegen sollen und können. Dazu sind auch verkehrsberuhigte Zonen vorgesehen.

5.3 Attraktivierung der P&R Anlage Kierling

Die P&R Anlage am Bahnhof weist derzeit 284 Stellplätze auf, die zu 100% ausgelastet sind. Teilweise wird die Anlage aufgrund ihrer Nähe zum Stadtzentrum auch zweckentfremdend von Besuchern der Stadt bzw. von Menschen, die dort arbeiten, genutzt. Eine Vergrößerung der P&R Anlage kann potenziell mehr Menschen zum Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr bringen. Die Erfahrungen in NÖ und anderen Ländern zeigen, dass P&R Anlagen bei gutem ÖV-Angebot stark angenommen werden. Alle Anlagen in NÖ weisen hohe Auslastungsgrade auf. Die bestehende Anlage wird hauptsächlich über die Kreuzung Stadtplatz – Niedermarkt erschlossen. Aufgrund der Orientierung der meisten AutofahrerInnen in Richtung Wien besteht hier hohes Potenzial für eine Vergrößerung der P&R Anlage. Die Diskussion um eine bauliche Vergrößerung der Anlage am bestehenden Standort wird schon länger geführt, ist bisher aber noch nicht umgesetzt.

In der Nähe des Happyland steht ein Parkplatz für etwa 100 Fahrzeuge zur Verfügung (siehe Abbildung 24).

2008 wurde von Snizek+Partner in einer Potenzialabschätzung eine Größe der P&R Anlage von bis zu 740 Stellplätzen, jedenfalls aber eine Verdoppelung der Stellplatzanzahl als sinnvoll angegeben.

DI Rittler hat für den Standort Bhf. Weidling im Jahr 2016 ein zusätzliches Potenzial von bis 80 Stellplätzen ermittelt.

Abbildung 24: Parkplatz Happyland



Quelle: eigene Erhebung

Abbildung 25: P&R Bhf. Kierling und Parkplatz Happyland



Quelle: eigene Erhebung

5.4 Radmobilitätskonzept

5.4.1 B&R Anlagen

Parallel zur Erhöhung der Stellplatzanzahl für Pkws soll auch die Anzahl der Fahrradabstellplätze erhöht werden. Auch hier ist eine Verdoppelung der Stellplätze zielführend. Die Fahrradabstellplätze sind in jedem Fall in hoher Qualität auszuführen. Als Anreiz auch mit hochwertigen Rädern zum ÖV zu fahren, sollen auch Boxen errichtet werden.

Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele von Fahrradboxen.

Abbildung 26: Fahrradboxen – Symbolfoto



Quelle: Ziegler Außenanlagen GmbH

Abbildung 27: Fahrradabstellanlage am Bhf. Friesenheim



Quelle: <http://www.badische-zeitung.de/friesenheim/zehn-neue-fahrradboxen--138099463.html>, Abfrage am 18.1.2019

Abbildung 28: Fahrradabstellanlage am Bhf. Baden bei Wien



Quelle: <http://www.baden-bei-wien.at/de/unsere-stadt/energie-klima/klimamodellregion-baden/7-weitere-radboxen-am-bahnhof-baden.html>, Abfrage am 25.2.2019

Fahrradboxen gibt es mittlerweile in vielen Städten in Österreich und sie erfreuen sich hoher Nachfrage. Meist werden sie auf Dauer vermietet – in diesem Fall sind sie sehr schnell reserviert, weil sie die sichere Unterbringung auch teurer Räder und anderer Gegenstände erlauben. In Baden (siehe oben) gibt es seit Herbst 2018 insgesamt 22 Boxen, die für einen Betrag von 100.- pro Jahr vermietet werden. Im Bereich des Bahnhofs Baden stehen rd. 1.000 Radabstellplätze zur Verfügung.

5.4.2 Verdichtung der Radabstellanlagen im Stadtzentrum

Die Radinfrastruktur besteht im Prinzip aus zwei Teilen: Radfahranlagen und Radabstellanlagen. Separate Radfahranlagen sind an Wegen mit hohem Kfz-Aufkommen und hohem Geschwindigkeitsniveau sinnvoll, aber auch mit relativ hohen Kosten in der Errichtung verbunden. In vielen Bereichen ist die Errichtung baulich aufgrund beengter Platzverhältnisse nur schwer oder gar nicht möglich. Routen mit geringem Kfz-Aufkommen und niedrigem Geschwindigkeitsniveau können ohne eigener Radfahranlage auskommen.

Am Beginn und am Ende jeden Radweges besteht jedoch die Notwendigkeit das Fahrrad sicher abstellen zu können. Wo dies nicht gegeben ist, wird das Rad auch nicht so häufig, wie es wünschenswert wäre, genutzt.

Derzeit sind in den zentralen Bereichen der Stadt zwar stellenweise Fahrradabstellanlagen in Form von Bügeln vorhanden, diese sind in der warmen Jahreszeit voll ausgelastet und stellen ein Mindestmaß an Qualität dar.

Am Stadtplatz, am Rathausplatz und am Stiftsplatz sind insgesamt für etwa 40 Fahrräder Abstellplätze vorhanden, die nicht überdacht sind. Eine Vergrößerung und Überdachung der Abstellplätze schafft ein verbessertes Angebot und attraktiviert das Radfahren in der Stadt. Die Umnutzung eines Pkw-Stellplatzes ermöglicht die Errichtung von 8 – 10 Fahrradabstellplätzen. Um die Nutzung von e-bikes zu fördern, ist auch die Errichtung von Ladestationen an Fahrradabstellanlagen eine sinnvolle Maßnahme.

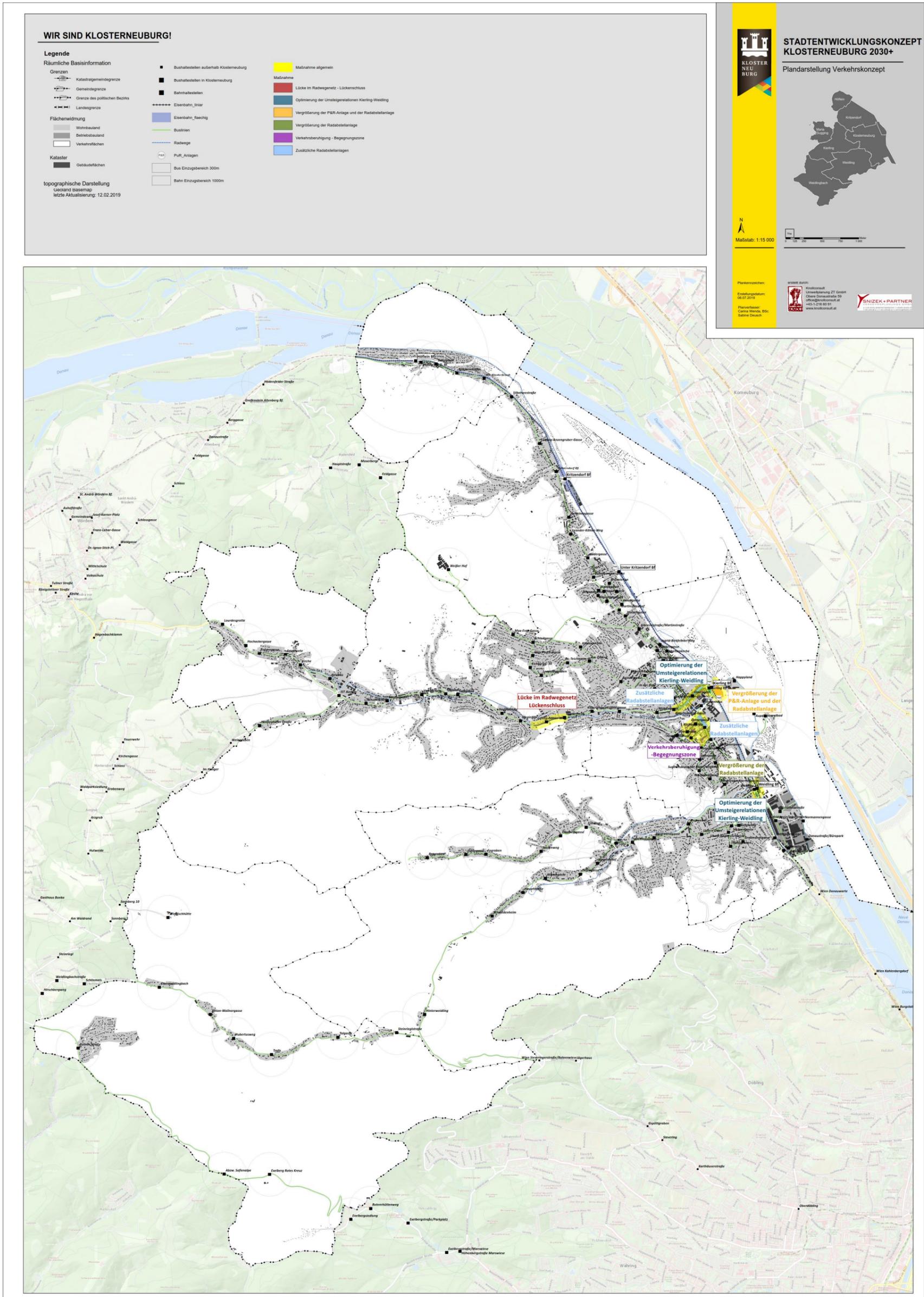
Die Errichtung von Radabstellplätzen nahe an Parkplätzen und Bushaltestellen schafft auch in diesen Bereichen multimodale Knoten, an denen das Verkehrsmittel gewechselt werden kann.

Abbildung 29: Überdachte Abstellanlage – Symbolfoto



Quelle: Ziegler Außenanlagen GmbH, Symbolfoto

Abbildung 30: Plandarstellung Verkehrskonzept



Quelle: eigene Darstellung

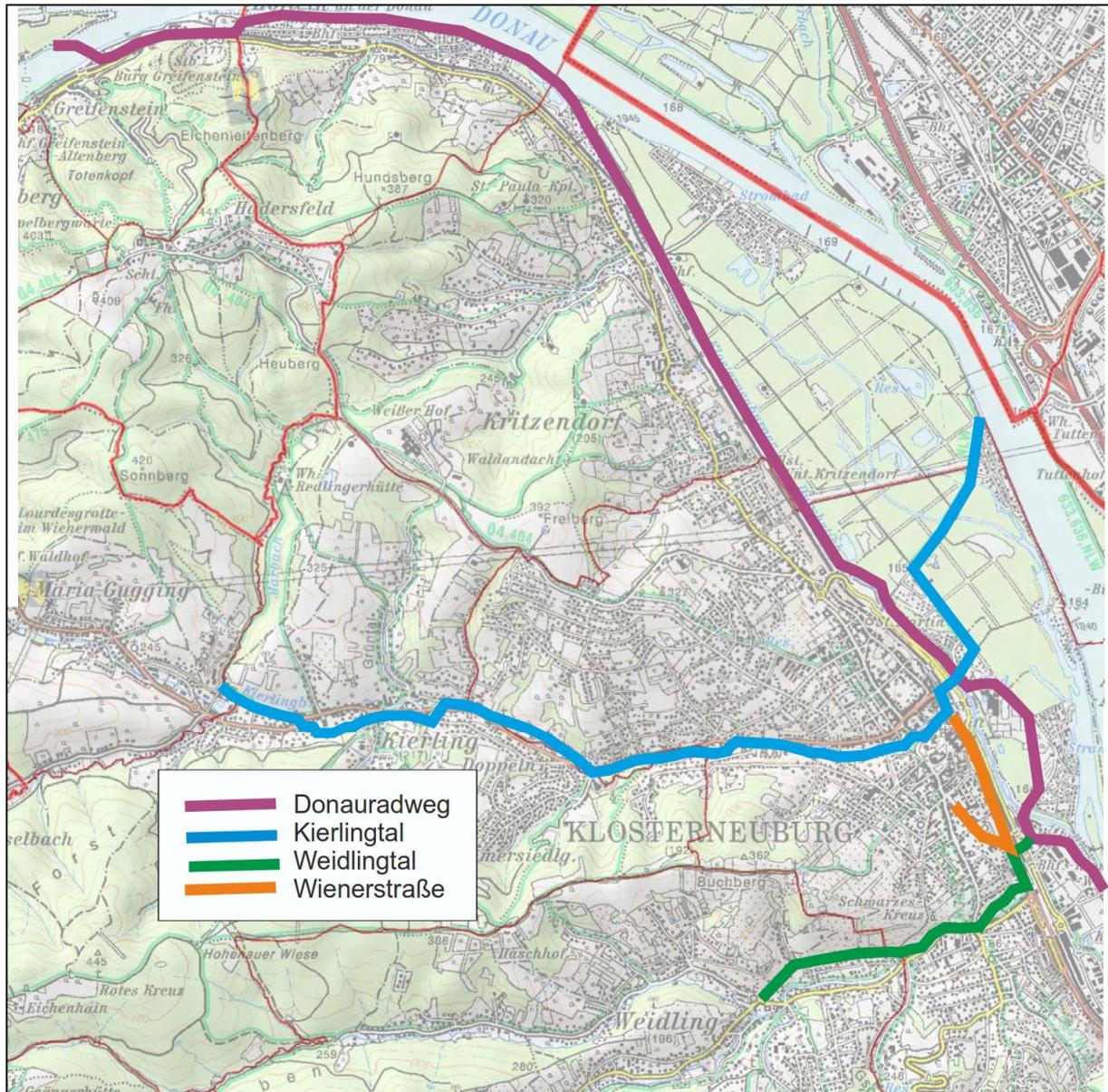
5.4.3 Durchgehende Radwege an den Hauptachsen

Die Hauptverkehrsachsen im Radverkehr in der Gemeinde Klosterneuburg sind wie folgt zu definieren:

- Achse B14 – Maria Gugging – Kierling – Klosterneuburg Zentrum
- Achse Weidling
- Achse Kritzendorf – Klosterneuburg
- Achse B14 Klosterneuburg – Wien

Wie in Kapitel 4.3 dargelegt, gibt es entlang dieser Achsen separate Radwege, die bis auf wenige Lücken (z.B. Stollhof) auch durchgehend befahrbar sind.

Abbildung 31: Radwege



Die Richtlinien RVS 03.02.13 „Radverkehr“ der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) enthält Anleitungen für die Errichtung von Radverkehrsanlagen. Wie in der folgenden Tabelle ersichtlich ist die Art der Anlage vom Straßentyp abhängig und wie in der Abbildung erkennbar auch von der Verkehrsstärke und dem Geschwindigkeitsniveau.

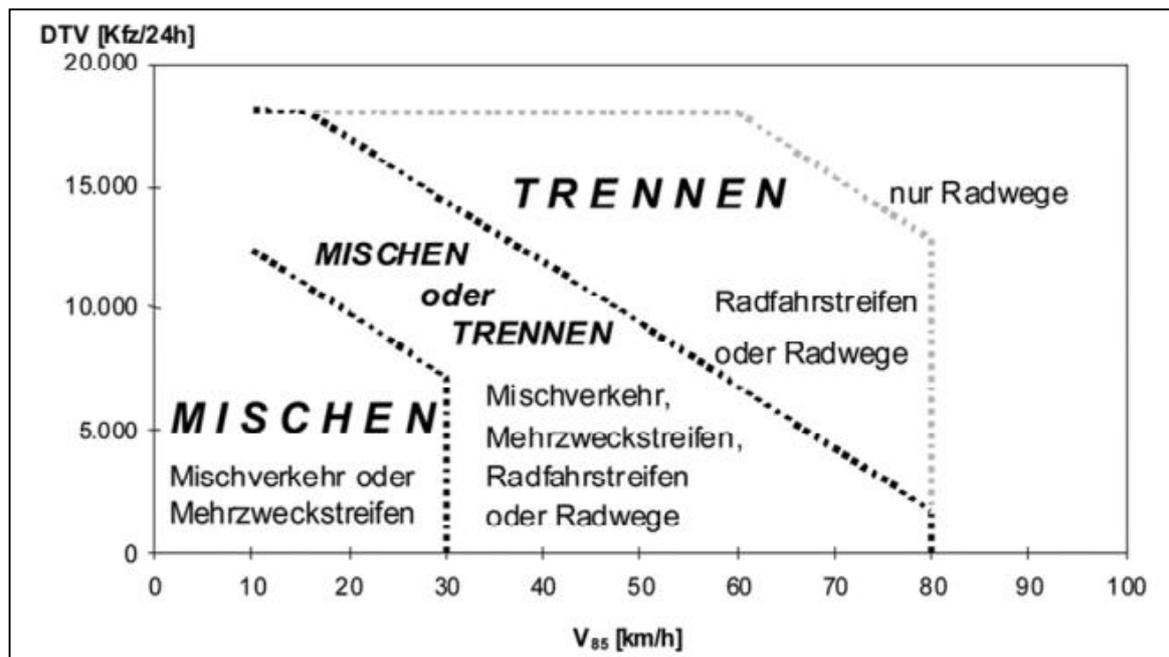
Tabelle 4: Anzustrebendes Organisationsprinzip des Radverkehrs im Ortsgebiet

	Straßentyp	Erlaubte Höchstgeschw.	Anzustrebendes Organisationsprinzip	Querschnitt
Untergeordnete Straßen	Fußgängerzone (ausgen. Radfahrer)*	Schrittgeschw. (bis 10 km/h)	Mischprinzip Fußgänger und Rad	Niveaugleiche Verkehrsfläche
	Wohnstraße*	Schrittgeschw. (bis 10 km/h)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Begegnungszone*	≤ 20 km/h (≤ 30 km/h)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Anliegerstraße, Sammelstraße	≤ 30 km/h (≤ 40 km/h)	Mischprinzip Rad und Kfz	Fahrbahn
Untergeordnete Straße für MIV, übergeordnete Straße für Fahrrad	Fahrradstraße*	Anrainer ≤ 30 km/h	Mischprinzip Rad und Kfz	Fahrbahn
Übergeordnete Straßen	Begegnungszone*	≤ 20 km/h (≤ 30 km/h)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Sammelstraße, Hauptstraße	≤ 50 km/h	Trennprinzip Kfz - Rad getrennt oder Mischprinzip Rad und Kfz	Radfahr- od. Mehrzweckstreifen, straßenbegleitende Radwege
	Hauptstraße, Hochleistungsstraße	> 50 km/h	Trennprinzip Kfz - Rad getrennt	Radwege, evtl. Radfahrstreifen

*) werden als solches verordnet

Quelle: RVS 03.02.13, FSV, Tab. 2, S. 11 ff

Tabelle 5: Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige Fahrbahnen



Quelle: RVS 03.02.13, FSV, Abb. 4, S.13

Aus der obigen Tabelle lässt sich ablesen, dass in Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten von 50 km/h Radfahranlagen empfohlen sind.

Aus den Analysen in Kap. 4.3 ist erkennbar, dass in solchen Bereichen in Klosterneuburg bereits begleitende Radfahranlagen vorhanden sind. In den zentralen Bereichen der Stadt ist weder die Geschwindigkeit noch das Verkehrsaufkommen so hoch, dass sich eine getrennte Führung der RadfahrerInnen ergeben würde.

5.5 Optimierung der Umsteigerelationen im ÖV

In den nächsten zwei Jahren wird die Hangbrücke der B14 in Richtung Wien saniert, was zur Folge hat, dass sich durch die Reduktion der Fahrstreifen und damit der Kapazität der Straße die Fahrzeit nach Wien verlängern wird. Im Zuge dieser Baumaßnahme soll der Fahrplan des Regionalbusses und des Stadtbusses auf den Fahrplan der ÖBB abgestimmt werden.

Eine Abstimmung der Fahrpläne der Linien von bzw. nach Wien mit dem Stadtbus erfolgt im Rahmen von Fahrplanplanungen.

Weitere Maßnahmen für die Zukunft wären die Anpassungen der Bedienzeiten des Stadtbusses an die Fahrpläne ÖBB oder des Regionalbusses, damit das Umsteigen bis in die Nachtstunden möglich ist.

5.6 Motorisierter Individualverkehr MIV

Im MIV wurden in den letzten Jahren immer wieder zwei große Baumaßnahmen diskutiert und in unterschiedlicher Tiefe untersucht:

- Donaubrücke
- Martinstunnel

Beide Projekte stellen einen massiven Eingriff in das Straßennetz der Stadt und – vor allem die Brücke – auch in das Straßennetz der Region dar.

Die Wirkungen dieser Maßnahmen werden wie folgt abgeschätzt:

Durch die Errichtung der Donaubrücke verlagern sich die Verkehrsströme je nach Lage der Brücke in unterschiedlicher Ausprägung von einem Donauufer zum anderen. Je näher die Brücke bei Wien liegt, umso stärker ist die verlagernde Wirkung zwischen dem Nordufer und dem Südufer, weil dadurch die überlastete Nordbrücke umfahren werden kann. Die Entlastungswirkung für Klosterneuburg ist hier gering, da die Brücke zwischen der Stadt Klosterneuburg und Wien liegen würde. In Teilbereichen würde die B14 zwischen Klosterneuburg und Wien entlastet werden.

Je weiter die Brücke im Westen liegt, desto geringer ist deren Anziehungskraft, aber desto negativer ist die Wirkung auf Klosterneuburg, da Ströme vom Nordufer auf das Südufer der Donau verlagert werden und Klosterneuburg belasten.

Die Errichtung der Brücke ist baulich schwierig, da es praktisch keinen verfügbaren Raum für den Bau mehr gibt.

Die Errichtung des Martinstunnels hätte einerseits in Teilbereichen eine Entlastung der B14 zur Folge, da Verkehrsrelationen von Westen kommend mit Ziel Wien, schon früher vom zentralen Bereich der Stadt abgeleitet werden könnten. Andererseits würde die Durchfahrt durch die Katastralgemeinden Kierling und Klosterneuburg attraktiviert werden und neue Verkehre anziehen. Genauere Wirkungen müssten in einer eigenen Untersuchung überprüft werden.

Beide Maßnahmen haben einen sowohl finanziellen als auch baulichen und organisatorischen Umfang, der außerhalb der Möglichkeiten und Zuständigkeiten der Stadtgemeinde alleine steht. Die Vorbereitungen, Planungen und Verfahren zu diesen Projekten würden mehrere Jahre in Anspruch nehmen und überschreiten mit dem Zeitpunkt der Verkehrswirksamkeit den zeitlichen Horizont des STEK 2030+.

5.7 Steigerung der Effizienz im MIV – Fahrgemeinschaften

Der Besetzungsgrad im Pkw liegt im Pendlerverkehr bei etwa 1,3 Personen pro Pkw. Um diesen Wert zu erhöhen und dadurch die Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen zu verringern, gab und gibt es zahlreiche Initiativen.

Weitere Mittel zur Erhöhung des Besetzungsgrades sind diverse Mitfahrbörsen, die auch vom Verkehrsverbund Ostregion propagiert werden.

In Klosterneuburg soll die Bildung von Fahrgemeinschaften u.a. durch Vernetzungsveranstaltungen gefördert werden.

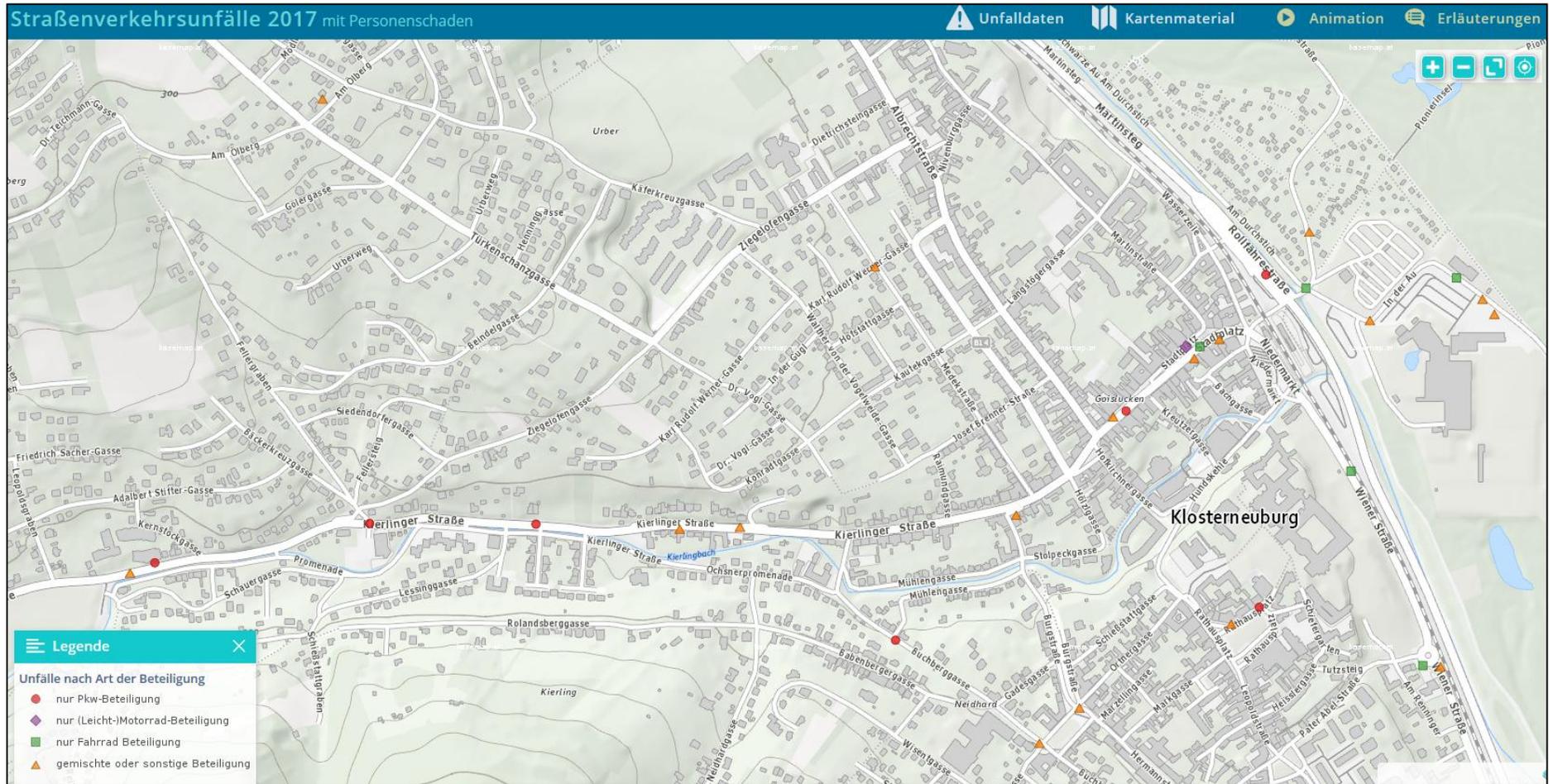
5.8 Verkehrssicherheit – Sanierung von Unfallhäufungsstellen

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein Punkt, der Verkehrskonzepten auf allen Ebenen gemeinsam ist. Sowohl die Bundesregierung als auch die Landesregierung räumen in ihren jeweiligen Konzepten und Planungen diesem Thema hohe Priorität ein.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2017 in Klosterneuburg (Quelle: Interaktive Straßenverkehrsunfallkarte, Statistik Austria, <https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>)

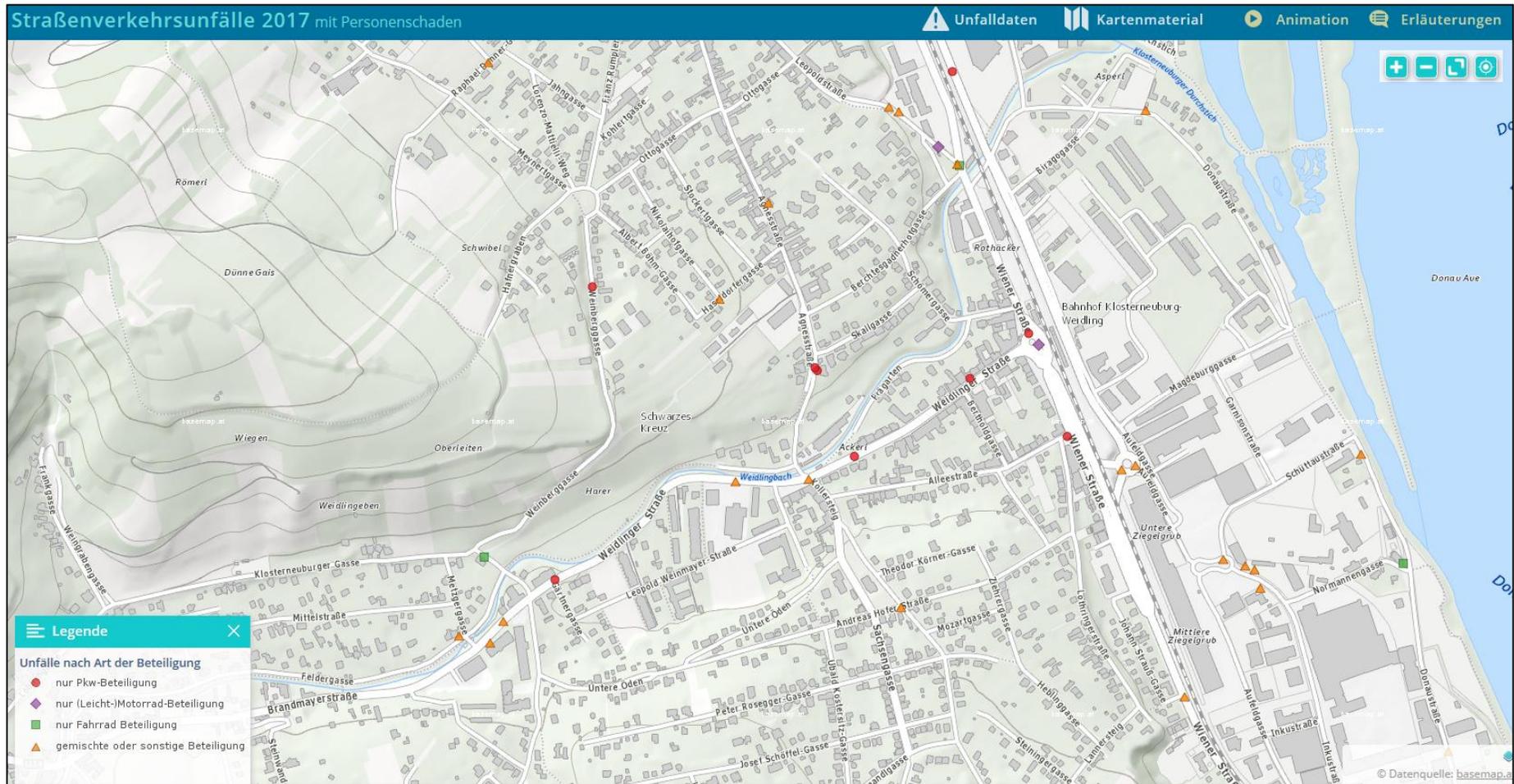
Die Stadtgemeinde ist aktiv dabei, im Rahmen von Umbaumaßnahmen bzw. bei Erkennen von Unfallhäufungspunkten gemeinsam mit Experten, diese Stellen zu sanieren. Diese Maßnahmen werden laufend gesetzt. Beispielsweise werden wo möglich Querungshilfen für FußgängerInnen errichtet.

Abbildung 32: Unfälle mit Personenschaden Bereich B14, 2017



Quelle: Interaktive Straßenverkehrsunfallkarte, Statistik Austria, <https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>

Abbildung 33: Unfälle mit Personenschaden Bereich Weidling, 2017



Quelle: Interaktive Straßenverkehrsunfallkarte, Statistik Austria, <https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>

5.9 Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des Straßenraums

Zusätzlich zu den schon bestehenden 30er-Zonen (siehe Abbildung 23) gibt es weitere Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung in Klosterneuburg.

Wie sich schon in der Analysephase gezeigt hat, gibt es insbesondere im Stadtzentrum etliche Bereiche, in denen sich Fußgängerverkehr, Radfahrverkehr und Autoverkehr den beengten Straßenraum teilen müssen, wobei die FußgängerInnen als schwächstes Glied den wenigsten Raum einnehmen können, da die Gehsteige zum Teil sehr schmal sind.

Eine Lösungsmöglichkeit den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern ein besseres Platzangebot bei gleichem Straßenquerschnitt zu geben, ist die Schaffung von Begegnungszonen oder der Shared Space. Hier wird der Straßenraum auf einer Ebene allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen zur Verfügung gestellt, Voraussetzung dafür ist das Vorhandensein aller Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen in einer relevanten Menge. In vielen Gemeinden Österreichs wurden schon Begegnungszonen unter unterschiedlichen Bedingungen eingerichtet. Unter www.begegnungszonen.or.at stellt der Verein walk-space.at (www.walk-space.at) detailliertes Informationsmaterial zu Begegnungszonen zur Verfügung. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat in einer Studie anhand von 13 Beispielen aus ganz Österreich das breite Einsatzspektrum dieser Maßnahme aufgezeigt.

Abbildung 34: Verkehrszeichen "Begegnungszone", §76c, STVO 1960 i.g.F.



Die folgenden Bilder zeigen Beispiele von Begegnungszone in kleinen Gassen in Wien.

Abbildung 35: Langegasse, 1080 Wien



Quelle: lokale agenda La21wien.at

Abbildung 36: Wehrgasse, 1050 Wien



Quelle: wien.gv.at, Wehrgasse

Abbildung 37: Wehrgasse, 1050 Wien



Quelle: www.begegnungszonen.or.at

Abbildung 38: Andreasgasse, 1070 Wien



Quelle: eigene Abbildung

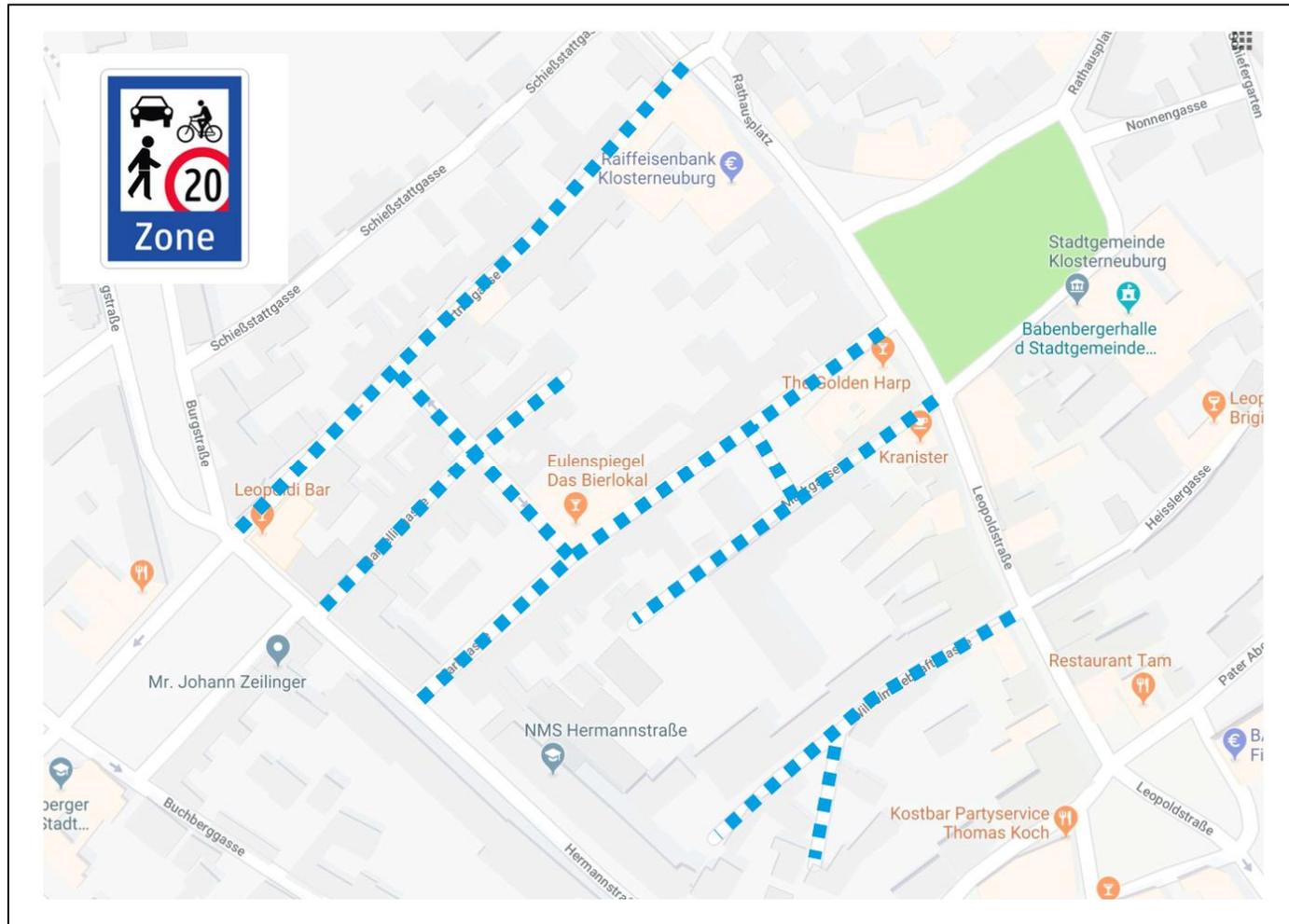
In Klosterneuburg wären einige Bereiche nach genauer Prüfung als Begegnungszonen geeignet. Der Nachteil dieser Maßnahme sind die Kosten für einen Umbau, wobei die Verkehrsberuhigung auch lediglich durch die Verordnung zur Begegnungszone erreicht werden kann (siehe Andreasgasse, 1070 Wien).

Die FSV hat im Arbeitspapier Nr. 27 aus dem Jahr 2016 Eignungskriterien für Begegnungszonen beschrieben. So sollen z.B. bei schmalen Straßenquerschnitten, wo sich FußgängerInnen in Längsrichtung auf der Fahrbahn bewegen, nicht mehr als etwa 300 Kfz/Stunde verkehren. Es sollen aber auch nicht weniger als 25 FußgängerInnen pro Stunden hier unterwegs sein, um eine Ausgewogenheit in der Nutzung sicher zu stellen.

Im Zuge von Umbaumaßnahmen soll anlassbezogen die Errichtung einer Begegnungszone gemäß dieser Vorgaben überprüft werden.

Ebenso sollen andere Maßnahmen zur faireren Verteilung des Straßenraums wie z.B. Gehsteigverbreiterungen oder Radfahranlagen geprüft werden.

Abbildung 39: Potenzielle Begegnungszonen im Zentrum von Klosterneuburg



■ ■ ■ ■ potenzielle Begegnungszonen

5.10 Mobilität in neuen Stadtteilen

Bedingt durch die Auflassung der Magdeburgkaserne wurde im September 2014 ein breiter Planungs- und Entwicklungsprozess zur Nachnutzung des Kasernenareals gestartet. Im Zuge und infolge der Erarbeitung des städtebaulichen Leitbildes wurden Verkehrskonzepte ein Mobilitätskonzept und ein Managementkonzept erarbeitet.

Nach Erarbeitung des städtebaulichen Leitbildes und der Erstellung einer Verkehrsuntersuchung im Jahr 2017 im Rahmen des städtebaulichen Kooperationsprozesses (Kiener Consult) wurde im Jahr 2018 ein Mobilitätskonzept für diesen Bereich erarbeitet (komobile).

Zentrale Inhalte waren vor allem die Umsetzung von Maßnahmen, die eine möglichst geringe Verursachung von motorisiertem Individualverkehr zur Folge haben, sowie die Implementierung und Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten.

Aufgrund des hohen Detaillierungsgrades der vorhergegangenen Untersuchungen wurde im vorliegenden Konzept nicht mehr näher darauf eingegangen.

Die Planungen zur Umsetzung der Nutzung des Geländes werden weiter betrieben und über die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse herrscht weitgehend Einigung.

Grundsätzlich besteht Konsens, dass in neuen Siedlungen der motorisierte Verkehr auf ein Mindestmaß eingeschränkt wird und der nicht motorisierte Verkehr forciert wird. Gehwege und, wenn erforderlich, Radwege sollen großzügig geplant und errichtet werden. Durch die Verankerung eines umfassenden Mobilitätsmanagements und das Angebot von alternativen Mobilitätsformen im Rahmen von Stadterweiterungsgebieten soll eine Änderung des Mobilitätsverhaltens herbeigeführt werden.

5.11 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Da der 19. Wiener Gemeindebezirk ab Sommer 2019 eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einführen wird, ist es sinnvoll, dass die Stadtgemeinde Klosterneuburg eine Strategie entwickelt, die eventuelle negative Auswirkungen dieser Maßnahme hintanhält. Eine Möglichkeit ist die Ausweitung der Kurzparkzonen in Klosterneuburg auf Bereiche, die zukünftig als Pendlerparkplätze verwendet werden könnten. Hier soll ein entsprechendes Konzept entwickelt werden.

5.12 Monitoring und Evaluierung

Die Ziele und Maßnahmen wurden im Rahmen des Prozesses entwickelt und angeführt. Die Umsetzung soll ab der Beschlussfassung des ÖEK erfolgen und laufend überprüft werden. Ein Kritikpunkt an vorherigen ÖEK war die mangelnde Möglichkeit den Erfolg anhand von Indikatoren überprüfen zu können. Dies soll nun verbessert werden.

Der Leitsatz „Klosterneuburg verlagert aktiv den Verkehr auf nachhaltige Mobilitätsformen!“ zielt auf die vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrsmittel und des Nicht Motorisierten Verkehrs ab.

Messbare Indikatoren sind hierbei:

- Anteil des ÖV und NMIV an den Gesamtwegen (Ergebnis der Haushaltsbefragung)
- Anzahl an Fahrgästen im ÖV
- Anzahl RadfahrerInnen auf den Radwegen
- Verkehrsstärken im Straßennetz

Der Leitsatz „Klosterneuburg gestaltet öffentliche Flächen als Lebens- und Aufenthaltsraum für alle!“ zielt auf eine geänderte Nutzung der öffentlichen Räume hin.

Messbare Indikatoren im Verkehrsbereich sind hierbei:

- Einrichtung neuer Fußgängerzonen
- Einrichtung von Begegnungszonen

Die folgenden konkreten Maßnahmen wurden vorgeschlagen:

- Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs
- Erhöhung des Fußgänger- und Radfahreranteils
- Etablierung alternativer Mobilitätsangebote
- Effizienzsteigerung im motorisierten Individualverkehr
- Faire Verteilung der Flächen hinsichtlich aller Mobilitätsarten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Messbare Indikatoren sind hierbei:

- Anzahl an Fahrradabstellplätzen in hoher Qualität an den Umsteigeknoten und zentralen Plätzen (Überdachung, Boxen)
- Anzahl der P&R Plätze in Kierling und Weidling
- Anteil des Radverkehrs an den Gesamtwegen
- Anzahl an ÖV-Fahrgästen, Ausweitung des Angebots
- Anteil der ÖV-Wege am Gesamtverkehr
- Länge an Radwegen
- Lückenschlüsse an Radwegen
- Einrichtung von Begegnungszonen

Zielzahlen:

- Anzahl der Fahrradabstellplätze im Zentrum verdoppeln u.a. durch Reduktion von Pkw-Abstellplätzen im Zentrum
- Anzahl der P&R-Plätze deutlich erhöhen (mehr als +25%)
- Anzahl der B&R-Plätze an den Bahnhöfen verdoppeln, Angebot von Fahrradboxen
- Anzahl der Fahrgäste im Stadtbus um 20% erhöhen
- Anzahl der ÖV-Nutzer insgesamt um 10% erhöhen
- Einrichtung von zwei Begegnungszonen im Stadtzentrum
- Reduktion der Verkehrsstärke auf der B14 im Bereich Stadtplatz um 10%

Diese Indikatoren sind einfach und kostengünstig in regelmäßigen Abständen messbar und können jährlich überprüft werden.

5.13 Kosten

Die Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten kann in unterschiedlicher Qualität und zu unterschiedlichen Kosten erfolgen. Die unten angeführten Preise stellen eine untere Grenze dar:

- Anlehnbügel (2 Räder) ab rd. 50 € pro Stück
- Fahrradständer (4 Räder) ab rd. 200 €
- Fahrradüberdachung (10 Räder) rd. 3.000 €

- Fahrradboxen (1 Rad) ab rd. 1.000 €

100 neue Abstellplätze für Fahrräder würden also in der Ausführung als Bügel 2.500 € kosten, überdacht rd. 30.000 € und als Boxen rd. 100.000 €.

Die Kosten für ein P&R-Parkdeck belaufen sich auf etwa 10.000 – 12.000 € je Stellplatz und werden, wenn der Bedarf nachgewiesen wird, zwischen ÖBB, Land und Gemeinde aufgeteilt werden. Für 500 Stellplätze wären also etwa 5 bis 6 Mio € zu veranschlagen.

Die Kosten für eine Fahrplanabstimmung bzw. eine Ausweitung der Bedienzeiten des Stadtbusses können nur in Abstimmung mit dem VOR abgeschätzt werden.

Die Errichtung von Begegnungszonen verursacht in Abhängigkeit der Ausführung und Größe Kosten, die hier nicht geschätzt werden können.

6 QUELLENVERZEICHNIS

- Stadtgemeinde Klosterneuburg, Verkehrszählungen 2018
- Amt der NÖ Landesregierung, Verkehrszählungen auf Landesstraßen, Abt. St3, laufend
- VOR GmbH, Fahrgastzählungen, laufend
- ebe Solutions i.A. Snizek+Partner, Kennzeichenverfolgung Kordon Klosterneuburg, 2018
- Snizek+Partner, Mobilitätserhebung Klosterneuburg, 2018
- Snizek+Partner, Einsteiger- und Aussteigerzählung an den Bahnhöfen der ÖBB in Klosterneuburg, 2018
- Snizek+Partner, Parkraumerhebung, 2018
- Snizek+Partner, Radfahrerzählung, 2018
- Snizek+Partner, P&R Potenzialabschätzung Klosterneuburg Kierling, i.A. des Amtes d. NÖ Landesregierung, Wien, Sept. 2008
- https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Plaene/Stadtbus_Regionalbus_Klosterneuburg.pdf
- Ziegler Außenanlagen GmbH, Katalog 2018
- <http://www.badische-zeitung.de/friesenheim/zehn-neue-fahrradboxen--138099463.html>
- <http://www.baden-bei-wien.at/de/unsere-stadt/energie-klima/klimamodellregion-baden/7-weitere-radboxen-am-bahnhof-baden.html>
- FSV,
 - RVS 03-01-12 Verkehrserschließung
 - RVS 03-01-12 Fußgängerverkehr
 - RVS 03-02-13 Radverkehr
 - Arbeitspapier Nr. 27, Einsatzkriterien von Begegnungszonen
- DI Christian Rittler, P&R Potenzialanalyse – Klosterneuburg Weidlingau Bahnhof, i.A. der ÖBB, Wien, Okt. 2016
- Helmut Hiess i.A.d. ÖROK, Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen“ , Wien, 2017

7 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Modal Split aller Wege	10
Abbildung 2: Fahrzweck aller Wege.....	10
Abbildung 3: Quell-, Ziel und Binnenverkehr in den KG	11
Abbildung 4: Modal Split Binnenverkehr Klosterneuburg	11
Abbildung 5: Ortnergasse.....	12
Abbildung 6: Hartmannngasse	13
Abbildung 7: B&R Weidling	14
Abbildung 8: B&R Weidling	14
Abbildung 9: B&R Weidling	15
Abbildung 10: Radwegenetz Klosterneuburg.....	16
Abbildung 11: Linienplan Stadtbus	18
Abbildung 12: ÖV-Linienplan Klosterneuburg.....	19
Abbildung 13: Erschließungsqualität ÖV Hauptverkehrszeit	22
Abbildung 14: Erschließungsqualität ÖV Nebenverkehrszeit.....	23
Abbildung 15: Verkehrsbelastungen 2018 [Kfz/Tag] – Übersicht.....	24
Abbildung 16: Verkehrsbelastung 2018 – Kritzendorf.....	25
Abbildung 17: Verkehrsbelastung 2018 – Martinviertel.....	26
Abbildung 18: Verkehrsbelastung 2018 – B14, Kierling.....	26
Abbildung 19: Verkehrsbelastung 2018 – L116, Weidling	27
Abbildung 20: Verkehrsbelastung 2018 – KV Bhf. Weidling	27
Abbildung 21: Verkehrsbelastung 2018 – KV B14 Umfahrung.....	28
Abbildung 22: Auslastung der Parkanlagen	29

Abbildung 23: Tempo 30 Zonen	30
Abbildung 24: Parkplatz Happyland.....	33
Abbildung 25:P&R Bhf. Kierling und Parkplatz Happyland.....	34
Abbildung 26: Fahrradboxen – Symbolfoto	35
Abbildung 27: Fahrradabstellanlage am Bhf. Friesenheim	36
Abbildung 28: Fahrradabstellanlage am Bhf. Baden bei Wien.....	36
Abbildung 29: Überdachte Abstellanlage – Symbolfoto	38
Abbildung 30: Plandarstellung Verkehrskonzept	39
Abbildung 31: Radwege	41
Abbildung 32: Unfälle mit Personenschaden Bereich B14, 2017	46
Abbildung 33: Unfälle mit Personenschaden Bereich Weidling, 2017	47
Abbildung 34: Verkehrszeichen "Begegnungszone", §76c, STVO 1960 i.g.F.....	48
Abbildung 35: Langegasse, 1080 Wien	49
Abbildung 36: Wehrgasse, 1050 Wien.....	49
Abbildung 37: Wehrgasse, 1050 Wien.....	50
Abbildung 38: Andreasgasse, 1070 Wien.....	50
Abbildung 39: Potenzielle Begegnungszonen im Zentrum von Klosterneuburg.....	52

8 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Nachfrage im Öffentlichen Verkehr 2007 – 2017, Fahrgäste pro Tag	20
Tabelle 2: Ein- und Aussteigerzählungen	20
Tabelle 3: Haltestellenkategorien.....	21
Tabelle 4: Anzustrebendes Organisationsprinzip des Radverkehrs im Ortsgebiet.....	42

Tabelle 5: Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in
Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige
Fahrbahnen.....43