
Arbeitsgruppe Mobilität

Protokoll 05.12.2013

Inhalt

Inhalt	1
1. Vorwort	2
2. Zweites Treffen der Arbeitsgruppe	2 - 5
3. Abschluss	6
4. Teilnehmende	6

1. Vorwort

Die Frage der zukünftigen Entwicklung brachte viele BürgerInnen aus Langenzersdorf am 7. September 2013 bei der Zukunftskonferenz zusammen. Diese Auftaktveranstaltung markiert einen Prozess, der versucht in partizipativer Weise gemeinsam mit BürgerInnen, Politik und Verwaltung über die Zukunft von Langenzersdorf zu diskutieren und schließlich zu konkreten Maßnahmen zu kommen.

Im Zuge dessen wurden auf der Zukunftskonferenz verschiedene Arbeitsgruppen eingeteilt um sich mit dringlichen Themen, welche auf der Zukunftskonferenz aufgeworfen wurden detaillierter zu befassen. Diese treffen sich in der darauffolgenden Zeit um zuerst getrennt voneinander, können bei Bedarf aber auch zusammen arbeiten.

Die Arbeitsgruppe Mobilität befasst sich mit einer möglichen Umstellung des Individualverkehrs hin zu einem ökologisch und ökonomisch machbaren Verkehrsbild. Dabei wird zwischen innerstädtischem und außerstädtischem Verkehr unterschieden. Dieses Thema touchiert auch sensible Bereiche wie beispielsweise die Verkehrssicherheit, oder aber auch den Zwang/Wunsch zwei Autos besitzen zu müssen/wollen. Genauer befasst sich diese Arbeitsgruppe mit der Attraktivität des Zufußgehens, Radfahrens und des öffentlichen Nahverkehrs. Ebenso mit alternativen Formen des Individualverkehrs und der Rolle der Hauptstraße. Abgesehen von einigen fachkundigen BürgerInnen sind Fachleute der Verwaltung anwesend.

2. Zweites Treffen der Arbeitsgruppe

Agenda:

- Vorstellung der Tagesordnung
- Impulsreferate ([Folien können via Gemeindeseite downgeloaded werden](#))
- Diskussion, Zusammenschau und Bewertung der angesprochenen Punkte in Hinblick auf Empfehlungen für den Gemeinderat

Impulsreferate:

Herr Jagenteufel (AK Klimabündnis) präsentiert mögliche Verbesserungsvorschläge im Nahverkehrsbereich, die im AK Klimabündnis erarbeitet wurden. Verschiedene Maßnahmen werden anhand von Fotos erläutert.

1. Busanbindung LE an Stadtgrenze zu Wien. Der Bus Richtung Korneuburg, der unter der Woche halbstündig und am Sonntag stündlich fährt (zu wenig dichter Takt) . Seitens der Stadt Wien wurde bereits eine Bushaltestelle an der Prager Straße errichtet. Was fehlt, ist eine Anbindung von LE aus. Zurzeit gibt es lediglich beidseitig der Prager Straße Trampelpfade Richtung Wien.

Der Vorteil diese Station zu nutzen liegt darin, dass die Haltestelle noch in der Wiener Zone liegt. Bei der nächsten Station Richtung Langenzersdorf (Höhe Leiner) muss bereits eine Zone mehr bezahlt werden. Vorgeschlagen werden zwei Übergänge um die Haltestelle zu erreichen, wobei bei einem Übergang aus planerischen Gründen eine Ampel von Nöten wäre (siehe grüne Markierung).

2. Verlängerung der Freiraumachse zum Bahnhof Strebersdorf, insbesondere für Fahrradfahrer. Der bisher ausgetretene Trampelpfad entlang der Bahnstrecke wäre ein möglicher Standort für einen Radweg. Der Graben hinter der Lärmschutzwand könnte mit sickerfähigem Material zugeschüttet werden. Es entsteht eine Diskussion um die erwartete Nachfrage. Anmerkung, dass es keine Verbindung von der Kellergasse zum Bahnhof Strebersdorf gebe.

3. Vorschlag Verlegung Radweg am Enzoplatz/Klosterneuburgerstraße. Um eine bessere Verbindung der Radwege zu erreichen soll der Radweg, der entlang des Enzoplatzes teilweise auf die andere Straßenseite verlegt werden. Dazu sollen die Blumenkästen und ein Teil der Straße in einen Radweg umgewandelt werden. Die erforderlichen Abstände sind mit min. 2,20 Meter laut Auskunft des Vortragenden ausreichend. Einwürfe plädieren dafür, den Radweg komplett auf nur einer Straßenseite zu führen, um das Queren zu umgehen. Im Falle einer Umgestaltung der Klosterneuburgerstraße im Sinne einer Begegnungszone könnte dieses Problem grundsätzlich gelöst werden.

Weitere Vorschläge in Bezug auf den Radverkehr sind die Ausweitung des Next-Bike 10 vor Wien Systems durch neue Stationen sowie ein Radweg von der Hauptschule zum Hanagweg entlang des Bahngrundes.

4. Bahnhof: die Haltestelle LE verfügt noch über nicht angepasste Bahnsteigkanten von 55cm, über keinen barrierefreien Zugang und eine schlechte Erreichbarkeit der Fahrkartenautomaten. In Gelb und Rot ist ein Vorschlag zur Durchsetzung der Barrierefreiheit dargestellt. Anmerkung, dass der Zugang auch zur Donauseite erweitert wird.

Bezüglich des Zugangs von der Donauseite, müsste eine Einigung mit der Post und der ÖBB gefunden werden, um so einen weiteren Zugang zum Bahnhof aber auch zum Zentrum, insbesondere Schule und Kindergarten zu ermöglichen.

In der Diskussion wird darauf hingewiesen, dass am nördlichen Ende des Bahnhof Bisambergs sowohl Erwachsene als insbesondere auch Kinder die Gleise überschreiten, hier also Handlungsbedarf im Sinne der Sicherheit besteht.

Eine weitere Wortmeldung betrifft die unzureichende Anbindung des P+R in Strebersdorf. In der Vergangenheit ist die Umsetzung, des finanziell abgesicherten Projekts letztlich daran gescheitert, dass die Kosten für die Zufahrt nicht geklärt werden konnten. Gegenwärtig gibt es zu wenig Parkplätze in Strebersdorf (Bhf), was einerseits zu einer Konkurrenzsituation zwischen Pendlern und Anwohnern führt und andererseits die Pendler gezwungen sind weiter nach Wien hinein zu fahren. Dabei gäbe es zusätzliche Mittel für Parkplätze für Niederösterreicher.

Das Problem der mangelhaften Raumplanung im Großraum Wien wird aufgeworfen. So gibt es wenig Interesse von Seiten NÖ und Wien sich mit den (Klein-)Städten um Wien herum zu beschäftigen. Als Musterbeispiel für eine Lösung wird der Großraum Hannover angeführt, wo sich die Verkehrsbetriebe zu einem Verbund zusammengeschlossen haben und gemeinsam planen. Die Verkehrszone wird dabei beständig ausgeweitet und ist ausgesprochen erfolgreich.

Karl Kasenbacher präsentiert Überlegungen zum Verkehr im Ortskern.

Z.B. sind im Ortskern rund 100 Parkplätze verfügbar, im Gewerbegebiet (Hofer, ...) ca. 300. Diese geringere Parkplatzverfügbarkeit im Zentrum ist einfach Realität. Es gibt auch in der AG Ortskern bereits gute Überlegungen wie der Enzoplatz attraktiver gestaltet werden könnte. So werden konkrete Vorschläge gemacht, unter anderem die Bepflanzung attraktiver zu machen, in den Schanigärten eine Glastrennwand zwischen dem Geh- und Radweg zu installieren und eine Tempo 30 Zone im Bereich Kirchengasse/Jubiläumsstraße.

Es besteht Sorge, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten werden würden und diese Regelungen letztlich dazu führen werden den Verkehr in die Nebenstraßen zu leiten.

Laut einer Wortmeldung hat sich der Verkehr in der Magdalenenhofstraße verdoppelt/verdreifacht hat, da sie dem Pendlerverkehr als Abkürzung dient. Um die Straße für den Durchzugsverkehr unattraktiver zu machen, könnte eine Tempo 30 Zone trotzdem zu einer

effektiven Verbesserung führen, da ab Tempo 50 bereits der Führerscheinentzug droht. Diese Tempobegrenzung sollte sich von der oberen Kirchengasse bis zum Rehgraben erstrecken.

Zurzeit wird ein Fahrverbot für die Magdalenenhofstraße erarbeitet, wobei eine Ausnahme für Anrainer und Radelnde vorgesehen ist.

Weitere Diskussionspunkte:

- Der neue Zebrastreifen am Bahnhof ist aufgrund der Mulde erst 12 Meter vorher sichtbar was von einigen TeilnehmerInnen als enormes Gefahrenpotential wahrgenommen wird. Eine Blinkeranlage um den Übergang entsprechend zu kennzeichnen ist jedoch geplant.
- Es wird der Vorschlag gemacht, verschiedene Straßen als Einbahnstraßen zu gestalten, Dies müsste im Rahmen eines Großen und mehreren kleinen Rotationszirkeln umzusetzen sein, wozu auch der Bau eines Kreisverkehrs gehören kann.
- Es entsteht eine Diskussion über das Beschneiden der Bäume, insbesondere der Platanen. So wurden in der Vergangenheit die falschen Arten gewählt, die man nun erheben müsse um sie gegen passende Arten zu ersetzen. Das Problem der Verdichtung wird angesprochen, jedoch scheint es entscheidender den Gartencharakter zu erhalten als wenige Platanen. Im diesbezüglichen Zusammenhang mit CO2 wird erwähnt, dass die sauberste Energie jene ist die nicht verbraucht wird. Somit sollte das Ziel sein möglichst wenig CO2 zu verbrauchen.

Diskussion, Zusammenschau und Bewertung der angesprochenen Punkte in Hinblick auf Empfehlungen für den Gemeinderat:

Die angesprochenen Maßnahmen/Problemfelder werden in einer Plenumsdiskussion nochmals auf Flipchart gesammelt, diskutiert und bewertet (Empfehlung an den Gemeinderat ja/nein). Siehe nächste Seite. Alle mit einem roten Häkchen markierten Beiträge sollen im Rahmen eines Maßnahmenpapiers dem Gemeinderat zur Umsetzung empfohlen werden.

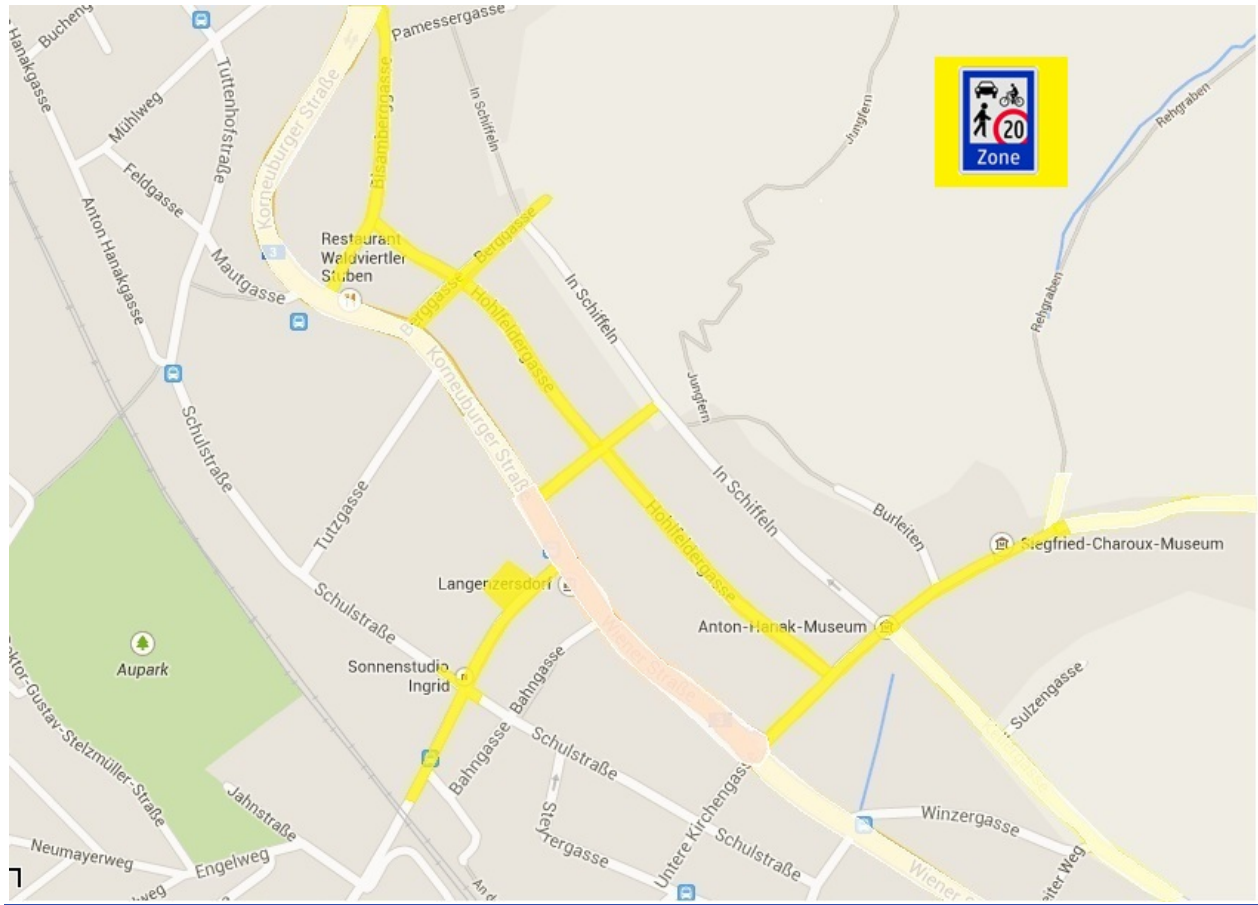
- ✓ Klosterneuburgerstr. bis Bahn
 ↳ Begegnungszone (Vorgeismodell)
 ↳ Gruppe Ortskern
- ✓ Zufahrtsregelungen zur VS
 Skiergasse (z.B. temp. Fahrverbote,
 Begegnungszone?)
- ✓ Park & Ride Strebersdorf
 Nachhaken Land NÖ
- Fußgängerübergang Klosterneuburgerg./
 Bahnunterführung → für Pkw nicht
 sichtbar warulichter folgen

- ✓ Radwegnetz gesamtheitlich
 betrachten & verbessern
 auch an Grenzen zu Wien!?
 (z.B. Strebersdorferstr., VS Skiergasse, ...)
 ZT in Planung

- Next Bike weitere Informationen nötig

- ✓ Radwegnetz gesamtheitlich betrachten & verbessern
auch an Grenzen zu Wien!?
(z.B. Stiebersdorfstr., VS Skiergasse, ...)
ZT in Planung
- Next Bike weitere Informationen nötig
- ✓ Barrierefreier Zugang Bahnhof (-steig)
- ✓ langfristig: Durchstich weitere Bahnhöfe
Bahnhofs-konzept
- ✓ BHF Bisamberg (Weg entg. Gärtnerei; verbesserungswürdig; alternative Barriere statt Schranken)
- Organisation / Kommunikation in Zonen mit hohem Neuzug
- ✓ Lohldergg.; Bergg.; Bisambergg.;
(Hagdakenhofst.) Obere Kirchweg.
bis Reugraben
- Begegnungszone

- CO₂-Ausstoss durch Bepflanzung binden (richtige Pflanzwahl)
↳ Vermeidung als Priorität!
- Einbahnregelungen
- Erreichbarkeit Zentrum verbessern
↳ Entlastung Nebenstraßen
↳ Verlagerung auf andere VM (Rad, ...)
- Bewusstseinsbildung
- ✓ Bushaltestelle Stadtgrenze Wien
↳ Fußgängerübergang (naturnaher recht. Abklärung erfolgt Gestaltung möglich?)
Sichere Wege (befestigt)
- ✓ Freiraumwache Dirndlstraße - Strebersdorf (Rad/Fuß)
- ✓ Lückenschluss RW Klosterneuburgerstraße → beste Lösung



Abstimmung über die vorgeschlagenen Begegnungszonen mit Tempo 20 km/h:

Zone 1: Klosterneuburgerstraße B3 bis zur Bahnunterführung wird einstimmig zur weiteren Behandlung vorgeschlagen.

Zone 2: Bisamberggasse, Berggasse, Hohlfeldergasse, Obere Kirchengasse sowie Kellergasse wird diskutiert und schließlich ohne Kellergasse vorgeschlagen.

4. Teilnehmende

Janoschek Stefan, Ruzicka Michael, Schulz Daniel, Kasenbacher Karl, Netrwal Heinz, Martinetz Gertrude, Schleich Wolfgang, Ebner Bernhard, Uytlacil Othmar, Jagenteufel Klaus, Weninger Alfred, Maxi Weninger, Schick Christian, Lux Elisabeth, Chwoika Gloria, Nikolaus Michael, Rogur Florian, [Martin Trimmel](#) (bis 20 Uhr