

# **MARKTGEMEINDE** **Ober-Grafendorf**

## **VERKEHRSKONZEPT** **BERICHT** **Teil 3 - Maßnahmen**

durchgeführt im Auftrag

**der Marktgemeinde Ober-Grafendorf**

**TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN**  
**INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFTEN**  
**FORSCHUNGSBEREICH VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSTECHNIK**  
**BEARBEITUNG: DIPL.-ING. DR. TECHN. HARALD FREY**

**BÜRO KNOFLACHER – ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN**  
**EM. PROF. DI DR. HERMANN KNOFLACHER**

**Wien, Juli 2017**

# INHALTSVERZEICHNIS

|          |                                                               |           |
|----------|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>FUSSGÄNGER .....</b>                                       | <b>4</b>  |
| 1.1      | VORSCHLÄGE DER BEVÖLKERUNG .....                              | 4         |
| 1.2      | MAßNAHMEN .....                                               | 4         |
| 1.2.1    | Querungshilfen / Schutzwege .....                             | 4         |
| 1.2.2    | Gehsteigbreiten .....                                         | 7         |
| 1.2.3    | Kennzeichnung von kombinierten Geh- und Radwegen: .....       | 10        |
| 1.2.4    | Schutzstreifen .....                                          | 10        |
| 1.2.5    | Aufpflasterungen im Zuge der Neugestaltung Hauptplatzes ..... | 10        |
| 1.2.6    | Querungsrelationen Bahnhof .....                              | 12        |
| 1.2.7    | Weitere allgemeine Maßnahmen .....                            | 13        |
| <b>2</b> | <b>RADVERKEHR .....</b>                                       | <b>16</b> |
| 2.1      | MAßNAHMEN FÜR DEN RADVERKEHR .....                            | 16        |
| 2.1.1    | Schließen von Radweglücken .....                              | 16        |
| 2.1.2    | Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht .....                   | 18        |
| 2.1.3    | Durchgehende Radwege .....                                    | 18        |
| 2.1.4    | Bodenmarkierungen .....                                       | 20        |
| 2.2      | REGIONALE RADWEGVERBINDUNG NACH ST.PÖLTEN .....               | 21        |
| 2.3      | FAHRRADSTRÄßEN .....                                          | 21        |
| 2.4      | WEITERE ALLGEMEINE MAßNAHMEN .....                            | 22        |
| 2.5      | FAHRRADPARKEN .....                                           | 25        |
| 2.6      | NEXTBIKE .....                                                | 25        |
| <b>3</b> | <b>ÖFFENTLICHER VERKEHR .....</b>                             | <b>26</b> |
| 3.1      | MAßNAHMEN ÖFFENTLICHER VERKEHR .....                          | 26        |
| <b>4</b> | <b>MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR .....</b>                  | <b>29</b> |
| 4.1      | MAßNAHMEN VERKEHRSBERUHIGUNG .....                            | 29        |
| 4.1.1    | Bahnhofstraße .....                                           | 29        |
| 4.1.2    | Austraße .....                                                | 31        |
| 4.1.3    | Raiffeisengasse .....                                         | 31        |
| 4.1.4    | Kiss&Ride Schulstraße .....                                   | 31        |
| 4.2      | NEUGESTALTUNGEN ZENTRUMSBEREICH .....                         | 32        |
| 4.2.1    | Beispiele für Ortsgestaltung auf Landesstraßen .....          | 34        |
| 4.3      | WOHNSTRÄßEN .....                                             | 37        |
| 4.3.1    | Gründe für die Errichtung von Wohnstraßen .....               | 37        |
| 4.4      | WEITERE ALLGEMEINE MAßNAHMEN .....                            | 37        |

|          |                                                                |           |
|----------|----------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.4.1    | <i>Der vereinfachte Straßenquerschnitt.....</i>                | 37        |
| 4.5      | TEMPO 30 AUF LANDESSTRASSEN IM ORTSZENTRUM.....                | 39        |
| 4.6      | PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG .....                                  | 40        |
| 4.7      | WIRKUNGEN ANSCHLUSSTELLE EBERSDORFER FELD.....                 | 41        |
| 4.8      | WIRKUNGEN UND KONSEQUENZEN DER S34 AUF DIE MARKTGEMEINDE ..... | 42        |
| <b>5</b> | <b>ÜBERBLICK MASSNAHMEN .....</b>                              | <b>44</b> |

# 1 FUSSGÄNGER

## 1.1 Vorschläge der Bevölkerung

In der Haushaltserhebung hat die Bevölkerung die Problembereiche für die Fußgänger im Bestand angeführt und Maßnahmen zur Behebung vorgeschlagen.

Aus den freien Antworten lassen sich die Schwerpunkte der Bürgerwünsche bestimmen. Die Manker Straße und die Hauptstraße stellen in der derzeitigen Form für die Fußgänger eine Barriere dar, in der Querungsmöglichkeiten fehlen.

Querungsmöglichkeiten im Bereich

- Manker Straße Siedlungsstraße/Bahnhofplatz (unmittelbare Nähe zum Bahnübergang)
- Hauptstraße/Marktgasse
- Hauptstraße/Fabrikgasse/Hafnergasse (Bereich Pielachbrücke)
- Schulstraße/Gemeindeamt

Zu schmale oder fehlende Gehsteige wurden angeführt u.a. bei:

- Mariazeller Straße
- Schulstraße
- in Abschnitten der Manker Straße
- zum Teil im untergeordneten Netz

## 1.2 Maßnahmen

Die Gemeinde Ober-Grafendorf hat in ihrem eigenen Wirkungsbereich zahlreiche beispielhafte und vorbildliche Lösungen umgesetzt, die in einzelnen Punkten zu ergänzen sind. Der Schwerpunkt der Verbesserungsvorschläge liegt auf den Landesstraßen.

### 1.2.1 Querungshilfen / Schutzwege

- Die Abstände zwischen den Zebrastreifen auf der Hauptstraße sind zu groß. Allein aus Sicherheitsgründen ist mindestens ein Zebrastreifen an der Kreuzung mit der Marktgasse notwendig.



**Abbildung 1: Durch einen Schutzweg an der Einmündung der Marktgasse (Raiffeisenbank) wird die Barriere der Landesstraße etwas gemildert.**

- Schutzweg beim Gemeindeamt an der Einmündung der Schulstraße in die Manker Straße. Ein Schutzweg an der Einmündung der Schulstraße in Verbindung mit der Neugestaltung des Vorplatzes vor dem Gemeindeamt erhöht nicht nur ein sicheres Überqueren, sondern verstärkt auch den Eindruck vom Zentrum.



**Abbildung 2: Querungsbedarf beim Gemeindeamt/Schulstraße.**

- Auch im Bereich der Pielachbrücke ist ein Schutzweg erforderlich, um einen sicheren Übergang zu ermöglichen, der auch behindertengerecht auszubilden ist.



**Abbildung 3: Querungshilfe im Bereich Pielachbrücke**

- Schutzweg über die Mankerstraße beim Bahnübergang.



**Abbildung 4: Querungshilfe im Bereich Bahnhofplatz/Siedlungsstraße**



### Kennzeichnung von Schutzwegen:

Zur besseren Sichtbarkeit sollten Schutzwege auf der Landesstraße rot umrandet werden.



**Abbildung 5: Schutzweg auf der Manker Straße. Bessere Kennzeichnung mittels roter Umrandung.**

- Querung/Verbindung Fridau

Der Bereich Fridau / Neustift ist derzeit nur ungenügend für den Fuß- und Radverkehr mit dem Zentrumsbereich verknüpft. Um eine bessere Erreichbarkeit sicherzustellen sind folgende Maßnahmen obligatorisch (nach Prioritäten gereiht):

- Quermöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr bei der Einmündung der L5183 in die B39 (eventl. Fahrbahnteiler im Bereich der Sperrfläche inkl. Fahrbahnverschwenkung)
- Weiterführung einer östlichen Fußwegverbindung bis zur L5183
- Kombiniertes Fuß- und Radweg auf der westlichen Seite der B39
- Weiterführung einer Fuß- und Radwegverbindung entlang der L5183 zumindest bis Neustift/Abzweigung nach Reitzing

### **1.2.2 Gehsteigbreiten**

Die Gehsteigbreiten entsprechen in mehreren Abschnitten nicht den Bedürfnissen der Fußgänger. Insbesondere im Bereich öffentlicher Einrichtungen oder der Nahversorgung sind ausreichend breite und attraktive Gehwege vorzusehen.



**Abbildung 6: Mankerstraße Richtung Westen mit dem Zebrastreifen auf Friedhofshöhe. Man erkennt die schmalen Gehsteige auf beiden Seiten der Fahrbahn.**



**Abbildung 7: Zu schmale Gehsteige entlang der Mariazellerstraße lassen keine Begegnung von Kinderwagen oder Rollstuhlfahren zu.**





**Abbildung 8: Einmündung der Schulstraße in den Hauptplatz: eine Problemzone für Fußgänger und Behinderte. Rechtes Bild: zu schmaler Gehsteig.**

Um die Hauptfunktion eines angenehmen Gehens nebeneinander oder das Befahren mit einem Kinderwagen oder Rollstuhl zu erfüllen, reicht diese Breite der Gehsteige nicht aus.



**Abbildung 9: Unzureichende Gehsteigbreiten im Bereich Bahnhofstraße. Hier sind mindestens 2,0m anzustreben, um den Begegnungsfall Fußgänger-Fußgänger sicherzustellen.**

### 1.2.3 Kennzeichnung von kombinierten Geh- und Radwegen:

Gemeinsame Fuß- und Radwege sind bei ausreichender Breite sinnvoll. Man sollte sie aber auch durch Bodenmarkierungen bewusst machen.



**Abbildung 10: Kennzeichnung von kombinierten Geh- und Radwegen mittels Piktogrammen**

### 1.2.4 Schutzstreifen

Wo die Fahrbahnen keinen Gehsteig haben, können Schutzstreifen angebracht werden.



**Abbildung 11: Mehrzweckstreifen auf einer knapp 5 m breiten Straße mit Gegenverkehr. DTV ca. 5000 Kfz/24 h**

### 1.2.5 Aufpflasterungen im Zuge der Neugestaltung Hauptplatzes

Der Niveauunterschied zur Fahrbahn – Erhöhung im Gestaltungsbereich – ist an die Einfahrt zum Hauptplatz auf Höhe des Gemeindeamtes zu legen. In diesem Bereich ist durch Materialwahl der Unterschied zur Fahrbahn deutlich erkennbar zu machen. Der Bereich sollte die Schulstraße bis zur Kirche sowie den Vorplatz vor dem Gemeindeamt umfassen.



**Abbildung 12: Maßnahmen zur Temporeduktion im Bereich des Gemeindeamtes und in weiterer Folge des Zentrumsbereichs sowie der Schulstraße im Kreuzungsbereich sind notwendig.**



**Abbildung 13: Aufpflasterung der L33 in Bisamberg im Ortszentrum (~ 7.000 DTVw inkl. Linien-Busbetrieb).**





**Abbildung 14: Aufpflasterung der B14 am Stadtplatz in Klosterneuburg mit weiterführender niveaugleicher Führung (Verkehrsaufkommen ~ rund 20.000 DTVw inkl. Linienbusbetrieb).**

### 1.2.6 Querungsrelationen Bahnhof

Für die westlich der Mariazeller Bahn gelegenen Siedlungsgebiete ist der Bahnhof bzw. in weiterer Folge der Zentrumsbereich und auch die beiden großen Nahversorger derzeit nur schlecht erreichbar. Die Bahntrasse sowie die westlich davon liegenden Güter- und Abstellgleise werden überwiegend nicht mehr genutzt. Die „informellen“ Wege weisen auf den Querungsbedarf hin. Diese sind aufrechtzuerhalten bzw. auszubauen. Dies kann nur in Absprache mit der NÖVOG und unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungsoptionen für dieses Areal geschehen. Dabei sind die Wegebeziehungen unbedingt zu berücksichtigen. Auch bei baulichen Maßnahmen, z.B. im Stationsbereich sind diese Wege zu berücksichtigen und sollten keinesfalls unterbunden werden, da zusätzliche Umwege oder verschlechterte Zugangswege auch zu einem veränderten Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl) führen können.

Im Bereich der Eisenbahnkreuzung (EKZ) ist die Situation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, indem ausreichend breite Flächen für den nicht motorisierten Verkehr auf beiden

Seiten angeboten werden. Dies ist deshalb notwendig, weil im Bereich Bahnhofplatz/Siedlungsstraße gesicherte Querungsmöglichkeiten fehlen.

Im Hinblick auf die zukünftige Erweiterung von Siedlungsgebieten im Bereich der Neugasse aber auch der Entwicklung im Bereich Lagerhaus ist eine attraktive und sichere Querung der Bahntrasse zur Verknüpfung der beiden Ortsteile essentiell.

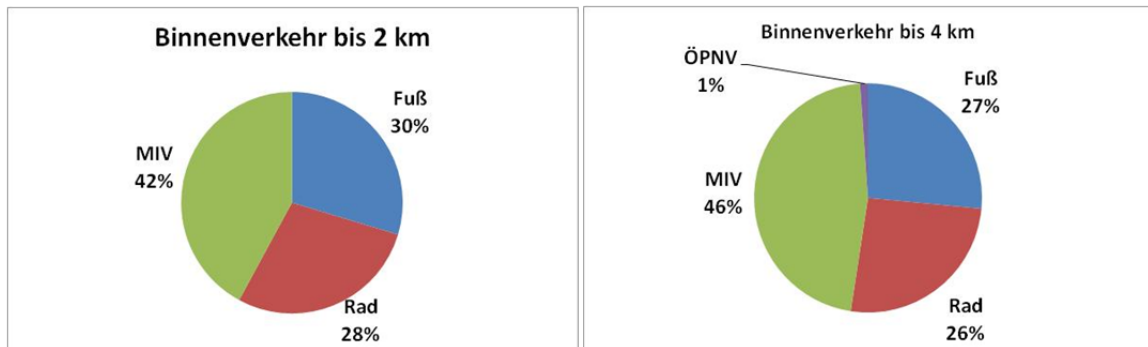


**Abbildung 15: Querungsbedarf entlang und über die Mariazeller Bahn zwischen Siedlungsgebieten und Nahversorgung/Zentrumsbereich.**

### 1.2.7 Weitere allgemeine Maßnahmen

- Eigene, durchgehende und klar erkennbare Wegweisung und Markierung von Fuß- und Radwegen. Angabe der Nahziele, Gemeindeamt, Schloss, Sehenswürdigkeiten, Gasthäuser, Pension, Bahnhof, Bushaltestellen, Bank usw. Angabe immer mit Distanz in m.
- Fußgänger, Rad- und öffentlicher Verkehr müssen sichtbar gemacht werden, auch in der Wegweisung/Beschilderung. Sie sind für die Marktgemeinde keine Nebensache: im Binnenverkehr bis 2 km sind sie in Ober-Grafendorf die Mehrheit mit 58% und bis 4 km immer noch mit 53%!





**Abbildung 16: Anteile der Verkehrsträger im Binnenverkehr bis 2 und bis 4 km**

- Fußwegeplan und Radwegeplan für die Gemeinde
- Vorbildhaft sind die Sitzbänke im öffentlichen Raum. Diese sind mit Sitzgruppen, viel besser noch mit Sitzmöglichkeiten in Gastgärten im öffentlichen Raum zu ergänzen. Dafür sind Kaffees in Verbindung mit Bäckerei/Gaststube etc. auf der Hauptstraße als Gegenpol zu den Supermärkten wichtig, will man das Zentrum beleben.
- Maschenweite für Fußwege schrittweise verdichten: Bei Bauanträgen ist jeweils zu prüfen, ob die Möglichkeit geschaffen werden kann, Fußgängerdurchgänge zu schaffen, um die derzeit für Fußgänger als Barrieren wirkenden nicht durchgängigen Baugebiete besser in die Marktgemeinde zu integrieren. Die lebendigen historischen Orts- und Stadtkerne haben eine Maschenweite der Fußgängerdurchgänge zwischen 40 – 70 m.
- Fußwege, die noch keinen Namen haben, wären eine reizvolle Aufgabe für Schulen, diese Namen zu finden. Die Jugend bekommt dann einen Bezug zum Ort, wenn sie mitgestalten können.



**Abbildung 17: Namenlose Fußwege werden aufgewertet, wenn man sie bezeichnet.**

- Die Barrieren der Parkplätze um den Bahnhof sind für Fußgänger durchgängig zu gestalten. Fuß- und Radwege sind über Nebenstraßen durchzuziehen und der einmündende Verkehr zu benachrangigen. Zebrastreifen und Radwegmarkierung unterstützen die Wahrnehmung für Autofahrer.
- Bei Bürgerinformationen und -besprechungen die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs für die Gemeinde und die Zukunft erläutern.
- In den Schulen das Bewusstsein für das zu Fuß Gehen und Radfahren fördern.
- Eine Befahrung der Marktgemeinde mit einem Rollstuhl durch alle Entscheidungsträger im Verkehrsbereich.
- Bei den Schrägparkplätzen auf der Hauptstraße ist zu verhindern, dass Fahrzeuge in den Fuß- und Radweg hineinragen.



**Abbildung 18: Einfahrtsbereiche werden zum Dauerhaften Abstellen der Kfz benutzt. Die Raum für das zu Fuß gehen wird reduziert.**

## 2 RADVERKEHR

### 2.1 Maßnahmen für den Radverkehr

Radverkehr hat in der Marktgemeinde Ober-Grafendorf hohes Potenzial. Bereits heute werden 15% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Insbesondere im untergeordneten Straßennetz findet der Radverkehr auf gemeinsamen Flächen mit dem motorisierten Individualverkehr statt. Aufgrund der geringeren Verkehrsstärken und Tempo 30 ist hier keine baulich getrennte Radinfrastruktur notwendig. Es kann überwiegend mit Bodenmarkierungen gearbeitet werden.



Abbildung 19: Alltagsradverkehr in der Marktgemeinde Ober-Grafendorf.

Ausgewiesene Radwege und Radrouten sind die baulichen, organisatorischen und informellen Strukturen auf denen der Radverkehr entwickelt werden kann.

#### 2.1.1 Schließen von Radweglücken

##### *Verlängerung des Radweges von der Schulstraße zur Hauptstraße*

Der Lückenschluss ist im Zusammenhang mit der Neugestaltung dieses Abschnittes der Hauptstraße im Rahmen der Zentrumsentwicklung in einer Detailplanung weiterzuführen.



**Abbildung 20: Verlängerung des Radweges von der Schulstraße zur Hauptstraße. Ausreichende Breiten im Falle eines kombinierten Geh- und Radweges sind sicherzustellen.**

### ***Verlängerung des Radweges bis zur Pielachbrücke***

Prinzipiell ist eine Führung auf der Nord- oder Südseite der Manker Straße möglich. Vorteil der Führung auf der Nordseite liegt in der direkten Anbindungsmöglichkeit an den Radweg bei der Pielach. Unabhängig davon ist der Gehsteig auf der Südseite zu verbreitern und als kombinierter Geh- und Radweg weiterzuführen.



**Abbildung 21: Verlängerung des Radweges bis zur Pielachbrücke**



### 2.1.2 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Auf den kombinierten Geh- und Radwegen entlang der Manker Straße und Schulstraße ist die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben. Aufgrund der geringen Gehsteigbreiten wird bereits heute auf der Fahrbahn gefahren. Diese Möglichkeit ist mit der Aufhebung der Benützungspflicht zu legalisieren.



**Abbildung 22: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht insbesondere für kombinierte Fuß- und Radwege. Beispiel Schulstraße.**

### 2.1.3 Durchgehende Radwege

Entlang der Hauptstraße wird der Radweg immer wieder bei Ein- und Ausfahrten unterbrochen („kombinierter Geh- und Radweg Anfang/Ende“). Der durchgehende Fuß- und Radweg wurde zugunsten des Vorranges für den Autoverkehr unterbrochen. Dieser Zustand führt für den Radfahrer zur Gefahrensituationen, die nicht haltbar sind und sollte deshalb rasch behoben werden. Der Radweg ist wie an anderen Stellen auch „durchzubinden“. Empfohlen wird eine Einfärbung des Fuß- und Radweges im Querungsbereich und eine Beschilderung für den Autoverkehr.



**Abbildung 23: Unterbrochener Geh-/Radweg bei einer Ausfahrt. Die Benachrangung für den Radverkehr wirkt kontraproduktiv im Sinne der Verkehrssicherheit und der Zielsetzung zur Förderung des Umweltverbundes in der Marktgemeinde.**



**Abbildung 24: Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird der Radweg über die querende Straße mittels Radfahrüberfahrt geführt.**

### 2.1.4 Bodenmarkierungen

Radfahrüberfahrten und Bodenmarkierungen für den Radverkehr sollten immer sichtbar gehalten werden. Zusätzlich können diese zwecks Sichtbarkeit rot eingefärbt werden.



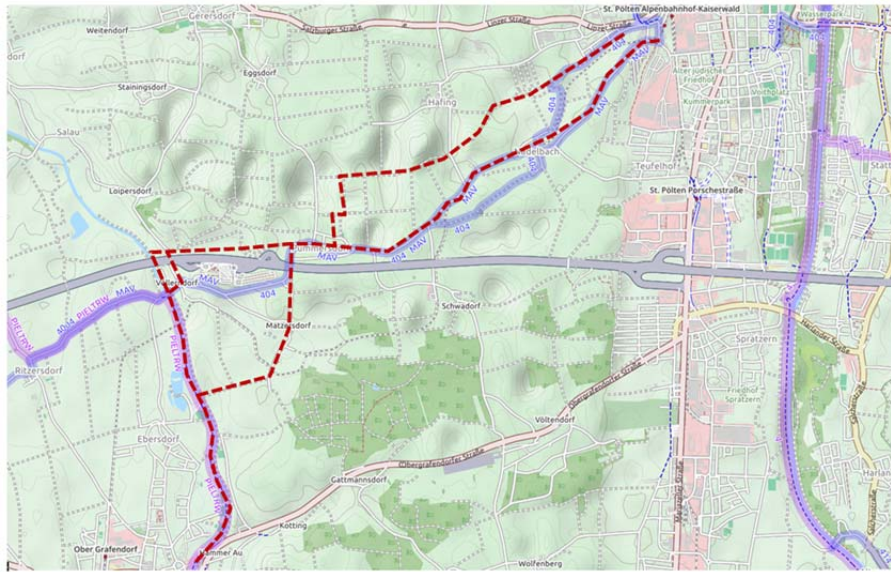
**Abbildung 25: Radwegüberfahrt Austrasse/Raiffeisengasse. Diese wichtige Radwegverbindung zur Schule sollte zusätzlich rot eingefärbt und die Bodenmarkierungen erneuert werden.**



**Abbildung 26: Im Abschnitt zwischen Gemeindeamt und Bahnhofplatz können zur Kennzeichnung des Radverkehrs Fahrradpiktogramme (Sharrows) auf der Fahrbahn aufgebracht werden.**



## 2.2 Regionale Radwegverbindung nach St.Pölten



**Abbildung 27: Radwegverbindung nach St.Pölten über Völlerndorf und Pummersdorf nach St.Pölten  
oder über Matzersdorf und Pummersdorf nach St.Pölten.**

Der Bau der S34 führt zu einer weiteren Barrierewirkung für den Radverkehr. Es ist daher im Zuge des Baus der S34 eine gesicherte und attraktive Radwegverbindung von Ober-Grafendorf nach St.Pölten zu berücksichtigen.

## 2.3 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Straßenabschnitte oder Straßenzüge, in denen jeglicher Fahrzeugverkehr mit Ausnahme des Fahrradverkehrs untersagt ist. Sollte es erforderlich sein, kann das Fahrverbot für AnrainerInnen gelockert und das Zu- und Abfahren in diesem Bereich erlaubt werden, wobei die maximale Geschwindigkeit für diese auf 30 km/h beschränkt ist.





**Abbildung 28: SHS St. Pölten, Johann Gasser-Straße: Fahrradstraße. <sup>1</sup>**



**Abbildung 29: Beispiel Begegnungszone im Schulumfeld. Pfaffstätten (NÖ), Obere Schulgasse <sup>2</sup>**

## 2.4 Weitere allgemeine Maßnahmen

- Mehrzweckstreifen & Sharrows wo keine Radwege möglich sind (z.B. Manker Straße zwischen Schulstraße und Bahnhof)

<sup>1</sup> Bmvi (2015): Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds. Wien, 2015.

<sup>2</sup> <http://www.meinbezirk.at/baden/lokales/obere-schulgasse-ab-5-september-begegnungszone-20-kmh-d1846524.html>



**Abbildung 30: Sharrows sind eine Bodenmarkierung zur Lenkung des Radverkehrs, durch die RadfahrerInnen im Straßenraum sichtbar gemacht werden.**

- Radwegweisung - Informationssystem



**Abbildung 31: Hinweise auf das Zentrum, Markt, Kirche, Bahnhof, Schloss Friedau etc. sind eine wichtige Informationsquelle für nicht ortskundige TourenradlerInnen.**

- Gedeckte Fahrradabstellplätze anstelle der Autoabstellplätze in der Nähe des Schuleinganges an der Schulstraße.





**Abbildung 32: Fahrradabstellplätze vor der Schule für das Lehrpersonal und die Schüler anstatt der Abstellplätze für Autos wären ein wichtiges Signal für die richtige Verkehrsmittelwahl.**

- Radabstellmöglichkeiten an vielen Stellen, Ämtern, Geschäften, Büros, Schulen in unmittelbarer Nähe. Auf der Hauptstraße sollten die Abstände zwischen den Radständern nicht größer als 50 – 70 m sein. Radfahrer wollen, wie auch Autofahrer möglichst nahe an ihre Ziele.

Verlegung der gedeckten Fahrradabstellplätze von der Raiffeisengasse auf die Autoabstellplätze in der Nähe des Schuleinganges an der Schulstraße. (Abtausch mit den Autoabstellplätzen, die in die Raiffeisengasse verlegt werden).

- Überdachte Radabstellmöglichkeiten am Bahnhof und bei der Schule.
- Bodenmarkierungen bei gemischten Rad- und Fußwegen indem man wechselweise das Fußgänger und Fahrradpiktogramm als Bodenmarkierung anbringt.
- Servicestelle für den Radverkehr.
- Radtourismus etablieren

Je mehr Wege in Ober-Grafendorf auf Fußgänger und den Radverkehr verlagert werden können, insbesondere für den Einkauf um Zentrum, umso mehr Parkplätze für externe Kunden können damit angeboten werden. Außerdem erhöht die Zahl der sichtbaren Fußgänger und Radfahrer das Interesse im Ort stehen zu bleiben. Die Beispielwirkung ist ein wichtiger Faktor im Verkehrsverhalten.

## 2.5 Fahrradparken

Bei den unterschiedlichen Nutzungen, insbesondere den öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Gemeindeamt sind ausreichend Radabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zum Eingang vorzusehen. Richtwerte dazu wurden im Teil 2 des Verkehrskonzeptes „Leitlinien und Grundlagen für Maßnahmen“ dargestellt.

Ein weiterer zentraler Punkt sind Umsteigeknoten bzw. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Gemäß den Rahmenbedingungen in Ober-Grafendorf kann der Richtwert bei regulären Haltestellen mit 3 Bügeln angesetzt werden, für die Bahnstation werden rund 15-20 Bügeln vorgesehen, inkl. Möglichkeit der Erweiterung.

## 2.6 Nextbike

Nextbike ist ein Fahrradverleihsystem und wird von der **NÖ Energie- & Umweltagentur Betriebs GmbH** betrieben. Die Fahrräder können rund um die Uhr ab 1€/ h gemietet werden. Mit diversen Vergünstigungen können kurze Strecken auch kostenlos gefahren werden. Die Räder können auch an einer Station ausliehen und an einer anderen wieder abgeben werden. Standorte in der Umgebung von Ober-Grafendorf befinden sich vor allem entlang der B20 (St.Pölten, Wilhelmsburg, Traisen, etc.) jedoch nicht in Ober-Grafendorf selbst. Es wird deshalb empfohlen in Absprache mit Nextbike auch eine Verleihstation in Ober-Grafendorf zu etablieren.



### 3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

#### 3.1 Maßnahmen öffentlicher Verkehr

- Zeitgemäße Adaptierung des Bahnhofes einschließlich des Bahnhofvorplatzes mit aktuellen Anzeigen der Abfahrtszeiten von Bahn und Bus.



**Abbildung 33: Mittelfristig sollte eine Neugestaltung des Bahnhofsbereiches angestrebt werden.**

- Ortsplan der Marktgemeinde.
- Sitzgelegenheiten.
- Gut sichtbare Fahr- und Linienpläne.
- Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl (15-20 Bügel, überdacht)
- Wettergeschützte Wartemöglichkeiten für Bus- und Bahnfahrer.
- Ausreichende Beleuchtung.

An den Bushaltestellen im Ort:

- Wetterschutz.
- Fahrpläne.
- Sitzgelegenheiten.

#### Weiter Maßnahmen:

- Fahrpläne und Tarife in den Schulen, Ämtern, Betrieben können das Bewusstsein für den öffentlichen Verkehr, der in der Marktgemeinde bisher nur eine geringe Rolle spielt, heben.
- Informationen in den Schulen über die Eigenschaften der Verkehrsträger und ihren Wirkungen auf die Umwelt, die Sozialbeziehungen, die Wirtschaft und die Kultur des Miteinanders.
- Sammeln von Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr für alle Mandats- und Entscheidungsträger, um eine solide Bewertung zu ermöglichen.

Große Teile der Marktgemeinde sind vom Bahnhof gut zu Fuß zu erreichen. Das Fahrrad eignet sich darüber hinaus als Hauptzubringer zum Bahnhof/Bushaltestellen.

Ein positives und auf Ober-Grafendorf übertragbares Beispiel bildet die Fahrradabstellanlage ÖBB Lilienfeld. Einfach zugängliche, aber sichere und praktikable Bügel wurden überdacht.



**Abbildung 34: Fahrradabstellanlage ÖBB Lilienfeld.<sup>3</sup>**

---

<sup>3</sup> <http://www.connexurban.at/referenzen/oebb/>

## Haltestellenkaps anstelle von Busbuchten

Für die Busbuchten in der Schulstraße und der Manker Straße werden so genannte Haltestellenkaps vorgeschlagen. Hierbei hält der Bus auf der Fahrbahn. Dies garantiert ein sicheres Ein- und Aussteigen und Queren der Fahrbahn. Während des Ein- und Aussteigevorgangs halten die Kfz hinter dem Bus.

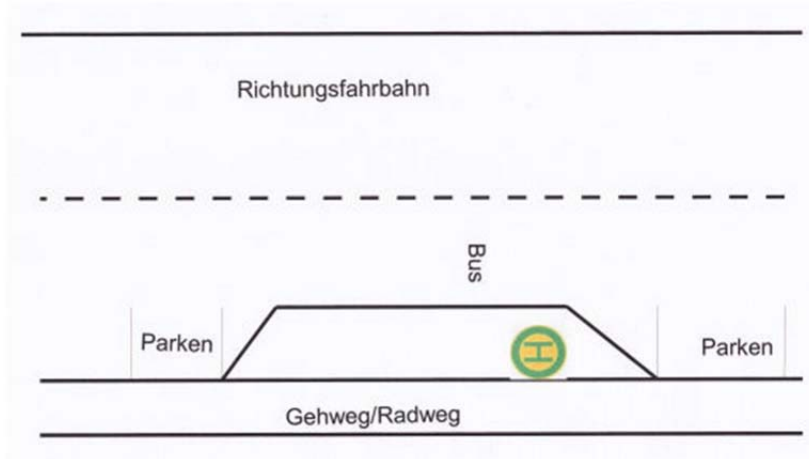


Abbildung 35: Prinzipskizze zur Anordnung einer Busschleife/Haltestellenkap.



Abbildung 36: Haltestellenkaps anstelle von Busbuchten in der Schulstraße und Manker Straße.



## 4 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Das Auto wurde zum dominierenden Verkehrsträger der Marktgemeinde gemacht und hat damit auch seine Wirkungen entfaltet. Den individuellen Vorteile der bestehenden Strukturen für die Autobenutzer, wie üppiges Platzangebot zum Abstellen und Fahren, die hohen Geschwindigkeiten und die Bequemlichkeit erweisen sich nachweisbar teilweise als Nachteile nicht nur für alle anderen Verkehrsträger, sondern auch für die lokale Wirtschaft, die lokalen Beschäftigungsmöglichkeiten, die Sozialbeziehungen und die Umweltqualität. Lärm, Abgase und Risiken im öffentlichen Raum sind die bekannten unerwünschten Effekte der hohen zulässigen Geschwindigkeiten.



**Abbildung 37: Typische Verkehrssituation für Radverkehr und Schwerverkehr, die zeigt, dass Tempo 50 im Zentrum zu Problemen führt.**

### 4.1 Maßnahmen Verkehrsberuhigung

#### 4.1.1 Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße stellt eine wichtige Relation zum Zentrumsbereich dar. Der Abschnitt zwischen Bahnhofsallee und Bahnstation ist der derzeit für den Fußverkehr nur wenig attraktiv. Um die Durchschnittsgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren werden Fahrbahnverswenkungen und wechselseitiges Parken vorgeschlagen, wie in der Flurgasse umgesetzt.



**Abbildung 38: Bahnhofstraße: Verbesserungen für den Fußverkehr beim Zugang zum Bahnhof:  
Gehsteigverbreiterungen und Fahrbahnverschnenkungen zur Verkehrsberuhigung.**



**Abbildung 39: Flurgasse: Fahrbahnverschnenkung.**

#### 4.1.2 Austraße



**Abbildung 40: Austraße. Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnverschnenkungen analog zur Flurgasse.**

#### 4.1.3 Raiffeisengasse

Die Raiffeisengasse ist eine wichtige Radwegverbindung und ermöglicht eine gute Erreichbarkeit der Schule für den nicht motorisierten Verkehr. Diese Achse ist auch im Hinblick auf die zukünftigen Erweiterungsflächen im Ebersdorfer Feld relevant und sollte deshalb gestärkt werden. Deshalb sind weitere Maßnahmen zu setzen, um eine attraktive und sichere Radweganbindung der Schule und des Zentrumsbereiches zu gewährleisten. Hierzu wird die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Auch die Einrichtung einer Begegnungszone ist möglich.

#### 4.1.4 Kiss&Ride Schulstraße

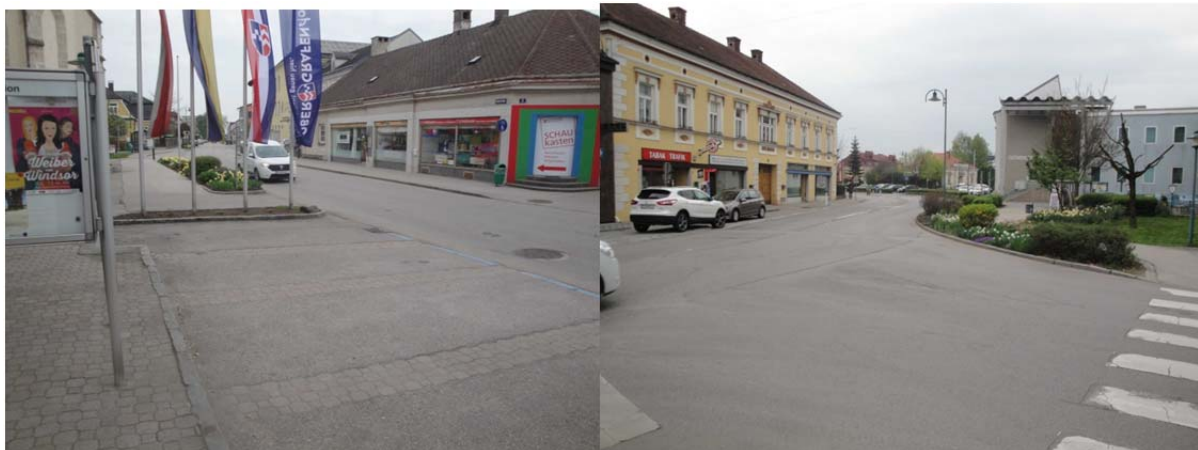
Die Einrichtung eines markierten Bereiches („Kiss-and-Go“, Elternhaltestelle) für den kurzen Pkw-Halt um ein möglichst gefahrloses Aussteigen für Schulkinder zu ermöglichen und ein Zu- und Abfahren ohne Gefährdung anderer Kinder zu gewährleisten könnte in geringer Distanz zur Schule mit direkter, sicherer Fußgehverbindung eingerichtet werden.



**Abbildung 41: Im Bereich der Volks- und Hauptschule wird auf der westlichen Seite der Schulstraße eine Kiss&Ride Zone vorgeschlagen.**

## 4.2 Neugestaltungen Zentrumsbereich

Der Plan zur Zentrumsentwicklung in Ober-Grafendorf sieht vor im Bereich der Hauptstraße zwischen Gemeindeamt/Schulstraße über die Einmündung der Mariazeller Straße bis zur Raiffeisengasse einen neu gestalteten Zentrumsbereich zu etablieren.



**Abbildung 42: Zentrumsbereiche für zukünftige Neugestaltung**

Folgende Planungsparameter sind zu berücksichtigen:

- Tempo 30 und darauf abgestimmte Gestaltung



- Einheitliche Oberflächengestaltung (Pflasterung in Gehbereich)
- Reduktion von Stellplätzen auf ein Minimum (Ladetätigkeit)
- Einbindung von Siedlungsstraße und Mariazeller Straße
- Dr. Karl-Renner Straße als Sackgasse (ausgenommen Radverkehr)
- Fahrbahn und Gehbereich niveaugleich gestalten
- Haltestellenkaps anstelle von Busbuchten
- Gestaltung nach dem Prinzip „Begegnungszone“
- Prüfung gemeinsam mit dem Land zur Umsetzung einer Begegnungszone



**Abbildung 43: Neuer Zentrumsbereich für Ober-Grafendorf gemäß dem Konzept zur  
Zentrumsentwicklung.**



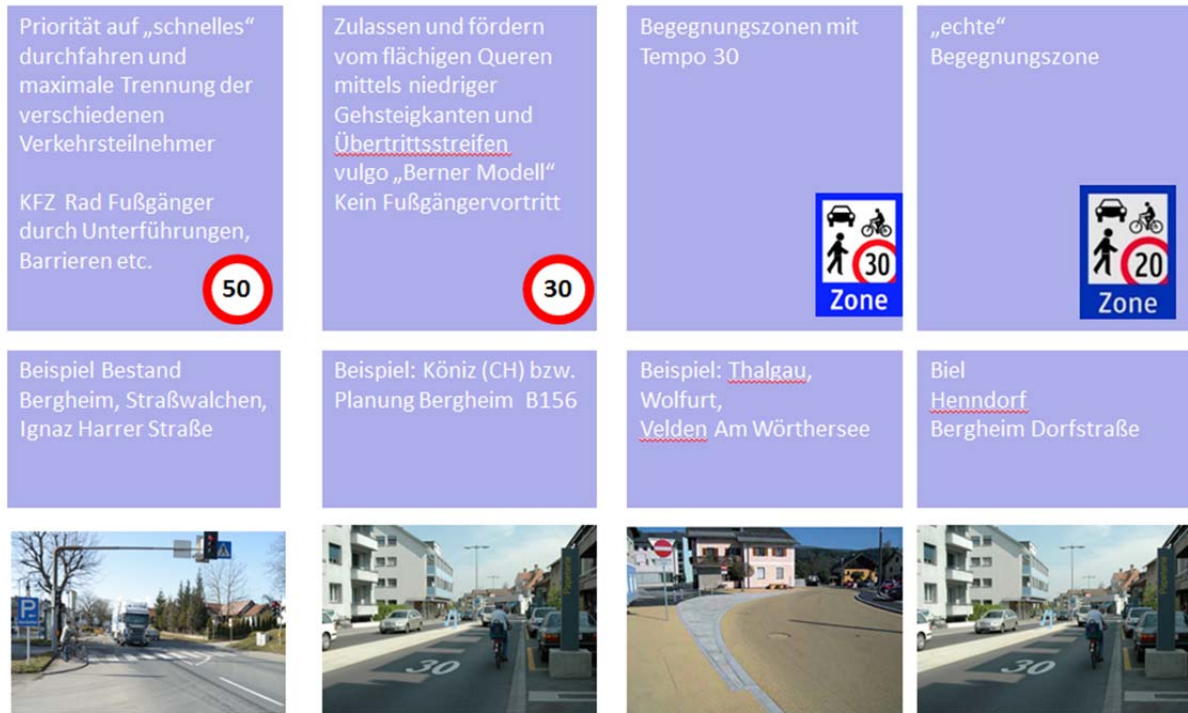
**Abbildung 44: Begegnungszone im Bereich der Albert-Wimmer Straße.**

Für den Bereich der Albert-Wimmer-Straße wird bis zur Höhe Marktgasse eine Begegnungszone vorgeschlagen. Die Stellplätze im Platzbereich sind zu reduzieren, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

#### 4.2.1 Beispiele für Ortsgestaltung auf Landesstraßen

In der Zwischenzeit wurden zahlreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf Landesstraßen auch in Österreich umgesetzt. Dabei wurde auch auf das Prinzip der Begegnungszone zurückgegriffen. Nachfolgend Übersicht zeigt die eingesetzten Modelle im Vergleich zur Bestandssituation (Tempo 50).

## Landestraßen im Ortsgebiet



**Abbildung 45: Überblick über Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Landesstraßen in Österreich und der Schweiz. Quelle: R.Krasser, Salzburger Institut für Raumplanung (SIR).**



**Abbildung 46: Thalgau (Salzburg) – Landesstraße L227 (durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV): ~ 8.000 Fahrzeuge). Quelle: Gemeinde Thalgau/walk-space.at**





**Abbildung 47: B96 in Velden am Wörthersee (im Sommer rund 16.000 DTV)**



**Abbildung 48: Gossau (Schweiz) (rund 16.000 DTV). Umsetzung nach Modell „Köniz“ (begehrbarer Mittelstreifen). Quelle: R.Krasser, Salzburger Institut für Raumplanung (SIR).**



**Abbildung 49: Beispiele für Maßnahmen mit eingefärbtem Asphalt.**



## 4.3 Wohnstraßen

In Wohnstraßen (s. StVO, §76b) ist Fahrzeugverkehr nur eingeschränkt möglich. Zu- und Abfahrten sind im Schritttempo erlaubt, Durchfahrten sind verboten. RadfahrerInnen dürfen in Wohnstraßen gegen die Einbahn fahren. Das Betreten der Fahrbahn und das Spielen sind erlaubt. Eine Trennung zwischen Fahrbahn und Gehsteig ist nicht notwendig. Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen gestattet. Die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit ist durch bauliche Maßnahmen zu gewährleisten.

### 4.3.1 Gründe für die Errichtung von Wohnstraßen

- Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs, im Speziellen des Fußgängerverkehrs
- Unterbindung des Durchzugsverkehrs – Verlagerung auf andere, dafür geeignetere Straßenzüge
- Fehlen von privaten oder öffentlichen Freiflächen
- Aufenthaltsfunktion von Fußgängern überwiegt tatsächlich gegenüber der Nutzung mit Kraftfahrzeugen

## 4.4 Weitere allgemeine Maßnahmen

- Optimale Organisation des für die Wirtschaft erforderlichen Kurzparkens im Bestand und mit zunehmender Stärkung der Wirtschaftsstrukturen im Zentrum durch bessere Kontrolle der Parkzeitbeschränkungen.
- Ausweisung von zentralen Abstellflächen für Pkw im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan.
- Reduktion der Abstellplätze entlang von Fahrbahnen

### 4.4.1 Der vereinfachte Straßenquerschnitt<sup>4</sup>

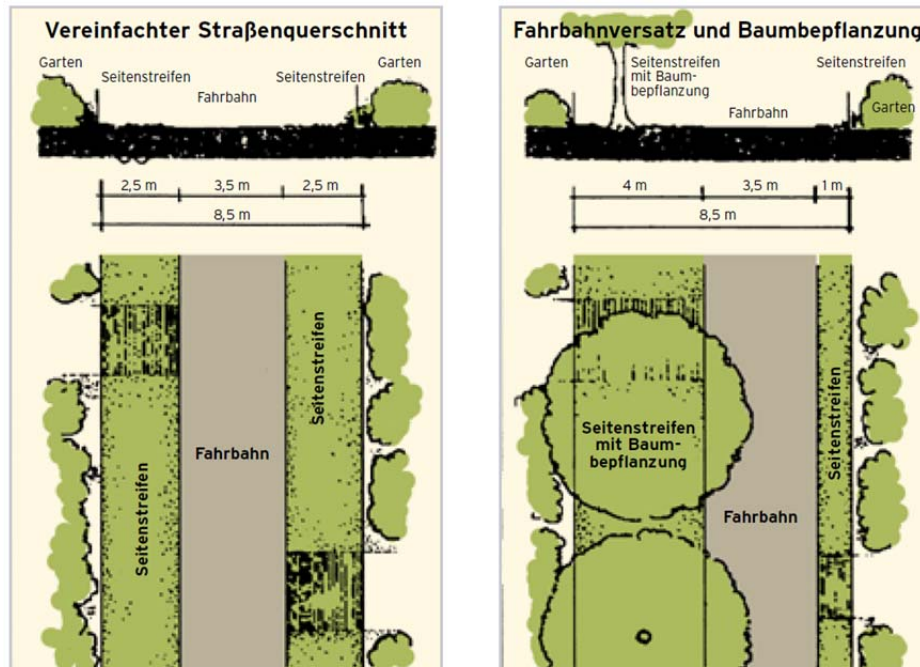
Ziel sollten eine möglichst schmale Fahrbahn und einfach gestaltete Randbereiche sein. Es wird nur eine Kernfahrbahn (3,50 m bis 4,00 m) asphaltiert, die Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer gleichermaßen benutzen. Für den Gegenverkehr sind Ausweichen vorgesehen, die auch zum Parken und Gehen verwendet werden können.

#### Mögliche Anwendungsbeispiele in Ober-Grafendorf:

---

<sup>4</sup> Amt der NÖ Landesregierung. Gruppe Raumordnung Umwelt und Verkehr - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Verkehrsberuhigung 2011. Heft 28. St.Pölten, 2011.

Typische Siedlungsstraßen im Norden und Süden der Marktgemeinde mit ausschließlich bzw. überwiegend Anrainerverkehr, wie z.B. Irsgasse, Rosengasse, Nelkengasse, Mozartgasse, Anzengrubergasse, etc.). Aus Kostengründen ist der reduzierte Straßenquerschnitt insbesondere bei allen Neubau- und Erweiterungsgebieten zu berücksichtigen.



**Abbildung 50:** Beispiel für einen „vereinfachten“ Straßenquerschnitt im unterrangigen Netz.<sup>5</sup>

In der Praxis wird im meist 8,50 m breiten Straßenquerschnitt mit einer 1-streifigen Fahrbahn mit einer Breite von 3,50 m bis 4,00 m und entsprechenden Ausweichen für den Begegnungsfall das Auslangen gefunden. Wird die Fahrbahn 4,00 m breit gebaut, so können sich langsam fahrende PKW ohne Ausweichen in der Nebenfläche begegnen. Auf eigene Gehsteige kann verzichtet werden.

Die verbleibenden Restflächen neben der Fahrbahn von insgesamt 5,00 m können nach Bedarf gestaltet werden. Der Mindestabstand zwischen Fahrbahnrand und Grundstücksgrenze soll mindestens 0,50 m betragen. Dieser Streifen entlang der Grundstücksgrenze dient als Auftrittsfäche zum Verlassen der Grundstücke und somit der Verkehrssicherheit – „Sehen und gesehen werden“. Im Winter dient dieser Streifen auch als Schneeablage. Fahrbahnversätze sollen alle 40m bis 50m eingeplant werden, um den monotonen Straßenverlauf zu unterbrechen, den Kraftfahrzeuglenker zu einem bremsenden Lenkmanöver

<sup>5</sup> Amt der NÖ Landesregierung. Gruppe Raumordnung Umwelt und Verkehr - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Verkehrsberuhigung 2011. Heft 28. St.Pölten, 2011.

zwingen und ihn zu erinnern, dass er sich in einem verkehrsberuhigten Siedlungsbereich bewegt.

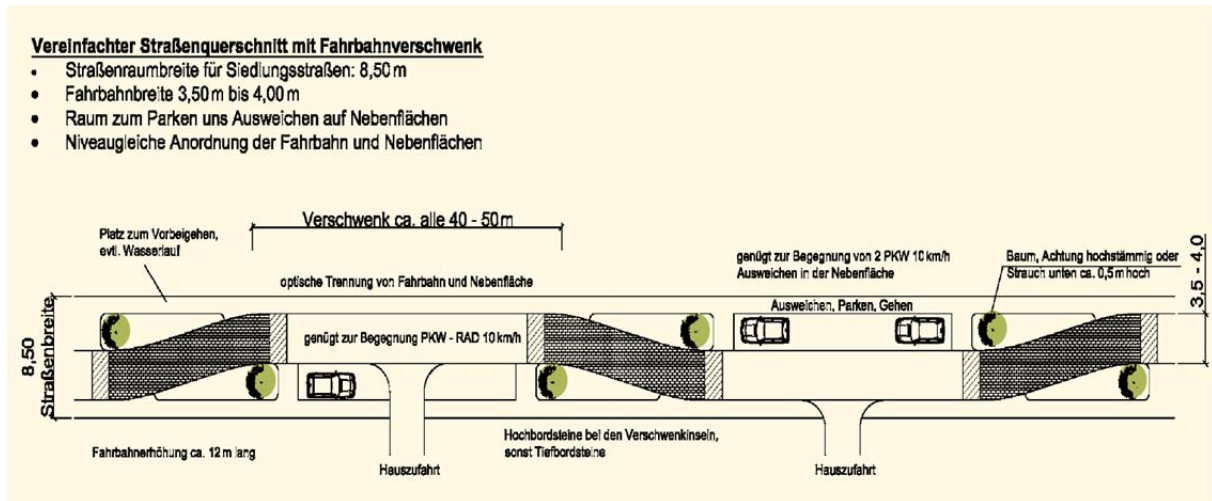


Abbildung 51: Beispiel für einen „vereinfachten“ Straßenlängsschnitt (Grundriss) im unterrangigen Netz.<sup>6</sup>

#### 4.5 Tempo 30 auf Landesstraßen im Ortszentrum

Viele der von den Bürgern in der Haushaltserhebung angeführten Probleme könnten durch eine Ausweitung auf die sensiblen Abschnitte der durch das Ortsgebiet führenden Landesstraßen gemildert werden.

- Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Verringerung der Lärm- und Abgasbelastungen.
- Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr

Die meisten wahrgenommenen Probleme beziehen sich auf die Landesstraßen, die Mankerstraße, Hauptplatz und Hauptstraße, Schulstraße sowie die Mariazellerstraße.

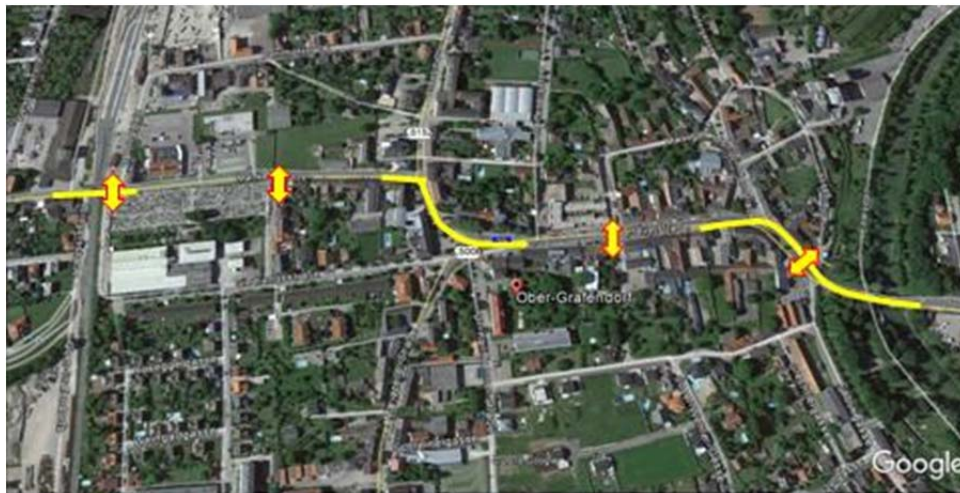
#### Sachliche Gründe für Tempo 30 auf der West-Ost-Achse

- Das bestehende Tempolimit von 30 km/h an der Eisenbahnkreuzung.
- Die Linienführung über den Hauptplatz.
- Die Hauptstraße im Osten bis zur Pielachbrücke
- Die Notwendigkeit für zusätzliche Schutzwege über die Hauptstraße

<sup>6</sup> Amt der NÖ Landesregierung. Gruppe Raumordnung Umwelt und Verkehr - Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten. Verkehrsberuhigung 2011. Heft 28. St.Pölten, 2011.

Die eingeschränkten Sichtverhältnisse beim Fußgängerübergang beim Friedhof, der auch von Radfahrern genutzt wird weist bei dem bestehenden Geschwindigkeitslimit ein hohes Risikopotential auf.

Mit einem zusätzlichen Fußgängerübergang an der Kreuzung der Hauptstraße mit der Marktgasse/Raiffeisendurchgang ist Tempo 30 auch auf der gesamten Hauptstraße sinnvoll und zweckmäßig um den Verkehrsablauf zu harmonisieren und sicherer zu machen.



Durch die Anlageverhältnisse bedingtes Tempo 30

Abbildung 52: Durch die Anlageverhältnisse bedingtes Tempo 30.

## 4.6 Parkraumbewirtschaftung

Generell sollen die Stellplätze entlang der Hauptstraße/Manker Straße (und in unmittelbarer Nähe) als Kurzparkplätze genutzt und verordnet werden. Dies ermöglicht eine deutlich höhere Umschlagszahl der Stellplätze und damit eine effizientere Nutzung im Sinne der Wirtschaftsbetriebe und Unternehmen. Keinesfalls sollten die Stellplätze zum mehrstündigen Parken oder Dauerparken verwendet werden. Dies ist mit entsprechenden Kontrollen sicherzustellen.

Die Erhöhung der Umschlagszahl der Stellplätze durch kontrolliertes Kurzparken mindestens um den Faktor 3-5, stellenweise um den Faktor 8-10, führt zu einem deutlich verbesserten Angebot an freien Stellplätzen. Somit kann das Angebot freier Parkplätze auch bei einer möglichen Reduktion im Vergleich zum Bestand noch erhöht werden.



## **4.7 Wirkungen Anschlussstelle Ebersdorfer Feld**

Der derzeitige Flächenwidmungsplan sieht eine Verlängerung der Buchenstraße Richtung Osten mit Querung der Pielach und Anschluss an die B39 östlich des Betriebsgebietes (derzeitigen Autohandel) vor. Aufgrund der neuen Siedlungs- und Erweiterungsgebiete war beabsichtigt, mögliche zusätzliche Belastungen für die Schulstraße und die Kreuzung mit der B29 zu reduzieren.

Eine Realisierung dieser Straßenverbindung bringt jedoch auch Nachteile für die Marktgemeinde Ober-Grafendorf, da autobezogene Wege noch einfacher Richtung St.Pölten (B39) abgezogen werden und kein direkter „Kontakt“ mit dem Zentrumsbereich der Gemeinde mehr erforderlich ist. Deshalb sollte für die Entwicklungsgebiete im Ebersdorfer Feld prioritär eine attraktive Fuß- und Radwegverbindung sichergestellt werden.

Der MIV soll auf die Landesstraße (Ebersdorfer Straße /Schulstraße) gebündelt werden.

Mit der vorgeschlagene Verbindung des Ebersdorfer Feldes wird zusätzlicher Kfz-Verkehr in die Siedlungsgebiete „gezogen“, da der Zentrumsbereich (von der Ebersdorfer Straße kommend) über Nelkengasse / Buchenstraße bequem umfahren werden kann. Generell überwiegen die Nachteile einer solchen Verbindungsstraße.

### **Nachteile:**

Zusätzlicher Verkehr wird in die Wohngebiete verlagert

Ergänzende und teure Maßnahmen um zusätzliche Verkehrsprobleme (-belastungen) zu steuern bzw. zu reduzieren

Mit dem Pkw zurückgelegte Wege fließen noch stärker aus der Gemeinde

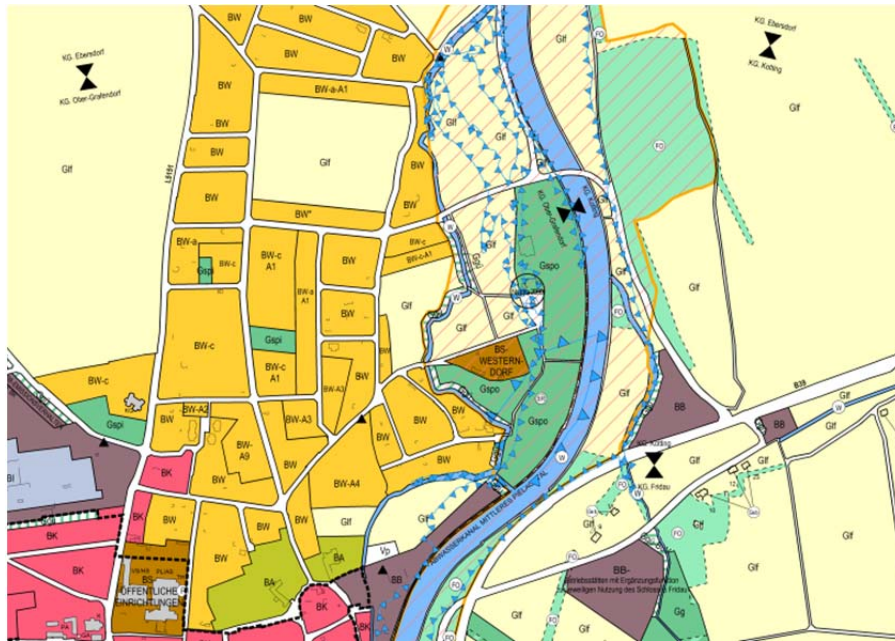
Die Verkehrsmittelwahl wird damit negativ beeinflusst

Zusätzliches Pkw-Verkehrsaufkommen wird induziert

kurzfristige Entlastungen in der Schulstraße werden mittel- und langfristig wieder „aufgefüllt“

### **Vorteile**

Kfz-Verkehrsaufkommen im Bereich der Schulstraße wird kurzfristig reduziert



**Abbildung 53: Ausschnitt aus dem Flächenwidmungsplan für die Marktgemeinde Ober-Grafendorf.**

#### **4.8 Wirkungen und Konsequenzen der S34 auf die Marktgemeinde**

Eine im Jahr 2012 durchgeführte Analyse der Entwicklung des Verkehrsaufkommens (Frey, 2012) zeigt an mehreren Zählstellen sowohl an der B20 als auch im Hinterland eine deutliche Stagnation seit dem Jahr 2000. Bereits die Prognosewerte der strategischen Prüfung aus dem Jahr 2005 sind deutlich überhöht und nachweislich nicht eingetreten. Diese wurden für die Szenarien der Einreichplanung 2013 im Verkehrsmodell weiter erhöht und lassen sich für den Zeitraum 2020+ (2023, 2030) weder aus der bisherigen Entwicklung der vergangenen 10 Jahre erklären noch aus den zu erwartenden Entwicklungen aufgrund der Randbedingungen ableiten. Auch die Messungen auf der B29 in Ober-Grafendorf weisen auf diese Entwicklungen hin.

Gleichzeitig sind alle Grundlagen der Modellberechnungen der Einreichplanung offenzulegen, um eine faire und seriöse Information aller Betroffenen zu ermöglichen und Entscheidungsfindungen nachvollziehbar zu machen.

Auf Grundlage einer seriösen Bewertung und Wirkungsfolgenabschätzung ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen insbesondere in Ost-West Relationen im Gebiet rund um Ober-Grafendorf durch den Bau der S34 zunehmen wird. Aufgrund der räumlichen Lage der S34 westlich der B20 und der Errichtung eines neuen Knotens mit der Autobahn A1 entstehen massive Verkehrserreger im Nahumfeld der Marktgemeinde Ober-Grafendorf, die

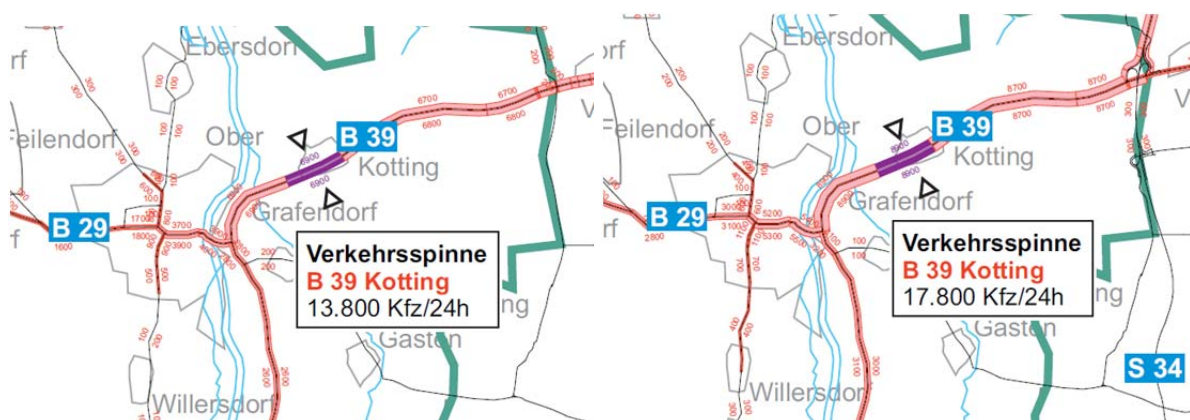
das Verkehrsaufkommen (vor allem den Anteil des Durchgangsverkehrs) deutlich erhöhen werden.

Diese Wirkungen werden in Modellen nicht abgebildet. Hauptsächlich deshalb, weil bereits für den Nullplanfall deutlich überhöhte und nicht nachvollziehbare Prognosewerte verwendet werden. Im Vergleich zur Bestandssituation ergibt sich in jedem Fall ein deutlicher Anstieg.

| Hauptstraße<br>(Kfz/24h DTV <sub>w</sub> ) | Manker Str. (westl. Bahn)<br>(Kfz/24h DTV <sub>w</sub> ) | Jahr                |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------|
| 10.500                                     | 5.300                                                    | Bestand 2014        |
| 14.000                                     | 8.400                                                    | 2023 Teilausbau S34 |
| 15.600                                     | 9.800                                                    | 2030 Endausbau      |
| Vergleich – Nullplanfall<br>(Modell)       |                                                          |                     |
| 12.000                                     | 7.000                                                    | 2019                |
| 14.000                                     | 7.700                                                    | 2023                |
| 15.900                                     | 9.300                                                    | 2030                |

Ein Vergleich der Verkehrsspinnen aus der Modellberechnungen der Projektwerberin weist auf die anteilmäßige Zunahme des Durchgangsverkehrs durch den Zentrumsbereich der Marktgemeinde Ober-Grafendorf hin.

Im Bestand beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs von der B29 westlich der Mariazellerbahn Richtung B39 Spratzern bezogen auf die Hauptstraße im Ortszentrum rund 25% bis 30% (unter Berücksichtigung L5151 und L5152). Im Szenario „Endausbau S34“ im Jahr 2030 steigt dieser Anteil (unter Berücksichtigung der dem Modell zugrunde gelegten Steigerungsraten des Gesamtverkehrsaufkommens) auf rund 40% deutlich an.



**Abbildung 54: Verkehrsspinne Bestand 2014 (links) und Maßnahmenplanfall Endausbau S34 und L5181 im Jahr 2030. Quelle: Asfinag, 2013.**

## 5 ÜBERBLICK MASSNAHMEN

| Nr. | Maßnahmen                                                                                                        | Zuständigkeiten |      | Prioritäten |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------|-------------|
|     |                                                                                                                  | Gemeinde        | Land |             |
| 1   | Gestaltung Hauptplatz gemäß Konzept zur Zentrumsentwicklung                                                      |                 |      | 1           |
| 2   | Neugestaltung Vorplatz Gemeindeamt (im Rahmen der Zentrumsentwicklung)                                           |                 |      | 1           |
| 3   | Begegnungszone Adolf-Wimmer-Straße (im Rahmen der Zentrumsentwicklung)                                           |                 |      | 3           |
| 4   | Radwegverlängerung Hauptstraße bis Pielach Brücke                                                                |                 |      | 1           |
| 5   | Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße (Fahrbahnverswenkungen)                                                         |                 |      | 2           |
| 6   | Gehsteigverbreiterung Bahnhofstraße (zw. Bahnhof und Bahnhofallee)                                               |                 |      | 1           |
| 7   | Verkehrsberuhigung Austraße (Fahrbahnverswenkungen)                                                              |                 |      | 2           |
| 8   | Wohnstraßen Süd (Roseggengasse, Weingartgasse, Josef-Weher-Gasse, Grillparzergasse, Robert-Stolz-Gasse)          |                 |      | 2           |
| 9   | Wohnstraßen Nord (Irisgasse, Nelkengasse, Leopold-Kunschak-Straße, Siglhartstraße, Josef-Haydn-Straße)           |                 |      | 2           |
| 10  | Radwegverbindung Hans-Herbst-Gasse/Johann Holz Straße prüfen (Grundstücksverfügbarkeit)                          |                 |      | 2           |
| 11  | Radroute Austraße/Haltergasse/Marktgasse/Sportplatz (Kennzeichnung mit Sharrows)                                 |                 |      | 1           |
| 12  | Schutzweg Hauptstraße/Marktgasse                                                                                 |                 |      | 2           |
| 13  | Querungsmöglichkeit Gemeindeamt/Schulstraße/Kirchengasse verbessern                                              |                 |      | 1           |
| 14  | Schutzweg Hauptstraße/Hafnergasse (Pielachbrücke)                                                                |                 |      | 2           |
| 15  | Schutzweg Siedlungstraße/Bahnhofplatz/Manker Straße                                                              |                 |      | 2           |
| 16  | Gehsteig Friedhofsmauer/Manker Straße bzw. Gehsteigverbreiterung Gemeindeamt bis Bahnhofplatz                    |                 |      | 3           |
| 17  | Kennzeichnung kombinierter Geh-/Radwege (Piktogramme) - Schulstraße und Hauptstraße                              |                 |      | 1           |
| 18  | durchgehender Radweg Hauptstraße (ohne Unterbrechungen bei Ausfahrten, etc.)                                     |                 |      | 1           |
| 19  | Radwegverlängerung Schulstraße/Hauptstraße                                                                       |                 |      | 1           |
| 20  | Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht (für kombinierte Geh- und Radwege) - Schulstraße und Hauptstraße           |                 |      | 1           |
| 21  | Kennzeichnung Radwegüberfahrt Austraße/Raiffeisengasse                                                           |                 |      | 1           |
| 22  | Kapitalstellen anstatt Busbuchten                                                                                |                 |      | 2           |
| 23  | Schutzweg Schulstraße/Bahnhofstraße                                                                              |                 |      | 1           |
| 24  | Radroute Dr. Karl-Renner-Straße (Kennzeichnung mit Sharrows)                                                     |                 |      | 2           |
| 25  | Radwegüberfahrt + Umgestaltung Kreuzungsbereich Marzeller Straße/Julius-Raab-Straße/Aquilin Hacker Straße        |                 |      | 2           |
| 26  | Schutzwege mit Radfahrüberfahrt (Hauptstraße)                                                                    |                 |      | 1           |
| 27  | Aufpflasterung Siedlungsstraße/Schubertstraße                                                                    |                 |      | 2           |
| 28  | Machbarkeit Kreisverkehr Ebersdorfer Straße/Lillegasse                                                           |                 |      | 3           |
| 29  | Durchfahrtsperre Haltergasse (Höhe Johann Holz Straße) in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung Ebersdorfer Feld |                 |      | 3           |
| 30  | Durchfahrtsperre Haltergasse (vor Marktgasse) in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung Ebersdorfer Feld          |                 |      | 3           |
| 31  | Radwegüberfahrt mit Schutzweg (Ebersdorfer Straße bei Ritzersdorfer Straße)                                      |                 |      | 1           |
| 32  | Radwegverbindung Manker Straße zw. Gemeindeamt und Bahnhofplatz                                                  |                 |      | 1           |
| 33  | Kiss&Ride Schulstraße                                                                                            |                 |      | 1           |
| 34  | Fahrradstraße Raiffeisengasse                                                                                    |                 |      | 2           |
| 35  | Fahrradabstellanlagen (z.B. Bahnhof, Geschäfte, Haltestellen, etc.)                                              |                 |      | 1           |
| 36  | Ausstattung ÖV-Knoten Bahnhof                                                                                    |                 |      | 1           |
| 37  | Querungsrelationen zum Bahnhof                                                                                   |                 |      | 1           |
| 38  | Fußgängerinfrastruktur Bahnübergang                                                                              |                 |      | 1           |
| 39  | Nextbike                                                                                                         |                 |      | 1           |
| 40  | Querung/Verbindung Fridau                                                                                        |                 |      | 1           |
| 41  | Parkraumbewirtschaftung                                                                                          |                 |      | 1           |



