

MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF „Mobil 2030“

Bearbeitungsphase I
Bestandserhebung und Problemanalyse

Dezember 2019

Beschlussfassung vom 18. November 2020

KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.
Dipl.-HTL-Ing. Michael Kniha – Ingenieurbüro für
Verkehrswesen & Verkehrswirtschaft
Kulturtechnik & Wasserwirtschaft
2380 Perchtoldsdorf, Salitergasse 26/1/2
Tel.: +43 1 869 38 20, mail: office@kh13.at
web: www.kh13.at FN 487782 b

in Kooperation mit



con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Währinger Straße 61 | TOP 2.07 | 1090 Wien
studio@cvp.at | 01/9081181 | www.cvp.at
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

Die in „Mobil 2030“ vorgeschlagenen Maßnahmen sind Lösungsansätze um die Zielsetzungen des Mobilitätsleitbildes zu erreichen und sind somit Teil der gesamten Grundlagenforschung. Mit einer Beschlussfassung von „Mobil 2030“ durch den Gemeinderat wird zwar das Mobilitätsleitbild (Bearbeitungsphase III) auf Basis der vorhandenen Grundlagenforschung, jedoch keine Einzelmaßnahmen zur Umsetzung, beschlossen. Dahingehend wurde nach der Entwurfsauflage im Rahmen des Mobilitätsausschusses der Bearbeitungsteil II in „Grundlagen- und Erläuterungsbericht samt möglicher Maßnahmen“ umbenannt.

PROJEKTNAME

Mobil2030 -
Mobilitätskonzept für Perchtoldsdorf

PROJEKTNUMMER

GZ352

AUFTRAGGEBER

Marktgemeinde Perchtoldsdorf
Marktplatz 11
2380 Perchtoldsdorf

AUFTRAGNEHMER

KH13 Bau- und Verkehrstechnik e.U.
Dipl.-HTL-Ing. Michael Kniha – Ingenieurbüro für Verkehrswesen & Verkehrswirtschaft,
Kulturtechnik & Wasserwirtschaft
Salitergasse 26 | Stiege 1 | Top 2 | 2380 Perchtoldsdorf
office@kh13.at | +43 / 1 869 38 20 | www.kh13.at
Firmenbuchzahl FN 487782 b

Bearbeiter

Dipl.-HTL-Ing. Michael Kniha
Andrea Czernay, BSc

**KH13 Bau- und
Verkehrstechnik e.U.**
SALITERGASSE 26/1/2
2380 PERCHTOLDSDORF
TEL. +43 1 869 38 20
E-MAIL: OFFICE@KH13.AT
FN 487782 b

1. Aufgabenstellung und Ablauf.....	1
2. Strukturanalyse	2
2.1 Ortsstruktur	2
2.2 Infrastruktur.....	2
2.3 Bevölkerungs- und Arbeitsstruktur	3
2.3 Verkehrsorganisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen	8
2.4 Verkehrsstruktur mit Straßenraumanalyse.....	9
2.5 Straßenraumgestaltung	20
3. Mobilitätsverhalten	26
3.1 Motorisierungsgrad	26
3.2 Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf.....	26
3.3 Mobilitätserhebungen durch Befragungen und partizipative Veranstaltungen im Mobil 2030 Bearbeitungsprozess	30
4. Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	32
4.1 Verkehrsfrequenzen	32
4.2 Verkehrsverteilung	32
4.3 Ruhender Verkehr	34
5. Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)	38
5.1 Fußgängerverkehr	38
5.2 Radverkehr.....	38
5.3 Sicherheits- und Komfortdefizite	38
6. Öffentlicher Verkehr (ÖV)	39
6.1 Linien-, Haltestellen- und Intervallangebot.....	39
6.2 Versorgungsqualität	40
6.3 Tarifgestaltung	47
7. Angebot alternative Verkehrsmittel	49
7.1 P-Taxi	49
7.2 Verstärkerbus „Fa. Felner“.....	50
7.3 Fahrradverleih „nextbike“	50
7.4 E-Carsharing „Share-too“.....	51
8. Verkehrssicherheit.....	52
8.1 Unfälle mit Personenschaden	52
8.2 Geschwindigkeitsverhalten.....	52
8.3 Gefahrenstellen.....	53
9. Vorhandene / laufende Planungen	60
10. Vergleichende Entwicklungen 1995 – 2019	63
10.1 Bevölkerungs- und Arbeitsstruktur	63
10.2 Mobilitätsverhalten.....	66
10.3 Verkehrsverteilung - Durchgangsverkehr	68
11. Problemanalyse der Gesamtverkehrssituation	69
12. Zielfindung.....	72
Abbildungsverzeichnis	74
Anhang	

1. Aufgabenstellung und Ablauf

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf beauftragte die Überarbeitung, Aktualisierung und Erneuerung des bestehenden Gesamtverkehrskonzeptes aus dem Jahr 1996 und des Mobilitätsleitbildes von 2012. Das Mobilitätskonzept „mobil 2030“ soll für den Zeithorizont der nächsten 10 bis 15 Jahre vorrausschauend ein Mobilitätsleitbild für die künftige Verkehrspolitik der Gemeinde erstellen und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung zugeführt werden.

Die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes gliedert sich in drei Phasen. Zu Beginn wird in Bearbeitungsphase I die Bestandserhebung und Problemanalyse zum Thema „Mobilität“ durchgeführt. Hierbei werden die Strukturanalyse, das Mobilitätsverhalten, der motorisierte Individualverkehr, der nicht motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und die Verkehrssicherheit erhoben und analysiert. Im Zuge einer Problemanalyse werden spezielle Problempunkte als Basis für die Bearbeitungsphase II aufgezeigt. In Bearbeitungsphase II werden aufbauend auf die Erhebungen, Lösungsvorschläge in Form eines Grundlagen- und Maßnahmenkataloges erarbeitet in einem Grundlagen- und Erläuterungsbericht Lösungsvorschläge erarbeitet und mögliche Maßnahmen aufgezeigt. Das Mobilitätsleitbild „mobil 2030“ wird in Bearbeitungsphase III definiert und dient als Basis für die künftige Ortsentwicklung sowie allgemeine und ortsbezogene Verkehrspolitik für die nächsten 10 bis 15 Jahre, mit Beschlussfassung durch den Gemeinderat.

Bearbeitungsphase I – „Bestandserhebung und Problemanalyse“

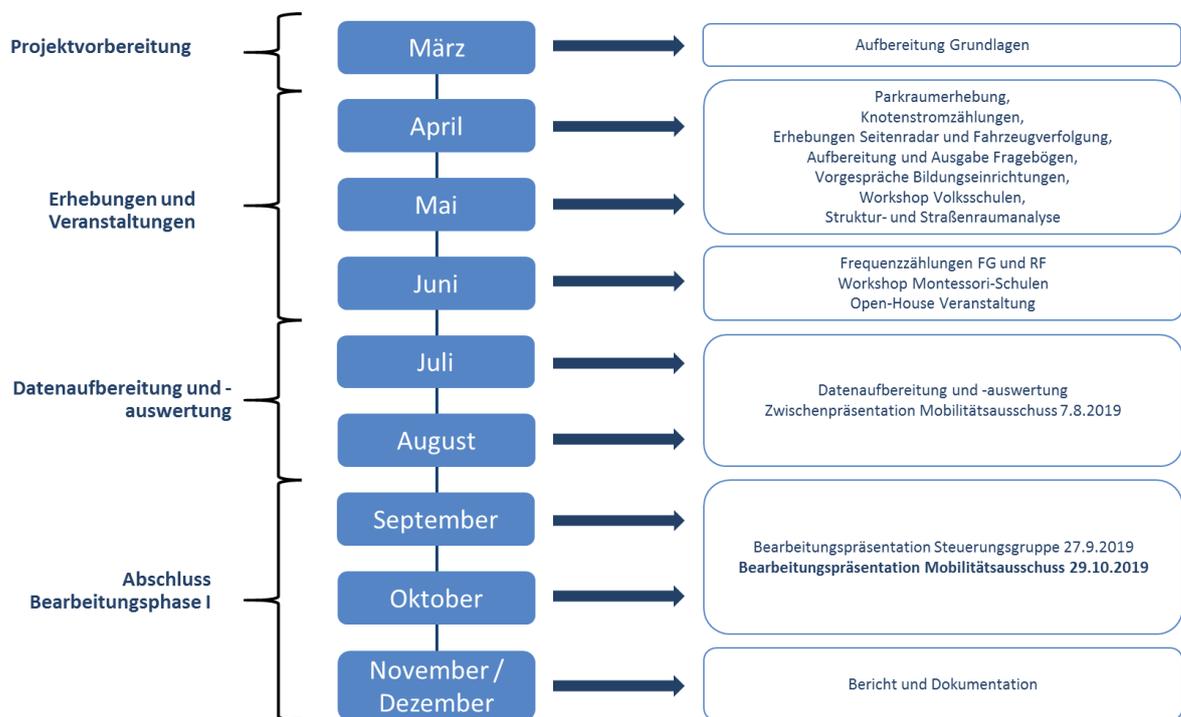


Abb. 1 Projektablauf Bearbeitungsphase I
Eigene Darstellung

2. Strukturanalyse

2.1 Ortsstruktur

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf befindet sich im Bezirk Mödling und grenzt im Norden an die Stadt Wien. Die unmittelbaren Nachbargemeinden im Bezirk Mödling sind Kaltenleutgeben, Hinterbrühl, Gießhübl und Brunn am Gebirge. Die Gemeindefläche beträgt 12,6 km² wovon der Dauersiedlungsraum knapp 80% ausmacht. Der Dauersiedlungsraum umfasst laut Statistik Austria „den für Landwirtschaft, Siedlung und Verkehrsanlagen verfügbaren Raum“.

Gemeindefläche	12,6 km ² (100%)
Dauersiedlungsraum	9,94 km ² (78,9%)
Siedlungsraum	7,38 km ² (58,6%)

Abb. 2 Dauersiedlungsraum der Gemeinde Perchtoldsdorf (Gebietsstand 2019)

Quelle: Statistik Austria, 2019

Eigene Darstellung

In der Bestandserhebung wurde das Gemeindegebiet in 16 Ortsteile gegliedert. Dies erfolgte anhand von Ähnlichkeiten in der Bebauungsstruktur und natürlichen Barrieren. Wie in Plan Nr. 1 (Anhang) erkennbar ist, befinden sich neben den Wohngebieten auch drei Betriebsgebiete im Ortsgebiet der Gemeinde Perchtoldsdorf.

Die Südbahnstrecke stellt im Ortsgebiet eine große Barriere dar. Die Brücke über die Südbahn in der Mühlgasse ist neben der Ketzergasse an der Ortsgrenze zu Wien und der hochrangigen A21 Außenring Autobahn die einzige Querung der Bahn innerhalb Perchtoldsdorfs und hat dementsprechend negative Auswirkungen auf die Verkehrssituation in diesem Bereich. Die östlich der Bahn gelegenen Wohngebiete Theresienau und Blankenfeldsiedlung sind durch die Barriere vom restlichen Ortsgebiet abgeschnitten. In diesen Teilen wohnen rund 10% der Gesamtbevölkerung Perchtoldsdorfs.

Auch der Ortsteil Zuckermantel liegt abgegrenzt von restlichen Wohngebieten zwischen dem Betriebsgebiet, der Außenring Autobahn (A21) und der Gemeindegrenze. Die Tirolerhofsiedlung (ca. 5% der Gesamtbevölkerung) mit seiner Randlage im westlichen Teil des Gemeindegebietes, liegt vollkommen außerhalb des Ortsverbandes. Durch die unmittelbare Nähe zur Gemeinde Gießhübl ist die Tirolerhofsiedlung eher dem Siedlungsgebiet der Nachbargemeinde zuzuordnen.

Die Gemeinde- und somit auch Landesgrenze zu Wien ist in der Bebauung nicht deutlich erkennbar und verläuft weitgehend entlang der Ketzergasse.

Prägend für die Ortsstruktur sind die vielen Weingärten im westlichen Teil des Gemeindegebietes.

2.2 Infrastruktur

Das Bildungsangebot in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf hat sich in den letzten Jahren erweitert. Die Gemeinde verfügt über zwei Volksschulen (Roseggergasse und Sebastian-Kneipp-Gasse), eine Montessori Volksschule (Am Sonnberg), eine allgemeine Sonderschule, eine Mittelschule, ein

Gymnasium, eine Montessori International Highschool (Herzogbergstraße), sechs Kindergärten, ein Montessori Kindergarten und eine Musikschule. Neben öffentlichen und sozialen Einrichtungen wie Gemeindeamt, Freiwillige Feuerwehr, Polizei, Rettung und Post sind in der Gemeinde auch viele Freizeit- und Veranstaltungs- sowie Kultureinrichtungen vorhanden (Plan Nr. 2 – Anhang).

Das Schulzentrum Roseggergasse mit dem Gymnasium, der Mittelschule, Volksschule und dem Kindergarten weist mit seiner Nähe zum Zentrum eine hohe Bedeutung für das Verkehrsaufkommen auf. Der Marienplatz/Sebastian-Kneipp-Gasse ist mit der Marienkirche, der Volksschule, dem Kindergarten, einem Nahversorger, der Apotheke und Ärzten ein Subzentrum mit einer Häufung an Infrastruktureinrichtungen.

Der Marktplatz, die angrenzende Wiener Gasse und Brunner Gasse haben eine Mischnutzung. In den Erdgeschoßen befinden sich Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Gastronomiebetriebe. In den darüber gelegenen Stockwerken befinden sich neben Büros auch Wohnungen. Anhand der unterschiedlichen Nutzungen kann in diesem Bereich ein höheres Verkehrsaufkommen stattfinden.

2.3 Bevölkerungs- und Arbeitsstruktur

Bevölkerungsstruktur und Altersverteilung

Derzeit sind in Perchtoldsdorf ca. 15.000 Einwohner mit Hauptwohnsitz und mehr als 3.000 Einwohner mit Nebenwohnsitz gemeldet (siehe Abb. 3). Die Gemeinde ist somit hinter Mödling auf Platz zwei im Bezirk.

Haushalte (gesamt inkl. Nebenwohnsitz)	7.384
Haushalte (Hauptwohnsitz)	6.807
Bevölkerung (gesamt)	18.228 (100%)
davon	
Hauptwohnsitz	15.022 (82,4%)
Nebenwohnsitz	3.206 (17,6%)
Bevölkerung (Hauptwohnsitz)	15.022
davon	
Frauen	7.845 (52,2%)
Männer	7.177 (47,8%)
davon	
Inländer	13.649 (90,9%)
Ausländer	1.373 (9,1%)

Abb. 3 Bevölkerungsstand- und -struktur (Stand 01.01.2019)

Quelle: Gemeinde Perchtoldsdorf

Statistik Austria – „Statistik des Bevölkerungsstandes“ – 24.05.2019

Eigene Darstellung

Die Altersverteilung der Bevölkerung ist in Abb. 4 erkennbar. Dabei werden die Altersgruppen nach Lebenssituation unterschieden. Kinder, Schüler und Studierende machen rund 30% der Gesamtbevölkerung aus.

Die Altersgruppe der 30 bis 64-Jährigen stellt rund 46% der Gesamtbevölkerung dar und umfasst die berufstätige Bevölkerung. Für diese ist die Verkehrsmittelwahl abhängig von der Lage und Art der Arbeitsstätte. Der Anteil der über 65-Jährigen ist mit rund 25% der Gesamtbevölkerung in den letzten 20 Jahren gestiegen (1991 22,7%). Das Altern der Bevölkerung zieht eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens mit sich.

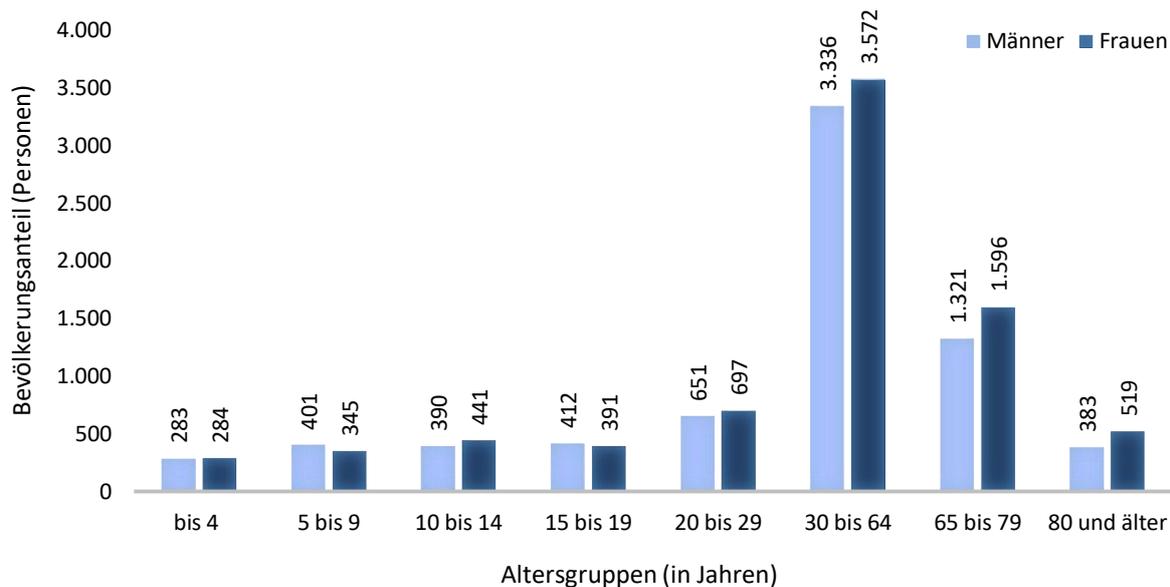


Abb. 4 Bevölkerung - Altersverteilung (Stand 1.1.2019)

Quelle: Statistik Austria – „Statistik des Bevölkerungsstandes“ – 20.5.2019

Eigene Darstellung

In knapp 70% der Haushalte in Perchtoldsdorf wohnen ein bis zwei Personen.

Haushalte (Hauptwohnsitz)	6.807
1 Personenhaushalte	2.500 (36,7%)
2 Personenhaushalte	2.174 (31,9%)
3 Personenhaushalte	929 (13,6%)
4 Personenhaushalte	819 (12,0%)
5 und mehr Personenhaushalte	385 (5,7%)
Durchschnittliche Haushaltsgröße	2,20

Abb. 5 Haushaltsgröße (Stichtag 31.10.2017)

Quelle: Statistik Austria – „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017“ – 30.07.2019

Eigene Darstellung

Arbeitsstruktur

Im Jahr 2017 waren laut abgestimmter Erwerbsstatistik 46,2% (= 6.953) der Gesamtbevölkerung mit Hauptwohnsitz in Perchtoldsdorf erwerbstätig und 2,3% (= 339) arbeitslos gemeldet. Bei der Registerzählung im Jahr 2011 wurden in der Marktgemeinde 1.450 Arbeitsstätten und 5.343 Arbeitsplätze erfasst. Gegenüber der Großzählung von 2001 ergibt sich bei der Anzahl der Arbeitsstätten ein Plus von 70% (= 600), bei den Beschäftigten jedoch nur eine Zunahme von 27% (= 1.139), was auf sehr viele Ein-Personen-Betriebe schließen lässt, wo die Betriebsstätte mit der Wohnstätte ident ist.

Arbeitsstätten	1.450
mit	
Beschäftigten	5.343 (100%)
davon	
selbständig	1.069 (20,0%)
unselbständig Beschäftigte	4.274 (80,0%)
davon	
Angestellte / Beamte	2.639
Arbeiter	1.518
Lehrlinge	117

Abb. 6 Arbeitsstätten und Beschäftigte (Stichtag 31.10.2011)

Quelle: Statistik Austria – „Registerzählung 2011 – Arbeitsstättenzählung“ – 07.06.2019

Eigene Darstellung

Der Großteil an Betrieben sind Klein- und Mittelbetriebe. Im Betriebsgebiet östlich der Südbahn entlang der Mühlgasse und Brunner Feldstraße (B12), befinden sich einige größere Betriebe. Knapp 30% der Beschäftigten in Perchtoldsdorf sind im Handel zu finden.

Pendlerbeziehungen

Anhand der Pendlerstatistik für Erwerbstätige (Abb. 7) ist zu erkennen, dass rund 73% (= 3.808) der 5.248 Auspendler in einem anderen Bundesland arbeiten. Im Gegenzug pendeln 50% (1.794) der 3.522 Einpendler zu ihrem Job in die Marktgemeinde Perchtoldsdorf aus einem anderen Bundesland. Durch die Grenzlage zu Wien ist diese Verflechtung gegeben.

Bevölkerung - Erwerbstätige	6.853
davon	
Nichtpendler	830 (12,1%)
Binnenpendler	775 (11,3%)
Auspendler - Erwerbstätige	5.248 (76,6%)
davon	
in eine andere Gemeinde (Bezirk Mödling)	806
in anderen Bezirk Niederösterreichs	601
in ein anderes Bundesland	3.808
ins Ausland	33

Einpendler - Erwerbstätige	3.522
davon	
aus einer anderen Gemeinde (Bezirk Mödling)	928
aus einem anderen Bezirk Niederösterreichs	800
aus einem anderen Bundesland	1.794

Abb. 7 Erwerbsspendler (Stichtag 31.10.2017)

Quelle: Statistik Austria – „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017“ – 26.07.2019

Eigene Darstellung

Bei den Schülern und Studierenden sind die Pendlerverflechtungen auch gegeben, jedoch ist der Anteil an Auspendlern mit knapp über 50% deutlich geringer als bei den Erwerbstätigen.

Bevölkerung – Schüler und Studierende	2.184
davon	
Binnenpendler	1.040 (47,6%)
Auspendler – Schüler und Studierende	1.144 (52,4%)
davon	
in eine andere Gemeinde (Bezirk Mödling)	324
in anderen Bezirk Niederösterreichs	50
in ein anderes Bundesland	770
Einpendler – Schüler und Studierende	723
davon	
aus einer anderen Gemeinde (Bezirk Mödling)	551
aus einem anderen Bezirk Niederösterreichs	15
aus einem anderen Bundesland	157

Abb. 8 Schulpendler/-innen (Stichtag 31.10.2017)

Quelle: Statistik Austria – „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017“ – 26.07.2019

Eigene Darstellung

In Summe betrachtet ist die Anzahl der Auspendler (Erwerbstätige und Schüler bzw. Studierende) knapp 43% der Gesamtbevölkerung Perchtoldsdorfs. Hinzu kommen noch 4.245 Tageseinpendler in die Gemeinde. Diese Zahlen prägen das tägliche Verkehrsaufkommen in der Gemeinde.

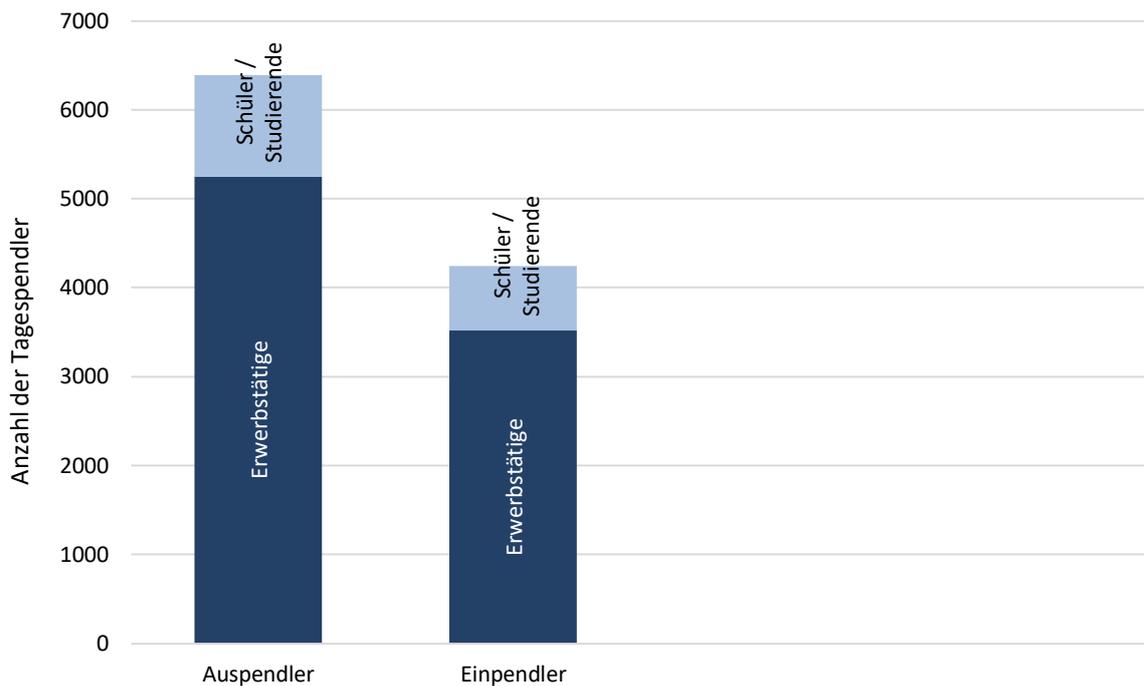


Abb. 9 Tagespendler insgesamt (Stichtag 31.10.2017)

Quelle: Statistik Austria – „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017“ – 26.07.2019

Eigene Darstellung

Der Pendlersaldo für Erwerbstätige (Abb.10) liegt bei ca.75%. Von der erwerbstätigen Bevölkerung werden die Auspendler abgezogen und die Einpendler hinzugezählt. Liegt der berechnete Wert unter 100% spricht man von einer Auspendlergemeinde. Somit ist Perchtoldsdorf als eine Auspendlergemeinde zu betrachten.

Bevölkerung – Erwerbstätige	6.853
minus	-
Auspendler	5.248
plus	+
Einpendler	3.522
	= 5.127
5.127 / 6.853 = 74,8% < 100% => Auspendlergemeinde	

Abb.10 Pendlersaldo Erwerbstätige (Stichtag 31.10.2017)

Quelle: Statistik Austria – „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017“ – 26.07.2019

Eigene Darstellung

Auch hinsichtlich der Schüler und Studierenden ergibt sich beim Pendlersaldo ein ähnliches Bild wie in Abb.11 zu erkennen ist. Der Pendlersaldo ergibt ca. 80% und ist somit ebenfalls eine Auspendlergemeinde. Dies wird vor allem durch die direkte Nähe zu Wien verstärkt. Rund 26% dieser Bevölkerungsgruppe sind Studierende an Hochschulen und somit Auspendler.

Bevölkerung – Schüler und Studierende	2.184
minus	-
Auspendler	1.144
plus	+
Einpendler	723
	= 1.763
$1.763 / 2.184 = 80,7\% < 100\% \Rightarrow$ Auspendlergemeinde	

Abb.11 Pendlersaldo Schüler und Studierende (Stichtag: 31.10.2017)

Quelle: Statistik Austria – „Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017“ – 26.07.2019

Eigene Darstellung

2.3 Verkehrsorganisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen

Im gesamten Ortsgebiet Perchtoldsdorf besteht Tempo 40, ausgenommen auf Vorrangstraßen ist Tempo 50 erlaubt. Dies sind die B13 Donauwörther Straße / Brunner Gasse und die L209 Plättenstraße / Wiener Gasse. Auf der Herzogbergstraße ist außerhalb des Ortsgebietes Tempo 70 vorgeschrieben. Im Bereich der Tirolerhofsiedlung ist auf der Herzogbergstraße Tempo 50 erlaubt. An zwei Stellen innerhalb des Ortsgebietes ist Tempo 30 verordnet. Zum einen in der Tirolerhofsiedlung auf der Wüstenrotstraße Richtung Waldstraße (Steinbruch) und zum anderen auf der Donauwörtherstraße kurz vor der Landesgrenze zu Wien im Kurvenbereich. Die genauen Standorte der Temporegulierungen sowie aller Verkehrslichtsignalanlagen sind im Plan Nr. 3 (im Anhang) zu finden.

Des Weiteren werden im Plan der Verkehrsorganisation bevorrangte Straßen dargestellt. Diese sind keine Vorrangstraßen, haben jedoch aufgrund ihrer Lage, ihres Straßenquerschnittes, ihrer Verbindungsfunktion und des Verkehrsaufkommens einen höheren Stellenwert im Straßennetz. Alle einmündenden Straßen sind benachrangt. Diese sind:

- ⇒ Mühlgasse
- ⇒ Salitergasse
- ⇒ Eisenhüttelgasse
- ⇒ Stuttgarter Straße / Mathias-Lang-Gasse
- ⇒ Gauguschgasse
- ⇒ Wiener Gasse (Gemeindestraße)
- ⇒ Hochstraße
- ⇒ Sonnbergstraße
- ⇒ Walzengasse
- ⇒ Krautgasse
- ⇒ Marktplatz
- ⇒ Brunner Gasse
- ⇒ Elisabethstraße
- ⇒ Höhenstraße / Tröschgasse
- ⇒ Hochbergstraße
- ⇒ Herzogbergstraße

Abseits dieser Straßen gilt jeweils ein generelles „Rechts vor Links“.

2.4 Verkehrsstruktur mit Straßenraumanalyse

Im Zuge der Bestandserhebung wurde für das Gemeindegebiet eine Straßenraumanalyse durchgeführt. Hierbei wurden für alle Straßenräume Daten erfasst und in einem Geoinformationssystem (GIS) dokumentiert. Um die unterschiedlichen Straßensituationen darstellen zu können, wurden einzelne Straßen in Abschnitte mit gleichartigen Querschnittscharakteristiken untergliedert. Die verschiedenen Attribute wurden in Eigenschaften untergliedert, die anhand von Nummern eine Bedeutung haben. Um diesen komplexen Vorgang besser erläutern zu können, wird nachfolgend anhand eines ausgewählten Straßenabschnittes der Lohnsteinstraße die Erhebung in ihren Einzelteilen erläutert.

Verkehrsrichtung

Für den Straßenraum wurde festgehalten ob er Einbahn ist oder im Gegenverkehr befahren wird.

Verkehrsrichtung	Bsp. Lohnsteinstraße
1 => Einbahn	Verkehrsrichtung 2 (Gegenverkehr)
2 => Gegenverkehr	

Abb.12 Straßenraumanalyse - Verkehrsrichtung (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung

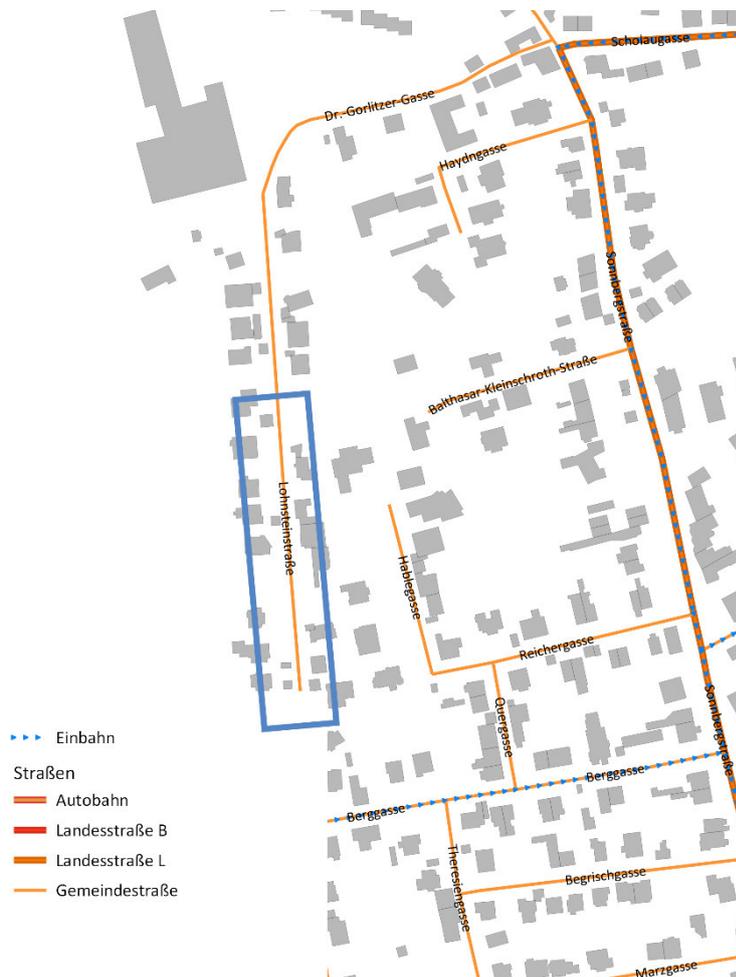


Abb.13 Straßenraumanalyse – Plan Verkehrsrichtung (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

Breite Straßenraum

Diese Werte wurden aus dem Naturstand gemessen. Die Breite des Straßenraums beinhaltet die Fahrbahn sowie die Nebenflächen, Gehsteige, Grünflächen, etc.

Breite Straßenraum	Bsp. Lohnsteinstraße	
in Meter	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
	Breite Straßenraum	10,2 Meter

Abb.14 Straßenraumanalyse – Breite Straßenraum (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

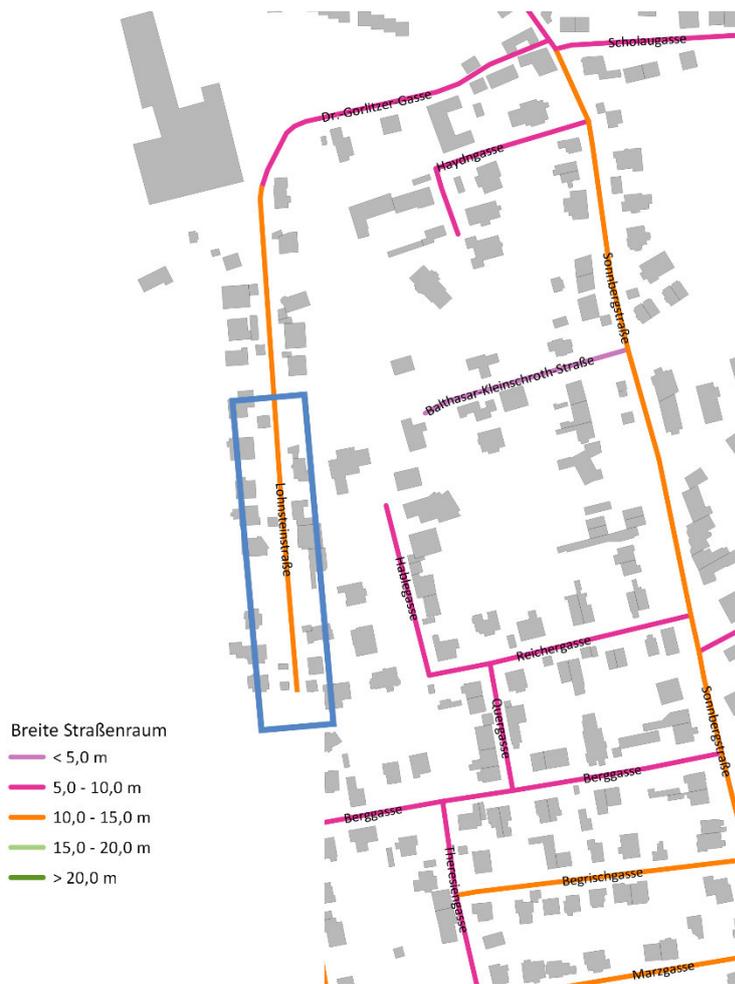


Abb.15 Straßenraumanalyse –Plan Breite Straßenraum (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

Die tatsächlich (baulich) vorhandene Straßenraumbreite, primär zwischen Grundstückseinfriedungen, kann (geringfügig) von der Breite der öffentlichen Verkehrsfläche gemäß Flächenwidmungsplan abweichen.

Fahrbahnbreite

Diese Werte wurden ebenfalls aus dem Naturstand gemessen. Die Fahrbahn beinhaltet die Fläche für den Fließverkehr und allenfalls ruhenden Verkehr zwischen Gehsteig, Grünstreifen, Hausmauer, etc.

Fahrbahnbreite	Bsp. Lohnsteinstraße	
in Meter	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
	Breite Straßenraum	10,2 Meter
	Fahrbahnbreite	6,0 Meter

Abb.16 Straßenraumanalyse - Fahrbahnbreite (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung

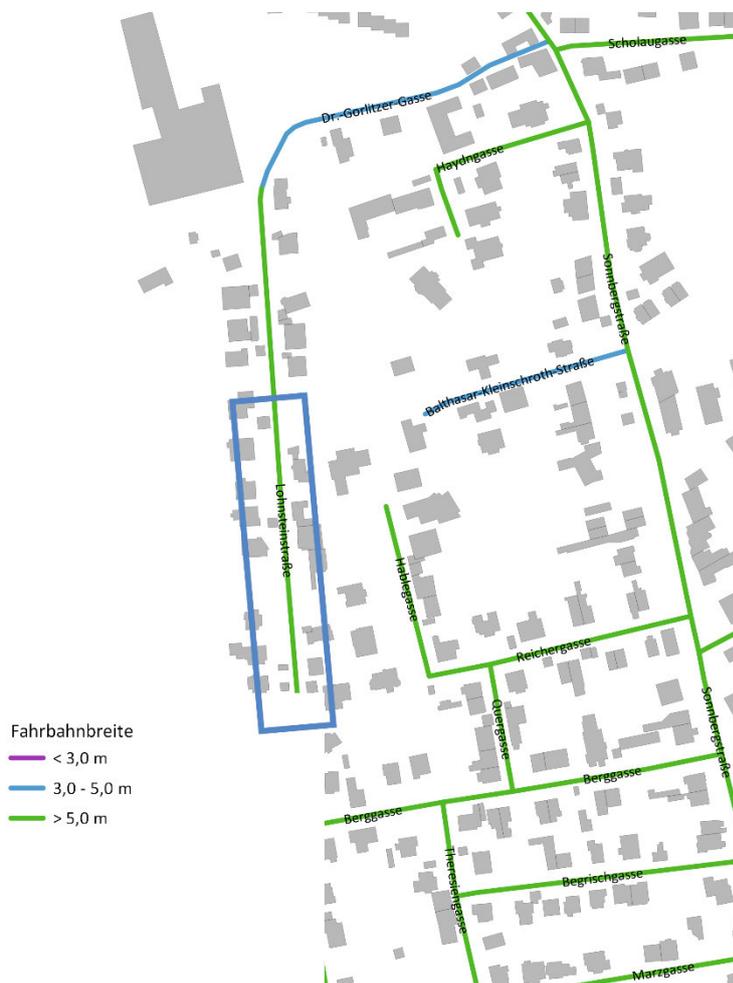


Abb.17 Straßenraumanalyse – Plan Fahrbahnbreite (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung

Gehsteig

Für die Straßenabschnitte wurde der Bestand an Gehsteigen dokumentiert. Bei allen Betrachtungen der Straßenraumanalyse ist die linke Seite immer jene der ungeraden Hausnummern und die rechte Seite mit geraden Hausnummern. Die Analyse bezieht sich auf die baulichen Anlagen. Es geht daraus nicht hervor ob diese als Geh- und/oder Radweg genutzt wird. Dies ist eine verkehrsorganisatorische Maßnahme.

Gehsteig	Bsp. Lohnsteinstraße	
0 => keiner	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
1 => links	Breite Straßenraum	10,2 Meter
2 => rechts	Fahrbahnbreite	6,0 Meter
3 => beidseitig	Gehsteig	1 (links)

Abb.18 Straßenraumanalyse - Gehsteig (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung



Abb.19 Straßenraumanalyse – Plan Gehsteig (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

Gehsteigbreite Links und Rechts

Für die vorhandenen Gehsteige wurde abhängig auf welcher Seite sie sich befinden, die Breite aus dem Naturstand gemessen.

Gehsteigbreite	Bsp. Lohnsteinstraße	
in Meter	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
	Breite Straßenraum	10,2 Meter
	Fahrbahnbreite	6,0 Meter
	Gehsteig	1 (links)
	Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
	Gehsteigbreite Rechts	0 Meter

Abb.20 Straßenraumanalyse – Gehsteigbreite Links und Rechts (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

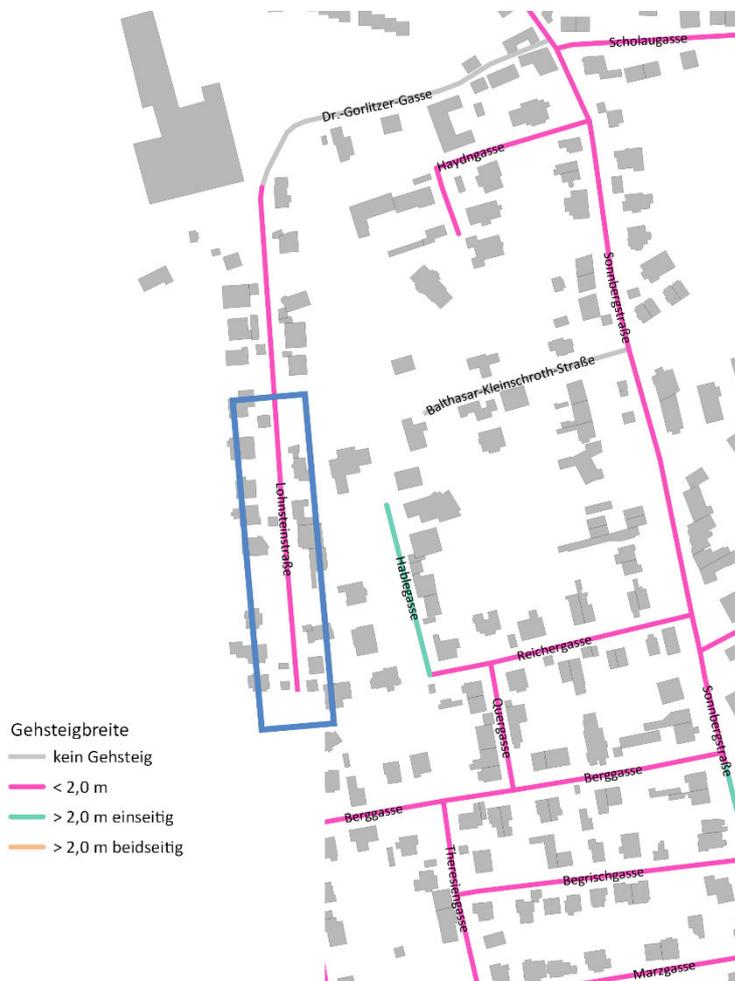


Abb.21 Straßenraumanalyse – Plan Gehsteigbreite Links und Rechts (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

Baumreihe

Definiert einen durchgehenden Grünstreifen oder unbefestigte Nebenfläche mit Bäumen. Bei der Dokumentation wurde immer berücksichtigt auf welcher Seite sich die Baumreihe befindet.

Baumreihe	Bsp. Lohnsteinstraße	
0 => keine	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
1 => links	Breite Straßenraum	10,2 Meter
2 => rechts	Fahrbahnbreite	6,0 Meter
3 => beidseitig	Gehsteig	1 (links)
	Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
	Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
	Baumreihe	0 (keine)

Abb.22 Straßenraumanalyse – Baumreihe (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

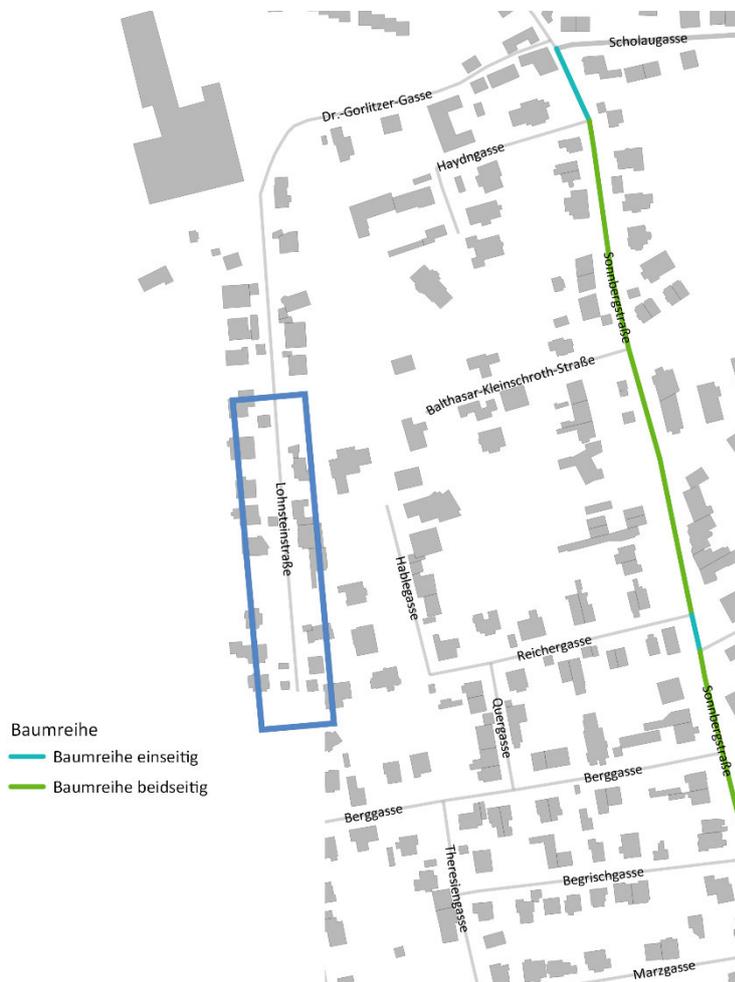


Abb.23 Straßenraumanalyse – Plan Baumreihe (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

Baumscheibe

Sind einzelne Bäume die in einer abgetrennten Baumscheibe stehen und den Parkstreifen unterbrechen. Es wurde festgehalten auf welcher Seite der Straße sich Baumscheiben befinden.

Baumscheibe	Bsp. Lohnsteinstraße	
0 => keine	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
1 => links	Breite Straßenraum	10,2 Meter
2 => rechts	Fahrbahnbreite	6,0 Meter
3 => beidseitig	Gehsteig	1 (links)
	Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
	Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
	Baumreihe	0 (keine)
	Baumscheibe	0 (keine)

Abb.24 Straßenraumanalyse – Baumreihe (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung

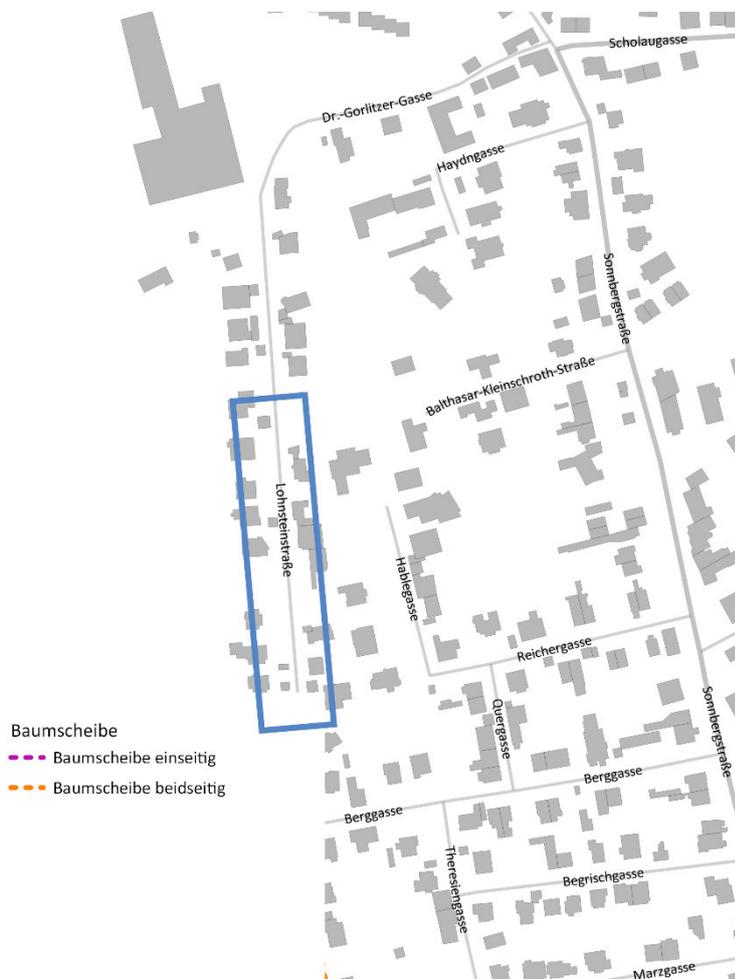


Abb.25 Straßenraumanalyse – Plan Baumreihe (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung

Grünfläche

Auf Grundlage von Orthofoto, Google Maps und vor Ort Betrachtung, wurden entlang der Fahrbahn Grünflächen erfasst.

Grünfläche	Bsp. Lohnsteinstraße	
0 => keine	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
1 => links	Breite Straßenraum	10,2 Meter
2 => rechts	Fahrbahnbreite	6,0 Meter
3 => beidseitig	Gehsteig	1 (links)
	Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
	Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
	Baumreihe	0 (keine)
	Baumscheibe	0 (keine)
	Grünfläche	0 (keine)

Abb.26 Straßenraumanalyse – Grünfläche (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung



Abb.27 Straßenraumanalyse – Plan Grünfläche (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung

Unbefestigte Nebenfläche

Wie bei der Grünfläche wurden anhand von Orthofoto, Google Maps und vor Ort Betrachtung die unbefestigten Nebenflächen dokumentiert.

unbefestigte Nebenfläche	Bsp. Lohnsteinstraße	
0 => keine	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
1 => links	Breite Straßenraum	10,2 Meter
2 => rechts	Fahrbahnbreite	6,0 Meter
3 => beidseitig	Gehsteig	1 (links)
	Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
	Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
	Baumreihe	0 (keine)
	Baumscheibe	0 (keine)
	Grünfläche	0 (keine)
	unbefestigte Nebenfläche	2 (rechts)

Abb.28 Straßenraumanalyse – unbefestigte Nebenfläche (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung

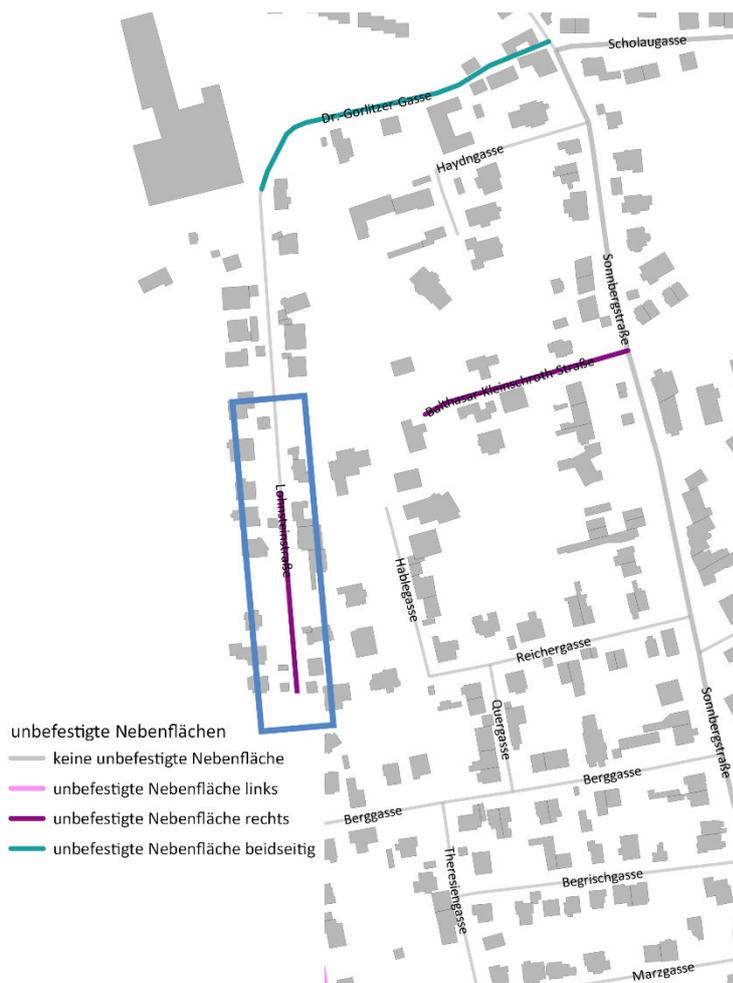


Abb.29 Straßenraumanalyse – Plan unbefestigte Nebenfläche (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung

Parkstreifen und Anmerkungen

Auf Grundlage der Breite des Straßenraums, der Fahrbahnbreite und weiterer Attribute wurde festgelegt, ob es auf diesem Straßenabschnitt gemäß StVO erlaubt ist zu parken. Die erforderliche Parkstreifenbreite wurde grundsätzlich mit 2,0 Meter angenommen. In jenen Bereichen wo keine baulich ausgestalteten oder durch Bodenmarkierungen gekennzeichnete Parkstreifen vorhanden sind, wurden bei Straßen mit Gegenverkehr eine verbleibende Fahrfläche von mindestens 5,0 Meter (gemäß StVO mindestens 5,20 Meter durch zwei Fahrstreifen jeweils 2,60 Meter) und bei Einbahnen von mindestens 3,0 Meter (2,50 Meter maximale Fahrzeugbreite plus beidseitig 0,25 Meter Lichtraum), als maßgebende Kriterien für die Beurteilung einer StVO-konformen Parkmöglichkeit, berücksichtigt.

Die Erhebung der Parkmöglichkeit innerhalb der Straßenräume bildet die Grundlage für die von Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH durchgeführte Parkraumerhebung (siehe 4.3 Ruhender Verkehr).

Als Parkplatz werden jene Bereiche definiert, die öffentlich zugänglich sind jedoch keine Nutzungsbeschränkung durch private Grundbesitzer (z.B. Parkplatz Supermarkt) haben oder ein Stellplatzangebot abweichend von Längsparken am Fahrbahnrand im öffentlichen Straßenraum gegeben ist.

Parkstreifen	Bsp. Lohnsteinstraße	
1 => baulich einseitig	Verkehrsrichtung	2 (Gegenverkehr)
2 => baulich beidseitig	Breite Straßenraum	10,2 Meter
3 => markiert einseitig	Fahrbahnbreite	6,0 Meter
4 => baulich beidseitig	Gehsteig	1 (links)
5 => StVO-konform einseitig	Gehsteigbreite Links	1,9 Meter
6 => StVO-konform beidseitig	Gehsteigbreite Rechts	0 Meter
7 => nicht StVO-konform	Baumreihe	0 (keine)
8 => Parkplatz	Baumscheibe	0 (keine)
	Grünfläche	0 (keine)
	unbefestigte Nebenfläche	2 (rechts)
	Parkstreifen	5 (StVO-konform einseitig)
	Anmerkungen	Parken auf Nebenfläche

Abb.30 Straßenraumanalyse – Parkstreifen und Anmerkungen (Stand: 05.2019)

Eigene Erhebung



Abb.31 Straßenraumanalyse – Plan Parkstreifen und Anmerkungen (Stand: 05.2019)
Eigene Erhebung

Für jeden Straßenabschnitt lässt sich diese Tabelle in den Daten finden. Für jedes Attribut kann ein Plan über das gesamte Gemeindegebiet erstellt werden, um gewisse verkehrliche Situationen zu analysieren und zu bewerten. Daher können auch mehrere Attribute übereinandergelegt werden. Die Darstellungen einzelner Attribute für das Straßennetz im Gemeindegebiet sind in den Plänen Nr. 4 bis Nr. 8 (Anhang) dargestellt.

Das öffentliche Straßennetz innerhalb des Perchtoldsdorfer Gemeindegebietes (ausgenommen A21 Wiener Außenring-Autobahn) weist eine Gesamtlänge von ca. 90,5 Kilometer auf. Davon sind ca. 80,5 Kilometer Gemeindestraßen und ca. 10,0 Kilometer Landesstraßen.

Aus der Straßenraumanalyse leitet sich im Zusammenhang mit den verkehrsorganisatorischen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen die vorhandene Verkehrsstruktur des Perchtoldsdorfer Straßennetzes ab.

2.5 Straßenraumgestaltung

Bauliche Ausgestaltung

Eine bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung hängt weitgehend von den verkehrsstrukturellen Erfordernissen ab. Dabei sind jedoch die Gestaltungsmöglichkeiten primär durch die vorhandenen gewidmeten Straßenraumbreiten bestimmt und sind durch die vorhandene Bausubstanz, insbesondere auch im historischen Ortszentrum, teilweise sehr eingegrenzte Gestaltungsmöglichkeiten gegeben.

Im Gegensatz dazu, sind jedoch in vielen Bereichen ausreichende Straßenraumbreiten vorhanden, um bedarfsgerechte Ausgestaltungen und Nutzungen zur Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse, bereitzustellen. Neben den erforderlichen Fahrflächen für den notwendigen Fahrzeugverkehr, sind auch Flächen für den ruhenden Verkehr erforderlich und speziell sind die Flächen für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) für eine verkehrssichere Abwicklung von eminenter Wichtigkeit.

Wie aus der Straßenraumanalyse hervorgeht, ist speziell bei den Gehsteigen innerhalb von einzelnen Straßenzügen vielfach keine durchgehende Ausgestaltung vorhanden. Dies ergibt sich primär daraus, dass für eine Errichtung von Gehsteigen unterschiedliche Herstellungsverpflichtungen durch den Besitzer der jeweils angrenzenden Liegenschaft oder der Marktgemeinde Perchtoldsdorf bestehen können und dies die Ausbauüberlegungen beeinflusst.



*Abb.32 Nicht durchgehende Gehsteigausgestaltung – Franz-Vesely-Gasse (Stand: 12.2019)
Eigene Darstellung*

Die vorhandenen Gehsteigbreiten entsprechen oft nicht den tatsächlichen Bedürfnissen für die sichere und komfortable Benützung z.B. durch Menschen mit besonderen Bedürfnissen (Rollstühle, Rollator, etc.), mit Kinderwägen oder durch Schulkinder. Diese teilweise zu geringen Gehsteigbreiten sind auch bei, in den letzten Jahren, neu errichteten Gehsteigen feststellbar und werden die nutzbaren Gehsteigbreiten außerdem sehr oft durch Einbauten (Infrastrukturversorgungskästen, Lichtmasten, Hydranten, etc.) und Verkehrszeichensteher eingeschränkt.



Abb.33 Zu geringe Gehsteigbreiten – Rembrandtgasse (Stand: 12.2019)
Eigene Darstellung

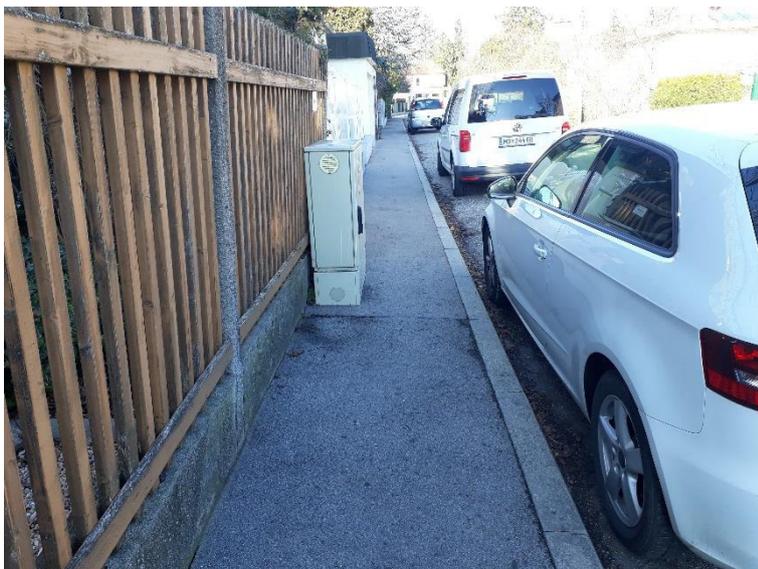


Abb.34 Gehsteigbreite durch Versorgungskasten eingeschränkt – Anton-Bruckner-Gasse (Stand: 12.2019)
Eigene Darstellung

Bei alten vorhandenen Gehsteiganlagen fehlen sehr oft auch noch die entsprechenden behindertengerechten Randsteinabsenkungen in den Kreuzungsbereichen.



Abb.35 fehlende Gehsteigabsenkungen – Stuttgarter Straße (Stand: 12.2019)
Eigene Erhebung

Die vorhandenen Grünflächen und Baumscheiben weisen teilweise keine ausreichenden Abmessungen auf, wodurch keine ausreichende Bewässerungsfläche und kein ausreichender Wurzelraum für Bäume gegeben ist.



Abb.36 keine ausreichenden Abmessungen einer Baumscheibe – Rembrandtgasse (Stand: 12.2019)
Eigene Darstellung

Kennzeichnung und Beschilderung

Für die Verkehrsregelung und Verkehrsorganisation sind im öffentlichen Straßenraum eine Vielzahl von Verkehrszeichen und Beschilderungen sowie Bodenmarkierungen vorhanden.

Die für die verkehrsrechtliche Kennzeichnung erforderlichen Verkehrszeichen sind im Verkehrszeichenkataster der MG Perchtoldsdorf erfasst und dokumentiert. Dabei handelt es sich jedoch um eine ungefilterte Bestandsaufnahme und geht daraus nicht hervor, ob die jeweiligen

vorhandenen Verkehrszeichen den tatsächlichen verkehrsrechtlichen Erfordernissen entsprechen. Dies trifft insbesondere bei jenen zu, wo die maßgebenden Verordnungen durch die Verkehrsbehörde lange zurückliegen und diese nicht mehr aktenmäßig auffindbar sind oder allenfalls die Kennzeichnung auch ohne entsprechende behördliche Verordnung erfolgt ist.

Darüber hinaus sind auch sehr viele Regelungen durch Verkehrszeichen kundgemacht, wo eine Kennzeichnung aufgrund allgemeiner Bestimmungen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) gar nicht erforderlich wäre. Dagegen sind aber öfters auch, trotz vorhandener Verordnung, erforderliche Verkehrszeichen und/oder Bodenmarkierungen nicht vorhanden bzw. nicht korrekt angebracht. Dies tritt oft durch Entfernung im Zuge von Bau- bzw. Sanierungsmaßnahmen auf, wo nachfolgend (aufgrund mangelnder oder nicht vorhandener Bestandsdokumentation) keine oder eine unrichtige Wiederherstellung erfolgt.

Bei der Situierung der Verkehrszeichen innerhalb des Straßenraumes, sind oft die erforderlichen Aufstell- und Montagekriterien nicht eingehalten. Dies sind u.a.:

- ⇒ zu geringer Abstand der Verkehrszeichen/-steher vom Fahrbahnrand und somit Situierung innerhalb des Lichtraumprofils
- ⇒ Situierung von Verkehrszeichensteher innerhalb der Gehsteigfläche und dadurch (punktuelle) Einengung der nutzbaren Gehsteigbreite
- ⇒ Anbringung von Verkehrszeichen im Gehsteig- / Radwegbereich ohne ausreichender Durchgangs- / Durchfahrtshöhe
- ⇒ Situierung von Verkehrszeichen ohne ausreichender maßgebender Erkennbarkeit für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer



Abb.37 VZ zu nahe am Fahrbahnrand – Donauwörther Straße (Stand: 12.2019)
Eigene Darstellung



Abb.38 VZ zu niedrig im Bereich Geh- und Radweg – Stuttgarter Straße (Stand: 12.2019)
Eigene Darstellung



Abb.39 Durchgangshöhe im Gehsteigbereich durch VZ nicht vorhanden – Mozartgasse (Stand: 12.2019)
Eigene Darstellung

Zur Orientierung der Verkehrsteilnehmer wurde vor einigen Jahren ein einheitliches Verkehrsleitsystem im Ortsgebiet umgesetzt. Dabei wurden die Standorte für die Wegweisungstafeln unterschiedlicher Zielpunkte nach entsprechenden Kriterien definiert und für folgende Zielgruppen umgesetzt:

- ⇒ Hauptziele
- ⇒ Nebenziele
- ⇒ Apotheken
- ⇒ Ärzte
- ⇒ Gewerbebetriebe (und sonstige Betriebe)
- ⇒ Gastronomie
- ⇒ Beherbergungsbetriebe

Außerdem besteht ein Leitsystem für (zentrumsnahe) Parkplätze.

Unabhängig von den verkehrsrechtlich erforderlichen Verkehrszeichen und den zur Orientierung der Verkehrsteilnehmer dienlichen Wegweisungen und Beschilderungen, ist der öffentliche Straßenraum noch durch viele unterschiedliche Informations- und Werbetafeln geprägt.

3. Mobilitätsverhalten

3.1 Motorisierungsgrad

Im Bezirk Mödling gab es im Jahr 2018 ca. 100.000 KFZ. Daraus ergeben sich 1,5 Einwohner pro PKW. Betrachtet man die einzelnen Haushalte so ergibt die Berechnung, dass jeder Hauptwohnsitz-Haushalt im Bezirk Mödling auf knapp 1,5 PKW kommt.

Bevölkerung	118.644
KFZ Bestand	101.570
PKW Bestand	80.017
Einwohner pro PKW	1,5
667 PKW / 1.000 Einwohner	
Einwohner pro KFZ	1,2
833 KFZ / 1.000 Einwohner	
1,65 PKW / Haushalt (gesamt inkl. Nebenwohnsitz)	
1,47 PKW / Haushalt (Hauptwohnsitz)	

Abb.40 Motorisierungsgrad (Bezirk Mödling) (Stand 01.01.2017)

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung – „Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich – 42. Jahrgang 2018“ – 10.2018
 Eigene Darstellung

3.2 Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf

Das Büro HERRY Consult GmbH führt im Auftrag der NÖ Landesregierung seit dem Jahr 2003 im Abstand von fünf Jahren in Niederösterreich Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten durch. Für die Befragung von 2018 liegt für die Marktgemeinde Perchtoldsdorf eine spezielle Auswertung vor und die wesentlichen Ergebnisse sind aus den folgenden Abbildungen zu erkennen.

Es wurden stichprobenartig Adressen ausgewählt und Fragebögen zugeschickt. Die Rücklaufquote betrug 33% (357 Haushalte). Dies entspricht 5,2% aller Haushalte (Hauptwohnsitz) in Perchtoldsdorf. Aus diesen Haushalten haben 733 Personen (4,9% der Bevölkerung mit Hauptwohnsitz) an der Befragung teilgenommen.

Mit 1,4 PKW pro Haushalt (Hauptwohnsitz) liegt die Marktgemeinde Perchtoldsdorf im Bezirksschnitt von Mödling. Der Anteil der KFZ pro Haushalt (Hauptwohnsitz) liegt bei 1,7.

1,4 PKW / Haushalt (Hauptwohnsitz)
1,7 KFZ / Haushalt (Hauptwohnsitz)

Abb.41 Motorisierungsgrad Gemeinde Perchtoldsdorf

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf“ – 07.2019
 Eigene Darstellung

Eine Person zählt als „mobile Person“, wenn sie am Tag zumindest einmal das Haus / die Wohnung verlassen hat und einen Weg unternommen hat. In Perchtoldsdorf sind entsprechend dieser Definition rund 89% (13.279 Personen) der Bevölkerung werktags „mobile Personen“. Wie aus Abb.42 hervorgeht, legt diese Personengruppe pro Werktag ca. 470.000 Personenkilometer zurück. Bei einem motorisierten Individualverkehrsanteil (MIV-Anteil) von 57% entspricht dies ca. 270.000 Kilometer die jeden Werktag von der Perchtoldsdorfer Bevölkerung mit dem MIV zurückgelegt werden. Bei einem Besetzungsgrad von 1,24 Personen pro KFZ, legt die Perchtoldsdorfer Bevölkerung an einem Werktag ca. 217.000 Kilometer mit einem KFZ zurück. Das entspricht rund 5 ½ mal die Erde zu umrunden.

Bevölkerung (Hauptwohnsitz)	15.022
davon	
mobile Personen (in %)	88,4
mobile Personen	13.279
davon	
Wege / Werktag je mobile Person	3,6 Wege
Wege / Werktag aller mobilen Personen	ca. 47.000 Wege
Strecke / Werktag je mobile Person	36 km
Durchschnittlicher Länge / Weg je mobile Person	ca. 10 km
Personenkilometer pro Werktag	ca. 470.000 km
davon	
Wege mit dem MIV (in %)	57
Wege / Werktag aller mobilen Personen mit dem MIV	ca. 27.000 Wege
Strecke / Werktag aller mobilen Personen mit dem MIV	ca. 270.000 km
Besetzungsgrad	1,24 Personen
Strecke / Werktag aller KFZ der Perchtoldsdorfer Bevölkerung	ca. 217.000 km
⇒ fast 5,5x um die Erde	

Abb.42 Mobilitätsverhalten „mobiler Personen“

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf“ – 07.2019

Eigene Darstellung

Verkehrsmittelwahl – Modal Split

In Abb.43 ist der Modal Split – die Verteilung der Verkehrsmittelwahl für einen Werktag zu erkennen. Der MIV ist mit 57% das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. 20% der Wege der Perchtoldsdorfer werden zu Fuß zurückgelegt, 6% mit dem Fahrrad und 17% nützen den öffentlichen Verkehr.

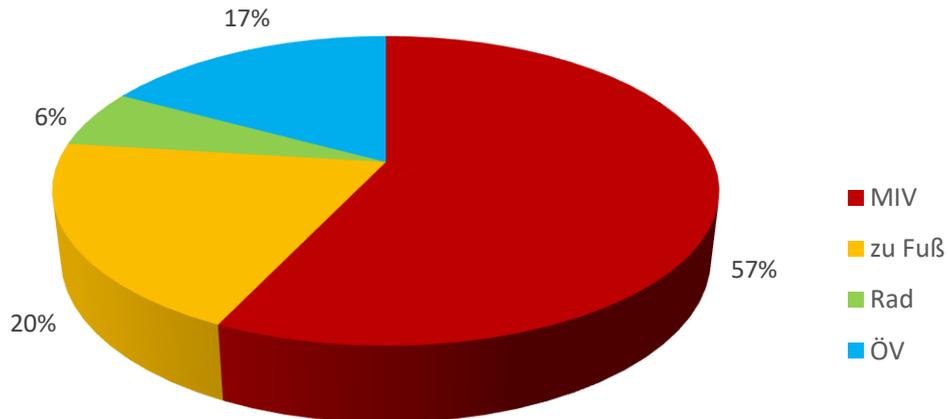


Abb.43 Modal Split (Werktag)

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf“ – 07.2019

Eigene Darstellung

Durchschnittlich legt ein Fußgänger an einem Werktag 1,5 Kilometer zurück und braucht dafür 22 Minuten. Mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) werden im Durchschnitt 19 Kilometer pro Werktag zurückgelegt. Die Entfernung pro Werktag mit dem MIV liegt bei 11 Kilometer. Davon liegen mehr als 70% der Wegstrecken unter 10 Kilometer.

Durchschnittliche Entfernung / Dauer pro Werktag	
Zu Fuß	1,5 Kilometer / 22 Minuten
Rad	4,0 Kilometer / 16 Minuten
ÖV	19,0 Kilometer / 51 Minuten
MIV	11,0 Kilometer / 19 Minuten
davon	
Wegstrecken mit KFZ	
unter 1,0 km	8%
unter 2,5 km	23%
unter 5,0 km	50%
unter 10,0 km	71%

Abb.44 Durchschnittliche Wegdauer und Weglänge je Verkehrsmittel (Werktag)

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf“ – 07.2019

Eigene Darstellung

Der Anteil an Wegen zum Arbeitsplatz, Schule oder Ausbildung liegt bei insgesamt 32% in Perchtoldsdorf. 9% der Wege sind Bringen, Holen oder Begleiten von anderen Personen. Wie in Abb.45 zu erkennen ist, liegen die Wegzwecke Einkaufen und Freizeit bei je knapp unter 20%.

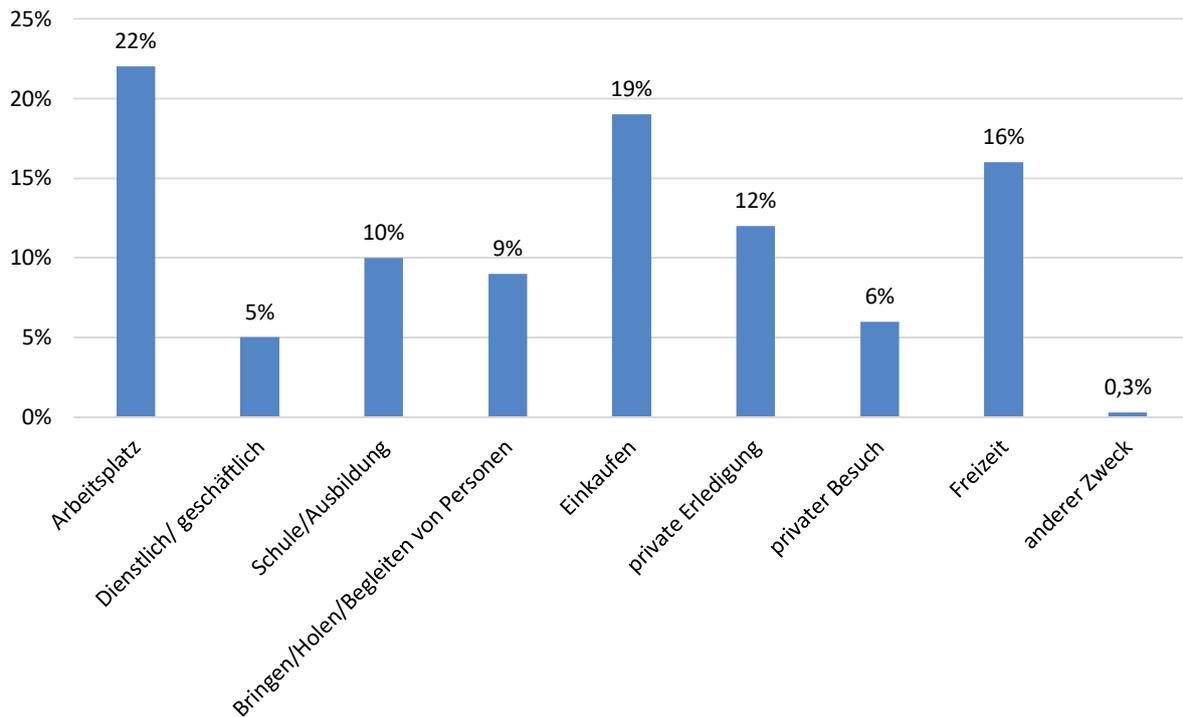


Abb.45 Anteil an Wegen je Wegzweck (Werktag)

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf“ – 07.2019

Eigene Darstellung

Betrachtet man die Wegzwecke detailliert, ist zu erkennen, dass beim Bringen, Holen und Begleiten von Personen knapp 70% der Wege mit dem MIV (als LenkerIn oder MitfahrerIn) zurückgelegt werden. Nur 4% dieser Wege werden mit dem ÖV getätigt und 1% mit dem Fahrrad.

Beim Weg zur Schule und Ausbildung sieht die Situation anders aus. Hier werden knapp 40% zu Fuß zurückgelegt und 36% mit dem ÖV. Nur knapp 20% fahren selbstständig oder als Beifahrer mit dem MIV zur Schule und Ausbildung.

Rund 60% der Wege zur Arbeit, werden mit dem MIV erledigt. 33% verwenden die öffentlichen Verkehrsmittel um an die Arbeitsstätte zu gelangen. Nur 10% gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad zu ihrem Arbeitsplatz.

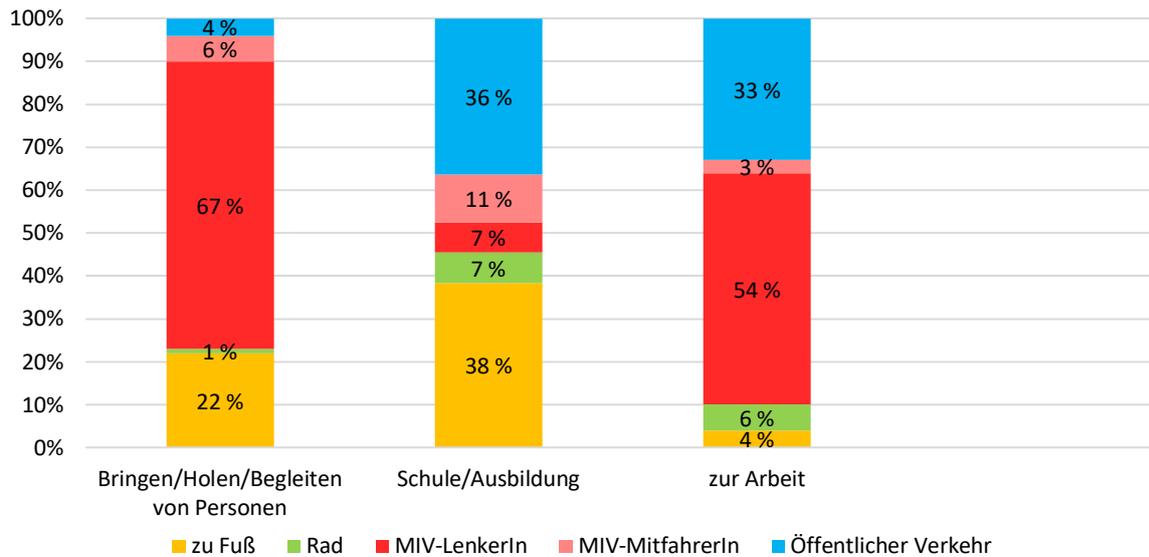


Abb.46 Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Werktag)

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf“ – 07.2019

Eigene Darstellung

Betrachtet man alle Wege der mobilen Personen in Perchtoldsdorf, so ergeben sich an einem Werktag pro Haushalt ca. 6,9 Wege. Davon werden wie in Abb.43 aufgezeigt 57% mit dem MIV zurückgelegt. Somit ergeben sich 3,9 Wege pro Haushalt. Der Besetzungsgrad liegt bei 1,24 Personen je Auto. Somit entstehen pro Werktag in einem Haushalt 6,3 Fahrten mit dem KFZ.

Wege pro Haushalt	ca. 6,9 Wege
davon mit KFZ (Fahrer und Mitfahrer)	3,9 Wege
⇒ 6,3 Fahrten (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) KFZ	

Abb.47 Wege pro Haushalt (Werktag)

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf“ – 07.2019

Eigene Darstellung

3.3 Mobilitätserhebungen durch Befragungen und partizipative Veranstaltungen im Mobil 2030 Bearbeitungsprozess

Das Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH hat, wie in deren Bericht (Abb.48) „Arbeitsdokumentation der Bearbeitungsphase I - Bestandsanalyse“ erwähnt, im Zeitraum von Mai bis Juni 2019 interaktive Beteiligungsformate mit der Gesamtbevölkerung von Perchtoldsdorf sowie ausgewählten Zielgruppen durchgeführt.



Abb.48 Arbeitsdokumentation der Bearbeitungsphase I - Bestandsanalyse
Quelle: Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH – 12.2019

Im Laufe der Erhebung zum Mobilitätsverhalten wurde eine Online-Umfrage für die Bevölkerung von Perchtoldsdorf durchgeführt. Des Weiteren hatte die Bevölkerung die Möglichkeit an der Öffentlichkeitsveranstaltung (Open House) teilzunehmen und ihre Ideen, Wünsche und Anregungen zum Thema Mobilität einzubringen. In den Bildungseinrichtungen (Schulen und Kindergärten) wurden in Form von Online-Umfragen, Fragebögen und Workshops sowohl die PädagogInnen, Eltern und SchülerInnen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt.

Die Ergebnisse der Befragungen sind detailliert im Bericht vom Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH erläutert und anhand von Grafiken abgebildet.

4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

4.1 Verkehrsfrequenzen

Um die Verkehrsbelastung in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf veranschaulichen zu können, wurden für die wesentlichen Straßenabschnitte Verkehrsmengen erfasst. Diese Daten stammen aus Knotenstromzählungen und Querschnittszählungen durchgeführt von Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH sowie der Fahrzeugerennung im Querschnitt durchgeführt von Büro Qounts GmbH. Die Erhebungsstandorte sind im Plan Nr. 9 (Anhang) detailliert dargestellt. An einigen Standorten wurden mehrere Zählmethoden angewendet. Diese Werte wurden zur Ermittlung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) an einem Werktag herangezogen. Für Straßenzüge an denen keine Zählungen durchgeführt wurden, wurden die Verkehrsbelastungen der umliegenden Straßen herangezogen und auf Grund der Straßenstruktur und der Lage innerhalb des Ortsverbandes maßgebende Werte abgeleitet. Die Werte der einzelnen Straßenabschnitte, wurden in Gruppen untergliedert und sind im Plan Nr. 10 (Anhang) ersichtlich.

Eine detaillierte Dokumentation der Verkehrserhebungen ist im Bericht „Arbeitsdokumentation der Bearbeitungsphase I - Bestandsanalyse“ vom Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH, unter dem Punkt Verkehrsanalyse zu finden. In diesem werden die Knotenstromzählungen sowie die Erhebung im Querschnitt durch Seitenradar näher erläutert und die Auswertungsergebnisse dargestellt.

4.2 Verkehrsverteilung

Die Verteilung des gemeindegrenzüberschreitenden Verkehrs von Perchtoldsdorf in Quell- und Zielverkehr bzw. Durchgangsverkehr wurde in zwei Gebieten erhoben - innerhalb des Hauptortes (westlich der Südbahntrasse ohne Tirolerhof) und dem Ortsteil Theresienau. Die Erhebungen vor Ort und die Auswertung der Rohdaten wurde vom Büro Qounts GmbH durchgeführt und die Daten zur weiteren Bearbeitung in tabellarischer Form zur weiteren Analyse zur Verfügung gestellt.

An den Haupteinfahrtspunkten der beiden Gebiete wurden jeweils im Zeitraum von 7:00 bis 9:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr alle ein- bzw. ausfahrenden Kraftfahrzeuge durch Kameraaufnahme erfasst. Die Erhebungen wurden an einem normalen Werktag für das Gebiet des Hauptortes am 16. Mai 2019 und für den Ortsteil Theresienau am 14. Mai 2019 durchgeführt. Mit einem maßgebenden Zeitintervall für die aufenthaltslose Durchfahrt durch das Erhebungsgebiet werden die entsprechenden Ein- und Ausfahrtsrelationen untereinander verglichen und so der reine Durchgangsverkehr ermittelt. Alle dabei nicht erfassten Fahrzeuge bilden den grenzüberschreitenden Quell- und Zielverkehr. Das maßgebende Zeitintervall wurde für das Gebiet des Hauptortes (westlich der Südbahntrasse ohne Tirolerhof) mit 15 Minuten und für den Ortsteil Theresienau mit 5 Minuten als realistische maximale Durchfahrtszeit festgelegt.

Anhand der Zählraten in den beiden Erhebungszeiträumen ergibt sich die Verkehrsverteilung für die Morgenspitze von 7 bis 9 Uhr und die Abendspitze von 15 bis 19 Uhr. Aus diesen Daten der Morgen- und Abendspitze wurde die Verkehrsverteilung für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV_w) – KFZ in 24 Stunden – hochgerechnet. In den Darstellungen sind die Verkehrsverteilungen mit den entsprechenden Durchfahrtsbeziehungen der jeweiligen Erhebungsgebiete dargestellt.

Hauptort

Für den Hauptort wurden an folgenden Standorten Fahrzeugerkennungen im Querschnitt durchgeführt. Diese sind im Plan Nr. 9 (Anhang) in Rot gekennzeichnet:

- Standort 1: Hochstraße – B13 (nördlich der Kreuzung mit Donauwörtherstraße)
- Standort 2: Wiener Gasse – L2091 (zwischen Ketzergasse und Rosenthalgasse)
- Standort 3: Mühlgasse (westlich der Kreuzung mit Rembrandtgasse / Industriestraße)
- Standort 4: Eisenhüttelgasse (zwischen Vesperkreuzstraße und Auf den Zuckermanteln)
- Standort 5: Brunner Gasse – B13 (südlich der Kreuzung mit Herzogbergstraße und Vierbatzstraße)
- Standort 6: Herzogbergstraße – L153 (Ortsrand westlich der Kreuzung mit Liechtensteinstraße)
- Standort 7: Gauguschgasse (zwischen Wiener Gasse und Römerfeldgasse)
- Standort 8: Ketzergasse (westlich der Kreuzung mit Popovicgasse)

Der Standort 7 in der Gauguschgasse hat für die Erfassung des Durchgangsverkehrs nur insofern Bedeutung, dass dadurch die Routenwahl innerhalb des Ortes beurteilt werden kann.

Die Fahrzeugerkennung am Standort 8 wurde auf der Ketzergasse westlich der Popovicgasse durchgeführt. Hier wurden alle Fahrzeuge erfasst, welche durch die Goethestraße, Anzengrubergasse oder Meister-Klieber-Gasse in den Ort fahren bzw. den Ort verlassen.

Für den Hauptort ergibt sich ein tägliches grenzüberschreitendes Verkehrsaufkommen von knapp 40.000 KFZ. Davon sind 21,7% (8.700 Fahrten) Durchgangsverkehr (Plan Nr. 13 – Anhang). Das bedeutet, dass diese KFZ nur durch Perchtoldsdorf durchfahren, jedoch nicht ihre Quelle oder Ziel im Ort haben.

Im maßgebenden Erhebungszeitraum der Morgenspitze von 7:00 bis 9:00 Uhr (Plan Nr. 11 – Anhang) beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs 24,7%, in der Abendspitze von 15:00 bis 19:00 Uhr (Plan Nr. 12 – Anhang) 20,8%.

Die Hauptbeziehungen des Durchgangsverkehrs sind zwischen den Erhebungsstandorten 1 und 5 im Zuge der Donauwörther Straße – Brunner Gasse (Landesstraße B13) sowie 1 und 3 im Zuge der Donauwörther Straße (Landesstraße B13), der Plättenstraße / Wiener Gasse (Landesstraße L2091) und der Mühlgasse (Gemeindestraße). Die Verbindung zwischen Plättenstraße / Wiener Gasse und Mühlgasse erfolgt primär durch die Gauguschgasse und Ambros-Rieder-Gasse bzw. Jakob-Regenhardt-Gasse. Andere Verbindungsstraßen wie die Adam-Strenninger-Gasse (zum Erhebungszeitpunkt gesperrt) und die Schweglergasse haben strukturell nur eine geringe Bedeutung.

Die anderen Beziehungen des Durchgangsverkehrs weisen dagegen nur relativ geringe Frequenzen auf.

Ortsteil Theresienau

Im Ortsteil Theresienau, im Plan Nr. 9 (Anhang) in Grün dargestellt, wurde an folgenden Standorten Fahrzeugerkennungen durchgeführt:

- Standort 1: Rembrandtgasse (nördlich der Kreuzung mit Mühlgasse)
- Standort 2: Rembrandtgasse (südlich der Kreuzung mit Ketzergasse)

- Standort 3: Franz-Lehar-Gasse (südlich der Kreuzung mit Ketzergasse)
- Standort 4: Alfred-Merz-Gasse (zwischen Josef-Weißecker-Gasse und Franz-Schmidt-Gasse)
- Standort 5: Ernst-Wolfram-Marboe-Gasse (Kreuzung mit Rudolf-Lissy-Gasse)

Die Standorte 4 und 5 haben für die Erfassung des Durchgangsverkehrs nur insofern Bedeutung, dass dadurch eine allfällige Routenwahl des Durchgangsverkehrs abseits der Rembrandtgasse, durch die Alfred-Merz-Gasse bzw. Ernst-Wolfram-Marboe-Gasse, erfasst werden kann.

Der Erhebungszeitpunkt war noch vor Durchführung einer Fahrbahnsanierung und dadurch „Entschärfung“ der Schwellen in der Rembrandtgasse.

Für den Ortsteil ergibt sich ein tägliches Verkehrsaufkommen (ohne Binnenverkehr innerhalb des Ortsteils) von knapp über 4.000 KFZ. Davon sind 32,0% (1.325 Fahrten) Durchgangsverkehr (Plan Nr. 16 – Anhang). Im maßgebenden Erhebungszeitraum der Morgenspitze von 7:00 bis 9:00 Uhr (Plan Nr. 14 – Anhang) beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs 28,7%, in der Abendspitze von 15:00 bis 19:00 Uhr (Plan Nr. 15 – Anhang) 30,5%.

Die absolute Frequenz des Durchgangsverkehrs ist in den Fahrtrichtungen Norden (von der Mühlgasse zur Ketzergasse) zu jeder Tageszeit deutlich höher als in der Fahrtrichtung Süden (von der Ketzergasse zur Mühlgasse). Dieser „ortsfremde“ Durchgangsverkehr wird primär durch die Überlastung der B12, speziell im Kreuzungsbereich mit der Ketzergasse („Kreuzung Karl-Wirt“), hervorgerufen. In der Fahrtrichtung Norden wird die Verkehrsfrequenz zu einem großen Teil von Fahrzeugen bestimmt, die von der Autobahnanschlussstelle beim Campus über die B12 und die Industriestraße und weiter durch die Rembrandtgasse zur Ketzergasse fahren. Vermehrt kann auch beobachtet werden, dass Durchgangsverkehr in Richtung Norden auch in der Fahrrelation von der Mühlgasse aus Westen (Ortszentrum) über die Rembrandtgasse bzw. Franz-Lehar-Gasse zur Ketzergasse in Richtung Osten, hervorgerufen wird.

Entsprechend der erfassten Fahrzeuge bei den Erhebungsstellen in der Alfred-Merz-Gasse (Standort 4) und in der Ernst-Wolfram-Marboe-Gasse (Standort 5) zeigt sich, dass hier nur wenige Fahrzeuge als Durchgangsverkehr registriert werden und der ortsfremde Durchgangsverkehr, auch bereits vor der Fahrbahnsanierung, praktisch zur Gänze von der Rembrandtgasse und in geringem Maße von der Franz-Lehar-Gasse, aufgenommen wird. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu und in den Parallelstraßen der Rembrandtgasse durch Umgehungsverkehr aufgrund der Schwellen in der Rembrandtgasse, ist daher eine subjektive Wahrnehmung einzelner Anrainer. Einige tatsächlich erfasste Fahrzeuge sind seltene Einzelergebnisse und nicht verkehrsbestimmend.

4.3 Ruhender Verkehr

Parkraumerhebung (Stellplatzangebot / Stellplatzauslastung)

Das Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH hat für das Gemeindegebiet eine Parkraumerhebung durchgeführt. Hierbei wurde jeder Straßenabschnitt befahren und die Anzahl der möglichen Parkplätze für eine oder beide Straßenseiten erhoben. Bei den Parkmöglichkeiten wurde zwischen längsparken,

schrägparken und senkrechtparken unterschieden. Es wurden ausschließlich Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und auf gemeindeeigenen öffentlichen Parkplätzen, die auf Grundstücken der Gemeinde liegen und von dieser Verwaltet werden, erhoben. Private Stellplätze und Supermarktstellplätze wurden in der Erhebung nicht betrachtet.

Um eine Auslastung der Stellplätze zu erhalten, wurden für jeden Straßenabschnitt am Vormittag und Abend die geparkten KFZ gezählt. Anhand der in der Straßenraumanalyse dokumentierten Daten für das Attribut Parkstreifen (Abb.30) wurde ermittelt, ob das Parken in Straßenzügen möglich oder StVO-widrig ist. Die genauere Vorgehensweise und Dokumentation der Daten lassen sich in der Bearbeitung „Arbeitsdokumentation der Bearbeitungsphase I - Bestandsanalyse“ vom Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH finden. Hier ist für das gesamte Gemeindegebiet eine Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum für den Vormittag und den Abend zu finden. In Summe besteht in Perchtoldsdorf ein Stellplatzangebot an öffentlich zugänglichen Stellplätzen von knapp 11.000 Stellplätzen für PKW. Die mittlere Stellplatzauslastung über das gesamte Gemeindegebiet erreicht vormittags wie abends ähnliche Werte etwa um 50%.

Parkplätze und Kurzparkzonen

Im Ortszentrum von Perchtoldsdorf befinden sich neben den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum auch einige Parkplätze (Plan Nr. 17– Anhang). Für das Stellplatzangebot im Ortszentrum sind unterschiedliche Nutzungsbedingungen gegeben.

Neben den unbegrenzten und frei nutzbaren Parkmöglichkeiten haben im Ortszentrum auch viele Stellplätze eine zeitliche Nutzungsbeschränkung und sind teilweise gebührenpflichtig. Im Bereich der ehemaligen Essigfabrik (Brunner Gasse 1-9) sind 39 Stellplätze mit einer gebührenpflichtigen Kurzparkzonenregelung vorhanden. Ein weiterer kleiner Parkplatz (8 Stellplätze) mit Kurzparkzonenregelung befindet sich in der Latschkagasse. Für diese beiden Parkplätze gilt die Kurzparkzone Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr und von 14 bis 19 Uhr. Samstag ist sie von 8 bis 12 Uhr gültig. Die maximale Kurzparkdauer ist mit 3 Stunden begrenzt.

Eine gebührenpflichtige Kurzparkzone ist im unmittelbaren Bereich des Ortszentrums zu finden. Diese erstreckt sich von der Kreuzung Hochstraße mit der Krautgasse, der Wiener Gasse bis zur Kreuzung mit der Donauwörtherstraße und dem Marktplatz bis zur Kreuzung mit der Elisabethstraße. Ein weiterer kleiner Abschnitt befindet sich in der Brunner Gasse zwischen der Christoph-Gluck-Gasse und der Latschkagasse. In diesen Bereichen ist das Parken von Montag bis Freitag 8 bis 12 Uhr und 14 bis 18 Uhr, sowie Samstag 8 bis 12 Uhr kostenpflichtig. Die maximale Kurzparkdauer ist auf eineinhalb Stunden beschränkt.

In den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen ist 15 Minuten parken gebührenfrei. Eine halbe Stunde kostet 50 Cent. Die Gebührenabgabe erfolgt mittels Handyparken oder Parkschein. Diese können an den Parkscheinautomaten, in den Trafiken Wiener Gasse und Marktplatz sowie im InfoCenter erworben werden.

Eine gebührenfreie Kurzparkzone ist entlang der Wiener Gasse zwischen Donauwörtherstraße und Ambros-Rieder-Gasse zu finden. Diese ist Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr und Samstag von 8 bis 12 Uhr gültig. Die maximale Parkdauer in diesem Abschnitt beträgt eineinhalb Stunden.

Eine weitere gebührenfreie Kurzparkzone befindet sich in der Elisabethstraße von der Kreuzung mit der Brunner Gasse bis zur Kreuzung mit der Hochbergstraße. Hier ist die Kurzparkzone Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr und 14 bis 18 Uhr sowie Samstag von 8 bis 12 Uhr gültig. Die maximale Kurzparkdauer beträgt ebenfalls eineinhalb Stunden.

In den letzten Jahren hat die Gemeinde Perchtoldsdorf jährlich rund 150.000€ Einnahmen aus den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen.

2016	€ 152.745,18
2017	€ 147.090,78
2018	€ 140.175,96
Summe (2016-2018)	€ 440.011,92

Abb.49 Einnahmen der gebührenpflichtigen Kurzparkzone der letzten 3 Jahre

Quelle: Gemeinde Perchtoldsdorf – 05.2019

Eigene Darstellung

Am Bahnhof Perchtoldsdorf befindet sich auf Grundfläche der ÖBB eine Park&Ride-Anlage mit 63 PKW-Stellplätzen und 7 Motorrad-Stellplätzen (Plan Nr. 18 – Anhang). Die Nutzung unterliegt keiner zeitlichen Beschränkung und ist kostenfrei.

E-Ladestationen

In Perchtoldsdorf gibt es derzeit sechs Ladestationen für Elektro-PKW im öffentlichen Straßenraum bzw. auf öffentlichen Parkplätzen. Jene beim Freizeitzentrum in der Plättenstraße und auf dem Parkplatz Kreuzung Hochstraße # Krautgasse werden von Wien Energie betrieben und mit deren Tarifen verrechnet. Die Ladestationen am Marktplatz und beim Kulturzentrum in der Beatrixgasse werden von der Gemeinde betrieben und sind kostenlos. Bei den Stationen Hochstraße/Krautgasse, Plättenstraße und Kulturzentrum sind die Parkzeiten mit dem erforderlichen Ladevorgang begrenzt. Bei der Ladestation am Marktplatz gilt auch während der Ladetätigkeit die Kurzparkzonenregelung, jedoch ohne Gebührenpflicht. Die Ladestationen auf dem Parkplatz vom Billa (in der Donauwörther Straße) und beim Spar (in der Mühlgasse) werden auch von Wien Energie betrieben und verrechnet. Für die Parkplätze gelten die ausgeschriebenen Öffnungszeiten der Eigentümer.

Stellplatzverpflichtung

Gemäß der NÖ Bauordnung muss in Niederösterreich seit 1976 bei Neubauvorhaben 1 PKW-Stellplatz je Wohneinheit auf Eigengrund errichtet werden. Entsprechend dem Bebauungsplan samt Bebauungsvorschriften (§3, Abs. 4) der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, besteht jedoch seit 2008 die Verpflichtung, ab der zweiten Wohneinheit 2 Stellplätze für Personenkraftwagen je Wohneinheit auf Eigengrund zu errichten.

Diese Regelung gilt für das gesamte Gemeindegebiet und unabhängig von der Art der Wohnbebauung und Größe der Wohneinheit.

5. Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)

5.1 Fußgängerverkehr

Das Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH hat an zehn Standorten im Ortsgebiet Frequenzzählungen für Fußgänger und Radfahrer durchgeführt. Dabei wurden vor allem in den Bereichen Marktplatz und Wiener Gasse die Fußgängerquerungen über die Straßen genauer betrachtet. Auf der Bahnbrücke wurde die Fußgängerfrequenz entlang der Brücke erhoben. Ergebnisse sowie Darstellungen sind in der Bearbeitung „Arbeitsdokumentation der Bearbeitungsphase I - Bestandsanalyse“ vom Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH zu finden.

5.2 Radverkehr

Das bereits vorliegende Radverkehrskonzeptes für die Marktgemeinde Perchtoldsdorf vom Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH aus dem Jahr 2018, wurde in die gegenständliche Bearbeitung übernommen. Wie bereits erwähnt wurde an ausgewählten Standorten vom Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH eine Frequenzzählung von Fußgängern und Radfahrern durchgeführt. Die Ergebnisse und Auswertungen sind in deren Bericht „Arbeitsdokumentation der Bearbeitungsphase I - Bestandsanalyse“ erfasst.



Abb.50 Radverkehrskonzept Perchtoldsdorf
Quelle: Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH – 03.2019

5.3 Sicherheits- und Komfortdefizite

Die Sicherheitsdefizite für den nichtmotorisierten Individualverkehr werden in Kapitel 8 – Verkehrssicherheit – erläutert.

6. Öffentlicher Verkehr (ÖV)

6.1 Linien-, Haltestellen- und Intervallangebot

Im Plan Nr. 19 (Anhang) ist das Linien- und Haltestellenangebot für die Marktgemeinde Perchtoldsdorf dargestellt. Dabei ist zu erkennen, dass drei Buslinien das Gemeindegebiet durchqueren (Linie 256, 259 und 260). Diese haben unterschiedliche Bedeutungen für den Ortsverkehr der Gemeinde. Die Linie 256 fährt von Wien Bahnhof-Liesing über den Marktplatz und den Tirolerhof zur Gemeinde Gießhübel. Sie dient als Zubringer zum Bahnhof Liesing sowie für Teile des Ortsgebietes zur Erschließung des Ortszentrums. Das Intervall liegt an Werktagen sowie am Wochenende bei 30 Minuten. An Werktagen wird zu den Hauptzeiten (6:15 bis 8:45 sowie 15:50 bis 18:50) das Intervall auf 15 Minuten verringert. Die Bedienzeiten werden in Abb.51 dargestellt.

Montag bis Freitag	4:45 bis 0:00
Samstag	5:00 bis 0:00
Sonntag / Feiertag	6:30 bis 0:00

Abb.51 Bedienzeiten der Linie 256

Quelle: VOR – 05.2019

Eigene Darstellung

Die Buslinie 259 fährt ebenfalls von Wien Bahnhof-Liesing über die Breitenfurter Straße nach Rodaun und durch das Ortsgebiet von Perchtoldsdorf weiter zum Bahnhof Mödling. Für die ortsinterne Erschließung von Perchtoldsdorf hat diese Buslinie eine geringe Bedeutung. Sie dient als Zubringer zum Bahnhof Liesing. Während der in Abb.52 dargestellten Bedienzeiten hat der Bus ein durchschnittliches Intervall von 30 Minuten. Werktags wird die Linie zwischen 6:30 bis 8:30 und 15:00 bis 18:30 im verkürzten 15-Minuten-Intervall bedient. An Samstagen wird ab 20:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ab 19:00 Uhr bis Betriebsschluss um 0:30 das Intervall auf 60 Minuten erweitert.

Montag bis Freitag	5:00 bis 0:30
Samstag	5:30 bis 0:30
Sonntag / Feiertag	7:00 bis 0:30

Abb.52 Bedienzeiten der Linie 259

Quelle: VOR – 05.2019

Eigene Darstellung

Für den Ortsverkehr eine sehr geringe Bedeutung hat die Linie 260. Diese fährt von Wien Siebenhirten über den Bahnhof Perchtoldsdorf, die Gemeinde Brunn am Gebirge zum Bahnhof Mödling. An Sonn- und Feiertagen wird die Linie nur bis zur Volksschule Brunn am Gebirge geführt. Während der Bedienzeiten (Abb.53) wird der Bus im 30 Minuten Intervall geführt.

Montag bis Freitag	5:30 bis 20:30
Samstag	6:00 bis 20:30
Sonntag / Feiertag	8:30 bis 20:30

Abb.53 Bedienzeiten der Linie 260

Quelle: VOR – 05.2019

Eigene Darstellung

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf verfügt über eine Ortslinie welche große Teile des Ortsgebietes, westlich der Südbahntrasse, abfährt. Der Ortsbus besteht laut Fahrplan aus 3 Linien, wird jedoch als Rundkurs gefahren, wobei dies nur mit einem Bus durchgeführt wird. Die Linie 1 fährt eine Runde vom Marktplatz über den Sportplatz und das Schulzentrum zurück zum Marktplatz. Von dort wird der Bus als Linie 2 geführt und fährt den Rundkurs entgegen des Uhrzeigersinnes. Die Endstation ist wieder der Marktplatz. Im Anschluss wird der Bus als Linie 3 geführt und fährt in vielen Bereichen dieselbe Strecke in die entgegengesetzte Fahrtrichtung (im Uhrzeigersinn). Durch diese Linienführung kommt es entlang der Stationen der Linien 2 und 3 zu einem durchschnittlichen Intervall von 30 Minuten. Im Bereich der Linie 1 beträgt das Intervall 60 Minuten. In Plan Nr. 19 (Anhang) ist zu erkennen, dass die Ortslinie vor allem Gebiete die von anderen Buslinien nicht bedient werden, erschließt. Für die Erschließung des Ortszentrums hat diese Linie eine hohe Bedeutung. In Abb.54 sind die Bedienzeiten der Ortslinie dargestellt. Der Ortsbus ist in den Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) integriert jedoch wird dieser Linienbetrieb nur durch Kostenbeteiligung der Gemeinde Perchtoldsdorf durchgeführt. Die Gemeinde leistet dafür monatlich eine Zuzahlung von knapp 8.000€ an den VOR.

Montag bis Freitag	6:00 bis 19:00
Samstag	6:00 bis 14:30
Sonntag / Feiertag	keine Bedienzeiten

*Abb.54 Bedienzeiten der Ortslinie
 Quelle: VOR – 05.2019
 Eigene Darstellung*

Die zahlreichen Buslinien welche tangential entlang der Ketzergasse fahren, haben nur eine Bedeutung für die dort angrenzende Bevölkerung. Diese Buslinien haben als Ziel den Bahnhof Wien Liesing oder die U-Bahn-Station Siebenhirten.

Die Schnellbahnstation Perchtoldsdorf befindet sich im östlichen Teil des Gemeindegebietes. Diese Haltestelle wird nicht von allen Zügen des Regionalverkehrs bedient. Schnellzüge im Regionalverkehr entlang der Südbahnstrecke halten in den Bahnhöfen Wien Liesing und Mödling, Schnellbahnen halten auch in der Station Perchtoldsdorf. Daher kommt es in den Bahnhöfen Wien-Liesing und Perchtoldsdorf zu unterschiedlichen Intervallen.

Die Straßenbahnlinie 60 hat ihre Endstelle in Rodaun und grenzt hierbei an das Ortsgebiet von Perchtoldsdorf. Diese hat nur eine geringe Bedeutung für die Bevölkerung von Perchtoldsdorf und ist durch ihre lange Fahrzeit zu den U-Bahn-Stationen Hietzing und der Endstation Westbahnhof unattraktiv.

6.2 Versorgungsqualität

Um das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Perchtoldsdorf bewerten zu können, wurden Haltestellenkategorien ermittelt und ÖV-Güteklassen erstellt. Zur Ermittlung der Wertigkeiten aller Haltestellen in der Gemeinde Perchtoldsdorf wurde die, in Zusammenarbeit von ROSiNAK & PARTNER und der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ erarbeitete „Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen“ herangezogen. In den folgenden Schritten

wird das komplexe Verfahren zur Ermittlung von Haltestellenkategorien und den ÖV-Güteklassen erläutert.

Zu Beginn der Ermittlung wird für das Gemeindegebiet die räumlichen Zuordnung, welche in Abb.55 zu erkennen ist, definiert. Perchtoldsdorf durch seine städtisch / ländliche Ortsstruktur, sowie durch die Nähe zu Wien, ist den Güteklassen C und D zuzuordnen. Das bedeutet, dass die in den folgenden Schritten bestimmte Güteklasse jeder Haltestelle nicht schlechter als Kategorie D sein sollte, um eine gute ÖV-Erschließung zu gewährleisten.

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
D	Gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

Abb.55 Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung und räumlicher Zuordnung
 Quelle: ROSiNAK & Partner, 2017
 Eigene Darstellung

Die Ermittlung der vorhandenen Güteklassen erfolgt gemäß dem Linien-, Haltestellen- und Intervallangebot sowie den maßgebenden Distanzen zu den Haltestellen (Einzugsbereiche). Um die Haltestellenkategorie zu ermitteln, wird für jede Haltestelle im Gemeindegebiet die Anzahl der Halte aller Verkehrsmittel erfasst. Diese wurden entsprechend ihrer Nutzererfordernisse in drei Betrachtungszeiträume aufgeteilt. Betrachtungszeitraum 1 betrachtet den „Arbeitsverkehr-Pendler“, Zeitraum 2 den „Abendverkehr an Werktagen“ und der Zeitraum 3 den „Wochenend- und Freizeitverkehr“. Aus den Haltestellenkategorien und Einzugsbereichen leiten sich die ÖV-Güteklassen ab und bringen die Versorgungsqualität zum Ausdruck.

Für die Versorgungsqualität wurden folgende Szenarien anhand von Plandarstellungen erarbeitet:

- ÖV-Güteklassen für den „Arbeitsverkehr – Pendler“ im Zeitraum Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr (Plan Nr. 20 – Anhang)
- ÖV-Versorgung gemäß der Qualitätsbeschreibung für den „Arbeitsverkehr – Pendler“ im Zeitraum Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr (Plan Nr. 21 – Anhang)
 Dabei werden Güteklassen, welche schlechter als Kategorie D sind (in Abb.55 für die Gemeinde Perchtoldsdorf ermittelt) nicht berücksichtigt. Für Bereiche die Außerhalb der Güteklasse D liegen, ist keine gute ÖV-Erschließung für den „Arbeitsverkehr“ gegeben.
- ÖV-Güteklassen für „Abendverkehr an Werktagen“ im Zeitraum Montag bis Freitag von 20 bis 24 Uhr (Plan Nr. 22 – Anhang)

- ÖV-Güteklassen für den „Wochenend- und Freizeitverkehr“ im Zeitraum Samstag von 14 bis 24 Uhr sowie Sonntag von 6 bis 24 Uhr (Plan Nr. 23 – Anhang)
 - ÖV-Güteklassen für den „Innerortsverkehr“ (Binnenpendler, Erschließung der Infrastruktureinrichtungen, etc.) im Zeitraum von Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr (Plan Nr. 24 – Anhang)
 - ÖV-Versorgung gemäß der Qualitätsbeschreibung für den „Innerortsverkehr“ im Zeitraum Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr (Plan Nr. 25 – Anhang)
- Hierbei werden ebenfalls Güteklassen, welche schlechter als Kategorie D sind (in Abb.55 für die Gemeinde Perchtoldsdorf ermittelt) nicht berücksichtigt. Für Bereiche die Außerhalb der Güteklasse D liegen, ist keine gute ÖV-Erschließung für den „Innerortsverkehr“ gegeben.

Bei der Ermittlung der Güteklassen und für die Darstellung der Versorgung gemäß Qualitätsbeschreibung für den „Innerortsverkehr“, werden nur jene Linien und Haltestellen berücksichtigt, die für die innerörtliche Erschließung (z.B. Erreichbarkeit des Ortszentrums) maßgebend sind.

Ermittlung der Haltestellenintervalle

Zu Beginn der Ermittlung der ÖV-Haltestellenkategorie wurden die Uhrzeiten der drei Betrachtungszeiträume festgelegt und die Haltestellenintervalle berechnet.

Betrachtungszeitraum 1 „Arbeitsverkehr“	Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr
Betrachtungszeitraum 2 „Abendverkehr-Werktag“	Montag bis Freitag zwischen 20 und 24 Uhr
Betrachtungszeitraum 3 „Wochenendverkehr“	Samstag zwischen 14 und 24 Uhr sowie Sonntag zwischen 6 und 24 Uhr

Abb.56 Betrachtungszeiträume für Erstellung der ÖV-Güteklasse
 Eigene Darstellung

Anhand der jeweiligen Zeiträume werden für jede Haltestelle im Gemeindegebiet, die Anzahl der Halte für die unterschiedlichen Verkehrsmittel zusammengezählt. Um die folgenden Schritte zur Ermittlung der ÖV-Haltestellenkategorie und ÖV-Güteklassen besser veranschaulichen zu können, werden beispielhaft die Stationen „Perchtoldsdorf Marktplatz“ sowie „Perchtoldsdorf Bahnhof“ genauer beschrieben.

In der Station „Perchtoldsdorf Marktplatz“ halten die Buslinie 256 sowie der Ortsbus Linie 1, Linie 2 und Linie 3. Hier ergeben sich für die festgelegten Betrachtungszeiträume folgende Anzahl an Kursen:

Betrachtungszeitraum 1	76 Kurse
Betrachtungszeitraum 2	7 Kurse
Betrachtungszeitraum 3	54 Kurse

Abb.57 Anzahl Kurse – Station Perchtoldsdorf Marktplatz
 Quelle: VOR – 05.2019
 Eigene Darstellung

Die Station „Perchtoldsdorf Bahnhof“ gilt sowohl als Haltestelle für die Buslinie 260, den Ortsbus Linie 2 und Linie 3 sowie für die Schnellbahn. Hier ergeben sich folgende Kursanzahlen in den jeweiligen Betrachtungszeiträumen.

Betrachtungszeitraum 1	193 Kurse
Betrachtungszeitraum 2	28 Kurse
Betrachtungszeitraum 3	284 Kurse

Abb.58 Anzahl Kurse – Station Perchtoldsdorf Bahnhof

Quelle: VOR – 05.2019

Eigene Darstellung

Anhand folgender Formel werden die einzelnen Intervalle für jede Station ermittelt:

Anzahl der Kurse dividiert durch Anzahl der Minuten des Betrachtungszeitraums multipliziert mit dem Richtungsfaktor 0,5.
 => $\text{Kurse} / \text{Minuten} * 0,5$

Um die einzelnen Variablen in die Formel einsetzen zu können, wurde für jeden Betrachtungszeitraum die Dauer in Minuten umgerechnet.

Betrachtungszeitraum 1	(14 Stunden) 840 Minuten
Betrachtungszeitraum 2	(4 Stunden) 240 Minuten
Betrachtungszeitraum 3	(10+18 Stunden) 1.680 Minuten

Abb.59 Anzahl der Minuten je Betrachtungszeitraum

Eigene Darstellung

Es ergeben sich für die betrachteten Stationen im jeweiligen Zeitraum folgende durchschnittliche Intervalle.

Betrachtungszeitraum 1	$76 \text{ Kurse} / (840 \text{ Minuten} * 0,5) = 22,11 \text{ Minuten}$
Betrachtungszeitraum 2	$7 \text{ Kurse} / (240 \text{ Minuten} * 0,5) = 68,57 \text{ Minuten}$
Betrachtungszeitraum 3	$54 \text{ Kurse} / (1680 \text{ Minuten} * 0,5) = 62,22 \text{ Minuten}$

Abb.60 Berechnung Intervalle – Station Perchtoldsdorf Marktplatz

Quelle: VOR – 05.2019

Eigene Darstellung

Betrachtungszeitraum 1	$193 \text{ Kurse} / (840 \text{ Minuten} * 0,5) = 8,70 \text{ Minuten}$
Betrachtungszeitraum 2	$28 \text{ Kurse} / (240 \text{ Minuten} * 0,5) = 17,14 \text{ Minuten}$
Betrachtungszeitraum 3	$284 \text{ Kurse} / (1680 \text{ Minuten} * 0,5) = 11,83 \text{ Minuten}$

Abb.61 Berechnung Intervalle – Station Perchtoldsdorf Bahnhof

Quelle: VOR – 05.2019

Eigene Darstellung

Ermittlung der ÖV-Haltestellenkategorie

Die errechneten Minuten ergeben das durchschnittliche Intervall für die jeweilige Station. Im Beispiel Perchtoldsdorf Marktplatz bedient im Betrachtungszeitraum 1 alle 22,11 Minuten ein Bus die Station. Um diese Werte einordnen zu können wurde von den Verfassern der „Leitlinie für österreichweite ÖV-Güteklassen“, Haltestellenkategorien festgelegt. Diese werden anhand der durchschnittlichen Kursintervalle und für die jeweiligen Verkehrsmittel festgelegt und sind in Abb.62 ersichtlich. Für die Gemeinde Perchtoldsdorf sind die Verkehrsmittelkategorien S-Bahn, Straßenbahn und Bus von Bedeutung. Es wird für jede Station immer das höchstrangige vorhandene Verkehrsmittel betrachtet.

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, O-Bus	Bus
< 5 Min.	I	I	II	III
5 bis 10 Min.	I	II	III	III
10 bis 20 Min.	II	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	III	IV	V	V
40 bis 60 Min.	IV	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	V	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.		VII	VIII	VIII

Abb.62 Haltestellenkategorien
Quelle: ROSiNAK & Partner, 2017
Eigene Darstellung

Anhand dieser Einteilung kann für jede Haltestelle in der Gemeinde eine Kategorie festgelegt werden.

Höchstrangige Verkehrsmittel => Bus		
Betrachtungszeitraum 1	22,11 Minuten	V
Betrachtungszeitraum 2	68,57 Minuten	VII
Betrachtungszeitraum 3	62,22 Minuten	VII

Abb.63 Haltestellenkategorie – Station Perchtoldsdorf Marktplatz
Quelle: ROSiNAK & Partner, 2017
Eigene Darstellung

Höchstrangige Verkehrsmittel => Schnellbahn		
Betrachtungszeitraum 1	8,70 Minuten	II
Betrachtungszeitraum 2	17,14 Minuten	III
Betrachtungszeitraum 3	11,83 Minuten	III

Abb.64 Haltestellenkategorie – Station Perchtoldsdorf Bahnhof

Quelle: ROSiNAK & Partner, 2017

Eigene Darstellung

Ermittlung der ÖV-Güteklasse

Anhand der ermittelten Haltestellenkategorie für jede Station im Gemeindegebiet, kann anhand der Distanz zur Haltestelle eine ÖV-Güteklasse zugeteilt werden. In Abb.65 ist zu erkennen, dass je größer die Distanz zu einer Haltestelle ist, sich auch die Güteklasse verschlechtert.

Haltestellenkategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 – 500m	501 – 750m	751 – 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	G
VII	F	G	G	
VIII	G	G		

Abb.65 ÖV-Güteklassen

Quelle: ROSiNAK & Partner, 2017

Eigene Darstellung

Für die Station Perchtoldsdorf Marktplatz ergeben sich für den Betrachtungszeitraum 1 „Arbeitsverkehr“ folgende Güteklassen.

Haltestellenkategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 – 500m	501 – 750m	751 – 1.000m
V	D	E	F	G

Abb.66 ÖV-Güteklassen Betrachtungszeitraum 1 – Perchtoldsdorf Marktplatz
 Quelle: ROSiNAK & Partner, 2017
 Eigene Darstellung

Um die Unterschiede aufzuzeigen, wird in Abb.67 für die Station Perchtoldsdorf Bahnhof der Betrachtungszeitraum 2 „Abendverkehr / Werktag“ dargestellt.

Haltestellenkategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 – 500m	501 – 750m	751 – 1.000m
III	B	C	D	E

Abb.67 ÖV-Güteklassen Betrachtungszeitraum 2 – Perchtoldsdorf Bahnhof
 Quelle: ROSiNAK & Partner, 2017
 Eigene Darstellung

Anhand der aufgezeigten Berechnungen und Zuteilungen wurden für alle Haltestellen Kategorien ermittelt und den Einzugsbereichen der Haltestellen die entsprechenden ÖV-Güteklassen zugeteilt.

Betrachtet man den im Plan Nr. 20 (Anhang) dargestellten „Arbeitsverkehr – Pendler“ im Zeitraum Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr, ist zu erkennen, dass die Einzugsbereiche der Haltestellen über das gesamte Ortsgebiet gehen und so alle Bereiche – anhand der jeweiligen Güteklasse – besser oder schlechter durch den ÖV versorgt sind. Die Einzugsbereiche wurden mit den Radien 300 Meter, 500 Meter und 750 Meter um die Haltestellen gelegt. Bei der Schnellbahn liegt der maximale Zugangsweg bei einem Radius von 1.000 Metern.

Wird die ÖV-Versorgung laut der Qualitätsbeschreibung (Abb.55) betrachtet, so haben Einzugsbereiche die in Güteklasse D oder besser liegen eine gute Versorgung durch den öffentlichen Verkehr. Alle Bereiche die Güteklasse E, F und G aufweisen sind nicht gut versorgt. Die ÖV-Versorgung „Arbeitsverkehr – Pendler“ (Plan Nr. 21 – Anhang) ist so für einige Bereiche innerhalb des Gemeindegebietes nicht gegeben. Vor allem das Gebiet Sonnberg und Lindberg/Hochberg liegen außerhalb der guten ÖV-Erschließung. Auch Teile der Tirolerhofsiedlung liegen außerhalb.

Im Plan Nr. 22 (Anhang) ist die Situation der ÖV-Güteklassen für den Abend (Montag bis Freitag zwischen 20 und 24 Uhr) dargestellt. Hier ist vor allem zu erkennen, dass der Ortsbus um diese Uhrzeit nicht mehr fährt und so einige Stationen nicht bedient werden. Das Gebiet im Einzugsbereich der Schnellbahnstationen Wien-Liesing Bahnhof und Perchtoldsdorf Bahnhof, sowie der Straßenbahnstation Rodaun weisen auch für den Abend eine sehr gute ÖV-Güteklasse auf.

Für den „Freizeitverkehr“ – Samstag 14 bis 24 Uhr sowie Sonntag 6 bis 24 Uhr – ist im Plan Nr. 23 (Anhang) eine ähnliche Situation zu erkennen. Entlang der Ketzergasse ist eine sehr gute Versorgung durch den öffentlichen Verkehr ersichtlich.

Alle Szenarien betrachten den gesamten öffentlichen Verkehr der Gemeinde Perchtoldsdorf. Dieser richtet sich jedoch sehr auf das Auspendeln aus der Gemeinde. Der Innerortsverkehr veranschaulicht alle öffentlichen Verkehrsmittel, die für Wege innerhalb der Gemeinde genutzt werden können. Dieses Szenario „Innerortsverkehr“ – dargestellt im Plan Nr. 24 (Anhang) – zeigt, dass vor allem die Linien des Ortsbusses für den Innerortsverkehr eine wichtige Rolle spielen. Aufgrund des begrenzten Intervallangebotes ist jedoch anhand der Qualitätsbeschreibung für den Innerortsverkehr in vielen Teilen von Perchtoldsdorf keine gute ÖV-Versorgung gegeben. In Plan Nr. 25 (Anhang) ist gut zu erkennen, dass die Ortsteile beidseitig entlang der Schnellbahn und teilweise entlang der Ketzergasse keine gute Erschließung für den Innerortsverkehr haben.

6.3 Tarifgestaltung

Die Marktgemeinde Perchtoldsdorf liegt innerhalb der Zonenüberschneidung der Außenzone 260 und 270.

In Abb.68 ist zu erkennen, dass für die Fahrt nach Wien unterschiedliche Tarife in Anspruch genommen werden können. Wird für die Wegstrecke in Perchtoldsdorf der Regionalbus verwendet und auf die ÖBB umgestiegen, so gilt der Tarif Wiener Regionalverkehr. In diesem ist auch die Wiener Lokalbahn im Streckenabschnitt Vösendorf-Siebenhirten bis Wien-Matzleinsdorferplatz enthalten.

Ist ein Umsteigen auf die Wiener Linien (U-Bahn, Straßenbahn und Wiener Busse) nötig, so wird der Tarif inklusive Kernzone verrechnet.

Innerhalb der Marktgemeinde und bis zur Kernzonengrenze kostet eine Einzelfahrt 1,80€. Die Gemeinde übernimmt für diese Fahrten die Hälfte der Kosten und bezahlt diese gemäß gültigem Kooperationsvertrag an den Verkehrsverbund Ost-Region. Die Einzelfahrt kostet somit für den Benutzer 0,90€. Daraus entstehen derzeit der Marktgemeinde Perchtoldsdorf Kosten von 4.000€ pro Jahr.

Jahreskarte

Für Besitzer einer Jahreskarte der Außenzone gibt es von der Gemeinde Perchtoldsdorf eine jährliche Förderung von 50€. Diese Förderung kann sowohl von Bewohnern der Gemeinde beantragt werden, als auch von Arbeitsependlern in die Gemeinde. Im Jahr 2019 hat die Gemeinde knapp 60 Zuzahlungen zu Jahresnetzkarten getätigt. Ab dem Jahr 2020 beträgt die Förderung 70€ pro Jahreskarte der Außenzone.

von Perchtoldsdorf	
nach	
Wien (inkl. Wien Regionalverkehr)	Einzelfahrt - Tageskarte - Wochenkarte 17,60€ Monatskarte 61,00€ Jahreskarte 490,00€ (-50€ Zuzahlung => 440,00€)
Wien (inkl. Kernzone)	Einzelfahrt 4,20€ Tageskarte 9,30€ Wochenkarte 25,10€ Monatskarte 76,00€ Jahreskarte 615,00€ (-50€ Zuzahlung => 565,00€)
Wien Kernzonengrenze	Einzelfahrt 1,80€ (0,90€ Zuzahlung => 0,90€) Tageskarte 3,50€ Wochenkarte 11,70€ Monatskarte 40,50€ Jahreskarte 365,00€ (-50€ Zuzahlung => 315,00€)

Abb.68 Preisliste von Perchtoldsdorf nach Wien

Quelle: VOR – 07.2018

Eigene Darstellung

7. Angebot alternative Verkehrsmittel

7.1 P'Taxi

Für Fahrten mit dem Taxi werden mit personenbezogener Perchtoldsdorf-Karte innerhalb der Gemeinde und nach Liesing Fixtarife verrechnet. Innerhalb der Gemeinde beträgt dieser 5,00€ je Taxibon, wovon 0,90€ von der Gemeinde zugezahlt werden. Nach Liesing kostet die Fahrt 5,50€. Hier zahlt die Gemeinde 0,70€ zu. Für Sonderfahrten – diese müssen bei der Gemeinde genehmigt werden – werden 5,00€ verrechnet mit einer Zuzahlung von 1,40€ von der Gemeinde.

Bei der Verrechnung des Taxibons ist es nicht relevant wie viele Personen mitfahren. Gibt es eine gemeinsame Ein- und Aussteigstelle wird nur ein Taxibon verrechnet.

Orts-Fahrt	
Kosten pro Taxibon (Fahrgast)	5,00€
Förderung der Gemeinde	0,90€
Liesing-Fahrt	
Kosten pro Taxibon (Fahrgast)	5,50€
Förderung der Gemeinde	0,70€
Sonderfahrt	
Kosten pro Taxibon (Fahrgast)	5,00€
Förderung der Gemeinde	1,40€

Abb.69 Kosten pro Taxibon und Förderung der Gemeinde

Quelle: Gemeinde Perchtoldsdorf – 11.2019

Eigene Darstellung

Im Jahr 2018 gab es ca. 24.000 Fahrten mit dem Taxi in Perchtoldsdorf, wofür die Gemeinde einen Kostenanteil von knapp 20.000€ trägt.

Orts-Fahrt	
Fahrten mit Taxibon	17.384
Förderung Gemeinde (á 0,90€)	15.645,60€
Liesing-Fahrt	
Fahrten mit Taxibon	6.129
Förderung Gemeinde (á 0,70€)	4.290,30€
Sonderfahrt	
Fahrten mit Taxibon	138
Förderung Gemeinde (á 1,40€)	193,20€
Kostenanteil der Gemeinde (2018)	20.129,10€

Abb.70 Kostenanteil der Gemeinde für das PTaxi 2018

Quelle: Gemeinde Perchtoldsdorf – 11.2019

Eigene Darstellung

7.2 Verstärkerbus „Fa. Felner“

Um den Schülerverkehr aus dem östlichen Ortsgebiet zum Schulzentrum Rosegggasse in der Früh besser bewältigen zu können, bezahlt die Gemeinde einen Verstärkerbus der Firma Felner, der hinter dem Ortsbus fährt und so eine Überfüllung des Linienbusses vermeidet. Der Bus fährt von der Rudolf-Hochmayer-Gasse um 7:25 Uhr los und folgt dem Ortsbus Linie 2 bis zum Marktplatz. Die Kosten von 165,00€ pro Tag für den Schülertransport werden pro Schultag im Monat abgerechnet. Im Frühjahr 2019 wurde dieser Verstärkerbus im Probetrieb gefahren und für das gesamte Schuljahr 2019/2020 beauftragt. Für das Schuljahr 2019/2020 entstehen somit für die Gemeinde Kosten von ungefähr 30.000€. Eine weitere Beauftragung für das folgende Schuljahr 2020/2021 ist noch nicht erfolgt.

7.3 Fahrradverleih „nextbike“

Die Firma nextbikeAT GmbH bietet u.a.in Niederösterreich seine Räder zum Verleih an. Für Besitzer der Niederösterreich Card, ÖBB-Vorteilscard oder VOR-Jahreskarte gibt es Vergünstigungen beim Ausborgen der Räder.

Von März bis November 2018 wurden im gesamten Bezirk Mödling rund 7.700 Fahrten mit Nextbike unternommen. In diesem Zeitraum wurden an den Standorten in der Gemeinde Perchtoldsdorf 826 Fahrräder ausgeliehen (Abb.71).

Standort	Ausleihen
Perchtoldsdorf / Bahnhof	103
Perchtoldsdorf / Freizeitzentrum	197
Perchtoldsdorf / Kulturzentrum	246
Perchtoldsdorf / Marktplatz	135
Perchtoldsdorf / Rodaun	145
Perchtoldsdorf Gesamt	826

Abb.71 Nextbike Fahrten Perchtoldsdorf - März bis November 2018

Quelle: NÖ Energie- & Umweltagentur Betriebs GmbH – 11.2019

Eigene Darstellung

Betrachtet man die Fahrzeiten eines ausgeborgten Nextbikes, so waren im Zeitraum März bis November 2018 80% der Fahrten maximal eine halbe Stunde lang. Daran ist zu erkennen, dass vor allem für kurze Strecken auf das Fahrrad zurückgegriffen wird.

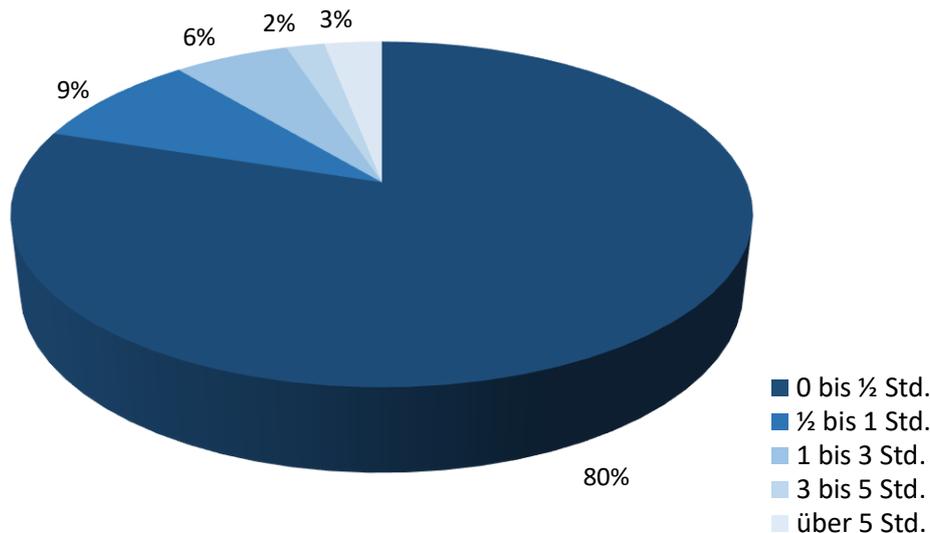


Abb.72 Nextbike Fahrzeiten Bezirk Mödling - März bis November 2018

Quelle: NÖ Energie- & Umweltagentur Betriebs GmbH – 11.2019

Eigene Darstellung

Dieses Jahr (Winter 2019/2020) wird zum ersten Mal in der Gemeinde Perchtoldsdorf der Nextbike-Verleih auch in den Wintermonaten – November bis März – angeboten.

7.4 E-Carsharing „Share-too“

Das Carsharing Unternehmen Share-too hat in der Gemeinde Perchtoldsdorf einen Standort für die Entnahme bzw. Rückgabe seines Leihautos. Diese befindet sich in der Plättenstraße vor dem Freizeitzentrum. Über den Bezirk Mödling verstreut liegen weitere siebzehn Stationen des Unternehmens. Anhand der verschiedenen Tarifmodelle wird das Ausborgen je nach gebuchter Zeit verrechnet. Vor der Benutzung des E-Autos muss der Nutzungszeitraum via App oder Homepage gebucht werden. Dieser muss zumindest dreißig Minuten und kann bis zu maximal 72 Stunden betragen. Die Elektroautos müssen jeweils am Standort wo sie ausgeborgten wurden wieder retourniert und geladen werden.

8. Verkehrssicherheit

8.1 Unfälle mit Personenschaden

Die Daten aller Unfälle mit Personenschaden aus den Jahren 2016 bis 2018 wurden vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) aufbereitet. Hierbei wurden Ort des Unfalls, Straßenverhältnisse, Unfallgrund, persönliche Daten der Unfallbeteiligten, Art des Verkehrsmittels usw. dokumentiert. Für die Veranschaulichung der Unfallstellen (Plan Nr. 26 – Anhang) wurden die Unfälle hinsichtlich der Unfallteilnehmer untergliedert in:

- ⇒ KFZ alleine (ohne anderen Unfallbeteiligten)
- ⇒ KFZ mit KFZ
- ⇒ KFZ mit Fahrrad
- ⇒ KFZ mit Fußgänger / Scooter
- ⇒ Fahrrad alleine (ohne anderen Unfallbeteiligten)
- ⇒ Fahrrad mit Fußgänger / Scooter

Eine Unfallophäufungsstelle gemäß RVS 02.02.21 ist für das Gemeindegebiet nicht gegeben. Jedoch sind anhand der dargestellten Unfälle mit Personenschaden Gefahrenstellen vorhanden. Diese werden in Kapitel 8.3 Gefahrenstellen analysiert.

Im betrachteten Zeitraum wurden 127 Unfälle mit Personenschaden erfasst. Bei 45% der entstandenen Unfälle mit Personenschaden in den Jahren 2016 bis 2018, waren zwei oder mehrere KFZ beteiligt. Knapp $\frac{1}{4}$ (=23,6%) der Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich zwischen KFZ und Fußgänger bzw. Radfahrer (NMIV). Entlang der Donauwörther Straße, Plättenstraße und Mühlgasse ist eine größere Anzahl an einzelnen Unfallstellen zu finden.

Unfallbeteiligte (2016 – 2018)	Anzahl der Unfälle
KFZ alleine	21
KFZ mit KFZ	58
KFZ mit Fahrrad	11
KFZ mit Fußgänger / Scooter	19
Fahrrad alleine	15
Fahrrad mit Fußgänger / Scooter	3
Unfälle mit Personenschaden (2016 -2018)	127

Abb.73 Unfälle mit Personenschaden 2016 - 2018

Quelle: KFV – 11.2019

Eigene Darstellung

8.2 Geschwindigkeitsverhalten

Im Zuge der durchgeführten Querschnittszählungen mit einem Seitenradar vom Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH und KH13 Bau- und Verkehrstechnik e.U., wurden auch Geschwindigkeitsmessungen an den einzelnen Erhebungsstandorten durchgeführt. Diese sind gemeinsam mit den behördlich festgelegten Standorten für Geschwindigkeitsüberwachung mit stationären Geräten („Radarkabine“) im Plan Nr. 27 (Anhang) dargestellt. Bei den Messungen mit

einem Seitenradargerät wurden die gefahrenen Geschwindigkeiten aller Fahrzeuge erfasst. Für die Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus sind die V_{85} (Geschwindigkeit die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird) und der Anteil der Überschreitungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, maßgebend.

Das allgemeine Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) liegt in vielen Bereichen des Ortsgebietes etwas über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. In einzelnen Straßen, u.a. in der Hochberg- / Herzogbergstraße oder der oberen Mühlgasse, sind jedoch deutlich höhere Überschreitungen vorhanden. Dies sind primär auch jene Straßen, die den Durchgangsverkehr aufnehmen bzw. eine innerörtliche Sammelfunktion haben.

Dagegen ist in den Straßen mit praktisch ausschließlich Erschließungsfunktion das Geschwindigkeitsniveau oft auch unter der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Es zeigt sich, dass das Geschwindigkeitsniveau neben der Straßenfunktion auch speziell von der Straßenraumgestaltung abhängig ist.

8.3 Gefahrenstellen

Gefahrenstellen sind Straßenstellen bzw. Strecken, die ständig potentielle gleichartige Risiken, allenfalls auch einzelne Unfälle aufweisen. In der fachlich objektiven Bewertung leiten sich Gefahrenstellen primär aus den erfassten Unfällen mit Personenschaden und dabei speziell jenen mit Beteiligung von Fußgänger und/oder Radfahrer ab. Außerdem wurden potentielle Gefahrenstellen im Straßennetz durch verkehrstechnische Feststellung und Analyse aufgezeigt, auch wenn sich glücklicherweise noch kein Unfall (mit Personenschaden) ereignet hat.

Zusätzlich wurden jene Stellen dokumentiert und fachlich analysiert, die von der Bevölkerung als gefährlich wahrgenommen werden und das im Rahmen der partizipativen Erhebungen (durch das Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH) kundgemacht haben.

Die sowohl objektiv erfassten, als auch die subjektiv wahrgenommenen Gefahrenstellen sind dokumentiert (Plan Nr. 28 – Anhang), nachfolgend aufgelistet und analysiert.

Mühlgasse # Brunner Feldstraße (B12) – Querung Radfahrer

Der unmittelbare Kreuzungsbereich befindet sich bereits außerhalb des Gemeindegebietes von Perchtoldsdorf, in Brunn am Gebirge und ist auch außerhalb des gekennzeichneten Ortsgebietes. Allerdings betrifft es die Fahrrelationen der Mühlgasse aus Perchtoldsdorf. Für die Radfahrer besteht die Möglichkeit die B12 in der Geradeausrelation zum ostseitigen Wirtschaftsweg zu queren. Dies kann in der entsprechenden Grünphase der Linksabbieger aus der Mühlgasse erfolgen, jedoch ist hier keine klare Aufstellposition für die Radfahrer gegeben. Im Gegenteil ist die vorhandene Bodenmarkierung (für den geradeausfahrenden Radverkehr) auf der linken Seite des Linksabbiegestreifens (von der Mühlgasse zur B12 in Richtung Wien) falsch und eine Benützung gefährlich.

Mühlgasse östlich der Bahnbrücke – Fußgänger-/ Radfahrerquerung

Die Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer über die Mühlgasse östlich der Bahnbrücke weist zwar aus verkehrstechnischer und straßenbaulicher Sicht ordnungsgemäße Anlageverhältnisse auf, jedoch ereignen sich hier doch immer wieder Unfälle und wird die Querung von vielen Fußgängern und Radfahrern als gefährlich empfunden. Dies ist einerseits auf eine beobachtete geringe Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker und tageszeitabhängig auf Sichtbeeinträchtigung durch Sonnenblendung für den Fahrzeugverkehr von der Brücke kommend, zurückzuführen.

Rembrandtgasse # Ketzergasse - Sichtverhältnisse

Das Ausfahren von der Rembrandtgasse in die Ketzergasse, speziell für die Linksabbiegerelation Richtung Liesing, ist durch das hohe Verkehrsaufkommen in der Ketzergasse in den Spitzenzeiten sehr schwierig. Dazu kommen noch beeinträchtigte Sichtverhältnisse durch die örtlichen Anlagenverhältnisse im Zusammenhang mit parkenden Fahrzeugen.

Rudolf Hochmayer-Gasse – Schutzweg im Bereich Aspettensiedlung

Am westlichen Rand der Platzaufweitung der Rudolf Hochmayer-Gasse im Bereich der Aspettensiedlung, ist in Verlängerung von Zugangswegen der Wohnhausanlagen ein Schutzweg über die Rudolf Hochmayer-Gasse vorhanden. Durch die Nähe zur Volksschule in der Sebastian Kneipp-Gasse befindet sich der Schutzweg im Zuge einer Hauptschulwegstrecke und wird daher u.a. von vielen Volksschulkindern benützt. Die bauliche Ausgestaltung entspricht nicht den verkehrstechnischen Erfordernissen und sind speziell durch parkende Fahrzeuge auf der Nordseite der Rudolf Hochmayer-Gasse starke Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen zwischen den Fahrzeugverkehr und der nördlichen Auftrittsfläche beim Schutzweg gegeben.

Sebastian Kneipp-Gasse # Rudolf Hochmayer-Gasse – Fußgängerquerung (Schulweg)

In Folge des Übergangs über das Gleis der Kaltenleutgebnerbahn und dem Schutzweg über die Römerfeldgasse wird der ostseitige Gehsteig im Zuge der Sebastian Kneipp-Gasse als Hauptschulweg von vielen Volksschulkindern genutzt. Der Gehsteig ist zwar im Zuge der Sebastian Kneipp-Gasse durchgehend vorhanden, jedoch ist bei der Querung der Rudolf Hochmayer-Gasse keine baulich ausgestaltete Auftrittsfläche vorhanden, da auf dieser Seite der Rudolf Hochmayer-Gasse kein Gehsteig vorhanden ist. Fußgänger (Schulkinder) befinden sich vor der Fahrbahnquerung durch die fehlende Auftrittsfläche somit bereits auf der Fahrbahn um Sichtbeziehung mit dem Fahrzeugverkehr in der Rudolf Hochmayer-Gasse (aus Richtung Osten) zu haben.

Marienplatz / Sebastian Kneipp-Gasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)

Im Umfeld der Volksschule sind in der Sebastian Kneipp-Gasse und am Marienplatz speziell in der Früh viele gefährliche Situationen zwischen Fußgänger (Schulkinder) und Kraftfahrzeugen („Elterntaxi“) zu beobachten. Von den KraftfahrzeuglenkerInnen wird dabei vielfach die Straßenverkehrsordnung nicht eingehalten bzw. im Zusammenhang mit dem hohen Verkehrsaufkommen der Fußgängerverkehr nicht ausreichend beachtet.

Mühlgasse # Sebastian Kneipp-Gasse – Linksabbieger

Im Zusammenhang mit der hohen Frequenz an Schülerbringverkehr („Elterntaxi“) zur Volksschule in der Sebastian Kneipp-Gasse, entstehen in der Früh gefährliche Situationen im Kreuzungsbereich Mühlgasse # Sebastian Kneipp-Gasse. Wenn die Fußgängerampel über die Mühlgasse östlich der Kreuzung mit der Sebastian Kneipp-Gasse für den Fahrzeugverkehr der Mühlgasse rot zeigt, ist für die Verkehrsrelation der Mühlgasse in Fahrtrichtung Osten ein Rückstau gegeben. Von vielen Fahrzeuglenkern wird an den, vor der Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) wartenden Fahrzeugen auf der linken Fahrbahnhälfte vorbeigefahren, um in die Sebastian Kneipp-Gasse links abzubiegen. Zur Ausnutzung der kurzen Rotphase wird dies teilweise mit sehr hoher Geschwindigkeit durchgeführt und es ergeben sich daraus oft sehr gefährliche Konflikte mit Fußgänger (Schulkinder) die in diesem Bereich die Sebastian Kneipp-Gasse queren. Außerdem sind oft auch Rotlichtüberfahrungen bei der Fußgängerampel, am Beginn der Grünphase für die Fußgänger, zu beobachten.

Salitergasse # Anton Bruckner-Gasse – Fußgängerübergang

Der vorhandene Fußgängerübergang über die Salitergasse unmittelbar westlich der Kreuzung mit der Anton Bruckner-Gasse befindet sich im Zuge einer Schulwegroute von dem Siedlungsgebiet südlich der Salitergasse zur Volksschule in der Sebastian Kneipp-Gasse. Außer von Schulkindern wird dieser Weg auch von Eltern mit Kindern als Zugang zum Kindergarten in der Sebastian Kneipp-Gasse benutzt. Vielfach wird von den Nutzern die geringe Anhaltebereitschaft von Fahrzeuglenkern beklagt. Dahingehend wurde auch bereits eine entsprechende Erhebung und Untersuchung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass bei ca. 1/3 der Querungsfälle wo sich gleichzeitig Fahrzeuge angenähert haben, von diesen die ungehinderte Querung der Fußgänger nicht ermöglicht wurde. In überwiegenderem Maße treten diese Fälle dann ein, wenn die Fußgänger aus der Anton Bruckner-Gasse aus Richtung Norden kommen.

Dies lässt sich daraus erklären, dass durch den schmalen Gehsteig als Auftrittfläche, Fußgänger aus der Anton Bruckner-Gasse gleich unmittelbar danach zum Übergang kommen und dadurch von den Lenkern der sich annähernden Fahrzeuge erst dann gesehen werden, wenn sie bereits zur Überquerung des Schutzweges ansetzen.

Jene Querungsfälle wo keine Anhaltebereitschaft gegeben ist und die Fußgänger aus der Anton Bruckner-Gasse aus Richtung Norden kommen, treten entsprechend der maßgebenden Schulwegrichtung nur zu jenen Zeiten auf (Mittag/Nachmittag), wo die Querungsvorgänge nicht durch einen Schülerlotsen abgesichert werden.

Eisenhüttelgasse # Stuttgarter Straße – Fußgänger- / Radfahrerquerung

Im Rahmen der partizipativen Bearbeitung (durch das Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH) im Frühjahr 2019 wurde vielfach auf die Fußgänger- / Radfahrerquerung im Bereich der Kreuzung Eisenhüttelgasse # Stuttgarter Straße als Gefahrenstelle hingewiesen. Dahingehend wurde jedoch bereits im Sommer 2019 ein entsprechender Umbau der Kreuzung durchgeführt und damit das Gefahrenpotential soweit wie möglich beseitigt.

Salitergasse # Eigenheimstraße - Fußgängerübergänge

Bei der Kreuzung Salitergasse # Eigenheimstraße sind beidseitig Schutzwege über die Salitergasse vorhanden. Durch die Kurvenlage der Salitergasse in diesem Bereich, sind speziell beim östlichen Schutzweg sehr eingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen dem Fahrzeugverkehr der Salitergasse aus Richtung Osten und der nördlichen Auftrittsfläche gegeben. Zur Freihaltung von parkenden Fahrzeugen ist eine kurze Grünfläche und anschließende Sperrfläche vorhanden. Diese wird jedoch oft von Kraftfahrzeuglenkern ignoriert und Fahrzeuge darauf abgestellt. Die Situation wird dadurch verschärft, dass durch die nahegelegene Arztpraxis der Fußgängerübergang vielfach auch durch ältere Personen benützt wird. Verschärft wird die Situation bei Dunkelheit, durch die nicht ausreichende Schutzwegbeleuchtung.

Wiener Gasse (L2091) # Gauguschgasse # Franz Siegel-Gasse – Fußgänger- / Radfahrerquerung

Nordöstlich der Kreuzung mit der Franz Siegel-Gasse ist über die Wiener Gasse eine baulich ausgestaltete Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer vorhanden. Es sind jedoch keine Radfahrüberfahrten und kein Schutzweg markiert bzw. gekennzeichnet. Stattdessen ist im Bereich der Querungsstelle der Asphalt rot gefärbt. Es wird zwar dadurch die Querungsstelle für die Kraftfahrzeuglenker verdeutlicht, jedoch für Fußgänger und Radfahrer eine nicht vorhandene Benützungssicherheit vorgetäuscht, wodurch ein Gefahrenpotential gegeben ist.

Außerdem wird speziell von Radfahrern die Querungsstelle nicht benutzt und stattdessen die direkte Linie zwischen dem Geh- und Radweg zur Wolfgang Leeb-Gasse und der Radroute im Zuge der Bahnzeile gewählt und damit die Wiener Gasse schiefwinkelig und für die Fahrzeuglenker so nicht eindeutig erkennbar, gequert. Außerdem ergeben sich auch Konfliktsituationen mit Radfahrern von/zur Gauguschgasse.

Wiener Gasse (L2091) – Bushaltestelle bei der Schweglergasse

Im Kreuzungsbereich mit der Schweglergasse befinden sich auf der Wiener Gasse Haltestellen für den öffentlichen Linienbus (Linie 256). Die Haltestelle der Fahrtrichtung Süd-Westen (Ortszentrum) befindet sich nord-östlich der Kreuzung und somit in Fahrtrichtung gesehen vor dem Fußgängerübergang. Es ist keine Busbucht vorhanden und hält somit der Bus auf der Fahrbahn als Randhaltestelle. Dabei kann vielfach beobachtet werden, dass der in der Haltestelle stehende Bus von Fahrzeugen überholt wird und es dadurch zu Konfliktsituationen mit querenden Fußgängern am Schutzweg kommt.

Wiener Gasse # Mühlgasse # Eigenheimstraße - Fußgängerübergänge

Beim Schutzweg über die Wiener Gasse westlich der Kreuzung mit der Eigenheimstraße sind durch die Anlagenverhältnisse und eingeschränkte Sichtbeziehungen auf die nördliche Auftrittsfläche Sicherheitsdefizite vorhanden. Beim Schutzweg über die Mühlgasse ist ein Konfliktpotential gegeben, da von vielen Fahrzeuglenkern der Abbiegevorgang aus der Wiener Gasse in die Mühlgasse mit hoher Geschwindigkeit durchgeführt wird und querende Fußgänger nicht entsprechend beachtet werden.

Ambros Rieder-Gasse - Engstelle

Entsprechend der vorhandenen Verkehrsorganisation hat die Ambros Rieder-Gasse (im Bereich Plättenstraße bis Wiener Gasse) eine Hauptfunktion als Verkehrsrouten durch Perchtoldsdorf. Durch die örtlichen Gegebenheiten (Engstelle) ist für den Fahrzeugverkehr eine Breitenbeschränkung von 2,0 Meter kundgemacht, jedoch wird dies von vielen Fahrzeuglenkern missachtet. Da im unmittelbaren Engstellenbereich auch der einseitige Gehsteig eine sehr geringe Breite aufweist, ist hier im Konflikt zwischen Fußgänger und Kraftfahrzeugen ein hohes Gefahrenpotential gegeben.

Donauwörther Straße (B13) # Wiener Gasse – VLSA Regelung

Die Kreuzung ist durch eine Lichtsignalanlage mit 2-phasigem Programmablauf geregelt. Dahingehend werden die Fußgängerquerungen entsprechend den parallelen Fahrzeugrelationen geführt, wodurch die Abbiegerelationen im Konflikt mit den Fußgängerquerungen erfolgen. Dabei werden oft von Fahrzeuglenkern der Linksabbiegerelation von der Wiener Gasse in die Donauwörther Straße, die querenden Fußgänger nicht entsprechend beachtet. Außerdem werden vielfach die vorhandenen Grünzeiten für die Fußgängerquerung, für ältere Menschen und Personen mit Beeinträchtigung als zu kurz wahrgenommen.

Sonnbergstraße (L178) # Walzengasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schüler)

Der Kreuzungsbereich ist speziell in der Früh durch eine hohe Verkehrsfrequenz („Elterntaxi“) geprägt. Durch die Zugangsmöglichkeit über den Angerersteig zum Schulzentrum Rosegggasse wird im Kreuzungsbereich vielfach von Kraftfahrzeugen angehalten um Schüler aussteigen zu lassen. Dies führt im Zusammenhang mit dem hohen Verkehrsaufkommen und den Fußgängerquerungen, sowie der speziellen Verkehrsführung mit Vorrang über Eck, für die Fahrrelation von der Sonnbergstraße zur Walzengasse in Richtung Marktplatz, zu großem Konfliktpotential und gefährlichen Situationen im Verkehrsablauf. Dazu trägt auch bei, dass sich in der Walzengasse in unmittelbarem Nahbereich der Kreuzung die Bushaltestelle befindet. Darüber hinaus ist der Fahrbahnbereich der Walzengasse meistens durch parkende Fahrzeuge für die Abwicklung des Fließverkehrs stark eingeschränkt.

Walzengasse / Hochstraße (L178) # Krautgasse - Fußgängerquerung

Durch die sehr hohe Verkehrsfrequenz der Krautgasse und die relativ große Querungslänge des Fußgängerüberganges im Zuge der Hochstraße über die Krautgasse, ist ein Konfliktpotential vorhanden. Speziell werden von Lenkern von Fahrzeugen der Linksabbiegerelation aus der Krautgasse in die Hochstraße (in Richtung Marktplatz) Fußgänger aus der Hochstraße (aus Richtung Marktplatz) durch die sehr kleine Auftrittsfläche, oft sehr spät wahrgenommen.

Weingasse (Engstelle) - Fußgängerverkehr

Die Weingasse ist einer der Hauptzugangswege zum Schulzentrum Rosegggasse. Darüber hinaus erfolgt die Zu- und Abfahrt einerseits zum Schulzentrum (und Kindergarten Leonhardiberggasse) sowie andererseits zum Burgparkplatz ausschließlich über die Weingasse. Dahingehend ist speziell in der Früh vor Schulbeginn ein sehr großes Verkehrsaufkommen sowohl an Fußgängern (Schüler) als auch Kraftfahrzeugen („Elterntaxi“ und Zufahrten zum Parkplatz im Burghof und der Leonhardiberggasse)

gegeben. Dabei kommt es in der Engstelle der Weingasse durch den, für eine große Anzahl von Fußgängern, sehr schmalen Gehsteig zu Konflikten mit Kraftfahrzeugen und leitet sich daraus ein Gefahrenpotential ab.

Marktplatz (L178) und Wiener Gasse - Fußgängerquerungen

Am Marktplatz und in der oberen Wiener Gasse ist ein hohes Verkehrsaufkommen sowohl an Kraftfahrzeugen als auch an Fußgängern vorhanden. Durch die Infrastruktureinrichtungen und die Geschäfte, ist im Zusammenhang mit den Stellplätzen ein großer Querungsbedarf der Fußgänger gegeben. Aus der Fußgängererhebung (durchgeführt von Büro Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH) geht hervor, dass diese Fahrbahnquerungen in großer Vielzahl auch abseits der gekennzeichneten Querungsstellen (Schutzwege) durchgeführt werden. Da dies dann sehr oft zwischen parkenden Fahrzeugen erfolgt, ist dadurch ein hohes Konfliktpotential zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern gegeben.

Marktplatz / Brunner Gasse (L178) # Christoph Gluck-Gasse # Wegbachgasse - Verkehrsführung

In der Brunner Gasse ist das Radfahren (in Richtung Marktplatz) gegen die Einbahnrichtung erlaubt. Dies wird jedoch oft von Lenkern von Fahrzeugen aus der Christoph Gluck-Gasse so nicht wahrgenommen und Radfahrer daher übersehen.

Außerdem ergeben sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten Konflikte zwischen Fahrzeugen die von der Christoph Gluck-Gasse Richtung Marktplatz abbiegen und dem Fahrzeugverkehr vom Marktplatz Richtung Brunner Gasse. Die abbiegenden Fahrzeuge benützen durch den sehr engen Abbiegeradius sehr oft teilweise den Fahrstreifen für den Verkehr Richtung Brunner Gasse, von Fahrzeugen in dieser Richtung wird aber auch oft der Verlauf des markierten Fahrstreifens nicht beachtet. Darüber hinaus wird auch ein in der Haltestelle stehender Bus von Fahrzeugen überholt, ohne dass deren Lenker Sicht auf Fahrzeuge aus der Christoph Gluck-Gasse haben.

Elisabethstraße # Hochbergstraße (L153) – Fußgängerquerung

Im Kreuzungsbereich der Elisabethstraße mit der Hochbergstraße sind für Fußgänger von der Hochbergstraße kommend, die den westlichen Ast der Elisabethstraße queren wollen, keine Sichtverhältnisse auf den Verkehr aus der Elisabethstraße (Fahrtrichtung Marktplatz) vorhanden. An dieser Stelle wird die Elisabethstraße auch vielfach von Schulkindern, die von der Hochbergstraße kommend über die Elisabethstraße und den Wallgraben zum Schulzentrum Roseggergasse gehen, gequert.

Hochbergstraße (L153) # Kunigundbergstraße # Hagenauerstraße – Fußgängerquerung

Durch die örtlichen Gegebenheiten ist die Querung der Hochbergstraße für Fußgänger in diesem Bereich sehr schwierig. Einerseits sind durch die Kurvenlage der Hochbergstraße eingeschränkte Sichtverhältnisse vorhanden und andererseits sind durch nicht vorhandene Gehsteige in der Kunigundbergstraße im Kreuzungsbereich keine entsprechenden Auftrittsflächen für Fußgänger vorhanden. Die Querung im Kreuzungsbereich ist auch für Schüler aus dem oberen Bereich der

Kunigundbergstraße zum Schulzentrum in der Roseggergasse notwendig, da der Gehsteig auf der Südseite der Hochbergstraße bei der Bushaltestelle beim Aufgang zum Hochberg endet.

Höhenstraße / Tröschgasse # Roseggergasse – KFZ Verkehr versus Fußgänger (Schulkinder)

In diesem Kreuzungsbereich kommt es an Schultagen und speziell in der Früh vor Unterrichtsbeginn zu einem sehr großen Verkehrsaufkommen (Kraftfahrzeuge als „Elterntaxi“). Dabei wird durch die Zufahrtsbeschränkung in der Roseggergasse, vielfach von KraftfahrzeuglenkerInnen im Kreuzungsbereich angehalten um Schüler aussteigen zu lassen, wodurch es zu Konflikt- und Gefahrensituationen zwischen den Schülern als Fußgänger und anderen zu- bzw. abfahrenden Kraftfahrzeugen kommt. Außerdem sind im Nahbereich der Kreuzung zwei Schutzwege über die Tröschgasse bzw. die Höhenstraße vorhanden die auch durch viele Schüler genutzt werden.

Herzogbergstraße (L153), Bereich Schlosserkurve / Tirolerhofallee - Schulumfeld

Im Zuge der Herzogbergstraße, im Bereich Schlosserkurve – Tirolerhofallee haben sich durch die Ansiedlung der Montessori International Highschool geänderte Verkehrsabläufe und somit andere Anforderungen ergeben. Durch die Schüler ist bei einzelnen Kursen eine hohe Fahrgastfrequenz bei der Haltestelle der Linie 256 gegeben. Dahingehend sind speziell bei der Haltestelle für die Fahrtrichtung Marktplatz, die nach Schulende von einer großen Anzahl an Schülern gleichzeitig benutzt wird, keine ausreichenden Platzverhältnisse auf der Auftritts- und Wartefläche vorhanden, was zu gefährlichen Situationen führt wenn der Bus in den Haltestellenbereich einfährt. Die Zugangssituation von der Schule zu dieser Haltestelle ist auch nicht ideal, da sich die baulich ausgestaltete Querungsstelle oberhalb der Kreuzung mit der Tirolerhofallee und somit auch oberhalb des Haltestellenbereichs befindet und daher von den Schülern oft nicht benutzt wird. Diese queren die Herzogbergstraße dann abseits der Querungsstelle. Dies ergibt auch im Zusammenhang mit einem hohen Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge im Zuge der Herzogbergstraße, ein großes Sicherheitsrisiko. Die vielfach überhöhten Geschwindigkeiten sind auch im Bereich der Schlosserkurve ein Gefahrenpotential, da hier auch viele Haltevorgänge von Kraftfahrzeugen („Elterntaxi“) durchgeführt werden. Dies steht aber auch im Zusammenhang, dass es zwischen dem Ortszentrum und dem Ortsteil Tirolerhof und somit auch zur Schule, keine Fußwegverbindung gibt.

9. Vorhandene / laufende Planungen

Folgende Planungen sind derzeit in Bearbeitung bzw. sind die Projektierungsarbeiten bereits (teilweise auch schon länger) abgeschlossen (Projektierungsdatum), jedoch bei diesen eine Realisierung aus unterschiedlichen Gründen noch nicht erfolgt bzw. realistisch nicht sinnvoll möglich ist.

Umgestaltung (Begegnungszone) Ambros Rieder-Gasse

Umgestaltung und verkehrsrechtliche Kennzeichnung der Ambros Rieder-Gasse (Bereich Plättenstraße bis Wiener Gasse) als Begegnungszone.

- ⇒ Ausführungsprojekt in Bearbeitung

Linksabbiegestreifen VLSA Donauwörther Straße # Wiener Gasse

Umbau für die Anordnung eines Linksabbiegestreifens von der B13 Donauwörther Straße zur Wiener Gasse mit geänderter VLSA Steuerung an der Kreuzung bei der Spitalskirche.

- ⇒ Entwurfsplanung vorhanden (2018)

Radroute Petersbach

Ausbau des bestehenden Begleitweges entlang des Petersbaches im Bereich Brunner Gasse bis Unterführung B12 zu einem Geh- und Radweg.

- ⇒ Ausführungsprojekt vorhanden (2018)
- ⇒ Behördliches Genehmigungsverfahren ausständig

Radweg „Karl-Wirt“

Radroutenlückenschluss zwischen Petersbach und den Radwegen im Zuge der Brenner Straße in Wien (bis zur Ketzergasse) entlang der B12 Brunner Feldstraße im Bereich Karl-Wirt.

- ⇒ Entwurfsplanung in Bearbeitung

Geh- und Radwegquerung Südbahn

Für eine Querung der Südbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer zur Verbindung der Ortsteile Aspetten und Theresienau auf Höhe Rudolf Hochmayer-Gasse / Felix Petyrek-Gasse, gibt es ein Ausführungsprojekt einer Brücke mit beidseitigen Stiegen- und Aufzugsanlagen. Dazu liegt auch eine Machbarkeitsstudie für die alternative Anordnung von beidseitigen Rampenanlagen vor. Im Hinblick auf einen geplanten 4-gleisigen Ausbau der Südbahn können die vorliegenden Projekte so nicht umgesetzt werden, haben jedoch eine grundsätzliche Relevanz für künftige Planungen.

- ⇒ Geänderte Voraussetzungen und daher vorhandene Projekte (1999, 2007) nicht realisierbar

Willibald-Schlieff-Weg (Bahngasse bis Garagenausfahrt Hochstraße 88)

Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Trasse der Kaltenleutgebnerbahn im Bereich Bahngasse bis Garagenausfahrt Hochstraße Nr. 88.

- ⇒ Machbarkeitsstudie vorhanden (2018)

Brücke über die Südbahn entlang der A21 Wiener Außenringautobahn

Straßenführung in Verlängerung der Vierbatzstraße mit Brücke über die Südbahn bis zur Einmündung in die B12.

- ⇒ Machbarkeitsstudie vorhanden (2007)

Halbanschlussstelle an die A21 Wiener Außenringautobahn im Bereich Eisenhüttelgasse

Errichtung einer Halbanschlussstelle (für die Fahrrelationen von / in Richtung Wien) bei der Eisenhüttelgasse.

- ⇒ Studie (mit Varianten) vorhanden (2007, 2018)

Fuß- und Radwegverbindung Ortszentrum - Tirolerhof

Schaffung einer Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Ortszentrum und dem Ortsteil Tirolerhof über die Anton Schachinger-Gasse und das Areal der ehemaligen Kläranlage zur Herzogbergstraße im Bereich Schlosserkurve.

- ⇒ Machbarkeitsstudie vorhanden (2011)

Umgestaltung und Begegnungszone Marktplatz

Umgestaltung des Marktplatzes als Voraussetzung für die verkehrsrechtliche Kundmachung einer Begegnungszone am Marktplatz.

- ⇒ Machbarkeitsstudie für Begegnungszone (2018) und Entwurf (Architektenwettbewerb) für Umgestaltung (2019) vorhanden

Radverkehrskonzept

Umfassendes Radverkehrskonzept mit Bestandserhebung und –analyse sowie Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr.

- ⇒ Radverkehrskonzept vorhanden (2018)

Geänderte Verkehrsorganisation (gegenläufiges Einbahnsystem) Theresienau

Geänderte Verkehrsorganisation durch ein gegenläufiges Einbahnsystem im Ortsteil Theresienau zur Verhinderung von „ortsfremden“ Durchgangsverkehr.

- ⇒ Konzeptentwurf vorhanden (1996, 2009, 2016)

Umgestaltung Heldenplatz

Umgestaltung mit geänderter Verkehrsführung und Stellplatzorganisation der Hochstraße im Bereich Heldenplatz.

- ⇒ Variantenentwürfe vorhanden (2008)

Erschließung Betriebsgebiet Bereich Landesstraße B12

Verbesserung der Erschließung des Betriebsgebietes im Bereich der Landesstraße B12 (Brunn am Gebirge und Perchtoldsdorf), primär durch den öffentlichen Verkehr und für den nicht motorisierten Verkehr (Zugangswege und Querungen der B12) und Umgestaltung der Kreuzung B12 # Industriestraße # Wolfholzgasse in einen Kreisverkehr.

- ⇒ Verkehrstechnische Machbarkeitsstudie vorhanden (2019)

Geh- und Radweg Mühlgasse (Zwingenstraße bis Brunnerfeld Gasse)

Weiterführung des kombinierten Geh- und Radweges in der Mühlgasse von der Querungsstelle (Radfahrerüberfahrt) östlich der Bahnbrücke bis zur Landesstraße B12.

- ⇒ Machbarkeitsstudie – Grundlagen vorhanden (2019)

Mehrzweckstreifen Wiener Gasse (Feldgasse bis Gauguschgasse)

Anordnung der Mehrzweckstreifen in erforderlicher Breite nach Fahrbahnsanierung.

- ⇒ Bodenmarkierungs- und Verkehrszeichenplan in Ausarbeitung

Donauwörther Straße Ausstiegszone Siegfried Ludwig-Halle

Anordnung einer Ausstiegszone auf der Landesstraße B13 Donauwörther Straße vor dem Eingang der Siegfried Ludwig Halle.

- ⇒ Entwurfsplanung vorhanden (2019)

L153 Herzogbergstraße ON 108 bis Liechtensteinstraße, Gehweg (nördliche Seite) und Fahrbahnteiler

Anordnung eines Gehweges auf der nördlichen Seite der L153 Herzogbergstraße im Bereich ON 108 bis Liechtensteinstraße und Fahrbahnteiler als Querungshilfe für Fußgänger und Geschwindigkeitsbremse.

- ⇒ Bauprojekt vorhanden (2016)

10. Vergleichende Entwicklungen 1995 – 2019

10.1 Bevölkerungs- und Arbeitsstruktur

Bevölkerungsstruktur und Altersverteilung

Vergleicht man die Anzahl der Haushalte in den letzten 25 Jahren (Abb.74) so fällt auf, dass zwischen 1995 und 2019 diese nur geringfügig gestiegen ist (knapp 4%).

Die Bevölkerungszahl inkl. Nebenwohnsitzen ist in den letzten 25 Jahren um ca. 1,5% gestiegen. Bei der Bevölkerung mit Hauptwohnsitz in Perchtoldsdorf gab es einen Zuwachs von 5%.

Haushalte (Hauptwohnsitz)	
2019	6.807
2011	6.521
2001	6.267
Bevölkerung (gesamt inkl. Nebenwohnsitz)	
2019	18.228
2011	17.629
2001	16.545
1995	17.954
Bevölkerung (Hauptwohnsitz)	
2019	15.022
2011	14.531
2001	13.998
1995	14.302

Abb. 74 Bevölkerungsstand- und -struktur 1995-2019

Quelle: Statistik Austria – „Statistik des Bevölkerungsstandes“ – 24.05.2019

Statistik Austria – Registerzählung 2011

Statistik Austria – Großzählung 2001

Gemeinde Perchtoldsdorf (GVK 1996)

Eigene Darstellung

Bei der Verteilung der Altersgruppen, ersichtlich in Abb.75, ist zu erkennen, dass es bei der Bevölkerung unter 30 Jahren nur sehr geringe Schwankungen zwischen den Jahren 2001 bis 2019 gab. Bei den 30 bis 64-Jährigen gab es zwischen 2001 und 2011 einen ersichtlichen Rückgang. Seitdem ist die Anzahl konstant geblieben. Bei der älteren Bevölkerung Perchtoldsdorf ist ein Anstieg in den letzten 18 Jahren zu erkennen.

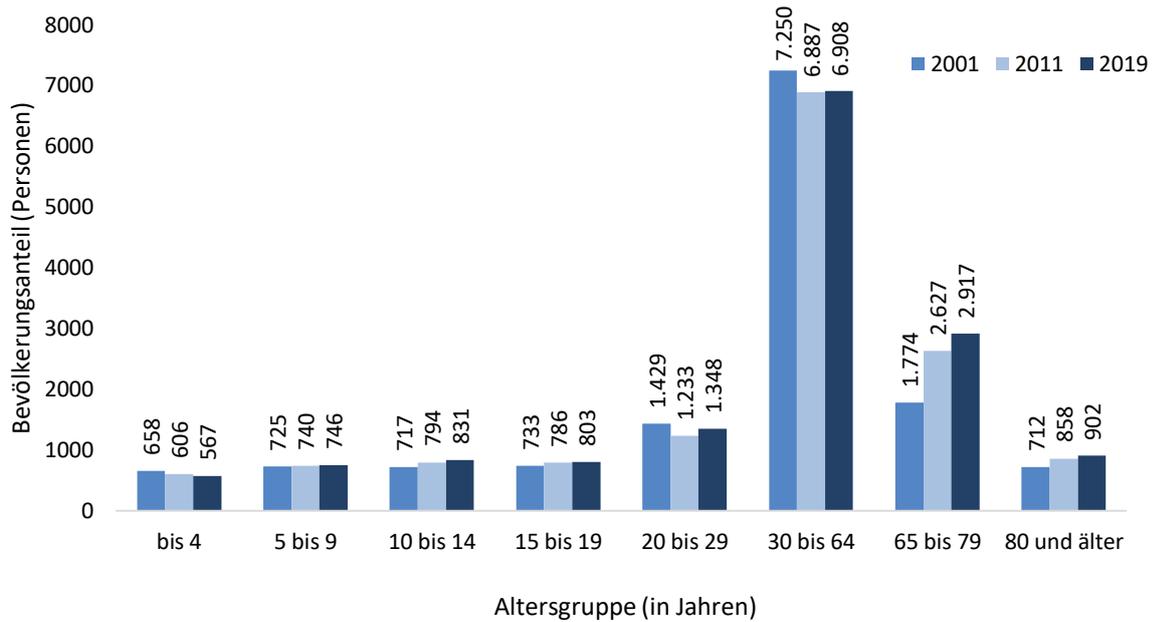


Abb.75 Altersverteilung der Bevölkerung 2001-2019

Quelle: Statistik Austria – „Statistik des Bevölkerungsstandes“ – 20.05.2019

Statistik Austria – Registerzählung 2011

Statistik Austria – Großzählung 2001

Eigene Darstellung

Die Ein- bzw. Zweipersonen Haushalte sind im Gegensatz zu Haushalten mit drei und mehr Personen in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf sehr hoch (zwischen 60 und 70%). Die Verteilung hat sich im betrachteten Zeitraum kaum verändert. Bei den Ein-Personen-Haushalten ist ein deutlicher Anstieg zu erkennen (14,3% von 2001 bis 2017).

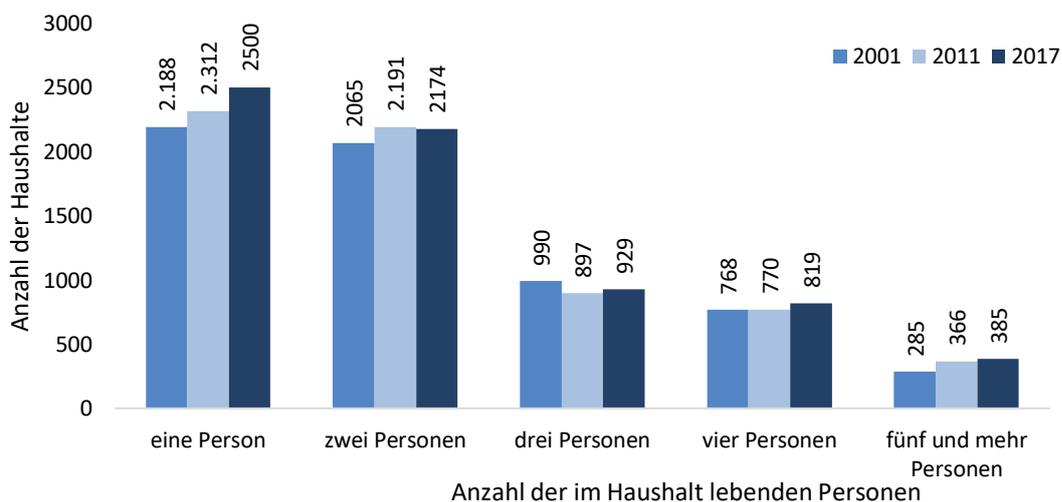


Abb.76 Haushaltsgrößen 2001-2017

Quelle: Statistik Austria – Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017

Statistik Austria – Registerzählung 2011

Statistik Austria – Großzählung 2001

Eigene Darstellung

Arbeitsstruktur

Die Anzahl an Arbeitsstätten hat sich zwischen den Jahren 1995 und 2011 fast verdreifacht. Die Zahl der Beschäftigten hat sich dagegen nur um knapp 45% erhöht (=> sehr viele Ein-Personen-Betriebe).

Arbeitsstätten	
2011	1.450
2001	850
1995	523
mit	
Beschäftigten	
2011	5.343
2001	4.204
1995	3.673

Abb.77 Arbeitsstätten und Beschäftigte 1995-2011

Quelle: Statistik Austria – Registerzählung 2011 – Arbeitsstättenzählung

Statistik Austria – Großzählung 2001

Gemeinde Perchtoldsdorf (GVK 1996)

Eigene Darstellung

Pendlerbeziehungen

Es ist zu erkennen, dass Perchtoldsdorf zwischen 1991 und 2017 bei den Erwerbstätigen immer eine Auspendlergemeinde war. Die Anzahl der Binnenpendler weist kaum Schwankungen auf. Die Zahl der Nichtpendler ist zwischen 1991 und 2001 gesunken, jedoch seitdem wieder ständig gestiegen.

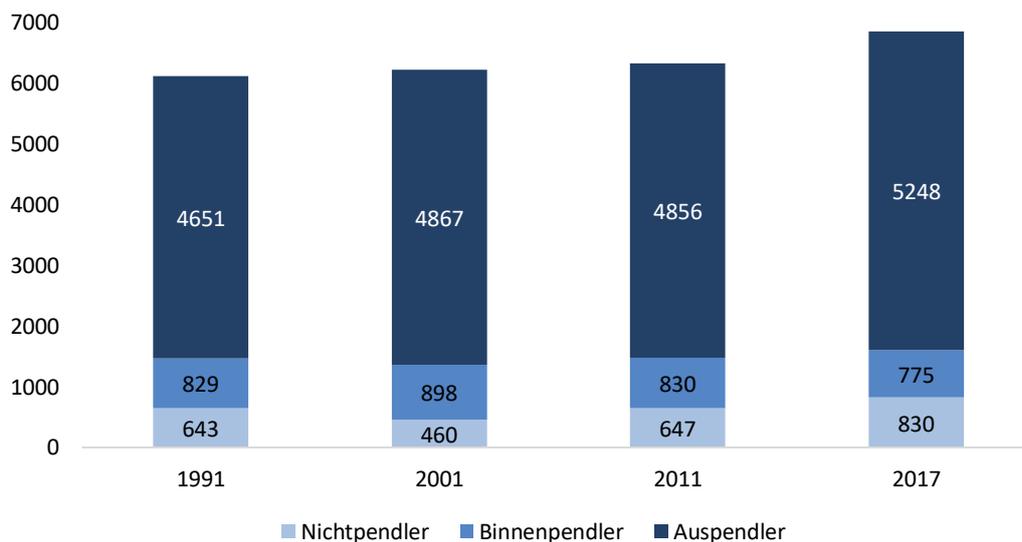


Abb.78 Erwerbspendler 1991-2017

Quelle: Statistik Austria – Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017

Statistik Austria – Registerzählung 2011

Statistik Austria – Großzählung 2001

Statistik Austria – Volkszählung 1991

Eigene Darstellung

Bei den Schülern und Studierenden ist der Anteil an Binnenpendler und Auspendler in etwa je zur Hälfte gegeben.

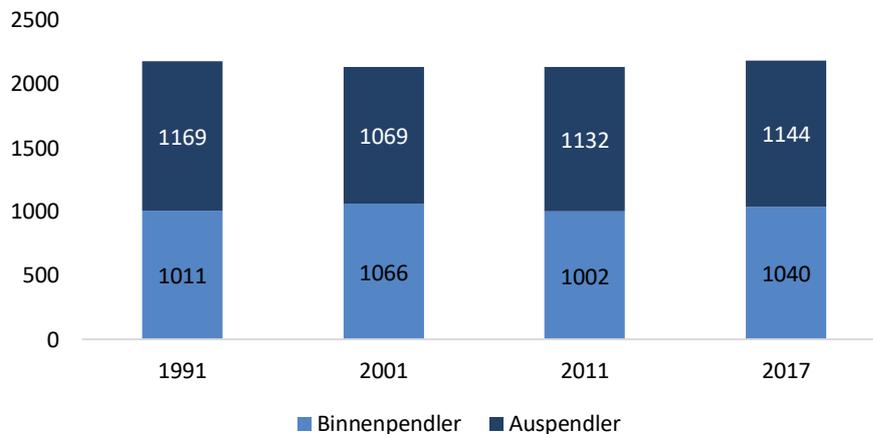


Abb.79 Schulpendingler 1991-2017

Quelle: Statistik Austria – Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017

Statistik Austria – Registerzählung 2011

Statistik Austria – Großzählung 2001

Statistik Austria – Volkszählung 1991

Eigene Darstellung

10.2 Mobilitätsverhalten

Motorisierungsgrad

Seit dem Jahr 1995 hat sich der Anteil an KFZ pro Einwohner deutlich erhöht. Waren es 1995 noch 632 KFZ pro 1.000 Einwohner im Bezirk Mödling, so sind es 2017 833 KFZ pro 1.000 Einwohner. Bei den PKW pro Einwohner ist ein ähnlicher Anstieg ersichtlich.

	1995	2017
Bevölkerung	113.786	118.644
KFZ Bestand	71.906	101.570
PKW Bestand	66.381	80.017
Einwohner pro KFZ	1,6	1,2
	632 KFZ / 1.000 Einwohner	833 KFZ / 1.000 Einwohner
Einwohner pro PKW	1,7	1,5
	583 PKW / 1.000 Einwohner	667 PKW / 1.000 Einwohner

Abb.80 Motorisierungsgrad (Bezirk Mödling) 1995-2017

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung – „Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich – 42. Jahrgang 2018“ – 10.2018

Gemeinde Perchtoldsdorf (GVK 1996)

Eigene Darstellung

Waren es 1995 noch 2 oder mehr KFZ pro Haushalt in Perchtoldsdorf, so ist die Zahl bis 2018 auf ca. 1,8 KFZ pro Haushalt gesunken.

	1995	2018
KFZ pro Haushalt	≥ 2	1,8

Abb.81 Motorisierungsgrad Gemeinde Perchtoldsdorf 1995-2018

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 - Perchtoldsdorf“ – 07.2019

Gemeinde Perchtoldsdorf (GVK 1996)

Eigene Darstellung

Modal Split

Wie man in Abb.82 erkennen kann, hat sich der Modal Split in den letzten 23 Jahren stark verändert. Beim MIV ist ein deutlicher Rückgang von 23% zu erkennen. Der NMIV (Fußgänger / Radfahrer) hat mit einem Plus von 16% den größten Zuwachs.

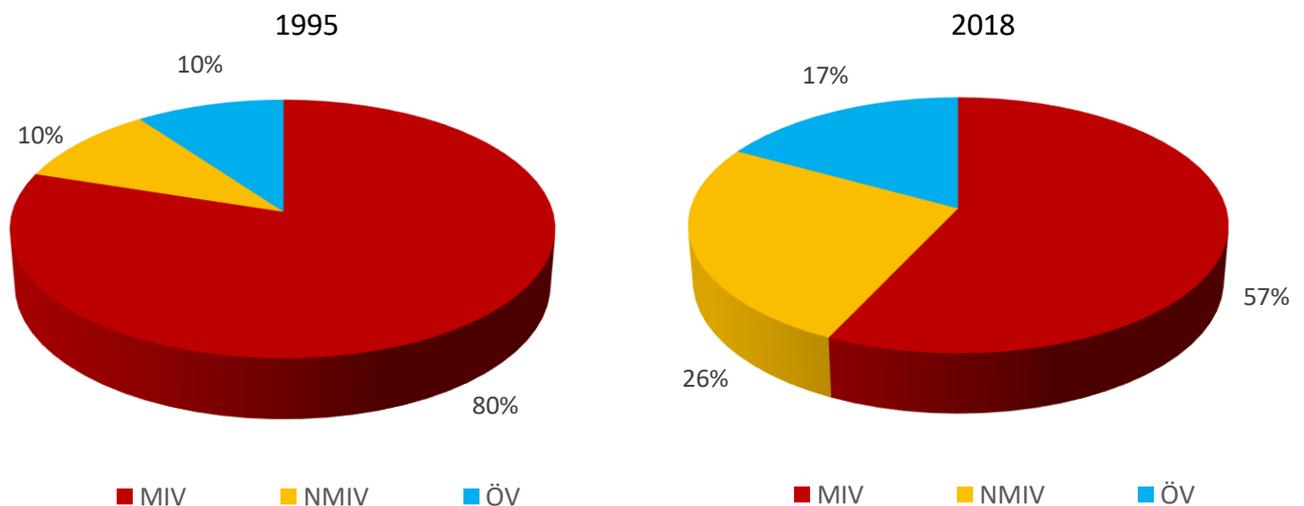


Abb.82 Modal Split 1995-2017

Quelle: HERRY Consult GmbH – „Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 – Perchtoldsdorf“ – 07.2019

Gemeinde Perchtoldsdorf (GVK 1996)

Eigene Darstellung

Verkehrsbeziehung / Wege

Im Jahr 1995 wurden von der Perchtoldsdorfer Bevölkerung täglich mindestens 30.000 Verkehrsbeziehungen durchgeführt. Betrachtet man den Modal Split aus diesem Jahr so ergeben sich täglich 24.000 Fahrten mit dem MIV. Im Jahr 2019 werden täglich ca. 47.000 Wege getätigt. Daraus ergeben sich mit dem Modal Split von 57% für den MIV ca. 27.000 Wege die von der Perchtoldsdorfer Bevölkerung täglich mit dem MIV zurückgelegt werden.

10.3 Verkehrsverteilung - Durchgangsverkehr

Im Jahr 1995 lag der Anteil des Durchgangsverkehrs in Perchtoldsdorf bei 19%. 2019 ist dieser Anteil an Durchgangsverkehr im Hauptort auf 21,7% gestiegen. Es ist somit eine Steigerung von knapp 3% ersichtlich.

Im Ortsteil Theresienau lag der Wert des Durchgangsverkehrs im Jahr 2009 bei 12%. Insgesamt wurde damals ein DTVw [KFZ / 24 Stunden] von ca. 3.400 Fahrten erfasst. 2019 liegt die Zahl des DTVw bei knapp 4.100 Fahrten (entspricht ca. +20%). Davon ist ein Durchgangsverkehr von 32% ersichtlich, was eine Verdreifachung der Verkehrsfrequenz des Durchgangsverkehrs entspricht.

11. Problemanalyse der Gesamtverkehrssituation

Anhand der umfassenden Analyse der bestehenden gesamten Verkehrssituation in der Marktgemeinde Perchtoldsdorf, sind sowohl bei den einzelnen Verkehrsarten als auch bei den verkehrlichen Komponenten der Ortsstruktur, eine Reihe von Problemen ersichtlich.

- **Verkehrsbündelung durch Orts- und Verkehrsstruktur**
 - ⇒ Barriere Südbahntrasse
 - ⇒ nur eine Querung innerorts => Brücke Mühlgasse
 - ⇒ Bündelung der Verkehrsströme (MIV) auf ein paar (wenige) Straßenzüge mit dadurch hoher Verkehrsfrequenz
- **sehr hoher Motorisierungsgrad**
 - ⇒ 667 PKW/1000 Einwohner (im Bezirk Mödling)
- **Verkehrsmittelwahl MIV geprägt => Modal Split**
 - ⇒ 57% MIV
 - ⇒ 20% Fußgänger
 - ⇒ 6% Radfahrer
 - ⇒ 17% öffentlicher Verkehr
- **Verkehrsaufkommen geprägt durch große Anzahl an Tagespendler (ca. 10.000)**
 - ⇒ 5988 Auspendler (Erwerbstätige und Schüler bzw. Studierende)
 - ⇒ 4075 Einpendler (Erwerbstätige und Schüler)
- **große Verkehrserzeugung mit MIV durch die Bewohner**
 - ⇒ ca. 225.000 km/Werktag mit KFZ (MIV)
 - ⇒ entspricht ca. 5,5 mal um die Erde
- **viele sehr kurze Strecken mit dem KFZ**
 - ⇒ 8% unter 1,0 km
 - ⇒ 23% unter 2,5 km
 - ⇒ 50% unter 5,0 km
 - ⇒ 71% unter 10,0 km
- **hoher Anteil an (ortsfremden) Durchgangsverkehr**
 - ⇒ „Hauptort“ ca. 22%
 - ⇒ „Ortsteil Theresienau“ ca. 32%
- **Hauptverkehrsrouten für Durchgangsverkehr mit hoher Verkehrsfrequenz**
 - ⇒ B13 Donauwörtherstraße – Brunner Gasse
 - ⇒ B13 Donauwörtherstraße – L2091 Plättenstraße/Wienergasse – Gauguschgasse bzw. Ambros Rieder-Gasse/Franz Regenhart-Gasse – Mühlgasse
 - ⇒ Rembrandtgasse für Ortsteil Theresienau

- **hohe Verkehrsfrequenzen MIV im Ortszentrum im Konflikt mit hohem Fußgängeraufkommen**
- **große Verkehrsfrequenzen MIV im Umfeld der Schulen („Elterntaxi“) speziell in der Früh vor Unterrichtsbeginn**
- **teilweise keine bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung durch**
 - ⇒ fehlende Gehsteige
 - ⇒ fehlende Radverkehrsanlagen
 - ⇒ fehlende Stellplatzorganisation
- **einzelne Gefahrenstellen im Straßenraum durch**
 - ⇒ nicht bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung
 - ⇒ schlechte bauliche und verkehrstechnische Ausgestaltung von Querungsstellen (für Fußgänger und/oder Radfahrer)
 - ⇒ abschnittsweise überhöhtes Geschwindigkeitsniveau
 - ⇒ geringe Anhaltebereitschaft bei Fußgängerübergängen und/oder Radfahrerüberfahrten bzw. Querungsstellen
 - ⇒ fehlende (durchgehende) Gehsteige bzw. vorhandene Gehsteige mit mangelhaften bzw. nicht bedarfsgerechten Anlageverhältnissen (z.B. zu geringe Breiten) im Zusammenhang mit den gleichzeitigen Verkehrsfrequenzen (MIV)
- **teilweise nicht bedarfsgerechte bzw. unkoordinierte Baudurchführung bei Straßenbau bzw. Straßensanierung und/oder Gehsteigausbau**
- **lückenhaftes Radwegenetz**
- **temporäre und in Teilbereichen hohe Stellplatzauslastung trotz insgesamt großem Stellplatzangebot**
 - ⇒ Auslastung im gesamten Ort an einem Werktag 49% am Vormittag und 52% am Abend
- **Stellplatzverpflichtung (bei Neuschaffung von Wohneinheiten) mit 2 Stellplätzen (ab der zweiten Wohneinheit) im Widerspruch zur Haushaltsstruktur (36,7% Einpersonenhaushalte)**
- **sehr große Anzahl an PKW die im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden**
 - ⇒ am Abend ca. 48% aller PKW der Perchtoldsdorfer Haushalte
- **stellenweise unübersichtliche Verkehrssituationen durch**
 - ⇒ Vielzahl an Verkehrszeichen und Beschilderungen
 - ⇒ teilweise unnötige Verkehrszeichen durch Überreglementierung
 - ⇒ vielfach unrichtige bzw. nicht bedarfsgerechte Situierung und Montage von Verkehrszeichen
- **schwer verständliche Kundmachung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet (speziell für Ortsfremde) durch Ausnahmeregelung (für Vorrangstraßen), auch im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Beschränkungen in den Nachbargemeinden**

- **schlechte ÖV Erschließung für einzelne Teilbereiche** (Sonnberg, Lindberg, Theresienau, Blankenfeld, Tirolerhof) durch exponierte Lage im Zusammenhang mit ÖV-Linienführungen
- **schlechte ÖV Erschließung für große Bereiche des Ortsgebietes am Abend** (nach 20:00 Uhr) **und Wochenende bzw. für die Innerortsbeziehungen** (Erreichbarkeit Ortszentrum, Schulen, etc.) insbesondere durch unattraktive Linienführung/Frequenzangebot des Ortsbusses
- **unattraktive ÖV Tarifgestaltung (Kernzone/Außenzone) für Pendler**

12. Zielfindung

Aus diesen Problempunkten leiten sich die folgenden Handlungsfelder mit ~~speziellen Maßnahmenfelder~~ für die Bearbeitungsphase II – Grundlagen- und Maßnahmenkatalog ~~Erläuterungsbericht~~ **samt möglicher Maßnahmen** des Mobilitätskonzeptes „Mobil 2030“ ab.

VERKEHRSORGANISATION UND VERKEHRSSICHERHEIT

- Bedarfsgerechtes Geschwindigkeitsniveau im gesamten Ortsgebiet
- Verkehrssicherheit NMIV speziell im Schul- und Kindergartenumfeld
- Aufwertung Ortszentrum und Subzentren
- Verringerung / Steuerung Durchzugsverkehr Hauptort und Ortsteil Theresienau
- Wegweisung und Leitsystem

STRASSENKATASTER

- Straßentypologien nach Hierarchiesystem
- Regelquerschnitte für Straßentypologien
- Straßenraumgestaltung
- Klimawandelangepasste Straßenräume (Bäume, Grünflächen)
- Vitale Bäume und Regenwassermanagement (Pilotprojekt „Schwammstadt“)

FUSSVERKEHR

- Fußverkehrsnetz
- Querungsstellen
- Barrierefreiheit
- Fußgänger - Leitsystem

RADVERKEHR

- Radverkehrsnetz
- Radabstellanlagen
- Wegweisung Radverkehr
- Bewusstseinsbildung und Marketing

ÖFFENTLICHER VERKEHR

- Versorgungsqualität
- Routennetz-Linienbusse
- Fahrplan Linienbusse
- Ortsbus / Schülerverkehr
- Mikro-ÖV
- P'Taxi
- Tarifstruktur
- Bushaltestellen

RUHENDER VERKEHR

- Stellplatzangebot im öffentlichen Raum
- Stellplatzschlüssel
- Parkraumbewirtschaftung

ZUSTÄNDIGKEITEN, KOMPETENZEN UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

- Erarbeitung Mobilitätsleitbild (=> Bearbeitungsphase III von Mobil 2030)
- Information Bevölkerung
- Datendigitalisierung
- Kompetenzregelung

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Projektablauf Bearbeitungsphase I	1
Abb. 2	Dauersiedlungsraum der Gemeinde Perchtoldsdorf (Gebietsstand 2019)	2
Abb. 3	Bevölkerungsstand- und -struktur (Stand 01.01.2019)	3
Abb. 4	Bevölkerung - Altersverteilung (Stand 1.1.2019)	4
Abb. 5	Haushaltsgröße (Stichtag 31.10.2017)	4
Abb. 6	Arbeitsstätten und Beschäftigte (Stichtag 31.10.2011)	5
Abb. 7	Erwerbsspendler (Stichtag 31.10.2017)	6
Abb. 8	Schulpendler/ -innen (Stichtag 31.10.2017)	6
Abb. 9	Tagespendler insgesamt (Stichtag 31.10.2017)	7
Abb.10	Pendlersaldo Erwerbstätige (Stichtag 31.10.2017)	7
Abb.11	Pendlersaldo Schüler und Studierende (Stichtag: 31.10.2017)	8
Abb.12	Straßenraumanalyse - Verkehrsrichtung (Stand: 05.2019)	9
Abb.13	Straßenraumanalyse – Plan Verkehrsrichtung (Stand: 05.2019)	9
Abb.14	Straßenraumanalyse – Breite Straßenraum (Stand: 05.2019)	10
Abb.15	Straßenraumanalyse –Plan Breite Straßenraum (Stand: 05.2019)	10
Abb.16	Straßenraumanalyse - Fahrbahnbreite (Stand: 05.2019)	11
Abb.17	Straßenraumanalyse – Plan Fahrbahnbreite (Stand: 05.2019)	11
Abb.18	Straßenraumanalyse - Gehsteig (Stand: 05.2019)	12
Abb.19	Straßenraumanalyse – Plan Gehsteig (Stand: 05.2019)	12
Abb.20	Straßenraumanalyse – Gehsteigbreite Links und Rechts (Stand: 05.2019)	13
Abb.21	Straßenraumanalyse – Plan Gehsteigbreite Links und Rechts (Stand: 05.2019)	13
Abb.22	Straßenraumanalyse – Baumreihe (Stand: 05.2019)	14
Abb.23	Straßenraumanalyse – Plan Baumreihe (Stand: 05.2019)	14
Abb.24	Straßenraumanalyse – Baumreihe (Stand: 05.2019)	15
Abb.25	Straßenraumanalyse – Plan Baumreihe (Stand: 05.2019)	15
Abb.26	Straßenraumanalyse – Grünfläche (Stand: 05.2019)	16
Abb.27	Straßenraumanalyse – Plan Grünfläche (Stand: 05.2019)	16
Abb.28	Straßenraumanalyse – unbefestigte Nebenfläche (Stand: 05.2019)	17
Abb.29	Straßenraumanalyse – Plan unbefestigte Nebenfläche (Stand: 05.2019)	17
Abb.30	Straßenraumanalyse – Parkstreifen und Anmerkungen (Stand: 05.2019)	18
Abb.31	Straßenraumanalyse – Plan Parkstreifen und Anmerkungen (Stand: 05.2019)	19
Abb.32	Nicht durchgehende Gehsteigausgestaltung – Franz-Vesely-Gasse (Stand: 12.2019)	20
Abb.33	Zu geringe Gehsteigbreiten – Rembrandtgasse (Stand: 12.2019)	21
Abb.34	Gehsteigbreite durch Versorgungskasten eingeschränkt – Anton-Bruckner-Gasse (Stand: 12.2019)	21
Abb.35	fehlende Gehsteigabsenkungen – Stuttgarter Straße (Stand: 12.2019)	22
Abb.36	keine ausreichenden Abmessungen einer Baumscheibe – Rembrandtgasse (Stand: 12.2019)	22
Abb.37	VZ zu nahe am Fahrbahnrand – Donauwörther Straße (Stand: 12.2019)	23
Abb.38	VZ zu niedrig im Bereich Geh- und Radweg – Stuttgarter Straße (Stand: 12.2019)	24
Abb.39	Durchgangshöhe im Gehsteigbereich durch VZ nicht vorhanden – Mozartgasse (Stand: 12.2019)	24
Abb.40	Motorisierungsgrad (Bezirk Mödling) (Stand 01.01.2017)	26
Abb.41	Motorisierungsgrad Gemeinde Perchtoldsdorf	26
Abb.42	Mobilitätsverhalten „mobiler Personen“	27
Abb.43	Modal Split (Werktag)	28
Abb.44	Durchschnittliche Wegdauer und Weglänge je Verkehrsmittel (Werktag)	28
Abb.45	Anteil an Wegen je Wegzweck (Werktag)	29
Abb.46	Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Werktag)	30
Abb.47	Wege pro Haushalt (Werktag)	30

Abb.48	Arbeitsdokumentation der Bearbeitungsphase I - Bestandsanalyse.....	31
Abb.49	Einnahmen der gebührenpflichtigen Kurzparkzone der letzten 3 Jahre.....	36
Abb.50	Radverkehrskonzept Perchtoldsdorf	38
Abb.51	Bedienzeiten der Linie 256	39
Abb.52	Bedienzeiten der Linie 259	39
Abb.53	Bedienzeiten der Linie 260	39
Abb.54	Bedienzeiten der Ortslinie	40
Abb.55	Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung und räumlicher Zuordnung.....	41
Abb.56	Betrachtungszeiträume für Erstellung der ÖV-Güteklasse	42
Abb.57	Anzahl Kurse – Station Perchtoldsdorf Marktplatz.....	42
Abb.58	Anzahl Kurse – Station Perchtoldsdorf Bahnhof	43
Abb.59	Anzahl der Minuten je Betrachtungszeitraum	43
Abb.60	Berechnung Intervalle – Station Perchtoldsdorf Marktplatz	43
Abb.61	Berechnung Intervalle – Station Perchtoldsdorf Bahnhof	43
Abb.62	Haltestellenkategorien	44
Abb.63	Haltestellenkategorie – Station Perchtoldsdorf Marktplatz	44
Abb.64	Haltestellenkategorie – Station Perchtoldsdorf Bahnhof	45
Abb.65	ÖV-Güteklassen.....	45
Abb.66	ÖV-Güteklassen Betrachtungszeitraum 1 – Perchtoldsdorf Marktplatz.....	46
Abb.67	ÖV-Güteklassen Betrachtungszeitraum 2 – Perchtoldsdorf Bahnhof.....	46
Abb.68	Preisliste von Perchtoldsdorf nach Wien.....	48
Abb.69	Kosten pro Taxibon und Förderung der Gemeinde.....	49
Abb.70	Kostenanteil der Gemeinde für das PTaxi 2018	49
Abb.71	Nextbike Fahrten Perchtoldsdorf - März bis November 2018	50
Abb.72	Nextbike Fahrzeiten Bezirk Mödling - März bis November 2018	51
Abb.73	Unfälle mit Personenschaden 2016 - 2018	52
Abb.74	Bevölkerungsstand- und -struktur 1995-2019	63
Abb.75	Altersverteilung der Bevölkerung 2001-2019	64
Abb.76	Haushaltsgrößen 2001-2017.....	64
Abb.77	Arbeitsstätten und Beschäftigte 1995-2011	65
Abb.78	Erwerbsspendler 1991-2017	65
Abb.79	Schulpendler 1991-2017.....	66
Abb.80	Motorisierungsgrad (Bezirk Mödling) 1995-2017	66
Abb.81	Motorisierungsgrad Gemeinde Perchtoldsdorf 1995-2018.....	67
Abb.82	Modal Split 1995-2017	67

ANHANG

PLANVERZEICHNIS

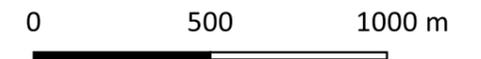
- Plan Nr. 1 Ortsstruktur
- Plan Nr. 2 Infrastruktur
- Plan Nr. 3 Verkehrsorganisation
- Plan Nr. 4 Straßenraumanalyse – Fahrbahnbreite
- Plan Nr. 5 Straßenraumanalyse – Gehsteige
- Plan Nr. 6 Straßenraumanalyse – Gehsteigbreite
- Plan Nr. 7 Straßenraumanalyse – Grüngestaltung (inkl. Bäume)
- Plan Nr. 8 Straßenraumanalyse – Parkstreifen
- Plan Nr. 9 Verkehrserhebungen im Gemeindegebiet
- Plan Nr. 10 Verkehrsfrequenzen DTVw [KFZ/24h]
- Plan Nr. 11 Verkehrsbeziehung Hauptort – Morgenspitze 7 bis 9 Uhr
- Plan Nr. 12 Verkehrsbeziehung Hauptort – Abendspitze 15 bis 19 Uhr
- Plan Nr. 13 Verkehrsbeziehung Hauptort – DTVw [KFZ/24 Stunden]
- Plan Nr. 14 Verkehrsbeziehung Theresienau – Morgenspitze 7 bis 9 Uhr
- Plan Nr. 15 Verkehrsbeziehung Theresienau – Abendspitze 15 bis 19 Uhr
- Plan Nr. 16 Verkehrsbeziehung Theresienau – DTVw [KFZ/24 Stunden]
- Plan Nr. 17 Parkplätze und Kurzparkzonen - Ortszentrum
- Plan Nr. 18 Parkplätze - Bahnhof
- Plan Nr. 19 ÖV-Linienführung mit Haltestellen
- Plan Nr. 20 ÖV-Güteklasse Montag-Freitag 6-20 Uhr
- Plan Nr. 21 ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung Montag-Freitag 6-20 Uhr
- Plan Nr. 22 ÖV-Güteklasse Montag-Freitag 20-24 Uhr
- Plan Nr. 23 ÖV-Güteklasse Samstag 14-24 Uhr / Sonntag 6-24 Uhr
- Plan Nr. 24 ÖV-Güteklasse – Innerortsverkehr Montag-Freitag 6-20 Uhr
- Plan Nr. 25 ÖV-Versorgung – Qualitätsbeschreibung – Innerortsverkehr Montag-Freitag 6-20 Uhr
- Plan Nr. 26 Verkehrssicherheit – Unfallstellen mit Personenschaden
- Plan Nr. 27 Verkehrssicherheit – Geschwindigkeitsverhalten
- Plan Nr. 28 Verkehrssicherheit – Gefahrenstellen



Ortsstruktur

Tirolerhofsiedlung (845 Bewohner / 313 Haushalte)	Eisenriedel/Vierbatz (1.900 Bewohner / 842 Haushalte)
Herzogberg (957 Bewohner / 329 Haushalte)	Höfel (2.658 Bewohner / 1.045 Haushalte)
Lindberg/Hochberg (1.009 Bewohner / 356 Haushalte)	Zentrum+ (345 Bewohner / 157 Haushalte)
Sonnberg (1.746 Bewohner / 675 Haushalte)	Tryhel/Iglsee (2.349 Bewohner / 1.055 Haushalte)
Talgasse (42 Bewohner / 18 Haushalte)	Sossen (944 Bewohner / 376 Haushalte)
Hochstraße (742 Bewohner / 273 Haushalte)	Aspetten (1.509 Bewohner / 641 Haushalte)
Zentrum (1.170 Bewohner / 555 Haushalte)	Theresienau (1.730 Bewohner / 642 Haushalte)
Zuckermantel (101 Bewohner / 37 Haushalte)	Blankenfeldsiedlung (142 Bewohner / 52 Haushalte)

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 Gemeinde Perchtoldsdorf - Datengrundlage

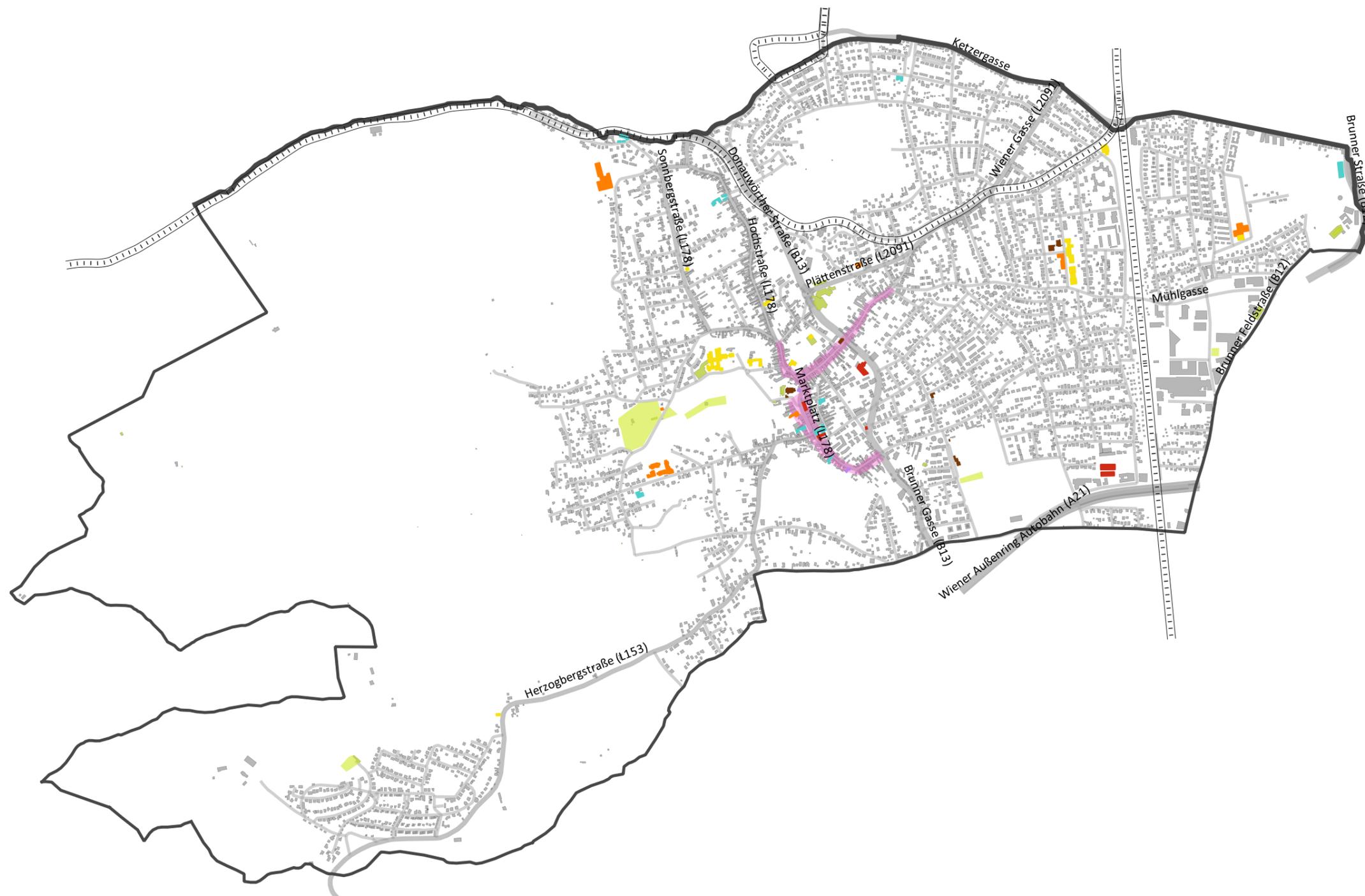


Grenzen
 — Landesgrenze
 — Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Bestandserhebung und Problemanalyse
 Ortsstruktur (Plan Nr.1)

Datum: Dezember 2019



Infrastruktur

Verkehrsträger

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße
- Bahngleise

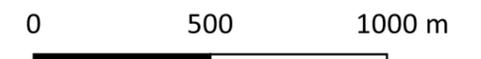
Gebäudebutzung

- Bildungseinrichtungen
- Öffentliche Einrichtungen
- Soziale Einrichtungen
- Kulturelle Einrichtungen
- Religiöse Einrichtungen
- Sport/Freizeit/Veranstaltung
- Beherbergungsbetriebe
- Mischnutzung (Wohnen mit Erdgeschoßnutzung Einkauf/Dienstleistung/Gastro)

Quellen:
OpenStreetMap - Kartengrundlage

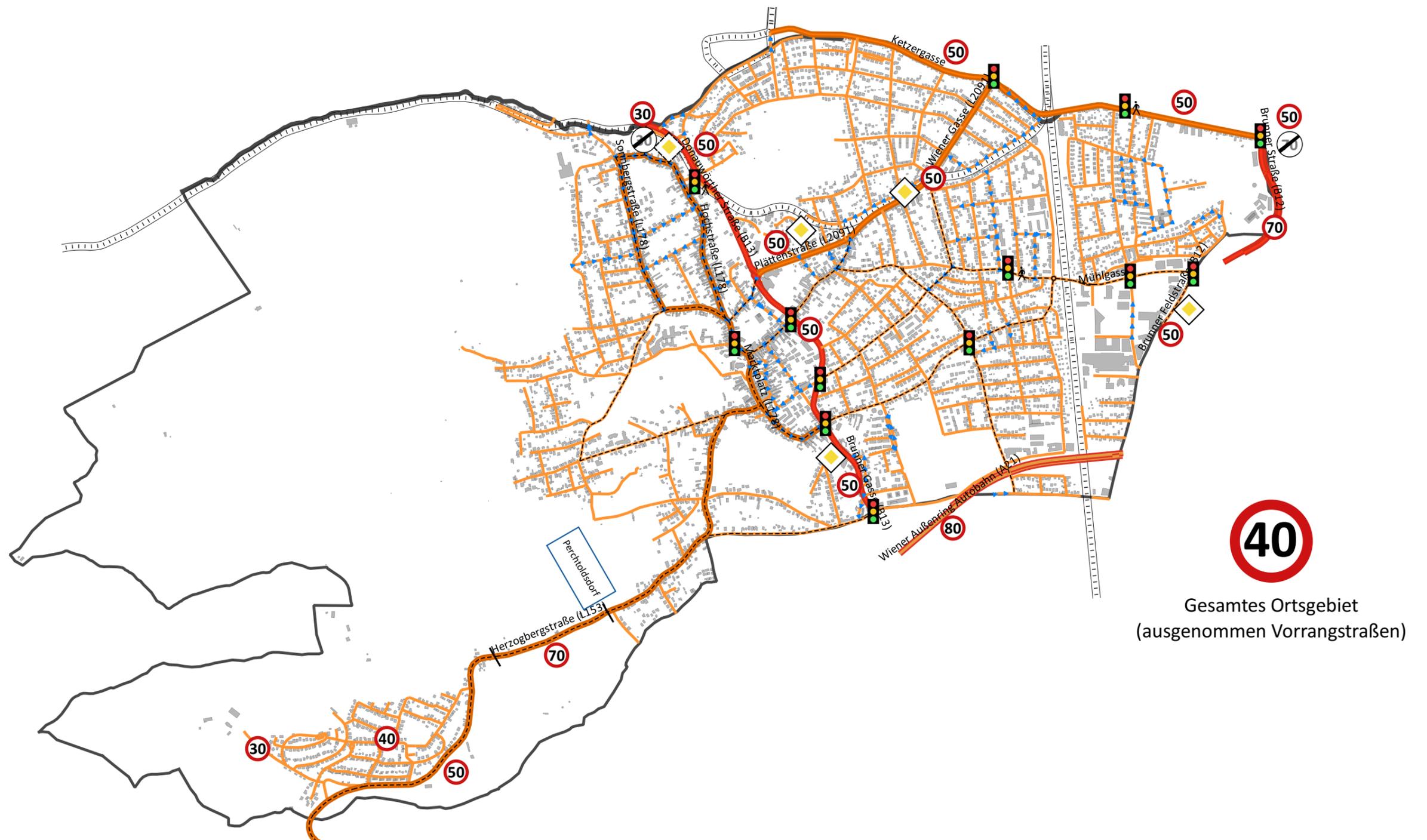
Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Infrastruktur (Plan Nr.2)

Datum: Dezember 2019



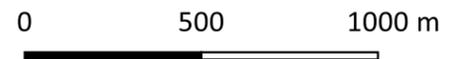
Verkehrsorganisation

Verkehrsträger

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße
- Bahngleise

- Vorrangstraße
- Verkehrslichtsignalanlage
- nur für Fußgängerquerung
- Einbahn
- bevorrangte Straßen

Quellen:
OpenStreetMap - Kartengrundlage



- Grenzen**
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze

40

Gesamtes Ortsgebiet
(ausgenommen Vorrangstraßen)



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Verkehrsorganisation (Plan Nr.3)

Datum: Dezember 2019



Straßenraumanalyse - Fahrbahnbreite

Verkehrsträger	Fahrbahnbreite
Autobahn	< 3,0 m
Landesstraße B	3,0 - 5,0 m
Landesstraße L	> 5,0 m
Gemeindestraße	
Bahngleise	

Quellen:
OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen
 Landesgrenze
 Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Bestandserhebung und Problemanalyse
 Straßenraumanalyse -
 Fahrbahnbreite (Plan Nr.4)
 Datum: Dezember 2019



Straßenraumanalyse - Gehsteige

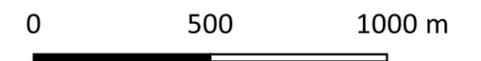
Verkehrsträger

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße
- Bahngleise

Gehsteig

- kein Gehsteig
- Gehsteig links
- Gehsteig rechts
- Gehsteig beidseitig

Quellen:
OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Straßenraumanalyse -
Gehsteige (Plan Nr.5)

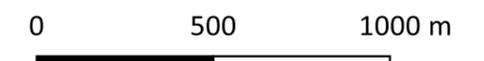
Datum: Dezember 2019



Straßenraumanalyse - Gehsteigbreite

Verkehrsträger	Gehsteigbreite
Autobahn	kein Gehsteig
Landesstraße B	< 2,0 m
Landesstraße L	> 2,0 m einseitig
Gemeindestraße	> 2,0 m beidseitig
Bahngleise	

Quellen:
OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen
 Landesgrenze
 Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Bestandserhebung und Problemanalyse
 Straßenraumanalyse -
 Gehsteigbreite (Plan Nr.6)
 Datum: Dezember 2019



Straßenraumanalyse - Grüngestaltung (inkl. Bäume)

Verkehrsträger

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße
- Bahngleise

Grünfläche

- keine Grünfläche
- Grünfläche links
- Grünfläche rechts
- Grünfläche beidseitig

Bäume

- Baumreihe einseitig
- Baumreihe beidseitig
- Baumscheibe einseitig
- Baumscheibe beidseitig

Quellen:

OpenStreetMap - Kartengrundlage

0 500 1000 m



Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Straßenraumanalyse -
Grüngestaltung (inkl. Bäume) (Plan Nr.7)

Datum: Dezember 2019



Straßenraumanalyse - Parkstreifen

Verkehrsträger

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindestraße
- Bahngleise

Parkstreifen

- einseitig (baulich, markiert oder StVO konform)
- beidseitig (baulich, markiert oder StVO konform)
- nicht StVO konformes Parken
- Parkplatz

Quellen:

OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Straßenraumanalyse -
Parkstreifen (Plan Nr.8)

Datum: Dezember 2019



Verkehrserhebungen im Gemeindegebiet

Erhebungsstandorte 2019

Knotenstromzählung
(durchgeführt von Büro con.sens)

Zählstandort

Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung
(durchgeführt von Büro con.sens)

7 Tage Erhebungsdauer

24 Stunden Erhebungsdauer

Fahrzeuigerkennung im Querschnitt für Verkehrsverteilung im
(durchgeführt von Büro Qounts)

Hauptort

Ortsteil Theresienau

Frequenzzählung Fußgänger/Radfahrer
(durchgeführt von Büro con.sens)

Zählstandort

Erhebungsstandorte 2016-2018 (2019)

Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung
(durchgeführt von Büro KH13)

Erhebungsstandort

Quellen:

OpenStreetMap - Kartengrundlage

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Verkehrserhebungen im
Gemeindegebiet (Plan Nr.9)

Datum: Dezember 2019

Grenzen

Landesgrenze

Gemeindegrenze



Verkehrsfrequenzen DTVw [KFZ/24h]

Verkehrsträger	Verkehrsbelastungen
Autobahn	<50
Landesstraße B	51-250
Landesstraße L	251-500
Gemeindestraße	501-1.000
Bahngleise	1.001-2.500
	2.501-5.000
	5.001-7.500
	7.501-10.000
	10.001-15.000
	>15.000

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 Büro con.sens - Datengrundlage
 Büro Qounts - Datengrundlage
 Büro KH13 - Datengrundlage

Grenzen
 Landesgrenze
 Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Bestandserhebung und Problemanalyse
 Verkehrsfrequenzen DTVw[KFZ/24h]
 (Plan Nr.10)

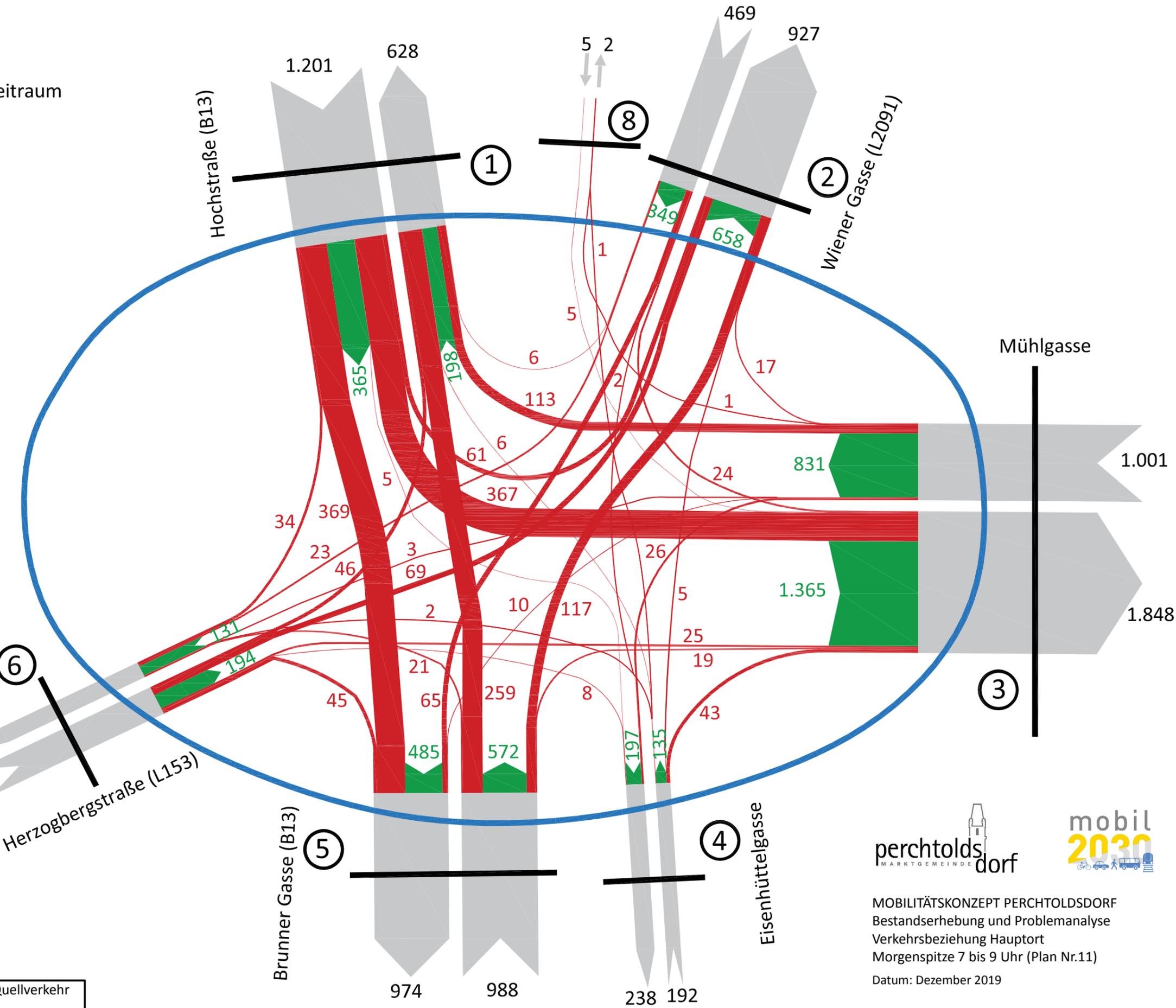
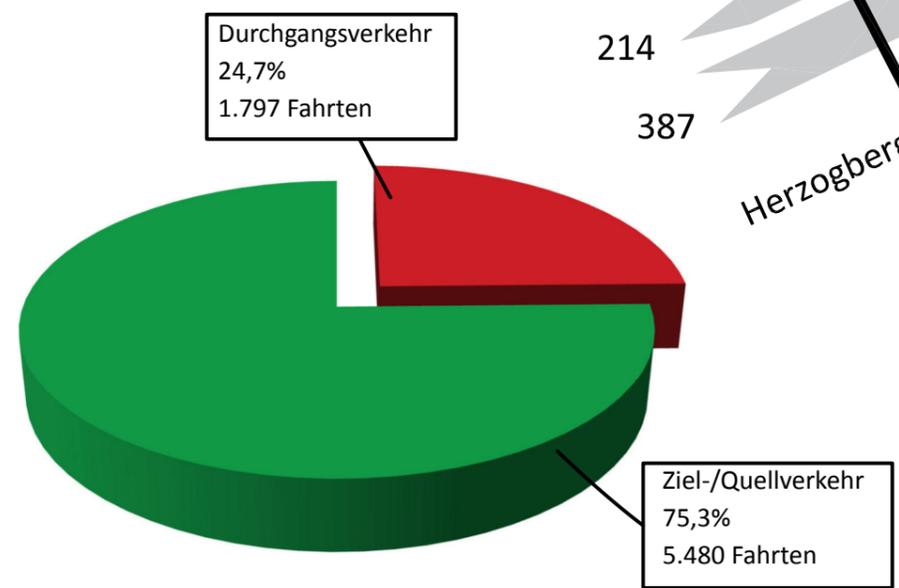
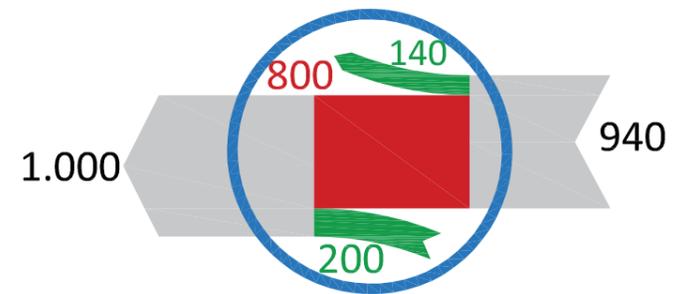
Datum: Dezember 2019

Maßstab: 1cm = 500 KFZ

Legende:

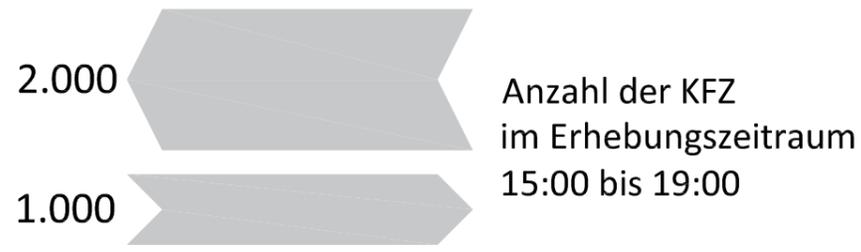


940/1.000 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in
 140/200 Quell- bzw. Zielverkehr und
 800 Durchgangsverkehr

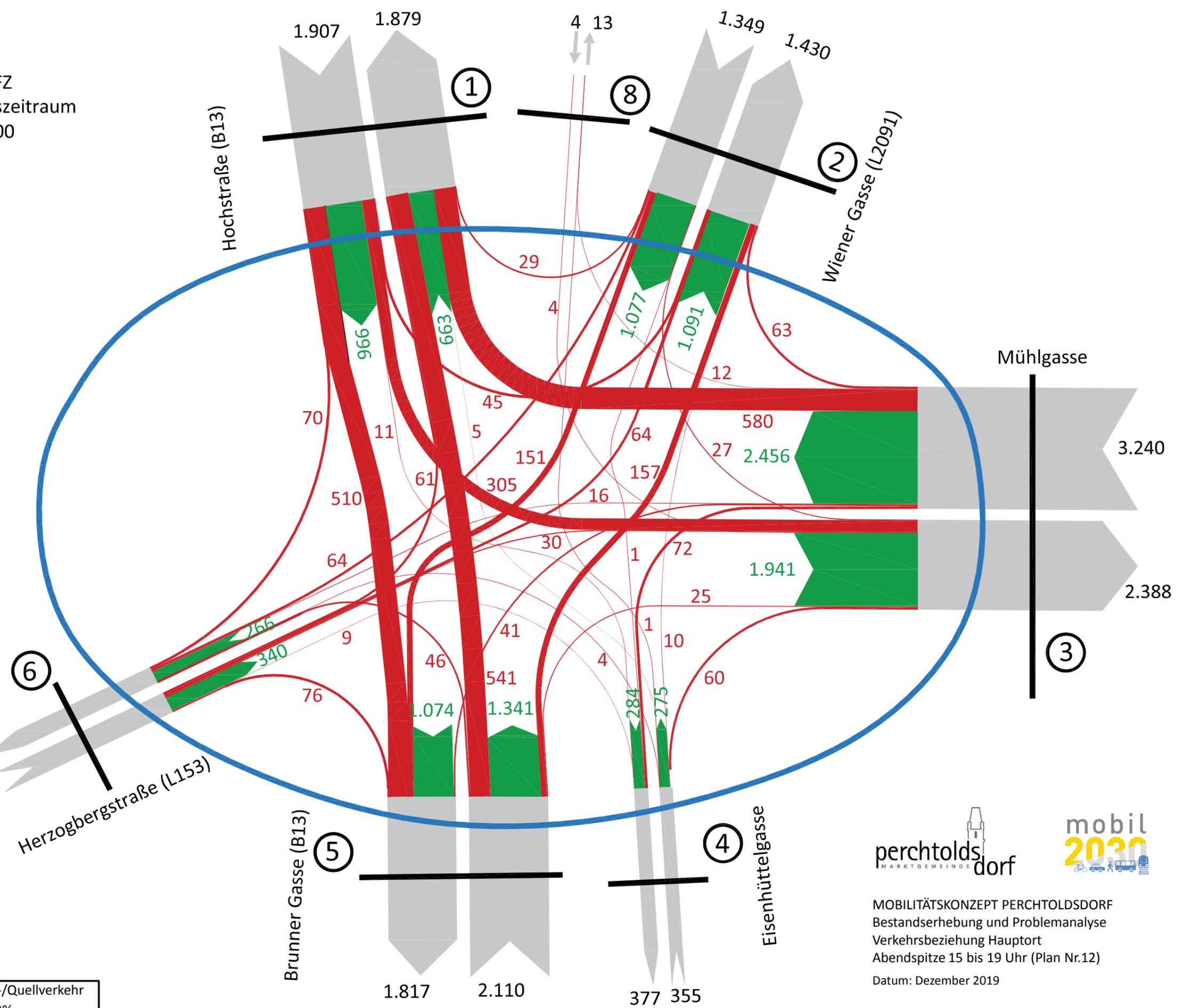
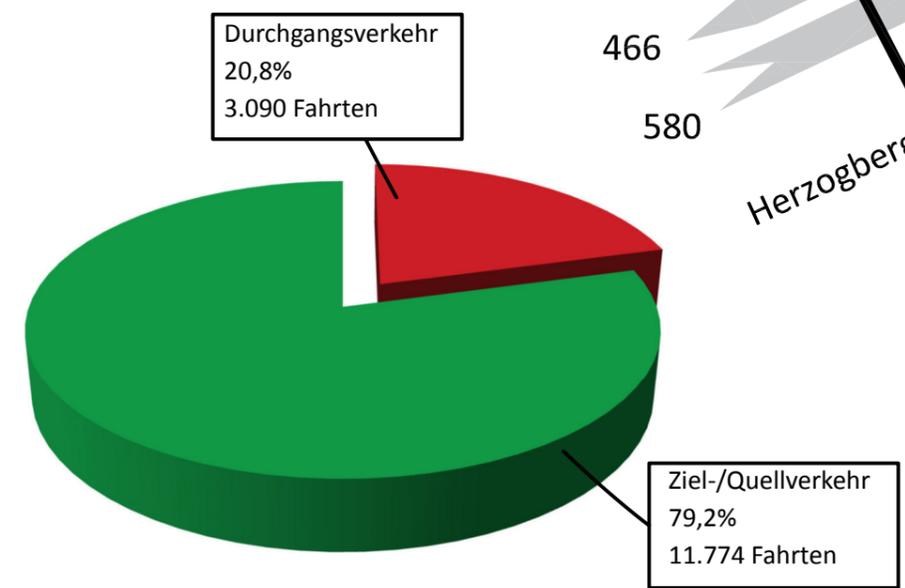
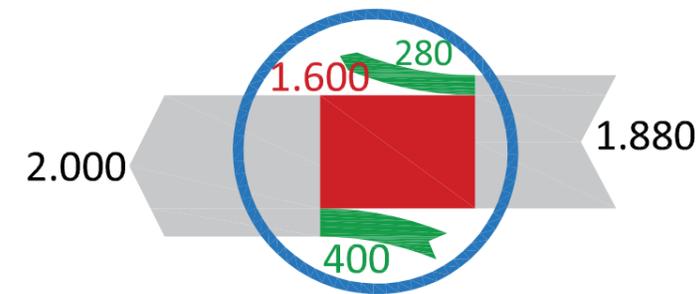


Maßstab: 1cm = 1.000 KFZ

Legende:



1.880/2.000 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in
 280/400 Quell- bzw. Zielverkehr und
 1.600 Durchgangsverkehr



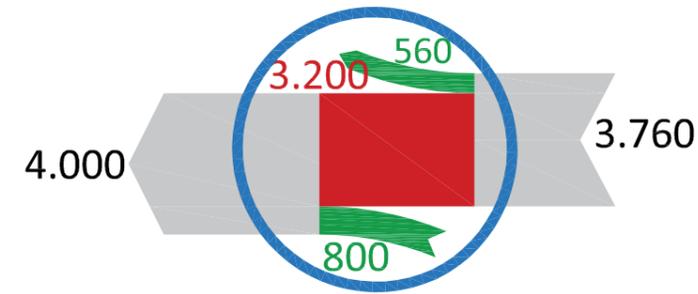
Maßstab: 1cm = 2.000 KFZ

Legende:



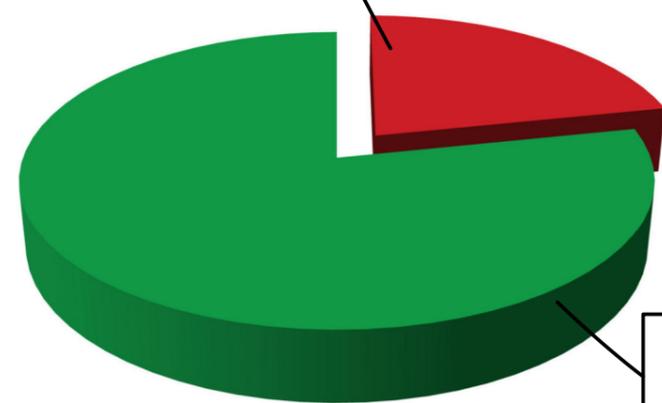
3.760/4.000 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in

560/800 Quell- bzw. Zielverkehr und
3.200 Durchgangsverkehr

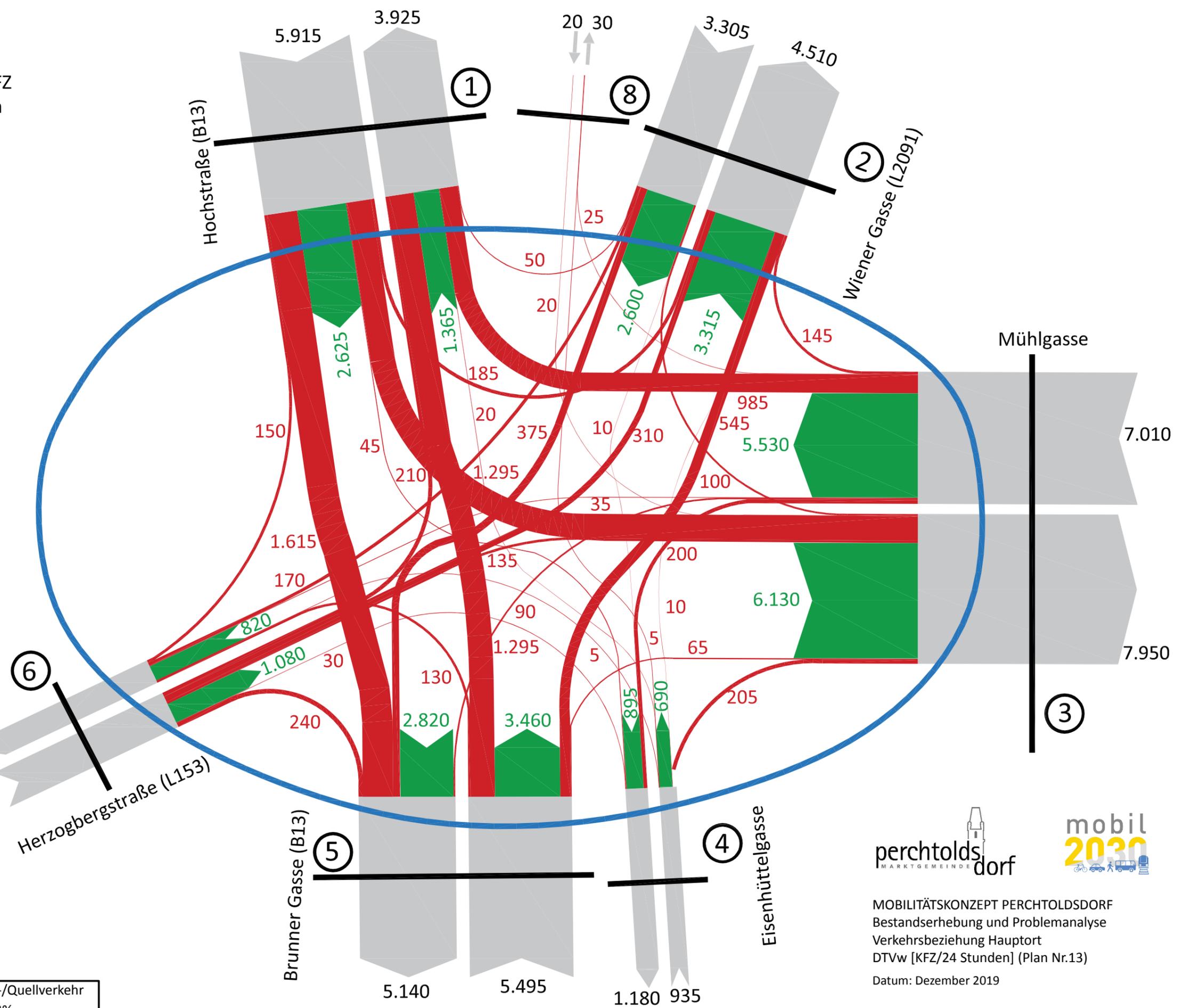


4.000

Durchgangsverkehr
21,7%
8.700 Fahrten



Ziel-/Quellverkehr
78,3%
31.330 Fahrten



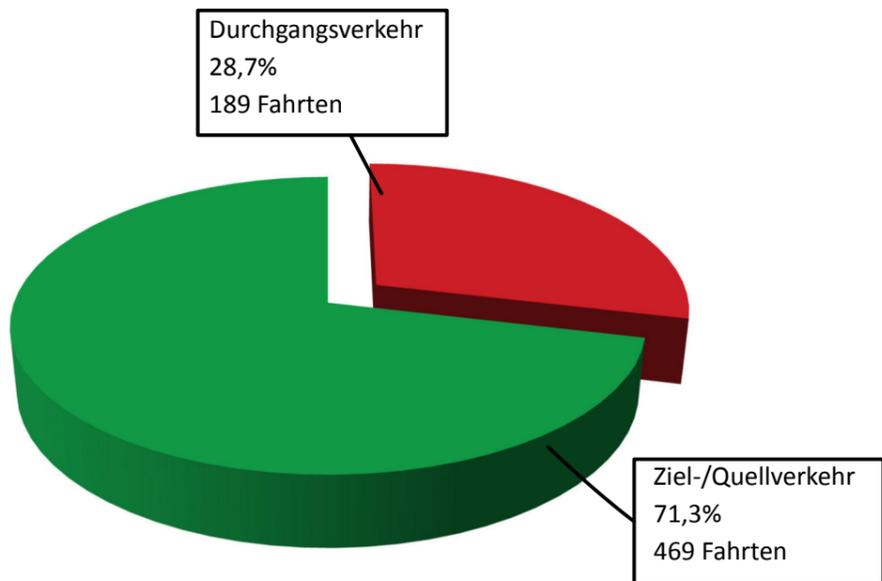
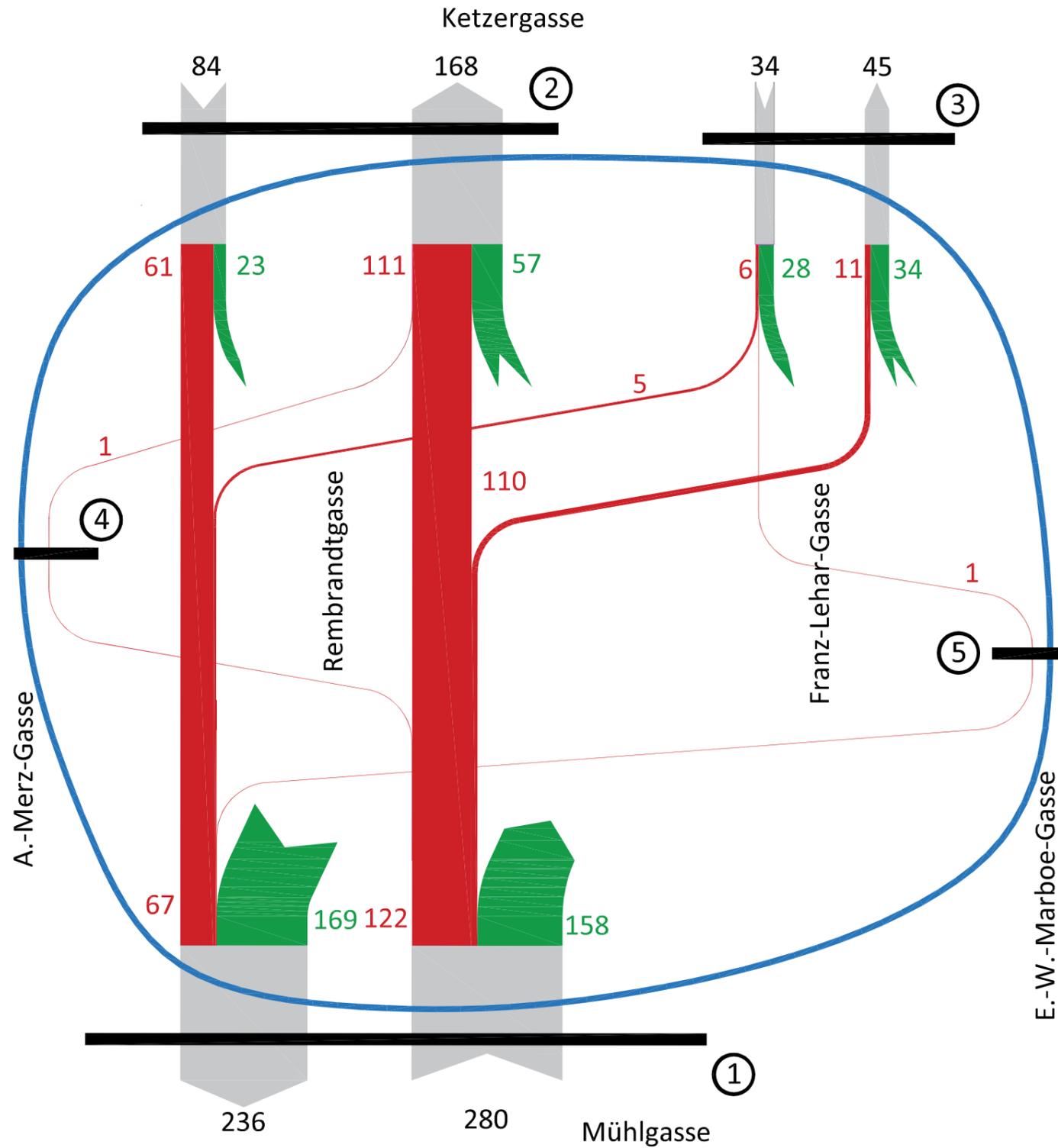
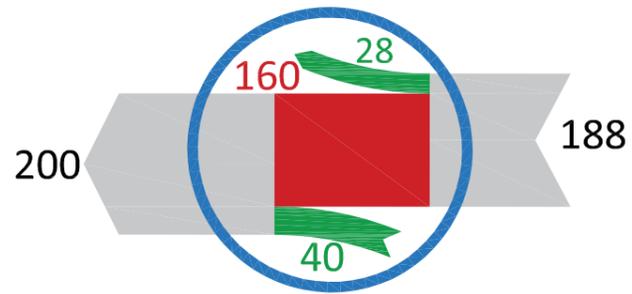
MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Verkehrsbeziehung Hauptort
DTVw [KFZ/24 Stunden] (Plan Nr.13)
Datum: Dezember 2019

Maßstab: 1cm = 100 KFZ

Legende:



188/200 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in
 28/40 Quell- bzw. Zielverkehr und
 160 Durchgangsverkehr

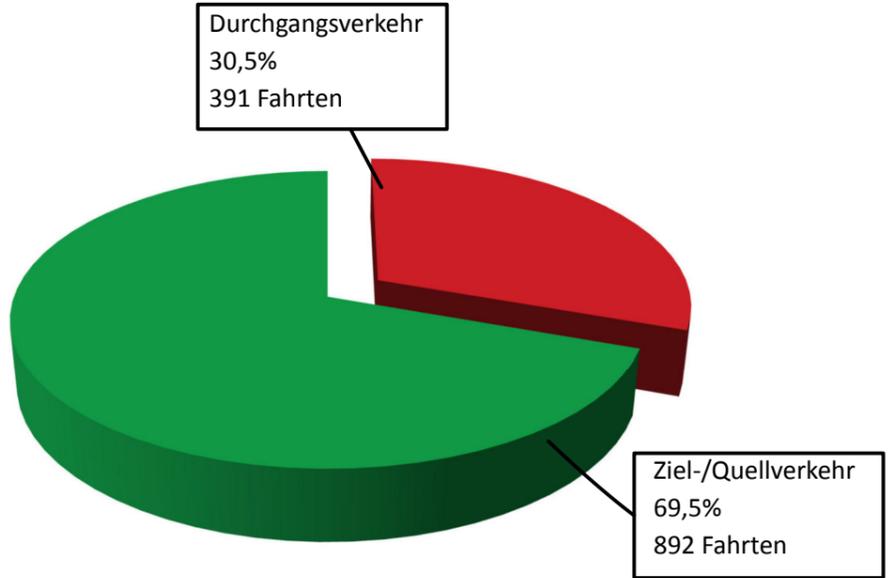
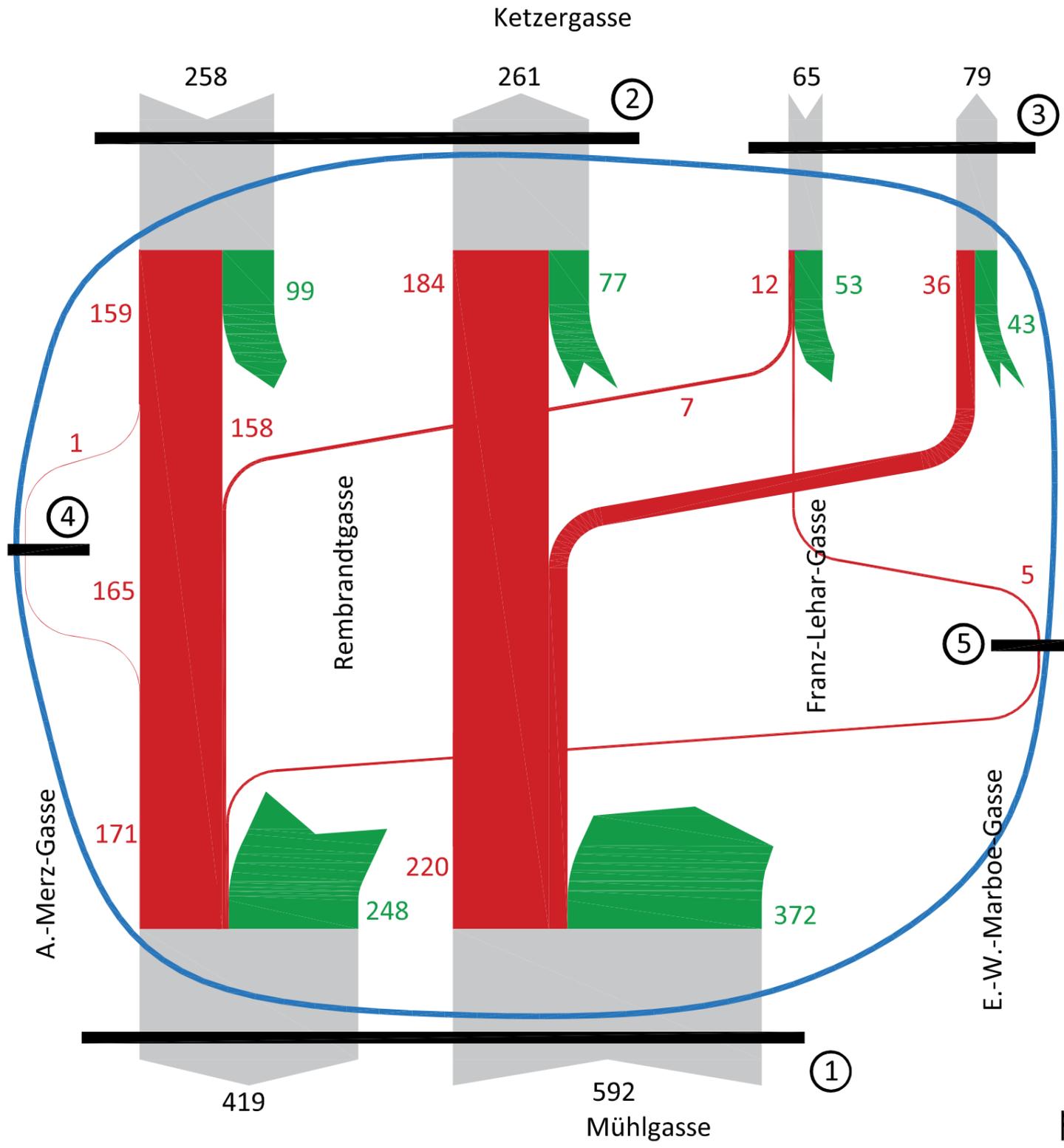
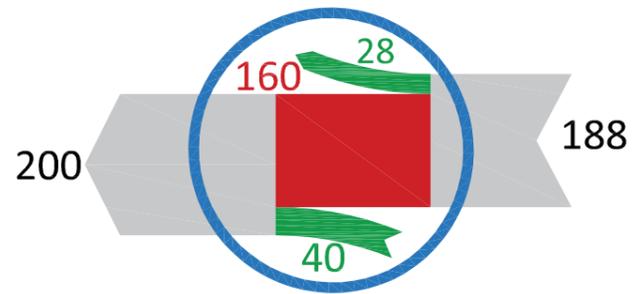


Maßstab: 1cm = 100 KFZ

Legende:



188/200 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in
 28/40 Quell- bzw. Zielverkehr und
 160 Durchgangsverkehr

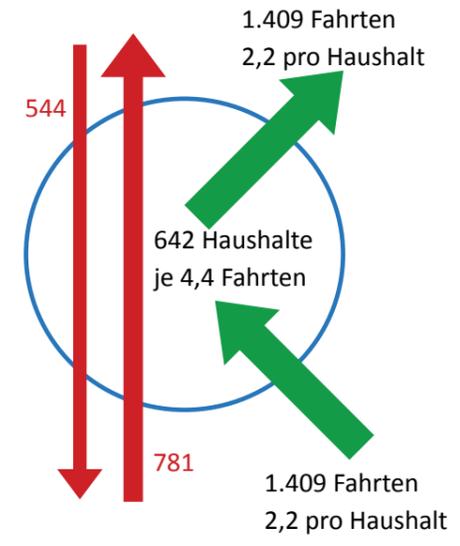
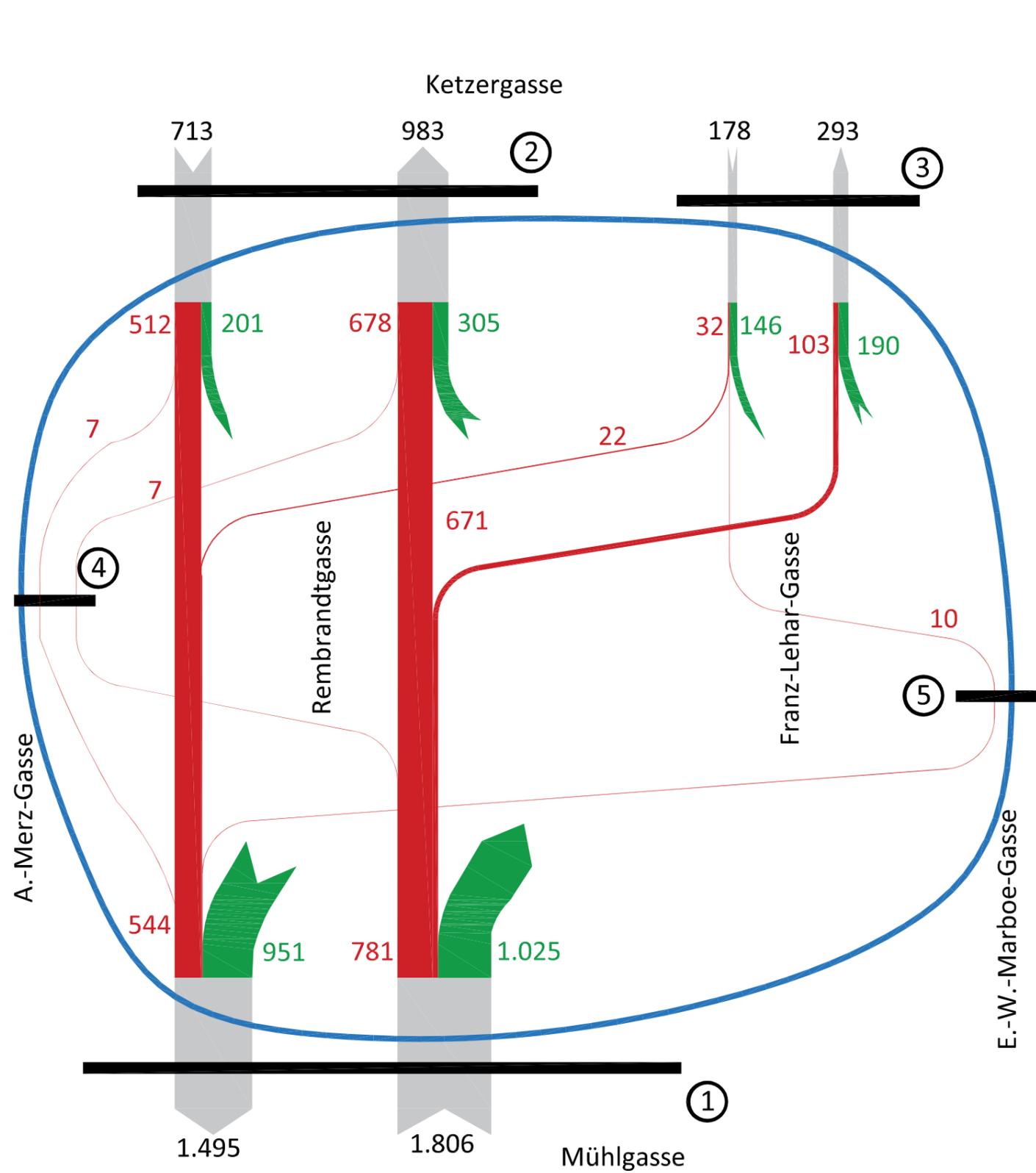
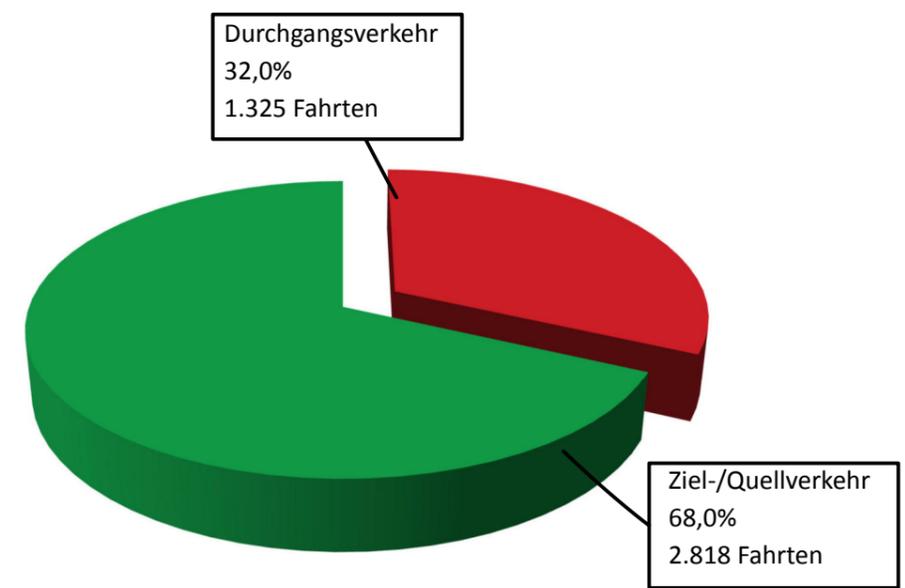
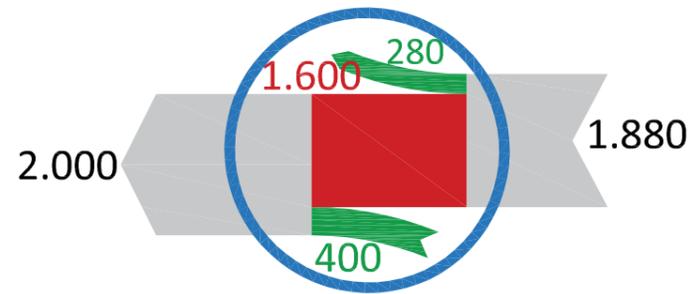


Maßstab: 1cm = 1.000 KFZ

Legende:



1.880/2.000 Anzahl aller KFZ mit Aufteilung in
 280/400 Quell- bzw. Zielverkehr und
 1.600 Durchgangsverkehr



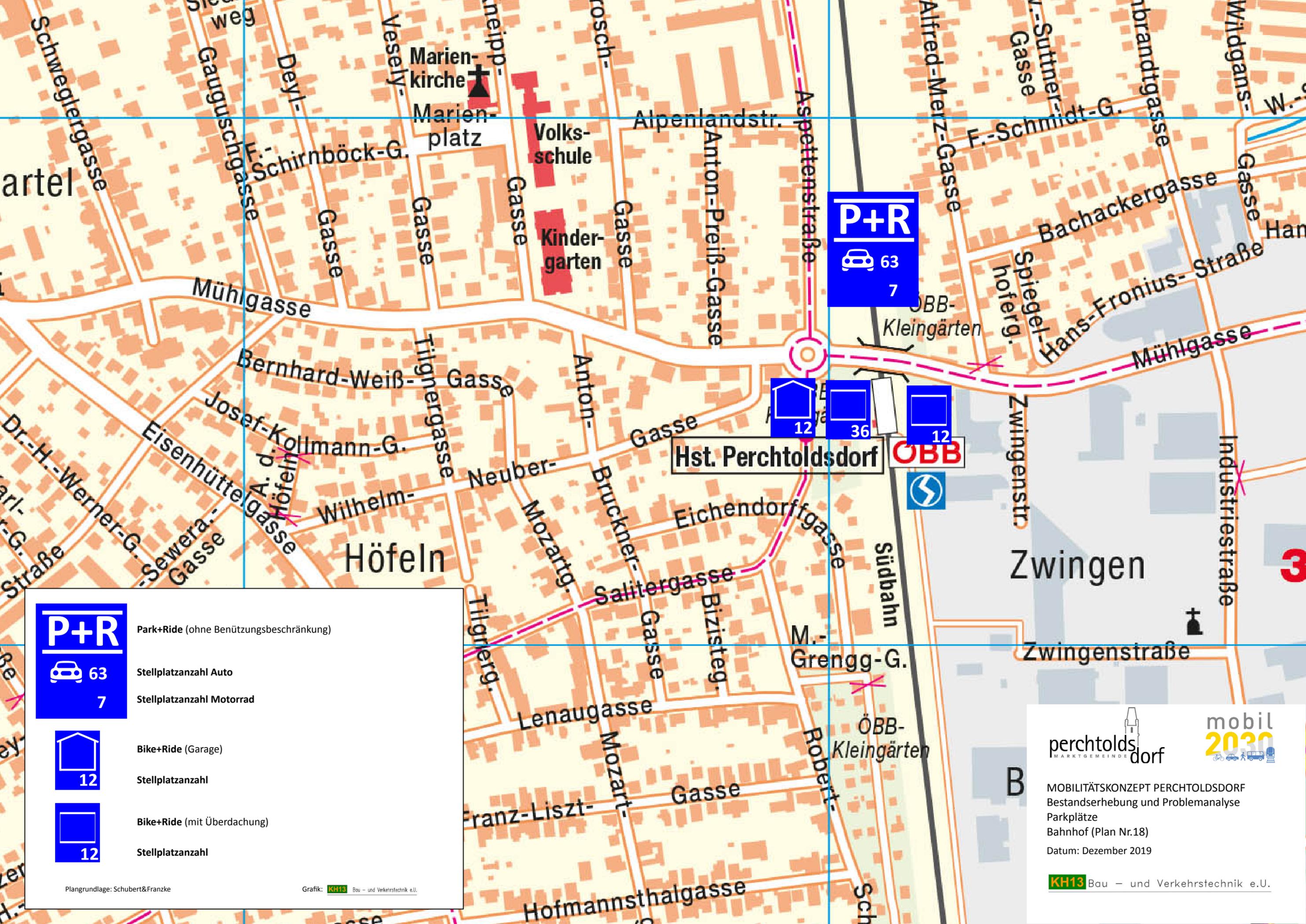


- P** 17 Dauerparkplätze (ohne zeitliche Beschränkung)
- P** 17 Stellplatzanzahl
- P*** 17 Parkplatz mit zeitlicher Beschränkung durch gebührenpflichtige Kurzparkzone
Mo-Fr 8.00-12.00 und 14.00-19.00 Uhr, Sa 8.00-12.00 Uhr
maximale Kurzparkdauer 3 Stunden
- P** 100 Kurzparkzone gebührenpflichtig
Mo-Fr 8.00-12.00 und 14.00-18.00 Uhr, Sa 8.00-12.00 Uhr
maximale Kurzparkdauer 1 ½ Stunden
- Parkgebühr ½ Stunde 50 Cent, 15 Minuten Parken gebührenfrei
Gebührenabgabe bei Parkscheinautomat oder mit Handyparken
- Standort Parkscheinautomat
Vorverkaufsscheine in den Trafiken Wiener Gasse und Marktplatz
sowie im InfoCenter erhältlich
- P** 17 Kurzparkzone (gebührenfrei)
Mo-Fr 8.00-18.00 Uhr, Sa 8.00-12.00 Uhr
maximale Kurzparkdauer 1 ½ Stunden
- P** 39 Kurzparkzone (gebührenfrei)
Mo-Fr 8.00-12.00 und 14.00-18.00 Uhr, Sa 8.00-12.00 Uhr
maximale Kurzparkdauer 1 ½ Stunden
- * keine Durchfahrt zum Burg-Parkplatz über Paul-Katzberger-Platz und Wallgraben

Abgabefreies Parken von Elektrofahrzeugen:
 Elektrobetriebene 2-spurige Kraftfahrzeuge mit grünem Kennzeichen sind von der Abgabepflicht befreit. Für 2-spurige Elektrofahrzeuge ohne grünem Kennzeichen ist die Abgabebefreiung bei der Gemeinde schriftlich zu beantragen (Vorlage Zulassungsschein). Die Kennzeichnung der abgabebefreiten Kfz erfolgt mittels gemeindeamtlicher schriftlicher Genehmigung, die als Ersatz für den Parkschein dient. Der Parkbeginn ist mit einer Parkuhr oder mit einem sonstigem geeigneten Mittel (z.B. Zettel etc.) im geparkten Kfz anzuzeigen. Die maximale Parkdauer wird durch die Abgabebefreiung nicht beeinflusst.



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Bestandserhebung und Problemanalyse
 Parkplätze und Kurzparkzonen
 Ortszentrum (Plan Nr.17)
 Datum: Dezember 2019



P+R Park+Ride (ohne Benützungsbeschränkung)

63 Stellplatzanzahl Auto

7 Stellplatzanzahl Motorrad

12 Bike+Ride (Garage) Stellplatzanzahl

12 Bike+Ride (mit Überdachung) Stellplatzanzahl

Plangrundlage: Schubert&Franzke

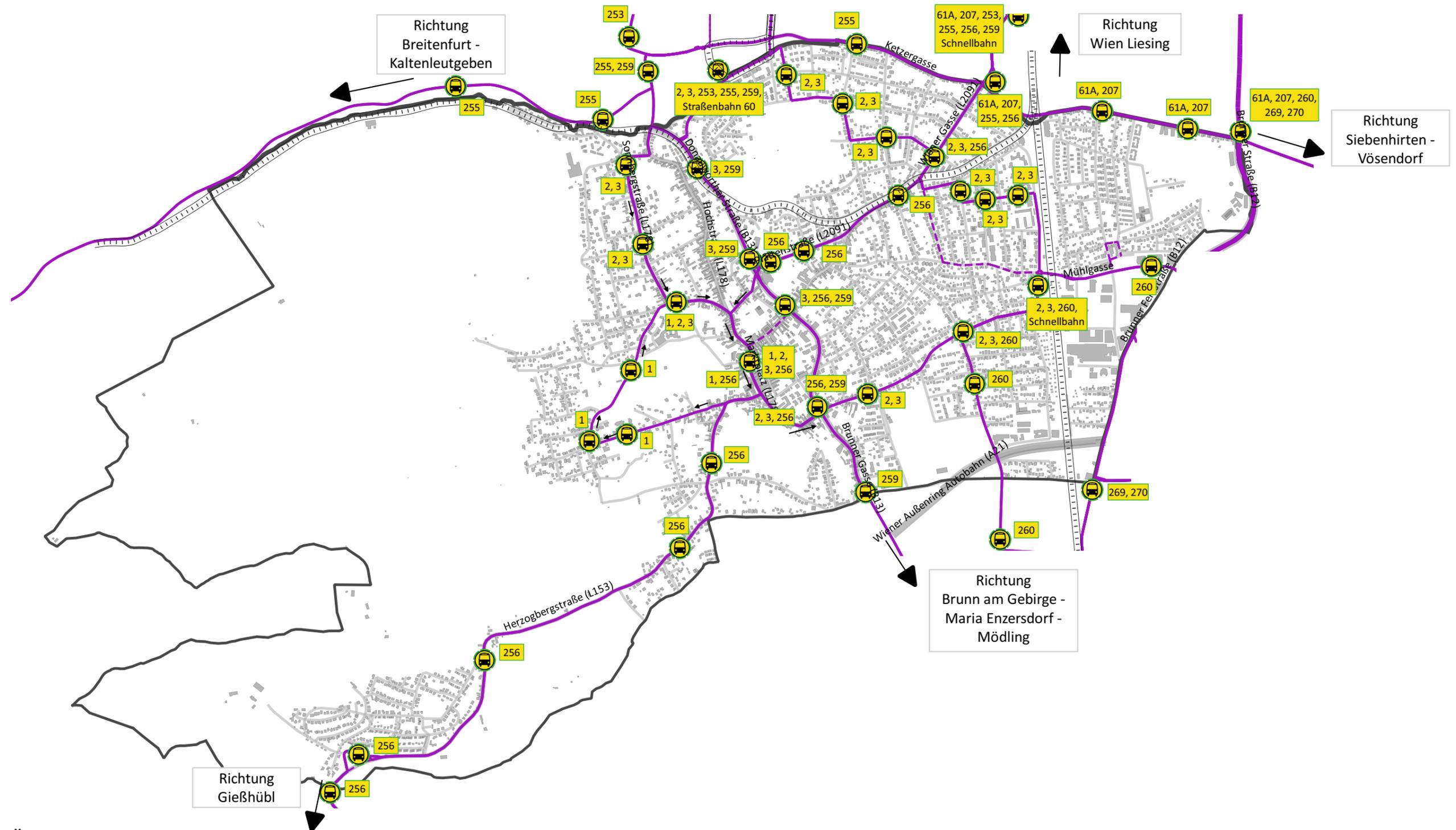
Grafik: **KH13** Bau – und Verkehrstechnik e.U.

perchtoldsdorf MARKTGEMEINDE

mobil 2030

MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Parkplätze
Bahnhof (Plan Nr.18)
Datum: Dezember 2019

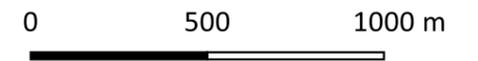
KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.



ÖV-Linienführung mit Haltestellen

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| Verkehrsträger | Buslinienführung |
| Autobahn | Bus |
| Landesstraße B | Schulbus |
| Landesstraße L | ÖV Haltestellen |
| Gemeindestraße | Station |
| Bahngleise | |

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage

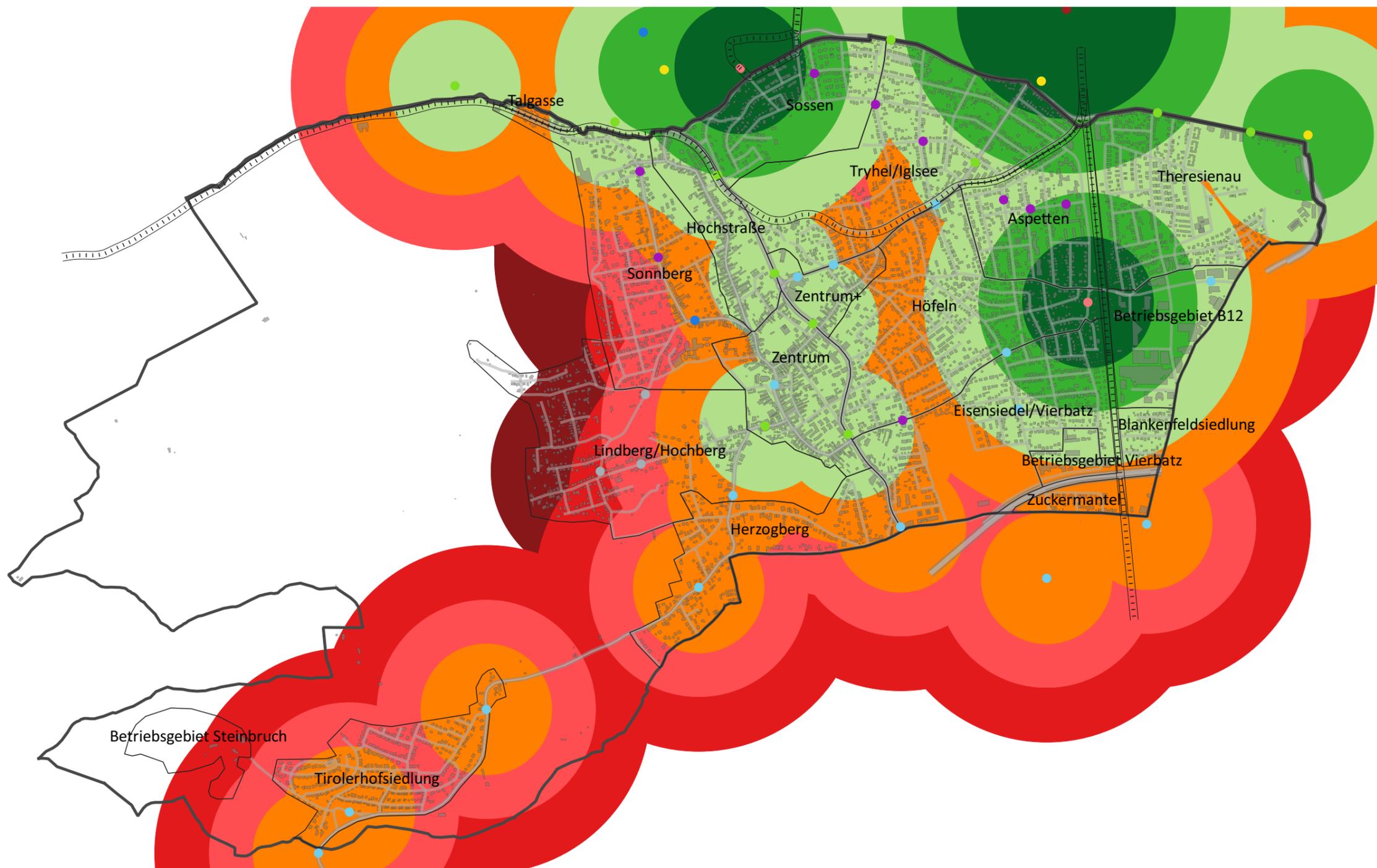


- Grenzen**
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Bestandserhebung und Problemanalyse
 ÖV-Linienführung mit Haltestellen (Plan Nr.19)

Datum: Dezember 2019



ÖV-Güteklassen

"Arbeitsverkehr-Pendler" - Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr

ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel		
	S-Bahn U-Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus
unter 5 Min.	I	II	III
5 bis 10 Min.	II	III	III
10 bis 20 Min.	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	IV	V	V
40 bis 60 Min.	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII

ÖV-Güteklassen

- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G

Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

Quellen:

OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage
 ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		

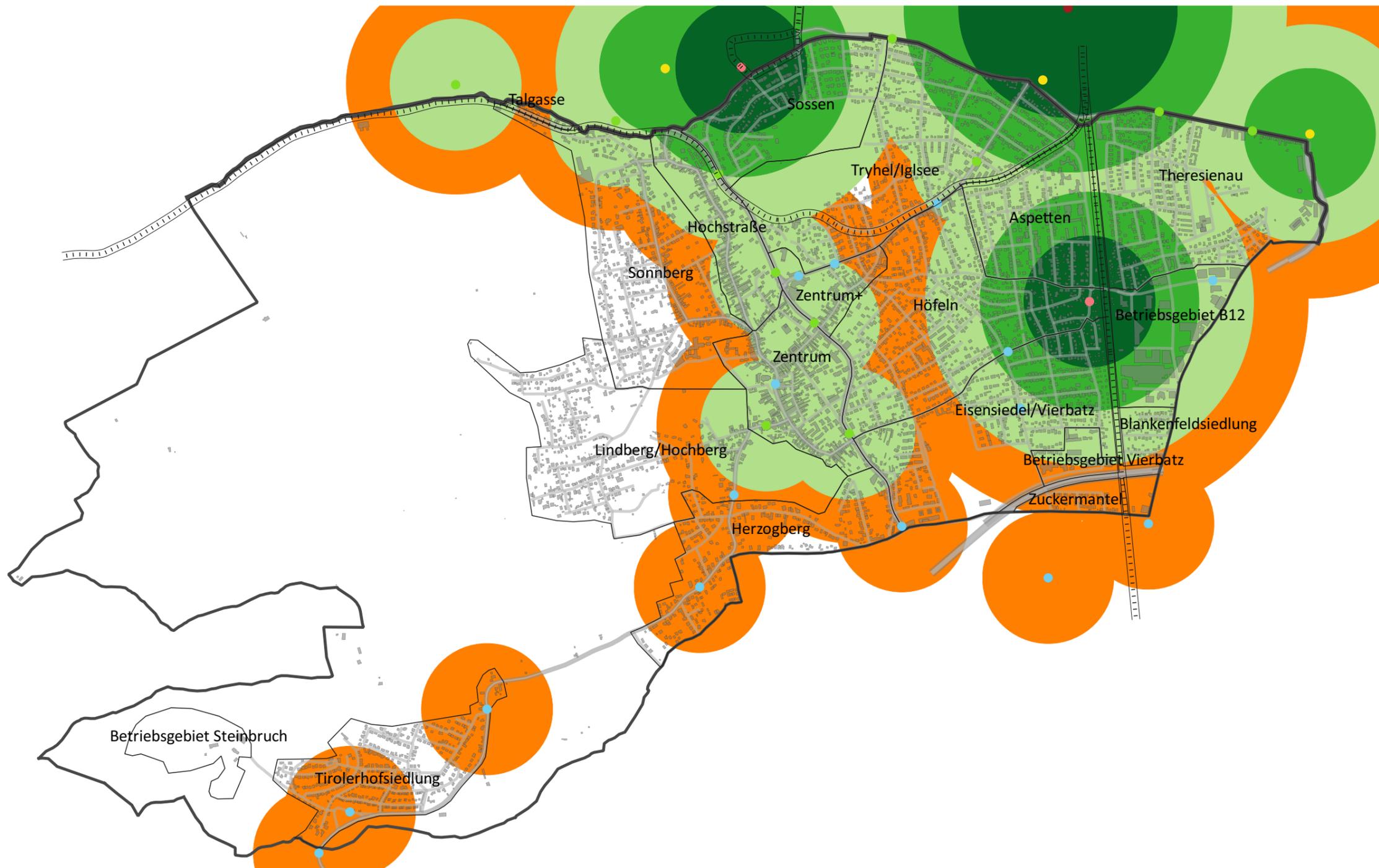
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Bestandserhebung und Problembehandlung
 ÖV-Güteklassen "Arbeitsverkehr-Pendler"
 Montag-Freitag 6-20 Uhr (Plan Nr.20)

Datum: Dezember 2019

KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.



ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung

"Arbeitsverkehr-Pendler" - Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr

ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	S-Bahn U-Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus	
unter 5 Min.	I	II	III	
5 bis 10 Min.	II	III	III	
10 bis 20 Min.	III	IV	IV	
20 bis 40 Min.	IV	V	V	
40 bis 60 Min.	V	VI	VI	
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII	
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII	

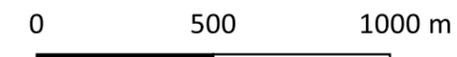
Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)

- A
- B
- C
- D

- Grenzen
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage
 ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

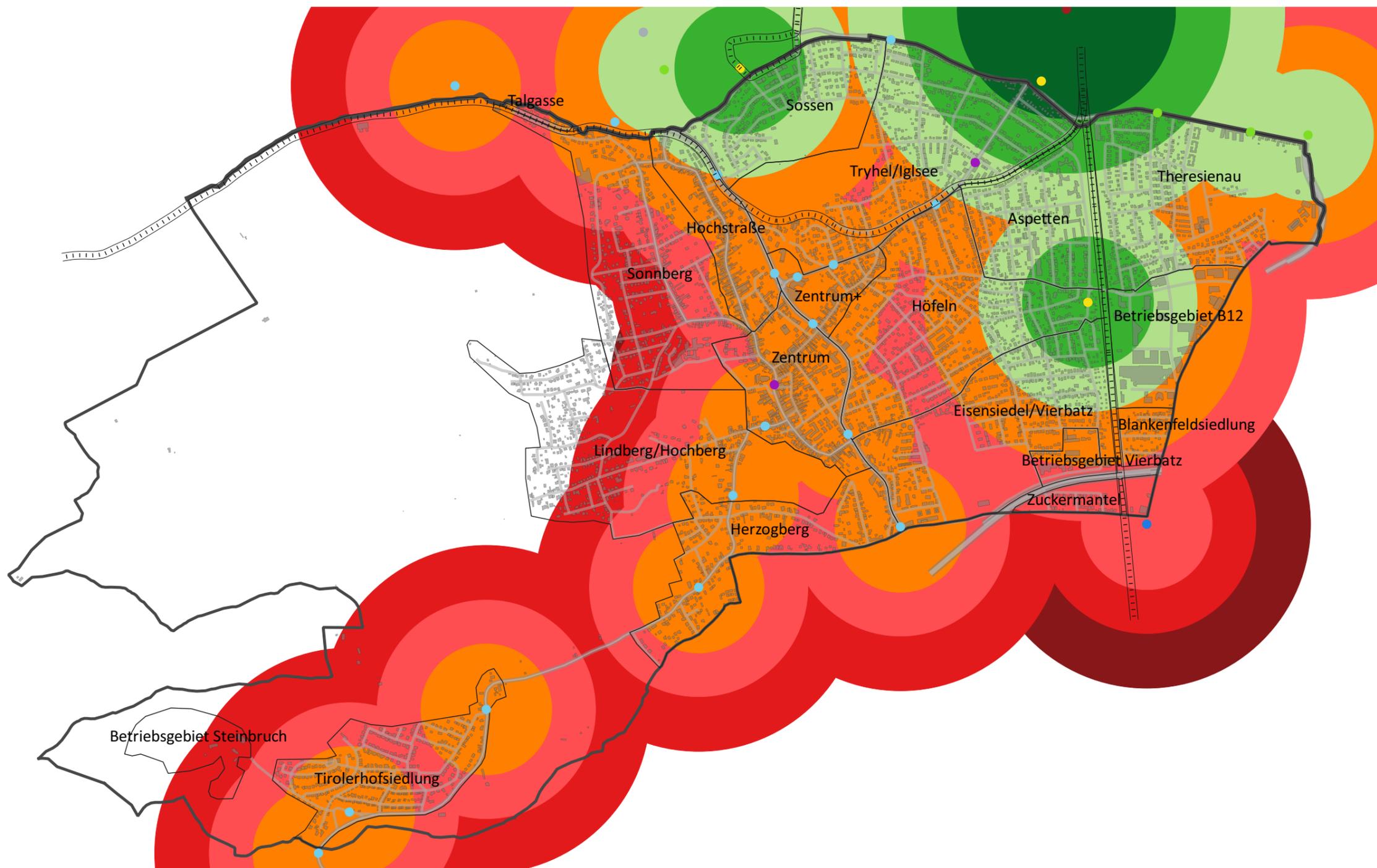
Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Bestandserhebung und Problembehandlung
 ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung
 "Arbeitsverkehr-Pendler"
 Montag-Freitag 6-20 Uhr (Plan Nr.21)

Datum: Dezember 2019

KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.



ÖV-Güteklassen

"Abendverkehr an Werktagen" - Montag bis Freitag 20 bis 24 Uhr

ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel		
	S-Bahn U-Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus
unter 5 Min.	I	II	III
5 bis 10 Min.	II	III	III
10 bis 20 Min.	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	IV	V	V
40 bis 60 Min.	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII

ÖV-Güteklassen

- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G

Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage
 ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		

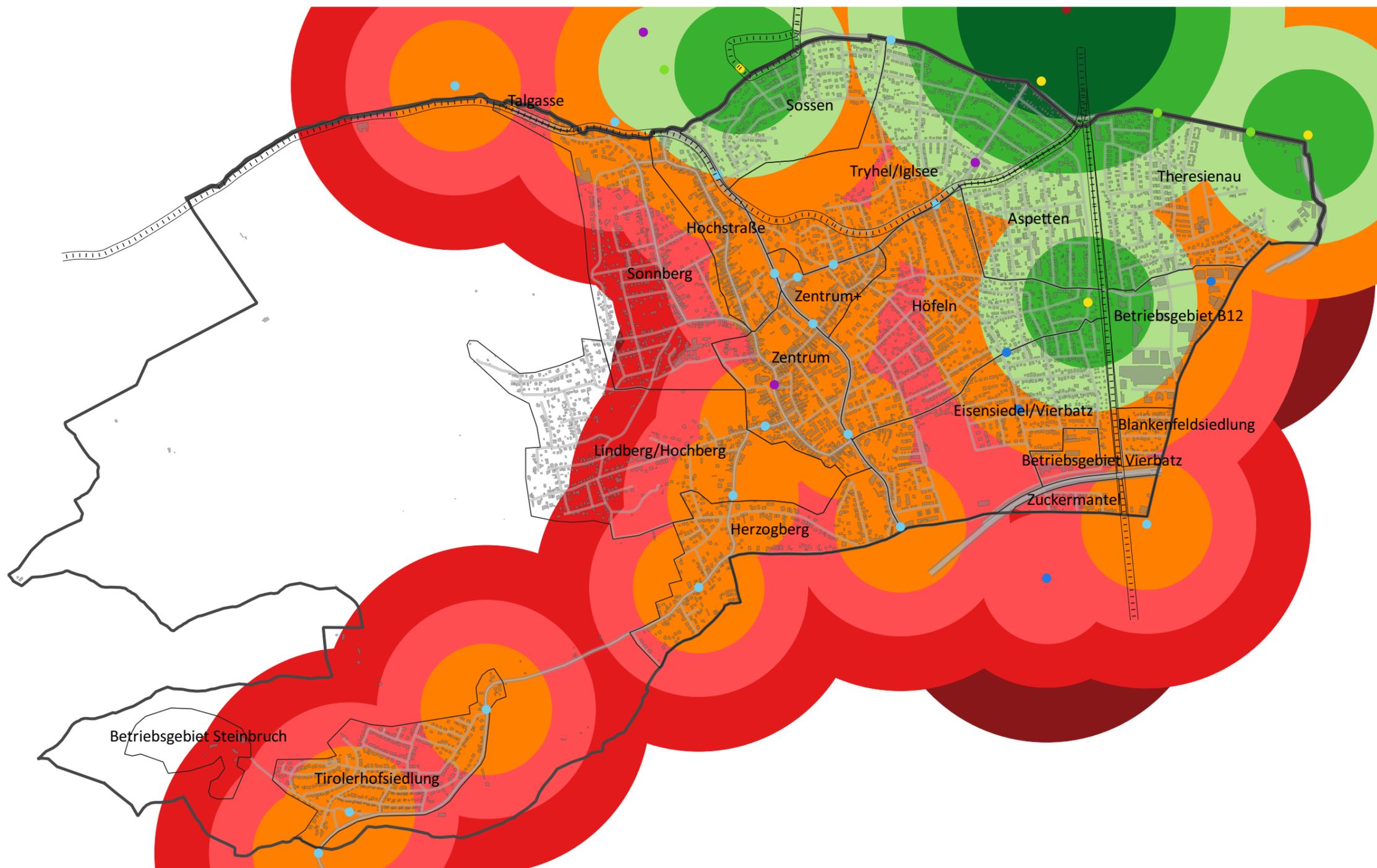
0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Bestandserhebung und Problembehandlung
 ÖV-Güteklassen "Abendverkehr an Werktagen"
 Montag-Freitag 20-24 Uhr (Plan Nr.22)

Datum: Dezember 2019

KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.



ÖV-Güteklassen

"Wochenend- und Feiertagsverkehr" - Samstag 14 bis 24 Uhr und Sonntag 6 bis 24 Uhr

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage
 ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage



ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel		
	S-Bahn U-Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus
unter 5 Min.	I	II	III
5 bis 10 Min.	II	III	III
10 bis 20 Min.	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	IV	V	V
40 bis 60 Min.	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII

ÖV-Güteklassen

- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G

Grenzen

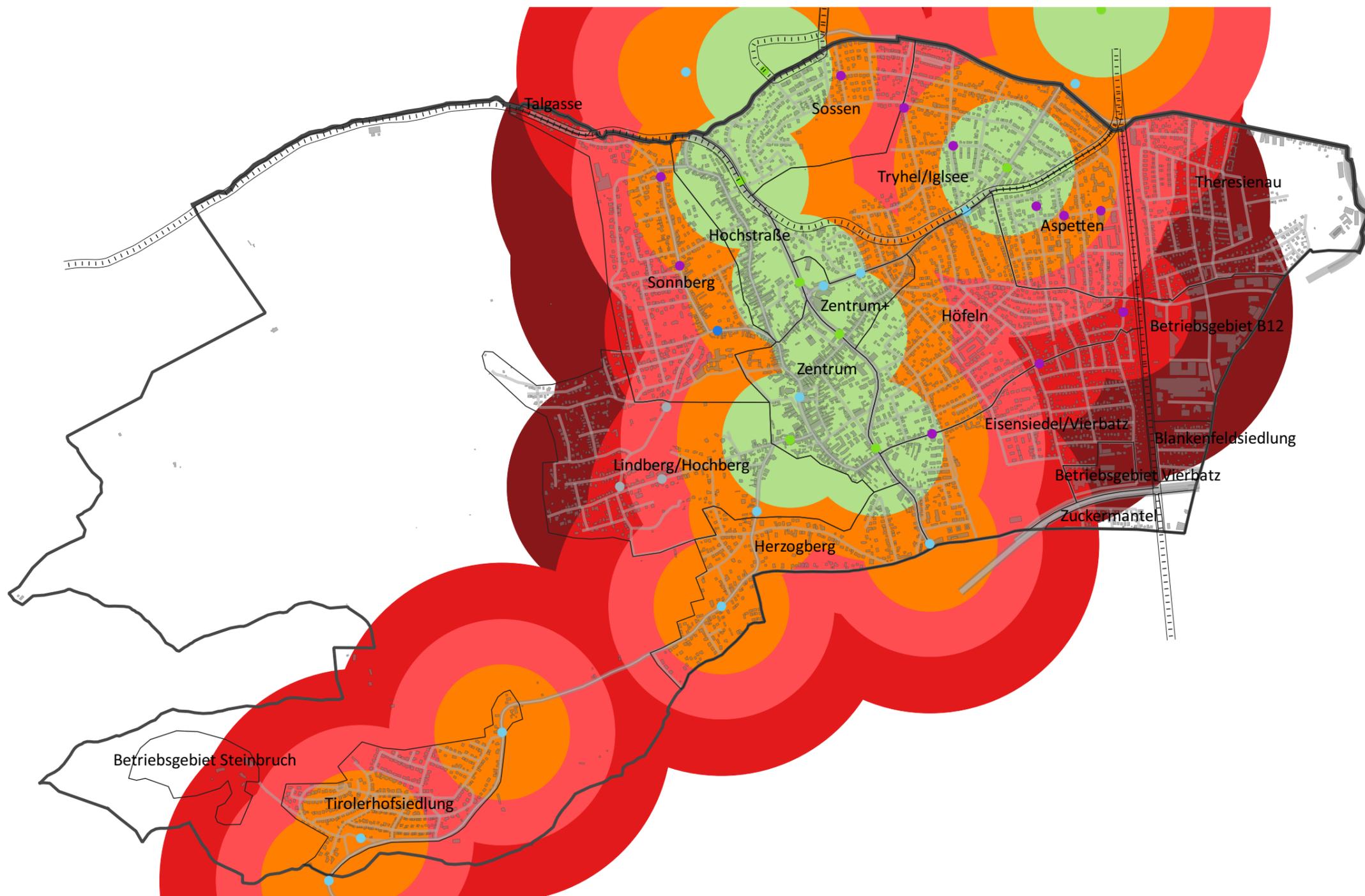
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Bestandserhebung und Problembehandlung
 ÖV-Güteklassen
 "Wochenend- und Feiertagsverkehr"
 Samstag 14-24 / Sonntag 6-24 Uhr (Plan Nr.23)
 Datum: Dezember 2019

KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.



ÖV-Güteklassen

Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr - Innerortsverkehr

ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel		
	S-Bahn U-Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus
unter 5 Min.	I	II	III
5 bis 10 Min.	II	III	III
10 bis 20 Min.	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	IV	V	V
40 bis 60 Min.	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII

ÖV-Güteklassen

- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G

Grenzen

- Landesgrenze
- Gemeindegrenze

Quellen:

OpenStreetMap - Kartengrundlage

VOR - Datengrundlage

ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
Bestandserhebung und Problembehandlung
ÖV-Güteklassen - Innerortsverkehr
Montag-Freitag 6-20 Uhr (Plan Nr.24)

Datum: Dezember 2019

KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.



ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung

Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr - Innerortsverkehr

ÖV Haltestellen-Kategorie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel		
	S-Bahn U-Bahn Lokalbahn Schnellbus	Straßenbahn	Bus
unter 5 Min.	I	II	III
5 bis 10 Min.	II	III	III
10 bis 20 Min.	III	IV	IV
20 bis 40 Min.	IV	V	V
40 bis 60 Min.	V	VI	VI
60 bis 120 Min.	VI	VII	VII
120 bis 210 Min.	VII	VIII	VIII

Gebiete mit guter ÖV-Erschließung (ÖV-Güteklassen)

- A
- B
- C
- D

- Grenzen
- Landesgrenze
 - Gemeindegrenze

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 VOR - Datengrundlage
 ROSINAK&PARTNER/ÖREK - Methodengrundlage

Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle			
	< 300m	301 - 500m	501 - 750m	751 - 1.000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	G
VI	E	F	G	
VII	F	G	G	
VIII	G	G		

0 500 1000 m



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSORF
 Bestandserhebung und Problembehandlung
 ÖV-Versorgung - Qualitätsbeschreibung
 Mo-Fr 6-20 Uhr- Innerortsverkehr (Plan Nr.25)

Datum: Dezember 2019

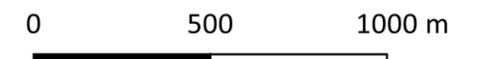
KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.



Verkehrssicherheit - Unfälle mit Personenschaden

Verkehrsträger	Unfallstellen
Autobahn	KFZ alleine
Landesstraße B	KFZ / KFZ
Landesstraße L	KFZ / Fahrrad
Gemeindestraße	KFZ / Fußgänger (Scooter)
Bahngleise	Fahrrad alleine
	Fahrrad / Fußgänger (Scooter)

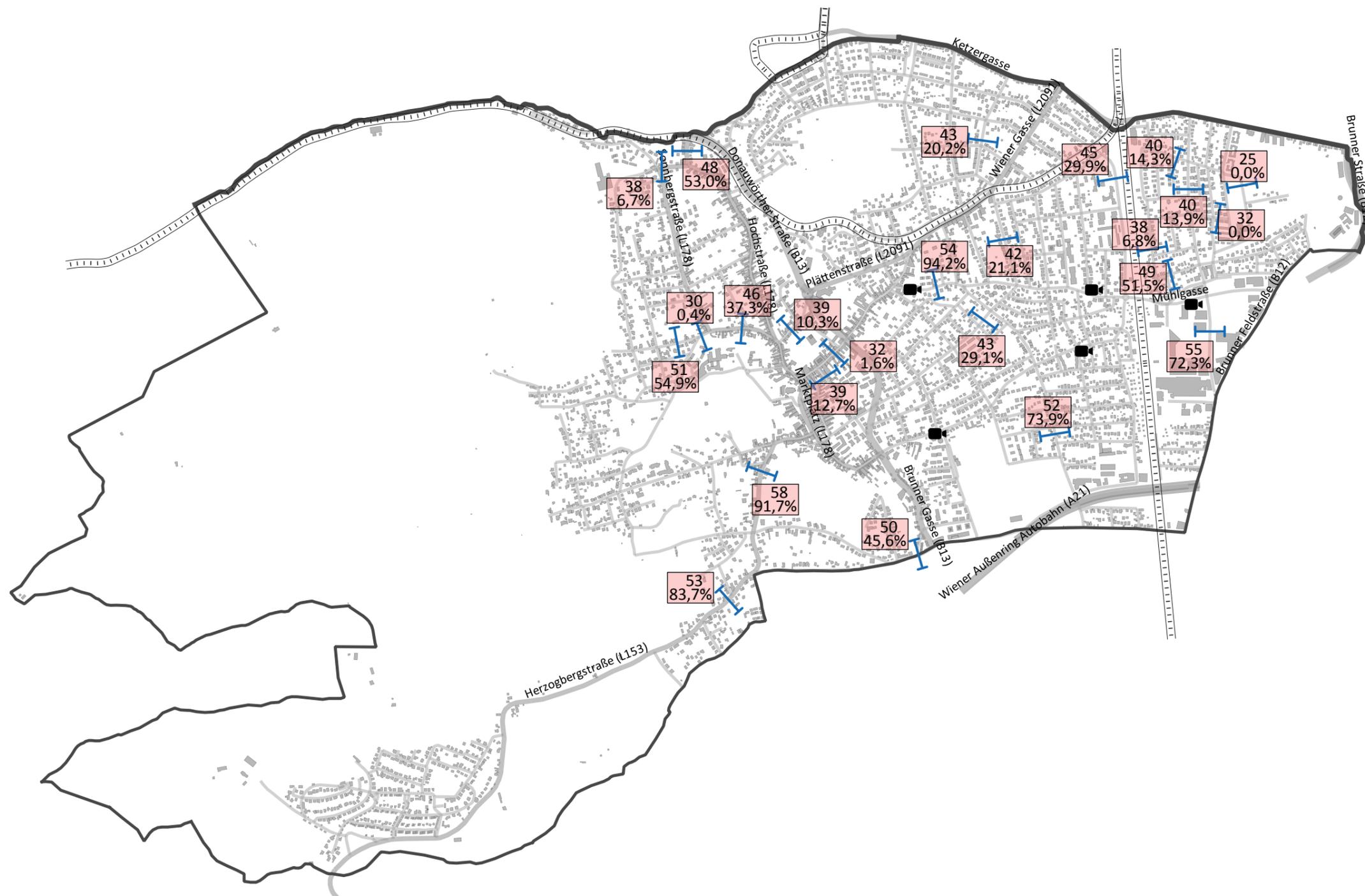
Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage
 Verkehrsunfälle (KFV) - Datengrundlage



Grenzen
 Landesgrenze
 Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDSDORF
 Bestandserhebung und Problemanalyse
 Verkehrssicherheit
 Unfälle mit Personenschaden (Plan Nr.26)
 Datum: Dezember 2019



Verkehrssicherheit - Geschwindigkeitsverhalten

Verkehrsträger

- Autobahn
- Landesstraße B
- Landesstraße L
- Gemeindefstraße
- Bahngleise

Standorte mit stationärer Geschwindigkeitsüberwachung

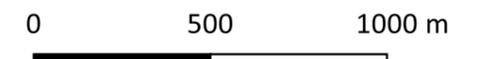
Geschwindigkeiten

V85 (Geschwindigkeit die von 85% nicht überschritten wird)
 10,3% Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung
 (durchgeführt von Büro KH13 und con.sens)

Erhebungsstandorte

Quellen:
 OpenStreetMap - Kartengrundlage



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
 Bestandserhebung und Problemanalyse
 Verkehrssicherheit
 Geschwindigkeitsverhalten (Plan Nr.27)

Datum: Dezember 2019



Verkehrssicherheit - Gefahrenstellen

Verkehrsträger

-  Autobahn
-  Landesstraße B
-  Landesstraße L
-  Gemeindestraße
-  Bahngleise

Bereiche im Straßenverkehr mit Verbesserungspotential

-  Gefahrenstellen

Quellen:
OpenStreetMap - Kartengrundlage



Grenzen

-  Landesgrenze
-  Gemeindegrenze



MOBILITÄTSKONZEPT PERCHTOLDS DORF
Bestandserhebung und Problemanalyse
Verkehrssicherheit
Gefahrenstellen (Plan Nr.28)

Datum: Dezember 2019