

Büro PlanSinn im Auftrag der Stadtgemeinde Mödling

Mobilitätsleitbild Mödling Neusiedlerviertel

Ergebnis des Mobilitätsdialogs
von April bis Juni 2014



Mobilitätsleitbild Neusiedlerviertel

Erstellt von April bis Juni 2014

unter Mitarbeit von:

Günter Achleitner, Gabriele Brandstetter, Wilfried Burger, Selma Grassl, Gerald Gregori, Paul Hibbeln, Roman Igelspacher, Herbert Kratky, Doris Mihokovic, Franz Ofner, Gerd Pichler, Werner Pokstefl, Ilse Rein, Maria-Luise Schöne, Heide Studer, Stefan B. Szalachy, Barbara Urban

UnterstützerInnen aus Verkehrsplanung, Verwaltung und Politik:
Norman Pigisch, Johannes Pflaum, Michael Skoric, Werner Deringer,
Marita Widmann, Günther Brückler, Gerhard Wannemacher



Begleitung des Prozesses:

Wolfgang Gerlich, Hanna Posch, Eva-Maria Schönher (PlanSinn GmbH, Wien)

Inhaltsverzeichnis

1. Prozess
2. Verkehrsstromanalyse
3. Mobilitätstypen
4. Mobilitätsziele und Maßnahmen
5. Ausblick
6. Anhang

1. Der Prozess

Startveranstaltung

Am 28. April fand in der HTL Mödling die Auftaktveranstaltung zum Prozess statt. Dabei wurde zunächst das Bauprojekt präsentiert. Dann waren die TeilnehmerInnen eingeladen, im Rahmen eines World-Cafés zu drei Themen zu diskutieren:

1. Qualitäten und Probleme der Mobilität im Gebiet derzeit
2. Chancen und Befürchtungen für die Mobilität in der Zukunft (Perspektive 3-5 Jahre)
3. Welche Fragen sollen in den Werkstätten behandelt werden?

Die Ergebnisse dieser Diskussion finden sich im Anhang. Am Ende der Veranstaltung und im Anschluss meldeten sich knapp 20 interessierte Bewohnerinnen und Bewohner des Neusiedlerviertels, um an den geplanten Werkstätten mitzuarbeiten.

Werkstätten

Die Werkstätten fanden am 13. Mai, am 20. Mai und am 2. Juni in der HTL Mödling statt. Neben den BürgerInnen nahmen auch einige VertreterInnen aus Politik und Verwaltung in ausgewählten Zeitfenstern an den Werkstätten teil. Diese gemeinsamen Zeitfenster dienten dem „Reality Check“ der entwickelten Ziele und Inhalte.

Die Beteiligung der BürgerInnen erfolgte sehr kontinuierlich, die meisten BürgerInnen nahmen an allen drei Werkstätten teil, einige an zwei. Daher gestaltete sich die gemeinsame Arbeit außerordentlich konstruktiv.

Themen der Werkstätten:

- Verkehrsstromanalysen
- Wer braucht was im Viertel: Mobilitätstypen
- Was soll erreicht werden: die Mobilitätsziele
- Maßnahmenideen zu den Mobilitätszielen (incl. Würdigung der Ideensammlung Startveranstaltung)
- Wie geht es weiter mit der Einbindung von BürgerInnen

Abschlussveranstaltung

In der Abschlussveranstaltung am 17. Juni wurden die Ergebnisse der Werkstätten präsentiert. Die TeilnehmerInnen der Werkstätten diskutierten an 6 Infoständen (zu den 6 Zielen) die vorgeschlagenen Maßnahmen mit den BesucherInnen. Hinweise und zusätzliche Vorschläge wurden notiert.

2. Verkehrsstromanalyse:

Im Vorfeld und in der Anfangsphase des Beteiligungsprozesses wurde eine Verkehrsstromanalyse in Zusammenarbeit mit 2 Schulklassen der HTL erstellt. Die Ergebnisse

wurden in den ersten beiden Werkstätten von DI Norman Pigisch und DI Johannes Pflaum eingebracht.

Im Auftrag enthalten war die Erstellung eines Leistungsbildes zu folgenden Punkten:

1. Ermittlung der bestehenden Verkehrsdaten im Überprüfungsgebiet
2. Ermittlung der Verkehrserzeugung eines vergleichbaren Referenzgebietes
3. Ermittlung der Verkehrsverteilung des Referenzgebietes
4. Veränderung der Verkehrsdaten durch das Projekt ehemalige Gendarmerieschule

Später wurde auf Wunsch der WerkstättenteilnehmerInnen noch der Anteil des Durchzugsverkehrs analysiert.

An strategischen Punkten wurden Zählstellen errichtet und die Aus- und Einfahrten mittels Kennzeichenverfolgung ermittelt. Zusätzlich gab es zwei weitere Zählstellen in der Lowatschekgasse. Gezählt wurde am Mittwoch, 19. März 2014, von 07.00 – 09.00 Uhr, 11.00 – 13.00 Uhr, und 15. – 18.30 Uhr. Es zeigte sich, dass die meisten motorisierten Fahrzeuge am Morgen zwischen 07.15 – 08.15 (Frühspitze) und am Abend zwischen 16.30-17.30 (Abendspitze) unterwegs sind. Die Zählungen hochgerechnet auf 24 Stunden ergeben folgendes Bild:

Neusiedlerstraße	6.800 Fahrzeuge in 24 Stunden
Badstraße	5.500 Fahrzeuge in 24 Stunden
Weißes Kreuz Gasse	1.800 Fahrzeuge in 24 Stunden
Südtirolergasse	7.600 Fahrzeuge in 24 Stunden
Guntramsdorfrstraße	9.200 Fahrzeuge in 24 Stunden
Gumpoldskirchnerstraße	5.500 Fahrzeuge in 24 Stunden
Lowatschekgasse	3.900 Fahrzeuge in 24 Stunden

Um die Annäherung an das Referenzgebiet möglichst gut abzusichern, wurden bei der Berechnung des zusätzlichen Verkehrs durch die neue Bebauung verschiedene Sicherheitsfaktoren miteingerechnet, die der prognostizierten Altersstruktur in den geplanten Wohneinheiten sowie der zusätzlichen Verkehrserzeugung durch einen geplanten Supermarkt Rechnung tragen.

Das Projekt ehemalige Gendarmerieschule würde unter der Annahme, dass dort 200 Wohneinheiten entstehen, nach diesen Berechnungen folgenden Mehrverkehr erzeugen:

Neusiedlerstraße	plus 270 Fahrzeuge in 24 Stunden
Badstraße	plus 250 Fahrzeuge in 24 Stunden
Weißes Kreuz Gasse	plus 65 Fahrzeuge in 24 Stunden
Südtirolergasse	plus 250 Fahrzeuge in 24 Stunden
Guntramsdorfrstraße	plus 170 Fahrzeuge in 24 Stunden
Gumpoldskirchnerstraße	plus 105 Fahrzeuge in 24 Stunden
Lowatschekgasse	plus 170 Fahrzeuge in 24 Stunden

Da ein sehr hoher Sicherheitsfaktor eingerechnet wurde, werden die realen Zahlen vermutlich niedriger sein.

Fazit: Der Verkehr im Neusiedlerviertel ist bereits derzeit hoch. Der zusätzliche Verkehr, der durch 200 neue Wohneinheiten entstehen würde, liegt bei ca plus 3%.

Der aktuelle Durchzugsverkehr liegt bei ca. 40-50% des Gesamtverkehrs.

Daher erschien es den TeilnehmerInnen der Werkstätten sinnvoll, auch abgesehen vom geplanten Bauprojekt zu überlegen, wie die Mobilität im Viertel insgesamt in Zukunft gestaltet werden könnte. Dies auch vor dem Hintergrund, dass durch neue Bebauungen (zB. Wohnhausanlage Anningerpark) außerhalb des Gemeindegebietes zusätzliche Belastungen auf Mödling im gesamten und auf das Neusiedlerviertel im speziellen zukommen.

3. Wer braucht was im Viertel: die Mobilitätstypen

Zur Annäherung an die zukünftige Mobilität im Viertel lag der Fokus in der ersten Werkstatt auf den Menschen, die im Gebiet unterwegs sind, die hier leben und arbeiten. Dabei wurden zehn Mobilitätsmuster identifiziert. Die TeilnehmerInnen diskutierten, was die Mobilität dieser Typen auszeichnet, welche typischen Wege sie zurücklegen, und welche ganz spezifischen Anforderungen an Mobilität im Gebiet sie haben.

Menschen in der HTL



kommen in der Früh in die HTL, viele mit dem Bus über den Bahnhof
Mittagszeit: Versorgungswege, bspw. Billa
das Auto ist bequem, abends nach Hause
planbare Zeiten, gut abschätzbar

Kind



braucht sicheren, selbstständig bewältigbaren Schulweg
Schulweg zu relativ fixen Zeiten, vor allem morgens
Wege zum Spielplatz
Wege zu FreundInnen und Freizeitangeboten
Platz zum Spielen (Scooter, Rad, Roller, Skateboard, Rollschuhe etc.)
Vernetzung der Wege ist wichtig, Kinder sind gerne auch gemeinsam unterwegs

BewohnerIn, berufstätig außerhalb, 9-5 Uhr



Weg zum Bahnhof, Weg zur Autobahn
Weg zu KiGa und Schule, Wege zu lokalen ArbeitgeberInnen
Einkauf am Heimweg
jeweils zu typischen Stoßzeiten unterwegs / PendlerIn
Freizeit und Soziales eingetaktet, relative enge Zeitfenster
Mobilitätsmuster am Wochenende ganz anders

BewohnerIn berufstätig flexibel



Weg zum Bahnhof, Weg zur Autobahn
Weg zu KiGa und Schule
Einkauf am Heimweg, Wege zu lokalen ArbeitgeberInnen
nicht unbedingt zu Stoßzeiten unterwegs, nicht jeden Tag

Person mit Betreuungspflichten



komplexe Wege (Kindergarten, Musikschule, Ärzte, Therapien, Apotheken, Freizeit);
Hinbringen und Abholen;
mit jemandem unterwegs, der/die langsam ist
empfindlich gegen Barrieren und Platzmangel

60+ mobil



viele Freizeitwege; nicht zu bestimmten Zeiten
Versorgungswege
einige Zweitwohnsitze
wetterabhängige Mobilität
flexibel über Tag und übers Jahr

Jugendliche



am Wochenende spätabends unterwegs
Wege zu Ausbildung, Wege zum Job
prinzipiell viele Wege
viele Freizeitwege, unterwegs in Gruppe, mehr gemeinsam unterwegs

mobilitätseingeschränkte Person



Wege zu Therapien, ÄrztInnen, Apotheken, Wege ins Stadtzentrum, Bahnhof
Wege zur Arbeit, in Park, Natur
empfindlich gegen Barrieren und Weglängen,
brauchen eventuell Begleitung oder Pflege

Arbeitend im Gebiet



zum Beispiel pflegend im Gebiet, an vielen verschiedenen Orten
Handwerker, Hauszustellungen
arbeiten im neuen Geschäft
Zustellungen (Pizzas, ...)
neue Selbstständige und Nahversorger im neuen Gebiet

KundInnen



kommen flexibel tagsüber (manche auch nachts)
sehr unterschiedlich, auch „off peak“,
„gegenläufig“

4. Mobilitätsziele und Maßnahmenideen

Bereits in der ersten Werkstatt wurden Mobilitätsziele gesammelt, diese wurden in der zweiten Werkstatt gewichtet, dadurch ergaben sich sechs vorrangige Ziele für die zukünftige Mobilität im Neusiedlerviertel. Im Anschluss wurden Maßnahmen entwickelt, die dazu dienen sollen, die sechs Ziele zu erreichen. In der dritten Werkstatt wurden die Maßnahmen einem „Realitäts-Check“ unterzogen, in dem jeweils ein Vertreter aus Verkehrsplanung, Verwaltung und Politik Feedback zu den Maßnahmen im Hinblick auf Wirksamkeit und Realisierbarkeit gab.

Im folgenden finden Sie die sechs Ziele jeweils mit Maßnahmen, die unterteilt wurden in „empfohlene Maßnahmen“, „weitere Maßnahmen“ und „Hinweise aus der Abschlussveranstaltung“. Von einigen TeilnehmerInnen wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Maßnahmen möglichst rasch erfolgen sollte, unbedingt bevor nächste Schritte zur Vorbereitung der Bebauung des Geländes erfolgen.

Ziel 1: Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsregeln werden eingehalten

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Mehr Kontrolle durch die Polizei und Wiederinbetriebnahme bestehender Radarboxen bzw. auch die Installation von neuen Radarboxen
Die Maßnahme nützt vor allem: Person mit Betreuungspflichten, BewohnerIn, berufstätig flexibel, BewohnerIn berufstätig (9-5) außerhalb, Kind
- Baulich, optische Maßnahmen, welche die Aufmerksamkeit der FahrzeuglenkerInnen erhöhen und dazu beitragen, dass die bestehenden Verkehrsregeln besser eingehalten werden (30er Zonen oder 3,5 Tonnen-Beschränkung besser sichtbar machen, Geschwindigkeitsanzeigetafeln aufstellen, „selbsterklärende Straße“ etc.)

Die Maßnahme nützt vor allem: Kind, BewohnerIn berufstätig flexibel, BewohnerIn berufstätig (9-5) außerhalb, KundInnen/Gäste

Weitere Maßnahmen:

- Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung:
 - Kampagnen unter dem Motto „Hier leben Menschen“
 - bestehende Aktionen – Kampagnen, die in NÖ bereits erprobt wurden – auch für dieses Gebiet nutzen (z.B. Apfel-Zitrone-Aktion, ...)

Feedback und Hinweise aus der Abschlussveranstaltung:

- Aktionismus ist wichtig! Neu! Aufmerksamkeit! Emotionalisierung!
 - Kunstaktionen (Kunst im Raum, Land Art, Urban Art)
 - Kinder einbinden (Plakate von Kindern, Gestaltung)
- Auf Verwirklichung vor Umwidmung bestehen
- „Rattenloch“ nur von West nach Ost befahrbar machen, sonst 3-facher Verkehr in Südtirolerstraße, Lowatschekgasse

Ziel 2: Mobilität ohne Autobesitz ist möglich

(Gruppentaxis, Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, Kinder gemeinsam zu Fuß in die Schule bringen etc.).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Virtuelles schwarzes Brett zur Bildung von Fahrgemeinschaften, Einkaufsgemeinschaften etc.
Die Maßnahme nützt vor allem: KundInnen/Gäste, BewohnerIn berufstätig flexibel, Jugendliche, mobilitätseingeschränkte Personen
- Ein (flächendeckendes) Ärzteservice mit Hausbesuchen
Die Maßnahme nützt vor allem: 60+ mobil, Person mit Betreuungspflichten
- Nahversorger in Gehdistanz bzw. Lieferservices
Die Maßnahme nützt vor allem: 60+ mobil, mobilitätseingeschränkte Personen, Kind
- Verleih (Sharing) von E-Fahrzeugen aller Art in kurzer Gehdistanz
Die Maßnahme nützt vor allem: 60+ mobil, arbeitend im Gebiet, Menschen in HTL, BewohnerIn berufstätig flexibel
- Einführung einer Taxicard für MödlingerInnen, ev. als gemeindeübergreifendes Projekt
Die Maßnahme nützt zB.: 60+ mobil, Jugendliche, mobilitätseingeschränkte Personen

Weitere Maßnahmen

- „Hotline“ für Bringservices;
- Amtswege über Internet (Kind)

Feedback und Hinweise aus der Abschlussveranstaltung:

- Taxicard zu günstigerem Preis ist sehr interessant
- Pendler-App
- Next bike Station flächendeckend aufstellen auch (oder besonders) für BewohnerInnen

Ziel 3: Es gibt ein lückenloses Radnetz, das sicheres und komfortables Radeln ermöglicht

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Lückenschlüsse im Radwegenetz (zB Weißes Kreuz Gasse – Tamussinostraße)
 - Informationen dazu an die BürgerInnen
 - Radwege gut sichtbar machen
 - Schaffung einer „bevorzugten Radroute“ zum Bahnhof

Die Maßnahme nützt vor allem: KundInnen/Gäste, Menschen in HTL, Jugendliche, arbeitend im Gebiet, 60+mobil
- Aufmerksamkeit für Alltags-Radfahrende; Bewusstseinsbildung dahingehend, dass das Rad ein Transportmittel ist und nicht nur für Freizeitwecke genutzt wird.

Die Maßnahme nützt vor allem: arbeitend im Gebiet, BewohnerIn berufstätig (9-5) außerhalb
- Fahrradabstellplätze in guter Qualität hinsichtlich Standort und Sicherheit (Bauträger)

Weitere Maßnahmen:

- Fahrradboxen an Kreuzungen, die das Linksabbiegen sicherer machen
- Radwege dürfen nicht so gestaltet werden, dass Umwege entstehen und die Wege länger sind als für den motorisierten Individualverkehr.
- Die Sichtbarkeit der Radfahrer sollte durch reflektierende Westen und Streifen und eine verbesserte Lichtausrüstung erhöht werden – auch hier braucht es Bewusstseinsbildung

Feedback und Hinweise aus der Abschlussveranstaltung:

- Polizei auf (Fahr)Rädern – Vorbildfunktion
- Lückenschluss in der Südtirolerstraße
- Fahrräder mit Kennzeichen versehen, um Fehlverhalten im Verkehr personifizieren zu können
- Bunte Radwege
- Radwege mit Pflastersteinen sind unangenehm
- Fahrrad & Fußgänger bekommen früher Grün als Auto (bei Kreuzungen)
- Seminar: Diebstahlsicherung für Fahrräder

Ziel 4: Der ÖV-Personenverkehr hat zugenommen, der Individualverkehr hat abgenommen

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- „Leerfahrten“ der Busse sollten besser geplant werden; Bündelung an der Quelle statt reiner „Schulbus“
- Bus-Intervalle verdichten, Infotafeln errichten (auch Intervalle sollen angezeigt werden), Überdachung der Haltestellen

Die Maßnahme nützt vor allem: KundInnen/Gäste, arbeitend im Gebiet, Jugendliche
- Stellplatzverpflichtung senken; dies ist allerdings nur sinnvoll, wenn ÖV-Angebot verbessert wird.
- Für die HTL soll ein eigenes Mobilitätskonzept erstellt werden

Die Maßnahme nützt vor allem: Menschen in HTL, BewohnerIn berufstätig (9-5) außerhalb
- Next-Bike Station bei HTL

Die Maßnahme nützt vor allem: Menschen in HTL

- Info-„Mobilitätsoffensive“ für das Viertel

Weitere Maßnahmen:

- Die HTL könnte ein App entwickeln für Fahrgemeinschaften oä. (!)
- Zusätzlich könnte in der HTL ein Ideenwettbewerb zur Stärkung des ÖV initiiert werden, (Beispiel PendlerInnen-Plattform für Fahrgemeinschaften nach Wien)
- Direkte Anbindung ans Wiener ÖV-Netz – 60+mobil; BewohnerIn berufstätig 9-5 außerhalb
- eine zusätzliche Haltestelle am Bahnhof
- Entwicklung einer Seilbahn und Revitalisierung von Straßenbahnprojekten
- direkte Anbindung Bus zum Bahnhof
- Parkraumbewirtschaftung

Feedback und Hinweise aus der Abschlussveranstaltung:

- Fahrrad-Abstellplatz sichtbar vor der HTL (Signalwirkung!)
- Verbindung mit Straßenbahnkonzept in Perchtoldsdorf, Maria Enzersdorf – *Menschen in HTL*
- Bonussystem für HTL-Schüler, die öffentlich fahren – *Menschen in HTL*
- ÖV-Verbindung: GZS-HTL-Bachner Bahn (Grissfeld) - *Menschen in HTL, 60+ mobil, arbeitend im Gebiet*
- Grüne Parkzonen nur für AnrainerInnen
- Stellplätze erhöhen – *Menschen in HTL*
- U-Bahn weiter führen – *Menschen in HTL, 60+mobil, Jugendliche*

Ziel 5: Es gibt eine überregionale Lösung für den Durchzugsverkehr; LKW-Durchzugsverkehr ist auf geringerem Niveau als heute

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Verengungen bei neuralgischen Punkten, die den Durchzugsverkehr zwingen, langsamer (= entsprechend der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen) zu fahren.
Die Maßnahme nützt vor allem: Jugendliche, Kind, BewohnerIn berufstätig flexibel, arbeitend im Gebiet
- Umlenkung Fliegenspitz
Die Maßnahme nützt vor allem: mobilitätseingeschränkte Person, Jugendliche, Kind

Weitere Maßnahmen:

- Maßnahmen für Tempo 40, z.B. Vorrangregelung
- auf den „Wien-Strecken“ durch Mödling vermehrt Geschwindigkeitsmessung und -kontrolle
- bereits bestehende Verbote, wie das Nachtfahrverbot besser kontrollieren
- Hinweis: auf eventuelle negative Auswirkungen von Maßnahmen gegen den Durchzugsverkehr für den öffentlichen Busverkehr achten

Feedback und Hinweise aus der Abschlussveranstaltung:

- Verkehrsinseln - *Kind*
- Verkehrsverschwenkung (Beispiel Kolonie) – *Kind*
- 3% mehr Verkehr --> riesiges Plus; bei Rattenloch , Bahnunterführung
- Vereinfachung Fliegenspitz: z.B. Verbindung Grutschgasse, Badstraße
- LKW-Verkehr einschränken; Mautflüchtlinge stoppen - *BewohnerIn berufstätig 9-5 außerhalb, BewohnerIn berufstätig flexibel*
- LKW-Durchzug auf die Autobahn - *BewohnerIn berufstätig 9-5 außerhalb, BewohnerIn berufstätig flexibel*

- Mehrere Aus- und Einfahrten aus GZS-Gründen, damit nicht alles nur auf Grutschgasse rausfährt (Bus-Staus) – *arbeitend im Gebiet, BewohnerIn berufstätig 9-5 außerhalb*
- Keine Straßenberuhigung (Bsp.: Zwillingsgasse -> Grutschgasse) und Belastung anderer Straßen/ Kreuzungen
- Verlangsamung des Verkehrs durch weniger hindernisfreie „Raserstrecken“ - *Menschen in der HTL, Kind, Jugendliche*
 - Bsp: Nachrangregelungen
 - Bsp: Kurven
 - Bsp: Verengungen
 - + Wr. Neudorf („Anningerblick“)

Ziel 6: FußgängerInnen (auch unbegleitete Kinder) sind im Gebiet sicher und komfortabel unterwegs und können Straßen und Kreuzungen sicher queren.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- Das übergeordnete Ziel sollte Barrierefreiheit der Fußwege für Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen sein. (Anm: wenn in Mödling Umbauten stattfinden, wird das bereits berücksichtigt)
Die Maßnahme nützt vor allem: mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Betreuungspflichten
- Sichtbarkeit von Zebrastreifen verbessern
Die Maßnahme nützt vor allem: Kind, 60+ mobil
- keine Niveauunterschiede der Fußwege beim Kreuzen von Straßen
Die Maßnahme nützt vor allem: Kind, mobilitätseingeschränkte Person, Person mit Betreuungspflichten

Weitere Maßnahmen:

- Sichtbarkeit von Kindern: Ecken „blockieren“ und damit das Parken an Ecken verhindern; zB. „Ohrwascheln“ bauen
- keine Kombination von Rad- und Fußwegen, die Geschwindigkeiten unterscheiden sich zu sehr (++)
- Platz für Kinderwägen, Rollatoren etc. – breit genug an den Engstellen auf Fußwegen
- enge Fahrbahnen statt Fußweg mit Mindestbreiten
- weniger Objekte wie Schilder, Boxen, Bänke, Laternen, Briefkästen ...
- Parken auf Straßenniveau nicht Gehsteigniveau
- Bäume entlang von Fußwegen
- Sensibilisierung zwischen Zielgruppen, erklären, dass die Förderung des Fußverkehrs eine Bereicherung für alle ist

5. Ausblick: Wie geht es weiter mit der Einbindung von BürgerInnen

- Über den Sommer werden die Maßnahmenideen des Leitbildes fachlich geprüft und Aufwände und Wirkungen abgeschätzt.
- Eine Diskussion und Beschlüsse auf Gemeindeebene finden im Herbst statt
- Daran anschließend soll es weitere Informationen der BürgerInnen geben, zB. in Form einer Werkstatt oder einer größeren Veranstaltung.

6. Anhang: Ideenpool aus der Startveranstaltung

Im Rahmen der Startveranstaltung wurde eine Sammlung an Einschätzungen und Maßnahmenideen zusammen gestellt, die in den Werkstätten als Pool für die Erarbeitung der oben genannten Maßnahmenideen dienen

PKW-LKW-Verkehr

Ruhender Verkehr

- Punktueller Parkplatzproblem, fehlende Kurzparkplätze (z.B. für Gäste)
- Bessere Ausnutzung Parkraum / Parkleitsystem
- Schaffen Parkplätze Verkehr? KFZ vs. Fahrradtiefgaragen
- Mehr Parkplätze
- Ev. dezentraler Parkplatz mit Shuttledienst zum Bahnhof
- Parkraumbewirtschaftung!
- Halbtags Parkraumbewirtschaftung → „Anrainerparkplatz“
- Parkraumbewirtschaftung am Vormittag
- Problem: Parkplatzsuche der Schüler
- Müssen PKW-Parkplätze gefördert werden?
- Parkplätze wie viele und wo?
- Kein beiderseitiges Zuparken von Straßen (Lowatschekgasse!)
- zu wenig Parkplätze für HTL-Schüler
- Problem: keine Kiss and Ride-Parkplätze vor HTL und anderen Schulen
- Ruhender Verkehr nicht nur durch HTL-Schüler auch durch Neubauten
- Neu geschaffene Parkplätze in HTL sind nicht ausgelastet
- Parkraum schaffen, Tiefgarage / Parkdeck
- Zu wenige Parkplätze auf Privatgründen
- Noch mehr Parkplätze für HTL
- Parkplatznot
- Besuche
- Nachweis Parkplätze der HTL (vorgeschriebene Parkplätze ->lt. BO) ~4000 Personen, Nachweis HTL Heim
- Mehr Parkplätze am privaten Grund! Einfahrt frei!
- 1,5 Stellplätze/WE zu wenig
- Parkplatzbreite den neuen Autotypen anpassen

Fließender Verkehr

- Positiv: Verkehrsregelung durch Schülerlotsen und Exekutive
- Bahnunterführung Schillerstraße
- Schillerstraßenunterführung
- ohne Maßnahmen wird es viel mehr Verkehr geben
- Qualität: verschobene Beginnzeiten i.d. HTL haben Situation verbessert
- Problem: Kreuzungen: Staus in den Stoßzeiten (z.B. Fliegenspitz)
- noch mehr Verkehr durch das Projekt
- CarSharing (Car to go) in Mödling anbieten
- Eindämmung des (fossil betriebenen) Individualverkehrs
- Kooperation mit großen Unternehmen in Wien für Fahrgemeinschaften
- Verkehrsregelung Grutschgasse – Technikerstraße ist schlecht gelöst. Der abfließende Verkehr wird in den Hauptverkehrszeiten behindert.
- Wie kann man fließenden und ruhenden Verkehr vermeiden?
- Wie kann der Durchzugsverkehr von den Mödlinger Straßen eingeschränkt werden?

- Erhöhtes Verkehrsaufkommen in den Morgenstunden (7-8h)
- Risiko: Durch Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen in der HTL steigt das Verkehrsaufkommen
- Entschärfung der Kreuzungen Quellenstraße/Grutschstraße und „Fliegenspitze“
- Kurve Technikerstr. – Gumpoldskirchenerstrasse -> Rückstau zwischen 7.15 – 8:00 Uhr, Richtung Eichkogel -> neue Kreuzungsregelung
- Wert der Landschaft/Grund versus „Zuparken“
- Maßnahmen gegen Durchzugsverkehr
- Kulturänderung zugunsten nichtmotorisierter Mobilität
- Intensiver werdender Verkehr stört bereits jetzt schon (ganze Tag, ganze Woche)
- Wieviele HTL-ProfessorInnen und -SchülerInnen fahren jetzt schon her?
- GZ-Schulareal = autoarm (= Lebensqualität für Bewohner und Anrainer)
- Keine Kontrolle und Einhaltung der Geschwindigkeit
- Umfahrungsstraßen
- Polizeiliche Überprüfung der Verkehrsregeln besonders der Geschwindigkeit
- Engstellen verleiten zum Schnellfahren! (wenn eine 1 Fahrspur nur existiert) Freie Fahrt wird ausgenützt.
- Besucherparkplätze, Wohnmobile und Dauerparker einrechnen.
- Parkplätze für Einsatzfahrzeuge und Pflegedienste
- Kaufzwang für Tiefgaragenplätze
- Reihenhäuser mindestens 2 Parkplätze
- Neue Garagen widmungsgerecht nutzen, keine extra Nummer im Grundbuch (dann Holzschuppen)
- Maßnahmen gegen (LKW-)Durchzugsverkehr
- Bahndurchlass einspurig?
- Lowatschekgasse beidseitig verparkt
- Verkehrslärm
- Neusiedlerstraße Geschwindigkeitskontrolle! (Unfälle)
- Durchzugsverkehr aus Gumpoldskirchen, Hinterbrühl (M.E.) in Guntramsdorferstraße
- Wegen Bahnübergang Schillerstr. -> ausweichender Verkehr auf Neusiedlerviertel und Co

Öffentlicher Verkehr

- Öffentlicher Verkehr gehört flächendeckend ausgebaut
- Gute Busanbindung
- Teilweise verparkte Bushaltestellen – Einsteigeprobleme, z.B. mit Kinderwagen
- Verkehr in den Ferien – anders als während Schulzeiten: Unterschied erheben
- Öffentliche Verkehrsmittel attraktivieren (Bushaltestelle überdeckt, gute /barrierefreie Busse)
- Südbahnhaltestelle WiFi
- Zusatzbus Direktlinien zu Stoßzeiten Richtung Bahnhof
- Top Jugendticket als Chance
- Straßenbahn?
- Angebot öffentlicher Verkehr nicht ausreichend (v.a. Frequenz)
- Chance: S-Bahn-Station „Herold“ neu geplant zur Entlastung BHF
- Direkte Öffi-Anbindung zur Baden Bahn + BHF Mödling
- Verbesserung des Angebots (auch zeitlich); Abstimmung mit Umland (z.B. Brown Bowen Projekt)
- (Ruf-)Taxi-Konzept
- Öffentliche Verkehr für HTL-Schüler verstärken
- Chance: Mehr Öffis

- Chance: Bessere Anbindung des öffentlichen Verkehrs an die HTL (Südbahn, Verlängerung, U6 etc.)
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs, vor allem für HTL
- Risiken: durch geringe Sensibilität/Sensibilisierung für andere Formen der Mobilität wird das Auto der Renner bleiben
- Geförderte Taxis für MödlingerInnen
- Wartehäuser bei Busstationen! (HTL fehlt)
- Zu wenig attraktive Öffis (keine Umwege, z.B. HTL-Schleife) +15min-Takt passend zu Zugverbindungen
- Verlässlicher Takt an der Südbahn mit entsprechendem Autobusanschluss + kürzere Intervalle

Radverkehr / Fußverkehr

- Problem: keine „richtigen“ /sicheren Radwege (Streifen=unsicher)
- Einmündung Radweg Dr. Riegerstraße von Süd (Priessnitzg. /Eichkogel) = gefährlich! ->alle (viele) fahren auf Gehweg!
- Fliegenspitz – Radfahrer
- Radfahren wird immer gefährlicher
- Wenige Radwege
- Querung der Verkehrswege
- Fahrradbindung HTL-Bahnhof und HTL-Zentrum fehlt teilweise (nicht durchgängig)
- Fußwege nicht barrierefrei (bei Straßenkreuzungen hohe Niveauunterschiede), schmal und schlechter Zustand
- Chance: Hoher Komfort für Fußgänger und Radfahrer – durchgehende Radwege
- Chance: Vorrang von Fuß- und Radwegen vor Parkplätzen
- Chance: Kinder können wieder ungefährdet zu Fuß in die Schule gehen
- Geschlossene Radwege → von Nord-Süd /West-Ost
- Chance neue Fußwegverbindungen
- „Fahrradstraße“
- Chance: Gesundheit durch Bewegung (<- deutsche Studien zu Radfahrstädten)
- Chance: mehr zu Fuß gehen/ radfahren verringert den Verkehr in Mödling
- Fuß- und Radwege barrierefrei ausbauen
- Angebot an Leihfahrrädern verbessern (BHF-HTL)
- Verbesserung der Situation für Radfahrer und Kinder
- FußgängerInnen-Konzept - Radkonzept ... sicheres Fahren und Gehen ...
- Fahrradparkplätze (ausreichend)
- Durchgehende Radwege und hindernisfrei zum Schnellfahren
- Erhöhte Zebrastreifen
- Risiko: Fußgänger und Radfahrer verlieren den Streit um Straßenfläche
- Risiko: noch weniger Leute gehen zu Fuß oder fahren mit Rad
- Risiko: Radwege auf Fußwegen (hohe Gefährdung): Sinnhaftigkeit aufgrund Geschwindigkeitsdifferenz
- Risiko: Kreisverkehr am Fliegenspitz (schlecht für Fußgänger/Radfahrer)

Allgemeines zum Gebiet

- Derzeit: gute Luft
- Qualität: relativ ruhig
- Verkehrsleitfluss
- Gemischte Bebauung / Nutzung zur Verkehrsreduktion (Nahversorgung, KiGa, ...)
- Austria Haus → Hierher?
- Idee Pepi Wagner einer Seilbahn

- Gendarmerieschule: Widmung überdenken! Minimieren günstige Wohnungen für junge Menschen!
- Gesamtverkehrskonzept
- Großes Verkehrssystem für ganz Mödling und Umgebung!
 - Nord-Süd- // West-Ost-Durchzugsverkehr
 - Von Gaaden /Hinterbrühl → zur Autobahn!
 - Von MA-Enzersdorf → Gumpoldskirchen → Baden
- Kein Supermarkt/Nahversorger dadurch Einkaufsverkehr
- Bauvorhaben in Umlandgemeinden (Wiener Neudorf)
- Voraussetzungen fixieren: wie viele Wohnungen GZS? Bürohaus wozu?
- Keine weiten Wege zu Nahversorgern!
- Viel Geld in die Hand nehmen und nicht vorher schon ausgeben (Bahnhofsplatz?)
- Weniger Wohnungen durch Beschränkungen der Bauklasse! Dann weniger Autos!
- Voraussetzung der Wohnungsvergabe → mindestens zwei Parkplätze pro Wohneinheit zwingend, sonst weniger Wohnungen!
- Gefahr, dass durch Zuzug die „Alteingesessenen“ durch Lärm und Abgase noch mehr gestört werden bzw. an Lebensqualität verlieren und andererseits selbst in unserer Mobilität eingeschränkt werden.
- Welche Voraussetzungen?
- Einen Schritt zurück! Brauchen wir das Bürohaus? – nicht über die Auswirkungen diskutieren
- Warum 4-5 Stockwerke für einen Nahversorger gegenüber der HTL? Maximale Begrenzung drei Stockwerke;
- Beeinflussung des Projektes durch die Gemeinde mit dem Ziel, die Wohneinheiten zu minimieren und Anzahl der Stellplätze
- durch Wohlstand -> mehr PKWs je Haushalt, Bauland reicht nicht
- Erschließung von neuem Wohnraum am Gebiet der Gendarmeriezentrale steht nicht im Verhältnis zur vorhanden Infrastruktur (zu wenige/kleine Straßen)
- Problem: keine Nahversorgung im Viertel
- Chance: Nahversorger kommt plus Kindergarten
- Chance: Verkehrskonzept Mödling gesamt
- Chance: Gestaltung ab +500 Autos oder +300 liegt bei Gemeinde
- Chance: jetzt ein neues Straßenkonzept überdenken
- Risiko: wo gehen die Verkehrsströme durch
- Risiko: Zunahme Verkehr durch neues Baugebiet
- Risiko: Bänke werden den sonstigen Interessen geopfert
- Ärztezentrum im Viertel
- Schulversorgung, Schulengpass durch Schule hier lösen
- Verkehrskonzept zur Bewältigung des morgendlichen Frühverkehrs
- Wann bekommt Mödling endlich ein vernünftiges Verkehrskonzept?
- Fahrgemeinschaften (v.a. HTL forcieren), eigene Plattform für das Viertel!? Für die Region!? Bahnhof!? Flughafen!? City?!
- Begegnungszonen schaffen, Parks, Spielplatz, Sport
- Konzept für Nahversorgung (Trafik, LEH, Ärzte, ...)
- Bessere Infrastruktur für das ganze Viertel: Nahversorger, Bankomat, Zeitungsladen, Bäckerei, Lebensmittel, Kleinbetriebe
- Nicht nur „Schlafstadt“, Arbeitsplätze, Büroplätze für EPU's
- Wie kann man die Infrastruktur verbessern damit man nicht für jede Besorgung ein Fahrzeug verwenden muss?
- Schranken soll geschlossen bleiben - Zwillingsgasse
- Lärmschutz (z.B. wegen exzessiver Geschwindigkeit)
- Wr. Neudorf (BBC-Gründe)
- Einbeziehung der Neugestaltung des Bahnplatzes

- Durch mehr Verbauung -> mehr Verkehr
- Ein vernünftiges Verkehrskonzept
- Lärmaufkommen: verkehrsbedingt
- Erstellen eines „brauchbaren“ Verkehrskonzept: brauchbar = im Sinne der BürgerInnen
- Leistbare Wohneinheiten ... nicht nur Büroeinheiten
- Nahversorger – Klein- und Mittelunternehmen, z.B. Bioplan etc. (keine großen Parkplätze)
- Vorausschauendes Planen (aus Kostengründen werden Bauchweh-Lösungen gemacht- so kann es nicht gehen)
- Keine Straßenfront, ev. 15 Meter für ? ...Häuser
- Chancen für Angebot der Infrastruktur (Nahversorgung -> Verkürzung der Wege)
- Verdichtung der Infrastruktur (Apotheke <-„Billa“)
- Weniger Wohnungen bauen, dann wird das Verkehrsaufkommen beschränkt!
- Planung eines Kommunikationszentrums

Allgemeines, über das Projektgebiet hinausgehende Themen

- Kinder im Verkehr nicht vergessen
- Bei allen neuen Konzepten an Barrierefreiheit denken
- Hauszustellsysteme (Grätzellogistik)
- Eigenständige Mobilität für Kinder (autofreie Zonen um Schulen)
- Mödling als Vorzeigestadt für zukunftssträchtiges Wohnen (ist nicht, Schlaf- und Pendlerstadt und Modalsplit)
- Verkürzung der Wege durch Erhöhung der Bildungs- und Freizeitkultur
- Bauweise und energiesparend effizient -> Atmosphäre gestaltend ... umweltschonend