

Projektdaten



PROJEKTNAME

Mobilitätskonzept der
Stadtgemeinde Herzogenburg

PROJEKTNUMMER

P21289

AUFTRAGGEBER

Stadtgemeinde Herzogenburg
Rathausplatz 8
3130 Herzogenburg

AUFTRAGNEHMER

con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien
studio@cvp.at | 01/9081181
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

BEARBEITER

DI Michael Szeiler, MAS
DI Michael Gretzl
Jannika Hoberg


con.sens verkehrsplanung
ziviltechniker gmbh
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien
+43 1 9081181 | studio@cvp.at | www.cvp.at

DI Michael Szeiler, MAS
Geschäftsführer

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Auftraggebers einzuholen.

Vorwort – ein Mobilitätskonzept für Herzogenburg

Bürgermeister Mag. Christoph Artner und Stadträtin Dr. DI Daniela Trauninger

Entsprechend unserem Leitbild ist es uns ein besonderes Anliegen eine zukunftsfähige, sichere und barrierefreie Mobilität für unsere Gemeindegänger:innen zu schaffen.

Kinder und Senioren sollen dabei als die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmer:innen in den Mittelpunkt gestellt werden, indem wir uns an deren Mobilitätsbedürfnissen orientieren.

Statt auf verkehrsgerechte Kinder setzen wir ganz klar auf einen kindergerechten Verkehr!

Schul-, Arbeits- und Freizeitwege sollen für alle Herzogenburger:innen selbstständig und unabhängig vom Pkw bewältigbar sein. Unsere Straßen und Plätze sollen zu Orten mit hohen Aufenthaltsqualitäten gestaltet werden, indem wir Geschwindigkeiten reduzieren, Spiel- und Aktionsräume im Freien schaffen und ein respektvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer:innen forcieren.

Das hier vorliegende Mobilitätskonzept stellt einen Planungsfaden dar um diese Ziele schrittweise zu erreichen.

Wir freuen uns auf die Umsetzung und bedanken uns vor allem herzlich bei unseren Bürger:innen für die aktive Mitgestaltung am Mobilitätskonzept!



Inhalt

- Einleitung und Aufgabe
- Projektablauf
- Ziele des Mobilitätskonzeptes
- Bestandsanalyse und Planungswerkstatt
- Parkraumerhebung
- Handlungsfelder
- Maßnahmen
- Leitprojekte



Einleitung und Aufgabe

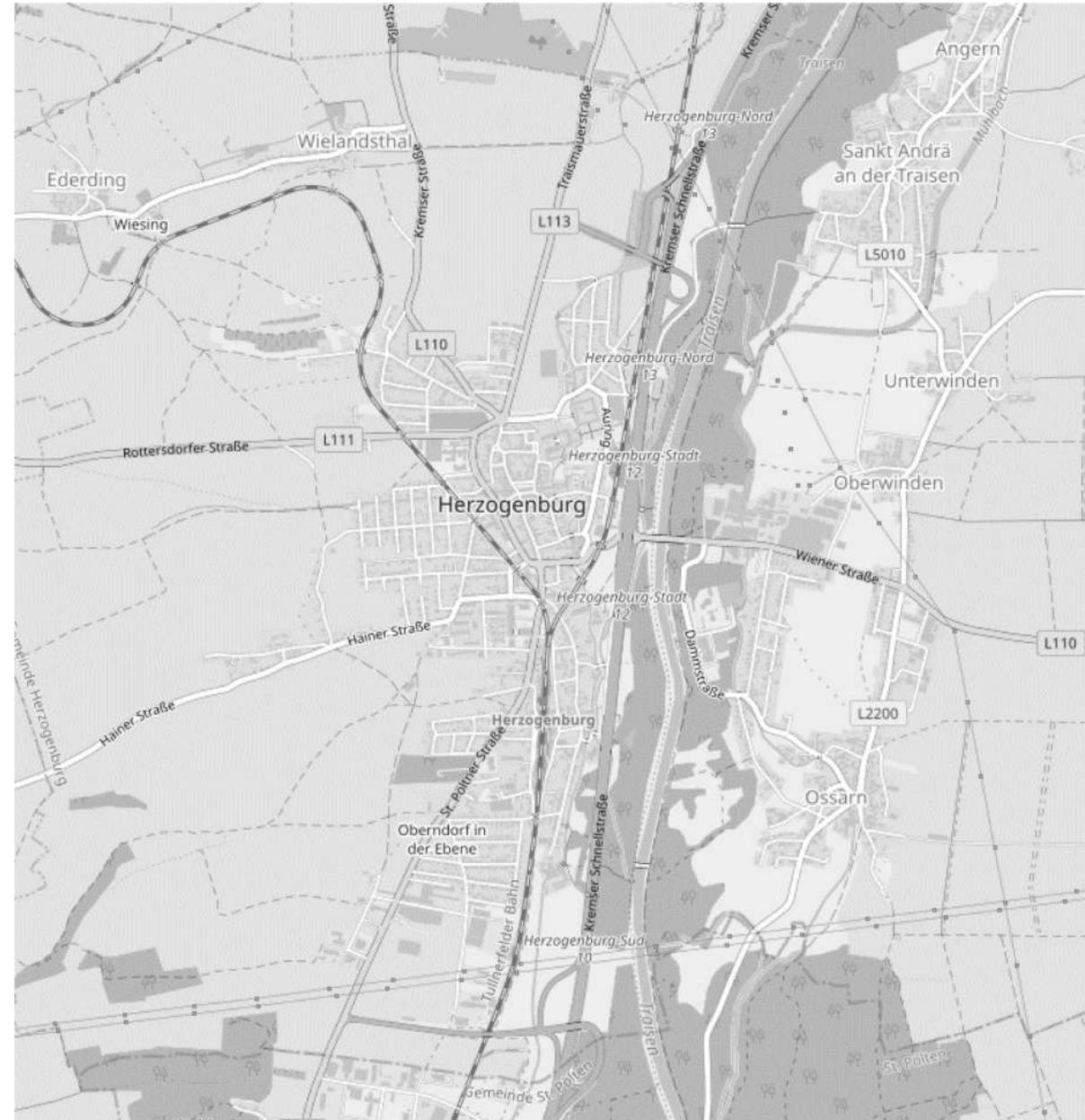


Für die Stadtgemeinde Herzogenburg soll ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Herzogenburg ist eine wachsende und prosperierende Stadt, wo mit steigender Bevölkerungszahl auch die Kfz-Verkehrsbelastung zunimmt. Zudem sollen auch weitere Siedlungs- und Gewerbegebiete errichtet werden.

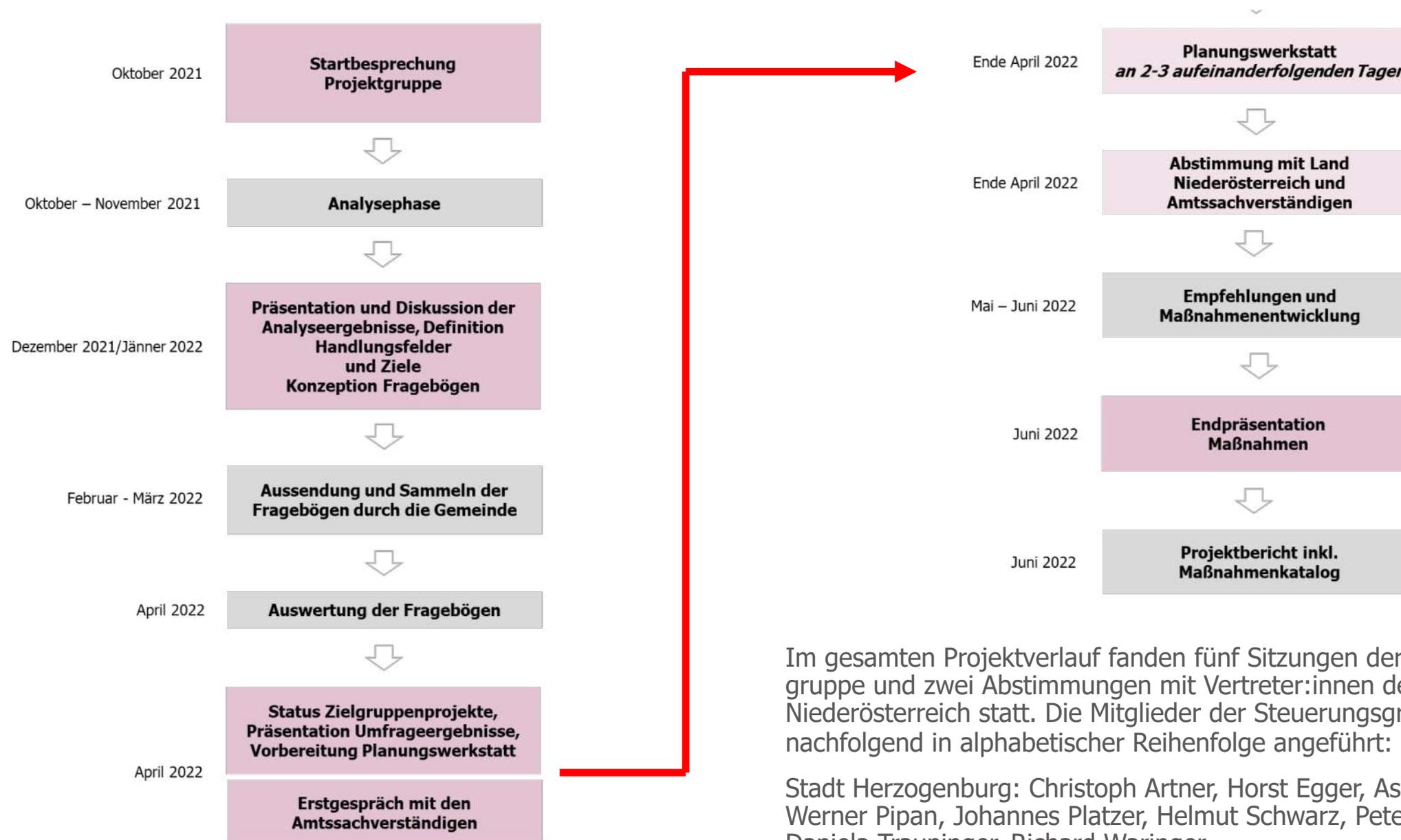
Herzogenburg liegt nördlich von St. Pölten bzw. südlich von Krems. Neben dem historischen Ortskern umfasst das Gemeindegebiet zahlreiche Katastralgemeinden. Im Zuge dieses Mobilitätskonzeptes, soll vorrangig der erweiterte Stadtkern bearbeitet werden.

Herzogenburg möchte eine Stadt der kurzen Wege und eine Stadt mit hoher Lebensqualität für Kinder sein. Ein wichtiges Ziel ist hierbei die Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Weitere wichtige Themen sind u.a. die Reduktion des Durchzugsverkehrs, die Verbesserung von Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr, sichere Schulwege und Schulvorplätze sowie die Attraktivierung des Ortskerns.

Das Mobilitätskonzept liefert umsetzbare Lösungen, die zu einem guten Teil kurz- und mittelfristig implementiert werden können.



Projekttablauf



Im gesamten Projektverlauf fanden fünf Sitzungen der Steuerungsgruppe und zwei Abstimmungen mit Vertreter:innen des Landes Niederösterreich statt. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe sind nachfolgend in alphabetischer Reihenfolge angeführt:

Stadt Herzogenburg: Christoph Artner, Horst Egger, Astrid Paitl, Werner Pipan, Johannes Platzer, Helmut Schwarz, Peter Schwed, Daniela Trauning, Richard Waringer

con.sens mobilitätsdesign: Michael Gretzl, Michael Szeiler

Ziele des Mobilitätskonzeptes



Die Ziele des Mobilitätskonzeptes wurden in der ersten Steuerungsgruppensitzung wie folgt konkretisiert:

- Stadt der **kurzen Wege** (Vorzeigestadt)
- **Nutzungen** im Stadtgebiet **sinnvoll verteilen**
- **Verkehrsberuhigtes, attraktives und belebtes Zentrum**
- Kinder sollen sich **selbständig und sicher** im Straßenraum fortbewegen können
- Fuß- und Radverkehr **priorisieren** und sicher gestalten
- **Barrierefreies** Gemeindegebiet
- **Klimafitte** Straßenräume
- Ausreichende **Begrünung** und **Aufenthaltsplätze**
- Alle Bewohner:innen können im gesamten Ort **sicher und komfortabel** zu Fuß gehen bzw. Radfahren





Bestandsanalyse und Planungswerkstatt

Bestandsanalyse



Im Zuge des Projektes wurde eine ausführliche Bestandsanalyse durchgeführt. Bürger:innen und Vertreter:innen unterschiedlicher Zielgruppen aus Herzogenburg wurde dabei einbezogen. Folgende Aktivitäten wurden im Rahmen der Analyse durchgeführt:

- Begehungen / Befahrungen durch das Projektteam
- SWOT-Analyse gemeinsam mit der Steuerungsgruppe
- Dialogkarten (Bürger:innen-Befragung im März / April 2022 mit ca. 150 Rückmeldungen)
- Begehungen mit Zielgruppen (Sonderschule, Volksschule, Polytechnikum, Pflegeheim / Betreutes Wohnen) am 22.4.2022
- Bilaterale Dialoge mit Geschäftsleuten am 22.4.2022
- Öffentlicher Dialog am Bauernmarkt am 23. und 30.4.2022
- Parkraumerhebung am Do, 31.3.2022



SWOT-Analyse für den Fußverkehr



Stärken

- Ein weitgehend funktionierendes Stadtzentrum mit einem erlebbaren Hauptplatz
- Drei Bahnhöfe im Stadtgebiet
- Die Traisen als verbindendes Element wird sowohl in der Freizeit, als auch für Alltagswege genutzt (z. B. von St. Andrä ins Zentrum)
- Nahversorger befinden sich in fußläufiger Distanz

Chancen

- Stärkung und Belebung des Stadtzentrums
- Klimawandelanpassung, Regenwassermanagement
- Bewusstseinsbildung für kurze Wege

Schwächen

- Landesstraße mitten im Stadtzentrum, weshalb Kfz-dominiert und in vielen Bereichen wenig attraktiv gestaltet ist.
- Oftmals schmale Gehsteige
- Barrieren in Nord-Süd-Richtung: Autobahn, Eisenbahnlinien, Landesstraße, Traisen
- Sehr weitläufig, zahlreiche Katastralgemeinden, die sich nicht oder nur eingeschränkt in fußläufiger Distanz befinden
- Schulumfeld Schillerring
- Gefahrenstellen insbesondere entlang der Landesstraßen

Risiken

- Thema Stellplätze versus Freiraumqualität im Stadtzentrum

SWOT-Analyse für den Radverkehr



Stärken

- Traisentalradweg
- Einige Netzelemente bereits vorhanden
- Die Wege innerhalb der Gemeinde sind distanzmäßig gut mit dem Fahrrad zurückzulegen (auch zu den Katastralgemeinden)
- Gute Topografie

Chancen

- Projekt Rad-Basisnetze des Landes NÖ inkl. hoher Förderungen
- Ein durchgängiges Radnetz zu schaffen

Schwächen

- Viele Lücken im Radwegenetz
- Fehlende Nord-Süd-Verbindung im dicht besiedelten Gebiet
- Radverkehr oft mit Fußverkehr gemischt
- Nur wenige Einbahnen sind für den Radverkehr geöffnet
- Zahlreiche problematische Querungsstellen und Gefahrenstellen für Radfahrende
- Barrieren in Nord-Süd-Richtung: Autobahn, Eisenbahnlinien, Landesstraße, Traisen
- Radfahren fühlt sich nicht sicher an in Herzogenburg, insbesondere für Kinder, Ältere, weniger Geübte
- Die meisten Katastralgemeinden sind nicht gut angebunden

Risiken

- Landesstraßen zu schmal für baulich getrennte Radverkehrsanlagen, Konkurrenz um den verfügbaren Platz mit dem Kfz-Verkehr

SWOT-Analyse für die Kfz-Verkehrsorganisation



Stärken

- Kurzparkzone im Stadtzentrum vorhanden
- Parkplätze nahe am Stadtzentrum sind vorhanden (Stiftsparkplatz)
- Drei Autobahnanschlussstellen vorhanden

Schwächen

- Zahlreiche Ausnahmerechtigungen für die Kurzparkzone, dadurch zu gewissen Zeiten einige Dauerparker
- Durchzugsverkehr in Nord-Süd-Richtung. Teilweise auch Lkw, welche die Autobahn vermeiden.
- Die nördliche Anschlussstelle ist nicht optimal Richtung Westen angebunden, dadurch fährt einiger Verkehr durch das Ortszentrum, der auf die Autobahn verlagert gehört.

Chancen

- Differenzierung Kurz- / Dauerparker
- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Stadtzentrum
- Konstruktiver Dialog mit der Wirtschaft betreffend der Mobilität

Risiken

- Verlust an Wirtschaftskraft, wenn durch weniger attraktive Parkmöglichkeiten die Kundenfrequenzen abnehmen sollten
- Eingeschränkter Einfluss auf die Umgestaltung von Landesstraßen

Begehungen mit Zielgruppen am 22.4.2022

Sonderschule, Volksschule, Polytechnikum, Pflegeheim / Betreutes Wohnen



Öffentlicher Dialog am Rathausplatz am 23. und 30.4.2022



Am Rande des Bauernmarktes fand am Samstag, den 23.4.2022 ein öffentlicher Dialog zum Mobilitätskonzept statt. Bürger:innen und Besucher:innen der Stadt Herzogenburg nahmen reichlich von der Gelegenheit Gebrauch, ihre Wünsche und Anregungen zu deponieren. Auf einem 6 m² großen begehbaren Stadtplan wurden sämtliche Anmerkungen mit Klebepfeilen festgehalten.

Das Interesse war außerordentlich groß, zwischen 150 und 200 Bürger:innen haben ihre Anliegen mitgeteilt bzw. haben sich über das Mobilitätskonzept informiert. Neben Wünschen und Zielen wurden vor allem Örtlichkeiten mit Handlungsbedarf aufgezeigt. Am häufigsten wurde der Wunsch nach einem besseren und vor allem sichereren Radwegenetz genannt.

Eine Woche danach – am Samstag, den 30.4.2022 – wurden die wesentlichen Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes auf Plakaten am Hauptplatz präsentiert. Zusätzlich gab es um 11 Uhr noch eine Ergebnispräsentation im Reitherhaus. Viele Herzogenburger:innen haben die Gelegenheit genutzt und sich über die Ergebnisse informiert. Die Rückmeldungen zu den Maßnahmenvorschlägen waren fast durchwegs positiv.



Bestandsanalyse

Auswertung aller Rückmeldungen aus den Dialogkarten und der Planungswerkstatt



Die Auswertung sämtlicher Dialogkarten ergab in Summe 400 Nennungen von Örtlichkeiten mit Handlungsbedarf bzw. Anliegen zur Verbesserung der Mobilität.

Da zahlreiche Problempunkte mehrfach genannt wurden, konnten letztlich 90 Örtlichkeiten mit Verbesserungspotenzial bzw. Gefahrenstellen ausgewiesen werden.

In nebenstehender „Heatmap“ sind die Örtlichkeiten dargestellt. Je häufiger eine Problemstelle genannt wurde, desto dunkler ist die rote Einfärbung.

Es lässt sich gut erkennen, dass sich die meist genannten Örtlichkeiten rund um den Hauptplatz und entlang der Landesstraßen befinden.

Zwei weitere „Hot spots“ befinden sich in der Katastralgemeinde Ossarn im Bereich der Kreuzungspunkte mit der Landesstraße.



Die wichtigsten Themen / Anliegen



Nachfolgend sind die wichtigsten Themen angeführt, die von den Bürger:innen als verbesserungswürdig angesehen werden:

- **Rathausplatz**
 - beleben, attraktivieren, begrünen
- **Verkehrsberuhigung**
 - zu hohe Geschwindigkeiten, Tempo 30 km/h
- **Radverkehr**
 - durchgängiges und sicheres Netz schaffen, derzeit Lücken und fehlende Verbindungen
- **Fußverkehr**
 - schmale Gehsteige, fehlende Barrierefreiheit
- **Querungsstellen**
 - fehlende Querungshilfen und teilweise schlechte Sichtverhältnisse
- **St. Pöltner Straße**
 - nicht attraktiv für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, Querung der Bahngleise
- **Schillerring**
 - viele unterschiedliche Nutzungen, Konfliktpotential

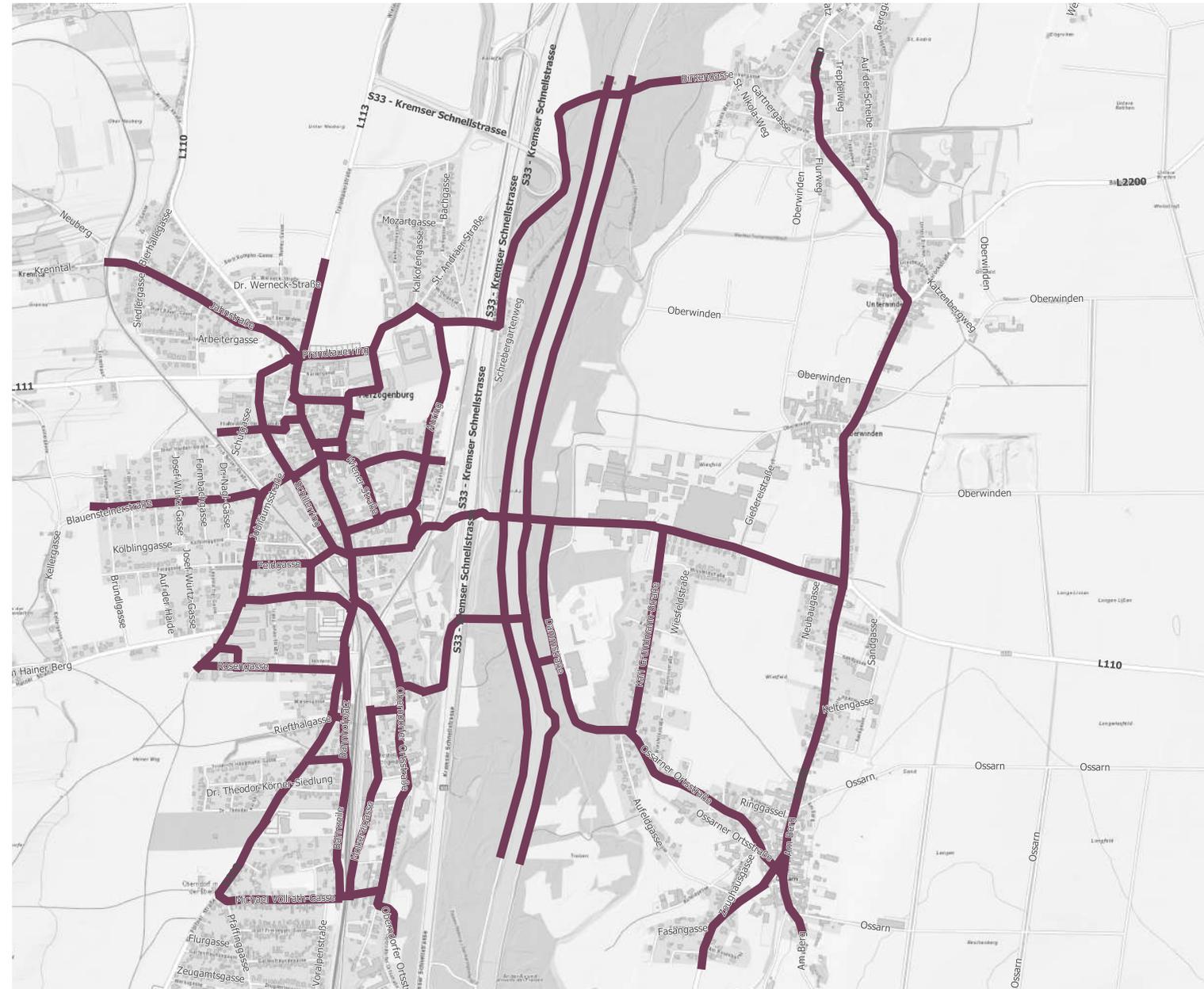


Hauptfußwegenetz Herzogenburg

In nebenstehender Abbildung sind die Routen des Hauptfußwegenetzes von Herzogenburg inklusive des geplanten Ossarner Steges dargestellt. Folgende Kriterien waren bei der Festlegung des Hauptfußwegenetzes maßgebend:

- Die wichtigsten Routen im Stadtzentrum
- Anbindungen an die Bahnstationen, Schulen & Kindergärten, Freizeitzentrum und Einkaufsnutzungen
- Die wichtigsten Verbindungen in die Siedlungsgebiete sowie in die Katastralgemeinden Ossarn und St. Andrä
- Die Freizeitrouten entlang der Traisen

Bei der Erschließung neuer Siedlungsgebiete und Gewerbegebiete wird künftig auf eine qualitativ hochwertige Fuß- und Radanbindung geachtet.



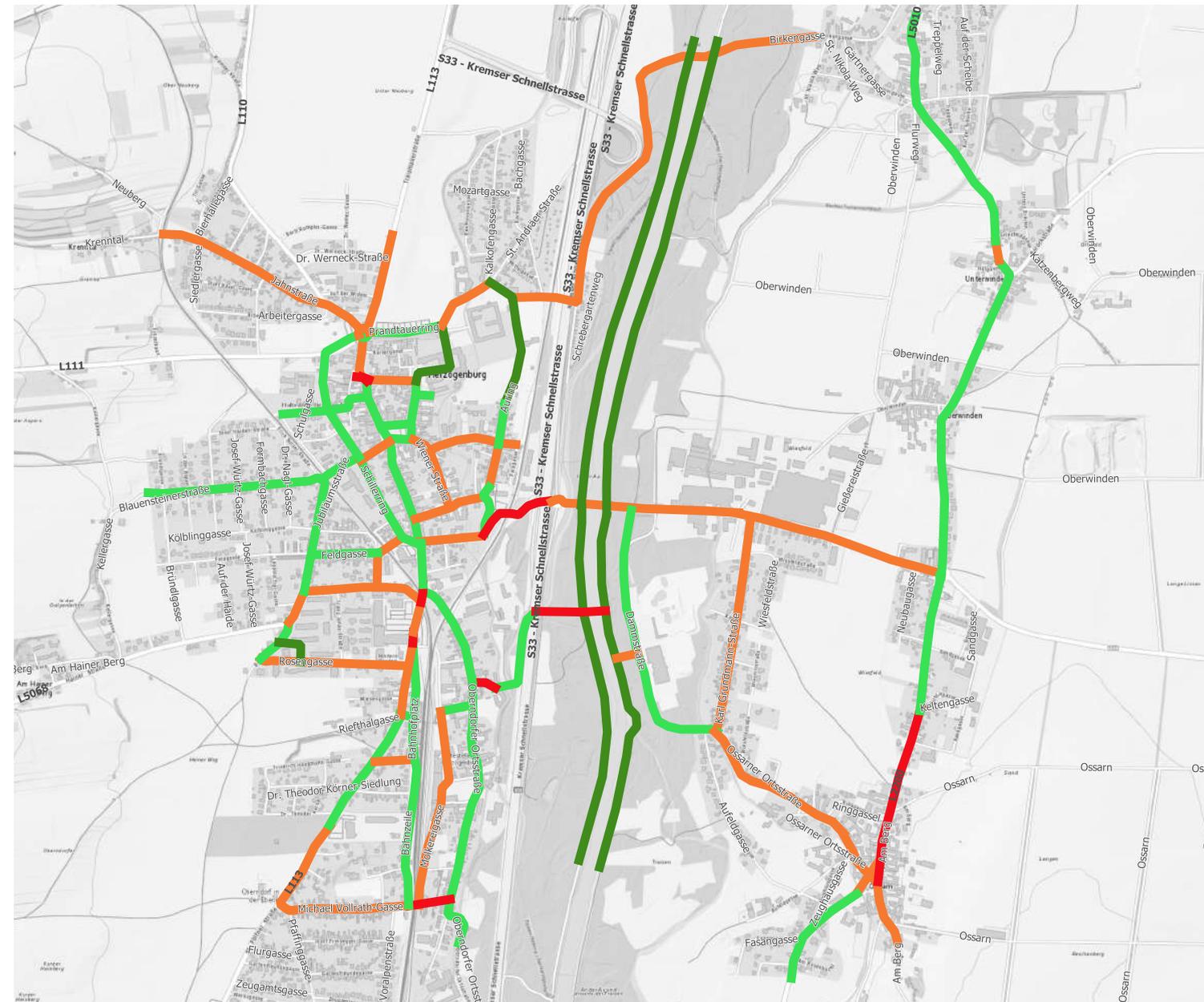
Qualitätskarte Hauptfußwegenetz



In nebenstehender Abbildung sind die Qualitäten des Hauptfußwegenetzes dargestellt. Es zeigt sich, dass etwa 40 – 50 % der Routen eine gute oder sehr gute Qualität aufweisen. Ein erheblicher Teil der Routen weist im Bestand nur eine mäßige oder schlechte Qualität auf. Das ist insbesondere darauf zurück zu führen, dass Gehsteige oftmals sehr schmal sind bzw. nur auf einer Straßenseite vorhanden sind. Die Routen mit sehr schlechter Qualität befinden sich alle entlang von Landesstraßen.

Legende:

-  sehr gute Qualität
-  gute Qualität
-  mäßige Qualität
-  schlechte Qualität



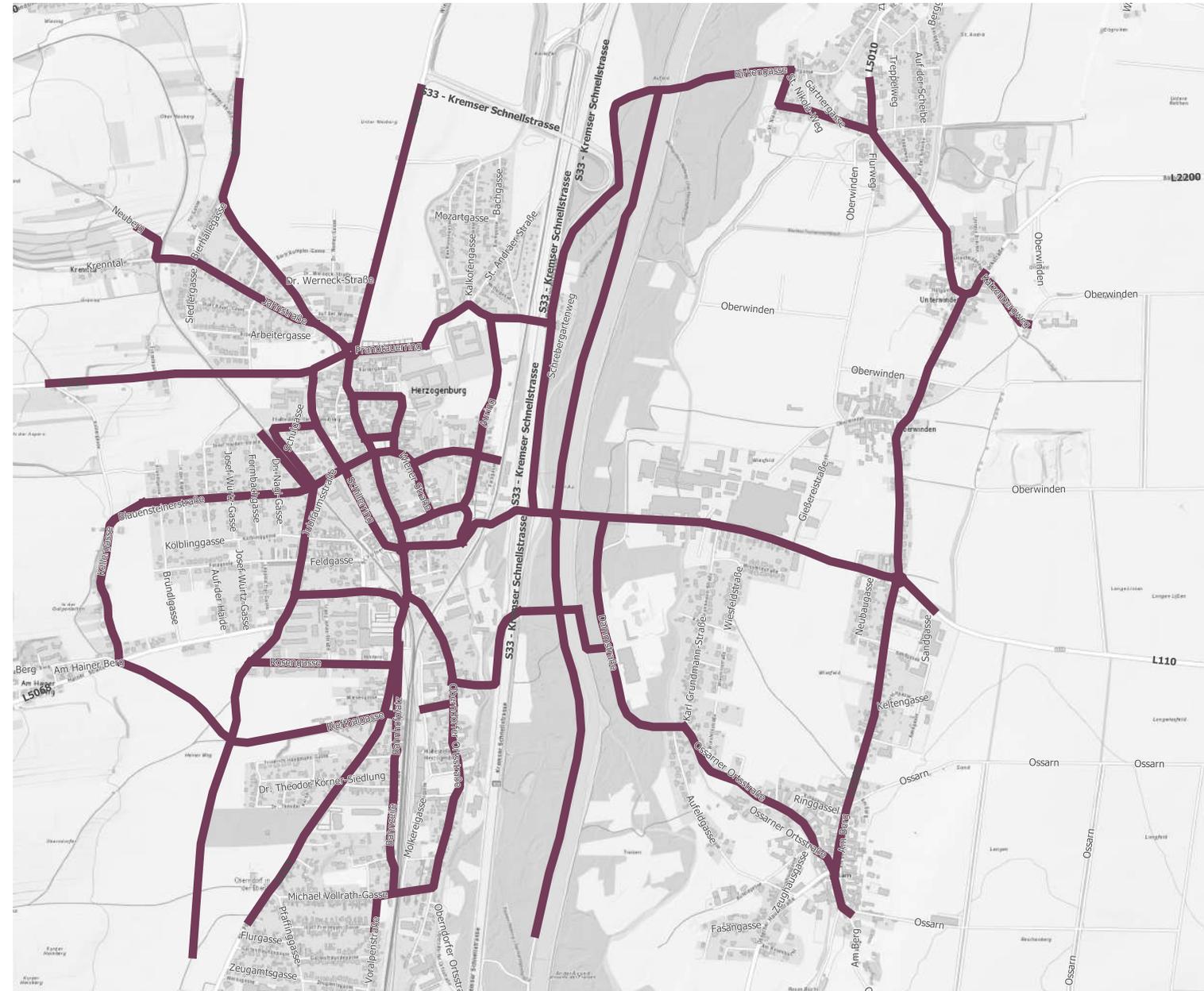
Haupttradwegenetz Herzogenburg



In nebenstehender Abbildung sind die Routen des Haupttradwegenetzes von Herzogenburg inklusive des geplanten Ossarner Steges dargestellt. Folgende Kriterien waren bei der Festlegung des Haupttradwegenetzes maßgebend:

- Die wichtigsten Routen im Stadtzentrum
- Anbindungen an die Bahnstationen, Schulen & Kindergärten, Freizeitzentrum und Einkaufsnutzungen
- Die wichtigsten Verbindungen in die Siedlungsgebiete sowie in die Katastralgemeinden
- Die Route entlang der Traisen

Das Haupttradwegenetz besteht aus dem Radbasisnetz des Landes NÖ ergänzt um wichtige lokale Radverbindungen



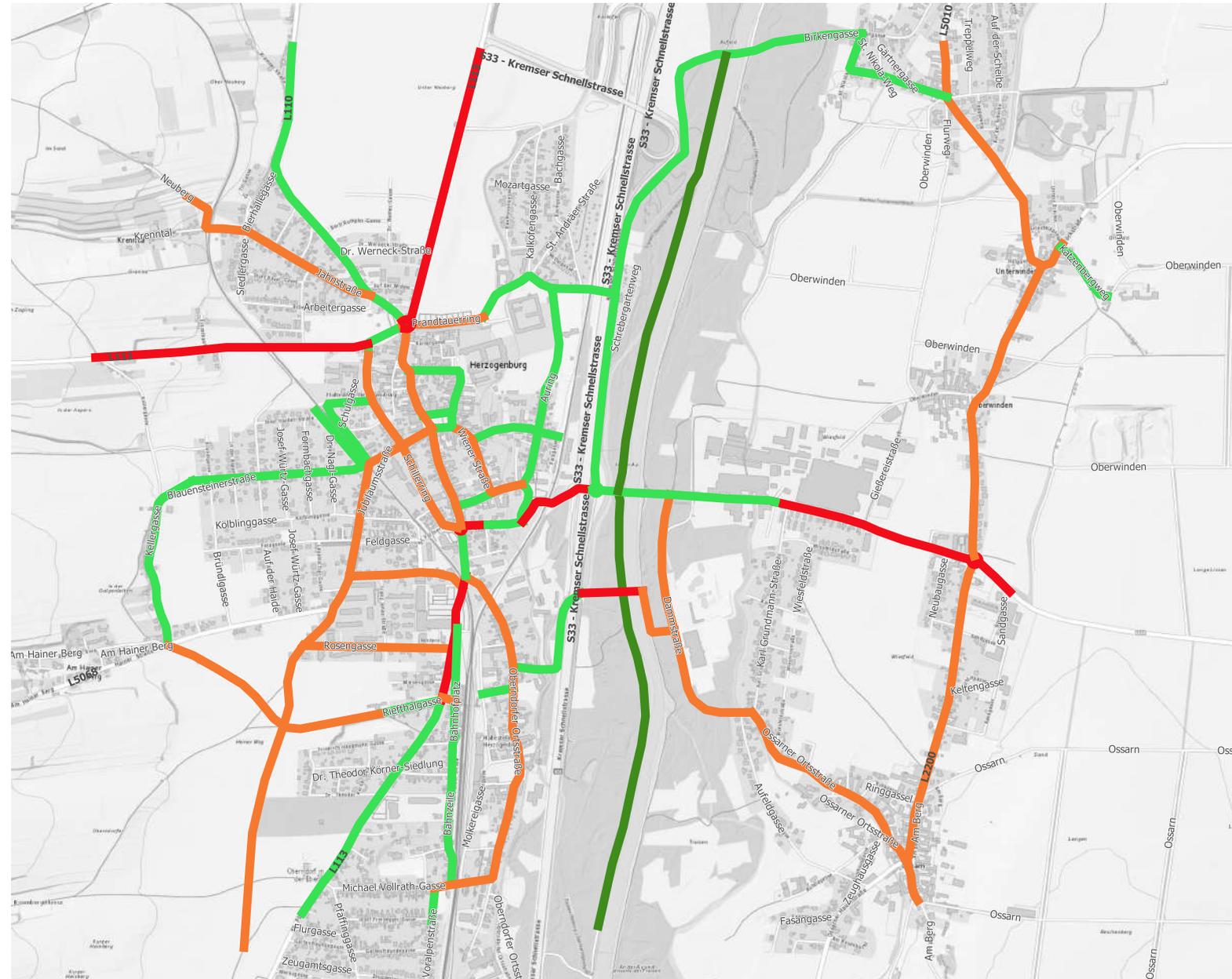
Qualitätskarte Haupttradwegenetz



In nebenstehender Abbildung sind die Qualitäten des Haupttradwegenetzes dargestellt. Es zeigt sich, dass etwa 30 – 40 % der Routen eine gute oder sehr gute Qualität aufweisen. Ein erheblicher Teil der Routen weist im Bestand nur eine mäßige oder schlechte Qualität auf. Das ist insbesondere darauf zurück zu führen, dass sichere Radverkehrsanlagen auf Hauptstraße mit höheren Kfz-Verkehrsstärken fehlen. Die Routen mit sehr schlechter Qualität befinden sich alle entlang von Landesstraßen.

Legende:

-  sehr hohe Qualität
-  gute Qualität
-  mäßige Qualität
-  schlechte Qualität





Parkraumerhebung

Parkraumerhebung

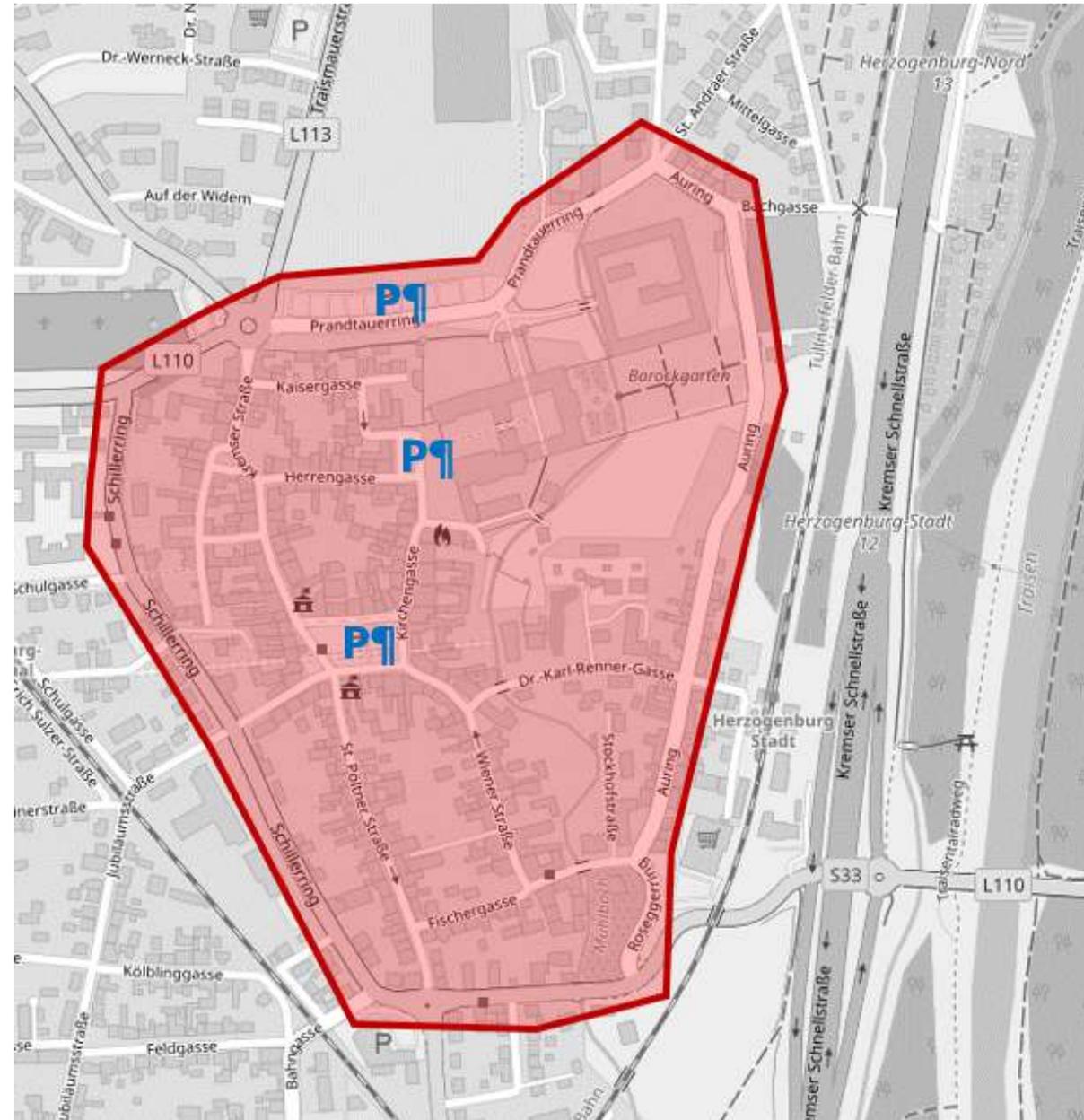
Erhebungstag 31.3.2022

Im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadtgemeinde Herzogenburg wurde eine Parkraumerhebung durchgeführt, um daraus Maßnahmenempfehlungen abzuleiten.

Das Erhebungsgebiet umfasst den Zentrumsbereich inklusive der Ringstraßen (Schillerring, Roseggerring, Auring und Prandtauerring). Es werden sowohl die öffentlichen Parkplätze als auch die öffentlichen Stellplätze am Fahrbahnrand erhoben.

Folgende Daten wurde erhoben:

- **Stellplatzangebot:** verfügbare und öffentlich zugängliche Stellplätze, unterteilt nach Kurzpark-, Dauerpark- und Sonderstellplätze (Ladezone, Behindertenstellplätze etc.)
- **geltende Beschränkungen**
- **Stellplatzauslastung** der öffentlich zugänglichen Stellplätze am **Fahrbahnrand**
- **Stellplatzauslastung** der öffentlich zugänglichen Stellplätze am **Parkplatz** (Rathausplatz/Kirchenplatz)
- Erhebung von **Ausnahmeberechtigungen**



Parkraumerhebung

Auswertung 31.3.2022

Im Erhebungsgebiet gibt es insgesamt etwa 580 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, wobei der Stiftsparkplatz in dieser Betrachtung inkludiert ist. Die Erhebungen wurden am Vormittag, zu Mittag und am späten Nachmittag durchgeführt.

Die Gesamtauslastung schwankt zwischen 40 % zu Mittag und 51 % am Vormittag. Die durchschnittliche Auslastung im gesamten Gebiet über alle Zeiträume beträgt 46%. Lässt man den Stiftsparkplatz außer Betracht, dann beträgt die durchschnittliche Auslastung 61%.

Die einzelnen Straßenabschnitte sind je nach Zeitraum unterschiedlich stark belegt. In nebenstehender Tabelle sind die Auslastungen je Straßenabschnitt tabellarisch dargestellt und auf der nachfolgenden Seite grafisch. Im Zentrum treten die höchsten Auslastungen am Vormittag und am späten Nachmittag auf.

Resümee für das gesamte Stadtzentrum:

Im gesamten Stadtgebiet gibt es zu jeder Tageszeit ausreichend viele Stellplätze und erhebliche Stellplatzreserven. Nur einige wenige Bereiche bzw. Straßenabschnitte sind zu manchen Zeiten voll ausgelastet.

	Stellplatz- angebot	Stellplatzauslastung Vormittag	Stellplatzauslastung Mittag	Stellplatzauslastung Abend
Rathausplatz	60	55 92%	33 55%	58 97%
Rathausplatz (2)	7	6 86%	4 57%	2 29%
Kirchenplatz	38	13 34%	9 24%	15 39%
Stiftsparkplatz	98	27 28%	23 23%	20 20%
Schillerring	99	46 46%	37 37%	44 44%
Roseggerring	9	5 56%	5 56%	5 56%
Auring	50	12 24%	10 20%	11 22%
Kremser Straße	24	7 29%	6 25%	10 42%
St. Pöltner Straße	45	20 44%	15 33%	21 47%
Kirchengasse	16	9 56%	11 69%	9 56%
Herrengasse	17	14 82%	16 94%	13 76%
Kaisergasse	20	8 40%	12 60%	11 55%
Brandstätte	17	7 41%	7 41%	3 18%
Jubiläumsstraße	11	10 91%	6 55%	11 100%
Wiener Straße (tlw. Baustelle)	24	21 88%	14 58%	10 42%
Dr. Karl Renner-Gasse	30	26 87%	16 53%	18 60%
Fischergasse	14	9 64%	11 79%	14 100%
Rathausplatz Süd	4	1 25%	1 25%	2 50%
Gesamt	583	296 51%	236 40%	277 48%

Parkraumerhebung

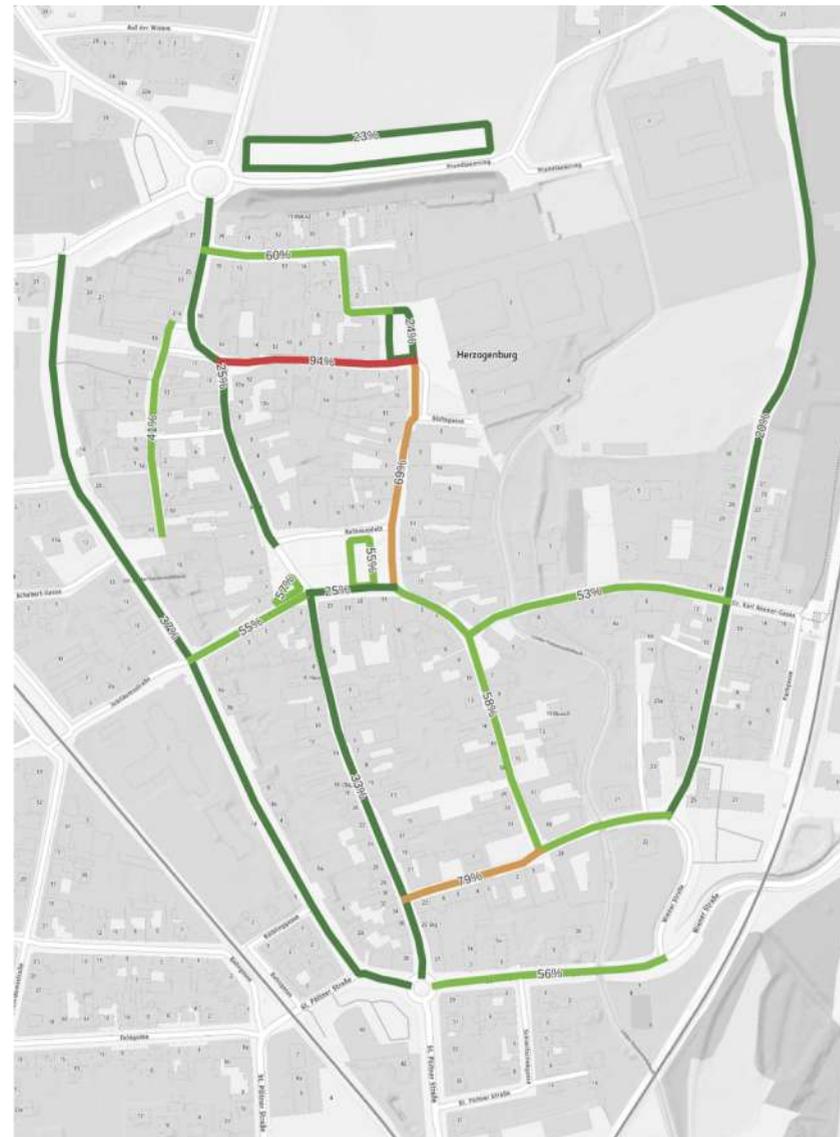
Auswertung 31.3.2022



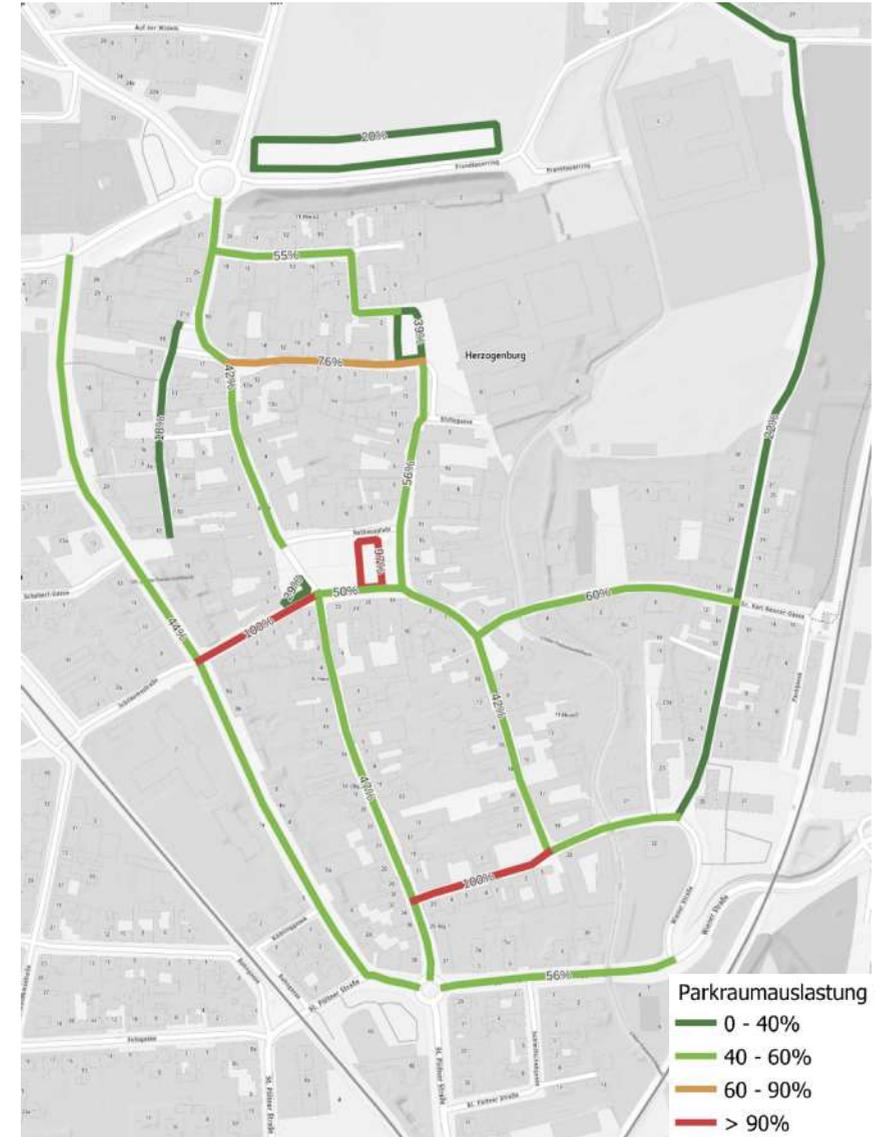
Vormittag
9.00 – 11.00 Uhr



Mittag
12.00 – 14.00 Uhr



Nachmittag
16.00 – 18.00 Uhr



Parkraumerhebung

Detailauswertung Parkplatz Rathausplatz, 31.3.2022

Für den großen Parkplatz am Rathausplatz wurde eine Detailerhebung von 6 bis 20 Uhr durchgeführt, bei der zusätzlich zur Auslastung auch die Parkdauer sämtlicher geparkter Fahrzeuge erhoben wurde. In der Zeit von 8 Uhr 30 bis 11 Uhr war der Parkplatz am Erhebungstag annähernd voll ausgelastet. Über Mittag geht die Auslastung auf 50 % zurück und steigt dann am Nachmittag auf 70 – 90 % an.

Die Auswertung der Parkdauer hat Folgendes ergeben:

- ca. 40 % sind Kurzzeitparker bis zu 15 Minuten
- ca. 60 % parken bis zu 30 Minuten
- ca. 75 % parken bis zu 1 Stunde
- 12 % parken länger als > 2 Stunden

Etwa 10 – 15 % der parkenden Fahrzeuge weisen eine Berechtigungskarte zum Dauerparken auf.

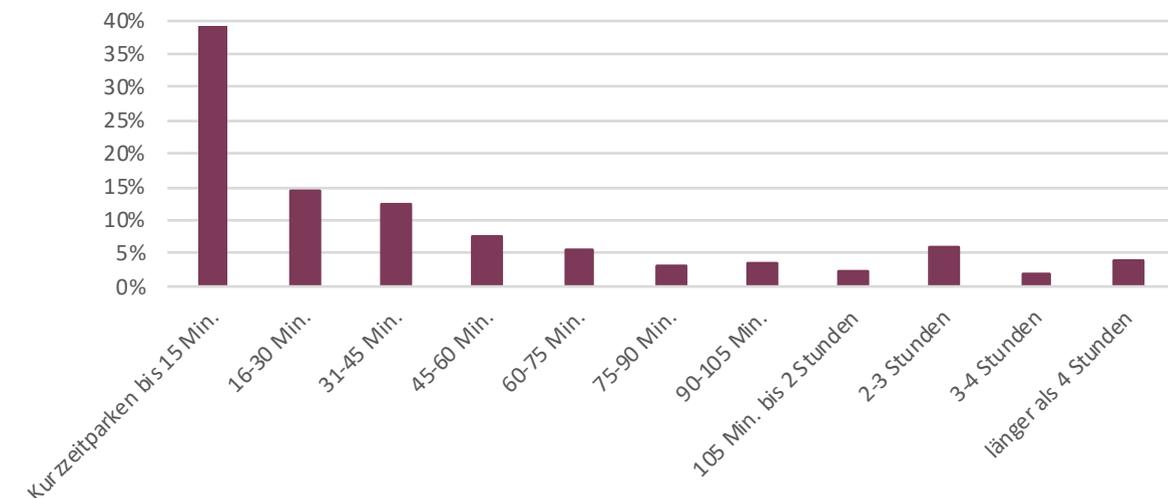
Resümee für den Kernbereich um den Rathausplatz:

Die hohe Anzahl an Kurzparkern ist positiv zu sehen. Auch wenn der Parkplatz vormittags voll ausgelastet ist, gibt es im unmittelbaren Umfeld noch Stellplatzreserven (Kirchengasse, Kirchenplatz, Kremser Straße).

Auslastung Parkplatz Rathausplatz



Parkdauer Parkplatz Rathausplatz



Handlungsfelder

A person is sitting at a desk, drawing on a large aerial photograph of a residential area. The person is using several white markers with colored tips (green, yellow, red) to draw lines and shapes on the map. The map shows a street grid, buildings, and a river. In the background, there is a laptop, a box of tissues labeled 'YX135', a glass of water, and some bottles of juice. The text 'Handlungsfelder' is overlaid in the bottom left corner.

Verkehrsberuhigung & Attraktivierung



Ein zentrales Handlungsfeld für die Stadt Herzogenburg ist eine Verkehrsberuhigung und Attraktivierung der öffentlichen Straßenräume. Ziel ist es, den Kfz-Verkehr verträglich abzuwickeln und Gefahrenstellen zu entschärfen – insbesondere im Stadtzentrum!

Folgende Aspekte spielen dabei eine Rolle:

- Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren (Tempo 30 / Begegnungszone)
- Parkraum teilweise neu organisieren
- Potenziale für den Fuß- und Radverkehr schaffen
- Attraktivierung durch mehr Grünraum



Sicheres, attraktives und barrierefreies Zu-Fuß-Gehen



Ein wesentliches Handlungsfeld ist ein barrierefreies, sicheres und durchgängiges Netz für Fußgänger:innen!

Folgende Maßnahmen sind zu setzen:

- Durchgängige Gehsteige errichten
- Gehsteigbreite von 2,0 m anstreben bei Sanierungen bzw. Straßenneubauten
- Sichere Querungen herstellen
- Gehsteigabsenkungen vorsehen
- Attraktive Straßengestaltung mit Grünraum schaffen
- Faire Flächenaufteilung schaffen
- Trinkbrunnen aufstellen

Ein wichtiger Grundsatz ist es, das Zu-Fuß-Gehen bei allen künftigen Planungen mitzudenken.



Bessere Erschließungsqualität im öffentlichen Verkehr



Ein weiteres Handlungsfeld ist eine teilweise Verlagerung des lokalen bzw. regionalen Kfz-Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel!

Dafür bedarf es folgender Maßnahmen:

- Taktverdichtung der Eisenbahn, insbesondere nach St. Pölten und Krems
- Attraktive und sichere Anbindung der Haltestellen für den Fuß- und Radverkehr
- Qualitativ hochwertige Radabstellanlagen an den Bahnhöfen (gut erreichbar, qualitativ hochwertige Radbügel, witterungsgeschützt, diebstahlsicher)
- Anrufsammeltaxi (bereits in Planung)





Maßnahmen & Leitprojekte

Maßnahmenkatalog



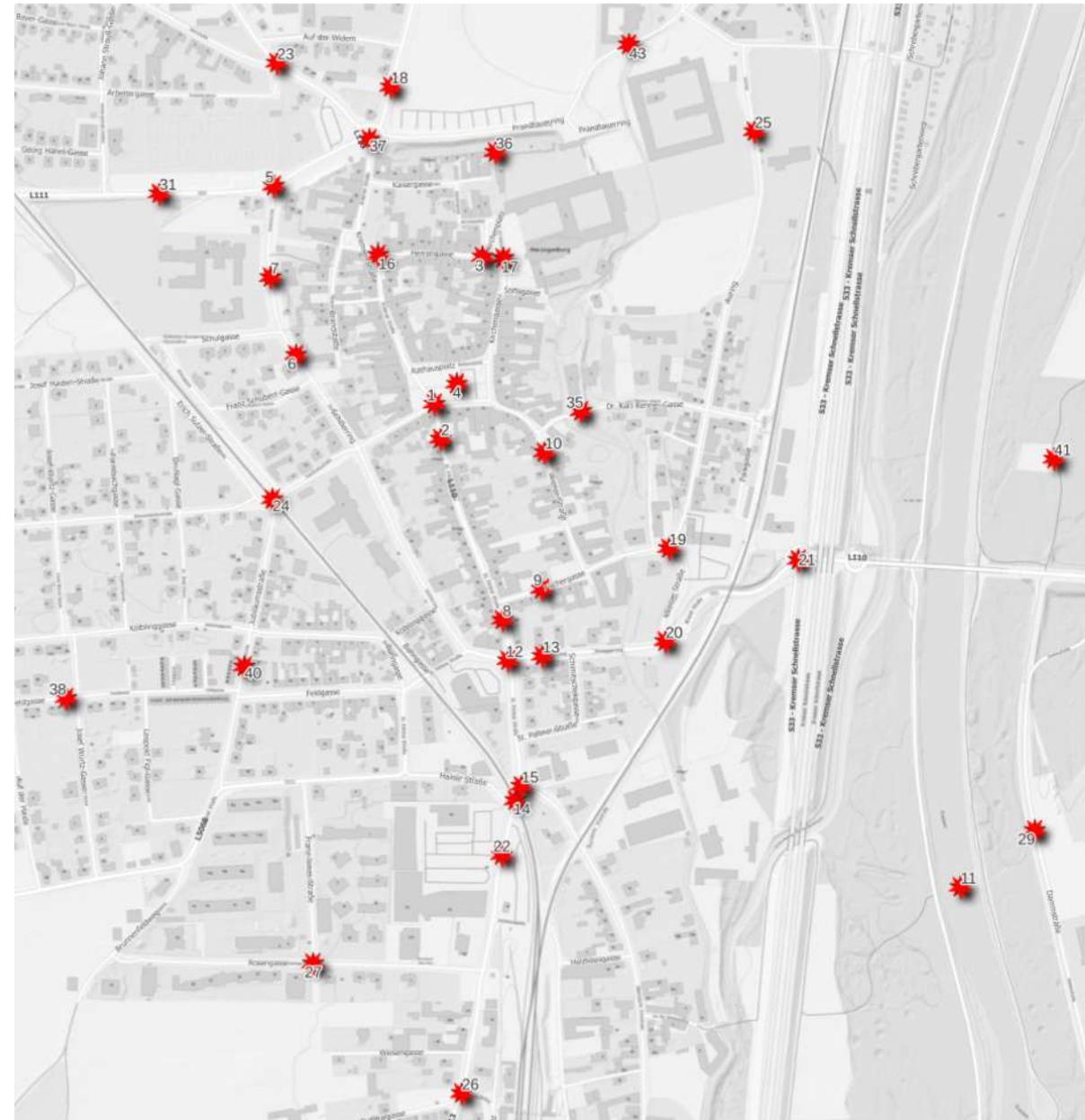
Aus den Rückmeldungen der Bürger:innen und eigenen Überlegungen wurden insgesamt 52 Maßnahmen für das Mobilitätskonzept Herzogenburg ausgearbeitet. Nicht enthalten sind dabei die bereits in Planung befindlichen Umgestaltungen der Straßen im Stadtzentrum. Für diese sind jedoch im letzten Kapitel Optimierungsvorschläge angeführt.

Nebenstehend ist ein exemplarischer Ausschnitt des Maßnahmen-Übersichtsplanes dargestellt. Der Übersichtsplan mit allen Maßnahmen ist im Anhang enthalten.

Auf der nachfolgenden Seite ist zudem beispielhaft ein Auszug aus dem tabellarischen Maßnahmenkatalog dargestellt, der ebenfalls im Anhang enthalten ist. Eine Maßnahmenliste ist auf der übernächsten Seite angeführt.

In weiterer Folge werden Leitprojekte beschrieben, die eine besonders große verkehrliche Wirkung und sehr hohe Priorität haben. Die Leitprojekte setzen sich zum Teil aus mehreren aus Einzelmaßnahmen zusammen.

Darüber hinaus werden einige Schlüsselprojekte genannt, die ebenfalls eine hohe Priorität aufweisen, aber eine weniger große Bedeutung haben als die Leitprojekte. Die Schlüsselprojekte sind in der Maßnahmenliste in weinroter Schrift angeführt.



Maßnahmenkatalog

Exemplarischer Ausschnitt der Übersichtstabelle → gesamter Maßnahmenkatalog siehe Anhang



08	St. Pöltner Straße, Einbahn nicht für den Radverkehr geöffnet	Radfahren gegen die Einbahn gestatten, im 1. Abschnitt bis zur Fischergasse mit hoher Priorität		mittel	Radfahren gegen die Einbahn im Stadtzentrum
09	Fischergasse, Einbahn nicht für den Radverkehr geöffnet	Radfahren gegen die Einbahn gestatten		hoch	Radfahren gegen die Einbahn im Stadtzentrum
10	Wiener Straße # Zentrum, Einbahn nicht für den Radverkehr geöffnet	Radfahren gegen die Einbahn erlauben		hoch	Radfahren gegen die Einbahn im Stadtzentrum
11	<u>Ossarner Steg</u> , Lücke, keine Querung für Fuß- und Radverkehr, keine Anbindung <u>Aquapark</u>	Lückenschluss, Geh- und Radbrücke, sichere Alternative zu Unterführung S33		hoch	<u>Ossarner Steg</u>

Maßnahmenliste



- 01 Geschwindigkeitsregime Stadtzentrum
- 02 Verkehrsberuhigung St. Pöltner Straße
- 03 Kreuzung Herrengasse # Kirchenplatz
- 04 Umgestaltung Rathausplatz
- 05 Kreuzung Schillerring # L 111 Rottersdorfer Straße
- 06 Radverkehrsanlage Schillerring
- 07 Schulvorfeld Schillerring
- 08 Radfahren gegen die Einbahn St. Pöltner Straße
- 09 Radfahren gegen die Einbahn Fischergasse
- 10 Radfahren gegen die Einbahn Wiener Straße
- 11 Ossarner Steg
- 12 Lückenschluss Radweg Kreisverkehr St. Pöltner Straße
- 13 Lückenschluss Geh- und Radweg Roseggerring
- 14 Lückenschluss Radweg Eisenbahnkreuzung St. Pöltner Straße
- 15 Fuß- und Radquerung St. Pöltner Straße # Oberndorfer Ortsstr.
- 16 Kreuzung Kremser Straße # Herrengasse
- 17 Fußgänger-Querung Kreuzung Kirchengasse # Herrengasse
- 18 Geh- und Radweg L113 Traismaurerstraße
- 19 Fußgänger-Querung Kreuzung Wiener Straße # Auring
- 20 Fußgänger-Querung Kreuzung Wiener Straße # Roseggerring
- 21 Geh- und Radweg Unterführung S33
- 22 Fußgänger-Querung St. Pöltner Straße beim Fachmarktzentrum
- 23 Fuß- und Radquerung Kremser Straße # Jahnstraße
- 24 Fuß- und Radquerung Jubiläumsstraße # Erich-Sulzer-Straße
- 25 Fuß- und Radquerung Auring beim Spielplatz
- 26 Radquerung St. Pöltner Straße # Bahnhofplatz
- 27 Fußgänger-Querung Kreuzung Rosengasse # Franz Jonas-Straße
- 28 Einmündungen St. Pöltner Straße
- 29 Lückenschluss Geh- und Radweg Dammstraße
- 30 Lückenschluss Geh- und Radweg Wiener Straße
- 31 Radweg L111 Rottersdorfer Straße
- 32 Fuß- und Radquerung Kreuzung L110 # L5020
- 33 Lückenschluss Radweg L2200
- 34 Lückenschluss Radweg Kreisverkehr Wiener Straße # Oberwinden
- 35 Bring- und Holverkehr Kindergarten Dr. Karl Renner-Gasse
- 36 Durchwegung Kaisergasse und Prandtauerring
- 37 Radweg Kreisverkehr Kremser Straße # Traismaurerstraße
- 38 Radfahren gegen die Einbahn Feldgasse
- 39 Lückenschluss Geh- und Radweg L5068 Hainer Straße
- 40 Tempo 30 Jubiläumsstraße
- 41 Geh- und Radwegverbindung Wiener Straße – Wiesefeld
- 42 Fußgänger-Querung Oberwinden
- 43 Lückenschluss Radverbindung Prandtauerring
- 44 Lückenschluss St. Pöltner Straße (südlicher Abschnitt)
- 45 Direkte Kfz-Verbindung Wielandsthal – S33
- 46 Querung L5010 St. Andräer Ortsstraße # Gärtnergasse
- 47 Querung Volksschule St. Andrä
- 48 Lückenschluss Geh- und Radweg Einöd – Bahnhof Getzersdorf
- 49 Lückenschluss Radverbindung Ossarner Ortsstraße
- 50 Querung Ossarner Hauptstraße # Am Berg
- 51 Lückenschluss Radverbindung Gutenbrunn – Adletzberg
- 52 Gehsteige Ossarner Hauptstraße

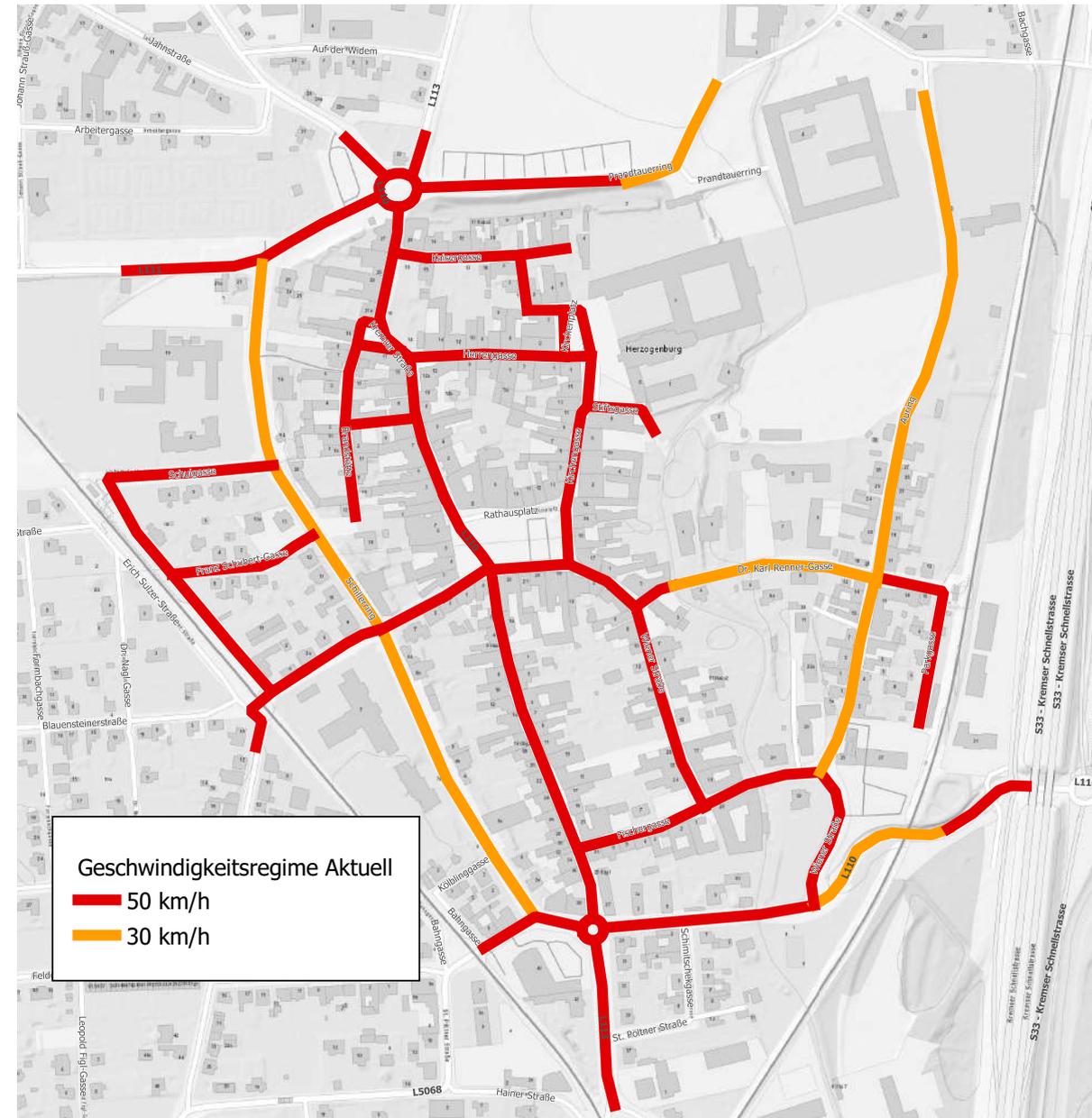
Leitprojekt verkehrsberuhigtes Stadtzentrum

Derzeitiges Geschwindigkeitsregime

Beinahe das gesamte Stadtzentrum hat derzeit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Nur am Schillerring und am Auring ist Tempo 30 verordnet. Die hohen Kfz-Geschwindigkeiten verursachen folgende Probleme:

- Radfahrende fühlen sich teilweise unsicher und von Kfz bedrängt
- Zu-Fuß-Gehende fühlen sich teilweise nicht sicher beim Queren der Fahrbahn
- Sogar Autofahrende fühlen sich an manchen Stellen unsicher (z. B. beim Ausbiegen aus der Herrengasse)
- Die Aufenthaltsqualität leidet unter den hohen Fahrgeschwindigkeiten

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Kfz-Höchstgeschwindigkeiten den Nutzungen und Anforderungen an ein Stadtzentrum in keiner Weise entsprechen.



Leitprojekt verkehrsberuhigtes Stadtzentrum

Vorschlag

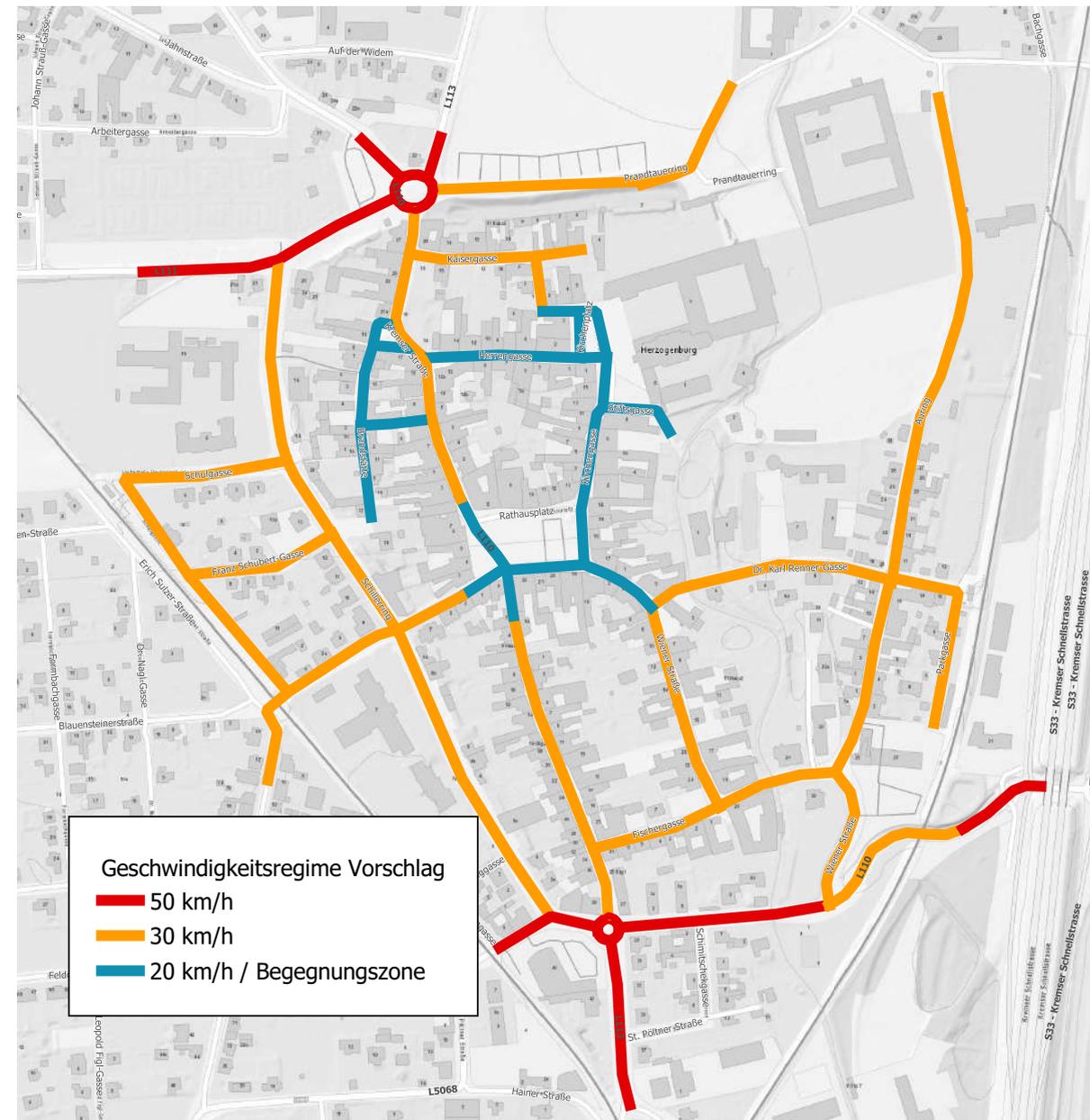
Ein wesentliches Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein verkehrssicheres Stadtzentrum für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu schaffen und damit die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und das Stadtzentrum zu beleben.

Es wird ein Geschwindigkeitsregime im Stadtzentrum gemäß nebenstehender Abbildung vorgeschlagen. Die am stärksten von Zu-Fuß-Gehenden genutzten Bereiche mit hoher Nutzungsdichte sollen als Begegnungszone mit Tempo 20 verordnet werden. Es sind dies der Rathausplatz, die Kirchengasse, der Kirchenplatz, die Herrengasse und ein kurzer Abschnitt der St. Pöltner Straße. Dieser Bereich ist sehr gut als Begegnungszone geeignet – eine gesonderte Prüfung gemäß RVS-Merkblatt ist vorzunehmen. Außerdem ist die Begegnungszone mit gestalterischen Maßnahmen sichtbar zu machen (Bodenmarkierungen). Auch die Brandstätte und die Gregor Nast-Gasse werden als Begegnungszonen vorgeschlagen, da es dort keine Gehsteige gibt und die Zu-Fuß-Gehenden die Fahrbahn benutzen.

Die anderen Straßen im Ortszentrum sollen als Tempo 30-Zone verordnet werden. Damit wird die Sicherheit und der Benutzerkomfort der Zu-Fuß-Gehenden und auch der Radfahrenden spürbar erhöht. Auch die Aufenthaltsqualität wird durch die geringeren Geschwindigkeiten verbessert (weniger Lärm).

Für die Landesstraßen außerhalb des Stadtzentrums soll weiterhin Tempo 50 gelten.

Mit den geplanten Umgestaltungen von Wiener Straße, Jubiläumsstraße, Fischergasse, Kaisergasse, Brandstätte, Schillerring und der gestalterischen Aufwertung des Rathausplatz besteht künftig eine große Konsistenz zwischen den Straßengestaltungen und den vorgeschlagenen Höchstgeschwindigkeiten.



Leitprojekt attraktiver Rathausplatz



Für den Rathausplatz wird eine Umgestaltung mit folgenden Zielen angestrebt:

- Nutzbare Freiflächen besser verbinden
- Spielangebote für Kinder
- Mehr Schatten und bessere Abkühlung durch mehr Bäume / Grünraum (Sommerkomfort)
- Konsumfreie Sitzgelegenheiten schaffen
- Barrierewirkung der Fahrbahnen verringern
- Anpassung der Pkw-Stellplätze um mehr nutzbaren Freiraum zu schaffen: Stellplatzanzahl schrittweise verringern, Priorität für Kurzparker

Die Stellplatzerhebung hat gezeigt, dass eine moderate Anpassung der Stellplatzanzahl ohne negative Wirkungen auf die Betriebe im Stadtzentrum möglich ist. Es wird vorgeschlagen, dass die Parkberechtigungskarte am Rathausplatz künftig tagsüber nicht zum Dauerparken berechtigt um den Kunden und Besuchern Priorität zu geben.

Nachfolgend sind drei schematische, beispielhafte Entwurfsskizzen dargestellt, die eine mögliche künftige Entwicklung und Gestaltung des Rathausplatzes aufzeigen. Dabei handelt es sich um keine konkreten Planungsentwürfe. Eine Entwurfsplanung ist durch ein Landschaftsarchitekturbüro zu erstellen.



Leitprojekt attraktiver Rathausplatz

Schematische Entwurfsskizze Phase 1

- Entwurfsskizze mit Freiraumerweiterung zugunsten Kinderspiel, mehr Beschattung (Bäume) und zusätzlichen konsumfreien Sitzgelegenheiten.
- Gestalterische Verbindung des südlichen und nördlichen Platz-bereiches



Leitprojekt attraktiver Rathausplatz

Schematische Entwurfsskizze Variante 2

- Entwurfsskizze mit erweitertem Freiraum und zusätzlichen Bäumen im zentralen Platzbereich



Leitprojekt attraktiver Rathausplatz

Schematische Entwurfsskizze Zukunftsvision

- Entwurfsskizze einer Zukunftsvision mit zusätzlichen Bäumen und deutlich mehr Freiraum, unter anderem für Gastgarten der Pizzeria nutzbar



Leitprojekt Umgestaltung Schillerring

Sichere und komfortable Radverkehrsanlage zum Schulzentrum – mögliche Radverkehrslösungen

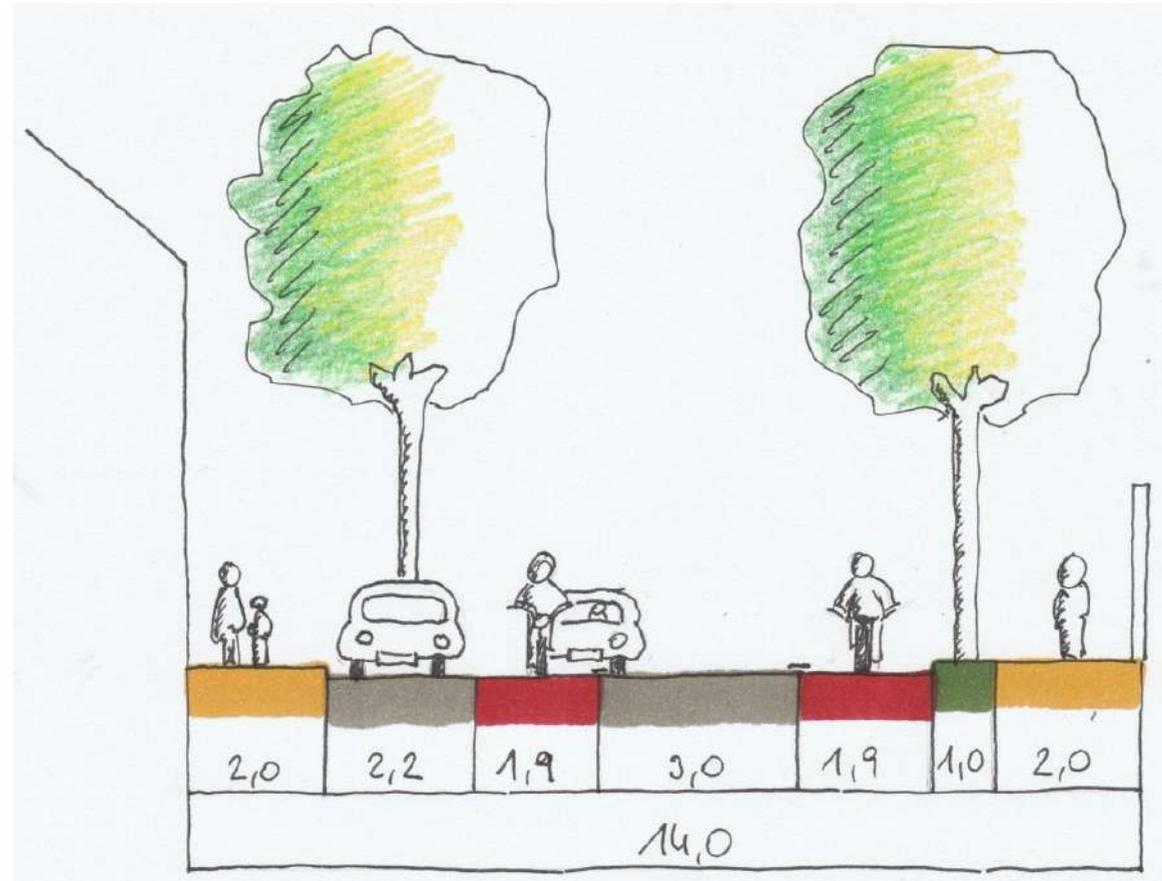


Typologischer Straßenquerschnitt im Bestand



- Mehrzweckstreifen unsicher für Kinder, Jugendliche, Ältere und weniger geübte Radfahrende
- Einige Radfahrende weichen auf den Gehsteig aus

Variante breite, farbige Mehrzweckstreifen



- Verbesserung gegenüber dem Bestand, aber weiterhin Mischverkehr Kfz und Radfahrende auf der Fahrbahn

Leitprojekt Umgestaltung Schillerring

Sichere und komfortable Radverkehrsanlage zum Schulzentrum – mögliche Radverkehrslösungen



Variante gemischter Geh- und Radweg



- Konflikte zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden wegen Mischverkehr

Variante Zweirichtungsradweg



- Konflikte Fuß-/Radverkehr minimiert
- Einbahn für den Kfz-Verkehr (Testbetrieb!)

Leitprojekt Umgestaltung Schillerring

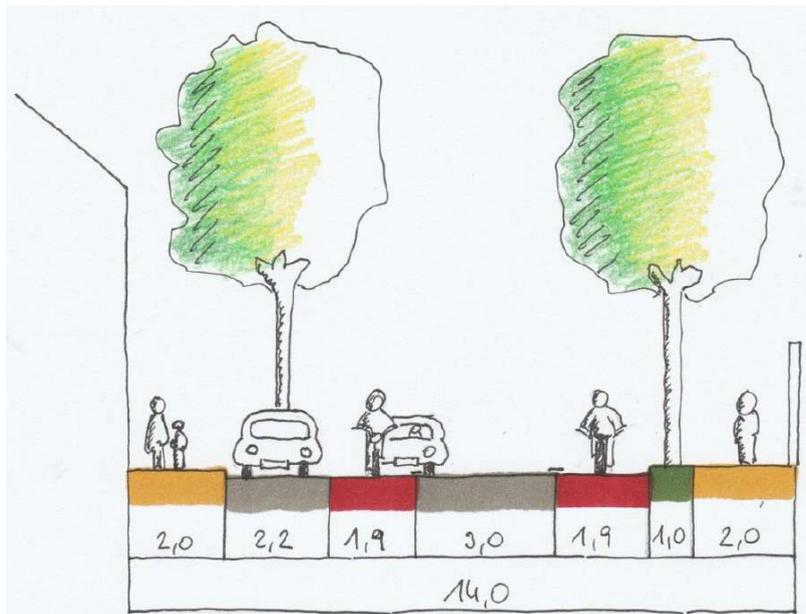
Gegenüberstellung der Querschnittsvarianten

Die Variante mit breiten, farbigen Mehrzweckstreifen gibt den Radfahrenden mehr Platz und macht diese für den Autoverkehr besser sichtbar. Der Nachteil ist, dass Radfahrende weiterhin auf der Fahrbahn, gemeinsam mit Pkw und Lkw im Mischverkehr fahren. Außerdem mindert der Mehrzweckstreifen neben den Parkstreifen die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr. Angesichts der Tatsache, dass Schüler:innen die Hauptzielgruppe für die Radverkehrsanlage darstellen, wird die Variante mit Mehrzweckstreifen nicht zur Umsetzung empfohlen.

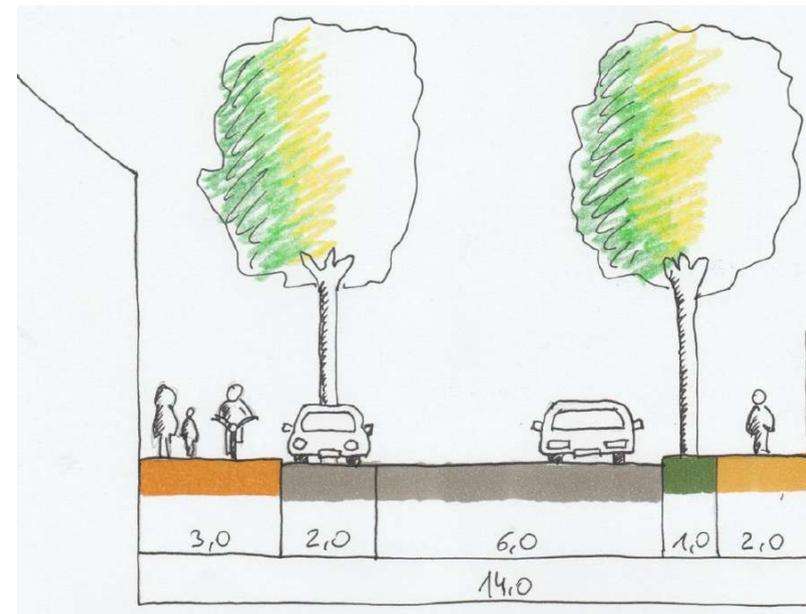
In der Variante mit gemischtem Geh- und Radweg fahren Radfahrende abseits der Fahrbahn und damit getrennt vom Kfz-Verkehr. Aus der Sicht der Radfahrenden bietet dies subjektiv mehr Sicherheit und Komfort als ein Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn. Bereits jetzt fahren Radfahrende oftmals illegal am Gehsteig, weil sie sich auf der Fahrbahn nicht sicher genug fühlen. Da der Geh- und Radweg aufgrund der Platzverhältnisse nur sehr schmal mit den Mindestbreiten ausgeführt werden kann, sind Konflikte zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden zu erwarten – insbesondere im Umfeld der Schule und des Pensionistenheimes.

Die Variante mit Zweirichtungsradweg bietet maximale Sicherheit und Komfort für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende. Aus Platzgründen ist der Schillerring dann als Einbahn für den Kfz-Verkehr auszubilden. Aufgrund der Schulbusse (Haltestelle schulseitig) kommt nur eine Einbahn in Fahrtrichtung Süden in Frage. Diese Variante wird zur Umsetzung empfohlen.

Variante breite, farbige Mehrzweckstreifen



Variante gemischter Geh- und Radweg



Variante Zweirichtungsradweg



Leitprojekt Umgestaltung Schillerring

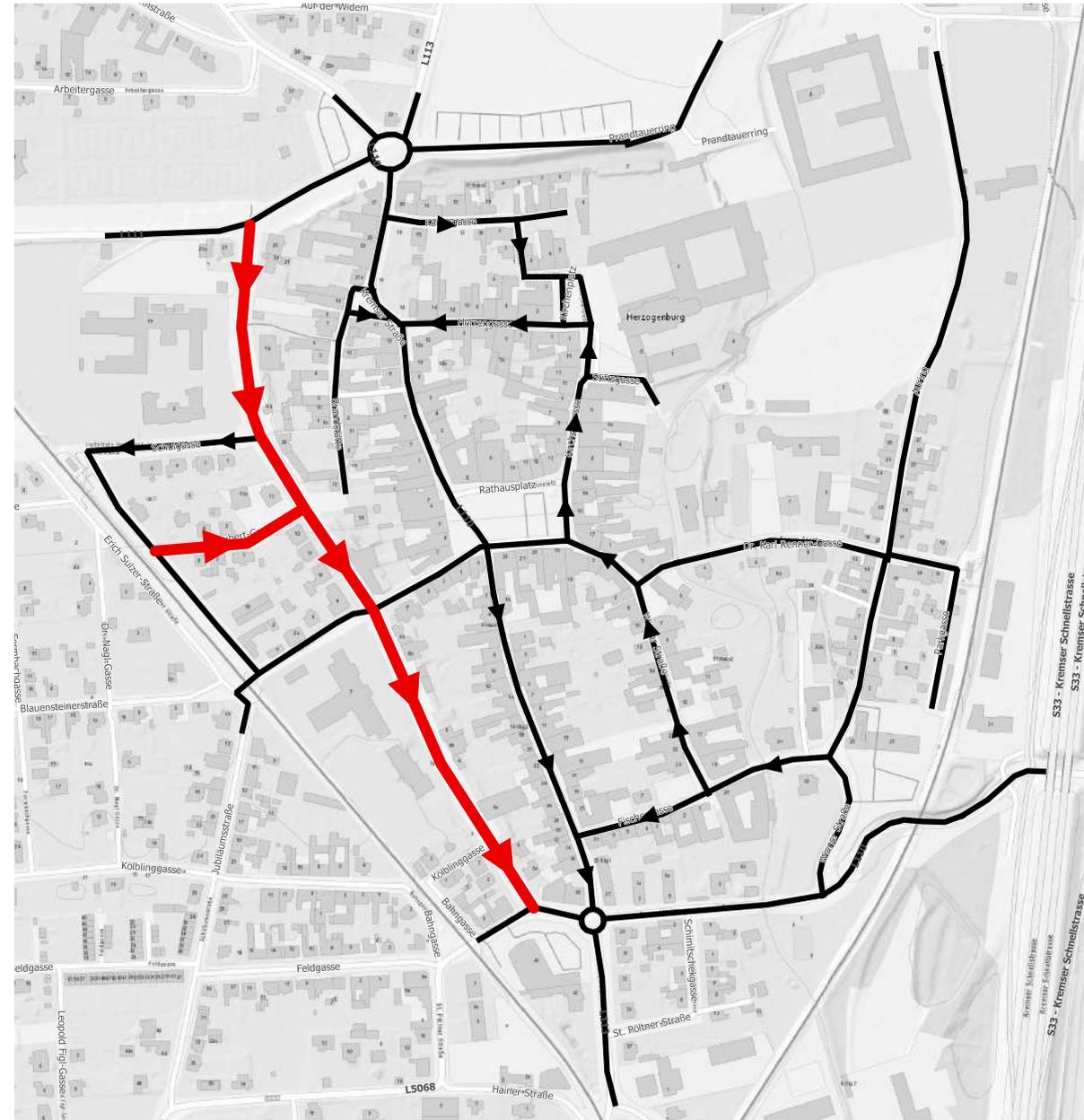
Kfz-Verkehrsorganisation Variante 1

Für eine Einbahnführung des Schillerrings wurden zwei Varianten der Kfz-Verkehrsorganisation untersucht. Bei der Variante 1 bleibt die Verkehrsorganisation im Stadtzentrum abgesehen von der Einbahn am Schillerring weitgehend unverändert. Folgende verkehrliche Auswirkungen sind zu erwarten:

- Es werden gewisse Kfz-Verkehrsverlagerung Richtung Norden in das Stadtzentrum und auf den Auring auftreten
- Das Durchfahren des Stadtzentrums in Fahrtrichtung Norden wird insgesamt unattraktiver. Eine gewisse Verlagerung des Kfz-Verkehrs in Richtung Norden auf die S33 ist zu erwarten - insbesondere von Lkw
- Die Verkehrsführung auf den Landesstraßen bleibt unverändert
- Die Linienbusführungen bleiben unverändert

Angesichts der Tatsache, dass im Stadtzentrum von Herzogenburg insgesamt keine hohen Kfz-Verkehrsstärken auftreten* und der Großteil des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr ist, erscheint die Variante 1 verkehrlich machbar und verkehrsverträglich. Es wird jedenfalls empfohlen, für diese Variante einen mehrwöchigen provisorischen Testbetrieb durchzuführen, um die Auswirkungen zu beobachten.

** Während der baustellenbedingten Sperre der Wiener Straße im Frühjahr 2022 wurden beispielsweise keine nachteiligen Auswirkungen in anderen Straßen beobachtet.*



Leitprojekt Umgestaltung Schillerring

Kfz-Verkehrsorganisation Variante 2



Bei der Variante 2 wird die Einbahnrichtung in der St. Pöltner Straße südlich des Rathausplatzes geändert. Folgende verkehrliche Auswirkungen sind zu bei dieser Variante zu erwarten:

- Die Variante bewirkt eine Entkoppelung der Kfz-Ströme in Richtung Norden und Süden. Die Kfz-Verkehrsstärken im Bereich Rathausplatz / Kremser Straße bleiben etwa wie im Bestand.
- Es treten höhere Kfz-Verkehrsstärken auf dem Schillerring auf
- Die Linienbusführungen bleiben unverändert
- Im Bereich ohne Gehsteig in der St. Pöltner Straße sind die Stellplätze teilweise schwerer nutzbar (Fahrtür gebäudeseitig)
- Beim Kreisverkehr ist die St. Pöltner Straße schleppkurvenmäßig baulich anzupassen.

Beide vorgeschlagenen Varianten sind aus fachlicher Sicht grundsätzlich denkbar – die jeweiligen Vor- und Nachteile der sind gegenüber zu stellen und abzuwägen. Eventuell ist es sogar zweckmäßig, beide Varianten in einem Testbetrieb auszuprobieren und eine Variantenentscheidung erst danach zu treffen.



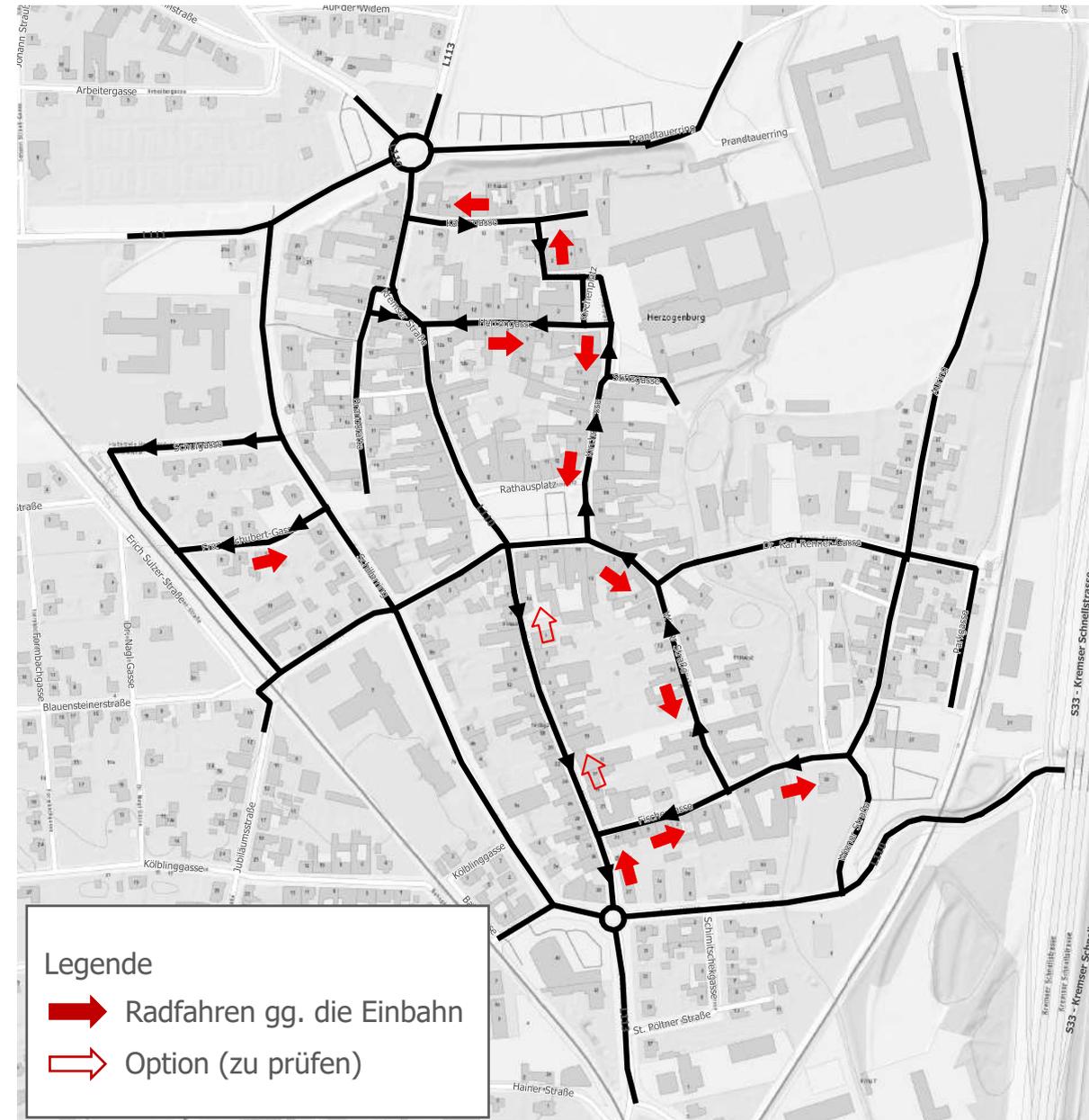
Leitprojekt Radfahren gegen die Einbahn im Stadtzentrum



Bei Umsetzung des vorgeschlagenen Geschwindigkeitsregimes mit Tempo 30 und Tempo 20 (Begegnungszone) können fast alle Einbahnen im Stadtzentrum für den Radverkehr geöffnet werden. Die Fahrbahnbreiten ermöglichen ein Radfahren gegen die Einbahn gemäß neuer RVS-Richtlinie. Bei den geplanten Umgestaltungen von Straßen im Ortszentrum ist auf eine ausreichende Dimensionierung für das Radfahren gegen die Einbahn zu achten.

In folgende Straßen wird Radfahren gegen die Einbahn vorgeschlagen:

- Wiener Straße
- Fischergasse
- St. Pöltner Straße (im 1. Schritt bis zur Fischergasse)
- Kirchengasse
- Herrengasse
- Kaisergasse
- Franz Schubert-Gasse



Leitprojekt neue Rad-Brücke nach Ossarn



Mit dem bereits in Planung befindlichen Ossarner Steg wird eine sichere und komfortable Radverbindung zwischen Ossarn und Oberndorf/Bahnhof hergestellt. Die dadurch neu entstehende Radverbindung hat folgende Vorteile:

- Durchgängig sicher befahrbare Radroute abseits der Hauptverkehrsstraße
- Kurze, direkte Verbindung von Ossarn / zum Freizeitzentrum in Richtung Bahnhof / Oberndorf
- Ersatz für die problematische Route entlang der Wiener Straße (Konfliktpunkte bei der Autobahn-abfahrt)

Weiterführend ist über Oberndorf eine sichere Anbindung an das Stadtzentrum herzustellen.



Leitprojekt Rad-Lückenschluss St. Pöltner Straße



Ein sehr wichtiger Abschnitt der St. Pöltner Straße für Radfahrende weist derzeit noch einen Lückenschluss auf, nämlich der Abschnitt zwischen dem Bahnhof und dem Stadtzentrum. Eine durchgängig sicher befahrbare Route entlang dieser Nord-Süd-Achse ist von zentraler Bedeutung für den Radverkehr in Herzogenburg.

Der Abschnitt weist mit der Eisenbahnkreuzung und dem Kreisverkehr zwei Knackpunkte auf, die große Herausforderungen bei der Planung darstellen. Ein Umbau der Eisenbahnkreuzung ist mit sehr hohen Kosten verbunden. Beim Kreisverkehr ist die Errichtung einer baulich getrennten Radverkehrsanlage aus Platzgründen derzeit nicht möglich. Bei Errichtung eines Kleinkreisverkehrs mit ca. 20 m Durchmesser wären Geh- und Radwege in den Eckbereichen möglich. Alternativ bedürfte es einer Grundstücksabtretung im Eckbereich Roseggerring. Hier bedarf es jedenfalls eine intensive Abstimmung mit dem Land NÖ und weiterführende Planungen.



Anhang



- Anhang 1: Übersichtsplan Maßnahmenkatalog
- Anhang 2: Maßnahmenkatalog als Tabelle
- Anhang 3: Planungshinweise / Feedback zu den Straßenplanungen im Stadtzentrum

Mobilitätskonzept Herzogenburg

DI Michael Szeiler, MAS
DI Michael Gretzl
Jannika Hoberg

con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Kaiserstraße 37/15
1070 Wien
www.cvp.at

