



# **Marktgemeinde Mauerbach**

**Verkehrskonzept**

**Grundlage zum örtlichen Raumordnungsprogramm 2012**

## **Verkehrskonzept**

### **Bestandteil der Grundlagen zum Örtlichen Raumordnungsprogramm 2012**

der Marktgemeinde Mauerbach

<b>Auftraggeber</b>	<b>Marktgemeinde Mauerbach</b>  Allhangstraße 14-16 3001 Mauerbach
<b>Auftragnehmer</b>	<b>Knoll Planung &amp; Beratung</b> <b>DI Thomas Knoll - Ziviltechniker</b>  A-1020 Wien, Schiffamtsgasse 18/6 Tel. +43 (1) 216 60 91, Fax DW 15 office@nollconsult.at www.knollconsult.at
<b>Bearbeitung</b>	DI Ursula Aichhorn
<b>Stand</b>	April 2011

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>1</b>
1.1	Rahmenbedingungen	1
<b>2</b>	<b>Ausgangslage und Problemanalyse</b>	<b>2</b>
2.1	Pendelwanderung und Verkehrsmittelwahl	2
2.2	Fußgängerverkehr und Radverkehr	2
2.3	Öffentlicher Personenverkehr	4
2.3.1	Schlussfolgerung	5
2.4	Motorisierter Individualverkehr	6
2.4.1	Straßennetzhierarchie	6
2.4.2	Schlussfolgerung	8
<b>3</b>	<b>Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung in der Gemeinde</b>	<b>9</b>
3.1	Bevölkerungsentwicklung in Mauerbach	9
3.2	Baulandentwicklung / -nachverdichtung	9
3.3	Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs	10
3.4	Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs	10
<b>4</b>	<b>Ziel- und Maßnahmenkonzept</b>	<b>11</b>
4.1	Landesentwicklungskonzept Niederösterreich	11
4.2	Örtliches Raumordnungsprogramm	12
4.2.1	Wohnbaulandentwicklung	12
4.2.2	Entwicklungsgrenzen	13
4.2.3	Fuß- und Radwegeverbindungen	14
4.3	Bebauungsplan	15
4.3.1	Entwicklung der Siedlungsstruktur	15
4.4	Sonstige Maßnahmen	15
<b>5</b>	<b>Anhang</b>	<b>17</b>
5.1	Plandarstellung zum Verkehrskonzept	17

# 1 Rahmenbedingungen

## 1.1 Rahmenbedingungen

Das Verkehrskonzept der Marktgemeinde Mauerbach wurde gemäß § 13 Abs. 5 Zif.1 NÖ Raumordnungsgesetz 1976 idgF im Rahmen der Grundlagenforschung zum örtlichen Raumordnungsprogramm erstellt. Anlass für die Erstellung des Verkehrskonzeptes ist die Gesamtüberarbeitung des örtlichen Raumordnungsprogramms der Gemeinde Mauerbach.

Das Verkehrskonzept besteht aus einem Textteil und einem Plan.

Die Bestandsanalyse stellt die derzeitige Situation des Verkehrs in der Gemeinde dar. Ausgehend davon werden planerische Empfehlungen erarbeitet und in Form eines Ziel- und Maßnahmenkonzeptes aufbereitet.

## 2 Ausgangslage und Problemanalyse

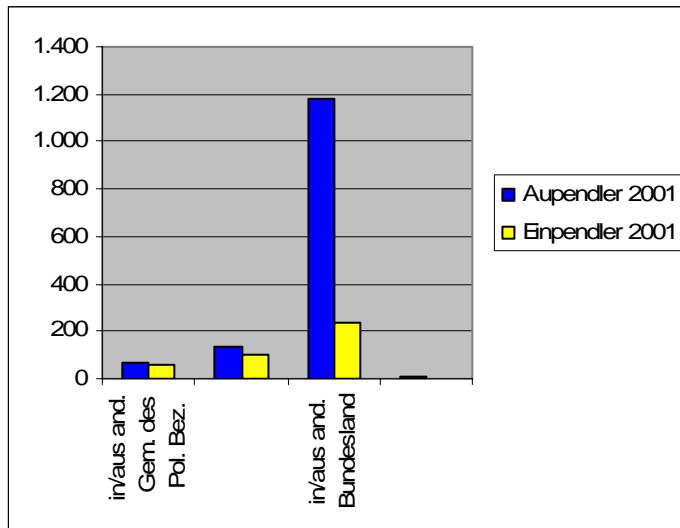
### 2.1 Pendelwanderung und Verkehrsmittelwahl

Mauerbach ist aufgrund seiner Lage am Rande der Großstadt Wien eine typische Auspendlergemeinde. Zum Zeitpunkt der letzten durchgeführten Volkszählung 2001 lebten in Mauerbach insgesamt 1.708 Personen, die einer Beschäftigung nachgingen (sog. „Erwerbstätige am Wohnort“). Dagegen hatten nur 666 Personen ihren Arbeitsplatz in Mauerbach (sog. „Erwerbstätige am Arbeitsort“).

1.454 Beschäftigte pendelten 2001 regelmäßig aus Mauerbach aus. Umgekehrt pendelten 409 Beschäftigte regelmäßig nach Mauerbach ein.

Benutztes Verkehrsmittel für den Arbeitsweg:

- 76,7 % das Auto, ein Motorrad oder Moped;
- 22 % öffentliche Verkehrsmittel;
- 0,1 % sonstige Verkehrsmittel.



Vergleicht man die angeführten Werte mit jenen anderer Gemeinden, so zeigt sich, dass der Anteil der Pendlerfahrten im motorisierten Individualverkehr relativ hoch ist, was auf das Fehlen eines hochleistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels (z.B. Schnellbahn) zurückgeführt werden kann.

In Mauerbach benützten im Jahr 2001 76,7 % der Auspendler für den Weg zur Arbeitsstätte das Auto, ein Motorrad oder Moped. Im Jahr 1991 lag der Anteil der Kfz-Pendler „lediglich“ bei 65,3 %. Innerhalb von 10 Jahren erhöhte sich der Anteil der Kfz-Pendler somit um immerhin über 10 Prozentpunkte.

Generell ist zu beachten, dass die genannten Werte nur die Verkehrsmittelwahl der Berufspendler (inkl. Präsenz- und Zivildienstler sowie Karenzurlauber/-innen) abbilden. Aussagen über die Verkehrsmittelwahl der gesamten Mauerbacher Bevölkerung (Freizeitverkehr, Behördenwege u.dgl.) wären nur bei Durchführung einer entsprechenden Haushaltsbefragung möglich.

### 2.2 Fußgängerverkehr und Radverkehr

Das Zufußgehen ist – neben dem Radfahren – als eine der zwei umweltfreundlichsten Verkehrsarten anzusehen. Dabei kommt diesen Verkehrsarten vor allem in Ortskernbereichen und im Nahverkehr (z.B. Einkaufs-, Bildungsverkehr) sowie als Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln große Bedeutung zu.

Dementsprechend ist bei der Gestaltung von Straßenräumen den Anforderungen der Fußgänger und Radfahrer nach sicherer, barrierefreier und möglichst umwegfreier Fortbewegung in einem attraktiven Umfeld besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Die topologischen Verhältnisse und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen in Mauerbach stellen für den **Alltagsverkehr** eher ungünstige Voraussetzungen dar. Große Teile der Siedlungsgebiete liegen in Hanglage, Teilbereiche abseits der Hauptstraße (Landesstraße L121), die Standort von wichtigen Gemeinbedarfseinrichtungen wie Lebensmittelmarkt, Kindergarten, Volksschule, Busbahnhof bei der „Alten Post“ u.dgl. ist.

Fußwegverbindungen im Siedlungsgebiet abseits von Straßen:

Ortsteil Mauerbach:

- Siedlung Römerstraße – Hauptstraße über die Bäckergasse;
- Hirschengartenstraße – Siedlung Römerstraße (mit Stufen);
- verlängerte Elisabethstraße – Gablitzer Steig bzw. Allhangstraße;
- Stiegenanlage im Bereich des Gablitzer Steiges;

Ortsteil Untermauerbach:

- Sonnenweg (Allerheiligenbergsiedlung);
- Jägersteig (Allerheiligenbergsiedlung);
- Augustinerwaldgasse – Anbindung an den Wanderweg Nr. 2.

Negativ auf die Attraktivität des Zufußgehens in Mauerbach wirken sich weiters die insbesondere im alten Ortskern abschnittsweise sehr geringen Straßenbreiten aus, durch die nur sehr schmale Gehsteige möglich sind (z.B. Allhangstraße westlich des Denkmals des Hl. Johannes).

Aufgrund der im Gemeindegebiet von Mauerbach herrschenden Geländeverhältnisse ist das Rad als Verkehrsmittel für Fahrten aus den einzelnen Siedlungsbereichen in das Ortszentrum nur bedingt verwendbar. Allerdings bietet sich die ebene Hauptstraße (L121) für Fahrten mit dem Rad zumindest geländemäßig in nahezu idealer Weise an.

Dem Radfahren auf der Hauptstraße abträglich ist jedoch das steigende Kfz-Verkehrsaufkommen. Gegenüber der vorangegangenen Zählung<sup>1</sup> zeigen die Verkehrserhebungen der letzten Zählung eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um mehr als 600 Kfz auf 8.000 Kfz / 24 h<sup>2</sup>.

Somit wird auf der Hauptstraße ein Verkehrsaufkommen erreicht, die eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr rechtfertigen würde (dies wird bereits bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von 5.000 KFZ / 24 h und 15 Radfahrern in der Spitzenstunde empfohlen).

Wesentlich für Mauerbach wäre die Schaffung einer baulich oder organisatorisch vom Kfz-Verkehr getrennten Radwegverbindung. Lt. Bestimmungen des Flächenwidmungsplans und des Bebauungsplans ist entlang des Mauerbachs zwischen dem Ortsteil Kreuzbrunn und dem Betriebsgebiet an der Hauptstraße ein 3 m breiter öffentlicher Weg festgelegt. In der Natur ist der Weg allerdings durch Einfriedungen und sonstigen Hindernissen nicht durchgehend begeh- bzw. befahrbar.

Um eine sichere Verbindung zwischen den Ortsteilen Mauerbach und Untermauerbach bzw. in weiterer Folge nach Wien herzustellen, wären entlang der Hauptstraße die Bedingungen für Fußgeher- und RadfahrerInnen zu verbessern. In den letzten Jahren wurden laufend und abschnittsweise Sanierungen der Hauptstraße durchgeführt. Diese

<sup>1</sup> genaues Datum nicht bekannt, jedenfalls vor dem Jahr 2000

<sup>2</sup> lt. Auskunft der Abteilung RU7 des Amtes der NÖ Landesregierung, Zähldatum 2007

beschränken sich aber weitgehend auf die Neugestaltung von Parkbuchten und Oberflächensanierungsarbeiten. Problematisch sind für Fußgeher insbesondere die teils sehr schmalen Gehsteige und überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten in ungesicherten Querungsbereichen.

Ein größeres Potenzial bietet sich für die **Naherholung**. So stellt der „Wanderweg Nr. 2“ eine Mountainbike-Route dar, die vor wenigen Jahren eingerichtet wurde. Dieser Wanderweg verläuft südlich des Mauerbachgewässers zwischen der Siedlung „Sulzwiese“ im Ortsteil Mauerbach mit Anknüpfung am Gablitzer Steig in Richtung Südosten bis nach Untermauerbach mit Anknüpfung an die Augustinerwaldgasse. Dazwischen gibt es keine Querverbindungen zur Hauptstraße. Die Bedeutung für eine Benützung dieses Weges im Alltagsverkehr wird aufgrund der Umwegempfindlichkeit von Fußgängern als gering eingeschätzt.

Soll diese Wegeverbindung zusätzliche Bedeutung gewinnen, müssten entsprechende Zugänge vom Wanderweg zu den einzelnen Siedlungsteilen geschaffen werden; teilweise wäre hierfür allerdings auch die Querung des Mauerbaches notwendig.

Im Siedlungsteil „Allerheiligenberg“ sind mehrere Fußwege im Flächenwidmungsplan ausgewiesen, die zwar auch in der Natur vorhanden sind, aber abschnittsweise nur ungenügend ausgestattet oder gesichert sind (z.B. Abschnitte des Jägersteigs). Diese Fußwege stellen zum einen Wegabkürzungen dar, zum andern ermöglichen sie eine Rundwegverbindung als wohnungsnaher Spazierweg.

Erforderlich ist die Verbesserung der Ausstattungsqualität (Sicherheit, Beleuchtung, Geländer, Befestigung, wenn möglich Sitzgelegenheiten u.dgl.)

### 2.3 Öffentlicher Personenverkehr

Zugangswege von mehr als 300 m Länge ergeben sich für die Siedlungsgebiete im Bereich des Steinbachtals und des Allerheiligenberges, die nur von wenigen Buskursen direkt angefahren werden, sowie für Siedlungsbereiche am West- und Nordwestrand von Mauerbach. Insbesondere für die Bewohner der Siedlungen im Steinbachtal und am Allerheiligenberg sind die Zugangswege zur Haltestelle vielfach zu lang, als dass sie noch fußläufig zurückgelegt würden.

Teilbereiche der Siedlungsgebiete „Sulzwiese“ im Ortsteil Mauerbach und „Allerheiligenberg“ im Ortsteil Untermauerbach liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereiches. Eine flächendeckende Versorgung ist allerdings nicht möglich, da die Siedlungsstraßen vielfach Stichstraßen darstellen ohne Umkehrmöglichkeit für einen Bus, zu eng oder auch zu steil sind.

Der Attraktivität der Buslinie abträglich ist mit Sicherheit die – im Vergleich zum Auto – relativ lange Fahrzeit nach Wien, die (je nach Route auf Wiener Stadtgebiet) zwischen Mauerbacher Busbahnhof und Wien-Hütteldorf 20 bis 25 Minuten beträgt (die Kurse über das Steinbachtal benötigen für die Strecke insgesamt 40 Minuten). Weiters liegt Mauerbach außerhalb der Tarifzone Wien.

Die Marktgemeinde Mauerbach wird von folgenden Autobuslinien bedient:

- **Postautobuslinie 1070 (VOR-Linie 249) Wien-Hütteldorf – Hainbach – Mauerbach**

Die Linie stellt – mit Ausnahme einiger weniger Kurse der Linie 1066, die Wien-Hütteldorf anfahren – die einzige öffentliche Verkehrsverbindung Mauerbachs mit Wien dar, weist aber hinsichtlich der Anzahl der Kurse und der Bedienungsdauer ein gutes Angebot auf.

Aufgrund einer Fahrplanänderung, welche mit September 2009 in Kraft getreten ist, erhöht sich in Richtung Wien-Hütteldorf ab Mauerbach Busbahnhof die Anzahl der täglichen Fahrten an Werktagen von Mauerbach in Richtung Wien Hütteldorf von 41 auf

54 Kurse. Auch nach dieser Änderung bleibt der Morgenkurs mit Anbindung des Steinbachtals erhalten und zu den zwei Zusatzfahrten an schulfreien Tagen kommen 5 weitere Kurse an Schultagen hinzu.

Umgekehrt ab Wien-Hütteldorf erfolgte eine Aufstockung der Fahrten von 40 auf 56 Kurse. Davon wird 4-mal täglich die Schleife über das Steinbachtal bzw. den Allerheiligenberg abgefahren. An Schultagen gibt es zusätzlich zu den 56 Kursen noch 5 weitere Fahrten bzw. 2 Fahrten an schulfreien Tagen. An Werktagen gibt es keine Änderung der Uhrzeit der ersten und letzten Fahrt.

An Samstagen (wenn Werktag) reduziert sich das Angebot in beiden Fahrtrichtungen auf jeweils 37 Kurse bzw. auf 40 Kurse, an Sonn- und Feiertagen auf je 35 Kurse.

Die Intervalle auf dieser Linie liegen unter der Woche untertags bei 30 Minuten, in der Früh- und Nachmittagsspitze werden sie auf 15 Minuten verdichtet. Ein Fahrplankontakt ist allerdings nur ansatzweise zu erkennen.

▪ **Postautobuslinie 1066 (VOR-Linie 449) (Wien-Hütteldorf –) Mauerbach – (Tulbingerkogel –) Königstetten (– Tulln)**

An Werktagen außer Samstag verkehren täglich:

- in Richtung Königstetten bzw. Tulln: insgesamt 9 Kurse (davon 4 bis Königstetten und 5 bis Tulln). Davon 2 Kurse über Tulbingerkogel (je 1 bis Königstetten und bis Tulln) und 7 über Hirschengarten. An Schultagen, sowie an schulfreien Tagen außer Samstag, gibt es je einen zusätzlichen Kurs von Mauerbach bis Tulln;
- aus Richtung Königstetten bzw. Tulln: insgesamt 3 Kurse über Hirschengarten (davon 1 von Königstetten mit Weiterfahrt nach Wien Hütteldorf, 1 von Königstetten ohne Weiterfahrt nach Wien Hütteldorf und 1 von Tulln), 4 Kurse über Tulbingerkogel (davon 3 von Königstetten und 1 von Tulln) und 3 Kurse über Hirschengarten mit Abzweigung nach Tulbingerkogel (davon 2 von Tulln und 1 von Königstetten), an Schultagen außer Samstag insgesamt 5 zusätzliche Kurse (1 von Tulbing, 1 von Königstetten und 3 von Tulln).

An Samstagen reduziert sich das Angebot auf 3 Kurse nach Königstetten und 4 nach Tulln sowie je 4 Kurse von Tulln und von Königstetten nach Mauerbach. An Sonn- und Feiertagen verkehren 3 Kurse nach, sowie von Königstetten von bzw. nach Mauerbach.

Aufgrund der geringen Bedienungshäufigkeit ist anzunehmen, dass die Linie 1066 vor allem von Schülern, nichtmotorisierten älteren Personen und gegebenenfalls von Ausflüglern benützt wird, für den Berufspendelverkehr aber kaum Bedeutung hat.

▪ **Kraftfahrlinie 7789/1521 (Wieselbus-Linie M) Mauerbach – St. Pölten**

Die Linie verkehrt nur an Werktagen und stellt eine Schnellbusverbindung mit der Landeshauptstadt St. Pölten dar. Es bestehen zwei Morgenverbindungen ab Mauerbacher Busbahnhof nach St. Pölten und zwei Nachmittagsverbindungen sowie freitags eine Mittagsverbindung, retour.

▪ **Nachtbuslinie N8BUZZ Hütteldorf – Gablitz**

Diese Linie beinhaltet insgesamt 3 Fahrten, wobei Mauerbach nur von 2 Kursen angefahren wird: um 0.50 Uhr sowie um 3.35 Uhr ab Hütteldorf. Der Nachtbus verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen.

### 2.3.1 Schlussfolgerung

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist für Mauerbach insbesondere die Postautobuslinie 1070 (VOR 249/250), die zwischen Mauerbach und Wien-Hütteldorf verkehrt, von Bedeutung. Diese Linie weist im Hinblick auf die Anzahl der Kurse sowie die Bedienungsdauer und -intervalle ein gutes Angebot auf, nachteilig für die Benutzungsattraktivität wirkt sich jedoch die im Vergleich zum Auto relativ lange

Fahrzeit nach Wien aus und die Tarifzone außerhalb von Wien - trotz der unmittelbaren Nachbarschaft zu Wien und der hohen Pendlerate.

Die Siedlungsgebiete „Allerheiligenberg“ und das Siedlungsgebiet „Steinbach“ sind im Hinblick auf die Bedienungshäufigkeit und Haltestellendichte unterversorgt, dies ist aber angesichts der peripheren Lage dieser Gebiete zu erklären. Im Interesse einer möglichst kurzen Fahrzeit für alle Busbenützer scheint eine Einbeziehung der abseits gelegenen Siedlungsgebiete öfter als die geplanten vier Schleifen kaum durchsetzbar.

Für diese Siedlungsgebiete müsste ein entsprechend „wendiger“ Zubringer zwischen der Hauptstrecke der Buslinien entlang der Hauptstraße und den abseits gelegenen Siedlungsgebieten eingerichtet werden, was allerdings nur durch die Gemeinde selbst initiiert werden könnte.

Ferner wäre zu überlegen, in Haltestellenbereichen Fahrradabstellrichtungen („Bike-&-Ride“) bzw. zusätzliche Parkmöglichkeiten („Park-&-Ride“) vorzusehen. Durch diese Maßnahmen könnte für jene Bewohner Mauerbachs, die in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung keine Haltestelle vorfinden, ein Anreiz für den Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel geboten werden.

## 2.4 Motorisierter Individualverkehr

### 2.4.1 Straßennetzhierarchie

In Mauerbach werden folgende Straßentypen unterschieden:

- Hauptverkehrsstraßen;
- Sammelstraßen und Anliegerstraßen.

#### Hauptverkehrsstraßen:

Hauptverkehrsstraßen dienen neben dem Quell- und Zielverkehr (= jener Verkehr, dessen Quellen bzw. Ziele unmittelbar an der betrachteten Straße liegen) auch dem überörtlichen Durchgangsverkehr.

In Mauerbach sind die Hauptstraße (L121), die Hirschengartenstraße (L2012), die Allhangstraße (L2127) sowie die von der L121 in Richtung Tulbingerkogel abzweigende L2128 als Hauptverkehrsstraßen anzusehen.

Auf den Hauptverkehrsstraßen – insbesondere der L121 – bündelt sich das Verkehrsaufkommen zum einen aus dem Verkehrsaufkommen der Wohngebiete (Berufsverkehr - Arbeitsweg nach bzw. von Wien), zum anderen ist ein Teil Durchzugsverkehr sowie Werksverkehr resultierend aus den an der Hauptstraße gelegenen Betrieben. An Wochenenden wird der Werkverkehr durch den regionalen Freizeitverkehr (Naherholungsgebiet Wienerwald) abgelöst.

Im Ortsgebiet sind entlang der Hauptstraße aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche und der vielfach vorhandenen Querbeziehungen Konflikte vorprogrammiert.

Entlang der Hauptstraße und Allhangstraße wurden folgende Bereiche mit Konfliktpotenzial festgestellt:

- Kreuzungsbereich Allhangstraße - Hauptstraße: unattraktive Querungsmöglichkeiten für Fußgänger aufgrund ungünstiger Sichtverhältnisse (kurviger Straßenverlauf, vorgelagerte Bebauung);
- Bereich vor der Raiffeisenkasse: fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger und schlechte Sichtverhältnisse aufgrund kurvigen Straßenverlaufs;
- Bereich vor dem Kindergarten (Kreuzbrunn): querende Kinder;
- Keine Querungshilfen im Bereich der beiden Lebensmittelmärkte BILLA und SPAR, die ihren Standort an der Hauptstraße haben;

- Bereich Waldgasse: schlechte Sichtverhältnisse und daher Konfliktpotenzial zwischen Anliegerverkehr Waldgasse und Hauptstraße;
- Bereich Sulzwiese: schlechte Sichtverhältnisse und daher Konfliktpotenzial zwischen Anliegerverkehr des neu gewidmeten Wohngebiets westlich des Hirschengartenbachs und der Allhangstraße;
- Ein Gestaltungsbedarf besteht auch an der Kreuzung Hauptstraße – Heiligenbergstraße (Platz vor der Bank AUSTRIA-Filiale), da dieser Bereich für Untermauerbach die Funktion eines Ortsteilzentrums erfüllt und hier zahlreiche Querbeziehungen vorhanden sind.

Für die Verkehrssicherheit von wesentlicher Bedeutung ist weniger das Verkehrsaufkommen, sondern das Geschwindigkeitsverhalten der Kfz-Lenker. Für den Bereich der Hauptstraße liegen Geschwindigkeitsmessungen vor, die das Kuratorium für Verkehrssicherheit im Juni 1999 durchgeführt hat. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Geschwindigkeitsüberschreitungen dort am größten waren, wo die Fahrbahn entsprechend breit und ungestaltet ist und daher förmlich zum Schnellfahren einlädt<sup>3</sup>.

Daten über aktuelle Geschwindigkeitsmessungen oder über das Verkehrsaufkommen liegen dem Verfasser nicht vor.

Generelle Zielsetzungen für Hauptverkehrsstraßen im Ortsgebiet sind das Herabsetzen des Geschwindigkeitsniveaus des motorisierten Individualverkehrs auf ein im Ortsgebiet erträgliches Maß und die Entschärfung der vorhandenen Konfliktbereiche. Dazu sind insbesondere folgende Maßnahmen geeignet:

- Schaffung von „Torsituationen“ an den Ortseinfahrten, um dem Kraftfahrzeuglenker den Beginn des Siedlungsgebietes optisch zu verdeutlichen und die Herabsenkung der Geschwindigkeit einzuleiten;
- generelle Verringerung des Fahrbahnquerschnitts (seitens der zuständigen Straßenbauabteilung wird für die L121 eine Fahrbahnbreite von insgesamt 6,0 m bis 6,4 m für notwendig erachtet; eine Reduktion auf 5,5 m ist nur punktuell [an besonders neuralgischen Punkten] denkbar);
- Gestaltungsmaßnahmen in Bereichen mit erhöhtem Konfliktpotential (z.B. Schaffung erleichterter Querungsmöglichkeiten durch Errichtung von Mittelinseln, Vorziehen der Gehsteigkante bis zum Fahrbahnrand).

#### **Sammel- und Anliegerstraßen:**

Sammelstraßen dienen neben dem Quell- und Zielverkehr dem Verkehr zwischen Anlieger- und Hauptverkehrsstraßen. In Mauerbach üben folgende Straßenzüge Sammelstraßenfunktion aus:

Ortsteil Mauerbach:

- die Straße „Auf der Sulz“ zwischen der Haanbaum- und der Allhangstraße;

Ortsteil Untermauerbach und Steinbach:

- die Steinbachstraße zwischen der Talgasse und der Hauptstraße;
- die Gerlachstraße zwischen der Aussichtstraße bzw. Guigitzerstraße und der Steinbachstraße;
- die Josef-Track-Straße und

<sup>3</sup> So lag die Durchschnittsgeschwindigkeit der PKW im Bereich vor der Volksschule (Fahrbahnbreite 6,5 m, abmarkierter Fußgängerübergang mit vorgezogener Gehsteigkante) nur bei 45,2 km/h, im Bereich der Einmündung der Rote Kreuz-Gasse in Untermauerbach (Fahrbahnbreite 7,5 m, keine Straßenraumgestaltung) jedoch bei 56,6 km/h (die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt in beiden Bereichen bei 50 km/h). Vor der Volksschule wurde bei den PKWs ferner eine Maximalgeschwindigkeit von 69 km/h gemessen, bei der Einmündung der Rote Kreuz-Gasse jedoch eine Maximalgeschwindigkeit von 89 km/h.

— die Goethestraße.

Alle übrigen Straßen sind als Anliegerstraßen bzw. -wege zu qualifizieren, die ausschließlich dem Quell- und Zielverkehr dienen.

Aus eigener Beobachtung und lt. Angaben der Gemeinde bestehen Konflikte infolge überhöhter Fahrgeschwindigkeit vor allem in der Steinbachstraße und der Gerlachstraße.

Soll eine Verkehrsberuhigung erreicht werden, sind zusätzlich zu verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder Wohnstraßen) auch gestalterische Maßnahmen notwendig. Zu nennen wären Fahrbahnverengungen und –verschwenkungen, Parkbuchten mit Baumpflanzungen u.dgl. Aufpflasterungen und Schwellen sind aufgrund der damit verbundenen Lärmentwicklung, auch infolge des Stop & Go-Verhaltens von Kfz-Fahrern, weniger zu empfehlen.

#### **2.4.2 Schlussfolgerung**

Aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen und der topografischen Verhältnisse resultiert das Verkehrsaufkommen im Bereich der Wohngebiete abseits der Hauptstraße im Wesentlichen aus dem Quell- und Zielverkehrsaufkommen der anliegenden Bewohner selbst („hausgemachter Verkehr“).

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmer kann durch eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeiten erreicht werden. Die Einführung einer Tempo-30-km/h-Zone ist erfahrungsgemäß jedoch kaum exekutierbar und bauliche Gestaltungsmaßnahmen, die zu einer Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit führen, sind mit hohen Kosten verbunden, die die Gemeinde tragen müsste. Diese Maßnahmen müssten daher etappenweise umgesetzt werden. Dringend zu empfehlen sind sicherheitstechnische Verbesserungen an viel frequentierten Querungsbereichen an Hauptverkehrsstraßen.

Um das Verkehrsaufkommen auf den Wohnsiedlungsstraßen abseits der Hauptstraßen nicht wesentlich zu erhöhen, sind Maßnahmen, die zu einer erheblichen Siedlungsverdichtung in den anliegenden Wohngebieten führen, zu vermeiden. Neue Wohnbaulandflächen oder sonstige verkehrsinduzierende Nutzungen bzw. Siedlungsverdichtungen sind daher an Hauptverkehrsstraßen vorzusehen, um das Verkehrsaufkommen an Ort und Stelle zu bündeln.

### 3 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung in der Gemeinde

Die Basis für die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bilden die Strukturdaten der Gemeinde (z.B. Bevölkerungsentwicklung), überörtliche Rahmenbedingungen wie der Verflechtungsgrad der Gemeinde mit Umlandgemeinden und die Qualität des öffentlichen Verkehrssystems.

#### 3.1 Bevölkerungsentwicklung in Mauerbach

- Die demographische Entwicklung Mauerbachs zeigt seit den 70er Jahren ein im Vergleich zum Bezirksdurchschnitt starkes Ansteigen der Bevölkerungszahl (Zunahme von über 40 %), das seit den 90er Jahren allerdings sehr gebremst erfolgte. Mit der Bevölkerungszunahme geht – in Kombination mit der allgemeinen Zunahme des Motorisierungsgrades - ein Anstieg des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens einher.
- Vor rund zwei Jahren eine Flächenwidmungsplanänderung in Rechtskraft getreten<sup>4</sup>, die nach Vollaussnutzung der neuen Wohngebiete eine Zunahme der Bevölkerungszahl von rund 125 – 215 Personen<sup>5</sup> erwarten lässt. (Bevölkerungszuwachs um 4 bis 6 %).
- Wohnbaulandreserven bestehen gemäß bisheriger Rechtslage des Flächenwidmungsplans in Form von verstreut liegenden Baulücken, weiters stellen der Altbaubestand in Form von Sommerwohnhäuschen (vor allem im Siedlungsgebiet „Allerheiligenberg“, die zum Teil unbewohnt sind) eine so genannte „versteckte“ Baulandreserve dar. Nach Angaben der Gemeinde werden diese Grundstücke zwar langsam, aber kontinuierlich durch Neubauten ausgetauscht.

#### 3.2 Baulandentwicklung / -nachverdichtung

- Eine Baulanderweiterung in peripheren Lagen ist aufgrund überörtlicher Nutzungsbeschränkungen weitgehend ausgeschlossen (regionale Siedlungsgrenzen, Landschaftsschutzgebiet).
- Eine Nachverdichtung der bestehenden Wohngebiete in Form der Verkleinerung der Mindestbauplatzgröße wurde im Rahmen der letzten Bebauungsplanänderung vom Gemeinderat abgelehnt.
- Baulücken im Bereich Hauptstraße (L121): Der Sportplatz an der Waldgasse stellt die einzige größere Baulücke dar und hat den Vorteil, dass sie sich im Gemeindebesitz befindet. Zu klären wäre im Falle einer Wohngebietsentwicklung die Frage einer geeigneten verkehrssicheren Anbindung an die Hauptstraße (siehe hierzu unter Pkt. 4.2.1) sowie die Frage der Hochwassersicherheit (ein Teil der Fläche liegt innerhalb der Gelben Gefahrenzone bzw. der 100-jährlichen Überflutungszone).
- Die Betriebsgebietszonen sowohl am westlichen Ortsende vom Ortsteil Mauerbach – unter anderem Standort des Gemeindeamtes – als auch im Ortsteil Kreuzbrunn sind bisher nicht vollständig verwertet.

<sup>4</sup> Festlegung von Wohngebieten im Bereich der beiderseits des Hirschengartenbachs liegenden Betriebsgebietsbrachen (Teilabänderung des Örop Nr. 01-2009).

<sup>5</sup> Werte sind in Ableitung der festgelegten Einwohnerdichte je ha errechnet

### 3.3 Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs

- Der motorisierte Individualverkehr wird aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur von Mauerbach weiterhin Bedeutung haben und nicht wesentlich zu reduzieren sein.
- Durch die Zunahme persönlicher Mobilität (Zunahme der Freizeit der Erwerbstätigen, Erhöhung des Motorisierungsgrades) wird sich die Zahl der Wege erhöhen. Zudem ist der Wienerwald Naherholungsraum des Ballungsraumes Wien. Es ist angesichts der allgemeinen demografischen und gesellschaftlichen Entwicklung (z.B. Zunahme des Anteils von „mobilen“ PensionistInnen, Flexibilisierung von Arbeitszeiten) damit zu rechnen, dass die Bedeutung von Erledigungsfahrten und des Freizeitverkehrs unter der Woche zunehmen werden.
- Eine flächendeckende Vollversorgung aller Bewohner Mauerbachs mit einem „traditionellen“ öffentlichen Verkehrsmittel wie dem Autobus ist aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur und der Straßenverhältnisse nicht umsetzbar.

### 3.4 Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs

- Im Jahr 2009 erfolgte eine Verbesserung im Hinblick auf die Zahl der Busfahrten nach bzw. von Wien. Die abseits gelegenen Siedlungsgebiete Allerheiligenberg und Steinbach werden statt zweimal nun viermal angefahren.
- Das verbesserte Bedienungsangebot im öffentlichen Personenverkehr und das Erfordernis der Sanierung der öffentlichen Haushalte (Bund, Land) lassen eine wesentliche Ausweitung des ÖV-Angebots in Mauerbach unwahrscheinlich erscheinen.
- In Ergänzung zu den Linienbussen sind daher alternative und flexible Systeme erforderlich, die als lokale Zubringer zwischen den peripher gelegenen Siedlungsgebieten und den Bushaltestellen an der Hauptlinie fungieren (Anrufsammeltaxis u.dgl.).

## 4 Ziel- und Maßnahmenkonzept

Die räumlich verortbaren Zielsetzungen und Maßnahmen sind der Plandarstellung zum Verkehrskonzept zu entnehmen.

### 4.1 Landesentwicklungskonzept Niederösterreich

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, hat das Land eine Reihe von Maßnahmen gesetzt und sich zu einem generellen Leitbild bekannt. Die wesentlichen Grundaussagen sind dabei:

► **Verkehr vermeiden.** Unter der Prämisse, dass der Gesamtverkehr nicht so rasch wie bisher zunehmen darf, muss versucht werden, weniger Verkehr entstehen zu lassen. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Darunter ist nicht die zwanghafte Vermeidung des Verkehrsaufkommens durch Einschränkung der Mobilität zu verstehen, sondern das Schaffen von Strukturen, die weniger Verkehr erzeugen. Dazu bedarf es einer räumlichen Anordnung der Daseinsgrundfunktionen in solcher Weise, dass Wohnen, Arbeiten, Ausbilden, Erholen und Einkaufen wieder einander näher gebracht werden.



Foto: SCS Verkehr

► **Prinzip der kürzesten Wege.** Verkehr vermeiden wird im Bereich der örtlichen Raumordnung durch eine Siedlungsentwicklung nach dem Prinzip der kürzesten Wege unterstützt. Die Siedlungsentwicklung soll so erfolgen, dass der Zuwachs der durchschnittlichen Verkehrsleistung ein Minimum wird. Das erfordert kompakte Siedlungen und eine Durchmischung der Funktionen, die es wahrscheinlich werden lässt, dass manche Wege auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden können.



Foto: Abteilung Gesamtverkehrsentwicklung

► **Dezentrale Konzentration.** Verkehr vermeiden wird im überörtlichen Bereich durch das Prinzip der dezentralen Konzentration ermöglicht. Eine relative Konzentration von Versorgungseinrichtungen für Güter und Dienste verhindert das Entstehen eines flächigen und diffusen Verkehrs. Wer an Zentralen Orten eine Reihe von Einrichtungen konzentriert vorfindet, der kann Einkäufe oder die Inanspruchnahme von Dienstleistungen koppeln und sich manche Wegstrecken ersparen.

► **Verkehr verlagern.** Dieser zweite wesentliche Grundsatz bedeutet: Der nicht vermeidbare Verkehr muss unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben zunehmend auf jene Verkehrsträger verlagert werden, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen zeigen. Die geringen Weglängen im innerörtlichen Personenverkehr sollen vorrangig zu Fuß, mit dem Rad, in größeren Siedlungsgebieten auch mit Öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt mit dem Auto zurückgelegt werden. Im regionalen Bereich sind längere Wegstrecken vom PKW auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu verlagern.

Abb.: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungskonzept NÖ, Hrsg.: NÖ Landesregierung, September 2004

In **räumlicher Hinsicht** sieht das Landesentwicklungskonzept für das **Wiener Umland** in den dicht bebauten Entwicklungsachsen die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs zum Vorrangsystem gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vor. Außerhalb dieser Siedlungsachsen soll der öffentliche Verkehr zum Konkurrenzsystem gegenüber dem motorisierten Individualverkehr entwickelt werden. In der Spätverkehrszeit soll der öffentliche Verkehr die Funktion der Grundversorgung übernehmen. Aus Umwelt- und Belastungsgründen sollen dem motorisierten Individualverkehr ferner bauliche und

organisatorische Grenzen gesetzt, den Fußgängern und Radfahrern dagegen ausreichender Bewegungsraum zur Verfügung gestellt werden.

Mit der 6. Novelle des NÖ ROG 1976 (LGBl. 8000-10) wurde das verkehrspolitische Leitbild des Landes in die generellen Leitziele der Raumordnung integriert. So nennt § 1 Abs. 2 Z. 1 lit. e folgendes „generelles Leitziel“:

„Bedachtnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf

- möglichst geringes Gesamtverkehrsaufkommen;
- Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben (unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben);
- möglichst umweltfreundliche und sichere Abwicklung von nicht verlagerbarem Verkehr.“

Gemäß § 13 Abs. 1 NÖ ROG 1976 idGF hat die Gemeinde das örtliche Raumordnungsprogramm „ausgehend von den Leitziele und den Ergebnissen der Grundlagenforschung“ per Verordnung aufzustellen. Damit sind sowohl die Ergebnisse des Verkehrskonzeptes als auch die genannten verkehrspolitischen Leitziele des NÖ ROG 1976 idGF im örtlichen Raumordnungsprogramm entsprechend zu berücksichtigen.

In der Planbeilage zum Verkehrskonzept sind die Planungsempfehlungen – soweit plangrafisch darstellbar – ersichtlich gemacht.

## 4.2 Örtliches Raumordnungsprogramm

### 4.2.1 Wohnbaulandentwicklung

- Nutzung von Flächenreserven, die
  - sich in ortszentraler Lage und an oder in Nähe von Hauptverkehrsstraßen befinden,
  - die durch den öffentlichen Verkehr gut angebunden sind,
  - die sich in Nähe von Gemeinbedarfseinrichtungen befinden und
  - deren Verkehrserschließung keine unwirtschaftlichen Aufwendungen für die öffentliche Hand erfordert.
- Keine Siedlungsverdichtung peripher gelegener Siedlungsgebiete oder infrastrukturell und verkehrsmäßig nur mangelhaft erschlossener Bereiche.

#### **Begründung:**

Eine Konzentration von verkehrsinduzierenden Nutzungen wie Wohnen in verdichteter Bauweise bzw. mit höherer Einwohnerdichte oder betriebliche Nutzungen mit hoher Kundenfrequenz in Nähe von Hauptverkehrsstraßen bündelt das entsprechende Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen.

Die Aufnahmekapazitäten der Hauptverkehrsstraßen für Kfz-Verkehrsaufkommen sind größer als in den Wohnsiedlungsstraßen abseits der Hauptstraßen. Die Wohnsiedlungsstraßen sind zudem erweiterter Wohnbereich der anliegenden Wohnbevölkerung (spielende Kinder, Spazierengehen, Laufen, Nordic-Walken u.dgl.).

#### **Fachliche Einschätzung von (potenziellen) Bauland-Entwicklungsstandorten:**

##### ▪ **Standort Sportplatz an der Waldgasse**

Dieser Standort stellt die einzige größere potenzielle künftige Flächenreserve dar (etwa 1 ha groß), ist aber nicht als Bauland, sondern bisher als „Grünland-Sportstätte“ ausgewiesen. Eine Wohnbaulandentwicklung eignet sich im Sinne der

Verkehrsm minimierung eher als eine Siedlungsverdichtung in peripheren Lagen. Zudem befindet sich die Fläche in fußläufiger Entfernung zum Ortskern von Mauerbach.

Das Areal liegt – getrennt durch den Mauerbach - an der Hauptstraße etwa 180 m vom BILLA-Markt entfernt. Die bisher als Sportplatz genutzte Grünlandfläche ist an drei Seiten von Wohngebiet umgeben. An ihre vierte Seite grenzt das Areal an den Mauerbach, der sich zwischen Hauptstraße und Sportplatz erstreckt.

Die Waldgasse ist nördlich durch eine schmale Brücke an die L121 angebunden, die nur einen Einrichtungsverkehr erlaubt. Eine im Bauland gelegene in der Natur bestehende Stichstraße stellt derzeit die Zufahrt zum Sportplatz dar. Die Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich zur L121 stellen in diesem Abschnitt aufgrund des kurvigen Verlaufs der Hauptstraße ein Konfliktpotenzial dar. Dieses wird sich im Falle einer Wohnbaulandentwicklung ohne Begleitmaßnahmen sicherlich verschärfen.

Südlich ist die Waldgasse durch eine Zweirichtungsfahrbahn an die L121 angebunden. Die Hauptstraße hat in diesem Abschnitt einen geradlinigen Verlauf mit weit besseren Sichtverhältnissen. Allerdings gibt es von hier aus keine direkte Verkehrsanbindung zwischen Waldgasse und dem Sportplatz und der Kfz-Verkehr müsste die gesamte Waldgasse befahren, die eng und steil ist.

Aus Sicht der Verkehrsplanung ist im Falle einer Baulandentwicklung des Sportplatzes zu prüfen, wie eine konfliktfreie Verkehrsabwicklung zwischen der L121 und einem künftigen Wohngebiet an der Waldgasse sichergestellt werden kann.

#### ▪ **Standort Trackstraße**

Im Ortsteil Untermauerbach befindet sich im Einmündungsbereich der Trackstraße in die L121 eine kleinflächige Baulücke. Aufgrund des kurvigen Verlaufs der Trackstraße und der dichten Bepflanzung des angrenzenden Geländes sind die Sichtverhältnisse derzeit unbefriedigend. Eine Verbesserung könnte durch eine flachere Abrundung der Trackstraße oder durch eine Sicherstellung der Freihaltung des angrenzenden Geländes von Bebauung und Bepflanzung erzielt werden.

### **4.2.2 Entwicklungsgrenzen**

Eine Baulanderweiterung in peripheren Lagen ist aufgrund überörtlicher Rahmenbedingungen zwar kaum umsetzbar (regionale Siedlungsgrenzen, Landschaftsschutzgebiet, sonstige naturräumlich bedingte Nutzungsbeschränkungen), jedoch gibt es auch verkehrsplanerische Aspekte zu berücksichtigen.

„Örtliche“ Siedlungsgrenzen (Grenze der Baulandentwicklung) werden in Ergänzung zu den regionalen Siedlungsgrenzen für den Bereich Wienergasse und für den nördlichen Teil des Siedlungsgebietes am Allerheiligenberg empfohlen.

#### **Begründung:**

- Wienergasse. Eine Baulandentwicklung oder Siedlungsverdichtung von Flächen an der Wienergasse ist aufgrund der sehr beengten Straßenbreiten abzulehnen. Im Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan sind zwar größere Straßenbreiten festgelegt, jedoch ist eine entsprechende Straßenabtretung unwahrscheinlich, da die angrenzenden Grundstücke bereits bebaut sind. Im Einmündungsbereich zur Hauptstraße befindet sich weiters ein Gebäude, das gemeinsam mit der RAIKA eine flaschenhalsähnliche zusätzliche Einengung der Wienergasse darstellt.
- Allerheiligenberg: am nördlichen Siedlungsrand von Allerheiligenberg befindet sich eine großflächige Baulücke, die nördlich von einer regionalen Siedlungsgrenze abgegrenzt wird. Die Fläche befindet sich in teils steiler Hanglage, ist bewaldet und aus geologischer Sicht besteht für dieses Gebiet ein Gefahrenpotenzial durch Hangrutschungen. Eine Baulandnutzung und ordnungsgemäße Erschließung dieser Fläche wird neben den Bedenken aus

naturräumlicher Sicht auch aus verkehrstechnischer Sicht als problematisch eingeschätzt.

### 4.2.3 Fuß- und Radwegeverbindungen

Umsetzung des Prinzips der umwegminimierenden Wege im Siedlungsbereich für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer durch Ausweisung von „öffentlichen Verkehrsflächen / Fuß- und Radweg“ im Flächenwidmungsplan sowie Verbesserung der Ausstattungsqualität von Wegen.

(Hinweis: das Thema landschaftsraumgebundene Wege wird im Landschaftskonzept behandelt.)

- Prüfung der Möglichkeiten für die Benutzung des im Flächenwidmungsplan ausgewiesenen Weges entlang des Mauerbachs für den Fuß- und Radverkehr.
- Zwischen Römerstraße und Hauptstraße L121 wurde in der letzten Flächenwidmungsplanänderung ein „Fußweg“ ausgewiesen. Diese Maßnahme hat den Zweck einer wegverkürzenden Verbindung zwischen den beiden Siedlungsteilen an der Römerstraße und der Sulzwiese zum Ortskernbereich von Mauerbach (Volksschule, Schlossparkhalle). Dieser Weg besteht in der Natur noch nicht und ist herzustellen.
- Zwischen der Bäckerstraße und der Römerstraße besteht in der Natur eine Fußwegverbindung (im Gemeindebesitz), die aber im Flächenwidmungsplan nicht entsprechend ausgewiesen ist.
- Die Spazierwege im Bereich des Freizeitareals „Feldwiese“ sind als „Grünland - Sportstätten“ ausgewiesen. Das Areal befindet sich zwar im Gemeindebesitz, dennoch wird zur Sicherstellung dieser Nutzung eine Umwidmung in „öffentliche Verkehrsflächen“ empfohlen. Im Zuge einer Nutzungsintensivierung dieses Areals ist darauf zu achten, dass die Qualität dieser Erholungswege erhalten bleibt. Dazu gehört vor allem die Erhaltung der wegbegleitenden Bäume (siehe hierzu Landschaftskonzept).
- Im Siedlungsgebiet „Allerheiligenberg“ sind im Flächenwidmungsplan am westlichen Siedlungsrand und im nördlichen Siedlungsteil Fußwege ausgewiesen, die eine erhebliche wegverkürzende Funktion haben. Aufgrund der Hanglage sind diese Wege nicht für in der Bewegung eingeschränkte Personen geeignet, ihre Ausstattungsqualität ist jedoch zu verbessern.
- Fuß- und Radwege entlang von Hauptverkehrs- und Sammelstraßen: siehe unter Pkt. 4.4.

#### **Begründung:**

Fuß- und Radwege mit wegverkürzender Funktion sind wichtig für Erledigungszwecke, die nur geringe Wegdistanzen umfassen – z.B. zur Erreichung von Bushaltestellen. Weiters haben Fuß- und Radwege Bedeutung für Naherholungs- und Freizeitwecke. Sie sind somit Teil des „Alltagswegenetzes“ für die Wohnbevölkerung von Mauerbach. Diese Alltagswege sind zu sichern und so zu gestalten, dass Sicherheit und größtmögliche Barrierefreiheit gewährleistet ist. Das gilt insbesondere für die siedlungsintegrierten Wege (Beleuchtung, Oberflächenbefestigung, Entwässerung, Sitzgelegenheiten u.dgl.).

Die Erreichbarkeit von Gemeinbedarfseinrichtungen für Fußgeher- und RadfahrerInnen sowie das Zufußgehen / Radfahren als Erholungs- oder Freizeitwecke im nahen Umfeld der Wohnungen sind zu verbessern, um für möglichst vielen Bewohner eine Alternative zur Verwendung des Kfz zu bieten.

## 4.3 Bebauungsplan

### 4.3.1 Entwicklung der Siedlungsstruktur

Grundsätzlich ist eine Siedlungsverdichtung entlang bzw. im nahen Umfeld von Hauptverkehrsstraßen anzustreben.

In den peripher gelegenen Wohngebieten sind Abänderungen der Bebauungsbestimmungen, die zu einer Erhöhung der Siedlungsdichte führen, zu vermeiden.

#### **Begründung:**

Der überwiegende Teil der Wohngebiete in Mauerbach ist durch einen hohen Durchgrünungsgrad und niedrigem Überbauungsgrad gekennzeichnet. Baufluchtlinien verhindern zudem eine Überbauung von zusammenhängenden Gartenzonen durch Hauptgebäude.

Eine Siedlungsverdichtung bzw. eine erhebliche Zunahme an Haushalten führt zu einer entsprechenden Zunahme des Verkehrsaufkommens in den Wohnsiedlungsstraßen. Das wiederum führt zu einer weiteren Verdrängung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer und zu einer Verringerung der Wohnumfeldqualität.

Hingegen besteht im Falle einer höheren Einwohnerdichte an bzw. in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen aufgrund der besseren Erreichbarkeitsverhältnisse (Angebot einer Reihe von Nahversorgungseinrichtungen an der Hauptstraße in ebener Lage, besseres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln) ein höheres Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund. Wichtig in diesem Zusammenhang ist die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (vgl. nächstes Kapitel).

## 4.4 Sonstige Maßnahmen

Als Voraussetzung für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund sind die Verkehrsbedingungen für den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dazu zählen Maßnahmen, die für Fußgänger- und RadfahrerInnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Weg- und Zeitverkürzung, zur Barrierefreiheit und zur Attraktivierung von Wegen beitragen. Insbesondere die Hauptstraße als direkte Verbindung nach Wien hat angesichts des hohen Verflechtungsgrades mit Wien besondere Bedeutung.

Für eine höhere Akzeptanz zur Benutzung des öffentlichen Verkehrsmittels sind die Erreichbarkeitsverhältnisse zu den Bushaltestellen zu verbessern bzw. die Wegwiderstände so weit als möglich zu minimieren.

Zwischen Mauerbach und Hadersdorf in Wien ist die Schaffung einer gesicherten Radwegeverbindung erforderlich, damit das System „Ride & Bike“ vor allem für PendlerInnen angewendet werden kann.

Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit einem relativ hohen Kostenaufwand verbunden, daher dient die folgende Auflistung als Anregung, die ggf. etappenweise oder bereichsweise umgesetzt werden kann:

- Verbesserung der Querungssicherheit für Fußgänger an der Hauptstraße im Bereich von Gemeinbedarfseinrichtungen wie den Lebensmittelmärkten SPAR und BILLA, Bank AUSTRIA, RAIKA, Volksschule;
- Verbesserung der Querungssicherheit für FußgängerInnen an sonstigen Querungsbereichen mit hoher Frequenz, schlechten Sichtverhältnissen und erhöhtem Sicherheitsbedarf;
- Instandhaltung und Verbesserung der Ausstattung von umwegverkürzenden Fußwegverbindungen in den Siedlungsgebieten;

- Verstärkte Berücksichtigung der Kinder und der Bedürfnisse in der Bewegung eingeschränkter Personen im Sinne der Gleichbehandlung aller Mobilitätsbedürfnisse;
- Einrichten von „Torsituationen“ in den Ortseinfahrten durch optisch wirksame und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen;
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten auf den Sammelstraßen in den Wohngebieten in den Siedlungsgebieten „Allerheiligenberg“ und „Sulzwiese“ durch gestalterische und organisatorische Maßnahmen;
- Schaffung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Umgebungsbereich von öffentlichen Gebäuden, Nahversorgungseinrichtungen und Bushaltestellen.

## **5 Anhang**

### **5.1 Plandarstellung zum Verkehrskonzept**