

Verkehrskonzept Lobauvorland

1. Informationsveranstaltung **Ergebnisdokumentation**

Helmut Hiess

Wien, 8. Juli 2015

GZ 15392

KONTAKTADRESSE:

ROSINAK & PARTNER Ziviltechniker GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien,
Tel. (+431) 544 07 07, Fax (+431) 544 07 27, email: office@rosinak.at, <http://www.rosinak.at>
Firmenbuchzahl FN 140466 v; Handelsgericht Wien; UID: ATU39942201

Verkehrskonzept Lobauvorland

1. Informationsveranstaltung

Ergebnisdokumentation

Ort: Sozialmedizinisches Zentrum Ost – Donauespital

1220 Wien, Langobardenstraße 122

Zeit: Mittwoch, 1.7.2015, 17:30 – 20:30 Uhr

1. PROGRAMM

- (1) Begrüßung
- (2) Vorstellung der Ziele und des Ablaufs der Veranstaltung
- (3) Vorstellung des Projekts Verkehrskonzept Lobauvorland
- (4) Präsentation der ersten Ergebnisse der Analyse
- (5) Stellungnahmen und Verständnisfragen
- (6) Sammlung von Wünschen und Sorgen an den Arbeitstischen
- (7) Abschluss und Ausblick

Anhang: Dokumentation der Arbeit an den Arbeitstischen

2. ERGEBNISDOKUMENTATION

(1) Begrüßung

Philipp FLEISCHMANN (MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung, Dezernatsleiter für den 22. Bezirk) begrüßt die TeilnehmerInnen, erläutert den Auftrag Verkehrskonzept Lobauvorland und stellt das Auftragnehmerteam, die Rosinak & Partner ZT GmbH vor. Das Auftragnehmerteam erarbeitet einen Vorschlag für das Verkehrskonzept und organisiert und moderiert die begleitenden drei Informationsveranstaltungen.

(2) Vorstellung der Ziele und des Ablaufs der Veranstaltung

Helmut HIESS (Rosinak & Partner ZT GmbH, Auftragnehmerteam) stellt die Ziele und den Ablauf der ersten Informationsveranstaltung vor. Ziele der Veranstaltung sind:

- die Vorstellung des Projekts: Ziele, Aufgaben, Zeitplan, AkteurInnen,
- die Präsentation der bisher vorliegenden Analyseergebnisse,
- die Sammlung von Wünschen, Sorgen und Anregungen der BürgerInnen als Input für die weitere Arbeit des Planungsteams.

(3) Vorstellung des Projekts Verkehrskonzept Lobauvorland

Michael SZEILER (Rosinak & Partner ZT GmbH) stellt das Projekt Verkehrskonzept Lobauvorland vor. Dabei geht es um

- die Entwicklung eines kurz- und mittelfristigen Verkehrskonzeptes für das Gebiet des Lobauvorlandes,
- die Schaffung einer Grundlage für die Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Folgender zeitlicher Ablauf ist vorgesehen:

1. Grundlagenerhebungen, Ausgangslage, Problemanalyse: Mai, Juni 2015
2. 1. Informationsveranstaltung: 1.7.2015
3. Verkehrsprognose basierend auf räumlichen Stadtentwicklungsszenarien: Juli 2015
4. Entwicklung eines Rohentwurfs des Verkehrskonzepts: August, September 2015
5. 2. Informationsveranstaltung: Herbst 2015
6. Überarbeitung und Fertigstellung des Verkehrskonzepts: Oktober bis Jänner 2016
7. 3. Informationsveranstaltung: Jänner 2016

Folgende Institutionen und AkteurInnen sind einbezogen:

- MA 21 – Dezernat 2N: Auftraggeber
- Bezirk
- Weitere Fachdienststellen des Magistrats
- Wiener Linien

- Rosinak & Partner ZT GmbH: Auftragnehmerteam
- Bürgerinnen und Bürger des Planungsgebiets: Information und Konsultation

Als wesentliche Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen:

- Das dynamische Bevölkerungswachstum in Wien: derzeit ca. 25.000 Einwohner / Jahr.
- Der Stadtentwicklungsplan und das neue Fachkonzept Mobilität Wien – „miteinander mobil“ mit dem mittel- bis langfristigen Ziel, den Pkw-Verkehrsanteil von 27 % auf 20 % zu reduzieren und den Anteil der Fußgänger, Radfahrer und ÖV-Nutzer zu erhöhen.
- Die Planungen im übergeordneten Straßennetz: Spange Seestadt und Stadtstraße Aspern, S1 Nord, Umfahrung Raasdorf, Umfahrung Groß-Enzersdorf, S1 Lobau- und Donauquerung.
- Die Planungen im hochrangigen ÖV-Netz: Verlängerung Linie 25 von Aspern in die Seestadt.
- Das Projekt „Neue Lobau“ – Naherholungsgebiet der MA 22.

(4) Präsentation der ersten Ergebnisse der Analyse

Michael SKORIC (Rosinak & Partner ZT GmbH) präsentiert die Ergebnisse der Analyse zu den Themen:

- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Kfz-Verkehr
- Unfalldaten

Folgendes Zwischenresümee wird vom Bearbeiterteam gezogen:

- Der Ausbauzustand der Straßen ist für FußgängerInnen und RadfahrerInnen unzureichend.
- Die Kfz-Verkehrsstärken sind in den Erschließungsstraßen der Wohngebiete teilweise unangemessen und unzumutbar hoch.
- Im Umfeld von Schulen bestehen teilweise Verkehrssicherheitsprobleme.
- Die flächenhafte Erschließung im öffentlichen Verkehr funktioniert grundsätzlich gut. Hinsichtlich Komfort (Ausstattung Haltestellen, Auslastung während der Spitzenstunden) und direkter Linienführung (Richtung Seestadt, U 2, etc.) besteht Verbesserungspotenzial.

(5) Stellungnahmen und Verständnisfragen

Herr MUTZEK (BürgerInnennetzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ-Nordost) stellt die Sicht des Bürgernetzwerkes dar und verweist vor allem auf die regionale und überregionale Verkehrsproblematik, die durch den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes (S1, S8 zwischen Wien und Bratislava) entstehen wird. Diese überregionalen und regionalen Zusammenhänge wirken auch auf das Lobauvorland und sollten daher in die Planungen einfließen.

Frau ERBLICH (Bürgerinitiative Rettet das Lobauvorland) beschreibt die Situation aus der Sicht der Bürgerinitiative. Der zunehmende Kfz-Verkehr, die Schleichwege durch schmale Gassen, in denen es nicht einmal Gehsteige gibt, führen zu großen Problemen für Fußgänger, Radfahrer, Schüler, die Verkehrssicherheit und die Umweltbelastung.

Manfred CHYBA (Siedlerverein Essling) stellt die Situation aus der Sicht des Siedlervereins Essling dar und plädiert für eine Verkehrslösung, die nicht zu einer einseitigen Mehrbelastung eines Teils der Bevölkerung führt.

Verständnisfragen betreffen vor allem die Gebietsabgrenzung und die Berücksichtigung regionaler sowie überregionaler Vorhaben.

(6) Sammlung von Wünschen und Sorgen an den Arbeitstischen

An moderierten Arbeitstischen haben die TeilnehmerInnen die Gelegenheit, in Gruppen ihre Einschätzungen und Stellungnahmen zu folgenden Fragen zu diskutieren und zu dokumentieren:

- Was wurde bei den Erhebungen übersehen, was fehlt noch?
- Welche Wünsche haben Sie an das Verkehrskonzept?
- Welche Sorgen verbinden Sie mit dem Verkehrskonzept?
- Was ist sonst noch wichtig, welche Anregungen wollen Sie dem Planungsteam mitgeben?

Die Ergebnisse zu den Arbeitstischen werden von den TischmoderatorInnen im Anschluss in einer kurzen Zusammenfassung präsentiert und stehen im Anhang des Ergebnisprotokolls bereits geordnet nach Schwerpunktthemen zur Verfügung.

(7) Abschluss und Ausblick

Helmut HIESS (Rosinak & Partner ZT GmbH) weist darauf hin, dass die Dokumentation der Informationsveranstaltung, die Präsentation der Analyseergebnisse und die Ausstellungsplakate unter www.rosinak.at (unter Neuigkeiten, Lobauvorland) zur Verfügung gestellt werden. Anregungen, Ideen und Vorschläge können bis Ende Juli an die E-Mail-Adresse: lobauvorland@rosinak.at übermittelt werden.

Philipp FLEISCHMANN (MA 21) bedankt sich für die Teilnahme und die Mitarbeit und verweist auf die weiteren geplanten Informationsveranstaltungen. Einladungen werden wieder an die Haushalte des Planungsgebietes verschickt.

Wien, 8.7.2015

Helmut Hiess e.h.

GZ 15392/Ber./VK_Lobauvorland_1_Informationsveranstaltung_Ergebnisdokumentation_20150708.doc/Ro-Alt

Verkehrskonzept Lobauvorland

1. Informationsveranstaltung am 1.7.2015

ANHANG

Dokumentation der Arbeit an den Arbeitstischen

WÜNSCHE

Fußgänger, Verkehrssicherheit

- Gehsteig Viktor Wittner → Lannesstraße, Richtung Bushaltestelle, Arztgasse (98A), Schulweg!!, überqueren der Viktor Wittnergasse für Kinder in der Früh nicht möglich
- Fuß- und Radverkehrsstreifen dort, wo keine Gehsteige absehbar sind (Freiland)
- Gehwege überall herstellen
- mehr Gehsteige, mehr Querungen, Sicherheit am Schulweg
- mehr Gehsteige und Sicherheit für Fußgänger
- Schulumfeld → Gehsteige, Radwege & gesicherte Querungsmöglichkeiten besonders wichtig
- Gehsteige & Radwege
- Wunsch: akute Maßnahmen an gefährlichen Stellen
- Verlängerung Gehweg Lobaugasse zum Erholungsgebiet Lobau (Parkplatz Saltenstraße)
- Gehweg Saltenstraße und Brockhausengasse

- mehr Sicherheit für Schüler aber auch Autofahrer Rosolien Klodergasse / Schofferhoferstraße und bei Schule Kirschenallee / Viktor Wittnergasse (Unfälle)
- Gehweg vor der Schule wirklich als Gehweg umgestalten (Widmung)
- Radwege und Fußwege z. B. weißer Strich zur Sicherheit auch für Schüler (Wiethestraße)
- Gehwege an Haupttrouten! (Lannesstraße)
- Gehsteig errichten Ecke Viktor-Wittnergasse / Lannesstraße
- Ecke Heustadelgasse mit Biberhaufenweg, bitte einen Zebrastreifen über den Biberhaufenweg!!
- Colerugasse: Schutzweg für Schüler und auch Autoparkplätze weg
- Verkehrsberuhigung, Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Sicherheit für Schüler
- mehr Platz für Kinder
- Schutzwege: Heustadelgasse / Hoechlegasse, Heustadelgasse / Lobaugasse
- Gehsteige: Lobaugasse, Lohwaggasse, etc.

- Ampelanlage (Fußgänger), Essling (bei Kirche)
- Sofortmaßnahmen: z. B. Gehsteige an gefährlichen Stellen
- Geschwindigkeits- bzw. Verkehrskontrollen
- Fußgängerübergänge Viktor-Wittner-Gasse, Arztgasse, Heustadelgasse, Lannesstraße

Verkehrsorganisation, Verkehrsberuhigung

- Stopp oder Nachrang, Baranygasse / Heustadl (kann Straße nicht sehen, wenn von O → W)
- Begegnungszonen
- Einbahnregelung: → Viktor-Wittner-Gasse, ← Ultzmanngasse, Geschwindigkeitskontrollen
- 30er-Zone exekutieren!!!
- Verkehrsorganisation nach „Spinnenprinzip“ → kommt rein, aber nicht mehr raus (vgl. 1. und 3. Bez.)
- Wunsch: Mischverkehr mit Rücksichtnahme
- wechselseitiges Parken als „Bremse“
- Wo kann eine Entlastung erfolgen (nicht nach Floriani-Prinzip)?
- Wunsch nach BEZO → Legalisierung des Parkens im Straßenraum (damit Gegenverkehr möglich)
- kein Durchzugsverkehr im verkehrsberuhigten Bereich → auf die leistungsfähigen Achsen verlagern

- Maßnahmen, dass 30 km / h eingehalten werden
- Tempokontrollen in der Heustadelgasse
- Entlastung neuralgischer Punkte
- „Schleichwege“ unterbinden
- Verkehrsberuhigung der Ortskerne (zu viel Autodurchzugsverkehr)
- Verkehrsberuhigung: Einbahnsystem, Fahrbahnversätze
- „grätzlweise Betrachtung“: jedes Grätzl wird über Hauptstraßen erschlossen! kein Durchzugsverkehr
- Verkehrsberuhigung am Schulweg!
- Einbahn in Viktor-Wittner-Gasse vor Schule
- Vorbereich Volksschule: Einbahn Richtung Osten
- Begegnungszonen lösen illegales Parken auf schmalen Straßen (vorgegebene Parkfläche!)
- „Begegnungszonen“ statt Gehsteigen in allen schmalen Siedlungswegen

- Tempo 30-Piktogramme am Anfang und Wiederholungen im Gebiet
- Abgrenzung der Parkplätze auf den Straßen, Trennung zwischen Gehweg, Parkplatz
- Schleichwege reduzieren und sicherer für Rad und Fußgänger (Schüler)
- Testphase Einbahnsystem verändern → Evaluierung
- Ampelregelung Telefonweg / Raphael Donner Allee
- Tempo 30-Zonen betonen! → Piktogramme
- Einbahnregelungen: Heustadelgasse, Lobaugasse, etc.
- Einbahnsystem um Durchzugsverkehr zu stoppen - z. B. Viktor-Wittner-Gasse
- Schleichrouten durch Einbahnen unterbinden
- 30er Piktogramme und Schwellen in der Lobaugasse
- Interessenausgleich: Verbindungen regelmäßig ändern, um Belastung gerecht zu verteilen
- generell Idee der Einbahnregelungen nochmal prüfen

Radverkehr

- Radroutenverbesserung Aspern - Essling
- durchgehende Radwege Ost - West, Süd - Seestadt
Idee: Verbindung Reinholdgasse - Brockhausengasse
- Radwege nicht auf Straße
- Radweg Essling (Viktor-Wittner-Gasse), Arztgasse - Heustadelgasse baulich getrennt! oder nur Bus und Rad
- Radweg in die Lobau und Aspern
- bestimmte Straßen für Rad und Bus bestimmt
- City-Bike, Abstellanlagen für Fahrräder
- Radverkehr: Verkehrsberuhigung, dann Radverkehr auf Fahrbahn (aber nicht neben Parkstreifen)
- Fertigstellung des Radweges bis zur Schule Heustadelgasse
- Radfahr-Ziele: Schule, U2 (Seestadt, Donauspital), Lobau, Ortszentren

- Brockhausengasse sichere Radwege-Verbindung, kein Mehrzweckstreifen, gemischte Rad- und Fußwege
- bessere Ampelphasen bei Autobahn → Grünphase
- breitere Radwege
- Radroute entlang Lobau: Lückenschluss Reinholdgasse - Brockhausengasse
- Radweg für Brockhausengasse zur Lobau
- Radwege: Schrägen für Grundstücksauffahrten stellen Gefahr dar → BREITER
- in der Früh nicht sichere Radroute Essling / Aspern (Heustadel (Schule)) und Volksschule
- Rad-Hauptroute: Arztgasse → Heustadelgasse → Langobardenstraße
- Radweg bis zum Friedhof Essling weiterführen
- Brockhausengasse → Einbahn und Radweg möglich

Kfz-Verkehr

- grüne Welle für Einfahrtsstraßen → unnötige Stauungen verhindern
- zusätzliche Donauquerung (würde Entlastung bringen)
- Ampelschaltungen auf Groß-Enzersdorfer-Straße optimieren (für Kfz-Verkehr)
- wenn Neubebauung → Konzepte, damit zusätzlicher Autoverkehr minimiert wird
- kein zusätzlicher MIV durch Neubebauungen → leistungsfähiger ÖV
- keine Umfahrungsstraße (Schleichroute) durch das Siedlungsgebiet (Konsens am Tisch)
- pro Autobahn mit entsprechender Anbindung an Tangente
- ~~T 30~~ → T 40 → nur Nachteile (Bus,)
- fehlende Donaubrücke
- neue Donaubrücke!
- Seestadt Entlastungsstraße
- kleine Verbindungsstraße statt Autobahn Stadtstraße!

- zusätzlichen Autoverkehr aus Seestadt berücksichtigen (Lannesstraße oder Biberhaufenweg)
- Donauquerung zwischen Hainburg und Südosttangente
- Alte „innere Variante“ der S1 wäre bessere Lösung für die Seestadt und den Bezirk gewesen

ÖV

- ÖV stärken um MIV zu reduzieren
- dringend: Schnell-Straßenbahn Aspern → Groß-Enzersdorf
- öffentlichen Verkehr großzügig ausbauen statt Autobahnen
- Bus 88A nach Groß-Enzersdorf
- 98A wieder einführen: alte Streckenführung
- S80 nach Raasdorf verbessern, mit P & R
- Kernzone 100 erweitern
- Abstimmung Intervalle 26A / U2 Aspernstraße
- Intervallverdichtung Siedlungsstraßen
- ÖV-Alternativen für durchfahrende Pendler = unattraktiv → wieder direkte regionale Busse bis Kagran / Stadlau S80, Regionalbusse wurden eingestellt! Dez. 2013?!

- Alternativ-Maßnahmen durch ÖV → MIV, der nicht mehr durch Lobauvorland fahren kann, muss durch hochwertigen ÖV abgeholt werden" u. a. auch „GF“
- wesentlich mehr Engagement bei Öffis - Schnellbahn Raasdorf, direkte Schnellbusse → Zentrum
- kein Auflassen von Bahn-Stationen entlang der S80 Bahnstrecke → „bequeme“ Öffis reduzieren MIV! z. B. Hausfeldstraße!
- Schnellbahn bis Raasdorf
- S80 - Station Hausfeldstraße erhalten!!!!
- Tram 25 → Seestadt
- Haltestellen attraktiver gestalten
- direkte ÖV-Anbindung in Seestadt
- 88B Fahrtrichtung umkehren → direkter in Seestadt
- ÖV vom Lobauvorland in die Seestadt!
- Bus in die See - Stadt entlang der Lannesstraße

- Wartehäuschen Sonnen und Windschutz bei Haltestelle
- Frequenz ÖV auch abends verbessern
- bessere Anschließung Verbindung ins Zentrum (Bus in die Seestadt)
- Taxistände im Gebiet
- Anpassung der ÖV-Dichte, Bus bis spät in die Nacht
- Linienführung des 26A soll angepasst werden
- U2 öfter bis zur Seestadt
- befestigte Haltestellen in Lannesstraße
- ÖV-Anbindung an die Seestadt: U-Bahn, andere Nutzungen
- E-Busse & Öffi-Ausbau
- 98a: Abendfrequenz erhöhen
- Vorbildwirkung Öffi-Verkehr (Tempo-Überschreitung)
- Intervallverdichtung der S80

- 93A Lobaugasse: sicherheitstechnische Ausstattung verbessern der Station (→ Gehsteig für kinderfreundliche Umgebung)
- Seilbahn zwischen U3 und S80 / U2 mit Nationalparkzugang
- ÖV verstärken: U2 Aspernstraße, U2 Seestadt!
- fußläufiger Zugang 93A → Lobau
- Straßenräume: Straßen müssen für Busse geeignet sein
- Busführung 93A: über Mühlwasserpromenade
- Wiedereröffnung Regionalbahnhof Lobau → Hbf.
- Linie 25 in Seestadt verlängern JETZT, nicht erst in 5 Jahren
- gute Anbindung an U-Bahn
- Bus in die Seestadt (direkte Verbindung) Lannesstraße
- schnelle Öffis bis Stadtgrenze → Bim Groß-Enzersdorf
- Pendler mit Öffis abholen!

- absoluter Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel
- dichtere Intervalle
- Busintervalle verkürzen 98A → 30 Minuten = ein Witz
- Bim / U-Bahn bis Groß-Enzersdorf
- Busführung 88B unglücklich → direkter Richtung Seestadt!
- 88A + 88B nicht zeitgleich! quasi selbe Zeiten zwischen Seestadt → Essling Schule

Park & Ride, Car Sharing

- Option für den Pendlerverkehr Bsp.: Park & Ride
- Park & Ride-Anlage am Rande der Stadt (Groß-Enzersdorfer-Straße) und Schnellverbindung zur U-Bahn
- U-Bahn Verlängerung mit „echten“ Park & Ride
- „CAR2GO“ auf Elektrobasis für Seestadt - Aspern / Essling
- Pendler mit ÖV weiter draußen abholen (S80, P & R)
- P & R-Anlage in Seestadt oder an der Stadtgrenze
- P & R am Stadtrand
- P & R-Anlage bei U-Bahnstation Seestadt
- P & R-Anlage Seestadt
- Ausweitung: Car2go, Car Sharing?
- Erweiterung Abstellzone für Car2go (Bsp.)

Stadtentwicklung

- Infrastruktur bei den U-Bahnen (U2 Donaustadtbrücke / Aspernstraße: Einkaufsmöglichkeiten)
- „SMART CITY“ für GANZ WIEN!
- Verbesserung der Infrastruktur (Nahversorgung)
- zukünftiger Neubau nur in verträglichem Maß
- Infrastruktur bei den U-Bahnen (U2 Donaustadtbrücke, Aspernstraße: Einkaufsmöglichkeiten)
- Verstärkung der sozialen Infrastruktur

Umwelt

- MENSCHEN sind genauso zu schützen wie „FRÖSCHE“
- WENIGER Autolärm!
- Grünflächen sollen erhalten bleiben

Verkehrskonzepte

- Verkehrskonzept muss Lenkungseffekt für Modal-Split haben!
- Parkpickerl für Donaustadt
- Parkpickerl für Donaustadt

SORGEN

Verkehrsorganisation, Verkehrsberuhigung

- keine Einbahnen
- trotz Einbahnen hohes Verkehrsaufkommen z. B. Arztgasse
- ehemaliges Einbahnkonzept hat NICHT funktioniert! → nicht gleichen Fehler nochmal machen
- Einbahnen nicht so kompliziert, dass die Zufahrt erheblich erschwert ist
- Lannesstraße befahrbar in beide Richtungen
- wenn Gehsteige kein Platz für Pkw - Grünstreifen zum Parken
- Bambergerstraße keine breiten Gehsteige, weil Straße zu schmal und Bus auf Gehsteige ausweichen
- Temposchwellen Seefeldergasse (30er Zone)
- Arztgasse: sehr schmal, warum beidseitig Gehsteig? Bus fährt „am Gehsteig“
- Gehsteige sollen NICHT den Kfz-Verkehr beschleunigen (durch Linearität)
- ohne gleichzeitige Beruhigung der Siedlungsgebiete bleiben die „Ersatzstraßen“ wie sie sind Durchzugsverkehr!

- NICHT NUR DIE „SCHLEICHWEGE“ BERÜCKSICHTIGEN!
- Probleme nicht verlagern
- Ortskern Essling tot, weil von Hauptverkehrsstraße durchschnitten und nur drei Schutzwege, + Lärm!! Feinstaub!!

Fußgänger Verkehrssicherheit

- Gefährdung der Kinder durch zu hohes Tempo
- Gefährdung der Kinder zum Schulweg von Viktor-Wittner-Gasse zur Busstation Arztgasse (98A)
- Vorbereich Volksschule: viel zu viel Verkehr!! (Kinder sind gefährdet)
- regelmäßige hohe Geschwindigkeitsübertretungen Lobaugasse, 30er Zone!!
- Lannesstraße: sehr hohe Geschwindigkeiten! → Verkehrsberuhigung SCHWELLEN, Überwachung
- Lobaugasse / Schilfweg: zu hohe Geschwindigkeiten, Gefahr für RadfahrerInnen
- dass nichts passiert solange nichts passiert

ÖV

- ÖV-Netz zu kleinräumig gedacht
- Beschleunigung Busse - Vorrang & Intervallverdichtung
- 26A steht im Stau!
- 98A: 7:00 bis 8:00 Uhr überfüllt (Einsteigen kaum möglich)

Radverkehr

- Brockhausenstraße und Grohmannstraße gefährlicher Radweg (Autos fahren zu schnell - Rennstrecke)

Kfz-Verkehr

- kleinräumige Bearbeitung
- keine Verlängerung der Zeit die Personen im Auto verbringen (Sprit usw.)
- noch mehr Durchzugsverkehr
- Verkehrszunahme (z. B. in Zusammenhang mit der AST S1 Groß-Enzersdorf)
- Stadtstraße ist keine Lösung für Lobau-Vorland
- mehr Gehsteige → weniger Parkplätze
- weniger Parkplätze, keine „Stadtstraße“

Umwelt

- zu viel Verkehr am Biberhaufenweg → Lärm!
- unsere Kinder (+ Wir) ersticken im Feinstaub!!
- Lobau ist überlaufen: Freizeit im Lobauvorland verbringen!

Stadtentwicklung

- Befürchtung: neue Durchzugsroute Seestadt → Flugfeldstraße → Heustadelgasse
- zusätzlicher Verkehr von Seestadt in Flugfeldstraße
- mehr Verkehr durch Seestadt? und Dittelgasse
- zusätzliche Belastung durch Seestadt → Flugfeldstraße
- weitere Verkehrszunahme durch die Seestadt
- Sorge: zusätzlicher Verkehr durch Bebauung → Druck zur Enteignung von Vorgärten
- noch mehr Autoverkehr durch zusätzliche Bebauung (Sorge)
- Ortskern Aspern kann sich nicht entwickeln, da von Groß-Enzersdorfer-Straße durchschnitten

Verkehrskonzept

- es gibt kein kümmerts-durchdachtes Verkehrskonzept für die Zukunft (wen kümmert's)
- isolierte Betrachtung der Verkehrsströme! Regionaler Einfluss groß!
- zukünftige Entwicklung fließt zu wenig ein! Seestadt & S8-Autobahn

WAS FEHLT?

Grundlagen

- Anzahl Bewohner nachvollziehbar machen
- zukünftige und aktuelle Bauprojekte miteinbeziehen
- Wasserschutzgebiet Mühlwasser
- landwirtschaftliches Schutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturschutzgebiet
- Bewertung Feinstaub / Ultra-Feinstaub (Verfrachtung!)
- Daten von mobilen Tempoanzeigen!
- Seitenradar in Brockhausengasse
- Seitenradar: Brockhausengasse Nr. 26
- Koordinierungen Groß-Enzersdorferstraße überprüfen (keine grüne Welle)
- Die Einbahnführung am Plan fehlt
- MA 46: vor 4 Wochen, vor 1 Jahr → Daten anfordern
- Verkehrsverhalten der jungen Leute auch berücksichtigen! Weniger autoaffin

- Warum wurde der Zebrastreifen Heustadelgasse-Biberhaufenweg weggefräst?
- Best Practise-Projekte → Schulwegprojekte Breitenlee, Bernoullistraße im Rahmen der Agenda 21, gut gelungenes Beispiel Pilotengasse

Abgrenzung Projektgebiet

- Projektgebiet vergrößern → Verkehr betrifft auch andere Gebiete
- Abgrenzung des Untersuchungsgebiets „falsch“ gewählt?
- Projektgebiet vergrößern (um Schilfgasse, Biberhaufenstraße, erweitern)
- optimale Erweiterung des UG: von Stadtgrenze bis Südosttangente
- Verschränkung Verkehrskonzept mit „Lobau neu“
- Donaustadt und Umland (NÖ) im Gesamten betrachten
- die restlichen Dörfer → gesamt Donaustadt

Erhebungen, Zählungen

- Nimmt die geplante Stadtstraße den Verkehr / MIV aus dem Lobau-Vorland auf? Fahren die Personen / Autos nach Norden und stellen sich in den Stau A23 Ast Hirschstetten
- Zweifel an der Höhe des erzeugten Verkehrs im Lobauvorland, Anteil NÖ wird höher geschätzt
- Befragung: Fahrtzwecke der AnrainerInnen / DurchfahrerInnen
- momentaner Modal Split im Gebiet
- stärkere Unterscheidung Lkw + Pkw
- mehrere Tage zählen! (Saltenstraße)
- 5:30 Uhr mit Zählungen anfangen, ab 14:30 Uhr (Abendspitze zählen)
- Zählung ab 6:00 Uhr und 14:30 Uhr
- Frequenz Volksschule Aspern berücksichtigen
- Fahrgastzahlen je Buslinie Frequenz
- Öffi-Verkehr Auslastung außerhalb der Stoßzeiten

- 98A: hohe Auslastung → „Spitzenbusse“ überprüfen!
- 25 Radfahrbewegungen in Kirschenallee unglaublich
- Ampel Biberhaufenweg anschauen, WARUM ROT?
- Dienstag = verkehrsstärkster Tag