

Verkehrskonzept Lobauvorland

2. Informationsveranstaltung **Ergebnisdokumentation**

Helmut Hiess

Wien, 17. Dezember 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

2. Informationsveranstaltung

Ergebnisdokumentation

Ort: Sozialmedizinisches Zentrum Ost – Donauspital

1220 Wien, Langobardenstraße 122

Zeit: Mittwoch, 9.12.2015, 18:00 – 21:00 Uhr

1. PROGRAMM

- (1) Begrüßung
- (2) Vorstellung der Ziele und des Ablaufs der Veranstaltung
- (3) Vorstellung des Projekts Verkehrskonzept Lobauvorland und der bisherigen Arbeitsschritte
- (4) Rückblick auf die 1. Informationsveranstaltung
- (5) Vorstellung der strategischen Überlegungen und der daraus abgeleiteten Maßnahmevorschläge
- (6) Fragen, Kommentare an moderierten 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 21. Bezirk) begrüßt die TeilnehmerInnen, erläutert kurz den Arbeitsauftrag und das Ziel der zweiten Informationsveranstaltung.

(2) Vorstellung der Ziele und des Ablaufs der Veranstaltung

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

- Vorstellung des Projekts und des Stands der Arbeiten: Ziele, Aufgaben, Zeitplan, AkteurInnen, Stand der Arbeiten,
- Präsentation der vorliegenden Zwischenergebnisse,
- Sammlung von Zustimmung, Kritik, Vorschlägen und Anregungen der BürgerInnen als Input für die Finalisierung durch das Planerteam,
- Fahrplan und Aktivitäten bis zum Abschluss des Projekts.

(3) Vorstellung des Projekts Verkehrskonzept Lobauvorland und der bisherigen Arbeitsschritte

Michael SKORIC (Rosinak & Partner ZT GmbH) stellt die Ziele, Aufgaben und den Arbeits- und Zeitplan des Projekts vor. Es geht um

- die Entwicklung eines kurz- und mittelfristigen Verkehrskonzeptes für das Gebiet des Lobauvorlandes,
- die Einbeziehung der betroffenen und interessierten Öffentlichkeit,
- die Schaffung von Grundlagen für die Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Folgender Arbeitsplan und zeitlicher Ablauf ist vorgesehen:

1. Grundlagenerhebung, Darstellung der Ausgangslage, Problemanalyse: 5/2015 – 6/2015
2. Erste Bürgerveranstaltung: Präsentation der Analyseergebnisse, Sammlung von Wünschen, Sorgen, Anregungen: 1.7.2015
3. Vorschlag Maßnahmenpakete, Entwicklung eines Rohentwurfs des Verkehrskonzeptes: 7/2015 – 11/2015
4. Zweite BürgerInnenveranstaltung: Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenvorschläge: 9.12.2015
5. Überarbeitung und Fertigstellung des Verkehrskonzeptes 12/2015 – 1/2016
6. BürgerInneninformation: Präsentation des Verkehrskonzeptes: Frühjahr 2016
7. Erstellung Endbericht: Frühjahr 2016

(4) Rückblick auf die 1. Informationsveranstaltung

Michael SKORIC (Rosinak & Partner ZT GmbH) ruft in einem Rückblick auf die 1. Informationsveranstaltung die Ergebnisse der Verkehrsanalyse in Erinnerung:

- unzureichender Ausbauzustand der Straßen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen,
- unangemessene und unzumutbar hohe Kfz-Verkehrsstärken in den Spitzenstunden,
- prekäre Verkehrssicherheitsverhältnisse insbesondere im Umfeld der Schulen.

Aus der Bürgerveranstaltung wurden insbesondere folgende Wünsche mitgenommen:

- Gehsteige
- Verbindungsrouten Seestadt-Lobau für den Radverkehr
- Wichtige Radverbindung in der Heustadelgasse
- Schnelle und dichte ÖV-Verbindung zur Seestadt/U2
- 26A und S80 attraktivieren bzw. verlängern
- P & R-Möglichkeiten an der Stadtgrenze schaffen
- Haltestellenausstattungsqualität verbessern
- DURCHZUGSVERKEHR unterbinden
- Neuen Durchzugsverkehr aus der Seestadt verhindern
- Hohe Geschwindigkeiten in Wohngebieten reduzieren
- Verkehrsberuhigung vor Schulen

(5) Vorstellung der strategischen Überlegungen und der daraus abgeleiteten Maßnahmenvorschläge

Die Ausgangslage wird folgendermaßen beurteilt:

- Die Situation ist derzeit für viele BewohnerInnen des Lobauvorlandes unzumutbar. Das Straßennetz im Lobauvorland ist nicht für die vorhandenen Verkehrsstärken vorgesehen (keine Gehsteige, zu schmale Straßenquerschnitte).
- Die Straßen adäquat zu gestalten ist mit hohem Aufwand verbunden und wegen der gewidmeten schmalen Straßenbreiten nicht umsetzbar.
- Der Durchzugsverkehr fließt auf mehreren Anliegerstraßen durch das Lobauvorland.
- Eine vollständige Verlagerung des gesamten Kfz-Verkehrs aus dem Lobauvorland ist mangels Alternativen kurzfristig aber nicht möglich.
- Übergeordnete Ausbaumaßnahmen im Straßennetz, die eine Entlastung der Groß-Enzersdorfer-Straße bewirken können (Stadtstraße, S1) werden erst mittel- bis langfristig verkehrswirksam.
- Für eine Verkehrsverlagerung vom Auto auf andere Verkehrsmittel fehlen kurzfristig ebenfalls die Alternativen.

Vor diesem Hintergrund wird eine Vorgangsweise in zwei Etappen vorgeschlagen:

1. Etappe (kurzfristig): ohne Stadtstraße und Park & Ride Aspern Nord:

- Schulumfelder sicher gestalten
- Durchzugsverkehr auf bestimmten Routen bündeln
- Kompensationsmaßnahmen auf diesen Routen: Geschwindigkeiten überwachen, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Gehsteige, gesicherte Querungen, Schülerlotsen etc.
- Durchzugsverkehr temporär unterbinden (nachts, Wochenende, Ferien)

2. Etappe (mittelfristig): mit Stadtstraße und Park & Ride Aspern Nord sowie Verbesserungen des ÖV:

- Vollständige Unterbindung des Durchzugsverkehrs durch das Lobauvorland

In weiterer Folge werden die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen für die beiden Etappen für den Kfz-Verkehr, den Fußgänger- und Radverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr skizziert (siehe Präsentation unter www.rosinak.at unter Neuigkeiten/Lobauvorland).

(6) Sammlung der Kommentare an den Arbeitstischen

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

- Was gefällt mir?
- Was gefällt mir nicht und warum?
- Gibt es alternative oder ergänzende Vorschläge?
- Was ist sonst noch wichtig?

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

(7) Abschluss und Ausblick

Nach einer kurzen Diskussion im Plenum weist Helmut HIESS (Rosinak & Partner ZT GmbH) darauf hin, dass die Dokumentation der Informationsveranstaltung, die Präsentation der vorgelegten Vorschläge zu Strategie und Maßnahmen der Verkehrsentwicklung im Lobauvorland unter www.rosinak.at (unter Neuigkeiten, Lobauvorland) zur Verfügung gestellt werden. Ergänzende Kommentare können bis Ende Dezember an die E-Mail-Adresse lobauvorland@rosinak.at übermittelt werden.

Folgende nächste Schritte sind vorgesehen:

- Überarbeitung der Maßnahmenvorschläge unter bestmöglicher Berücksichtigung der Ergebnisse der zweiten BürgerInnenveranstaltung
- Abstimmung mit dem Bezirk, den zuständigen Magistratsdienststellen und der Stadtpolitik
- Finalisierung der Arbeiten bis Frühjahr 2016
- Öffentliche Schlusspräsentation der Ergebnisse

Philipp FLEISCHMANN (MA 21) bedankt sich für die Teilnahme und Mitarbeit. Ziel ist es jedenfalls zu Maßnahmen zu kommen, die umsetzbar sind und zu Verbesserungen führen. Die schlechteste aller Möglichkeiten, wäre gar nichts zu tun.

Wien, 17.12.2015

Helmut Hiess e.h.

Verkehrskonzept Lobauvorland

2. Informationsveranstaltung am 9.12.2015

ANHANG

Dokumentation der Arbeit an den Arbeitstischen

1. Was gefällt mir?

(1) Strategische Vorschläge

- Zielvorschlag mit kompletter Durchfahrtssperre ist gut
- Temporäre Unterbindung des Durchzugsverkehrs, temporäre Sperre, temporäres Fahrverbot in Phase 1
- Ansatz für kurzfristige Lösungen, 1. Etappe als Vorstufe für Zielzustand

(2) Kfz-Verkehr, Verkehrsorganisation

- Gänzliche Unterbindung des Durchzugsverkehrs
- Erschwerung des Durchgangsverkehrs
- Durchfahrtssperre Lobaugasse - Schilfweg
- Bündelungsvorschlag für den Kfz-Verkehr
- Sperre Wiethestraße
- Einbahnänderung Ultzmannngasse
- Tempokontrollen, wirksame Überwachung
- Schutz der Lobauzugänge
- Verkehrsberuhigung Wiethestraße zwischen Raphael-Donner-Allee und Seefeldergasse (wenn keine Verkehrsberuhigung dann Gehsteig)

(3) Schulen

- Fokus auf Schulen und deren Umfeld
- Neugestaltung der Schulumfelder
- Langsamverkehr vor Schulen

(4) Fußgänger

- zusätzliche Gehsteige
- vorgeschlagene Gehwegverdichtung
- Fußwegenetz

- Fuß- und Radverbindung Lannesstraße - Brockhausengasse

(5) Radverkehr

- Ausbau Radverkehr
- vorgeschlagenes Radverkehrsnetz, neue Radanlagen
- durchgehende Radwege, Radwegverbindung Seestadt - Lobau
- Radwege Heustadelgasse, Brockhausengasse
- Radverbindung Lannesstraße - Brockhausengasse

(6) Öffentlicher Verkehr

- Ideen für den ÖV-Ausbau, Buskonzept, neue Busverbindungen
- bessere ÖV-Anbindung im Gebiet
- direkte ÖV-Anbindung nach Aspern
- Schnellbusse zu U-Bahn
- Errichtung von Wartehäuschen, Attraktivierung von Bushaltestellen

2. Was gefällt mir am Konzeptvorschlag nicht?

(1) Strategische Vorschläge

- Zielzustand komplette Sperre für den Durchgangsverkehr
- Temporäre Sperre nicht zielführend, da kaum Durchgangsverkehr außerhalb der Spitzenstunden
- Verbleibender Durchzugsverkehr im Wohngebiet in Stufe 1
- Durchzugsverkehrssperren auch für Anrainer
- Vorzugaukeln, dass Stadtstraße zu Entlastung führt, ist schändlich
- Es ist kein Gesamtkonzept erkennbar: neuer Zuzug, Erholungsgebiet „Neue Lobau“
- Abstimmung mit MA 22 - Konzept fehlt
- STEP 2025 gilt großteils nur für innere Bezirke
- 6. Donauquerung für MIV/ÖV fehlt in absehbarer Zeit
- Nicht aufgegriffene Vorschläge aus früheren Beteiligungsverfahren: Marchegger Ast, SUPERNOW, BIB
- Dass rechtliche Lage zur Umsetzung von temporären Sperren noch nicht geklärt ist
- Region wird unattraktiver
- Durchzugsverkehr durch „Lobau neu“ auch nicht in Stufe 1

(2) Kfz-Verkehr, Verkehrsorganisation

- Bei Bündelung können neue Schleichwege entstehen
- Der Bündelungsvorschlag bedeutet unnötige Umwege, Schleichwege bleiben trotzdem
- Bündeln heißt entweder Kirschenallee oder Seefeldergasse
- Sperre Viktor-Wittner-Gasse zwingt die Autos in die Siedlung
- Bündelung ist ohne Begleitmaßnahmen nicht denkbar
- Lannesstraße + Kirschenallee: Tempo 30 sollte besser Tempo 40 sein
- Senkung der Belastung im Einbahnteil der Ultzmanngasse fehlt
- keine Schwellen zur Geschwindigkeitsreduktion sind vorgesehen
- Gefahr, dass Lobaugasse zur Ausweichroute wird
- Ampel Biberhaufenweg/Brockhausengasse

(3) Fußgänger, Radverkehr

- Fehlender Radweg Arztgasse
- Ausgestaltung der Radwege in Lobau
- Gehsteige sind zweifelhafter Schutz für Fußgänger, Kfz-Verkehr wird nur schneller

3. Was gefällt mir nicht an der Bestandsituation?

- Bestehendes Radwegeangebot
- Kfz, die Radwege blockieren
- keine Parkmöglichkeiten bei U2-Nord
- Beidseitiges Parken in Wiethestraße zwischen Kirschenallee und Raphael-Donner-Allee ist Gefährdung der Fußgänger
- Belastung Plattensteingasse/Lobaugasse weil zu schmal
- Bestehendes ÖV-Angebot ist unzufriedenstellend
- Busintervalle am Abend sehr schlecht
- 98A zu Stoßzeiten überfüllt
- Stau in der Heustadelgasse behindert den Bus (Aussteigezonen)
- Busintervalle 93A am Abend zu lang (wäre gut als Zubringer zur Heustadelgasse)
- Qualität von 88A und 88B ist derzeit unmöglich
- Stoppschild Saltenstraße/Heustadelgasse steht falsch

4. Alternative oder ergänzende Vorschläge

(1) Strategische Vorschläge

- Reduktion des Kfz-Verkehrs im Bezirk durch attraktive Alternativen
- Einbindung von Niederösterreich
- Zeitlich gestaffelter Schulbeginn (in Aspern im Gymnasium Heustadelgasse und in der Volksschule schon umgesetzt)
- Ausbau Park&Ride (z. B. P&R Seestadt Nord zur Sammlung von Umland- und Regionalverkehr)
- Durchzugsverkehr auch am Wochenende und in den Ferien unterbinden

(2) Kfz-Verkehr, Verkehrsorganisation

- Einbahn Lobaugasse von Heustadelgasse in Richtung Sophie-Schollgasse
- Einbiegen von B3 in Lohwaggasse und Baranygasse unterbinden
- Durchfahrtssperre Saltenstraße in Richtung Süden
- Fahrbahnverschränkungen zur Tempodrosselung
- Bündelung in der Früh: Ultzmannngasse; Bündelung am Nachmittag: Reinholdgasse
- Mehr Geschwindigkeitskontrollen
- Bei Bündelung muss der Rest Anrainerstraßen werden: Lobaugasse / Mühlwasserpromenade
- Parkmöglichkeiten für Freizeit- und Erholungsverkehr
- Flächendeckend Tempo 40 statt Tempo 30 (ist leiser)
- Gasthaus Müllner im Ortsgebiet von Eßling als Parkplatz nutzen
- Parkplätze vor Schule schaffen
- Stopptafel Heustadelgasse – Saltenstraße ist nicht notwendig > Vorrang geben, da gute Sichtverhältnisse bestehen
- Wenn keine Sperre Stopptafel auf andere Seite (gleich umsetzbar, unabhängig von Variante)
- Ultzmannngasse: südlichste Einbahn weglassen bzw. Richtung Osten ermöglichen
- Begegnungszonen in Siedlungen
- Linksabbiegeverbot in der Eßlinger Hauptstraße, in der Früh erst bei Kirschenallee
- Sperren gegen die Durchfahrt an den östlichen Rand
- Einbahn-Spinnennetz zu den Schulen hin (An- und Abfahrt ist möglich, Durchfahrt nicht)
- Bündelung Lannesstraße prüfen
- Anrainerberechtigung in elektronischer Überwachung und hohen Strafen

- Anrainerpickerl mit geringer Jahresgebühr
- Tempo 30 in Seefeldergasse
- Radar, Schwellen, etc. bei Bündelung
- Wohnstraßen
- Section Control
- zweite Sperre in Eßling
- Grüne Welle auf Eßlinger Hauptstraße und Groß-Enzersdorfer Straße zu den Hauptverkehrszeiten
- Temporär gesteuerte Einbahnregelung (elektronisch geregelt)
- Vorfahrt vor Schulen (5PP)
- Physische Sperren zur Unterbindung des Durchzugsverkehrs: Poller, Schranken
- Beleuchtung verbessern
- Kreuzung Kirschenallee - Groß-Enzersdorfer Straße: eigener Linksabbieger von Kirschenallee

(3) Fußgänger, Radverkehr

- Begrünung für Fußgänger (Alleen) als Sonnenschutz
- Dosierung / unattraktiv machen für Pendler an der Landesgrenze (Ampelanlagen) in der Phase „Vorstufe“
- Fahrradstraße Arztstraße
- Fußgängerübergänge bei Heustadelgasse verbessern – Spiegel für Kfz-Verkehr
- Gehsteige in der Brockhausengasse, Lobaugasse
- Ampel vor Schulen statt Schülerlotsen
- Schnellere Radverbindung zur U-Bahn
- Radabstellplätze bei den Bushaltestellen
- Mehrzweckstreifen für Radfahrer bewirken Wunder: Autofahrer fahren vorsichtiger, weil es mehr sichtbare Radfahrer gibt
- Gehsteig (ca. 20 m lang) bei Seefeldergasse Nr. 18 ergänzen
- „Verkehrsschlangenspiel“ in Schulen
- Fußgängerübergang Kreuzung Lobaugasse/Heustadelgasse
- Attraktive Radwege nach Groß-Enzersdorf
- Rad-/Fußwege nicht in MIV-Netz – Alternative: eigene geschotterte Wege
- Raphael-Donner-Allee: Sträucher zurückschneiden (Versuchsgarten BOKU)
- Vorhandene Gehsteige von Bewuchs freihalten

- Radfahren gegen die Einbahn

(4) ÖV-Angebot

- Verlängerung U2 bis Groß Enzersdorf
- Verbesserung des ÖV-Angebots in den Randzeiten (abends)
- Günstigere Park&Ride-Angebote, Gratis P&R in NÖ
- Intervallverdichtung der Linie 26A, 98A (30 min zu lang)
- Zu jeder U-Bahnstation ein Bus
- Seilbahn U2-Lobau-U3 über Kirschenallee
- Gratisparkhaus Seestadt oder Tagesticket inkl. U-Bahnticket
- Busroute im Gebiet, um Stau auf Hauptwegen auszuweichen
- 88A nach Niederösterreich
- Intervallverdichtung der Buslinien
- Schnellbus 26A
- P&R bei Schnellbus
- Straßenbahnverbindung 25 nach Groß Enzersdorf
- Direkte ÖV-Anbindung Eßling - Aspern
- Schnellbusverbindung nach Aspern
- Intervalle in den Spitzenzeiten beibehalten
- 88B-Haltestelle über die Eßlinger Volksschule
- Bevorrangung Bus bei den unregelmäßigen Kreuzungen schon in der Vorstufe zum Zielzustand
- Postbus aus Groß Enzersdorf / Orth a. d. D. eignet sich bei Intervallverdichtung als Schnellbus

5. Was ist sonst noch wichtig?

(1) Strategische Vorschläge

- Anrainerbevorrangung, temporäre Zufahrtsverbote (Beispiel Florenz)
- Keine Gehsteige in Anliegerstraßen
- Mehr Park&Ride-Anlagen in Niederösterreich
- Projekt Ortskernentlastung berücksichtigen
- Abstimmung neuer Wohnbau mit Verkehrskonzept
- 6. Donauquerung

- Planer müssen sich gegen unsinnige politische Entscheidungen durchsetzen (Berufspflicht!)
- Abgestimmtes Verkehrskonzept international-regional-lokal
- Mehr Straßenbahn statt U-Bahn
- Parkpickerl für Teile des 22. Bezirks
- Kindergärten in die Betrachtung miteinbeziehen
- Nicht zu viele Neubauten
- kein Parkpickerl

(2) Kfz-Verkehr, Verkehrsorganisation

- Siedlungsstraßen als Begegnungszonen
- Verkehrsberuhigung in Siedlungsgebieten
- Polizeikontrolle Saltenstraße

(3) Fußgänger, Radverkehr

- Beleuchtung Radweg Donauinsel
- Radstreifen besser als eigene Radwege
- Auf Ausführung der Radwege achten

(4) ÖV

- U2: jeder Zug bis zur Endhaltestelle
- Straßenbahnverlängerung nach Niederösterreich
- Dichtere U2-Intervalle
- Bessere Straßenbahnplanung

Wien, 17.12.2015