



Stadtgemeinde Berndorf

ÖRTLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Teilbearbeitung Mobilität

Teil 2 - Maßnahmenkatalog

April 2022

KH13 Bau – und Verkehrstechnik e.U.
Dipl.-HTL-Ing. Michael Kniha – Ingenieurbüro für
Verkehrswesen & Verkehrswirtschaft
Kulturtechnik & Wasserwirtschaft
2380 Perchtoldsdorf, Salitergasse 26/1/2
Tel.: +43 1 869 38 20, mail: office@kh13.at
web: www.kh13.at FN 487782 b

	Seite
1 Aufgabenstellung und Bearbeitungsstruktur	2
2 Handlungsfeld „Siedlungserweiterung“ und „Betriebsgebiete“	3
3 Handlungsfeld „Verkehrsorganisation“	13
4 Handlungsfeld „Straßentypologie / Straßenraumgestaltung“	16
5 Handlungsfeld „Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)“	20
6 Handlungsfeld „öffentlicher Verkehr (ÖV)“	23
7 Ausblick	24
8 Anhang	27

1 Aufgabenstellung und Bearbeitungsstruktur

Im Rahmen der Erstellung der Teilbearbeitung Mobilität als Teil des örtlichen Entwicklungskonzeptes, wurden im Bearbeitungsteil 1 – „Grundlagenforschung“, die relevanten Themen der Mobilität – Ortsstruktur, Infrastruktur, Verkehrsorganisation, Straßenraumsituation, Mobilitätsverhalten, motorisierter Individualverkehr, nicht motorisierter Individualverkehr, ruhender Verkehr, öffentlicher Verkehr und Verkehrssicherheit – erhoben und analysiert.

Als Ergebnis der Grundlagenforschung wurden spezielle Problemfelder und Problempunkte aufgezeigt und bildet diese Problemanalyse der Gesamtverkehrssituation die Basis für den Bearbeitungsteil 2 - „Maßnahmenkatalog“.

In der gegenständlichen Bearbeitung von Bearbeitungsteil 2 – „Maßnahmenkatalog“ werden in einzelnen Handlungsfeldern mit den entsprechenden überschneidenden Querverbindungen, Leitziele und eine Maßnahmenliste der Teilbearbeitung Mobilität für das örtliche Entwicklungskonzept ausgearbeitet und definiert.

Im Rahmen der Bearbeitung wurden auch die Auswirkungen und Erfordernisse für mögliche Gebiete zur Erweiterung von Wohnbebauung einer grundsätzlichen Beurteilung unterzogen.

Handlungsfelder

- ⇒ Siedlungserweiterung und Betriebsgebiete
- ⇒ Verkehrsorganisation
- ⇒ Straßentypologie / Straßenraumgestaltung
- ⇒ Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)
- ⇒ Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Verkehrsarten nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV) und öffentlicher Verkehr (ÖV) werden als eigene Handlungsfelder bearbeitet, jedoch sind Überschneidungen und Querverbindungen zu den anderen Handlungsfeldern gegeben. Die Verkehrsart motorisierter Individualverkehr (MIV) wird primär in den Handlungsfeldern Verkehrsorganisation und Straßentypologie / Straßenraumgestaltung behandelt, jedoch sind hier natürlich alle Verkehrsarten von entscheidender Bedeutung. Für das Handlungsfeld Siedlungserweiterung bilden die Erfordernisse aller Verkehrsarten und somit die entsprechend definierten Maßnahmen die Grundlage für künftige Entscheidungen.

Die einzelnen Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder bzw. mit überschneidenden Querverbindungen zwischen verschiedenen Handlungsfeldern sind nummeriert und dahingehend sowohl im Erläuterungstext als auch in den Plänen entsprechend zugeordnet und gekennzeichnet. Die textmäßige Zuordnung erfolgt dabei immer in allen maßgebenden Handlungsfeldern.

2 Handlungsfeld „Siedlungserweiterung“ und „Betriebsgebiete“

Für die potentiellen Siedlungserweiterungsgebiete sowie Gebiete als Potentialbereiche zur Nachverdichtung, wurden vom Büro RaumRegionMensch ZT GmbH alle Flächen definiert und planlich ausgewiesen.

Im Rahmen der Teilbearbeitung Mobilität wurde dafür eine entsprechende Grobbeurteilung im Hinblick auf die Auswirkungen und Anforderungen für die allgemeine Verkehrserschließung und speziell für die Verkehrsabwicklung des motorisierten Individualverkehrs, durchgeführt.

Analog einer Erstabschätzung für das Verkehrsaufkommen von bestehendem unbebauten Wohnbauland bzw. möglicher Erweiterungsgebiete im Zuge der Bearbeitung Teil 1 – Grundlagenforschung (Punkt 6 „Wohnbauland – Verkehrsaufkommen“) wird ein zu erwartendes generiertes Verkehrsaufkommen abgeschätzt.

Dabei wird von leicht bis mäßig verdichteten Wohnformen ausgegangen und somit für eine gemischte Reihenhausbebauung und Einfamilien-/Doppelhausbebauung i.M. 25 Wohneinheiten/ha potentieller Siedlungserweiterungsfläche angenommen. Beim derzeitigen Mobilitätsangebot und –verhalten ist von ca. 6 Fahrten pro Wohneinheit am Tag (24 Stunden) auszugehen. Im Hinblick auf ein künftiges geändertes Mobilitätsverhalten auch im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl, ist jedoch in Zukunft von einer geringeren Frequenz des generierten Verkehrsaufkommens beim motorisierten Individualverkehr auszugehen und sind somit diese Ansätze als realistische Obergrenze zu sehen.

Für die definierten potentiellen Siedlungserweiterungsgebiete sowie Gebiete als Potentialbereiche zur Nachverdichtung, ergibt sich anhand dieser Grundsatzannahmen ein zu erwartendes generiertes Verkehrsaufkommen und kann als Grundlage bei der Beurteilung der Auswirkungen bzw. von erforderlichen verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen dienen. Dies stellt somit einen wichtigen Faktor für die Definition der Zielsetzungen in der Ortsentwicklung dar.

Gebiet A

S01 Ia – k

Berndorf Stadt - Kremesberg Nordwest

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 5,8ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich in fußläufiger Zentrumsnähe von Berndorf-Stadt und kann aus Richtung Süden über die Peter Rosegger-Straße/Ingeborg Bachmann-Straße erschlossen werden. Im Nordwesten schließt das Gebiet direkt an die Landesstraße Nr. 138 an. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt weniger als 1000m.
- Aufgrund der Fläche ist bei Vollbebauung von einem Verkehrsaufkommen von min. 800 Fahrten/24 Stunden des MIV auszugehen. Die vorhandenen Erschließungsstraßen des südlich angrenzenden Siedlungsgebietes sind primär nur für die Erschließung durch den nichtmotorisierten Individualverkehr geeignet und kann zusätzlicher MIV nur in sehr geringem Maße verträglich abgewickelt werden. Dahingehend kann die Haupteerschließung des Gebietes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sinnvollerweise nur über die Landesstraße Nr. 138 erfolgen. Dabei wird diese zusätzliche

Verkehrsfrequenz leistungsfähig abzuwickeln sein. Aufgrund der zusammenhängenden Gebietskonfiguration muss die Verkehrserschließung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Gebiet B (Berndorf Stadt - Kremesberg Ost, S01 Ib – k) gesehen werden und würden sich daraus weitere zusätzliche ca. 600 Fahrten/24 Stunden ergeben. Dahingehend erscheint aus verkehrstechnischer Sicht nur eine Teilbebauung der beiden Gebiete sinnvoll, wo sich daraus insgesamt eine generierte Verkehrsfrequenz von max. ca. 1000 Fahrten/24 Stunden ableitet.

Gebiet B

S01 Ib – k

Berndorf Stadt - Kremesberg Ost

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 4,1ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich in fußläufiger Zentrumsnähe von Berndorf-Stadt und kann aus Richtung Süden über die Peter Rosegger-Straße/Ingeborg Bachmann-Straße bzw. Kleingartenstraße erschlossen werden. Ein direkter Anschluss an die nördlich verlaufende Landesstraße Nr. 138 ist nicht gegeben. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt weniger als 1000m.
- Die verkehrlichen Auswirkungen stehen in direktem Zusammenhang mit dem Gebiet A (Berndorf Stadt - Kremesberg Nordwest, S01 Ia – k) → siehe Gebiet A

Gebiet C

S01 Ic – k

Berndorf Stadt - Bergsteiggasse Nordwest

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 4,6ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich in fußläufiger Zentrumsnähe von Berndorf-Stadt und kann aus Richtung Westen über die Peter Rosegger-Straße/Kleingartenstraße und aus Richtung Südosten über den Steinbruchweg und Bergsteiggasse erschlossen werden. Über die Kleingartenstraße wäre ein Anschluss sowohl an die nördlich verlaufende Landesstraße Nr. 138 als auch an die östlich verlaufende Landesstraße B212 gegeben. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt weniger als 1000m.
- Aufgrund der Fläche ist von einem Verkehrsaufkommen von ca. 700 Fahrten/24 Stunden des MIV auszugehen. Die vorhandenen Erschließungsstraßen des angrenzenden bestehenden Siedlungsgebietes sind primär nur für die Erschließung durch den nichtmotorisierten Individualverkehr geeignet und kann zusätzlicher MIV nur in sehr geringem Maße verträglich abgewickelt werden. Dahingehend kann die Haupteerschließung des Gebietes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sinnvollerweise nur über die Landesstraße Nr. 138 erfolgen. Dabei wird diese zusätzliche Verkehrsfrequenz leistungsfähig abzuwickeln sein. Aufgrund der zusammenhängenden Gebietskonfiguration muss die Verkehrserschließung im unmittelbaren Zusammenhang mit Gebiet D und überlagernd auch mit den Gebieten A und B gesehen werden → siehe Gebiet A

Gebiet D

S02 Ia – m

Berndorf Stadt - Bergsteiggasse Südost

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase II (mittelfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 1,8ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich in fußläufiger Zentrumsnähe von Berndorf-Stadt und kann aus Richtung Süden über die Bergsteiggasse erschlossen werden. Über die Kleingartenstraße wäre ein Anschluss sowohl an die nördlich verlaufende Landesstraße Nr. 138 als auch an die östlich verlaufende Landesstraße B212 gegeben. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt weniger als 1000m.
- Die verkehrlichen Auswirkungen stehen in direktem Zusammenhang mit dem Gebiet C (Berndorf Stadt - Bergsteiggasse Nordwest, S01 Ic – k) → siehe Gebiet C

Gebiet E

S03 Ib – r

Berndorf Stadt – westlich Franz Petter Straße

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase III (Voraussetzung Änderung Siedlungsgrenze)
- ➔ Ausmaß rd. 1,7ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich in fußläufiger Zentrumsnähe von Berndorf-Stadt und kann aus Richtung Süden, Osten und Norden eine Erschließung über das vorhandene Straßennetz erfolgen. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt etwas mehr als 1000m.
- Aufgrund der Fläche ist von einem Verkehrsaufkommen von max. 250 Fahrten/24 Stunden des MIV auszugehen. Diese Verkehrsfrequenz könnte vom Erschließungsstraßennetz noch leistungsfähig abgewickelt werden.

Gebiet F

S03 IVb – r

Berndorf Stadt – Prennerstraße West

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase III (Voraussetzung Änderung Siedlungsgrenze)
- ➔ Ausmaß rd. 0,7ha

- ⇒ Das Gebiet ist in direktem Zusammenhang mit dem Gebiet G zu sehen → Gebiet G

Gebiet G

S02 IVa – m

Berndorf Stadt – südlich Prennerstraße

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase II (mittelfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 11ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich in fußläufiger Zentrumsnähe von Berndorf-Stadt und kann eine Erschließung über Anbindungsstraßen an die Prennerstraße im Norden und die Steinhofstraße im Südosten erfolgen. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt etwas mehr als 1000m.
- Aufgrund der Flächen gemeinsam mit dem Gebiet F müsste bei Vollbebauung von einem Verkehrsaufkommen von bis zu 2750 Fahrten/24 Stunden des MIV ausgegangen werden. Da in diesem Bereich ausschließlich die Hernsteiner Straße (L4020) als Haupterschließungsstraße zur Verfügung steht und diese für die Anbindung an die Landesstraße B18 durch das unmittelbare Stadtzentrum von Berndorf verläuft, ist hier aus verkehrstechnischer Sicht auch langfristig nur eine teilweise moderate Bebauung vorstellbar. Dies muss trotzdem aber auch in einem direkten Zusammenhang mit einem künftig geänderten Mobilitätsverhalten und geänderter Verkehrsmittelwahl gesehen werden.

Gebiet H

S01 IVa – k

Veitsau – südwestlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 4,7ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich im Zentrum von Veitsau und in erweiterter fußläufiger Zentrumsnähe von Berndorf-Stadt. Als Haupterschließung steht nur die Landesstraße Nr. 4020 zur Verfügung. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt mehr als 1000m und ist daher mäßig attraktiv.
- Aufgrund der Flächen müsste bei Vollbebauung von einem Verkehrsaufkommen von ca. 700 Fahrten/24 Stunden des MIV ausgegangen werden. Da in diesem Bereich ausschließlich die Hernsteiner Straße (L4020) als Haupterschließungsstraße zur Verfügung steht und diese für die Anbindung an die Landesstraße B12 durch das unmittelbare Stadtzentrum von Berndorf verläuft, ist hier aus verkehrstechnischer Sicht eine Bebauung in Abstimmung mit anderen größeren potentiellen Siedlungserweiterungsgebieten (Gebiete F und G) südlich des Stadtzentrums von Berndorf zu sehen, wo eine verträgliche Anzahl an zusätzlichen Wohneinheiten entsprechend des daraus generierten Verkehrsaufkommens zu definieren sein wird. Dabei ist langfristig eine teilweise moderate Bebauung vorstellbar. Dies muss trotzdem aber auch in einem direkten Zusammenhang mit einem künftig geänderten Mobilitätsverhalten und geänderter Verkehrsmittelwahl gesehen werden.

Die nachfolgenden **Gebiete I bis N** im Bereich Grillenberger Feldweg bzw. Kolonie sind im Hinblick auf deren verkehrlichen Auswirkungen ähnlich gelagert und weisen insgesamt eine Gesamtgröße von rund 3,7ha auf.

- ⇒ Die Gebiete im Bereich Grillenberger Feldweg und Kolonie befinden sich nicht mehr in attraktiver fußläufiger Zentrumsnähe von Berndorf-Stadt. Als Haupterschließung steht nur die Landesstraße Nr. 4020 zur Verfügung. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt rund 2000m und somit nicht mehr in attraktiver fußläufiger Entfernung.
- Aufgrund der Gesamtflächen ist bei Vollbebauung von einem Verkehrsaufkommen von insgesamt 500 Fahrten/24 Stunden des MIV auszugehen. Die Verkehrsfrequenzen aus den Bebauungen der jeweiligen Einzelgebiete sind kleinräumig betrachtet jeweils problemlos

abzuwickeln. Insgesamt wird sich jedoch das zusätzliche Verkehrsaufkommen mit dem Verkehrsaufkommen der Hernsteiner Straße überlagern und ist das auch im Zusammenhang mit anderen Siedlungserweiterungsgebieten (Gebiete F bis H) südlich des Stadtzentrums Berndorf zu sehen. Dahingehend wird aus verkehrstechnischer Sicht eine Differenzierung und Steuerung der Bebauung von potentiellen Siedlungserweiterungsgebieten im Zusammenhang mit den langfristigen tatsächlichen Mobilitätsentwicklungen erforderlich sein.

Gebiet I

S04 IVd – I

Grillenberger Feldweg – nördlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase IV (langfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 0,14ha

Gebiet J

S01 IVb – k

Grillenberger Feldweg – südwestlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 0,2ha

Gebiet K

S04 IVc – I

Grillenberger Feldweg – südöstlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase IV (langfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 0,2ha

Gebiet L

S04 IVb – I

Kolonie – nordöstlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase IV (langfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 0,5ha

Gebiet M

S04 IVa – I

Kolonie – südöstlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase IV (langfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 1,7ha

Gebiet N

S03 IVa – r

Kolonie – südwestlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase III (Voraussetzung Änderung Siedlungsgrenze)
- ➔ Ausmaß rd. 0,3ha

Gebiet O

S03 Ia – r

Ödlitz – nordwestlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase III (Voraussetzung Änderung Siedlungsgrenze)
- ➔ Ausmaß rd. 0,4ha

- ⇨ Das Gebiet befindet sich im nordwestlichen Ortsbereich von Ödlitz und wird über Rosenstraße/Waldweg im Süden an die Obere Ödlitzer Straße (Landesstraße Nr. 4019) angebunden. Über den Waldweg ist auch im Norden eine Anbindung an die Landesstraße B212 gegeben. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt deutlich mehr als 1000m zum Bahnhof-Fabrik, wobei außerdem diese Strecke über das Siedlungsgebiet Morgenrot führt, große Höhenunterschiede aufweist und derzeit teilweise noch nicht ausgebaut ist.
- Aufgrund der Flächen ergibt sich auch ein sehr geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen (MIV) und ist dies aus verkehrstechnischer Sicht als marginale Größe und somit unproblematisch anzusehen.

Gebiet P

S01 IIIa – k

Ödlitz – südlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 0,7ha

- ⇨ Das Gebiet befindet sich Ortsbereich von Ödlitz südlich der Oberen Ödlitzer Straße und wird über eine Aufschließungsstraße an die Obere Ödlitzer Straße (Landesstraße Nr. 4019) angebunden. Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt deutlich mehr als 1000m zum Bahnhof-Fabrik, wobei außerdem diese Strecke über das Siedlungsgebiet Morgenrot führt, große Höhenunterschiede aufweist und derzeit teilweise noch nicht ausgebaut ist.
- Aufgrund der Flächen ergibt sich auch ein geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen (MIV) und ist dies aus verkehrstechnischer Sicht als marginale Größe und somit unproblematisch anzusehen.

Gebiet Q

S03 IIa – r

St. Veit – Berggasse

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase III (Voraussetzung Änderung Siedlungsgrenze)
- ➔ Ausmaß rd. 0,3ha

- ⇨ Das Gebiet befindet sich im Ortsbereich von St. Veit am Ende der Buchbachgasse und erfolgt die Erschließung ausschließlich über die Buchbachgasse von der Leobersdorfer Straße (Landesstraße B18). Die Erreichbarkeit ÖV (Bahn) beträgt deutlich weniger als 1000m zum Bahnhof-Fabrik.

- Aufgrund der Flächen ergibt sich ein sehr geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen (MIV) und ist dies aus verkehrstechnischer Sicht als marginale Größe und somit unproblematisch anzusehen.

Gebiet R

S02 IIc – m

Ödlitz – östlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase II (mittelfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 1,4ha

⇒ Das Gebiet befindet sich am östlichen Ortsrand von Ödlitz nördlich der Oberen Ödlitzer Straße mit direkter Anbindung an die Obere Ödlitzer Straße (Landesstraße Nr. 4019). Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt ca. 1000m Luftlinie zum Bahnhof-Fabrik, jedoch ohne direkter Verbindung und somit nur mit größeren Umwegen und somit sehr langen Wegstrecken erreichbar.

- Aufgrund der Flächen kann von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (MIV) von ca. 200 Fahrten/24 Stunden ausgegangen werden. Die Abwicklung über die Obere Ödlitzerstraße (Landesstraße Nr. 1019) ist aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich unproblematisch, jedoch ist im Bereich vom Ortszentrum in St. Veit die Straßenraumsituation der Unteren Ödlitzer Straße (Landesstraße Nr. 4019) für größere Verkehrsmengen nicht geeignet.

Gebiet S

S03 IIb – r

St. Veit – Untere Ödlitzerstraße

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase III (Voraussetzung Änderung Siedlungsgrenze)
- ➔ Ausmaß rd. 0,3ha

⇒ Das Gebiet befindet sich am nordwestlichen Ortsrand von St. Veit direkt an der Unteren Ödlitzer Straße (Landesstraße Nr. 4019). Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt jeweils ca. 1000m zum Bahnhof-Fabrik bzw. Bahnhof-St. Veit.

- Aufgrund der Flächen ergibt sich ein sehr geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen (MIV) und ist dies aus verkehrstechnischer Sicht als marginale Größe und somit unproblematisch anzusehen.

Gebiet T

S01 IIb – k

St. Veit – Nordwest (Höllriegl)

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 1,6ha

⇒ Das Gebiet befindet sich St. Veit in Zentrumsnähe mit Erschließung von der Unteren Ödlitzer Straße (Landesstraße Nr. 4019). Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt weniger als 1000m zum Bahnhof-St. Veit.

- Aufgrund der Flächen kann von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (MIV) von max. 250 Fahrten/24 Stunden ausgegangen werden. Die Abwicklung über die Untere Ödlitzerstraße (Landesstraße Nr. 4019) ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht unproblematisch, da die Straßenraumsituation der Unteren Ödlitzer Straße im Ortszentrum von St. Veit für größere Verkehrsmengen nicht geeignet ist. Durch die Zentrumsnähe und der relativ guten Erreichbarkeit von ÖV (Bahn) kann jedoch davon ausgegangen werden, dass langfristig ein geändertes Mobilitätsverhalten wirksam wird und ist somit dieses Gebiet aus verkehrstechnischer Sicht für eine Siedlungserweiterung gut geeignet.

Gebiet U

S01 IIa – k

St. Veit – Wankenwiese

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 5,4ha

⇒ Das Gebiet befindet sich im unmittelbaren Zentrum von St. Veit. Die direkte Erschließung erfolgt über Aufschließungsstraßen mit Anbindung an die Hauptstraße. Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt deutlich weniger als 1000m zum Bahnhof-St. Veit.

- Aufgrund der Flächen muss bei einer Vollbebauung derzeit von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (MIV) von ca. 800 Fahrten/24 Stunden ausgegangen werden. Dies stellt für das Ortszentrum von St. Veit eine wesentliche Beeinträchtigung im Hinblick auf die Verkehrsabläufe in den teilweise engen Straßenräumen dar. Durch die Zentrumsnähe sind jedoch viele Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Volksschule etc.) mit kurzen Wegstrecken fußläufig sehr gut erreichbar. Im Zusammenhang mit der relativ guten Erreichbarkeit von ÖV (Bahn) kann jedoch davon ausgegangen werden, dass langfristig ein geändertes Mobilitätsverhalten wirksam wird und ist dieses Gebiet aus verkehrstechnischer Sicht für eine Siedlungserweiterung daher gut geeignet.

Gebiet V

S02 IIb – m

St. Veit – nordöstlicher Ortsbereich

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase II (mittelfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 1,5ha

⇒ Das Gebiet befindet sich im unmittelbaren Zentrum von St. Veit. Die direkte Erschließung erfolgt von der Großauer Straße (Landesstraße Nr. 4018). Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt deutlich weniger als 1000m zum Bahnhof-St. Veit.

- Aufgrund der Flächen ist von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (MIV) von ca. 200 Fahrten/24 Stunden auszugehen. Dies ist eine Größenordnung die grundsätzlich von den vorhandenen Straßen im Ortszentrum von St. Veit leistungsfähig abgewickelt werden kann, ist jedoch im Hinblick auf die Verkehrsabläufe in den teilweise engen Straßenräumen nicht unproblematisch. Durch die Zentrumsnähe sind jedoch viele Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Volksschule etc.) mit sehr kurzen Wegstrecken fußläufig sehr gut erreichbar. Im Zusammenhang mit der relativ guten Erreichbarkeit von

ÖV (Bahn) kann jedoch davon ausgegangen werden, dass langfristig ein geändertes Mobilitätsverhalten wirksam wird und ist dieses Gebiet aus verkehrstechnischer Sicht daher für eine Siedlungserweiterung gut geeignet.

Gebiet W

S03 IId – r

St. Veit – Großbauer Straße Ost

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase III (Voraussetzung Änderung Siedlungsgrenze)
- ➔ Ausmaß rd. 0,1ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich am nördlichen Ortsrand von St. Veit in Zentrumsnähe. Die direkte Erschließung erfolgt von der Großbauer Straße (Landesstraße Nr. 4018). Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt deutlich weniger als 1000m zum Bahnhof-St. Veit.
 - Aufgrund der Flächen ergibt sich ein sehr geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen (MIV) und ist dies aus verkehrstechnischer Sicht als marginale Größe und somit unproblematisch anzusehen.

Gebiet X

S01 IIc – k

St. Veit – Mitte, östlich Hauptstraße

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase I (kurzfristig)
- ➔ Ausmaß rd. 2,5ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich im unmittelbaren Zentrum von St. Veit. Für die Erschließung sind Aufschließungsstraßen zur Anbindung an die umgebenden Straßen erforderlich. Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt deutlich weniger als 1000m zum Bahnhof-St. Veit.
 - Aufgrund der Flächen ist bei einer Vollbebauung derzeit von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (MIV) von ca. 350 Fahrten/24 Stunden auszugehen. Dies stellt für das Ortszentrum von St. Veit eine Beeinträchtigung im Hinblick auf die Verkehrsabläufe in den teilweise engen Straßenräumen dar. Durch die Zentrumsnähe sind jedoch viele Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Volksschule etc.) mit kurzen Wegstrecken fußläufig sehr gut erreichbar. Im Zusammenhang mit der relativ guten Erreichbarkeit von ÖV (Bahn) kann jedoch davon ausgegangen werden, dass langfristig ein geändertes Mobilitätsverhalten wirksam wird und ist dieses Gebiet aus verkehrstechnischer Sicht für eine Siedlungserweiterung daher gut geeignet.

Gebiet Y

S02 IIa – m

St. Veit – Nordost

- ➔ Entwicklungsgebiet Siedlungserweiterung Phase II (mittelristig)
- ➔ Ausmaß rd. 1,7ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich am nordöstlichen Rand des Ortsgebietes von St. Veit. im unmittelbaren Zentrum von St. Veit. Die Erschließung ist über bestehende

Erschließungsstraßen mit Anbindung an die Hirtenberger Straße gegeben. Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt etwas mehr als 1000m zum Bahnhof-St. Veit.

- Aufgrund der Flächen ist bei einer Vollbebauung derzeit von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (MIV) von ca. 250 Fahrten/24 Stunden auszugehen. Im Nahbereich können diese Verkehrsmengen über die Hirtenbergerstraße leistungsfähig abgewickelt werden. Durch die Zentrumsnähe sind jedoch viele Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Volksschule etc.) fußläufig gut erreichbar. Im Zusammenhang mit der relativ guten Erreichbarkeit von ÖV (Bahn) kann jedoch auch davon ausgegangen werden, dass langfristig ein geändertes Mobilitätsverhalten wirksam wird und ist dieses Gebiet aus verkehrstechnischer Sicht für eine Siedlungserweiterung daher gut geeignet.

Gebiet Z

S06 Ia

Berndorf Stadt – Sportplatz

- ➔ Potential für Nachverdichtung
- ➔ Ausmaß rd. 2,0ha

- ⇒ Das Gebiet befindet sich im erweiterten Stadtzentrum von Berndorf. Die Erschließung ist über die Sportpromenade mit Anbindung an die Hainfelder Straße (Landesstraße B18) gegeben. Das direkte Stadtzentrum ist fußläufig erreichbar. Die Entfernung zum ÖV (Bahn) beträgt weniger als 500m zum Bahnhof Berndorf-Stadt.
- Unabhängig von der Art der Bebauung und den sich daraus ergebenden möglichen Wohneinheiten, wird durch die unmittelbare Lage im Zentrum von Berndorf-Stadt ein daraus generiertes Verkehrsaufkommen leistungsfähig abzuwickeln sein. Durch diese Zentrumsnähe sind alle wesentlichen Infrastruktureinrichtungen fußläufig gut erreichbar und kann somit auch davon ausgegangen werden, dass langfristig ein geändertes Mobilitätsverhalten wirksam wird und ist dieses Gebiet aus verkehrstechnischer Sicht für eine Nachverdichtung daher gut geeignet.

Durch das generierte Verkehrsaufkommen aus den künftigen Bebauungen potentieller Siedlungserweiterungsgebiete entsteht natürlich ein Anstieg der Verkehrsbelastungen nicht nur jeweils bei der kleinräumigen lokalen Erschließung, sondern auch auf den großräumigen Hauptverkehrsträgern (Landesstraßen). Durch die strukturelle Verkehrssituation mit der Landesstraße B18 als Hapterschließung des Triestingtales, ist hier eine Bündelung der Verkehrsfrequenzen von den zubringenden Verkehrsträgern gegeben. Dabei wird das Verkehrsaufkommen neben dem lokal erzeugten Frequenzen primär durch regionalen, jedoch auch teilweise überregionalen, Verkehr bestimmt. Dahingehend stellen zusätzliche Verkehrsbelastungen durch Bebauung in Siedlungserweiterungsgebieten insgesamt großräumig nur eine geringe Größe dar. Etwaige negative Auswirkungen im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffbelastungen durch die Verkehrsfrequenzen sind somit auch nur großräumig zu sehen und leiten sich daraus keine Kriterien für die Entscheidungen über mögliche Bebauung einzelner Siedlungserweiterungsgebiete ab.

Siedlungsentwicklung und somit Erhöhung der Bevölkerungszahl muss aus verkehrstechnischer Sicht ohnehin unter dem Gesichtspunkt eines künftigen geänderten Mobilitätsverhalten im Zusammenhang mit der Realisierung des dafür erforderlichen Angebotes gesehen werden.

Nr.4 Widmungsgerechte Verkehrserschließungen, allenfalls auch durch geänderte Verkehrsorganisation in Hinblick auf künftige Baulandnutzung

Bei künftigen Siedlungserweiterungen ist auf die bedarfsgerechte Widmung neuer Erschließungsstraßen sowie auf die Auswirkungen und allenfalls erforderlichen Änderungen im bestehenden Straßennetz zu achten.

Die Bereiche mit Widmung Bauland-Betriebsgebiet (BB) bzw. Bauland-Industriegebiet (BI) befinden sich weitgehend entlang bzw. im Nahbereich der Landesstraße B18. Bei der künftigen Nutzung von vorhandenen Frei- bzw. potentiellen Erweiterungsflächen hat dahingehend auch die Landesstraße B18 die maßgebende Erschließungsfunktion. Die Leistungsfähigkeit der Landesstraße B18 wird durch die Verkehrsabwicklung in den Kreuzungsbereichen bestimmt. Dahingehend ist auch für eine „Widmungsfestlegung Anzahl der Fahrten im BB und BI“ jeweils die Anbindung an die Landesstraße B18 einer detaillierten Untersuchung zu unterziehen. Dabei wird jedoch zu unterscheiden sein, zwischen dem betriebserforderlichen Schwerverkehr ohne (derzeit) realistischer Vermeidungspotentiale und dem Personal- und Kundenverkehr. Für den Personal- und Kundenverkehr sind dabei ein angestrebtes künftiges geändertes Mobilitätsverhalten im Zusammenhang mit der Realisierung des dafür erforderlichen Angebotes zu berücksichtigen.

3 Handlungsfeld „Verkehrsorganisation“

Das Handlungsfeld Verkehrsorganisation ist die Basis für einen überwiegenden Teil der definierten Maßnahmen aller Verkehrsarten.

Einzelmaßnahmen für die künftige Verkehrsorganisation, auch im Zusammenhang mit potentiellen Siedlungserweiterungen sind im Plan Nr.1 (Anhang) ausgewiesen.

Nr.1 Bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung entsprechend der jeweils erforderlichen Nutzungsfunktion (Straßentypologie) gemäß definierter Regelquerschnitte für die Mindestanforderungen

Siehe Kapitel 4

Nr.2 Ökologische Straßenraumgestaltung durch Minimierung der Flächenversiegelung und Schaffung geeigneter Entfaltungsräume (z.B. "Schwammstadt") für einflussverträgliche Bepflanzungsarten

Siehe Kapitel 4

Nr.4 Widmungsgerechte Verkehrserschließungen, allenfalls auch durch geänderte Verkehrsorganisation in Hinblick auf künftige Baulandnutzung

Siehe Kapitel 2

Nr.6 Zukunftsweisende einheitliche Geschwindigkeitsregelung in den Ortsgebieten

Um die unterschiedlichen erlaubten Höchstgeschwindigkeiten innerhalb der kundgemachten Ortsgebiete zu regulieren und außerdem das allgemeine Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren, sollte eine weitgehend einheitliche Geschwindigkeitsregelung angestrebt werden. Hierfür sind nach dem derzeitigen Stand der Technik zwei Varianten denkbar:

Variante 1: Tempo 30 (ausgenommen Vorrangstraßen)

Bei dieser Variante wäre innerhalb der kundgemachten Ortsgebiete flächenhaft Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit festgelegt. Ausgenommen wären nur Vorrangstraßen (aktuell B18 und B212). Speziell zu prüfen wären einerseits die Kennzeichnung der L4020 – Hernsteiner Straße als Vorrangstraße oder auch für diese Tempo 30 zu erwirken, und andererseits die Beibehaltung der bestehenden Regelung im Ortsgebiet von Ödlitz.

Variante 2: Tempo 40 – im Zusammenhang mit Begegnungszonen (Tempo 20) in sensiblen Bereichen
Diese Variante würde ein einheitliches Tempo 40 im gesamten Ortsgebiet vorsehen. Ausgenommen wären Begegnungszonen mit einer Tempo 20 Geschwindigkeitsregelung bzw. die (bestehende) Wohnstraße mit Schrittgeschwindigkeit. Diese Variante ist aus verkehrstechnischer Sicht nur dann zu empfehlen, wenn diese Regelung auch für alle Landesstraßen erwirkt werden kann und somit eine großflächige einheitliche Regelung ohne Ausnahmen gegeben ist.

Nr.7 Abschnittsweise Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit außerhalb der kundgemachten Ortsgebiete

Für manche Bereiche außerhalb der kundgemachten Ortsgebiete wird eine Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit als sinnvoll erachtet. Dies betrifft speziell die relativ kurzen Abschnitte zwischen den Ortsgebieten.

Nr.8 Verkehrsberuhigung durch geänderte Verkehrsorganisation (z.B. Begegnungszonen) im Zusammenhang mit entsprechender Straßenraumgestaltung in sensiblen Bereichen (z.B. Schulumfeld, Ortszentrum)

In sensiblen Bereichen, speziell im Umfeld der Schulen oder aber auch im Ortszentrum von Berndorf-Stadt, wird im Hinblick auf die Verträglichkeit der verschiedenen Verkehrsarten und zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer eine geänderte Verkehrsorganisation im Zusammenhang mit entsprechender Straßenraumgestaltung als sinnvoll erachtet. Dabei sind Lösungen anzustreben, wo speziell für den Fußgängerverkehr in Hinblick auf Querungsbedürfnisse eine flächenhafte Bevorrangung besteht, jedoch der Kraftfahrzeugverkehr in verkehrsberuhigter Weise auch bedarfsgerecht abgewickelt werden kann (z.B. Begegnungszone)

- ⇒ Begegnungszone im Zentrum von Berndorf-Stadt im Zuge der L4020 von Höhe Dr. Viktor Böttcher-Straße bis Kreuzung mit der B18
- ⇒ Begegnungszone im Ortszentrum von St. Veit inkl. Teilbereich der L4019 – Untere Ödlitzer Straße
- ⇒ Geänderte Einbahnführungen im weiteren Umfeld der Schulen am Margaretenplatz

Nr.9 Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Schulumfeld ("Elterntaxi") durch

- Schaffung von Elternhaltestellen
- geänderte Verkehrsorganisation (z.B. "Schulstraße")

Das Umfeld der Schulen in der Gemeinde Berndorf ist speziell in der Früh vor Unterrichtsbeginn sehr stark frequentiert von motorisierten Kraftfahrzeugen. Durch den Schülerbringverkehr („Elterntaxi“) wird versucht, für das Aussteigen der Schüler, so nahe wie möglich an das Schulgebäude zu fahren. Im Nahbereich der Schulen treten dann durch die Überlagerung mit dem Fußgänger- bzw. Radverkehr sowie mit Kindern, die öffentliche Verkehrsmittel verlassen, Situationen auf, bei denen die entsprechende Verkehrssicherheit teilweise nicht mehr gegeben ist.

Durch die Schaffung von Elternhaltestellen soll der Schülerbringverkehr nicht bis vor das Schulgebäude erfolgen und so die Verkehrssicherheit vor den Schulen erhöht werden. Bei diesen Haltestellen können Eltern ihre Kinder sicher aussteigen lassen, um die letzten Meter zur Schule zu Fuß zurückzulegen. Um die tatsächliche Benützung der Elternhaltestellen zu erhöhen, kann das direkte Zufahren zur Schule (angepasst an die Unterrichtszeiten) durch eine geänderte temporäre Verkehrsorganisation (z.B. „Schulstraße“) verhindert werden.

Um überhaupt den Schülerbringverkehr zu reduzieren, ist ein spezielles Augenmerk auf die Verkehrssicherheit im Zuge der Schulwege zu legen. Außerdem sollen Anreize für den „Schulweg zu Fuß“ geschaffen werden. Dafür bietet sich das Modell „SchulGEHbus“ an. Dabei werden Haupttrouten für die Wege zur Schule definiert. Entlang dieser befinden sich Stationen mit festgelegten AbGEHzeiten. Kinder haben dadurch die Möglichkeit in einer Gemeinschaft (allenfalls auch unter Begleitung) den Schulweg zurückzulegen und zu erleben. Im Zuge dieser Routen ist natürlich eine spezielle auf Schulkinder ausgerichtete (bauliche) Ausgestaltung der Straßenräume anzustreben.

Nr.10 Reduktion des Anteils MIV beim Modal Split durch alternative Möglichkeiten (z.B. Carsharing-Modelle, Fahrgemeinschaften beim Pendlerverkehr) und Bewusstseinsbildung bei der Verkehrsmittelwahl

Die entsprechende positive Veränderung des Modal Splits (Verteilung der Verkehrsmittelwahl für die täglichen Wege) soll ein Eckpfeiler in der künftigen Ortsentwicklung und somit auch in der Mobilitätspolitik der Stadtgemeinde Berndorf sein.

Auf Basis der Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr sowie der Schaffung einer guten ÖV Versorgung, sind weitere begleitende Maßnahmen alternativer Verkehrsmodelle und speziell die Bewusstseinsbildung bei der Verkehrsmittelwahl in Hinblick auf den Klimaschutz, von entscheidender Bedeutung.

Nr.15 Schaffung bzw. Förderung neuer Mobilitätsformen (Car-Sharing, Bike-Sharing, Elektromobilität) mit Standorten in den Wohngebieten, im Zentrum und den Bahnhöfen

Siehe Nr. 10

Nr.16 Bedarfsgerechte Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung mit ausreichendem Stellplatzangebot (allenfalls mit Parkraumbewirtschaftung) im Zentrum von Berndorf unter Berücksichtigung künftiger Nutzungsmöglichkeiten (Areal Bauhof)

Im Zusammenhang mit einer anzustrebenden geänderten Verkehrsorganisation (z.B. Begegnungszone) und entsprechender Straßenraumgestaltung im Zentrum von Berndorf (siehe Nr. 8), ist auch das künftige Stellplatzangebot und die Benützungsbewirtschaftung (Kurzparkzone) den tatsächlichen Nutzungserfordernissen anzupassen und allenfalls auch eine Parkraumbewirtschaftung anzudenken.

4 Handlungsfeld „Straßentypologie / Straßenraumgestaltung“

Durch künftige Erweiterungen von Siedlungen und Betrieben ergeben sich die entsprechenden Anforderungen an die Straßenraumgestaltung neuer Straßen, jedoch können für bestehende Straßen auch geänderte erforderliche Nutzungsfunktionen erforderlich werden.

Auch bei bestehenden Straßen ohne künftig geänderter Nutzungsfunktion, sind bedarfsgerechte Straßenraumgestaltungen anzustreben.

Nr.1 Bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung entsprechend der jeweils erforderlichen Nutzungsfunktion (Straßentypologie) gemäß definierter Regelquerschnitte für die Mindestanforderungen

Das vorhandene Straßennetz weist entsprechend der Lage der einzelnen Straßen innerhalb des Ortsgebietes und den jeweils gewidmeten Straßenräumen unterschiedliche Nutzungsstrukturen auf. Im Rahmen des Bearbeitungsteiles 1 – „Grundlagenforschung“ wurden alle Straßen entsprechend ihrer Typologie einer maßgebenden Straßenkategorie zugeordnet.

Für eine künftige bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung werden als Grundlage für Straßenneubau und für Straßenumbau bzw. Straßensanierungsarbeiten für die einzelnen Straßenkategorien entsprechende Regelquerschnitte mit den erforderlichen Mindestanforderungen für die einzelnen Verkehrsarten definiert.

Für die entsprechende Kategoriezuordnung der einzelnen Straßen (-abschnitte) ist jeweils mindestens ein maßgebendes Typologiekriterium relevant. Bei Zuordnungsmöglichkeit in mehrere Kategorien ist die Summe der jeweils maßgebenden Kriterien für die tatsächliche Zuordnung bestimmend (Plan Nr.2 – Anhang).

Hauptverkehrsstraße

- Landesstraße B
- Landesstraße L
- (Gemeinde-) Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für großräumigen Durchzugsverkehr und/oder überörtliche Verbindung
- Verkehrsfrequenz > 5.000 KFZ/24h
- Route von Regionalbuslinien
- Vorrangstraße oder Straße mit Bevorrangung

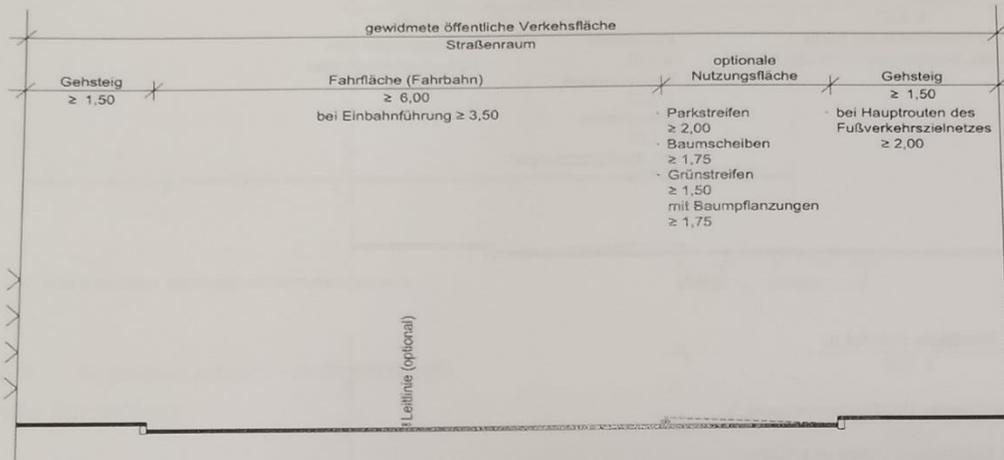
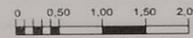


Abb.1 Regelquerschnitt – Hauptverkehrsstraße
Eigene Darstellung



Sammelstraße

- Landesstraße L
- (Gemeinde-) Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für lokalen Durchzugsverkehr und/oder innerörtlicher Sammelfunktion für die Erschließung von Infrastruktureinrichtungen
- Verkehrsfrequenz ≤ 5.000 KFZ/24h
- Route von Regionalbuslinien
- Straße mit Bevorrangung

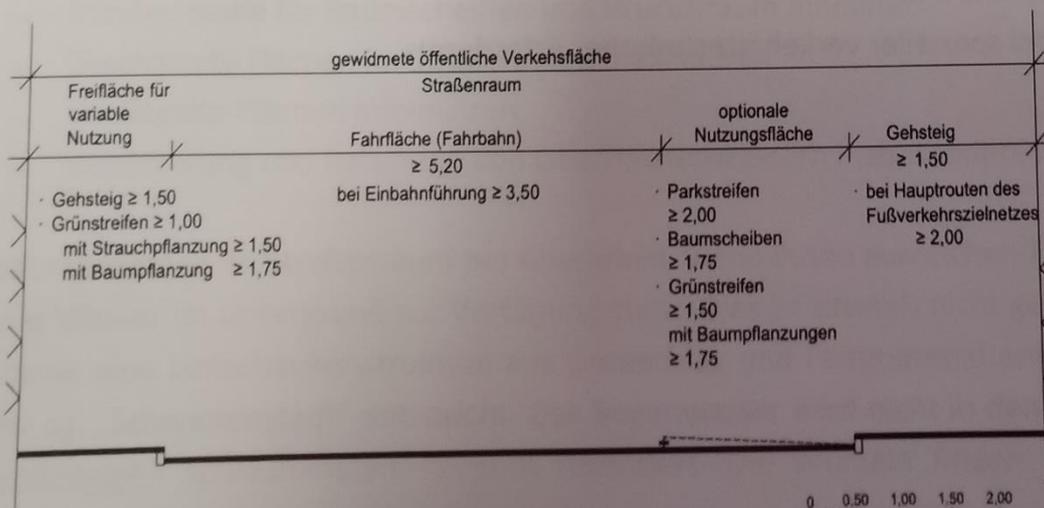


Abb.2 Regelquerschnitt – Sammelstraße
Eigene Darstellung



Erschließungsstraße

- (Gemeinde-) Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für die Erschließung kleinräumig zusammenhängender Wohnsiedlungs- bzw. Betriebsgebiete
- Verkehrsfrequenz ≤ 1.500 KFZ/24h
- Route von ÖV-Linien zur innerörtlichen Erschließung
- Rechtsvorrang, außer bei spezieller verkehrstechnischer Erfordernis

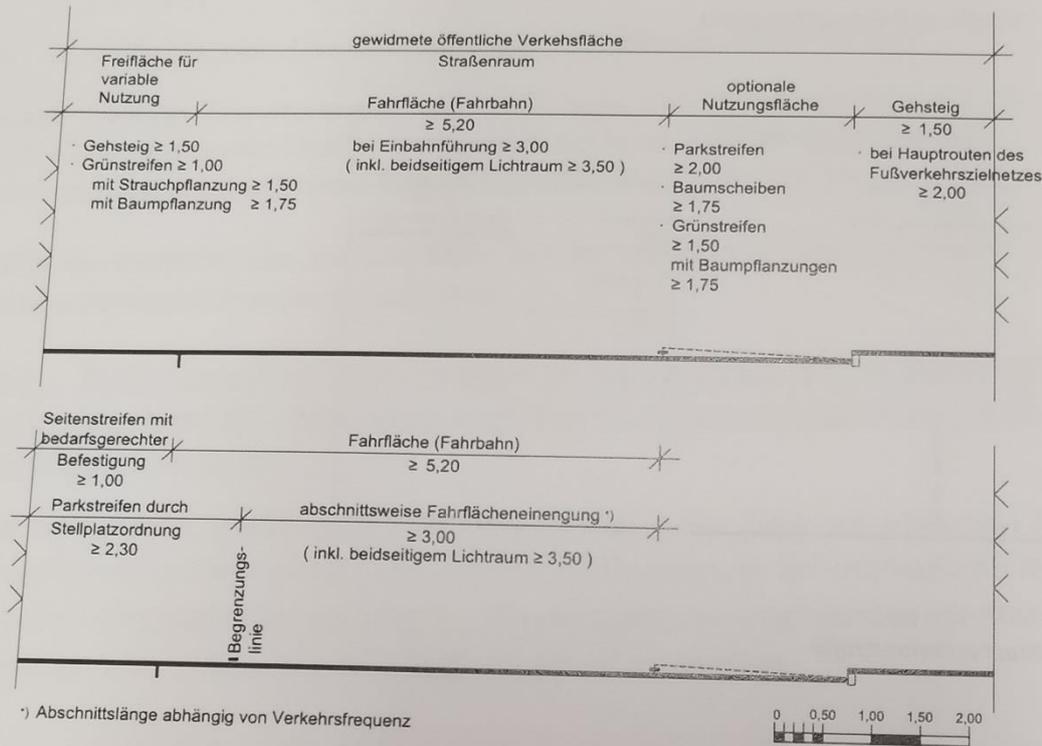


Abb.3 Regelquerschnitt – Erschließungsstraße
Eigene Darstellung

Anliegerstraße

- (Gemeinde-) Straße mit ortsstruktureller Bedeutung für lokale Erschließung von Wohnbebauung und/oder Betrieben durch ausschließlich Anrainerverkehr
- Verkehrsfrequenz ≤ 500 KFZ/24h
- Rechtsvorrang, außer bei spezieller verkehrstechnischer Erfordernis

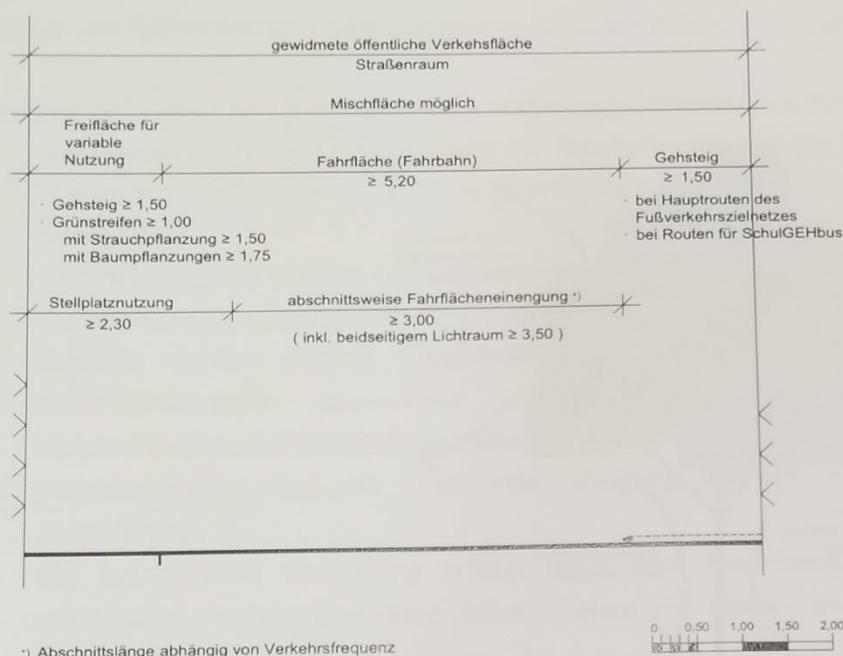


Abb.4 Regelquerschnitt – Anliegerstraße
Eigene Darstellung

Nr.2 Ökologische Straßenraumgestaltung durch Minimierung der Flächenversiegelung und Schaffung geeigneter Entfaltungsräume (z.B. "Schwammstadt") für einflussverträgliche Bepflanzungsarten

Der Klimawandel stellt neue Herausforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Wetterereignisse wie Starkregen oder hohe Windgeschwindigkeiten und Hitzeperioden werden immer länger und extremer. Es ist daher wichtig, bei Straßenneu- und -umbauten auf eine ökologische Gestaltung zu achten.

Ziele für einen klimawandelangepassten Straßenraum:

- Anteil an Grünpflanzen im Straßenraum erhöhen
- Standortgerechte Baumpflanzungen intensivieren
- Mindestmaße für Baumscheiben und Wurzelraum einhalten
- Beschattete Flächen im Straßenraum maximieren
- Versiegelte Flächen minimieren
- Versickerung und Retention von Oberflächenwässern insbesondere bei Starkregenereignissen

Bäume können im Straßenraum nur überleben, wenn ihnen ausreichend Wurzelraum, Porenvolumen und Wasser im Untergrund zur Verfügung steht. Dies ist oftmals nicht gegeben. In den letzten Jahren wurde eine Unterbaukonstruktion aus Grobschlag und Feinmaterial entwickelt, welche dem Prinzip der sg. „Schwammstadt“ entspricht. Das Regenwasser wird nicht in den Kanal abgeleitet, sondern in großzügigen Schwammstadt-Körpern retentiert. Die Wurzeln finden im Untergrund ausreichend Hohlräume vor.

Derzeit ist es in Österreich nicht zulässig Fahrbahnen für den KFZ-Verkehr mit einem Schwammstadt-Körper zu unterbauen. Auf Parkstreifen, Radwegen, Gehsteigen und Nebenflächen ist es jedoch

zulässig und wurde in den letzten Jahren bereits in Wien (Seestadt Aspern), Graz und in Mödling in Form von Pilotprojekten umgesetzt.

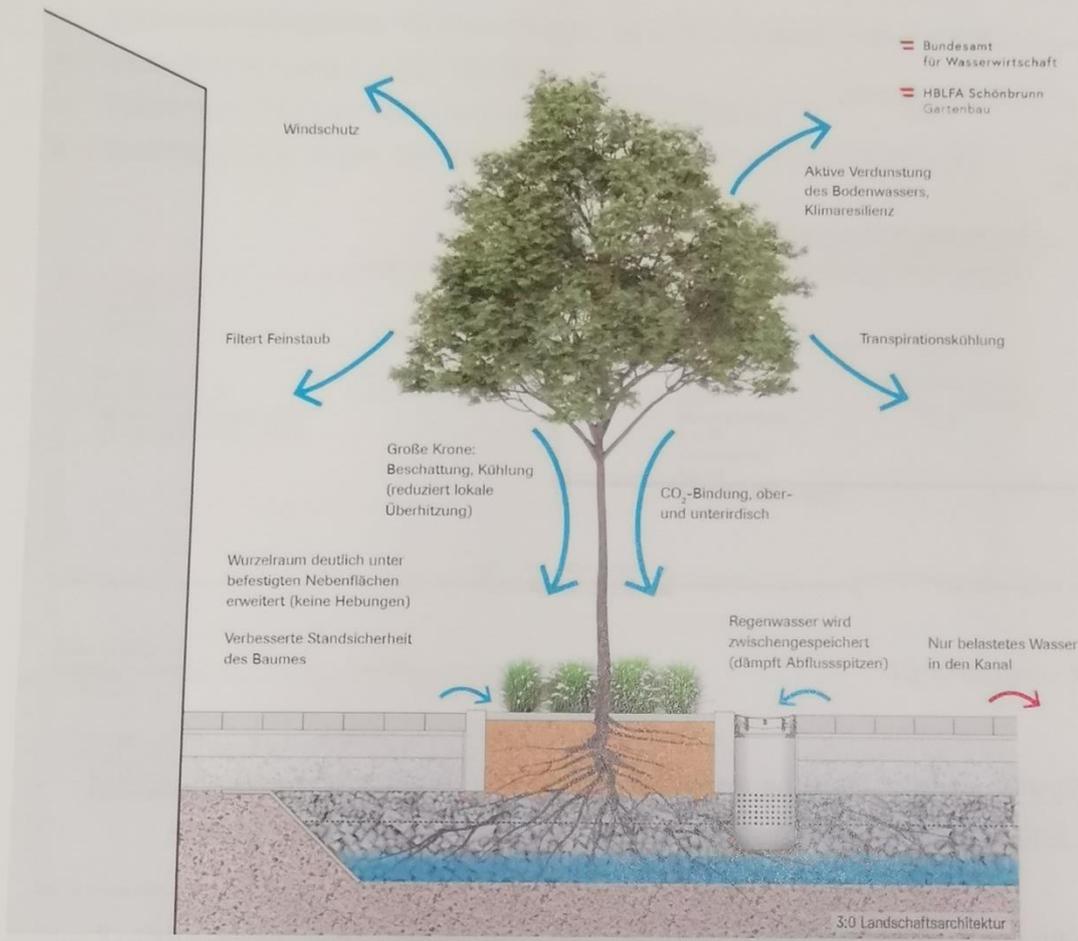


Abb.5 Schemaskizze eines Baumstandortes nach dem Schwammstadt Prinzip
Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur

Nr.4 Widmungsgerechte Verkehrserschließungen, allenfalls auch durch geänderte Verkehrsorganisation in Hinblick auf künftige Baulandnutzung

Siehe Kapitel 2

5 Handlungsfeld „Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)“

Einzelne mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des nichtmotorisierten Individualverkehrs in der Stadtgemeinde Berndorf sind im Plan Nr.3 (Anhang) zusammengefasst dargestellt.

Für die Maßnahmen die den Radverkehr betreffen, wird auch auf das vorliegende Radverkehrskonzept verwiesen.

Nr.3 Barrierefreie Ausgestaltung der öffentlichen Straßenräume

Grundsätzlich ist ein durchgängig barrierefreier öffentlicher Straßenraum anzustreben. Als barrierefrei gelten bauliche und sonstige Anlagen, wenn sie für Menschen mit besonderen Bedürfnissen und mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. Senioren) ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich

ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Es sind auch die Anforderungen für Rollstuhlfahrer, Nutzer von Rollatoren und Kinderwägen zu berücksichtigen.

Grundprinzip einer barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Straßenraums:

- Nach Möglichkeit ist die Herstellung von Fahrbahnanhebungen im Kreuzungsbereich anzustreben (Fahrbahn wird auf Gehsteigniveau angehoben). Ist dies nicht möglich, sind Gehsteigabsenkungen vorzusehen.
- Herstellung eines taktilen Leitsystems im Umfeld von Querungen.
- Ausreichende Breite der Gehsteige, sodass sie auch von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwägen benützt werden können (Regelbreite 2,0 Meter, Mindestbreite 1,50m ohne punktuelle Einschränkungen).
- Aufstellflächen und Gehsteigvorziehungen gewährleisten bessere Sichtbeziehungen.
- Rampenanlagen sind mit einer max. Steigung von 4% bzw. 6% samt Zwischenpodesten auszuführen.
- Die barrierefreie Gestaltung erfolgt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Gemäß diesem müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden.

Nr.5 Bedachtnahme auf kurze Fußwegverbindungen

Bei den Fußwegverbindungen ist darauf zu achten, dass diese ohne Umwege die kürzest mögliche Verbindung zwischen Ausgangspunkt und Ziel darstellen. Dies trifft insbesondere bei der notwendigen Querung von Barrieren (Triesting, Bahntrasse, sehr stark befahrene Straßen) zu. Dahingehend sind für die Haupt-Quell-Ziel-Beziehungen Verbindungen mit geringen Umwegen anzustreben.

Nr.9 Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Schulumfeld ("Elterntaxi") durch

- Schaffung von Elternhaltestellen
- geänderte Verkehrsorganisation (z.B. "Schulstraße")

Siehe Kapitel 3

Nr.11 Minimierung der Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen (B18 und L4020) und anderen Barrieren (Bahn, Triesting) durch Schaffung von Querungsmöglichkeiten mit bedarfsgerechter Ausgestaltung für Fußgänger und/oder Radfahrer

Um ein sicheres Queren der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen (B18 und L4020) zu ermöglichen, sollen Querungsstellen gemäß den maßgebenden Quell-Ziel-Beziehungen barrierefrei und verkehrssicher ausgestaltet werden bzw. großflächige Querungsmöglichkeiten durch entsprechende Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung geschaffen werden.

Weitere zusätzliche Querungsmöglichkeiten der Triesting und der Bahntrasse richten sich nach dem Bedarf gemäß definierter Quell-Ziel-Beziehungen für den Fußgänger und/oder Radverkehr.

Nr.12 Schaffung von Fuß- und Radverbindungen für den Alltagsverkehr, zwischen Siedlungsteilen und Infrastruktureinrichtungen, speziell

- Radverkehrsanlage Veitsau - Berndorf
- Fuß- und Radverkehrsanlage entlang der B18 zwischen St. Veit und Berndorf
- Fuß- und Radverbindung Ödlitz - Morgenrot - Bahnhof Fabrik

ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Es sind auch die Anforderungen für Rollstuhlfahrer, Nutzer von Rollatoren und Kinderwägen zu berücksichtigen.

Grundprinzip einer barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Straßenraums:

- Nach Möglichkeit ist die Herstellung von Fahrbahnanhebungen im Kreuzungsbereich anzustreben (Fahrbahn wird auf Gehsteigniveau angehoben). Ist dies nicht möglich, sind Gehsteigabsenkungen vorzusehen.
- Herstellung eines taktilen Leitsystems im Umfeld von Querungen.
- Ausreichende Breite der Gehsteige, sodass sie auch von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwägen benützt werden können (Regelbreite 2,0 Meter, Mindestbreite 1,50m ohne punktuelle Einschränkungen).
- Aufstellflächen und Gehsteigvorziehungen gewährleisten bessere Sichtbeziehungen.
- Rampenanlagen sind mit einer max. Steigung von 4% bzw. 6% samt Zwischenpodesten auszuführen.
- Die barrierefreie Gestaltung erfolgt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Gemäß diesem müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden.

Nr.5 Bedachtnahme auf kurze Fußwegverbindungen

Bei den Fußwegverbindungen ist darauf zu achten, dass diese ohne Umwege die kürzest mögliche Verbindung zwischen Ausgangspunkt und Ziel darstellen. Dies trifft insbesondere bei der notwendigen Querung von Barrieren (Triesting, Bahntrasse, sehr stark befahrene Straßen) zu. Dahingehend sind für die Haupt-Quell-Ziel-Beziehungen Verbindungen mit geringen Umwegen anzustreben.

Nr.9 Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Schulumfeld ("Elterntaxi") durch

- Schaffung von Elternhaltestellen
- geänderte Verkehrsorganisation (z.B. "Schulstraße")

Siehe Kapitel 3

Nr.11 Minimierung der Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen (B18 und L4020) und anderen Barrieren (Bahn, Triesting) durch Schaffung von Querungsmöglichkeiten mit bedarfsgerechter Ausgestaltung für Fußgänger und/oder Radfahrer

Um ein sicheres Queren der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen (B18 und L4020) zu ermöglichen, sollen Querungsstellen gemäß den maßgebenden Quell-Ziel-Beziehungen barrierefrei und verkehrssicher ausgestaltet werden bzw. großflächige Querungsmöglichkeiten durch entsprechende Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung geschaffen werden.

Weitere zusätzliche Querungsmöglichkeiten der Triesting und der Bahntrasse richten sich nach dem Bedarf gemäß definierter Quell-Ziel-Beziehungen für den Fußgänger und/oder Radverkehr.

Nr.12 Schaffung von Fuß- und Radverbindungen für den Alltagsverkehr, zwischen Siedlungsteilen und Infrastruktureinrichtungen, speziell

- Radverkehrsanlage Veitsau - Berndorf
- Fuß- und Radverkehrsanlage entlang der B18 zwischen St. Veit und Berndorf
- Fuß- und Radverbindung Ödlitz - Morgenrot - Bahnhof Fabrik

- Fuß- und Radverbindung Ödlitz – St. Veit
- Fuß- und Radverbindung Ödlitz – Berndorf

Zur Steigerung des Anteils an Fuß- und Radverkehr am Modal Split, ist der Ausbau für den Alltagsverkehr nötig. Der Triestingtal Radweg ist vor allem für den Freizeitverkehr relevant, da durch diesen nur wenige Siedlungsgebiete erschlossen werden. Durch die Schaffung neuer Fuß- und Radwege als Alternative oder Zubringer zum bestehenden Radweg, wären die einzelnen Ortsteile auch nichtmotorisiert besser erreichbar.

Eine Verbindung des bestehenden Radweges entlang der L4020 Hernsteiner Straße zur Wohnstraße Ingenieur-Eugen-Essenther-Straße, würde eine durchgehende Radverbindung von Veitsau nach Berndorf bedeuten.

Entlang der B18 Leobersdorfer Straße ist eine Fuß- und Radverkehrsanlage zwischen St. Veit und Berndorf von essentieller Bedeutung. Durch diese könnten viele Siedlungsteile angebunden und der Umstieg auf das Fahrrad attraktiviert werden.

Sehr wichtig ist auch die Verbindung zwischen dem Ortsteil Ödlitz und der Siedlung Morgenrot zur Landesstraße B18. Dabei ist im Zuge einer künftigen Bebauung des gewidmeten Wohngebietes im Bereich Morgenrot darauf zu achten, dass so eine Verbindung in relativ gerader Linienführung möglich ist. Diese Verbindung sollte auch im Hinblick auf die Tagespendler zum Bahnhof Fabrik erweitert werden. So wäre eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch eine direkte Erreichbarkeit der Bahn auch für den Ortsteil Ödlitz gegeben.

Nr.13 Komfortverbesserung für den Radverkehr durch weitgehende Öffnung von Einbahnen

Um Strecken für Radfahrer zu verkürzen und somit den Komfort zu verbessern, sollte geprüft werden, welche weiteren Einbahnen für den Radverkehr geöffnet werden können. Eine Verkürzung der Wegstrecken ergibt eine weitere Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr.

Nr.14 Ausbau von Radabstellanlagen bei Infrastruktureinrichtungen, Bahnhöfen (z.B. Boxen) und im öffentlichen Raum (speziell Ortszentrum, Schulen)

Um das Radfahren innerhalb der Gemeinde attraktiver zu gestalten, sollten bei Infrastruktureinrichtungen im öffentlichen Raum und an Bahnhöfen, ausreichende Radabstellanlagen errichtet bzw. vorhandene Abstellanlagen erweitert und modernisiert werden. An den Bahnhöfen – wo von einer längeren Abstellzeit auszugehen ist - sollten z.B. auch Fahrradboxen errichtet werden, um das Abstellen noch sicherer zu gestalten.

Nr.15 Schaffung bzw. Förderung neuer Mobilitätsformen (Car-Sharing, Bike-Sharing, Elektromobilität) mit Standorten in den Wohngebieten, im Zentrum und den Bahnhöfen

Siehe Kapitel 3

6 Handlungsfeld „öffentlicher Verkehr (ÖV)“

Die Maßnahmen zu Attraktivierung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind im Plan Nr.4 (Anhang) zusammengefasst.

Nr.14 Ausbau von Radabstellanlagen bei Infrastruktureinrichtungen, Bahnhöfen (z.B. Boxen) und im öffentlichen Raum (speziell Ortszentrum, Schulen)

siehe Kapitel 5

Nr.17 Ausweitung des ÖV Angebotes (geänderte Kursführungen, verlängerte Bedienzeiten, Intervallverdichtung), allenfalls durch alternatives (gemeindeübergreifendes) Mikro ÖV-System (z.B. Anrufsammeltaxi) mit voller Integration in den Verkehrsverbund sowohl für den Innerortsverkehr als auch für Pendler und an Wochenenden für den Nachtverkehr

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowohl für den Innerortsverkehr als auch für die Pendlerbeziehungen zu steigern, werden Veränderungen an gewissen Linienführungen, eine Verlagerung der Bedienzeiten und eine Intervallverdichtung empfohlen. Dies soll eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Verkehr (ÖV) bewirken.

Unversorgte bzw. schlecht versorgte Gebiete der Gemeinde, sollen durch geänderte Kursführungen einzelner Linien an das ÖV-Netz angebunden werden. Dies kann auch durch ein alternatives (idealerweise gemeindeübergreifendes) Mikro ÖV-System erfolgen.

Nr.18 Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur und der Zugangswege (barrierefrei, Beleuchtung)

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind als Busbuchten, Rand- oder Kaphaltestellen mit den erforderlichen Abmessungen gemäß den einschlägigen Normen und Richtlinien auszuführen.

Die Erschließung der befestigten Fahrgastaufstellfläche von Bushaltestellen muss im Ortsgebiet innerhalb eines Straßenabschnittes über einen durchgehenden Gehsteig erfolgen. Die Breite der Aufstellfläche hat mindestens 1,5 Meter zu betragen. Die Randsteine im Haltestellenbereich sind in der Regel 15cm hoch (jedoch min. 12cm) auszuführen, um für alle Personengruppen ein erleichtertes Einsteigen zu gewährleisten.

Es sollten bei allen Haltestellen eine Mindestqualität an Ausstattung vorhanden sein und die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Personengruppen bestmöglich berücksichtigt werden

- Haltestellenkennzeichnung mit Haltestellennamen
- Fahrplanaushang gut lesbar und für Kinder und Rollstuhlfahrer in entsprechender Höhe angebracht und zusätzlich auch in Blindenschrift
- Wetterschutz (Wartehaus bzw. Überdachung)
- Sitzgelegenheiten ohne Einschränkung der erforderlichen Gehsteigflächen
- Beleuchtung
- Abfallbehälter
- Taktiles Leitsystem im Bereich der Auftrittfläche bei Neu- und Umgestaltungen von Haltestellenbereichen

7 Ausblick

Aus der Teilbearbeitung Mobilität, in den beiden Bearbeitungsteilen „Grundlagenforschung“ und „Maßnahmenkatalog“, ergeben sich für das örtliche Entwicklungskonzept (ÖEK) folgende Leitziele und die daraus abgeleitete Maßnahmenliste.

Diese Leitziele und der Maßnahmenkatalog, sollen den politischen Vertretern sowie der Stadtverwaltung eine Hilfestellung bei permanent erforderlichen Entscheidungen in Mobilitätsfragen bieten, sowie als Grundlage bei der Umsetzung verkehrsinfrastruktureller Maßnahmen dienen.

Leitziele

- Mobilitätskonzept mit Gültigkeitszeitraum von 10 - 15 Jahren als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen und für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen
- Aufwertung der Ortszentren und Subzentren gemäß der vorhandenen Ortsstruktur
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum
- Bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung zur Sicherstellung der Erschließung im Zusammenhang mit bestehenden und geplanten Nutzungen unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte (z.B. Anpassung der Straßenbreiten für Begrünungsmaßnahmen in neu zu erschließenden Siedlungsbereichen)
- Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs (Fuß- und Radverkehr), speziell in Hinblick auf die alltagstaugliche Verbindung von Siedlungsteilen und Infrastruktureinrichtungen
- Forcierung und Förderung des öffentlichen Verkehrs, allenfalls durch alternative Angebote
- Forcierung und Förderung alternativer Möglichkeiten bei der Verkehrsmittelwahl
- Bedarfsgerechtes Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung und Stellplatzverpflichtung auf Privatgrund
- Einfahrt in Ortsgebiete sichtbar machen
- Verbindung der Ortszentren über Landesstraßen für den nicht motorisierten Individualverkehr verbessern
- Grundstücksbezogene Prüfung der Verkehrsverträglichkeit im BB und BI gemäß NÖ Raumordnungsgesetz 2014

Maßnahmenliste

- 1) Bedarfsgerechte Straßenraumgestaltung entsprechend der jeweils erforderlichen Nutzungsfunktion (Straßentypologie) gemäß definierter Regelquerschnitte für die Mindestanforderungen, speziell auch in Hinblick auf eine entsprechende Temporeduktion für den motorisierten Individualverkehr
- 2) Ökologische Straßenraumgestaltung durch Minimierung der Flächenversiegelung und Schaffung geeigneter Entfaltungsräume (z.B. „Schwammstadt“) für einflussverträgliche Bepflanzungsarten
- 3) Barrierefreie Ausgestaltung der öffentlichen Straßenräume
- 4) Widmungsgerechte Verkehrserschließungen, allenfalls auch durch geänderte Verkehrsorganisation in Hinblick auf künftige Baulandnutzung
- 5) Bedachtnahme auf kurze Fußwegverbindungen
- 6) Zukunftsweisende einheitliche Geschwindigkeitsregelung in den Ortsgebieten anstreben – z.B. Tempo 30 (ausgenommen Vorrangstraßen) oder Tempo 40 im Zusammenhang mit Begegnungszonen (Tempo 20) in sensiblen Bereichen
- 7) Abschnittsweise Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit außerhalb der kundgemachten Ortsgebiete
- 8) Verkehrsberuhigung durch geänderte Verkehrsorganisation (z.B. Begegnungszonen) im Zusammenhang mit entsprechender Straßenraumgestaltung in sensiblen Bereichen, speziell im Schulumfeld
- 9) Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Schulumfeld („Elterntaxi“) durch
 - Schaffung von Elternhaltestellen
 - geänderte Verkehrsorganisation (z.B. „Schulstraßen“)
 - sichere Schulwege („SchulGEHbus“)
- 10) Reduktion des Anteils motorisierter Individualverkehr beim Modal Split durch alternative Möglichkeiten (z.B. Carsharing-Modelle, Fahrgemeinschaften beim Pendlerverkehr) und Bewusstseinsbildung bei der Verkehrsmittelwahl
- 11) Minimierung der Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen (B18 Leobersdorfer Straße und L4020 Hernsteiner Straße) durch Schaffung von Querungsmöglichkeiten mit bedarfsgerechter Ausgestaltung für Fußgänger und/oder Radfahrer

- 12) Schaffung von Fuß- und Radverbindungen für den Alltagsverkehr, zwischen Siedlungsteilen und Infrastruktureinrichtungen, speziell
 - Radverkehrsanlage Veitsau – Berndorf
 - Fuß- und Radverkehrsanlage entlang der Landesstraße B18 zwischen St. Veit und Berndorf
 - Fuß- und Radverbindung Ödlitz – Morgenrot – Bahnhof Fabrik
 - Fuß- und Radverbindung Ödlitz – St. Veit
 - Fuß- und Radverbindung Ödlitz – Berndorf
- 13) Komfortverbesserung für den Radverkehr durch weitgehende Öffnung von Einbahnen
- 14) Ausbau von Radabstellanlagen bei Infrastruktureinrichtungen, Bahnhöfen und im öffentlichen Raum (speziell Ortszentrum)
- 15) Schaffung bzw. Förderung neuer Mobilitätsformen (Car-Sharing, Bike-Sharing, Elektromobilität)
- 16) Bedarfsgerechte Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung mit ausreichendem Stellplatzangebot (allenfalls mit Parkraumbewirtschaftung) im Zentrum von Berndorf (Hernsteiner Straße, Fußgängerzone Alexanderstraße, Kislingerplatz) unter Berücksichtigung künftiger Nutzungsmöglichkeiten (Areal Bauhof)
- 17) Ausweitung des ÖV Angebotes (geänderte Kursführungen, verlängerte Bedienzeiten, Intervallverdichtung), allenfalls durch alternatives (gemeindeübergreifendes) Micro ÖV-System (z.B. Anrufsammeltaxi) mit voller Integration in den Verkehrsverbund sowohl für den Innerortsverkehr als auch für den Pendlerverkehr
- 18) Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur und der Zugangswege (barrierefrei, Beleuchtung)

8 Anhang

Planverzeichnis

Plan Nr. 1	Verkehrsorganisation
Plan Nr. 2	Straßentypologie / Straßenraumgestaltung
Plan Nr. 3	Nichtmotorisierter Individualverkehr
Plan Nr. 4	Öffentlicher Verkehr
Plan Nr. 5	Maßnahmenliste