

# Mobilitätskonzept Mistelbach 2030+



## BERICHT TEIL 2 Ziele und Maßnahmen

---

Im Auftrag der

**Stadtgemeinde Mistelbach, Hauptplatz 6; 2130 Mistelbach**

Bearbeitung

**Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften  
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik**

Karlsplatz 13/230-1, 1040 Wien

Dipl.-Ing. Dr.techn. Harald Frey

Dipl.-Ing. Benjamin Tschugg

Dipl.-Ing. Georg Dissertori

Alexander Knöchel, MSc

Februar 2024

# Inhalt

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>1</b>
1.1. Status Quo in Mistelbach	1
1.2. Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	2
1.3. Ziele und Erwartungen	3
<b>2. Übergeordnete Ziele in der Verkehrspolitik</b>	<b>4</b>
2.1. Klimaneutralität bis 2040	4
2.2. Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung	5
2.3. Verlagerung auf den Umweltverbund	5
2.4. Förderung aktiver Mobilitätsformen	6
<b>3. Mobilitätskonzept Mistelbach</b>	<b>7</b>
3.1. Ziele des Mobilitätskonzeptes	7
3.2. Handlungsfelder und Maßnahmen	13
<b>4. Handlungsfeld 1: Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung</b>	<b>14</b>
4.1. Abstimmung zwischen ÖEK und Mobilitätskonzept	14
4.2. Stadt und Region der kurzen Wege	16
4.3. Autofreie bzw. autoreduzierte Siedlungen	18
<b>5. Handlungsfeld 2: Verkehrsberuhigung in Mistelbach</b>	<b>22</b>
5.1. Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs	22
5.2. Tempo 30 und Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet	28
<b>6. Handlungsfeld 3: Förderung des Umweltverbundes</b>	<b>40</b>
6.1. Fußverkehr	41
6.2. Radverkehr	48
6.3. Öffentlicher Verkehr	64
6.4. Mikro-ÖV	71
<b>7. Handlungsfeld 4: Attraktivierung öffentlicher Straßenräume</b>	<b>76</b>
7.1. Hauptplatz	76
7.2. Oberhoferstraße	78
7.3. Franz Josef-Straße	78
7.4. Mitschastraße	80
7.5. Lanzendorfer Hauptstraße	81
7.6. Ebendorfer Hauptstraße	82
7.7. Sicheres Schulumfeld	84
7.8. Barrierefreie Straßenraumgestaltung	88
7.9. Flächenentsiegelung und Begrünung	90
<b>8. Handlungsfeld 5: Parken und Stellplatzverordnung in Mistelbach</b>	<b>95</b>
8.1. Reduktion der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum	95
8.2. Parkraumbewirtschaftung und Ausweitung der Kurzparkzonen	96
8.3. Anpassung der Stellplatzverordnung	98
<b>9. Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung</b>	<b>107</b>
9.1. Mobilitätsmanagement seitens der Stadtgemeinde	107
<b>10. Umsetzung der Maßnahmen und Evaluierung der Wirkungen</b>	<b>109</b>



10.1.	Prioritätenreihung der Maßnahmenumsetzung .....	109
10.2.	Wirksamkeitsmatrix .....	109
10.3.	Modellierung ausgewählter Maßnahmen .....	111
10.4.	Evaluierung der Wirksamkeit gesetzter Maßnahmen .....	114
<b>11.</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>115</b>

# 1. Ausgangslage

## 1.1. Status Quo in Mistelbach

### 1.1.1. Kennzahlen zur Stadtgemeinde Mistelbach

- In den zehn Katastralgemeinden der Stadtgemeinde Mistelbach leben (mit Stand Ende 2021) 11.665 Personen.
- Mistelbach ist als Bezirkshauptstadt des gleichnamigen Bezirkes ein zentraler Ort der Stufe IV.
- In der Stadtgemeinde Mistelbach gibt es mit Stand Oktober 2011 insgesamt 5.175 Erwerbstätige am Wohnort, von diesen sind ca. 55 % Auspendler:innen. Am Arbeitsort Mistelbach gibt es 6.779 Erwerbstätige, von diesen sind ca. 66 % Einpendler:innen.

### 1.1.2. Verkehrsinfrastruktur

- Die Stadtgemeinde Mistelbach ist mit sechs Bahnhaltstellen, welche vom Regionalexpress (REX 2) sowie der S-Bahn (S2) befahren werden, und der Autobahn A5 sehr gut an das hochrangige Verkehrsnetz angebunden.
- Im Straßennetz wird das Zentrum der Stadtgemeinde vor allem über die Landesstraßen L21 und L35 erschlossen, welche sich an der Frohner-Kreuzung im Zentrum kreuzen. Unter anderem zur Entlastung dieser wurde die im Jahr 2015 eröffnete Umfahrung Mistelbach umgesetzt.
- Im Radverkehr sind die Eurovelo 9 südlich des Zentrums von Mistelbach in West/Ost-Richtung und die Grüne Straße in Nord/Süd-Richtung hervorzuheben.

### 1.1.3. Führerschein-, Fahrzeug- und ÖV-Dauerfahrkartenbesitz (lt. Haushaltsbefragung)

- 95 % der mindestens 17 Jahre alten Personen besitzen laut Haushaltsbefragung einen Pkw-Führerschein und 24 % der Personen einen Führerschein für ein einspuriges Kraftfahrzeug.
- 82 % der mindestens 18 Jahre alten Personen gaben an, einen Pkw, Kombi oder Kleinbus zu besitzen.
- Ein Fahrrad besitzen 61 % der Befragten (ohne Altersbegrenzung).
- 35 % der Befragten gab an, eine Dauerkarte für öffentliche Verkehrsmittel zu besitzen.

### 1.1.4. Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Pkw-Stellplatz bzw. ÖV-Haltestelle (lt. Haushaltsbefragung)

- Am Wohnort steht 68 % der mindestens 18 Jahre alten Personen mit Pkw ein Parkplatz zur Verfügung, am Arbeits- oder Ausbildungsort haben 28 % der mindestens 18 Jahre alten Personen mit Pkw einen Parkplatz.
- Die Entfernung vom Haus bzw. von der Wohnung zur nächstgelegenen ÖV- Haltestelle liegt bei den antwortenden Personen in der Stadtgemeinde Mistelbach im Mittel bei ca. 370 Metern.
- Die Distanz zu der ÖV-Haltestelle, bei welcher am abgefragten Stichtag in den Bus bzw. die Bahn eingestiegen wurde, lag bei ca. 570 Meter.
- Die durchschnittliche Entfernung zum geparkten Pkw am Stichtag lag bei ca. 32 Metern.

### 1.1.5. Wege der Mistelbacher:innen (lt. Haushaltsbefragung)

- Von den Befragten werden im Durchschnitt (wenn die Personen, die keinen Weg zurückgelegt haben, nicht berücksichtigt werden) 3,4 Wege täglich außerhalb des Hauses zurückgelegt. Dies liegt genau im Bereich der Werte, die in einer Vielzahl untersuchter Gemeinden erhoben wurden und zwischen 3 und 3,5 Wegen pro Tag und Person liegen.
- 14 % der antwortenden Personen waren am Stichtag nicht außer Haus.
- 41 % der am Stichtag verzeichneten Wege werden mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt. Davon 18 % zu Fuß, 12 % mit dem Fahrrad und 11 % mit Bahn oder Bus. 58 % der Wege werden im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Davon werden 47 % als Pkw-

Fahrer:in, 10 % als Pkw-Mitfahrer:in und 1 % wird mit dem Moped oder Motorrad zurückgelegt. 1 % der Wege wird mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

- Bei Personen mit Wohnort in der Katastralgemeinde Mistelbach liegt der Anteil des Umweltverbundes bei 47 %. Bei außerhalb der Katastralgemeinde Mistelbach wohnenden Personen liegt dieser Anteil bei 34 %.
- Die mittlere Wegelänge am Stichtag lag bei 13,3 km. 49 % der Wege waren kürzer als drei Kilometer, 71 % waren kürzer als zehn Kilometer.
- Bei in der Katastralgemeinde Mistelbach lebenden Personen waren 61 % der Wege maximal drei Kilometer lang. Bei Personen außerhalb der KG Mistelbach waren 36 % der Wege maximal drei Kilometer lang.
- In der Gesamtbetrachtung aller Wege ist ersichtlich, dass mehr als ein Drittel (35 %) der am Stichtag verzeichneten MIV-Wege maximal drei Kilometer und ca. zwei Drittel (66 %) der MIV-Wege maximal 10 km lang sind.

### **1.1.6. Einkaufsverkehr in Mistelbach (lt. Kundenbefragung)**

- 93 % der Befragten beim Interspar bzw. bei der M-City kamen mit dem Pkw oder einem einspurigen Kfz zum Einkaufen. Im Zentrum am Hauptplatz lag der MIV-Anteil laut Kundenbefragung bei 64 %.
- Das transportierte Gewicht der Einkäufe lag bei 78 % der Befragten bei maximal fünf Kilogramm.

### **1.1.7. MIV-Verkehrsaufkommen in Mistelbach (lt. Kordonenerhebung bzw. Tempomessungen)**

- Die Kordonenerhebung ergab auf der Oberhoferstraße einen DTVw (durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen werktags) von 6.473 Kfz/24h, auf der Liechtensteinstraße 10.252 Kfz/24h, auf der Mitschastraße 9.052 Kfz/24h, auf der Bahnstraße 9.586 Kfz/24h und auf der Franz Josef-Straße 4.120 Kfz/24h.
- Die Kordonenerhebung ergab an den fünf Erhebungsstandorten jeweils einen hohen Anteil an Kfz-Durchgangsverkehr. In der Bahnstraße 55,1 %, in der Mitschastraße 40,9 %, in der Liechtensteinstraße 45,6 %, in der Oberhoferstraße 53,1 % und in der Franz Josef-Straße 25,1 %.
- Die durchgeführten Tempomessungen ergaben an fünf von neun Standorten mehr als ein Drittel Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsübertretungen.

### **1.1.8. Parkraumauslastung in Mistelbach (lt. Parkraumerhebung)**

- Die durchgeführte Parkraumerhebung ergab durchschnittliche Auslastungen der Pkw-Stellplätze zwischen 2 % und 89 %.

## **1.2. Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken**

### **1.2.1. Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (lt. Zielbefragung)**

- Stärken: soziale Infrastruktur, Bildung und Schule, medizinische Versorgung
- Schwächen: Kfz-Durchzugsverkehr, schwaches Freizeitangebot, Leerstand, örtliche Raumplanung, Hauptplatz, fehlende Arbeitsplätze (v.a. in Industrie und Gewerbe)
- Chancen: Ansiedlung von Gewerbebetrieben, Ausbau der Tourismusbranche, Gesundheitszentrum Mistelbach, Ausbau der Fuß-/Radverkehrsinfrastruktur, Umgestaltung des Hauptplatzes
- Risiken: Abwanderung und deren Folgen, demografischer Trend, Klimawandel, Politik und Bürokratie

### **1.2.2. Problemstellen im Verkehrsbereich (lt. Haushaltsbefragung)**

- Im zweiten Teil der Haushaltsbefragung wurden Problemstellen bzgl. der Verkehrssituation in Mistelbach abgefragt. Beispielsweise Straßenabschnitte mit zu viel Kfz-Ausweichverkehr,

fehlenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, zu geringen Gehsteigbreiten oder fehlenden Radverkehrsanlagen.

## **1.3. Ziele und Erwartungen**

### **1.3.1. Ziele im Mobilitätssektor (lt. Zielbefragung)**

- Von den eingeladenen Vertreter:innen aus dem Gemeinderat sowie von Interessensvertretungen wurde bei der Zielbefragung vor allem für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – vor allem des Fuß- und Radverkehrs – eine höhere Bedeutung in Zukunft erwünscht.

### **1.3.2. Erwartungen an das Mobilitätskonzept (lt. Haushaltsbefragung)**

- Mehr Begrünung und Bäume im öffentlichen Raum, die Förderung des Radverkehrs und die Reduktion des Pkw-Verkehrs im Zentrum waren jene drei Antworten, welche auf die Frage nach den Erwartungen an das Mobilitätskonzept Mistelbach am häufigsten genannt wurden.

## 2. Übergeordnete Ziele in der Verkehrspolitik

### 2.1. Klimaneutralität bis 2040

Österreich hat sich das Ziel gesetzt, bis spätestens 2040 klimaneutral zu sein.<sup>1</sup> Großer Handlungsbedarf besteht diesbezüglich im Verkehrssektor. Nach dem Sektor „Energie und Industrie“ ist der Verkehrssektor mit 28,2 % in Österreich der größte Verursacher von THG-Emissionen (siehe Abbildung 1). Betrachtet man die Entwicklung der THG-Emissionen, so wurde im Verkehrssektor im Zeitraum zwischen 1990 und 2020 ein deutliches Wachstum verzeichnet, während die Entwicklung in den meisten übrigen, zentralen Sektoren rückläufig war. Besonders im Verkehrssektor ist Österreich demnach, auch nach einer COVID-19 bedingten Reduktion der Emissionen im Jahr 2020, besonders weit von der Erreichung der gesetzten Klimaziele – der Klimaneutralität im Jahr 2040 – entfernt (siehe Abbildung 2).

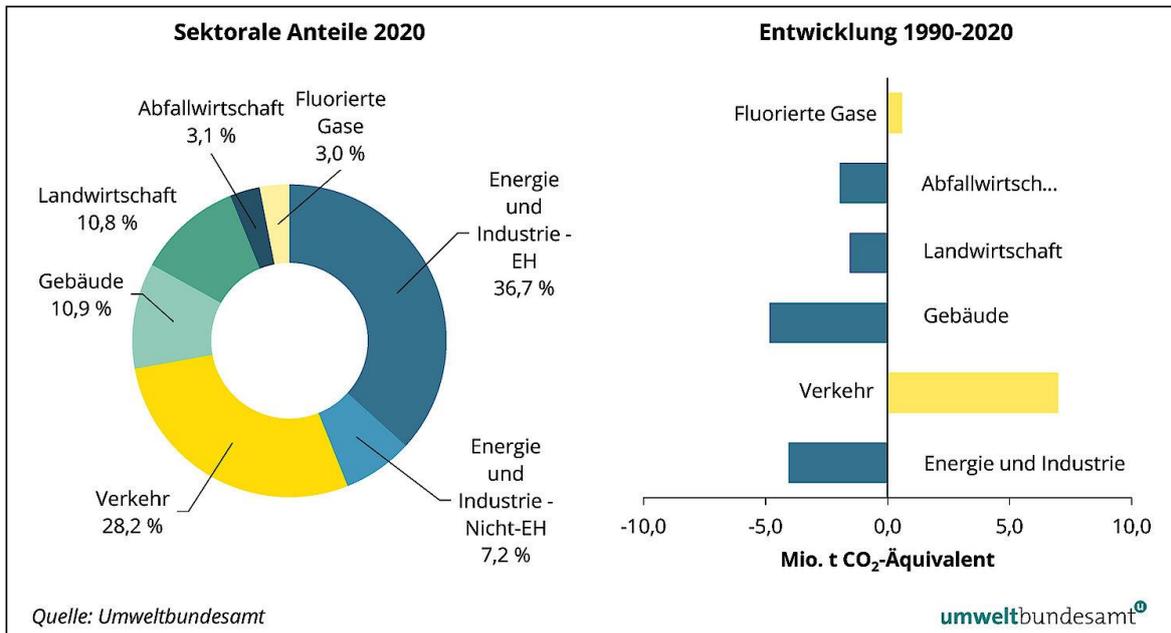


Abbildung 1: THG-Emissionen nach Sektoren in Österreich – Stand 2020 und Entwicklung 1990 bis 2020<sup>2</sup>

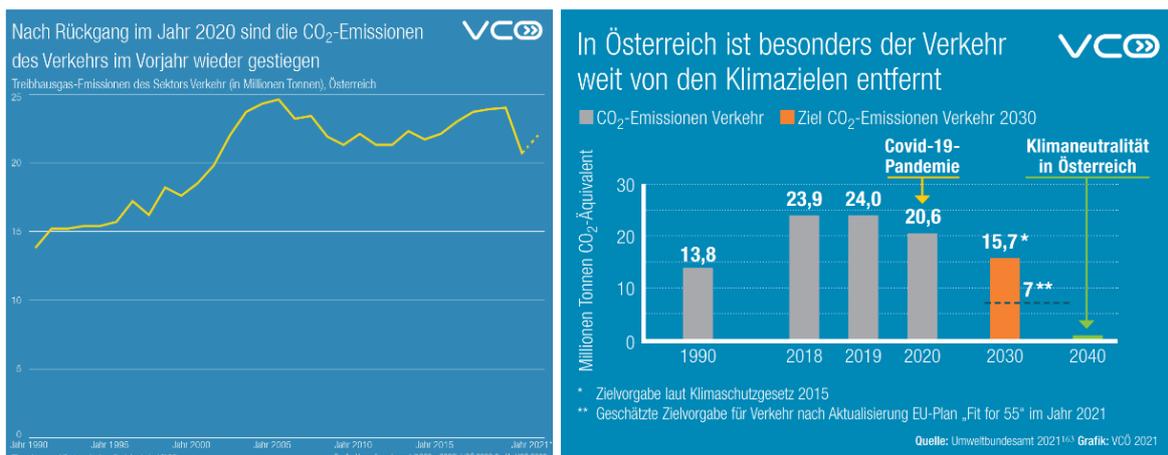


Abbildung 2: THG-Emissionen in Österreich – Entwicklung und Ziele<sup>3</sup>

<sup>1</sup> BMK; 2021; Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

<sup>2</sup> Umweltbundesamt; online

([https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase#:~:text=Die%20gr%C3%B6%C3%9Ften%20Verursacher%20der%20THG,Tonnen%20CO2%2D%C3%84quivalent.](https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase#:~:text=Die%20gr%C3%B6%C3%9Ften%20Verursacher%20der%20THG,Tonnen%20CO2%2D%C3%84quivalent.;)); Abruf Oktober 2022

<sup>3</sup> VCO; online (<https://vco.at/publikationen/infografiken/energie-und-klimaschutz/>); Abruf Oktober 2022

## 2.2. Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung

Um die Klimaneutralität bis 2040 im Verkehrssektor zu erreichen, ist ein sinnvoller Mix aus Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzverbesserung erforderlich (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Pyramide einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität <sup>4</sup>

## 2.3. Verlagerung auf den Umweltverbund

Die Verkehrsleistung der Personenmobilität auf der Straße muss deutlich sinken. Die zurückgelegten Personenkilometer mit dem Pkw müssen stark reduziert werden, die Verkehrsmodi des Umweltverbundes können diese Lücke gemeinsam schließen (siehe Abbildung 4).

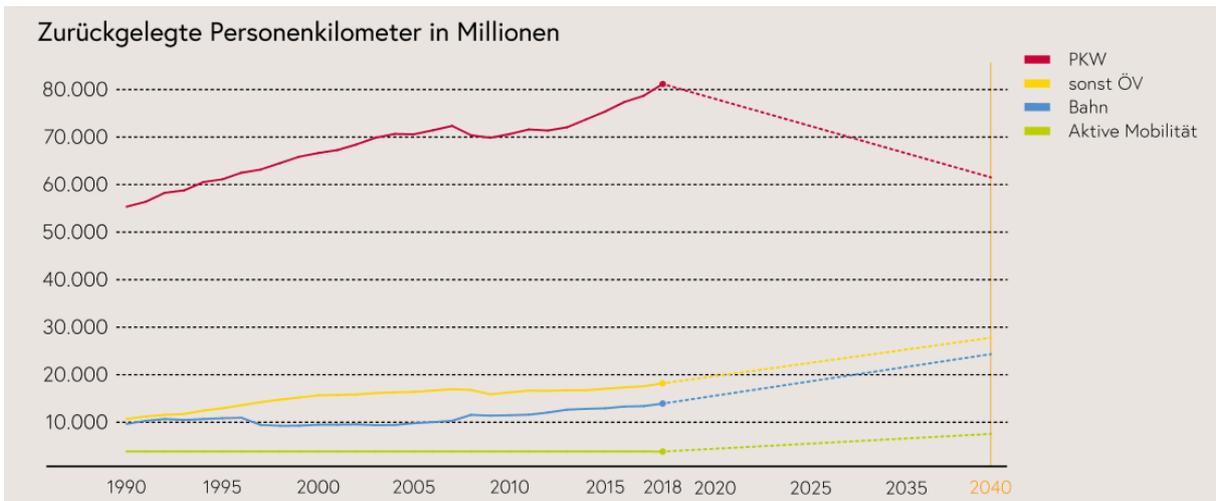


Abbildung 4: Entwicklung des Personenverkehrs – Zurückgelegte Personenkilometer in Millionen <sup>5</sup>

Unter Anwendung des Backcasting-Ansatzes werden im Mobilitätsmasterplan 2030 für das Jahr 2040 die in Tabelle 1 ersichtlichen Modal Split-Ziele genannt. Es ist eine starke Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split und eine deutliche Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes erforderlich.

	2018	2040		2018	2040
Motorisierter Individualverkehr	70 %	54 %	Motorisierter Individualverkehr	61 %	42 %
Öffentlicher Verkehr	27 %	40 %	Öffentlicher Verkehr	16 %	23 %
Aktive Mobilität	3 %	6 %	Aktive Mobilität	23 %	35 %
			davon Rad	7 %	13 %
			davon zu Fuß	16 %	22 %

Tabelle 1: Modal Split im Personenverkehr nach zurückgelegten Personenkilometern (li.) bzw. Wegen (re.) <sup>6</sup>

<sup>4</sup> BMK; 2021; Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

<sup>5</sup> BMK; 2021; Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

<sup>6</sup> BMK; 2021; Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

## 2.4. Förderung aktiver Mobilitätsformen

### 2.4.1. Verdoppelung des Anteils des Radverkehrs

Die konkrete Zielsetzung aus dem Masterplan Radfahren 2015 – 2025 ist die Erhöhung bzw. nahezu Verdoppelung des Radverkehrsanteils am Modal Split in Österreich von 7 % auf 13 %. Diese Ziele finden sich unter anderem in der österreichischen Klima- und Energiestrategie (#mission2030) aus dem Jahr 2018, in der Langfriststrategie Österreichs aus dem Jahr 2019 oder der „Strategie für mehr Aktive Mobilität in NÖ“ aus dem Jahr 2021 wieder. Im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ aus dem Jahr 2015 wurde mit einer nahezu Verdoppelung des Radverkehrsanteils von ca. 8 % im Jahr 2013 auf 14 %, zu erreichen bereits im Jahr 2020, ein ambitionierteres Ziel genannt.<sup>7</sup> Aktuell wird auf der Homepage des Landes Niederösterreichs, ohne Bezug auf die Ausgangslage, eine Verdoppelung aller im Rad- und Fußverkehr zurückgelegten Wege (auch in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr) als Ziel bis 2030 genannt.<sup>8</sup>

### 2.4.2. Zielsetzungen „Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich“

Die fünf zentralen Zielsetzungen, welche in der „Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich“ definiert wurden, sind in Abbildung 5 ersichtlich.

1. Vorteile auf kurzen Wegen - Zufußgehen und Radfahren sind einfach, sicher und machen Spaß. Durch sichere und attraktive Straßenraumgestaltung, u.A. in Ortszentren, kann Aktive Mobilität ihre Vorteile voll ausspielen.
2. Die clevere Alternative für mittellange Wege - Elektromobilität und attraktive, schnelle Verbindungen machen das Rad zur interessanten Alternative auf Strecken mittlerer Länge, insbesondere für Arbeits- und Ausbildungspendlerinnen und -pendler.
3. Aktive Mobilität und Öffentlicher Verkehr - „Team Umweltverbund“ als Angebot für längere Wege - Durchdachte Angebote für reibungslose, multimodale Wegekettens machen das Zufußgehen oder Radfahren als Lösung für die erste und letzte Meile etwa für Pendlerinnen und Pendler mit längeren Arbeitswegen interessant.
4. Die Vorzüge (er)kennen - Dank einer treffsicheren Imagekampagne und einer breiten Kooperation mit den Gemeinden, der Wirtschaft, Schulen und anderen Akteuren ist die aktive Fortbewegung positiv besetzt und eine gesellschaftlich anerkannte Wahl für viele Alltagswege.
5. Die Aktive Mobilität steht auf einem starken Fundament - Ein weiterentwickelter organisatorischer, finanzieller und technischer Rahmen ermöglicht eine effiziente und zielgerichtete Unterstützung der Aktiven Mobilität auf allen Ebenen.

Abbildung 5: Fünf Zielsetzungen aus der „Strategie für mehr Aktive Mobilität in Niederösterreich“<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Land NÖ, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten; 2015; Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+

<sup>8</sup> Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten; online (<https://www.noegov.at/noe/Radfahren/AlltagsradverkehrNoe.html>); Abruf Oktober 2022

<sup>9</sup> Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten; online (<https://www.noegov.at/noe/Radfahren/AlltagsradverkehrNoe.html>); Abruf Oktober 2022

### 3. Mobilitätskonzept Mistelbach

#### 3.1. Ziele des Mobilitätskonzeptes

Die Zielsetzungen für das vorliegende Mobilitätskonzept wurden aus den übergeordneten internationalen und nationalen Zielen sowie jenen des Landes Niederösterreich abgeleitet (siehe Kapitel 2). Zudem wurden die Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen und Befragungen sowie die Ausgangslage in Mistelbach berücksichtigt (siehe Kapitel 1).

##### 3.1.1. Beitrag zur Erreichung übergeordneter Ziele

Das vorliegende Mobilitätskonzept für Mistelbach soll einen Beitrag zur Erreichung der Klima- und Umweltziele leisten, die sozialen Aspekte der Mobilität berücksichtigen („Mobilität für Alle“) und gleichzeitig die Weichen für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Sinne der Nachhaltigkeit stellen. Zudem soll das Mobilitätskonzept zur Erreichung der drei im niederösterreichischen Landesentwicklungskonzept definierten Leitziele<sup>10</sup> nach der Vision einer nachhaltigen Raumentwicklung in Niederösterreich (siehe Abbildung 6) beitragen:

- Gleichwertige Lebensbedingungen für alle gesellschaftlichen Gruppen in allen Landesteilen
- Wettbewerbsfähige, innovative Regionen und Entwicklung der regionalen Potentiale
- Nachhaltige, umweltverträgliche und schonende Nutzung der natürlichen Ressourcen



Abbildung 6: Zieldreieck einer ausgewogenen und nachhaltigen Raumentwicklung in Niederösterreich<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Land NÖ; 2004; Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich

<sup>11</sup> Land NÖ; 2004; Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich

### 3.1.2. Modal Split-Ziele

In Abbildung 1 sind die Ausgangslage und Ziele für die Jahre 2030 und 2035 ersichtlich. Im Jahr 2030 soll die Hälfte der Wege der Mistelbacher:innen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Bis zum Jahr 2035 soll dieser Anteil auf 55 % gesteigert werden.

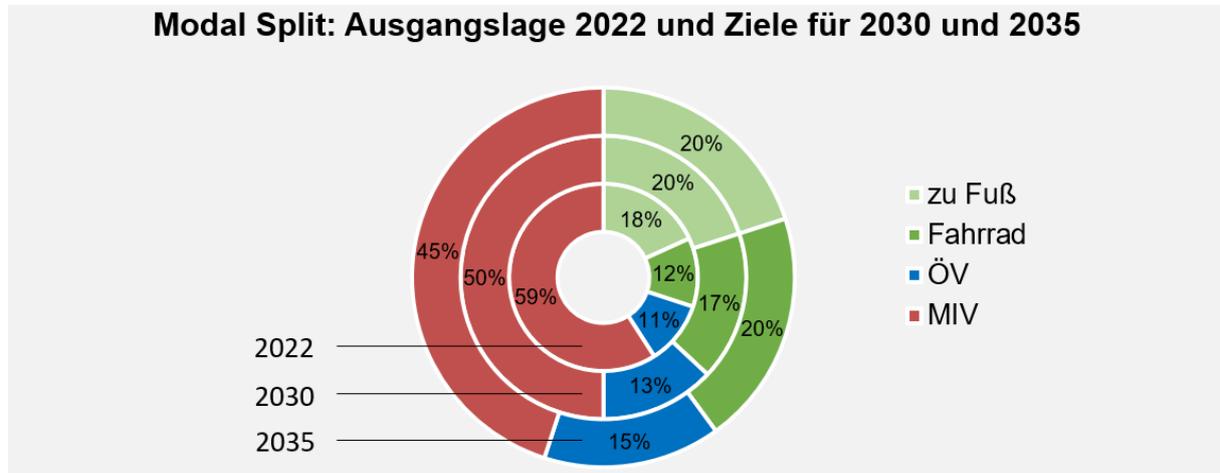


Abbildung 7: Modal Split – Ausgangslage und Ziele für Mistelbach

Abbildung 8 zeigt den Vergleich der Ausgangslage beim Modal Split in Niederösterreich. Im Weinviertel beispielsweise wurde im Jahr 2018 nahezu der gleiche Anteil von Wegen mit dem MIV (60 %) zurückgelegt wie laut Haushaltsbefragung in Mistelbach im Jahr 2022 (59 %).

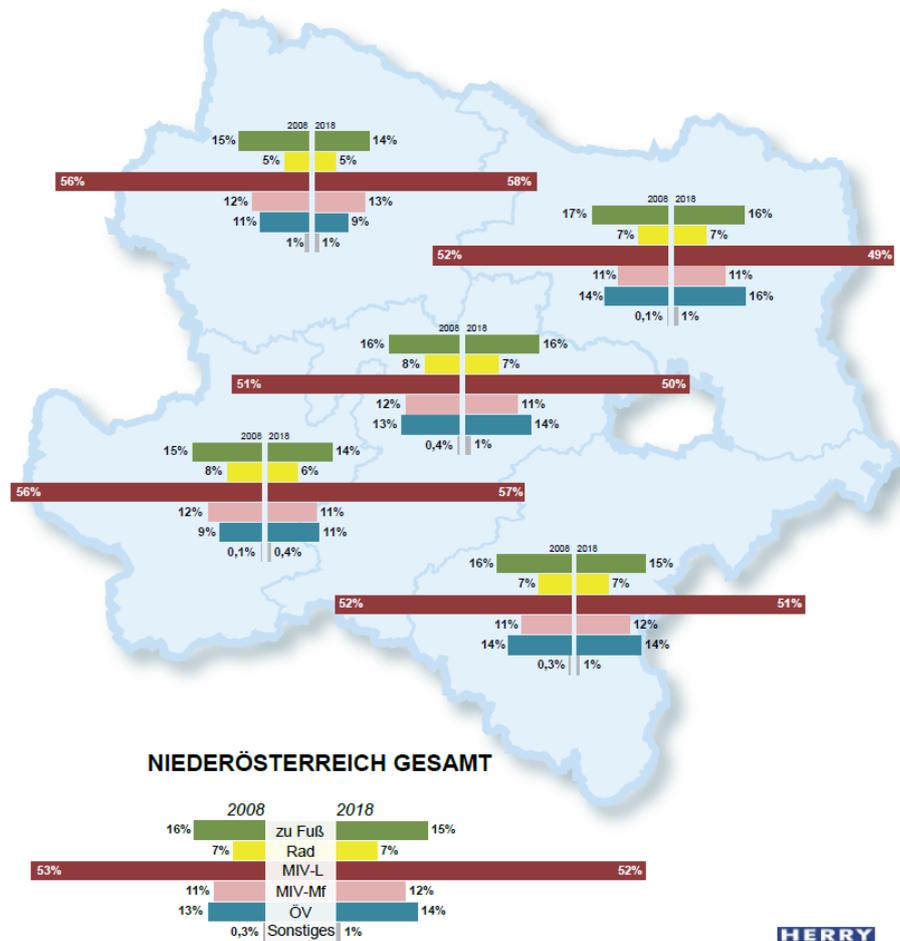


Abbildung 8: Modal Split in Niederösterreich in den Jahren 2008 und 2018 <sup>12</sup>

<sup>12</sup> HERRY Consult GmbH

### Potential der Verlagerung kurzer Pkw-Wege

Der Anteil kurzer Wege bis zu 2,5 km, welche mit dem Pkw zurückgelegt werden, liegt in Niederösterreich bei über 20 % (siehe Abbildung 9, links). Dabei handelt es sich um Distanzen, welche auch mit dem Fahrrad gut zurückgelegt werden könnten. Der Energieaufwand für Radfahren mit 15 km/h ist in etwa genauso hoch wie jener fürs Spaziergehen mit 5 km/h. In 10 Minuten können mit dem Fahrrad (bei 15 km/h) ca. 2,5 km und mit einem E-Bike sogar rund 3,6 km zurückgelegt werden (siehe Abbildung 9, rechts).<sup>13</sup> Die Verlagerung kurzer Wege auf das Fahrrad bzw. das zu Fuß gehen stellt eine große Chance dar.

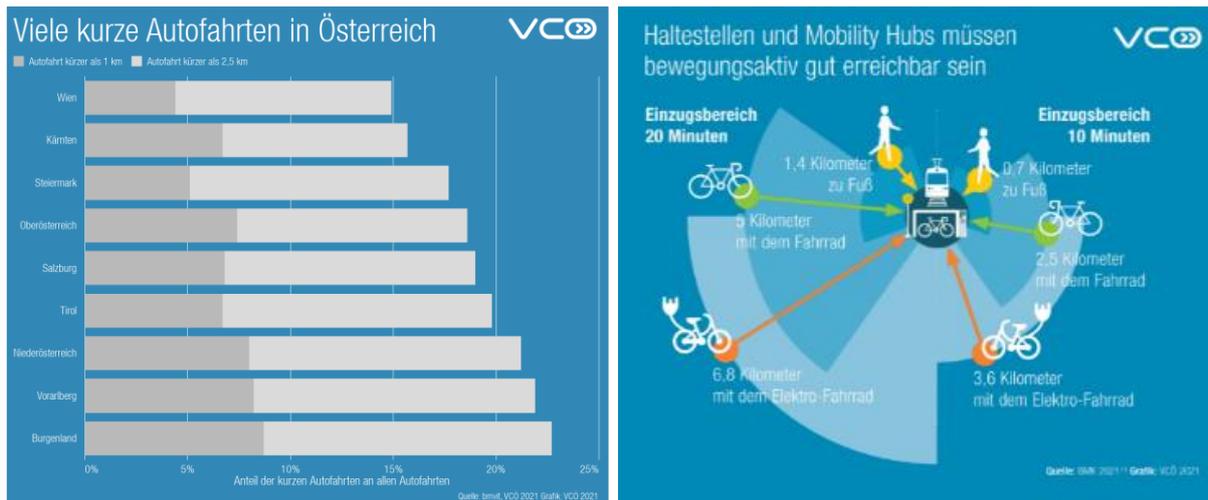


Abbildung 9: Anteil kurzer Autofahrten in Österreich (links) / Einzugsbereiche aktiver Mobilität (rechts)<sup>14</sup>

Abbildung 10 zeigt die Reiseweiten nach Verkehrsmittel, welche aus den Daten der durchgeführten Haushaltsbefragung ermittelt wurden. Ersichtlich ist, dass 24 % der im MIV zurückgelegten Wege maximal 2 km lang sind.

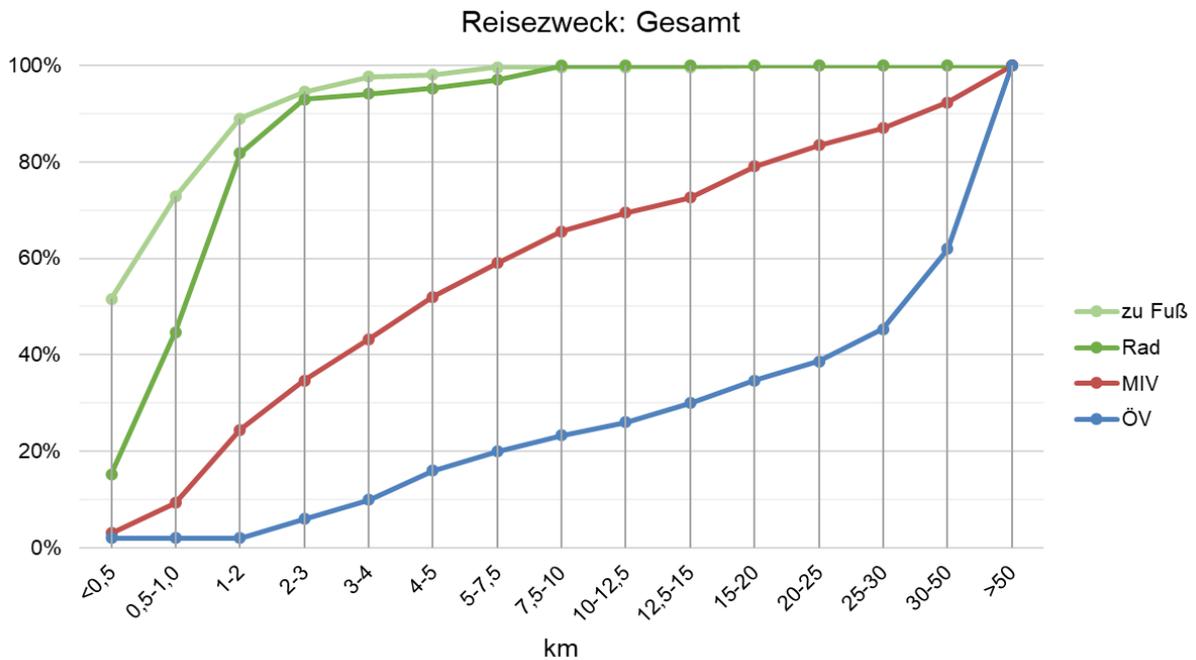


Abbildung 10: Reiseweiten je Verkehrsmittel (Reisezweck: Gesamt) in Mistelbach laut Haushaltsbefragung 2022

<sup>13</sup> BMK; Faktencheck Radverkehr, online (<https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/faktencheck-radverkehr.html>); Abruf September 2022

<sup>14</sup> VCO; online; Abruf November 2022

Eine Verlagerung dieser kurzen MIV-Wege auf den Umweltverbund würde bereits deutliche Veränderungen im Modal Split und die Erreichung der gesetzten Ziele für das Jahr 2035 (siehe Abbildung 1) mit sich bringen:

- In Mistelbach werden pro Tag ca. 34.000 Wege zurückgelegt. Unter Annahme von 3,4 Wegen pro Tag und mobiler Person (86 % der Personen waren am Stichtag außer Haus) laut Haushaltsbefragung.
- 59 % dieser Wege werden mit dem MIV zurückgelegt. In absoluter Zahl entspricht dies ca. 20.000 MIV-Wege pro Tag in Mistelbach.
- Davon sind 24 % der MIV-Wege maximal 2 km lang. Dies sind ca. 4.800 Wege.
- 4.800 Wege sind 14 % der in Mistelbach pro Tag zurückgelegten Wege.
- Mit einer Verlagerung aller maximal 2 km langen MIV-Wege könnte der MIV-Anteil am Modal Split von 59 % auf 45 % reduziert werden, womit die gesetzten Ziele für das Jahr 2035 erreicht wären.

### Weitere Potentiale für Verlagerung

Neben der Verlagerung kurzer MIV-Wege auf den Umweltverbund stellen auch E-Bikes mit größerer Reichweite (als herkömmliche Fahrräder) und die Förderung des öffentlichen Verkehrs wichtige Bausteine zur Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split dar. Die Bahnhaltestelle in Mistelbach (Zentrum) ist mit dem Fahrrad innerhalb von zehn Minuten für einen großen Teil der Bevölkerung erreichbar (siehe Abbildung 11). Die Kombination aus Fahrrad und ÖV stellt für Mistelbach ein gutes Potential dar.

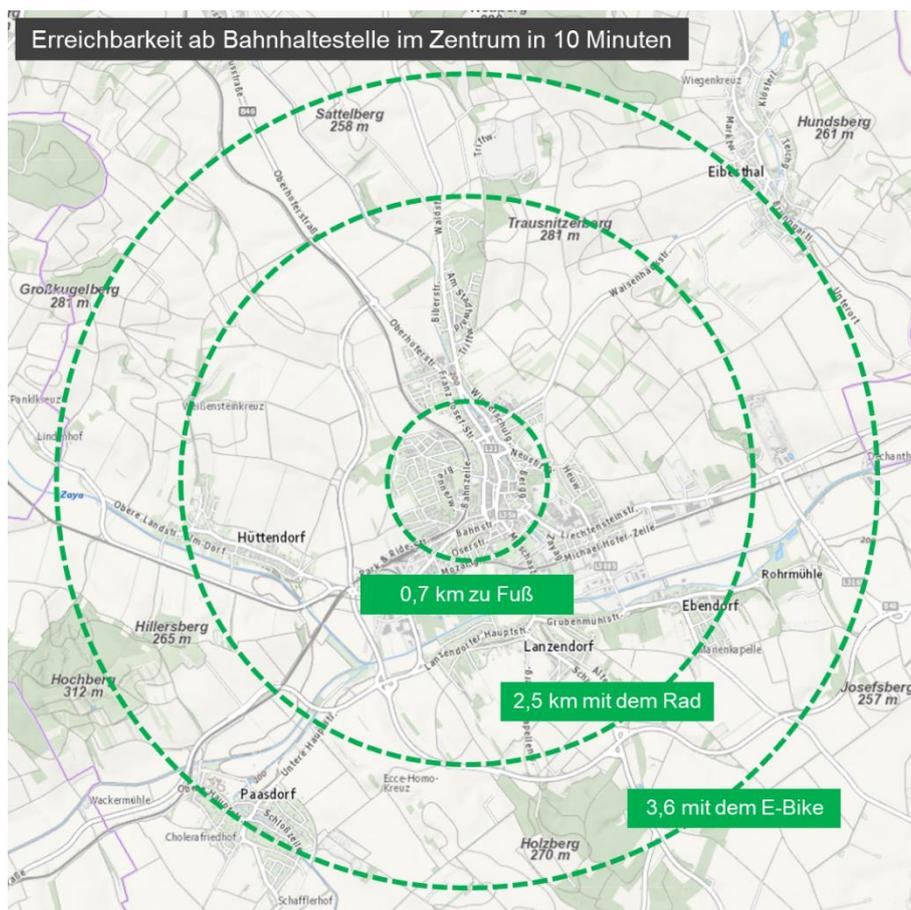


Abbildung 11: Einzugsbereich Bahnhaltestelle Mistelbach Zentrum innerhalb von zehn Minuten

### 3.1.3. Sektorale Ziele

Die Ziele des vorliegenden Mobilitätskonzepts für die jeweiligen Sektoren sind in Tabelle 2 ersichtlich. Es wurden sowohl Zielsetzungen mit Bezug auf das Mobilitätsverhalten der Mistelbacher:innen (Modal Split, etc.) als auch mit Bezug auf die Infrastruktur (Radverkehrsnetz, Gestaltung von ÖV-Haltestellen, etc.) bzw. das Mobilitätsangebot (Mikro ÖV, etc.) definiert. Zudem wurden Ziele für die Abstimmung mit der Raumplanung und Siedlungsentwicklung sowie zur Klimawandelanpassung im öffentlichen Raum definiert.

<b>Fuß- und Radverkehr (Aktive Mobilität)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung und Sicherstellung den Anforderungen entsprechender, direkter Fuß- und Radverkehrsverbindungen zu den Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs und öffentlichen Einrichtungen</li> <li>• Durchgehende Gehsteige entlang von wichtigen Fußwegverbindungen mit regelmäßigen Querungsmöglichkeiten</li> <li>• Bereitstellung eines kleinräumigen, sicheren und komfortablen Fußwegenetzes</li> <li>• Umwegfreie Wege zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Nahversorgung, Schulen, etc.</li> <li>• Flächendeckende Radverkehrsinfrastruktur und Verknüpfung aller relevanten Quellen und Ziele</li> <li>• Radfahren gegen die Einbahn im untergeordneten Straßennetz</li> <li>• Verordnung von Fahrradstraßen und Schaffung verkehrsberuhigter Zonen</li> <li>• Multimodale Straßenräume zur Sicherstellung der Verbindungen im Fußverkehr bei schmalen Straßenquerschnitten</li> <li>• Schaffung hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen, Beschattung, etc.)</li> <li>• Radabstellplätze in ausreichender Anzahl und den Anforderungen entsprechend an allen Zielpunkten (Haltestellen, Geschäfte, Hauptplatz, Wohngebäude, etc.)</li> </ul>
<b>Öffentlicher Verkehr</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Bus- und Bahnhofstestellen</li> <li>• Attraktive Gestaltung von Haltestellen (z.B. Witterungsschutz, Fahrgastinformation, etc.)</li> <li>• Ergänzende Bedarfsdienste und Anrufsammeltaxisysteme für Randzeiten und die flächendeckende Grundversorgung in allen Katastralgemeinden</li> <li>• Mobilitätsangebote auf der ersten/letzten Meile bei höherrangigen ÖV-Stationen (Mikromobilität)</li> </ul>
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs nach dem Prinzip „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ minimieren</li> <li>• Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in Mistelbach (auch bei Bevölkerungswachstum)</li> <li>• Verlagerung (kurzer) MIV-Wege auf den Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Stärkung des öffentlichen Verkehrs für Wege in der Region bzw. nach Wien</li> <li>• Maßnahmen zur Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf die Umfahrungsstraße</li> <li>• Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Ausweichverkehrs im untergeordneten Straßennetz und Bündelung am höherrangigen Straßennetz</li> <li>• Angebote für Car-Sharing in Mistelbach</li> <li>• Parkraummanagement und -bewirtschaftung</li> <li>• Anpassung der Kfz-Stellplatzverpflichtung und Koppelung an ÖV-Güteklassen</li> </ul>
<b>Verkehrssicherheit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion der Unfälle mit Personenschaden („Vision Zero“ anzustreben)</li> <li>• Sichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur mit regelmäßigen Querungsmöglichkeiten</li> <li>• Gehsteigvorziehungen und Fahrbahnanhebungen an Knotenpunkten</li> <li>• Tempo 30 und ergänzende bauliche Maßnahmen zur Reduktion der durchschnittlichen Kfz-Geschwindigkeiten im Ortsgebiet</li> <li>• Schaffung verkehrsberuhigter Zonen in Siedlungsgebieten</li> <li>• Gestaltung eines sicheren Schulumfeldes und sicherer Schulwege</li> </ul>
<b>Abstimmung mit Raumplanung und Siedlungsentwicklung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schienenorientierte Siedlungsentwicklung</li> <li>• Berücksichtigung der ÖV-Güteklassen bei der Ausweisung von Entwicklungsgebieten</li> <li>• Schaffung engmaschiger Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr (ca. 40 bis 50 m Raster)</li> </ul>

- Leerstandsnutzung und Nachverdichtung vor Neubau bzw. Inanspruchnahme weiterer Flächen (Innen- vor Außenentwicklung)
- Anpassung der Kfz-Stellplatzverpflichtung (Annäherung Chancengleichheit zwischen MIV und ÖV bei gleichzeitiger ÖV-Attraktivierung)

#### **Klimawandelanpassung im öffentlichen Straßenraum**

- Ergänzung regelmäßiger großkroniger, straßenbegleitender Bäume und Grünflächen
- Reduktion des Versiegelungsgrades (u.a. Rasengitter auf Stellplätzen)
- Begrünung großflächiger Parkplätze
- Rückbau überdimensionierter versiegelter Verkehrsflächen

#### **Monitoring**

- Laufende Überprüfung der Wirksamkeit gesetzter Maßnahmen zur Zielerreichung anhand von Zählungen, Messungen, Befragungen, etc.
- Gegebenenfalls Anpassung der Maßnahmen zur Zielerreichung

Tabelle 2: Ziele des Mobilitätskonzeptes für Mistelbach

## 3.2. Handlungsfelder und Maßnahmen

### 3.2.1. Maßnahmen zur Erreichung der Mobilitätsziele bis zum Jahr 2035

Im vorliegenden Mobilitätskonzept werden die in Tabelle 3 angeführten generellen Handlungsfelder und konkreten Maßnahmen vorgeschlagen. Insgesamt wurden sechs generelle Handlungsfelder und jeweils konkrete Maßnahmen ausgearbeitet. Als Basis für diese dienten die Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen und Befragungen (siehe Kapitel 1) sowie die generellen übergeordneten Zielsetzungen der Verkehrspolitik (siehe Kapitel 2). Eine Priorisierung der Maßnahmen ist in Kapitel 10.1 ersichtlich.

<p><b>Handlungsfeld 1: Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung zwischen ÖEK und Mobilitätskonzept (siehe Kapitel 4.1)</li> <li>• Stadt und Region der kurzen Wege (siehe Kapitel 4.2)</li> <li>• Autofreie bzw. autoreduzierte Siedlungen (siehe Kapitel 4.3)</li> </ul>
<p><b>Handlungsfeld 2: Verkehrsberuhigung in Mistelbach</b></p> <p><b>Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung (siehe Kapitel 5.1.1)</li> <li>• Einrichtung von Lkw-Kontrollplätzen (siehe Kapitel 5.1.2)</li> <li>• Reduktion des Kfz-Ausweichverkehrs im untergeordneten Straßennetz (siehe Kapitel 5.1.3)</li> </ul> <p><b>Tempo 30 und Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 auf Landesstraßen in Mistelbach (siehe Kapitel 5.2.2)</li> <li>• Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Mistelbach (siehe Kapitel 5.2.3)</li> </ul>
<p><b>Handlungsfeld 3: Förderung des Umweltverbundes</b></p> <p><b>Fußverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere und direkte Gehsteige und Gehwege (siehe Kapitel 6.1.1)</li> <li>• Regelmäßige Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraßen (siehe Kapitel 6.1.2)</li> <li>• Durchwegung und engmaschige Fußwegenetze (siehe Kapitel 6.1.3)</li> <li>• Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen (siehe Kapitel 6.1.4)</li> <li>• Zentrale Fußverkehrsrouten / Flaniermeilen (siehe Kapitel 6.1.5)</li> </ul> <p><b>Radverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes (siehe Kapitel 6.2.3)</li> <li>• Beschilderung, Kennzeichnung und Wegweisung im Radverkehr (siehe Kapitel 6.2.4)</li> <li>• Prüfung der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht (siehe Kapitel 6.2.5)</li> <li>• Radabstellanlagen (siehe Kapitel 6.2.6)</li> </ul> <p><b>Öffentlicher Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung der Lage der Bahnhaltestellen (siehe Kapitel 6.3.1)</li> <li>• Prüfung einer Reaktivierung der stillgelegten Bahntrasse (siehe Kapitel 6.3.2)</li> <li>• Maßnahmen im Linienbusverkehr (siehe Kapitel 6.3.3)</li> <li>• Attraktivierung der Bushaltestellen (siehe Kapitel 6.3.4)</li> </ul> <p><b>Mikro-ÖV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potentialerhebung und Prüfung von Betriebsformen für Mikro-ÖV in Mistelbach (siehe Kapitel 6.4.3)</li> </ul>
<p><b>Handlungsfeld 4: Attraktivierung öffentlicher Straßenräume</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptplatz (siehe Kapitel 7.1)</li> <li>• Oberhoferstraße (siehe Kapitel 7.2)</li> <li>• Franz Josef-Straße (siehe Kapitel 7.3)</li> <li>• Mitschastraße (siehe Kapitel 7.4)</li> <li>• Lanzendorfer Hauptstraße (siehe Kapitel 7.5)</li> <li>• Ebendorfer Hauptstraße (siehe Kapitel 7.6)</li> <li>• Sicheres Schulumfeld (siehe Kapitel 7.7)</li> <li>• Barrierefreie Straßenraumgestaltung (siehe Kapitel 7.8)</li> <li>• Flächenentsiegelung und Begrünung (siehe Kapitel 7.9)</li> </ul>
<p><b>Handlungsfeld 5: Parken und Stellplatzverordnung in Mistelbach</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum (siehe Kapitel 8.1)</li> <li>• Parkraumbewirtschaftung und Ausweitung der Kurzparkzonen (siehe Kapitel 8.2)</li> <li>• Anpassung der Stellplatzverordnung (siehe Kapitel 8.3)</li> </ul>
<p><b>Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsmanagement seitens der Stadtgemeinde (siehe Kapitel 9.1)</li> </ul>

Tabelle 3: Handlungsfelder und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes Mistelbach

## 4. Handlungsfeld 1: Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung

### 4.1. Abstimmung zwischen ÖEK und Mobilitätskonzept

Die Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes erfolgte in Abstimmung mit der Ausarbeitung des ÖEK für die Stadtgemeinde Mistelbach. Einerseits wurden zentrale Aspekte des Mobilitätskonzeptes in das ÖEK aufgenommen bzw. in diesem verankert und andererseits wurden die Inhalte des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Siedlungserweiterungsgebiete, etc.) bei der Bearbeitung der mobilitätsbezogenen Fragestellungen berücksichtigt. Zudem sind die für die Stadtgemeinde Mistelbach definierten Ziele im Mobilitätssektor (siehe Kapitel 3.1) auch im ÖEK verankert.

#### 4.1.1. Siedlungsdichte und Mobilitätsverhalten

Zersiedelung macht eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Verkehr schwieriger und teurer. Je geringer die Siedlungsdichte, desto höher ist der Motorisierungsgrad. In Bezirken mit hoher Siedlungsdichte, ist der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegen höher als in ländlichen Regionen. Bei der letzten nationalen Mobilitätserhebung (2013/2014) lag der Anteil des öffentlichen Verkehrs in Wien bei 38 %, in den Großstädten (ohne Wien) bei 17 %, in zentralen Bezirken bei 13 % und in peripheren Bezirken bei 8 %. Entsprechend häufig wird das Auto in peripheren Bezirken als Verkehrsmittel genutzt. 69 % der Wege wurden (Stand 2013/2014) als Pkw-Fahrer:in oder Pkw-Mitfahrer:in zurückgelegt, in Wien dagegen nur 33 %.<sup>15</sup> Die verstärkte Pkw-Abhängigkeit fördert die Zersiedelung weiter. Mit kompakten Siedlungsstrukturen und prinzipieller Verkehrsberuhigung sowie weniger Pkw-Stellplätzen kann langfristig eine Reduktion des Pkw-Verkehrs erreicht werden.

#### 4.1.2. Zentrale Rolle der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung

„Steht etwas verkehrt, entsteht Verkehr“ ist eine Tatsache, die auf die zentrale Ursache der heutigen Verkehrsprobleme hinweist. Mit der Flächenwidmung und Bebauungsplanung werden die Randbedingungen für die Entwicklung oder Fehlentwicklung des Verkehrssystems geschaffen. Fehler, die dabei gemacht werden, sind im Verkehrssystem kaum oder nicht mehr zu reparieren. Flächenwidmung und Bebauung haben daher eine zentrale Bedeutung für die Lösung sowie das Erzeugen von Verkehrsproblemen. Werden alle Gebäude bzw. Nutzungen mit Pkw-Stellplätzen ausgestattet, ist deren Lage beliebig wählbar und nicht mehr an den Ort oder dessen Zentrum gebunden. Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung kommt daher mit Blick auf bestehende Verkehrsprobleme eine zentrale Bedeutung zu. Folgende generelle Prinzipien werden empfohlen:

- Verdichtung der Bebauung im bzw. um das Zentrum (möglichst in geschlossener Bauweise)
- Berücksichtigung des Ortsbildcharakters bei der Bebauungsplanung
- Keine Baulandausweisung in der Peripherie, wenn möglich Rücknahme ausgewiesener Baulandreserven
- Trennung von Wohngebäuden und Pkw-Stellplätzen durch Ausweisung von Sammelgaragen in ausreichender Entfernung von den gewidmeten Wohngebieten (unter Berücksichtigung der maximalen Entfernung von 300 m laut geltender Bauordnung in Niederösterreich)
- Sicherung des Fuß- und Radverkehrsnetzes durch Ausweisung im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (um im Anlassfall Geh- und Radwege für eine engmaschige Durchwegung umsetzen zu können)
- Strikte Umsetzung der Ziele des Raumordnungsgesetzes (siehe Abbildung 12)

<sup>15</sup> BMVIT; 2016; Österreich unterwegs 2013/2014

**NÖ ROG, §14, Abs. 2, 1e:**

Bedachtnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf

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

**NÖ ROG, §14, Abs. 2, 3b:**

Anstreben einer möglichst flächensparenden verdichteten Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, sowie Bedachtnahme auf die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und den verstärkten Einsatz von Alternativenergien.

**NÖ ROG, §14, Abs. 2, 5:**

Bei allen Widmungsmaßnahmen sind deren Verkehrsauswirkungen abzuschätzen und es ist auf eine funktionsgerechte Anbindung an die bestehenden Verkehrsstrukturen zu achten. Die Verkehrsanbindung ist so vorzunehmen, dass

- unter Berücksichtigung der regionalen und lokalen Gegebenheiten ein möglichst hoher Anteil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Umweltverbund (zu Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) abgewickelt werden kann,
- die größtmögliche Vorsorge für die Verkehrssicherheit getroffen wird,
- die übergeordnete Verkehrsfunktion von Landesstraßen, insbesondere bei Ortsumfahrungen und Freilandbereichen, durch Anbau und Grundstückszufahrten nicht beeinträchtigt wird und
- keine unzumutbaren Störungen für andere Nutzungen bewirkt werden.

Abbildung 12: Auszug aus dem NÖ-Raumordnungsgesetz

**4.1.3. Schienen- und ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung**

Siedlungserweiterungsflächen sind im Nahbereich von Bahn- und Bushaltestellen auszuweisen. Eine gute Möglichkeit der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließungsqualität bieten die ÖV-Güteklassen (siehe Abbildung 13). In Abbildung 13 sind die im ÖEK enthaltenen Siedlungserweiterungsflächen mit den ÖV-Güteklassen überlagert dargestellt.

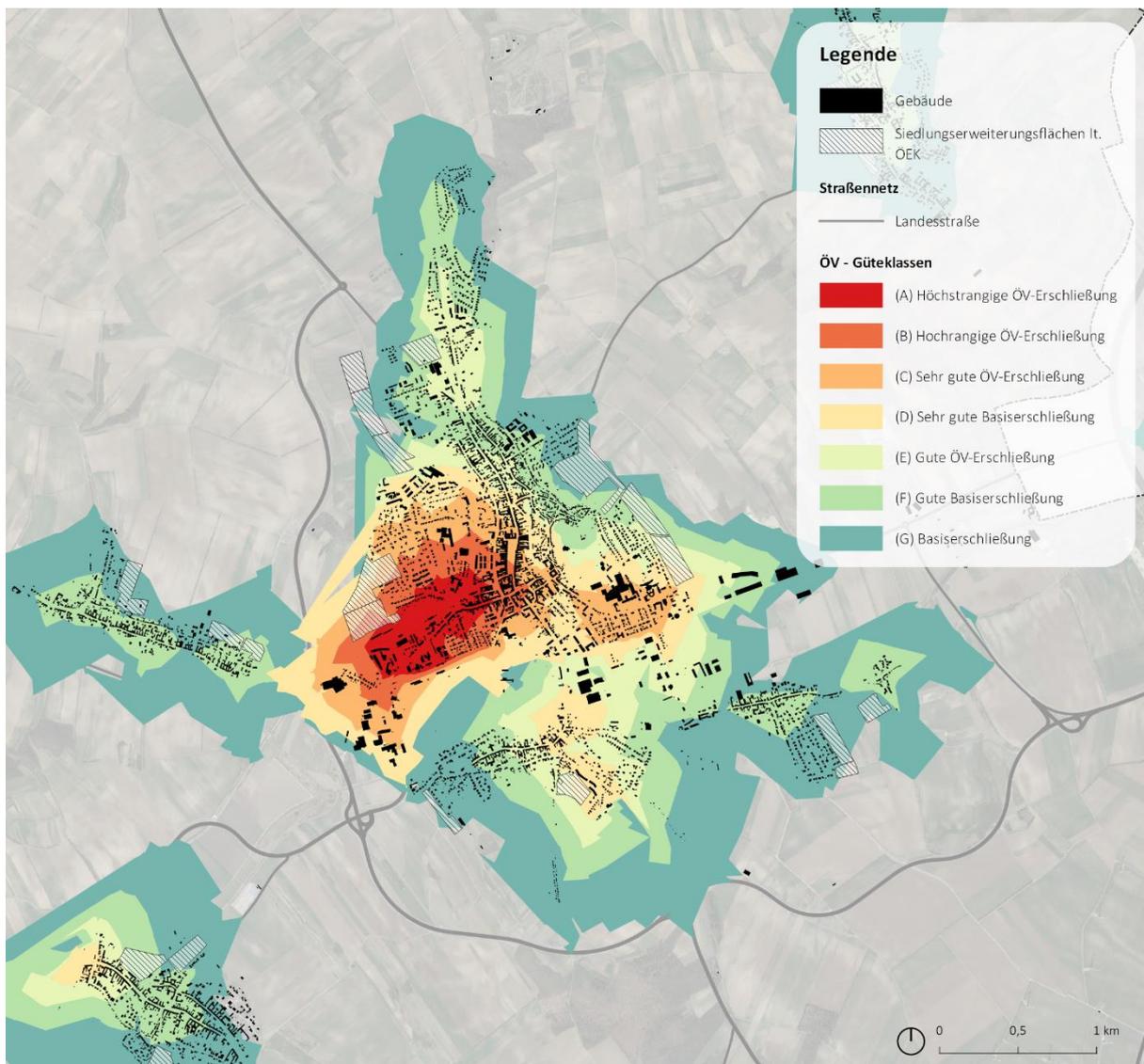


Abbildung 13: Abstimmung von ÖV-Erschließung und Siedlungsentwicklung

## 4.2. Stadt und Region der kurzen Wege

Die Struktur unseres Verkehrssystems (allen voran die physische Struktur) bestimmt die Art unserer Mobilität und hat Einfluss auf Gesundheit, Sozialbeziehungen, etc. Eine lebenswerte Stadt kann als Stadt der kurzen Wege bezeichnet werden. Eine Stadt der kurzen Wege existiert jedoch nur als Stadt der Fußgängergeschwindigkeiten.<sup>16</sup> Eine Nachvollziehbarkeit dieser Erkenntnis ist ohne Aufgabe des Dogmas der Geschwindigkeit nicht möglich. Mobilitätslösungen für die Zukunft müssen sich demnach in erster Linie an den Erreichbarkeiten für den nicht motorisierten Verkehr orientieren. Derzeit vielfach existierende Barrieren für diese stadtverträglichste Form der Mobilität müssen – entsprechend den zukünftigen Anforderungen – abgebaut werden. Großflächige Fußgängerzonen, die durch ein attraktives Wegenetz, für das zu Fuß gehen verbunden sind, müssen die Städte durchziehen. Diese Strukturen bieten auch die Voraussetzungen für ein sicheres Radfahren in der Stadt. Das dichte Wegenetz „zu Fuß Gehender“ ist gleichzeitig ein komplexes Sozialnetz, das eine lebenswerte Stadt ausmacht. Persönliche Begegnungen, optische oder akustische Wahrnehmungen, Beobachtungen und Gewohnheiten prägen das menschliche Sein und Lernen. Wird dieses informelle Netz erschwert oder unterbunden, kann keine lebenswerte Stadt entstehen, eine bestehende zerfällt.<sup>17</sup> Bei Mobilitätslösungen, die die Lebensqualität erhöhen, muss bzw. müssen deshalb:

- der Aspekt der sozialen Ausgewogenheit im öffentlichen Raum garantiert werden
- die Attraktivität der Wohnbereiche und die Sicherheit des Wohnumfeldes betrachtet werden
- die Nahversorgung und die Vielfalt wieder den Stadtraum prägen
- die lokalen Geschäfte und die lokale Wirtschaft gestärkt werden
- der Anteil von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Benutzer:innen von öffentlichen Verkehrsmitteln am Modal Split erhöht werden

Ein wesentlicher Faktor ist die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer:innen. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sind die Grundlage und Stütze kleiner, vielfältiger lokaler Geschäfte, Pkw-Fahrer:innen sind die Voraussetzung für periphere Super- und Fachmärkte. Je langsamer die Reisegeschwindigkeit in einem Ort ist, umso mehr wird die lokale Wirtschaft und auch das lokale Handwerk gestärkt und kann aus dieser Basis heraus seine Potentiale weiter ausdehnen. Die stärkste Belebung historischer Ortskerne konnte bisher weltweit durch die Förderung des Fußverkehrs, insbesondere durch Fußgängerzonen, bewirkt werden. Darum sind neben attraktiven Nutzungen mehr Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, verbesserte Angebote im öffentlichen Verkehr sowie eine barrierefreie Gestaltung aller Verkehrsanlagen wichtig. Darüber hinaus muss das Image umweltfreundlicher Verkehrsmittel verbessert werden. Wer mit dem Bus fährt oder zu Fuß geht, schont die Umwelt und integriert sich in das Sozialsystem der Gemeinschaft. Es steht ihm daher entsprechende Anerkennung zu.

Jeder Eingriff in eine der Verkehrsarten hat Wechselwirkungen auf alle anderen Formen der Mobilität. Es gibt keine isolierten Maßnahmen nur im Pkw-Verkehr ohne Auswirkungen auf Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und den öffentlichen Verkehr, ebenso wie auch umgekehrt. Die Zielrichtung ist vorgegeben und bedeutet eine Reduktion des Pkw-Verkehrs durch verschiedene Maßnahmen baulicher, organisatorischer und finanzieller Art.

Will man vielfältige kleine Geschäfte für eine optimale Versorgung der Bevölkerung, ist dies nur durch die Dominanz der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen möglich. Dazu ist ein öffentlicher Raum erforderlich, der zum Aufenthalt und zum zu Fuß gehen einlädt.

Hohe Verkehrssicherheit, geringe Lärm- und Abgasbelastungen sind durch die physikalischen Gesetze vorgegeben und nur durch Geschwindigkeiten unter 30 km/h zu erreichen.

<sup>16</sup> Knoflacher; 1996; Zur Harmonie von Stadt und Verkehr – Freiheit vom Zwang zum Autofahren

<sup>17</sup> Knoflacher; 1996; Zur Harmonie von Stadt und Verkehr – Freiheit vom Zwang zum Autofahren

## Rückblick

Abbildung 14 zeigt einen Ausschnitt von Mistelbach im Jahr 1821 aus dem Franziszeischen Kataster.

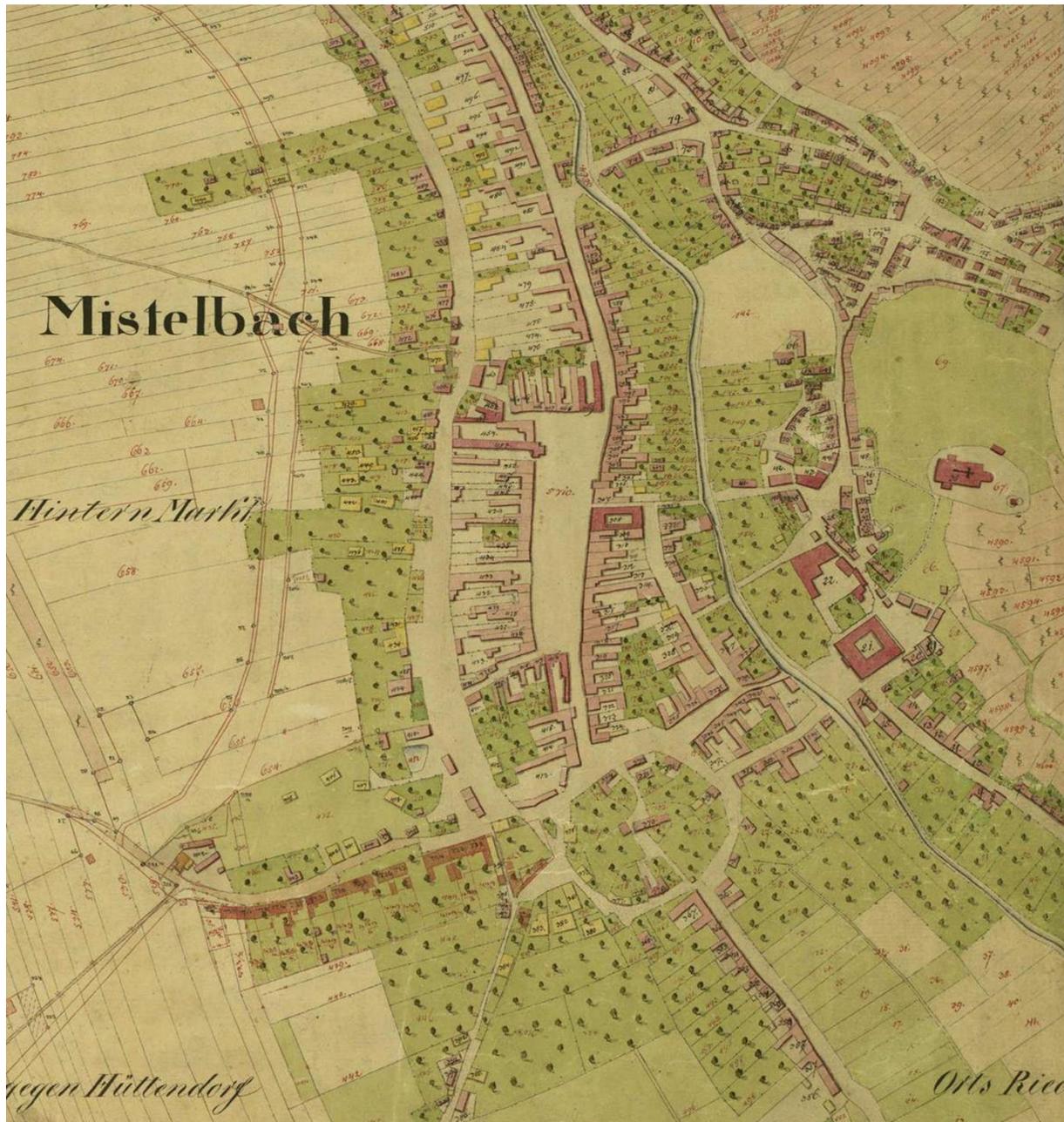


Abbildung 14: Zentrum von Mistelbach im Jahr 1821<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Arcanum; online (<https://maps.arcanum.com/de/>); Abruf Mai 2023

### 4.3. Autofreie bzw. autoreduzierte Siedlungen

Für zukünftige Siedlungsgebiete wird die Umsetzung der in Abbildung 15 ersichtlichen Prinzipien empfohlen. Die inneren Erschließungswege sind Kfz-verkehrsfrei zu halten, eine Sammelgarage mit reduzierter Stellplatzanzahl ist am Rand des Siedlungsgebietes anzuordnen. Im Quartier ist der Fokus auf nichtmotorisierte Mobilität sowie Aufenthalts- und Grünflächen zu legen. Der MIV hat einen hohen Flächenverbrauch und ist mit dem Ziel einer kompakten Siedlungsstruktur und kurzer Wege aus dem Wohnquartier auszuschließen. Durch die Anordnung von ÖV-Haltestelle und Sammelgarage in gleicher Entfernung zur Wohnung entsteht Chancengleichheit zwischen den Mobilitätsformen und steigt die Akzeptanz für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

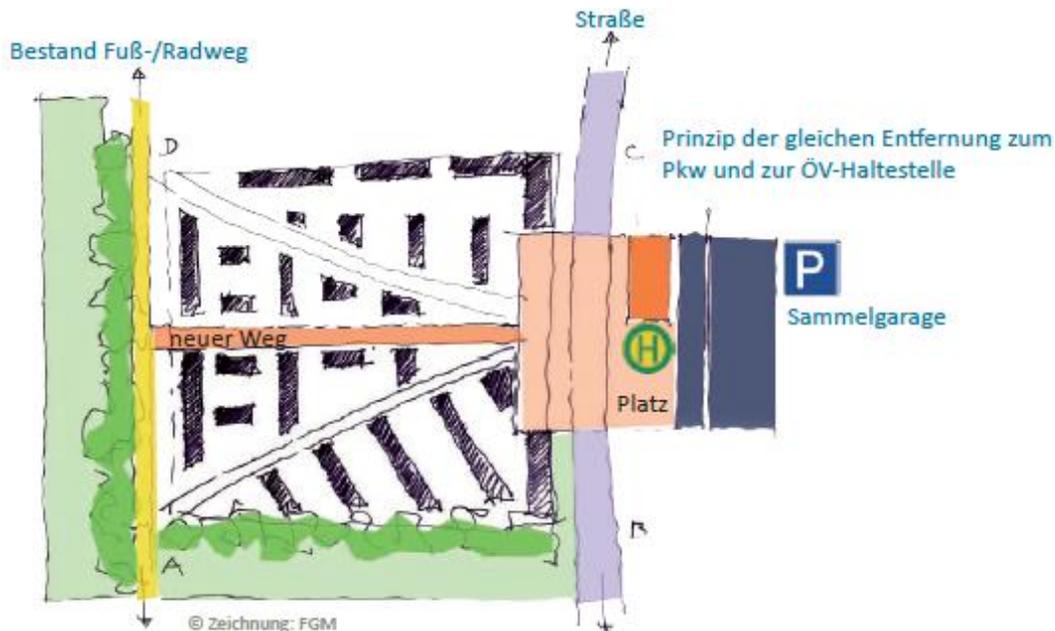


Abbildung 15: Konzept für autofreie Siedlungen <sup>19</sup>

Zudem haben Sammelgaragen eine Reihe weiterer, positiver Auswirkungen:

- Reduzierter Flächenverbrauch: Besonders in Neubaugebiet bestehen weitreichende Möglichkeiten, da durch den Verzicht auf Stellplätze Kosten und Flächen eingespart werden können.
- Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas: Eine Minimierung der Flächen für Oberflächenstellplätze und Fahrbahnen ermöglicht Baumpflanzungen oder begrünte Aufenthaltsbereiche, welche das Mikroklima im Gebiet verbessern.
- Höhere Akzeptanz von Fußwegeweiten: Das autofreie, kurzweiligere und attraktivere Umfeld erhöht die Akzeptanz durchschnittlicher Wegeweiten zu Fuß. Die meisten Wege werden kürzer, weil in solchen Strukturen die Grundgeschwindigkeit, jene der Fußgänger:innen ist, und sich Mobilität zu entfernteren Zielpunkten durch zum Beispiel verbesserte Nahversorgung erübrigt.
- Gestaltung der Straßenräume: Innere Erschließungswege können nach den Bedürfnissen der Bewohner:innen bzw. des Fuß- und Radverkehrs gestaltet werden.
- Höhere Verkehrssicherheit: Risikogruppen können sich frei durch eine verkehrsberuhigte Siedlung bewegen, weil Konfrontationen zwischen Autos einerseits und Radfahrer:innen und Fußgänger:innen andererseits entfallen oder stark verringert sind. Kinder können auf der Straße spielen und (abhängig von der Größe und dem Zuschnitt des Quartiers) selbständig zur Schule oder zum Einkaufen gehen.

<sup>19</sup> Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung; 2016; Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben

### 4.3.1. Maßnahmen zur Umsetzung Pkw-reduzierter Wohnbauten

Für zukünftige Entwicklungsgebiete in Mistelbach wird die Berücksichtigung folgender Maßnahmen empfohlen:

- Schaffung der Voraussetzung zur Umsetzung autofreier bzw. autoreduzierter Quartiere und Siedlungen bereits in der Bebauungs- und Flächenwidmungsplanung
- Sicherstellung einer hochwertigen ÖV-Erschließung (Berücksichtigung der ÖV-Güteklassen)
- Anordnung von Sammelgaragen am Rand des Bebauungsgebietes zur Verkehrsberuhigung im Wohnumfeld
- Attraktive Gestaltung der inneren Erschließungswege für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (siehe Abbildung 20)
- Bereitstellung multimodaler Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Lastenräder, etc.)

### 4.3.2. Fehlentwicklung autozentrierter Wohnbauten

Abbildung 18 zeigt die Fehlentwicklung autozentrierter Wohnbauten der vergangenen Jahrzehnte. Pkw-Stellplätze direkt bei jeder Wohnanlage bzw. in der hauseigenen Tiefgarage sind – mit Blick auf einen nachhaltigen und verkehrsberuhigten Stadtteil – nicht zu empfehlen. Auch in der RVS 03.07.11 (Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr) wird darauf hingewiesen, dass Kfz-Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraumes anzuordnen sind und die Entfernung zwischen Quelle/Ziel und Parkplatz (Sammelgarage) nicht kürzer sein sollte als jene zwischen Quelle/Ziel und Haltestelle eines adäquaten, öffentlichen Verkehrsmittels.<sup>20</sup>

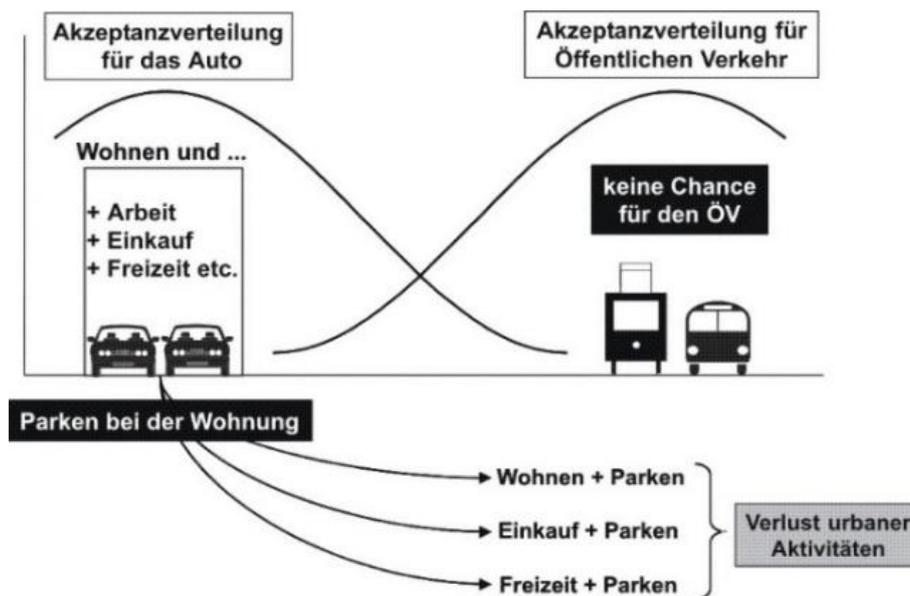


Abbildung 16: Fehlentwicklung Parken vor der Haustür<sup>21</sup>

<sup>20</sup> FSV; 2008; RVS 03.07.11 – Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr

<sup>21</sup> Knoflacher; 2017

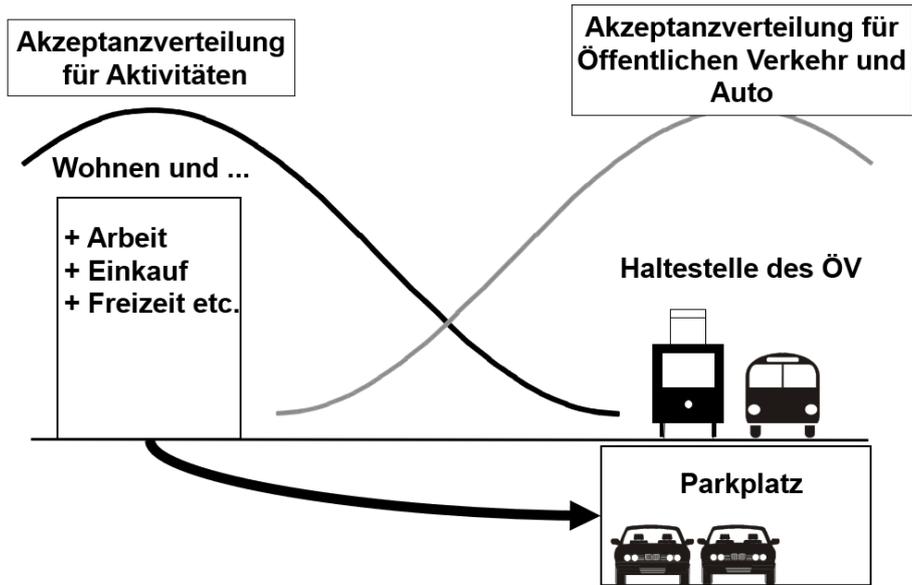


Abbildung 17: Vorschlag zur Behebung der Fehlentwicklung Parken vor der Haustür <sup>22</sup>

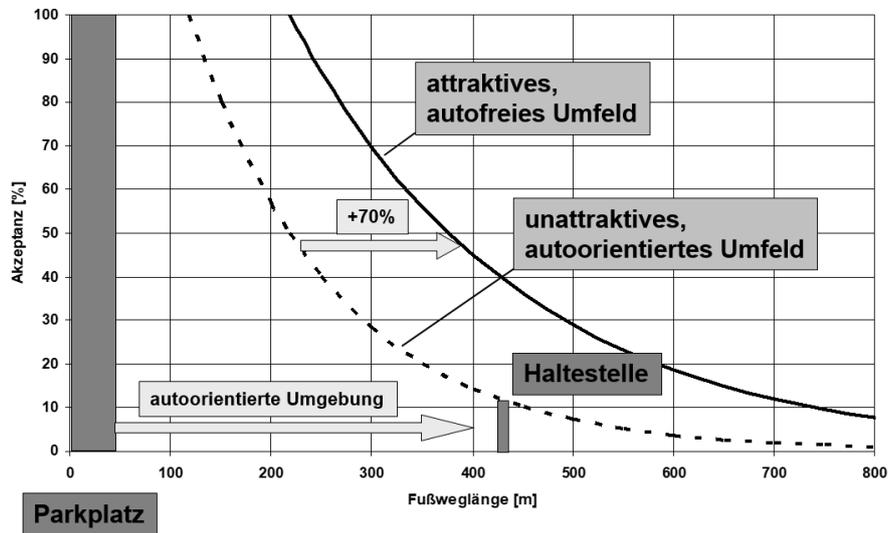


Abbildung 18: Attraktivität für das Zufußgehen und Umgebungsstrukturen <sup>23</sup>

<sup>22</sup> Knoflacher; 2017

<sup>23</sup> Knoflacher; 2017

### 4.3.3. Good Practice-Beispiel: Stadtteil Vauban in Freiburg im Breisgau

Abbildung 19 zeigt eine Übersicht des autoreduzierten Stadtteils Vauban in Freiburg im Breisgau. Die Anordnung von Sammelgaragen am Rand des Gebietes ermöglicht einen stellplatzfreien Bereich und eine attraktive Gestaltung der inneren Erschließungswege (siehe Abbildung 20).



Abbildung 19: Stellplatzfreier Bereich und Sammelgaragen in Vauban (Freiburg im Breisgau)<sup>24</sup>



Abbildung 20: Gestaltung der Erschließungswege im autoreduzierten Stadtteil Vauban (Freiburg im Breisgau)<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Stadtteilzentrum Vauban e.V.; online (<https://stadtteil-vauban.de/verkehr/>); Abruf Dezember 2020

<sup>25</sup> Jahn; online (<https://www.tramway.at/freiburg/vauban.html>); Abruf Dezember 2020

## 5. Handlungsfeld 2: Verkehrsberuhigung in Mistelbach

### 5.1. Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs

#### 5.1.1. Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung

##### Gegenüberstellung der Ausgangslage 2022 mit der Prognose für 2015

Im Verkehrsentwicklungskonzept Mistelbach 2000 wurden acht Planfälle für den Prognosezeitpunkt 2015 untersucht. In Abbildung 21 ist die prognostizierte Verkehrsbelastung im Gesamtverkehr für den Planfall 3 mit der mittlerweile umgesetzten „Umfahrung WEST“ und „Umfahrung SÜD außen“ ersichtlich. In Abbildung 22 ist eine Gegenüberstellung der Gesamtverkehrsstärken aus der Prognose für den Zeitpunkt 2015 (links) mit den erhobenen Verkehrsstärken aus der Kordonenerhebung im Jahr 2022 (rechts) ersichtlich.

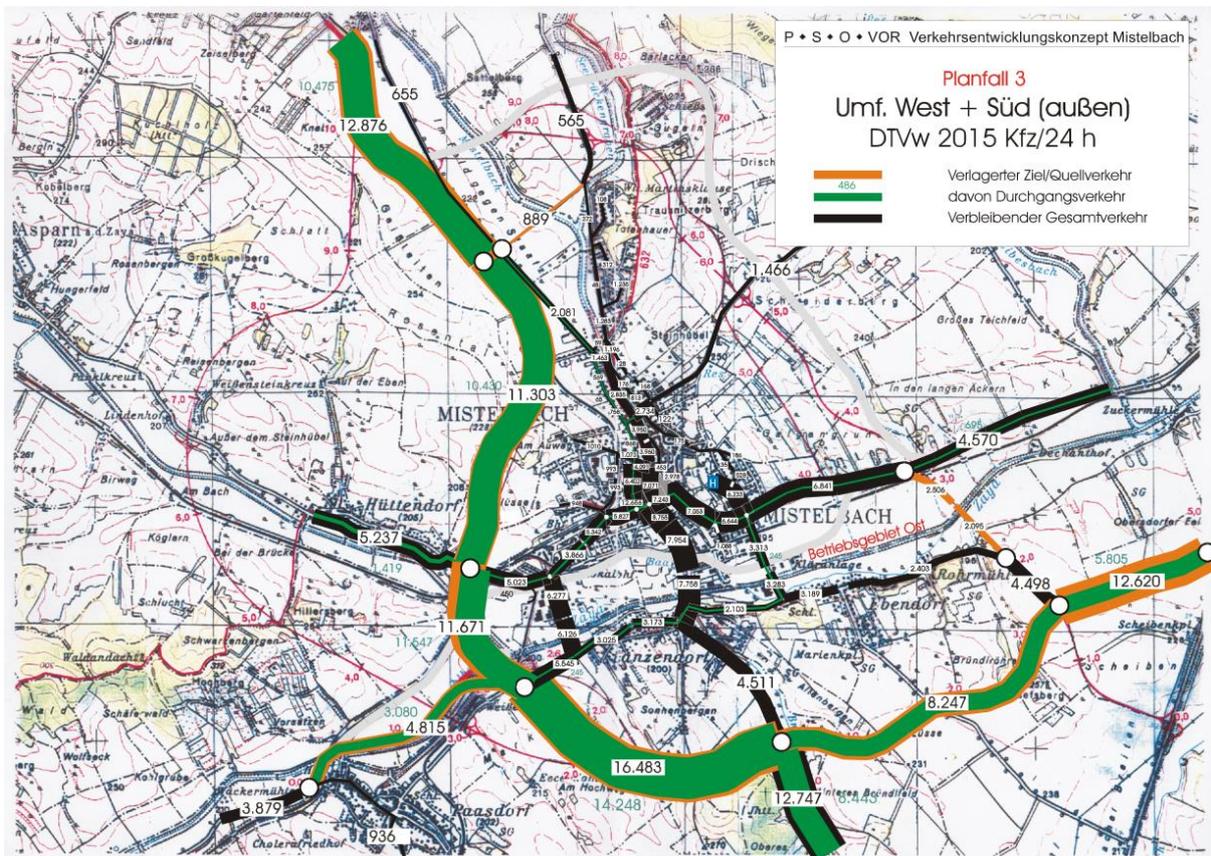
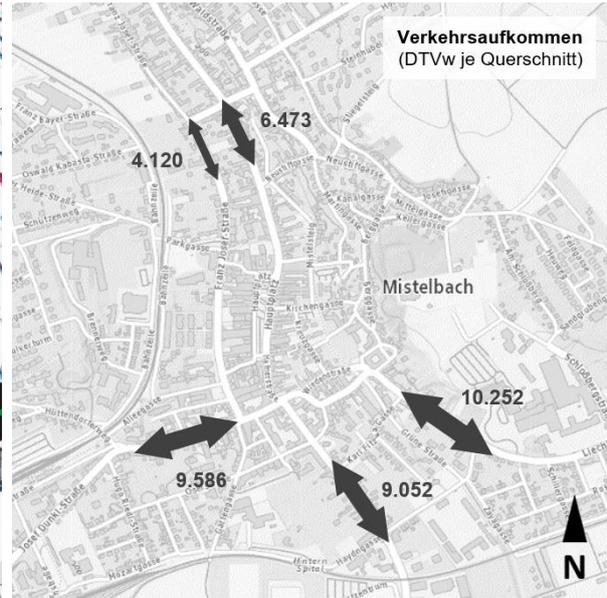
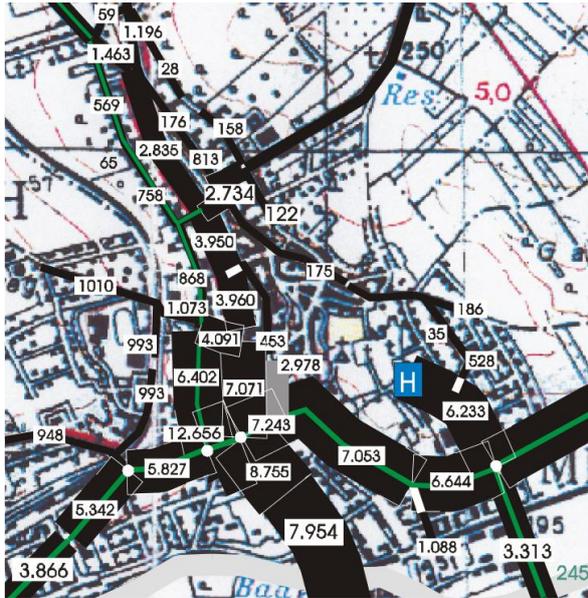


Abbildung 21: Gesamtverkehr Planfall 3 (entspricht der umgesetzten Variante) für das Prognosejahr 2015 <sup>26</sup>

Abbildung 22 zeigt eine Gegenüberstellung des DTVw aus einer Prognose für das Jahr 2015 (mit der tatsächlich umgesetzten Umfahrungsvariante) und des bei der Kordonenerhebung im September 2022 gemessenen DTVw. Bei sämtlichen erhobenen Straßenabschnitten im Zentrum liegt der tatsächlich erhobene DTVw deutlich über dem DTVw laut Prognose.

<sup>26</sup> Arbeitsgruppe PSO, VOR; 2001; Verkehrsentwicklungskonzept Mistelbach 2000



**DTVw in Mistelbach**  
(Prognose für 2015 bzw. Kordonenerhebung 2022)

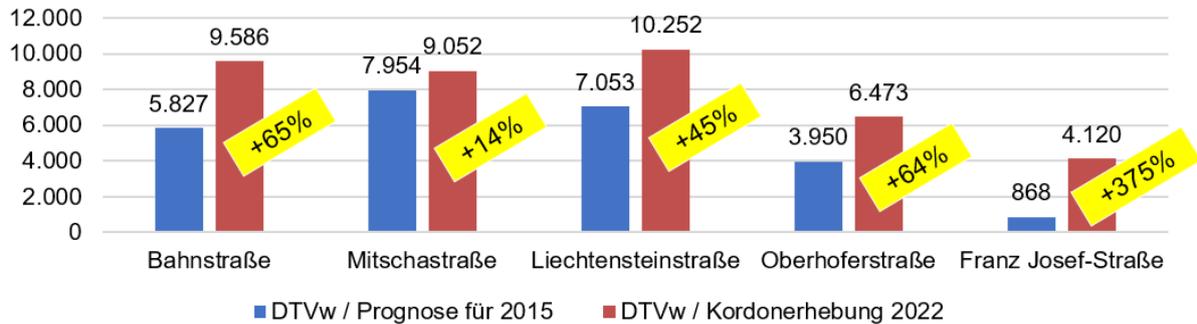


Abbildung 22: Gegenüberstellung DTWw (Kfz/24h, werktags) im Zentrum laut Prognose für das Jahr 2015 mit Umfahrung<sup>27</sup> (links) und den bei der Kordonenerhebung im September 2022 erhobenen Verkehrsstärken (rechts)

### Maßnahmen

Im vorliegenden Mobilitätskonzept wird die Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch das Zentrum von Mistelbach als ein zentrales Ziel angeführt (siehe Kapitel 3.1.2). Konkret wird eine Reduktion der Verkehrsstärken auf jene Werte angestrebt, welche laut Prognose für das Jahr 2015 – mit umgesetzter Umfahrung – modelliert wurden. Im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde eine VISUM-Modellierung durchgeführt, um zu zeigen, in welchem Ausmaß vorgeschlagene Maßnahmen zu einer Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung beitragen können. Die Ergebnisse der Modellierung sind in Kapitel 10.3 ersichtlich.

<sup>27</sup> Arbeitsgruppe PSO, VOR; 2001; Verkehrsentwicklungskonzept Mistelbach 2000

## 5.1.2. Einrichtung von Lkw-Kontrollplätzen

### Bestehende Lkw-Durchfahrtsverbote

In Abbildung 23 sind die bestehenden Lkw-Durchfahrtsverbote im Zentrum von Mistelbach ersichtlich.

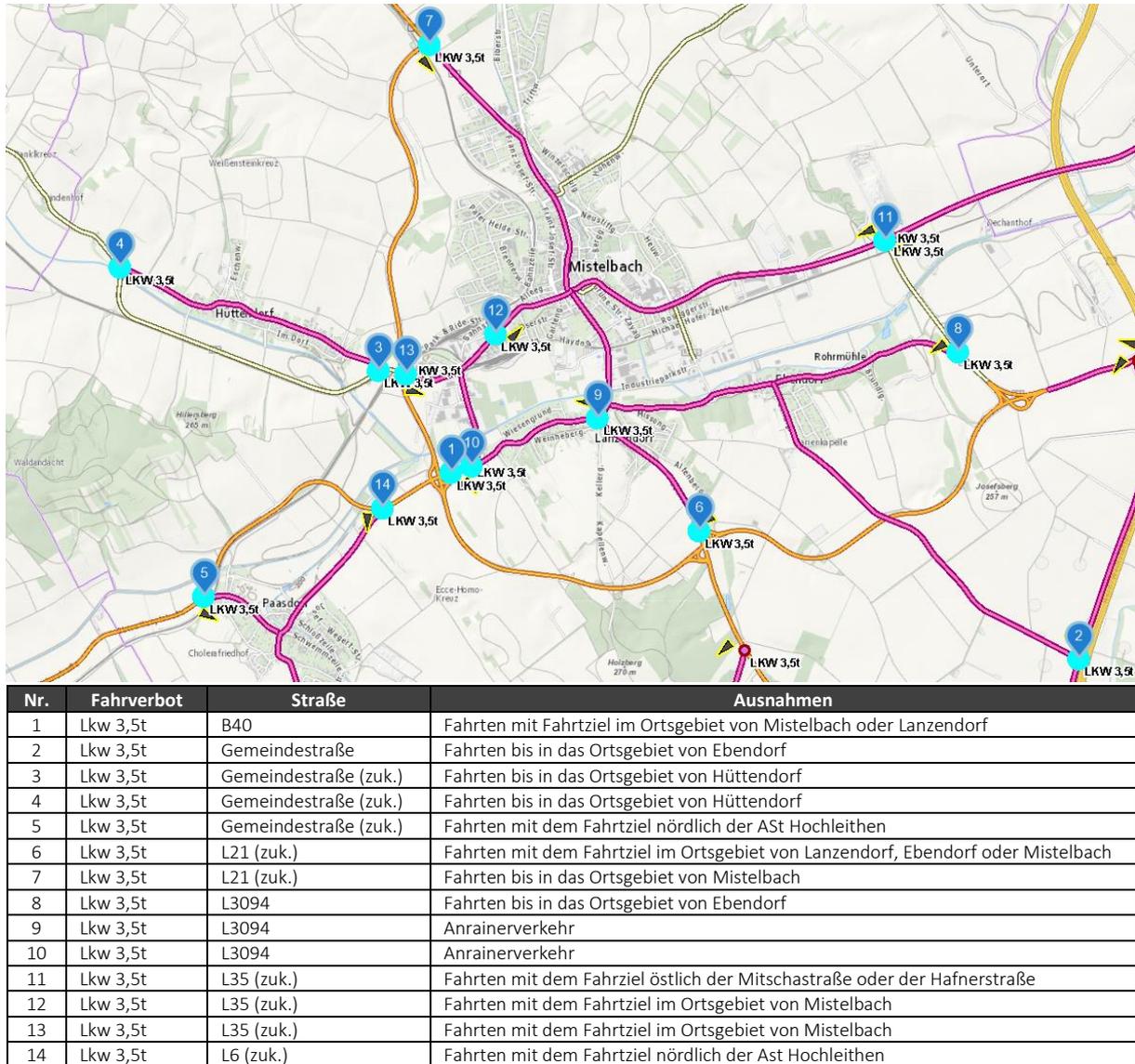


Abbildung 23: Lkw-Durchfahrtsverbote im Zentrum Mistelbach <sup>28</sup>

### Maßnahmen

Zwischen den Katastralgemeinden Hörersdorf und Siebenhirten wird zur Kontrolle der bestehenden Lkw-Durchfahrtsverbote die Einrichtung eines Lkw-Kontrollplatzes vorgeschlagen. Weitere Standorte sind zu prüfen.

<sup>28</sup> Land NÖ; online ([https://www.noel.gv.at/noel/LKW-Verkehr/Durchfahrtsverbote\\_Detailinformationen.html](https://www.noel.gv.at/noel/LKW-Verkehr/Durchfahrtsverbote_Detailinformationen.html)); Abruf April 2023

### 5.1.3. Reduktion des Kfz-Ausweichverkehrs im untergeordneten Straßennetz

In der Haushaltbefragung wurden die Neustiftgasse und Waldstraße, Hugo Riedl-Straße und Oserstraße sowie die Franz-Josef-Straße häufig als Straßenabschnitte mit zu viel Pkw-Ausweichverkehr angegeben. Für diese drei Straßenabschnitte werden die nachfolgend angeführten Maßnahmen zur Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf die Landesstraßen vorgeschlagen (siehe Abbildung 24). Die Wirksamkeit der Maßnahmen wurde mittels VISUM-Simulation modelliert, die Ergebnisse sind in Kapitel 10.3 ersichtlich.

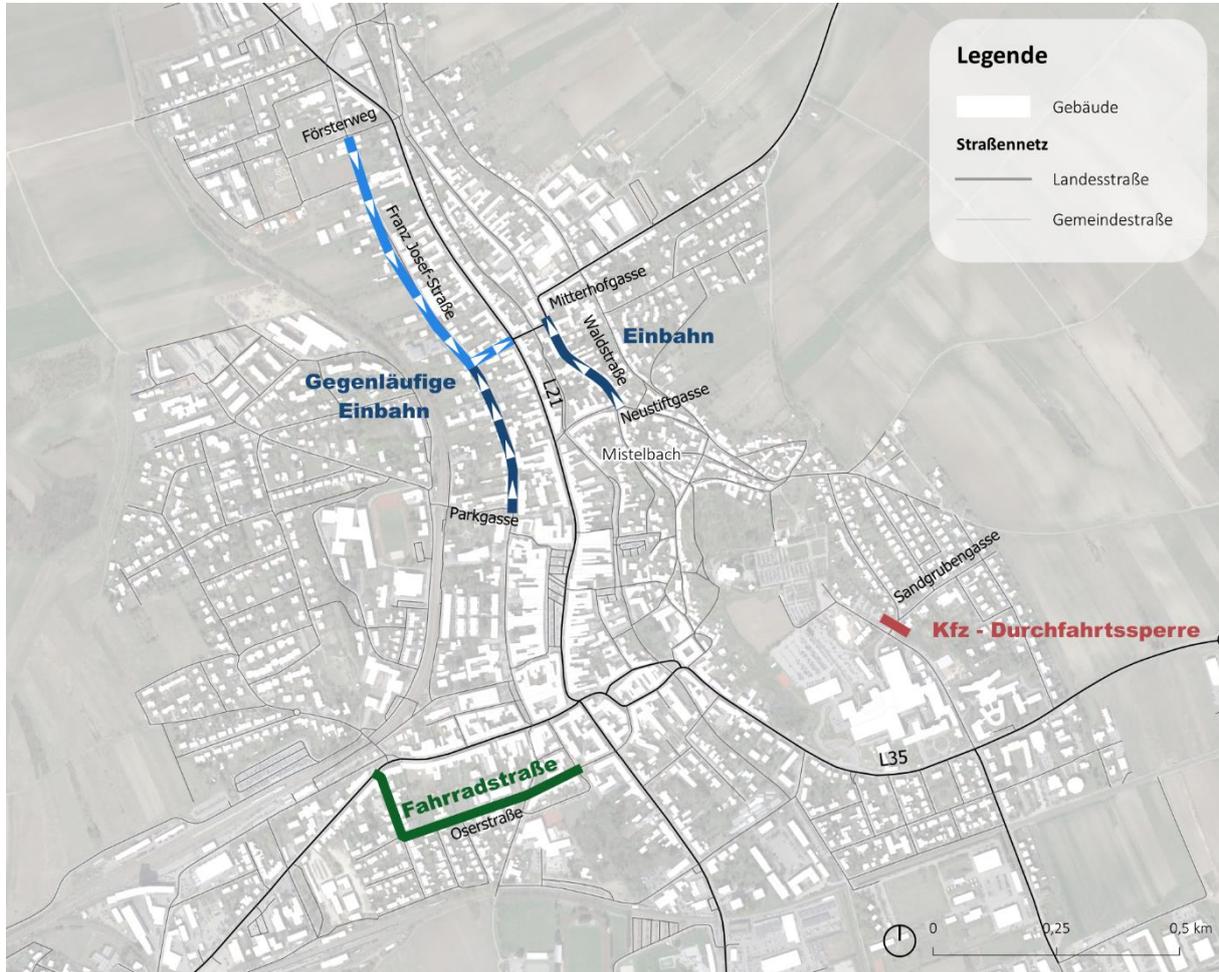


Abbildung 24: Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Ausweichverkehrs im untergeordneten Straßennetz <sup>29</sup>

#### Franz Josef-Straße

Auf der Franz Josef-Straße wurde bei der durchgeführten Kordonenerhebung im September 2022 ein DTWv (durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen an einem Werktag) von 4.120 Kraftfahrzeugen verzeichnet. Im untergeordneten Straßennetz entspricht dies einer hohen Verkehrsbelastung. Auch die Prognosezahlen für das Jahr 2015 nach Umsetzung der Umfahrung weisen für diesen Straßenabschnitt ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen (868 Kfz/24h) aus (siehe Abbildung 22). Zentrales Ziel ist die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs sowie die Reduktion der Verkehrsstärke, um in weiterer Folge den Radverkehr – auf dieser zentralen Route in Nord/Süd-Richtung – vergleichsweise kostengünstig im Mischprinzip führen zu können. Zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs entlang der Franz Josef-Straße wird eine gegenläufige Einbahnführung empfohlen. Im Abschnitt Försterweg bis Mitterhofgasse wird eine Einbahn in Richtung Süden vorgeschlagen. Im Abschnitt Parkgasse bis Mitterhofgasse wird eine Einbahn in Richtung Norden vorgeschlagen. In weiterer Folge ist die Mitterhofgasse zwischen Franz Josef-Straße und Oberhoferstraße als Einbahn Richtung Osten

<sup>29</sup> Kartengrundlage: Land NÖ, BEV; NÖ Atlas (online)

auszuführen. Für die Waldgasse wird für den Abschnitt Neustiftgasse bis Mitterhofgasse ebenfalls eine Einbahnführung in Richtung Norden vorgeschlagen. Ein Entwurf für die vorgeschlagene Verkehrsführung und Umgestaltung der Franz Josef-Straße ist im Anhang in Kapitel 11 ersichtlich.

Für die Waldstraße wird eine Einbahnführung Richtung Norden zwischen Neustiftgasse und Mitterhofgasse empfohlen.

### Zufahrt Landesklinikum

Es wird die Einrichtung einer Kfz-Durchfahrtsperre zwischen Sandgrubengasse und Schloßbergstraße empfohlen (siehe Abbildung 25). Die insgesamt ca. 810 Pkw-Stellplätze des Landesklinikums<sup>30</sup> sind für Besucher:innen und Personal zukünftig ausschließlich über die hochrangige Liechtensteinstraße (über Goethegasse oder Schloßbergstraße) erreichbar. Um die Zufahrt aus der Sandgrubengasse in die Schloßbergstraße für Einsatzfahrzeuge auch zukünftig zu ermöglichen sind versenkbare Poller einzusetzen. Entlang der Alfons Petzold-Straße (zwischen Liechtensteinstraße und Neustiftgasse) sind verkehrsberuhigende Maßnahmen (wechselseitiges Parken) zur Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten auf einem Abschnitt mit starker Längsneigung umzusetzen.

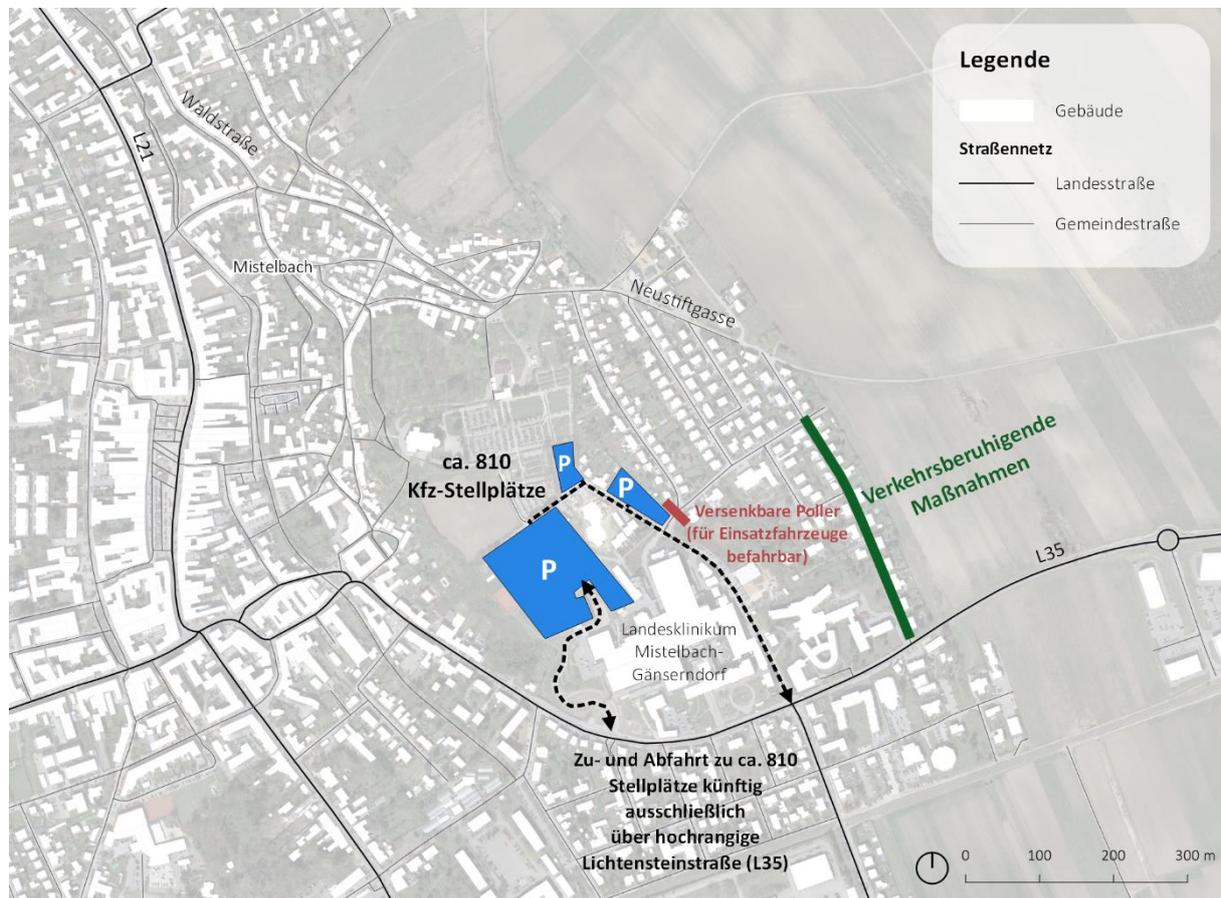


Abbildung 25: Reduktion des Kfz-Ausweichverkehrs in der Waldstraße und Neustiftgasse<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Landesklinikum Mistelbach-Gänserndorf; online (<https://mistelbach.lknoe.at/fuer-patienten/parken>); Abruf April 2023

<sup>31</sup> Kartengrundlage: Land NÖ, BEV; NÖ Atlas (online)

## Hugo Riedl-Straße und Oserstraße

Für die Hugo Riedl-Straße und Oserstraße wird die Verordnung einer Fahrradstraße empfohlen (siehe Abbildung 26). Einerseits soll diese Verordnung zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch das Siedlungsgebiet beitragen und andererseits eine zentrale Radverkehrsrouten in West-Ost-Richtung darstellen. Die Fahrradstraße verbessert zudem die Erreichbarkeit der Mittelschule Mistelbach für Radfahrer:innen. Im Westen bindet die Fahrradstraße an den zu verlängernden kombinierten Geh- und Radweg entlang der Josef Dunkl-Straße (siehe Tabelle 8) und im Osten an den vorhandenen kombinierten Geh- und Radweg ab der Thomas Freund-Gasse an. Ergänzende Informationen zur Einrichtung von Fahrradstraßen sind in Kapitel 6.2.2 ersichtlich.



Abbildung 26: Reduktion des Kfz-Ausweichverkehrs in der Hugo Riedl-Straße und Oserstraße <sup>32</sup>

<sup>32</sup> Kartengrundlage: Land NÖ, BEV; NÖ Atlas (online)

## 5.2. Tempo 30 und Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet

### 5.2.1. Vorteile von Tempo 30 im Ortsgebiet

#### Umsetzung von Tempo 30 gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO)

Gemäß aktueller StVO, § 20/2a kann per Verordnung für ein gesamtes Ortsgebiet eine reduzierte Geschwindigkeit festgelegt werden, sofern dies auf Grund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen geeignet erscheint.<sup>33</sup>

#### Generelle Empfehlung für Tempo 30 im Ortsgebiet

Leiter:innen führender Lehrstühle im Verkehrswesen in Österreich haben eine Empfehlung ausgerufen, innerörtlich die Verkehrsgeschwindigkeit auf Tempo 30 zu reduzieren.<sup>34</sup> Unabhängig von den weiteren Empfehlungen (80 km/h außerorts und 100 km/h auf der Autobahn), bringt eine innerörtliche Tempo 30-Verordnung sicherlich die spürbarsten Effekte für die Bewohner:innen in einem Siedlungsgefüge. Die dadurch entstehenden Wirkungseffekte für die Stadtgemeinde Mistelbach lassen sich unter anderem wie folgt zusammenfassen:<sup>35</sup>

- weniger Verkehrsunfälle
- geringere Unfallschwere
- höhere Lebensqualität
- weniger Emissionen
- weniger Lärm
- weniger Treibstoffverbrauch
- weniger Zersiedelung
- geringere Barrierewirkung der Straßen
- bessere Wettbewerbsfähigkeit von Rad- und Fußverkehr, sowie öffentlichem Verkehr

#### Tempo 30 ermöglicht die Führung des Radverkehrs im Mischprinzip

Ein wesentlicher Vorteil von Tempo 30 auf Straßen im Ortsgebiet ist, dass die Führung des Radverkehrs im Mischprinzip – zusätzlich vor allem abhängig vom Kfz-Verkehrsaufkommen und dem Anteil des Schwerverkehrs – laut RVS 03.02.13 (Radverkehr) leichter möglich ist (siehe Abbildung 27).

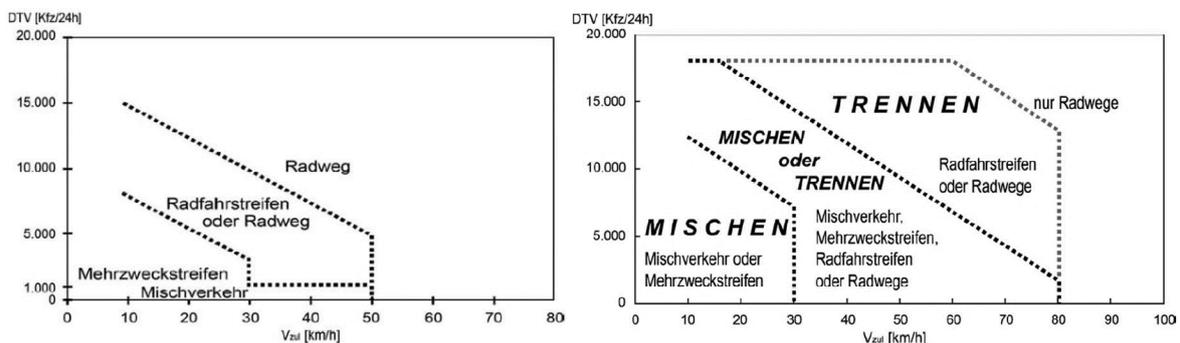


Abbildung 27: Hinweise für die Wahl der Radverkehrsanlage auf Haupttrouten, Verbindungs- und Sammelrouten (links) bzw. für die Flächenerschließung im vorrangig untergeordneten Netz (rechts)<sup>36</sup>

<sup>33</sup> Straßenverkehrsordnung (StVO), § 20/2a

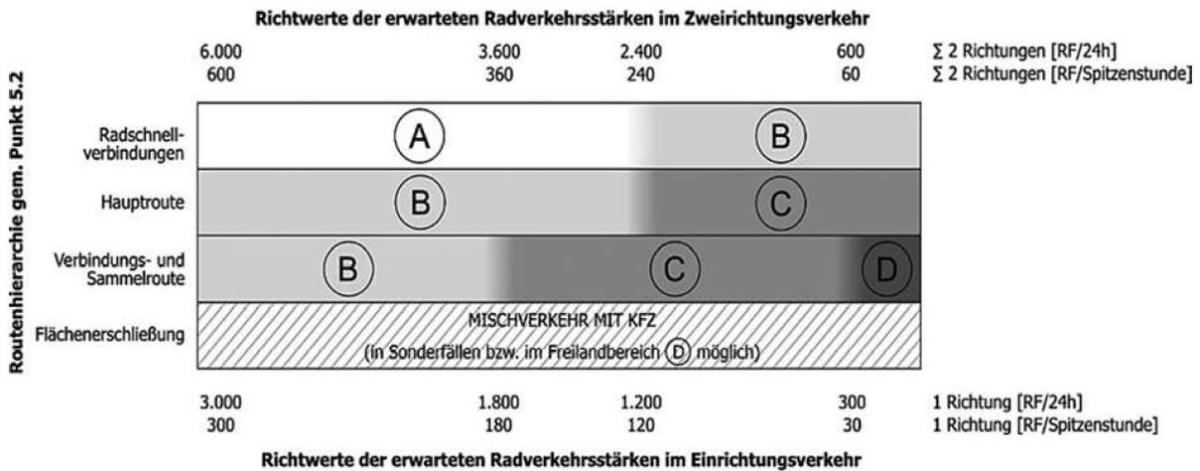
<sup>34</sup> Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik; online (<https://www.tempolimit-jetzt.at/>); Abruf April 2023

<sup>35</sup> Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik; online (<https://www.tempolimit-jetzt.at/>); Abruf April 2023

<sup>36</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

### Reduktion der Regelbreiten durch Tempo 30

Tempo 30 ermöglicht laut den österreichischen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) zudem die Reduktion erforderlicher Querschnittsbreiten (siehe Abbildung 28 bzw. Abbildung 29). Vor allem auf Straßenabschnitten mit beidseitiger Bebauung und geringer Querschnittsbreite stellt die Verordnung von Tempo 30 eine Möglichkeit dar, RVS-gemäße Vorgaben zu erfüllen.



Bezeichnung	Lage	Ausbaustufe D [m]	Ausbaustufe C [m]	Verkehrsraum Profil Nr. (s. Abb.)	Ausbaustufe B [m]	Ausbaustufe A [m]	
<b>Radfahrstreifen</b>	zwischen Fahrstreifen und Bordstein	1,5	1,5	C1 (11)	1,8	(≥ 2,5) <sup>1)</sup>	
<b>Mehrzweckstreifen</b>	zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen	2,0	2,0	C2 (12)	(2,3) <sup>2)</sup>	(≥ 3,0) <sup>1) 2)</sup>	
<b>Radweg (baulich getrennt)</b>	<b>Einrichtungsradweg</b>						
	neben Fahrbahn	$V_{zul} \leq 50 \text{ km/h}$	1,5	1,8	C3 (14)	2,8	≥ 3,1
		$V_{zul} > 50 \text{ km/h, Freiland}$	2,0	2,3	C4 (15)	3,3	≥ 3,6
	neben Längsparkstreifen		1,75	2,05	C5 (16)	3,05	≥ 3,35
	<b>Zweirichtungsradweg</b>						
	neben Fahrbahn	$V_{zul} \leq 50 \text{ km/h}$	2,5	3,1	C6 (17)	3,8	≥ 4,5
$V_{zul} > 50 \text{ km/h, Freiland}$		3,0	3,6	C7 (18)	4,3	≥ 5,0	
neben Längsparkstreifen		2,75	3,35	C8 (19)	4,05	≥ 4,75	
<b>Gemischter Geh- und Radweg (baulich getrennt)</b>	neben Fahrbahn	$V_{zul} \leq 50 \text{ km/h}$	2,8	3,5	C9 (22)	(3,8) <sup>3)</sup>	
		$V_{zul} > 50 \text{ km/h, Freiland}$	3,3	4,0	C10 (23)	(4,3) <sup>3)</sup>	
	neben Längsparkstreifen		3,05	3,75	C11 (24)	(4,05) <sup>3)</sup>	

- 1) Auf Radschnellverbindungen nur in Sonderfällen.
- 2) Neben Längsparkstreifen nicht empfohlen. Qualitätseinbußen für den Radverkehr aufgrund von Parkvorgängen.
- 3) Nur bei geringen Fußgängerverkehrsstärken.

Abbildung 28: Wahl der anzustrebenden Ausbaustufe für Radverkehrsanlagen (oben) / Gesamtbreiten (Grundbreite + Schutzstreifen) für Radfahranlagen je Ausbaustufe und Kfz-Geschwindigkeiten (unten) <sup>37</sup>

<sup>37</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13, Radverkehr

Tabelle 1: Breite des Verkehrsraumes

Kurzbeschreibung	Breite [m]
Regelbreite für den Fußgängerverkehr	2,00
Mindestbreite für die Begegnung zweier Fußgänger	1,50*
Unvermeidbare Engstelle (maximale Länge 1,0 m*)	1,20*
Punktueller Einschränkung	0,90*

\*) gemäß ÖNORM B 1600

Tabelle 2: Notwendige Breitenzuschläge z für den Fußgängerverkehr unter Berücksichtigung verschiedener Anlageverhältnisse zur Ermittlung der Gehweg- und Gehsteigbreite

Umstände	Breitenzuschlag z (m)
Schutzstreifen zur Fahrbahn (Fließverkehr) bei $V_{zul} \leq 40$ km/h*	Kein Zuschlag
Gehsteig neben Längsparkordnung	Kein Zuschlag
Schutzstreifen zur Fahrbahn (Fließverkehr) bei $V_{zul} = 50$ km/h	0,50
Schutzstreifen zur Fahrbahn (Fließverkehr) bei $V_{zul} \geq 60$ km/h	1,00
Fahrzeugüberhang von Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,50
Verweilstreifen vor Schaufenstern, Verkaufsständen, Vitrinen	1,00
Fläche für Ruhebänke	1,00
Schutzstreifen neben Radweg	0,30
Aufenthaltsfläche bei ÖPNV-Haltestellen**	1,50 bis 4,25

\* in Wohnstraßen dürfen Schutzstreifen zur Fahrbahn entfallen.

\*\* Festlegung der Breite in Abhängigkeit von der Fahrgastmenge (Dimensionierung s. RVS 02.03.11).

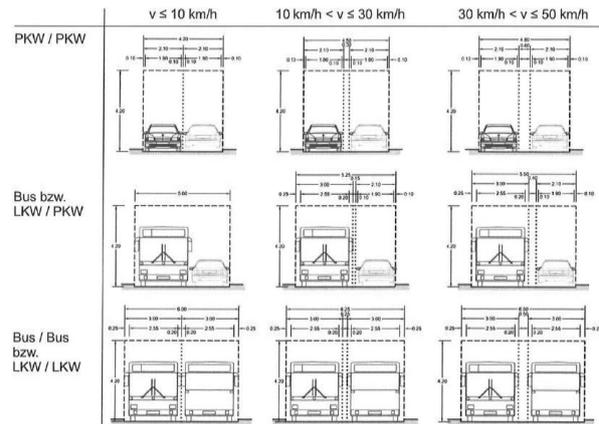


Abbildung 29: Regelbreiten für Gehsteig bzw. Fahrbahn laut RVS <sup>38</sup>

### Tempo 30 durch Tempo-30-Zonen und Wohnstraßen

Zur Umsetzung von Tempo 30 sollen in weiteren Gebieten und Straßenzügen Tempo-30-Zonen und Wohnstraßen verordnet werden. Die Gebiete, in welchen zusätzlich Tempo-30-Zonen zu verordnen sind, sind in Abbildung 30 blau dargestellt, jene Gebiete, die zu Wohnstraßen werden sollen, sind in der Abbildung gelb hinterlegt.

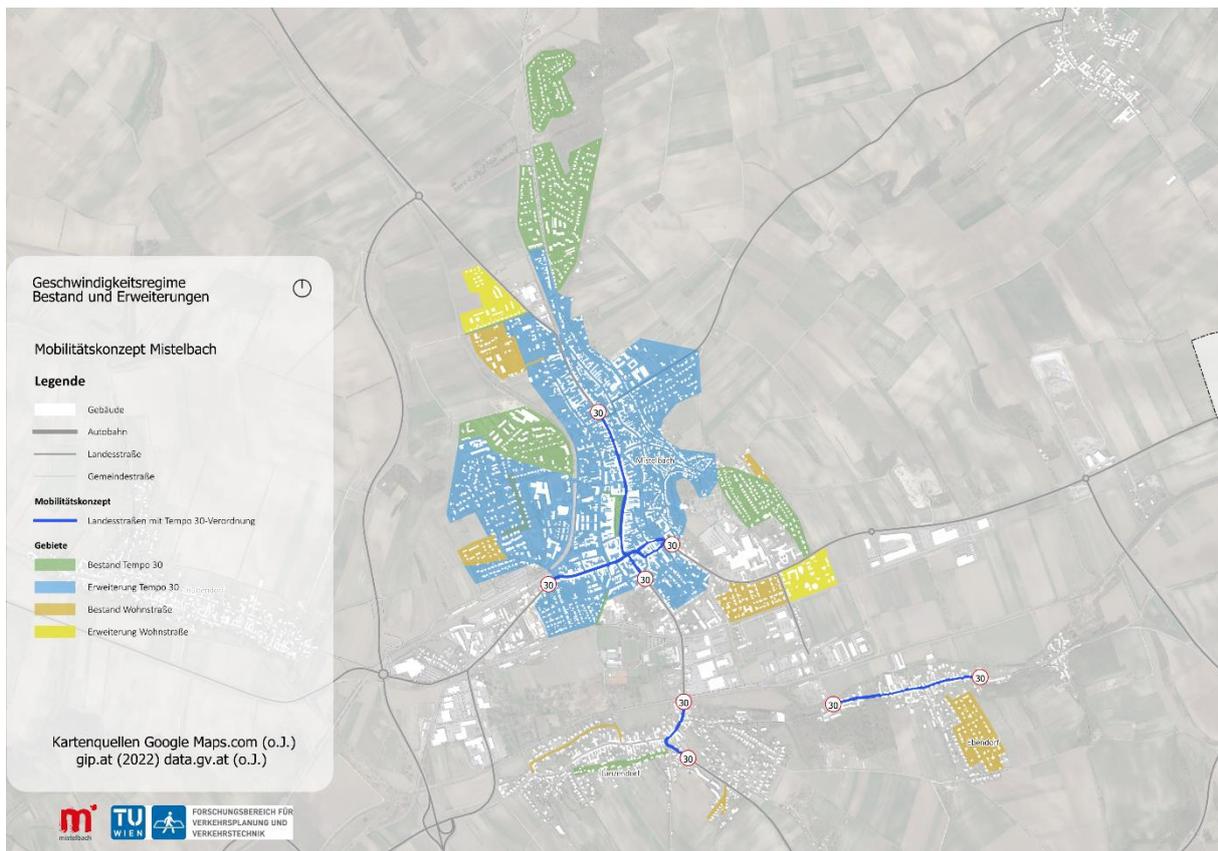


Abbildung 30: Verordnung weiterer Tempo-30-Zonen (blau) und Wohnstraßen (gelb) in Mistelbach

Im Bestand (grün) sind bereits Tempo-30-Zonen im Norden, Osten und Westen vorhanden und Randgebiete im Norden, Osten, Süden und Westen als Wohnstraßen verordnet (braun). Im Südosten sowie im Nordwesten Mistelbachs wird eine Ausdehnung (gelb) der dort bestehenden Wohnstraßengebiete empfohlen. Eine Erweiterung von Tempo-30-Zonen (blau) wird für im Süden an

<sup>38</sup> FSV; 2020; RVS 03.04.12, Planung und Entwurf von Innerortsstraßen bzw. FSV; 2015; RVS 03.02.12, Fußgängerverkehr

die Bahnstraße angrenzende Gebiete sowie für all jene Gebiete nördlich der Bahnstraße, die im Bestand weder Tempo-30-Zone noch Wohnstraße sind und für die auch künftig keine Wohnstraße vorgesehen ist, vorgeschlagen.

### **5.2.2. Tempo 30 auf Landesstraßen in Mistelbach**

#### **Verordnung von Tempo 30 auf Landesstraßen in Mistelbach**

Unabhängig von der grundsätzlichen Empfehlung für Tempo 30 im Ortsgebiet wird die Verordnung von Tempo 30 jedenfalls auf den in Abbildung 31 ersichtlichen Abschnitten von Landesstraßen in der Stadtgemeinde Mistelbach vorgeschlagen. Diese Abschnitte wurden auf Basis der nachfolgend angeführten Kriterien ausgewählt. Aktuell ist die Oberhoferstraße im Bereich des Hauptplatzes die einzige Landesstraße mit einer Tempo 30-Verordnung.

- beengte Straßenquerschnitte und beidseitige Bebauung (häufig bei Führung durch das Ortszentrum bzw. die Ortskerne in Katastralgemeinden)
- unübersichtliche Straßenabschnitte mit schlechten Sichtbeziehungen, Kurven, etc.
- Abschnitte, auf welchen der Radverkehr aufgrund fehlender baulich getrennter Anlage im Mischprinzip geführt wird
- Abschnitte mit (zu) schmalen Gehsteigen
- Abschnitte mit erhöhtem Querungsbedarf von Fußgänger:innen (beispielsweise in der Bahnstraße mit beidseitig der Straße gelegenen Geschäften, Lokalen, etc.)

Weitere, vorrangig bauliche Maßnahmen, welche zur Verkehrsberuhigung im Gemeindegebiet von Mistelbach beitragen sollen und empfohlen werden, sind in Tabelle 4 ersichtlich.

#### **Homogenisierung der Tempobeschränkungen auf Landesstraßen**

Im Zuge der Verordnung von Tempo 30 ist eine generelle Homogenisierung der Tempobeschränkungen auf den Landesstraßen außerorts umzusetzen.

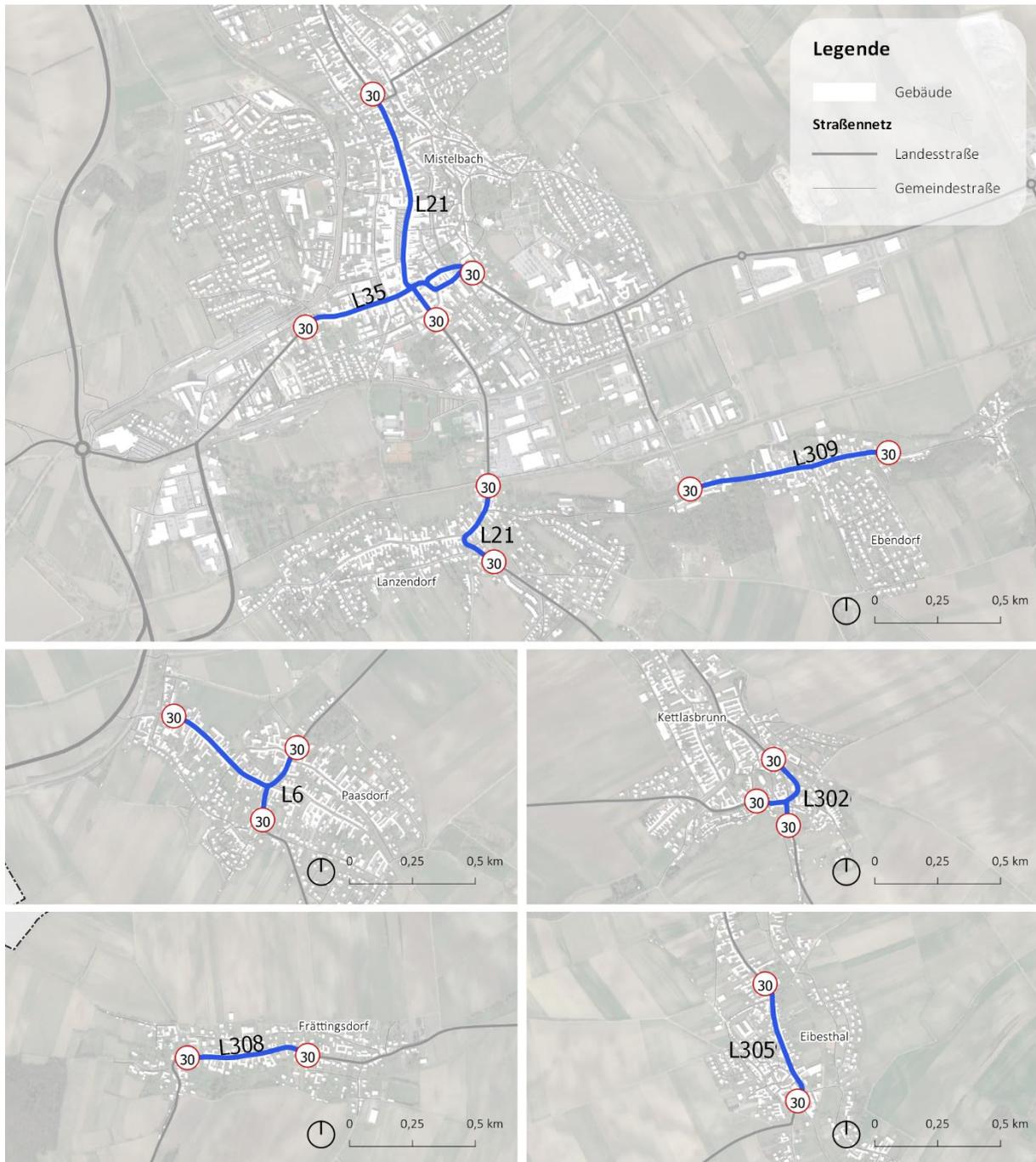


Abbildung 31: Verordnung von Tempo 30 auf Landesstraßen in Mistelbach

### 5.2.3. Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Mistelbach

Zur Verkehrsberuhigung werden – neben der flächendeckenden Tempo 30-Empfehlung – die in Tabelle 4 ersichtlichen baulichen Maßnahmen vorgeschlagen. Die Maßnahmen, welche in Abbildung 24 ersichtlich sind und vorrangig der Reduktion des Kfz-Ausweichverkehrs im untergeordneten Straßennetz dienen sollen, sind in folgender Auflistung ebenfalls angeführt.

M1:	KG Mistelbach: Franz Josef-Straße
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr hohes Verkehrsaufkommen für einen untergeordneten Straßenabschnitt (DTVw von 4.120 Kfz/24h laut Kordonhebung im September 2022)</li> <li>• hoher Anteil an Geschwindigkeitsübertretungen (61 % in Fahrtrichtung Norden und 36 % in Fahrtrichtung Süden laut Tempomessungen im März 2023)</li> <li>• in der Haushaltsbefragung sehr häufig als Straßenzug mit zu viel Kfz-Ausweichverkehr genannt</li> <li>• als zentrale Radverkehrsverbindung in Nord/Süd-Richtung erachtet</li> <li>• Maßnahmen: Tempo 30, Rückbau der Fahrbahn und gegenläufige Einbahnen (siehe Kapitel 7.3)</li> </ul>

<b>M2:</b>	<b>KG Mistelbach: Pater Helde-Straße</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>hoher Anteil an Geschwindigkeitsübertretungen (83 % in Fahrtrichtung Westen und 80 % in Fahrtrichtung Osten laut Tempomessungen im März bzw. April 2023)</li> <li>als zentrale Radverkehrsverbindung in Richtung WIFI, WKO und Kolpingheim erachtet</li> <li>Maßnahmen: Rückbau der Kreuzungen und bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung an den Kreuzungen mit Oswald Kabasta-Straße, Schützenweg und Brennerweg und wechselseitiges Parken im Abschnitt Oswald Kabasta-Straße bis Schützenweg sowie Prüfung von Vorrangänderungen an Kreuzungen</li> </ul>
<b>M3:</b>	<b>KG Mistelbach: Bahnzeile</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>hoher Anteil an Geschwindigkeitsübertretungen (41 % in Fahrtrichtung Norden und 21 % in Fahrtrichtung Süden laut Tempomessungen im März 2023)</li> <li>als zentrale Radverkehrsverbindung in Nord/Süd-Richtung erachtet</li> <li>Straßenabschnitt im Schulumfeld (Schulweg)</li> <li>Maßnahmen: Fahrradstraße, Fahrbahnverschnenkungen und Engstellen</li> </ul>
<b>M4:</b>	<b>KG Mistelbach: Oserstraße / Hugo Riedl-Straße</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>in der Haushaltsbefragung sehr häufig als Straßenzug mit zu viel Kfz-Ausweichverkehr genannt</li> <li>Oserstraße als zentrale Radverkehrsverbindung in West/Ost-Richtung erachtet</li> <li>Maßnahme: Verordnung und Umgestaltung als Fahrradstraße (siehe Kapitel Abbildung 26)</li> </ul>
<b>M5:</b>	<b>KG Mistelbach: Waldstraße</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Geschwindigkeiten und Straßenabschnitt mit Durchgangsverkehr</li> <li>Maßnahmen: Engstellen zur Verkehrsberuhigung (siehe beispielsweise Abbildung 40, rechts) im nördlichen Abschnitt zwischen Franz Lang-Weg bis Triftweg und wechselseitige Anordnung der Parkstreifen zur Erzeugung regelmäßiger Fahrbahnverschnenkungen im Abschnitt Försterweg bis Mitterhofgasse, Einbahnführung Richtung Norden (siehe Abbildung 24)</li> </ul>
<b>M6:</b>	<b>KG Mistelbach: Neustiftgasse</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>hoher Anteil an Geschwindigkeitsübertretungen (62 % in Fahrtrichtung Westen und 73 % in Fahrtrichtung Osten laut Tempomessungen im Februar 2023)</li> <li>in der Haushaltsbefragung sehr häufig als Straßenzug mit zu viel Kfz-Ausweichverkehr genannt</li> <li>Maßnahmen: bauliche Elemente zur Temporeduktion in der Neustiftgasse und Kfz-Durchfahrtsperre zwischen Sandgrubengasse und Schloßbergstraße zur Unterbindung der Zufahrt zum Landeskrankenhaus über die Neustiftgasse (siehe Abbildung 25)</li> </ul>
<b>M7:</b>	<b>KG Mistelbach: Alfons Petzold-Straße</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>geradliniger Straßenabschnitt mit starker Längsneigung</li> <li>Maßnahme: wechselseitige Anordnung der Parkstreifen</li> </ul>
<b>M8:</b>	<b>KG Ebendorf: Schulgasse</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schulgasse genutzt als Verbindung über die L3095 zur A5 (Anschlussstelle Schrick-Mistelbach Süd)</li> <li>Maßnahme: Tempo 30 nördlich der Ziehergasse und bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung</li> </ul>
<b>M9:</b>	<b>KG Lanzendorf: Grubenmühlstraße</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>als zentrale Radverkehrsverbindung zwischen KG Lanzendorf, Ebendorf und Mistelbach erachtet</li> <li>mit der Industrieparkstraße ist – ca. 200 m nördlich – eine parallele Straßenverbindung vorhanden</li> <li>Maßnahme: Tempo 30 und bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung westlich der Missongasse</li> </ul>
<b>M10:</b>	<b>KG Hüttendorf: Obere Landstraße / Untere Landstraße / Im Dorf</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umfahrung Hüttendorf bietet Potential zur starken Verkehrsberuhigung der beiden bestehenden Durchfahrtsstraßen im Ortsteil</li> <li>Maßnahme: Tempo 30 und bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung (Fahrbahnverschnenkungen, Fahrbahnhebungen, Engstellen)</li> </ul>

Tabelle 4: Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Mistelbach

### Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an Ortseinfahrten

Zur Verkehrsberuhigung auf Landesstraßen sind – vor allem an den Einfahrtsbereichen in das Ortsgebiet und in Kombination mit der Verordnung von Tempo 30 – bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung (Fahrbahnverschnenkungen, Mittelinseln, Torwirkungen, Engstellen, etc.) umzusetzen. Mittelinseln mit Fahrbahnverschnenkungen in beide Fahrtrichtungen dienen – bei richtiger Ausführung – zu einer Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten und zusätzlich als Querungshilfe für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Am wirksamsten sind Fahrbahnverschnenkungen, wenn die Versatztiefe zumindest einer Fahrstreifenbreite entspricht (siehe Abbildung 32).<sup>39</sup> In Abbildung 33 sind Beispiele für begrünte Mittelinseln an Ortseinfahrten ersichtlich.

<sup>39</sup> Land NÖ, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten; Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues



Abbildung 32: Good Practice-Beispiel für einen Fahrbahnverschwenkung mit ausreichender Versatztiefe <sup>40</sup>



Abbildung 33: Good Practice-Beispiele für begrünte Fahrbahnteiler bei Ortseinfahrten <sup>41</sup>

<sup>40</sup> Google Maps; Abruf März 2023

<sup>41</sup> Google Maps; Abruf Juni 2021

### 5.2.4. Generelle Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz

Zur Verkehrsberuhigung in Siedlungsgebieten können u.a. folgende Maßnahmen gesetzt werden.

- Rechtliche Maßnahmen: Wohn- und Fahrradstraßen sowie Tempo-30-Zonen (siehe Abbildung 34)
- Verkehrsorganisation: Einbahnführungen bzw. -schleifen, gegenläufige Einbahnen, etc.
- Unterbindung Kfz-Durchgangsverkehr mittels Durchfahrtssperren (siehe Abbildung 35)
- Umsetzung eines „vereinfachten Straßenquerschnitts“ (siehe Abbildung 36)
- Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (siehe Abbildung 37)

Anzumerken ist, dass Tempo-30 ohne begleitende Umgestaltung meist nur eine geringe Senkung des Geschwindigkeitsniveaus mit sich bringt. Tempo-30 ist in Kombination mit Bausteinen der Verkehrsberuhigung (beispielsweise Fahrbahnversatz, Fahrbahnteiler, Anhebungen, Einengungen) umzusetzen. Bei guter Gestaltung von Tempo-30-Zonen mit begleitenden baulichen Maßnahmen werden gewünschte Ziele – wie beispielsweise auch die Verkehrsverlagerung auf leistungsfähige Straßen – erreicht.<sup>42</sup>

	Ortsgebiet (50km/h)	Zonenbeschränkung 30 km/h - Beschränkung	Begegnungszone	Fahrradstraße	Wohnstraße	Fußgängerzone
	 	 Zone				
Durchfahrt erlaubt	ja	ja	ja	nur für Radfahrer bzw. mit behördlicher Ausnahme	nur für Radfahrer	mit behördlicher Ausnahme
zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50	30	20 (30*) (*in begründeten Ausnahmefällen)	30	Schrittgeschwindigkeit	Schrittgeschwindigkeit (bei behördlicher Ausnahme)
Radverkehr erlaubt	ja	ja	ja	ja	ja	mit behördlicher Ausnahme
Fußgänger dürfen gesamte Fahrbahn benutzen	nein	nein	ja	nein	ja	ja
Fahrzeuge sind beim Verlassen wartepflichtig	nein	nein	nein	nein	ja	ja
Parken nur auf markierten Stellplätzen	nein	nein	ja	nein	ja	spezielle Regelung durch SVO

<sup>42</sup> Land NÖ, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten; Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues

Abbildung 34: Beispiele für rechtliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gemäß StVO (rot markiert: für Siedlungsgebiete vorrangig in Frage kommende Maßnahmen) <sup>43</sup>

### Begegnungszonen

Eine Begegnungszone ist eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußverkehr bestimmt ist und die als solche gekennzeichnet ist. Das Besondere einer Begegnungszonen ist, dass alle Verkehrsteilnehmenden die Fahrbahn gleichberechtigt nutzen dürfen. Dieses Aufeinandertreffen erfordert eine erhöhte gegenseitige Rücksichtnahme. <sup>44</sup>



Abbildung 35: Beispiel für eine Diagonalsperre in Wien nach dem Prinzip der „selektiven Durchlässigkeit“ (Durchquerung nur für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen möglich) <sup>45</sup>

<sup>43</sup> FSV; 2020; RVS 03.04.12, Planung und Entwurf von Innerortsstraßen

<sup>44</sup> Bundesministerium für Finanzen; online (<https://www.oesterreich.gv.at/themen/mobilitaet/kfz/10/Begegnungszonen.html>); Abruf Februar 2024

<sup>45</sup> Rosinak & Partner ZT GmbH bzw. Umweltbundesamt (Deutschland); 2020; Quartiersmobilität gestalten

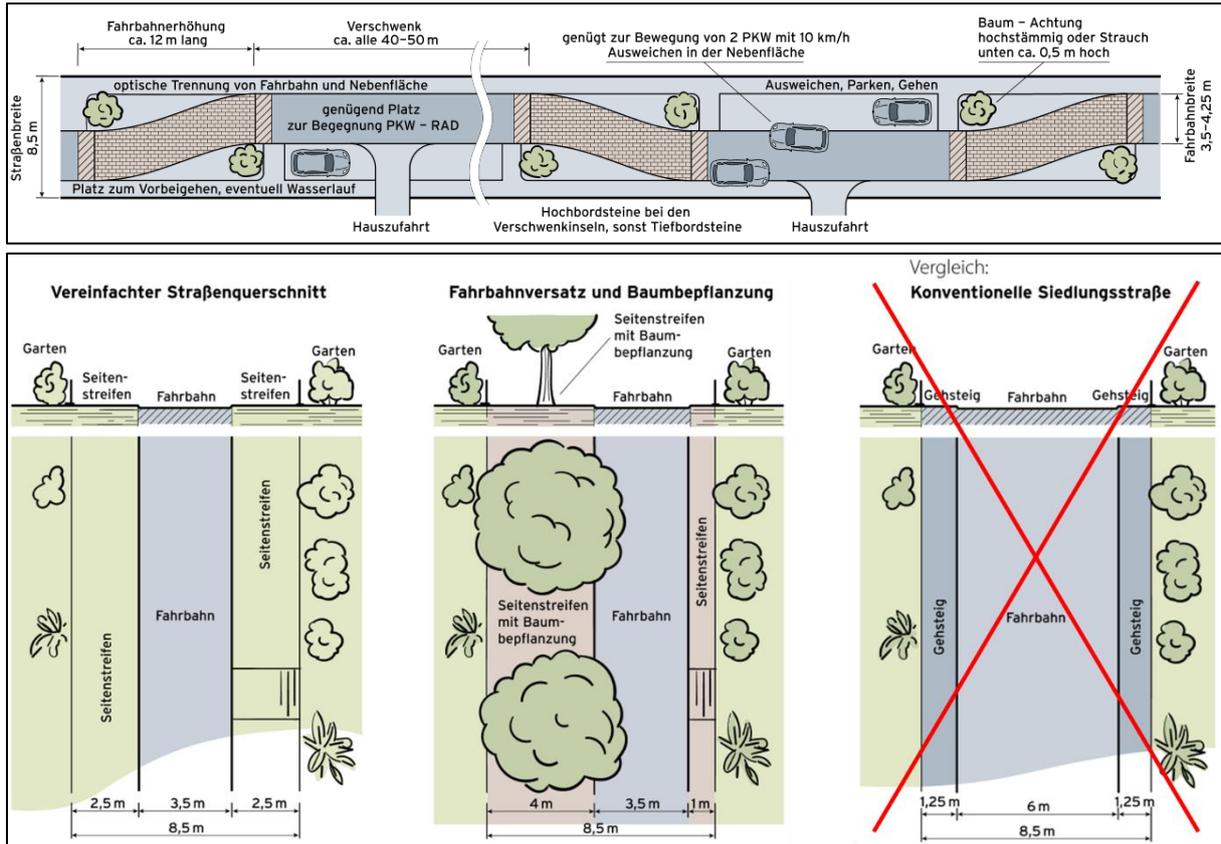


Abbildung 36: „Vereinfachter Straßenquerschnitt“ (Schema) <sup>46</sup>

<sup>46</sup> Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten; 2021; Gestaltungsvorschläge für Siedlungsstraßen in Gemeinden

Baustein	Anwendungsbereiche	Verkehrsberuhigende Wirkung (auf Basis von Erfahrungswerten in den Gemeinden)	Realisierbarkeit	
	<b>Querungshilfen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>in Verbindung mit Fahrbahnteilern möglich</li> <li>auch ohne Schutzweg, daher</li> <li>auch bei geringen Fußgängerfrequenzen</li> <li>Gehsteigvorziehungen auch an Kreuzungen</li> </ul>	gering bis hoch	einfach bis mittel (z. T. auf Kosten von PKW-Stellplätzen)
	<b>Torwirkung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>am Ortseingang</li> <li>an Übergängen zu anderen Nutzungen z. B. zu Wohngebieten</li> <li>an Kreuzungen und Einmündungen</li> </ul>	gering bis hoch (jedoch abhängig von der Art der Ausführung)	einfach
	<b>Fahrbahnteiler</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Innerorts oder am Ortseingang</li> <li>höherrangige Straße</li> <li>Anliegerstraßen nur in Ausnahmefällen</li> <li>mit Fahrbahnverschwenk</li> <li>auch mit Querungshilfe und/oder Schutzweg möglich</li> </ul>	sehr hoch (bei guter Ausführung, d. h. bei ganzem Verschwenk um eine Fahrstreifenbreite)	grundsätzlich einfach (abhängig von der Grundverfügbarkeit)
	<b>Engstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vorrangig in Straßen mit niedrigen Verkehrsmengen (DTV &lt; 5.000 KFZ/24h = kurze Engstellen; DTV &lt; 2.500 KFZ/24h = längere Engstellen)</li> <li>Nutzung der Bebauungscharakteristik; Gebäudevorsprünge können auf den Straßenzug projiziert werden</li> <li>Betonung durch vertikale Elemente wie z. B. Bäume</li> </ul>	mittel bis hoch (bei Gegenverkehr)	einfach
	<b>Fahrbahnverschwenke</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>im untergeordneten Straßennetz</li> <li>an Kreuzungen und Einmündungen</li> <li>im Streckenbereich z. B. durch alternierende Stellplatzanordnung</li> </ul>	mittel bis hoch	einfach bei Neuplanungen, sonst oft schwierig (Alternative für Kreuzungen: Minikreisverkehr)
	<b>Belagswechsel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Torsituationen</li> <li>an Kreuzungen und Einmündungen</li> <li>bei stark frequentierten Zufahrten</li> <li>an Plätzen</li> </ul>	gering bis mittel (abhängig von der Materialwahl)	einfach
	<b>Fahrbahnanhebungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>auf untergeordneten Straßen</li> <li>als Plateau auch bei Buslinien</li> <li>als Gehsteigdurchziehung</li> <li>an Kreuzungen</li> <li>für kreuzende Fußgängerachsen</li> </ul>	sehr hoch (bei Rampen- neigung von 1:7 <sup>10</sup> )	grundsätzlich einfach (abhängig von baulichem Bestand)
	<b>Sperren und Schleusen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zur Schaffung von Sackgassen für PKW-Verkehr</li> <li>in Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung</li> <li>Fuß- und Radverkehr bleibt aufrecht</li> <li>Busse, LKW und Berechtigte können ggf. passieren</li> </ul>	hoch	einfach
	<b>Möblierungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>in allen Straßenbereichen</li> <li>in Verbindung mit weiteren Bausteinen bzw. flächenhaften Verkehrsberuhigungsmaßnahmen</li> </ul>	mittel bis hoch	einfach
	<b>Mini-Kreisverkehre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>an konflikträchtigen Kreuzungen mit wenig Platz zur Umgestaltung</li> <li>im höherrangigen und untergeordneten Straßennetz möglich</li> <li>als Torwirkung oder zur Tempobremse</li> <li>auch bei hohen Belastungen im KFZ-Verkehr (bis zu 10.000 Zufahrten aus allen Richtungen pro Tag)</li> <li>auch bei geringem Platzangebot (Minikreisel)</li> </ul>	hoch	oft schwierig wegen Grundanspruch und hoher Kosten

Abbildung 37: Bauliche Elemente der Verkehrsberuhigung <sup>47</sup>

<sup>47</sup> Land Niederösterreich, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten; Verkehrsberuhigung 2011



Abbildung 38: Gestaltung einer verkehrsberuhigten Wohnstraße in Salzburg (links) / Lösungsansatz zur Verkehrsberuhigung auf Siedlungsstraßen am Beispiel Lavendelweg in Wien (rechts) <sup>48</sup>



Abbildung 39: Torwirkung am Beginn einer Tempo 30-Zone (links) <sup>49</sup> / Wechselseitige Kfz-Stellplätze zur Verkehrsberuhigung auf Siedlungsstraßen (rechts) <sup>50</sup>



Abbildung 40: Einengung überdimensionierter Fahrbahnen mit geringem Aufwand und ohne Einschränkung der Linienführung der Radfahrer:innen (links) <sup>51</sup> / Engstelle auf einer Kärntner Landesstraße (rechts) <sup>52</sup>

<sup>48</sup> Stadt Wien; online (<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/stadtrandsiedlung-asperrn-hausfeld#>); Abruf Oktober 2022

<sup>49</sup> Besch und Partner, 2014, Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Wolfurter Straßen

<sup>50</sup> Randelhoff; online (<https://www.zukunft-mobilitaet.net/171153/urbane-mobilitaet/zuerich-verkehrspolitik-verkehrsplanung-vorbild-schlaraffenstadt-der-mobilitaet/>); Abruf April 2023

<sup>51</sup> Besch und Partner; 2022; Marktgemeinde Rankweil, Straßen- und Wegekonzept (Quelle: [www.bikeable.ch](http://www.bikeable.ch))

<sup>52</sup> Seidel (ILF); 2023; Radfreundliche Infrastrukturlösungen anhand konkreter Gemeindebeispiele (Präsentation Radvernetzungsstreffen Mai 2023)

## 6. Handlungsfeld 3: Förderung des Umweltverbundes

Neben den Vorzügen des Umweltverbundes im Hinblick auf den Klimaschutz weisen die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr Vorteile hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme vor.

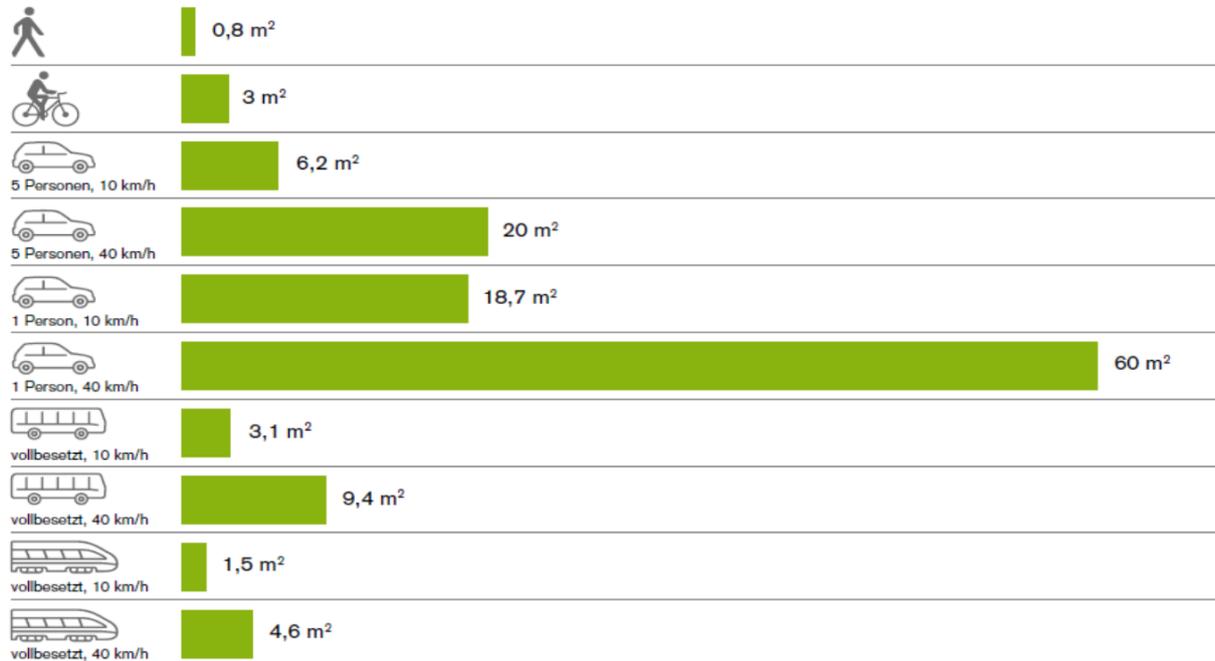


Abbildung 41: Flächeninanspruchnahme pro Verkehrsmittel <sup>53</sup>

Fuß- und Radverkehr stellen dabei die platzsparendsten und (flächen-)effizientesten Verkehrsmittel dar. Die Flächeninanspruchnahme des Autos ist bereits bei 40km/h (bei einem Besetzungsgrad von 1) rund 70-mal höher als beim zu Fuß gehen. Dies verhindert eine gerechte Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes.

<sup>53</sup> Knollconsult; 2022; Masterplan Gehen – Bezirk Ottakring

## 6.1. Fußverkehr

Grundprinzipien in der Planung von Fußverkehrsanlagen sind:

- Gesicherte und ausreichend dimensionierte Fußwege zwischen den Wohn- und Zielpunkten (insbesondere Schulen, Geschäften, Freizeiteinrichtungen und Haltestellen des ÖV)
- Sichere Schulwege sowie Verbindungen und Kreuzungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden sicher gestalten
- Durch attraktive Umfeldgestaltung kann die akzeptierte Fußweglänge um über 70% im Vergleich zu einem autoorientierten Umfeld erhöht werden.
- Niveaugleiche Übergänge in entsprechenden Abständen vorsehen - der Zusammenhang des Ortes ist maßgeblich von den Fußverkehrsbeziehungen abhängig (vor allem quer zur Fahrbahn)
- In Neubaugebieten sind Fußwegenetze im Abstand von 20 bis 50m bereits in der Widmungsphase zu berücksichtigen.
- Sitzgelegenheiten, Wetterschutz sind wichtig
- Wahl von verdichteten Bebauungsformen
- Bei schmalen öffentlichen Räumen, Verzicht auf Gehsteige, dafür unterschiedliche Materialwahl, um Bewegungsräume für Fußverkehr sicherzustellen (Pflasterungen, im Notfall Markierungen)
- Barrieren abbauen, die zu Umwegen zwingen und Höhenunterschiede vermeiden (z.B. durch Aufpflasterung an Kreuzungen mit Gehsteigen)
- Parkverbote an Stellen, wo der Platz für den Fußverkehr fehlt

### 6.1.1. Sichere und direkte Gehsteige und Gehwege

#### Gehsteige in ausreichender Breite

In der Karte zum Fußverkehr im Anhang (siehe Kapitel 11) sind die Gehsteigbreiten im Bestand ersichtlich. Es ist im Detail zu prüfen, ob die Gehsteige – mit Bezug auf die jeweilige Straßenkategorie und Kfz-Geschwindigkeiten – ausreichend dimensioniert sind. Grundsätzlich werden – laut RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr) – die in Tabelle 5 ersichtlichen Vorgaben empfohlen. Bei den angegebenen Gesamtbreiten sind jeweils die Breite des Verkehrsraumes (jener Raum, welcher der Abwicklung der Verkehrsvorgänge dient und daher von allen Hindernissen freizuhalten ist) und allfällige Breitenzuschläge zu angrenzenden Nutzungen enthalten.

	Kurzbeschreibung	Gehsteig- oder Gehwegbreite (b+z)****	
		Regelbreite [m]	Mindestbreite [m]
1	Gehsteig in Wohnstraße*	2,00	–
2	Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} \leq 40$ km/h	2,00	1,50**
3	Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} = 50$ km/h	2,50	2,00
4	Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} \geq 60$ km/h	3,00	2,50
5	Gehsteig neben Längsparkordnung	2,00	1,50**
6	Gehsteig neben Senkrecht- oder Schrägparkordnung	2,50	2,00
7	Selbständig geführter Gehweg***	2,00	–
8	Gehsteig neben Radweg	2,30	1,50**

- \*) In Wohnstraßen soll der Fußgängerverkehr grundsätzlich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden.
- \*\*\*) In begründeten Ausnahmefällen (kurze Abschnitte, geringe Fußgängerfrequenz)
- \*\*\*\*) abhängig von Betreuungsfahrzeugen
- \*\*\*\*\*) z kann auch Grünstreifen sein

Tabelle 5: Vorgaben für die Breite von Gehsteigen <sup>54</sup>

#### Zusätzliche Wegeverbindungen für Fußgänger:innen

Zusätzlich sind wichtige Verbindungen für Fußgänger:innen (und Radfahrer:innen) zu ergänzen. Diese sind in Tabelle 6 ersichtlich und in der Karte zum Fußverkehr im Anhang (siehe Kapitel 11) ersichtlich.

Unterführung der Bahntrasse	
M1	Unterführung der Bahntrasse für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Landesberufsschule Mistelbach
Wirtschaftsweg westlich der Bahntrasse zwischen Doktor-Körner-Straße und Franz Bayer-Straße	
M2	Befestigung und Beleuchtung der zentralen (jedenfalls bis zur Umsetzung der geplanten Unterführung) Fußverkehrsverbindung vom Siedlungsgebiet westlich der Bahntrasse in den Norden der KG Mistelbach
Lichtensteinstraße – Fußweganbindung M-City	
M3	Errichtung eines kombinierten Geh- und Radweges südlich der Lichtensteinstraße vom Siedlungsgebiet zur M-City (M-City derzeit fußläufig nicht bzw. nur über Umwege erreichbar)
Fußweganbindung Hofer	
M4	Errichtung eines Fußwegs zwischen Josef Dunkl-Straße und Gelände Hofer inklusive zweimaliger Kreuzung der Bahngleise (und Einbindung am Parkplatz Hofer empfohlen)

Tabelle 6: Ergänzung bzw. Optimierung von Gehsteigen und Gehwegen in Mistelbach

<sup>54</sup> FSV; 2015; RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr

### 6.1.2. Regelmäßige Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraßen

Um kurze Wege im Fußverkehr sicherzustellen und Umwege zu vermeiden, werden die in Tabelle 7 angeführten Maßnahmen betreffend der Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraßen in Mistelbach empfohlen. Bei Kreuzungen bzw. Querungen, die durch Verkehrslichtsignalanlagen geregelt werden, sollten diese nicht als „Bedarfsampeln“ (mit Druckknopf) ausgeführt werden. Dies führt im Regelfall zu längeren Wartezeiten für den Fußverkehr und nur bei entsprechender Programmierung zu Verbesserungen. Bei bestehenden Verkehrslichtsignalanlagen mit Druckknopf sind deshalb die Vorlaufzeiten (Wartezeit nach Drucksignal) entsprechend zu minimieren.

<b>Oberhoferstraße</b>	
M5	Ergänzung von Bodenmarkierungen zur Verdeutlichung der Fuß-/Radverkehrsverbindung entlang der Grünen Straße an der Kreuzung mit der Waldstraße (Prüfung eines Schutzweges bzw. einer Radfahrer-Überfahrt)
M6	Mittelinsel und Prüfung eines Schutzweges bei den Bushaltestellen „Mistelbach Oberhoferstraße“
M7	Mittelinsel auf Höhe der Neustiftgasse
<b>Waisenhausstraße</b>	
M8	Mittelinsel auf Höhe der HTL Mistelbach (mit Fahrbahnversatz zur Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten in Richtung Zentrum)
<b>Lichtensteinstraße</b>	
M9	Mittelinsel auf Höhe der Karl Fitzka-Gasse
M10	Mittelinsel auf Höhe der Alfons Petzold-Straße (zusätzlich als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung am Ortsbeginn umzusetzen)
<b>Ebendorferstraße</b>	
M11	Querungsmöglichkeit bei der Kreuzung mit der Michael Hofer-Zeile (zentrale Radverkehrsrouten zur M-City)
M12	Schutzweg und Mittelinsel bei den Bushaltestellen auf Höhe der WHA Fortuna (Entwicklungsgebiet)
<b>Ebendorfer Hauptstraße</b>	
M13	Querungsmöglichkeit an der Kreuzung mit der Schulgasse
M14	Querungsmöglichkeit an der Kreuzung mit der Ebendorfer Hauptstraße und Grubenmühlstraße (v.a. auch relevant für Radverkehr aufgrund Wechsel der Anlageart)
<b>Mitschastraße</b>	
M15	Gehsteigvorziehung auf Höhe der Karl Fitzka-Gasse
M16	Prüfung eines Minikreisverkehrs mit Querungsmöglichkeiten bei der Kreuzung mit der Industrieparkstraße
<b>Lanzendorfer Hauptstraße</b>	
M17	Mittelinsel bei den Bushaltestellen „Lanzendorf bei Mistelbach Zayabrücke“ und/oder Querungsmöglichkeit bei der Kreuzung Grubenmühlstraße
M18	Querungsmöglichkeit auf Höhe Mittlerer Weg
<b>Josef Dunkl-Straße</b>	
M19	Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen östlich der Kreuzung mit der Alleegasse (u.a. zur direkten Erreichbarkeit der Bahnhaltestelle bzw. der Schulen in der Bahnzeile)
M20	Schutzweg (und Radfahrerüberfahrt) auf Höhe der Landesbahnstraße bei der bestehenden Mittelinsel (u.a. im Zuge der Umsetzung eines kombinierten Geh-/Radweges in der Landesbahnstraße relevant)
<b>Bahnzeile</b>	
M21	Optimierung der Kreuzung mit der Alleegasse für den Fuß- und Radverkehr
M22	Optimierung der Kreuzung mit der Parkgasse für den Fuß- und Radverkehr

Tabelle 7: Ergänzung bzw. Optimierung von Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraßen in Mistelbach

## Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr laut RVS 03.02.12

Für Fußgänger:innen sind regelmäßige Querungsmöglichkeiten erforderlich. Dafür können laut RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr) unterschiedliche Maßnahmen zum Einsatz kommen:

- Straßenpolizeiliche Maßnahmen wie Schutzwege, VLSA
- Bauliche und gestalterische Maßnahmen wie Gehsteigvorziehungen, Mittelinseln, Fahrbahnanhebungen, farbliche Gestaltung der Fahrbahn, differenzierte Oberflächengestaltung
- Unter- oder Überführungen in Ausnahmefällen

### Mittelinseln

Durch die Anordnung von Mittelinseln kann die Querung der Fahrbahn in Etappen erfolgen, jeweils nur der Kfz-Verkehr aus einer Richtung ist zu berücksichtigen. Dadurch verringern sich die Wartezeiten für Fußgänger:innen. Im Regelfall sind die Mittelinseln 2,50 m breit auszuführen (mind. 2,00 m), gegenüber dem Kfz-Verkehr entsprechend abzusichern und barrierefrei zu gestalten. Sichtabdeckungen durch Leiteinrichtungen, Bepflanzungen, etc. sind zu vermeiden. Zusätzlich führen Mittelinseln zu einer erhöhten Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker:innen, reduzierten Kfz-Geschwindigkeiten (in Verbindung mit entsprechendem Fahrbahnversatz oder Anhebungen) sowie zu einer Verhinderung von Überholmanövern.<sup>55</sup> Unter Berücksichtigung der erforderlichen Sichtbeziehungen und Schattenwürfe können Mittelinseln entsprechend begrünt bzw. bepflanzt werden, um eine Torwirkung im Straßenraum zu erzielen (siehe Abbildung 42).



Abbildung 42: Good Practice-Beispiel für eine begrünte Mittelinsel mit Torwirkung im Ortsgebiet<sup>56</sup>

<sup>55</sup> FSV; 2015; RVS 03.02.12, Fußgängerverkehr

<sup>56</sup> Google Maps; Abruf Juni 2021

## Fahrbahnanhebungen und Gehsteigvorziehungen

Fahrbahnanhebungen bewirken eine Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten, erhöhen die Aufmerksamkeit von Kfz-Lenker:innen in Bereichen mit häufigen Fußgängerquerungen und unterstützen Einengungen und optische Torwirkungen. Zusätzlich entstehen zusammenhängende, barrierefreie Fußgängernetze. Fahrbahnanhebungen sind mit einem Materialwechsel der Fahrbahndecke zu kombinieren. Der Einsatz von Fahrbahnanhebungen hängt unter anderem von der Verkehrszusammensetzung ab (Schwerverkehr, Busse, landwirtschaftliche Fahrzeuge, etc.). Die Rampe ist im Regelfall mit Neigungen von 1:10 bis 1:15 auszuführen. Im untergeordneten Straßennetz sind steile Rampen mit Steigungen von 1:5 bis 1:10 möglich. Bei Linienbusverkehr ist 1:15 laut RVS 03.02.12 als unterster Richtwert anzusehen, bei Gelenksbussen sind Anhebungen zu vermeiden. Die rechtliche Situation der Fußgänger:innen auf der Fahrbahn an der Querungsstelle wird, im Gegensatz zum Schutzweg, durch eine Fahrbahnanhebung nicht verändert. Anwendungsmöglichkeiten von Fahrbahnanhebungen sind in Abbildung 43 (oben) ersichtlich. Gehsteigvorziehungen dienen zur Verkürzung der Querungslängen für Fußgänger:innen und zur Vermeidung von Sichtverstellungen durch parkende Fahrzeuge. Die Randsteinkante wird dabei bis nahe an die Fahrbahn herangezogen, um eine Auftrittsfläche zu schaffen, welche den wartenden Fußgänger:innen zusätzlich ausreichend Platz bietet und vor den vorbeifahrenden Kraftfahrzeugen schützt (siehe Abbildung 43, unten). Gehsteigvorziehungen werden vor allem auch an Kreuzungen empfohlen.

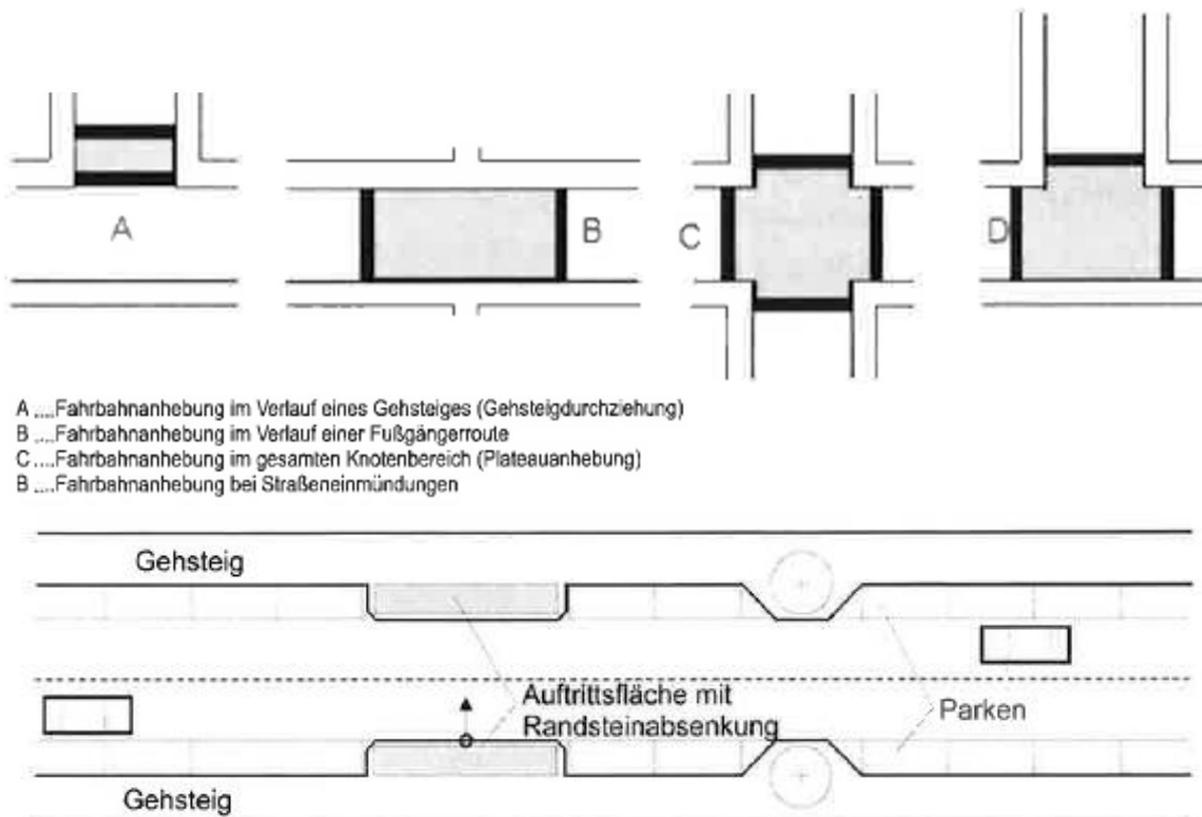


Abbildung 43: Fahrbahnanhebungen (oben) und Gehsteigvorziehungen (unten) <sup>57</sup>

<sup>57</sup> FSV; 2015; RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr

### 6.1.3. Durchwegung und engmaschige Fußwegenetze

#### Ausgangslage

Für Fußgänger:innen sind direkte und kurze Wege zu schaffen. Abbildung 44 zeigt beispielhaft Strukturen, in welchen Fußgänger:innen weite Umwege (häufig gleiche Route wie für den Pkw-Verkehr) in Kauf nehmen müssen. Dichte Wegenetze und kurze Wege fördern das zu Fuß gehen, während Umwege dazu führen, auch kurze Luftlinien-Distanzen mit dem Pkw zurückzulegen.



Abbildung 44: Strukturen mit fehlender Durchwegung für Fuß- und Radverkehr

#### Prüfung zusätzlicher Verbindungen in bestehenden Siedlungsgebieten

In Bestandsgebieten sind nach Möglichkeit, beispielsweise im Zuge einer Neubebauung, entsprechende Fuß- und Radverkehrsverbindungen zu ergänzen. In der Stadtgemeinde Mistelbach sind unter anderem die in Abbildung 44 ersichtlichen Strukturen diesbezüglich zu prüfen bzw. zu optimieren.

#### Abstimmung mit örtlicher Entwicklungsplanung in Erweiterungsgebieten

Für zukünftige Entwicklungsgebiete ist bereits im Rahmen der örtlichen Entwicklungsplanung bzw. der Flächenwidmungsplanung auf eine entsprechende Durchwegung zu achten. Anzustreben ist dabei ein Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr im 40 bis 50 m Raster. Auf die direkte Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen bzw. von Haltestellen ist besonders zu achten.

#### Bahnunterführung für Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Landesberufsschule

Nördlich der Parkgasse gibt es auf ca. einem Kilometer bis zur Doktor-Körner-Straße keine Querung der Bahntrasse für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Auf Höhe der Landesberufsschule wird die Umsetzung einer Bahnunterführung empfohlen (siehe Maßnahmenkarte zum Fußverkehr in Kapitel 11).

### 6.1.4. Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen

Die fußläufige Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen (Stadtamt, Bildungseinrichtungen, Bahnhaltstellen, etc.) in der Stadtgemeinde Mistelbach ist sicherzustellen. Neben Gehwegen bzw. Gehsteigen in ausreichender Breite sind entsprechende Querungsmöglichkeiten im Nahbereich der zentralen Einrichtungen erforderlich, um Umwege für den Fußverkehr zu vermeiden. Zudem sind Durchwegungen, welche eine direktere Erreichbarkeit ermöglichen, zu prüfen.

### 6.1.5. Zentrale Fußverkehrsrouten (Flaniermeilen)

Flaniermeilen sind strategisch wichtige Wegeverbindungen, auf welchen die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur verbessert werden soll, dass diese als attraktive Routen für Fußgänger:innen stärker genutzt werden. Flaniermeilen sind als ein Baustein zur Attraktivierung des öffentlichen Straßenraumes anzusehen und sollen zur Förderung des Fußverkehrs als gleichwertige Mobilitätsform beitragen. Die Flaniermeilen können vor allem zentrale Plätze, Stationen des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsmöglichkeiten oder andere stark frequentierte Orte verbinden. Die nachfolgend angeführten Maßnahmen sind entlang der Flaniermeilen zentral: <sup>58</sup>

- Schaffung von Verweilmöglichkeiten
- Errichtung von Sitzgelegenheiten
- Pflanzung von Bäumen
- Verbreiterung von Gehsteigen
- Qualitätsverbesserungen der Oberflächen



Abbildung 45: Vorschläge für Flaniermeilen in Mistelbach

<sup>58</sup> Stadt Wien, MA 24; online (<https://gesundheitsziele.wien.gv.at/flaniermeilen/>); Abruf Mai 2023

## 6.2. Radverkehr

### 6.2.1. Planungsprinzipien im Radverkehr

#### Radverkehrsinfrastruktur für alle Zielgruppen

Eine etablierte Typisierung (siehe Abbildung 46) zeigt, dass neben rund 7 % überzeugter Radfahrender und einem Drittel überzeugter Nicht-Radfahrender, mit 60 % die größte Gruppe aus Interessierten, aber Verunsicherten besteht. Diese Gruppe bevorzugt sichere, baulich getrennte Radverkehrsanlagen und kann durch Investitionen in hochwertige Radwege angesprochen werden.<sup>59</sup> Um den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen, muss die Planung sich an den Bedürfnissen dieser Zielgruppe orientieren.

Four Types of Cyclists

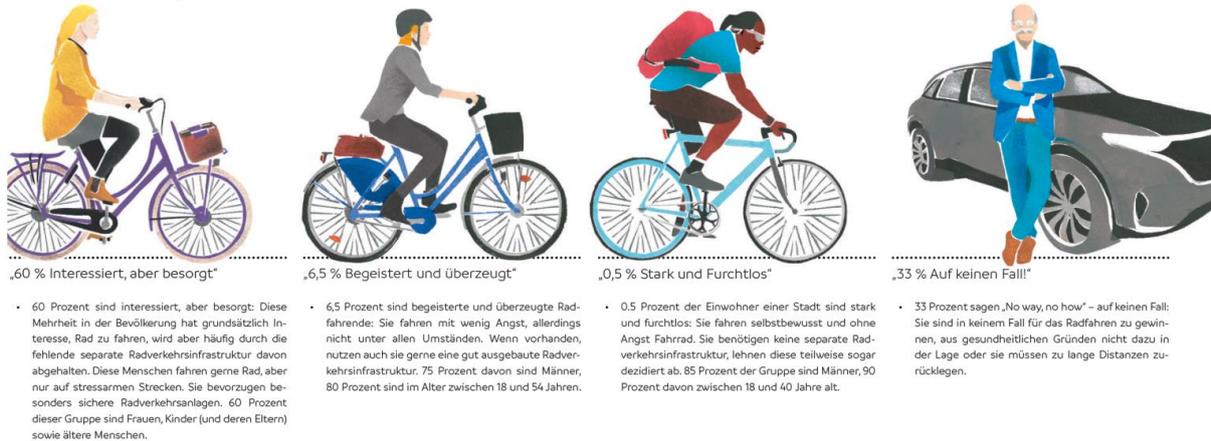


Abbildung 46: Typisierung im Radverkehr<sup>60</sup>

#### Radverkehr im Misch- oder Trennprinzip

Zentrale Kriterien bei der Beurteilung, ob der Radverkehr im Trennprinzip (Radweg, Radfahrstreifen, etc.) oder Mischprinzip (Mehrzweckstreifen, Fahrradstraße, etc.) geführt werden soll, sind die Fahrgeschwindigkeiten und die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs sowie der Anteil an Lkw und Bussen. Je nach Routenhierarchie werden die in Abbildung 27 ersichtlichen Radverkehrsanlagen empfohlen.<sup>61</sup>

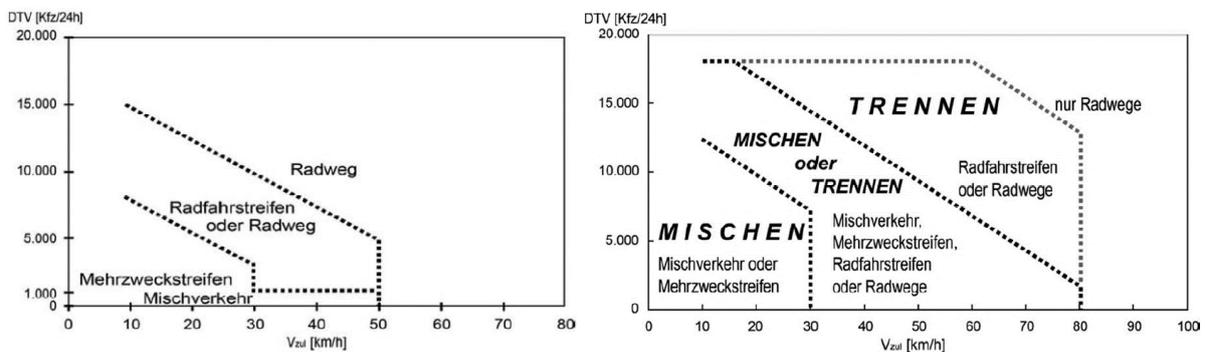


Abbildung 47: Hinweise für die Wahl der Radverkehrsanlage auf Haupttrouten, Verbindungs- und Sammelrouten (links) bzw. für die Flächenerschließung im vorrangig untergeordneten Netz (rechts)<sup>62</sup>

<sup>59</sup> Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC); 2018; So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr

<sup>60</sup> Geller; 2005; Four Types of Cyclists

<sup>61</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>62</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

## Durchgängigkeit von Radverkehrsanlagen

Das Radverkehrsnetz soll möglichst durchgängig befahrbar sein. Dabei ist neben den durchgängigen Radverkehrsanlagen die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten wichtig. Radfahrerüberfahrten sind im Sinne der durchgängigen Befahrbarkeit umzusetzen, die erforderlichen Sichtfelder sind freizuhalten. Zusätzlich sind Fahrbahnanhebungen bei Radfahrerüberfahrten (siehe Abbildung 48) umzusetzen und die Radfahranlagen an möglichen Konfliktstellen einzufärben.

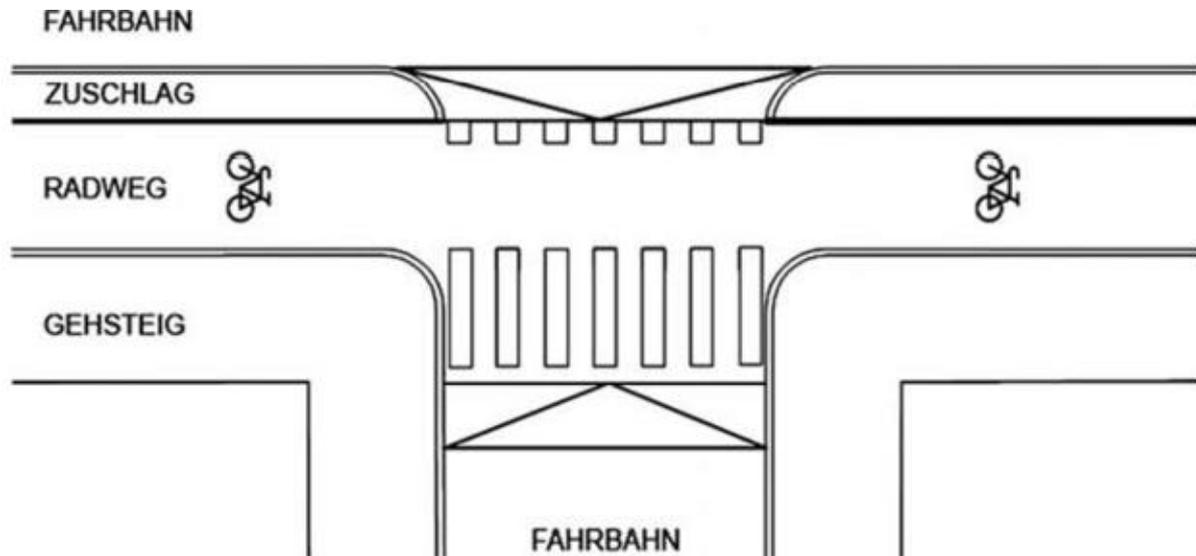


Abbildung 48: Systemskizze einer angehobenen Radwegquerung <sup>63</sup>

## Regelmäßige Querungsmöglichkeiten

Zur Vermeidung von Umwegen und für direkte Wegführungen sind regelmäßige Querungsmöglichkeiten vorzusehen. Bei kombinierten Geh-/Radwegen kann eine Kombination aus Schutzweg und Radfahrerüberfahrt umgesetzt werden. Dabei werden die Quadrate der Radfahrerüberfahrt beidseits des Schutzweges versetzt zu den Längsstreifen des Schutzweges markiert (siehe Abbildung 49).

<sup>63</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr



Abbildung 49: Kombination von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt bei kombinierten Geh-/Radwegen <sup>64</sup>

### 6.2.2. Anlagearten im Radverkehr (Auszug)

Nachfolgend sind ausschließlich jene Anlagearten für den Radverkehr angeführt, welche in Tabelle 8 für Verbindungen in Mistelbach vorgeschlagen werden.

#### Kombinierter Geh-/Radweg

Kombinierte Geh- und Radwege sind nur bei geringem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen zulässig, um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden. Direkt angrenzende Haustore und Hauseinfahrten sind besonders zu berücksichtigen. Die Dimensionierung von kombinierten Geh-/Radwegen bzw. von Radverkehrsanlagen generell ist laut RVS 03.02.13 abhängig von der jeweiligen Routenhierarchie (Radschnellverbindung, Hauptroute, Verbindungs- und Sammelroute, Flächenerschließung) und den zu erwartenden Radverkehrsstärken im Zweirichtungsverkehr. <sup>65</sup>

#### Mehrzweckstreifen bzw. Schutzstreifen für den Radverkehr

Sind aufgrund zu geringer Straßenbreiten keine Radfahrstreifen bzw. Radwege möglich, kann dem Radverkehr durch Mehrzweckstreifen eine Radfahranlage und Orientierungshilfe geboten werden. Zentral ist, dass Kfz-Lenker:innen verstärkt auf vorhandenen Radverkehr hingewiesen werden und dadurch die notwendige Aufmerksamkeit gewährt wird. Durch Einfärbung des Mehrzweckstreifens wird dessen Sichtbarkeit erhöht (siehe Abbildung 50). <sup>66</sup>

<sup>64</sup> Google Maps; online

<sup>65</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>66</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr



Abbildung 50: Eingefärbte Mehrzweckstreifen (links) bzw. Schutzstreifen für den Radverkehr (rechts) <sup>67</sup>

Die Breite des Mehrzweckstreifens ist je nach Ausbaustufe, welche sich aus der Routenhierarchie und dem zu erwartenden Radverkehrsaufkommen ergibt, umzusetzen (siehe RVS 03.02.13). Zusätzlich ist die Breite der Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr relevant. Um eine Begegnung zweier Pkw ohne das Befahren der Mehrzweckstreifen zu ermöglichen, hat die Kernfahrbahn eine Breite von 4,5 bis 6,0 m aufzuweisen. Bei geringen Verkehrsstärken oder an punktuellen Engstellen sind auf Fahrbahnen mit Tempolimit 30 km/h Kernfahrbahnen mit mindestens 3,0 m in Ausnahmefällen nach einer Detailprüfung möglich (siehe Abbildung 51).

Kernfahrbahn	Breite [m]
Kernfahrbahn (2 Richtungen)	(3,0 <sup>1)</sup> ) 4,5 bis 6,0
Kernfahrbahn (Einbahn)	(2,0 <sup>2)</sup> ) 2,3 bis 3,0

- <sup>1)</sup> Minimale Kernfahrbahnbreite bei geringen Verkehrsstärken oder an punktuellen Engstellen auf Fahrbahnen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h
- <sup>2)</sup> Minimale Kernfahrbahnbreite in begründeten Ausnahmefällen (z.B. im Zufahrtbereich zu einer VLSA, an punktuellen Engstellen)

Abbildung 51: Richtwerte für die Breite der Kernfahrbahn laut RVS 03.02.13 <sup>68</sup>

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit der Radfahrer:innen kommt der Breite der Kernfahrbahn eine zentrale Bedeutung hinzu. Breite Kernfahrbahnen verleiten zu hohen Geschwindigkeiten und Überholen von Radfahrer:innen ohne ausreichenden Sicherheitsabstand. Eine Markierung einer Leitlinie in der Mitte der Kernfahrbahn ist auf Fahrbahnen mit Mehrzweckstreifen grundsätzlich nicht zweckmäßig. <sup>69</sup>

## Fahrradstraße

Fahrradstraßen stellen eine im Vergleich zu baulich getrennter Radverkehrsinfrastruktur kostengünstige Möglichkeit zur Umsetzung von Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und tragen zur Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum bei (siehe Abbildung 52). <sup>70</sup> Fahrradstraßen sind laut RVS 03.02.13 insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem oder erwartbar hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Fahrradstraßen werden demnach bei wenig Kfz-Verkehr und verhältnismäßig viel Radverkehr empfohlen. Konkret sollte das Verkehrsaufkommen bei max. 2.500 Kfz/24h liegen und im Prognosezeitraum innerhalb der nächsten fünf Jahre ein Radverkehrsanteil am gesamten Fahrzeugverkehr von mind. 50 % (zumindest im Sommer zur Hauptverkehrszeit) erreicht werden. Durch Bevorrangung der Fahrradstraße wird ein gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr erreicht. An Einmündungen und Kreuzungen wird ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung, empfohlen. Maßnahmen

<sup>67</sup> Foto links: Google Maps; online; Abruf September 2022 / Foto rechts: BMK; online ([https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/studien\\_zahlen/Radinfrastruktur.html](https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/studien_zahlen/Radinfrastruktur.html)); Abruf September 2022

<sup>68</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>69</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>70</sup> Stadt Wien; online (<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/fahrradstrasse.html>); Abruf April 2023

zur Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten sind zu prüfen.<sup>71</sup> Laut StVO bzw. RVS 03.04.12 ist 30 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Zur Erleichterung der Umsetzung von Fahrradstraßen kann die Behörde seit der 33. StVO-Novelle im Jahr 2022 bestimmen, dass diese dauernd oder zu bestimmten Zeiten bzw. für bestimmte Zwecke mit Kraftfahrzeugen durchfahren werden dürfen. In Abbildung 53 und Abbildung 54 sind Beispiele zur Gestaltung, Beschilderung und Markierung von Fahrradstraßen am Anfang bzw. an Knotenpunkten ersichtlich.



Abbildung 52: Good Practice-Beispiele für die Kennzeichnung von Fahrradstraßen

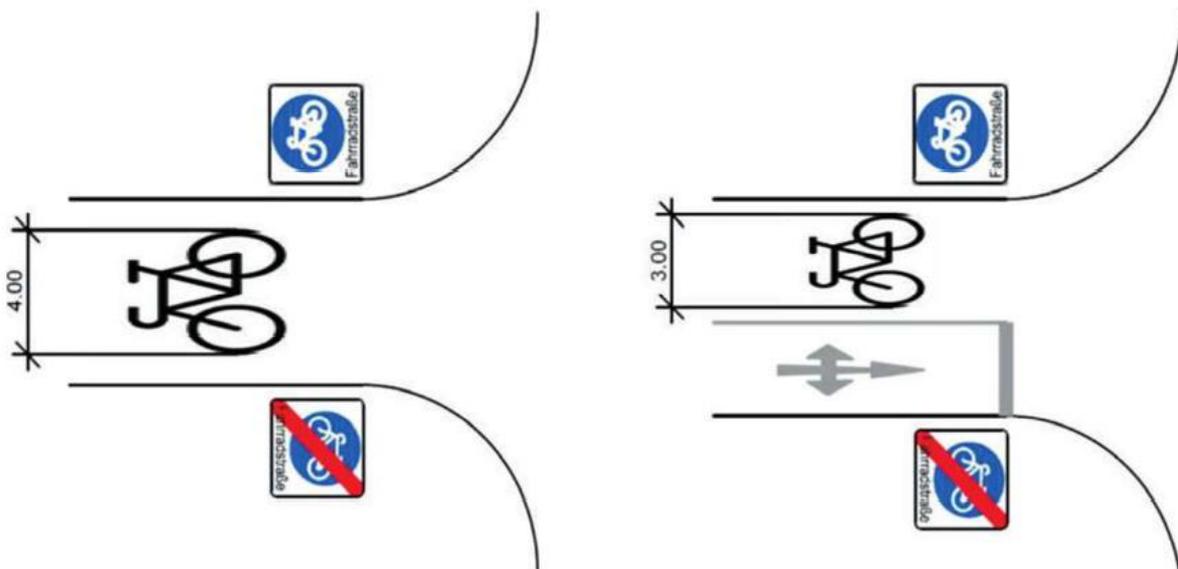


Abbildung 53: Markierung/Beschilderung am Anfang einer Fahrradstraße ohne/mit markierten Fahrstreifen<sup>72</sup>

<sup>71</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>72</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

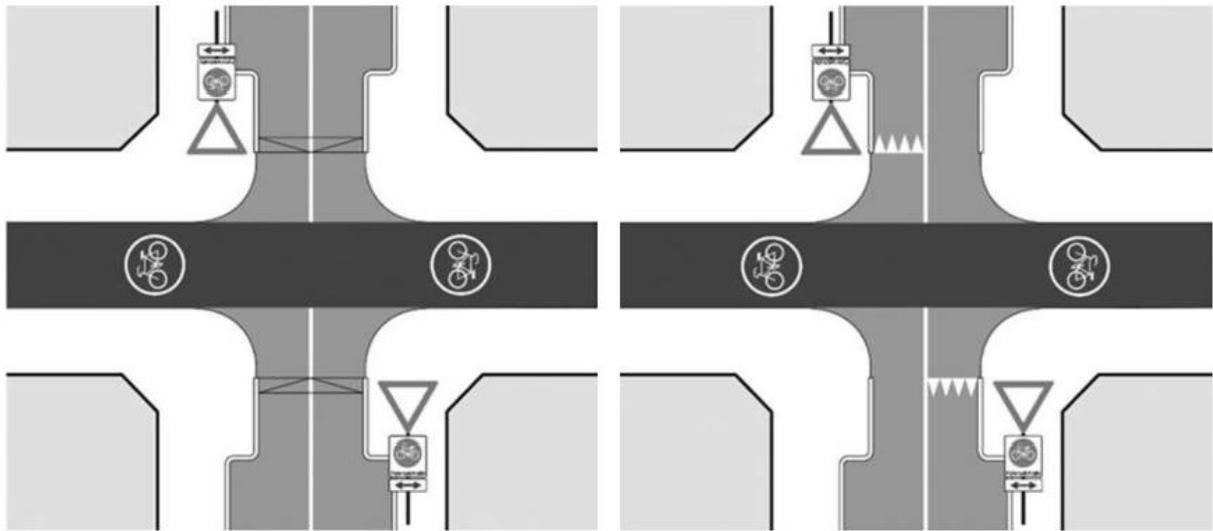


Abbildung 54: Knotenpunkte mit bevorrangten Fahrradstraßen und Fahrbahnanhebung bzw. Haifischzähnen <sup>73</sup>

<sup>73</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

### Radfahren gegen die Einbahn

Aus Sicht der Netzplanung ist das Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr zu empfehlen. Dieses ist durch Zusatztafeln am Anfang und Ende der Einbahn kundzumachen.<sup>74</sup> Radfahren gegen die Einbahn ist möglichst flächendeckend umzusetzen, damit keine Umwege für Radfahrer:innen entstehen. Laut RVS 03.02.13 werden die in Abbildung 55 ersichtlichen Fahrflächenbreiten empfohlen.

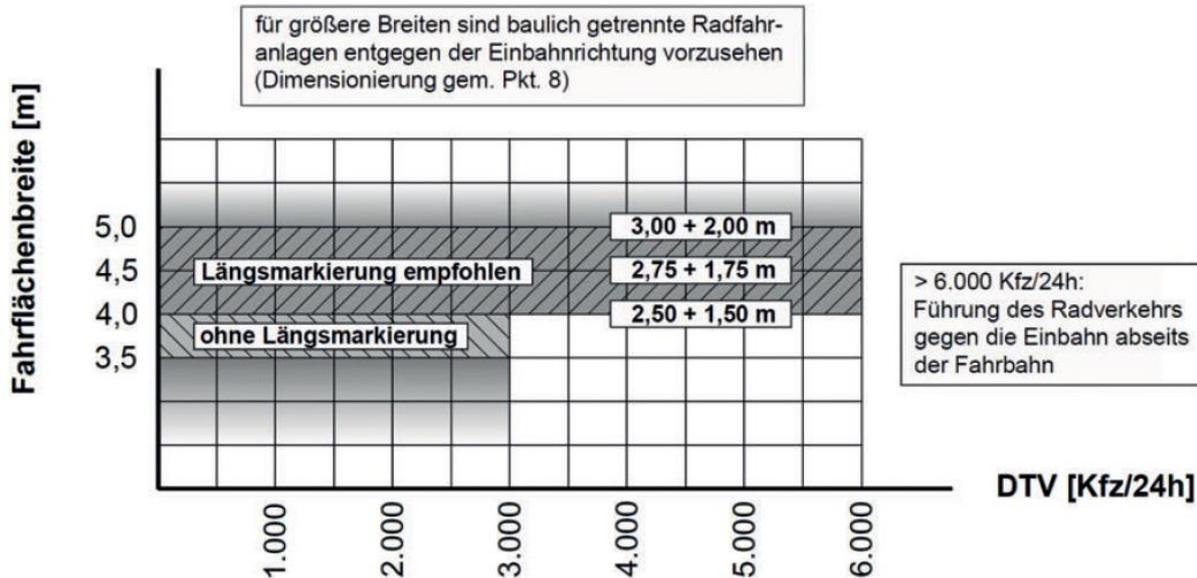


Abbildung 55: Fahrflächenbreite und deren Aufteilung bei Radfahren gegen die Einbahn im Streckenbereich mit Tempolimit von max. 30 km/h (Breitenangaben in Einbahnrichtung + Radfahr- oder Mehrzweckstreifen gegen die Einbahnrichtung)<sup>75</sup>

Die Anordnung von Parkstreifen (Längsparken) wird nicht auf der Seite des Radfahrens gegen die Einbahn empfohlen. Falls jedoch nicht anders möglich, sind entsprechende Breitenzuschläge erforderlich. Schräg- und Senkrechtparkstreifen auf Seite des Radfahrens gegen die Einbahn werden aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Abschnitten mit Radfahren gegen die Einbahn sollte grundsätzlich nicht größer als 30 km/h sein. Auch Einbahnen mit Fahrflächenbreiten unter 3,5 m (der Begegnungsfall Pkw-Fahrrad ist im Fließverkehr mit unverminderter Geschwindigkeit nicht mehr möglich) können für Radfahrer:innen geöffnet werden, wenn unterschiedliche Kriterien (u.a. Ausweichmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen, ausreichende Begegnungssichtweiten, etc.) erfüllt werden. Zusätzlich zu den Verkehrszeichen werden Bodenmarkierungen (u.a. auch Belagseinfärbungen) zur Kenntlichmachung des Radfahrens gegen die Einbahn empfohlen.<sup>76</sup>

<sup>74</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>75</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>76</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

### Mischverkehr und „Sharrows“

„Sharrows“ können u.a. angewendet werden, um auf den im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführten Radverkehr aufmerksam zu machen. Die Piktogramme (siehe Abbildung 56) sind jedoch kein Ersatz für eine Radfahranlage und sollen in der Regel nur im Ortsgebiet und ausschließlich dann zur Anwendung kommen, wenn das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr gemäß RVS-Vorgaben zulässig ist. Beispiele für „Sharrows“ in der Praxis sind in Abbildung 57 ersichtlich.

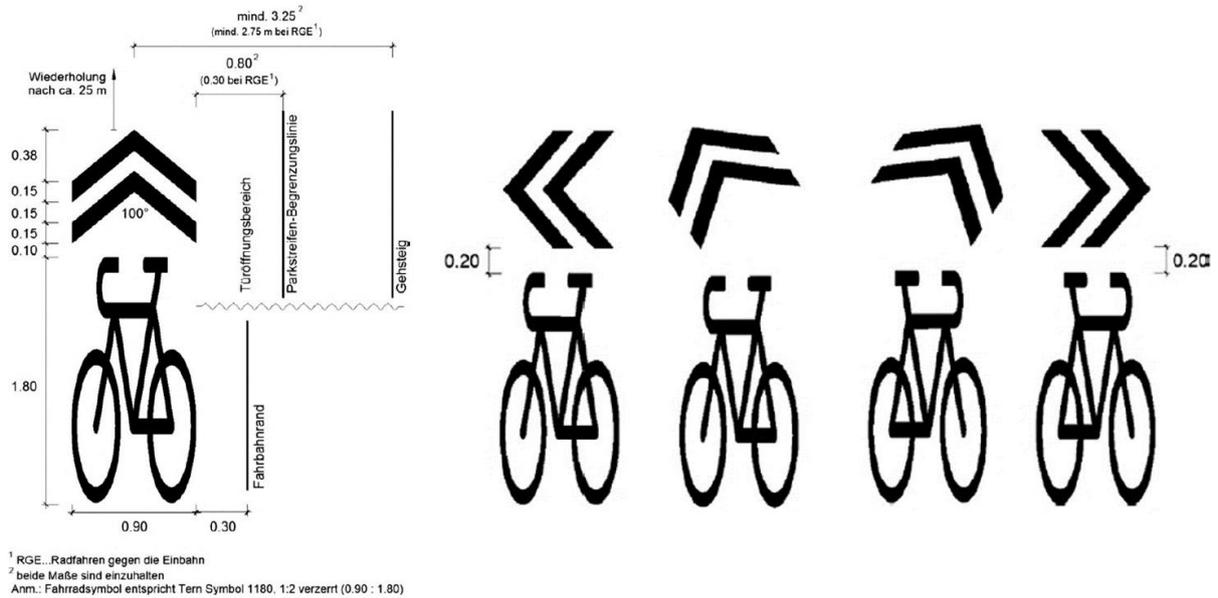


Abbildung 56: Radfahren im Mischverkehr unterstützt durch Piktogramme <sup>77</sup>



Abbildung 57: Beispiele für „Sharrows“ in Leipzig (links) bzw. Mödling (rechts) <sup>78</sup>

<sup>77</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>78</sup> Wannemacher; online (<https://gerhardwannemacher.at/2016/09/baustellensommer-die-moedlinger-sharrows/>); Abruf November 2022

### 6.2.3. Umsetzung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes

#### Vorgehensweise bei der Festlegung des Radverkehrsnetzes

Bei der Festlegung der Verbindungen zur Schaffung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes in der Stadtgemeinde Mistelbach wurde folgendermaßen vorgegangen:

- (1) Das Radbasisnetz wurde als Grundlage herangezogen.
- (2) Es wurde geprüft, ob weitere zentrale Verbindungen – vor allem im Zentrum von Mistelbach, in die Katastralgemeinden und zur Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen – erforderlich sind. Dazu wurden unter anderem die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Thema Radverkehr herangezogen.
- (3) Festlegung der Anlageart des Radverkehrs in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsaufkommen, Schwerverkehrsanteil und Geschwindigkeiten.

In Tabelle 8 bzw. in der Radverkehrskarte im Anhang (siehe Kapitel 11) sind sämtliche Maßnahmen zur Umsetzung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes in Mistelbach ersichtlich. Neben der Durchgängigkeit von Radverkehrsanlagen sind im Zuge der Planung unter anderem auch der Fahrkomfort (Ermöglichung einer möglichst gleichmäßigen Fahrgeschwindigkeit und Vermeidung von Umwegen und Steigungen) und die Attraktivität bzw. Sicherstellung der sozialen Sicherheit (Routen in belebter Umgebung und gut beleuchtete Anlagen zu bevorzugen) zu berücksichtigen.<sup>79</sup> In weiterer Folge sind die Radverkehrsanlagen auch entsprechend zu erhalten, eine gute Befahrbarkeit ist sicherzustellen.

#### Zusätzliche Verfeinerung des Radverkehrsnetzes im untergeordneten Netz

In Tabelle 8 sind ausschließlich die zentralen Verbindungen zur Schaffung eines durchgängigen Netzes für den Radverkehr ersichtlich. Zur Verfeinerung des Radverkehrsnetzes sind im untergeordneten Netz geeignete Abschnitte für beispielsweise Fahrradstraßen oder die Öffnung von Einbahnen zu prüfen. Grundsätzlich wird die Führung des Radverkehrs im untergeordneten Straßennetz bei Tempo 30 im Mischprinzip (Mehrzweckstreifen, Radfahren gegen die Einbahn, Fahrradstraße, Mischverkehr, etc.) empfohlen.

#### Punktuelle Problemstellen im Radverkehr

Im Zuge der Erhebungen wurden Problemstellen für den Radverkehr in Mistelbach erhoben. Diese wurden teilweise bereits in den vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigt. Die nicht berücksichtigten Problemstellen sind in der Radverkehrskarte im Anhang (siehe Kapitel 11) ersichtlich. Eine Behebung dieser wird empfohlen.

<sup>79</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

Nr.	Straßenabschnitt	Maßnahme(n)
M1	Hauptplatz	Verordnung einer Begegnungszone westseitig am Hauptplatz (Einbahn in Richtung Süden) mit Radfahren gegen die Einbahn in Nord/Süd-Richtung (siehe Kapitel 6).
M2	Kreuzgasse	Kombinierter Geh-/Radweg nordseitig als zentrale Verbindung zwischen Hauptplatz und Grüne Straße.
M3	Grüne Straße	Priorisierung und Attraktivierung des Radverkehrs entlang Grüne Straße. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Prüfung einer Bevorrangung an Knotenpunkten mit dem Kfz-Verkehr.
M4	Mitterhofgasse	Zentrale Verbindung zwischen Franz Josef-Straße und Grüne Straße. Westlich der Oberhoferstraße Radfahren gegen die Einbahn (siehe Kapitel 7.3). Östlich Führung des Radverkehrs im Mischprinzip (Voraussetzung Tempo 30) und Aufbringen von „Sharrows“ (siehe Abbildung 57). Bikeboxen an der Kreuzung Mitterhofgasse mit Oberhoferstraße.
M5	Waisenhausstraße	Kombinierter Geh-/Radweg bis zur HTL Mistelbach.
M6	Waldstraße	Lückenschluss im Radverkehr im Abschnitt der Brücke. Umsetzung eines kombinierten Geh-/Radweges ostseitig. Anschluss an den nördlich und südlich vorhandenen Geh-/Radweg in der Waldstraße.
M7	Franz Josef-Straße (nördlich Parkgasse)	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit „Sharrows“ bzw. Radfahren gegen die Einbahn. Um den Radverkehr im Mischverkehr zu führen ist laut RVS-Vorgaben eine starke Verkehrsberuhigung erforderlich. Es wird eine gegenläufige Einbahnführung und Tempo 30 vorgeschlagen (siehe Kapitel 7.3).
M8	Franz Josef-Straße (südlich Parkgasse)	Umsetzung eines kombinierten Geh-/Radwegs westseitig im Abschnitt Parkgasse bis Alleegasse und Anbindung an den vorhandenen Geh-/Radweg südlich der Alleegasse (siehe Kapitel 7.3).
M9	Unterführung	Errichtung einer Unterführung der Bahntrasse auf Höhe der Landesberufsschule. Die Unterführung ist als kombinierter Geh-/Radweg mit einer Breite von 3,5 m umzusetzen. Eine direkte Anbindung an den westlich der Bahntrasse gelegenen Wirtschaftsweg ist zu prüfen. Kraftfahrzeuge dürfen die Unterführung nicht befahren, ausgenommen sind Einsatzfahrzeuge (bei geschlossenen Bahnschranken).
M10	Wirtschaftsweg (westlich Bahn)	Befestigung und Beleuchtung der zentralen Verbindung (jedenfalls bis zur Umsetzung der geplanten Unterführung) vom Siedlungsgebiet westlich der Bahntrasse in den Norden der KG Mistelbach.
M11	Parkgasse	Kombinierter Geh-/Radweg als zentrale Verbindung in das Siedlungsgebiet westlich der Bahntrasse.
M12	Pater Helde-Straße	Führung im Mischverkehr und Aufbringen von „Sharrows“. Bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung jedenfalls umzusetzen (siehe Tabelle 4). Die Tempomessungen im Frühjahr 2023 ergaben einen hohen Anteil an überhöhter Geschwindigkeit.
M13	Bahnzeile	Fahrradstraße mit Ermöglichung der Durchfahrt für Kraftfahrzeuge. Zusätzliche Umgestaltung der Bahnzeile zur Reduktion der Geschwindigkeiten jedenfalls erforderlich (siehe Kapitel 7.7.3).
M14	Gewerbeschulgasse und Quergasse	Radfahren gegen die Einbahn in der Gewerbeschulgasse und Quergasse. Entfernung von Längsparkstreifen erforderlich.
M15	Unterführung	Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Unterführung.
M16	Alleegasse	Kombinierter Geh-/Radweg in der Alleegasse im Abschnitt Bahnzeile bis Josef Dunkl-Straße. Attraktivierung der Kreuzungsbereiche für den Fuß- und Radverkehr.
M17	Bahnstraße	Durchgehend in beide Richtungen befahrbare Bahnstraße im Abschnitt Josef Dunkl-Straße bis Alleegasse. Ergänzung von (eingefärbten) Mehrzweckstreifen und Radfahren gegen die Einbahn. Tempo 30 im gesamten Abschnitt zu verordnen.
M18	Landesbahnstraße	Kombinierter Geh-/Radweg als zentrale und direkte Verbindung zur Bahnhaltestelle.
M19	Josef Dunkl-Straße	Verlängerung des kombinierten Geh-/Radweges ab der Landesbahnstraße bis zur Alleegasse.
M20	Hugo Riedl-Straße und Oserstraße	Verordnung einer Fahrradstraße. Zusätzliche Umgestaltung empfohlen (siehe Abbildung 26).
M21	Mitschastraße	Umsetzung eines kombinierten Geh-/Radweges. Westseitige Führung, um den kombinierten Geh- und Radweg südlich der Haydnstraße bzw. die Fahrradstraße Oserstraße ohne Querung der Mitschastraße befahren zu können.
M22	Zayagasse	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Aufbringen von „Sharrows“. Umnutzung des bestehenden Radweges als Gehsteig.
M23	Ebendorferstraße	Kombinierter Geh-/Radweg im Abschnitt Liechtensteinstraße bis Michael Hofer-Zeile.
M24	-	Verbindung zwischen Liechtensteinstraße und Michael Hofer-Zeile westlich des Entwicklungsgebietes.
M25	Liechtensteinstraße	Kombinierter Geh-/Radweg nordseitig der Liechtensteinstraße.
M26	-	Befestigung der Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Michael Hofer-Zeile und M-City.
M27	Ebendorferstraße	Lückenschluss im Bereich der Zaya-Brücke.
M28	Ebendorferstraße	Errichtung eines Geh-/Radweges ostseitig im Zuge der Bebauung WHA Fortuna.
M29	Ebendorfer Hauptstraße	Mischverkehr und Aufbringen von Sharrows (siehe Kapitel 7.6) Tempo 30 und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich, um den Radverkehr laut RVS-Vorgaben im Mischprinzip auf der Fahrbahn führen zu können.
M30	-	Verbreiterung des kombinierten Geh-/Radweges zur Ebendorfer Hauptstraße.
M31	-	Durchwegung in Richtung Eurovelo 9.
M32	-	Brücke für den Fuß- und Radverkehr über die Zaya zum Eurovelo 9.
M33	Lanzendorfer Hauptstraße	Kombinierter Geh-/Radweg entlang der Lanzendorfer Hauptstraße (siehe Kapitel 7.5). Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr entlang der Lanza bis Altenberg (alternativ entlang der Schricklerstraße).
M34	Lanzendorfer Hauptstraße	Kombinierter Geh-/Radweg als Lückenschluss von „Mittlerer Weg“ zur Durchwegung Richtung Weinhebergasse. Zusätzlich ist eine Querungsmöglichkeit vorzusehen (siehe Tabelle 7).
M35	-	Verbindung zwischen Alter Postweg und Weidengasse mittels Brücke über die Zaya.
M36	-	Befestigung, Beschilderung und Markierung des Wirtschaftsweges.
M37	-	Kombinierter Geh-/Radweg (Befestigung, Beschilderung, Markierung) auf der aufgelassenen Bahntrasse.
M38	-	Befestigung, Beschilderung und Markierung des Wirtschaftsweges zwischen L35 und A5.
M39	Staatzer Straße	Umsetzung eines kombinierten Geh-/Radweges entlang der Landesstraße B46.
M40	-	Befestigung, Beschilderung und Markierung des Wirtschaftsweges nördlich des Ortsteils Frättingsdorf.
M41	Hüttendorfer Weg	Anschluss der P&R-Anlage Mistelbach/Zaya Bahnhof mittels Errichtung Radweg

M42	Liechtensteinstraße	Errichtung eines kombinierten Geh- und Radweges südlich der Liechtensteinstraße vom Siedlungsgebiet zur M-City
M43	Bahntrasse (Mitschastraße bis Zayagasse)	Kombinierter Geh- und Radweg nördlich parallel zur Bahntrasse im Abschnitt von Mitschastraße bis Zayagasse / Michael Hofer-Zeile
M44	Parkplatz Bad	Kombinierter Geh- und Radweg südlich parallel zur Bahntrasse

Tabelle 8: Maßnahmen zur Umsetzung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes

## 6.2.4. Beschilderung, Kennzeichnung und Wegweisung im Radverkehr

### Beschilderung und Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen

Zur Leitung, Sicherung und Ordnung des fließenden und ruhenden Radverkehrs sind in Übereinstimmung mit der StVO, StVZO und der Bodenmarkierungsverordnung entsprechende Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen entlang vorhandener bzw. neu umgesetzter Radverkehrsanlagen anzubringen (siehe Abbildung 58). Sind Beschränkungen für den Kfz-Verkehr vorhanden, ist sicherzustellen, dass diese nicht der vorgesehenen Radverkehrsführung entgegenstehen (beispielsweise durch eine Zusatztafel, wenn Radfahrer:innen einbiegen dürfen).<sup>80</sup>



Abbildung 58: Good Practice-Beispiele zur Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen<sup>81</sup>

### Wegweisung im Radverkehr

Radrouten entlang des öffentlichen Straßennetzes und vor allem auch abseits geführte, oft in der Bevölkerung weniger bekannte Routen sind mit Wegweisern zu versehen. In der RVS 03.02.13<sup>82</sup> sind Planungsgrundsätze in Bezug auf die Wegweisung im Radverkehr ersichtlich. In Abbildung 59 sind die unterschiedlichen Typen von Wegweisern laut RVS 03.02.13 ersichtlich. Zusätzlich zu Verkehrszeichen können Bodenmarkierungen als Ergänzung eingesetzt werden.

<sup>80</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>81</sup> Argus, Die Radlobby; online (<http://alt.argus.or.at/transdanubien/errungenschaften22.htm>); Abruf Jänner 2021 (links) / Mobilitätsagentur Wien (Fahrrad Wien); online (rechts)

<sup>82</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr



Abbildung 59: Typen von Radverkehrswegweisern <sup>83</sup>

### 6.2.5. Prüfung der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Bei der Beurteilung, ob die Benützungspflicht aufgehoben werden kann, ist die  $V_{85}$ -Geschwindigkeit (jene Geschwindigkeit, welche von 85 % der Fahrer:innen eingehalten wird) und das Kfz-Verkehrsaufkommen auf dem rechten bzw. dem Radweg nächstgelegenen Fahrstreifen relevant (siehe Abbildung 60). Ist eine Detailprüfung erforderlich, sind zusätzlich die Kriterien in Tabelle 9 zu prüfen. Anschließend ist eine Abwägung der Pro- bzw. Kontraargumente unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit vorzunehmen. Radwege bzw. kombinierte Geh-/Radwege mit/ohne Benützungspflicht sind unterschiedlich zu beschildern.

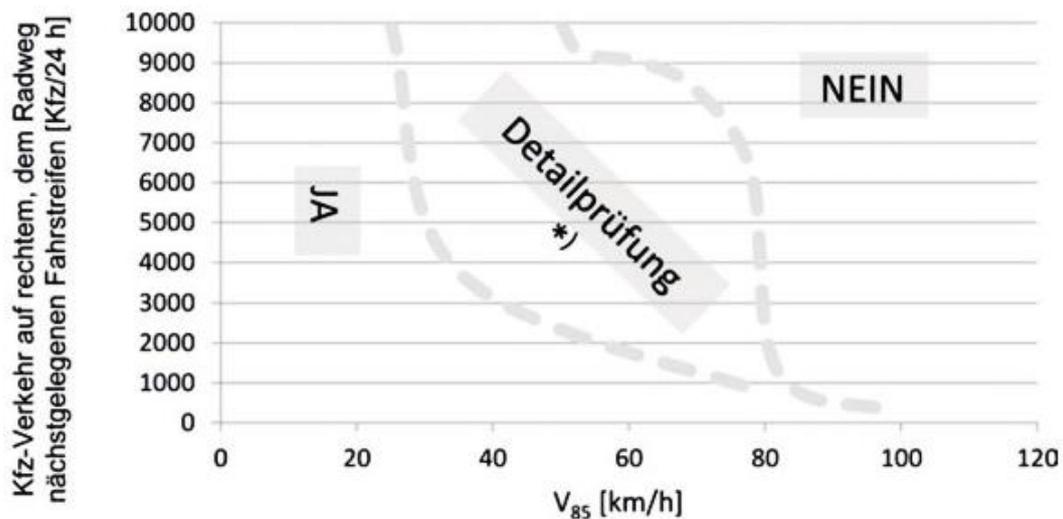


Abbildung 60: Bewertungsdiagramm zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht <sup>84</sup>

<sup>83</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

<sup>84</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

 Spricht für eine Aufhebung (JA)	<b>Leichtigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs</b>
	Querschnittsabmessungen der Radwege oder Geh- und Radwege unter den Regelbreiten
	Mögliche Geschwindigkeit auf dem Radweg oder Geh- und Radweg im Streckenabschnitt < 20 km/h
	Einseitiger Radweg oder Geh- und Radweg mit mehr als 2 Seitenwechselln/km
	Kreuzungsdichte ohne VLSA-Regelung > 5 Kreuzungen/km
	Nicht ausreichende Leistungsfähigkeit des Radverkehrs an Strecken und Knoten nach Personen
	<b>Verkehrssicherheit</b>
	Hohe Konfliktdichte zwischen Rad- und Fußgängerverkehr auf dem Radweg oder Geh- und Radweg
 Spricht gegen eine Aufhebung (NEIN)	<b>Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs</b>
	Fahrstreifenbreiten und Fahrbahnbreiten innerhalb des kritischen Bereiches gemäß Punkt 8.2.1
	Leistungsfähigkeit an Strecken und Knoten (ÖV, MIV, Fußgängerverkehr) nach Personen würde durch Radverkehr unzumutbar eingeschränkt
	<b>Verkehrssicherheit</b>
	Hohe Unfallbelastung auf der Fahrbahn
	Schwerverkehr > 50 LKW-ähnliche Fahrzeuge pro Stunde und Richtung
	Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn schlechter als auf dem Radweg oder Geh- und Radweg

Tabelle 9: Kriterien zur Detailprüfung der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht <sup>85</sup>

<sup>85</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

## 6.2.6. Radabstellanlagen

### Ausgangslage

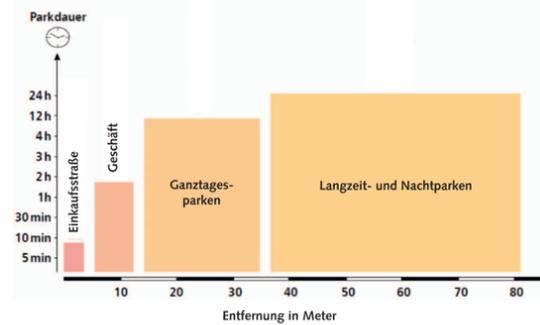
Bei der im September 2022 durchgeführten Haushaltsbefragung wurden vor allem der Hauptplatz, die M-City sowie Geschäfte, Wirtshäuser und ähnliche Einrichtungen als Standorte genannt, an welchen man sich zusätzliche Radabstellanlagen wünscht.

### Generelle Anforderungen an Radabstellanlagen

Bei Radabstellanlagen für Kurz- bzw. Langzeitparken sind unterschiedliche Anforderungen zentral (siehe Abbildung 61). Bei Kurzzeitparken spielen vor allem die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit eine zentrale Rolle. Je kürzer die Aufenthaltszeit, desto geringer ist die maximal akzeptierte Entfernung zwischen der Radabstellanlage und dem Zielort. Radabstellanlagen sollten daher beispielsweise unmittelbar bei den Eingängen von Geschäften angeordnet werden. Bei Langzeitparken sind vor allem der Diebstahl- und Witterungsschutz zentral, welcher unter anderem bei Radboxen gegeben ist. In Abbildung 62 sind die Anforderungen an Radabstellanlagen bei unterschiedlichen Einrichtungen ersichtlich.

Wichtigkeit	Kurzzeit-parken	Langzeit-parken
Zugänglichkeit	sehr hoch	hoch
Erreichbarkeit	sehr hoch	hoch
Diebstahlschutz	mittel	sehr hoch
Witterungsschutz	gering	sehr hoch
Servicequalität	unwichtig	mittel
Stromversorgung	unwichtig	gering

Maximal akzeptierte Entfernung zwischen Abstellort und Zielort in Metern in Abhängigkeit von der beabsichtigten Aufenthaltsdauer



(Celis, P., Bolling-Ladegaard, E. (2008): Bicycle Parking Manual. Ed. by the Danish Cycling Federation, Copenhagen)

Abbildung 61: Anforderungen Kurz-/Langzeitparken (links) / maximal akzeptierte Entfernung (rechts) <sup>86</sup>

Arbeitsplatz	Freizeiteinrichtungen	Geschäfte
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Einfacher Zugang auf Erdgeschossniveau</li> <li>✓ Nah am Eingangsbereich</li> <li>✓ Abschließbare Räume (nicht allgemein zugänglich)</li> <li>✓ Überdachung und Beleuchtung</li> <li>✓ Stromanschluss für Aufladung von Akkus (nur mit Schließfächern sinnvoll)</li> <li>✓ Stauraum für Anhänger und Spezialfahrzeuge</li> <li>✓ Anbieten von Werkzeug und Luftpumpen ist vorteilhaft</li> <li>✓ Duschen und Umkleieräume sind vorteilhaft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Einfacher Zugang auf Straßenniveau</li> <li>✓ Nah am Eingang, bei großen Gebäuden dezentral verteilt</li> <li>✓ Offene Anlagen im Außenbereich</li> <li>✓ Schutz vor Diebstahl und Vandalismus</li> <li>✓ Überdachung bei Anlagen, die ganzjährig genutzt werden</li> <li>✓ Beleuchtung (an Zielen, die abends aufgesucht werden)</li> <li>✓ Platzsparendes Parken bei stark frequentierten Anlagen (z. B. Doppelstock-Parker)</li> <li>✓ Temporäre Anlagen für Veranstaltungen und Events (ggf. mit Service, Bewachung und Wegweisung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Einfacher Zugang auf Straßenniveau</li> <li>✓ Nah am Eingangsbereich</li> <li>✓ Offene Anlagen im Außenbereich</li> <li>✓ Witterungsschutz vorteilhaft, aber nicht notwendig</li> <li>✓ In Innenstädten: Verwendung von Anlehnbügel, die sich gut ins Ortsbild einpassen</li> <li>✓ Temporäre Anlagen für Events (z. B. verkaufsoffener Sonntag)</li> </ul>
<h3>Ausbildungsstätten</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Verkehrssicherer Zugang</li> <li>✓ Nah am Eingang, bei großen Gebäuden dezentral verteilt</li> <li>✓ Offene Anlagen im Außenbereich</li> <li>✓ Überdachung und Beleuchtung</li> <li>✓ Schutz vor Diebstahl und Vandalismus</li> </ul>		<h3>Gaststätten und Hotels</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Gaststätten: Anlagen im Außenbereich, einfach zugänglich und eingangsnah</li> <li>✓ Hotels: Abschließbare Räume oder überdachte Anlagen, geräumig (Platz für Anhänger oder Gepäcktaschen)</li> </ul>

Abbildung 62: Anforderungen an Radabstellanlagen bei unterschiedlichen Einrichtungen <sup>87</sup>

<sup>86</sup> Land Salzburg; 2013; Leitfaden Fahrradparken

<sup>87</sup> Land Salzburg; 2013; Leitfaden Fahrradparken

### Radabstellanlagen in Wohnbauten

Die Mindestanzahlen und Qualitätsstandards zu errichtender Radabstellanlagen im Wohnbau sind in Tabelle 20 und Tabelle 21 ersichtlich und im Zuge der Anwendung der Stellplatzverordnung in Mistelbach zu errichten.



Abbildung 63: Brauchbare und unbrauchbare Radständermodelle <sup>88</sup>

### Radabstellanlagen bei Bahnhaltstellen

Ein gutes Beispiel für witterungsgeschützte und absperrbare Fahrradboxen, welche von den ÖBB unter anderem in Perchtoldsdorf umgesetzt wurden, ist in Abbildung 64 ersichtlich.



Abbildung 64: Absperrbare Fahrradboxen bei Bahnhöfen <sup>89</sup>

### Radabstellanlagen bei Bushaltstellen

An Bushaltstellen wird (je nach Frequenz) die Errichtung von mind. drei Anlehnbügeln empfohlen. Diese können bei entsprechenden Platzverhältnissen auch in den Fahrgastunterstand integriert und überdacht ausgeführt werden.

<sup>88</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung; 2020; Fahrradparkierung im verdichteten Wohnbau

<sup>89</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr (links) / ÖBB; online; Abruf Oktober 2022 (rechts)

### Radabstellanlagen bei zentralen Einrichtungen

Neben Radabstellanlagen bei Wohnanlagen sowie Bahnhöfen und Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind laut RVS 03.02.13 (Radverkehr) vor allem auch bei den folgenden Einrichtungen entsprechende Radabstellanlagen erforderlich:

- Bildungseinrichtungen
- Arbeitsstätten
- Gewerbliche Nutzungen (Handel, Dienstleistungen, Gastronomie)
- Freizeiteinrichtungen und kulturelle Einrichtungen
- Ämter und soziale Einrichtungen

Es wird empfohlen, die bestehenden Radabstellanlagen bei den genannten Einrichtungen in Mistelbach zu prüfen und gegebenenfalls nach den in Abbildung 62 angeführten Kriterien nachzurüsten.

### Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum

Im öffentlichen Raum sind in regelmäßigem Abstand Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) zu errichten. Vor allem an Hauptachsen und zentralen Knotenpunkten sowie an viel frequentierten Bereichen, wie beispielsweise am Hauptplatz. In Wien werden beispielsweise seit 1985 die sogenannten „Wiener Bügel“ mit einheitlichem Design im öffentlichen Raum aufgestellt (siehe Abbildung 65). Pro Anlehnbügel können zwei Fahrräder abgestellt werden.



Bei der flächigen Aufstellung der Bügel ist von folgenden Randbedingungen auszugehen:

- pro Bügel können zwei Stellplätze realisiert werden
- Regelaufstellung ist orthogonal
- der lichte Abstand zwischen zwei Bügeln einer Reihe beträgt 1,00 m
- der lichte Abstand zwischen zwei Reihen beträgt mindestens 1,50 m, als Regemaß anzustreben sind 2,00 m.

WIENER BÜGEL

ABSTELLANLAGE

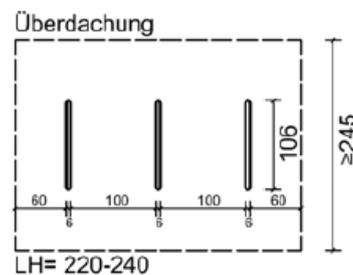
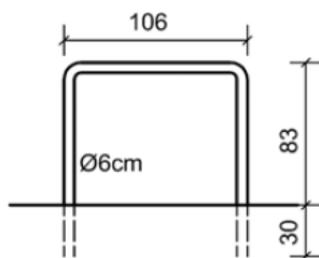


Abbildung 65: Good Practice Beispiel für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum: „Wiener Bügel“<sup>90</sup>

<sup>90</sup> Stadt Wien, MA18; 2011; Projektierungshandbuch – Öffentlicher Raum

## 6.3. Öffentlicher Verkehr

### 6.3.1. Optimierung der Lage der Bahnhaltstellen

In einem Forschungsprojekt zu schienenorientierter Siedlungsentwicklung werden Strategien zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Bahninfrastrukturen sowie zur Optimierung der Erreichbarkeit der Bahnhaltstellen aufgezeigt (siehe Abbildung 66). Zentrale Handlungsfelder sind vor allem eine zukünftige Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich von Bahnstationen, eine mögliche Adaption des Stationsnetzes sowie die intermodale Verknüpfung an den Verkehrsknotenpunkten (die Verbesserung der Erreichbarkeiten des Bahnhofs zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus).

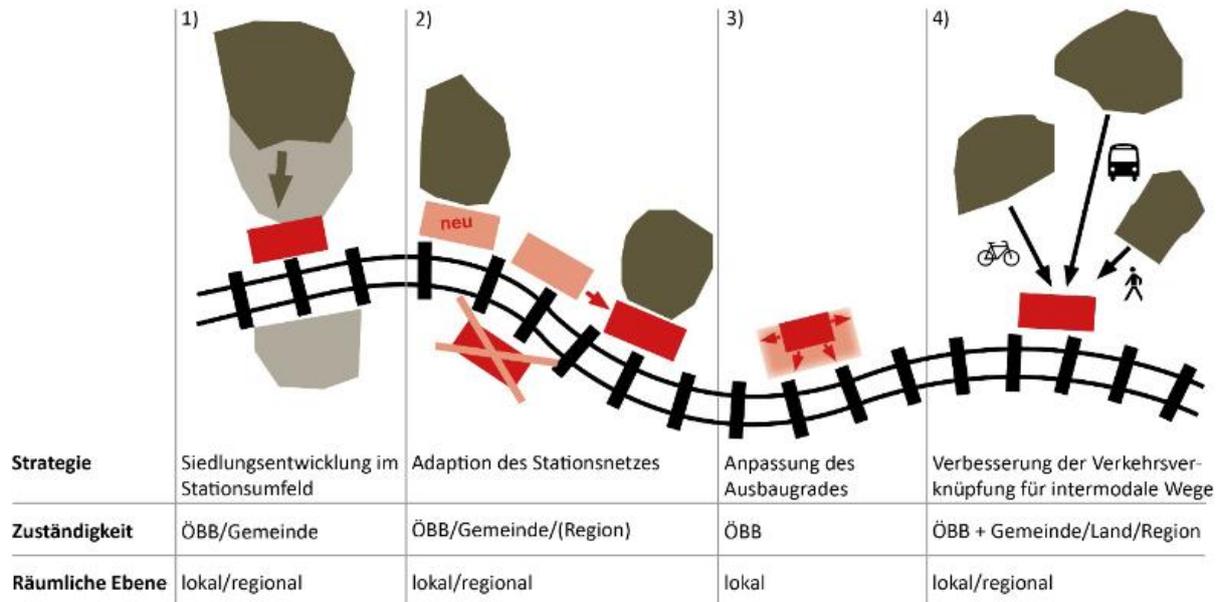


Abbildung 66: Strategien zur nachfrageorientierten Stationsentwicklung <sup>91</sup>

#### Optimierungsmöglichkeiten für die Stadtgemeinde Mistelbach

Es wird empfohlen, die Bahnhaltstellen in Mistelbach in Bezug auf die angeführten Handlungsempfehlungen zu prüfen und gegebenenfalls zu optimieren. Die Optimierung der Lage der Bahnhaltstellen in den Katastralgemeinden Hörersdorf und Siebenhirten wird empfohlen.

#### Siedlungserweiterung im Norden der KG Mistelbach und Option einer dritten Bahnhaltstelle

Mit Blick auf die starke Siedlungserweiterung im Norden der Katastralgemeinde Mistelbach ergeben sich Überlegungen für eine dritte Bahnhaltstelle, die den Zugang zur Bahn deutlich verbessern würden. Allerdings besteht diesbezüglich auch die Gefahr einer weiteren Zersiedelung. Bei Umsetzung einer weiteren Bahnhaltstelle im Norden der Katastralgemeinde ist besonders darauf zu achten, dass zukünftige Siedlungsentwicklung nur unter strikter Einhaltung der Vorgaben aus dem ÖEK erfolgt. Im vorliegenden Mobilitätskonzept wird jedoch grundsätzlich empfohlen, den Fokus auf die Verdichtung und vorhandene Potentialflächen um die bestehenden Bahnhaltstellen zu legen. Die Beibehaltung der beiden Bahnhaltstellen in der KG Mistelbach wird jedenfalls empfohlen, da diese aufgrund der zentralen Lage einen hohen Verkehrswert aufweisen. Vor allem eine Auflassung der Bahnhaltstelle im Zentrum wäre für die zukünftige Gemeindeentwicklung und Zentrumsbelebung nicht zielführend.

<sup>91</sup> BMVIT, ÖBB (AG); 2017; BahnRaum, Schienenorientierte Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeitsoptimierung

### 6.3.2. Prüfung einer Reaktivierung der stillgelegten Bahntrasse

Die Lokalbahn Gänsendorf-Mistelbach bzw. auch bezeichnet als Weinviertel-Landesbahn, ist eine nicht elektrifizierte, eingleisige rund 23km lange Bahnstrecke, welche von den ÖBB betrieben wurde und als Verbindung zwischen Gänsendorf und Mistelbach diente. Im Dezember 2019 wurde auch der letzte Streckenabschnitt zwischen Gänsendorf und Bad Pirawarth eingestellt. Medienberichten zu Folge war der Grund für die Stilllegung die geringe Auslastung der Bahnstrecke. Der im gleichen Jahr geforderte Umstieg auf einen Busbetrieb soll mit Effekten einer möglichen Taktausweitung und -verdichtung, sowie einer Verdreifachung an Personen innerhalb eines fußläufigen 500m-Einzugsbereiches einhergehen.<sup>92</sup>

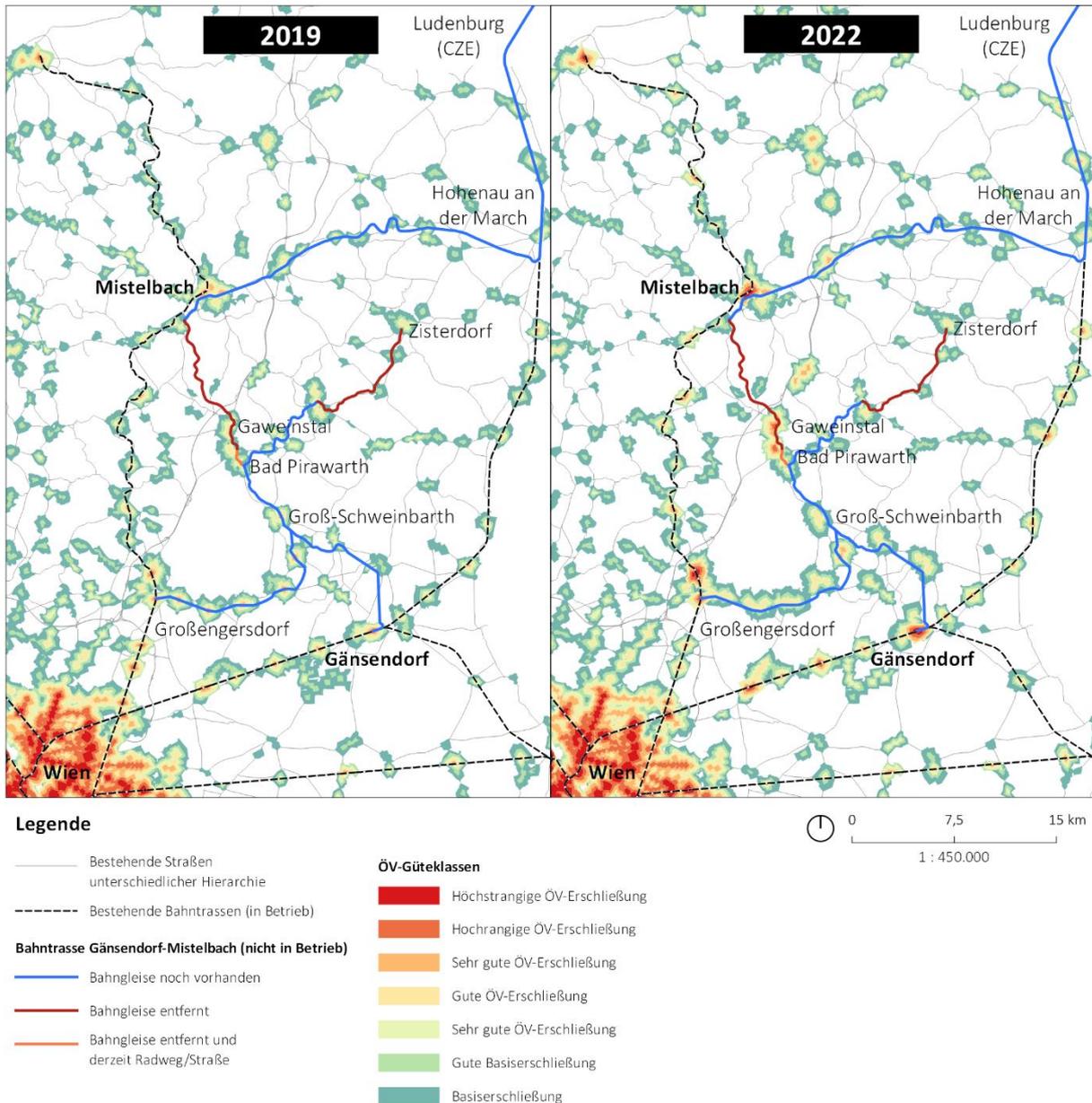


Abbildung 67: Vergleich der ÖV-Güteklassen 2019 u. 2022 im Bereich der Bahntrasse Gänsendorf-Mistelbach<sup>93</sup>

Vergleicht man die ÖV-Güteklassen aus dem Jahr 2019 mit dem Jahr 2022, fallen vor allem die höherrangigen Güteklassen im Bereich zwischen Großengersdorf und Groß-Schweinbarth im Jahr 2019 auf, was auf den Schienenbetrieb zurückzuführen ist. Die Außerbetriebnahme hatte eine Verschlechterung in Bahnhofsnähe von der Güteklasse „sehr gute ÖV-Erschließung“ (2019) zu einer

<sup>92</sup> Kurier (2019): ÖBB: Weinviertler Linie Schweinbarther Kreuz wird eingestellt. <https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/oebb-weinviertler-linie-schweinbarther-kreuz-wird-eingestellt/400446685>. Abruf Mai 2023

<sup>93</sup> AustriaTech (2020): ÖV-Güteklassen; GIP.at (o.J.)

„guten ÖV-Erschließung“ (2022) zufolge. Positiv - durch die höhere Anzahl und der Flexibilität in der Positionierung der Bushaltestellen - wirkte sich vor allem der Umstieg im Einzugsbereich der „Basierschließung“ aus. Weiter nördlich zwischen Bad Pirawarth und Mistelbach war nach der bereits stattgefundenen Stilllegung des Bahnbetriebes eine Umstellung auf einen Busbetrieb notwendig, dies geht auch deutlich in der Verbesserung der Güteklassen im Jahr 2022 hervor. Insgesamt kann durch die Betrachtung der ehem. Linienführung festgestellt werden, dass die Bahnlinie vor allem einen siedlungsstrukturellen Charakter im Gebiet des Weinviertels hatte. Die Streckenabschnitte der bereits entfernten Schieneninfrastruktur liegen unter anderem im Besitz der NÖVOG (siehe nachfolgende Abbildung).

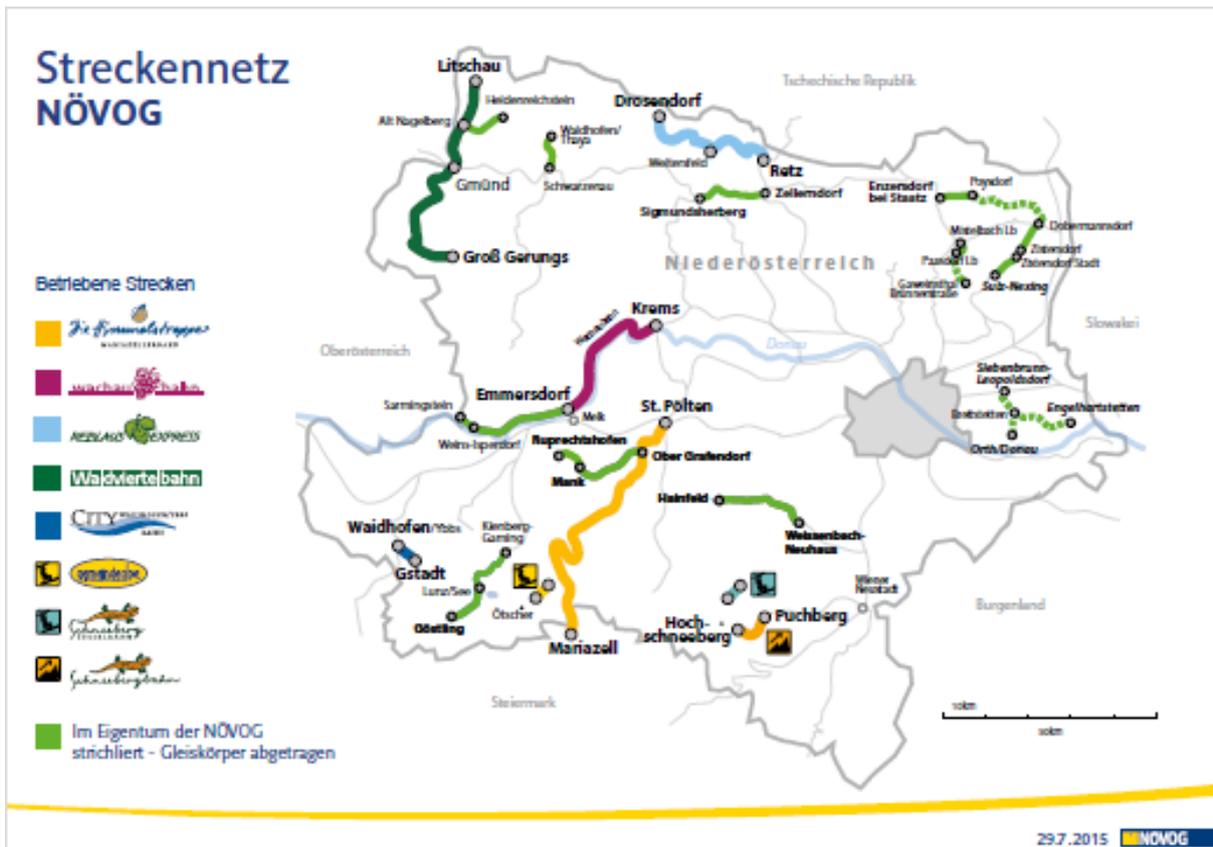


Abbildung 68: Streckennetz der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) 2014<sup>94</sup>

Die betriebliche Aufrechterhaltung der noch vorhandenen Streckenabschnitte (Schweinbarther Kreuz: Obersdorf – Groß Schweinbarth / Bad Pirawarth – Gänsendorf) würde z.B. vertraglich zwischen den Betreibern und dem Land NÖ bis 2019 sichergestellt. Auch der Betrieb als Museumsbahn Weinviertel<sup>95</sup> zwischen Bad Pirawarth und Sulz-Nexing stellt eine mögliche Zwischennutzung neben einem täglichen Personen- oder Güterverkehr auf Schiene dar. Da das Schienennetz auch künftig einen wesentlichen Beitrag als Rückgrat im überregionalen öffentlichen Verkehr leistet, wird ein gemeinsamer Diskurs zwischen den Betreiber:innen und den Nutzer:innen auf Gemeinde- und Landesebene über die weitere Entwicklung des Schienennetzes empfohlen. Ziel sollte eine vertiefte Untersuchung hinsichtlich der Machbarkeit unterschiedlicher Nutzungsszenarien sein.

<sup>94</sup> Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (2014). In: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+, S.41

<sup>95</sup> Webportal Niederösterreich (o.J.): Museumsbahn Weinviertel. Online: <https://www.niederoesterreich.at/a-museumsbahn-weinviertel>. Aufruf Mai 2023

### 6.3.3. Maßnahmen im Linienbusverkehr

#### Neuorganisation des Busknotens im Zuge der Umgestaltung am Hauptplatz

Der Hauptplatz in Mistelbach wird von den neun in Tabelle 10 ersichtlichen Regionalbuslinien befahren. Vier Linien befahren den Hauptplatz im Zuge einer Schleife von der bzw. zur Frohner-Kreuzung. Bei drei Linien stellt der Hauptplatz einen Halt bei der Durchfahrt in Nord/Süd-Richtung dar. Eine Linie verkehrt ab Mistelbach Hauptplatz und eine weitere Linie hat die Start- und Zielhaltestelle am Hauptplatz.

Schleife	Durchfahrt	Starthaltestelle	Start- und Zielhaltestelle
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 562</li> <li>• 563</li> <li>• 564</li> <li>• 572</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 570</li> <li>• 573</li> <li>• 588</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 589</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 811</li> </ul>

Tabelle 10: Regionalbuslinien mit Halt am Hauptplatz in Mistelbach <sup>96</sup>

Aktuell gibt es am Hauptplatz mit einer Busbucht (A) auf der Landesstraße in Fahrtrichtung Süden und vier Haltestellen am Hauptplatz (B1, B2, C1 und C2) insgesamt fünf Haltemöglichkeiten für Linienbusse. Im Konzept für die Umgestaltung des Hauptplatzes (siehe Kapitel 7.1) sind ebenfalls fünf Haltemöglichkeiten für Linienbusse vorgesehen. Im Zuge der Umgestaltung des Hauptplatzes soll zudem eine effizientere Flächennutzung erreicht werden. Aktuell wird ein großer Teil der Fläche für die Verkehrserschließung genutzt. Eine Bündelung der Fahrgassen soll zu einer effizienteren Flächennutzung, mit Raum für Aufenthaltsflächen und Begrünung, führen.

#### Zusätzliche Bushaltestelle in der Wiedenstraße bzw. Barnabitenstraße

Die Prüfung einer zusätzlichen Bushaltestelle in der Wieden- und Barnabitenstraße wird vorgeschlagen.

#### Verlegung der Bushaltestelle „Karl Fitzka-Gasse“

Die Bushaltestelle auf der Mitschastraße auf Höhe der Karl Fitzka-Gasse ist in Richtung Norden vor die Kreuzung mit der Oserstraße zu verlegen (siehe Entwurf für die Umgestaltung der Mitschastraße in Kapitel 11). Der Bushalt ist auf die Fahrbahn zu verlegen, eine Busbucht ist nicht vorzusehen. An der Kreuzung ist eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen (VLSA-geregelter Schutzweg) vorhanden.

#### Bessere Befahrbarkeit der Frohner-Kreuzung für Linienbusse

Aktuell ist für Linienbusse, welche an der Frohner-Kreuzung von der Hafnerstraße in die Bahnstraße einbiegen, zu wenig Platz verfügbar. Busse nutzen den Gegenverkehrsbereich (siehe Abbildung 69), was vor allem bei wartenden Fahrzeugen am Abbiegestreifen in der Bahnstraße für Verzögerungen im Busverkehr sorgen kann. Es wird eine Entfernung der drei Stellplätze am Längsparkstreifen nordseitig in der Bahnstraße zur Verbreiterung des Fahrstreifens sowie eine Rückverlegung der Haltelinie des Abbiegestreifens in der Bahnstraße empfohlen, um einen einwandfreien Abbiegevorgang für Linienbusse zu ermöglichen (Prüfung mittels Schleppkurve).



Abbildung 69: Linienbusse beim Abbiegen aus der Hafnerstraße in die Bahnstraße

<sup>96</sup> VOR; online (Linienfahrplan); Abruf Juni 2023

### 6.3.4. Attraktivierung der Bushaltestellen

#### Ausgangslage

Abbildung 70 zeigt Bushaltestellen in Mistelbach im Bestand. In der Mitschastraße ist beispielsweise kein Fahrgastunterstand und keine Wartefläche für Fußgänger:innen vorhanden. In der Oberhoferstraße fehlt zudem eine entsprechende Querungsmöglichkeit (Schutzweg oder Mittelinsel).



Abbildung 70: Bushaltestellen in Mistelbach <sup>97</sup>

#### Anforderungen an und Gestaltung von Bushaltestellen

Vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung wurde im Februar 2021 ein Leitfaden für Gemeinden zum Thema „Bushaltestellen“ <sup>98</sup> herausgegeben. In diesem werden einer Bushaltestelle folgende Funktionen zugeordnet:

- Basisfunktionen: verkehrssicherer Wartebereich für auf den Bus wartende Fahrgäste; gesicherte Auftrittsfläche für den Fahrgastwechsel; Information über ÖV-Angebote mit lesbaren Fahrplänen
- Mobilitätsfunktionen: Mobilitätsschnittstellen (wie beispielsweise Fahrradabstellanlagen, Park-and-Ride-System, E-Ladestellen); Wegweiser (Umgebungspläne)
- Zusatzfunktionen: Witterungsschutz und Sitzgelegenheit; touristische Information

Mit Blick auf die bauliche Ausführung wird die Umsetzung von Randhaltestellen oder Kaphaltestellen empfohlen (siehe Abbildung 71). Busbuchten sind zu entfernen und der Bushalt ist auf die Fahrbahn zu verlegen. Hinter dem Bus fahrende Autos können an den Haltestellen nicht mehr überholen, wodurch die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs gewährleistet, die Reisezeit für ÖV-Nutzer:innen verkürzt und die Reisezeitdifferenz zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr reduziert wird. <sup>99</sup> Die durch den Entfall der Busbuchten gewonnene Fläche kann zur Vergrößerung der Warteflächen, zur Unterbringung eines Fahrgastunterstandes oder Radwege genutzt werden.

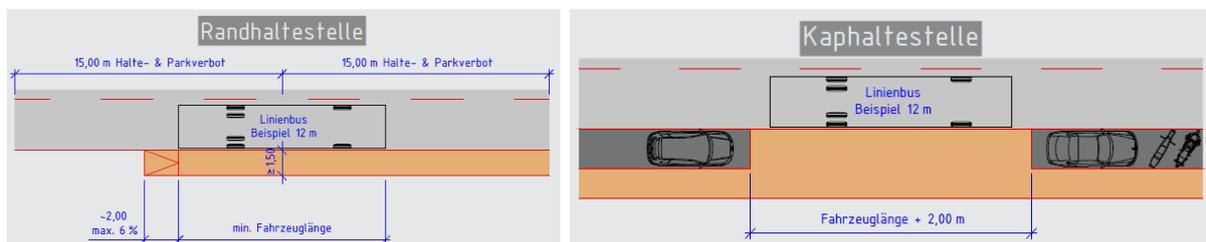


Abbildung 71: Ausführung von Rand- bzw. Kaphaltestellen <sup>100</sup>

<sup>97</sup> Google Maps; online; Abruf Mai 2023

<sup>98</sup> Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten; 2021; Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden

<sup>99</sup> Knoflacher, Pfaffenbichler; 2002; Der öffentliche Nahverkehr in der Welt, Busbuchten

<sup>100</sup> Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten; 2021; Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden

Die Lage der Bushaltestelle ist auf den Schutzweg abzustimmen, welcher so anzuordnen ist, dass er in der Querungsachse der Fußgänger:innen liegt. Um ein zweimaliges Anhalten des Busses zu vermeiden, ist die Haltestelle in Fahrtrichtung gesehen jeweils vor dem Schutzweg anzuordnen. Sicheres Queren der Fahrbahn ist im Haltestellenbereich zu gewährleisten. Die sicherste und anzustrebende Variante ist eine Randhaltestelle mit Fahrbahnteiler (siehe Abbildung 72, links). Bei Randhaltestellen ohne Fahrbahnteiler ist zwischen der Haltelinie und dem Schutzweg aus Sicherheitsgründen (Sicht) ein entsprechender Abstand von mindestens 8,0 m einzuhalten.

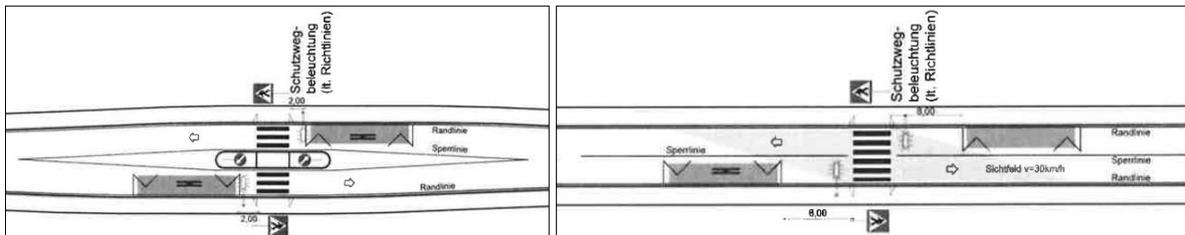


Abbildung 72: Randhaltestelle mit (sicherste Variante) bzw. ohne Fahrbahnteiler <sup>101</sup>

Menschen mit Behinderung ist der Zugang zu den ÖV-Haltestellen gemäß Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) barrierefrei zu ermöglichen. Bei der Errichtung neuer Haltestellen ist das Thema „Barrierefreiheit“ zwingend zu berücksichtigen, bei bestehenden Haltestellen wird eine sukzessive Adaption empfohlen. Gesetzlich normierte Vorgaben – unter anderem aus der ÖNORM B1600 – mit Angaben zu den Mindestbreiten, Höhenunterschieden (u.a. von Rampen), Wenderadien, Materialien, Beleuchtung oder zur Anbringung von taktilen Bodeninformationen (TBI), etc. sind zu beachten. <sup>102</sup>

In Bezug auf die Ausstattung haben Bushaltestellen gemäß Leitfaden des Landes Niederösterreich <sup>103</sup> folgende Ausstattungsmerkmale vorzuweisen:

- Haltestellenzeichen
- Fahrplankasten und Fahrplanaushang
- Fahrgastaufstellfläche

Als zusätzliche Ausstattungselemente werden folgende genannt:

- Beleuchtung
- Sitzgelegenheit und Möblierung
- Wartehäuser / Witterungsschutz
- Zusatzausstattung von Buswartehäuschen: z.B. USB-Anschlüsse zum Aufladen von Mobilgeräten, WLAN-Hotspots
- erweiterte Fahrgastinformation („Infopoints“): z.B. Tarife, Anschlüsse, Liniennetz, Ortspläne, Tourismusinformationen
- Verkehrsknoten (erweiterte Anforderungen bei besonders hohem Fahrgastaufkommen)
- Fahrradabstellplätze / Radboxen
- P&R-Anlage

<sup>101</sup> RVS 03.02.12; Fußgängerverkehr; 2015

<sup>102</sup> Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten; 2021; Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden

<sup>103</sup> Land NÖ, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten; 2021; Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden

### Good Practice-Beispiel: Zugänglichkeit von Bushaltestellen

Die Ergänzung von Mittelinseln als Querungshilfe (siehe Abbildung 73) verbessert die Zugänglichkeit und Verkehrssicherheit bei Bushaltestellen und wird unter anderem auch in der RVS 03.02.12 (siehe Abbildung 72) empfohlen.



Abbildung 73: Kombination von Bushaltestellen auf der Fahrbahn mit Mittelinseln als Querungsmöglichkeit <sup>104</sup>

<sup>104</sup> Google Maps; Abruf August 2022

## 6.4. Mikro-ÖV

### 6.4.1. Funktionen von Mikro-ÖV

Unter Mikro-ÖV-Systemen versteht man kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an Nutzer:innen orientierte Verkehrsangebote, die in ländlichen bzw. dünn besiedelten Räumen zum Einsatz kommen. Bei Mikro-ÖV-Systemen ist unter anderem wichtig, dass diese Systeme das bestehende öffentliche Verkehrsangebot ergänzen oder ersetzen, aber nicht in Konkurrenz zu diesem stehen. Mikro-ÖV-Systeme sind integrale Bestandteile des gesamten ÖV-Systems mit den folgenden Funktionen: <sup>105</sup>

- Zubringerfunktion zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs (Beitrag zur Erhöhung des Modal Splits zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel)
- Versorgungsfunktion zur Sicherung der Daseinsvorsorge (u.a. zur Reduktion von Abwanderungstendenzen aufgrund fehlender Mobilitätsversorgung)
- Optimierungsfunktion zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bzw. Kostenoptimierung im ÖV (Mikro-ÖV als attraktive Alternative zu nicht finanzierbarem, traditionellen Linienverkehr)

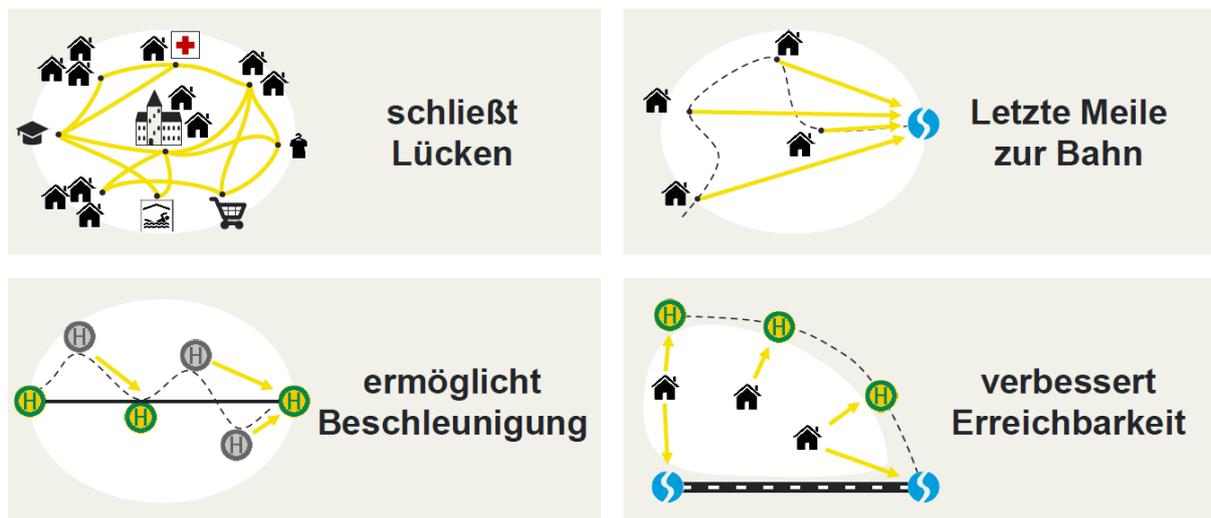


Abbildung 74: Veranschaulichung der Funktionen des Mikro-ÖV <sup>106</sup>

<sup>105</sup> BMK; online ([https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative\\_verkehrskonzepte/mikroev/kernmerkmale.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/mikroev/kernmerkmale.html)); Abruf Mai 2023

<sup>106</sup> ÖBB, Postbus

### 6.4.2. Ausgangslage in Österreich

In Österreich gibt es (Stand: 2021) in jeder dritten Gemeinde Mikro-ÖV (32 %) – in 45 % der zentralen und in 28 % der peripheren Bezirke.<sup>107</sup>

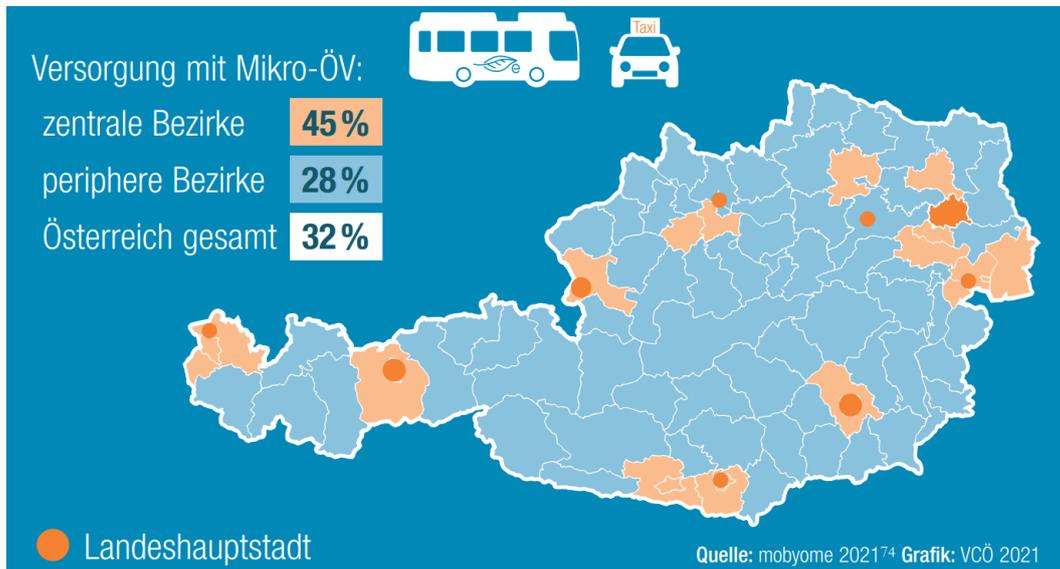


Abbildung 75: Mikro-ÖV in Österreich (Stand: 2021)<sup>108</sup>

### 6.4.3. Potentialerhebung und Prüfung von Betriebsformen für Mikro-ÖV in Mistelbach

Es wird empfohlen, in Abstimmung mit Postbus Shuttle (siehe Abbildung 76), VOR Flex (siehe Abbildung 77) oder ÖBB 360° eine Potentialerhebung und Prüfung möglicher Betriebsformen für Mikro-ÖV in Mistelbach durchzuführen.

<sup>107</sup> VCÖ; online (<https://vcoe.at/oeffentlicher-verkehr>); Abruf September 2022 / nach: mobyome; 2021

<sup>108</sup> VCÖ; online; Abruf November 2022

### 6.4.4. Good Practice-Beispiele

#### Postbus Shuttle

Das Postbus Shuttle ist in Österreich aktuell in neun österreichischen Regionen. In diesen Regionen kommen innerhalb eines definierten Bedienungsgebietes und Bedienungszeitraumes Pkw bzw. Kleinbusse zum Einsatz, welche nach Bedarf und ohne fixen Fahrplan von Haltepunkt zu Haltepunkt fahren. Im Mondseeland beispielsweise (siehe Abbildung 76) werden vom Postbus Shuttle 369 Haltepunkte in sieben Gemeinden angefahren, welche fußläufig in max. 300 m erreichbar sind. Am Wörthersee sind es rund 40 Haltepunkte in den drei Gemeinden Techelsberg am Wörthersee, Velden am Wörthersee und Pörschach am Wörthersee. Fahrten können per Postbus Shuttle-App oder telefonisch gebucht werden. Die Bezahlung erfolgt direkt bei den Fahrer:innen oder per App.

## VON FRÜH BIS SPÄT

Das Postbus Shuttle im Mondseeland ist zu folgenden Zeiten für Sie da:

**Montag bis Donnerstag: 07:00 bis 20:00 Uhr**  
**Freitag, Samstag: 07:00 bis 22:00 Uhr**  
**Sonn- & Feiertag: 07:00 bis 20:00 Uhr**  
**Juli & August: täglich 07:00 bis 22:00 Uhr**

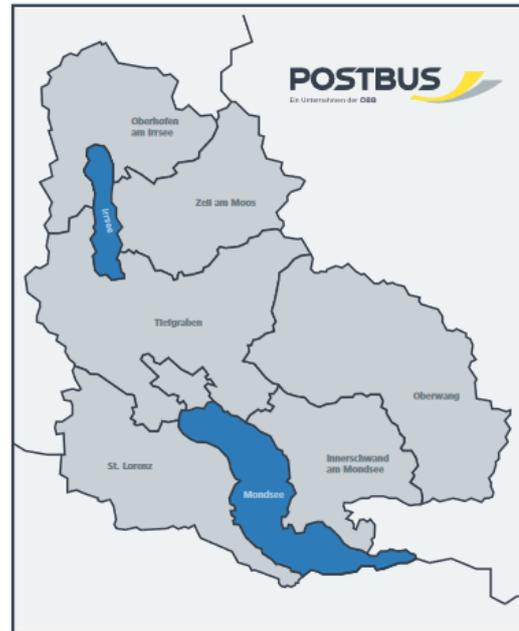
Wir empfehlen, Fahrten rechtzeitig zu buchen. Buchungen bis zu 30 Tage im Vorhinein sind möglich.

## FAHRPREISE

Die Bezahlung erfolgt in bar direkt im Fahrzeug bei den Lenker:innen oder bargeldlos (Kreditkarte, Debitcard) via Postbus Shuttle-App.

Zone	1	2	3	4	5
Tarif*	€ 3,40	€ 4,80	€ 5,60	€ 6,90	€ 8,00

\* Ermäßigung bei Nachweis Klimaticket (Österreich, Oberösterreich, Salzburg), Zeitkarte ÖÖVV (Wochen-, Monats-, Jahreskarte, Jugendticket-Netz) oder Zeitkarte SVV (Wochen-, Monatskarte, SUPER s'COOL-CARD) | Kinder unter 6 kostenlos  
 \* Es gelten die AGB für Postbus Shuttle-Fahrten, abrufbar unter [postbus.at/de/rechtliches/agb](https://postbus.at/de/rechtliches/agb).



TARIFSYSTEM POSTBUS SHUTTLE MONDSEELAND*	Oberhofen am Irsee	Zell am Moos, Tiefgraben	Mondsee, St. Lorenz	Innerschwand am Mondsee	Oberwang
Oberhofen am Irsee	Regulär: € 3,40 Ermäßigt: € 1,00	Regulär: € 4,80 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 5,60 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 6,90 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 8,00 Ermäßigt: € 2,00
Zell am Moos, Tiefgraben	Regulär: € 4,80 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 3,40 Ermäßigt: € 1,00	Regulär: € 4,80 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 5,60 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 6,90 Ermäßigt: € 2,00
Mondsee, St. Lorenz	Regulär: € 5,60 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 4,80 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 3,40 Ermäßigt: € 1,00	Regulär: € 4,80 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 5,60 Ermäßigt: € 2,00
Innerschwand am Mondsee	Regulär: € 6,90 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 5,60 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 4,80 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 3,40 Ermäßigt: € 1,00	Regulär: € 4,80 Ermäßigt: € 2,00
Oberwang	Regulär: € 8,00 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 6,90 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 5,60 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 4,80 Ermäßigt: € 2,00	Regulär: € 3,40 Ermäßigt: € 1,00

Zone 1 2 3 4 5

\* Fahrpreis gilt pro Person (Einzelfahrt)

Abbildung 76: Postbus Shuttle im Mondseeland <sup>109</sup>

<sup>109</sup> Österreichische Postbus Aktiengesellschaft; online (<https://www.postbus.at/dam/jcr:3b6dbc2a-c982-4b2f-955b-69c0dff0ae14/shuttle-info-folder-mondseeland.pdf>); Abruf Juni 2023

## VOR Flex

In der Pilotregion Mostviertel West erfolgt der Betriebsstart von VOR Flex am 1. Juli 2023 (siehe Abbildung 77).



Das optimierte **Regionalbus-Angebot**...

+



...wird **NEU** mit VOR Flex Anrufsammeltaxis kombiniert!

**Gemeinsam bilden sie ein flexibles und verlässliches Gesamtangebot:**

Während der Betriebszeiten steht Fahrgästen innerhalb der Pilotregion entweder ein Anrufsammeltaxi (AST) oder ein Regionalbus zur Verfügung.



**VOR Flex Mostviertel West**

<b>Betriebsstart</b>	1. Juli 2023
<b>Buchung und Vorlaufzeit</b>	Fahrgäste müssen spätestens eine Stunde vor gewünschter Abholzeit das Fahrzeug buchen. Die konkrete Abholzeit durch das VOR Flex Anrufsammeltaxi wird während des Buchungsvorganges bekanntgegeben.
<b>Bediengebiet</b>	Gemeindegebiet von: St. Georgen am Ybbsfelde, Zeillern, Oed-Öhling, Wallsee-Sindelburg, Strengberg, Ardagger, Viehdorf, Neustadtl an der Donau, Biberbach, Haag, Seitenstetten, Wolfsbach, Aschbach-Markt
<b>Fahrzeuge</b>	Batterieelektrisch betriebene Kleinbusse
<b>Betriebszeiten</b>	Mo-Sa, 5:30 - 20:00 Uhr
<b>Externe Sammelstellen</b>	<b>Amstetten</b> Bahnhof, Krankenhaus und Bezirkshauptmannschaft; <b>Blindenmarkt</b> Bahnhof; <b>Bruckbach/Ybbs</b> Fa. Böhler Profil; <b>Gleiß</b> Kloster; <b>Kematen</b> Veranstaltungszentrum; <b>Mauer</b> Landesklinikum; <b>Rosenau</b> Bahnhof; <b>Sonntagberg</b> Bahnhof; <b>St. Georgen an der Klaus</b> Feuerwehr; <b>St. Johann</b> Ortszentrum; <b>St. Michael am Bruckbach</b> Ortszentrum; <b>St. Peter/Au-Markt</b> Vogelhändlerplatz und Schloss; <b>Ulmerfeld-Hausmening</b> Bahnhof; <b>Waidhofen/Ybbs</b> Unterer Stadtplatz; <b>Ybbs/Donau</b> Bahnhof und Busbahnhof; <b>Böhlerwerk</b> Ortsmitte; <b>St. Peter-Seitenstetten</b> Bahnhof; <b>Weistrach</b> Ortsmitte

### 400 Sammelstellen

Ein VOR Flex Anrufsammeltaxi holt Sie bei einer der 400 Sammelstellen ab und bringt Sie zu jeder beliebigen Sammelstelle im Bediengebiet. Dabei sind auch alle bestehenden Bushaltestellen in der Pilotregion VOR Flex Sammelstellen. **Externe Sammelstellen** werden von der VOR Flex Pilotregion aus angefahren. Auch die Fahrt von externen Sammelstellen zurück in die VOR Flex Pilotregion ist möglich.

**Achtung:** Ein Zusteigen ohne Anmeldung ist nicht möglich, alle Mitfahrer:innen müssen bereits bei der Buchung angegeben werden.

Abbildung 77: VOR Flex in der Pilotregion Mostviertel West <sup>110</sup>

<sup>110</sup> VOR; online ([https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Bilder/Projekte/VOR\\_Flex/20230508\\_VOR-Flex\\_Factsheet\\_230508.pdf](https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Bilder/Projekte/VOR_Flex/20230508_VOR-Flex_Factsheet_230508.pdf)); Abruf Juni 2023

Nr.	Straßenabschnitt	Maßnahme(n)
M1	-	Potenzialerhebung und Prüfung von Betriebsformen für Mikro-ÖV in Mistelbach
M2	-	Dritte Bahnhaltestelle bei einer Siedlungserweiterung im Norden unter Einhaltung der Vorgaben aus dem ÖEK
M3	Hauptplatz	Neuorganisation des Busknotens im Zuge der Umgestaltung am Hauptplatz
M4	Wiedenstraße / Barnabitenstraße	Zusätzliche Bushaltestelle in der Wiedenstraße bzw. Barnabitenstraße
M5	Karl Fitzka-Gasse	Verlegung der Bushaltestelle „Karl Fitzka-Gasse“
M6	Frohner-Kreuzung	Bessere Befahrbarkeit der Frohner-Kreuzung für Linienbusse
M7	-	Attraktivierung der Bushaltstellen

Tabelle 11: Maßnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr

## 7. Handlungsfeld 4: Attraktivierung öffentlicher Straßenräume

### 7.1. Hauptplatz

Ziele einer Umgestaltung sind die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Kundinnen und Kunden der Geschäfte durch breitere Gehsteige und Begrünung, sichere und leichte Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sowie eine übersichtliche und klare Gliederung des Platzes für alle Verkehrsteilnehmenden.

#### 7.1.1. Ausgangslage

Der Hauptplatz in Mistelbach weist im Bestand vor allem die folgenden Defizite auf:

- großer Teil des Hauptplatzes wird für Pkw-Stellplätze genutzt mit zusätzlich vielen Verkehrsflächen (Fahrbahnen) zur Erschließung dieser Stellplätze
- keine durchgängige bzw. den Anforderungen entsprechende Radverkehrsinfrastruktur
- schlechte Querungsmöglichkeiten der Landesstraße für Fußgänger:innen aufgrund von Abbiegestreifen, Längsparkstreifen, Busbuchten oder fehlender Gehsteigvorziehungen (Landesstraße stellt eine Barriere dar)
- Gehsteige vor den Fassaden häufig zu schmal und schwer nutzbar für u.a. Gastgärten
- kaum Aufenthaltsflächen vorhanden
- kaum Grünflächen und Bäume (nahezu durchgehend versiegelte Fläche)

#### 7.1.2. Flächenaufteilung im Bestand

Die derzeitige Flächenaufteilung am Hauptplatz ist in Abbildung 78 ersichtlich.

Bezeichnung	Fläche
BEST - A Platz gesamt	12730,40
BEST - B1 Verkehrsfläche Bus	801,78
BEST - B1 Verkehrsfläche Hauptstrasse	2074,75
BEST - B1 Verkehrsfläche Platz	3231,76
BEST - B2 Teilfläche Parkplatz	2228,85
BEST - C1 Teilfläche Gehwege	3473,91
BEST - C2 Teilfläche Bushaltestelle	472,08
BEST - D Teilfläche Grün	419,73

Abbildung 78: Hauptplatz Mistelbach – Flächenaufteilung im Bestand<sup>111</sup>

#### 7.1.3. Ziele

Folgende Ziele sind für die Umgestaltung des Hauptplatzes zentral:

- (1) Erhöhung der Aufenthaltsqualität – u.a. durch neue Flächenaufteilung und Begrünung
- (2) Verlagerung der Pkw-Stellplätze an der Oberfläche
- (3) Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und Reduktion der Barrierewirkung der Landesstraße
- (4) Umsetzung einer zeitgemäßen Radverkehrsinfrastruktur am Hauptplatz
- (5) Verkehrsberuhigung entlang der Hauptstraße

<sup>111</sup> Andreas Lettner; 2018; Reorganisation Hauptplatz Mistelbach

#### 7.1.4. Konzept

Für den Hauptplatz werden die nachfolgend angeführten Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Entwurf zu einer möglichen Umgestaltung des Hauptplatzes ist im Anhang (siehe Kapitel 11) ersichtlich.

##### Maßnahmen auf der Landesstraße

- Tempo 30 (Verordnung ab Mitterhofgasse bis zur Frohner-Kreuzung)
- Fahrbahnverschwenkung (um ostseitig mehr Platz für Geschäfte, Schanigärten, etc. zu schaffen und die Sichtbeziehungen beim Durchgang auf Höhe der Kreuzgasse zu verbessern)
- Gestaltung der Landesstraße im Bereich des Hauptplatzes nach dem Prinzip einer Begegnungszone (Fahrbahnanhebung, Fahrbahneinengung mittels Pflasterstreifen, Oberflächengestaltung, Abgrenzung mittels Poller o.ä.)
- zusätzliche Verordnung einer Begegnungszone nach den Vorgaben aus dem RVS Arbeitspapier Nr. 27 zu prüfen
- Entfernung der Längsparkstreifen im Bereich des Hauptplatzes

##### Verkehrsführung am Hauptplatz

- Fahrgassen am Hauptplatz als Begegnungszonen zu verordnen und zu gestalten
- Einrichtung einer Fahrgasse (und Verordnung als Begegnungszone) westseitig am Hauptplatz um u.a. die Zufahrt für Einsatzfahrzeuge, den Lieferverkehr, Radverkehr (in beide Richtungen) und Berechtigte zu gewährleisten
- nördliche Fahrgasse am Hauptplatz in beide Richtungen zur Verbindung der Oberhoferstraße mit der Franz Josef-Straße
- südliche Fahrgasse am Hauptplatz als Einbahn Richtung Osten (siehe Bestand)
- Marktgasse (im Bestand als Begegnungszone und Einbahn Richtung Westen) zukünftig Fußgängerzone mit Ausnahmen (u.a. für Radverkehr)

##### Parken am Hauptplatz

- Verlagerung des Großteils der Pkw-Stellplätze auf bestehende umliegende Stellplätze um Stellplatzreserven effizient zu nutzen (Auslastung Stellplätze siehe Kapitel 8.1.1)
- an der Oberfläche Stellplätze vereinzelt nach Bedarf vorzusehen
- Lieferzonen, Taxistandplätze, etc. am Hauptplatz vorzusehen

##### Neuorganisation der Bushaltestellen am Hauptplatz

- vier Haltestellen für wendende Busse und eine Haltestelle auf der Landesstraße

##### Gestaltung des Hauptplatzes

- attraktive Oberflächengestaltung
- flexible Flächennutzung (unterschiedliche Nutzungen möglich)
- Reduktion des Anteils versiegelter Flächen, mehr Grünflächen und Baumpflanzungen

##### Errichtung einer Tiefgarage am Hauptplatz (optional)

- Die Errichtung einer Tiefgarage am Hauptplatz wird aus fachlicher Sicht aufgrund der hohen Errichtungskosten und den nicht ausgelasteten Stellplatzkapazitäten derzeit nicht empfohlen.
- Sofern doch eine Tiefgarage errichtet wird, ist darauf zu achten, nicht mehr Stellplätze in der Garage zu schaffen, als an der Oberfläche einer anderen Nutzung zugeführt werden.
- Eine künftige Erhöhung der Stellplatzanzahl durch neue Stellplätze an der Oberfläche ist ebenfalls zu verhindern.
- eingeschossige Tiefgarage

## 7.2. Oberhoferstraße

Ziele der Maßnahmen sind eine Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten (mittels Begrünung und optischer Einengung des Verkehrsraumes) und eine Attraktivierung des Zufußgehens durch verbesserte Querungsmöglichkeiten (Fahrbahnteiler) und Beschattung mittels Begrünung.

### 7.2.1. Ausgangslage

- DTVw von 6.473 Kfz/24h laut Kordonenerhebung im September 2022
- nahezu durchgehender Längsparkstreifen ostseitig
- keine Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen im gesamten Abschnitt (ca. 440 m)
- ein Straßenbaum im Bestand vorhanden

### 7.2.2. Maßnahmen

Für die Oberhoferstraße werden im Abschnitt Mitterhofgasse bis Hauptplatz (siehe Abbildung 79) die nachfolgend angeführten Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Entwurf zu einer möglichen Umgestaltung der Oberhoferstraße ist im Anhang (siehe Kapitel 11) ersichtlich.

- (1) Ergänzung einer Mittelinsel als Querungsmöglichkeit bei der Kreuzung mit der Neustiftgasse (mit Fahrbahnverschwenkung in beide Fahrrichtungen zur Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten)
- (2) Ergänzung von Straßenbäumen ostseitig in regelmäßigen Abständen (jeweils zwischen zwei Kfz-Stellplätzen)
- (3) Umsetzung punktueller Fahrbahneinengungen im Zuge von Begrünungsmaßnahmen in Abschnitten mit laut RVS 03.04.12 überdimensionierten Fahrbahnbreiten

Für den Radverkehr stehen vorrangig die parallel verlaufende Grüne Straße bzw. Franz Josef-Straße – für welche im vorliegenden Mobilitätskonzept ebenfalls Maßnahmen vorgeschlagen werden (siehe Kapitel 7.3) – zur Verfügung.



Abbildung 79: Umgestaltung der Oberhoferstraße <sup>112</sup>

## 7.3. Franz Josef-Straße

Die Franz Josef-Straße stellt eine wichtige Verbindungsachse für den Alltagsradverkehr neuer Siedlungsgebiete im Norden dar. Zentrales Ziel ist eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Straßenquerschnitt, die einen wichtigen Beitrag zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl und der Erreichung der Modal Split Ziele liefern.

### 7.3.1. Ausgangslage

- DTVw von 4.120 Kfz/24h laut Kordonenerhebung im September 2022 (südlich der Mitterhofgasse)
- DTV von 2.617 Kfz/24h laut Tempomessungen im Frühjahr 2023 (nördlich der Mitterhofgasse)

<sup>112</sup> Kartengrundlage: Land NÖ, BEV; NÖ Atlas (online)

- DTV von 4.005 Kfz/24h laut Tempomessungen im Frühjahr 2023 (nördlich der Marktgasse)
- hoher Anteil an Geschwindigkeitsübertretungen nördlich der Mitterhofgasse lt. Tempomessungen im Frühjahr 2023 (61 % in Fahrtrichtung Norden und 36 % in Fahrtrichtung Süden)
- Franz Josef-Straße im Radbasisnetz (Stand: 12.01.2023) als Route mit Ausbaubedarf enthalten
- im nördlichen Abschnitt bis zur Mitterhofgasse nahezu durchgehender Längsparkstreifen ostseitig vorhanden, im südlichen Abschnitt variierend (einseitig, beidseitig, teilweise Senkrechtparken)
- keine Radverkehrsanlagen vorhanden (mit Ausnahme im Abschnitt südlich der Alleegasse)
- beidseitig nahezu durchgehend Gehsteige vorhanden (teilweise sehr bzw. zu schmal)
- keine Straßenbäume im nördlichen Abschnitt bis Mitterhofgasse, im südlichen Abschnitt regelmäßige Baumpflanzungen vorhanden

### 7.3.2. Maßnahmen

Für die Franz Josef-Straße (siehe Abbildung 80) werden die nachfolgend angeführten Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Entwurf zur Umgestaltung ist im Anhang (siehe Kapitel 11) ersichtlich.

- (1) Gegenläufige Einbahnführung im Abschnitt Försterweg bis Parkgasse (siehe Abbildung 24) und Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs südlich der Parkgasse bzw. nördlich des Försterweges
- (2) Verkehrsberuhigung durch Verordnung von Tempo 30, Reduktion der Straßenbreite auf der zukünftigen Einbahnstraße auf eine Breite von 4,5 m und Umsetzung regelmäßiger, baulicher Maßnahmen wie Engstellen, Fahrbahnverschwenkungen und Fahrbahnanhebungen
- (3) Nördlich der Parkgasse: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (in Kfz-Fahrtrichtung) bzw. Radfahren gegen die Einbahn (Voraussetzung neben Tempo 30: Reduktion des DTV auf unter 3.000 Kfz/24h erforderlich, um den Radverkehr im Mischprinzip laut RVS 03.02.13 zu führen)
- (4) Südlich der Parkgasse: Führung des Radverkehrs auf einem kombinierten Geh-/Radweg
- (5) Verbreiterung der Gehsteige abschnittsweise empfohlen bzw. erforderlich (siehe Tabelle 5)
- (6) Reduktion der Stellplätze (angrenzender Parkstreifen bei Radfahren gegen die Einbahn laut RVS 03.02.13 nicht empfohlen)
- (7) Flächenentsiegelung (u.a. Rasengitter auf Stellplätzen) und regelmäßige Straßenbäume



Abbildung 80: Umgestaltung der Franz Josef-Straße <sup>113</sup>

<sup>113</sup> Kartengrundlage: Land NÖ, BEV; NÖ Atlas (online)

## 7.4. Mitschastraße

Ziele der Maßnahmen sind eine Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten und eine Attraktivierung des Zu Fußgehens durch verbesserte Querungsmöglichkeiten (Fahrbahnteiler) und Beschattung mittels Begrünung, sowie eine verbesserte Radweginfrastruktur durch Weiterführung des kombinierten Geh- und Radweges. Die Gestaltung der Bushaltestellen bietet Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr.

### 7.4.1. Ausgangslage

- DTVw von 9.052 Kfz/24h laut Kordonenerhebung im September 2022
- vorhandene Bushaltestellen (Oserstraße, Karl Fitzka-Straße) mit Busbuchten und ohne Warteflächen bzw. Fahrgastunterständen für Fahrgäste
- keine Radverkehrsinfrastruktur im Abschnitt Karl Fitzka-Gasse bis Haydngasse
- schmale Gehsteige im nördlichen Abschnitt
- keine Querungsmöglichkeit zwischen Oserstraße und Haydngasse (ca. 270 m)
- keine Straßenbäume im Abschnitt Bahnstraße bis Haydngasse (ca. 410 m)

### 7.4.2. Maßnahmen

Für die Mitschastraße werden im Abschnitt Bahnstraße bis Haydngasse (siehe Abbildung 81) die nachfolgend angeführten Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Entwurf zu einer möglichen Umgestaltung der Mitschastraße ist im Anhang (siehe Kapitel 11) ersichtlich.

- (1) Verordnung von Tempo 30 im Abschnitt Bahnstraße bis Oserstraße aufgrund der zu geringen Gehsteigbreiten im Bestand (Prüfung einer möglichen Verbreiterung des Gehsteiges)
- (2) Lückenschluss im Radverkehrsnetz durch Ergänzung eines kombinierten Geh-/Radweges (westseitig) im Abschnitt Karl Fitzka-Gasse bis Haydngasse (um zusätzliche Querungen für Radfahrer:innen zu vermeiden, wird der kombinierte Geh-/Radweg westseitig – wie südlich der Haydngasse bereits vorhanden – vorgeschlagen)
- (3) Gestaltung der Bushaltestellen nach den Richtlinien für bzw. Anforderungen an zeitgemäße ÖV-Haltestellen (siehe Kapitel 6.3.4) und Verlegung der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Norden zur Kreuzung Oserstraße
- (4) Ergänzung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen auf Höhe der Karl Fitzka-Gasse
- (5) Ergänzung von Straßenbäumen in regelmäßigen Abständen (jeweils zwischen zwei Kfz-Stellplätzen)



Abbildung 81: Umgestaltung der Mitschastraße <sup>114</sup>

<sup>114</sup> Kartengrundlage: Land NÖ, BEV; NÖ Atlas (online)

## 7.5. Lanzendorfer Hauptstraße

Zentrale Ziele der Maßnahmen sind eine Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten und eine verbesserte Querungsmöglichkeit sowie Befahrbarkeit für den Radverkehr.

### 7.5.1. Ausgangslage

- fehlende Radverkehrsinfrastruktur in Richtung Lanzendorf
- abschnittsweise (zu) schmale Gehsteige
- ein Straßenbaum im gesamten Abschnitt (ca. 250 m)

### 7.5.2. Maßnahmen

Für die Lanzendorfer Hauptstraße werden im Abschnitt Industrieparkstraße bis Schricklerstraße (siehe Abbildung 82) die nachfolgend angeführten Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Entwurf zu einer möglichen Umgestaltung der Lanzendorfer Hauptstraße ist im Anhang (siehe Kapitel 11) ersichtlich.

- (1) Ergänzung eines westseitig gelegenen kombinierten Geh-/Radweges bis auf Höhe Lanza (Weiterführung entlang des Lanza in Richtung Altenberg wird empfohlen)
- (2) Reduktion der Fahrbahnbreiten (Entfernung des Abbiegestreifens und der Busbucht)
- (3) Redimensionierung der Kreuzung mit der Grubenmühlstraße (Entfernung des Abbiegestreifens, Reduktion der Kurvenradien)
- (4) Prüfung eines Minikreisverkehrs an der Kreuzung der Mitschastraße mit der Industrieparkstraße
- (5) Optimierung der Bushaltestelle Lanzendorf bei Mistelbach Zayabrücke (Entfernung der Busbucht, Ergänzung eines Fahrgastunterstandes, Ergänzung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen)
- (6) Ergänzung vom Straßenbäumen und Grünflächen

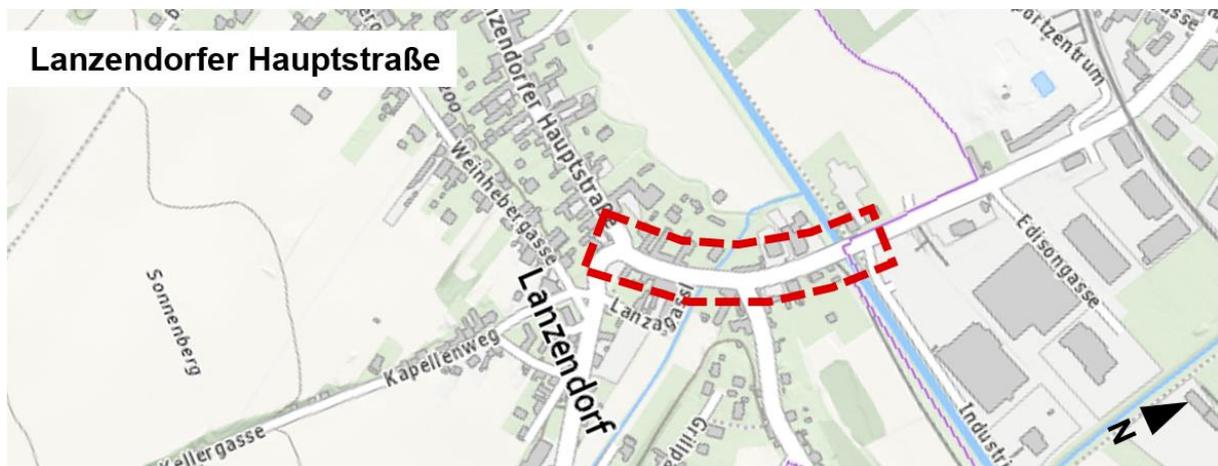


Abbildung 82: Umgestaltung der Lanzendorfer Hauptstraße <sup>115</sup>

<sup>115</sup> Kartengrundlage: Land NÖ, BEV; NÖ Atlas (online)

## 7.6. Ebendorfer Hauptstraße

Ziele der Umgestaltung sind neben der Verkehrsberuhigung, eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr im Straßenquerschnitt sowie eine Aufwertung des Straßenraumes inklusive Begrünung.

### 7.6.1. Ausgangslage

- DTV von 3.000 Pkw-E/24h laut Verkehrskonzept für die Wohnhausanlage Fortuna <sup>116</sup>
- im Bereich der Ebendorfer Hauptstraße sind im Radbasisnetz (Stand: 12.01.2023) folgende Verbindungen mit Ausbaubedarf enthalten: entlang der Ebendorfer Straße in Richtung Zaya, Durchwegung in Richtung Eurovelo 9 auf Höhe Hausnr. 26, Verbreiterung des Geh-/Radweges auf Höhe Hausnr. 53 in Richtung Johann Strauß-Gasse
- nahezu durchgehend einseitiger Längsparkstreifen vorhanden
- keine Radverkehrsinfrastruktur
- beidseitige (zu) schmale Gehsteige vorhanden
- ein Schutzweg als Querungsmöglichkeit vorhanden
- drei bestehende Straßenbäume im gesamten Abschnitt

### 7.6.2. Maßnahmen

Für die Ebendorfer Hauptstraße werden im Abschnitt Ebendorferstraße bis Spielplatz Ebendorf (siehe Abbildung 83) die nachfolgend angeführten Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Entwurf zu einer möglichen Umgestaltung der Ebendorfer Hauptstraße ist im Anhang (siehe Kapitel 11) ersichtlich.

- (1) Verordnung von Tempo 30 (u.a. aufgrund Radverkehr im Mischprinzip und schmaler Gehsteige im Bestand) und bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung entlang des gesamten Straßenabschnitts ab Höhe Spielplatz Ebendorf
- (2) Führung des Radverkehrs – aufgrund begrenzter Querschnittsbreiten – im Mischverkehr auf der Fahrbahn und Aufbringen von Sharrows (Anmerkung: Bei einem DTV von ca. 3.000 Kfz/24h laut Verkehrskonzept WHA Fortuna im Jahr 2020 und der erforderlichen Verordnung von Tempo 30 ist die Führung des Radverkehrs laut RVS 03.02.13 im Mischprinzip möglich.)
- (3) Anbindung an die geplante Radverkehrsinfrastruktur entlang der Ebendorferstraße (siehe Planungen WHA Fortuna)
- (4) Ergänzung von Querungsmöglichkeiten (unter anderem auf Höhe der Schulgasse)
- (5) Platzgestaltung im Kreuzungsbereich mit der Schulgasse (Fahrbahnanhebung in der Schulgasse)
- (6) Optimierung der Bushaltestellen (Entfernung der Busbuchten, Ergänzung von Fahrgastunterständen, Verbesserung der Zugänglichkeit)
- (7) Reduktion der Längsparkstreifen (jedenfalls bei zu geringer Querschnittsbreite)
- (8) Ergänzung von Straßenbäumen und Begrünung

<sup>116</sup> PIRO Plan + Partner; 2021; Verkehrskonzept Wohnhausanlage Fortuna



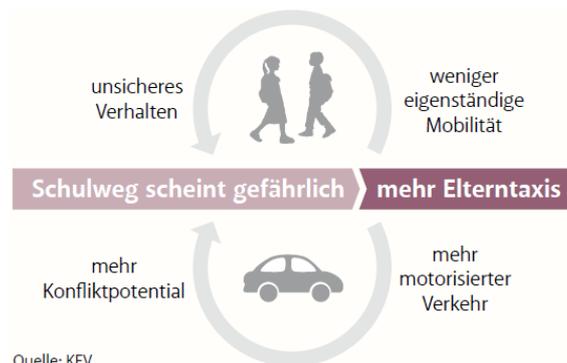
Abbildung 83: Umgestaltung der Ebendorfer Hauptstraße <sup>117</sup>

<sup>117</sup> Kartengrundlage: Land NÖ, BEV; NÖ Atlas (online)

## 7.7. Sicheres Schulumfeld

### 7.7.1. Grundlagen zur Gestaltung des Schulumfeldes

Die RVS 03.04.14 dokumentiert bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Gestaltung eines attraktiven und verkehrssicheren Schulumfeldes. Die Richtlinie ist als Hilfestellung für die Gestaltung von Schulumfeldern (sinngemäß Kindergärten) zu betrachten. Dabei werden als Schulumfeld öffentliche Flächen definiert, welche sich innerhalb von mind. 60 m bis max. ca. 250 m zum Schuleingang befinden. In der Umgebung von Schulen ist das Thema Verkehrssicherheit und Umfeldqualität besonders zu beachten, da vielfach eine Mischung der Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten besteht. Dazu kommen möglicher Zeitdruck und kurzfristige Verkehrsspitzen durch Hol- und Bringdienste mittels Privat-Pkw. Konfliktsituationen entstehen vor allem durch hohes Verkehrsaufkommen (siehe Abbildung 84), schlechte Sichtverhältnisse und hohe Geschwindigkeiten.



Quelle: KfV

Abbildung 84: hohes Verkehrsaufkommen als ein zentrales Problem am Schulweg <sup>118</sup>

Durch temporäres Halten für das Ein- und Aussteigen im Zuge von Hol- und Bringdiensten kann die Sicht vor allem durch geparkte Fahrzeuge am Fahrbahnrand verstellt werden. Mangelhafte Sichtverhältnisse wirken sich unmittelbar auf die Verkehrssicherheit aus: Im verparkten Schulumfeld ereignen sich doppelt so viele Unfälle wie in unverparkten Bereichen. Schon wenige parkende Kraftfahrzeuge können für schlechte Sichtverhältnisse sorgen und somit zu einer Gefährdung von Schüler:innen führen. Als subjektiv empfundene Konflikte werden in erster Linie das Parken vor der Schule, Kreuzungen und Querungen sowie die Zufahrten zur Schule genannt (siehe Abbildung 85).

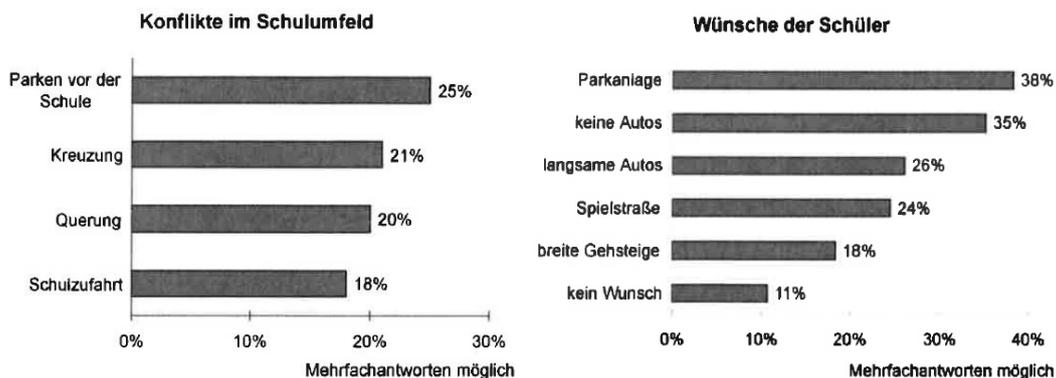


Abbildung 85: Subjektiv empfundene Konflikte (links) und Wünsche bezüglich der Schulumgebung (rechts) <sup>119</sup>

Neben baulichen bzw. rechtlichen Maßnahmen können Information, Beratung und begleitende Maßnahmen entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld beitragen und die Wirksamkeit anderer gesetzter Maßnahmen unterstützen (z.B. Mobilitätsmanagement (siehe auch Kapitel 9) für Bildungseinrichtungen, Pedibus, Velobus, Schulwegpläne, etc.). <sup>120</sup>

<sup>118</sup> Land Tirol, Abteilung Mobilitätsplanung; 2022; Sicheres Schulumfeld

<sup>119</sup> FSV; 2016; RVS 03.04.14, Gestaltung des Schulumfeldes

<sup>120</sup> Land Tirol, Abteilung Mobilitätsplanung; 2022; Sicheres Schulumfeld

### 7.7.2. Maßnahmen: Landwirtschaftliche Fachschule und HTL

In Abbildung 86 sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Gestaltung eines sicheren Schulumfeldes bzw. Schulweges zur landwirtschaftlichen Fachschule und HTL Mistelbach ersichtlich.

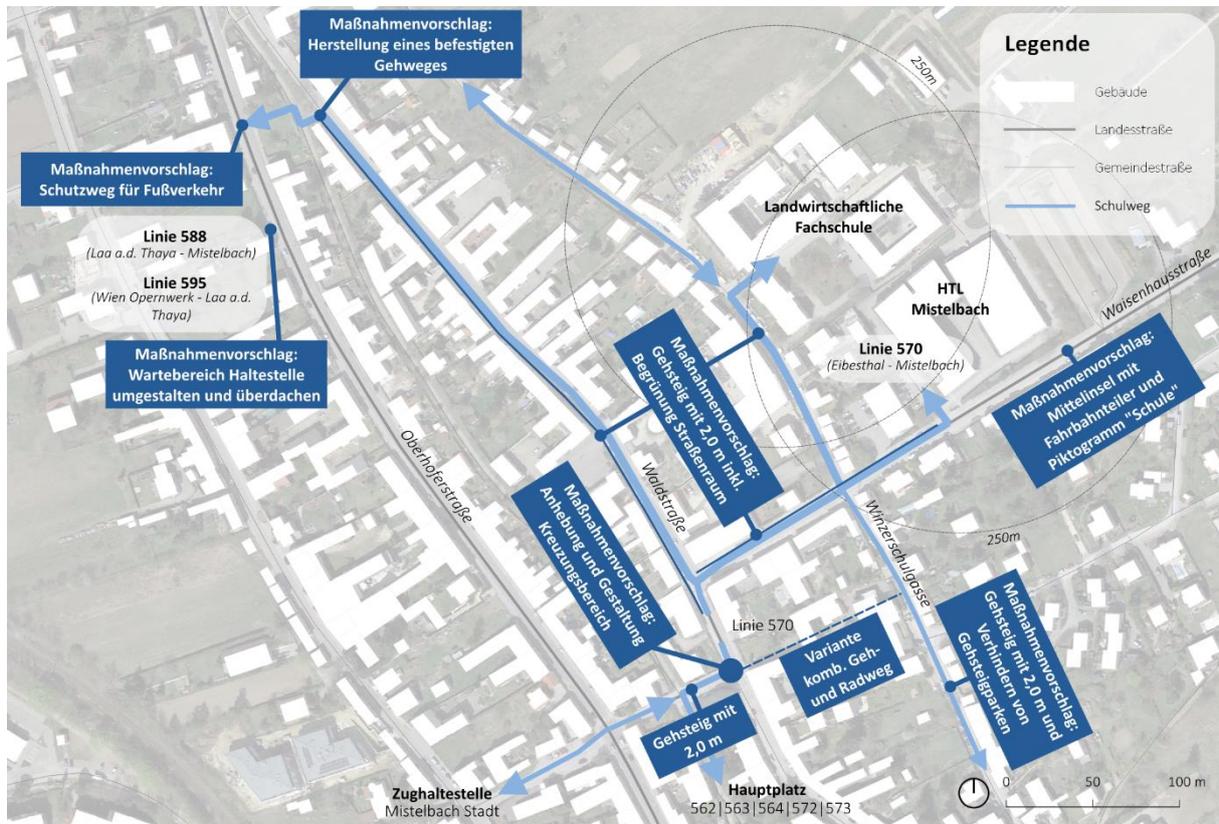


Abbildung 86: Sicheres Schulumfeld – Landwirtschaftliche Fachschule und HTL

Die in Abbildung 86 als Schulwege gekennzeichneten Straßenzüge dienen der Abwicklung des Verkehrs von und zu Bildungseinrichtungen. Wichtige Orte sind neben den Schulgebäuden die Zughaltestelle sowie die Bushaltestellen. Die Schulwege sind adäquat für aktive Mobilität zu gestalten. Für die Winterschulgasse wird vor allem im Bereich des MAMUZ Museums ostseitig ein Auflösen des Parkstreifens sowie eine Umgestaltung zu Aufenthaltsflächen bzw. eine Begrünung der Flächen empfohlen.

### 7.7.3. Maßnahmen: BORG, Volksschule, Polytechnische Schule und Mittelschule

In Abbildung 87 sind die Maßnahmen zur Gestaltung eines sicheren Schulumfeldes bzw. Schulweges zum BORG, zur Volksschule, zur Polytechnischen Schule und zur Mittelschule Mistelbach ersichtlich.

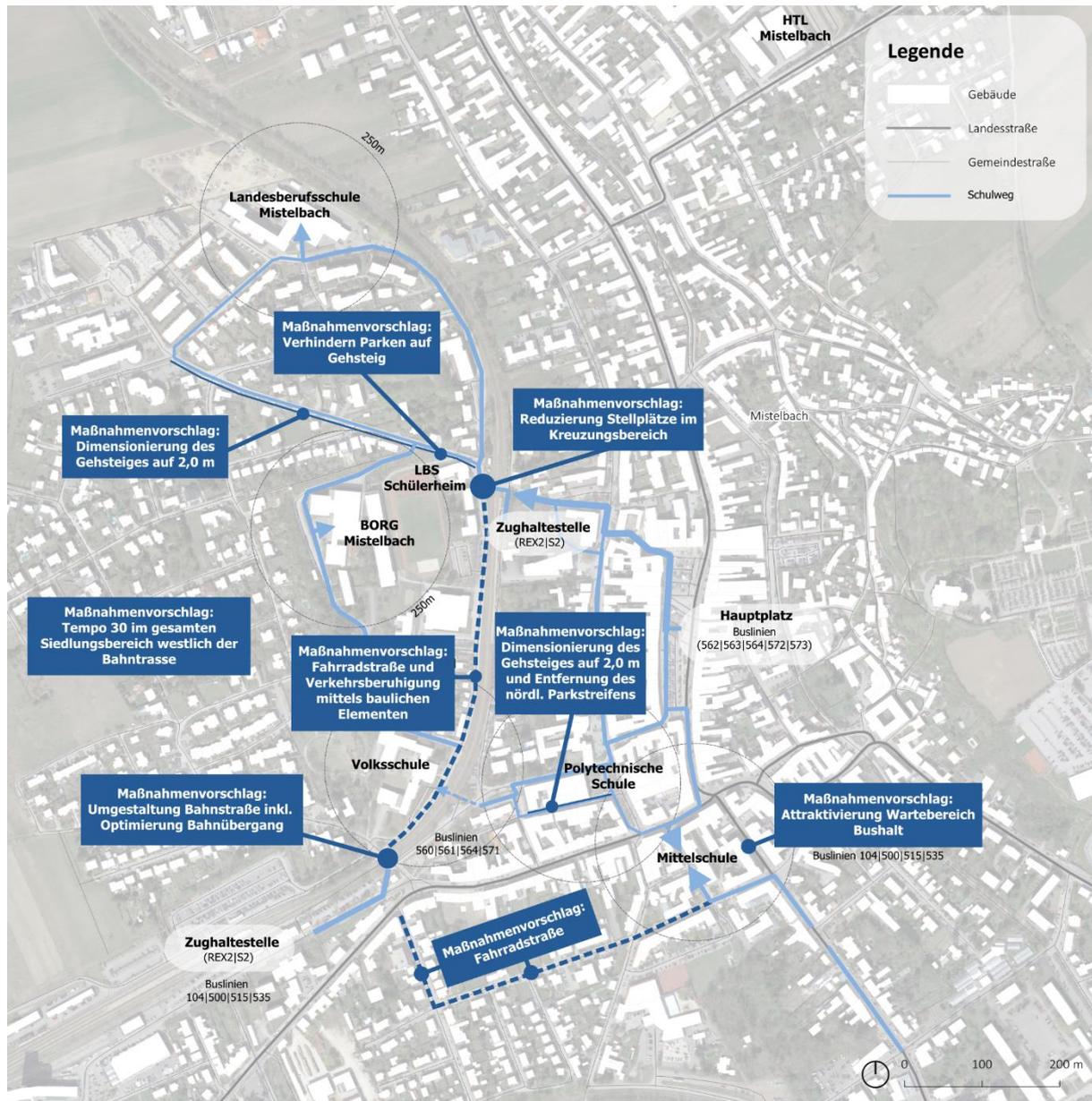


Abbildung 87: Sicheres Schulumfeld – BORG, Volksschule, Polytechnische Schule und Mittelschule

#### Maßnahmen entlang der Bahnzeile

Zur Verkehrsberuhigung auf der Bahnzeile werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Verordnung einer Fahrradstraße und Ermöglichung der Durchfahrt für Kfz (seit der 33. StVO-Novelle im Oktober 2022 kann die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr erlaubt werden)<sup>121</sup>
- Fahrbahnverschwenke mittels Baumpflanzungen, Pflanzentrögen und wechselseitigen Parkstreifen
- Anbringen großer Piktogramme, welche auf die Fahrradstraße hinweisen (siehe Abbildung 52)

#### Maßnahmen entlang der Oserstraße

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Oserstraße sind in Abbildung 26 ersichtlich.

<sup>121</sup> Radlobby; online (<https://www.radlobby.at/33-stvo-novelle>); Abruf Mai 2023

### 7.7.4. Good Practice-Beispiele für die Gestaltung des Schulumfeldes



Abbildung 88: Good Practice-Beispiele für die Gestaltung des Schulumfeldes <sup>122</sup>



Abbildung 89: Fußgängerzone vor der VS Klosterneuburg (Anton Bruckner-Gasse) <sup>123</sup>

<sup>122</sup> BMVIT; 2015; Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld / Land Tirol, Abteilung Mobilitätsplanung; 2022; Sicheres Schulumfeld

<sup>123</sup> Google Maps; Abruf September 2022

## 7.8. Barrierefreie Straßenraumgestaltung

Bei der Gestaltung des Straßenraumes sind die Anforderungen mobilitäts- und sinneseingeschränkter Personen besonders zu berücksichtigen. Darunter fallen bewegungseingeschränkte und sinnesbehinderte Personen sowie Personen, die Kinder oder ältere Menschen begleiten oder Lasten tragen. Diese Personengruppen sind speziell auf einen barrierefrei nutzbaren Raum angewiesen. Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass er ohne besondere Erschwernisse und ohne fremde Hilfe benutzt werden kann.<sup>124</sup> Dabei ist durchgängige Barrierefreiheit im System herzustellen, das heißt:<sup>125</sup>

- zeitlich durchgängig (außerhalb der Betriebszeit, Baustellenzeit, Winterdienst, Störfall, etc.)
- räumlich durchgängig (im Fahrzeug, in der Station, im öffentlichen Raum, in öffentlichen Gebäuden, etc.)
- logisch (sprachunabhängig, kognitiv leicht verständlich, selbsterklärend, einheitlich, etc.)
- ausfallsicher (auch ohne Strom funktionierend)

### 7.8.1. Zentrale Anforderungen an den barrierefreien Straßenraum

#### Erschließung und Gestaltung

In der RVS 02.02.36 werden folgende Aspekte als wesentlich angeführt:

- Breitenbedarf: Die Gehsteigbreite ist so auszuführen, dass zwei Erwachsene behinderungsfrei aneinander vorbeigehen können. Bewegungs- und sinnesbehinderte Personen haben einen erhöhten Breitenbedarf. Bei Personen mit Gepäckstücken, Kleinkindern an der Hand oder Kinderwagen beträgt der Breitenbedarf bis zu 1,5 m.
- Wegführung: Es sind kurze und direkte Wege vorzusehen, in regelmäßigen Abständen ist ein Wechsel der Straßenseite zu ermöglichen.
- Sichtverhältnisse, Einsehbarkeit, Beleuchtung und Akustik
- Leblichkeit / soziale Kontrolle
- Oberflächenbeschaffenheit: Bevorzugt sind Asphalt, gesägte Natursteinplatten, Verbundpflaster oder Betondecken einzusetzen. Eine Fugenbreite bei Pflastersteinen von über 2 cm ist zu vermeiden. Sehbehinderte Personen dürfen durch Belagswechsel nicht in die Irre geführt werden. Bei einem Gefälle über 5 % sind Maßnahmen zur Erhöhung der Oberflächengriffigkeit zu setzen.

#### Bauliche Ausbildung der Randsteine

Hohe Randsteine stellen für ältere Menschen, Rollstuhlfahrer:innen oder Personen mit Kindern beim Überqueren der Fahrbahn unüberwindbare Hindernisse dar. Andererseits ist für Sehbehinderte aus Sicherheitsgründen eine Orientierungsmöglichkeit herzustellen. An Stellen, wo Fußgänger:innen queren, sind daher Fahrbahnanhebungen oder Gehsteigabsenkungen vorzusehen. Als geeigneter Kompromiss zwischen den einzelnen Nutzergruppen ist eine Randsteinkante in der Höhe von 3 cm, welche blinden Personen als Tastleiste dient, anzusehen.<sup>126</sup>

#### Beleuchtung und Sichtbarkeit

Durch verschiedene Parameter (Verkehrsaufkommen, Anlageverhältnisse, subjektive Sicherheit, etc.) wird die Beleuchtungskategorie definiert, welche die lichttechnischen Mindestanforderungen für die zu errichtende Anlage liefert. Entlang von Fußgängerachsen, insbesondere bei hoher Frequenz durch mobilitätseingeschränkte Personen, ist auf verbesserte Ausleuchtungen zu achten. Die Führung des Fußverkehrs ist durch lichttechnische Gestaltungen hervorzuheben. Abschattung durch Grünbewuchs ist zu vermeiden.<sup>127</sup>

<sup>124</sup> FSV; 2010; RVS 02.02.36, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum

<sup>125</sup> Emberger; 2016; Ringvorlesung Öffentlicher Verkehr, Barrierefrei im öffentlichen Raum

<sup>126</sup> FSV; 2010; RVS 02.02.36, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum

<sup>127</sup> FSV; 2010; RVS 02.02.36, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum

## Störungen der Gehbereiche

Im öffentlichen Raum können Störungen durch unterschiedliche Objekte (Warenausräumungen, Bänke, Bäume, Verkehrsschilder, Fahrradständer, Briefkästen, etc.) verursacht werden (siehe Abbildung 26). Zu den Behebungen dieser Störungen sind unter anderem folgende Maßnahmen<sup>128</sup> zu berücksichtigen:

- Positionierung von Warenausräumungen, Zeitungsständern, etc. in Längsrichtung entlang der Gebäudefront
- Sicherstellung der Tastbarkeit mit dem Blindenstock
- Anordnung der Verkehrsschilder, Masten, Poller, Radabstellanlagen, etc. außerhalb der direkten Bewegungsachsen (z.B. Aufstellung von Müllsammelbehältern in Parkstreifen)
- Aufstellung von Sitzbänken mit Rücken- und Armlehnen in ausreichender Anzahl (u.a. für gebrechliche Personen)
- Sichtbarmachung von Pollern/Masten durch leuchtkräftige Folien

## Wunschgehliniten

Die direkte Führung der Fußgänger:innen ist bei der Planung zentral, vor allem zentrale Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Ärztezentren, Sporteinrichtungen, Nahversorgungsanlagen, etc. sind auf kurzem Wege anzubinden. Bei Führungen abseits des Straßennetzes (Durchgänge, Parkwege, etc.) sind entsprechende Wegweiser vorzusehen. Schutzwege sind möglichst in Fortsetzung der Gehsteige anzuordnen. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse, Verkürzung der Querungsweiten und Erweiterung der Auftrittflächen für wartende Fußgänger:innen sind Gehsteigvorziehungen vorzusehen.<sup>129</sup>

### 7.8.2. Orientierung und Leitsysteme

Je nach Personengruppe kommen unterschiedliche (visuelle, taktile, akustische) Leitsysteme zum Einsatz (siehe Abbildung 90). Die Leitsysteme sind im Verkehrsbereich, in öffentlichen Gebäuden, in Verkehrsbauwerken und im Wegenetz von Grünanlagen systemisch durchgängig einzurichten.<sup>130</sup>

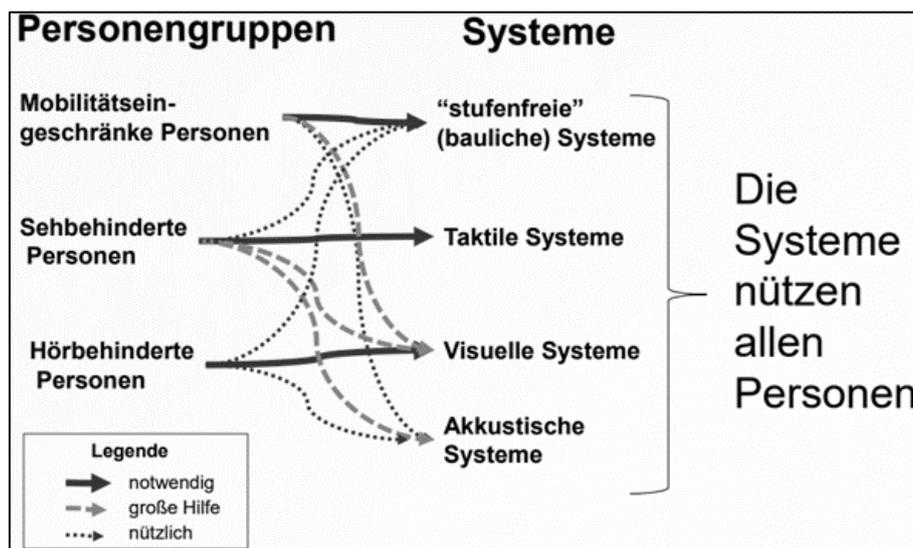


Abbildung 90: Leitsysteme für Barrierefreiheit<sup>131</sup>

<sup>128</sup> FSV; 2010; RVS 02.02.36, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum

<sup>129</sup> FSV; 2010; RVS 02.02.36, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum

<sup>130</sup> FSV; 2010; RVS 02.02.36, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum

<sup>131</sup> Emberger; 2016; Ringvorlesung Öffentlicher Verkehr, Barrierefrei im öffentlichen Raum

## 7.9. Flächenentsiegelung und Begrünung

### 7.9.1. Ausgangslage

In Abbildung 91 sind Hitzeinseln und die Baumbestände entlang der Hauptstraßen in Mistelbach ersichtlich.

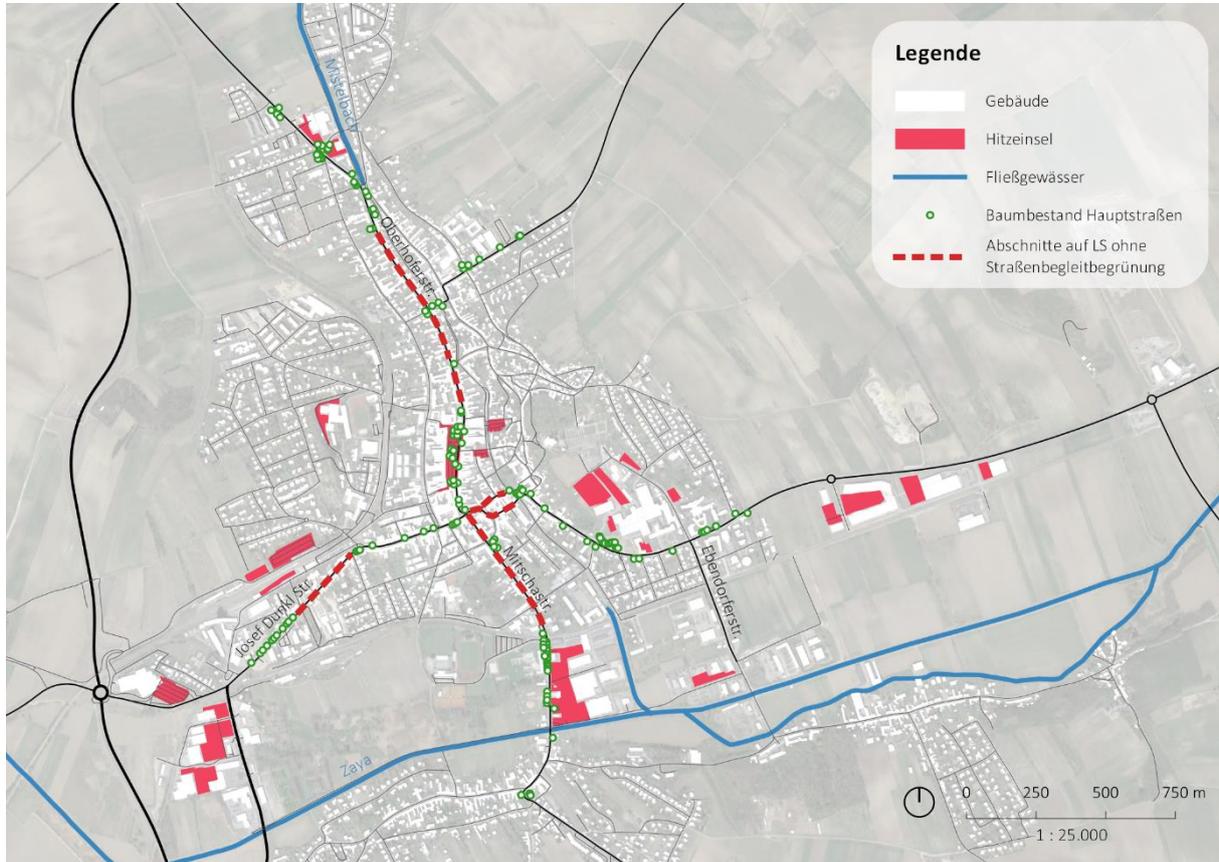


Abbildung 91: Hitzeinseln und Straßenbäume entlang von Landesstraßen im Zentrum von Mistelbach



Abbildung 92: Fehlende Straßenbäume in der Ebendorferstraße (links)<sup>132</sup> / Fehlende Begrünung und hoher Versiegelungsgrad am Interspar-Parkplatz (rechts)<sup>133</sup>

<sup>132</sup> Google Maps; online; Abruf März 2023

<sup>133</sup> Google Maps; online; Abruf März 2023



### Wirkungen großkroniger Bäume im Straßenraum

Um eine durchgehende Beschattung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu erreichen, sind Straßenbäume in regelmäßigen Abständen zu setzen, damit eine durchgehende Baumkrone entsteht. So können am Parkstreifen ca. alle 12 m Bäume ergänzt und dazwischen jeweils zwei Pkw in Längsparkordnung abgestellt werden. Empfohlen werden Bäume mit breiter Baumkrone, welche im Straßenraum zusätzlich eine optische Fahrbahneinengung und verkehrsberuhigende Wirkung erzeugen (siehe Abbildung 94).



Abbildung 94: Wirkung beidseitiger, großkroniger Straßenbäume mit breiter Baumkrone im Straßenraum <sup>137</sup>

### Baumpflanzungen nach Schwammstadt-Prinzip

Straßenbäume sind nach dem Schwammstadt-Prinzip (siehe Abbildung 95) zu setzen. Dabei wird der Wurzelraum unter befestigten Flächen erweitert und mit einer Schicht aus grobkörnigem Schotter sowie feineren, wasserspeichernden Materialien angelegt. Das Regenwasser kann über die Baumscheiben bzw. Einlaufschächte in die Schotterschicht ablaufen. Dort können Bäume das Wasser besser speichern und zurückhalten – mit dem Effekt, dass Überflutungen bei Starkregen abgeschwächt werden und den Bäumen in Trockenperioden Wasser zur Verfügung steht.

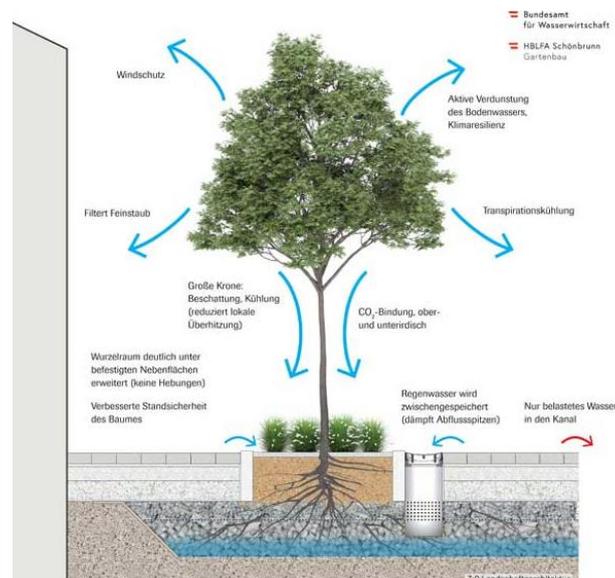


Abbildung 95: Baumpflanzungen nach dem Schwammstadt-Prinzip <sup>138</sup>

<sup>137</sup> 3:0 Landschaftsarchitektur; 2019; Grätzl-Oase Langenzersdorf

<sup>138</sup> 3:0 Landschaftsarchitektur; online (<https://www.wien.gv.at/umwelt/cooleswien/schwammstadt.html>); Abruf Februar 2021

### 7.9.3. Begrünung von Parkplätzen

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Festlegung von Vorgaben für die Begrünung zukünftig errichteter bzw. zu sanierender Parkplätze. Laut NÖ Raumordnungsgesetz §30, Abs. 22 kann das Ausmaß von Begrünungsmaßnahmen auf betrieblichen oder privaten Abstellanlagen im Bebauungsplan für Bauland festgelegt werden.
- Prüfung der nachträglichen Begrünung von Parkplätzen bei Supermärkten und Wohnanlagen
- Umgestaltung und Begrünung der P&R-Anlage beim Bahnhof

#### Handlungsempfehlungen aus dem Forschungsprojekt „Klimafitte Parkplätze“

Im Forschungsprojekt „Klimafitte Parkplätze“, welches von der Niederösterreichischen Wohnbauforschung gefördert und im Jahr 2020 veröffentlicht wurde, sind Handlungsempfehlungen zur Reduktion der Versiegelung von Parkplätzen enthalten. Konkret liefert der Leitfaden Umsetzungsvorschläge für Kfz-Abstellflächen des Flächentyps F2 (laut ÖWAV-Klassifizierung der Flächentypen in Abhängigkeit der möglichen Belastung mit Inhaltsstoffen oder Niederschlagsabflüssen):

- Parkplätze für Pkw mit maximal 20 Stellplätzen bzw. 400 m<sup>2</sup> (Abstellfläche inkl. Zufahrt)
- Parkplätze mit mehr als 20 und maximal 75 Stellplätzen bzw. 2000 m<sup>2</sup> (Abstellfläche inkl. Zufahrt) mit nicht häufigem Fahrzeugwechsel (Wohnhausanlagen, Mitarbeiterparkplätze bei Betrieben, Park&Ride-Anlagen und Parkplätze mit ähnlich geringem Fahrzeugwechsel)

In den Handlungsempfehlungen des Forschungsprojektes werden die in Tabelle 13 ersichtlichen Vorgaben genannt. Des Weiteren sind konkrete Umsetzungsvorschläge (siehe Abbildung 96) für versickerungsfähige Oberflächenbefestigungen für Kfz-Abstellflächen bei Wohnbauten enthalten.

Zu Planungsbeginn bereits eine Reduktion der Kanalisation zugunsten sickertfähiger Flächen mitbedenken.
Aufgrund des Albedo-Wertes ist es sinnvoll helle Farben bei den Oberflächen zu verwenden.
Die Fahrspur wird asphaltiert.
Eine Eignungsprüfung des Untergrunds bzw. Baugrunds auf ausreichende Versickerung mittels Baugrundgutachtens ist zu gewährleisten. Gegebenenfalls ist eine Drainagierung vorzusehen.
Pro 4 Kfz-Abstellflächen soll je 1 Baum gepflanzt werden.
Um das Betreten der Sickermulden zu verhindern und so die Funktionsfähigkeit langfristig zu erhalten, ist eine Bepflanzung mit niedrigen krautigen Blütenpflanzen und/oder Gräsern vorzusehen.
Wenn dahinter eine Grünfläche anschließt, ist eine Baumpflanzung nach Möglichkeit in Form einer geschlossenen Baumallee oder Heckenanlage mit Großsträuchern, vorzusehen.

Tabelle 13: Generelle Handlungsempfehlungen für klimafitte Parkplätze (Flächentyp F2) <sup>139</sup>

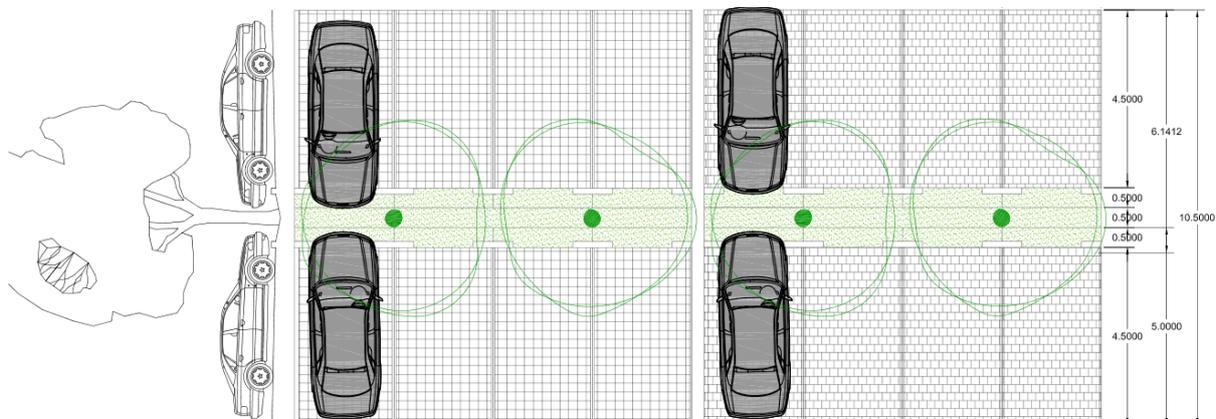


Abbildung 96: Umsetzungsbeispiel – Verkürzte Kfz-Abstellfläche mit angrenzenden begrüntem Sickerstreifen <sup>140</sup>

<sup>139</sup> Natur im Garten Service GmbH, grünplan gmbh; 2020; Klimafitte Parkplätze – Durch Entsiegelung der sommerlichen Hitze entgegensteuern

<sup>140</sup> Natur im Garten Service GmbH, grünplan gmbh; 2020; Klimafitte Parkplätze – Durch Entsiegelung der sommerlichen Hitze entgegensteuern

## 7.9.4. Maßnahmen zur Flächenentsiegelung

### Versickerungsfähige Kfz-Abstellflächen

Um dem Trend der Bodenversiegelung entgegenzuwirken wird die Ausführung von Kfz-Abstellflächen mittels versickerungsfähiger Oberflächenbefestigungen (siehe Abbildung 97) empfohlen. Im von der Niederösterreichischen Wohnbauforschung geförderten Projekt „Klimafitte Parkplätze“ aus dem Jahr 2020<sup>141</sup> wurden konkrete Umsetzungsvorschläge für versickerungsfähige Oberflächenbefestigungen ausgearbeitet.



Abbildung 97: Pkw-Stellplätze mittels Rasengittersteinen<sup>142</sup>

### Vereinfachter Straßenquerschnitt für zukünftige Siedlungsstraßen

Für zukünftige Siedlungsstraßen wird das Konzept des vereinfachten Straßenquerschnitts mit möglichst wenig Flächenversiegelung (siehe Abbildung 36) empfohlen.

### Rückbau überdimensionierter Querschnitte und Knotenpunkte

Überdimensionierte Straßenabschnitte und Knotenpunkte sind bezüglich eines möglichen Rückbaus (Reduktion von Fahrstreifen, Abbiegestreifen, etc.) zu prüfen.

<sup>141</sup> Natur im Garten Service GmbH, grünplan GmbH; 2020; Klimafitte Parkplätze – Durch Entsiegelung der sommerlichen Hitze entgegensteuern

<sup>142</sup> FSV; 2011; RVS 03.04.11, Gestaltung öffentlicher Räume in Siedlungsgebieten

## 8. Handlungsfeld 5: Parken und Stellplatzverordnung in Mistelbach

### 8.1. Reduktion der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum

#### 8.1.1. Auslastung der Pkw-Stellplätze im Zentrum von Mistelbach

Die durchschnittliche Auslastung bei der an einem Werktag (jeweils höher als am ebenfalls erhobenen Samstag) im September und Oktober 2022 durchgeführten Parkraumerhebung variiert je nach Erhebungszone zwischen 52 und 89 % (siehe Tabelle 14).

Zone	Durchschn. Auslastung	Max. Auslastung	Stellplätze ges.
Parkplatz am Hauptplatz (Nord)	66 %	81 %	43
Parkplatz am Hauptplatz (Süd)	82 %	88 %	93
Parkplatz Franz Josef-Straße / Alleegasse	81 %	100 %	40
Parkplatz Sporthalle Mistelbach	52 %	90 %	42
Parkplatz Franz Josef-Straße / Parkgasse	53 %	91 %	34
Parkplatz Grüne Straße / Bruderhofgasse	89 %	100 %	88
Parkplatz Gartengasse / Oserstraße	80 %	99 %	83
Hafnerstr., Hauptplatz, Oberhoferstraße	67 %	78 %	41
Josef Dunkl-Straße, Bahnstraße	71 %	86 %	58
Franz Josef-Straße	56 %	78 %	64

Tabelle 14: freie Stellplätze bei Maximalauslastung laut durchgeführter Parkraumerhebung am Werktag

#### 8.1.2. Reduktion der Stellplätze zugunsten von Fuß-/Radverkehr und Aufenthaltsqualität

Aus der Parkraumerhebung ist ersichtlich, dass es aufgrund der häufig geringen Auslastung Potentiale zur Umgestaltung gibt. Für jene Parkplätze und Straßenabschnitte, in welchen die durchschnittliche Auslastung unter 75 % liegt, werden Maßnahmen empfohlen. Eine Reduktion der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum schafft Flächen für den Fuß- und Radverkehr, für die mit Blick auf den Klimawandel erforderliche Begrünung sowie für Aufenthaltsräume wie beispielsweise Schanigärten, Sitzbänke oder Parklets (siehe Abbildung 98).



Abbildung 98: Parklets zur rasch umsetzbaren Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum <sup>143</sup>

<sup>143</sup> Magistrat der Stadt Salzburg; online (<https://stadt-salzburg.at/parklets/>); Abruf Mai 2023

## 8.2. Parkraumbewirtschaftung und Ausweitung der Kurzparkzonen

### 8.2.1. Ausgangslage

In Mistelbach sind aktuell für einige Bereiche Kurzparkzonen ausgewiesen, diese sind in Bericht 1 ersichtlich. Das Fahrzeug kann in diesen Kurzparkzonen gebührenfrei für eine Dauer von zwei bzw. drei Stunden abgestellt werden. Parkuhren sind kostenlos erhältlich.<sup>144</sup>

#### Auswirkungen von Kurz- bzw. Dauerparken

Durch Dauerparken werden vorhandene Stellplätze im öffentlichen Raum von wenigen Fahrzeugen über einen langen Zeitraum genutzt. Dies ist unter anderem anhand der Ergebnisse der Parkraumerhebung ersichtlich (siehe Abbildung 99). In den Erhebungszonen C, E und F (alle keine Kurzparkzonen) ist der Anteil der Parkdauer, der mind. 120 Minuten parkenden Fahrzeuge, mit 92 %, 96 % und 84 % jeweils deutlich höher als in den erhobenen Kurzparkzonen.

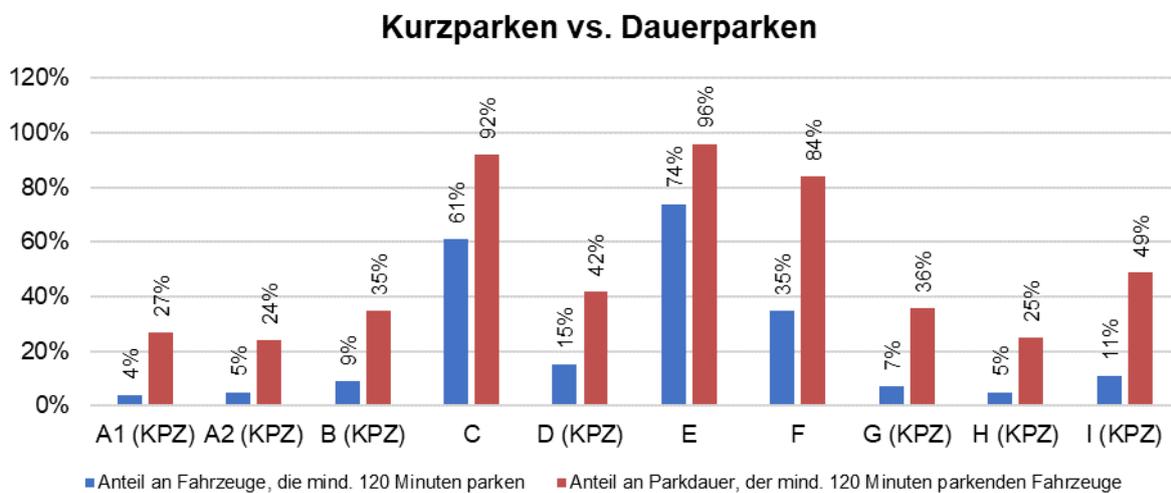


Abbildung 99: Kurzparken vs. Dauerparken (Ergebnisse der Parkraumerhebung, Werktag)

#### Bereitschaft für Parkgebühren laut Kundenbefragung

Bei der im Herbst 2022 durchgeführten Kundenbefragung wurde die Bereitschaft für Parkgebühren im Zentrum abgefragt. Ungefähr 59 % der Befragten (n=75) waren dagegen, ca. 41 % für das Einheben von Parkgebühren. Bei der Höhe der Gebühren pro einer Stunde Parkdauer (nach kostenloser erster Stunde) wurden folgende Antworten gegeben:

- bis 1 €: 30 %
- mehr als 1 € / bis 2 €: 53,3 %
- mehr als 2 €: 16,7 %

### 8.2.2. Einführung von Parkgebühren in der Kurzparkzone „Zentrum“

Für die Kurzparkzone „Zentrum“ wird zukünftig die Einhebung von Parkgebühren empfohlen. Nach einer kostenlosen ersten Stunde werden Gebühren von 0,5 € pro weiterer angefangener halber Stunde vorgeschlagen. Für den Fall der Errichtung einer Tiefgarage (siehe Kapitel 7.1) sind für das Parken in der Tiefgarage ebenfalls Gebühren einzuheben.

<sup>144</sup> Stadtgemeinde Mistelbach; online ([https://www.mistelbach.at/shops-gastro-tourismus/news-detail/artikel/kurzparkzonen-in-mistelbach/?no\\_cache=1&cHash=c01aa5f93a4f58be78be053250a7f4c9](https://www.mistelbach.at/shops-gastro-tourismus/news-detail/artikel/kurzparkzonen-in-mistelbach/?no_cache=1&cHash=c01aa5f93a4f58be78be053250a7f4c9)); Abruf Mai 2023

### 8.2.3. Ausweitung der Kurzparkzonen

Es wird empfohlen, das Siedlungsgebiet westlich der Bahntrasse bei der Bahnhaltestelle in Mistelbach als Kurzparkzone auszuweisen, wie dies bereits im „Verkehrskonzept Mistelbach – Weiterführung 2006“ empfohlen wurde (siehe Abbildung 100). Ausnahmen für Anrainer:innen und Lehrkräfte beim Bundesschulzentrum sind zu berücksichtigen.



Abbildung 100: Vorgeschlagene Kurzparkzone westlich der Bahntrasse <sup>145</sup>

<sup>145</sup> Snizek + Partner OEG; 2007; Verkehrskonzept Mistelbach – Weiterführung 2006

### 8.3. Anpassung der Stellplatzverordnung

#### 8.3.1. Ausgangslage

##### Bebauungsvorschriften für Mistelbach

In § 11, Abs. 1 der NÖ Bautechnikverordnung ist für Wohngebäude eine Mindestanzahl von einem Stellplatz pro Wohnung vorgesehen. Der Gemeinderat kann laut NÖ Bauordnung, § 63, Abs. 2 in einer eigenen Verordnung eine abweichende Anzahl an zu errichtenden Kfz-Stellplätzen festlegen, wenn es der örtliche Bedarf, insbesondere in stark verdichteten Siedlungsbereichen, erfordert. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für die Stellplatzverpflichtung in Niederösterreich sind in Tabelle 15 ersichtlich. Für Mistelbach sind die Vorgaben zur Mindestanzahl von Kfz-Abstellflächen in den Bebauungsvorschriften der Stadtgemeinde ersichtlich (siehe Abbildung 101).

<b>Nieder- österreich</b>	NÖ ROG	§ 30 Abs. 2 Z 10	Mögliche Inhalte des Bebauungsplans (Lage, Ausmaß, von VO abweichende Anzahl)
	NÖ BO	§ 63 Abs. 1-7 § 63 Abs. 8	Herstellung von Abstellanlagen für Kfz Ausnahmeermächtigung für Gemeinden in Zentrumszonen
	NÖ BTV	§ 11	Mindestanzahl von Abstellanlagen für Kfz für verschiedene Vorhaben
	NÖ Kleingartengesetz	§ 6 Abs.5	Zulässigkeit von Abstellanlagen für Kfz in Kleingartenanlagen

Tabelle 15: Rechtliche Grundlagen zur Stellplatzverpflichtung in Niederösterreich <sup>146</sup>

**Mindestanzahl von Kfz- Abstellplätzen:**

Mindestanzahl von Stellplätzen für Personenkraftwagen im Sinne der §§ 63(1) NÖ Bauordnung 2014 i.d.g.F bzw. §30(2) NÖ Raumordnungsgesetz 2014 i.d.g.F.:

**e1)** Bei Neuerrichtung von Wohngebäuden, oder wenn zusätzlich Wohneinheiten errichtet werden, sind in der Widmung  
Bauland – Kerngebiet 1,5 Stellplätze  
Bauland – Wohngebiet 2,0 Stellplätze  
Bauland – Agrargebiet 2,0 Stellplätze bzw.  
Bei Gebieten mit dem Zusatz „Altortgebiet 1,0 Stellplätze  
pro neuer Wohneinheit für Personenkraftwagen zu errichten.

**e2)** Bei Errichtung / Schaffung von zusätzlichen Wohneinheiten durch Zu- /Umbau im untergeordneten Verhältnis zur Kubatur des Bestandsgebäudes kann ebenfalls der Faktor 1,0 herangezogen werden.

**e3)** Für Wohngebäude ab 4 Wohneinheiten gilt zusätzlich:

Bei fußläufiger Entfernung des Hauseinganges / Stiege von weniger als 500 m zur nächsten Schnellbahnhaltestelle, für Wohnungen unter 60 m<sup>2</sup> Nutzfläche und im Bauland – Kerngebiet mit dem Zusatz „Zentrumszone“ kann der Faktor um jeweils 0,25 bis zum Mindestfaktor von 1,0 abgemindert werden.

**e4)** Bei der Errichtung von zumindest einem zusätzlichen Fahrradabstellplatz/Wohneinheit darf die Mindestanzahl der Kfz-Stellplätze um den Faktor 0,25 weiter abgemindert werden, wobei der Mindestfaktor von 1,0 dann nicht unterschritten werden darf. Voraussetzung dafür ist, dass die zusätzlichen Fahrradabstellplätze in einem Gebäude/teil nicht höhenversetzt errichtet werden.

Die so ermittelte Mindestanzahl der Stellplätze für das Bauvorhaben ist auf ganze Zahlen aufzurunden.

Abbildung 101: Mindestanzahl von Kfz-Abstellplätzen (Auszug Bebauungsvorschriften Mistelbach) <sup>147</sup>

#### Studie zum Stellplatzregulativ in Niederösterreich

Eine im Jahr 2018 durchgeführte Studie zum Stellplatzregulativ kommt zum Schluss, dass das Instrument von den Gemeinden nicht oder nicht ausreichend angewandt wird und eine Chance zur Steuerung des Verkehrs überwiegend ungenutzt bleibt. Aktuell werden vorwiegend Mindestwerte vorgegeben, diese können bei einer über dem Bedarf liegenden zu errichtenden Stellplatzanzahl zu (unnötigen) Mehrkosten und erhöhten Flächenbedarf führen. Nachverdichtung und Innenentwicklung (zentrale siedlungspolitische Ziele) werden aufgrund der Stellplatzverpflichtung schwieriger, teurer (wegen der Ausgleichsabgabe) oder gänzlich unmöglich. Die Bereitstellung von Stellplätzen trägt, wenn ein zu hohes und günstiges Angebot vorhanden ist, nicht zu den verkehrspolitischen Zielen und einer Verkehrsreduktion bei. <sup>148</sup> Aufbauend auf die im Jahr 2018 veröffentlichte Studie über das Stellplatzregulativ in Niederösterreich wurde vom St. Pöltener Gemeinderat im April 2019 die bestehende Verordnung aktualisiert. Der Stellplatzschlüssel wurde maßgeblich durch die ÖV-Güteklassen beeinflusst und mit Aspekten der Zentralität und Siedlungsdichte mittels GIS-Analysen verschnitten. Das Ergebnis ist ein 4-Zonen-Modell mit lageabhängigem Stellplatzschlüssel. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze wurde in umgekehrter Analogie in den zentralen Zonen mit besserer ÖV-Erschließung erhöht. <sup>149</sup>

<sup>146</sup> Kanonier, Weninger; 2018; Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“

<sup>147</sup> Stadtgemeinde Mistelbach; online ([https://www.mistelbach.at/fileadmin/bilder/vielservice/bauen\\_-\\_planen\\_-\\_raum/planen/Bebauungsvorschriften.pdf](https://www.mistelbach.at/fileadmin/bilder/vielservice/bauen_-_planen_-_raum/planen/Bebauungsvorschriften.pdf)); Abruf März 2023

<sup>148</sup> Kanonier, Weninger; 2018; Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“

<sup>149</sup> ÖROK; online ([https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user\\_upload/O\\_\\_ROK-Broschuere\\_Heft\\_10\\_O\\_\\_V-Gu\\_\\_teklassen.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/O__ROK-Broschuere_Heft_10_O__V-Gu__teklassen.pdf)); Abruf März 2023

### 8.3.2. Anpassung der Stellplatzverordnung

#### Koppelung der Stellplatzverordnung an die ÖV-Güteklassen

Für Mistelbach wird die Koppelung der Stellplatzverpflichtung an die ÖV-Güteklassen empfohlen. Die ÖV-Güteklassen bieten Informationen über die ÖV-Erschließungsqualität für sämtliche Gebiete in Österreich. In den Güteklassen werden die ÖV-Bedienqualitäten und fußläufigen Erreichbarkeiten der ÖV-Haltestellen gekoppelt.<sup>150</sup> Insgesamt wird in sieben Güteklassen unterschieden, wobei Gebiete in Güteklasse A am besten und jene in Güteklasse G am schlechtesten erschlossen sind (abgesehen von jenen Gebieten, die außerhalb einer ÖV-Güteklasse liegen). Grundsätzlich gilt für vorliegendes Konzept zur Stellplatzverpflichtung in Mistelbach – je besser die ÖV-Güteklasse, desto geringer wurde die Anzahl zu errichtender Pkw-Stellplätze angesetzt. Für das Konzept zur Anpassung der Stellplatzverpflichtung waren folgende Kriterien relevant bzw. wurden mittels GIS-Analyse verschnitten:

- ÖV-Güteklasse
- Widmung des Grundstücks
- Bestehende Stellplatzverpflichtung (relevant bei Altortgebieten: für diese Zonen wurde die bestehende Kfz-Mindestanzahl ins neue Konzept übernommen)

Die folgende Abbildung veranschaulicht die Verschneidung des bestehenden Stellplatzschlüssels (links oben) mit den ÖV-Güteklassen (links unten) zum vorgeschlagenen neuen Stellplatzschlüssel (rechts, siehe auch Abbildung 105) im Zentrum Mistelbachs.

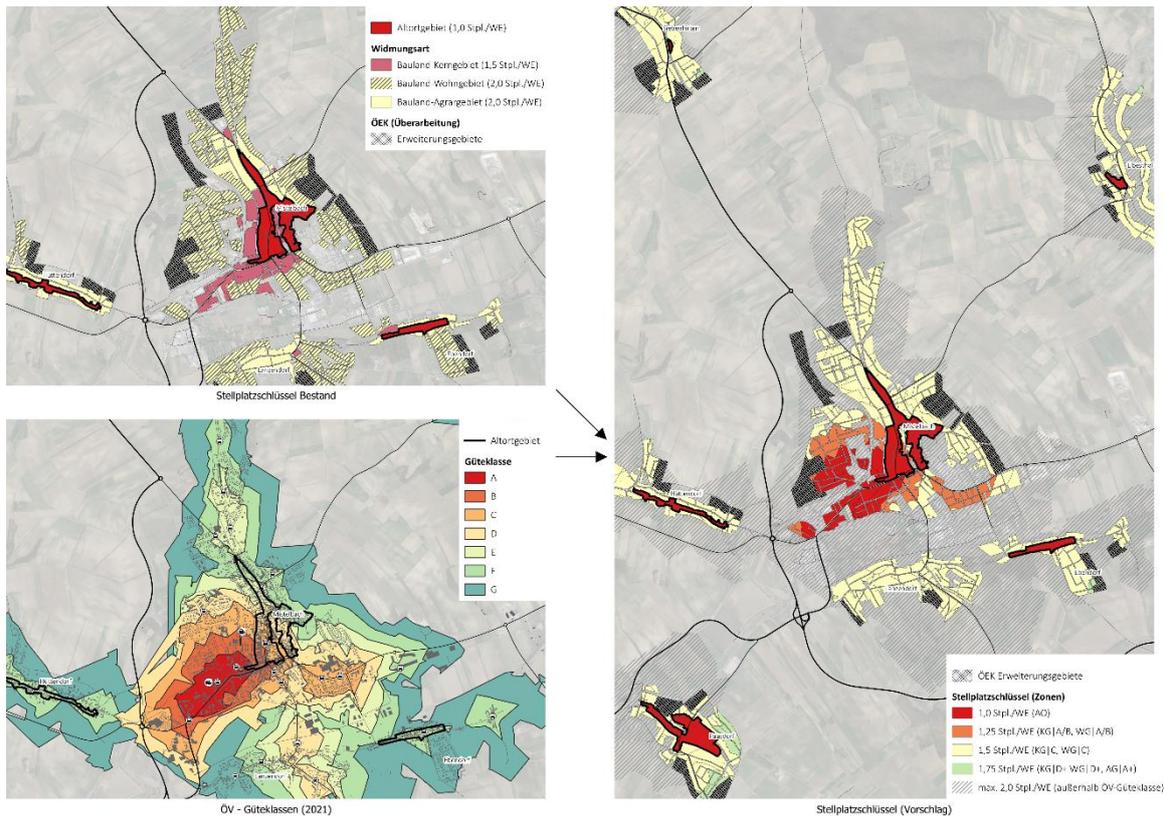


Abbildung 102: Veranschaulichung der Verschneidung der alten Stellplatzverordnung<sup>151</sup> mit den ÖV-Güteklassen zum empfohlenen neuen Stellplatzschlüssel im Zentrum Mistelbachs

<sup>150</sup> ÖROK; online (<https://www.oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet>); Abruf März 2023

<sup>151</sup> Stadtgemeinde Mistelbach; online ([https://www.mistelbach.at/fileadmin/bilder/vielservice/bauen\\_-\\_planen\\_-\\_raum/planen/Bebauungsvorschriften.pdf](https://www.mistelbach.at/fileadmin/bilder/vielservice/bauen_-_planen_-_raum/planen/Bebauungsvorschriften.pdf)); Abruf März 2023

Vor allem im Gebiet um den Bahnhof „Mistelbach/Zaya Bahnhof“, welches eine ÖV-Güteklasse A aufweist, wird eine Reduktion der erforderlichen Stellplätze von 1,5 bzw. 2,0 Stpl./WE auf 1,25 Stpl./WE empfohlen. Im erweiterten Gebiet um den Bahnhof „Mistelbach/Zaya Bahnhof“, welches eine ÖV-Güteklasse B bzw. C aufweist, wird eine Reduktion der erforderlichen Stellplätze von 1,5 bzw. 2,0 Stpl./WE auf 1,25 (B) bzw. 1,5 (C) Stpl./WE empfohlen. Im übrigen Gebiet mit der Güteklasse D wird eine Stellplatzanzahl 1,75 Stpl./WE empfohlen, außerhalb jeglicher Güteklasse 2,0 Stellplätze/WE.

Die folgende Abbildung veranschaulicht die Verschneidung des bestehenden Stellplatzschlüssels (links oben) mit den ÖV-Güteklassen (links unten) zum vorgeschlagenen neuen Stellplatzschlüssel (rechts) der weiteren Katastralgemeinden Mistelbachs.

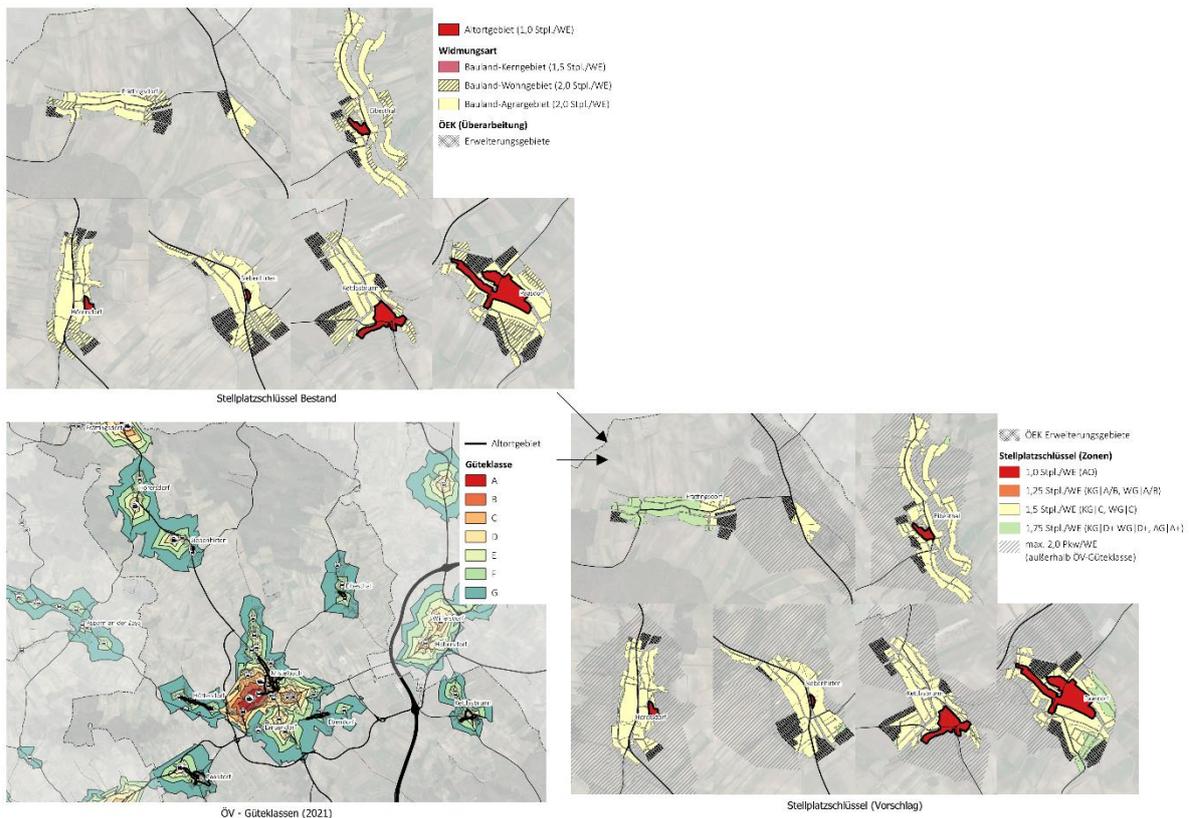


Abbildung 103: Veranschaulichung der Verschneidung der alten Stellplatzverordnung mit den ÖV-Güteklassen zum empfohlenen neuen Stellplatzschlüssel der weiteren Katastralgemeinden Mistelbachs<sup>152</sup>

Für die Altortgebiete der Katastralgemeinden Eibesthal, Hörersdorf, Siebenhierten, Kettlasbrunn und Paasdorf bleibt der Stellplatzschlüssel bei 1,0 Stpl./WE. Für einen Großteil der übrigen Gebiete wird eine Reduktion der erforderlichen Stellplätze von 2,0 Stpl./WE auf 1,5 Stpl./WE empfohlen. Ausnahmen bilden hier Gebiete in den Katastralgemeinden Frättingsdorf und Paasdorf, für welche Reduktion der erforderlichen Stellplätze von 2,0 Stpl./WE auf 1,75 Stpl./WE empfohlen wird.

<sup>152</sup> Stadtgemeinde Mistelbach; online ([https://www.mistelbach.at/fileadmin/bilder/vielservice/bauen\\_-\\_planen\\_-\\_raum/planen/Bebauungsvorschriften.pdf](https://www.mistelbach.at/fileadmin/bilder/vielservice/bauen_-_planen_-_raum/planen/Bebauungsvorschriften.pdf)); Abruf März 2023

In Tabelle 16 sind die generellen Anmerkungen zur Stellplatzverpflichtung in Mistelbach ersichtlich.

- Die Stellplatzverpflichtung ist generell anzuwenden für Wohnbauten ab der fünften Wohneinheit.
- Die Anzahl der Stellplätze für das Bauvorhaben ist kaufmännisch zu runden.
- Durch Umsetzung definierter Maßnahmen – Mobilitätsmanagement, zusätzliche hochwertige Radabstellanlagen, etc. – kann die Anzahl der verpflichtenden Pkw-Stellplätze um einen Abminderungsfaktor reduziert werden.
- Die Stellplatzverpflichtung ist aufgrund der sich jährlich ändernden ÖV-Güteklassen regelmäßig zu aktualisieren.
- Die Zoneneinteilung hat für jedes Grundstück (parzellengenau) zu erfolgen.

Tabelle 16: Konzept zur Stellplatzverpflichtung – Generelle Anmerkungen

### Mindestanzahl der Pkw-Stellplätze für Bewohner:innen

Im Konzept zur Stellplatzverpflichtung sind vier Zonen mit jeweils unterschiedlichen Werten zur Mindestanzahl an Pkw-Stellplätzen vorgesehen (siehe Tabelle 17). Die Karte mit den jeweiligen Zonen in der Stadtgemeinde Mistelbach ist in Abbildung 105 ersichtlich. Zur Verhinderung der Abwanderung des ruhenden Pkw-Verkehrs in den öffentlichen Raum werden komplementäre Maßnahmen – z.B. die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung oder Stärkung des Umweltverbundes – empfohlen.<sup>153</sup> Für die errichteten Pkw-Stellplätze ist zu prüfen, ob Mehrfachnutzungen und Synergien mit Nutzungen im Umfeld möglich sind.

Zone	Widmung	ÖV-Güteklasse	Stpl -Mindestanzahl
1	Altortgebiet *	-	1,0 Stpl. / WE
	Bauland-Kerngebiet	A / B	1,25 Stpl. / WE
	Bauland-Wohngebiet	A / B	
2	Bauland-Kerngebiet	C	1,5 Stpl. / WE
	Bauland-Wohngebiet	C	
3	Bauland-Kerngebiet	D / E / F / G	1,75 Stpl. / WE
	Bauland-Wohngebiet	D / E / F / G	
	Bauland-Agrargebiet	A / B / C / D / E / F / G	
4	außerhalb ÖV-Güteklasse		2,0 Stpl. / WE

\* Neubau/Zubau bis 4 WE pro Grundstück oder RH / Neubau über 4 WE: 1,25 STPL./WE

Tabelle 17: Konzept zur Stellplatzverordnung – Mindestanzahl der Pkw-Stellplätze

### Anzahl und Vorgaben für Pkw-Stellplätze für Besucher:innen

Neben Pkw-Stellplätzen für Bewohner:innen sind Stellplätze für Besucher:innen zu errichten. Bei diesen ist die Anzahl abhängig von der Anzahl der Wohneinheiten und der ÖV-Güteklasse (da nur für die Zonen 2 bis 4 die Errichtung von Besucherstellplätzen vorgesehen ist). Für Zone 1 – dicht bebauten Gebiet im Zentrum mit hoher ÖV-Güteklasse – werden keine Pkw-Stellplätze für Besucher:innen vorgesehen. Die Anzahl (Richtwert) zu errichtender Besucherstellplätze ist – für Wohnbauten ab der fünften Wohneinheit relevant – ein Pkw-Stellplatz. Die Anzahl zu errichtender Besucherstellplätze ist gemäß Tabelle 18 in der Pkw-Stellplatzverordnung zu integrieren.

Zone	Wohneinheiten	Anteil: Stellplätze / WE	Anzahl (Beispiele)
2 bis 4 (ab Güteklasse C)	5 bis 20 WE	20 %	bei 5 WE: 1 STPL bei 10 WE: 2 STPL bei 20 WE: 4 STPL
	21 bis 50 WE	15 %	bei 30 WE: 5 STPL bei 40 WE: 6 STPL
	ab 51 WE	10 %	bei 55 WE: 6 STPL bei 75 WE: 8 STPL

Tabelle 18: Konzept zur Stellplatzverordnung – Anzahl der Besucherstellplätze

<sup>153</sup> ÖROK; online ([https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user\\_upload/O\\_\\_ROK-Broschuere\\_Heft\\_10\\_O\\_\\_V-Gu\\_\\_teklassen.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/O__ROK-Broschuere_Heft_10_O__V-Gu__teklassen.pdf)); Abruf März 2023

Die weiteren Vorgaben, welche für die zu errichtenden Stellplätze für Besucher:innen gelten, sind in Tabelle 19 ersichtlich. Bei größeren Wohnbauten ab 20 Wohneinheiten können diese Vorgaben zudem in Mobilitätsverträgen festgehalten werden.

- Die Besucherstellplätze sind oberirdisch zu errichten.
- Die Pkw-Stellplätze sind auf einem Sammelparkplatz am Rand des Bebauungsgebietes (in der Nähe der Straßenfluchtlinie) zu errichten. Die Zufahrt zu diesem ist zu ermöglichen, ohne das Bebauungsgebiet durchqueren zu müssen und eine zusätzliche Zufahrtsstraße errichten zu müssen.
- Die Flächen für Pkw-Stellplätze an der Oberfläche sind grundsätzlich versickerungsfähig zu gestalten.
- Potentiale zur Begrünung und Nutzung von Photovoltaik sind zu berücksichtigen.

Tabelle 19: Konzept zur Stellplatzverordnung in Mistelbach – Vorgaben für Besucherstellplätze

### Anzahl der Radabstellanlagen

Radabstellanlagen bei Wohnbauten sind aus der Sicht von Alltagsfahrer:innen zu planen. Fahrräder müssen unkompliziert, schnell und sicher – ohne große Umwege oder Mühen – abgestellt werden können. Bei der Planung der Abstellanlagen, der Erreichbarkeit, des Flächenbedarfs, etc. sind sowohl unterschiedliche Fahrradtypen (schwere E-Bikes, Lastenräder, etc.) als auch unterschiedliche Nutzergruppen zu berücksichtigen. Zudem sind sowohl geschlossene Abstellplätze für Langzeitparken sowie offene Abstellanlagen für Kurzzeitparken (u.a. auch für Besucher:innen) zur Verfügung zu stellen.<sup>154</sup> Für die Stadtgemeinde Mistelbach werden die in Tabelle 20 ersichtlichen Vorgaben für die Anzahl der Radabstellanlagen vorgeschlagen (Flächen für Zugangswege, Fahrgassen, etc. sind zusätzlich erforderlich). Die Anzahl der Stellplätze ist jeweils in Summe für die gesamte Wohnnutzfläche zu berechnen. 70 % dieser Stellplätze sind im Innenbereich und 30 % im Eingangsbereich (außen, überdacht) unterzubringen. Zusätzlich sind Radabstellanlagen für Besucher:innen vorzusehen.

Anzahl der Radabstellanlagen	
Für Bewohner:innen	1 Stellplatz je 25 m <sup>2</sup> Wohnnutzfläche (davon 75 % im Innenbereich und 25 % im Eingangsbereich)
Für Besucher:innen (zusätzlich)	0,20 STPL/WE bei 5 bis 20 Wohneinheiten
	0,15 STPL/WE bei 21 bis 50 Wohneinheiten
	0,10 STPL/WE ab 51 Wohneinheiten

Tabelle 20: Konzept zur Stellplatzverordnung – Vorgaben für Radabstellplätze bei Neubau/Zubau über 4 WE

Zum Vergleich sind nachfolgend die Mindest- bzw. Richtwerte zur Anzahl der Fahrradabstellanlagen im Wohnbau je Bezugseinheit aus unterschiedlichen Richtlinien, Bauordnungen, Leitfäden, etc. ersichtlich:

- FSV (Österreich): 1 je 50 m<sup>2</sup> BGF als Mindestanzahl (zusätzlich 1 je 300 m<sup>2</sup> BGF für Besucher:innen)
- FGSV (Deutschland): 1 je 35 m<sup>2</sup> BGF (für Wohngebäude mit mehr als zwei Wohnungen)
- Bautechnikverordnung NÖ: 1 je Wohnung als Richtwert (für Wohngebäude mit mehr als 4 Wohnungen)
- Bauordnung Wien: 1 je 30 m<sup>2</sup> WNF als Empfehlung (davon mind. 10 % der Stellplätze für Spezialräder geeignet und zusätzlich öffentlich zugängliche Stellplätze für Besucher:innen)
- ASTRA und Vks (Schweiz), Leitfaden: 1 je Zimmer als Richtwert (Stellplätze für Besucher:innen im Richtwert für Bewohner:innen enthalten)<sup>155</sup>
- Land Vorarlberg, Leitfaden: 1,0 je Zimmer für normale Räder, 0,2 je Zimmer für u.a. Lastenräder und 0,3 je Zimmer im Freien für u.a. Besucher:innen (für radfreundliche Wohnanlagen mit max. 30 Zimmern)<sup>156</sup>
- Land Tirol, Leitfaden: 1 je 50 m<sup>2</sup> BGF als Mindestanzahl (zusätzlich 1 je 300 m<sup>2</sup> BGF für Besucher:innen)<sup>157</sup>

<sup>154</sup> Land Vorarlberg; 2020; Fahrradparkierung im verdichteten Wohnbau – Leitfaden für Planungsbüros, Bauträger und Gemeinden

<sup>155</sup> ASTRA, Vks; 2008; Veloparkierung (Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb)

<sup>156</sup> Land Vorarlberg; 2020; Fahrradparkierung im verdichteten Wohnbau – Leitfaden für Planungsbüros, Bauträger und Gemeinden

<sup>157</sup> Land Tirol; 2012; TIROL AUF D'RAD (Die wichtigsten Qualitätskriterien für hochwertige Fahrradabstellanlagen)

## Qualitätsvorgaben für Radabstellanlagen

Neben der Anzahl der Radabstellanlagen sind die in Tabelle 21 ersichtlichen (an den Leitfaden „Fahrradparkierung im verdichteten Wohnbau“ des Landes Vorarlberg angelehnten) Qualitätsstandards für Radabstellanlagen im Wohnbau einzuhalten. In Abbildung 104 sind die Mindestmaße für ebenerdige Fahrradaufstellung und Zufahrten bzw. Zugänge laut RVS 03.02.13 (Radverkehr) ersichtlich. Diese Qualitätsvorgaben sind mittels Mobilitätsverträgen oder in einem Beiblatt zur Stellplatzverordnung zu verankern.

- Alle Stellplätze sind fahrend erreichbar (keine Stufen, Absätze, steile Rampen, etc.)
- geschlossene Stellplätze sind in einem im Gebäude integrierten Fahrradraum oder in einem eingangsnahen (max. 30 m zur Eingangstür) und absperzbaren Nebengebäude untergebracht
- offene Stellplätze sind ebenerdig und eingangsnah anzuordnen und ohne Umwege zu erreichen
- alle Stellplätze (auch offene Stellplätze) haben einen Witterungsschutz
- alle Stellplätze und Zufahrtswege sind mit Beleuchtung ausgestattet
- Fahrradraum ist durch max. eine Tür von außen erreichbar (Garagentor wird nicht als Türe gezählt)
- Türbreiten mit mind. 110 cm und Tür mit Schließverzögerung oder Schiebetüre
- Stromzuleitung in geschlossene Abstellräume sind so zu dimensionieren, dass langfristig alle Stellplätze mit einer E-Bike-Lademöglichkeit nachgerüstet werden können
- Einsatz geeigneter Radständer (keine Vorderradhalter oder Lenkerhalter)
- alle Stellplätze sind mit Lage und Flächenbedarf in einer maßstäblichen Planunterlage dargestellt
- in der Planunterlage sind alle Stellplätze in Abhängigkeit des gewählten Radständermodells mit folgenden Dimensionen eingezeichnet: normales Fahrrad ohne Radständer (2,0 m x 1,0 m), normales Fahrrad mit Radständer in niveaugleicher Anordnung (2,0 m x 0,7 m), normales Fahrrad mit Radständer in höhenversetzter Anordnung (2,0 m x 0,5 m), Sonderräder (2,5 m x 1,0 m)
- hinter allen Stellplätzen ist eine Fahrgasse mit einer Tiefe von mind. 2,0 m vorhanden
- mind. 70 % der Stellplätze für normale Fahrräder sind mit qualitativ hochwertigen Fahrradständern ausgestattet
- bei nicht ebenerdiger Anordnung der geschlossenen Anlage: Höhenunterschied von max. einem Geschoss-Sprung, max. 12 % Rampenneigung, möglichst direkter Zugang ins Treppenhaus, möglichst komfortables Öffnen des Tiefgaragentors
- jeder dritte Stellplatz in geschlossenen Räumen ist mit einer E-Bike Lademöglichkeit ausgestattet
- in geschlossenen Räumen sind allgemein zugängliche Luftpumpen und Kleiderhaken für Regenschutz vorhanden

Tabelle 21: Konzept zur Stellplatzverordnung – Qualitätsstandards für Radabstellanlagen

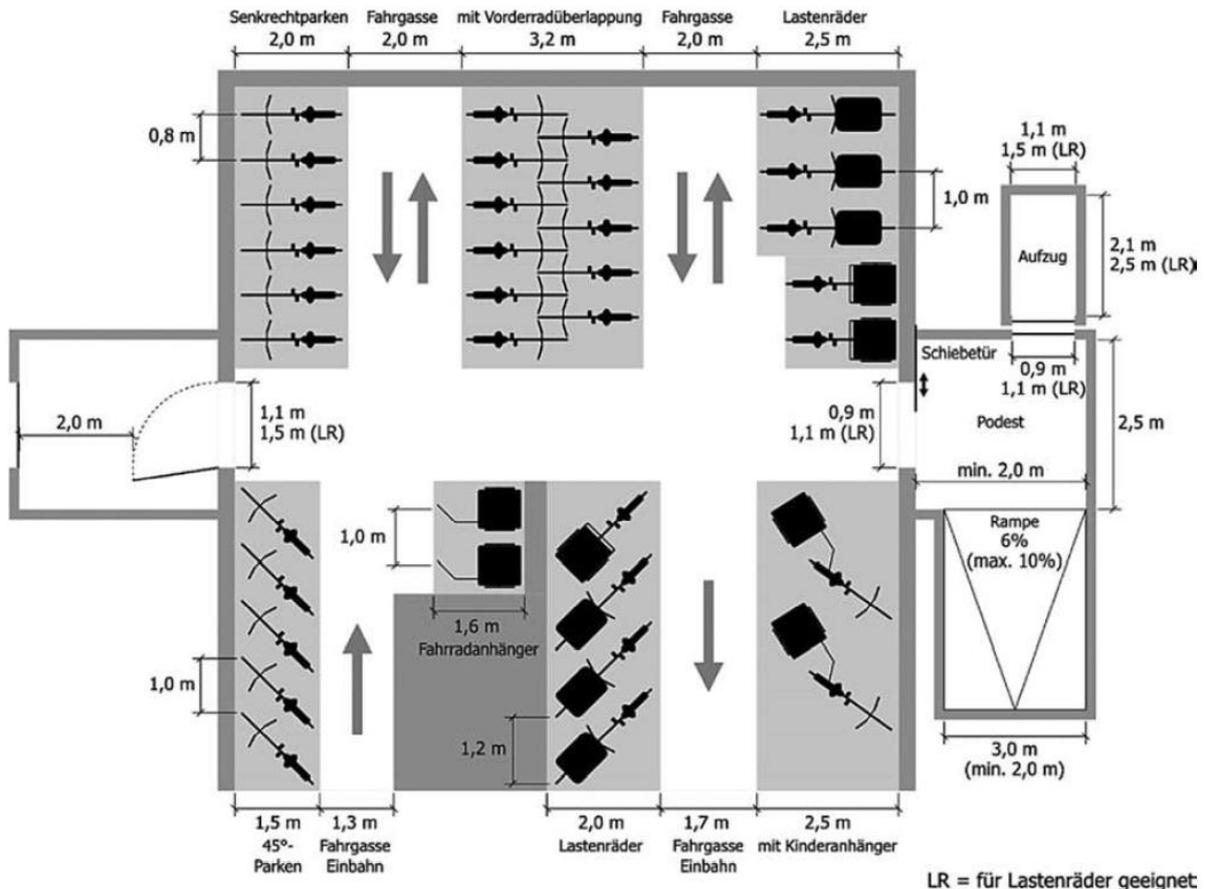


Abbildung 104: Mindestmaße für ebenerdige Fahrradaufstellung und Zufahrten bzw. Zugänge<sup>158</sup>

### Abminderung der erforderlichen Pkw-Stellplatzanzahl

Zudem sollen in der zukünftigen Stellplatzverpflichtung für Wohnbauten mit mehr als 10 Wohneinheiten Möglichkeiten der Abminderung der Anzahl zu errichtender Pkw-Stellplätze geschaffen werden. In Tabelle 22 sind mögliche Maßnahmen dafür angeführt, die Auflistung ist jedoch nur als Auszug zu verstehen. Weitere, vergleichbare Maßnahmen können im Rahmen der Erstellung von Mobilitätsverträgen definiert werden. Um eine Abminderung der erforderlichen Pkw-Stellplatzanzahl um 0,25 Stpl./WE zu erreichen, muss eine Maßnahme aus einer Kategorie (Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr) umgesetzt werden. Eine Abminderung der erforderlichen Pkw-Stellplatzanzahl um 0,5 Stpl./WE ist durch die Umsetzung von jeweils mind. einer Maßnahme aus mind. 2 Kategorien (Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr) zu erreichen. Der Mindestwert zu errichtender Stellplätze pro Wohneinheit von 1,0 (wie in der aktuellen Stellplatzverordnung) darf nicht unterschritten werden.

<sup>158</sup> FSV; 2022; RVS 03.02.13 – Radverkehr

Exemplarische Maßnahmen zur Abminderung der erforderlichen Pkw-Stellplätze (Leitfaden)	Kategorie
Zusätzliche hochwertige Radabstellanlagen inkl. Anforderungen inklusive Fahrradservice-Infrastruktur	Radverkehr
Fahrradanhänger oder Lastenrad-Sharing für Bewohner:innen	
Verbesserung der Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr um das Bebauungsgebiet	
Förderung von ÖV-Zeitkarten für Bewohner:innen	Öffentlicher Verkehr
Optimierung der ÖV-Anbindung durch Einrichtung oder Attraktivierung einer Bushaltestelle im Umfeld (z.B. Ko-Finanzierung)	
Car-Sharing Fahrzeuge (z.B. 1 Fahrzeug pro 40 Wohneinheiten)	Motorisierter Individualverkehr
Errichtung einer Sammelgarage für Bewohner:innen am Rand des Bebauungsgebietes	

Tabelle 22: Konzept zur Stellplatzverordnung – Exemplarische Maßnahmen zur Reduktion erforderlicher Pkw-Stellplätze für Bewohner:innen

### Mobilitätsverträge bei großvolumigem Wohnbau

Für Wohnbauten mit mehr als 50 Wohneinheiten wird zudem die Verankerung von Maßnahmen in Mobilitätsverträgen vorgeschlagen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren sicherzustellen. Die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen ist nach drei Jahren zu evaluieren.

### Umnutzung leerstehender Pkw-Stellplätze

Es wird empfohlen, die Umnutzung leerstehender Pkw-Stellplätze in Bestandsgebäuden in Fahrradabstellanlagen mittels Verordnung in Mistelbach zu ermöglichen. Im Wiener Garagengesetz beispielsweise wird in § 6, Absatz 4 festgehalten, dass auf Stellplätzen auch das Abstellen von Fahrrädern zulässig ist. Nach einer entsprechenden Verordnung der Stadtgemeinde Mistelbach können Hausverwaltungen von Wohnbauten kontaktiert, deren Bereitschaft für eine Umnutzung abgefragt und nächste Schritte gesetzt werden.

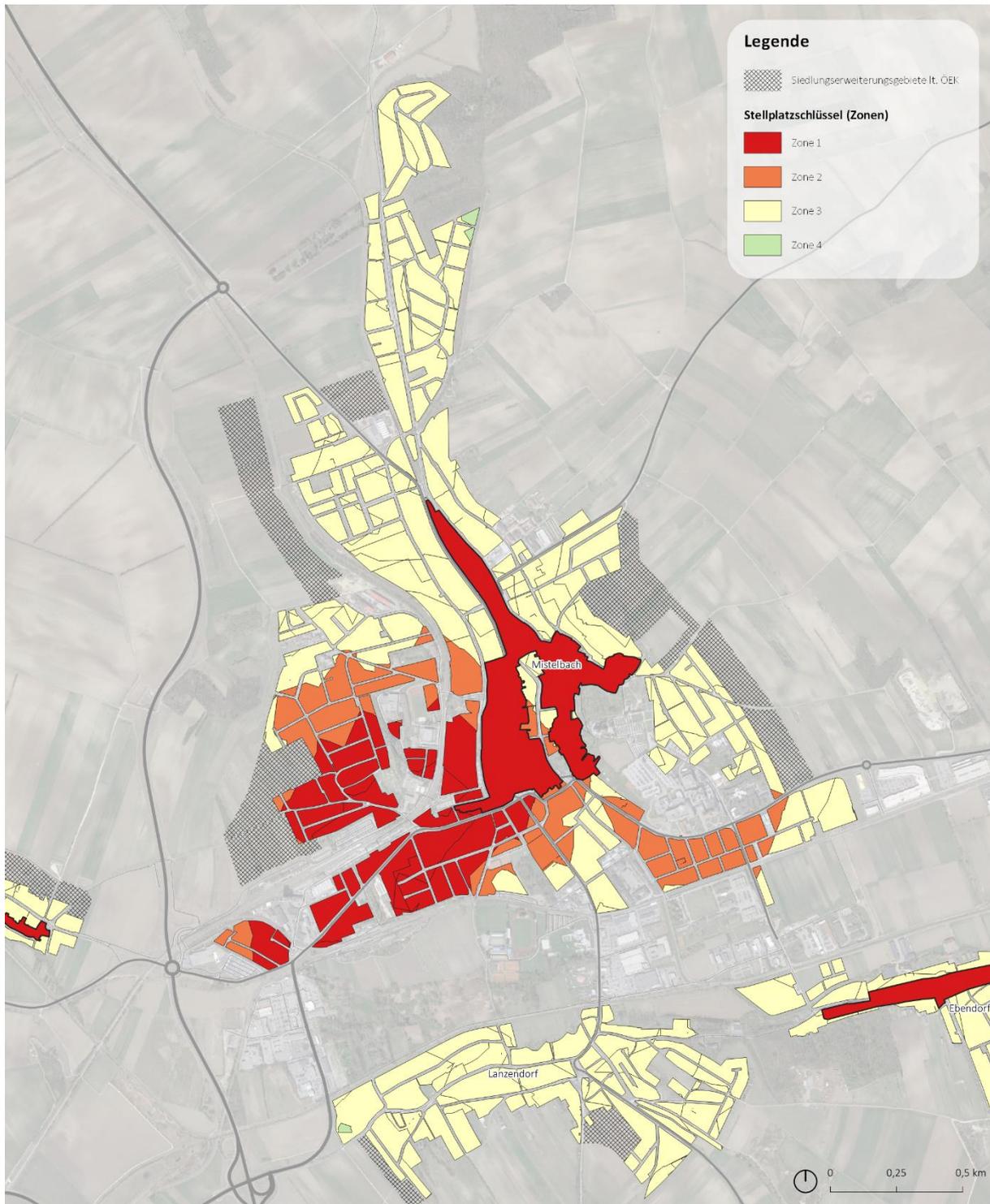


Abbildung 105: Zonen der Stellplatzverordnung (ÖV-Güteklassen für das Jahr 2021 verwendet)

## 9. Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung

### 9.1. Mobilitätsmanagement seitens der Stadtgemeinde

#### 9.1.1. Übersicht zu möglichen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement

Zur Förderung nachhaltiger Mobilität wird die Umsetzung von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement vorgeschlagen. Grundsätzlich besteht das Ziel von Mobilitätsmanagement darin, durch die Veränderung der Einstellungen und Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmer:innen den nachhaltigen Verkehr zu fördern und die Pkw-Nutzung zu reduzieren. Eingesetzt werden dazu „sanfte“ Maßnahmen, wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner:innen. Diese „sanften“ Maßnahmen sollen zu einer Effizienzsteigerung der „harten“ Infrastrukturmaßnahmen führen.<sup>159</sup> Tabelle 23 zeigt eine Übersicht mit möglichen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement.

<b>Fußverkehr</b>	
Durchführung von Kampagnen	z.B. Hervorheben der Gesundheitsaspekte des Gehens
Aktionen zum Thema „Gesunder Schulweg“	z.B. Kinder sollen mehr zu Fuß zur Schule gehen, Schülerlotse für begleitenden Schulweg
Kampagnen/Aktionen für das Einkaufen im Ort	z.B. „straßentaugliche“ Einkaufswagerl, Schließflächen oder „Nahkaufinitiativen“, gemeinsames Marketing, Treueaktionen
Aktionen für Freizeitmobilität	z.B. geführte oder gemeinsame Wanderungen im Ort
Fußverkehrsbeauftragte:r	z.B. lokale:r Expertin oder Experte mit „täglich“ Praxiserfahrung
<b>Radverkehr</b>	
Komfortable Radabstellanlagen	z.B. wettergeschützte und diebstahlsichere Tagesabstellplätze
Leit- und Beschilderungssystem	z.B. für wichtige Ziele im und außerhalb des Ortes
Kampagnen für mehr Radverkehr in der Gemeinde	z.B. bewusstseinsbildende Veranstaltungen, Fahrradtag
Gemeinsames Radfahren als Freizeitaktivität	z.B. Radfahrclub, Rennradclub
Radverkehrsbeauftragte:r	z.B. lokale:r Expertin oder Experte mit „täglich“ Praxiserfahrung
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	
Verbesserung der Information über das ÖV-Angebot	z.B. übersichtliche Fahr- und Linienpläne, Mobilitätszentralen
Durchführen von Kampagnen für den öffentlichen Verkehr	z.B. bewusstseinsbildende Maßnahmen
Altersgerechte ÖV-Nutzung	z.B. einfach bedienbare Ticketschalter, Ticketsysteme, geführte Ticketschalter
Kampagnen für umweltbewusste Verkehrsmittelwahl	z.B. Bewusstseinsbildung für CO <sub>2</sub> -Fußabdruck je Verkehrsmittel
ÖV-Beauftragte:r	z.B. lokale:r Expertin oder Experte mit „täglich“ Praxiserfahrung

Tabelle 23: Übersicht mit „sanften“ Mobilitätsmaßnahmen (Auszug)<sup>160</sup>

<sup>159</sup> FGM-AMOR et al.; o. J.; Mobilitätsmanagement: eine Definition

<sup>160</sup> BMK; Checkliste für Gemeinden, online (<https://www.klimaaktiv.at/service/tools/mobilitaet/ChecklisteGemeinden.html>); Abruf September 2022

### 9.1.2. Handlungsempfehlungen für Mistelbach

Neben generellen Möglichkeiten für Mobilitätsmanagement (siehe Tabelle 23) bieten sich für die Stadtgemeinde Mistelbach die folgenden Maßnahmen an.

#### **Sichere Schulwege am Schulstandort Mistelbach**

Mistelbach ist mit rund 4.000 Schüler:innen ein zentraler Schulstandort. Die Gestaltung sicherer Schulwege soll demnach ein zentrales Ziel in der Stadtgemeinde darstellen. Auf die baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Schulumfeld wird in Kapitel 7.7 eingegangen. Neben diesen baulichen bzw. rechtlichen Maßnahmen können Information, Beratung und begleitende Maßnahmen entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld beitragen und die Wirksamkeit anderer gesetzter Maßnahmen unterstützen (z.B. Mobilitätsmanagement für Bildungseinrichtungen, Pedibus, Velobus, Schulwegpläne, etc.).<sup>161</sup> Auch das Konzept der Schulstraße, welches beispielsweise an Wiener Schulstandorten<sup>162</sup> umgesetzt wird, kann für die Stadtgemeinde Mistelbach geprüft werden.

#### **Informationskampagne für den Öffentlichen Verkehr**

Ein in der Haushaltsbefragung häufig genannter Aspekt zum Thema Öffentlicher Verkehr ist der Wunsch nach mehr Informationen zum bestehenden ÖV-Angebot in der Stadtgemeinde Mistelbach. In Form einer Informationskampagne sollen die vorhandenen Verbindungen beworben bzw. in der Bevölkerung bekannt gemacht werden. ÖV-Netzpläne inkl. Informationen zu den Fahrplänen zentraler Verbindungen können beispielsweise in der Gemeindezeitung beigelegt werden. Für Personen, welche nach Mistelbach gezogen sind, kann bei Einzug ein Willkommenspaket mit Mobilitätsinformationen zusammengestellt werden.

#### **Shared Mobility-Angebote für Mistelbach**

Die Bereitstellung von Shared Mobility-Angeboten in den Katastralgemeinden wird empfohlen. In der Katastralgemeinde Mistelbach könnten beispielsweise im Zuge der Umgestaltung des Hauptplatzes Flächen für die Bereitstellung von E-Autos oder Lastenrädern geprüft werden.

#### **Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kooperation mit ansässigen Betrieben**

In Kooperation mit den in Mistelbach ansässigen Betrieben sind Maßnahmen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement zu prüfen. Gängige Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind beispielsweise das Job-Ticket, Beratungsangebote, die Anschaffung von Dienstfahrrädern und Lastenrädern, die Förderung von Fahrgemeinschaften und Parkraumbewirtschaftung.<sup>163</sup>

---

<sup>161</sup> Land Tirol, Abteilung Mobilitätsplanung; 2022; Sicheres Schulumfeld

<sup>162</sup> Mobilitätsagentur Wien; online (<https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>); Abruf Juni 2023

<sup>163</sup> Stadt Graz, A10/8 – Abteilung für Verkehrsplanung; 2012; Betriebliches Mobilitätsmanagement – Ein Leitfadens zur Unterstützung umweltfreundlicher Wege zur Arbeit

## 10. Umsetzung der Maßnahmen und Evaluierung der Wirkungen

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass im Zuge von Umbauten wie beispielsweise der Verlegung von Leitungen auch vorgeschlagene Maßnahmen im Planungsprozess berücksichtigt und umgesetzt werden, um Ressourcen bestmöglich einsetzen zu können.

### 10.1. Prioritätenreihung der Maßnahmenumsetzung

Es ist anzumerken, dass zur Erreichung der gesetzten Ziele im Mobilitätssektor – vor allem der zentralen Klimaziele bis zum Jahr 2040 – eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen anzustreben ist. Die im vorliegenden Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen wurden jeweils einer der drei folgenden Kategorien zugeordnet.

#### 10.1.1. Fünf Leitprojekte bis 2035

Diese sind als Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit einzustufen und deren Umsetzung ist mit Blick auf die definierten Mobilitätsziele erforderlich. Zudem handelt es sich dabei um Maßnahmen, die den zukünftigen Stellenwert nachhaltiger Mobilität sichtbar machen und als positive Vorzeigebispiele für die zukünftige Verkehrspolitik herangezogen werden können. Bis zum Jahr 2035 wird die Umsetzung der folgenden fünf Leitprojekte empfohlen:

- (1) Umsetzung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes entsprechend den Anforderungen (bis 2030)
- (2) Sichere Schulumfelder bei sämtlichen Bildungseinrichtungen in Mistelbach (2025 bis 2028)
- (3) Umgestaltung und Verkehrsberuhigung auf der Franz Josef-Straße (2024 bis 2025)
- (4) Umsetzung der Bahnunterführung auf Höhe der Landesberufsschule (bis 2035)
- (5) Umgestaltung des Hauptplatzes (bis 2035)

#### 10.1.2. Kleinräumige, rasch umsetzbare Maßnahmen

Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um kleinräumige, kostengünstig und vergleichsweise rasch umsetzbare Maßnahmen mit geringem Planungsaufwand bzw. mit geringerer Vorlaufzeit.

#### 10.1.3. Umsetzung der weiteren Maßnahmen bis 2040

Für die restlichen Maßnahmen wird empfohlen, jedenfalls bis zum Jahr 2035 mit der Planungsphase zu beginnen. Eine Umsetzung bis zum Jahr 2040 – jenes Jahr, in welchem die Klimaneutralität zu erreichen ist (siehe Kapitel 2.1) – wird empfohlen.

## 10.2. Wirksamkeitsmatrix

In folgender Abbildung sind die grob abgeschätzten Kosten der Maßnahmen sowie deren grob abgeschätzte Wirksamkeit ersichtlich. Im Feld links unten sind jene Maßnahmen angeführt, deren Kosten und Wirksamkeit als am geringsten eingeschätzt werden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen steigt von unten nach oben, die Kosten der Maßnahmen steigen von links nach rechts, sodass im Feld rechts oben jene Maßnahmen zu finden sind, von welchen höchste Wirksamkeit und höchste Kosten erwartet werden. Dementsprechend ergibt sich eine aus 4x4 Feldern bestehende Matrix. Vom Feld links unten (geringste Kosten und geringste Wirksamkeit) bis zum Feld rechts oben (höchste Kosten und höchste Wirksamkeit) ergibt sich eine Diagonale, entlang welcher das Verhältnis zwischen Kosten und Wirksamkeit ungefähr ausgeglichen ist. Die Felder entlang dieser Diagonale sind gelb markiert. Links oberhalb der Diagonale befinden sich die Felder der Maßnahmen, deren Verhältnis zwischen Wirksamkeit und Kosten höher eingeschätzt wird als entlang der Diagonale. Hier gilt: je weiter entfernt von der Diagonale, desto besser. Das Verhältnis zwischen Wirksamkeit und Kosten ist im Feld links oben (dunkelgrün) am besten. Rechts unterhalb der Diagonale befinden sich die Felder der Maßnahmen, deren Verhältnis zwischen Wirksamkeit und Kosten geringer eingeschätzt wird als entlang der Diagonale. Hier gilt: je weiter entfernt von der Diagonale, desto schlechter. Das Verhältnis zwischen Wirksamkeit und Kosten ist im Feld rechts unten (dunkelrot) am schlechtesten.

# Wirksamkeitsmatrix

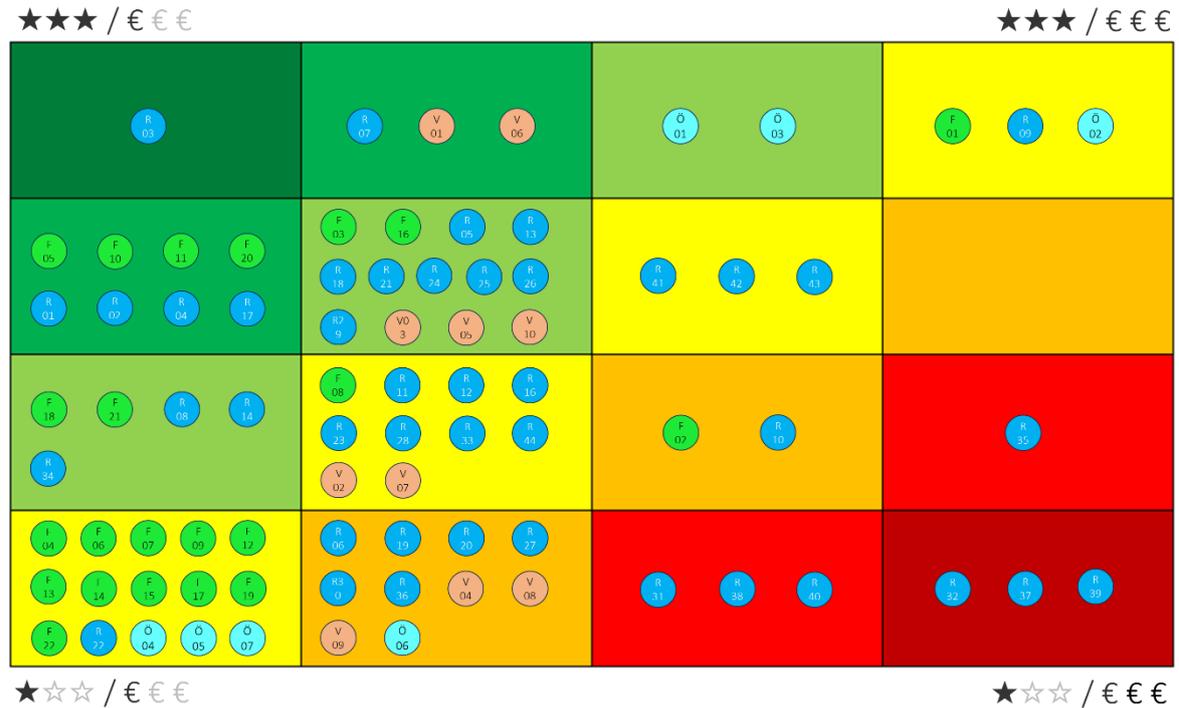


Abbildung 106: Wirksamkeitsmatrix

In der Matrix ist zu erkennen, dass vor allem Maßnahmen im Bereich Fußverkehr (grüne Kreise mit der Codierung F 01 bis F 22) mit verhältnismäßig geringen Kosten verbunden sind. Maßnahmen im Bereich Verkehrsberuhigung (rote Kreise mit Codierung V 01 bis V 11) sind in der Umsetzung etwas teurer. Die Maßnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr (hellblaue Kreise mit Codierung Ö 01 bis Ö 07) sind in allen Kostenkategorien zu finden. Maßnahmen im Bereich Radverkehr (dunkelblaue Kreise mit der Codierung R 01 bis R 44) sind in allen Kostenkategorien zu finden, eine Häufung ist aber in den beiden günstigeren Kostenkategorien zu erkennen. Im Hinblick auf die erwartete Wirksamkeit ist zu erkennen, dass acht Maßnahmen in der höchsten Kategorie eingestuft sind. Die Maßnahmen im Bereich Radverkehr sind relativ gleichmäßig über die restlichen Kategorien verteilt. Bei den Maßnahmen im Bereich Verkehrsberuhigung ist eine nahezu gleichmäßige Verteilung über alle Kategorien zu erkennen. Während bei den Maßnahmen im Bereich Fußverkehr eine Häufung in der zweithöchsten und in der niedrigsten Kategorie der Wirksamkeit zu erkennen ist, so sind die Maßnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr nur in der niedrigsten und in der höchsten Kategorie eingestuft.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten schrittweise, folgend einer Priorisierung im Hinblick auf Kostenaufwand und Wirksamkeit umgesetzt werden. Zu Beginn sollten vor allem Maßnahmen, die möglichst weit links oberhalb der gelben Diagonale liegen und das beste Verhältnis zwischen Wirksamkeit und Kostenaufwand aufweisen, umgesetzt werden. Es ist jedoch darauf zu achten, dass Einzelmaßnahmen mit anderen in Wirkungsbeziehungen stehen und sich gegenseitig ergänzen können. Zukünftige Entwicklungen oder Maßnahmen sind immer im Hinblick auf ihre Zielkonformität zu prüfen.

## 10.3. Modellierung ausgewählter Maßnahmen

### 10.3.1. Szenarien

Die Wirksamkeit ausgewählter, im vorliegenden Mobilitätskonzept enthaltener Maßnahmen wurde mittels VISUM modelliert. Konkret wurden neben der derzeitigen Ausgangslage Verkehrsmodelle für die in Abbildung 107 und Abbildung 108 ersichtlichen Szenarien erstellt:

- Szenario 1: Modellierung der Wirkung der Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Ausweichverkehrs im untergeordneten Straßennetz. Diese sind auch in Abbildung 24 ersichtlich.
- Szenario 2: Zusätzlich zu den Maßnahmen in Szenario 1 sind die Tempo 30-Abschnitte auf den Landesstraßen in der Katastralgemeinde Mistelbach (siehe Abbildung 31) zu ergänzen.

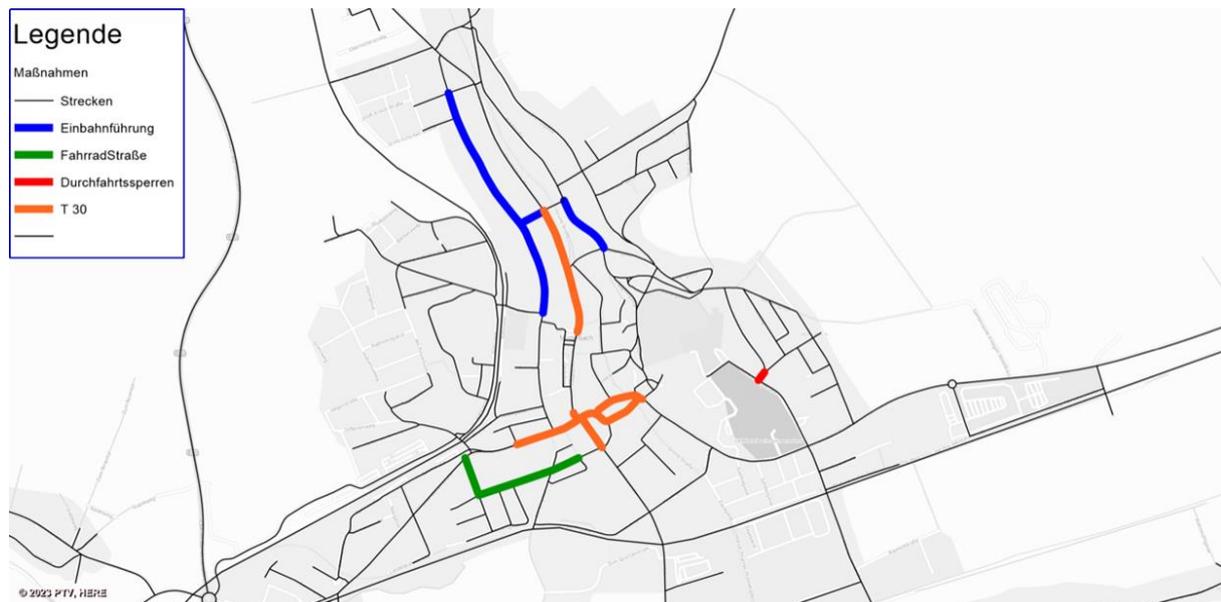


Abbildung 107: Vorgaben für Szenario 1 des Verkehrsmodells

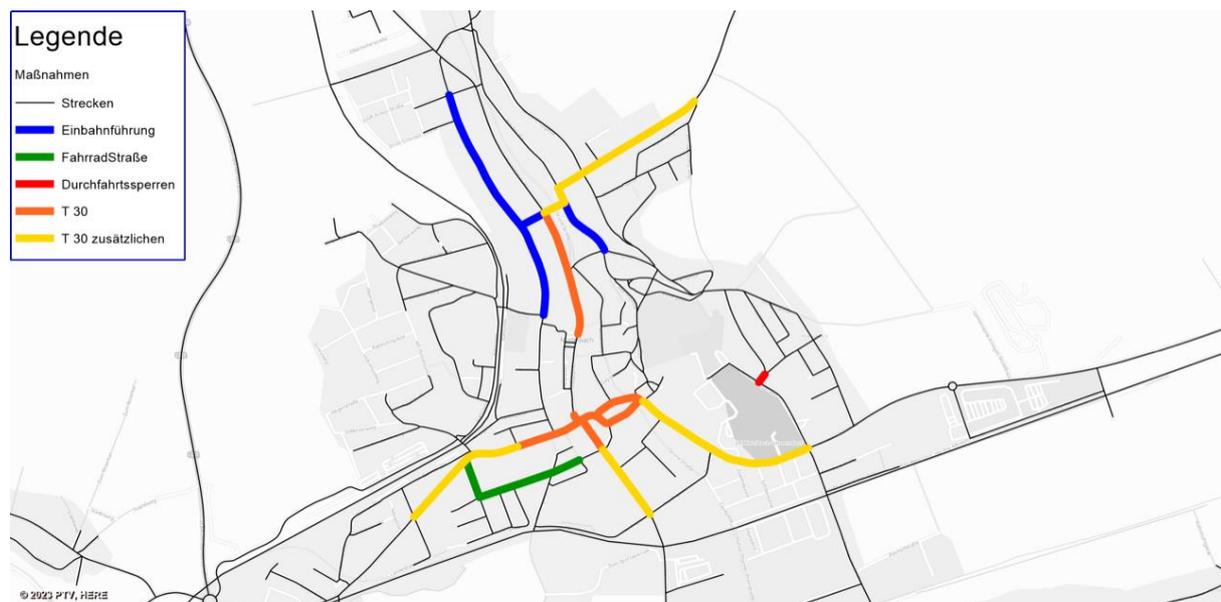


Abbildung 108: Vorgaben für Szenario 2 des Verkehrsmodells

### 10.3.2. Ergebnisse der Modellierung

#### Ausgangslage - Planungsnullfall

Abbildung 109 zeigt die Ergebnisse des Verkehrsmodells des Planungsnullfalls – das heißt die Entwicklung, falls keine Maßnahmen getroffen werden.



Abbildung 109: Verkehrsmodell Mistelbach – Ausgangslage

### 10.3.3. Auswirkungen laut Modellierung

#### Szenario 1 im Vergleich mit Planungsnullfall

Abbildung 110 zeigt die laut Verkehrsmodellierung zu erwartenden Auswirkungen des Szenario 1 im Vergleich zum Planungsnullfall. Grüne Balken stellen eine Reduktion der Verkehrsstärke im Vergleich zum Planungsnullfall dar, rote Balken eine Erhöhung. Die Stärke des Balkens gibt dabei Auskunft über die Größenordnung. Je stärker der Balken ist, desto höher sind auch die Zu- bzw. Abnahme.

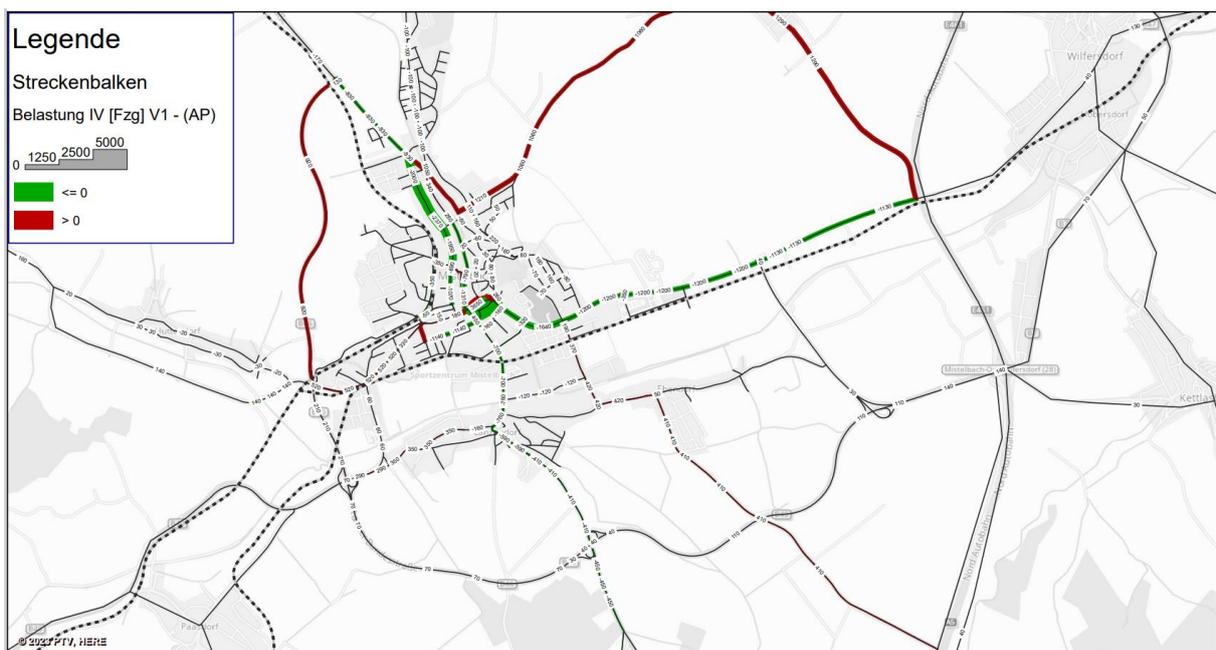


Abbildung 110: Verkehrsmodell: Auswirkungen Vergleich Szenario 1 zu Planungsnullfall

Es ist zu erkennen, dass die Maßnahmen des Szenario 1 laut Simulation zu einer Abnahme der Verkehrsstärken im Stadtzentrum und zu einer leichten Zunahme der Verkehrsstärken auf den beiden Landesstraßen im Westen und Osten Mistelbachs führen.

### Szenario 2 im Vergleich mit Planungsnullfall

Abbildung 111 zeigt die laut Verkehrsmodellierung zu erwartenden Auswirkungen des Szenario 2 im Vergleich zum Planungsnullfall. Im Vergleich zu Abbildung 110 ist auf das geänderte Verhältnis zwischen Balkenstärke und Verkehrsstärke zu achten.

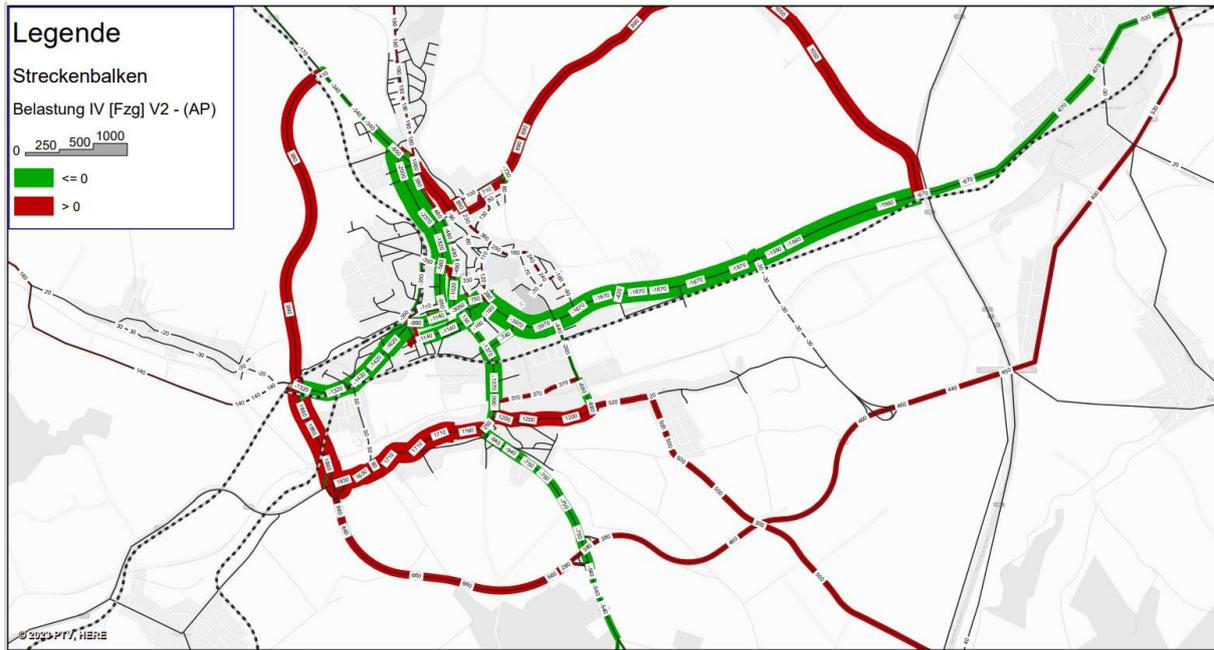


Abbildung 111: Verkehrsmodell: Auswirkungen Vergleich Szenario 2 zu Planungsnullfall

Es ist zu erkennen, dass die Maßnahmen des Szenario 2 laut Simulation zu großräumigeren Verlagerungen führen. Eine Erhöhung der Verkehrsstärken ist in diesem Szenario auch auf der Lanzendorfer und Ebendorfer Hauptstraße zu erwarten.

## 10.4. Evaluierung der Wirksamkeit gesetzter Maßnahmen

Nachfolgend werden Möglichkeiten zur Evaluierung ausgewählter, im vorliegenden Mobilitätskonzept definierter Zielsetzungen (siehe Tabelle 2) beschrieben:

- Die Evaluierung der Erreichung der zentralen Modal Split-Ziele für die Stadtgemeinde Mistelbach (siehe Abbildung 7) kann regelmäßig mittels der bereits bei der Haushaltsbefragung 2022 verwendeten Haushalts- und Wegebögen durchgeführt werden. Mittels dieser Daten kann in weiterer Folge auch ausgewertet werden, welcher Anteil kurzer MIV-Wege auf den Fuß- oder Radverkehr verlagert werden konnte.
- Die Ziele der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in Mistelbach sowie die Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung kann mittels Kordonerhebungen und Verkehrszählungen laufend evaluiert werden. Das Ziel der Verlagerung des Kfz-Ausweichverkehrs im untergeordneten Straßennetz kann ebenfalls mittels Verkehrszählungen (beispielsweise in der Franz Josef-Straße nach Einführung der Einbahnführung) evaluiert werden.
- Der Umsetzungsgrad des definierten Radverkehrsnetzes kann mittels GIS-Auswertungen laufend erfolgen. Zur Evaluierung des Radverkehrsaufkommens sind jährlich Zählungen durchzuführen. Relevant ist dabei die Erhebung des Radverkehrs im Alltag und nicht des Freizeitverkehrs, dies ist bei der Wahl der Erhebungsstandorte zu berücksichtigen. Die Erhebung sollte jeweils jährlich (im Frühjahr bei guten Witterungsverhältnissen) im gleichen Zeitraum stattfinden.

## 11. Anhang

Im Anhang sind die nachfolgend angeführten Unterlagen enthalten.

### Karten

- (1) Ausgangslage, Ziele und Maßnahmen
- (2) Maßnahmen im Fußverkehr
- (3) Maßnahmen im Radverkehr (inkl. Karte mit punktuellen Problemstellen im Radverkehr)
- (4) Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr
- (5) Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr

### Entwurfsplanungen

- (1) Hauptplatz
- (2) Oberhoferstraße
- (3) Franz Josef-Straße
- (4) Mitschastraße
- (5) Lanzendorfer Hauptstraße
- (6) Ebendorfer Hauptstraße

### Visualisierungen

Die folgenden Abbildungen dienen zur Veranschaulichung der erhöhten Aufenthaltsqualität und der einladenden Gestaltung des Hauptplatzes (Abbildung 112), der Mitschastraße (Abbildung 114) und der Oberhoferstraße (Abbildung 116) für den Fuß- und Radverkehr. Die Abbildungen Abbildung 113, Abbildung 115 und Abbildung 117 zeigen im Vergleich dazu die aktuellen Gegebenheiten.



Abbildung 112: Visualisierungsbeispiel des Hauptplatzes nach Umsetzung der Maßnahmen



Abbildung 113: Aktuelle Gegebenheiten am Hauptplatz



Abbildung 114: Visualisierungsbeispiel der Mitschastraße nach Umsetzung der Maßnahmen



Abbildung 115: Aktuelle Gegebenheiten in der Mitschastraße



Abbildung 116: Visualisierungsbeispiel der Oberhoferstraße nach Umsetzung der Maßnahmen



Abbildung 117: Aktuelle Gegebenheiten in der Oberhoferstraße