

Verkehrsaktivitäten „Region Liesing“

DI. Andreas Hacker, Stadt-Umland-Management Wien / Niederösterreich





Einige Informationen zu uns...

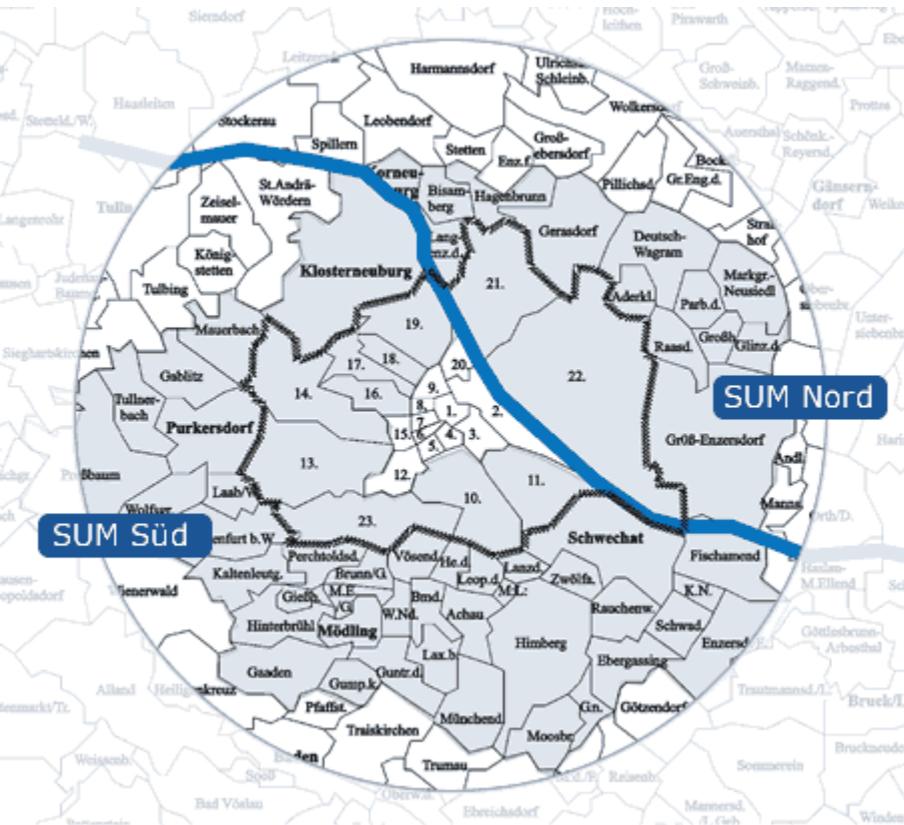
Initiative der Länder Wien und Niederösterreich

Zentrale Ansprechstelle für die Zusammenarbeit von Stadt und Umland (seit 2006)

Fokussierung auf die Bereiche Raumordnung, Landschaftsplanung und Verkehr

Keine „Projektorganisation“, keine Behörde, kein „Schiedsrichter“, ...

Intensive Vernetzung mit den (Planungs)Abteilungen Wien, NÖ, mit Planungsgemeinschaft Ost, Verkehrsverbund Ostregion,....





Verkehrsaktivitäten „Region Liesing“

- viele Untersuchungen, Konzepte, Strategien
- Im Mittelpunkt: Rodaun / Kalksburg

- Herausforderungen:
 - akzeptierte fachliche Grundlagen für Meinungsbildungsprozess schaffen
 - Abstimmungsprozess transparent gestalten
 - Standpunkte, Betroffenheiten verstehen und wertschätzen
 - für die Zukunft lernen
 - Dinge zum Abschluss bringen
 - Verbindlichkeit in der Umsetzung schaffen
 -



Verkehrsaktivitäten „Region Liesing“

- Breitenfurter Straße
- Kaltenleutgebner Straße – Hochstraße – Ketzergasse
- Kaltenleutgebner Bahn
- Badner Bahn
- Pottendorfer Linie
- Neuausschreibung Regionalbusse 2013

- Regionale Radwegenetze, Rad Langstrecke
- Regionaler Fahrradverleih – Nextbike

Übergeordnete Aktivitäten:

- Fachkonzept Mobilität (Wien, Step 2015) – NÖ. Landes Mobilitätskonzept (in Arbeit): Gemeinsames Regionskapitel
- Bezirksverkehrskonzept Liesing
- Abstimmung Raumordnung – Verkehr, Regionale Leitplanung Bezirk Mödling

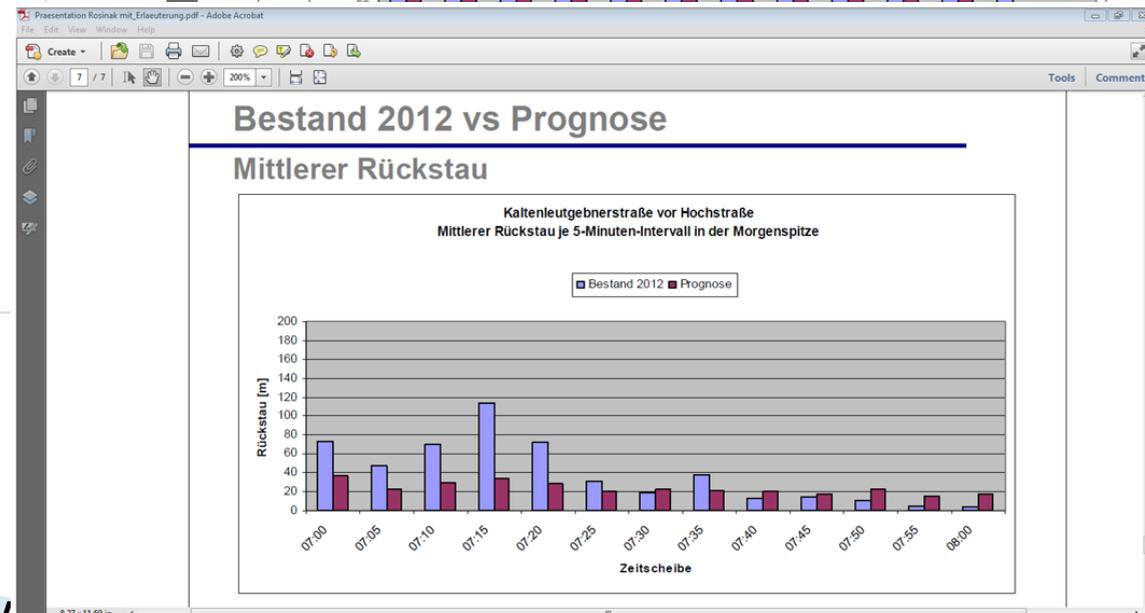
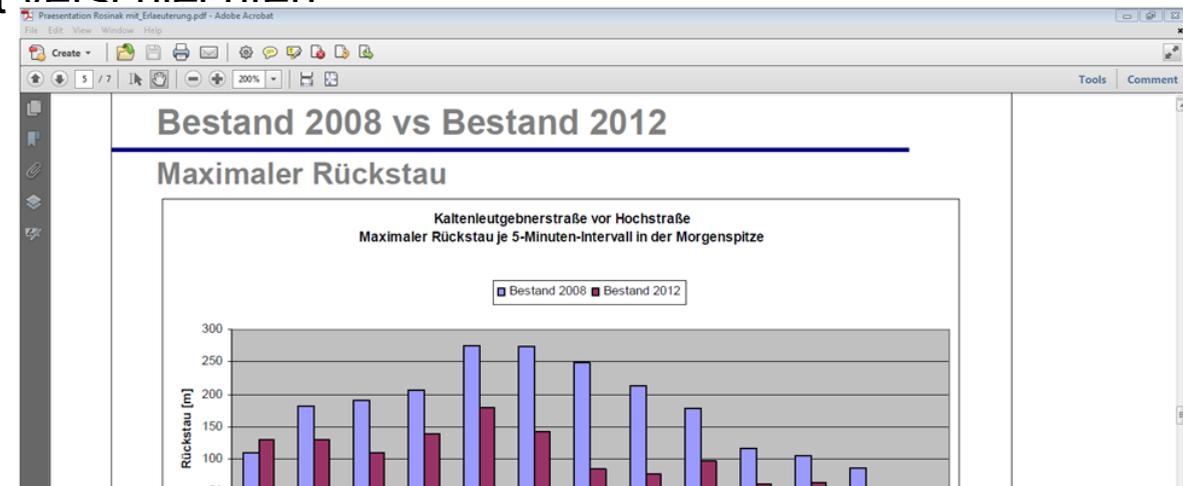
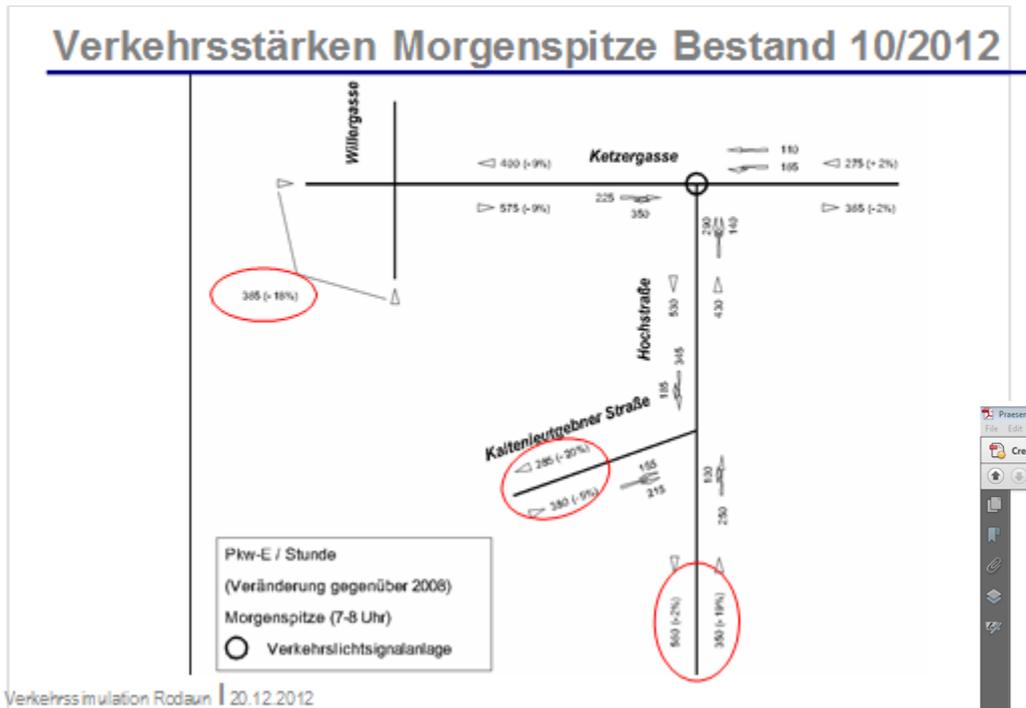
Beispiel Breitenfurter Straße

Zahlreiche Planungen und Diskussionen, im Mittelpunkt stehen hier meist Verbesserungen im Busverkehr, der durch „regelmäßige“ Staus in seiner Bedienungsqualität beeinträchtigt wird.

- 1999/2000: „Buskonzept Südöstlicher Wienerwald: Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen“ im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost
- 2008: Gemeinsames Projekt, NÖ / RU7, Wien / MA18: Verbesserungsmöglichkeiten im Straßenraum va. im Bereich Willergasse – Rodauner Straße
- 2012 Detailprojekt seitens der MA28: Diese Planungen sowie die Verkehrssimulation durch die MA 33 wurden mit VertreterInnen der Umlandgemeinden sowie dem Land NÖ / Abt. RU7 diskutiert, die Wirksamkeit der Maßnahmen in einem zusätzlichen externen Gutachten (Snizek + Partner) überprüft. Im Zuge der Neugestaltung der Breitenfurter Straße wurden die Maßnahmen 2013 umgesetzt. Gespräche zur Optimierung der Ampelschaltungen haben kürzlich auf Ebene der Fachabteilungen W / NÖ. stattgefunden
- Potenzialerhebung Öffentlicher Verkehr Korridor Breitenfurter Straße (Rittler 2013 im Auftrag VOR). Aufbauend auf vorhandenen Unterlagen (Kordonenerhebung, Melderegister ...) wurde das theoretisch mögliche Potenzial an zusätzlichen ÖV Benutzern berechnet. Ohne den Zielverkehr Kalksburg wurde ein maximales Verlagerungspotenzial auf den ÖV von 412 Fahrten in Richtung Wien errechnet.
- Untersuchung Busbeschleunigung Breitenfurter Straße (Busspur, Busvorfahrt), Snizek + Partner 2014 im Auftrag VOR.

Kaltenleutgebner Straße – Hochstraße – Ketzergasse

- Untersuchungen, Konzepte teilweise gemeinsam mit Breitenfurter Straße
- In Folge Wohnbauprojekt Waldmühle zahlreiche vertiefende Abstimmungsgespräche
- Bauliche Maßnahmen (Kreuzungsumbauten) und Mobilitätsmanagement sollen gewährleisten, dass sich die Situation nicht verschlechtert



Kaltenleutgebner Bahn

Im Auftrag des Verkehrsverbund Ostregion wurden, unter Einbeziehung der vorhandenen Untersuchungen, unterschiedliche Varianten untersucht und ihre Wirtschaftlichkeit abgeschätzt (Rittler, 2013)

- Variante 1 - Regionalbusse: Kleinräumige Umfahrung der kritischen Kreuzungsbereiche, Verknüpfung Linie 60
- Variante 2 - „Inbetriebnahme“ Kaltenleutgebner Bahn: Diese wird in 2 Varianten untersucht, Führung nur bis Waldmühle oder bis Kaltenleutgeben Ortsmitte.
- Variante 3 - Verlängerung von Buslinien, konkret der Linie 256 bis Betriebsgebiet Liesing Mitte bzw. U6.

http://www.stadt-umland.at/fileadmin/sum_admin/Sued/Kurzinfo_Verkehr_Kaltenleutgebner_Tal_150713.pdf

Kaltenleutgebner Bahn

http://www.stadt-umland.at/fileadmin/sum_admin/Sued/Kurzinfo_Verkehr_Kaltenleutgebner_Tal_150713.pdf

Ergebnis, Schlussfolgerungen:

- Die Wiederaufnahme eines Bahnbetriebes in unterschiedlichen Varianten auf Grund der hohen Investitionskosten bei vergleichsweise niedrigem Fahrgastpotenzial nicht vertretbar ist.
- Sinnvoll und damit vorrangiges Ziel ist die Beschleunigung der bestehenden Buslinien und die Schaffung einer gemeinsamen Umsteigehaltestelle im Bereich der Endstelle der Straßenbahnlinie 60 zur Verknüpfung mit den Buslinien 255, 259.
- Voraussetzung dafür ist eine geringfügig geänderte Linienführung der Busse, wobei die Nutzung eines kurzen Abschnitts der Bahntrasse eine mögliche Option ist.
- Das „Verkehrsband“ Kaltenleutgebner Bahn soll erhalten bleiben, . kurzfristig für die bewährten Nostalgiefahrten, könnten neue (technologische) Entwicklungen einen Bahnbetrieb mittelfristig wieder sinnvoll machen.
- Aktuell: Bahntrasse wurde seitens der Mgde. Perchtoldsdorf gepachtet,, Behördenverfahren zur Sicherung der „Anschlussbahn“ ist im Laufen

Ausbauprogramm

- 7,5 Minutentakt bis Baden geplant
- Bau einer neuen Remise in Wien Inzersdorf (2015 – 2017)
- Bau einer neuen Werkstätte in Wien Inzersdorf (2019 – 2021)
- Ausbau der Strecke bis Baden (bis 2020 abgeschlossen), d.h. ab 2021 7,5-Minutentakt bis Baden möglich
- neue Fahrzeuge ab 2019

Das gesamte Investitionsvolumen beträgt € 217,- Mio.

Der Großteil dieser Summe wird aus Eigenmitteln der Badner Bahn, bestehenden Verkehrsdiensteverträgen mit dem Bund und den laufenden Investitionszuschüssen von Wien und NÖ finanziert.

Quelle: Bezirksverkehrskonzept Mödling, Stand 2014,

http://www.stadt-umland.at/fileadmin/sum_admin/Sued/Leitplanung_Moedling/Verkehrskonzept_Bezirk__Moedling_Bericht_180814.pdf

Pottendorfer Linie

Der Ausbau der 4 gleisigen Südbahn – Südbahn und Pottendorfer Linie – hat höchste Priorität, auch um zusätzliche Kapazitäten auf der Südbahn Stammstrecke zu schaffen.

- Bereiche zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt und – bis auf ein kleines Teilstück – zwischen dem Bahnhof Wien Meidling bis zur neu errichteten Haltestelle Wien Blumental zweigleisig ausgebaut.
- In der nächsten Etappe erfolgt nun der Ausbau der Strecke auf niederösterreichischem Gebiet zwischen Hennersdorf und Münchendorf. Im Zuge der Ausbaumaßnahmen werden die Bahnhöfe in Hennersdorf, Achau und Münchendorf modernisiert.
- Nachdem nunmehr auch im Raum Ebreichsdorf Klarheit über den Trassenverlauf erzielt wurde, liegt nun der Terminplan bis zur Inbetriebnahme der 2 – gleisigen Strecke vor, diese soll 2023 erfolgen.

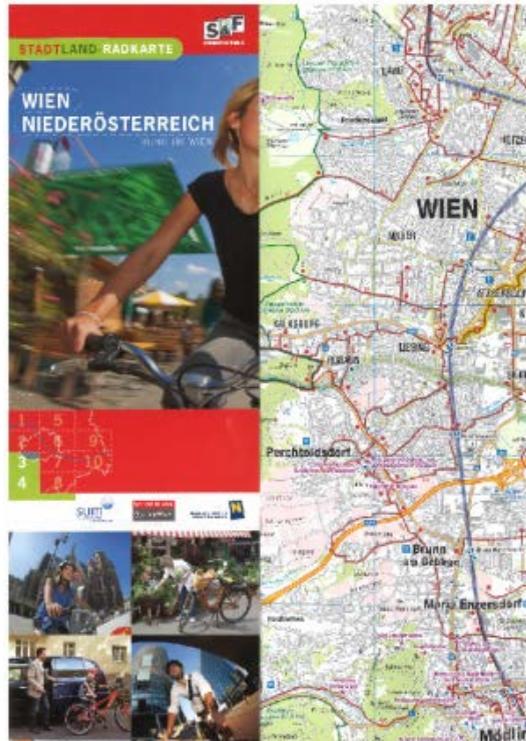
Quelle: Bezirksverkehrskonzept Mödling, Stand 2014,
http://www.stadt-umland.at/fileadmin/sum_admin/Sued/Leitplanung_Moedling/Verkehrskonzept_Bezirk__Moedling_Bericht_180814.pdf



Neuausschreibung Regionalbusse

- Neuausschreibung der Regionalbuslinien im Südraum Wien durch Verkehrsverbund Ostregion 2013 Umsetzung mit Fahrplanwechsel Dezember 2013.
- Diese Umstellung umfasste Regionalbuslinien ausgehend von Liesing, Siebenhirten, Mödling sowie die Stadtverkehre Perchtoldsdorf und Mödling.
- Ziele: Verbesserung des Gesamtsystems etwa durch Taktvereinheitlichungen und bessere Anbindungen und Verbesserung des Kosten Nutzen Verhältnisses.
- Die Tatsache, dass Regionalbusse nun auf schnellstem Weg das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz anfahren, führte teilweise zu kritischen Reaktionen (Buslinie 260 zur U6 Siebenhirten statt nach Hietzing).
- Die eingesparten Buskilometer konnten jedoch wieder in Verbesserungen investiert werden, so gibt es nun eine Tangentialverbindung aus dem Raum Breitenfurt in das Wiental zur Westbahn.
- Der infolge der Ausschreibung erfolgte Anbieterwechsel hat im Umstellungszeitraum zu zahlreichen Diskussionen geführt (Qualität der Busse, Ortskenntnis der Lenker...). Die Erfahrungen fließen in die nächsten Ausschreibungen (2015 – „Ostbahn Shuttle“) ein.

SUM Radaktivitäten

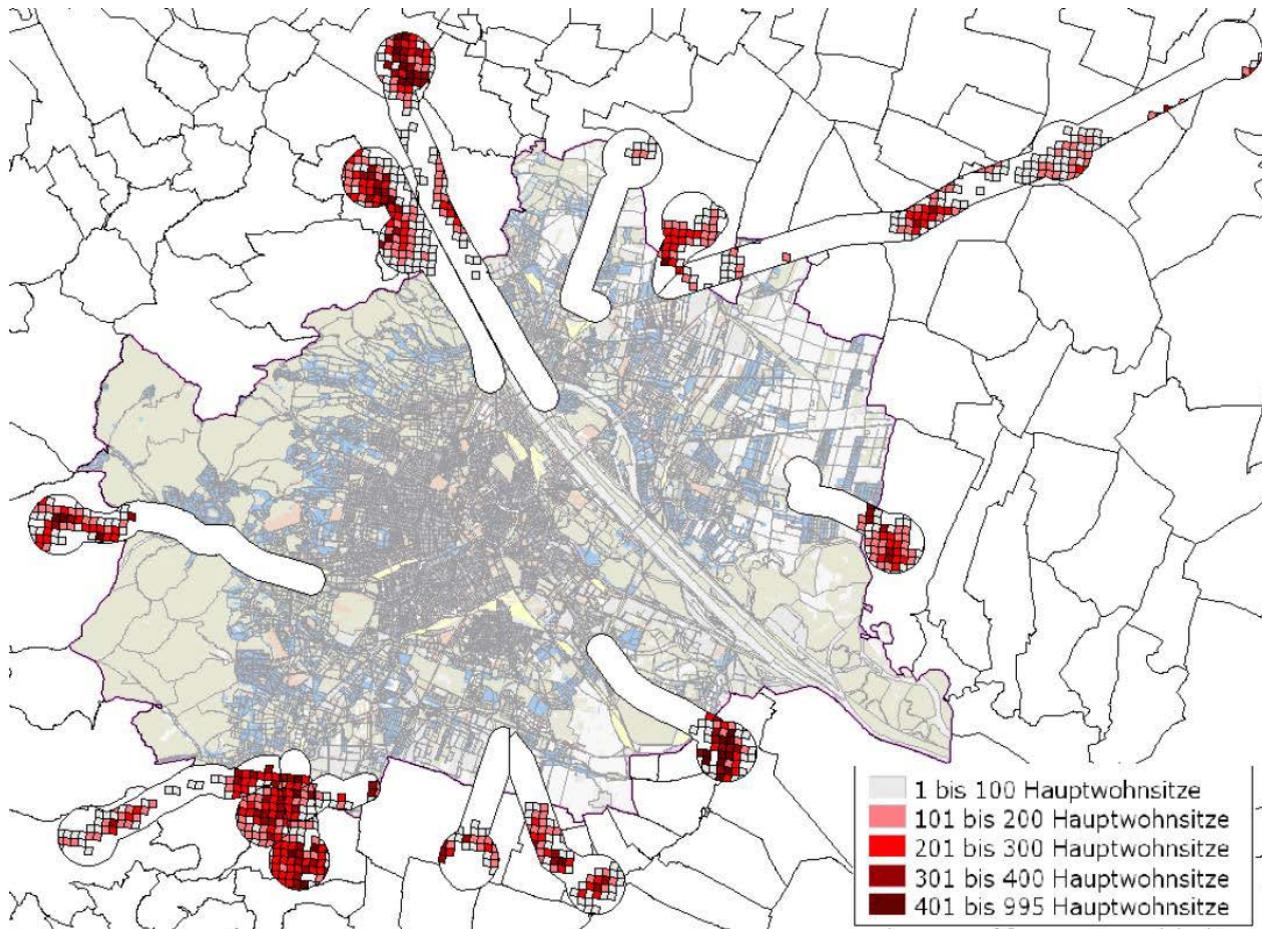


Vernetzung der Akteure in Stadt und Umland – in vielen Fällen Ergänzung zu MA 18, 18 / RU7, Mobilitätsagentur Wien, NÖ. Werbung, eNu, Projektträgern

Beispiele:

- Nextbike Bezirk Mödling, Standorte in Wien
- (Mit) Betreuung regional relevanter Radwege
- Radkartenset Stadtregion Wien – Niederösterreich
- Digitalisierung Radrouten für www.anachb.at
- Bedarfsweise Organisation von Radkoordinierungstreffen Wien – NÖ
- Aktuell: Abstimmung NÖ. Radlgrundnetz mit Haupttradwegenetz Wien (Raum Südraum Wien, Vösendorf – Flughafenregion)

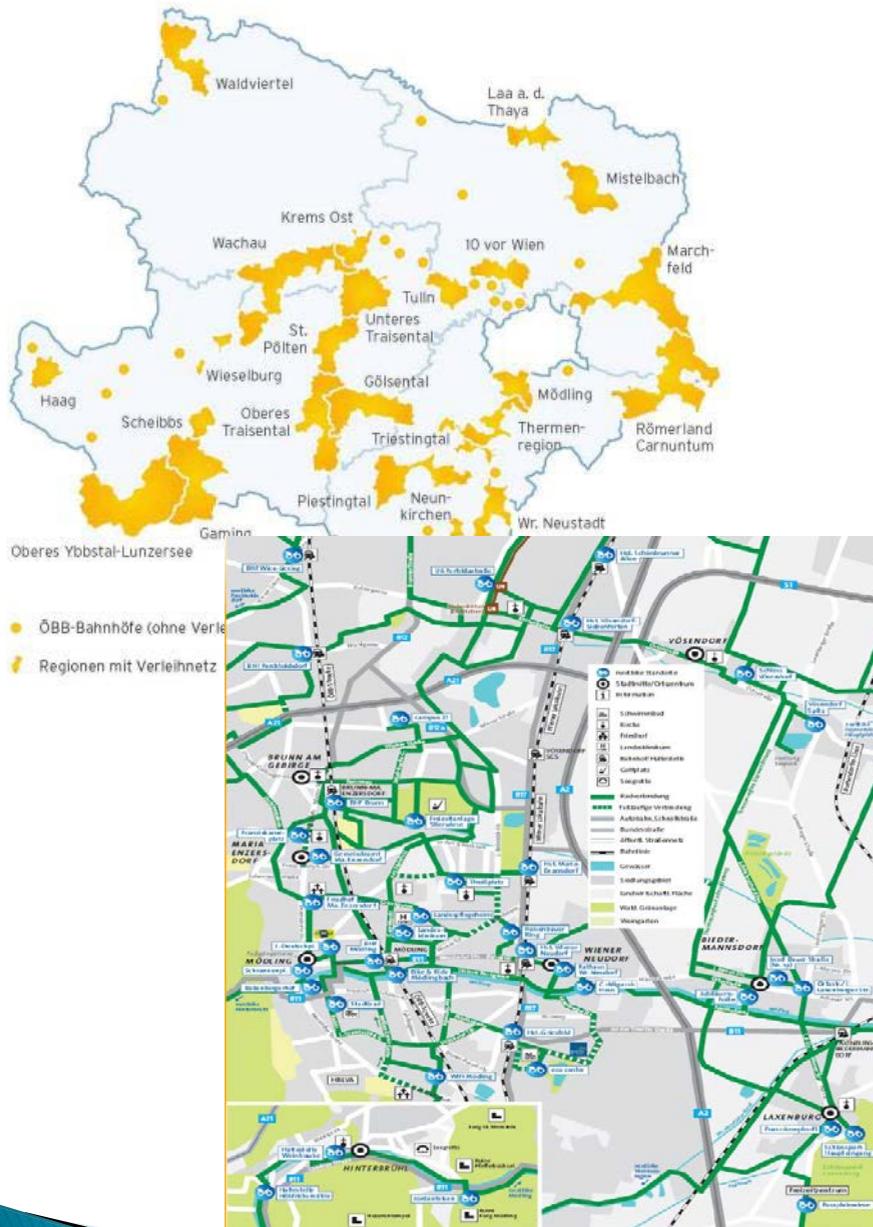
Radlangstrecken Wien - Niederösterreich



Radverkehrsverbindungen, die durch entsprechende gestalterische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen als hochrangige Achsen den Alltagsradfahrern und Pendlerinnen einen entsprechenden Fahrkomfort bieten, sodass auch im Alltagsradverkehr größere Distanzen mit dem Rad bewältigt werden können.

- Pilotprojekte Wiental, Leopoldsdorf, Gerasdorf.
- Initiative Mödling – Liesing: Abstimmung zwischen „Agendagruppen“ ist erfolgt

Regionaler Fahrradverleih - Nextbike



- Pilotregion Mödling – Ausdehnung auf Niederösterreich
- 2014/2015: Evaluierung, Optimierung der Standorte - geringfügige Änderungen im Südraum
- Bereits aktuell 3 Standorte in Liesing (Bahnhof U6, Perfektastraße, Perchtoldsdorf/Rodaun)
- Positive Abstimmung mit Wien, „räumliche“ Kooperation mit Citybike erwünscht (Nextbike als kostengünstige Variante in den Außenbezirken).

Hintergrund und Aufgabenstellung:

- Zurzeit gibt es in Wien jährlich einen Wohnungsbedarf für ca. 30.000 Menschen.
- Liesing gilt als besonders attraktiver Wohnbezirk mit großen Flächenreserven. Es gibt hier zahlreiche Entwicklungsprojekte. Das Verkehrsnetz im 23. Bezirk scheint jedoch bereits an seine Kapazitätsgrenzen angelangt zu sein.
- Das Ziel des Projektes besteht darin, kurz- und mittelfristige verkehrliche Maßnahmen zu sammeln und eruieren, welche die künftigen Wohnbauentwicklungen und das hohe Verkehrsaufkommen in Liesing bewältigen können. Es soll ein integratives Verkehrskonzept zur Bewältigung der Verkehrsströme erstellt werden, welches einen Schwerpunkt auf den ÖV und MIV legt.
- Der Bezirk wünscht sich eine „gesamtheitliche Zusammenschau aller Problempunkte und der möglichen Lösungen“.
- Die Maßnahmen werden einer Prioritätenreihung unterzogen und es sollen die Zuständigkeiten geklärt werden.

Perspektive Liesing – Zielgebiet Liesing Mitte (2014 /2015):
Grundlage für künftigen Entscheidungen in Fragen der Verkehrsplanung, der Freiraum- und Schulentwicklung und der Flächenwidmung.

Abstimmungsprozess Raumordnung- Verkehrskapazitäten im Bezirk Mödling



Kein neuer „Befund“:

Möglichkeiten zur „Leistungssteigerung“ im Straßennetz sind begrenzt.

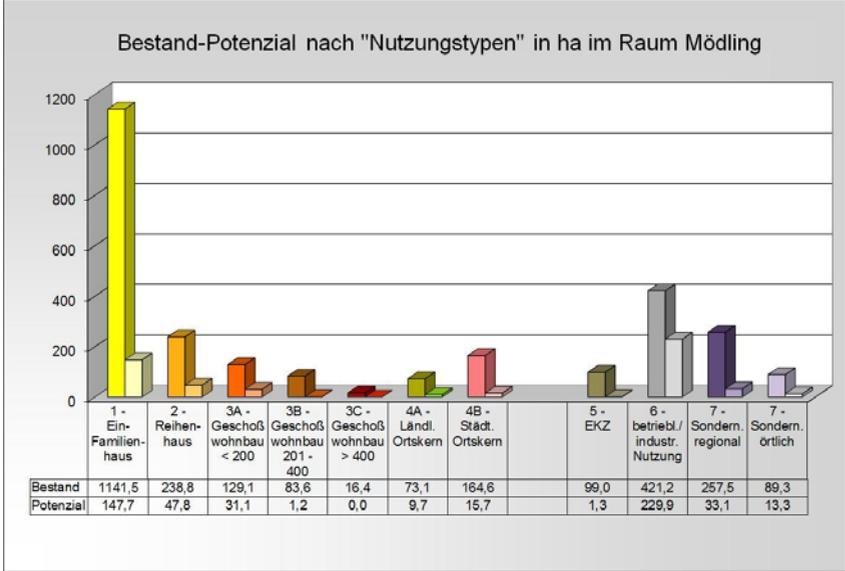
Gewidmetes Bauland übersteigt die vorhandenen Straßenkapazitäten.

daher:

Siedlungs- und Standortentwicklung muss **regional** mit diesen limitierten Kapazitäten abgestimmt werden.



Abstimmungsprozess Raumordnung- Verkehrskapazitäten im Bezirk Mödling



Vorstellung der Initiative bei der Bürgermeisterkonferenz
 Juni 2010

Diskussion in den betroffenen 13 Gemeinden –
 Fassung von Grundsatzbeschlüssen

Regionale Arbeitstreffen im Februar 2011 in Laab/W.
 und Wr. Neudorf

Detaillierte Erhebung der Entwicklungsmöglichkeiten
 in den Gemeinden

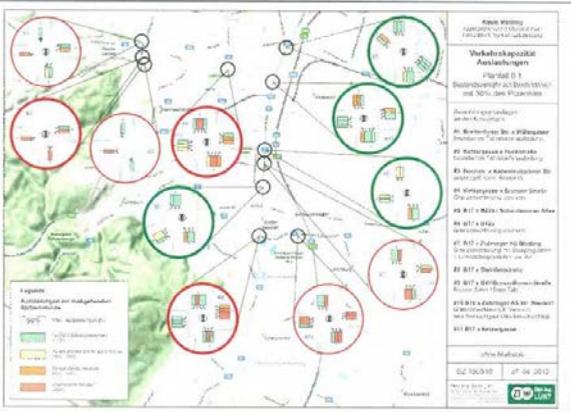
Vorstellung, Diskussion mit VertreterInnen aller Gemeinden
 im April 2012

Bis Ende 2012 Feinabstimmung in kleiner
 Arbeitsgruppe erfolgt

Leitfaden ProjektAbstimmung

Gemeinsame Raumordnungsstrategie, Regionale Leitplanung
 (Beauftragung Sommer 2014)

Verkehrskapazität – VERKEHR AM BESTANDSNETZ
 Übersicht maximale Belastung mit 50% Potenzial
 Amt der NÖ Landesregierung
 Abteilungen RU7 und RU2





Regionale Leitplanung Bezirk Mödling

Die regionale Leitplanung umfasst jedenfalls folgende Inhalte:

- Abstimmung der Entwicklungsstrategien, Schwerpunktsetzung der Gemeinden und - falls fachlich sinnvoll - einzelner Ortsteile.
- Vorschlag für die Gliederung der Landschaft (Trennung von Siedlungsgebieten), Festlegung von Leitfunktionen wie Naherholung, Naturschutz, Hochwasserschutz.
- Natur- und Grünräume va. auch für das Reg. Raumordnungsprogramm relevant (Reg. Grünzone, geschützte Landschaftsteile)
- Räumliche Konkretisierung der Grundprinzipien im Sinne der Stadtregion+/PGO gemeinsame Festlegung von Potenzialstandorten für die Siedlungsentwicklung.
- Räumliche Konkretisierung der gewünschten Entwicklungen unter Berücksichtigung vorhandener Straßen-/Kreuzungsreserven sowie zB. der wasserwirtschaftlichen Situation (Reserven bei Oberflächengewässern, im Kanalsystem.....).

- Vorschläge zur Umsetzung (Umsetzungsorganisation, rechtl. Rahmenbedingungen...)
- Es werden jene Themen bearbeitet, die **regional relevant** sind und wo die Leitplanung als „raumordnerisches Konzept“ eine „**Lösungskompetenz**“ hat.
- Bezirksübergreifende Abstimmung ist ein wichtiger Bestandteil.

<http://www.stadt-umland.at/index.php?id=133>

Danke für die Aufmerksamkeit

www.stadt-umland.at