ÖRTLICHES FUSSVERKEHRSKONZEPT LANGENZERSDORF

November 2023



consens
mobilitätsdesign

PROJEKTNAME

Fußverkehrskonzept Langenzersdorf

PROJEKTNUMMER

P22378

AUFTRAGGEBERIN

Marktgemeinde Langenzersdorf

Hauptplatz 10

2103 Langenzersdorf

AUFTRAGNEHMERIN

con.sens verkehrsplanung zt gmbh

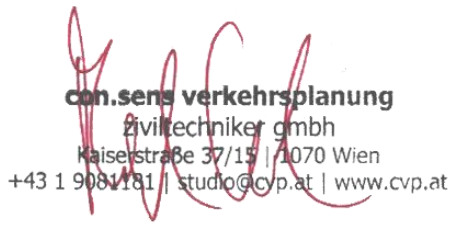
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien
studio@cvp.at | 01/9081181 | www.cvp.at
Firmenbuchzahl FN 485873 w
UID: ATU72993558

BEARBEITUNG

DI[in] Charis Kowald

DI Michael Szeiler, MAS

DI[in] Yasmin Haase



DI Michael Szeiler, MAS

Geschäftsführer

ÖRTLICHES FUSSVERKEHRSKONZEPT LANGENZERSDORF - INHALTE

1 Ausgangslage und Ziele für den Fußverkehr 4

1.1 Zielsetzungen 4

1.2 Planungshorizont 5

1.3 Festlegung des Planungsgebietes 6

1.4 Räumliche Schwerpunkte 8

1.5 „Points of interest" 10

2 Entwicklungsprinzipien in Langenzersdorf 12

2.1 Ziele der Raum- und Siedlungsentwicklung 12

2.2 Maßnahmen im Bereich Raum- und Siedlungsentwicklung 13

3 Partizipation und Bewusstseinsbildung 16

3.1 Partizipativer Erhebungsprozess 17

3.1.1 Orte zum Wohlfühlen 20

3.1.2 Gebiete und Straßen mit Verbesserungspotential 21

3.1.3 Fehlende Fußverbindungen 22

3.1.4 Gefahrenstellen 23

3.1.5 Fazit: hier drückt der Schuh in Langenzersdorf 24

3.2 Ziele der Bewusstseinsbildung 26

3.3 Bewusstseinsbildende Maßnahmen 27

3.3.1 Bereits durchgeführte Maßnahmen 27

3.3.2 Geplante Maßnahmen in den nächsten 1+ Jahren 28

4 Vom Ist zum Soll in Langenzersdorf 29

4.1 IST-Wegenetz 29

4.2 SOLL-Wegenetz 31

4.3 Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur 35

4.3.1 Ziele der baulichen Maßnahmen 35

4.3.2 Bauliche Maßnahmen 37

4.4 Quantitative Auswirkungen der Maßnahmen für den Fußverkehr 63

5 Kooperation und Einbeziehung weiterer Betriebe / Gebietskörperschaften 64
5.1 Ziele der Kooperation und Einbeziehung 64
5.2 Geplante Maßnahmen in den nächsten 3+ Jahren 64
6 Anhang 66
6.1 Übersichtstabelle der förderbaren baulichen Maßnahmen 66

1 AUSGANGSLAGE UND ZIELE FÜR DEN FUSSVERKEHR

1.1 ZIELSETZUNGEN

Das „Zu-Fuß-Gehen" repräsentiert die ursprünglichste Form der Fortbewegung und trägt nicht nur zur allgemeinen Gesundheit bei, sondern leistet auch einen bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz. In Langenzersdorf liegt der Fokus der planerischen und strategischen Überlegungen auf einem verantwortungsbewussten Umgang mit zukünftigen Entwicklungen und der Förderung der aktiven Mobilität.

Die Gemeinde hat sich für den Fußverkehr insbesondere folgende Ziele gesteckt:

- Die Attraktivierung der Fußwege
  Dabei wird ein besonderes Augenmerk darauf gelegt, dass die Wege nicht nur in ihrer Breite optimiert werden, sondern auch in der Beschattung und dem Mobiliar. So sollen Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen Wohlfühlbereiche erzeugen, die nicht nur die Durchwegung attraktiver, sondern auch einen Aufenthalt reizvoll macht.
- Gesteigerte Sicherheit der Fußwege
  Ein großes Thema in Langenzersdorf ist das (subjektive) Sicherheitsgefühl auf den Fußwegen für die Nutzer:innen. An vielen Stellen wird dieses geminderte Sicherheitsgefühl durch schmale Gehsteige mit verhältnismäßig hohen Kfz-Geschwindigkeiten begründet. An vielen Stellen sind die Gehsteige aufgrund von schmalen Querschnittsbreiten nicht oder schwer veränderbar. Hier sollen andere Maßnahmen, wie die Reduktion der Geschwindigkeit, verkehrsberuhigende Elemente oder auch eine bessere Sichtbarkeit an Querungen Abhilfe schaffen.
- Fehlende Verbindungen / Lücken schließen
  Für Langenzersdorf ist auch im Besonderen das Schließen von Lücken im Fußverkehr. Es gibt viele Verbindungen, die für den Fußverkehr keine Infrastruktur aufweisen, jedoch einen großen Bedarf zum Zu-Fuß-Gehen aufweisen.
- Barrierefreies Bewegen
  Ein ständiges Bestreben der Gemeinde ist zudem das Herstellen von Barrierefreiheit im gesamten Gemeindegebiet, da die barrierefreie Durchwegung ein essentieller Bestandteil der Mobilität ist. Dafür werden Gehsteige an Kreuzungen und Querungsstellen abgeschrägt. Darüber hinaus wird über ein Leitsystem für das gesamte Ortszentrum nachgedacht.
- Weniger Kfz-Verkehr und mehr sanfte Mobilität
  Speziell die Alltagswege der Langenzersdorfer:innen innerhalb des Ortsgebietes sollen in Zukunft weniger mit dem Kfz- und mehr mit der aktiven Mobilität zurückgelegt werden.

1.2 PLANUNGSHORIZONT

Der Wunsch nach einer besseren Fußverkehrsinfrastruktur in Langenzersdorf wird stetig größer. Im Rahmen einer umfassenden Erhebungsphase unter Einbeziehung der Bevölkerung kristallisierte sich heraus, dass es zahlreiche Problemstellen gibt und ein großes Verbesserungspotential gesehen wird. Der Marktgemeinde Langenzersdorf ist es daher ein großes Anliegen, den Fußverkehr noch stärker zu fördern. Die Bestandsanalyse im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes hat im gesamten Gemeindegebiet Optimierungsbedarf im Fußverkehr identifiziert. Die entsprechenden Maßnahmen werden in unterschiedlichen Zeithorizonten entwickelt. Die Maßnahmenliste gliedert die Maßnahmen sowohl zeitlich, als auch nach Priorität und nach Zuständigkeit (Gemeinde, Land, Privat). Maßnahmen in sensiblen Bereichen, wie auf Schulwegen, im Kindergartenvorfeld, etc. werden kurzfristig und mit hoher Priorität in den nächsten ein bis drei Jahren umgesetzt. Mittelfristige Maßnahmen sollen in vier bis zehn Jahren verwirklicht werden. Längerfristige Maßnahmen können aufgrund ihrer hohen Komplexität, eines hohen Kostenaufwandes oder nur mäßigem Fußverkehrspotential erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

1.3 FESTLEGUNG DES PLANUNGSGEBIETES

Langenzersdorf liegt im politischen Bezirk Korneuburg und erstreckt sich über eine Fläche von rund 10,7 Quadratkilometern. Mit Stand 2022 hat Langenzersdorf etwa 8.000 Einwohner:innen wodurch sich eine Bevölkerungsdichte von 748 EW / km^2 ergibt. Im Fußverkehrskonzept wird das gesamte Gemeindegebiet betrachtet.

Langenzersdorf ist von je her ein Straßendorf. Der Ortskern befindet sich entlang der B3. Früher war die Bundesstraße so stark befahren, dass es de facto eine Trennung in einen Ober- und Unterort gab. Die Überquerung der Straßen war nur an wenigen Stellen gefahrlos möglich. Heute ist die B3 zwar kein so starkes Hindernis mehr, strukturell aber immer noch von großer Bedeutung.

Eine zweite Trennlinie, welche heutzutage eine deutlich größere Bedeutung hat, ist die Bahntrasse. Da diese für Fußgeher nur an 4 Stellen überquerbar ist (immerhin 2 Stellen mehr als für Autofahrer), entsteht automatisch eine Gebietsabgrenzung der Bereiche oberhalb und unterhalb der Bahn.

Generell ist Langenzersdorf topographisch geprägt durch die Lage zwischen Bisamberg und Donau. Diese eingezwängte Lage unterstützt den langgezogenen Straßendorfcharakter. Gleichzeitig dienen sowohl der mit vielen Wandersteigen erschlossene Bisamberg und der Euro-Radweg entlang der Donau als Naherholungsgebiete.

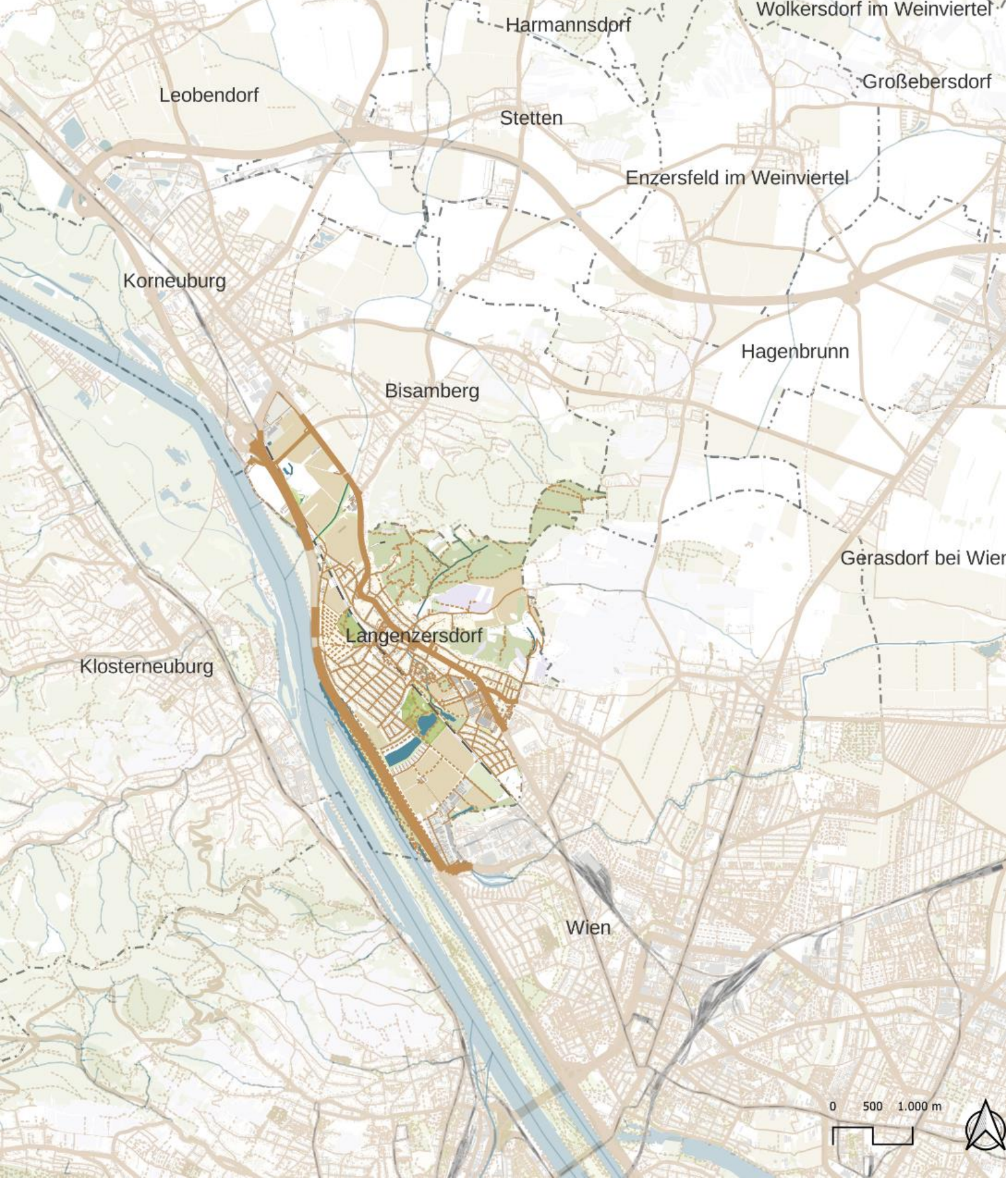


Abb. 1: Lage der Marktgemeinde Langenzersdorf im Bezirk Korneuburg, con.sens mobilitätsdesign 2023.

1.4 RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE

Das langgestreckte Gemeindegebiet bietet vielfältige Angebote und Ziele, die für den Fußverkehr von Bedeutung sind. Abbildung 2 zeigt eine schematische Darstellung der Nutzungsschwerpunkte in den jeweiligen Bereichen.

Die Siedlungsflächen von Langenzersdorf erstrecken sich vom Zentrum nach Südosten Richtung Wien. Erholungsgebiete wie der Bisamberg und der Aupark befinden sich in Zentrumsnähe, weiters stellt auch die Seeschlacht ein wichtiges innerörtliches Erholungsbiet dar. Im Südwesten ist eine räumliche Nähe und direkte Verbindung zur Donauinsel vorhanden. Gewerbegebiete sind am Ortsrand im Norden, Osten und Süden der Marktgemeinde gelegen. Durch die Donauufer Autobahn A22 und die Landesstraße B3 ist eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz gegeben. Zwei Bahnstationen ermöglichen eine gute Vernetzung im überregionalen und regionalen öffentlichen Verkehr. Durch die räumliche Nähe zu Wien und ein gutes Angebot an Erholungsgebieten, gibt es auch Besucher:innen aus der Umgebung.

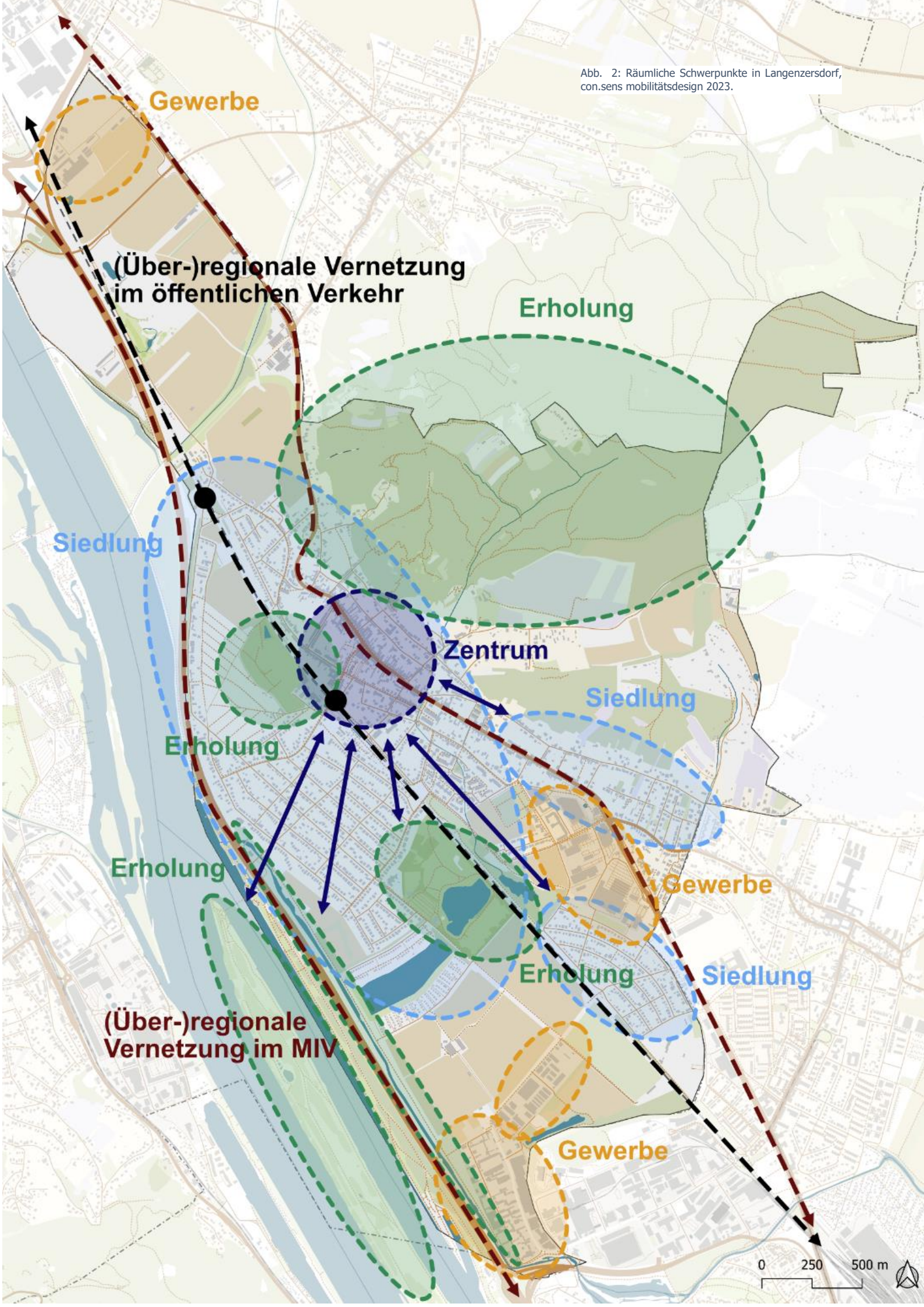


Abb. 2: Räumliche Schwerpunkte in Langenzersdorf, con.sens mobilitätsdesign 2023.

1.5 „POINTS OF INTEREST"

Die Lage der wichtigsten „Points of Interest" für die Langenzersdorfer:innen und Besucher:innen ist in nebenstehender Abbildung dargestellt. Dazu zählen im Gemeindegebiet unter anderem Bildungseinrichtungen wie die Mittelschule, die Volksschule, drei Kindergärten und eine Musikschule. Diese liegen konzentriert an drei Punkten innerhalb des Ortsgebietes. Bildungseinrichtungen sind wichtige Ziele für den Fußverkehr, deren Zugangswege in hoher Qualität ausgestaltet und ein hohes Sicherheitslevel erfüllen sollen. Weiters dargestellt sind zwei Kirchen, der Friedhof und – mit violettem Stern – weitere „Points of Interest", welche besonders Anziehungspunkte für Besucher:innen sind. Dazu zählen die Erholungsgebiete Bisamberg und Seeschlacht sowie auch das Langenzersdorfer Museum. Im Gemeindegebiet gibt es zahlreiche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Hervorzuheben sind die Bahnhöfe Langenzersdorf und Bisamberg sowie die Haltestellen der Buslinie 850 entlang der B3.

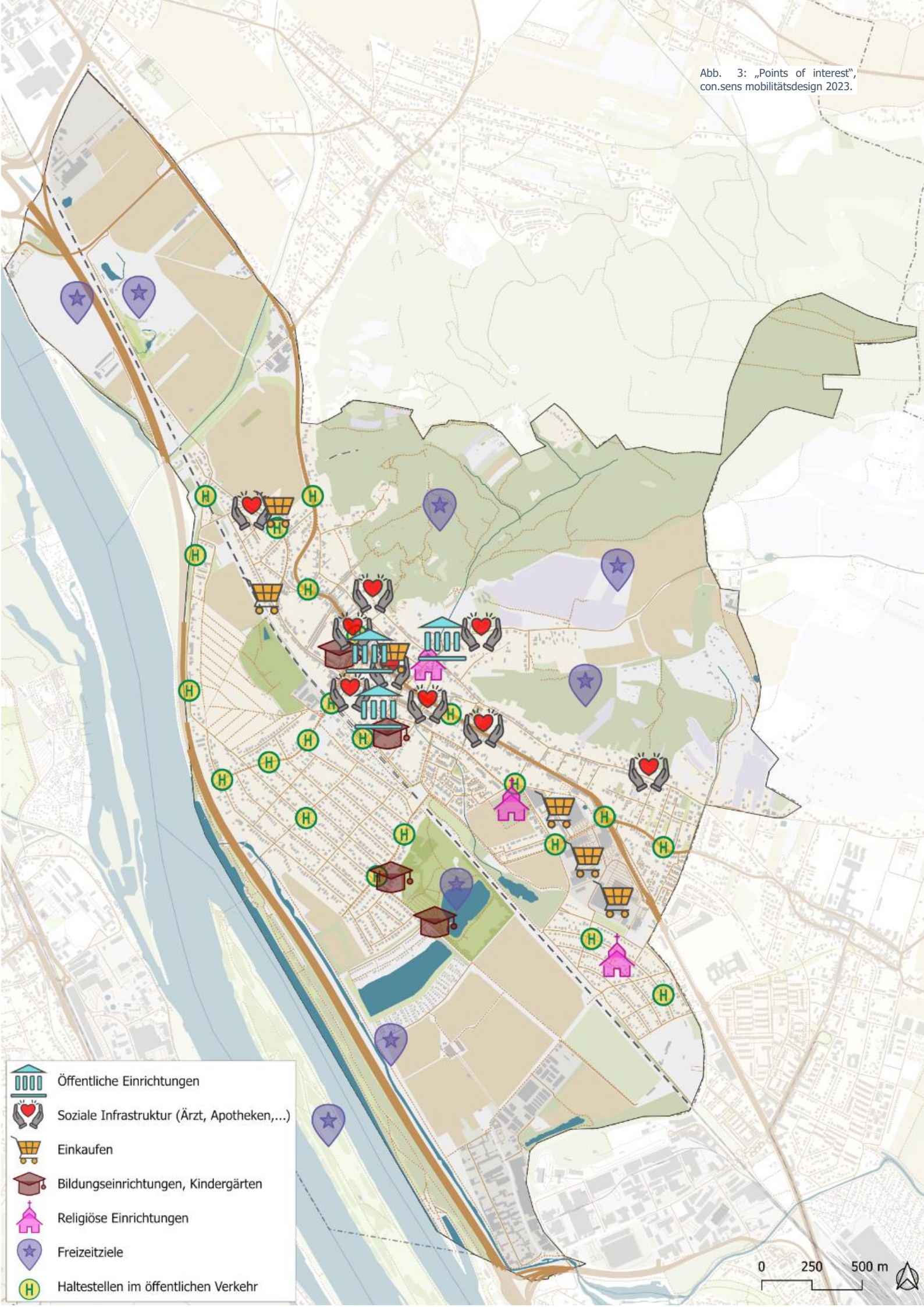


Abb. 3: „Points of interest", con.sens mobilitätsdesign 2023.

2 ENTWICKLUNGSPRINZIPIEN IN LANGENZERSDORF

Im Rahmen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes (2002) wurden Ziele festgelegt, die zu einer fußverkehrsfreundlichen Siedlungsentwicklung beitragen.

Über allen Zielen steht der Grundsatz, eine hohe Lebensqualität zu bieten und den menschlichen Grundbedürfnissen bestmöglich nachzukommen. Dazu zählt Langenzersdorf unter anderem, den Gemeinderaum bestmöglich zu nutzen und als Lebensraum lebenswert zu gestalten. Ebenfalls dazu zählen die Ziele des Klimabündnisses. Da damit gemeint ist, klimaschädliche Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist die Förderung der aktiven und umweltfreundlichen Mobilität ein wichtiger Aspekt dabei.

Für das Verkehrssystem wurde „Vermeiden – Verlagern – Verbessern – Fördern" festgehalten. Kfz-Verkehr soll demnach vermieden und auf den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr) verlagert werden. Diese Mobilitätsformen sollen verbessert und gefördert werden. Langenzersdorf möchte die Bedürfnisse der Anrainer:innen gegenüber den Ansprüchen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr bevorzugen.

Ein wichtiger Schritt in Richtung umweltfreundliche Mobilität ist das Schließen von Lücken im innerörtlichen Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr in Langenzersdorf. Dazu wird beispielsweise die Erhöhung des Sicherheitsgefühls für Fußgänger:innen an stark befahrenen Straßenabschnitten und Kreuzungsbereichen gezählt.

2.1 ZIELE DER RAUM- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

- Sicherung einer hohen Lebensqualität
- Förderung der aktiven Mobilität
- sparsamer Umgang mit bestehenden bereits versiegelten Verkehrsflächen
- Weitere Entwicklung nahe an den Bedürfnissen der Bevölkerung: Ortskernbelebung, fußverkehrsfreundliche Ortsgestaltung
- Sicherheit der Zu-Fuß-Gehenden (z.B. im Schulbereich) bzw. generell Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Maßvolles Bevölkerungswachstum durch Nutzung der vorhandenen Baulandreserven
- Kein weiterer Landschaftsverbrauch, Innen- vor Außenentwicklung; Nachverdichtungsstrategie zur Vermeidung von Zersiedelung und Stärkung von Zentren zur Fußverkehrsförderung

- Lebens- und Alltagsraum der kurzen Wege; durch direkte Durchwegung im Siedlungsgebiet; diverse Wege die nur von Fußgängern passiert werden können
- Umweltschutz und Beitrag zu den Klimazielen leisten
- Die Betriebsgebiete sollen gesichert, und aufgewertet werden, innerhalb dieser Zonen sollen die Flächenreserven ausgeschöpft werden

2.2 MASSNAHMEN IM BEREICH RAUM- UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Geeignete Maßnahmen im Bereich Raum- und Siedlungsentwicklung werden einerseits von der Gemeinde festgelegt, aber auch in diesem Themenbereich wird der Einschätzung der Bevölkerung Raum gegeben. So wurden im Bezug auf den Klimaplan Langenzersdorf seitens Bevölkerung Ideen eingebracht und gemeinsam erste Zukunftsbilder entwickelt.

Konkret sind in den nächsten 3+ Jahren folgende Maßnahmen im Bereich Raum- und Siedlungsentwicklung angedacht:

R01	OwnYourSECAP	Langenzersdorf ist eine aktive Partnergemeinde des Projektes OwnYourSECAP. Mit dem Sustainable Energy and Climate Action Plan sollen konkrete Klimaschutz- sowie Klimawandelanpassungs-Maßnahmen entwickelt und außerdem das Problem der Energiearmut in Angriff genommen werden.
R02	E5-Gemeinde (Absichtserklärung)	Langenzersdorf befindet sich im Prozess der Absichtserklärung zur e5-Gemeinde. Die gesteckten Klimaziele betreffen dabei unter anderem die Straßengestaltung sowie die Senkung des Autoverkehrs. Der Fokus liegt auf mehr Grünflächen und weniger Versiegelung.
R03	Förderung klimafreundlicher Maßnahmen	Langenzersdorf fordert die Umsetzung klimafreundlicher Maßnahmen. Damit soll die Finanzierung von beispielsweise Photovoltaikanlagen oder Wärmepumpen vereinfacht werden, was wiederum einen Beitrag zur Einsparung von Emissionen hat. Dieses Förderprogramm wird auch künftig aufrecht erhalten bleiben.
R04	Ersatzpflanzungen	Auf Basis der gültigen Baumschutzverordnung in Langenzersdorf werden Bäume regelmäßig neu gepflanzt. Im Zuge dessen werden bessere Standorte ausgewählt, mehr Wurzelraum verfügbar gemacht, die Auswahl der Bäume wird hinsichtlich der klimatischen Veränderungen vorgenommen

		und mit Hilfe des Schwammstadt-Prinzips wird eine Langlebigkeit der Bäume gewährleistet.
R05	Energieversorgung	Langenzersdorfer:innen wünschen sich einen Ausbau der erneuerbaren Energieversorgung, wobei die Gemeinde hier ein Vorbild darstellen soll (PV auf Gemeindegebäuden, etc.). Zudem will man dezentrale Versorgungskonzepte, wie z.B. (erneuerbare) Energiegemeinschaften mitbedenken.
R06	Energieeffizienz; Energiesparen	Es soll in allen Bereichen (Gemeinde, Betriebe, Privathaushalte) eine möglichst energieeffiziente Gebäudenutzung ermöglicht und sichergestellt werden. Eine wichtige Rolle sollen hier umfassende Gebäudesanierungen spielen.
R07	Nachhaltige Mobilität	Langenzersdorfer:innen wünschen sich einen Trend weg vom motorisierten Individualverkehr (v.a. PKWs mit Verbrennermotoren) hin zu mehr Radverkehr und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dafür muss die Nutzung dieser klimafreundlicheren Mobilitätsvarianten noch attraktiver werden.
R08	Förderung der aktiven Mobilität	Bei zukünftigen Straßensanierungsprojekten sollen Verkehrsflächen zu Gunsten der Formen der aktiven Mobilität umverteilt werden.
R09	Schulwegsicherheit	In der Steyrergasse vor der Schule soll eine Schulstraße (zeitliches Fahrverbot) verordnet werden. Zudem sollen Elternhaltestellen außerhalb des Siedlungsbereiches in unmittelbarar Schulnähe angeboten werden um generell den KfZ-Verkehr entlang des Schulweges zu minnimieren.
R10	Klimafitte Ortsentwicklung	Der Ort soll durch klimaresistente Bepflanzung grüner und damit gleichzeitig klimafitter werden. Das Motto lautet außerdem „Entsiegeln statt Versiegeln" von Flächen. Bereits versiegelte Flächen sollen bewusst und sparsam verwendet werden, statt neue Flächen zu versiegeln.
R11	Ortskernentwicklung	Im Zuge der Zukunftskonferenz wurden 2018 einige Maßnahmen zur Belebung des Ortszentrums entwickelt. Einige davon wurden bereits umgesetzt (Schwammstadt Grätzeloase, neues Musikschulgebäude auf den Schmatzergründen, Radweglückenschluss Klosterneuburger Straße, Plateau zwischen Gemeindeamt und Enzoplatz). Weitere Maßnahmen zur Ortskernbelebung sollen in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

R12	Ressourcenschonung; nachhaltiger Konsum	Einen wichtigen Aspekt soll hier die Bewusstseinsbildung darstellen, in Hinblick auf unterschiedliche klimarelevante Lebensbereiche (Stichworte vegetarische/vegane Ernährung; Lebensmittelverschwendung, etc.). Zudem wollen sich die Langenzersdorfer:innen an dem Ziel „Sanierung statt Neubau" orientieren.

3 PARTIZIPATION UND BEWUSSTSEINSBILDUNG

Partizipation und lokales Wissen spielen eine entscheidende Rolle bei der Erhebung von Problemstellen im Fußverkehr und der Entwicklung optimaler Lösungsansätze für eben diese. Dies ist aus mehreren Gründen von großer Bedeutung:

- Vielfalt der Bedürfnisse: Fußverkehr ist facettenreich und hängt stark von den Bedürfnissen und Gewohnheiten der Bevölkerung ab. Was für eine Nachbarschaft funktioniert, muss nicht unbedingt für eine andere gelten. Durch die Einbindung der Betroffenen können Planer:innen ein besseres Verständnis für die Vielfalt der Bedürfnisse entwickeln.
- Identifikation von Problemstellen: Lokale Bewohner:innen sind oft die ersten, die auf gefährliche Kreuzungen, marode Gehwege oder unzureichende Fußgängerüberwege aufmerksam werden. Dieses Wissen abzufragen ermöglicht ein frühzeitiges Erkennen von Problemstellen und trägt auch zu einer Priorisierung von Maßnahmen bei.
- Maßgeschneiderte Lösungen: Eine Beteiligung der Menschen ermöglicht es, Lösungsansätze zu entwickeln, die speziell auf die örtlichen Gegebenheiten zugeschnitten sind.
- Akzeptanz und Legitimität: Wenn die Betroffenen aktiv an der Planung beteiligt sind, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die entwickelten Lösungen akzeptiert und unterstützt werden. Dies führt zu einer höheren Legitimität der Maßnahmen und reduziert potenzielle Konflikte.
- Effizienz und Nachhaltigkeit: Durch die Einbindung von lokalem Wissen und der Erfahrung der Anwohner:innen können Planungsprozesse effizienter gestaltet werden. Dies hilft, Ressourcen besser zu nutzen und nachhaltige Lösungen zu schaffen.
- Soziale Gerechtigkeit: Eine partizipative Herangehensweise stellt sicher, dass auch benachteiligte Gemeinschaften und Randgebiete in die Planung einbezogen werden. Dies trägt zur sozialen Gerechtigkeit bei und sorgt dafür, dass Fußverkehrsinfrastruktur für alle zugänglich ist.

Insgesamt zeigt sich, dass die Partizipation der lokalen Gemeinschaften und die Nutzung ihres Wissens unerlässlich ist, um effektive und maßgeschneiderte Lösungen für den Fußverkehr zu entwickeln. Dies fördert nicht nur die Sicherheit und die Lebensqualität der Bewohner:innen, sondern trägt auch zur nachhaltigen Entwicklung von städtischen Gebieten bei. Daher wurde in Langenzersdorf ein großer Schwerpunkt auf einem möglichst umfassenden und inklusiven Beteiligungsprozess gelegt. Die angewandten Methoden und erreichten Zielgruppen werden nachstehend erläutert.

3.1 PARTIZIPATIVER ERHEBUNGSPROZESS

Die Bestandsanalyse im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wurde einerseits durch Fachexpert:innen des Planungsteams und andererseits im Rahmen partizipativer Formate gemeinsam mit der Bevölkerung durchgeführt. Durch einen umfangreichen Partizipationsprozess konnten Perspektiven, Sichtweisen und Erfahrungen unterschiedlichster Nutzer:innengruppen in die Analyse einfließen. Auf den nachfolgenden Seiten sind die Ergebnisse aus diesem Prozess gesammelt und kompakt dargestellt.

Die Partizipation wurde dabei wie folgt aufgebaut:

1. Im ersten Schritt wurde an alle Haushalte eine analoge Dialogkarte postalisch zugestellt. Diese beinhaltete auch eine digitale Option mit einem Link / QR-Code zu einer Online-Version der Befragung. Über die Dialogkarte wurden Wohlfühlorte, Verbesserungspotentiale, fehlende Verbindungen sowie Gefahrenstellen abgefragt. Diese konnten textlich beschrieben werden und/oder in einer Kartendarstellung eingetragen werden.



Abb. 4: Dialogkarte Vorder- und Rückseite, con.sens mobilitätsdesign 2023.

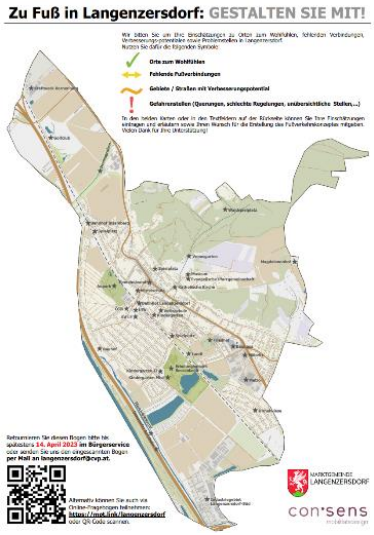


Abb. 5: Dialogkarte innen, con.sens mobilitätsdesign 2023.



Abb. 6: Online-Umfrage, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Der Rücklauf betrug bei der analogen Dialogkarte 110 Teilnehmende und bei der Online-Umfrage 150 Teilnehmende.

2. Im zweiten Schritt war das Planungsteam im März 2023 am Langenzersdorfer Wochenmarkt, um mit so vielen Langenzersdorfer:innen wie möglich ins Gespräch zu kommen. Es fanden Gespräche mit etwa 50 Personen statt. Das Engagement für das Thema und die Möglichkeit zur Partizipation wurde seitens der Bevölkerung sehr geschätzt.

3. In weiterer Folge wurden mit verschiedenen Zielgruppen Begehungen und Gespräche durchgeführt. Im Fokus standen die Schulen und Kindergärten in Langenzersdorf, da das Schul- und Kindergartenumfeld zu den sensibelsten Bereichen im Fußverkehr zählt. Hier wurde mit Lehrkräften und Kindern über die Probleme am Schul- und Kindergartenweg gesprochen, ebenso über ihre Verkehrsmittelwahl und ihre Freizeitwege. Das direkte Umfeld und teilweise auch wichtige Routen wurden gemeinsam besichtigt und begangen. Zusätzlich wurde ein Gespräch geführt mit der Musikschule, welche künftig an einem anderen Standort liegen wird, sowie der Behindertenhilfe, welche besonders auf barrierefreie Durchwegung angewiesen ist.

4. Zusätzlich wurde ein Workshop für Vertreter:innen im Festsaal von Langenzersdorf abgehalten, zu dem alle Langenzersdorf Vereine eingeladen waren, um ihre Wünschen und Ideen zu äußern. Die Gespräche mit allen involvierten Personen waren ein wertvoller Beitrag zum Fußverkehrskonzept und fanden sowohl Eingang in die Bestandsanalyse als auch in die Maßnahmenliste.

5. Im Juni 2023 wurde im Rahmen des Schulabschlussfestes in der Seeschlacht der Zwischenstand zum Fußverkehrskonzept präsentiert. Mit Interessierten wurden die Inhalte diskutiert und ergänzt.

Insgesamt haben sich etwa 400 Personen in der Analysephase zum Fußverkehrskonzept in Langenzersdorf aktiv beteiligt. Diese haben insgesamt ca. 1.000 Rückmeldungen zu den abgefragten Themen abgegeben. Das Ergebnis unterstreicht die hohe Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens in Langenzersdorf und auch den Handlungsbedarf der Gemeinde, die Fußverkehrsinfrastruktur zu optimieren.

3.1.1 Orte zum Wohlfühlen

Gerade die Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten werden in Langenzersdorf als sehr wertvoll wahrgenommen. Bisamberg, Seeschlacht und Aupark wurden häufig als Orte zum Wohlfühlen genannt. Zu manchen Straßen und Gassen wie auch entlang der Hauptstraße wurden konträre Meinungen geäußert. In Abbildung 7 sind die Rückmeldungen zu den Orten zum Wohlfühlen mit grünen Punkten dargestellt.

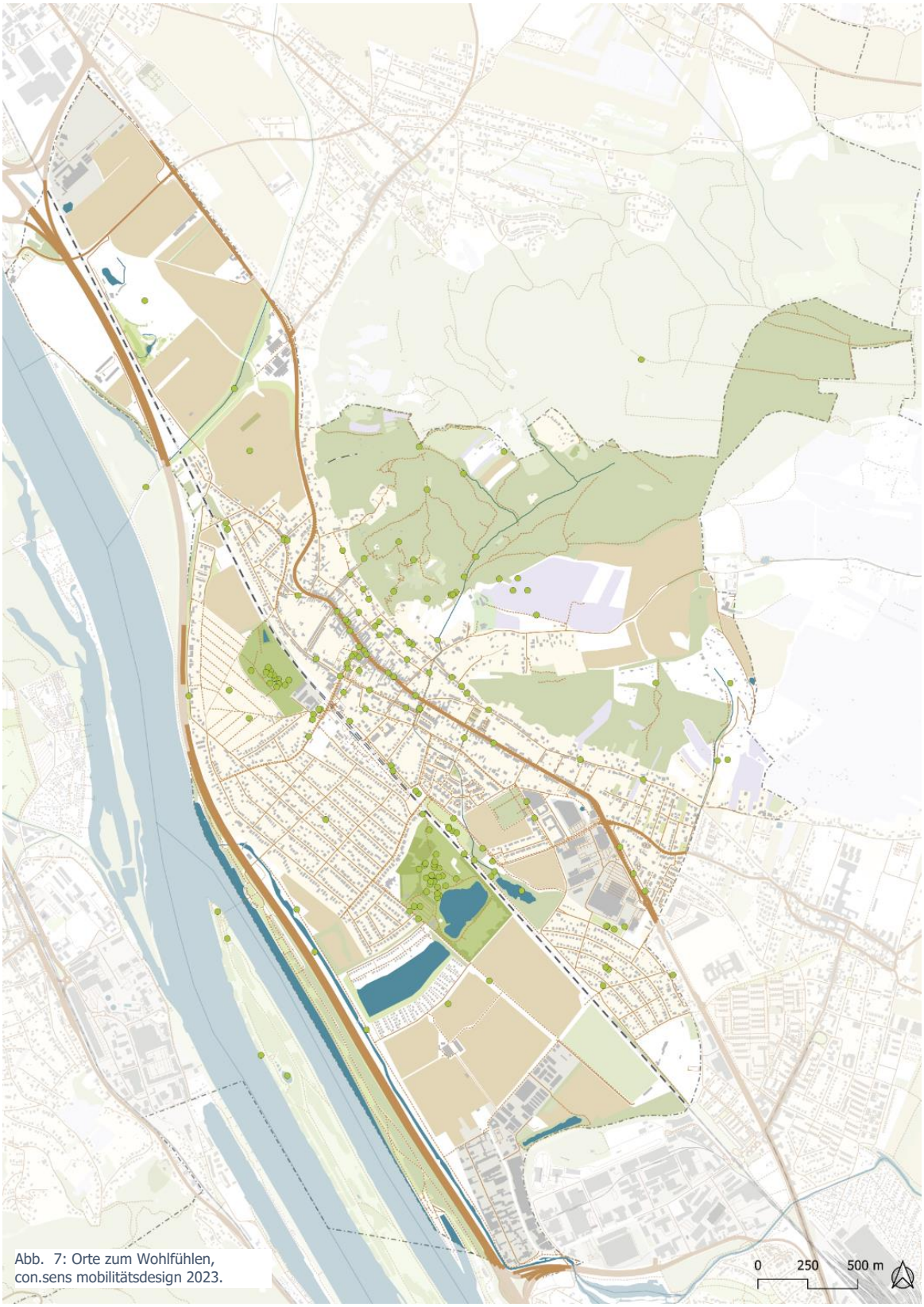


Abb. 7: Orte zum Wohlfühlen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

3.1.2 Gebiete und Straßen mit Verbesserungspotential

Weiters wurden Gebiete oder Straßen mit Verbesserungspotential erhoben. Am häufigsten wurde die Landesstraße B3 Korneuburger Straße / Wiener Straße genannt, wie auch deren Kreuzung mit der Klosterneuburger Straße. Durch deren zentrale Lage im Gemeindegebiet inkl. Hauptplatz haben die Verbesserungspotenziale entlang der B3 eine besonders große Bedeutung. Weiters wurde die Steyrergasse, die Obere und Untere Kirchengasse, das Umfeld des Friedhofes und die fußläufige Erschließung des östlichen Gewerbegebietes als verbesserungswürdig eingestuft. Ein hohes Optimierungspotential wurde zudem mehrfach an Routen genannt, an welchen sich Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende die Infrastruktur teilen.

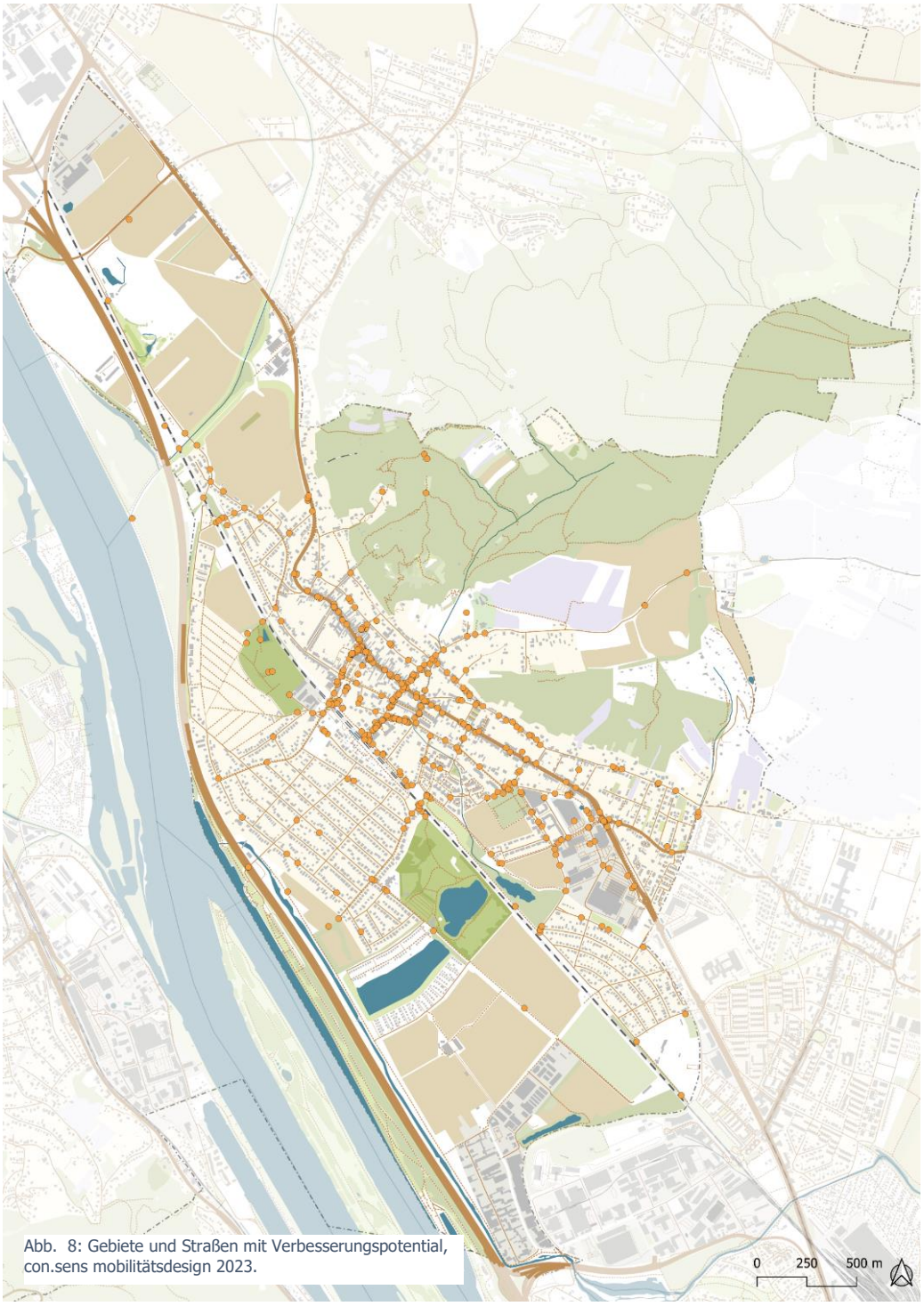


Abb. 8: Gebiete und Straßen mit Verbesserungspotential, con.sens mobilitätsdesign 2023.

3.1.3 Fehlende Fußverbindungen

Das Fragen nach fehlenden Verbindungen hat in Langenzersdorf Problemstellen betreffend den Fußverkehr im Gemeindegebiet aufgezeigt. Das Queren von Straßen insbesondere der Landesstraße B3, stellt durch nicht ausreichend vorhandene Schutzwege und Querungshilfen für viele an unterschiedlichen Stellen ein Problem dar. Weiters wurden fehlende Gehwege im Osten entlang der Hohlfeldergasse und der Oberen Kirchengasse wie auch im Westen An den Mühlen und der Uferstraße vermerkt. Gehäuft wurde der Wunsch nach einer beidseitigen Erschließung des Bahnhofs Langenzersdorf (Nebenzugang) geäußert und eine fehlende Fußverkehrsinfrastruktur im östlichen Gewerbegebiet bemängelt.

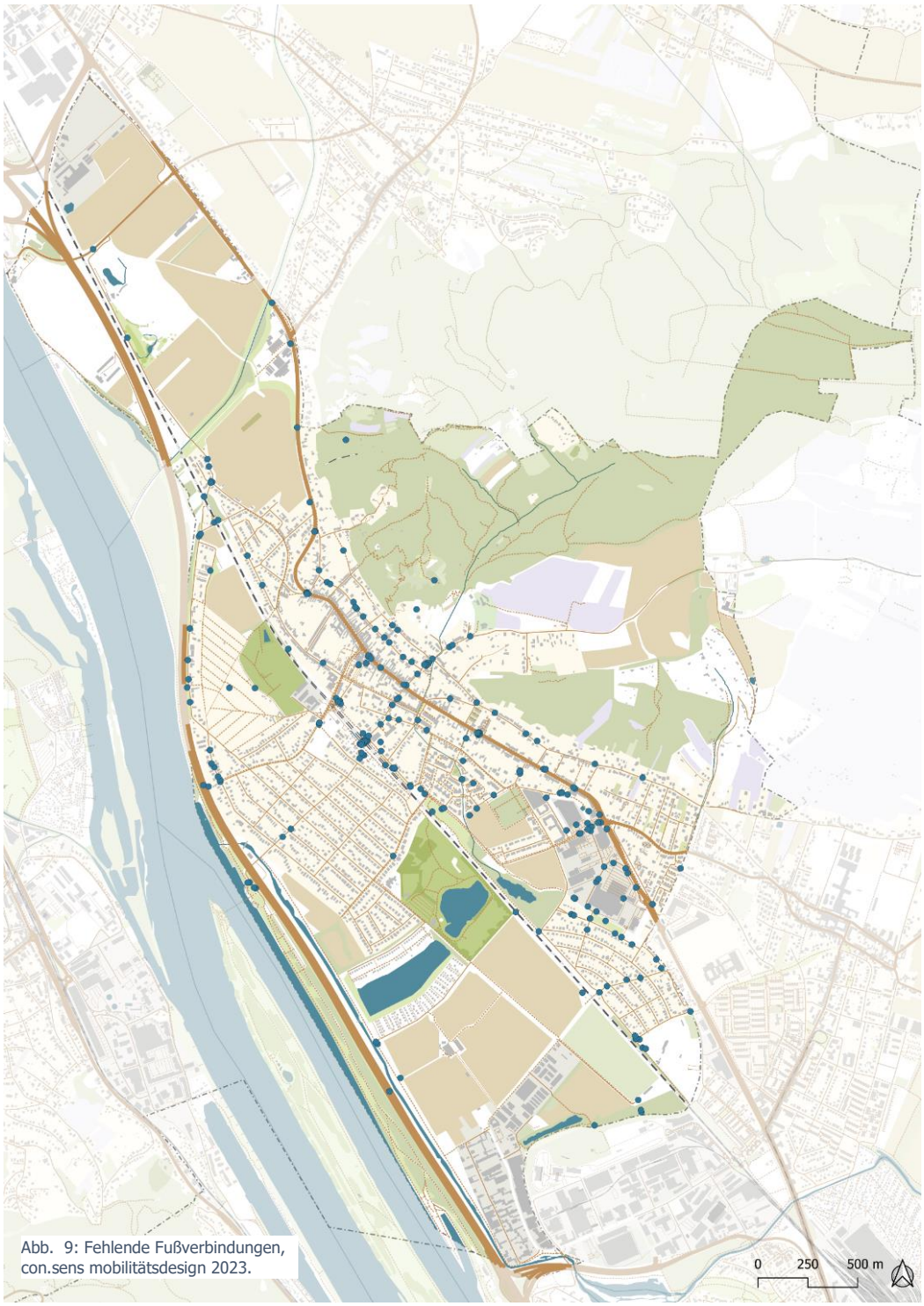


Abb. 9: Fehlende Fußverbindungen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

3.1.4 Gefahrenstellen

Abbildung 10 gibt eine Übersicht über die identifizierten und seitens der Bevölkerung genannten Gefahrenstellen. Diese sind über das gesamte (überwiegend) besiedelte Gemeindegebiet verstreut. Vor allem im zentralen Bereich der Wiener Straße, Klosterneuburger Straße, sowie rund um die Volksschule und den Kindergarten I findet sich eine Häufung von wahrgenommenen Gefahrenstellen für Fußgänger:innen.

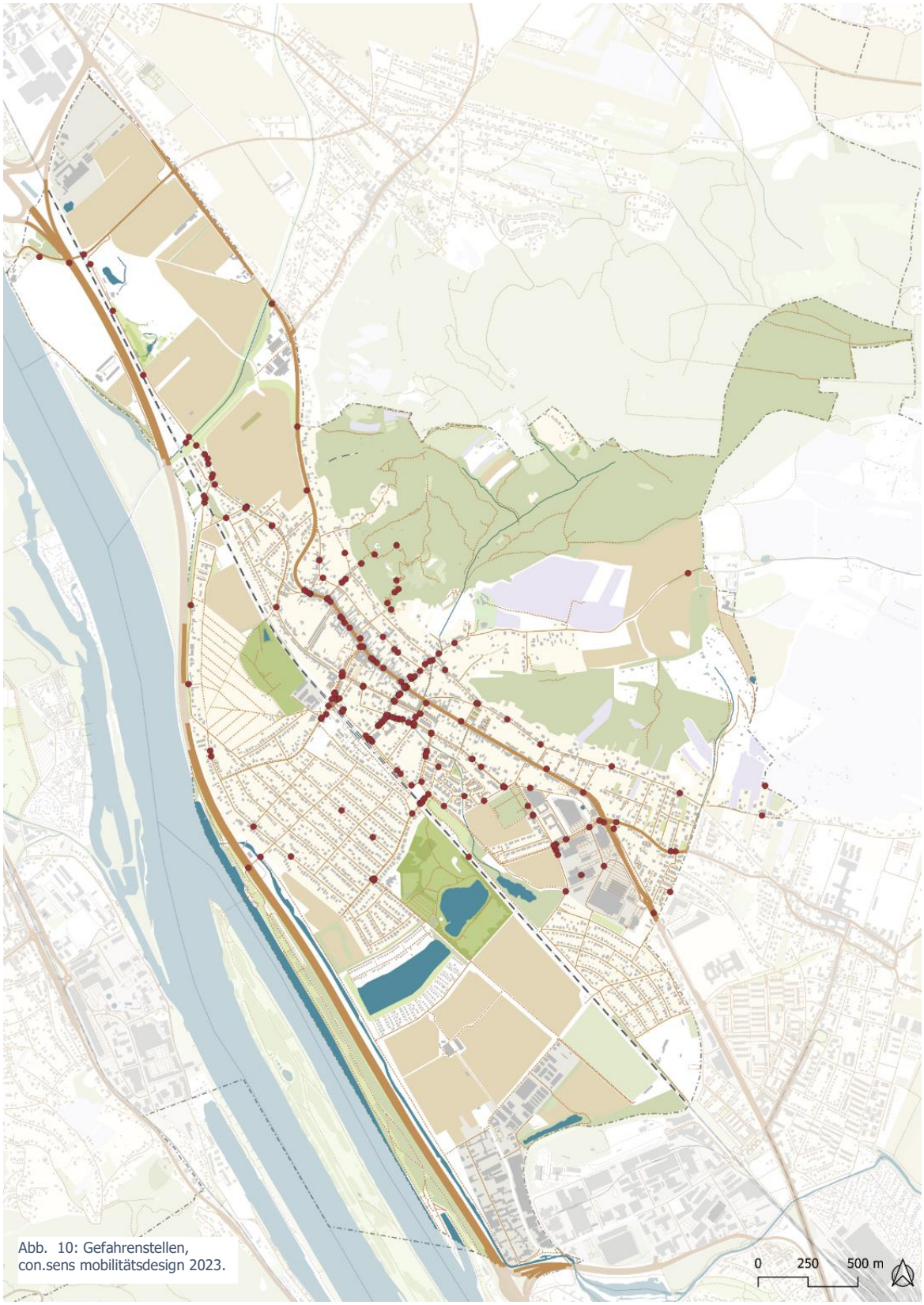


Abb. 10: Gefahrenstellen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

3.1.5 Fazit: hier drückt der Schuh in Langenzersdorf

Die genannten Problemstellen und Verbesserungswünsche wurden in thematische Schwerpunkte unterteilt und mit unterschiedlichen Farben in der Karte dargestellt.

Zu Problemen in Langenzersdorf kommt es aus Sicht der Bevölkerung häufig aufgrund von fehlenden oder zu schmalen Gehsteigen oder aufgrund von Begegnungen mit Fahrrädern auf gemischt genutzten Flächen. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind in Langenzersdorf nicht flächendeckend gegeben und führen gelegentlich zu herausfordernden Situationen. Hohe Kfz-Geschwindigkeiten prägen die Hauptstraße und vermindern die Qualität für das Zu-Fuß-Gehen erheblich. Das Queren der Hauptstraße stellt eine Herausforderung dar, wodurch eine Barrierewirkung entsteht. Gewünschte sichere Querungsstellen der B3 sind an einigen Stellen des Gemeindegebietes nicht vorhanden und führen zu Umwegen im Fußverkehr.

Die Umfelder von Schulen und Kindergärten haben hohe Anforderungen, insbesondere an Sicherheit und gute Sichtverhältnisse. Auch hier hat die Langenzersdorfer Bevölkerung einen Handlungsbedarf identifiziert, dem im Zuge des Fußverkehrskonzeptes nachgegangen wird.

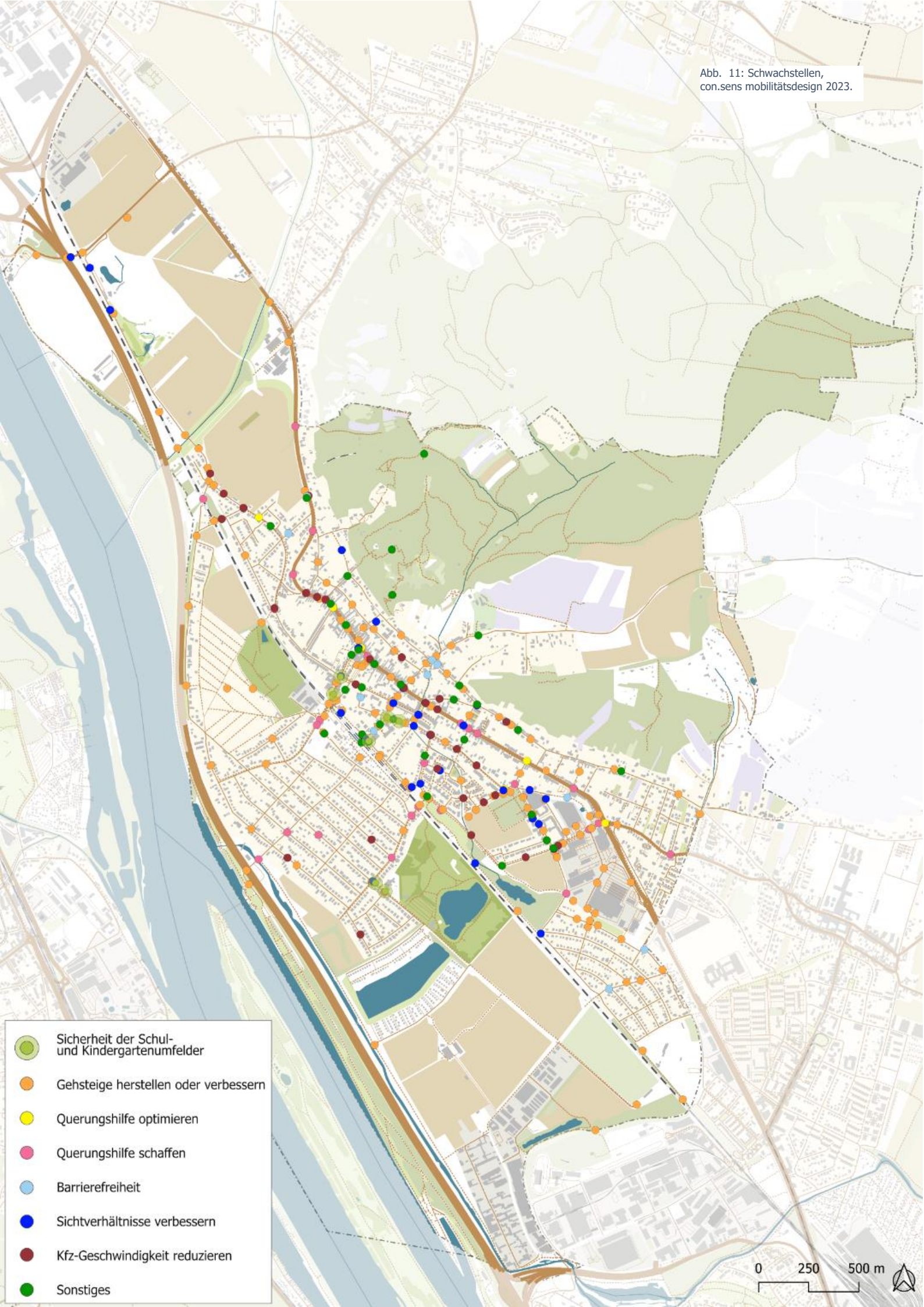


Abb. 11: Schwachstellen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

3.2 ZIELE DER BEWUSSTSEINSBILDUNG

Neben der partizipativen Erhebung für das Fußverkehrskonzept werden auch weitere Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung in Langenzersdorf durchgeführt.

Die Ziele, die mit den bewusstseinsbildenden Maßnahmen verfolgt werden umfassen beispielsweise:

- Zu-Fuß-Gehen in den Fokus rücken und dem Thema langfristig mehr Bedeutung schenken
- Bewusstseinsbildende Arbeit bereits im Kindergarten und in der Schule
- Reflektion der eigenen Mobilitätsform
- Mehr Präsenz von Fußverkehr innerhalb der Gemeinde (Homepage, Zeitung, Veranstaltungen,…)

3.3 BEWUSSTSEINSBILDENDE MASSNAHMEN

3.3.1 Bereits durchgeführte Maßnahmen

B01	Einbindung der Bevölkerung in der Analysephase zur Erstellung des Fußverkehrskonzeptes	Mittels Dialogkarte, Online-Umfrage, Teilnahme und Rückmeldungen zum Zu-Fuß-Gehen in Langenzersdorf, Fokus Problemstellen, fehlende Verbindungen, Verbesserungspotential sowie Orte zum Wohlfühlen
B02	Bewusstseinsbildung am Wochenmarkt	Mit großem Luftbildteppich des Gemeindegebiets wurden persönliche Gespräche mit Langenzersdorfer:innen zum Thema Zu-Fuß-Gehen und Problemstellen gesprochen
B03	Zielgruppen-Begehungen	Begehungen und Gespräche zum Thema Zu-Fuß-Gehen mit vulnerablen Gruppen im Straßenraum (Kindergarten, Schulen, Menschen mit Einschränkungen), um deren Bedürfnisse gesondert abzuholen und bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigen zu können. Weiters wurde mit unterschiedlichen Vereinen (Senior:innen, Sport,…) zum Thema diskutiert.
B04	Erstellung einer Gehzeit.Karte	Erstellung einer Gehzeit.Karte durch NÖ Regional zur Veranschaulichung von Wegzeiten zwischen wichtigen "Stationen" in Langenzersdorf, berechnet auf Fußgehende.
B05	Zwischenstandspräsentation des Fußverkehrskonzeptes plus Diskussion, Informationen rund um den SchulGehBus	Präsentation des Zwischenstandes des Fußverkehrskonzeptes im Juni 2023 im Rahmen des Sommerspiels in der Seeschlacht. Diskussion über den bis dahin vorhandenen Analysestand, erhobene Problemstellen, Übersicht der erhaltenen Rückmeldungen, gemeinsame Entwicklung des Wegenetzes. Informationen rund um den SchulGehBus im Rahmen der Veranstaltung.
B06	SchulGehBus Langenzersdorf	Im Oktober 2023 ist der SchulGehBus in Langenzersdorf mit zwei unterschiedlichen Routen gestartet. Mit dem SchulGehBus werden Schüler:innen auf vereinbarten Routen eingesammelt und bestreiten den Fußweg als Kleingruppe unter Betreuung. Das fördert das eigenständige Zu-Fuß-Gehen der Kinder und schärft das Bewusstsein für das Zu-Fuß-Gehen.
B07	Geh-/Radweglückenschlüsse	Nebenfahrbahn B3 zwischen Kreuzung Strebersdorfer Straße und C21, Johann Kurz Gasse, Klosterneuburger Straße

3.3.2 Geplante Maßnahmen in den nächsten 1+ Jahren

B08	Öffentliche Abschlusspräsentation des Fußverkehrskonzeptes	Nach Abschluss des Fußverkehrskonzeptes wird das Ergebnis der Bevölkerung präsentiert. Dort werden die Lösungsansätze für die genannten Problemstellen präsentiert und ein Blick in die fußläufige Zukunft Langenzersdorfs gemacht. Zudem wird damit die hohe Beteiligung im Erstellungsprozess gewürdigt.
B09	Veröffentlichung des Fußverkehrskonzeptes	Zusätzlich zur Abschlusspräsentation wird das Fußverkehrskonzept auf der Gemeindehomepage der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.
B10	Information in der Gemeindezeitung	Im Rahmen der Gemeindezeitung werden Informationen rund um das Fußverkehrskonzept und die nächsten Schritte bereitgestellt. Versand an alle Haushalte.
B12	Veröffentlichung der Gehzeit.Karte	In den Gemeindenachrichten wird die Gehzeit.Karte beworben und auf der Gemeindehomepage zum Download zur Verfügung gestellt. Im Bürgerservice liegen gedruckte Exemplare auf. An 5 wichtigen Positionen im Ort wird die Gehzeit.Karte aufgestellt.
B13	Schulworkshops zum Thema Zu-Fuß-Gehen	Mit dem begehbaren Luftbildteppich werden in Zukunft weitere Schul- und Kindergartenworkshops geplant, wo das Thema Zu-Fuß-Gehen in Langenzersdorf weiter sensibilisiert wird. Bewusstseinsbildung für Distanzen und Wegenetz.
B14	Implementierung eines inklusiven Leitsystems	Ein Blindenleitsystem sowie akustische Signale an den VLSA-geregelten Kreuzungen werden künftig für mehr Inklusion in Langenzersdorf sorgen. Kurzfristig wird die Implementierung in zentralen Bereichen priorisiert, langfristig soll das Hauptfußwegenetz taktil und inklusiv ausgestaltet werden.
B15	Mobilitätstag	Im Rahmen der europaweiten Mobilitätswoche werden auch in Langenzersdorf bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Mobilität gesetzt. 2024 wird im Rahmen dieser Veranstaltung ein Schwerpunkt auf dem Fußverkehr liegen.

4 VOM IST ZUM SOLL IN LANGENZERSDORF

4.1 IST-WEGENETZ

Aus Bestandsanalyse und Partizipationsprozess wurde das Hauptwegenetz im Fußverkehr in Langenzersdorf entwickelt. Abbildung 12 zeigt dieses Netz mit symbolischer Darstellung der wichtigsten „Points of Interest". Das Hauptwegenetz verbindet diese miteinander und vernetzt das Gemeindegebiet. Die meisten Wege führen zu den zentralen Orten, die rund um die Wiener Straße (Ortszentrum) angeordnet sind. Die Wege dorthin weisen unterschiedliche Qualitäten auf und sollen mit Maßnahmen verbessert werden. Die Wege zu Bildungseinrichtungen weisen hohe Fußgänger:innenfrequenzen und Anforderungen an den Straßenraum auf. Die Bahnhöfe Langenzersdorf und Bisamberg sind ebenfalls wichtige Ziele für den Fußverkehr. Freizeitwege führen insbesondere in Richtung Bisamberg oder in Richtung Marchfeldkanal/Donauinsel. Es gilt darauf zu achten, dass aus allen Siedlungsgebieten Fußwege in ansprechender Qualität zur Verfügung stehen, um Freizeit- und Alltagsziele erreichen zu können.

Die Qualitäten der Fußwege werden individuell unterschiedlich wahrgenommen und bewertet. Jedenfalls sollten Fußwege breit genug sein, eine ausreichende Anzahl sicherer Querungsstellen aufweisen und generell ein hohes Sicherheitsgefühl vermitteln. Eine barrierefreie Ausgestaltung und ansprechende Gestaltung sind ebenso wichtig, um das Zu-Fuß-Gehen in Langenzersdorf zu fördern. Lücken im Fußverkehr sind zu schließen.

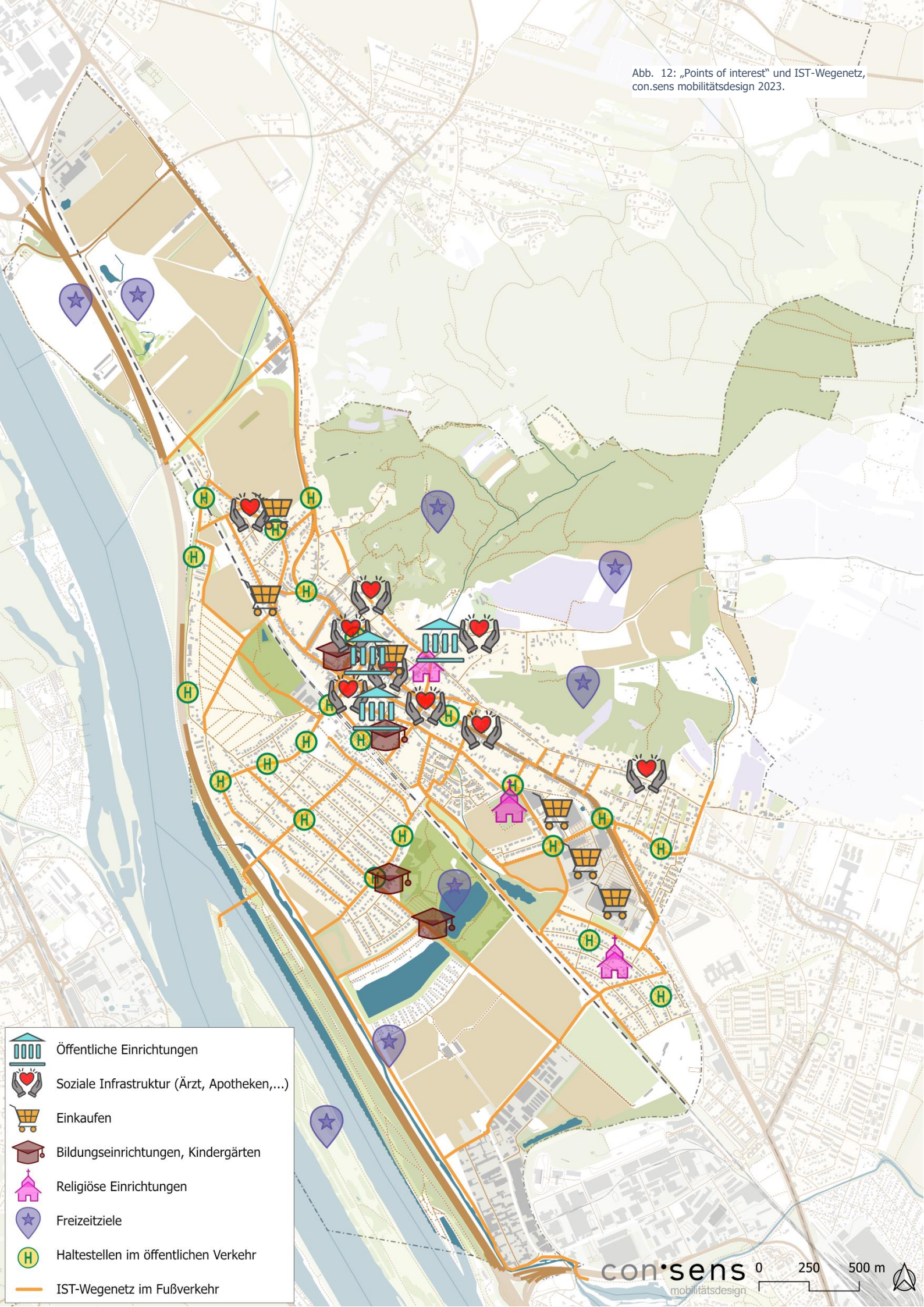


Abb. 12: „Points of interest" und IST-Wegenetz, con.sens mobilitätsdesign 2023.

4.2 SOLL-WEGENETZ

Aus den identifizierten Schwachstellen, überlagert mit dem bestehenden Wegenetz (IST-Wegenetz) ergibt sich das SOLL-Netz für das Gemeindegebiet von Langenzersdorf. Im Wesentlichen entspricht das SOLL-Netz dem IST-Netz, da die Fußverbindungen unverändert bleiben. Es werden beim SOLL-Netz jedoch einige Verbindungswege ergänzt. Diese sind mit roten Linien auf der Grafik abgebildet.

Das Wegenetz soll vor allem hinsichtlich Qualität optimiert werden. Eine große Verbesserung kann durch eine Neugestaltung bzw. Verbesserungen im Ortszentrum erzielt werden. Doch auch in den anderen Teilen des Gemeindegebietes werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen, um das Zu-Fuß-Gehen zu fördern und sichere Verbindungen herzustellen. Unter Kapitel 4.2.4 finden sich alle Maßnahmen im Detail angeführt und beschrieben inklusive der jeweiligen Verortung der Maßnahmen. Es wird angemerkt, dass nicht alle seitens Bevölkerung genannten Problemstellen behoben werden können und diese folglich nicht im Maßnahmenkatalog enthalten sind.

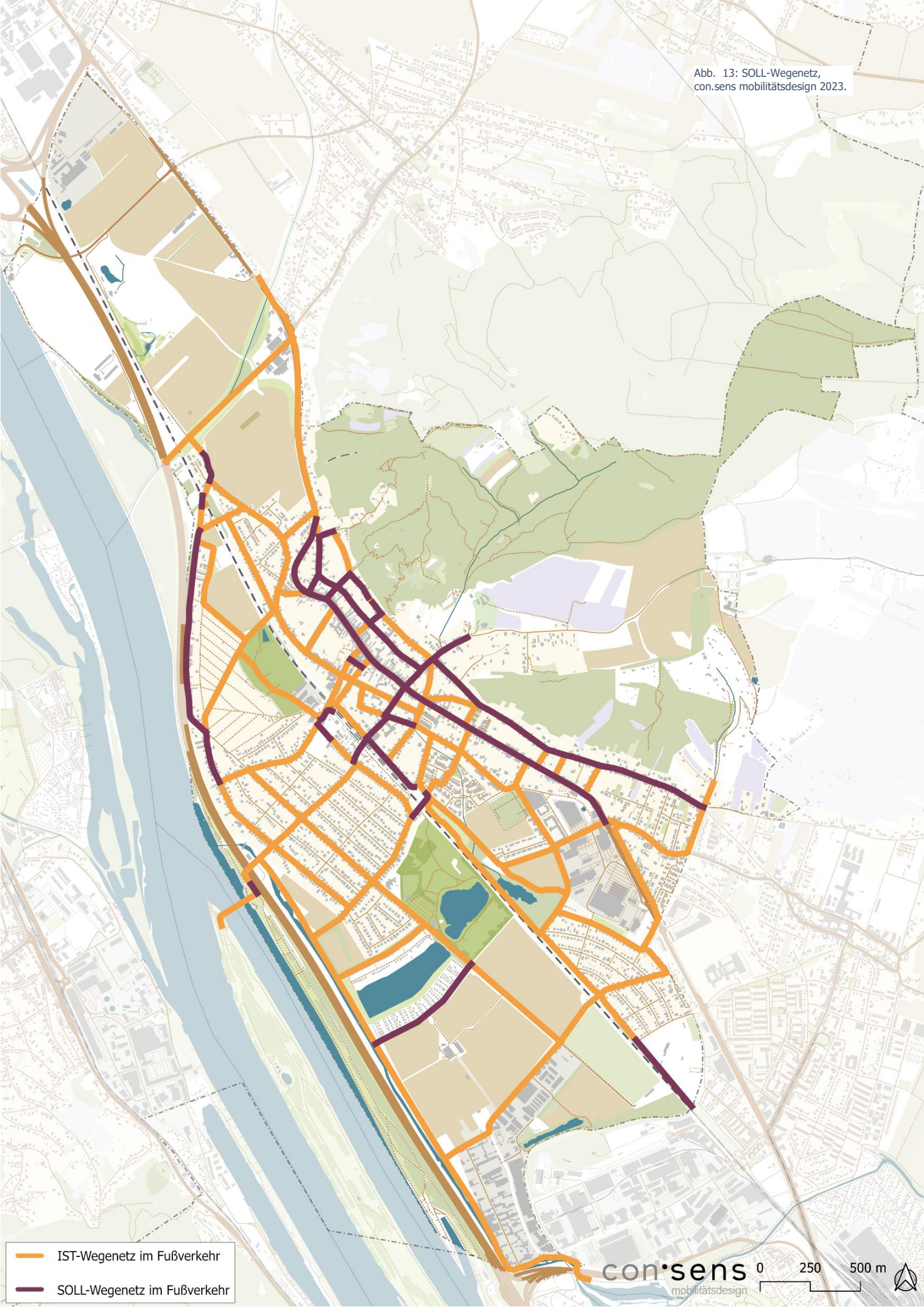


Abb. 13: SOLL-Wegenetz, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Wird das Soll-Wegenetz mit den Schwachstellen in Langenzersdorf überlagert wird sichtbar, dass mit dem Soll-Wegenetz auf die genannten Schwachstellen reagiert wird. Die entwickelten baulichen Maßnahmen (Kapitel 4.3) orientieren sich somit an den Schwachstellen und an dem Soll-Wegenetz und optimieren darüber hinaus das bestehende Wegenetz (Ist-Wegenetz).

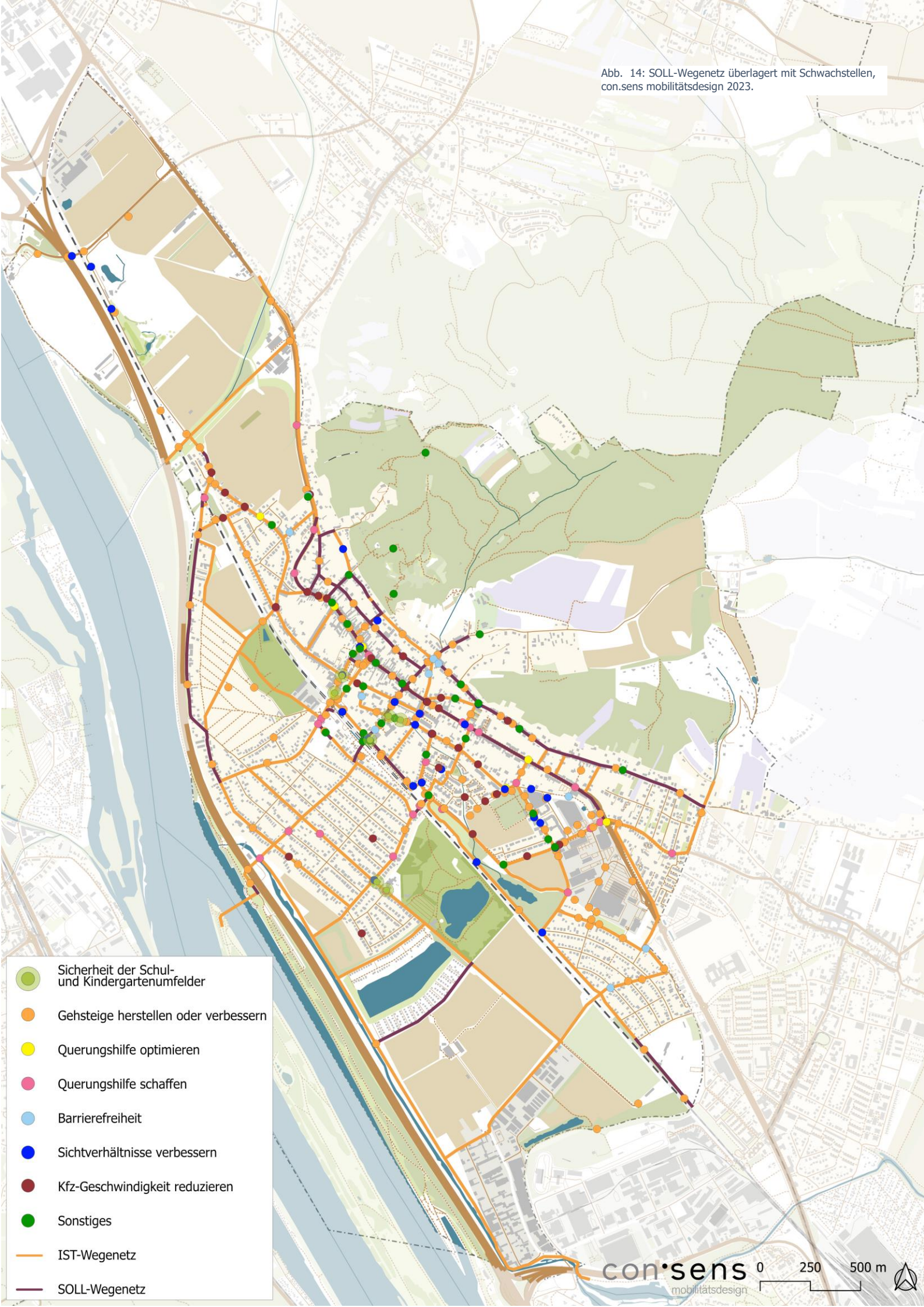


Abb. 14: SOLL-Wegenetz überlagert mit Schwachstellen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

4.3 BAULICHE MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER FUSSVERKEHRSINFRASTRUKTUR

4.3.1 Ziele der baulichen Maßnahmen

- Sicheres Queren
- Sichere Schul- und Kindergartenumfelder
- Komfortable und sichere Gehsteige und Fußwege
- Barrierefreie Durchwegung
- Beleuchtung
- Schaffen eines Zentrums für Langenzersdorf in hoher Qualität für alle
- Zentrumsgestaltung
- Mehr Querungshilfen
- Breitere Gehsteige
- Mehr Gestaltungselemente
- Unterstützung der Reduktion von Kfz-Geschwindigkeiten durch punktuelle Einengungen, farbliche Markierungen, Gestaltungselemente
- Konflikte Fuß- und Radverkehr beheben

Die nachfolgend angeführten Maßnahmen dienen allesamt der Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur. Die baulichen Maßnahmen wurden dabei in drei Kategorien eingeteilt: Maßnahmen auf Gemeindestraßen, Maßnahmen auf Landesstraßen sowie Maßnahmen auf Privatgrund. Maßnahmen auf Gemeindestraßen können im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde umgesetzt werden. Bei Maßnahmen, die entlang von Landesstraßen angedacht sind, ist eine intensive Abstimmung mit der Landesstraßenverwaltung erforderlich. Weiters gibt es Maßnahmen auf Privatgrund, wo es Optimierungswünsche seitens der Bevölkerung gibt, deren Umsetzung jedoch nicht in der Hand der Gemeinde liegt. Die Gemeinde wird diesbezüglich mit den Grundstückseigentümer:innen in Kontakt treten.

Zur besseren Einordnung der Maßnahmen finden sich eine Nummerierung in der 1. Spalte (Übersicht auch im Plan) und die konkreten Örtlichkeiten in der 2. Spalte, inkl. Beschreibung der Bestandssituation und Foto. Anschließend wurde die Maßnahme textlich beschrieben und nach Priorität, Zeithorizont, Kosten und Förderwürdigkeit eingeschätzt.

Grundsätzlich wird empfohlen, Maßnahmen mit hoher Priorität und kurzfristigem Zeithorizont so bald als möglich zu realisieren.

In der nachfolgenden Darstellung finden sich alle Maßnahmen wieder, gegliedert nach Gemeindestraßen (G), Landesstraßen (L) und Maßnahmen auf Privatgrund (P). Maßnahmen, die über die Förderschiene Fußverkehr förderbar sind wurden in thematische Kategorien mit Farbschema eingeteilt. Weitere Maßnahmen, die nicht zur Förderung eingereicht werden können werden dargestellt und inhaltlich in der Tabelle beschrieben.

Die Sortierung wurde nicht räumlich, sondern nach Zeithorizont und Priorität vorgenommen.

Hinweis: Maßnahme G01 – G14 sowie Maßnahme P01 werden **kurzfristig** zur Förderung eingereicht. Alle weiteren förderbaren Maßnahmen folgen in den kommenden Jahren.

4.3.2 Bauliche Maßnahmen

Die Maßnahmen wurden bezugnehmend auf die ermittelten Schwachstellen und Themen entwickelt. Die farbliche Zuordnung der Maßnahmen gibt einen schnellen Überblick über den / die jeweiligen gesetzten Schwerpunkte.

Der nachstehende Ausschnitt zeigt die Maßnahmen im zentralen Bereich der Gemeinde.



Förderbare Maßnahmen
- xx Gehsteigverbreiterung / verbesserte Infrastruktur
- xx Begegnungszone
- xx Querungshilfe optimieren oder schaffen
- xx Barrierefreiheit / Umwegevermeidung
- xx Bessere Erreichbarkeit / Durchlässigkeit
- xx Zugang zum öffentlichen Verkehr
- xx Sensibler Bereich

Weitere Maßnahmen
- xx Standort + Nummerierung

G = Gemeindegrund L = Landesstraße P = Privatgrund

Abb. 15: Übersicht der baulichen Maßnahmen im Zentrum, con.sens mobilitätsdesign 2023.

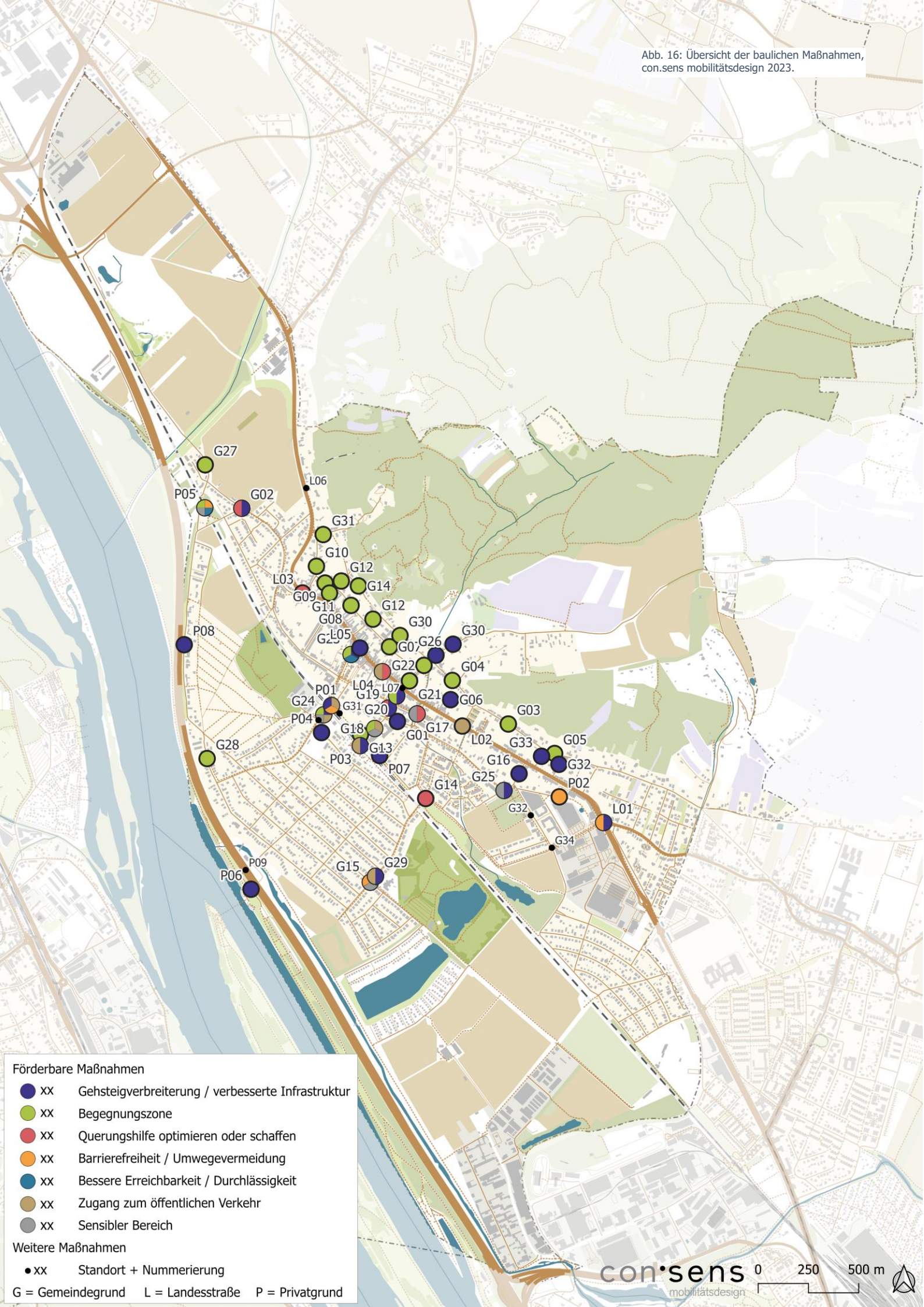


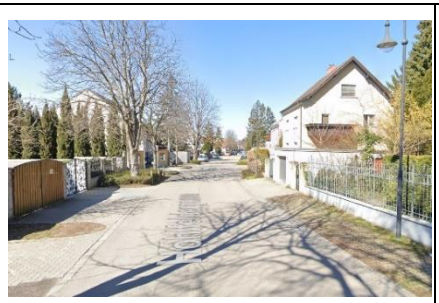
Abb. 16: Übersicht der baulichen Maßnahmen, con.sens mobilitätsdesign 2023.

Anmerkung: Bei allen Maßnahmenvorschlägen handelt es sich um erste Lösungsansätze. Alle Maßnahmen sind im Rahmen eines konkreten Projektes zu vertiefen. Dabei werden auch unterschiedliche Lösungsvarianten geprüft und weiterentwickelt. Es ist daher davon auszugehen, dass die umgesetzten Lösungen von den im Konzept enthaltenen Lösungsvorschlägen abweichen werden.

4.3.2.1 Maßnahmen auf Gemeindestraßen								
Nr.	**Örtlichkeit**	**Problembeschreibung**	**Foto**	**Maßnahmenempfehlung**	**Priorität**	**Zeitraum**	**Kosten**	**Förderbar**
Förderbare Maßnahmen, zur Förderung kurzfristig einreichen								
G01	Steyrergasse im direkten Schulvorfeld	Das Schulvorfeld (Volksschule) ist ein hochsensibler Bereich, der bereits im Bestand als Begegnungszone verordnet ist, aber nicht als solche genutzt wird. Es kommt zu chaotischen und gefährlichen Situationen durch den Bring- und Holverkehr der Eltern. Zudem ist der schulseitige Gehsteig sehr schmal und die parkenden Autos (Stellplätze für Lehrkräfte) ragen auf den Gehsteig.		Die Optimierung des Schulvorfeldes kann in Varianten gedacht werden. Variante 1: Die Lehrerstellplätze werden in Richtung Fahrbahn verschoben und auf der gegenüberliegenden Seite wird ein Halten- und Parken Verboten verordnet. Durch die gewonnene Fläche lässt sich der **Gehsteig schulseitig verbreitern über die RVS-Regelbreite** (>2,0 m). Optional / je nach Nutzung kann zusätzlich eine Abgrenzung zwischen den Lehrerstellplätzen und dem Gehsteig hergestellt werden, um ein Überparken zu unterbinden. Variante 2: Die Lehrerstellplätze werden aus der Begegnungszone verlagert, beispielsweise in die Sackgasse An der Bahn. Dies würde ebenso eine schulseitige **Gehsteigverbreiterung über die RVS-Regelbreite** hinaus ermöglichen. In beiden Varianten soll zusätzlich eine Schulstraße zu den Spitzenzeiten des Bring- und Holverkehrs verordnet werden. Der Bring- und Holverkehr soll aus dem Siedlungsgebiet rund um die Volksschule herausgehalten werden. Zusätzlich unterstützende Maßnahmen sind bereits geplant (Elternhaltestellen) bzw. umgesetzt (SchulGehBus).	Hoch	Kurzfristig	Gering	ja & wird kurzfristig eingereicht

G02	Tuttenhofstraße # An den Mühlen	Im Kreuzungsbereich Tuttenhofstraße # An den Mühlen (Zugangsweg Bahnhof Bisamberg) gibt es aufgrund von Bewuchs schlechte Sichtverhältnisse und mangelhafte Sicherheit für Fußgänger:innen durch unachtsame Autofahrende. Der Gehsteig endet in einer Bepflanzung noch vor der Kreuzung.		Für bessere Sichtverhältnisse und eine klare Wegeführung für den Fußverkehr wird die Bepflanzung südseitig entfernt und der Gehsteig anstelle dessen verlängert. Dieser Gehsteig kann in einer Breite, die **über die RVS-Regelbreite** hinausgeht hergestellt werden. Mit dieser Maßnahme wird die **Querungsrelation** eindeutiger gemacht und die Sicherheit durch bessere Sichtverhältnisse gesteigert. Je nach Bedarf kann die Querungsrelation von An den Mühlen zusätzlich eingefärbt oder angerampt werden für eine höhere Achtsamkeit.	Hoch	Kurzfristig	Gering	ja & wird kurzfristig eingereicht
G03	Kellergasse zwischen Winzergasse und Weintorgasse	Die Kellergasse wird häufig als Ausweichroute im Kfz-Verkehr genutzt, woraus ein hohes und unerwünschtes Verkehrsaufkommen resultiert. Es handelt sich in der Kellergasse um eine Wohnsiedlung mit historischem Charakter, wo auch Führungen gemacht werden. Vor allem am Wochenende sind viele Menschen zu Fuß unterwegs. Zusätzlich zu den hohen Geschwindigkeiten ist die Fußverkehrsinfrastruktur mangelhaft. Der Wunsch nach einer anderen Verkehrsorganisation besteht schon lange.		Die Optimierung der Kellergasse soll schrittweise erfolgen und in Abstimmung mit den Anrainer:innen geschehen. Je nach Maßnahmenerfolg können weitere Schritte gesetzt werden, siehe Phasenplan. Je nach Straßenabschnitt können die Phasen variieren. Phase 1: Verkehrsberuhigung durch punktuelle Einengungen der Fahrbahn mit Stellplatzmarkierungen und Blumentrögen Phase 2: zusätzlich Verordnung einer **Begegnungszone** Phase 3: wenn die Veränderung noch nicht ausreichend ist wird der Durchzugsverkehr durch die Kellergasse (Obere Kirchengasse bis Klausgraben) unterbunden. Dies erfolgt durch zwei "Einfahrt verboten" ausg. Radfahrende bei der Winzergasse in Fahrtrichtung Nordwesten und bei der Weintorgasse in Fahrtrichtung Südosten.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht

G04	Kellergasse zwischen Obere Kirchengasse und Winzergasse	Die Kellergasse wird häufig als Ausweichroute im Kfz-Verkehr genutzt, woraus ein hohes und unerwünschtes Verkehrsaufkommen resultiert. Es handelt sich in der Kellergasse um eine Wohnsiedlung mit historischem Charakter, wo auch Führungen gemacht werden. Vor allem am Wochenende sind viele Menschen zu Fuß unterwegs. Zusätzlich zu den hohen Geschwindigkeiten ist die Fußverkehrsinfrastruktur mangelhaft. Der Wunsch nach einer anderen Verkehrsorganisation besteht schon lange.		Die Optimierung der Kellergasse soll schrittweise erfolgen und in Abstimmung mit den Anrainer:innen geschehen. Je nach Maßnahmenerfolg können weitere Schritte gesetzt werden, siehe Phasenplan. Je nach Straßenabschnitt können die Phasen variieren. Phase 1: Verkehrsberuhigung durch punktuelle Einengungen der Fahrbahn mit Stellplatzmarkierungen und Blumentrögen Phase 2: zusätzlich Verordnung einer **Begegnungszone** Phase 3: siehe Maßnahme G03 Phase 4: zusätzlich zu Variante 3 kann die Kellergasse zwischen der Oberen Kirchengasse und der Winzergasse als Einbahn in Richtung Südosten geführt werden.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht
G05	Kellergasse zwischen Weintorgasse und Ackerlgasse	Die Kellergasse wird häufig als Ausweichroute im Kfz-Verkehr genutzt, woraus ein hohes und unerwünschtes Verkehrsaufkommen resultiert. Es handelt sich in der Kellergasse um eine Wohnsiedlung mit historischem Charakter, wo auch Führungen gemacht werden. Vor allem am Wochenende sind viele Menschen zu Fuß unterwegs. Zusätzlich zu den hohen Geschwindigkeiten ist die Fußverkehrsinfrastruktur mangelhaft. Der Wunsch nach einer anderen Verkehrsorganisation besteht schon lange.		Die Optimierung der Kellergasse soll schrittweise erfolgen und in Abstimmung mit den Anrainer:innen geschehen. Je nach Maßnahmenerfolg können weitere Schritte gesetzt werden, siehe Phasenplan. Je nach Straßenabschnitt können die Phasen variieren. Phase 1: Verkehrsberuhigung durch punktuelle Einengungen der Fahrbahn mit Stellplatzmarkierungen und Blumentrögen Phase 2: zusätzlich Verordnung einer **Begegnungszone** Phase 3: siehe Maßnahme G03 Phase 4: zusätzlich zu Variante 3 kann die Kellergasse zwischen der Weintorgasse und Ackerlgasse in Richtung Nordwesten	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht
G06	Winzergasse	In der Winzergasse treffen hohe Kfz-Geschwindigkeiten und parkende Autos auf schmale Gehsteige. Die Anrainer:innen wünschen sich Optimierungen in der Verkehrsorganisation, beispielsweise durch eine Einbahn oder Wohnstraße. Jedenfalls sollen die Geschwindigkeiten reduziert und das Zu-Fuß-Gehen angenehmer weden.		Beidseitig sollen in der Winzergasse die **Gehsteige verbreitert** werden, an vielen Stellen gelingt dies auch **über die gemäß RVS** erforderliche Regelbreite von 2,0 m. Durch das Versetzen der Stellplätze wird die Fahrbahn verschwenkt und somit die Geschwindigkeit reduziert. Grünflächen sorgen darüber hinaus für eine Entsiegelung des bisher vollständig versiegelten Straßenraumes und attraktivieren die Straße für den Fußverkehr.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht

G07	Hohlfeldergasse zwischen Jubiläumsgasse und Obere Kirchengasse	Die Hohlfeldergasse stellt in ihrer gesamten Länge eine wichtige Rolle im Fußverkehrsnetz dar. Im Abschnitt zwischen Jubiläumsgasse und Obere Kirchengasse ist mit dem Spielplatz zudem ein wichtiges Ziel im Fußverkehr vorhanden. Im Bestand wird die Straße bereits wie eine Begegnungszone genutzt, nicht zuletzt, weil es keine Fußverkehrsinfrastruktur gibt. Das Sicherheitsgefühl ist durch die breite Fahrbahn und den fehlenden Gehsteig jedoch eher gering.		Um das (Nebeneinander-) Gehen auf der Fahrbahn zu legalisieren und die Geschwindigkeiten zudem zu reduzieren wird die Straße als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet. Mit Markierungen und farblichen, teilweise baulichen Elementen wird die neue Verordnung sichtbar gemacht und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht
G08	Hohlfeldergasse zwischen Berggasse und Jubiläumsgasse	Die Hohlfeldergasse stellt in ihrer gesamten Länge eine wichtige Rolle im Fußverkehrsnetz dar. Im Abschnitt zwischen Berggasse und Jubiläumsgasse gibt es im Bestand keinen Gehsteig und die Fußgänger:innen nutzen die Straße bereits wie eine Begegnungszone. Das Sicherheitsgefühl ist aber auch hier durch den fehlenden Gehsteig eher gering.		Um das (Nebeneinander-) Gehen auf der Fahrbahn zu legalisieren und die Geschwindigkeiten zudem zu reduzieren wird die Straße als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet. Mit Markierungen und farblichen, teilweise baulichen Elementen wird die neue Verordnung sichtbar gemacht und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht
G09	Hohlfeldergasse zwischen Berggasse und Bisamberggasse	Die Hohlfeldergasse stellt in ihrer gesamten Länge eine wichtige Rolle im Fußverkehrsnetz dar. Im Abschnitt zwischen Berggasse und Bisamberggasse gibt es im Bestand keinen Gehsteig und die Fußgänger:innen nutzen die Straße bereits wie eine Begegnungszone. Das Sicherheitsgefühl ist aber auch hier durch den fehlenden Gehsteig eher gering.		Um das (Nebeneinander-) Gehen auf der Fahrbahn zu legalisieren und die Geschwindigkeiten zudem zu reduzieren wird die Straße als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet. Mit Markierungen und farblichen, teilweise baulichen Elementen wird die neue Verordnung sichtbar gemacht und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht

G10	Bisamberggasse	Die Bisamberggasse soll in der selben Logik wie die Hohlfeldergasse gesehen und geplant werden, als wichtige Route im Fußverkehrsnetz. Im Abschnitt zwischen Hohlfeldergasse und Pamessergasse gibt es im Bestand keinen Gehsteig bei gleichzeitig gefährlichen Kurven, schlechten Sichtverhältnissen und hohen Geschwindigkeiten. Die Breite der Straße und die Notwendigkeit des Erhalts von Stellplätzen erschwert eine neue Querschnittsgestaltung.		Um das (Nebeneinander-) Gehen auf der Fahrbahn zu legalisieren und die Geschwindigkeiten zudem zu reduzieren wird die Straße als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet. Mit Markierungen und farblichen, teilweise baulichen Elementen wird die neue Verordnung sichtbar gemacht und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht. Besonders in den Kurvenbereichen ist auf eine gute Gestaltung zu achten. Punktuelle Einengungen der Fahrbahn auf eine Fahrspur sollen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zusätzlich erhöhen.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht
G11	Berggasse zwischen Korneuburger Straße und Hohlfeldergasse	Die Berggasse ist zwischen der Korneuburger Straße und der Hohlfeldergasse eine sehr schmale Einbahn ohne Gehsteige. Sie stellt aber auch für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Verbindung der Hauptstraße (öffentlicher Verkehr, Einkaufsmöglichkeiten) mit den Siedlungsgebieten dar.		Um das (Nebeneinander-) Gehen auf der Fahrbahn zu legalisieren und die Geschwindigkeiten zudem zu reduzieren wird die Straße als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet. Mit Markierungen und farblichen Elementen wird die neue Verordnung sichtbar gemacht und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht
G12	Berggasse von Hohlfeldergasse aufwärts	Die Berggasse ist nördlich der Hohlfeldergasse eine im Gegenverkehr befahrene Straße ohne Gehsteige. Fußgänger:innen nutzen die Berggasse aufgrund der fehlenden Gehsteige bereits als Begegnungszone, eine Legalisierung der Nutzbarkeit der Fahrbahn ist wünschenswert.		Um das (Nebeneinander-) Gehen auf der Fahrbahn zu legalisieren und die Geschwindigkeiten zudem zu reduzieren wird die Straße als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet. Mit Markierungen und farblichen, teilweise baulichen Elementen wird die neue Verordnung sichtbar gemacht und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht

G13	Jubiläumsgasse zwischen Hohlfeldergasse und In Schiffeln	Die Jubiläumsgasse ist nördlich der Hohlfeldergasse eine im Gegenverkehr befahrene Straße ohne Gehsteige. Die Fußgänger:innen nutzen die Straße bereits wie eine Begegnungszone. Das Sicherheitsgefühl ist aber auch hier durch den fehlenden Gehsteig eher gering.		Um das (Nebeneinander-) Gehen auf der Fahrbahn zu legalisieren und die Geschwindigkeiten zudem zu reduzieren wird die Straße als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet. Mit Markierungen und farblichen, teilweise baulichen Elementen wird die neue Verordnung sichtbar gemacht und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht
G14	In Schiffeln zwischen Berggasse und Jubiläumsgasse	In Schiffeln ist in ihrer gesamten Länge eine verkehrsberuhigte Straße, welche geringe Verkehrsstärken aufweist. Im Bestand gibt es keine Gehsteige, die Fahrbahn wird im Bestand als Begegnungszone genutzt.		Um das (Nebeneinander-) Gehen auf der Fahrbahn zu legalisieren und die Geschwindigkeiten zudem zu reduzieren wird die Straße als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet. Mit Markierungen und farblichen, teilweise baulichen Elementen wird die neue Verordnung sichtbar gemacht und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht
Weitere förderbare Maßnahmen, Umsetzung und Fördereinreichung in den nächsten Jahren								
G15	An der Bahn zwischen Nebenzugang Bahnhof (Untere Kirchengasse) und An der Bahn 3	Realität und Theorie passen nicht zusamen: viele Fußgänger auf der Fahrbahn; Fahrräder fahren gegen die Einbahn, Wunsch nach einer besseren Organisation und Nutzbarkeit der Straße.		Das Verordnen einer **Begegnungszone** legalisiert das Zu-Fuß-Gehen auf der Fahrbahn. Die Sackgasse dient einerseits als Zubringer zum Kindergarten sowie zur Volksschule und andererseits zum Bahnhof (barrierefreie Zugänge nur am Haupteingang). Die Anzahl an Zu-Fuß-Gehenden sowie Radfahrenden ist daher hoch, während das Kfz-Aufkommen durch Sackgasse und einzelne Wohnnutzungen sehr gering ausfällt. Im Zuge der Umgestaltung in eine Begegnungszone werden Bodenmarkierungen und gestalterische Elemente implementiert und die Kfz-Stellplätze mit Markierungen ausgewiesen.	Hoch	Kurzfristig	Gering	ja

G16	Paul Gusel Straße zwischen Weißes Kreuz Straße und Bahnboden	Kreuzungsplateau Weißes Kreuz # Paul-Gusel-Straße sehr groß und unübersichtlich, stark umwegbehaftet für den Fußverkehr, geringe Sicherheit für Kinder. Die Kreuzung stellt jedoch ein wichtiges Ziel im Fußverkehr dar, da es den Kindergarten II mit dem Prader Spielplatz verbindet. Der Spielplatz hat für die gesamte Gemeinde eine wichtige Bedeutung und wird stark genutzt.		Am Kreuzungsplateau Paul Gusel Straße # Weißes Kreuz Straße soll die Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen sichergestellt werden, indem das Plateau umgebaut wird und eine Mittelinsel als **Querungshilfe** für den Fußverkehr dient. Die Mittelinsel wird zudem die Aufmerksamkeit erhöhen und geschwindigkeitsbremsende Effekte aufweisen.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja
G17	Paul-Gusel-Straße # Alleestraße	Schlechte Sichtverhältnisse im Kurvenbereich, Radfahrende schneiden die Fußgänger:innen am Gehsteig, gefährliche Stelle vor allem hinsichtlich Kindergarten II, wichtige Verbindung zum Prader Spielplatz, viele Kinder unterwegs, teils auch eigenständig. Hohem Sicherheitsanspruch wird nicht nachgekommen.		Es handelt sich hierbei aufgrund des Kindergartens II, dem Erholungsgebiet Seeschlacht sowie der vielen Wohnnutzungen um einen **sensiblen Bereich**, weshalb die Gefahrenstelle hochprioritär zu beseitigen ist. Im Kurvenbereich wird der Radverkehr mit Bodenmarkierungen nach außen gelenkt, um **mehr Platz** für den Fußverkehr zu schaffen und **bessere Sichtverhältnisse** herzustellen. Um im Kurvenbereich diese Mehrbreite zu erhalten wird die Grünfläche des Baumes (Alleestraße) verkleinert. Zudem sollen die Hindernisse (Beleuchtungskörper, Schilder) versetzt werden, um hier einen höheren Komfort zu schaffen und zusätzliche Einschränkungen der **barrierefreien Fortbewegung** abzubauen. Diese Maßnahmen dienen der **fußverkehrsfreundlichen Erreichbarkeit** von sensiblen Bereichen (z.B.: Kindergarten).	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja
G18	Dr. Ludwig Straße zwischen Friedhofstraße und LB3	Die Dr. Ludwig Straße weist zwischen Friedhofstraße und LB3 nur einseitig einen Gehsteig auf, während auf der gegenüberliegenden Seite ein Grünstreifen besteht.		Westseitig soll im Grünstreifen ein Gehsteig errichtet werden, der **über die RVS-Regelbreite** hinausgeht (> 2,0 m). Damit wird die Fußverkehrsinfrastruktur verbessert und eine Lücke im Netz geschlossen.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja

G19	Friedhofstraße # Schulstraße	Die Friedhofstraße und Schulstraße stellen wichtige Straßen für den Schulweg dar. Viele Kinder müssen die Friedhofstraße ohne Querungshilfe queren. Der bestehende Schutzweg über die Schulstraße weißt schlechte Sichtverhältnisse durch Bewuchs auf und wird daher teilweise zu spät gesehen. Es besteht der Wunsch nach mehr Sicherheit.		Da es sich um einen Schulweg handelt ist dieser Bereich als **sensibel** anzusehen, der hohe Anforderungen an die Sicherheit der Fußverkehrsanlagen aufweist. Eine Gehsteigvorziehung nach der Brücke sorgt für mehr Sichtbarkeit der Kinder und ermöglicht ein **Queren** der Friedhofstraße **mit besseren Sichtverhältnissen**. Der erste Stellplatz (Schrägparker) soll ebenso im Sinne der Sichtverhältnisse entfernt und dem Gehsteig / Grünstreifen zugewiesen werden. Der Bewuchs an der nordseitigen Grünfläche muss zugunsten der Sichtverhältnisse reduziert werden, beispielsweise ist das Ersetzen durch einen hochkronigen Baum denkbar (je nach Einbauten). Ergänzend soll ein **Schutzweg** über die Friedhofstraße angesucht werden.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja
G20	Untere Kirchengasse zwischen Steyrergasse und An der Bahn	Für Anrainer:innen neben der Volksschule bzw. Kindergarten I stellt der Bring- und Holverkehr der Eltern eine Herausforderung dar, da viele Eltern durch die Wohnstraße fahren und für ein hohes Verkehrsaufkommen sorgen. Zugleich ist der Gehsteig viel zu schmal, was zu einem geringen Sicherheitsgefühl der Kinder führt. Da in der Unteren Kirchengasse zudem der Nebenzugang der Volksschule ist, ist dort ein reges Fußverkehrsaufkommen sowie viel Bring- und Holverkehr der Fall.		Da der Platz begrenzt ist empfiehlt sich die Ausgestaltung der Unteren Kirchengasse zwischen Steyrergasse und An der Bahn als **Begegnungszone.** Der Gehsteig würde abgetragen werden und alles würde niveaugleich und mit einheitlichem Bodenbelag ausgeführt werden. Mit gestalterischen und baulichen Elementen soll die Aufmerksamkeit und Attraktivität der Straße zudem verbessert werden. Es handelt sich um einen **hochsensiblen Bereich** und wichtigen Weg zum **Bahnhof** Langenzersdorf. Unterstützend kann die Einbahnführung (aktuell Richtung Bahnhof) umgedreht werden, damit die Zufahrt für Eltern unattraktiver wird. Als weitere Maßnahme wäre auch ein Fahrverbot ausgenommen Anrainer:innen denkbar.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja

G21	Untere Kirchengasse von Steyrergasse bis Schulstraße	Die Untere Kirchengasse stellt besonders im Bereich Steyrergasse bis Schulstraße einen wichtigen Zubringer zur Volksschule und zum Kindergarten I dar. Die Gehsteige sind viel zu schmal, was für die vielen Kinder, die auch alleine unterwegs sein können sollten, zu unsicher ist.		Diese Maßnahme ist auch hinsichtlich des SchulGehBusses wichtig, da dieser Straßenabschnitt einen Teil mancher Routen darstellt. Die Lösung kann in Varianten gedacht werden: Variante 1: Die Stellplätze werden entfernt und die Fahrbahn auf 3,5 m Breite reduziert. Mit der gewonnenen Breite kann der ostseitige Gehsteig auf **über 2,0 m Regelbreite** gem. RVS verbreitert werden. Der Gehsteig kann in einer Breite von 2,2 m errichtet werden, daran anschließend kann ein 0,75 m Grünstreifen als zusätzlicher Puffer zur Fahrbahn für noch mehr Sicherheit der Kinder sorgen. Ein Schutzweg an der Kreuzung Unter Kirchengasse # Schulstraße wäre als **Querungshilfe** für die Kinder wichtig und soll im Zuge des Projektes angesucht werden. Variante 2: Alternativ kann eine **Begegnungszone** verordnet werden mit markierten Stellplätzen und der Ausführung der Straße auf einem gemeinsamen Niveau. Zudem sollen punktuelle Elemente wie Bäume und Markierungen eingesetzt werden.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja
G22	Untere Kirchengasse von Schulstraße bis Wiener Straße	Die Untere Kirchengasse stellt auch im Bereich Schulstraße bis Wiener Straße einen wichtigen Zubringer zur Volksschule und zum Kindergarten I dar. Die Gehsteige sind viel zu schmal, was für die vielen Kinder, die auch alleine unterwegs sein können sollten, zu unsicher ist.		Die Untere Kirchengasse muss abschnittsweise umgesetzt, aber als gesamtes System geplant werden. Daher finden sich auch hier zwei denkbare Varianten für eine Umgestaltung des Abschnittes: Variante 1: Da hier weniger Platz zur Verfügung steht würde sich bei Entfall der Stellplätze und Reduktion der Fahrbahnbreite nur eine **Gehsteigverbreiterung auf über 2,0 m** über RVS-Regelbreite ausgehen, für einen Grünstreifen als Puffer reicht die Querschnittsbreite nicht aus. Der zu verbreiternde Gehsteig wäre auch hier auf der Ostseite. Variante 2: Auch hier wäre eine niveaugleiche Verkehrs- und Aufenthaltsfläche denkbar. Die Verordnung und Gestaltung als **Begegnungszone** würde die Fußverkehrsinfrastruktur gegenüber dem Bestand deutlich verbessern. Optional wäre auch ein Fahrverbot ausgenommen Anrainer:innen denkbar. Zudem sollen punktuelle Elemente wie Bäume und Markierungen eingesetzt werden.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja

G23	Obere Kirchengasse von Wiener Straße bis Hohlfeldergasse	Nordöstlich der Wiener Straße wird die Untere Kirchengasse als Obere Kirchengasse fortgesetzt. Im Bereich der Hauptstraße bis zur Hohlfeldergasse ist ein hohes Kfz-Aufkommen bei gleichzeitig schmalem Gehsteig mit vielen Fußgänger:innen, einem Restaurant, der Behindertenhilfe und als wichtige Verbindung zu den Kirchen oder zum Museum.		Die Obere Kirchengasse stellt aber, gemeinsam mit der Unteren Kirchengasse (direkte Verlängerung) die eine sehr wichtige Relation vom Bisamberg bis zum Bahnhof dar. Es handelt sich fast in der gesamten Oberen Kirchengasse um sehr schmale Querschnitte, weshalb der Spielraum für bauliche Veränderungen begrenzt ist. Daher soll die Straße als **Begegnungszone** verordnet und gestaltet werden. Gestalterische Elemente sind dabei punktuelle Einengungen mit Baumpflanzungen oder anderen begrünenden Elementen, Sitzgelegenheiten, farbliche Markierungen auf der niveaugleichen Fläche. Die Stellplätze werden gekennzeichnet.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja
G24	Obere Kirchengasse zwischen Hohlfeldergasse und In Schiffeln	Auch zwischen der Hohlfeldergasse und In Schiffeln weist die Fußverkehrsinfrastruktur grobe Mängel auf. Das Kfz-Aufkommen ist hoch, die Straße sehr schmal und im Bestand gibt es keinen Gehsteig. Wichtige Ziele des Fußverkehrs wie das Museum und die beiden Kirchen liegen auf dieser Achse.		Es handelt sich auch in diesem Abschnitt der Oberen Kirchengasse um einen sehr schmalen Querschnitt, der im Bestand keinen Gehsteig ermöglicht. Der Spielraum für bauliche Veränderungen ist begrenzt. Daher soll auch dieser Straßenabschnitt als **Begegnungszone** verordnet und gestaltet werden. Gestalterische Elemente sind dabei punktuelle Einengungen mit Baumpflanzungen oder anderen begrünenden Elementen, Sitzgelegenheiten, farbliche Markierungen auf der niveaugleichen Fläche.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja
G25	Enzo-Platz	Der Enzo-Platz ist im Bestand ein Parkplatz, nur während des Wochenmarktes wird er nutzbar gemacht. Der Wunsch nach einer besseren Platzgestaltung z.B.: im Sinne einer Grätzloase ist groß.		Anstelle eines Parkplatzes soll es künftig einen Lebensraum im Zentrum der Gemeinde geben. Die Flächen werden dem Aufenthalt und der Durchwegung zur Verfügung gestellt. Diese Maßnahmen **verbessern die Fußverkehrsinfrastruktur** und stellen diesen Raum mehr Nutzer:innengruppen zur Verfügung. Es wäre denkbar, eine **Begegnungszone** zu verordnen. Die Verbindung zwischen Klosterneuburger Straße / Enzo Platz und den Schmatzergründen soll erhalten bleiben bzw. attraktiviert werden. Das neue Gemeinde-Grundstück soll in diese Anbindung miteinbezogen werden. Die Durchwegung wird barrierefrei ausgestaltet und damit die **Durchlässigkeit** zwischen Schmatzergründen und Gemeindeamt / Enzo-Platz verbessert. Die Nutzbarkeit der Durchwegung wird zudem legalisiert.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja

G26	Verlängerte Gertrude-Liebhart-Straße zum Bahnhof	Der südwestliche Zubringer zum Bahnhof Langenzersdorf und zum Park & Ride ist eine Fahrbahn, die im Gegenverkehr befahren wird ohne Gehsteige. Diese Route ist vor allem für den barrierefreien Zugang zum Bahnhof (Liftanlage) bedeutsam.		Da die Querschnittsbreite hier eine Umgestaltung zugunsten eines baulichen Gehsteiges nicht ausreicht (auch größere Fahrzeuge benötigen diese Zufahrt), soll die Straße als **Begegnungszone** mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen ausgestaltet und verordnet werden. Damit kann die **Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen** (Zubringer zum **hochrangigen öffentlichen Verkehr**) verbessert werden.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja
G27	Friedhofstraße # Dr Ludwig Straße bzw. gesamte Friedhofstraße	Die Einmündung der Dr. Ludwig Straße in die Friedhofstraße erzeugt eine sehr lange Querungsdistanz für den Fuß- und Radverkehr, da die Straße aufgetrichtert wurde. Da im Bestand nur eine Radfahrerüberfahrt, aber kein Schutzweg markiert ist kommt es gegentlich zu Konflikten. Es handelt sich um einen sensiblen Bereich, da dort zwei Bushaltestellen sowie der Friedhof der Gemeinde sind. Die Kfz-Geschwindigkeiten sind entlang der Friedhofstraße eher hoch.		Das Plateau bzw. die Einmündung der Dr. Ludwig Straße soll komprimiert werden, in dem die Fahrgasse gebündelt wird. Dies reduziert die Querungslängen für den Fuß- und Radverkehr erheblich und sorgt damit für ein höheres Sicherheitsgefühl. Damit kann die **Fußverkehrsinfrastruktur in diesem sensiblen Bereich** verbessert werden. Alternativ bzw. ergänzend / längerfristig ist denkbar, dass die gesamte Friedhofstraße Straße verkehrsberuhigt wird und der Radverkehr im Zuge dessen auf die Fahrbahn verlagert wird und dort im Mischverkehr funktioniert. Der Gehsteig könnte im Zuge dessen die Breite des Radweges konsumieren, was zu **Gehsteigen über der RVS-Regelbreite** führt.	Mittel	Kurzfristig	Hoch	ja
G28	Obere Kirchengasse zwischen In Schiffeln und Burleiten	Auch der Abschnitt der Oberen Kirchengasse nördlich von In Schiffeln ist für den Fußverkehr nicht optimal erschlossen. Es gibt nordseitig zwar einen Gehsteig, dieser ist jedoch schmal. Es handelt sich auf dieser Straße um den Zubringer zur Evangelischen Pfarrgemeinde.		Durch die Reduktion der Fahrbahnbreite auf 4,5 m kann der bestehende Gehsteig verbreitert werden. Stellenweise geht der neue **Gehsteig über die RVS-Regelbreite von 2,0 m** hinaus.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja

G29	Obere Kirchengasse zwischen Burleiten und Rehgraben	Der Gehsteig in der Oberen Kirchengasse wird im Bereich zwischen Burleiten und Rehgraben auf Höhe des Museums sehr schmal. Das Museum und der Rehgraben stellen jedoch wichtige fußläufige Ziele dar.		Die Lösung kann hier in zwei Varianten gedacht werden: Variante 1: Die Senkrechtparker vor dem Museum können zu Parallelparkern umgewandelt werden. Der gewonnene Platz kann sodann dem Gehsteig zugewiesen werden, was zu einer **Gehsteigverbreiterung über die RVS-Regelbreite** führt. Variante 2: Die Fahrbahn wird verengt und der gewonnene Platz dem Gehsteig zugewiesen (**Gehsteigverbreiterung über 2,0 m RVS-Regelbreite**).	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja
G30	In Schiffeln zwischen Jubiläumsgasse und Obere Kirchengasse	In Schiffeln ist im Abschnitt zwischen der Jubiläumsgasse und der Oberen Kirchengasse bereits im Bestand eine Wohnstraße und wird als Einbahn geführt. Da der gesamte Bereich nordöstlich der Wiener Straße künftig weitgehend einheitlich als Begegnungszone umgestaltet wird soll auch dieser Abschnitt mittel- bis langfristig als Begegnungszone verordnet werden. Dies soll zudem Verwirrungen seitens der Nutzer:innen vorbeugen.		Im Sinne einer Gesamtlogik des nordöstlichen Bereichs der Wiener Straße wird der Abschnitt von In Schiffeln von der Wohnstraße zur **Begegnungszone** umfunktioniert.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja
G31	Pamessergasse	Die Pamessergasse ist bereits im Bestand eine Wohnstraße. Da der gesamte Bereich nordöstlich der Wiener Straße künftig weitgehend einheitlich als Begegnungszone umgestaltet wird soll auch dieser Abschnitt mittel- bis langfristig als Begegnungszone verordnet werden. Dies soll zudem Verwirrungen seitens der Nutzer:innen vorbeugen.		Im Sinne einer Gesamtlogik des nordöstlichen Bereichs der Wiener Straße wird die Pamessergasse von der Wohnstraße zur **Begegnungszone** umfunktioniert.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja

G32	Ackerlgasse	Die Ackerlgasse ist eine im Gegenverkehr befahrene Straße mit einseitigem, sehr schmalem Gehsteig. Der Komfort für Zu-Fuß-Gehende wird als gering eingeschätzt.		Im Zuge der Umgestaltung der Kellergasse ergibt sich für die Ackerlgasse die Chance einer Einbahnführung, wodurch die Durchfahrtsbreite für den Kfz-Verkehr verringert und im Zuge dessen der **Gehsteig auf über 2,0 RVS-Regelbreite** verbreitert werden kann.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja
G33	Weintorgasse	Die Weintorgasse ist eine im Gegenverkehr befahrene Straße mit einseitigem, sehr schmalem Gehsteig. Der Komfort für Zu-Fuß-Gehende wird als gering eingeschätzt.		Im Zuge der Umgestaltung der Kellergasse ergibt sich für die Ackerlgasse die Chance einer Einbahnführung, wodurch die Durchfahrtsbreite für den Kfz-Verkehr verringert und im Zuge dessen der **Gehsteig auf über 2,0 RVS-Regelbreite** verbreitert werden kann.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja
G34	Tuttenhofstraße	Die Tuttenhofstraße hat ein hohes Fußverkehrsaufkommen, da viele Kinder diese Straße benötigen, um zum Schulbus zu gelangen. Aufgrund der nahegelegenen Golfanlagen fahren in der Tuttenhofstraße häufig auch größere Fahrzeuge. Im Bestand gibt es keine Fußverkehrsinfrastruktur.		Da es sich bei der Tuttenhofstraße (zwischen Donaugraben und Bahnhofszufahrt) um einen schmalen Straßenquerschnitt handelt soll dieser Bereich als **Begegnungszone** verordnet und ausgestaltet werden. Piktogramme und Markierungen auf der Fahrbahn steigern die Achtsamkeit aller Verkehrsteilnehmenden. Punktuelle Einengungen mit Baumpflanzungen sollen geprüft werden.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja
G35	Uferstraße	Die Uferstraße stellt im Bestand einen verkehrsberuhigten und attraktiven Bereich in Langenzersdorf dar. Aufgrund der Straßenraumgestaltung ist die Implementierung eines Gehsteiges nicht zielführend. Das Legalisieren des Nebeneinandergehen sowie das Nutzen der gesamten Fahrbahn wird gewünscht.		Mit der Verordnung und Ausgestaltung als Begegnungszone kann den Wünschen nachgekommen werden. Punktuelle Engstellen sollen ein schnelles Durchfahren von Kfz zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduktion durch die Begegnungszone verhindern. Gestalterische Elemente wie Markierungen, Bäume, Pflanztröge sollen die Uferstraße zudem attraktiveren.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja

G36	Paul-Gusel-Straße # Alleestraße	Die Bushaltestelle "Paul-Gusel-Straße" befindet sich direkt angrenzend zur Problemstelle Kreuzung Paul-Gusel-Straße # Alleestraße (Maßnahme G15). Die Bushaltestelle hat im Bestand keine extra dafür vorgesehene Aufstellfläche, für den Wartebereich wird der zu schmale Gehsteig genutzt. Direkt angrenzend führt der Radweg vorbei (zwischen Bus und Gehsteig / Aufstellfläche). Hier kommt es, auch in Kombination mit der Kurve Alleestraße zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.		Aufgrund der Lage der Bestandsbäume in der gesamten Paul-Gusel-Straße ist eine Optimierung des Geh- und Radweges ohne Baumverlust schwer bis gar nicht realisierbar. Im Bereich der Bushaltestelle gibt es jedoch ein Potential, da der Bus in einer Busbucht hält. Ein ausreichender Aufstellbereich kann errichtet werden, wenn die Busbucht als Kaphaltestelle ausgeführt wird und die gewonnene Fläche dem Fußverkehr zugewiesen wird (alternativ tausch neue Aufstellfläche mit bestehendem Radweg --> Gehsteig + Aufstellfläche an den Hausfassaden). Damit wird das Warten auf den Bus für die Kinder sicherer, der Gehsteig in diesem Bereich deutlich verbreitert (**über 2,0 m RVS-Regelbreite**) und die **Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr** optimiert. Langfristig wünschenswert und auch verfolgt wird eine Verbesserung des getrennten Geh- und Radweges. Ziel wäre es, eine **Gehsteigbreite von über 2,0 m (RVS-Regelbreite)** herzustellen und den Radverkehr in ausreichender Breite daran getrennt zu führen.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja
Nicht förderbare Maßnahmen, aber im Sinne des Fußverkehrs in Langenzersdorf dennoch von Bedeutung								
G37	An der Bahn Kurve zum Bahnhof (Geh- und Radweg)	Die Kurve An der Bahn zum Haupteingang des Bahnhofs stellt ein hohes Konfliktpotential dar, weil die Sichtverhältnisse nicht gegeben sind und die Verkehrsspiegel oft Opfer von Vandalismus werden. Der Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr muss mit hoher Priorität behoben werden.		Es handelt sich hierbei um einen **hochsensiblen Bereich**, da es die direkte Verbindung zwischen Bahnhof Haupteingang (barrierefreier Zugang) und Kindergarten, Volksschule, Wohnsiedlung, Freizeitwege darstellt. Die Konfliktstelle muss mit hoher Priorität behoben werden. Im Kurvenbereich steht ein großer Bestandsbaum, der bei der Umsetzung der Maßnahme helfen soll. Durch Markierungen soll das Konfliktpotential verringert werden. Wenn Markierungen nicht ausreichen zur Entschärfung der Situation können zwei versetzte Geländer zwischen Mauer und Baum aufgestellt werden, die dem Radverkehr das Abschneiden verunmöglicht, der Fußverkehr aber weiterhin dort geführt werden kann.	Hoch	Kurzfristig	Gering	nein & wird trotzdem kurzfristig umgesetzt

G38	Friedhofstraße zwischen Spargelfeldgasse und Im Kühlhagel	Im Bestand gibt es am gemischten Geh- und Radweg ein großes Konflikt- und Gefahrenpotential durch das bestehende Müllhaus an der Kreuzung Spargelfeldggasse # Friedhofstraße. Radfahrende fahren mit hohen Geschwindigkeit trotz schlechten Sichtverhältnissen hinter dem Müllhaus vorbei. Aufgrund Besitzeigentum Verbreiterung des Weges kaum / nicht möglich.		Die Lösung dieser Situation muss in vertiefenden Studien überprüft werden, die Priorität des Findens einer Lösung wird als hoch eingeschätzt. Im besten Fall wird diese Maßnahme gemeinsam mit den Anrainer:innen entwickelt. Denkbare Varianten: - Zweirichtungsradweg entlang Fahrbahn errichten, zumindest bis hinter das Müllhaus, ggf. Radwegoption auf gesamter Länge zu prüfen. - Radfahrende im Mischverkehr - Verbreiterung des Weges auf Privatgrund - Anderes Müllhaus, welches bessere Sichtverhältnisse ermöglicht,... Dieses Projekt wird im Rahmen des Radbasisnetzes geprüft, da es eine wichtige Verbindung im Radnetz ist.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	nein
G39	Klosterneuburger Straße # Gertrude-Liebhart-Straße	Die Klosterneuburger Straße wird an dieser Stelle häufig von Fußgänger:innen gequert, da es eine wichtige Verbindung aus den Siedlungsgebieten zum Bahnhof, zu den Kleingärten sowie zu den Sportanlagen ist. Es gibt keine gesicherte Querung, da dies aufgrund mangelnder Sichtbeziehungen nicht möglich ist.		Die Querungsrelationen werden mit Markierungen und Farbe gekennzeichnet. Sollte diese Maßnahme nicht ausreichen wäre es denkbar, das Kreuzungsplateau mit Markierungen oder je nach Schleppkurven auch baulich einzuengen.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	nein
G40	Friedhofstraße zwischen Im Kühlhagel und Weißes Kreuz Straße	Zwischen Im Kühlhagel und der Weizes Kreuz Straße gibt es einen viel zu schmalen Geh- und Radweg hinter einer Bestandsbaumreihe. Es kommt häufig zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.		Da dies nahe der Kreuzung gelegen ist und die Fahrbahnbreite in diesem Bereich nicht ausreicht (Schleppkurven) ist eine Neugestaltung der Straße aktuell nicht oder nur eingeschränkt möglich. Durch die schönen Bestandsbäume ist eine Erweiterung des Geh- und Radweges aktuell ebenso nicht möglich. Daher kann hier nur angeregt werden, dass sobald die Bäume aufgrund ihres Zustandes entfernt / ersetzt werden müssen eine Verbreiterung des Geh- und Radweges vorzusehen ist und beispielsweise mit befahrbaren Baumscheiben gearbeitet werden soll.	Mittel	Langfristig	Mittel	nein

4.3.2.2 Maßnahmen auf Landesstraßen								
Nr.	Örtlichkeit	Problembeschreibung	Foto	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Zeitraum	Kosten	Förderbar
Förderbare Maßnahmen								
L01	Strebersdorfer Straße # Weißes Kreuz Straße # Wiener Straße	Das Kreuzungsplateau stellt im Fuß- und Radverkehr eine enorme Barriere dar, da die Wege stark umwegebehaftet und mit langen Wartezeiten sind, da viele Ampeln zu passieren sind. In der Praxis erfolgen viele illegale Geh- und Radfahrmanöver.		Langfristig soll aus dieser mehrarmigen Kreuzung inklusive diverser Bypässe ein Kreisverkehr entstehen. Ein Kreisverkehr würde die Wartezeiten und Gehrelationen für den Fußverkehr (sowie für den Radverkehr) deutlich verbessern und das Queren der Fahrbahnen durch wegfallende / ungeregelte Bypässe vereinfachen. Diese Maßnahme dient also der **Umwegevermeidung** und **verbessert die Infrastruktur** für den Fußverkehr erheblich.	Hoch	Langfristig	Hoch	ja
L02	Querung der Wiener Straße Richtung Wien	Entlang der Wiener Straße wird in Richtung Wien (vom Zentrum aus gesehen) eine Querungshilfe dringend benötigt. Die am meisten genannte Wunschquerung wäre auf Höhe der Konditorei Pfaffl.		Eine Mittelinsel als Querungshilfe auf Höhe Pfaffl ist aktuell aufgrund schöner Baumstandorte nicht empfehlenswert, langfristig jedoch nicht ausgeschlossen. Auf Höhe Mitterreiterweg würde aus derzeitiger Sicht ein Fahrbahnverschwenk nach Süden funktionieren, durch den eine Mittelinsel als **Querungshilfe** und geschwindigkeitsbremsendes Element ermöglicht wird. Die Lage erscheint auch aufgrund des Neubauprojektes im Mitterreiterweg als geeignet, eine genaue Prüfung und Standortabwägung ist im Detailprojekt zu klären.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja

L03	Busbucht Mautgasse an Korneuburger Straße	Die Bushaltestelle Mautgasse ist für den Fußverkehr von Nordosten kommend nur ungesichert erreichbar, noch dazu im Kurvenbereich mit eingeschränkten Sichtverhältnissen. Die Korneuburger Straße weist hohe Geschwindigkeiten auf und stellt damit ein Sicherheitsrisiko für die querenden Fußgänger:innen dar.		Für die Bushaltestelle Mautgasse erscheinen zwei Lösungen denkbar: Variante 1: Die Fahrbahn wird verschwenkt und konsumiert die Busbucht als Fahrbahn. Dafür wird Platz gewonnen, um eine Mittelinsel im Sinne einer Querungshilfe für den Fußverkehr zu schaffen. Die Bushaltestelle würde dann als Fahrbahnhaltetelle ausgeführt werden und stellt damit ein zusätzlich bremsendes Element für den Kfz-Verkehr dar. Eine Geschwindigkeitsreduktion entlang der Korneuburger / Wiener Straße ist von allen Seiten erwünscht. Mit diesen Maßnahmen wird die **Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr** verbessert und zusätzlich eine **Querungshilfe** geschaffen. Diese Variante wird bevorzugt und geprüft. Variante 2: Alternativ kann die Bushaltestelle um ca. 30 m in Richtung Wien versetzt werden. Damit würde sie aus dem Kurvenbereich verschoben werden, was sich positiv auf die Sichtverhältnisse beim Queren der Straße auswirkt. Der Parkstreifen würde dann als Aufstellfläche umgebaut werden. Das Queren der Straße wird in dieser Variante aber nur geringfügig vereinfacht. Die **Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr** wird mit dieser Maßnahme verbessert.	Mittel	Mittelfristig	Hoch	ja

L04	Wiener Straße	In der Wiener Straße führen die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr zu Unzufriedenheit auf allen Seiten. Die richtungsgebundenen Einrichtungsradwege werden in der Realität in beide Richtungen befahren, was im Begegnungsfall auch zu Konflikten mit den Fußgänger:innen auf den Gehsteigen führt. Die Gehsteige weisen im Streckenverlauf zudem Engstellen auf.		Die Wiener Straße muss in einer vertiefenden Planung untersucht werden, da jede Lösung andere Konsequenzen mit sich bringt, die es abzuwägen gilt. Vorstellbar wäre aber jedenfalls die Behandlung der punktuellen Engstellen auf den Gehsteigen durch Konsumierung von Stellplätzen und im Zuge dessen **Verbreiterung der Fußverkehrsinfrastruktur auf über 2,0 m (RVS-Regelbreite)**. Mögliche Lösungen für den Radverkehr werden im Rahmen des Radbasisnetzes untersucht.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja
L05	Hauptplatz - Bereich Wiener Straße	Wunsch nach einem attraktv gestalteten und "erkennbaren" Hauptplatz, Kfz soll nicht mehr im Mittelpunkt stehen, sicheres Queren der Wiener Straße im gesamten Verlauf des Hauptplatzes ermöglichen und Querung bei der Klosterneuburger Straße verbessern (Wunsch nach FG-freundlicherer Ampelschaltung bzw. Kleinkreisverkehr gemäß Projekt).		Der Hauptplatz umfasst sowohl den Enzo-Platz als auch den Bereich rund um das Gemeindeamt entlang der Wiener Straße. Im Rahmen einer Zukunftskonferenz wurden die Wünsche und Ideen der Bevölkerung aufgenommen und einige Punkte davon bereits umgesetzt, darunter der Radweg entlang der Klosterneuburger Straße, die Errichtung der Musikschule oder die Neugestaltung der Grätzloase mit unter Bau nach dem Schwammstadtprinzip. Der Bereich entlang der Wiener Straße ist aufgrund der Kompetenzen und diverser Nutzungsanforderungen komplex. Mittelfristig soll dort aber vor allem das **Queren für Fußgänger:innen vereinfacht** werden, kombiniert mit geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen für den Kfz-Verkehr. Auch die **Zugänglichkeit zum**	Mittel	Mittelfristig	Hoch	ja

				öffentlichen Verkehr soll verbessert werden. Es handelt sich um das Zentrum der Gemeinde und damit einen **sensiblen Bereich**, wo alle Verkehrsteilnehmenden aufeinander treffen.				
Nicht förderbare Maßnahmen, aber im Sinne des Fußverkehrs in Langenzersdorf dennoch von Bedeutung								
L06	Bushaltestelle Korneuburger Straße	Die Bushaltestelle Korneuburger Straße wird von Langenzersdorfer:innen wenig genutzt, da sie nicht im Einzugsbereich liegt und weil das Queren der Korneuburger Straße eine Herausforderung darstellt.		Um die Bushaltestelle für die Gemeinde attraktiver zu positionieren soll die Haltestelle zur Kreuzung Korneuburger Straße # Mühlweg verlegt werden. Dort ist auch ein Schutzweg, der beim Queren der Straße hilft. Die Bushaltestelle kann sowohl als Fahrbahnhaltestelle als auch mit Busbucht ausgeführt werden. Damit wird die **Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Haltestelle** des öffentlichen Verkehrs verbessert.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja
L07	Obere Kirchengasse # Wiener Straße	Eine zentrale Problemstelle entlang der Wiener Straße befindet sich an der Kreuzung mit der Oberen / Unteren Kirchengasse. Die Sichtverhältnisse des Schutzweges sind sehr eingeschränkt, weshalb es zu einer geringen Anhaltebereitschaft und zu gefährlichen Situationen am Schutzweg kommt. Da es ein wichtiger Schulweg zur Volksschule ist ist eine hohe Sicherheit unerlässlich.		Die schlechten Sichtverhältnisse treten aus Richtung Wien kommend auf und werden durch einen Parkstreifen an der rechten Seite der Fahrbahn begründet. Diese Stellplätze müssen bis zur Einfahrt entfernt werden. Falls möglich soll auch der Stellplatz vor der Einfahrt entfernt werden. Unterstützend sollen Achtung-Schutzweg Bodenmarkierungen vor dem Schutzweg angebracht werden.	Hoch	Kurzfristig	Gering	nein

4.3.2.3 Maßnahmen auf Privatgrund								
Nr.	Örtlichkeit	Problembeschreibung	Foto	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Zeitraum	Kosten	Förderbar
Förderbare Maßnahmen								
P01	BHF Langenzersdorf	Der Vorplatz des neuen Bahnhofs Langenzersdorf kommt mit der Gestaltung nicht den Vorstellungen der Gemeinde nach. Statt einem Parkplatz wird eine einladende Gestaltung, eine angenehme Zugänglichkeit, Begrünung, etc. gewünscht.		Der Bahnhofsvorplatz soll kurzfristig neu gestaltet werden. Die mittlere Stellplatzreihe wird ersetzt durch eine Aufenthaltsfläche mit Sitzgelegenheiten, Baumtrögen und Fahrradständern. Eine Randsteinabsenkung sorgt für eine barrierefreie Zugänglichkeit zum Bahnhof. Die Stellplätze werden auf das erforderliche Minimum reduziert (Behindertenstellplätze, E-Stellplätze, etc.). Mit diesen Maßnahmen wird ermöglicht, dass eine Zugänglichkeit zum Bahnhof nicht über den Parkplatz, sondern über die neue Mittelzone ermöglicht wird. Dies **verbessert die Fußverkehrsinfrastruktur, vermeidet Umwege, steigert die Sicherheit der Zu-Fuß-Gehenden vor dem Bahnhof und attraktiviert die Zugänglichkeit zum hochrangigen öffentlichen Verkehr** in Langenzersdorf.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja & wird kurzfristig eingereicht

P02	Spar Wiener Straße	Der Spar ist ein wichtiger Nahversorger, der auch von vielen Menschen zu Fuß aufgesucht wird. Die Rückseite ist aktuell nur per Treppe erreichbar, eine barrierefreie Rampe wurde von vielen gefordert, da viele Menschen vom Blumenweg kommen und beispielsweise mit Kinderwagen oder Rollator unterwegs sind.		Eine barrierefreie Rampe neben den Stufen kann den Blumenweg auf einfachem Weg mit dem Spar verbinden. Diese Maßnahme trägt zur **barrierefreien Umwegvermeidung** bei und erschließt für die Zielgruppen dieses Areal fußläufig.	Hoch	Kurzfristig	Mittel	ja
P03	BHF Langenzersdorf	Der Nebenzugang im Süden ist aktuell nur von An der Bahn / Untere Kirchengasse möglich, jedoch nicht von der gegenüberliegenden Seite (aktuell Kleingartensiedlung). Dieser Wunsch wird besonders von der südlich der Bahn angesiedelten Bevölkerung geäußert.		Mit ÖBB wird bereits über die Ermöglichung eines südlichen Zugangs diskutiert. Im Falle eines positiven Ausgangs der Diskussion würde dies die **Erreichbarkeit des hochrangigen öffentlichen Verkehrs** für die südlich der Bahn lebende Bevölkerung erheblich verbessern und große **Umwege vermeiden**.	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja
P04	Bahnboden, Durchgang zwischen Sportflächen	Zwischen den Sportflächen gibt es einen bestehenden Fußweg der stark von Radfahrenden genutzt wird - es gibt Konflikte und den Wunsch nach einer legalen Radführung sowie Trennung vom Fußverkehr. Diese Durchwegung ist vor allem für Kinder von großer Bedeutung, weil die Siedlungsgebiete mit Sport und Schulstandort mittels		Je nach Verfügbarkeit des Grundstückes wäre die ideale Lösung, eine alternative Verbindung für den Radverkehr zu schaffen, um die Konflikte am Gehweg zu beseitigen. Dafür soll ein Radweg am Grundstück neben dem Tennisplatz geschaffen werden, während der bestehende Gehweg in seiner Bestandslage verbleibt. Der Gehweg wird darüber hinaus auf über 2,0 m (**RVS-Regelbreite**) verbreitert und die Oberfläche gesamtheitlich erneuert, da sie bereits durch Wurzelaufbrüche und	Hoch	Mittelfristig	Mittel	ja

		einer autofreien Route verbunden werden.		Abnutzungserscheinungen sanierungsbedürftig ist. Alternativ wäre ein gemischter Geh- und Radweg möglich, wenn er mindestens 3,0 m breit wäre. Diese Maßnahme würde dann nicht zur Förderung eingereicht werden.				
P05	BHF Bisamberg	Der Bahnhof Bisamberg ist am nördlichen Bahnsteig nur jeweils von einer Seite zugänglich, eine unter- oder überirdische Verbindung auf die andere Seite ist nur stark umwegbehaftet über die Straße An den Mühlen möglich. In der Praxis gibt es daher viele illegale Querungen der Gleise, um zur Gegenrichtung zu gelangen.		Das Gespräch mit der ÖBB wird gesucht, da es sich hierbei um ein großes Gefahrenpotential handelt. Ob eine zweite Unterführung an der Nordseite seitens ÖBB geprüft wurde ist unklar. Das Unterbinden der Gleisüberquerung durch Zäune zwischen den Gleisen wäre eine denkbare und kurzfristig umsetzbare Lösung, die jedoch keine besseren Bedingungen für den Fußverkehr erzeugt. Wünschenswert wäre jedenfalls die Realisierung einer weiteren Unterführung oder Brücke, um den **Bahnhof in beide Fahrtrichtungen optimal erschließbar zu machen**. Diese Maßnahme würde der **barrierefreien Umwegvermeidung** sowie der **Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen** dienen. Darüber hinaus würde sich diese Maßnahme positiv auf die **Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen** auswirken.	Hoch	Mittelfristig	Hoch	ja

P06	Anbindung Donauinsel	Die Donauinsel stellt ein wichtiges Ziel im Freizeitverkehr für Langenzersdorf dar. Über die Barwichgasse kommend gelangt man zur Brücke auf die Donauinsel. Die Brücke kann allerdings nur über den Parkplatz und über die Fahrbahn erreicht werden, was im Fußverkehr unattraktiv ist.		Um die fußläufige Anbindung der Donauinsel zu attraktivieren soll westseitig ein Gehsteig bis zur Brücke (Schranken) errichtet werden. Dieser Gehsteig soll die **RVS-Regelbreite überschreiten**. Entsprechende Gespräche werden angeregt.	Mittel	Mittelfristig	Gering	ja
P07	An der Bahn zwischen hinterem Bahnhofseingang und Prader Spielplatz	Der Radweg entlang "An der Bahn" wird zu großen Teilen auch von Zu-Fuß-Gehenden genutzt (attraktive Verbindung, auch für Kinder zum Spielplatz), was ein hohes Konfliktpotential und Unzufriedenheit mit sich bringt.		Die Wunschvorstellung nach einer gemeinsamen Lösung für den Fuß- und Radverkehr entlang der ÖBB-Böschung ist aufgrund der vorhandenen Breite bis zu den Bäumen nicht umsetzbar. Stattdessen soll der Radweg in Richtung Fahrbahn verlegt werden und der bestehende Radweg zu einem Gehweg umfunktioniert werden. Im Zuge dessen soll zudem der **Gehweg auf über 2,0 m (RVS-Regelbreite) verbreitert** und die sanierungsbedürftige Oberfläche über die gesamte Breite erneuert werden.	Hoch	Mittelfristig	Hoch	ja

P08	An den Mühlen westlich Bahngleise	An den Mühlen stellt eine wichtige Rolle im Freizeitfußverkehr. Es gibt stellenweise einen Gehsteig, an vielen Bereichen jedoch nicht. Grundsätzlich ist die Straße attraktiv zum Flanieren, aber ein höheres Sicherheitsgefühl ist dennoch wünschenswert.		Diese Maßnahme soll mit der Bevölkerung gemeinsam entwickelt werden, um die bestmögliche Lösung für die Nutzer:innen zu finden. Denkbar wären beispielsweise je nach Grundverfügbarkeit (ASFINAG) das Errichten eines Gehweges z.B.: mit wassergebundener Decke in einer **Breite von über 2,0 m** entlang des Grünstreifens. An den derzeitigen Masten würde der Gehbereich auf der Fahrbahn verlaufen. Dieser Bereich kann beispielsweise mit einem Rüttelstreifen begrenzt werden und damit zeitgleich ein aufmerksamkeitserhöhendes und geschwindigkeitsreduzierendes Element für den Kfz-Verkehr bedeuten.	Mittel	Mittelfristig	Mittel	ja
Nicht förderbare Maßnahmen, aber im Sinne des Fußverkehrs in Langenzersdorf dennoch von Bedeutung								
P09	Barwichgasse - Fischerhütte	Unterhalb der Donauufer Autobahn macht die Barwichgasse eine starke Kurve, kombiniert mit einer Steigung hin zur Brücke auf die Donauinsel. Zudem fehlen dort Beleuchtungskörper, was die Kurvensituation und Sichtbeziehungen nochmals verschärft. Das Sicherheitsgefühl für Fußgänger:innen wird als gering eingestuft.		Beleuchtungskörper sollen entlang der Barwichgasse errichtet werden, um das Sicherheitsgefühl und die Sichtbeziehungen zu verbessern. Ein Warn-Schriftzug sowie eine asymmetrische Mittelmarkierung sollen bei der Achtsamkeit im Kurvenbereich helfen und für geringere Geschwindigkeiten sorgen.	Mittel	Mittelfristig	Gering	nein

4.4 QUANTITATIVE AUSWIRKUNGEN DER MASSNAHMEN FÜR DEN FUSSVERKEHR

Nachfolgend zur qualitativen Beschreibung aller geplanten Maßnahmen für den Fußverkehr folgt abschließend eine quantitative Beschreibung der Auswirkungen der gesetzten Maßnahmen.

- **3.900 m Gehsteigverbreiterungen**
  Mit den gesetzten Maßnahmen werden in Langenzersdorf 3.900 m der Bestandsgehsteige in ihrer Breite optimiert – die Verbreiterung geht dabei sogar über die in der RVS geforderte Regelbreite von 2,0 m hinaus.
- **3.830 m Begegnungszonen**
  Langenzersdorf wird künftig 3,1 Kilometer Begegnungszone zu präsentieren haben. Die Begegnungszonen orientieren sich besonders an den zentralen Achsen (Wien – Korneuburg sowie Bisamberg – Donauinsel) und bedienen dabei besonders fußgänger:innenstarke Bereiche.
- **5 optimierte Querungsstellen**
  Es werden im Zuge der Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes 5 Querungsstellen optimiert und die Sicherheit der querenden Fußgänger:innen gesteigert.
- **9 verbesserte ÖV-Zugänge**
  In Zukunft werden 9 Haltestellen im öffentlichen Verkehr für den Fußverkehr besser und attraktiver angebunden und erschließbar sein. Dies betrifft sowohl beide Bahnhöfe als auch wichtige Haltestellen im Busverkehr.
- **800 m² Platz**
  Der Enzo-Platz wird im Bestand für den Wochenmarkt und Veranstaltungen genutzt, an allen weiteren Tagen jedoch als Parkplatz. Dementsprechend ist auch die aktuelle Gestaltung gewählt. In Zukunft wird die circa 800 Quadratmeter große Fläche als dauerhafter Platz für Aufenthalt und Fußgänger:innen nutzbar gemacht. Der Enzo-Platz soll damit zum Zielort und Herzstück der Gemeinde gemacht werden.

5 KOOPERATION UND EINBEZIEHUNG WEITERER BETRIEBE / GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN

5.1 ZIELE DER KOOPERATION UND EINBEZIEHUNG

- Einbeziehung relevanter Akteur:innen in Planungs- und Entwicklungsprozessen
- Enge Zusammenarbeit mit wichtigen Stakeholdern
- Einbeziehung und Informieren der Bevölkerung über aktuelle Entwicklungen und künftige Projekte

5.2 GEPLANTE MASSNAHMEN IN DEN NÄCHSTEN 3+ JAHREN

K01	Verkehrsberuhigtes Schulumfeld	Verkehrsverfahren mit der BH Korneuburg hinsichtlich Verordnung einer Schulstraße im direkten Schulvorfeld und Verordnung von Elternhaltestellen, die teilweise entlang der Hauptstraße (Zuständigkeit Land) liegen sollen.
K02	Ausbau des Radbasisnetzes	Nachdem im letzten Jahr bereits einige Geh/Radweglücken geschlossen wurden, hat die Marktgemeinde Langenzersdorf in Kooperation mit dem Land Niederösterreich eine Radbasisnetz für Langenzersdorf definiert welches die Basis für Ausbauten in den nächsten Jahren darstellt.
K03	Umgestaltung Hauptstraße	Im Zuge der Umgestaltungen im Zentrumsbereich ist auch die Verkehrsführung am Hauptplatz und in angrenzenden Bereichen der Hauptstraße ein großes Thema. Die Marktgemeinde Langenzersdorf wird hierzu mit dem Land Niederösterreich / der BH Korneuburg geeignete Verkehrskonzepte diskutieren, welche die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, v.a. querender Fußgänger, erhöhen und die Attraktivität des Ortszentrums steigern. Teil dieser Überlegungen könnte eine Temporeduktion für den Hauptplatz sein.
K04	Anlegen von fehlenden Gehwegen	Entlang einiger Grundstücke im Privatgrund fehlen oft geeignete Fußverkehrsinfrastrukturen (An der Bahn, An den Mühlen, Verbindung zwischen Dirnelwiese und Bahnhof Strebersdorf,…). Um die Möglichkeit der Erschließung für Fußgänger zu untersuchen, werden Gespräche mit den Grundstückseigentümern aufgenommen und die Möglichkeit von Sondernutzungen geprüft.

K05	Kooperationen mit dem Land Niederösterreich	• Schulgehbus • Gehzeitkarte • NextBike • TutGut • Goldener Igel • JugendpartnerGemeinde,…

6 ANHANG

6.1 ÜBERSICHTSTABELLE DER FÖRDERBAREN BAULICHEN MASSNAHMEN

In gelb markierte Maßnahmen werden kurzfristig zur Förderung eingereicht. Die Tabelle umfasst nur jene Maßnahmen, die sich für eine Förderung über klimaaktiv mobil eignen. Bei der Maßnahmenbeschreibung wurde vereinfacht die Begründung für die Förderwürdigkeit angegeben.

Nr.	Örtlichkeit	Maßnahme	Priorität	Zeitraum	Kosten
Maßnahmen auf Gemeindestraßen					
G01	Steyrergasse im direkten Schulvorfeld	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Hoch	Kurzfristig	Gering
G02	Tuttenhofstraße # An den Mühlen	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite; Verbesserung der Querungsstelle	Hoch	Kurzfristig	Gering
G03	Kellergasse zwischen Winzergasse und Weintorgasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G04	Kellergasse zwischen Obere Kirchengasse und Winzergasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G05	Kellergasse zwischen Weintorgasse und Ackerlgasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G06	Winzergasse	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G07	Hohlfeldergasse zwischen Jubiläumsgasse und Obere Kirchengasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G08	Hohlfeldergasse zwischen Berggasse und Jubiläumsgasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G09	Hohlfeldergasse zwischen Berggasse und Bisamberggasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G10	Bisamberggasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G11	Berggasse zwischen Korneuburger Straße und Hohlfeldergasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G12	Berggasse von Hohlfeldergasse aufwärts	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G13	Jubiläumsgasse zwischen Hohlfeldergasse und In Schiffeln	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G14	In Schiffeln zwischen Berggasse und Jubiläumsgasse	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G15	An der Bahn zwischen Nebenzugang Bahnhof (Untere Kirchengasse) und An der Bahn 3	Begegnungszone	Hoch	Kurzfristig	Gering
G16	Paul Gusel Straße zwischen Weißes Kreuz Straße und Bahnboden	Schaffen einer Querungshilfe	Hoch	Kurzfristig	Mittel

G17	Paul-Gusel-Straße # Alleestraße	Barrierefreie Fortbewegung, fußverkehrsfreundliche Erreichbarkeit, sensibler Bereich	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G18	Dr. Ludwig Straße zwischen Friedhofstraße und LB3	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G19	Friedhofstraße # Schulstraße	Verbesserung der Querungsstelle, sensibler Bereich	Hoch	Kurzfristig	Mittel
G20	Untere Kirchengasse zwischen Steyrergasse und An der Bahn	Begegnungszone, Zugang zum öffentlichen Verkehr, sensibler Bereich	Hoch	Mittelfristig	Mittel
G21	Untere Kirchengasse von Steyrergasse bis Schulstraße	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite, Schaffung einer Querungshilfe, Begegnungszone	Hoch	Mittelfristig	Mittel
G22	Untere Kirchengasse von Schulstraße bis Wiener Straße	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite, Begegnungszone	Hoch	Mittelfristig	Mittel
G23	Obere Kirchengasse von Wiener Straße bis Hohlfeldergasse	Begegnungszone	Hoch	Mittelfristig	Mittel
G24	Obere Kirchengasse zwischen Hohlfeldergasse und In Schiffeln	Begegnungszone	Hoch	Mittelfristig	Mittel
G25	Enzo-Platz	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, Begegnungszone, Durchlässigkeit von Fußverbindungen	Hoch	Mittelfristig	Mittel
G26	Verlängerte Gertrude-Liebhart-Straße zum Bahnhof	Begegnungszone, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, Zugang zum öffentlichen Verkehr, sensibler Bereich	Hoch	Mittelfristig	Mittel
G27	Friedhofstraße # Dr Ludwig Straße bzw. gesamte Friedhofstraße	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur	Mittel	Kurzfristig	Hoch
G28	Obere Kirchengasse zwischen In Schiffeln und Burleiten	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Mittel	Mittelfristig	Mittel
G29	Obere Kirchengasse zwischen Burleiten und Rehgraben	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite, Zugang zum öffentlichen Verkehr	Mittel	Mittelfristig	Mittel
G30	In Schiffeln zwischen Jubiläumsgasse und Obere Kirchengasse	Begegnungszone	Mittel	Mittelfristig	Mittel
G31	Pamessergasse	Begegnungszone	Mittel	Mittelfristig	Mittel
G32	Ackerlgasse	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Mittel	Mittelfristig	Mittel
G33	Weintorgasse	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Mittel	Mittelfristig	Mittel
G34	Tuttenhofstraße	Begegnungszone	Mittel	Mittelfristig	Mittel
G35	Uferstraße	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite, Zugang zum öffentlichen Verkehr	Mittel	Mittelfristig	Mittel
G36	Paul-Gusel-Straße # Alleestraße	Gehtsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Mittel	Mittelfristig	Mittel

Maßnahmen auf Landesstraßen					
L01	Strebersdorfer Straße # Weißes Kreuz Straße # Wiener Straße	Umwegevermeidung, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur	Hoch	Langfristig	Hoch
L02	Bushaltestelle Korneuburger Straße	Zugang zum öffentlichen Verkehr	Mittel	Mittelfristig	Mittel
L03	Querung der Wiener Straße Richtung Wien	Schaffen einer Querungshilfe	Mittel	Mittelfristig	Mittel
L04	Busbucht Mautgasse an Korneuburger Straße	Zugang zum öffentlichen Verkehr, Schaffen einer Querungshilfe	Mittel	Mittelfristig	Hoch
L05	Wiener Straße	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Hoch	Kurzfristig	Mittel
L06	Hauptplatz - Bereich Wiener Straße	Verbesserung der Querungsstelle, sensibler Bereich, Zugang zum öffentlichen Verkehr	Mittel	Mittelfristig	Hoch
Maßnahmen auf Privatgrund					
P01	BHF Langenzersdorf	Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, Umwegevermeidung, Zugang zum öffentlichen Verkehr	Hoch	Kurzfristig	Mittel
P02	Spar Wiener Straße	Barrierefreie Umwegevermeidung	Hoch	Kurzfristig	Mittel
P03	BHF Langenzersdorf	Zugang zum öffentlichen Verkehr, Umwegevermeidung	Hoch	Mittelfristig	Mittel
P04	Bahnboden, Durchgang zwischen Sportflächen	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Hoch	Mittelfristig	Mittel
P05	BHF Bisamberg	Barrierefreie Umwegevermeidung, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, sensibler Bereich, Durchlässigkeit von Fußverbindungen	Hoch	Mittelfristig	Hoch
P06	Anbindung Donauinsel	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Mittel	Mittelfristig	Gering
P07	An der Bahn zwischen hinterem Bahnhofseingang und Prader Spielplatz	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Hoch	Mittelfristig	Hoch
P08	An den Mühlen westlich Bahngleise	Gehsteigverbreiterung über RVS-Regelbreite	Mittel	Mittelfristig	Mittel