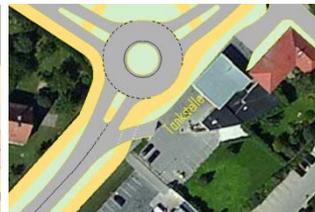


Verkehrskonzept Kittsee

gestalten – begleiten – fördern

Endbericht ENTWURF August 2014 V3



Auftraggeber

Auftraggeber

Marktgemeinde Kittsee
Hauptplatz 11, 2421 Kittsee
T: +43 (0) 2143 2203
post@kittsee.bgld.gv.at

Auftragnehmer

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11, 1050 Wien
T: +43 (0)1 5440707
office@rosinak.at

Projektteam

Andrea Weninger, Dipl.-Ing.
Oliver Wurz, Dipl.-Ing.

Fotos am Titelblatt:
www.kittsee.at, Rosinak & Partner ZT GmbH

1	Einleitung und Aufgabe	S. 4	5	Maßnahmen	
				Ein neues Ortszentrum	S. 24
2	Ausgangslage und Befunde	S. 5		Das Wachstum begleiten	S. 29
	Gesamtverkehrsstrategie Burgenland			Grenzüberschreitender Verkehr	
	Kittsee: eine wachsende Marktgemeinde			Öffentlicher Verkehr	
	Arbeitsplätze und Verkehrsmittelwahl			Erschließung neuer Siedlungsgebiete	
	Grenzüberschreitende Verkehre			Empfehlungen zur Verkehrssicherheit	
	Verkehrsaufkommen in der Gemeinde			Sensible Orte	
	Verkehr im Ortszentrum			Aktivverkehre fördern	S. 47
	Öffentlicher Verkehr			Fußverkehr	
	Fuß- und Radverkehr			Radverkehr	
	Verkehrssicherheit				
3	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	S. 22	6	Zusammenfassung	S. 52
4	Schwerpunkte und Ziele	S. 23			

Einleitung und Aufgabe



Ein Blick auf Kittsee
Quelle: Google Maps

Die Marktgemeinde Kittsee ist die am stärksten wachsende Gemeinde in Österreich und hat in den letzten Jahren nicht nur durch das Bevölkerungswachstum sondern auch durch neue Strukturen wie das Fachmarktzentrum K1 Veränderungen erfahren. Auch die Lage an der Staatsgrenze nahe zu Bratislava brachte räumliche wie verkehrliche Herausforderungen mit sich. Im Jahr 2012/13 wurde ein Dorferneuerungsprozess initiiert, in welchem unter anderem verkehrliche Fragestellungen diskutiert und vorgeschlagen wurden.

Die Gemeinde Kittsee beabsichtigt nun die Erstellung eines Verkehrskonzeptes, welches die Ideen der Arbeitsgruppen des Leitbildprozesses einbindet, weitere Vorschläge und Maßnahmen beinhaltet. Erfahrungsgemäß kann eine tragfähige Projektstruktur nur im Dialog mit dem Auftraggeber entwickelt werden. Aus diesem Grund wurde für die inhaltlichen Beratungen ein Gremium bestehend aus Mitgliedern des Gemeinderates und des Umwelt- und Verkehrsausschusses eingerichtet. Hier wurden Strategien, Schwerpunkte und Maßnahmen vorgeschlagen, entwickelt und beurteilt.

Das Verkehrskonzept Kittsee soll für die nächsten zehn bis 15 Jahre gelten und einen Handlungsrahmen für die künftige Umsetzung von Maßnahmen bieten. Das Verkehrskonzept bietet eine Strategie und Maßnahmenswerpunkte, jedoch keine Detailplanungen.

Die Rosinak & Partner ZT GmbH wurde im September 2013 für die Ausarbeitung dieses Verkehrskonzeptes beauftragt.

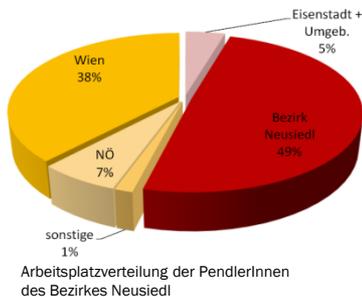
Ausgangslage und Befunde

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

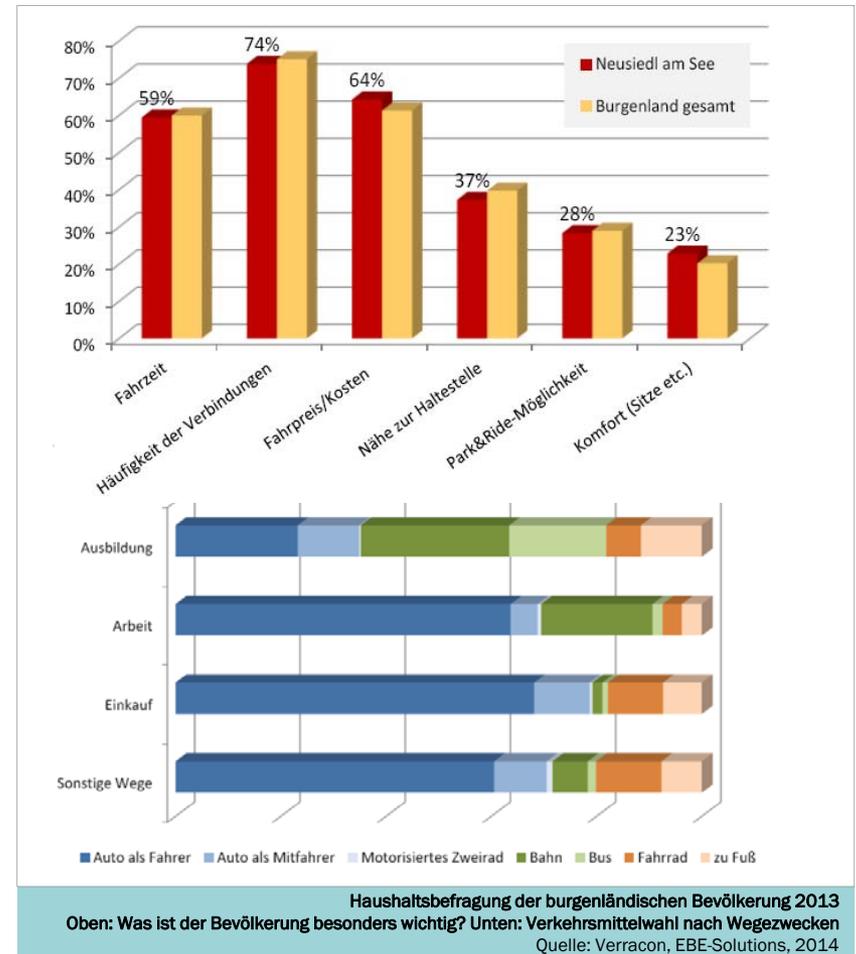
Für das Burgenland liegt eine neue Gesamtverkehrsstrategie vor, im Rahmen derer die Bevölkerung zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wurde. Im Bezirk Neusiedl am See haben 2.035 Haushalte mit 4.683 Personen an der Befragung teilgenommen.

Im Bezirk Neusiedl sind pro Haushalt 1,7 Pkw vorhanden, ein hoher Wert, der aber im Landesdurchschnitt liegt. Hingegen verfügen die Haushalte im Bezirk über deutlich mehr Fahrräder als der burgenländische Durchschnittshaushalt, nämlich nahezu über ein Fahrrad pro Person. Motorräder, Mopeds und Elektrofahrräder sind mit durchschnittlich nur 0,3 bzw. 0,1 pro Haushalt deutlich weniger oft vorhanden. 24% der Personen (> 6 Jahre) gaben an, eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr zu besitzen, was deutlich über dem Landesschnitt von ca. 18% liegt.



Knapp die Hälfte der Befragten hat ihren Arbeitsplatz im Bezirk Neusiedl. Danach ist Wien das häufigste Ziel der Pendler aus der Region (über ein Drittel). Nach Niederösterreich, hier besonders zum Flughafen bzw. in die Stadt Schwechat, pendeln 7%. Etwa 5% der im Bezirk Neusiedl lebenden Menschen hat den Arbeitsplatz in Eisenstadt und Umgebung. Alle anderen Regionen haben für die Bevölkerung kaum eine nennenswerte Bedeutung.

In Kittsee haben 197 Personen an der Haushaltsbefragung teilgenommen, das sind etwa 8% der EinwohnerInnen. Die Daten auf Gemeindeebene können nicht veröffentlicht werden.



Haushaltsbefragung der burgenländischen Bevölkerung 2013
 Oben: Was ist der Bevölkerung besonders wichtig? Unten: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken
 Quelle: Verracon, EBE-Solutions, 2014

Ausgangslage und Befunde

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

In der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland wurden folgende – für die Marktgemeinde Kittsee relevante – Umsetzungsfelder für das nördliche Burgenland festgeschrieben:

- **Förderung des Alltagsradverkehrs** (gemeindegrenzenüberschreitendes Basisradwegenetz, Entwicklung von Förderrichtlinien für den Ausbau von Alltagsradrouten, Unterstützung für lokale und regionale Initiativen zur Förderung des Alltagsradverkehrs)
- **Förderung von Mikro-ÖV-Systemen** (Schüler- und Kindergartentransport innerhalb der Gemeinde, „Last-mile“ Zubringer zum regionalen ÖV-System (Bus und Bahn), Gemeindebus für Einkaufsfahrten und sonstige Wege)
- **Bahn-Taktknoten** in Neusiedl am See, in Bruck/Bruckneudorf und Eisenstadt
- **Bau der Eisenbahnschleifen Eisenstadt und Ebenfurth**
- **Qualitätsverbesserungen im Zuge von Verkehrsdiensteverträgen** und Ausschreibungen für Bahn und Bus ab 2015 (alle Buslinien werden in den nächsten Jahren im Rahmen von Ausschreibungen durch den VOR neu vergeben, in Kittsee bereits 2015)
- Entwicklung von **effizienten Bahnverbindungen** zwischen Wien/Bratislava über das Burgenland und Westungarn zu den Häfen der nördlichen Adria bis 2020



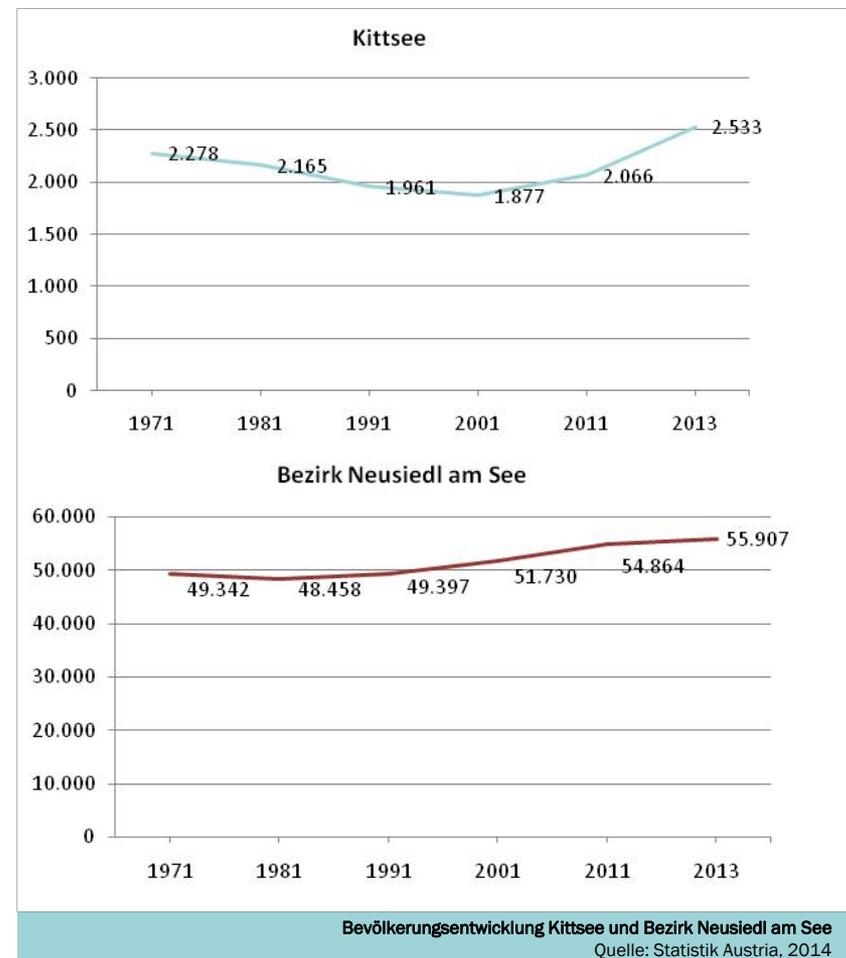
Ausgangslage und Befunde

Kittsee, eine wachsende Marktgemeinde

Die Marktgemeinde Kittsee ist die nördlichste Gemeinde des Burgenlandes und grenzt an die Slowakische Republik – mit einer Entfernung von etwa acht Kilometern zum Stadtzentrum Bratislava. Wichtige Orte im österreichischen Umland, die für die Gemeinde als Arbeitsplatz- und Nahversorgungsstandort besonders relevant sind, sind Wien, Neusiedl am See, Bruck an der Leitha, Parndorf, Hainburg und die Landeshauptstadt Eisenstadt.

Die Lage in direkter Nachbarschaft zur Hauptstadt der Slowakei hat nach dem Fall des Eisernen Vorhangs zuerst zu einer Abnahme der Bevölkerungszahl geführt, in den letzten Jahren jedoch zu einem starken Zuwachs. Kittsee ist die am stärksten wachsende Gemeinde in Österreich, in den letzten zwölf Jahren ist die Zahl der EinwohnerInnen um 35% gestiegen: von 1.877 EinwohnerInnen im Jahr 2001 auf 2.533 im Jahr 2013. Bei einer gleichbleibenden Entwicklungsdynamik wäre bis 2025 mit etwa 3.300 EinwohnerInnen zu rechnen. Dieser Anstieg ist auf die Zuwanderung zurückzuführen, denn die Geburtenbilanz (das sind Geburten minus Sterbefälle) ist negativ. Ein Viertel der BewohnerInnen der Gemeinde sind Zuwanderer aus dem Ausland. Verfügbare Grundstücke, vergleichsweise niedrige Grundstückspreise, die Nähe zu Bratislava und Wien sowie die hohe Lebensqualität sind die Gründe für den Zuzug – verfügt die Gemeinde Kittsee doch über zahlreiche kulturelle Veranstaltungen, ausreichend Nahversorgungseinrichtungen, eine gute Verkehrsanbindung und über ein Landeskrankenhaus und andere Gesundheitseinrichtungen.

Kittsee hat eine sehr hohe Standortqualität, diese gilt es einerseits zu erhalten und andererseits wird es wichtig sein Entwicklungspotenziale zu fördern. Nicht zuletzt wird in Zukunft die Nähe zu Bratislava ein entscheidender Standortfaktor sein – verkehrliche Auswirkungen sind daher schon jetzt abzuschätzen und in den Planungen zu berücksichtigen.



Ausgangslage und Befunde

Arbeitsplätze und Verkehrsmittelwahl

Landesentwicklungsprogramm

Im Landesentwicklungsplan Burgenland 2011 ist Kittsee als zentraler Ort der Stufe 1 sowie als Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort der Stufe 2 ausgewiesen. Die Gemeinde versorgt damit die Kleinregion mit Gütern und Dienstleistungen der gehobenen Grund- und Nahversorgung.

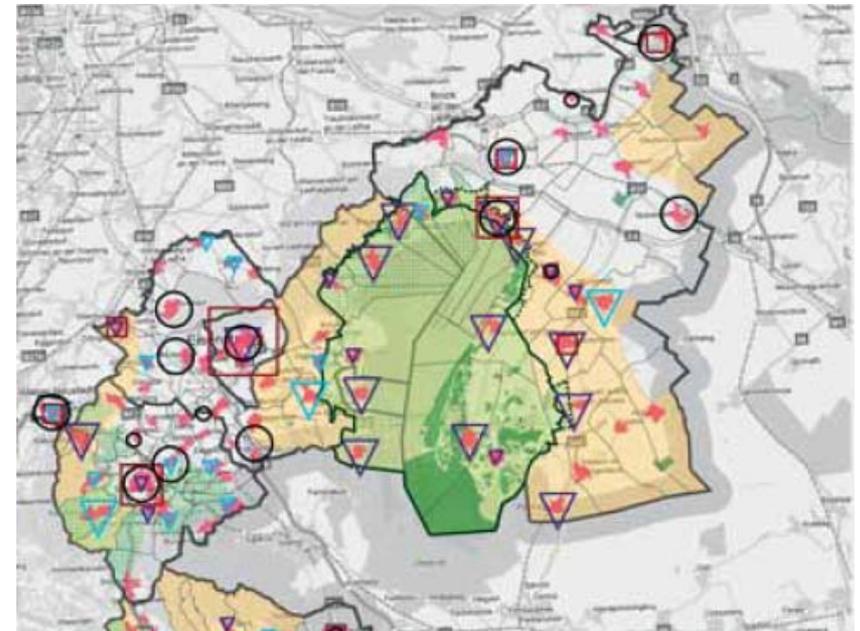
Durch das Gewerbegebiet K1 und durch den Bevölkerungszuwachs wird diese Funktion gestärkt. Allerdings ist dies gleichzeitig mit einem höheren Verkehrsaufkommen verbunden – eine Chance, aber auch eine große Herausforderung für die Gemeinde.

Arbeitsplätze und PendlerInnen

Durch die Arbeitsplätze im Krankenhaus, dem Pflegeheim, dem Gesundheitszentrum und dem Gewerbegebiet ist Kittsee nicht nur eine Auspendlergemeinde, sondern auch eine Einpendlergemeinde. Laut Pendlerstatistik der Statistik Austria pendeln nach Kittsee etwa 500 Personen pro Tag, gleich viele Personen pendeln von Kittsee in andere Gemeinden. Die wichtigsten Ziele der AuspendlerInnen sind Wien und der Bezirk Neusiedl am See.

Verkehrsmittelwahl

Laut Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der BurgenländerInnen, die im Rahmen der burgenländischen Gesamtverkehrsstrategie 2014 erstellt wurde, zeigt sich, dass auch im Nordburgenland das Auto am häufigsten für Arbeitswege genutzt wird. Über zwei Drittel der BewohnerInnen des Bezirkes legen ihre Arbeitswege mit dem Auto zurück, ähnlich bei den Wegen zum Einkaufen: hier sind es 80 %. Die Daten für die Marktgemeinde Kittsee zeigen



Auszug aus dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland
Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2011

ähnliche Werte, wobei der Radverkehrsanteil in der Gemeinde überdurchschnittlich hoch ist und bei 12 % liegt. Bei Einkaufswegen liegt der Anteil bei 17%. Damit ist Kittsee die Gemeinde mit dem dritthöchsten Radverkehrsanteil bei Einkaufswegen im Burgenland.

Ausgangslage und Befunde

Grenzüberschreitende Verkehre

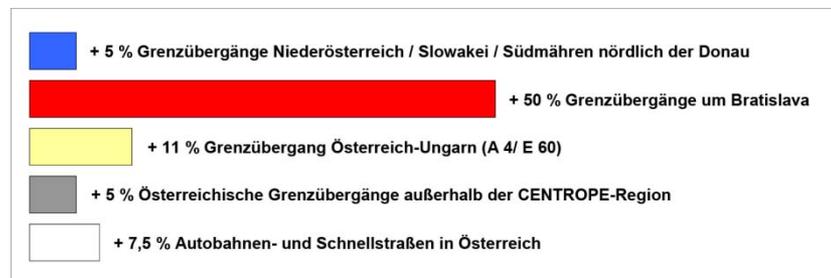
Grenzüberschreitende Personenverkehre

- Bei Betrachtung der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen im centropo Raum (Wien, Niederösterreich, Burgenland, die Regionen Süd-Mähren, Vas, Győr-Moson-Sopron, Bratislava und Trnava), ist zu erkennen, dass sowohl im Bahnverkehr als auch im Straßenverkehr die größten Verkehrsströme im Ost-West-Korridor von Bratislava nach Wien bzw. weiter in den Westen verlaufen.
- Im Jahr 2005 querten 3.800 Personen pro Tag (Personen in Pkw und Reisebussen) den Grenzübergang Kittsee.
- Mit der Bahn querten 2005 etwa 1.650 Personen pro Tag die Grenze bei Kittsee.
- Von 2005 und 2009 ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr (Pkw und Lkw) an den Grenzübergängen um Bratislava (Berg, Kittsee) um 50 % gestiegen und wird laut INAT-Centropo Studie auch weiterhin wachsen.

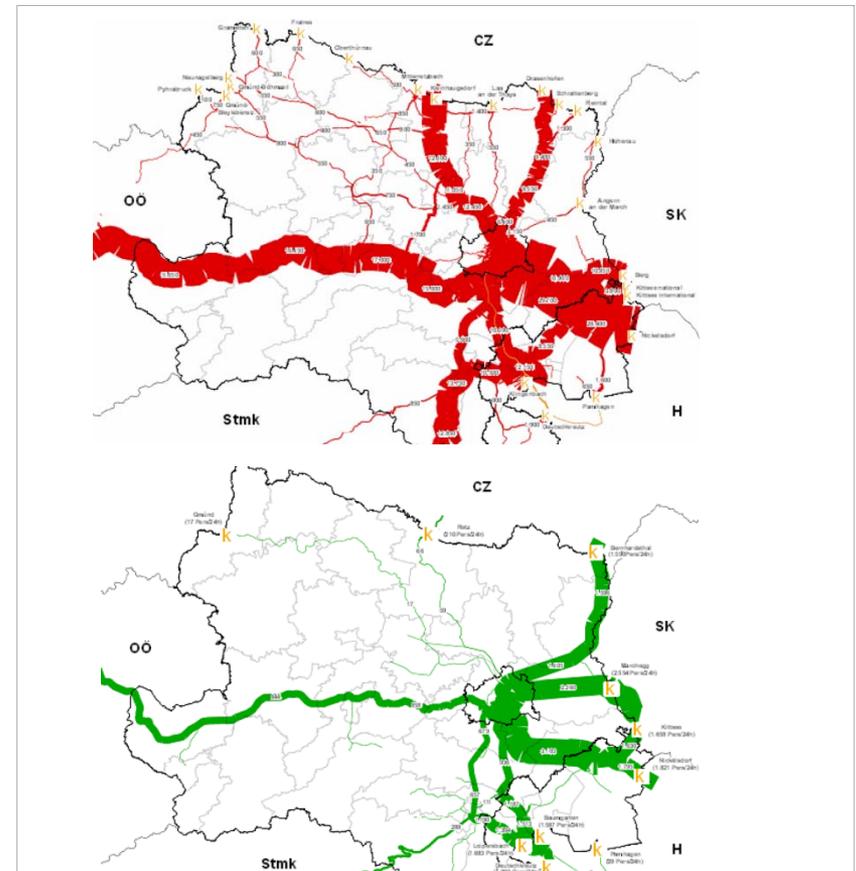
Geplante Infrastrukturprojekte bis 2030

- Schnellstraße S8: Knoten S1 – Gänserndorf – Marchegg (2020)
- Ring um Bratislava / Bypass (nach 2025)
- Ausbau Bratislava – Dunajska Streda (nach 2025)

Von der Stadt Bratislava ist außerdem eine Mautbefreiung auf der D2 vom Knoten Petrzalka bis Jarovce angedacht.



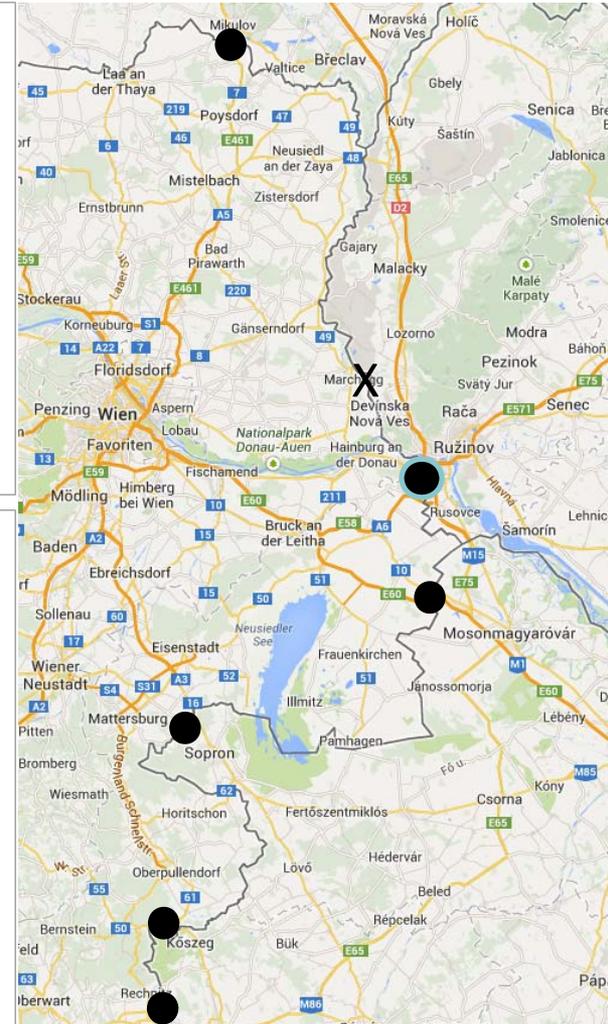
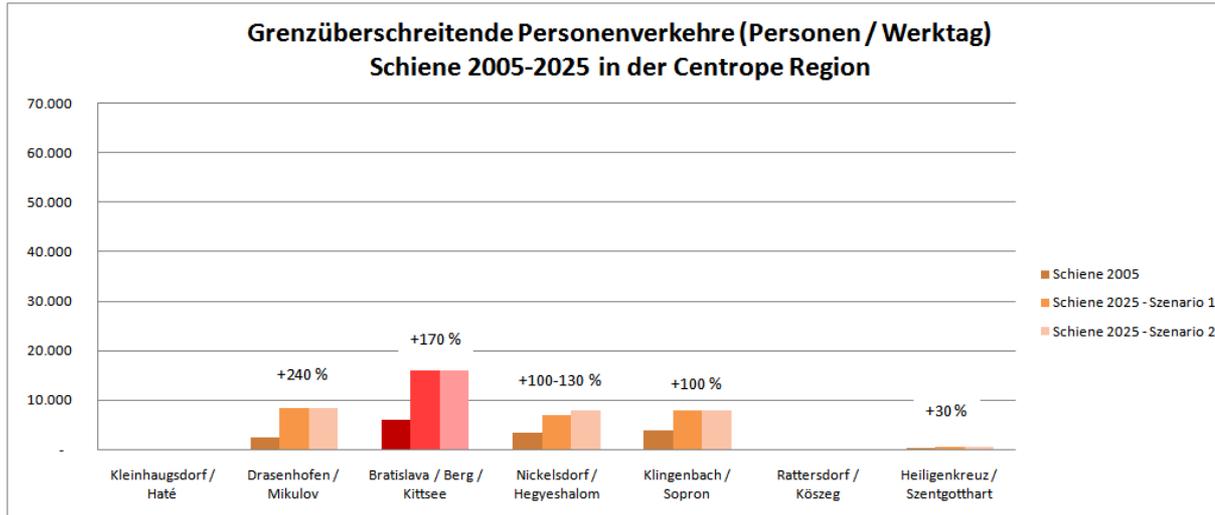
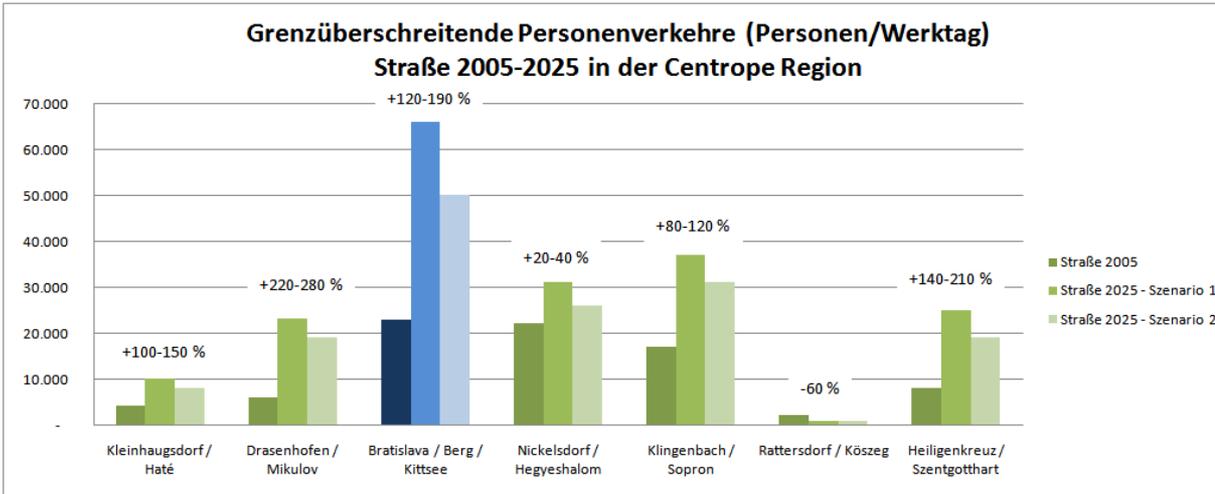
Zunahme des grenzüberschreitendemKfz-Verkehrs 2005-2009 (durchschnittl. täglicher Verkehr)
Quelle: Eigene Darstellung im Rahmen von INAT-centropo, Daten aus: BMVIT 2010, Automatische und händische Straßenverkehrszählung



Grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen in der centropo-Region mit Pkw und Reisebussen 2005 (oben) und mit der Bahn 2005 (unten), Personen pro Tag
Quelle: Planungsgemeinschaft Ost, 2006. Eigene Darstellung im Rahmen von INAT-centropo

Ausgangslage und Befunde

Grenzüberschreitende Verkehre



Ausgangslage und Befunde

Verkehrsaufkommen in der Gemeinde

Verkehrsaufkommen und Verkehrsentwicklung in Kittsee

Verkehrserhebungen 2013/2014

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Kittsee wurde der Kfz-Verkehr Anfang Dezember 2013 an vier **Straßenquerschnitten** erhoben:

- B50 zwischen Kreisverkehr Anschlussstelle Autobahn A6 und Intercity-Park / K1
- B50 zwischen Flurgasse und Einmündung Intercity-Park
- B50 Berger Straße bei Ortseinfahrt
- L208 zwischen Pama Straße und Bahnübergang

Weiters wurden vier **Knotenstromzählungen** durchgeführt (Dienstag, 10.12.2013, von 6:30-9:30 und 15:00-18:00 Uhr):

- Kreuzung B50 Eisenstädter Straße / Berger Straße
- inkl. Gärnterstraße beim Billa
- zwei Kreuzungen B50 Eisenstädter Straße / Intercity-Park

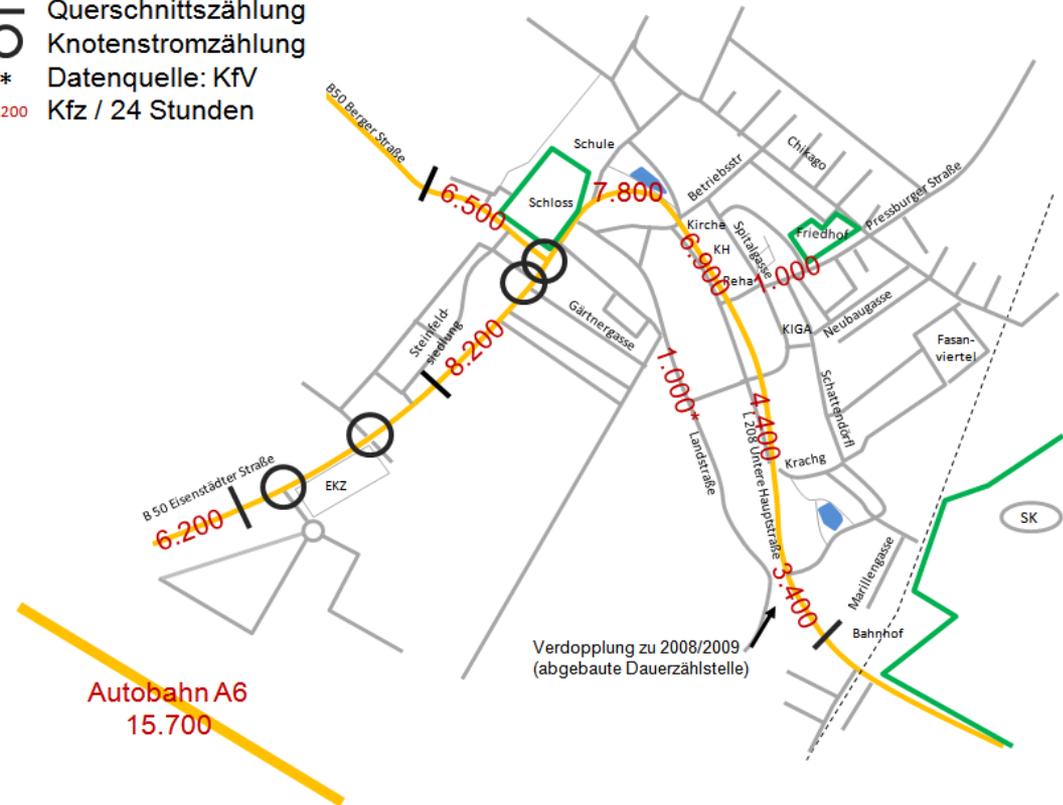
Im Ortszentrum wurde der **öffentliche Parkraum** am Mittwoch, 11.12.2013 von 6:30-12:00 Uhr erhoben.

Zusätzlich wurde eine Augenscheinerhebung im Schulumfeld (Mittwoch, 13.11.2013 und Donnerstag, 26.6.2014 zu Schulbeginn) durchgeführt.

Für Verkehrsdaten auf der Autobahn A6 stehen Daten der Asfinag aus den automatischen Zählstellen zur Verfügung. Ebenso gibt es für die Untere Hauptstraße (Landesstraße L208) ältere Zähldaten aus dem Jahr 2008/09. Diese Zählstelle wurde in der Zwischenzeit abgebaut.

LEGENDE

- Hauptverkehrsstraße
- Querschnittszählung
- Knotenstromzählung
- * Datenquelle: KfV
- 6.200 Kfz / 24 Stunden



Verdopplung zu 2008/2009
(abgebaute Dauerzählstelle)

Werktägliches Verkehrsaufkommen in Kittsee

Quelle: Eigene Erhebungen, 2013, BMVIT, 2010, Amt der Bgld. Landesregierung, Dauerzählstellen 2008/09.; KfV, 2012

Ausgangslage und Befunde

Verkehrsaufkommen in der Gemeinde

Verkehrsaufkommen und Verkehrsentwicklung in Kittsee

Das Verkehrsaufkommen am Hauptplatz liegt bei etwa 7.000 bis 8.000 Kfz/Tag, auf der Unteren Hauptstraße fahren je nach Abschnitt 3.000 bis 4.500 Kfz. Die B50 Eisenstädter Straße ist durch den Zubringer zur Autobahn A6 und dem Gewerbegebiet die am stärksten befahrene Straße in der Gemeinde mit 8.200 Kfz/Tag. Das Verkehrsaufkommen auf der Berger Straße B50 beträgt 6.500 Kfz/Tag. In den übrigen Gemeindeteilen ist das Verkehrsaufkommen gering. Die Landstraße, auf welcher aufgrund der teilweise zu schnell fahrenden Fahrzeuge vor kurzem Tempo 30 verordnet wurde, zählt 1.000 Kfz/Tag.

Phänomene

- Am **Samstagen** sind die Verkehrsstärken um 5 bis 20% höher als an Werktagen (je nach Zählstelle). Vor allem die Verkehrsspitzen sind deutlicher ausgeprägt. Dies betrifft insbesondere die Routen in Richtung Einkaufszentrum K1. Weiterführend in Richtung Autobahnanschluss (B50 nach Parndorf) sind die Verkehrsstärken wieder abgeschwächt.
- Die **Freitage** sind hinsichtlich des Verkehrsaufkommens die stärksten Tage, der durchschnittliche tägliche Verkehr liegt an Freitagen um 10 bis 20% höher als an anderen Tagen. Die Verkehrsspitzen sind allerdings weniger ausgeprägt (ähnlich wie an Werktagen). Dies lässt darauf schließen, dass sich am Freitag der Pendlerverkehr mit dem Einkaufsverkehr mischt.
- Der **Einkaufsverkehr** unter der Woche kommt eher über die B50 Berger Straße als über die L208, führt dann aber auch weiter in Richtung A6.
- Es gibt **keine ausgeprägten Arbeitspendler-Verkehrsspitzen**. Verkehrsspitzen gibt es nur am Nachmittag, wenn sich Arbeitsverkehre mit Einkaufsverkehren überlagern.



Einkaufszentrum am Ortsrand: Ausgeprägte Verkehrsspitzen an Samstagen
Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

Ausgangslage und Befunde

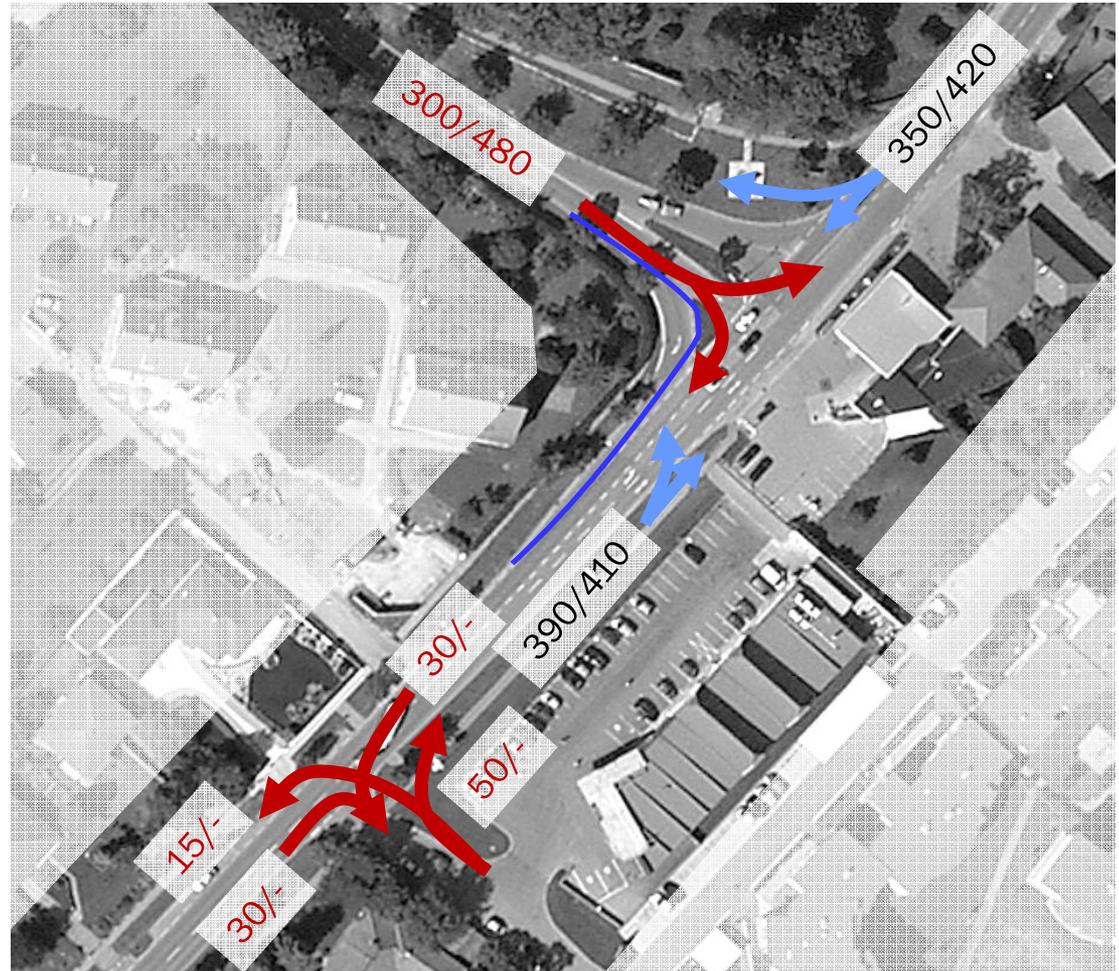
Verkehrsaufkommen in der Gemeinde

Knotenstromzählungen

Laut Knotenstromzählung bei der **Kreuzung B50 - L208 bei der Tankstelle** liegt die maximale Stundenbelastung des benachrangten Kreuzungsarms Berger Straße an einem Werktag bei 300 Kfz, an einem Samstag bei 480 Kfz. Für den Werktag treten dabei verkehrstechnisch keine problematischen Rückstaulängen auf, die mittlere Wartezeit beträgt 10 Sekunden. An Samstagen treten allerdings längere Wartezeiten für Kfz auf (mittlere Wartezeit ca. 40 Sekunden). Rechnerisch ergibt sich eine Länge des Rückstaus von 30 bis 70 m.

Die Zählwerte an der **Kreuzung B50 – Gärtnergasse (Billa)** ergeben rechnerisch keine Probleme. Die mittlere Wartezeit beträgt weniger als 10 Sekunden. An Samstagen wird allerdings künftig auch bei moderaten Verkehrszuwächsen vor allem im Einkaufsverkehr laut RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) ein Linksabbiegestreifen erforderlich um den Hauptverkehrsstrom nicht übermäßig zu behindern.

Die Knotenstromzählung der **Kreuzung B50 – Zufahrten zum Einkaufszentrum K1** ergibt rechnerisch keine Kapazitätsengpässe; auch bei einer deutlichen Verkehrszunahme von +70% auf der B50 und ein dreifacher Ein- und Ausbiegeverkehr treten keine Engpässe auf.



Ergebnisse der Knotenstromzählungen, Kreuzung Tankstelle und Kreuzung Billa (max. Stundenbelastung Werktag/Samstag)
Quelle: google maps, eigene Erhebungen

Ausgangslage und Befunde Verkehr im Ortszentrum

Kittsee ist ein Angerdorf, mit einem typischen Grünanger in der Ortsmitte. Vor dem Gasthaus Steinhofer befindet sich ein Brunnen, im Grünanger sind Denkmäler angeordnet. Im Zentrum befindet sich die Kirche, das Ladislaus Batthyány-Strattmann Landeskrankenhaus, eine Apotheke, das Gemeindeamt, eine Konditorei, zwei Banken, ein Supermarkt, einige Einzelhändler und mehrere Gasthäuser.

Der öffentliche Raum im Ortskern (Abschnitt Betriebsstraße bis Feuerwehr) ist vom Autoverkehr geprägt. Es dominiert die breite Fahrbahn mit Stellplätzen, eine Nebenfahrbahn mit Quer- und Längsparkern. Vergleichsweise schmale Gehsteige laden nicht zum Verweilen ein.

Die Nebenfahrbahn ist für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung geöffnet. In einigen Abschnitten ist die Fahrbahnbreite zwischen den beiden Parkstreifen dafür jedoch deutlich zu schmal. RadfahrerInnen benützen häufig den Gehsteig.

Die Hauptstraße und die Pressburger Straße können an mehreren Stellen über Schutzwege gequert werden, auch wenn die Sichtverhältnisse oftmals durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt sind.

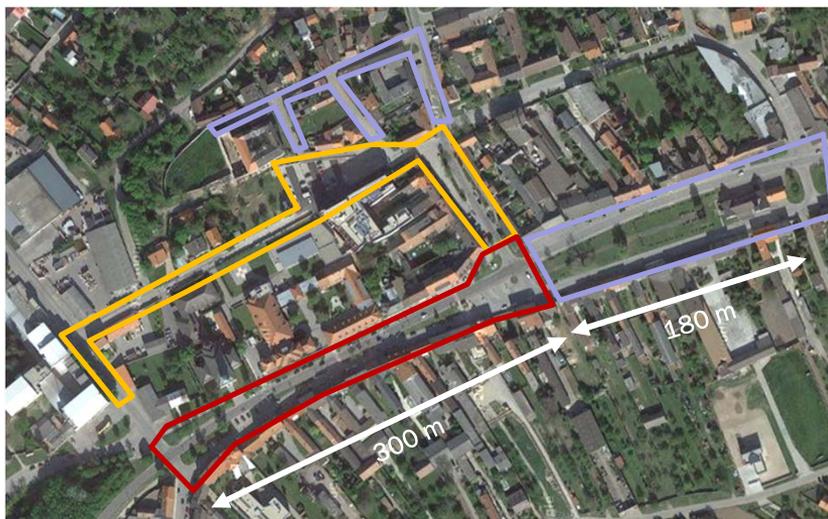
Vor dem Gemeindeamt – am Beginn des Grünangers – befindet sich der Busbahnhof mit mehreren Bussteigen. Der Busbahnhof wird tagsüber und abends (illegal) als Parkplatz genutzt. Das Ortszentrum hat sich in den letzten Jahrzehnten nicht verändert – an Markttagen ist das Zentrum besonders belebt.



Das Ortszentrum: Vom Autoverkehr dominiert
Foto: s Rosinak & Partner ZT GmbH

Ausgangslage und Befunde Verkehr im Ortszentrum

Parkraumerhebung



Gebiete der Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung fand an einem Werktag von 6:30 Uhr und 12:00 Uhr statt. Der Schichtwechsel im Krankenhaus Kittsee ist um 7:00 Uhr, somit kann davon ausgegangen werden, dass die maximale Auslastung innerhalb des Erhebungszeitraumes liegt.

Im untersuchten Gebiet gibt es etwa 430 Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum, die im Durchschnitt zu etwa 58% ausgelastet sind.

Am Hauptplatz (Abschnitt Betriebsstraße – Gasthaus Steinhofer) ist die durchschnittliche Auslastung der Stellplätze mit 73% am höchsten, die maximale Auslastung liegt bei fast 90%. In der Spitalgasse sind etwa 50% der Stellplätze belegt, maximal sind es knapp 60%. Viele freie Stellplätze gibt es im Bereich zwischen der Sparkassa und dem Feuerwehrhaus (etwa drei Viertel aller Pkw-Stellplätze sind frei).

Auch bei einer zweiten Erhebung im Juni 2014 konnte festgestellt werden, dass in der Spitalgasse am Vormittag noch mehrere Stellplätze frei sind, damit hat die Spitalgasse selbst im Durchschnitt etwa 20% freie Kapazitäten.

Weiters wurde die Parkdauer erhoben. Im Bereich Spitalgasse - Pressburger Straße liegt der Dauerparkeranteil (länger als 3 Stunden) bei 86% der Parkenden. Knapp mehr als die Hälfte der geparkten Kfz trägt das Kennzeichen ND für Neusiedl am See. 25% haben ein Kennzeichen eines anderen Bezirkes, 21% ein ausländisches Kennzeichen.

Im Zentrum beträgt der Anteil der Dauerparker 78%. Davon haben 58% das Kennzeichen ND, 26% ein Kennzeichen aus anderen Bezirken und 16% ein Kennzeichen aus dem Ausland.

	Spitalgasse – Pressburger Str	Hauptplatz Zentrum	Randzonen (bis Feuerwehr)	Summe Stellplätze im öff. Straßenraum
Anzahl der Stellplätze	87	155	190	ca. 430
davon frei	36	20	127	ca. 180
max. Belegung	59%	87%	33%	-
Belegung ø	50%	73%	24%	58%

Ausgangslage und Befunde Verkehr im Ortszentrum

Zusätzlich zu den öffentlichen Stellplätzen im Ortszentrum von Kittsee wurde auch die Belegung weiterer Parkplätze erhoben:

	Krankenhaus	Reha-Zentrum	P&R Bahnhof+Nebenflächen
Anzahl der Stellplätze	17 markiert 3 illegal	50	50
davon frei	0	6	0
max. Belegung	118%	100%	128%
Belegung \bar{o}	110%	87%	100%
Kennzeichen:			
Neusiedl/See	80%	26%	35%
Wien	0%	22%	0%
anderer Bezirk	5%	39%	20%
Ausland	15%	13%	45%

Der Parkplatz im Krankenhaus ist zu mehr als 100% ausgelastet. Laut Angaben der Gemeinde ist von Seiten der Landeskrankenhausverwaltung mittel- bis langfristig ein Parkdeck mit einem Hubschrauberlandeplatz vorgesehen. Ebenso an den Grenzen der Kapazität ist der Parkplatz beim Reha-Zentrum sowie die Park & Ride-Anlage beim Bahnhof, wo bereits auf nicht asphaltierten Flächen „wild“ geparkt wird.

In der Industriestraße wird von MitarbeiterInnen und KundInnen der Firma Hauswirth gehalten und geparkt.



Oben: Das Ortszentrum; Unten: Spitalgasse in Richtung Betriebsstraße
Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

Ausgangslage und Befunde Öffentlicher Verkehr

Schienenverkehr

Seit dem Jahr 1998 ist Kittsee direkt mit Wien und Bratislava über die Bahn verbunden. Die Fahrzeit von Wien beträgt heute 54 Minuten, zwischen 5:36 und 20:36 Uhr verkehren stündlich Züge nach Wien, mit einzelnen Verstärkerzügen nach Bruck und einem Spätzug. Nach Bratislava-Petrzalka fahren mit einer Fahrzeit von 5 Minuten stündlich Züge zwischen 5:55 und 21:55 Uhr, ebenso gibt es in der Früh einen Verstärkerzug sowie zwei Spätzüge.

In Kittsee halten 36 Schienennahverkehrszüge pro Werktag. Die Züge in der Morgenspitze sind stark ausgelastet. Am Bahnhof Kittsee steigen in Summe etwa 400 Personen pro Tag ein und aus. Bis 2040 wird diese Zahl laut Auskunft der ÖBB Personenverkehrs AG auf etwa 500 Personen pro Tag ansteigen.

Aufgrund der Nähe zur Slowakei und der Zonengrenze ist die Park & Ride -Anlage in Kittsee mit 50 Stellplätzen voll ausgelastet. Die Lage des Bahnhofes zieht auch Fahrgäste aus Jarovce und Rusovce an. Geparkt wird zusätzlich auf einem Parkplatz an der Bahngasse und südseitig der Bahnanlage auf nicht asphaltierten Flächen. Am Bahnhof befinden sich zudem 40 Fahrradabstellplätze, die zu etwa 70% ausgelastet sind.

Busverkehr

In Kittsee verkehren folgende öffentliche Buslinien:

677 (Hainburg), Wolfsthal:

12 Kurspaare (4 von/nach Hainburg) bis 16:45 Uhr
Haltestelle Bahnhof wird ein Mal pro Tag bedient
(6:32 Uhr: 3 min Wartezeit nach Wien, 20 min nach Bratislava)

678 Edelstal: 6 Kurspaare von 10:45 bis 18:45 Uhr
Haltestelle Bahnhof wird nicht bedient

679 Neusiedl, Parndorf, Gattendorf/Pama:

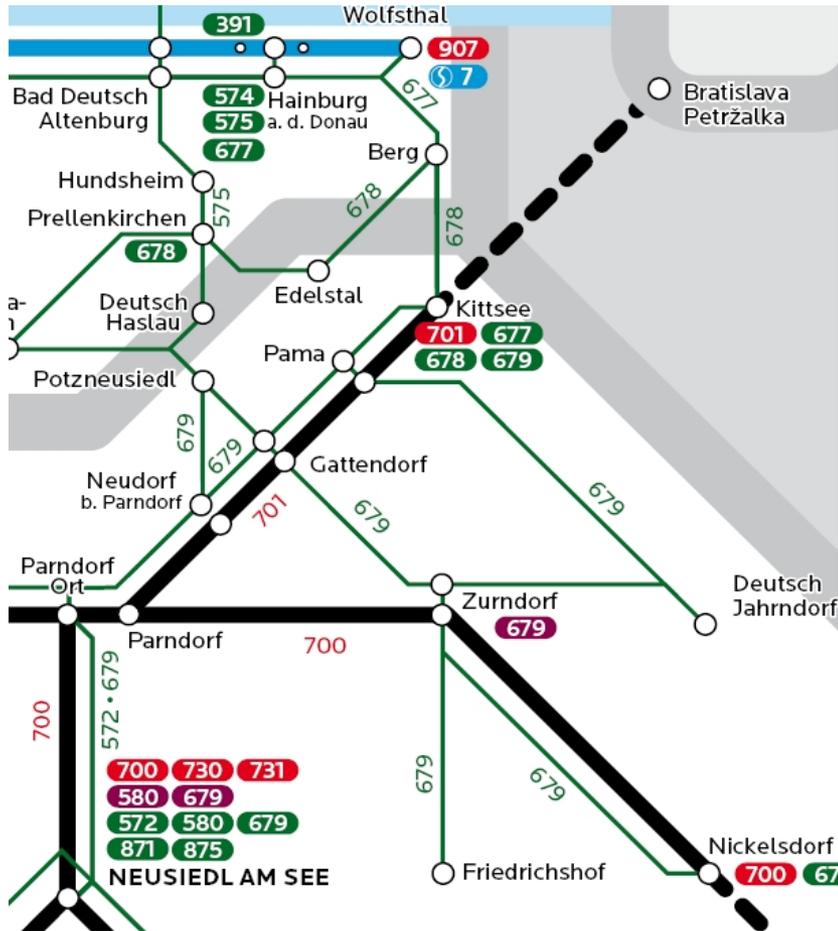
8 Kurspaare über Pama plus 3 Kurspaare über Gattendorf bis
18:54 Uhr, Haltestelle Bahnhof wird ein Mal pro Tag bedient
(6:26, startet aber am Busbahnhof)



Der Bahnhof in Kittsee

Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

Ausgangslage und Befunde Öffentlicher Verkehr



Busplan Region Neusiedl am See
Foto: VOR

Der Linienverkehr zwischen Edelstal und Kittsee bzw. Kittsee und Wolfsthal/Hainburg ist in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Für ArbeitspendlerInnen ist das Busangebot derzeit wenig attraktiv. Derzeit wird die Bushaltestelle Schule von der Linie 677 um 7:31 und um 16:11 Uhr angefahren, von der Linie 678 um 10:47, 11:47 und 12:42 Uhr. Die Schule wird laut Fahrplan mit Bussen aus der Richtung Busbahnhof bedient, wobei in Realität die Busse aus beiden Richtungen bis direkt vor die Schule fahren und die SchülerInnen in der Schulstraße aus- und einsteigen lassen.

Im grenzüberschreitenden Verkehr gibt es das Euregio-Ticket der ÖBB als Tageskarte ab Kittsee für 5 EUR inkl. Bratislava-Stadtverkehr. Zwischen Bratislava und Hainburg verkehrt stündlich die Buslinie 901 der DPB Bratislava mit einem eigenen Tarif.



Busbahnhof im Ortszentrum: Schülerverkehr in der Früh
Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

Ausgangslage und Befunde

Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr

Entlang der Haupttrouten im Ortsgebiet sind Gehsteige vorhanden, diese sind jedoch teilweise schmal und sanierungsbedürftig. Einige Gassen und Straßen verfügen aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens und der historischen Baustruktur mit geringen Querschnittsbreiten über keine Gehsteige (Schattendörfel, Herrengasse, ...). Aber auch in Neubaugebieten (Schlossgärtnerei) gibt es keine Gehsteige. Aufgrund der Siedlungsstruktur, der landwirtschaftlichen Grundstücksstruktur und der teilweise geschlossenen Bebauung sind die Fußwege in Kittsee weit. Es gibt kaum Abkürzungen, Lückenschlüsse fehlen.

Das Einkaufszentrum K1 liegt außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit der meisten Kittseer BewohnerInnen, der Fußweg dorthin ist lang und unattraktiv. In neuen Siedlungsgebieten spielt die Gestaltung des öffentlichen bzw. halböffentlichen Raumes nur eine untergeordnete Rolle. Auch die fußläufige Anbindung neuer Siedlungen oder des neuen Kindergartens ist mangelhaft.

von der Schule zum Ortszentrum



von der Steinfeldsiedlung zum Scloßpark



schlechter Straßenzustand

Ausgangslage und Befunde

Fuß- und Radverkehr

Radverkehr

In Kittsee wird vergleichsweise viel Rad gefahren. Der Radverkehrswegeanteil (Modal Split) liegt bei etwa 12%, im Einkaufsverkehr sogar bei 17%. Entlang der wichtigen (touristischen) Hauptradrouten leiten Piktogramme auf der Fahrbahn die RadfahrerInnen. Gesonderte Radwege gibt es nicht, der Radverkehr wird ausschließlich im Mischverkehr mit Kfz organisiert. Kittsee liegt an der Radroute B26 von Edelstal zum Nationalpark Neusiedlersee und an der Radroute „Servus Ponti“ von Kittsee nach Bratislava und Rusovce.

Zum Einkaufszentrum K1 verläuft derzeit ein Fußweg, der etwa ab der Flurgasse breit genug für einen gemischten Geh- und Radweg wäre. Derzeit wird dieser Fußweg bereits zum Radfahren genutzt, allerdings illegal.

Untere Hauptstraße



Radabstellplätze in der Schule



Fahrradpiktogramme entlang der touristischen Routen



Ausgangslage und Befunde

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit

Im Zeitraum von 2003 bis 2012 ereigneten sich im Gemeindegebiet von Kittsee 59 Unfälle mit Personenschäden (UPS), davon 23 auf Freilandstraßen und 36 im Ortsgebiet. Als Beispiel wird das Jahr 2005 herausgegriffen: mit vier UPS im Freiland, fünf im Ortsgebiet, davon zwei auf Gemeindestraßen und drei auf Landesstraßen.

Für konkretere Aussagen zum Unfallgeschehen muss eine Unfallanalyse mit Unfallschwerpunkten erstellt werden, die im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes nicht beauftragt wurde.

Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit wurde im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes die Schulwegsicherheit und das Vorfeld der Schule in der Schulstraße diskutiert. Fest steht, dass heute kaum noch SchülerInnen zu Fuß in die Schule gehen. Was früher selbstverständlich war, ist heute eine Ausnahme.

Bei einer Verkehrszählung zu Schulbeginn der Volks- und Neuen Mittelschule in Kittsee wurde festgestellt, dass fast zwei Drittel der SchülerInnen mit dem Auto in die Schule gebracht werden. Etwa ein Viertel kommt mit dem Bus, nur 7% kommen zu Fuß, 4% mit dem Fahrrad. Oft werden Verkehrssicherheitsgründe als Argument vorgeschoben, Kinder nicht mehr alleine in die Schule gehen zu lassen.

Im Schulumfeld ist daher eine besondere Sensibilisierung erforderlich.



Oben: Italienische Schulstraße, gesperrt für Kfz-Verkehr zu den Beginnzeiten der Schule
Unten: Piedibus in Parma (Italien), Kinder gehen gemeinsam mit Begleitpersonen in die Schule
Quelle: www.ambiente.parma.it, VCÖ

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Stärken

- Gemeinde mit großem Entwicklungspotenzial
- etwa gleich viele Ein- und Auspendler
- hohe Radverkehrsanteile, vor allem im Einkaufsverkehr
- viel Platz im Straßenraum
- Zentrum ist (noch) funktionsfähig, gute Strukturen
- vergleichsweise geringe Verkehrsmengen, vor allem im Schwerverkehr
- hochwertiger Bahnanschluss mit guten Verbindungen
- hohe Lebensqualität
- Suche nach Visionen und neuen Lösungen für künftige Entwicklung

Schwächen

- Zentrum ist stark Auto-orientiert
- lange Fußwege, viele Umwege
- Dauerparker im Zentrum, viel Platz für wenig Bewegung
- die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen haben die schlechtesten Voraussetzungen
- Straßen in neuen Siedlungsgebieten sind nicht kinder- und fußgängerfreundlich
- Busverkehre sind stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet und für andere NutzerInnen wenig attraktiv
- Park & Ride Anlage ist voll ausgelastet
- fehlende Visionen für künftige Bebauungsstruktur und für Verkehrslösungen bei neuen Siedlungsgebieten

Chancen

- Zentrum mit Gestaltungspotenzial
- gute Nutzungsstruktur im Zentrum
- Verbindungsachse nach Bratislava
- hervorragende Lage
- Menschen wollen nach Kittsee ziehen
- hohe Lebensqualität
- hoher Radverkehrsanteil, Identität durch radfreundliches Dorf
- proaktive Siedlungsentwicklung mit attraktivem Verkehrsinfrastrukturangebot (Fußwege, Radwege)
- Krankenhaus- und Schulstandort: Potenziale für den Aktivverkehr

Risiken

- Nahversorger im Ort sperren zu
- Fuß- und Radweginfrastruktur, Straßensanierung, soziale Infrastruktur hinken dem Wachstum hinterher
- Siedlungsentwicklung nimmt zu schnell überhand
- steigende grenzüberschreitende Verkehre
- politischer und planerischer Druck von "Außen"
- Infrastruktur (Straße, Siedlungsgebiete) hinkt dem Wachstum hinterher

Schwerpunkte und Ziele

Das Leitbild der Marktgemeinde, die verkehrlichen Befunde und Analysen sowie die Diskussionen mit den politischen VertreterInnen in der Gemeinde zeigen folgende konkrete Aufgaben für die Zukunft Kittsees auf:

- **Ein neues Ortszentrum gestalten**

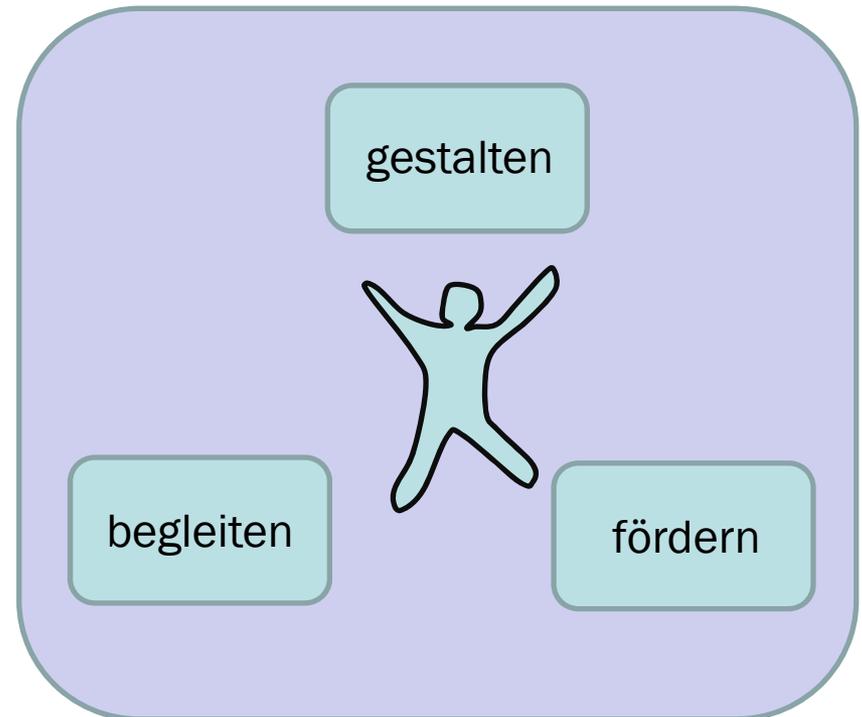
Hier geht es nicht nur um gestalterische Fragen, sondern vor allem darum, das künftige Verkehrsaufkommen auf der Hauptstraße und am Hauptplatz verträglich zu gestalten. Es gilt Aufenthaltsqualitäten zu stärken, Entwicklungen zu ermöglichen, die Flächen angemessen zu nutzen sowie Einzelhandel und Wirtschaft zu unterstützen.

- **Die Gemeinde im Umgang mit dem Wachstum begleiten**

Die Gemeinde Kittsee ist durch ihre Nähe zu Bratislava gekennzeichnet und trägt große Verantwortung mit dem hohen Bevölkerungswachstum in geeigneter Weise umzugehen. Es sollen geeignete Maßnahmen entwickelt werden, die die Gemeinde hinsichtlich der zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehre, des öffentlichen Verkehrs und neuer Siedlungsgebiete unterstützen. Ortsverträgliche Entwicklungen sind zu fördern.

- **Aktivverkehre fördern**

Der Radverkehrsanteil in Kittsee ist überdurchschnittlich hoch, die Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs sind also gut und sollen noch weiter verbessert werden. Gleichzeitig ist bei neuen Siedlungsgebieten darauf zu achten, dass Mobilitätsformen wie Zu-Fuß-gehen und Radfahren schon bei der Planung Berücksichtigung finden.



Maßnahmen

Ein neues Ortszentrum

Zielhypothese

Die Befunde verdeutlichen, dass das Ortszentrum derzeit vom Kfz-Verkehr dominiert wird. Sowohl fahrende als auch stehende Fahrzeuge prägen das Bild vom Hauptplatz und lassen wenig Raum für den Aufenthalt von Menschen. Er ist mehr Transitraum für Durchfahrende und Raum für Ankommende, denn Fußwege reichen in vielen Fällen nur vom Auto zum nächsten Hauseingang.

Das neue Ortszentrum soll zum Ort werden, mit dem sich die KittseerInnen identifizieren, der Lebendigkeit ausstrahlt, wo man sich trifft. Die KittseerInnen sollen stolz auf ihr Ortszentrum sein.

Abgrenzung des Ortszentrums

Als Kernbereich des Ortszentrums und mögliche erste Etappe einer Neugestaltung wird folgender Bereich identifiziert:

Zwischen dem Gasthaus Edelhof und dem Joseph-Joachim-Platz sind zahlreiche Funktionen vorhanden, die für den Zentrumscharakter maßgeblich sind:

- Gastronomie und Beherbergung
- Kaffeehaus, Konditorei
- Bank
- Apotheke
- Gemeindeamt
- Brunnen
- Bushaltestelle
- Schnittstelle zum Anger
- Einmündung der Pressburger Straße
- Platz und freie Flächen



Das Ortszentrum von Kittsee
Luftbild www.bing.com/maps

Maßnahmen

Ein neues Ortszentrum

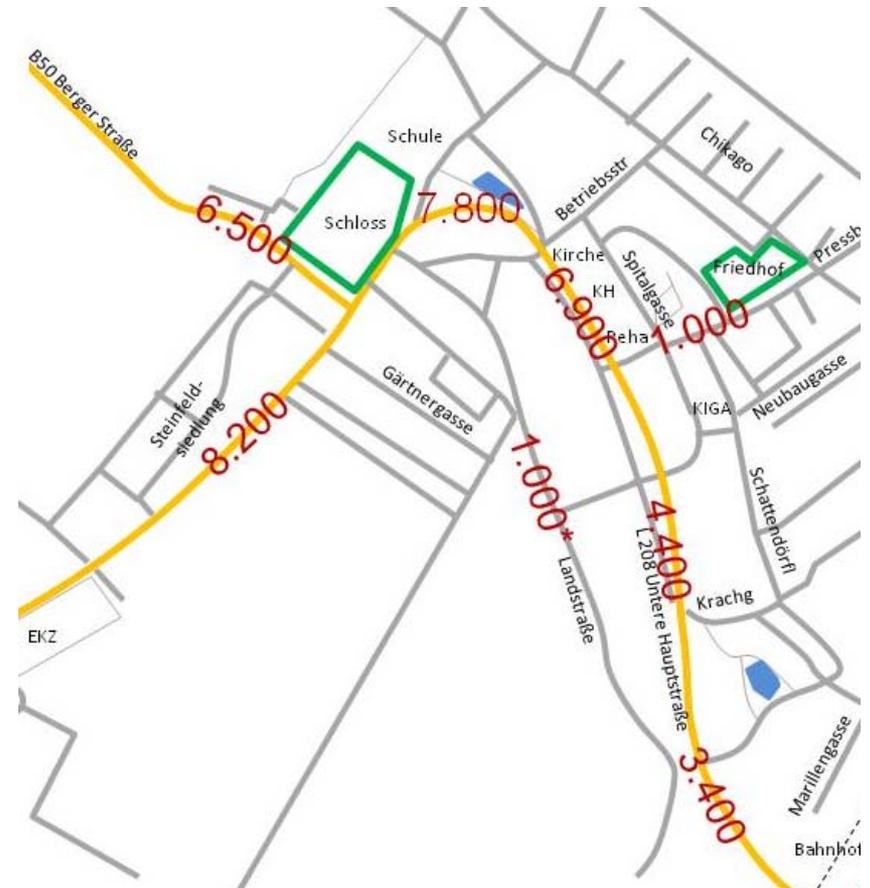
Probleme und Ziele

Das Zentrum von Kittsee ist durch einen ausgedehnten Straßenraum geprägt, Stellplätze und großzügige Verkehrsflächen prägen das Erscheinungsbild.

Die Analyse zeigt, dass der Durchgangsverkehr durch das Ortszentrum, also jener Verkehr, der von außerhalb Kittsees kommt und nicht das Zentrum selbst als Ziel hat, weit weniger als die Hälfte ausmacht, das Verlagerungspotenzial dieses Verkehrs ist also gering. Der größte Anteil des Autoverkehrs ist also „hausgemacht“ – eine Einflussnahme auf die Verkehrsmengen im Zentrum ist daher nur über Maßnahmen im Binnenverkehr und Quell- und Zielverkehr möglich. Kurze Wege, die jetzt mit dem Auto zurückgelegt werden, sollen vermehrt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden – ein langfristiger Prozess der stetigen Förderung von Aktivverkehren, der sich über ganz Kittsee spannt.

Kurzfristiger und mittelbarer wirken Restriktionen beim Parken. „Zu wenige Parkplätze“ werden allerdings als Hauptgrund genannt, warum das Ortszentrum schlecht erreichbar ist. Die Stellplätze sind derzeit zudem von Dauerparkern besetzt. Da auch die kürzesten Wege mit dem Auto zurück gelegt werden, ist das Potenzial, den Autoverkehr im Zentrum zu verringern, begrenzt. Es erscheint also naheliegend, sich auf folgende Ziele zu konzentrieren:

- die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs im Ortszentrum steigern,
- dem Autoverkehr die Dominanz nehmen,
- den Platz angemessen nutzen,
- das Ortszentrum als Raum mit vielen unterschiedlichen Funktionen stärken.



Kfz-Verkehrsstärken im Zentrum an einem Werktag
Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen

Ein neues Ortszentrum

Die Flächenaufteilung im Bestand

Die Dominanz des Kfz-Verkehrs bildet sich auch im Flächenverbrauch ab. Der Straßenquerschnitt im Zentrum zeigt folgendes Bild:

- eine Hauptfahrbahn (L 208),
- die begleitende Nebenfahrbahn,
- die an beide Fahrbahnen angelagerten Parkplätze,
- die Kreuzung mit der Pressburger Straße,
- die drei Haltestelleninseln für den Busverkehr und
- die Rangierflächen für die Busse.

Als öffentlicher, gestaltbarer Raum verbleibt derzeit nur das dreieckige Vorfeld beim Gasthaus Steinhofer.

Die Farbunterlegung des Luftbildes macht dies deutlich:

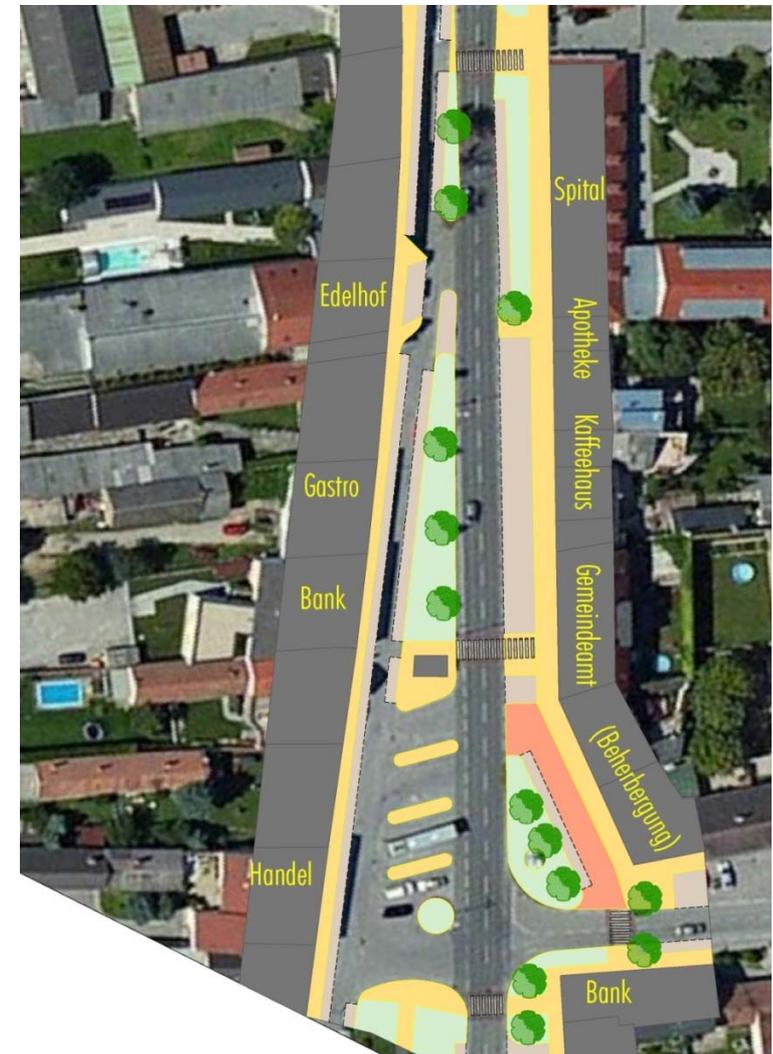
- | | | |
|--|---|-----------------------|
|  | Flächen für Fußgänger | } gestaltbare Flächen |
|  | Grünflächen | |
|  | Fahrbahn mit gestalteter Oberfläche | |
|  | Flächen zum Abstellen von Kfz (ohne illegale Stellplätze) | |

Ohne Farbunterlegung: asphaltierte Fahrbahn

Eine neue Flächenaufteilung

Durch eine neue Flächenaufteilung können große und zusammenhängende gestaltbare Flächen gewonnen werden. Die Dominanz des Kfz-Verkehrs wird reduziert durch

- einen Verschwenk der L208 aus der geradlinigen Achse,
- Tempo 30 im Zentrumsbereich,
- eine Reduktion der Stellplätze,
- die Verlegung des Busbahnhofs bzw. den Ersatz durch Haltestellen,
- eine Ausrichtung der Fußgängerachsen auf die direkten Gehlinien.



Flächenaufteilung im Ortszentrum im Bestand
Quelle Luftbild: www.bing.com/maps

Maßnahmen

Ein neues Ortszentrum

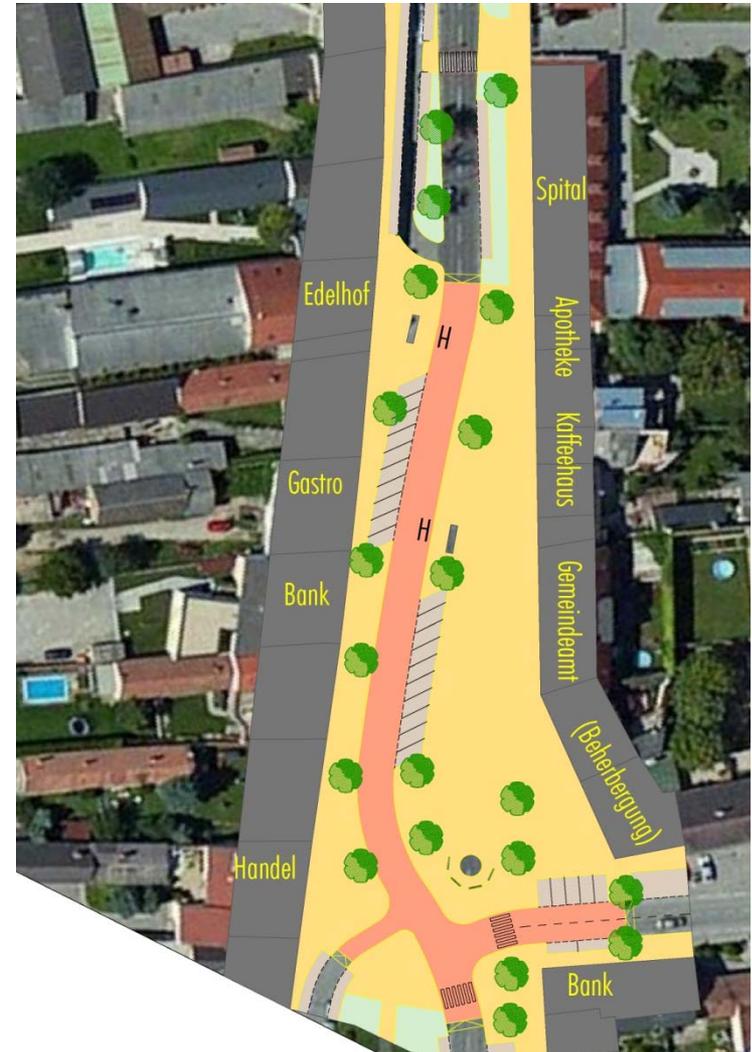
Durch den Verschwenk bleibt die regionale Verbindungsfunktion der Landesstraße L208 intakt. Die geradlinige Durchzugsachse wird aber im Ortszentrum durch das Zulaufen auf den versetzten Ortsbrunnen gebrochen – das Ortszentrum rückt in die Wahrnehmung aller VerkehrsteilnehmerInnen.

Die Anhebung der Fahrbahn auf das Niveau der umgebenden Flächen, gestaltete Oberflächenbeläge und der Verschwenk verringern das Geschwindigkeitsniveau automatisch. Weniger Stellplätze – diese aber nur für Kurzparker – verringern die Barrierewirkung. Der Busbahnhof kann – den funktionalen Ansprüchen gerecht werdend – verkleinert werden bzw. zum Bahnhof (oder in einer ersten Stufe auf den unteren Hauptplatz) verlegt werden. Die Haltestellen sind in den neuen Hauptplatz integriert, die Busse halten auf der Fahrbahn.

FußgängerInnen können die Zentrumsfahrbahn überall queren, die Geschwindigkeiten sind niedrig, die Stellplatzreihen sind unterbrochen und bilden keine Barrieren für FußgängerInnen. Die direkten Gehlinien vor allem an der Kreuzung mit der Pressburger Straße ermöglichen ein umwegfreies Gehen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr mit den Kfz geführt.

Durch die Bilanzierung der Flächen wird deutlich, welche großen gestalterischen Potenziale im Ortszentrum liegen:

Bestand	Planung	Nutzung
2.500 m ²	4.500 m ²	Flächen für FußgängerInnen
		Grünflächen
200 m ²	1.200 m ²	Fahrbahn mit gestalteter Oberfläche
1.100 m ²	700 m ²	Flächen zum Abstellen von Kfz
3.200 m ²	600 m ²	asphaltierte Fahrflächen
13	20	Bäume
67/0	27/27	Stellplätze (davon Kurzparker)



Flächenaufteilung im Ortszentrum NEU (Planung)
Quelle Luftbild: www.bing.com/maps

Maßnahmen

Ein neues Ortszentrum

Parken im Zentrum

Eine Neugestaltung und Attraktivierung des Ortszentrums geht mit einer Neuorganisation des ruhenden Verkehrs einher. Heute befinden im Zentrum (Krankenhaus bis Feuerwehr) etwa 430 öffentliche Stellplätze. Eine Reduktion und Verlagerung der Stellplätze öffnet nicht nur Potenziale zur attraktiveren Gestaltung, sondern ist Grundvoraussetzung für eine Neuplanung.

Für einen Teil der verbleibenden Stellplätze wird eine Kurzparkregelung (ohne Gebührenpflicht) vorgeschlagen. Sie dient in erster Linie der Rückgewinnung von öffentlichem Raum für

- die Attraktivierung von Fußgängerbereichen und Verstärkung der Aufenthaltsfunktion (u.a. Sitzgelegenheiten,...)
- temporärere Bepflanzung (Gastgärten, Marktstände, Marillenverkauf)
- dauerhafte Bepflanzung (Kunst im öffentlichen Raum, Tourismus-Information, offener Bücherschrank,...)
- Bäume, Bepflanzung, Begrünung
- verkehrliche Funktionen: hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder, Haltestellenüberdachung, Next Bike Station

Eine Kurzparkzone verdrängt Dauerparker auf die dafür vorgesehenen Stellplätze, auf vorhandenen privaten Flächen und abseits der Kernzone des Zentrums. Der kleinräumige Bedarf nach Kurzparkregelungen – wie etwa bei einer Arztpraxis am Oberen Hauptplatz – soll nicht durch Zonen abgedeckt werden. In derartigen Fällen ist die Reservierung einer begrenzten Anzahl von Stellplätzen durch ein Halte- und Parkverbot „ausgenommen Patienten der Arztpraxis für die Dauer des Arztbesuchs“ (Beispiel) sinnvoll.

Die Parkraumerhebung zeigt, dass in der Nähe des Zentrums noch große Stellplatzkapazitäten frei sind. Im Zentrum entfallen beim skizzierten Vorschlag 40 Dauerparkplätze. Während der maximalen erhobenen Belegung waren im Zentrum noch 20 Stellplätze frei. 34 waren durch Kurzparker belegt, der Rest durch Dauerparker.

In Zukunft könnte das Zentrum 27 Kurzparkerstellplätze aufnehmen, weiters besteht am Oberen Hauptplatz außerhalb der Zentrumszone weiterhin die Möglichkeit zum Kurzparken. Blicke die Stellplatznachfrage unverändert, müssten folglich nur 15 bis 20 Dauerparker verlagert werden, und zwar

- in die Obere Hauptstraße
- auf private Liegenschaften (Anrainer)
- in den Bereich Spitalgasse – Pressburger Straße (36 frei)
- in die Randzonen (Unterer Hauptplatz bis zur Feuerwehr, Am Schanzl, 127 frei)
- mittel- bis langfristig: Parkhaus Krankenhaus mit Hubschrauberlandeplatz am Dach)

Eine mögliche Verdrängung von Dauerparkern in die Industriestraße könnte – so die geäußerte Befürchtung – zu Engpässen für den Beschäftigten- und Kundenverkehr der dort ansässigen Schokoladenfabrik führen. Da kein Anspruch auf die ausschließliche Nutzung von Stellplätzen im öffentlichen Raum durch private Verkehrserreger besteht, sollte das Parkbedürfnis grundsätzlich auf betriebseigenen Flächen befriedigt werden. Lösungen sollten im Dialog erarbeitet werden.

Der auf den ersten Blick groß erscheinende „Stellplatzverlust“ ist bei näherer Betrachtung also weniger „bedrohlich“. Eine Verknappung des Angebots ist ein wesentliches Mittel für eine bessere Verträglichkeit des Zentrumsverkehrs und attraktive Gestaltung. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist keine unveränderliche Fixgröße, sondern eine Folge der Verkehrsmittelwahl und Zielsetzung der Gemeindepolitik. Mehr FußgängerInnen, RadfahrerInnen bedeuten weniger Autofahrten und damit weniger Bedarf nach Stellplätzen im Zentrum.

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Grenzüberschreitender Verkehr

Grenzüberschreitende Verkehre

Im Rahmen der Ausarbeitung des Verkehrskonzeptes Kittsee sollte untersucht werden, welche Auswirkungen eine Öffnung der Pressburger Straße auf die Gemeinde hat und ob eine Öffnung der Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr für die Gemeinde und die Region verkehrlich sinnvoll ist.

Die Pressburger Straße verläuft vom Ortszentrum Kittsee nach Petrzalka und ist damit die direkte Straßenverbindung von Petrzalka nach Österreich. Die Pressburger Straße ist eine Landesstraße mit einer Tempobeschränkung außerhalb des Ortgebietes von 70 km/h. Derzeit besteht im Abschnitt außerorts ein Fahrverbot ausgenommen für RadfahrerInnen, AnrainerInnen und landwirtschaftliche Fahrzeuge. Die Gemeinde beabsichtigte vor einigen Jahren, diese Landesstraße vom Land als Gemeindestraße zu übernehmen, sofern die Pressburger Straße vom Land saniert übergeben wird.

Von Seiten der aus der Slowakei zugewanderten Bevölkerung, die teilweise in Bratislava ihren Arbeitsplatz hat, als auch von Seiten der Stadt Bratislava besteht das Interesse, die Pressburger Straße für den Kfz-Verkehr generell zu öffnen.

Verkehrsaufkommen Pressburger Straße

Das Verkehrsaufkommen auf der Pressburger Straße ist aufgrund des Fahrverbotes gering, die Straße dient vor allem landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrern. Die Route wird heute als Abkürzung illegal von wenigen Kfz pro Tag benutzt.

Verkehrsprognose im grenzüberschreitenden Verkehr

Verkehrsprognosen der centrope Region gehen davon aus, dass im Jahr 2025 etwa 50.000 bis 65.000 Personen pro Werktag die Grenzübergänge Berg und Kittsee auf der Straße überschreiten (ohne Schnellstraße S8 zwischen Marchegg und der Slowakischen Republik). Unter Berücksichtigung der

Ausbaupläne des Bundes (Schnellstraße S 8) und der Slowakei (Ring um Bratislava / Bypass) kann bei einer vorsichtigen Schätzung von etwa 70.000 Personen pro Werktag in diesem Raum ausgegangen werden, die die Staatsgrenze täglich auf der Straße passieren. Bei einem Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Pkw sind dies etwa 60.000 Pkw pro Werktag.



Pressburger Straße bei der Staatsgrenze
Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Grenzüberschreitender Verkehr

Für die Berechnung der verkehrlichen Auswirkungen einer Öffnung der Pressburgerstraße für den grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr werden folgende Annahmen getroffen:

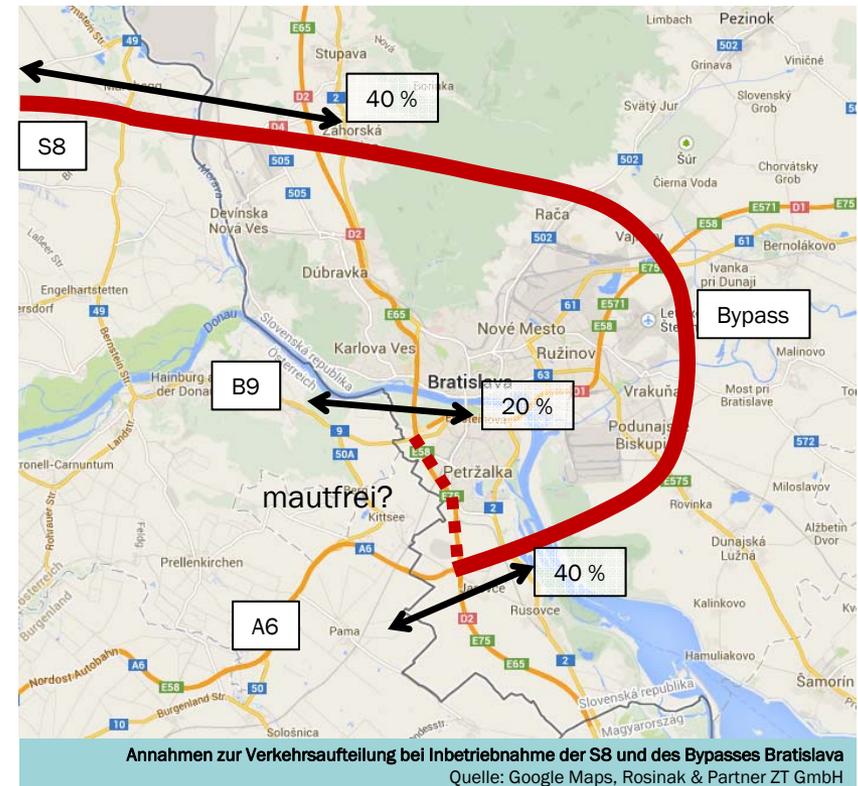
- Anteil des Güterverkehrs am Gesamtverkehr: 10 %
- auf die Pressburger Straße entfallen 5 % der Fahrten, die 2025 über die Grenzübergänge Berg und Kittsee fahren

Auswirkungen der Öffnung der Pressburger Straße

- Aus diesen Berechnungen ergibt sich für die Pressburger Straße ein durchschnittlich täglicher Verkehr von 2.000 bis 3.000 Kfz im grenzüberschreitenden Verkehr.
- Das Verkehrsaufkommen in der Unteren Hauptstraße / am Hauptplatz in Kittsee steigt auf knapp 9.000 bis 10.000, das sind plus 30-40 %.
- Es ist zu erwarten, dass Verkehr vom hochrangigen ins niederrangige Netz und ins Ortszentrum von Kittsee verlagert wird.

Wer trägt den Nutzen aus der Öffnung der Pressburger Straße?

- PendlerInnen, die von Kittsee nach Bratislava pendeln
- Einkaufsverkehr von Bratislava ins Gewerbegebiet K1
- PendlerInnen von Bratislava-Petrzalka durch eine Reisezeitersparnis von etwa 3 Minuten
- Gemeinde Berg, AnrainerInnen Berger Straße (durch Entlastung der B50a)
- Gemeinde Jarovce (durch Reduktion des Verkehrs an der Ortsdurchfahrt)
- Bahnpendler (P+R, die über Pressburgerstraße zum Bahnhof Kittsee fahren können)
- Einkaufszentrum K1 durch mehr KundInnen



Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Grenzüberschreitender Verkehr

Welche negativen Auswirkungen bringt eine Öffnung?

- mehr Verkehr und Verkehrslärm im Ortszentrum von Kittsee, entlang der Pressburger Straße und der Eisenstädter Straße
- Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch höhere Kfz-Verkehrsstärken
- Einschränkung der Gestaltungsmöglichkeiten im Ortszentrum
- eine weitere Stärkung des EKZ schwächt die lokalen Geschäftstreibenden im Ortszentrum

Was ist weiters zu berücksichtigen?

- Die Pressburger Straße wird zu einer grenzüberschreitenden Route mit überregionaler Funktion.
- Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen in Kittsee entsteht folglich ein erhöhter Druck auf eine zusätzliche (nordwestliche) Umfahrung von Kittsee.
- Bei einer Öffnung ist eine Sanierung und ein Ausbau der Landesstraße erforderlich – für vergleichsweise wenig Verkehr.

Alternativen

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzeptes wurden folgende Alternativen diskutiert:

- Öffnung der Pressburger Straße nur für die BewohnerInnen von Kittsee durch einen Schranken mit Schlüssel: laut Österreichischer Straßenverkehrsordnung sind Fahrverbote nur für Fahrzeuggruppen möglich (Ausnahme AnrainerInnen).
- Eine Befreiung der Vignettenpflicht im österreichischen Abschnitt der A6 bis Kittsee: Eine Befreiung seitens des BMVIT bzw. der Asfinag wird allerdings als nicht realistisch angesehen.

Empfehlung

Zwischen Bratislava und Wien gibt es in Zukunft zwei hochrangige Straßenverbindungen (A6 und S8, Ring um Bratislava) sowie die überregionale Landesstraße (B9). Angesichts der Wirkungen, der vorhandenen hochrangigen Umfahrungen von Kittsee, der S8 in Verbindung mit dem Autobahnring um Bratislava und der geplanten Zentrumsneugestaltung in Kittsee wird empfohlen, von **einer Öffnung der Pressburger Straße in Kittsee abzusehen** – mit Ausnahme von Anrainerverkehren und dem Radverkehr, da die Nachteile einer Öffnung der Pressburger Straße ausschließlich die Kittseer Bevölkerung betreffen.

Langfristig kann eine Öffnung für den öffentlichen Verkehr (Buslinienverkehre) angedacht werden.

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Öffentlicher Verkehr

Busverkehre

Die Linienverkehre zwischen Edelstal und Kittsee bzw. Kittsee und Wolfsthal/Hainburg sind in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtet und für ArbeitspendlerInnen kaum attraktiv.

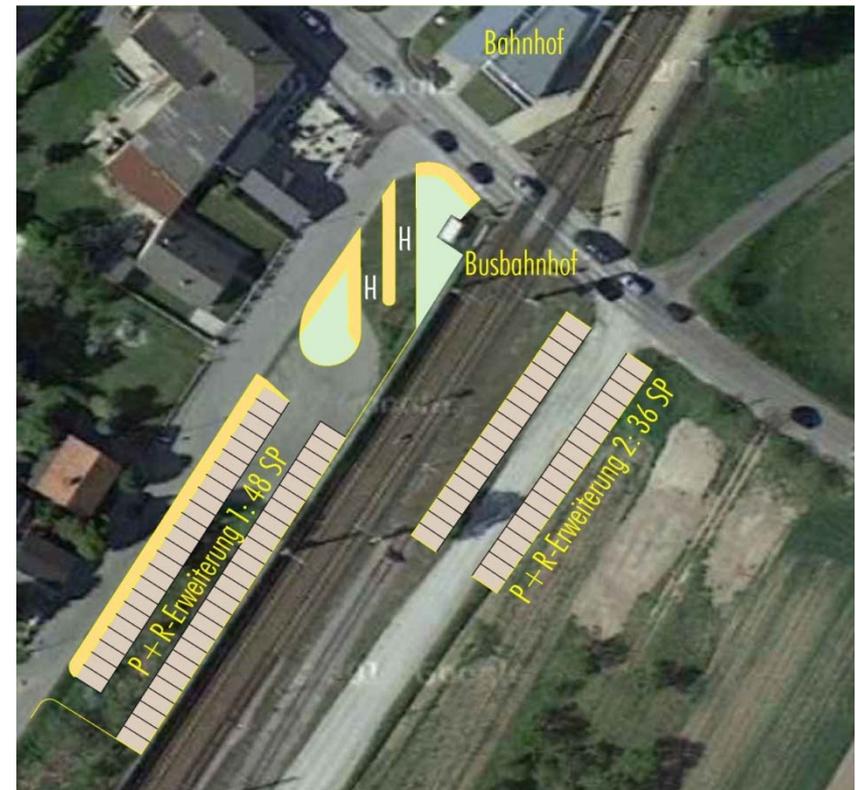
Die Busangebote sind in Verkehrsdienstverträgen des Verkehrsverbundes Ost-Region mit den Verkehrsunternehmen geregelt. Für Verkehre in der Region Edelstal – Pama – Kittsee ist die nächste Ausschreibung im Jahr 2015 vorgesehen. Fahrplanänderungen und zusätzliche Angebote, aber auch die Ausweitung auf einen möglichen Bus-Taktverkehr muss gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ost-Region untersucht werden. Da Kittsee über ein gutes Schienenverkehrsangebot verfügt, ist eine Mitfinanzierung bei Taktangeboten im Busverkehr für die Gemeinde nicht auszuschließen.

Langfristig wird vorgeschlagen, regionale Busverkehre Bratislava – Kittsee – Region innerhalb von grenzüberschreitenden Verkehrsangeboten zu führen. Im Rahmen des BAUM-Projektes (Regionalentwicklung Bratislava Umland Management) wurde dies bereits angedacht.

Neuer Busbahnhof

Im Zusammenhang mit der Zentrumsgestaltung wird eine Verlegung des Busbahnhofes vom Zentrum zum Bahnhof vorgeschlagen. In Verbindung mit einer Umkehrschleife können dort zwei Bussteige errichtet werden, die sowohl Stehzeiten der Busse als auch durchgehende Linienverknüpfungen von den Linien 677 und 678 auf die Linie 679 ermöglichen.

In zwei Erweiterungsphasen könnten bis zu 84 weiteren P&R-Stellplätze errichtet werden. Für den Busbahnhof und die westlichen P&R-Erweiterungsflächen werden Flächen der bestehenden kaum genutzten Wendeschleifen herangezogen, wo sich heute 5 markierte und 8 unmarkierte Pkw-Stellplätze befinden.



Verlegung des Busbahnhofs vom Zentrum zum Bahnhof / Erweiterung der P&R Anlagen

Quelle: Google Maps, Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Erschließung neuer Siedlungsgebiete

Neue Siedlungsgebiete

Die Marktgemeinde Kittsee verfügt über 74 ha unbebautes Wohnbauland inkl. gemischtem Baugebiet. Durch die Zuwanderung sind in den letzten Jahren verdichtete Flachbau-Siedlungen am Ortsrand entstanden, zum Beispiel die Steinfeldsiedlung oder auch die Schlossgärtnerei.

Unter Annahme einer vollständigen Ausnutzung der vorhandenen Baulandreserven verfügt die Gemeinde derzeit etwa über ein Potenzial von zusätzlichen 2.600 Wohneinheiten. Bei einer Belagszahl von 2 Personen je Wohneinheit sind dies zusätzlich etwa 5.200 EinwohnerInnen, was eine Verkehrserzeugung von +6.000 Pkw-Fahrten pro Werktag bedeutet. Güter- und Lieferverkehre sind nicht berücksichtigt.

Kittsee verfügt über einen Flächenwidmungsplan, jedoch nicht über einen Bebauungsplan. Die Gemeinde hat allerdings 2013 eine befristete Bausperre verordnet – mit dem Ziel der Erhaltung des dörflichen Charakters. Eine Aufhebung der Bausperre erfolgt bei Verordnung eines rechtskräftigen Bebauungsplanes.

Die neu errichteten Siedlungsgebiete sind stark Auto-orientiert und fußläufig vergleichsweise ungünstig an das Zentrum angebunden. Über einen Bebauungsplan hat die Gemeinde laut burgenländischem Raumordnungsgesetz die Möglichkeit, die Lage der Grundstückseinfahrten und die Anordnung von Einstellplätzen zu organisieren. Damit kann einerseits die Architektur und Gestaltung von neuen Siedlungsgebieten geregelt werden, andererseits auch die Anzahl und die Anordnung von Pkw-Stellplätzen.

Bei einem weiteren starken Zuwachs der Bevölkerung ist eine sensible Ortsbildgestaltung wesentlich. Dazu gehören sowohl die Gestaltung des öffentlichen Raumes als auch Vorschriften für den halböffentlichen und privaten Verkehrsraum.



Baulandreserven in Kittsee
Quelle: Knoll, TU Wien, 2012

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Erschließung neuer Siedlungsgebiete

Neue Siedlungsgebiete

In Kittsee sind in den letzten Jahren verdichtete Flachbauten mit wenig gestalterischer Qualität entstanden. Die Siedlungen sind vom Kfz-Verkehr dominiert und wenig kinder- und jugendgerecht angelegt. Die Einstellplätze der Pkw dominieren das Siedlungsbild und den Straßenraum.

Von der Steinfeldsiedlung gibt es weder einen geeigneten Fußweg zum nächsten Nahversorger (Billa) noch zur Schule (schlecht einsehbare Kreuzung Berger Straße), noch ins Zentrum.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Kittsee wurden daher Grundsätze der neuen Siedlungsentwicklung diskutiert:

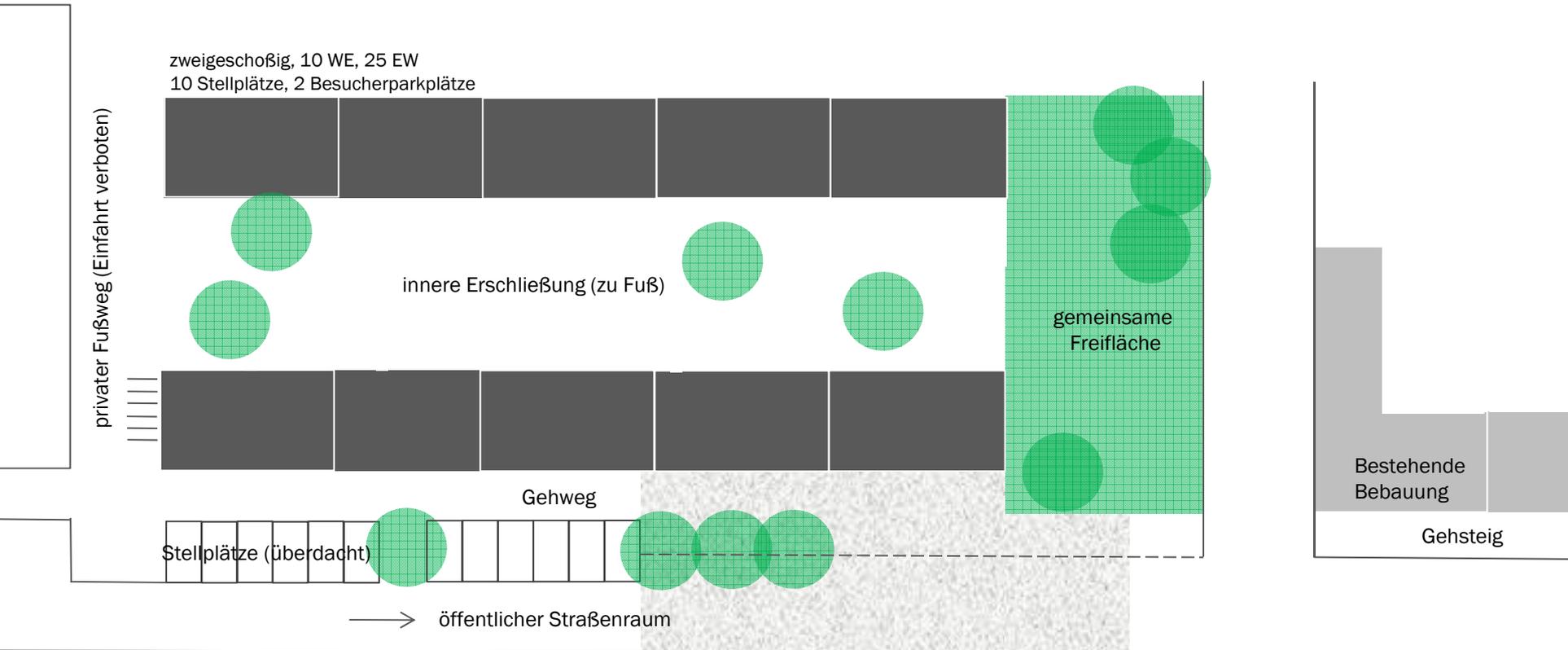
- Bei neuen Siedlungsgebieten ist auf kurze Fußwege, Gehsteige und sichere Verkehrsanlagen zu achten.
- Die Zugänge zu den Gebäuden sind vom Kfz-Verkehr freizuhalten.
- Pkw- Stellplätze sollen ausschließlich auf dafür vorgesehenen Flächen erlaubt sein.
- Die Innenerschließung von Siedlungsgebieten sollte dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein.
- Das Parken am Fahrbahnrand oder auf Seitenflächen / Abstandsflächen wie in der Steinfeldsiedlung kann durch entsprechend schmale Fahrbahnen und / oder Halte- und Parkverbote geregelt werden.



Der Straßenraum in der Steinfeldsiedlung (oben) und der Schlossgärtnerei (unten)
Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten Erschließung neuer Siedlungsgebiete

Systemvorschlag für neue Siedlungsgebiete



Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Erschließung neuer Siedlungsgebiete

Der Straßenraum in der Steinfeldsiedlung

In der Steinfeldsiedlung werden Kraftfahrzeuge nicht nur auf den hauseigenen Stellplätzen sondern auch entlang des Straßenrands geparkt. Ähnlich wie in der Spitalgasse verbleibt dadurch an einigen Stellen eine zu geringe Fahrbahnbreite für Fahrzeuge im Gegenverkehr. Das Parken am Fahrbahnrand ist daher laut Straßenverkehrsordnung illegal.

In den Beratungen zum Verkehrskonzept Kittsee wurde von der Gemeinde die Verordnung einer Wohnstraße als Maßnahme eingebracht, da in Wohnstraßen Fahrzeuge nur auf markierten Stellplätzen abgestellt werden dürfen.

Zu bedenken ist dabei, dass Wohnstraßen auch andere rechtliche Folgen haben, so ist etwa der Kfz-Verkehr verboten – ausgenommen zum Zu- und Abfahren in Schrittgeschwindigkeit. Vor allem letztere Regelung erscheint in Hinblick auf die flächenmäßige Ausdehnung der Siedlung und die große Anzahl an AnrainerInnen nicht angemessen. Überdies wäre die Schaffung systematischer Engstellen durch die Stellplatzmarkierung rechtlich fragwürdig.

Die Markierung von Stellplätzen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs ist auch in anderen Straßen als Wohnstraßen möglich, Engstellen können mit (zum Beispiel auch einseitigem) Halte- und Parkverbot beschildert werden.

Sinnvoller als die Verordnung einer Wohnstraße ist aus Expertensicht die Grüngestaltung der Seitenbereiche, die derzeit aufgrund von Schotter und Unkrautwuchs zum Parken von Kfz einladen, und die Markierung von einigen Besucher-Stellplätzen. Der von geparkten Fahrzeugen befreite Straßenraum bietet dann deutlich bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und ist vor allem auch für Kinder sicherer. Eine Wohnstraße trägt diese Bedingungen zwar im Namen, Kinderspiel ist in diesen Wohnstraßen mit Längsparkstreifen jedoch nur schwer vorstellbar.

Für die Steinfeldsiedlung wird daher vorgeschlagen:

- Begrünung und Gestaltung / Attraktivierung der fahrbahnseitigen Schotter/Grünflächen, um das illegale Parken auf Abstandsflächen zu verhindern
- Markierung von einigen Stellplätzen (u.a. für BesucherInnen)
- einseitige Halte- und Parkverbote, um Gegenverkehrsbereiche mit ausreichender Breite zu ermöglichen
- Tempo 30-Verordnung



Der Straßenraum in der Steinfeldsiedlung
Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Empfehlungen zur Verkehrssicherheit

Überwachung von Tempolimits: derzeitiger Stand

Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohngebieten und auf durchgängigen Straßenzügen, wie etwa der Landstraße können nur dann ihre positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit erzielen, wenn sie auch eingehalten werden. Die Überwachung der Tempolimits wäre damit ein wichtiger Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit, der jedoch in der Praxis zumeist an zwei Dingen scheitert: an personellen Engpässen der Polizei für die händische Überwachung und an den hohen verwaltungstechnischen Anforderungen und den hohen Kosten für die Installation stationärer Radargeräte. Ein 3-Stufenplan des Ministeriums sieht vor, dass zunächst die Verkehrssituation (Unfälle, Tempo-Überschreitungen, etc.) analysiert, dann verschärft händisch kontrolliert wird und erst in der dritten Stufe die stationäre Überwachung kommt. Für eine Radarbox mit der notwendigen Infrastruktur muss mit Kosten von etwa 20.000€ gerechnet werden.

Im Mai 2014 wurde von einem Arbeitsgespräch des NÖ Gemeindebundes mit der Innenministerin berichtet*, dass Tempolimits in den Gemeinden künftig in Kooperation mit der Polizei überwacht werden sollen: In Verkehrssicherheitskonzepten sollen die Gemeinden neuralgische Stellen für die Überwachung mittels Radargeräten festlegen, die von der zuständigen Verkehrsbehörde geprüft und genehmigt werden. Während die Gemeinden für die Anschaffung und Installation der Geräte zuständig sind, werden Betrieb und Abarbeitung der Strafanzeigen von Polizei und Bezirkshauptmannschaft übernommen. Derzeit wird in NÖ über den Anforderungskatalog dieser Verkehrssicherheitskonzepte und die Kriterien zur Genehmigung verhandelt. In einigen NÖ Gemeinden laufen derzeit Pilotprojekte.

Empfehlung

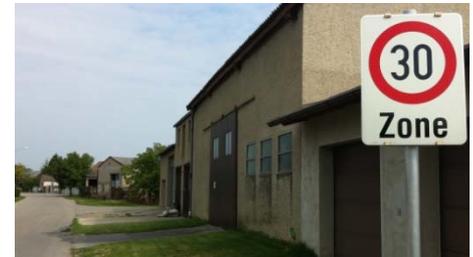
Da die Anforderungen an die Genehmigung stationärer Geräte voraussichtlich eher hoch sein werden und der Betrieb von Radargeräten durch von der Gemeinde beauftragte Private aus heutiger rechtlicher Sicht als ausgeschlossen anzusehen ist, erscheint es für Kittsee naheliegender, auf händische

Überwachung durch die Polizei und mobile Geschwindigkeitsmessgeräte zu setzen, die den Kfz-Lenkern im Sinne der Selbstkontrolle die Fahrgeschwindigkeit anzeigen („Smileys“).

Als neuralgische Stellen für die Geschwindigkeitsüberwachung werden aus den Diskussionen hervorgehend vorgeschlagen:

-) Steinfeldsiedlung im Bereich der verdichteten Bebauung: Die vorgeschlagene Tempo-30-Regelung soll im Sinne der Verkehrssicherheit der Wohnbevölkerung und insbesondere der vermehrt dort wohnenden Kinder und Jugendlichen kontrolliert werden.
-) Landstraße: Sie wird mitunter als Schleichweg zur Hauptstraße (L208) genutzt. Mehr als 80% der Kfz überschreiten das Tempo-30-Limit**, das dort aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs und fehlenden Gehsteigen auf der beliebten Geh- und Laufstrecke verordnet wurde.
-) Pamastraße im Bereich Feldgasse: Auf der Einfahrtsstraße von Pama kommend werden von der ansässigen Bevölkerung des Neubaugebiets überhöhte Geschwindigkeiten beklagt. Eine Tempo-Kontrolle liegt im Sinne der Verkehrssicherheit der Wohnbevölkerung und insbesondere der Kinder und Jugendlichen.

Die folgenden Kapitel enthalten Maßnahmenvorschläge, wie die Verkehrssicherheit an sensiblen Orten durch Planung und bauliche Umgestaltung des Straßenraums erhöht werden kann. Besonders Fuß- und Radwegverbindungen zur Schule und das Um- und Vorfeld von Kindergarten und Schule stehen dabei im Fokus.



Tempo 30 in der Landstraße
Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

* Quelle: Kommunalinfo „NÖGemeinde“, Fachjournal des Gemeindevertreterverbands der Volkspartei NÖ, Mai 2014

** Quelle: Seitenradar Kittsee, Landstraße, KfV 2012

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Sensible Orte

Das Wachstum der Gemeinde Kittsee hat auch Auswirkungen auf verkehrlich sensible Bereiche. Dazu gehören Kreuzungen, Querungen für den Fuß- und Radverkehr und die Vorfelder von Schule und Kindergarten.

Im Folgenden werden Vorschläge zur Umgestaltung dieser sensiblen Orte eingebracht. Sie sollen als Anregung für die Ausarbeitung von Detailprojekten dienen.

Kreuzung B50 – L208 bei der Tankstelle

Durch den Bevölkerungszuwachs und ebenso durch allgemeine Verkehrszunahmen ist zu erwarten, dass sich die Rückstausituation an der Kreuzung bei der Tankstelle, die derzeit hauptsächlich an Samstagen zu beobachten ist, längerfristig verstärken wird. Um den Verkehr in Spitzenzeiten in höherer Qualität und mit höherer Verkehrssicherheit abwickeln zu können, wird längerfristig ein Kreisverkehr vorgeschlagen.

Mit einem Außenradius von 13m nimmt der Kreisverkehr wegen des Entfalls von Abbiegestreifen flächenmäßig etwa denselben Platz ein wie die bestehende Kreuzung. Allerdings können Querungshilfen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen an allen Kreuzungsarmen angeordnet werden, was die Situation gegenüber dem Bestand stark verbessert.

Der Kreisverkehr drosselt das Geschwindigkeitsniveau, die Interaktion der Verkehrsteilnehmer ist weniger komplex und dadurch verkehrssicherer. Die Zufahrt zur Tankstelle ist allerdings für Lkw nur mehr aus Richtung der A6 möglich. Die Ausfahrt der Tankstelle soll – auch um die Kreuzungssituation mit der Landstraße zu vereinfachen – nur mehr in die Landstraße und von dort in alle Richtungen gestattet sein.



Entwurf Kreisverkehr B50 – L208
Quelle Luftbild: www.bing.com/maps

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Sensible Orte

Aus der Steinfeldsiedlung soll eine Mittelinsel als Querungshilfe (wenn möglich mit Schutzweg und Beleuchtung) angeordnet werden, um einen wichtigen Netzschluss im Fußwegenetz zu erreichen. Das Querungsbedürfnis zwischen der Steinfeldsiedlung und dem gegenüber liegenden Supermarkt hat durch die Wohnbautätigkeit bereits in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Mittelinsel dient gleichzeitig der Abdeckung des empfohlenen Linksabbiegestreifens in die Gärtnergasse.

Die im Entwurf gelb eingefärbten Flächen für den Fuß- und Radverkehr bieten mit 3,50m Breite gute Bedingungen für die Aktivverkehre.

Querungshilfe über die B50a Berger Straße zum Schlosspark

Die Steinfeldsiedlung mündet in die B50a Berger Straße, schräg gegenüber liegt eines der Tore zum Schlosspark. Die starke Siedlungstätigkeit in der Steinfeldsiedlung hat in den letzten Jahren auch an dieser Stelle zu einem größeren Querungsbedürfnis für FußgängerInnen, SchülerInnen und SpaziergängerInnen geführt.

Der Gehsteig vor dem Tor ist durch eine Absperrung zum Straßenverkehr abgesichert, die die Aufmerksamkeit der Querenden auf die Hauptstraße lenken soll. Daneben ist der Randstein abgesenkt und deutet so die Querungsmöglichkeit an. Auf der gegenüber liegenden Straßenseite gibt es allerdings keine Aufstellfläche für FußgängerInnen.

Die Anordnung eines Schutzweges ist aus Sicherheitsgründen aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse vom Schlossausgang in Richtung Zentrum (Schlossmauer) nicht geeignet und würde zu einer Gefährdung der sich am Schutzweg sicher fühlenden Fußgänger führen.



Zugang von der Steinfeldsiedlung zum Schlosspark, eingeschränkte Sicht

Fotos: Rosinak & Partner ZT

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Sensible Orte

Es wird daher vorgeschlagen, eine Mittelinsel zur besseren Querung der Berger Straße zu errichten. Durch diese Mittelinsel hat der Kfz-Verkehr zwar weiterhin Vorrang gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen, allerdings werden die für FußgängerInnen erforderlichen Sichtweiten geringer – die Richtlinien können eingehalten werden. FußgängerInnen können die Berger Straße nunmehr in Etappen queren und müssen immer nur auf Kraftfahrzeuge aus einer Richtung achten.

Die Fahrspur der B50 in Richtung Zentrum muss bei dieser Maßnahme leicht verschwenkt werden. Die Platzverhältnisse sind dafür günstig, allerdings müssen auch Lichtmaste versetzt werden und die Höhenverhältnisse der durch den Verschwenk verkürzten Grundstückszufahren geprüft werden.



Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Sensible Orte

Spitalgasse: illegales Parken

In den Beratungen zum Verkehrskonzept nannten die GemeindevertreterInnen die Längsparkordnung in der Spitalgasse als problematisch. Durch den Stellplatzdruck – ausgelöst durch die Beschäftigten im Krankenhaus – entsteht hier Handlungspotenzial.

Die Spitalgasse hat einen einseitigen Gehsteig mit erhöhtem Randstein, entlang der Grundstücksmauer des Krankenhauses wird längs geparkt. Die verbleibende Fahrbahn ist zu schmal für Gegenverkehr. Das Parken ist dadurch ex lege verboten. Die Exekution dieses Verbots erscheint jedoch angesichts der sehr geringen Verkehrsstärken in der Spitalgasse und dem Parkbedürfnis in der Nähe des Krankenhauses (hauptsächlich Beschäftigte) nicht angemessen.

Eine Möglichkeit zur Legalisierung der Längsparkordnung ist die Verordnung einer Einbahn – sinnvollerweise von der Gasse Am Burggraben bis zur Westgrenze des Parkplatzes Reha-Zentrum, wodurch die verbleibende Fahrbahnbreite für nur einen Fahrstreifen ausreichend ist. Die geeignete Richtung der Einbahn lässt sich an der Ausrichtung der geparkten Autos ablesen: von Am Burggraben in Richtung Reha-Zentrum.

Die sich durch die entstehenden kurzen Umwegfahrten verlagernden Verkehrsmengen sind sehr gering, nur einzelne Anrainer sind von der Regelung betroffen.



Illegales Längsparken in der Spitalgasse: zu geringe Fahrbahnbreiten für Gegenverkehr

Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Sensible Orte

Mobilität der SchülerInnen in Kittsee

Der öffentliche Straßenraum vor dem Schulzentrum weist eine überbreite Fahrbahn (6,50 m) und beidseitige Bereiche zum Senkrechtparken auf (5,00 m + 6,50 m). In Summe sind die Flächen für den Kfz-Verkehr 18 m breit, für den Fußverkehr verbleiben auf der Seite der Schule nur 2 m. Dieser Gehweg verbindet die Schule mit der Hauptstraße und dem Ortsteil Chikago. Der Fuß- und Radweg, der vom Ortszentrum durch den Wald direkt zu den Schulen führt, endet an der überbreiten Fahrbahn kurz vor der Schule.

Die Verkehrsmittel, mit denen die Kinder zur Schule gelangen, korrelieren direkt mit diesem auto-orientierten Umfeld: Fast zwei Drittel der rund 260 SchülerInnen der Volksschule und der Neuen Mittelschule werden mit dem Pkw zur Schule gebracht. Etwa ein Viertel kommt mit dem Bus, nur 7% kommen zu Fuß, 4% mit dem Fahrrad. Die Schulstraße – ansonsten nur sehr schwach befahren – wird zu Schulbeginn und am Ende des Schultages zu einer unübersichtlichen Rangierzone für Pkw. Auch die meisten Lehrer kommen mit dem Auto zur Schule, direkt am Schulgelände – dort, wo SchülerInnen eigentlich sicher zu Fuß unterwegs sein könnten – befinden sich zahlreiche Pkw-Stellplätze. Für viele Eltern ist die entstehende Gefahrensituation der Grund, warum sie ihre Kinder lieber mit dem Pkw zu Schule bringen, als sie den Schulweg selbständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolvieren lassen. Ein Paradoxon, das sich einerseits durch ein Mobilitätsprogramm an der Schule und andererseits durch die Gestaltung des Schulvorfeldes abbauen lässt. Dabei ist die eigenständige Bewältigung des Schulweges ein wesentlicher Schritt in der Entwicklung der Kinder. Kittsees Kinder sollen (wieder) sicher und qualitativ zur Schule gehen bzw. mit dem Rad fahren können.

Vorfeld Schulstraße



Pkw-Rangierfläche: Kinder verschwinden hinter Autos



Pkw direkt vor dem Schuleingang



Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

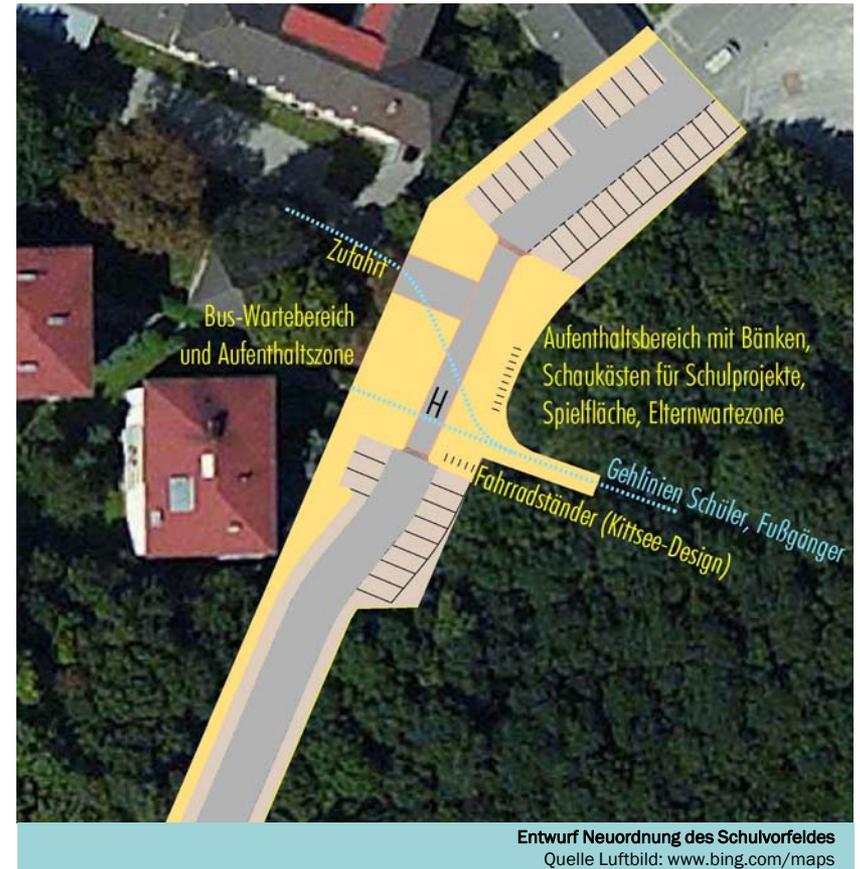
Sensible Orte

Ein neues Schulvorfeld

Für die Schulstraße liegt ein Gestaltungsvorschlag vor, der die SchülerInnen in den Mittelpunkt stellt. Vor der Schule bietet eine breite, nicht befahrbare Fläche Platz für das Ein- und Aussteigen aus dem Schülerbus, für das Warten auf Schulfreunde, für Eltern, die ihre Kinder abholen, für das Sitzen und „Chillen“ und für das Ausstellen von Schülerprojekten.

Die Fläche wird durch eine einspurige Fahrbahn – auf gleichem Niveau wie das Vorfeld – geteilt, um die Durchfahrt in beiden Richtungen und die Zufahrt zum Schulgrundstück zu gewährleisten. Die Fahrbahn wird dadurch verschmälert, es entsteht Wartepflicht bei Gegenverkehr. Langsamfahren wird zur Voraussetzung, das Durchfahren wird reduziert oder ganz vermieden. Das Überqueren dieser Fahrbahn wird für die SchülerInnen erleichtert und vereinfacht, dadurch auch sicherer. Das Bringen und Abholen mit dem Pkw ist weiterhin möglich, aber aus der sensiblen Zone direkt vor der Schule verdrängt – im Schulvorfeld sollen die SchülerInnen Vorrang haben. Der Bus hält direkt in dieser verengten Fahrbahn und bietet so den aus- und einsteigenden Schülern Komfort und einen sicheren Zugang. Für den Kfz-Verkehr entstehen aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens in den übrigen Zeiten keinerlei Beeinträchtigungen.

Das Vorfeld bietet auch Platz für Abstellanlagen für Fahrräder und Roller, da das Schulgelände selbst nach Information der Schuldirektion aus Sicherheitsgründen (Lehrerparkplätze) nicht mit dem Fahrrad befahren werden darf. Der Sicherheitsmangel liegt dabei vielmehr in der Situierung der Lehrerparkplätze vor dem Schuleingang. Es wird empfohlen, die Lehrerparkplätze in den öffentlichen Raum zu verlagern. Aspekte, die die Mobilität von SchülerInnen und Lehrpersonal betreffen, wie auch die definitive Gestaltung des Schulvorfeldes sollen in schulinternen Programmen und Workshops direkt von den Betroffenen bearbeitet werden. Möglichkeiten wie Pedi-Busse für Volksschüler, Elternhaltestellen oder Mobilitätspässe für die SchülerInnen können dabei unter fachlicher Begleitung diskutiert werden.



Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Sensible Orte

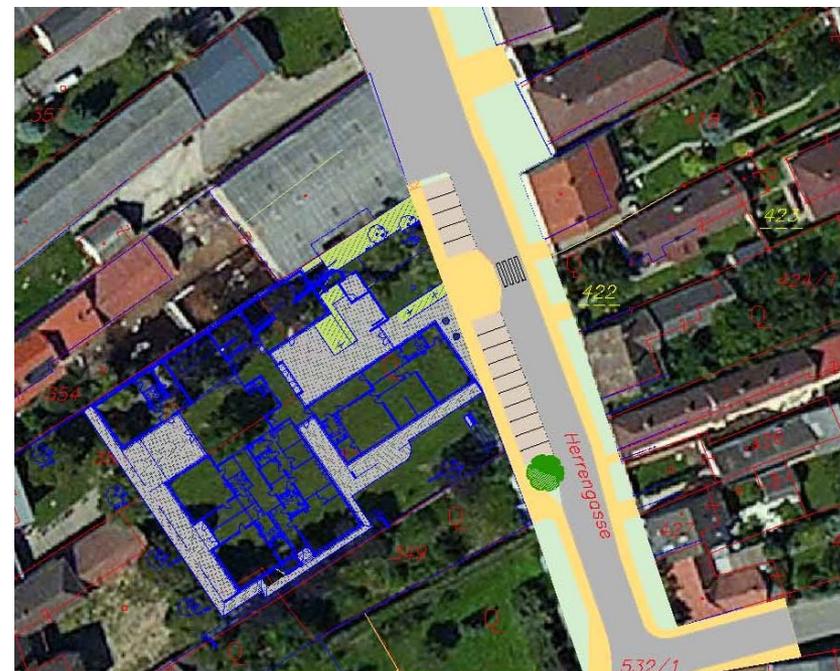
Sicherer Zugang zum Kindergarten

Das Bevölkerungswachstum der letzten Jahre machte den Neubau des Kindergartens notwendig. Laut Kindergartenleitung werden etwa 80 % der zukünftig 200 Kinder zwischen 6:45 und 9:00 Uhr mit dem Pkw zum Kindergarten gebracht – die Kinder müssen überdies von den Eltern persönlich im Gebäude übergeben werden. Dies führt morgens zu einer ähnlichen Verkehrssituation wie am Schulvorfeld, allerdings verteilt sich die Verkehrsspitze auf mehr als zwei Stunden. Hatte der alte Kindergarten den Eingang zur Hauptstraße, der auch zu Fuß gut erreichbar war, wurde der Eingang des neuen Kindergartens in die Herrengasse verlegt. Der Bring- und Abholverkehr wird dadurch in das untergeordnete Straßennetz im Wohngebiet verlagert. Die Zu- und Abfahrtsrouten führen dabei über Gassen, die keine oder nur schmale Gehsteige aufweisen. Zum neuen Kindergarten-Eingang führt kein gesicherter Fußweg, was durch den induzierten Pkw-Abhol- und Bringverkehr zu einer grundsätzlichen Frage von Standortentscheidungen führt.

Besonders bei Neuplanungen muss künftig vor allem auf die Begehbarkeit des Wegenetzes geachtet werden. Für den neuen Kindergarten gilt es nun, den unmittelbaren Vorbereich und das anschließende Wegenetz nachträglich herzustellen und an den jetzigen, vor allem aber auch an möglichen künftigen Mobilitätsbedürfnissen auszurichten.

Auf der nördlichen Straßenseite der Herrengasse ist ein Gehsteig mit großzügiger Breite herzustellen. Auf der südlichen Seite ist dies aufgrund des benachbarten Gewerbes nur in Richtung Zielpunkt-Supermarkt möglich. Vor dem Kindergarten soll die Fahrbahn ähnlich dem Schulvorfeld auf einen Fahrstreifen mit Wartepflicht bei Gegenverkehr eingengt und mit einem Schutzweg gequert werden. Eine Aufpflasterung ist wegen des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht sinnvoll. Neben der Engstelle sollten maximal 15 Senkrecht-Stellplätze angeordnet werden – in einem Abstand, der das Rückwärts-Ausparken ohne Gefährdung der am Schutzweg querenden Kinder und Erwachsenen ermöglicht. Beobachtungen und rechnerische

Abschätzungen ergeben, dass 15 Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr jedenfalls ausreichend sind – ein Halte- und Parkverbot ausgenommen Hol- und Bringverkehr des Kindergartens vorausgesetzt. In verkehrsschwachen Zeiten stellt die Engstelle in der Herrengasse keine Behinderung dar. Durch die Gemeinde sollten überdies Sammelfahrten eines Kindergartenbusses organisiert werden.



Entwurf des Vorfeldes beim Kindergarten
Quelle Luftbild: www.bing.com/maps

Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Sensible Orte

Wege im Umfeld von Schule und Kindergarten

Verfolgt man die Schul- oder Kindergartenwege auf den Routen zu den Vorfeldern, wird deutlich, dass das Fußwegenetz – in einigen Fällen auch das Radwegenetz – Verbesserungspotenziale aufweist.

Der Waldweg zur Schule führt zum Oberen Hauptplatz. Die Querung der Betriebsstraße entspricht dabei, wie anhand der Fotos deutlich wird, nicht den Gehlinien. Ecken werden abgekürzt: Trampelpfade weisen auf Verbesserungspotenziale zugunsten des Fußverkehrs hin. Die Wege sind an die Gehlinien anzupassen.

Bei der Einmündung der Betriebsstraße zum Hauptplatz sind parkende Autos für die schlechten Sichtverhältnisse für Kfz-LenkerInnen und RadfahrerInnen verantwortlich. Der Parkstreifen am Hauptplatz soll um ein bis zwei Pkw-Längen verkürzt werden.

Wegen des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens an der L208 zwischen Landstraße und Ladislaus-Batthyány-Platz erscheint für viele RadfahrerInnen das Befahren des schmalen Gehsteiges die bessere und sicherere Alternative. Durch einen Entfall des Grünstreifens und das Versetzen dreier Lichtmaste kann ein komfortabler gemischter Geh- und Radweg geschaffen werden, der in direktem Zusammenhang mit der Umgestaltung der Tankstellenkreuzung umgesetzt werden sollte.

Radweglücke an der L208 zwischen Landstraße und Ladislaus-Batthyány-Platz



Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH

Schlechte Sichtverhältnisse von der Betriebsstraße auf die L208



Abschneider zufolge mangelhafter Wegführung



Maßnahmen: Das Wachstum begleiten

Sensible Orte

Schulweg aus den neuen Siedlungsgebieten

Der direkte Schulweg von der Steinfeldsiedlung und dem Ortsteil um die Gärtnergasse führt am Schlosseingang entlang der L208 vorbei. Während die Fahrbahn mit etwa 8,10 m eine Überbreite aufweist, die geschwindigkeitssteigernd wirkt, verjüngt sich der Gehsteig zur Engstelle. Die Hauptstraße sollte auf das erforderliche Maß von 6,50m zugunsten eines Geh- und Radweges (Route zur Schule) verschmälert werden. Der Schutzweg am Ladislaus-Batthyány-Platz ist um eine Radfahrerüberfahrt zu erweitern.

Wege zum Kindergarten

Vom Vorbereich des neuen Kindergartens sind auch zumindest die Zugangswege in Richtung Joseph-Joachim-Platz und in Richtung Hauptstraße herzustellen. Die Breiten- und Sicherheitsansprüche richten sich an Eltern mit Kindergarten-Kindern.

Gehsteig-Engstelle neben überbreiter Fahrbahn der L208 (8,10 m)



Weg vom neuen Kindergarten zur Hauptstraße



Weg vom Josef-Joachim-Platz zum neuen Kindergarten



Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Aktivverkehre fördern

Fußverkehr

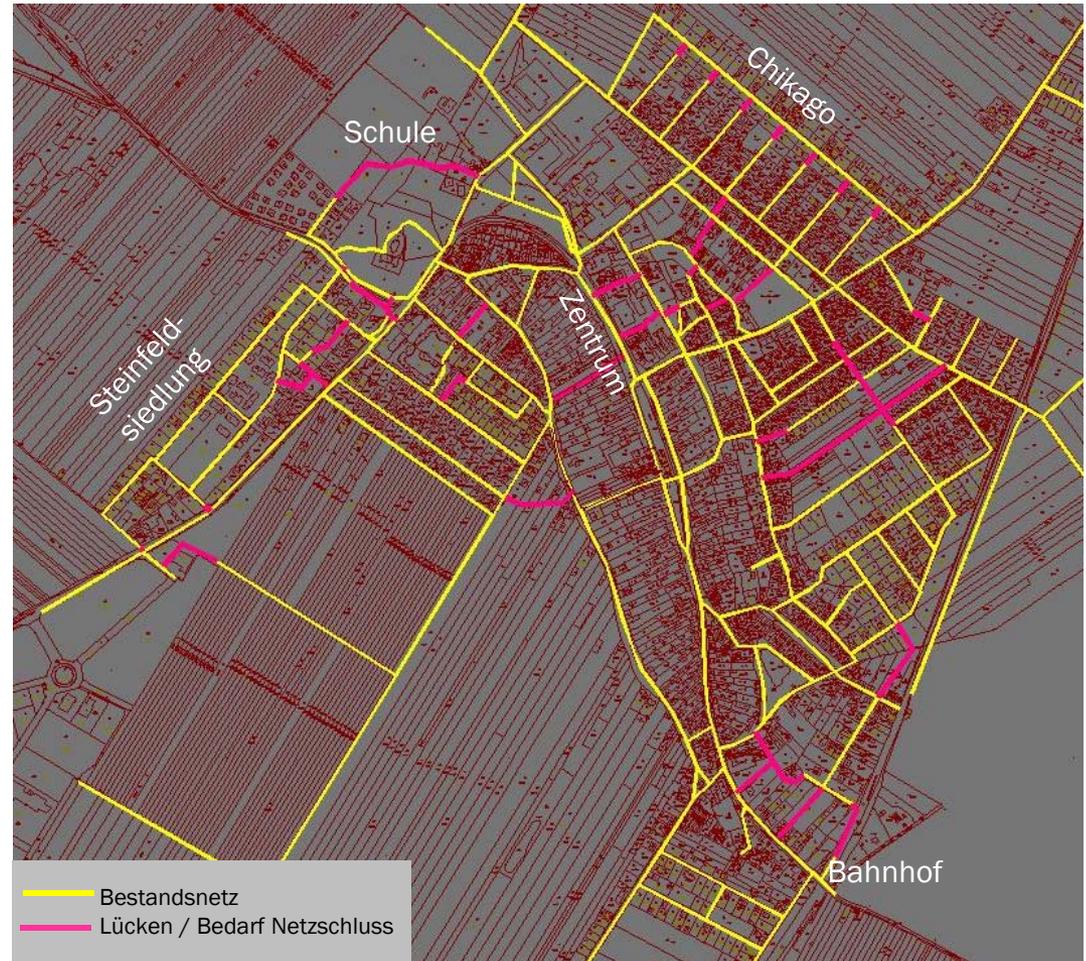
Netzschluss für FußgängerInnen

Aufgrund der Siedlungsstruktur sind die Fußwege zum Zentrum weit und mit Umwegen verbunden. Mittel bis langfristig sollten Lücken geschlossen werden (rot). Dies ist mit einem Baugebungsplan möglich.

Der Trampelpfad von der Marillengasse zum Bahnhof, der heute über eine unbeleuchtete, nicht barrierefreie, ausgetretene Wiese verläuft sollte jedenfalls zu einer öffentlichen, asphaltierten Fußverbindung ausgebaut werden. Ebenso fehlen Verbindungen zur Schule und kleine Wegestrecken im Siedlungsgebiet, deren Flächen gesichert werden sollen.

In neuen Siedlungsgebieten ist darauf zu achten, dass die Fußwege kurz sind und Umwege vermieden werden.

Trampelpfad von der Marillengasse zum Bahnhof



Fußwegenetz in Kittsee: Bestand und Lückenschluss

Quelle: Katasterplan der Gemeinde Kittsee; eigene Darstellung

Maßnahmen: Aktivverkehre fördern

Fußverkehr

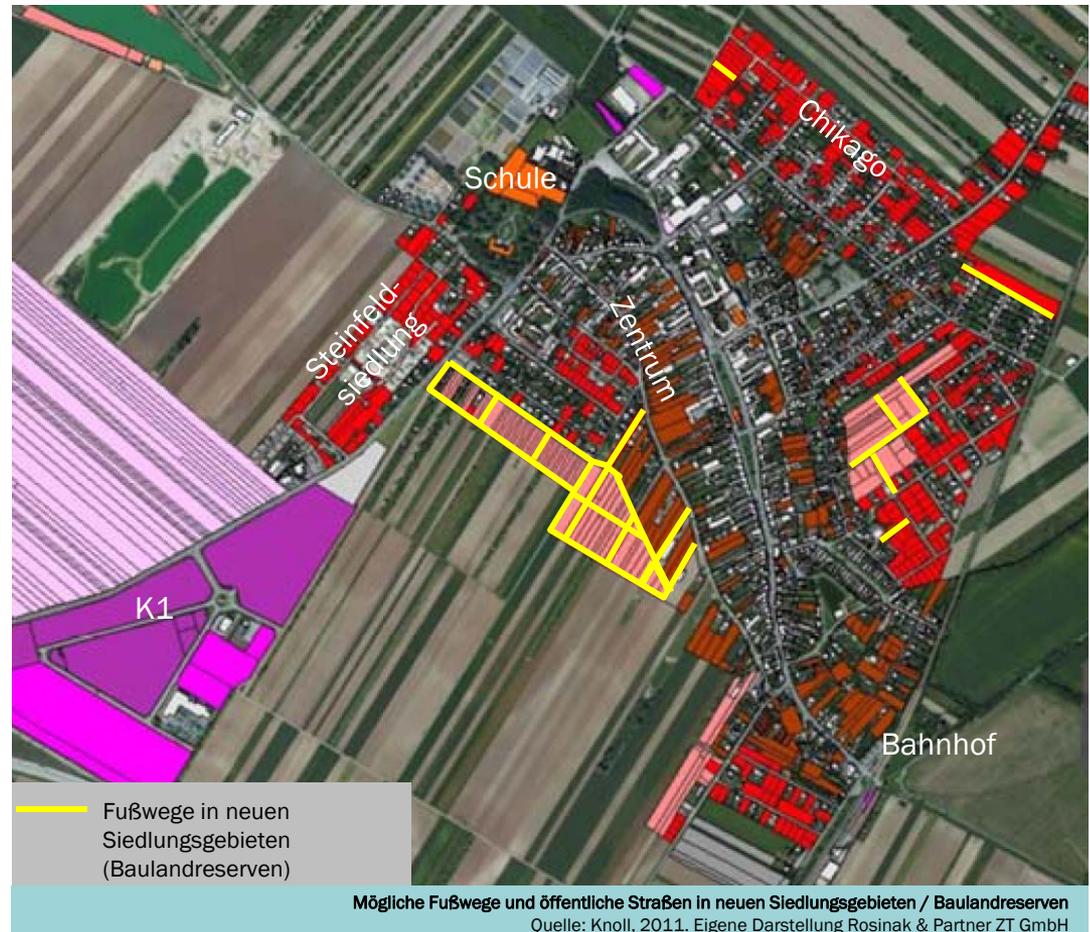
Fußwegenetz in neuen Siedlungsgebieten

Neue Siedlungsgebiete müssen durch öffentliche Straßenräume oder durch öffentlich benutzbare Fußwege so gestaltet sein, dass eine gute und umwegfreie Durchwegung möglich ist. Bei der Umwidmung von Baulandreserven und im Bebauungsplan ist darauf ein besonderes Augenmerk zu legen.

Neue und attraktivere Gehsteige

An folgenden Straßen sind neue Gehsteige zu errichten, auch im Zusammenhang mit weiteren Gestaltungsmaßnahmen:

- **Landstraße** (bei weiterer Bebauung sind mittel- bis langfristig Gehsteige zu errichten, in diesem Zusammenhang werden eine Gestaltung des Straßenraumes (Bepflanzungen) und eine Einengung des Straßenquerschnittes vorgeschlagen)
- Kreuzung **Tankstelle** (Bergerstraße / Eisenstädter Straße): mittelfristig Kreisverkehr unter besonderer Berücksichtigung von Fuß- und Radwegrelationen
- **Hauptplatz** (Gestaltung), langfristige Gestaltung des Joseph-Joachim-Platzes
- **Herrengasse** im Zusammenhang mit dem neuen Kindergarten
- **Pressburger Straße**, Abschnitt Spitalgasse – Am Schanzl), eventuell in Zusammenhang mit Gestaltung Joseph-Joachim-Platz
- **Pressburger Straße** auf der südlichen Straßenseite Abschnitt Schlachthausgasse bis Ziegelofengasse in Zusammenhang mit einer Grünraumgestaltung der Vorfeldbereiche sowie beidseitig von der Ziegelofengasse bis zum Ende des Siedlungsgebietes



Maßnahmen: Aktivverkehre fördern

Radverkehr

Potenziale im Radverkehr fördern

Für das Radroutennetz in Kittsee werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- bestehende Piktogramme auf der Fahrbahn erneuern
- Radrouten auf Hauptverkehrsstraßen kennzeichnen: Obere Hauptstraße, Hauptplatz, Untere Hauptstraße, Betriebsstraße, Pressburger Straße im Siedlungsgebiet
- Kennzeichnung der Radrouten im Ortsplan
- Informationen für den Radtourismus
- Sichtbarkeit im Straßenraum durch Routen-Beschilderung und Bodenmarkierungen

Folgende Infrastrukturanlagen werden empfohlen:

- Abschnittsweise Verbreiterung und Umwidmung des Fußweges entlang der Eisenstädter Straße zum Einkaufszentrum zu einem gemischten Geh- und Radweg im Abschnitt K1 bis Tankstelle (Verordnung, Radwegüberfahrten, Verkehrszeichen)



Zukünftig gemischter Geh- und Radweg in Richtung K1
Foto: Rosinak & Partner ZT

- Weiterführung beidseitig vom neuen Kreisverkehr bei der Tankstelle entlang der L208 bis zum Ladislaus-Batthyány-Platz bzw. zur Schulstraße
- Gemischter Geh- und Radweg von der Marillengasse zum Bahnhof



Verbindungen im Radverkehr (Vorschlag)
Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Aktivverkehre fördern

Radverkehr

Hochwertige Fahrradabstellanlagen

Hochwertige Fahrradabstellanlagen werden immer wichtiger. Sie bieten Standsicherheit, Diebstahlschutz und an besonderen Standorten (Schule, Bahnhof, Krankenhaus) auch Witterungsschutz. Es werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Errichtung von neuen Fahrradabstellanlagen an höher frequentierten Standorten, z.B. bei Supermärkten, beim Sportplatz, der Schule, dem Bahnhof, den Gasthäusern, dem Krankenhaus und im Zentrum.
- Mit einem Bebauungsplan wird es möglich, die Lage der Fahrradstellplätze für BewohnerInnen und BesucherInnen in neuen Siedlungsgebieten festzulegen.
- In einem Ideenwettbewerb könnten SchülerInnen und Schüler angeregt werden, ein eigenes Design für Fahrradabstellanlagen zu entwickeln.



Schlechte Beispiele für Radabstellanlagen (sogenannte „Speichenkiller“)
Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH



Gute Beispiele für Fahrradabstellanlagen
Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH

Maßnahmen: Aktivverkehre fördern

Radverkehr

Bewusstseinsbildung

Bei der Förderung des Aktivverkehrs wie Radfahren ist Bewusstseinsbildung besonders wichtig. Die Gemeinde hat sich außerdem in den letzten Jahren zu einem Gesundheitsschwerpunkt (Reha Zentrum) entwickelt, zudem ist sie Standort eines Landeskrankenhauses. Gemeinsame Kampagnen, die das Radfahren als Gesundheitsfaktor ins Bewusstsein der Bevölkerung rücken, könnten in Kittsee einfach und mit Unterstützung des Landesgesundheitsressorts kommuniziert werden.

- Aktive Bewerbung des Radfahrens (mit dem Rad einkaufen, mit dem Rad zur Schule, zum Bahnhof)
- Kommunikation des bereits jetzt hohen Radverkehrsanteils
- Positionierung der Gemeinde als Rad-Dorf

Nicht zuletzt sollte die Gemeinde selbst als gutes Beispiel voran gehen, zum Beispiel mit komfortablen Radabstellplätzen, Dienstfahrrädern, etc.

Weiters können Förderboni für bewusstseinsbildende Maßnahmen für ein „Gesundes Kittsee“ aber auch für infrastrukturelle Maßnahmen in Anspruch genommen werden:

- Elektrofahrradförderungen
- Förderungen von Radabstellanlagen für Betriebe
- mittelfristig: Basisradroutennetz des Landes laut Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014



Quelle: www.radeltzurarbeit.at