

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH
Ingenieurkonsulenten für Bauingenieurwesen,
Kulturtechnik und Wasserwirtschaft



VERKEHRSKONZEPT MATTERSBURG

TEIL 2

MASSNAHMEN UND EMPFEHLUNGEN

BR h.c. Dipl.-Ing. Andreas Neukirchen M.A.
Dipl.-Ing. Martin Schild

Ingenieurbüro Neukirchen Ziviltechniker GmbH
Lederergasse 35, 1080 Wien, Österreich
T +43 1/533 45 64-0, F +43 1/533 45 64-14
office@neukirchen-zt.at



Inhaltsverzeichnis



6. Einbahnverkehr in Varianten inkl. Gestaltungsvorschläge
7. Einzelmaßnahmen für Strassenabschnitte
8. Konzept für den Radverkehr
9. Buskonzept
10. Lokale Maßnahmen
11. Stadtzentrum Mattersburg
12. Zusammenfassung



6. Einbahnverkehr in Varianten inkl. Gestaltungsvorschläge

Verkehrsführung erweiterter Ring in Mattersburg.

Variante 1

- ❑ **Variante 1 stellt den ersten Konzeptentwurf dar, wie er bei der ersten Vorstellung präsentiert wurde.**
- ❑ **Einbahnführung** gegen den Uhrzeigersinn im erweiterten Ring. Lediglich die Hirtengasse und die Feldgasse werden im Gegenverkehr befahren. Zusätzlich werden die **F. Schubert-Straße** von Gartengasse bis Parkstraße und die **Hauptstraße** von Parkstraße bis Kremsergasse als Einbahn geführt.
- ❑ Im folgenden werden die Straßenzüge, die als Einbahn geführt werden, aufgelistet:
 - Hintergasse** von Wiener Str. bis Gartengasse
 - Hochstraße** von Neugasse bis Bahnstraße
 - Bahnstraße** von Hochstraße und Wedekindgasse

Wedekindgasse von Bahnstraße bis Michael-Koch-Straße

Michael-Koch-Straße von Wedekindgasse bis Mörzgasse

Kremsergasse von Hauptstraße bis Hochstraße

F. Schubert-Straße von Gartengasse bis Parkstraße

Hauptstraße von Parkstraße bis Kremsergasse

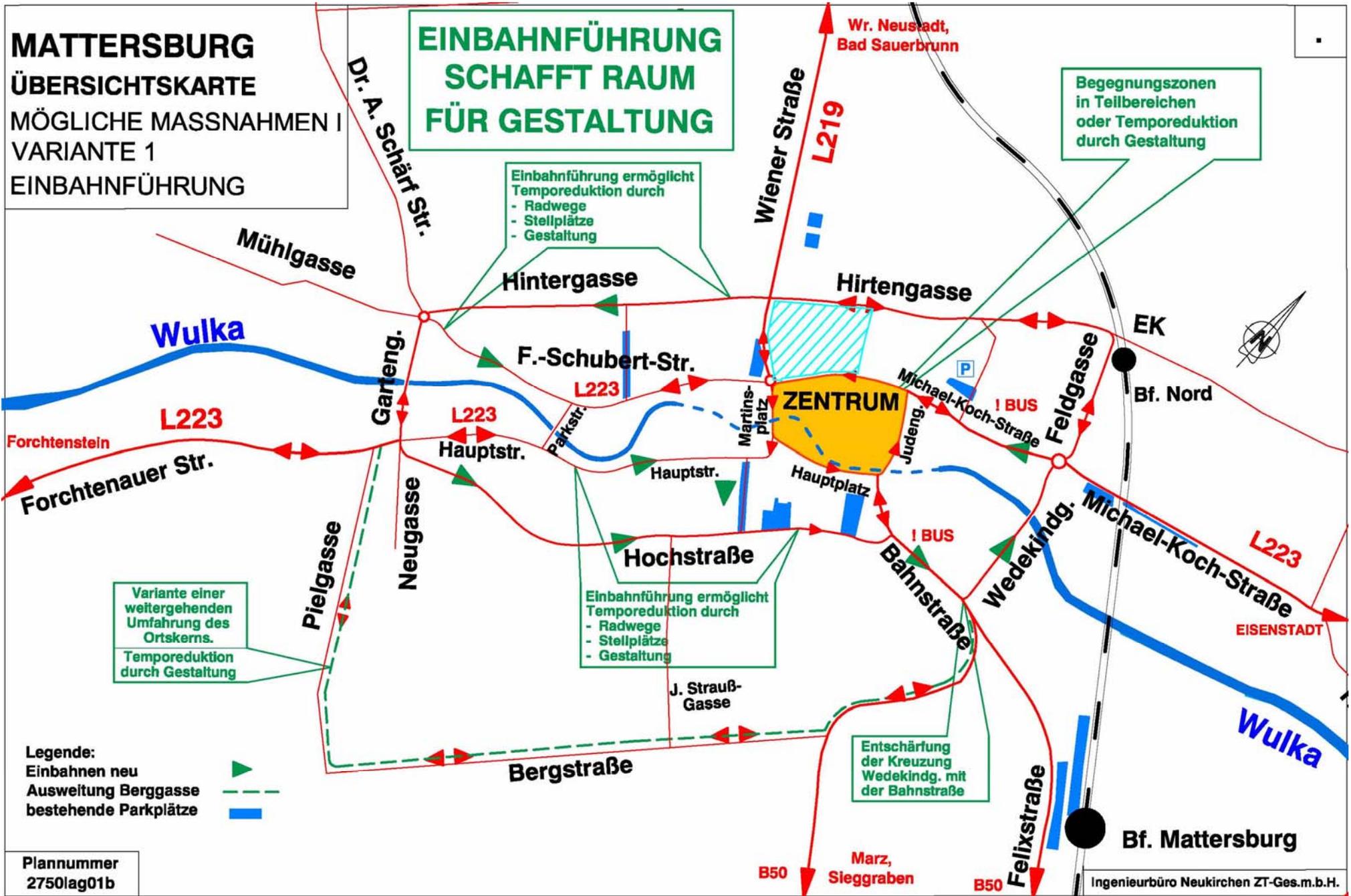
Umgestaltung der neuen Einbahnstraßen

- ❑ Variante Radfahrstreifen gegen die Einbahn und Parkplätze beidseitig.
- ❑ Variante beidseitig Radwege und Parkplatzstreifen einseitig.
- ❑ Variante kombinierter Geh- und Radweg und Parkplätze beidseitig
- ❑ Variante ohne Radwegführung und mit Schrägparkplätzen



MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
 MÖGLICHE MASSNAHMEN I
 VARIANTE 1
 EINBAHNFÜHRUNG

**EINBAHNFÜHRUNG
 SCHAFFT RAUM
 FÜR GESTALTUNG**



Plannummer
 2750lag01b

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



6. Einbahnverkehr in Varianten inkl. Gestaltungsvorschläge

Verkehrsführung erweiterter Ring in Mattersburg.

Variante 2

- Nach der ersten Besprechung mit der Gemeinde wurde eine zweite Variante ausgearbeitet, bei der nicht nur die Einbahn des äußeren Ringes umgedreht wurde, sondern auch die Wedekindgasse und die Bahnstraße wie im Bestand im Gegenverkehr befahrbar belassen wurden.
- **Einbahnführung im Uhrzeigersinn** im erweiterten Ring.
- Lediglich die **Wedekindgasse** und die **Bahnstraße** werden im Gegenverkehr befahren.
- Die Hochstraße wird wie im Bestand als Einbahn gegen den Uhrzeigersinn zwischen der Kremsergasse und der Bahnstraße geführt.
- Zusätzlich werden die **F. Schubert-Straße** von Parkstraße bis Gartengasse und die **Hauptstraße** von Parkstraße bis Kremsergasse als Einbahn geführt.

- Im folgenden werden die Straßenzüge, die als Einbahn geführt werden, aufgelistet:

Hintergasse von Gartengasse - Wiener Str.

Hirtengasse von Wiener Str. – Feldgasse

Feldgasse von Hirtengasse bis Michael-Koch-Straße

Hochstraße zwischen Kremsergasse und Neugasse

Michael-Koch-Straße von Wedekindgasse bis Mörzgasse

Kremsergasse von Hauptstraße bis Hochstraße

F. Schubert-Straße von Parkstraße bis Gartengasse

Hauptstraße von Parkstraße bis Kremsergasse



6. Einbahnverkehr in Varianten inkl. Gestaltungsvorschläge

Umgestaltung der neuen Einbahnstraßen

- ❑ Variante Radfahrstreifen gegen die Einbahn und Parkplätze beidseitig.
- ❑ Variante beidseitig Radwege und Parkplatzstreifen einseitig.
- ❑ Variante kombinierter Geh- und Radweg und Parkplätze beidseitig
- ❑ Variante ohne Radwegführung und mit Schrägparkplätzen



MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
 MÖGLICHE MASSNAHMEN
 VARIANTE 2
 EINBAHNFÜHRUNG

**EINBAHNFÜHRUNG
 SCHAFFT RAUM
 FÜR GESTALTUNG**



6. Einbahnverkehr in Varianten inkl. Gestaltungsvorschläge

Verkehrsführung erweiterter Ring in Mattersburg.

Variante 3

- ❑ **Einbahnführung entsprechend Variante 2 mit dem Uhrzeigersinn** im erweiterten Ring.
- ❑ Lediglich die Hochstraße wird im Gegensatz zu Variante 2 auch zwischen der Bahnstraße und der Kremsergasse als Einbahn im Uhrzeigersinn geführt.
- ❑ Im folgenden werden die Straßenzüge, die als Einbahn geführt werden, aufgelistet:

Hintergasse von Gartengasse - Wiener Str.

Hirtengasse von Wiener Str. – Feldgasse

Feldgasse von Hirtengasse bis Michael-Koch-Straße

Hochstraße zwischen Bahnstraße und Neugasse

Michael-Koch-Straße von Wedekindgasse bis Mörzgasse

Kremsergasse von Hauptstraße bis Hochstraße

F. Schubert-Straße von Parkstraße bis Gartengasse

Hauptstraße von Parkstraße bis Kremsergasse

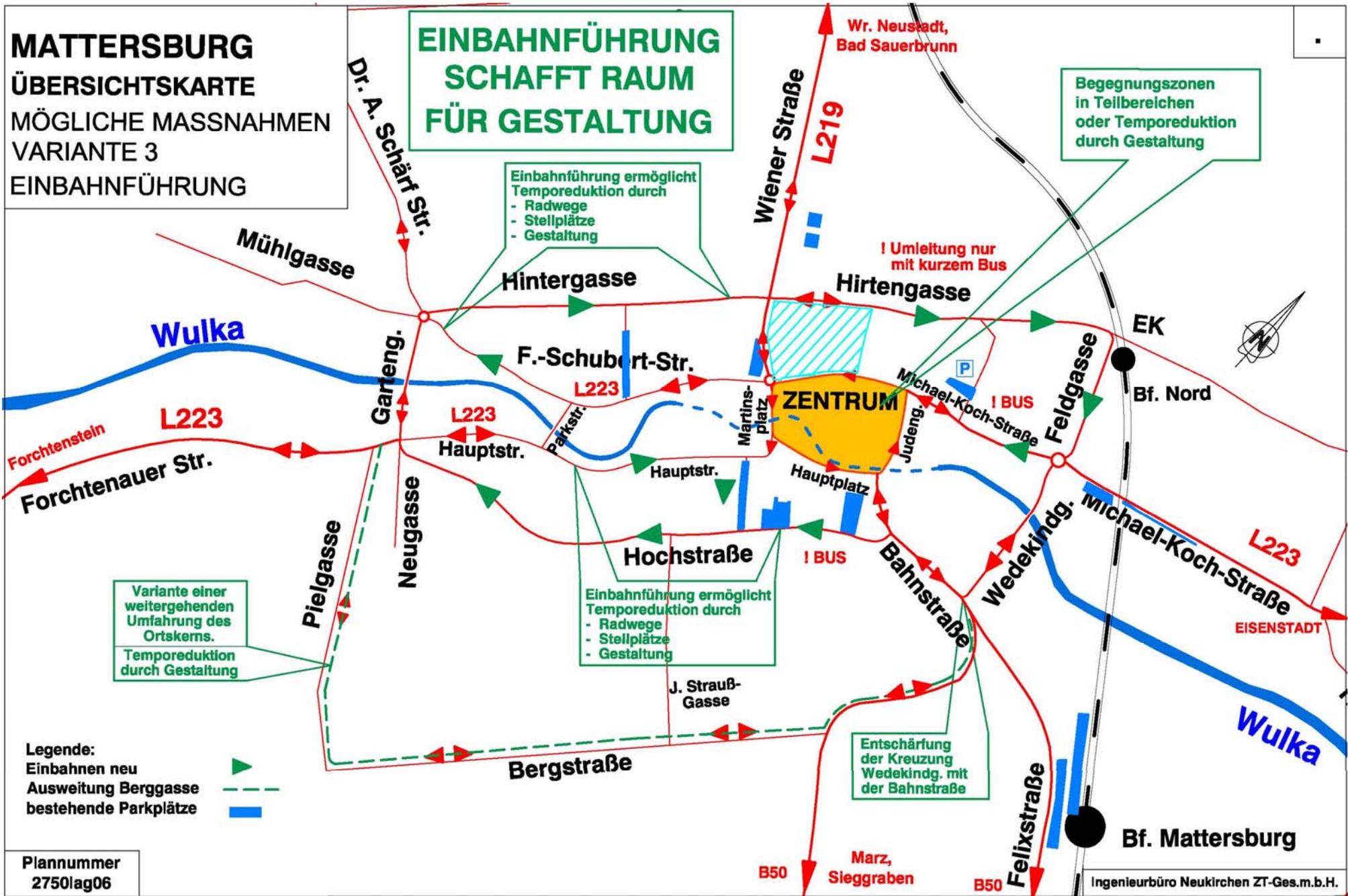
Umgestaltung der neuen Einbahnstraßen

- ❑ Variante Radfahrstreifen gegen die Einbahn und Parkplätze beidseitig.
- ❑ Variante beidseitig Radwege und Parkplatzstreifen einseitig.
- ❑ Variante kombinierter Geh- und Radweg und Parkplätze beidseitig
- ❑ Variante ohne Radwegführung und mit Schrägparkplätzen



MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
 MÖGLICHE MASSNAHMEN
 VARIANTE 3
 EINBAHNFÜHRUNG

**EINBAHNFÜHRUNG
 SCHAFFT RAUM
 FÜR GESTALTUNG**



Legende:
 Einbahnen neu 
 Ausweitung Berggasse 
 bestehende Parkplätze 

Plannummer
 2750lag06

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



6. Einbahnverkehr in Varianten inkl. Gestaltungsvorschläge

Verkehrsführung erweiterter Ring in Mattersburg.

Variante 4

- ❑ **Einbahnführung entsprechend Variante 2 mit dem Uhrzeigersinn** im erweiterten Ring.
- ❑ Die Hochstraße wird wie im Bestand als Einbahn gegen den Uhrzeigersinn zwischen der Kremsergasse und der Bahnstraße geführt.
- ❑ Lediglich die Michael-Koch-Straße wird im Gegensatz zu Variante 2 auch zwischen der Mörzgasse und der Feldgasse im Gegenverkehr geführt.
- ❑ Im folgenden werden die Straßenzüge, die neu als Einbahn geführt werden, aufgelistet:

Hintergasse von Gartengasse - Wiener Str.

Hirtengasse von Wiener Str. – Feldgasse

Feldgasse von Hirtengasse bis Michael-Koch-Straße

Hochstraße zwischen Kremsergasse und Neugasse

Kremsergasse von Hauptstraße bis Hochstraße

F. Schubert-Straße von Parkstraße bis Gartengasse

Hauptstraße von Parkstraße bis Kremsergasse

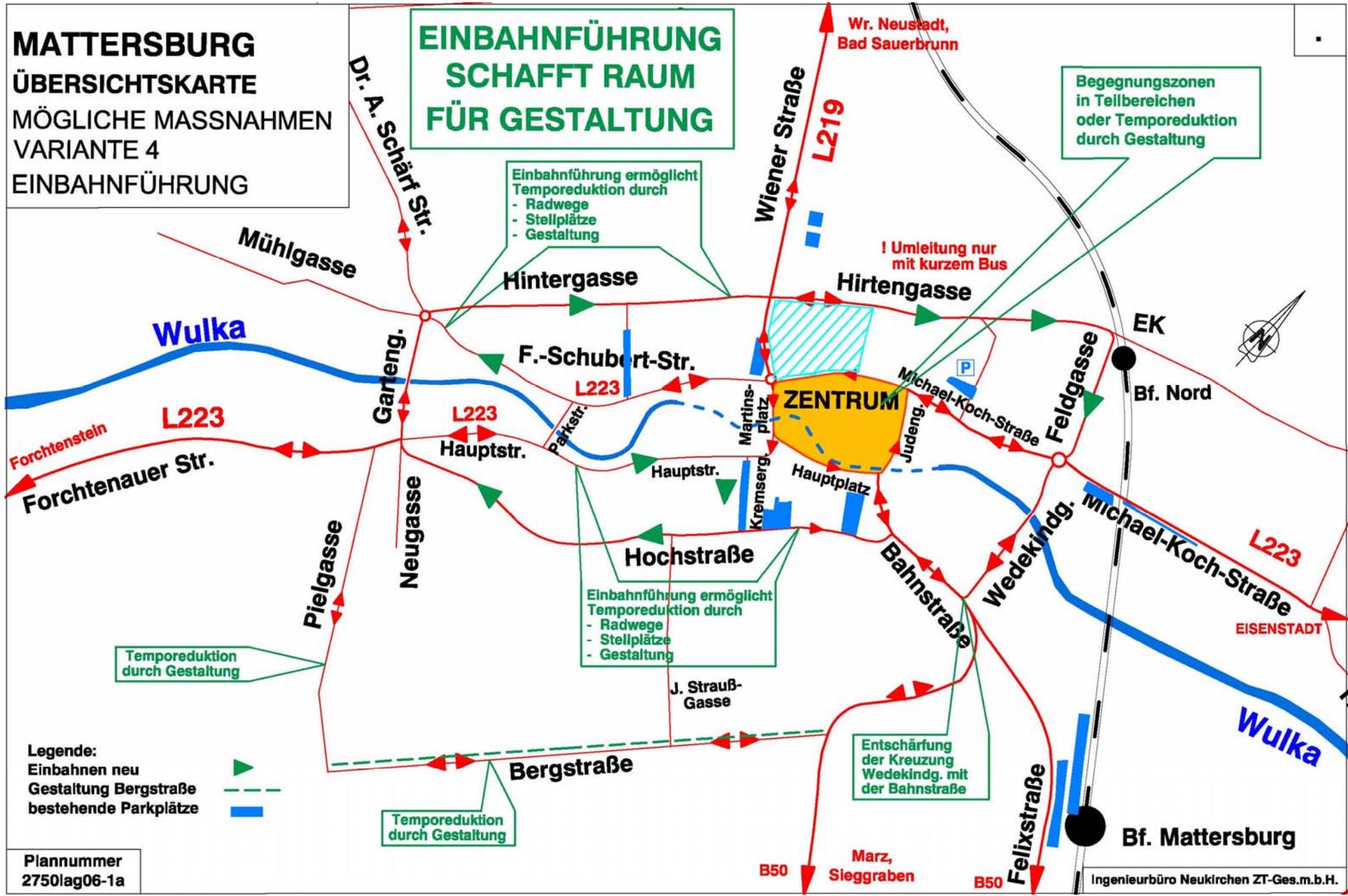
Umgestaltung der neuen Einbahnstraßen

- ❑ Variante Radfahrstreifen gegen die Einbahn und Parkplätze beidseitig.
- ❑ Variante beidseitig Radwege und Parkplatzstreifen einseitig.
- ❑ Variante kombinierter Geh- und Radweg und Parkplätze beidseitig
- ❑ Variante ohne Radwegführung und mit Schrägparkplätzen



MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
 MÖGLICHE MASSNAHMEN
 VARIANTE 4
 EINBAHNFÜHRUNG

**EINBAHNFÜHRUNG
 SCHAFFT RAUM
 FÜR GESTALTUNG**



Plannummer
 2750lag06-1a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



6. Einbahnverkehr in Varianten inkl. Gestaltungsvorschläge

Erklärung zum Variantenvergleich der Verkehrsführungen im erweiterter Ring

Es wurden innerörtliche Einzugsgebiete und übergeordnete Ziele definiert.

Die im Folgenden dargestellten übergeordneten Ziele und Stadtgebiete werden in einer Quell- Zielmatrix hinsichtlich der Erreichbarkeit in den jeweiligen Varianten verglichen.

Der Vergleich hinsichtlich Erreichbarkeiten erlaubt eine Beurteilung der Varianten unter einander über den Kfz-Verkehr.

Es werden die Relationen der Variante 2 mit jenen der Variante 1 und die Relationen der Variante 3 mit jenen der Variante 1 verglichen.

Die einzelnen Relationen werden mit Hilfe einer Skala bewertet und in der Matrix eingetragen. Folgende Skala für die Erreichbarkeit (VON-NACH) wird angewendet:

- 2 Wesentlich besser
- 1 Besser
- 0 gleich
- 1 schlechter
- 2 wesentlich schlechter

Bei den einzelnen Relationen ergeben sich dann positive und negative Werte. Hier ist ersichtlich, für welche Relationen sich das jeweilige Einbahnsystem günstiger oder ungünstiger auswirkt. Die Summe über die Relationen ermöglicht eine Gesamtbewertung der Variante.

Der Verzicht auf jegliche Änderung der Einbahnführung, bringt zwar hinsichtlich dem Kriterium Erreichbarkeit Vorteile, sämtliche anderen Kriterien (Zentrumsentlastung, Verkehrssicherheit, ruhender Verkehr, Radverkehr, Fußgänger) finden dabei keine Berücksichtigung.

Eine Einbahnführung ermöglicht die Gestaltung des Straßenabschnittes durch freiwerdende Querschnittsbreiten, wobei hier nicht eindimensional nur der fließende Kfz-Verkehr, sondern ganzheitlich auch alle Verkehrsteilnehmer betrachtet werden können.

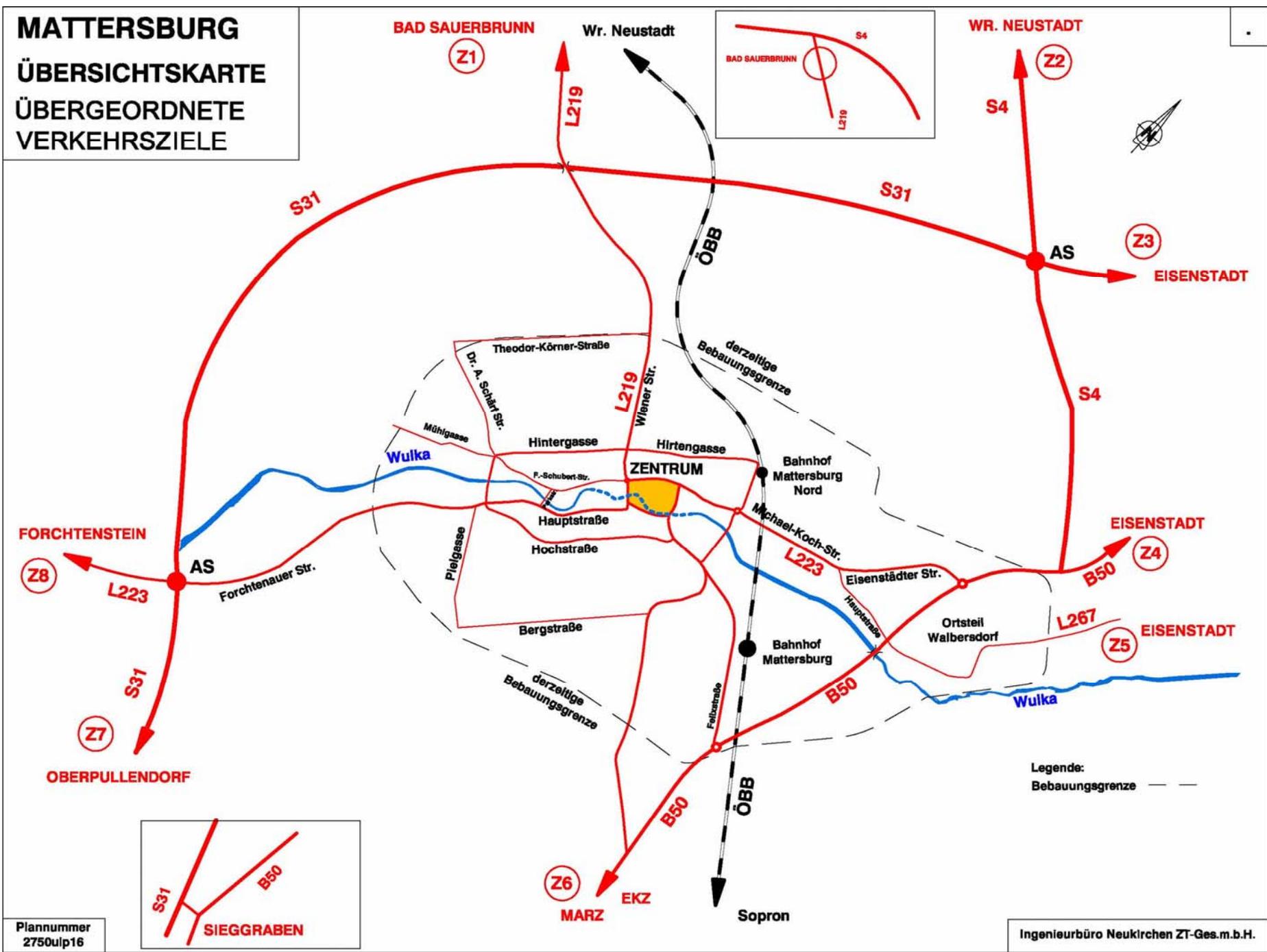
Im Anschluss an den drei Varianten von Einbahnsystemen werden Gestaltungsmöglichkeiten für einzelne Abschnitte dargestellt.

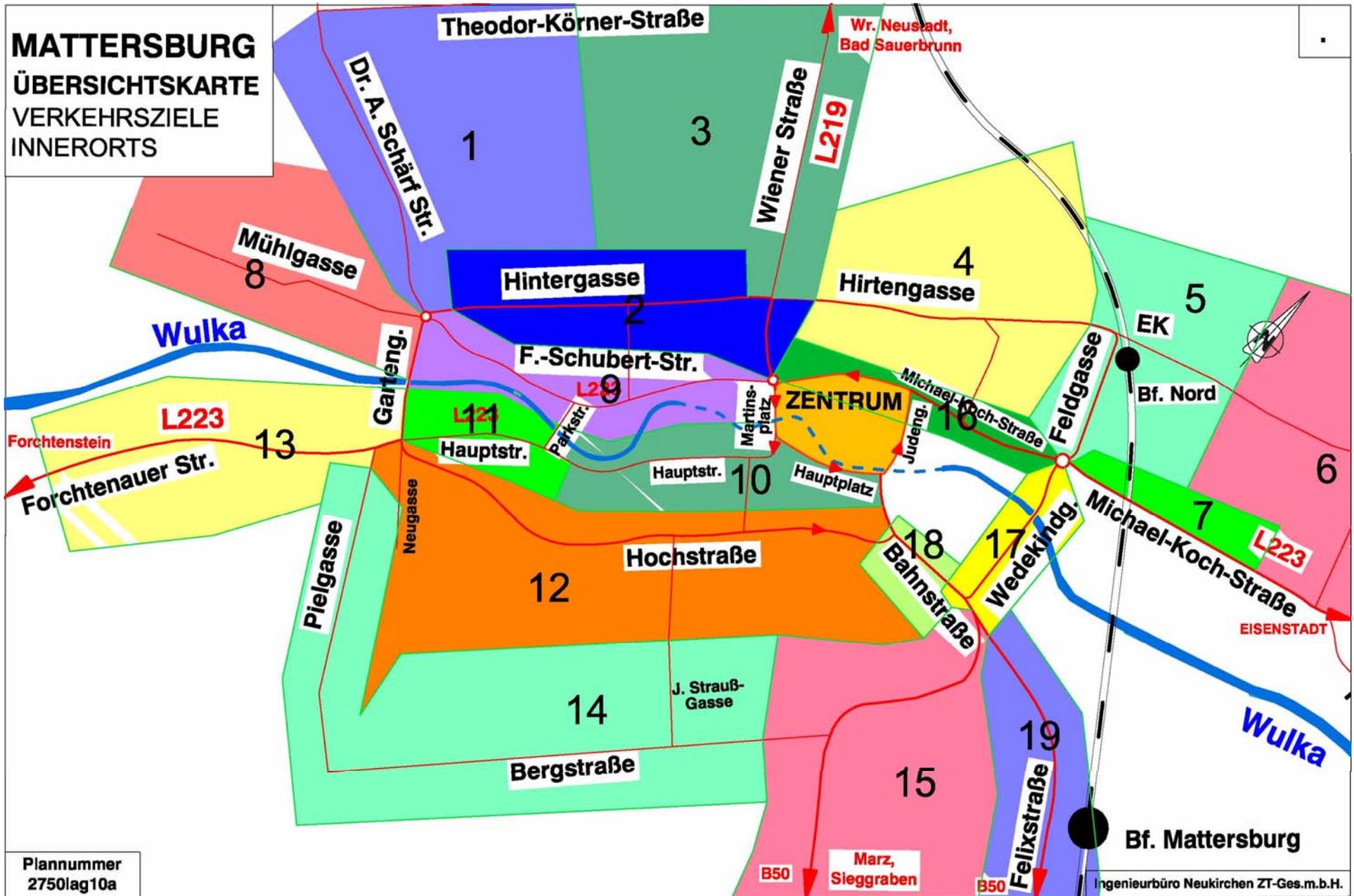


MATTERSBURG

ÜBERSICHTSKARTE

ÜBERGEORDNETE VERKEHRSZIELE





6. Maßnahmen KFZ-Verkehr in Varianten

Verkehrsführung erweiterter Ring Variantenvergleich 2 mit 1

- Bei einem Vergleich der beiden Varianten bezüglich der Erreichbarkeit der einzelnen Ziele sowohl überörtlich als auch innerorts hat sich gezeigt, dass Variante 2 bis auf wenige Relationen besser abschneidet als Variante 1.
- Dies vor allem zufolge der für beide Richtungen offenen Wedekindgasse und der Bahnstraße.
- Variante 1 würde ein besseres Ergebnis erzielen, wenn die Wedekindgasse auch im Gegenverkehr befahrbar wäre.

Im Folgende werden jene Relationen von und zu Siedlungsgebieten beschrieben, die besonders vom System der Einbahnführung Variante 2 profitieren.

Positiv für Variante 2 gegenüber Variante 1 ist vor allem die Relation vom Siedlungsgebiet Hintergasse zu den Siedlungsgebieten Wr. Straße, Hirtengasse, M.Koch-Straße, Wedekindgasse und Bahnstraße.

Dies gilt auch für das Siedlungsgebiet Mühlgasse, von dem fast alle Siedlungsgebiete besser erreichbar sind als bei Var. 1.

Bei der Erreichbarkeit zu den Siedlungsgebieten schneidet hier vor allem das Siedlungsgebiet Hochstraße wesentlich besser für Variante 2 ab. Besonders von den überregionalen Zielen werden viele Gebiete (Hochstraße, Wedekindgasse, Bahnstraße und Felixstraße) wesentlich besser erreicht.

Für Variante 1 spricht vor allem die Erreichbarkeit des Siedlungsgebietes Hintergasse.

Verkehrsführung erweiterter Ring Variantenvergleich 4 mit 1

Durch die Führung der Michael-Koch-Straße im Gegenverkehr ist die Variante 4 eine optimierte Variante 2, die am Besten mit der Buslinienführung vereinbar ist.



Verkehrsrelationen Vergleich Variante 2 mit Variante 1

SIEDLUNGSVERKEHR EINBAHNSYSTEM VERGLEICH VAR. 2 VAR 1		nach	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	EZ 1	EZ 2	EZ 3	EZ 4	EZ 5	EZ 6	EZ 7	EZ 8	EZ 9	EZ 10	EZ 11	EZ 12	EZ 13	EZ 14	EZ 15	EZ 16	EZ 17	EZ 18	EZ 19		
			Bad Sauerbrunn (L219)	Wr. Neustadt S4	Eisenstadt S31	Eisenstadt B50	Eisenstadt L267 Walbersd.	Oberpullendorf/ Marz B50	Oberpullendorf S31	Forchtenstein L223	A. Schärf-Str.	Hinterg.	Wr. Straße	Hirtengasse	Feldgasse	Hotterweg	M. Koch Str. Stadion	Mühlgasse	Schubertstr.	Hauptstraße innen	Hauptstraße außen	Hochstraße	Forchtenauerstr.	Pielg./ Bergstraße	J.N.Berger Straße	M. Koch-Str. (Wr.-Str.-Feldg.)	Wedekindgasse	Bahnstraße	Felixstraße		
von																															
Z1	Bad Sauerbrunn (L219)		0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	-1	1	0	0	1	-1	0	0	0	0	0	0	-2	
Z2	Wr. Neustadt S4	0		0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	1	-1	0	0	-1	0	0	0	2	0	1	0	0	2	2	2	7	
Z3	Eisenstadt S31	0	0		0	0	0	0	0	0	0	-1	0	1	-1	0	0	-1	0	0	0	2	-1	1	1	0	2	2	2	7	
Z4	Eisenstadt B50	0	0	0		0	0	1	1	0	-1	0	1	-1	0	0	-1	0	0	0	2	0	1	1	0	2	2	2	10		
Z5	Eisenstadt L267 Walbersd.	0	0	0	0		0	1	1	0	-1	0	1	-1	0	0	-1	0	0	0	2	0	1	1	0	2	2	2	10		
Z6	Oberpullendorf/ Marz B50	1	0	0	0	0		2	2	0	-1	1	0	-1	-1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	2	2	0	8	
Z7	Oberpullendorf S31	0	0	0	0	0	0		0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	-1	-3	
Z8	Forchtenstein L223	0	0	0	0	0	0	0		0	1	0	-1	1	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	-1	-4	
EZ 1	A. Schärf-Str.	0	0	0	0	0	0	0	0		2	1	1	1	1	-1	0	-1	0	0	-2	0	0	0	1	-1	-1	-1	0		
EZ 2	Hinterg.	1	1	1	1	1	1	-1	-1	-2		2	2	1	1	1	-1	1	2	1	1	-1	-1	1	2	2	2	1	19		
EZ 3	Wr. Straße	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1		0	0	0	0	0	-1	1	0	0	2	-1	-1	0	0	0	0	-2		
EZ 4	Hirtengasse	-1	0	0	0	0	1	-2	-2	-1	-2	-2		0	0	0	-1	2	1	1	2	-1	-1	-1	0	2	1	1	-3		
EZ 5	Feldgasse	-1	0	0	0	0	2	0	0	1	-1	0	-1		0	0	1	0	0	0	2	0	1	2	0	2	2	2	12		
EZ 6	Hotterweg	-1	0	0	0	0	0	0	0	1	-1	0	-1	0		0	-1	0	0	0	1	0	1	1	0	2	2	2	6		
EZ 7	M. Koch Str. Stadion	0	0	0	0	0	1	0	0	1	-1	0	-2	0	0		0	1	2	0	0	2	0	0	0	1	0	1	6		
EZ 8	Mühlgasse	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1		-1	0	0	-1	0	0	1	1	1	1	1	14		
EZ 9	Schubertstr.	0	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	1		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4		
EZ 10	Hauptstraße innen	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	0	-1	-1	0	0	1	0		0	1	2	2	1	0	0	0	0	11		
EZ 11	Hauptstraße außen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	-1	0		1	0	0	0	0	0	0	-1		
EZ 12	Hochstraße	-1	-1	-1	-1	-1	-1	2	2	0	1	0	-1	-1	-1	-1	1	1	1	1	2		2	1	-1	-1	-1	-1	-2		
EZ 13	Forchtenauerstr.	1	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	-1		1	0	-1	-1	-1	-1		
EZ 14	Pielg./ Bergstraße	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-2	0		0	0	2	0	4		
EZ 15	J.N.Berger Straße	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0		0	2	0	4		
EZ 16	M. Koch-Str. (Wr.-Str.-Feldg.)	0	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	0	-2	0	0	0	-1	1	0	0	2	1	0	0		0	0	0	3		
EZ 17	Wedekindgasse	0	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	1	-1	-2	0	0	-1	1	0	0	1	0	1	1	0		2	2	7		
EZ 18	Bahnstraße	1	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	1	-1	-1	0	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0		0	8		
EZ 19	Felixstraße	1	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	1	-1	-1	0	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0	2		10		
		4	0	0	0	0	4	10	10	4	-10	8	-4	-5	3	1	-4	10	8	8	24	0	7	7	0	13	21	13			
																										Summe	132				

Skala: 2 wesentlich besser
 1 besser
 0 gleich
 -1 schlechter
 -2 wesentlich schlechter

VARIANTE 4 mit Variante 1 -> Var. 4 besser als Var. 2
Variante 4: Michael-Koch-Straße im Gegenverkehr



6. Maßnahmen KFZ-Verkehr in Varianten

Verkehrsführung erweiterter Ring Variantenvergleich 3 mit 1

- Im Gegensatz zu Variante 2 wird die Hochstraße auch zwischen der Bahnstraße und der Kremsergasse als Einbahn im Uhrzeigersinn geführt.
- Bei einem Vergleich der beiden Varianten (3 mit 1) bezüglich der Erreichbarkeit der einzelnen Ziele sowohl überörtlich als auch innerorts hat sich gezeigt, dass Variante 3 bis auf wenige Relationen besser abschneidet als Variante 1.
- Dies vor allem zufolge der für beide Richtungen offenen Wedekindgasse und der Bahnstraße.
- Variante 1 würde ein besseres Ergebnis erzielen, wenn die Wedekindgasse auch im Gegenverkehr befahrbar wäre.

Im Folgende werden jene Relationen von und zu Siedlungsgebieten beschrieben, die besonders vom System der Einbahnführung Variante 3 profitieren.

Positiv für Variante 3 gegenüber Variante 1 ist vor allem die Relation vom Siedlungsgebiet Hintergasse zur den Siedlungsgebieten Wr. Straße, Hirtengasse, Hauptstraße innen, M.Koch-Straße, Wedekindgasse und Bahnstraße. Dies gilt auch für das Siedlungsgebiet Mühlgasse, von dem fast alle Siedlungsgebiete besser erreichbar sind als bei Var. 1.

Bei der Erreichbarkeit zu den Siedlungsgebieten schneidet hier vor allem das Siedlungsgebiet Hochstraße wesentlich besser für Variante 3 ab. Besonders von den überregionalen Zielen werden viele Gebiete (Hochstraße, Wedekindgasse, Bahnstraße und Felixstraße) wesentlich besser erreicht.

Für Variante 1 sprechen vor allem die Relationen vom Siedlungsgebiet Hintergasse.

In Summe sind die Werte beim Vergleich 2 mit 1 geringfügig besser gegenüber dem Vergleich 3 mit 1.



6. Maßnahmen KFZ-Verkehr in Varianten

Verkehrsführung erweiterter Ring Variantenvergleich 4 mit 1

- Bei einem Vergleich der beiden Varianten bezüglich der Erreichbarkeit der einzelnen Ziele sowohl überörtlich als auch innerorts hat sich gezeigt, dass Variante 4 bis auf wenige Relationen besser abschneidet als Variante 1.
- Dies vor allem zufolge der für beide Richtungen offenen Wedekindgasse, der Bahnstraße und der Michael-Koch-Straße.
- Variante 1 würde ein besseres Ergebnis erzielen, wenn die Wedekindgasse auch im Gegenverkehr befahrbar wäre.

Im Folgende werden jene Relationen von und zu Siedlungsgebieten beschrieben, die besonders vom System der Einbahnführung Variante 2 profitieren.

Positiv für Variante 4 gegenüber Variante 1 ist vor allem die Relation vom Siedlungsgebiet Hintergasse zu den Siedlungsgebieten Wr. Straße, Hirtengasse, Hauptstraße, M.Koch-Straße, Wedekindgasse und Bahnstraße.

Dies gilt auch für das Siedlungsgebiet Mühlgasse, von dem fast alle Siedlungsgebiete besser erreichbar sind als bei Var. 1.

Bei der Erreichbarkeit zu den Siedlungsgebieten schneidet hier vor allem die Siedlungsgebiete Hochstraße und Bahnstraße wesentlich besser für Variante 4 ab. Besonders von den überregionalen Zielen werden viele Gebiete (Hochstraße, Wedekindgasse, Bahnstraße und Felixstraße) wesentlich besser erreicht.

Für Variante 1 sprechen vor allem die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete Hintergasse und Feldgasse.

Durch die Führung der Michael-Koch-Straße im Gegenverkehr ist die Variante 4 eine optimierte Variante 2, die auch am Besten mit der Buslinienführung vereinbar ist.



Verkehrsrelationen Vergleich Variante 4 mit Variante 1

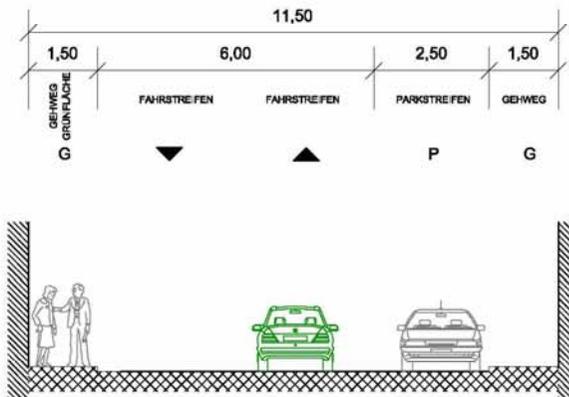
SIEDLUNGSVERKEHR EINBAHNSYSTEM VERGLEICH VAR. 4 VAR 1		nach	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	EZ 1	EZ 2	EZ 3	EZ 4	EZ 5	EZ 6	EZ 7	EZ 8	EZ 9	EZ 10	EZ 11	EZ 12	EZ 13	EZ 14	EZ 15	EZ 16	EZ 17	EZ 18	EZ 19	
			Bad Sauerbrunn (L219)	Wr. Neustadt S4	Eisenstadt S31	Eisenstadt B50	Eisenstadt L267 Walbersd.	Oberpullendorf/ Marz B50	Oberpullendorf S31	Forchtenstein L223	A. Schärf-Str.	Hinterg.	Wr. Straße	Hirtengasse	Feldgasse	Hotterweg	M. Koch Str. Stadion	Mühlgasse	Schubertstr.	Hauptstraße innen	Hauptstraße außen	Hochstraße	Forchtenauerstr.	Pielg./ Bergstraße	J.N.Berger Straße	M. Koch-Str. (Wr.Str.-Feldg.)	Wedekindgasse	Bahnstraße	Felixstraße	
VON																														
Z1	Bad Sauerbrunn (L219)		0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	-1	1	0	0	1	-1	0	0	0	0	0	0	-2
Z2	Wr. Neustadt S4		0		0	0	0	0	0	0	0	-1	0	1	-1	0	0	-1	0	0	0	2	0	1	0	0	2	2	2	7
Z3	Eisenstadt S31		0	0		0	0	0	0	0	0	-1	0	1	-1	0	0	-1	0	0	0	2	-1	1	1	0	2	2	2	7
Z4	Eisenstadt B50		0	0	0		0	0	1	1	0	-1	0	1	-1	0	0	-1	0	0	0	2	0	1	1	0	2	2	2	10
Z5	Eisenstadt L267 Walbersd.		0	0	0	0		0	1	1	0	-1	0	1	-1	0	0	-1	0	0	0	2	0	1	1	0	2	2	2	10
Z6	Oberpullendorf/ Marz B50		1	0	0	0	0		2	2	0	-1	1	-1	-1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	2	2	8
Z7	Oberpullendorf S31		0	0	0	0	0	0		0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	-1	-1	-1	-2
Z8	Forchtenstein L223		0	0	0	0	0	0	0		0	1	0	-1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	-3
EZ 1	A. Schärf-Str.		0	0	0	0	0	0	0	0		2	1	1	1	1	0	0	-1	0	0	-2	0	0	0	1	-1	-1	-1	1
EZ 2	Hinterg.		1	1	1	1	1	1	-1	-1	-2		2	2	1	1	1	-1	1	2	1	1	1	-1	-1	1	2	2	2	19
EZ 3	Wr. Straße		0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1		0	0	0	0	-1	1	0	0	2	-1	-1	0	0	0	0	0	-2
EZ 4	Hirtengasse		-1	0	0	0	0	1	-2	-2	-1	-2	-2		0	0	0	-1	2	1	1	2	-1	-1	-1	0	2	1	1	-3
EZ 5	Feldgasse		-1	0	0	0	0	2	0	0	1	-1	0	-1		0	0	1	0	0	0	2	0	1	2	0	2	2	2	12
EZ 6	Hotterweg		-1	0	0	0	0	0	0	0	1	-1	0	-1	0		0	-1	0	0	0	1	0	1	1	0	2	2	2	6
EZ 7	M. Koch Str. Stadion		0	0	0	0	0	1	0	0	1	-1	0	-2	0	0		1	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	6
EZ 8	Mühlgasse		1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1		-1	0	0	-1	0	0	1	1	1	1	1	14
EZ 9	Schubertstr.		0	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	0	0	0	0	0	1		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4
EZ 10	Hauptstraße innen		0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	0	-1	-1	0	0	1	0		1	2	2	1	0	0	0	0	0	11
EZ 11	Hauptstraße außen		0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	-1	0		1	0	0	0	0	0	0	0	-1
EZ 12	Hochstraße		-1	-1	-1	-1	-1	-1	2	2	0	1	0	-1	-1	-1	-1	1	1	1	2		2	1	-1	-1	-1	-1	-1	-2
EZ 13	Forchtenauerstr.		1	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	-1		1	0	0	0	-1	-1	1
EZ 14	Pielg./ Bergstraße		1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	4
EZ 15	J.N.Berger Straße		1	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	4
EZ 16	M. Koch-Str. (Wr.Str.-Feldg.)		0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	7
EZ 17	Wedekindgasse		0	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	1	-1	-2	0	0	-1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	2	2	7
EZ 18	Bahnstraße		1	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	1	-1	-1	0	0	1	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	8
EZ 19	Felixstraße		1	0	0	0	0	0	1	1	1	-1	1	-1	-1	0	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0	2	0	10
			4	0	0	0	0	4	10	10	4	-9	8	-2	-5	3	2	-3	10	8	8	24	0	7	7	3	14	21	13	
			Summe																											141

Skala: 2 wesentlich besser
 1 besser
 0 gleich
 -1 schlechter
 -2 wesentlich schlechter



MATTERSBURG QUERSCHNITTSGESTALTUNG HINTERGASSE GESTALTUNG 1.1

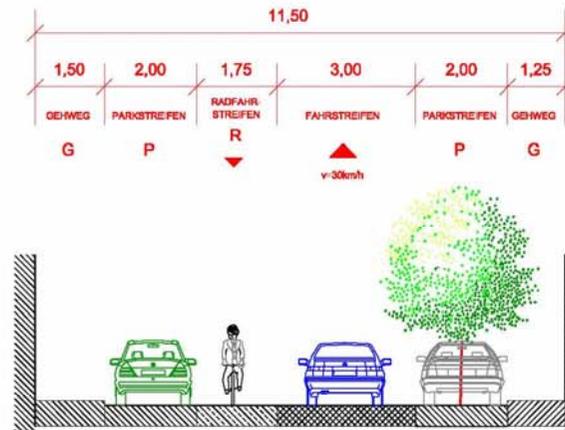
Hintergasse Bestand



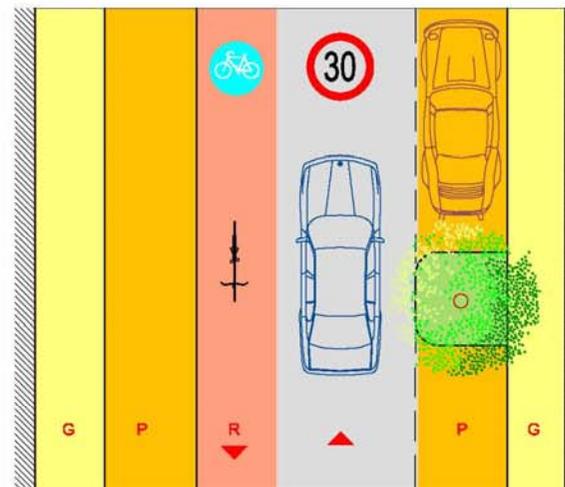
Blumengasse - Haydngasse



Hintergasse Umgestaltung Parkplätze mit Radfahrstreifen



Einbahn ausgenommen
Radfahrer mit zwei
Parkstreifen.
Mehrzweckstreifen gegen die
Einbahn.
Radfahrer in Richtung Einbahn
auf Fahrbahn



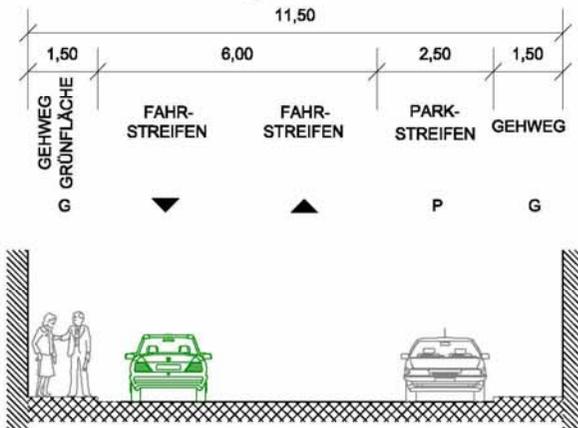
Plannummer
2750que01b

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG QUERSCHNITTSGESTALTUNG HINTERGASSE GESTALTUNG 1.2

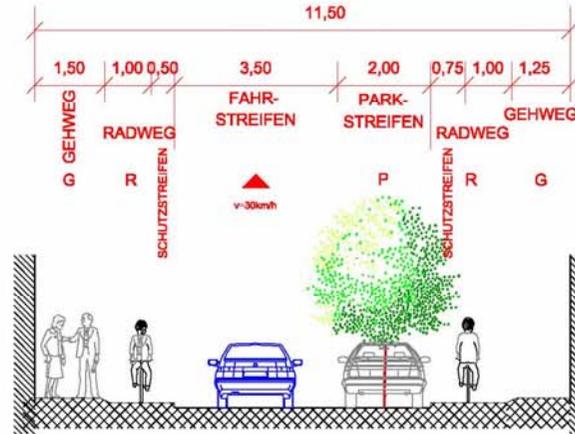
Hintergasse Bestand



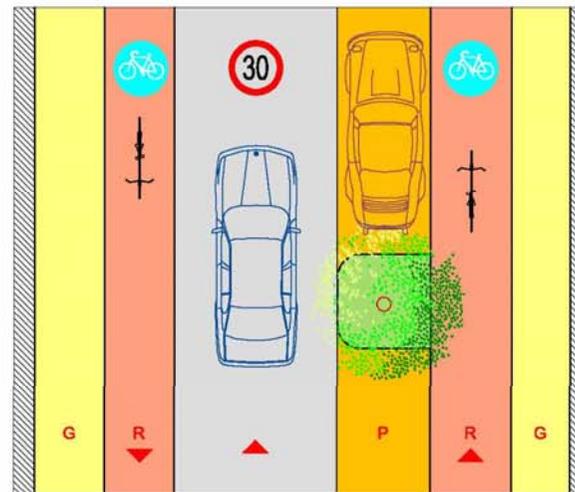
Blumengasse - Haydngasse



Hintergasse Umgestaltung
Radwege



Einbahn mit einem Parkstreifen.
Radfahrer in beiden Richtungen
auf eigenen Radwegen.



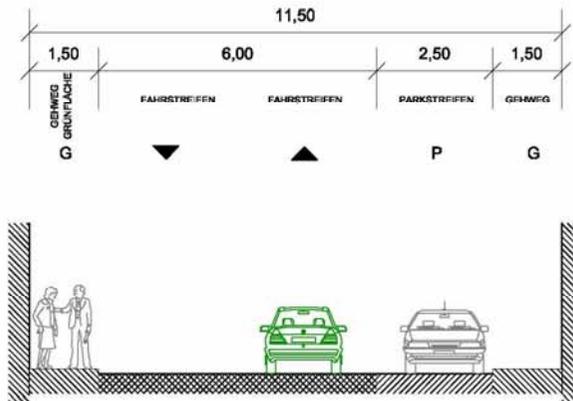
Plannummer
2750que01a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



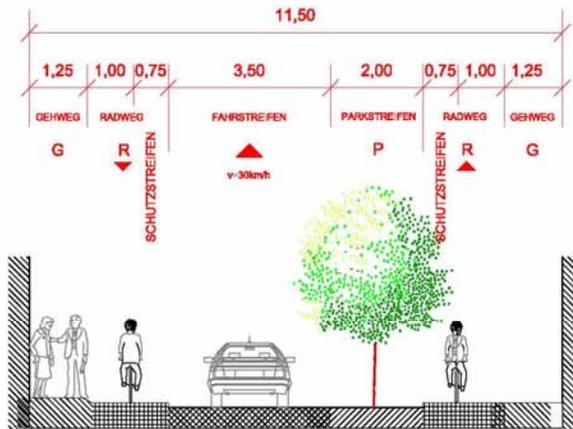
MATTERSBURG QUERSCHNITTSGESTALTUNG HINTERGASSE GESTALTUNG 1.3

Hintergasse Bestand

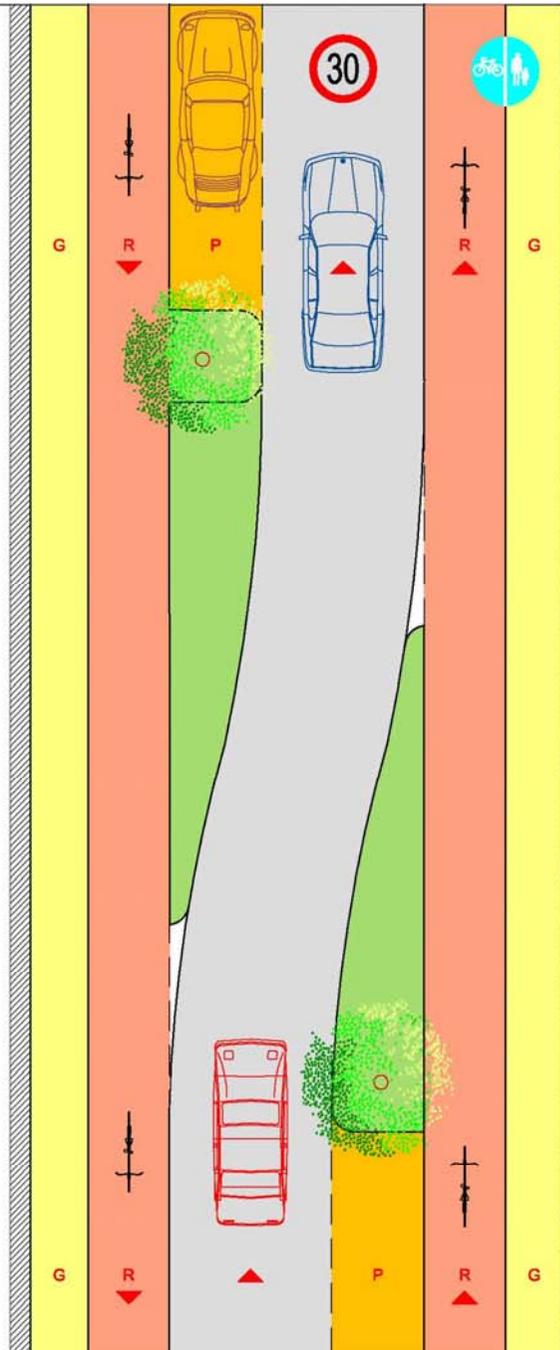


Blumengasse - Haydngasse

Hintergasse Umgestaltung
Variante Radwege



Plannummer
2750que01a



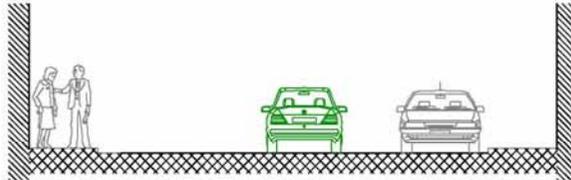
Einbahn mit einem
Parkstreifen.
Radfahrer in beiden
Richtungen auf eigenen
Radwegen.
Fahrbahnverschwenk zur
Temporeduzierung oder
zufolge Einfahrten
möglich.

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG QUERSCHNITTSGESTALTUNG HINTERGASSE GESTALTUNG 1.4

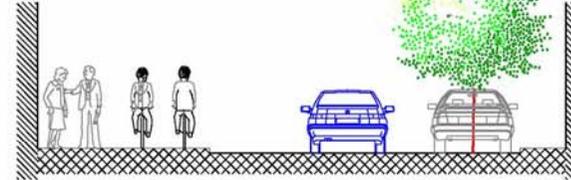
Hintergasse Bestand



Haydngasse Richtung Gartengasse



Hintergasse Umgestaltung kombinierter Geh- Radweg

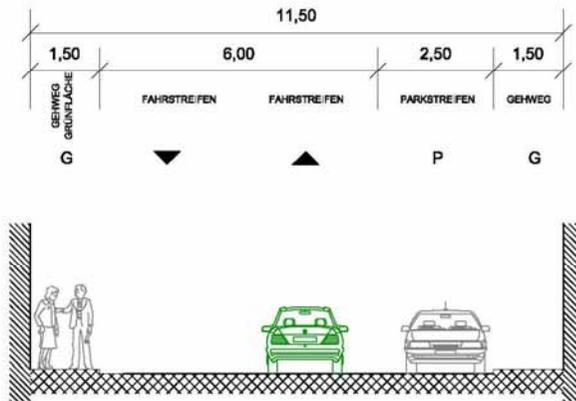


Einbahn mit einem
Parkstreifen.
Kombinierter Geh- und
Radweg.



**MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HINTERGASSE
GESTALTUNG 1.5**

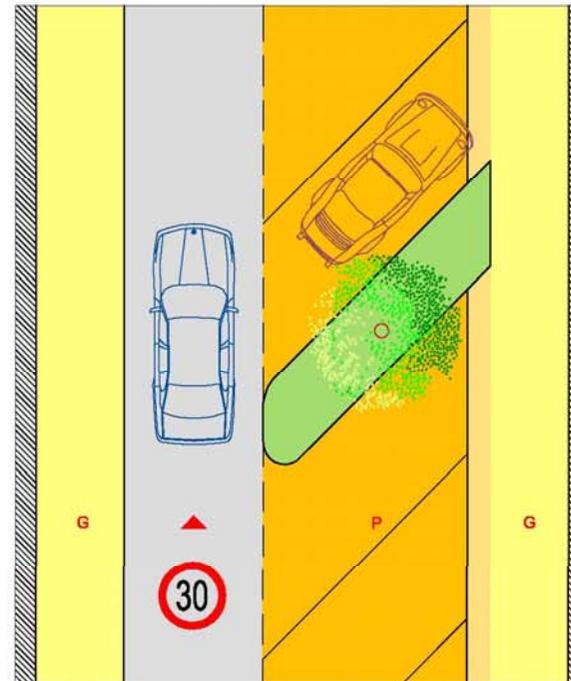
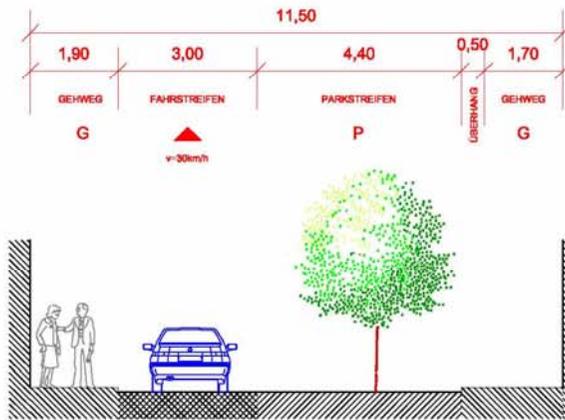
Hintergasse Bestand



Blumengasse - Haydngasse



**Hintergasse Umgestaltung
Schrägparkplätze 45°**



Einbahn mit Schrägparkplätzen ohne Radweg.

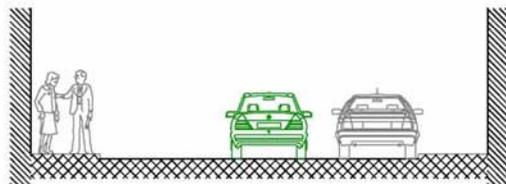
Plannummer
2750que01a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG QUERSCHNITTSGESTALTUNG HAUPTSTRASSE GESTALTUNG 2.1

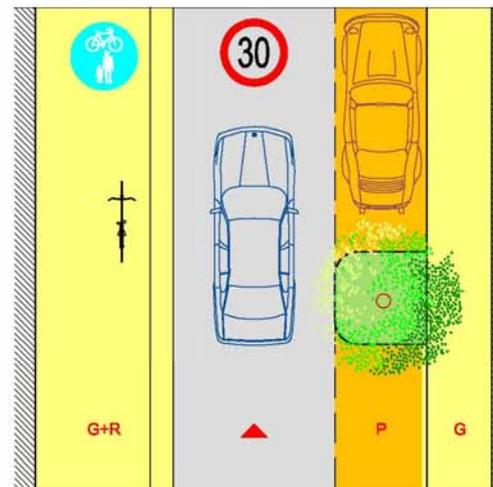
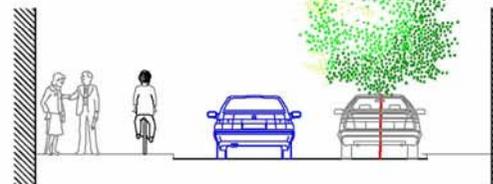
Hauptstraße Bestand



Bachgasse - Parkstraße



Hauptstraße Umgestaltung
komb. Geh- Radweg



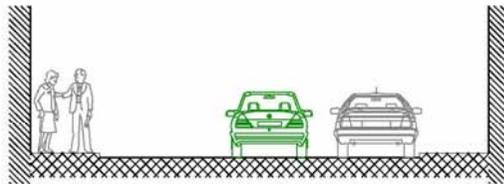
Plannummer
2750que02a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HAUPTSTRASSE
GESTALTUNG 2.2

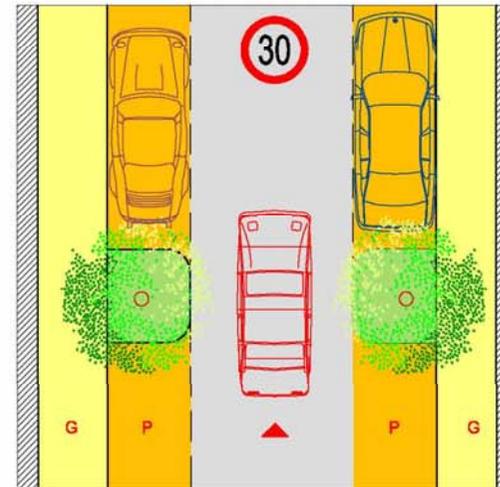
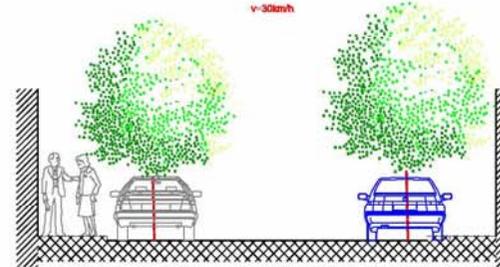
Hauptstraße Bestand



Bachgasse - Parkstraße



Hauptstraße Umgestaltung
 Parkplätze



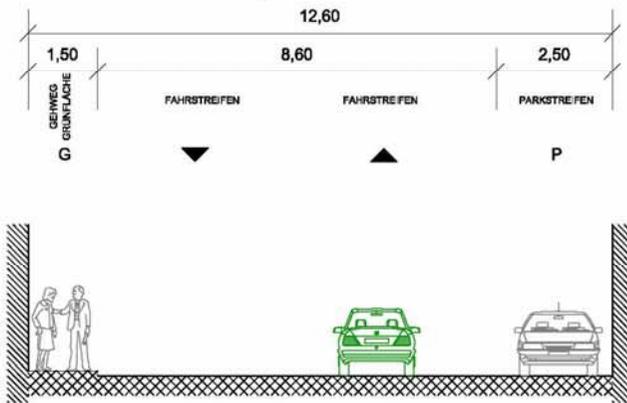
Plannummer
 2750que02a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HIRTENGASSE
GESTALTUNG 3.1

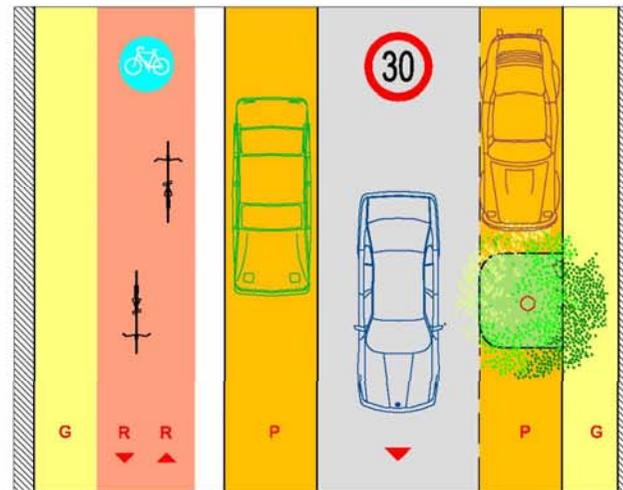
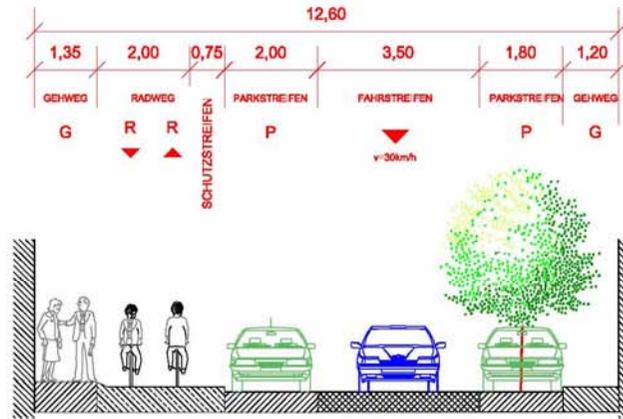
Hirtengasse Bestand



Siedlungsgasse - Marktasse



Hirtengasse Umgestaltung
Parkplätze
mit Radfahrstreifen



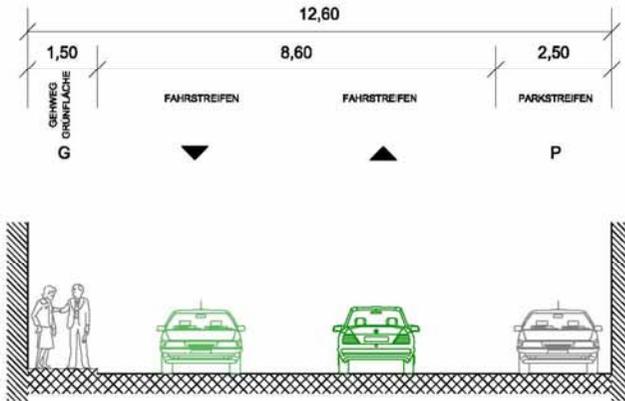
Plannummer
 2750que06b

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



**MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HIRTENGASSE
GESTALTUNG 3.2**

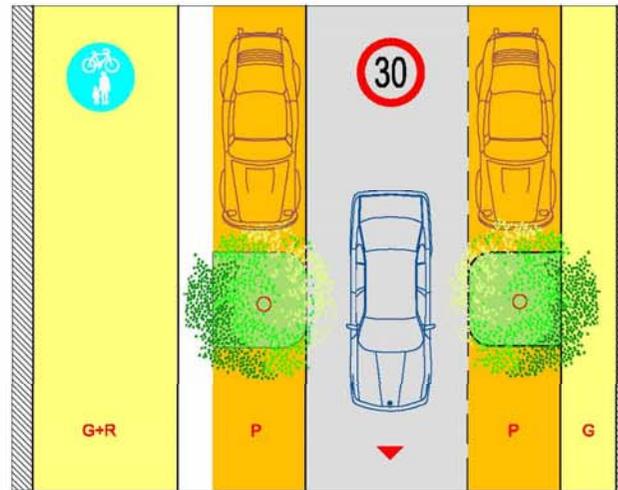
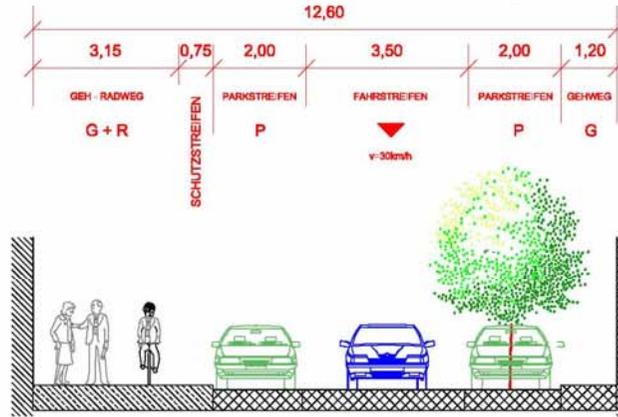
Hirtengasse Bestand



Siedlungsgasse - Marktasse



Hirtengasse Umgestaltung
Parkplätze und
kombinierter Geh- Radweg



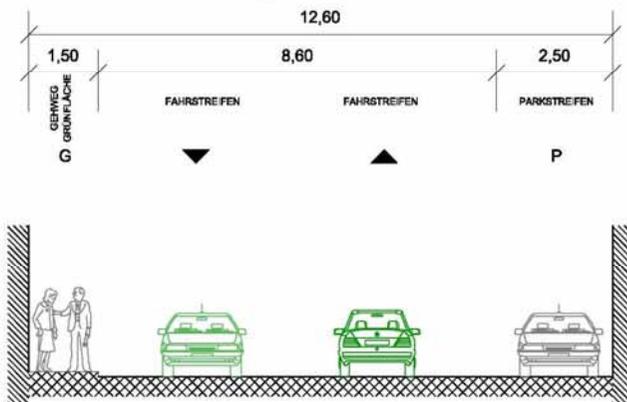
Plannummer
2750que06b

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



**MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HIRTENGASSE
GESTALTUNG 3.3**

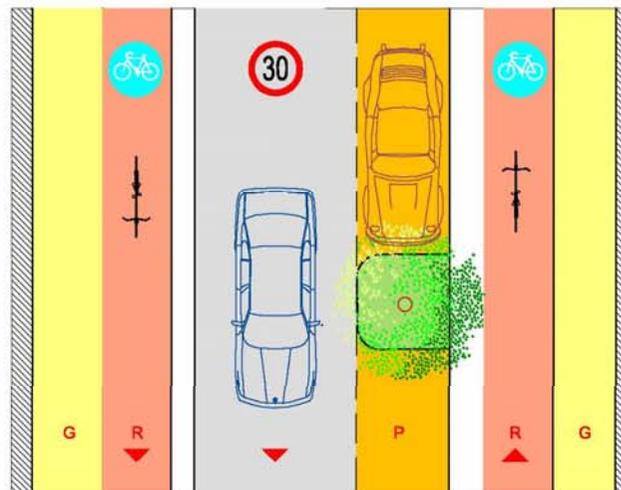
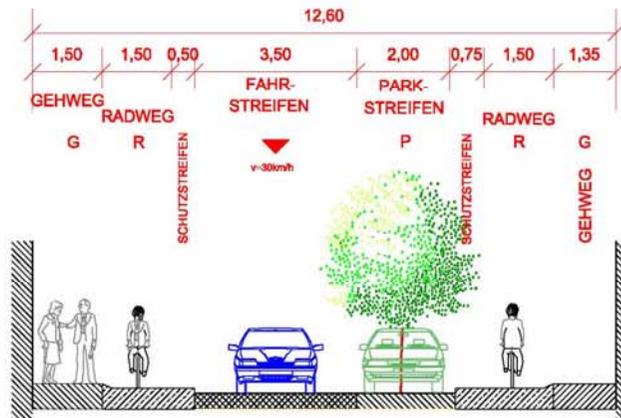
Hirtengasse Bestand



Siedlungsgasse - Marktasse



Hirtengasse Umgestaltung
getrennte Richtungsradwege



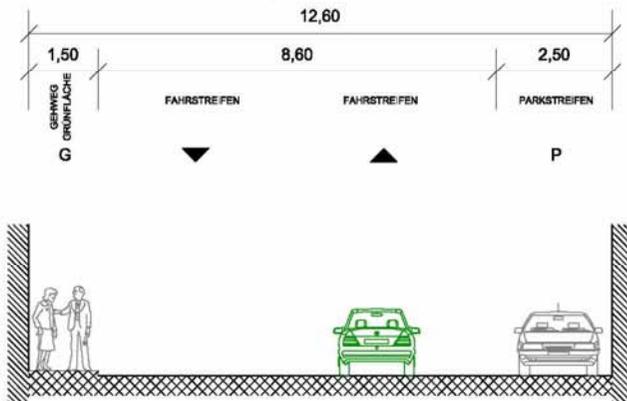
Plannummer
2750que06a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



**MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HIRTENGASSE
GESTALTUNG 3.4**

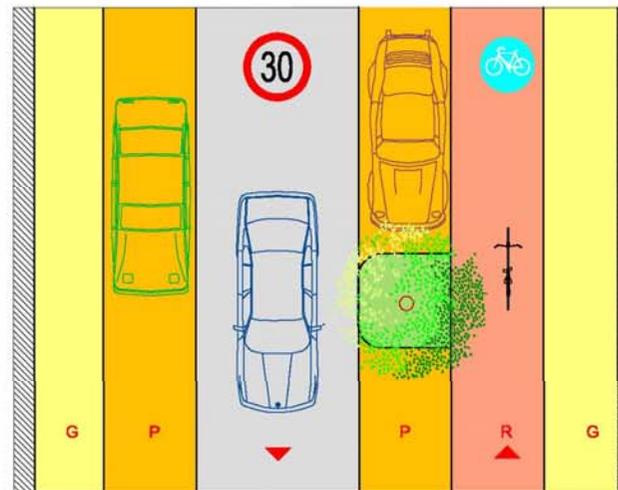
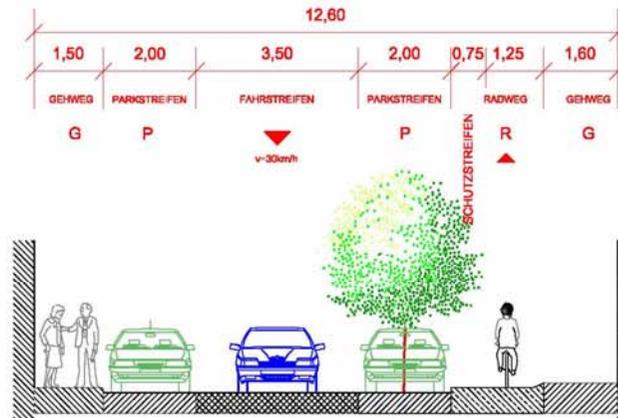
Hirtengasse Bestand



Siedlungsgasse - Marktasse



**Hirtengasse Umgestaltung
Parkplätze
mit Radfahrstreifen**



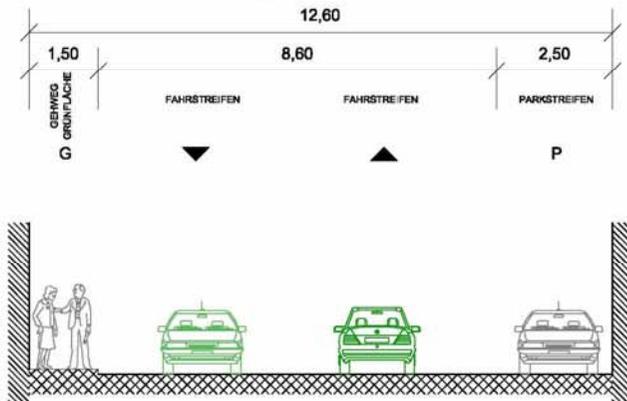
Plannummer
2750que06a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HIRTENGASSE
GESTALTUNG 3.5

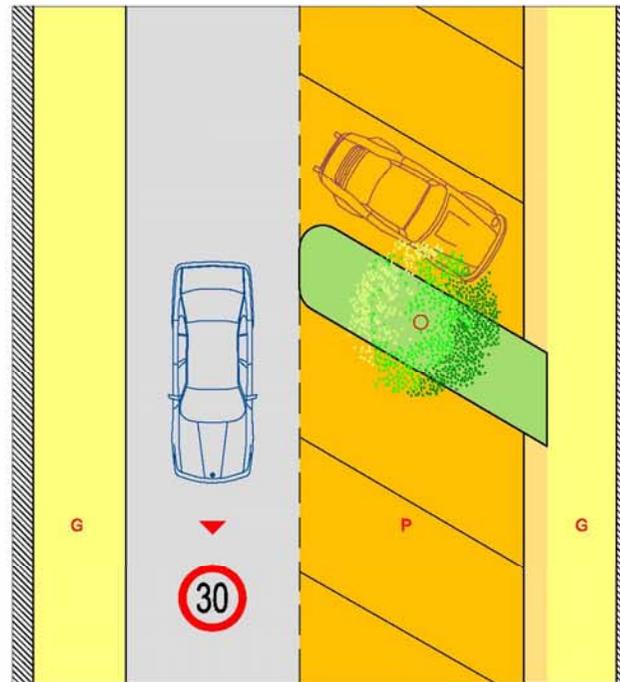
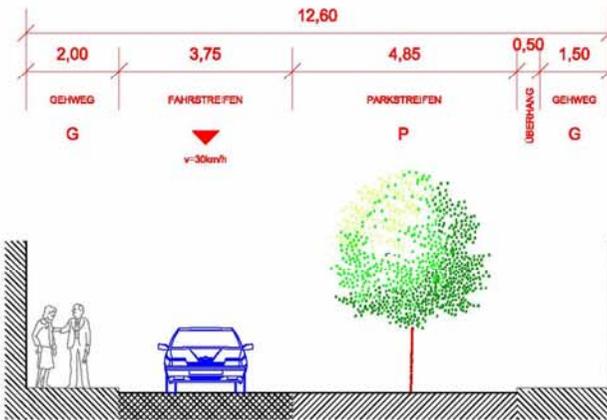
Hirtengasse Bestand



Siedlungsgasse - Marktasse



Hirtengasse Umgestaltung
Schrägparkplätze 60°



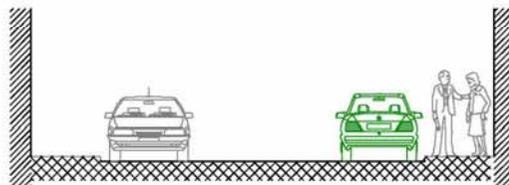
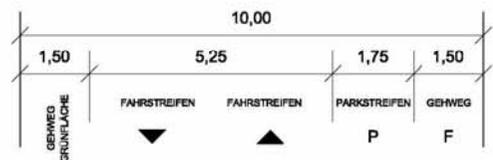
Plannummer
2750que06a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HOCHSTRASSE
GESTALTUNG 4.1

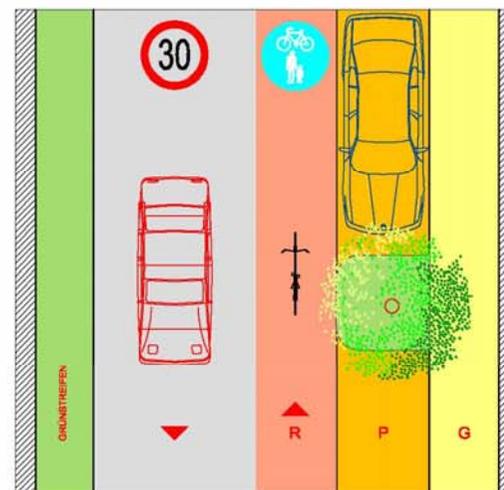
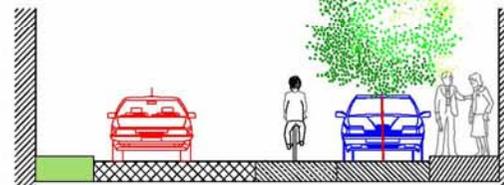
Hochstraße Bestand



Donnerweg - Johann-Strauß-Gasse



Hochstraße Umgestaltung
 Variante mit Radfahrstreifen



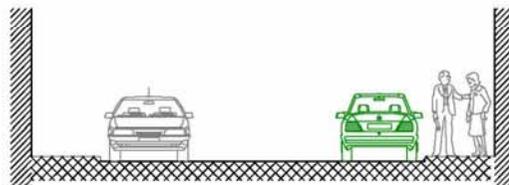
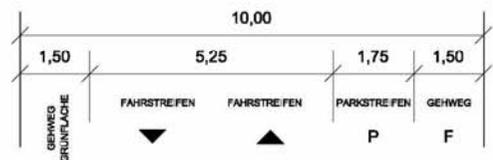
Plannummer
 2750que03a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HOCHSTRASSE
GESTALTUNG 4.2

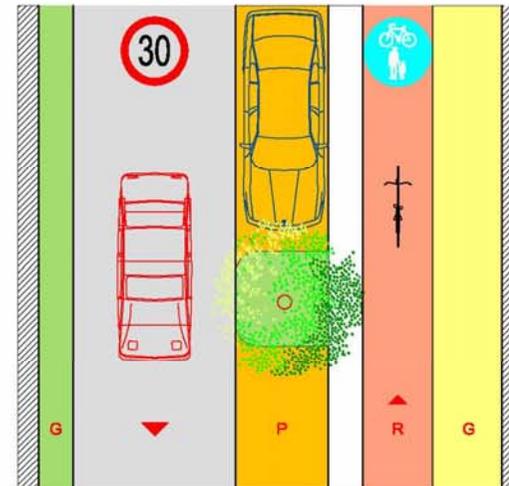
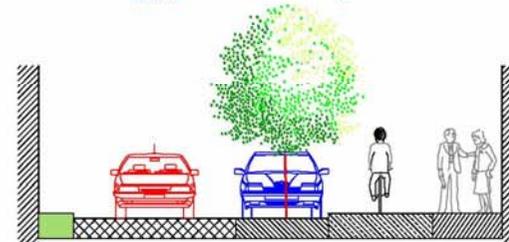
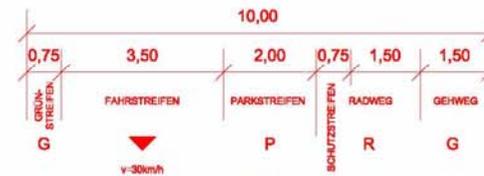
Hochstraße Bestand



Donnerweg - Johann-Strauß-Gasse



Hochstraße Umgestaltung
 Variante mit Radweg



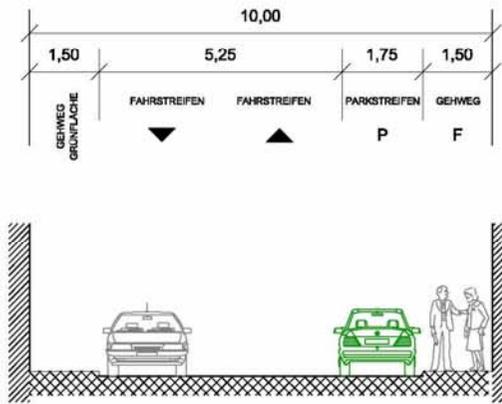
Plannummer
 2750que03a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG
QUERSCHNITTSGESTALTUNG
HOCHSTRASSE
GESTALTUNG 4.3

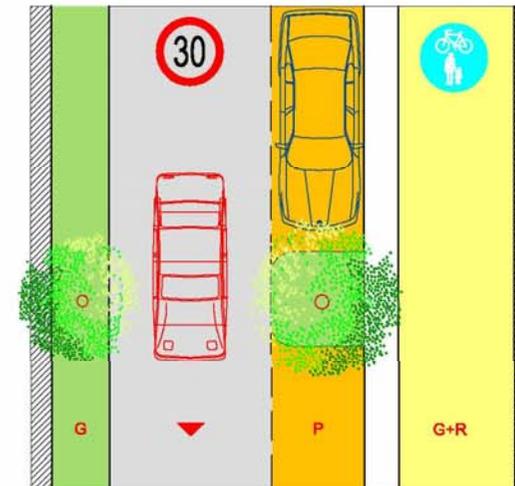
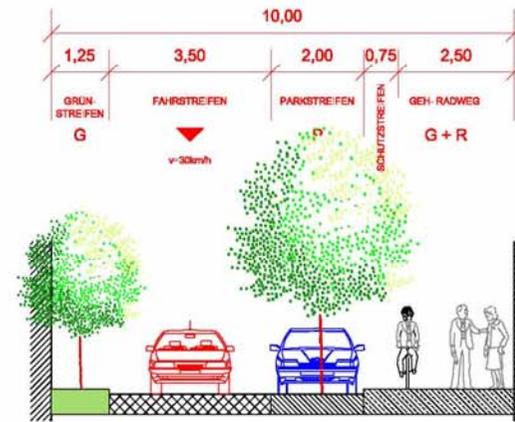
Hochstraße Bestand



Donnerweg - Johann-Strauß-Gasse



Hochstraße Umgestaltung
 komb. Geh- Radweg

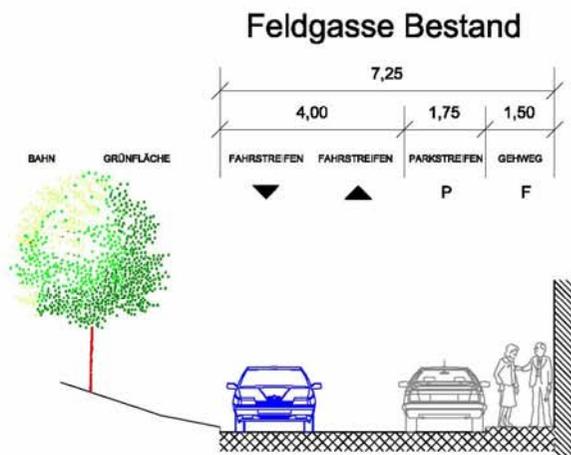


Plannummer
 2750que03a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



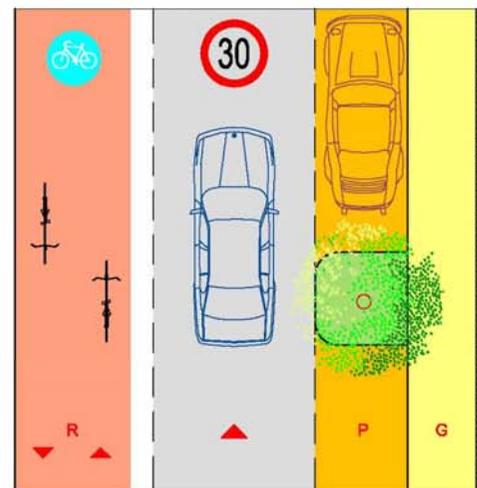
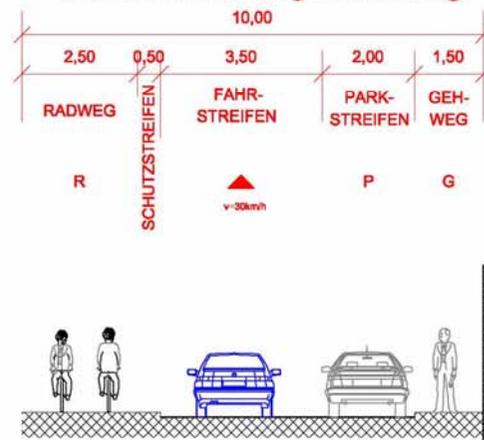
MATTERSBURG QUERSCHNITTSGESTALTUNG FELDGASSE GESTALTUNG 5.1



Hirtengasse - M. Koch-Straße



Feldgasse Umgestaltung Variante einseitiger Radweg



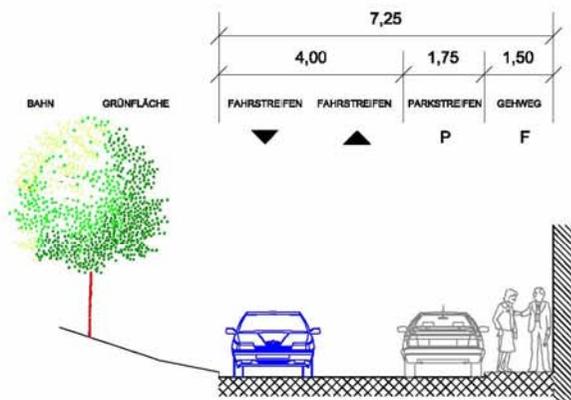
Plannummer
2750que05b

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



MATTERSBURG QUERSCHNITTSGESTALTUNG FELDGASSE GESTALTUNG 5.2

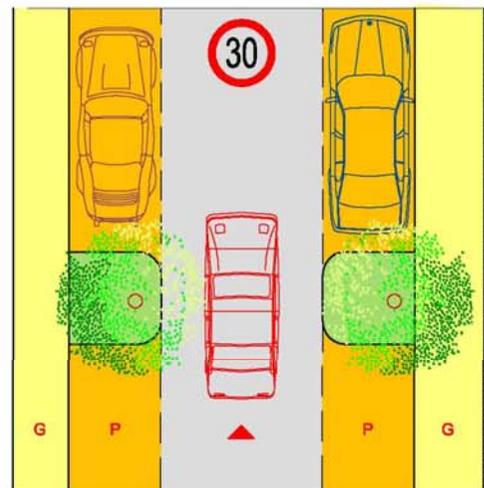
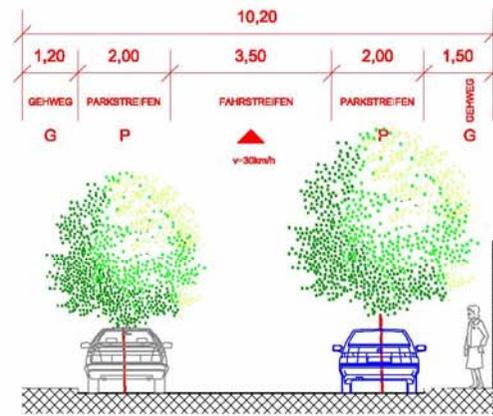
Feldgasse Bestand



Hirtengasse - M. Koch-Straße



Feldgasse Umgestaltung
Variante Parkplätze



Plannummer
2750que05b

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



7. Einzelmaßnahmen für Straßenabschnitte

Einzelmaßnahmen

Im Anschluss an die Varianten von Einbahnsystemen des vorangegangenen Kapitels werden Straßenabschnitte einzeln einer Maßnahmenbewertung unterzogen, um eine schrittweise Umsetzung zu ermöglichen. Bei Wahl eines Einbahnsystems als zukünftiges Zielsystem kann über dazu passende Einzelmaßnahmen eine Prioritätenreihung über die Bewertung erstellt werden. Dies ermöglicht eine Setzung von Maßnahmen nach Tiefe, Budget und Zeitplan der Stadtgemeinde.

Ein setzen von Einzelmaßnahmen ermöglicht eine behutsame Einführung von Änderungen mit Beobachtung der Auswirkungen (Soll-Ist-Vergleich).

Mit dieser schrittweisen Annäherung über Einzelmaßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen ist zu beachten, dass diese einer Bewertung zugeführt werden müssen.

Eine Bewertung wurde in diesem Kapitel durch das Ingenieurbüro Neukirchen vorgenommen.

Hier wäre anzudenken, dass eine Bewertung mit den Gremien der Stadtgemeinde durchgeführt wird. Weiters wäre es möglich, eine Bewertung in größerem Rahmen durchzuführen (Bürgerbeteiligung). Eine detaillierte Bewertung ist jedenfalls in der nächsten Planungsphase durchzuführen.

Hinsichtlich Erreichbarkeiten wäre bei Einsatz von Maßnahmenkombinationen für die jeweilige Kombination (Variante) noch ein Vergleich mit Variante 1 für eine vergleichende Beurteilung erforderlich.

Die Bewertung erfolgt über mehrere Kriterien, die in nachstehender Tabelle ersichtlich sind.

Für die einzelnen Kriterien wurde eine Wichtigkeit vom Ingenieurbüro Neukirchen festgelegt, wobei hier für einzelne Kriterien der Wert 2 vergeben wurde.

KRITERIUM		Wichtigkeit
1	Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr	1
2	Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr	1
3	Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr	1
4	Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr	1
5	Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr	1
6	Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums mit PKW	2
7	Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums ohne PKW	2
8	Entlastung des innerörtlichen Bereichs (Zentrum)	2
9	Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme	1
10	Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz	1

Die Bewertung der einzelnen Kriterien erfolgt mit Punkten von +5 bis -5.

Die Bewertung erfolgt durch die Multiplikation der jeweiligen Beurteilungspunkte mit der jeweiligen Wichtigkeit.

Nachstehend wurden einzelne Maßnahmen für sich beurteilt.



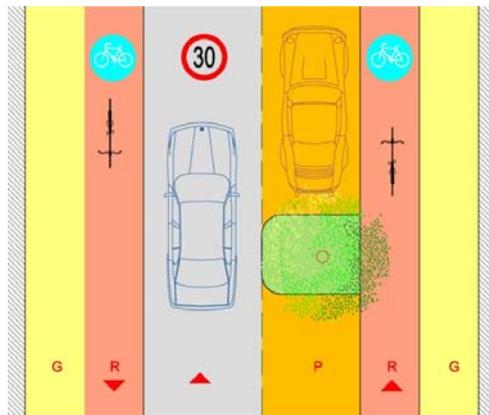
7. Einzelmaßnahme M01 Hirtengasse

Beschreibung: Die Hirtengasse wird als Einbahn Richtung Feldgasse mit baulich getrenntem Radweg geführt (Var. 4).

Anmerkung: Bis zur Zu- und Abfahrt Stadtteil Zentrum wird die Hirtengasse im Gegenverkehr befahren.

Entwicklungsgebiet kann von beiden Seiten aufgeschlossen werden. Anbindung über Wr. Straße, Hirtengasse und L223 gegeben.

Richtung Westen vor J. Meidl-Weg



Baulich getrennter Radweg

MASSNAHMEN		Wichtung	Punkte	Bewertung
Einbahn und Radweg in der Hirtengasse				
1	Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr	1	2	2
2	Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr	1	-3	-3
3	Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr	1	4	4
4	Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr	1	2	2
5	Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr	1	1	1
6	Sicherstellung der Erreichbarkeit desZentrums mit PKW	2	-2	-4
7	Sicherstellung der Erreichbarkeit desZentrums ohne PKW	2	4	8
8	Entlastung des innerörtlichen Bereichs (Zentrum)	2	-1	-2
9	Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme	1	3	3
10	Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz	1	-2	-2
Summe				9



7. Einzelmaßnahme M01 Hirtengasse

Beschreibung der Bewertungen:

- ❑ Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr: Die Erreichbarkeit wird zufolge der Einbahnführung geringfügig verschlechtert. Im Gegensatz dazu wird die Verkehrsstärke geringer und der Verkehrsfluss wird verbessert.
- ❑ Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr: Aufgrund der Einbahn muss die Führung der Buslinie 3 umgestaltet werden.
- ❑ Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr: Zufolge größeren Platzbedarfes ist eine getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr möglich (sicherer, schneller, bequemer, etc.)
- ❑ Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr: Verbesserung für den Fußgängerverkehr, da der Kfz-Verkehr nur in eine Richtung geführt wird und die Querungslänge deutlich kürzer ist. Demgegenüber sind die Radfahrwege neu neben den Gehsteigen vorgesehen. Dies kann zu Konfliktsituationen Rad-Fußgänger führen.
- ❑ Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr: Keine Änderung gegenüber dem Bestand.
- ❑ Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums mit PKW: Aufgrund der Einbahnführung ist die Erreichbarkeit für einen Teil der Bewohner nur mit geringfügigen Umwegen möglich.
- ❑ Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums ohne PKW: Mit dem Rad ist die Erreichbarkeit zufolge der Umgestaltung wesentlich verbessert.
- ❑ Entlastung des innerörtlichen Bereichs (Zentrum): keine bis geringfügige zusätzliche Belastung des Zentrums, Führung des Verkehrs zur Wr. Straße statt über Hirtengasse über Zentrum
- ❑ Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme: in der Hirtengasse kommt es aufgrund des Einbahnverkehrs (kein Gegenverkehr), der Geschwindigkeitsreduktion und der Umgestaltung zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ❑ Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz: In der Feldgasse wird es zu einer Verkehrsverringerng kommen. Dies ist zufolge der geringen Straßenbreite der Feldgasse als positiv zu bewerten. In der M. Koch-Straße wird es demgegenüber aber zu einer Mehrbelastung kommen, wenn im Zentrum keine zusätzlichen Maßnahmen zur Verkehrsverringerng gesetzt werden.



7. Einzelmaßnahme M02 Hauptstraße

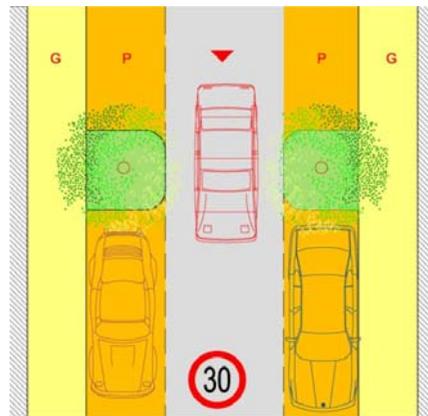
Beschreibung: Die Hauptstraße wird als Einbahn zwischen Parkgasse und Kremsergasse Richtung Zentrum geführt.

Anmerkung: Umgestaltung als Einbahn mit Parkplätzen (zentrumstern).

Richtung
Parkstraße



beidseitig Parkplätze



MASSNAHMEN		Wichtung	Punkte	Bewertung
Einbahn zwischen Parkstraße und Kremsergasse				
1	Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr	1	2	2
2	Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr	1	0	0
3	Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr	1	0	0
4	Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr	1	3	3
5	Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr	1	4	4
6	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit PKW	2	-2	-4
7	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt ohne PKW	2	2	4
8	Entlastung des innerörtlichen Bereichs	2	1	2
9	Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme	1	4	4
10	Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz	1	2	2
		Summe		17

7. Einzelmaßnahme M02 Hauptstraße

Beschreibung der Bewertungen:

- Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr: Die Erreichbarkeit wird zufolge der Einbahnführung geringfügig verschlechtert. Im Gegensatz dazu wird die Verkehrsstärke geringer und der Verkehrsfluss wird verbessert.
 - Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr: Es ist keine Buslinie betroffen.
 - Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr: Es sind keine eigenen Radverkehrsanlagen vorgesehen. Dies führt zu einer geringfügigen Verschlechterung für die Richtung gegen die Einbahn. Da aber entlang der Wulka eine Radverbindung vorgesehen ist, wird dieser Nachteil aufgehoben.
 - Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr: Verbesserung für den Fußgängerverkehr, da der Kfz-Verkehr nur in eine Richtung geführt wird und die Querungslänge deutlich kürzer ist. Durch vermehrte Querungshilfen im Bereich der Parkstreifen wird dies zusätzlich verbessert.
 - Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr: Wesentliche Verbesserung durch ein größeres Angebot an Parkplätzen beidseitig der Fahrbahn. Eine geringe Einschränkung ergibt sich zufolge der geringeren Breiten für die Parkstreifen.
 - Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums mit PKW: Aufgrund der Einbahnführung ist die Erreichbarkeit für einen Teil der Bewohner nur mit geringfügigen Umwegen möglich.
- Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums ohne PKW: Zufolge der Umgestaltung wird die Erreichbarkeit des Zentrums ohne Auto durch den Einbahnverkehr geringfügig verbessert.
 - Entlastung des innerörtlichen Bereichs (Zentrum): geringfügige Entlastung des Zentrums (Martinsplatz), da Verkehr über F. Schubert-Straße Richtung Gartengasse geführt wird.
 - Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme: in der Hauptstraße kommt es aufgrund des Einbahnverkehrs (kein Gegenverkehr), der Geschwindigkeitsreduktion und der Umgestaltung zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz: Am Martinsplatz wird es zu einer Verkehrsverringering kommen. Dies ist zufolge der Lage im Zentrum als positiv zu bewerten. In der F. Schubert-Straße wird es demgegenüber aber zu einer Mehrbelastung kommen.

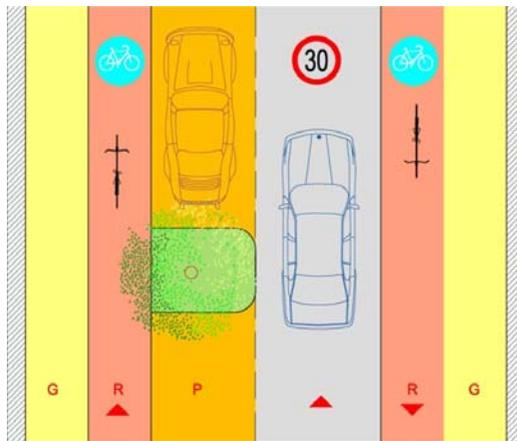


7. Einzelmaßnahme M03 Hintergasse

Beschreibung: Die Hintergasse wird als Einbahn Richtung Wr. Straße mit baulich getrenntem Radweg geführt (Var. 2 u. 3).

Anmerkung: Linienführung der Buslinie 2 muss adaptiert werden

Richtung
Parkstraße



Baulich getrennter
Radweg

MASSNAHMEN		Wichtung	Punkte	Bewertung
Einbahn und Radweg in der Hintergasse				
1	Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr	1	3	3
2	Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr	1	-2	-2
3	Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr	1	5	5
4	Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr	1	2	2
5	Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr	1	0	0
6	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit PKW	2	-2	-4
7	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt ohne PKW	2	4	8
8	Entlastung des innerörtlichen Bereichs	2	1	2
9	Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme	1	4	4
10	Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz	1	-2	-2
		Summe		16

7. Einzelmaßnahme M03 Hintergasse

Beschreibung der Bewertungen:

- ❑ Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr: Die Erreichbarkeit wird zufolge der Einbahnführung geringfügig verschlechtert. Im Gegensatz dazu wird die Verkehrsstärke geringer und der Verkehrsfluss wird verbessert.
 - ❑ Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr: Aufgrund der Einbahnführung muss die Führung Linie 2 geringfügig geändert werden.
 - ❑ Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr: Zuzufolge größeren Platzbedarfes ist eine getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr möglich (sicherer, schneller, bequemer, etc.)
 - ❑ Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr: Verbesserung für den Fußgängerverkehr, da der Kfz-Verkehr nur in eine Richtung geführt wird und die Querungslänge deutlich kürzer ist. Demgegenüber sind die neuen Radwege neben den Gehsteigen vorgesehen. Dies kann zu Konfliktsituationen Rad-Fußgänger führen.
 - ❑ Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr: Keine Änderung gegenüber dem Bestand.
 - ❑ Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums mit PKW: Aufgrund der Einbahnführung ist die Erreichbarkeit für einen Teil der Bewohner nur mit geringfügigen Umwegen möglich.
- ❑ Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums ohne PKW: Mit dem Rad ist die Erreichbarkeit zufolge der Umgestaltung wesentlich verbessert.
 - ❑ Entlastung des innerörtlichen Bereichs (Zentrum): kaum Änderung gegenüber den Bestand. Verkehr Richtung Gartengasse wird über F.-Schubert-Straße geführt.
 - ❑ Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme: in der Hintergasse kommt es aufgrund des Einbahnverkehrs (kein Gegenverkehr), der Geschwindigkeitsreduktion und der Umgestaltung zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - ❑ Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz: In den umliegenden Straßen, vor allem in der F. Schubert-Straße, wird es zu einer Mehrbelastung kommen.

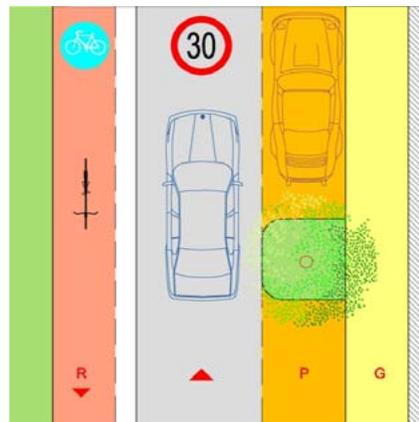


7. Einzelmaßnahme M04 Feldgasse

Beschreibung: Die Feldgasse wird als Einbahn Richtung M.-Koch-Straße geführt (Var. 2 und 3).

Anmerkung: mit baulich getrenntem Radweg bahnseitig Richtung bergauf (zur EK). Änderung nur mit Straßenverbreiterung Richtung Bahn möglich.

Richtung M.-Koch-Straße



Einseitig baulich Getrennter Radweg

MASSNAHMEN		Wichtung	Punkte	Bewertung
Einbahn und Radweg in der Hirtengasse				
1	Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr	1	3	3
2	Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr	1	0	0
3	Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr	1	4	4
4	Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr	1	0	0
5	Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr	1	0	0
6	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit PKW	2	2	4
7	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt ohne PKW	2	3	6
8	Entlastung des innerörtlichen Bereichs	2	-2	-4
9	Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme	1	3	3
10	Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz	1	-2	-2
		Summe		14

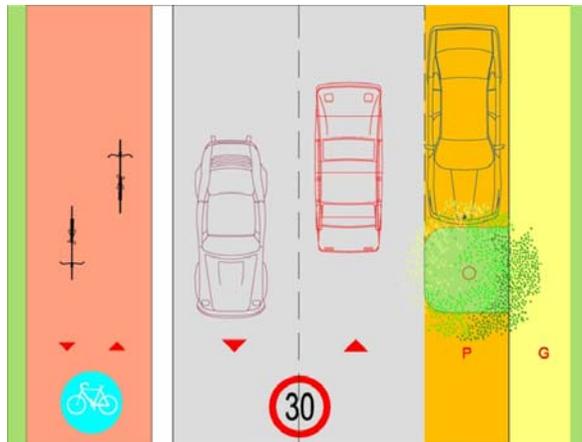


7. Einzelmaßnahme M05 Dr. A.-Schärf-Straße

Beschreibung: baulich getrennte Radwegführung Dr. Adolf-Schärf-Straße

Anmerkungen: Der Radweg kann auch richtungsgebunden beidseitig vorgesehen werden.

Bestand



Baulich getrennter Radweg

MASSNAHMEN		Wichtung	Punkte	Bewertung
Radweg in der Dr. A. Schärf-Straße				
1	Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr	1	0	0
2	Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr	1	0	0
3	Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr	1	5	5
4	Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr	1	0	0
5	Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr	1	-2	-2
6	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit PKW	2	0	0
7	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt ohne PKW	2	5	10
8	Entlastung des innerörtlichen Bereichs	2	2	4
9	Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme	1	5	5
10	Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz	1	2	2
		Summe		24

7. Einzelmaßnahme M06 Kurzgasse Walbersdorf

Beschreibung: Einbahnführung der Kurzgasse in Richtung Leonhardgasse

Anmerkungen: Fahrzeuge stehen derzeit abschnittsweise auf dem Gehsteig



Bestand Richtung Leonhardgasse



MASSNAHMEN		Wichtung	Punkte	Bewertung
Radweg in der Kurzgasse / Walbersdorf				
1	Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr	1	2	2
2	Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr	1	0	0
3	Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr	1	1	1
4	Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr	1	3	3
5	Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr	1	2	2
6	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit PKW	2	0	0
7	Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt ohne PKW	2	0	0
8	Entlastung des innerörtlichen Bereichs	2	0	0
9	Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme	1	3	3
10	Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz	1	-1	-1
		Summe		10

7. Einzelmaßnahme M06 Kurzgasse Walbersdorf

Beschreibung der Bewertungen:

- Nutzen der Maßnahme für den Kfz-Verkehr: Die Erreichbarkeit wird zufolge der Einbahnführung geringfügig verschlechtert. Im Gegensatz dazu wird die Verkehrsstärke geringer und der Verkehrsfluss wird verbessert.
 - Nutzen der Maßnahme für den Busverkehr:
Keine Buslinienführung.
 - Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr: Es sind keine eigenen Radverkehrsanlagen vorgesehen. Dies führt zu einer geringfügigen Verschlechterung für die Richtung gegen die Einbahn. Da aber der Umweg relativ gering ist, entstehen kaum Nachteile für den Radverkehr.
 - Nutzen der Maßnahme für den Fußverkehr: Verbesserung für den Fußgängerverkehr, da der Kfz-Verkehr nur in eine Richtung geführt wird. Kein Parken der Fahrzeuge auf dem Gehsteig!
 - Nutzen der Maßnahme für den ruhenden Verkehr: Keine Änderung gegenüber dem Bestand.
 - Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums mit PKW:
Einbahnführung führt zu einer geringfügigen Verschlechterung für die Richtung gegen die Einbahn. Zuzufolge der relativ großen Entfernung nicht relevant.
- Sicherstellung der Erreichbarkeit des Zentrums ohne PKW
Einbahnführung führt zu einer geringfügigen Verschlechterung für die Richtung gegen die Einbahn. Zuzufolge der relativ großen Entfernung nicht relevant.
 - Entlastung des innerörtlichen Bereichs (Zentrum):
Zuzufolge der relativ großen Entfernung nicht relevant.
 - Objektiver Verkehrssicherheit am Ort der Maßnahme: in der Kurzgasse kommt es aufgrund des Einbahnverkehrs (kein Gegenverkehr) zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Nutzen der Maßnahme für umliegendes Straßennetz: In den umliegenden Straßen, vor allem in der Leonhardgasse und Triftgasse wird es zu einer geringfügigen Mehrbelastung kommen.



7. Einzelmaßnahmen Zusammenstellung

Einzelmaßnahmen für Straßenabschnitte				
Maßnahme	Bezeichnung	Beschreibung	Wertung	
			Konzept	Reihung
M01	Hirtengasse	Einbahn Ri. Feldgasse mit baulich getrennten Radwegen	9	6
M02	Hauptstraße	Einbahn zwischen Parkgasse und Kremserg. Ri. Zentrum, PP	18	2
M03	Hintergasse	Einbahn Ri. Wiener Str. mit baulich getrenntem Radweg	16	3
M04	Feldgasse	Einbahn Richtung Michael-Kochstr. Radweg bergauf Ri. EK	14	4
M05	Dr. Adolf-Schärf-Straße	Baulich getrennte Radwegführung	24	1
M06	Kurzgasse Walbersdorf	Einbahnführung Richtung Leonhardgasse	10	5



8. Konzept für den Radverkehr

Radwege zu neuen Siedlungsgebieten

- ❑ **Siedlungserweiterung Hotterweg:**
Führung der Radroute über Hotterweg bzw. „Am Bahndamm“ über die Michael-Koch-Straße zum Radweg entlang der Wulka (Zentrum). Eine Variante stellt die Führung der Radroute vom Hotterweg über die Rosengasse zur Wulka dar.
- ❑ **Siedlungserweiterung Theodor-Körner-Straße:**
Führung der Radroute bzw. des Radweges über A. Schärf-Gasse bzw. parallel zur Wiener Straße Richtung Radweg entlang der Wulka (Zentrum)
- ❑ **Siedlungserweiterung Bergstraße:**
Führung der Radroute über z.B. Johann-Strauß-Gasse zur Hochstraße Richtung Zentrum / Schulen.

Radrouten zu anderen Zentren

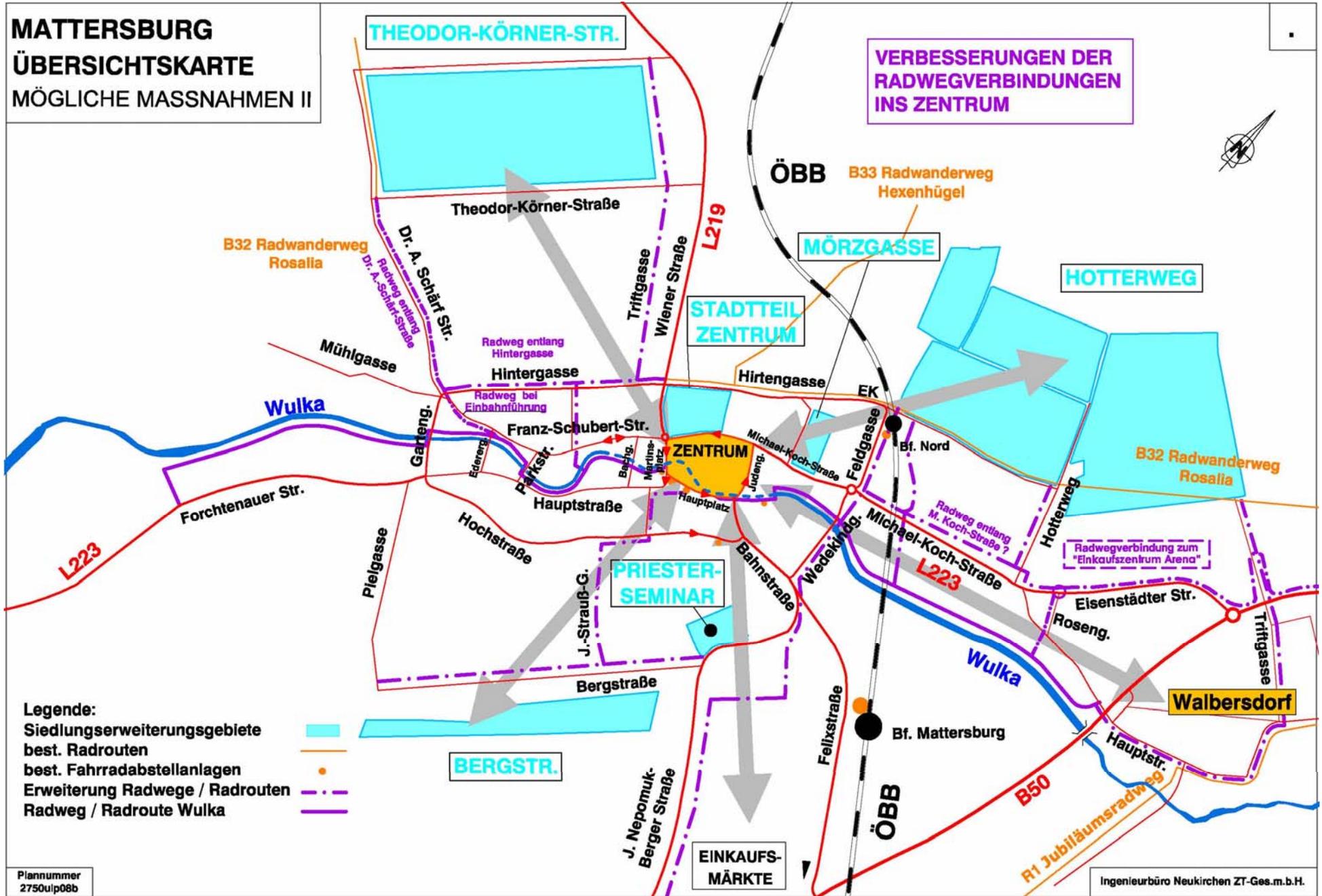
- ❑ **Radweg Arena:**
Anbindung des Einkaufszentrums / Freizeitentrums Arena über eine neuen Radroute vom Zentrum von Mattersburg. Parallel zur Eisenstädter Straße ab ca. Rosengasse bis zur Arena
- ❑ **Radweg Wulka:**
Führung einer Radroute parallel zur Wulka aus Richtung Forchtenstein bis zur B50 – Anbindung Walbersdorf.
- ❑ **Radroute Einkaufsmärkte B50/L219:**
Führung einer Radroute parallel zur Bahn, aus Richtung Forchtenstein bis zur B50 – Anbindung Walbersdorf.

Neue Radabstellplätze

- ❑ **Radabstellplätze im Zentrumsbereich:**
Schaffung zusätzliche Fahrradabstellplätze im Zentrumsbereich (Einkauf – Schulen) je nach Bedarf.



MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
MÖGLICHE MASSNAHMEN II



8. Konzept für den Radverkehr

Radweg / -route entlang der Wulka

Einteilung in Abschnitte:

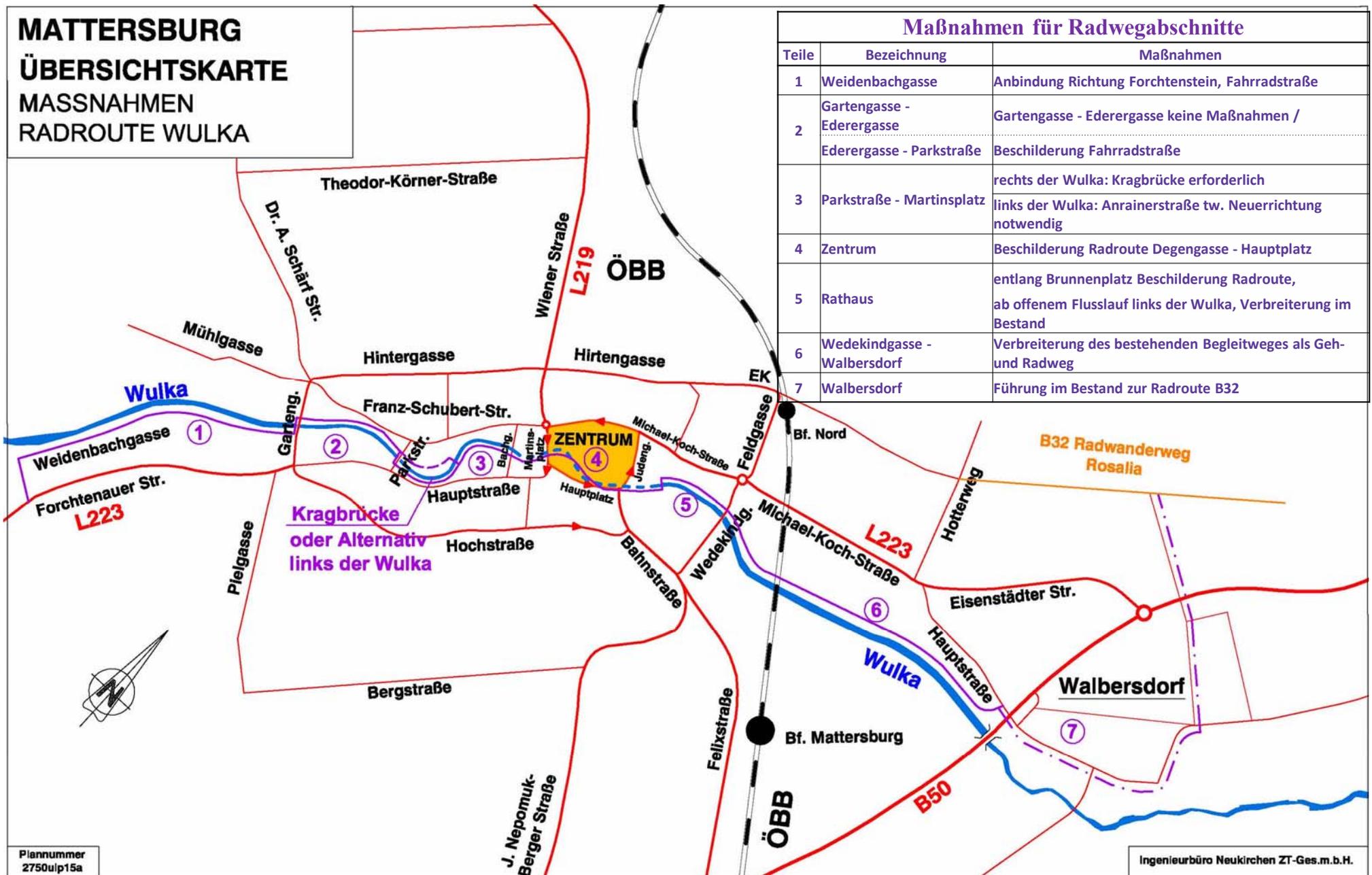
- Abschnitt 1: Weidenbachgasse
- Abschnitt 2: Gartengasse – Parkstraße
- Abschnitt 3: Parkstraße – Bachgasse – Martinsplatz
- Abschnitt 4: Zentrum
- Abschnitt 5: Rathaus
- Abschnitt 6: Wedekindgasse – Walbersdorf
- Abschnitt 7: Walbersdorf

Maßnahmen für die Realisierung dieser Radwegführung

- **Abschnitt 1:** Anbindung aus Richtung Forchtenstein, rechts der Wulka Beschilderung als Fahrradstraße
- **Abschnitt 2:**
Gartengasse - Ederergasse links der Wulka keine Maßnahmen
Ederergasse - Parkstraße rechts der Wulka, Beschilderung als Fahrradstraße
- **Abschnitt 3:** rechts der Wulka bis Fußgängerbrücke Verbreiterung des Bestandes, dann neue Kragbrücke bei Grundstück 643/2 erforderlich, dann entlang Bachgasse. Alternativ links der Wulka entlang Anrainerstraße, tw. Neuerrichtung bzw. Verbreiterung erforderlich
- **Abschnitt 4:** G. Degengasse / Hauptplatz Beschilderung
- **Abschnitt 5:** Brunnenplatz, ab offenem Flusslauf links der Wulka, Verbreiterung erforderlich
- **Abschnitt 6:** bestehender Begleitweg, Verbreiterung erforderlich
- **Abschnitt 7:** Führung durch Walbersdorf zur Radroute B32



MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
MASSNAHMEN
RADROUTE WULKA



Plannummer
2750ulp15a

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



9. Buskonzept

Für ein Buskonzept wird beispielhaft die Auswirkungen auf die drei Stadtbuslinien der drei Varianten der Führung des erweiterter Ringes im Einbahnverkehr dargestellt.

Anpassung der Stadtbuslinien an neues Einbahnsystem

Variante 1:

- **Buslinie 1:** Zuzolge Einbahnführung der Wedekindgasse und Bahnstraße Änderung der Linienführung erforderlich (z.B. in gegengesetzter Richtung um das Zentrum). Eine Verlegung der Haltestelle Brunnenplatz ist erforderlich. Die Führung ums Eck (Bahnstraße / Wedekindgasse) ist gemäß Aussage des Busbetreibers im Bestand nicht möglich.

Dies kann mit Gegenverkehr in den beiden genannten Straßen umgangen werden.

Das Einbahnsystem wäre dann aber nur im westlichen Bereich des äußeren Ringes durchführbar.

- **Buslinie 2:** keine Änderungen erforderlich
- **Buslinie 3:** keine Änderungen erforderlich

Die Einbahnführung Michael-Koch-Straße hat für alle Buslinien erheblich Auswirkungen in der Linienführung.

Variante 2:

- **Buslinie 1:** Zuzolge der tw. Einbahnführung der M. Koch-Straße Änderung erforderlich (z.B. über Hirtengasse). Dies kann mit Gegenverkehr in der M. Koch-Straße entsprechend dem Bestand umgangen werden.
- **Buslinie 2a+2b:** Änderungen zuzolge Einbahnführung in Hintergasse und F.-Schubert-Straße erforderlich. Hier kann die Buslinie beginnend bei der F.-Schubert-Straße geführt werden.

Zuzolge Einbahnführung in der Hochstraße wird die **Linie 2a** zum Gymnasium von der Berggasse über die Bahnstraße und um das Zentrum zum Gymnasium geführt. Hier kann das Siedlungserweiterungsgebiet in der Berggasse und J.N.Berger-Straße (Priesterseminar) mit einer neuen Station angebunden werden.

- **Buslinie 3b:** Änderungen zuzolge Einbahnführung in der Hirtengasse erforderlich. Führung über Franz Liszt-Gasse und Angerstraße nur mit kurzem Bus möglich. Linienführung für ein Kurzes Stück gegen Einbahn Hirtengasse notwendig. **Alternativ** kann der Bus über die Feldgasse / M. Koch-Straße geführt werden. Für die Station Hirtengasse muss ein Ersatz gefunden werden.



9. Buskonzept

Stadtbuslinien Anpassung an neues Einbahnsystem

Variante 3:

- **Buslinie 1:** Zuzolge der tw. Einbahnführung der M. Koch-Straße Änderung erforderlich (z.B. über Hirtengasse). Dies kann mit Gegenverkehr in der M. Koch-Straße entsprechend dem Bestand umgangen werden.
- **Buslinie 2a+b:** Änderungen zuzolge Einbahnführung in Hintergasse und F.-Schubert-Straße erforderlich. Hier kann die Buslinie beginnend bei der F.-Schubert-Straße geführt werden.
- **Buslinie 3b:** Änderungen zuzolge Einbahnführung in der Hirtengasse erforderlich.
Führung über Franz Liszt-Gasse und Angerstraße nur mit kurzem Bus möglich.
Linienführung für ein kurzes Stück gegen Einbahn Hirtengasse notwendig.

Alternativ kann die Buslinie 3b über die Feldgasse / M. Koch-Straße geführt werden. Für die Station Hirtengasse muss ein Ersatz gefunden werden.

- **Buslinie 2a und 3:**
Wesentliche Änderungen zuzolge Einbahnführung der gesamten Hochstraße und Anbindung an das Gymnasium.

Führung der Linie 2a und 3a über Hauptplatz und Bahnstraße zum Gymnasium.

Weiters als Ergänzung der Linienführung über die Berggasse weiter über die J.N.Berger-Straße und Bahnstraße zum Brunnenplatz (Zentrum). Zusätzlich Anbindung mit einer neuen Station von Kindergarten und Siedlungserweiterungen in der Berggasse und J.N.Berger-Straße (Priesterseminar).

Die Führung der Buslinie 3b führt weg vom Gymnasium über die J. Strauß-Gasse, Berggasse, J. N. Berger-Straße und Bahnstraße zum Brunnenplatz.



9. Buskonzept

Stadtbuslinien Anpassung an neues Einbahnsystem

Variante 4:

- **Buslinie 1:** Keine Änderung gegenüber den Bestand.
- **Buslinie 2a+b:** Änderungen zufolge Einbahnführung in Hirtengasse und F.-Schubert-Straße erforderlich. Hier kann die Buslinie beginnend bei der F.-Schubert-Straße geführt werden.
- **Buslinie 3a:** Keine Änderung gegenüber den Bestand
- **Buslinie 3b:** Änderungen zufolge Einbahnführung in der Hirtengasse erforderlich. Führung über Franz Liszt-Gasse und Angerstraße nur mit kurzem Bus möglich. Linienführung für ein kurzes Stück gegen Einbahn Hirtengasse notwendig.

Alternativ kann die Buslinie 3b über die Feldgasse / M. Koch-Straße geführt werden. Für die Station Hirtengasse muss ein Ersatz gefunden werden.

- **Buslinie 2a:** Wesentliche Änderungen zufolge Einbahnführung der Hochstraße und Anbindung an das Gymnasium.

Führung der Linie 2a über Hauptplatz / Martinsplatz / Kremsergasse zum Gymnasium.

Weiters als Ergänzung der Linienführung über die Berggasse, J. N. Berger-Straße und Bahnstraße zum Brunnenplatz (Zentrum). Zusätzlich Anbindung mit einer neuen Station von Kindergarten und Siedlungserweiterungen in der Berggasse und J. N. Berger-Straße (Priesterseminar).

Diese Änderung der Linienführung kann durch einen Gegenverkehrsbereich in der Hochstraße zwischen J. Strauß-Gasse und Kremsergasse vermieden werden.



MATTERSBURG

ÜBERSICHTSKARTE

MÖGLICHE MASSNAHMEN

VARIANTE 4

EINBAHNFÜHRUNG

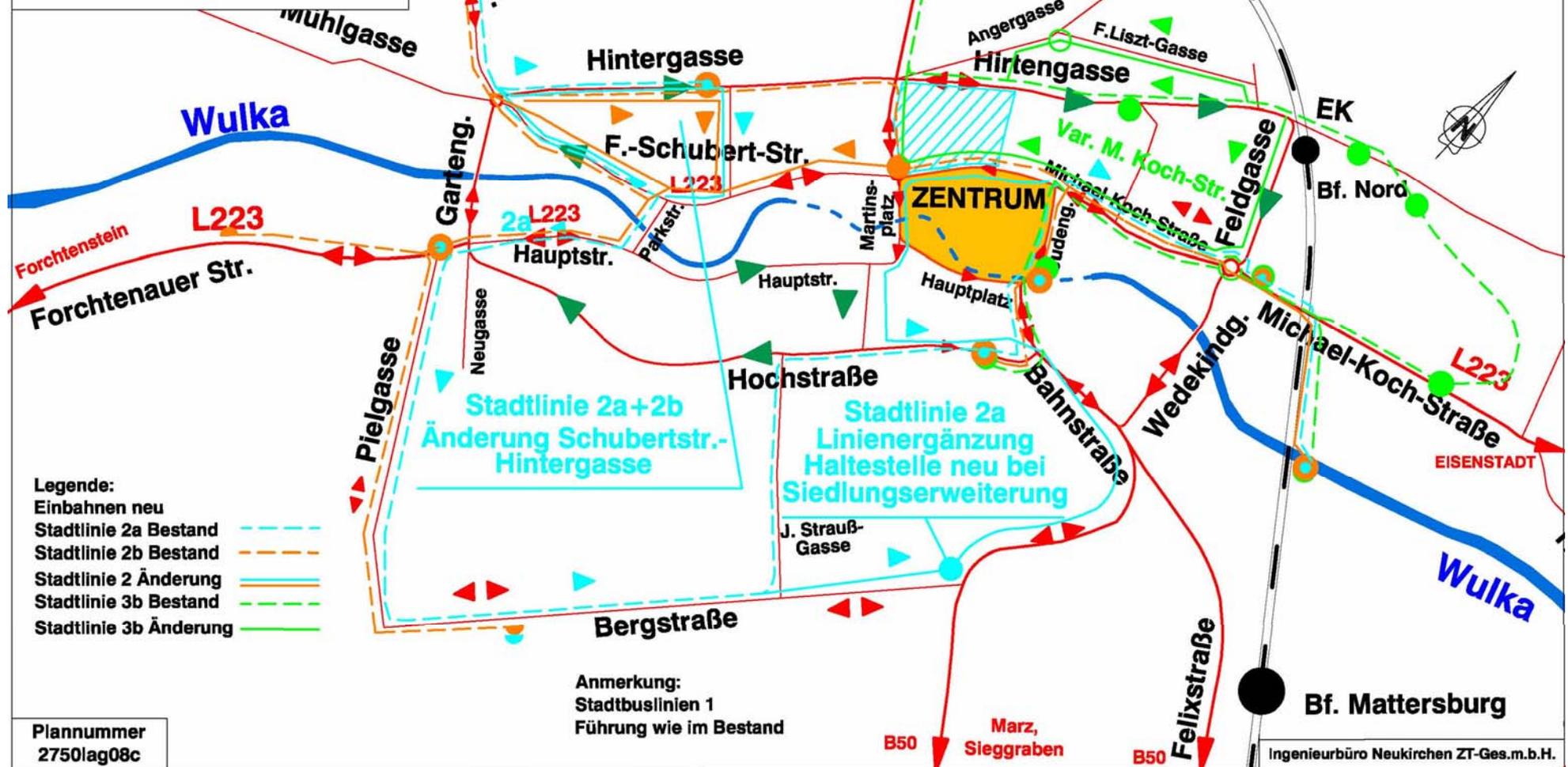
STADTBUSLINIEN

Theodor-Körner-Straße

**ÄNDERUNG
STADTBUSLINIEN
ZUFOLGE
EINBAHNFÜHRUNG
VARIANTE 4**

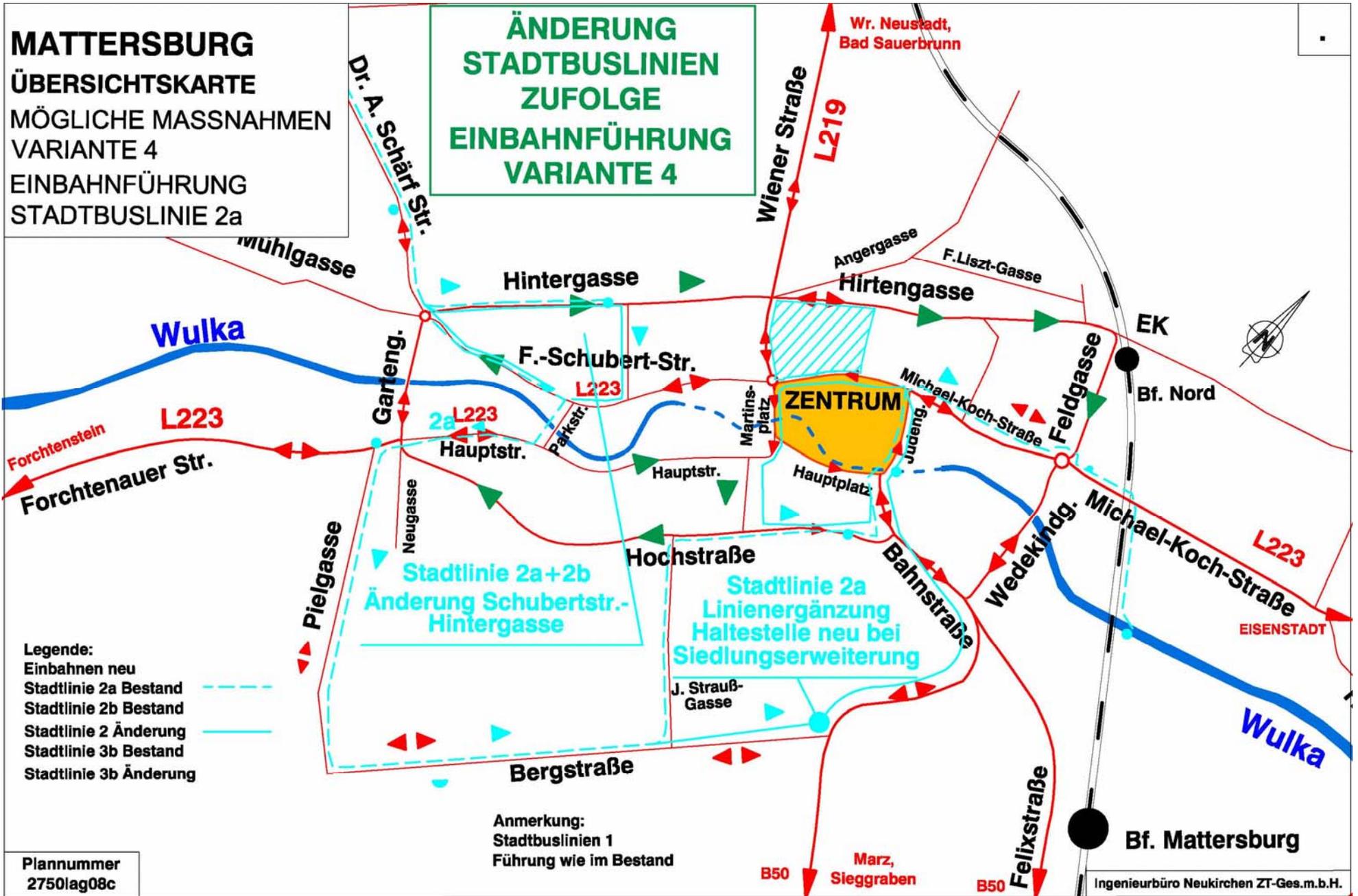
Wr. Neustadt,
Bad Sauerbrunn

**Stadtlinie 3
Führung im Bestand
ausgenommen
Linienänderung 3b
Hirtengasse
Richtung Wr. Straße**



MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
 MÖGLICHE MASSNAHMEN
 VARIANTE 4
 EINBAHNFÜHRUNG
 STADTBUSLINIE 2a

**ÄNDERUNG
 STADTBUSLINIEN
 ZUFOLGE
 EINBAHNFÜHRUNG
 VARIANTE 4**



MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
 MÖGLICHE MASSNAHMEN
 VARIANTE 4
 EINBAHNFÜHRUNG
 STADTBUSLINIE 2b

**ÄNDERUNG
 STADTBUSLINIEN
 ZUFOLGE
 EINBAHNFÜHRUNG
 VARIANTE 4**





9. Buskonzept

Anpassung der überregionalen Buslinien an neues Einbahnsystem

Für die Busführung der Regionalbusse kommt es lediglich bei **Variante 1** zu Auswirkungen auf die Linienführung.

Da die Bahnstraße im Einbahnverkehr Richtung Süden geführt wird, müssen die Buslinien von Süden kommend in Richtung Zentrum über die Wedekindgasse und M. Koch-Straße umgeleitet werden.

Die Führung ums Eck (Bahnstraße / Wedekindgasse) ist gemäß Aussage des Busbetreibers im Bestand nicht möglich.

Die Station am Brunnenplatz kann nur mit einer Umfahrung des Zentrums angefahren werden. Eine neue Haltestelle bei der Kreuzung Judengasse ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse kaum möglich.

Bei Variante 4 wird der überregionale Busverkehr in der Regel nicht betroffen. Sondersituationen bei Veranstaltungen bzw. Markttagen müssen in der Detailplanung noch berücksichtigt werden.



10. Lokale Maßnahmen

Problem:

1.) Gustav-Degen-Gasse Stromtankstelle – Benützung ohne Behinderung durch parkende Fahrzeuge



Lösungsvorschlag:

Das Zufahren mit Elektrofahrzeugen ist kaum möglich. Zumindest ein Parkplatz sollte für Elektrofahrzeuge reserviert sein.

10. Lokale Maßnahmen

Problem:

2.) Neubaugasse wird als Einbahn geführt, öfters Gegenverkehr zufolge schlecht montierter VZ? Druckerei Wograndl wurde verlegt, soll Einbahn aufgehoben werden?



Neubaugasse



Neubaugasse

Lösungsvorschlag:

Die Verkehrszeichen bei der Ecke Neubaugasse könnten tiefer gesetzt werden. Gemäß STVO dürfen diese nur in Ausnahmefällen höher als 2,50m montiert werden.

Die Situation verbessert sich für Kfz-Lenker, wenn die VZ tiefer gesetzt werden.

Die Einbahnstraße soll aus unserer Sicht zufolge der geringen Straßenbreite bestehen bleiben.

Eine Markierung auf der Straße von „Einfahrt verboten“ ist nicht üblich.

BEREITS DURCHFÜHRT

10. Lokale Maßnahmen

Problem:

3.+10) In der Hirtengasse (Kurze G. – Liszt-G.) und Feldgasse besteht Gegenverkehr, aber durch Einengungen und parkende Kfz entstehen gefährliche Situationen. Auch so in der Michael-Kochstr. (Pizzeria)



Hirtengasse



Feldgasse

Lösungsvorschlag:

Aufgrund Umgestaltung durch bauliche Maßnahmen, Einbahnführung und Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo-30-Beschränkung) in der Hirtengasse und Feldgasse können diese Gefährdungsbereiche reduziert werden (siehe Maßnahmen Kfz-Verkehr).

Eine Verbreiterung und Umgestaltung der Feldgasse inklusive eines Radweges wäre grundsätzlich möglich.

10. Lokale Maßnahmen

Problem:

4.) In der Dr. A. Schärf-Straße wird 30 Km/h-Beschränkung selten eingehalten. Diese ist durch Tafeln am Beginn und Ende angezeigt.



Lösungsvorschlag:

Die Breite der Straße verleitet zu höherer Geschwindigkeit.

Die Breite der Straße ermöglicht mehrere Gestaltungsmöglichkeiten. Eine Umgestaltung des Straßenquerschnittes mit Parkplätzen, Baumscheiben, Radwegen, etc. bringt eine bauliche und / oder eine optische Einengung und damit eine Temporeduktion (siehe Maßnahmen 3.1 und 3.2 Radverkehr).

Eine zusätzliche Markierung der 30 Km/h-Beschränkung auf der Straße wäre eine kurzfristige Lösung.

10. Lokale Maßnahmen

Problem:

5.) J.N. Bergerstraße 2-18 unübersichtliche Rechtskurve, parkende Fahrzeuge in der Innenkurve



Lösungsvorschlag:

30er-Zone wurde vom ASV noch nicht genehmigt, Fertigstellung der Neubauten soll abgewartet werden.

Eine kurzfristige Lösung wäre ein Halte- und Parkverbot in der Innenkurve. Verlust von 2-3 Parkplätzen.

Durch eine Markierung des Parkstreifens kann der fließende Verkehr besser geführt werden.

Dieses Problem besteht unseres Erachtens auch bei der Linkskurve vor der Kreuzung mit der Berggasse.

10. Lokale Maßnahmen

Problem:

6.) Kindergarten Mühlgasse, zu hohe Geschwindigkeit, bestehende 30km/h-Beschränkung, Straße endet als Sackgasse ca. 100m nach dem Kindergarten



Lösungsvorschlag:

Geringfügiger Fahrbahnverschwenk (oder Mittelinsel) vor dem Kindergarten, um Geschwindigkeitsreduktion zu erzwingen, einige Parkplätze könnten entfallen

Eine Schwelle als Tempobremse wird von uns nicht empfohlen, da sie erstens eine Lärmquelle darstellt und zweitens für den Winterdienst problematisch ist.

Vor dem Eingang könnte ein Geländer vorgesehen werden, um ein plötzliches Betreten der Fahrbahn durch Kinder zu verhindern.



10. Lokale Maßnahmen

Problem:

8.) Ausfahrt Pielgasse 83: Bestehende Stopp-Tafel wird ignoriert , Verkehrsspiegel besteht oberhalb der Kreuzung.



Lösungsvorschlag:

Der bestehende Verkehrsspiegel ist nicht optimal positioniert.

Versetzen des Verkehrsspiegels nach gegenüber der Einmündung Bergstraße in die Pielgasse.

Bessere Sicht sowohl für jene von der Bergstraße als auch für die Garagenausfahrt Pielgasse 38.

Eine Haltlinie bei der Stopptafel wäre aus unserer Sicht sinnvoll.



10. Lokale Maßnahmen

Problem:

9.) Einbahnregelung Kurzgasse in Walbersdorf



Lösungsvorschlag:

Ein Gestaltungsvorschlag mit Einbahn Richtung Leonhardgasse ist als Einzelmaßnahme Teil des Verkehrskonzeptes.

10. Lokale Maßnahmen

Problem:

11.) J. N. Berger Straße / Mozartgasse Umgestaltung
Kreuzung-Sicht / Zufahrtsituation / Parkplatzproblematik AMS



Lösungsvorschlag:

- Zusätzliche Parkplätze in der Mozartgasse im Bereich der Grünfläche (Senkrechtparkplätze) und Führung als Einbahn zum Köppelweg
- Umgestaltung der Kreuzung bzw. Sichtverhältnisse in der J. N. Berger Straße (Innenkurve). Anstelle der Parkplätze eine Grüninsel für bessere Sichtverhältnisse



10. Lokale Maßnahmen

Problem:

12.) Bushaltestelle Brunnenplatz, Halten von Lieferfahrzeugen der Post und Kunden, Behinderung der Busseko

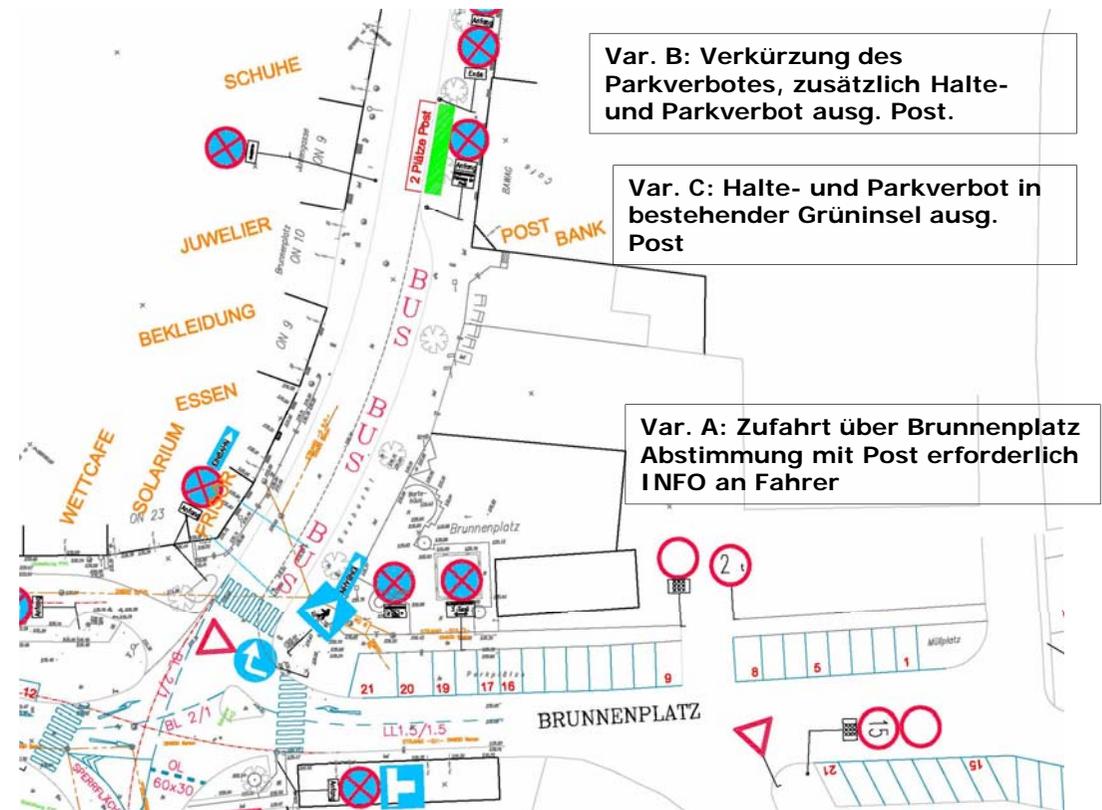


Lösungsvorschlag:

Var. A: Zufahrt für Postautos vom Brunnenplatz

Var. B: Bei Halteverbot in Judengasse 2 Stellplätze als Halte- und Parkverbot mit Ausnahme Fahrzeuge der Österreichischen Post AG

Var. C: Anstelle der ersten Grüninsel mit Baum zwei Abstellplätze für Fahrzeuge der Österreichischen Post AG



10. Lokale Maßnahmen

Problem:

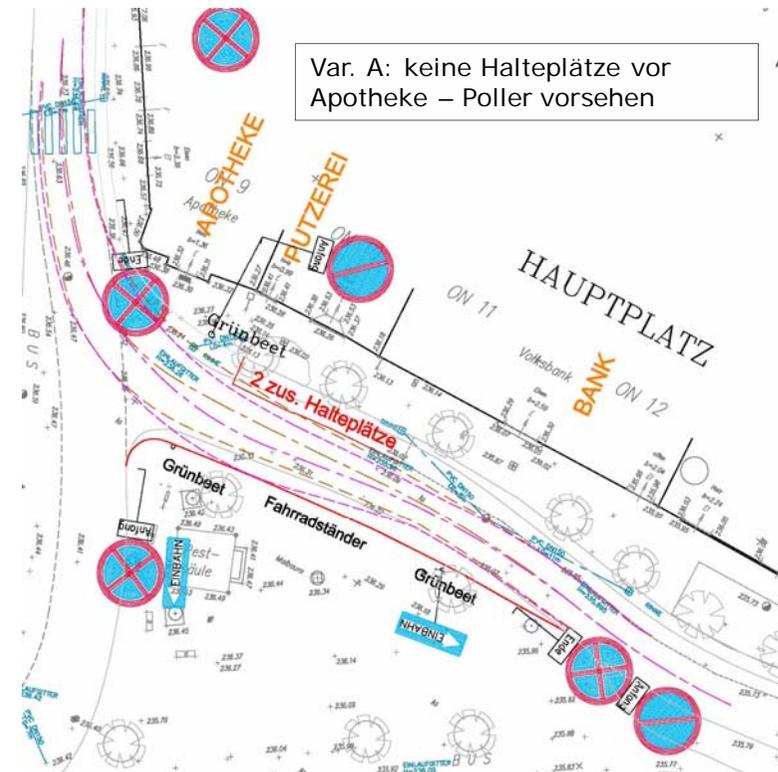
13.) Ecke Martinsplatz – Hauptplatz – Apotheke, Behinderung der Busse durch haltende PKW



Lösungsvorschlag:

Var. A: Bauliche Maßnahmen im Halte- und Parkverbot vor der Apotheke (Poller, etc.)

Var. B: Verlängerung des Haltebereiches bis zur Apotheke. Verschwenk der Fahrbahn Richtung Pestsäule, 2 Grünbeete und ein Fahrradständer müssen versetzt werden.



Var. B: Haltebereich für zwei zus. Stellplätze, versetzen der Fahrradständer, Anpassung der Grüninseln



11. Stadtzentrum Mattersburg

Anforderungen für Begegnungszonen

- ❑ Es besteht hoher linearer oder flächiger Querungsbedarf der Fußgänger
- ❑ Geschwindigkeit muss auf ein verträgliches Niveau begrenzt werden
- ❑ Abschnitte mit „Begegnungszonen“ sollen maximal 500 m lang sein
- ❑ Der Verzicht auf Stellplätze soll uneingeschränkte Sichtverhältnisse ermöglichen
- ❑ Ausreichendes Parkraumangebot muss im nahen Umfeld geschaffen werden
- ❑ Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sind ausreichend zu berücksichtigen

11. Stadtzentrum Mattersburg

- Aufhebung des Trennungsprinzips der Verkehrsteilnehmer durch niveaugleiche Ausbildung der Verkehrsflächen
- „Weiche“ Separierung der Verkehrsteilnehmer durch unterschiedlicher Oberflächengestaltung der Verkehrsflächen ergänzt durch Gliederungselemente (Muldenrinne, Gitter, Poller oder Blumenkübel)
- Sichtverhältnisse für die Verkehrsteilnehmer verbessern.



11. Stadtzentrum Mattersburg

Maßnahmen im Zentrum

Für eine Verbesserung und Attraktivierung des Zentrums werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen.

- Maßnahmen in der **Michael-Koch-Straße** zwischen Judengasse und Martinsplatz.
- **Begegnungszone** in mehreren Schritten für den Abschnitt Hauptplatz-Kreuzung Brunnenplatz-Judengasse –Kreuzung M. Koch-Straße

Eine Abstimmung mit dem Amtssachverständige ist für beide Maßnahmen erforderlich.

Die Begegnungszonen können stufenweise mit Erprobungszeiten eingeführt werden.

In der gesamten Begegnungszone ist das Halten und Parken verboten. Kurze Ladezonen mit zeitlicher Beschränkung können vorgesehen werden.

MZ1: Michael-Koch-Straße / Matschkerhof / Volksschule

- Für diesen Abschnitt wird eine Attraktivierung bezüglich des Fußgängerverkehrs (Fußgängerquerungen) und Verbesserung der Sicherheit vorgeschlagen. Besonders die Schulwegquerung Matschkerhof – Volksschule ist zufolge der starken Fußgängerfrequenz zu untersuchen.
- Beim Schutzweg sollen die Sichtverhältnisse (Haltezeiten) verbessert und der Zebrastreifen breiter und besser erkennbar (Vorankündigung) ausgestaltet werden.
- Auch Maßnahmen zur Temporeduktion des Kfz-Verkehrs können zur Attraktivierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.
- Vor und zwischen der Ausfahrt Matschkerhof und dem Schutzweg waren bei der Begehung Fahrzeuge abgestellt. Dies sollte durch Möblierung für eine bessere Sicht hintangehalten werden.

11. Stadtzentrum Mattersburg

MZ2: Begegnungszonen

Stufe 1 Judengasse:

- In einer ersten Stufe wird vorgeschlagen, in der Judengasse mit Ausnahme der Kreuzungsplateaus eine Begegnungszone einzurichten. Hier wurden die meisten Querungen abseits von Fußgängerübergängen gezählt. Ein Halten und Parken wird mit Ausnahme einer kurzen Ladezone (zeitliche Beschränkung) nicht erlaubt sein.

Stufe 2 Judengasse + Kreuzung M. Koch-Straße:

- In einer zweiten Stufe nach Eingewöhnung und positiver Resonanz wird als Ergänzung das Kreuzungsplateau Judengasse – M. Koch-Straße dazu genommen. Diese Kreuzung ist für eine Eingewöhnung als Begegnungszone mit geringeren Fußgängerquerungen besser geeignet als die Kreuzung beim Brunnenplatz

Stufe 3 Judengasse + Kreuzung M. Koch-Straße + Kreuzung Brunnenplatz:

- Nach Eingewöhnung der Judengasse mit der Kreuzung M. Koch-Straße kann die Begegnungszone mit der Kreuzung Brunnenplatz erweitert werden. Dies stellt zufolge des starken Querungsverkehrs der Fußgänger bei nahezu allen Relationen eine erhebliche Erweiterung der Begegnungszone dar. Aufgrund dieser verkehrsreichen Zone ist eine Beobachtung der schon bestehenden Begegnungszone und eine starke Einbeziehung der Bevölkerung erforderlich.

Stufe 4 Judengasse + Kreuzung M. Koch-Straße + Kreuzung Brunnenplatz + Hauptplatz:

- Als letzter Teil für die vorgesehen gesamte Begegnungszone wird der Abschnitt Hauptplatz ergänzt.
- Ein wesentlicher Verdrängungseffekt zur Verkehrsreduzierung erfolgt mit der Stufe 4. Diese Begegnungszone weist eine Länge von 320m inklusive der beiden Kreuzungsplateaus auf.

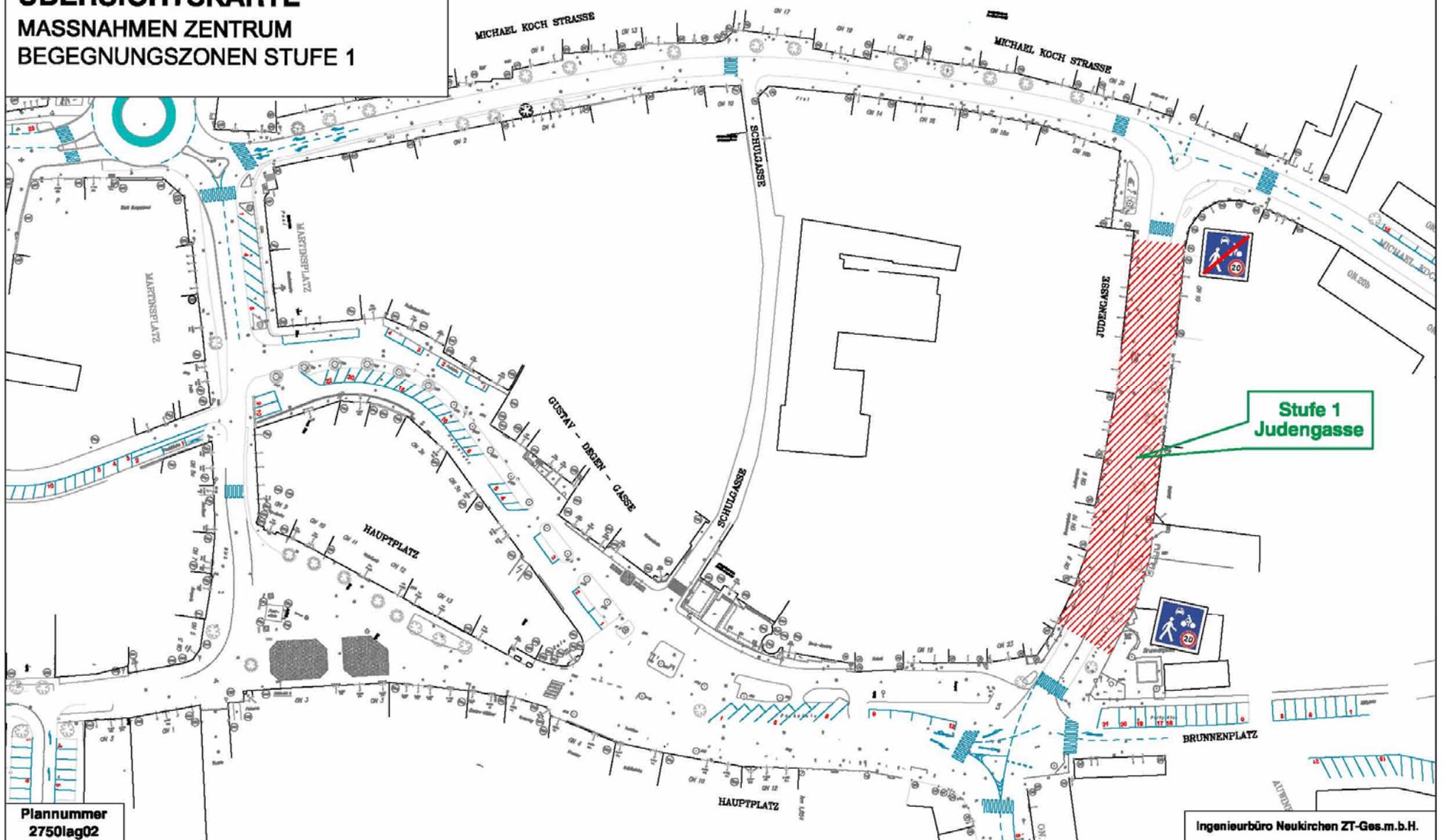
In den folgenden Abbildungen werden die Maßnahmen für das Zentrum dargestellt.

MATTERSBURG

ÜBERSICHTSKARTE

MASSNAHMEN ZENTRUM

BEGEGNUNGSZONEN STUFE 1



MATTERSBURG ÜBERSICHTSKARTE

MASSNAHMEN ZENTRUM BEGEGNUNGSZONEN STUFE 1 + 2



Stufe 2
Kreuzung Judengasse /
M. Koch-Straße

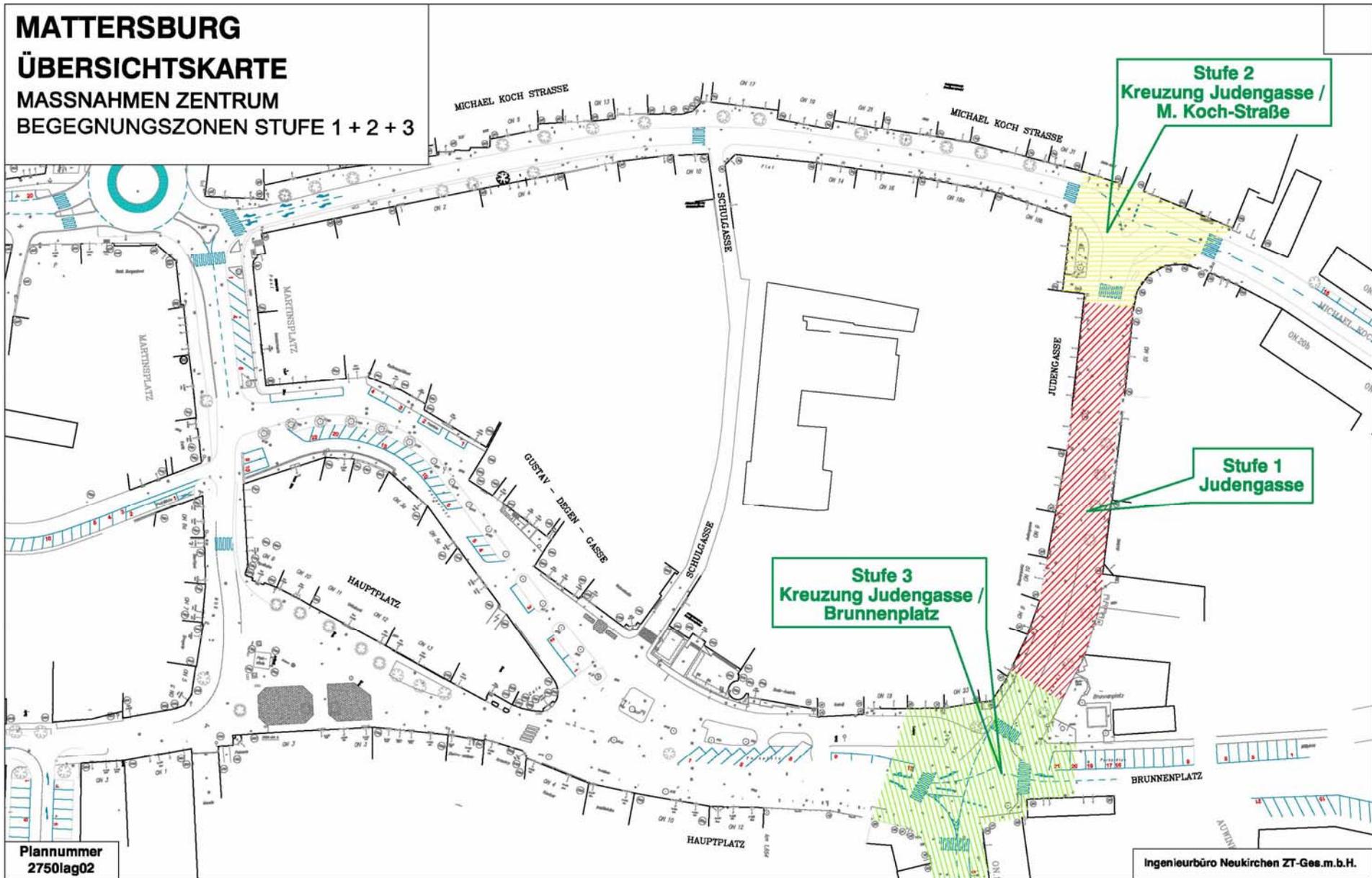
Stufe 1
Judengasse

Plannummer
2750lag02

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.

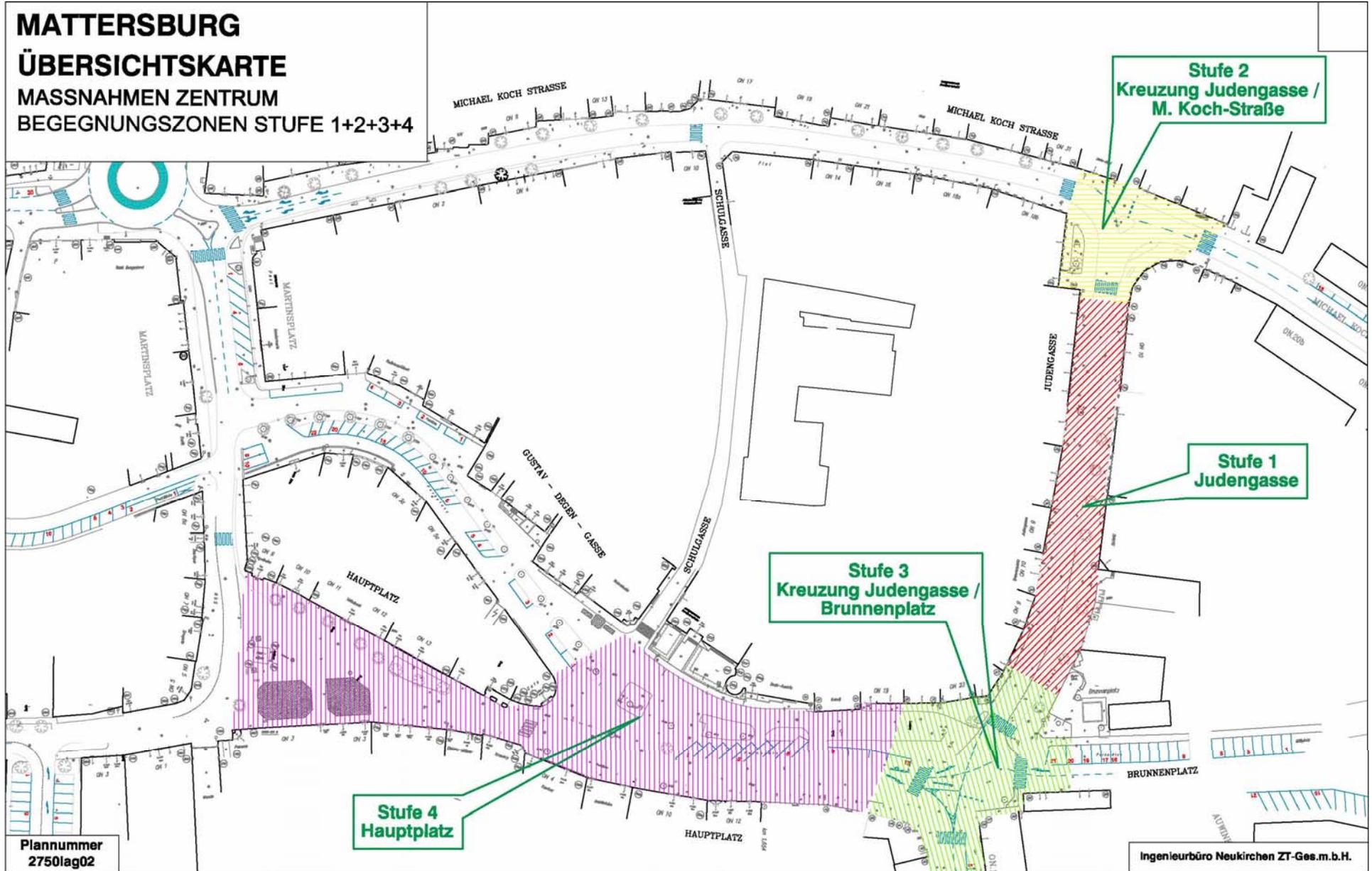


MATTERSBURG
ÜBERSICHTSKARTE
MASSNAHMEN ZENTRUM
BEGEGNUNGSZONEN STUFE 1 + 2 + 3



MATTERSBURG ÜBERSICHTSKARTE

MASSNAHMEN ZENTRUM
BEGEGNUNGZONEN STUFE 1+2+3+4



Plannummer
2750lag02

Ingenieurbüro Neukirchen ZT-Ges.m.b.H.



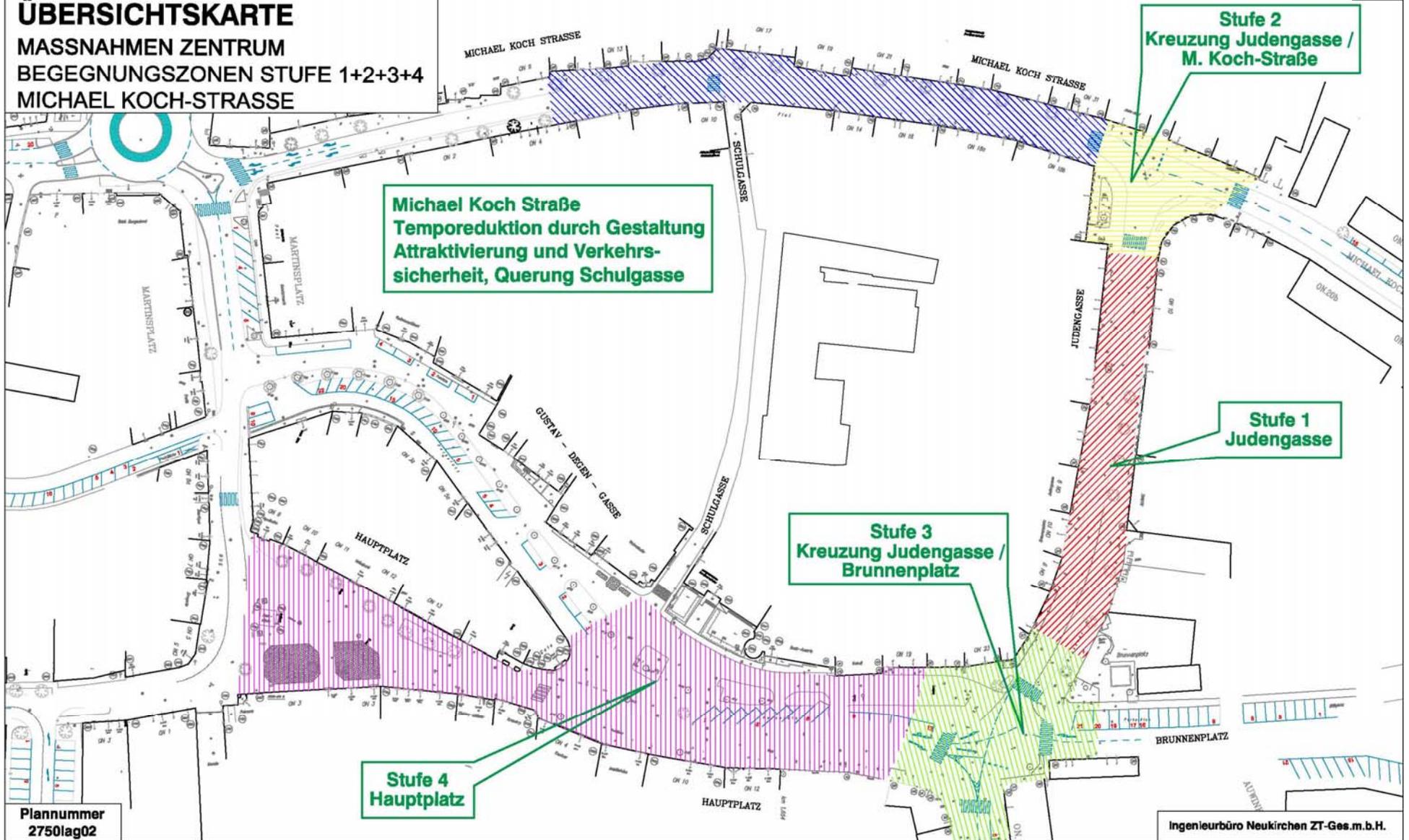
MATTERSBURG

ÜBERSICHTSKARTE

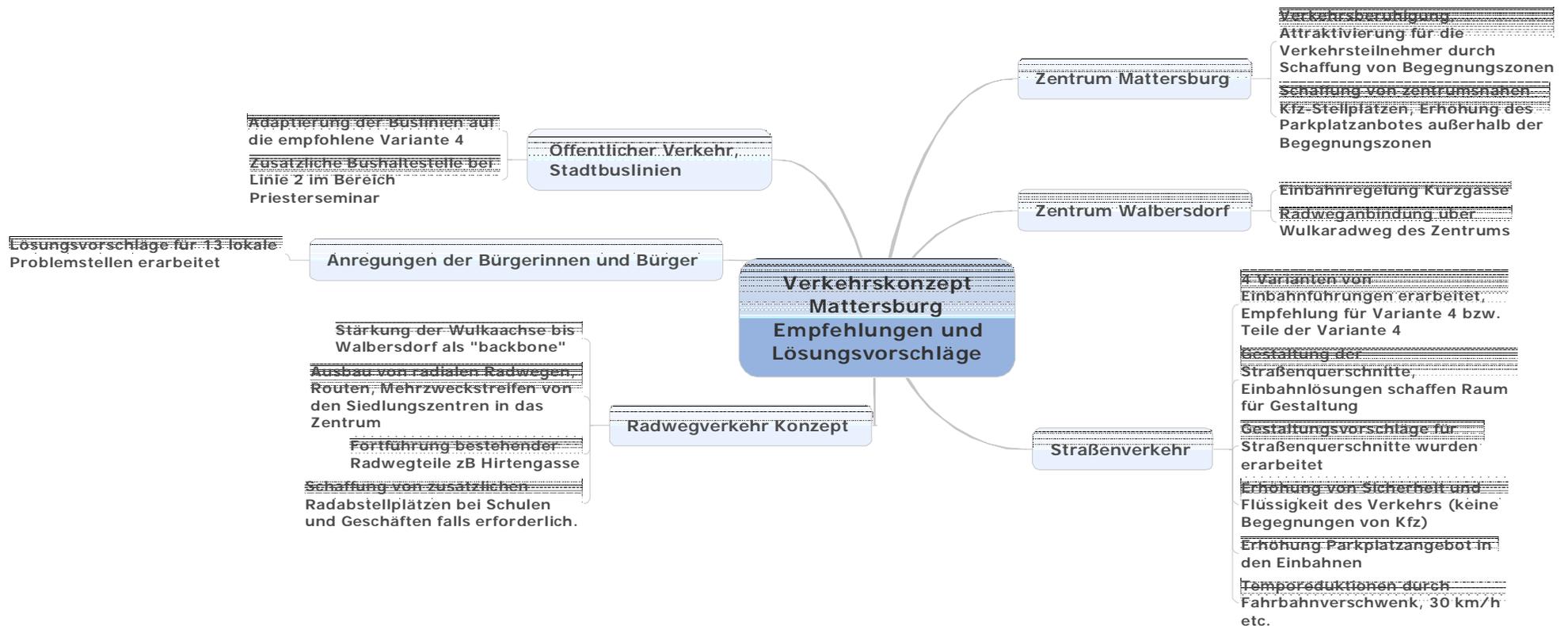
MASSNAHMEN ZENTRUM

BEGEGNUNGSZONEN STUFE 1+2+3+4

MICHAEL KOCH-STRASSE



12. Zusammenfassung



12. Zusammenfassung

