

Verkehrskonzept der Grünen Alternative Ladendorf

(Stand Jänner 2010)

Inhalt

Einleitung	3
Nichtmotorisierter Verkehr	4
Zu Fuß gehen	5
Radfahren	6
Reiten	7
Motorisierter Individualverkehr	7
Nordautobahn A5	9
Öffentlicher Verkehr	9
Kommentierte Fahrpläne	10
Busverkehr	14
Details aus den Katastralgemeinden	15
Ladendorf	15
Neubau	19
Eggersdorf	20
Herrnleis	21
Pürstendorf	22
Grafensulz	23
Garmanns	24

Einleitung

zum

Verkehrskonzept der Grünen Alternative Ladendorf

(Stand Jänner 2010)

Achtung Pendler: ÖBB Fahrplan abrufbar unter <http://fahrplanheft.oebb.at/>

Wirtschaftliche Tätigkeit und Freizeitverhalten erzeugen Verkehr, Verkehr ist also zu einem gewissen Grad unvermeidbar und notwendig. Gleichzeitig ist der heutige Verkehr hauptverantwortlich für die Erhöhung der Treibhauskonzentration in der Atmosphäre und einer möglichen Klimaveränderung mit allen Risiken. Lärm und Abgase. Krankheiten und Stress nehmen zu, ebenso Unfälle mit allen persönlichen und volkswirtschaftlichen Konsequenzen. Der Energieverbrauch und Schadstoffausstoß des Verkehrs hat sich im Gegensatz zu Industrie und Privathaushalten unverhältnismäßig gesteigert. Diese Steigerung ist unter dem Gesichtspunkt des Kyoto Protokolls und anderer einschlägiger Klimaschutzziele unzulässig. Der motorisierte Individualverkehr sollte daher so gut es geht, durch umweltverträglichere Fortbewegungsmittel ersetzt werden.

Wir möchten hier die gegenwärtige Situation in unserer Gemeinde aufzeigen, Problempunkte herausarbeiten und Verbesserungsvorschläge erstellen. Wir haben das Thema nach 3 Gesichtspunkten betrachtet:

1. Nichtmotorisierter Verkehr
2. Motorisierter Individualverkehr
3. Öffentlicher Verkehr

Ziele: mehr Verkehrssicherheit, weniger Emissionen, Wohlbefinden der Bevölkerung, Schutz für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, Verbesserung des Ortsbildes, Sicherung und Förderung des Wirtschaftsstandortes (z. B. für Fremdenverkehr), Beitrag zum Klimaschutz.

Nichtmotorisierter Verkehr

Diese Fortbewegungsart sollte im näheren Wohn- und Arbeitsbereich schon im Hinblick auf den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder/ältere Personen) und zur Vermeidung von Belastungen durch Lärm, Abgase, sonstige chemische Substanzen und aus Klimaschutzgründen gefördert werden.

Zu Fuß gehen:

Zu Fuß gehen ist die ursprünglichste und natürlichste Fortbewegungsart des Menschen. Dafür ist unser Bewegungsapparat auch konstruiert. Wer zu Fuß geht, erspart sich einen Teil der sportlichen Betätigung, die er/sie sonst als Ausgleich machen müsste. FußgängerInnen sollten in der Lage sein, den natürlichen Bewegungsdrang auszuleben und möglichst gefahrlos ihre Ziele innerhalb des Gemeindegebiets zu erreichen (natürlich auch außerhalb). Erwachsene sollten hierin den Kindern ein Vorbild sein und nicht von vornherein alle Wege mit den Kindern im Auto zurücklegen. Wir sind für eine Straßenraumgestaltung, die ein weitgehend gefahrloses Miteinander der einzelnen Verkehrsteilnehmer ermöglicht. In reinen Wohngebieten sollte daher die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h betragen. Einbauten wie Baumscheiben, Verschwenkungen, Schwellen etc. tragen dazu bei, ebenso eine entsprechende Bepflanzung.

30km/h Zonen und Wohnstraßen werden von uns begrüßt, ein separater Gehsteig ist in diesem Fall nicht notwendig, eher sollten die Flächen neben der Fahrbahn multifunktionell genutzt werden. An Straßen, die übergeordnete Funktionen erfüllen, insbesondere an Bundes- und Landesstraßen, halten wir aus Sicherheitsgründen einen beidseitigen Gehsteig für unbedingt notwendig. Vor allem Kinder und ältere Personen, die die Gefahren des Straßenverkehrs nicht so gut wahrnehmen und einschätzen können, müssen geschützt werden. Wege von zu Hause und zur Schule, zu Geschäften, Freizeiteinrichtungen und Arbeitsplatz müssen ohne Schwierigkeiten und so gefahrlos wie möglich erreichbar sein. Wir haben daher versucht, die Lücken und Gefahrenstellen sichtbar zu machen. Gute fußläufige Verbindungen vermindern die Gewohnheit, dass Auto für kurze und kürzeste Strecken zu benutzen.

Gehsteigerrichtung: Verkehrspolitik der Gemeinde ist bzw. war Stückwerk mit System:

Die Gemeinde stand bis vor kurzem auf dem Standpunkt, dass die Errichtung der Gehsteige für die Gemeinde zu kostspielig und Sache der AnrainerInnen sei. Die Gemeinde stellte den Unterbau her, der Endausbau sollte durch die jeweiligen AnrainerInnen erfolgen. Auf Antrag wurde von der Gemeinde € 7,- pro m² vergütet. Dieser Betrag deckte aber kaum die Materialkosten ab, die Arbeitszeit blieb unberücksichtigt.



Fehlender Gehsteig bzw. Mehrzweckstreifen im Kreuzungsbereich Derschstraße/ Obere Dorfstraße

Ein Nachteil dieser Vorgangsweise war, dass die AnrainerInnen aufgrund der gesetzlichen Lage auch nicht angehalten werden konnten, Gehsteige zu errichten, wenn sie es nicht wollten. Außerdem war die Gestaltung je nach finanziellen Möglichkeiten und dem persönlichen Geschmack unterschiedlich. In Neubau wurden, z. B. nach der Erneuerung der Hauptstraße und der Bahnstraße auf Initiative von Gemeindevertretern und Privaten durch eine gemeinsame Aktion Material günstig eingekauft, sodass hier ein einheitlicher Eindruck entstanden ist. Lt. Aussage von Bgm. Matzinger bei der Gemeinderatssitzung am 12.12. 2006 werden aber jetzt die Gehsteige durch die Gemeinde errichtet. Für die Errichtung von Fahrbahnen und Autoabstellplätzen wird in der Regel ein Vielfaches dessen ausgegeben, was für den nicht motorisierten Verkehr möglich scheint. Daher sollte zur Behebung der Mängel im Gehsteigbereich das Verhältnis der Geldmittel umgekehrt werden, bis die Situation für die Fußgänger zufrieden stellend gelöst ist.

Wenn Gehsteige neu angelegt werden, sollte die kürzeste bzw. möglichst logische Route gewählt werden. In der Regel haben sich auf unbefestigtem Boden durch häufige Benutzung schon regelrechte Trampelpfade ausgebildet, an denen man sich orientieren kann.



Hier hat sich beim Jugendzentrum Derschschule durch häufige Benutzung des Grünstreifens ein Trampelpfad gebildet. Ein Gehsteig auf dieser Straßenseite und im Bereich der Brücke über den Taschlbach sollte selbstverständlich sein.

Radfahren:

Radfahren ist die nach dem Zu Fuß gehen die gesündeste und auf kürzeren Strecken effizienteste Fortbewegungsart. Leider wird das Fahrrad von einigen Gemeindevertretern nach wie vor als reines Freizeitverkehrsmittel angesehen. Der technische und finanzielle Aufwand sowohl für das Fahrrad selbst als auch für die entsprechenden Wege hält sich in Grenzen. Wir legen hier unser Radroutenkonzept aus dem Jahr 1997 zugrunde, welches ein integrierender Bestandteil unseres Verkehrskonzeptes ist. Mittlerweile wurde dieses Konzept umgesetzt. Ob aufgrund unserer Anregung oder aus Überlegungen seitens bestimmter Landesstellen oder der Gemeinde, bleibt dahingestellt. Jedenfalls hat sich die grundsätzliche Richtigkeit insbesondere im Zusammenhang mit der Gründung der Kleinregion und der Förderung des Fremdenverkehrs erwiesen. Auch werden die Routen im steigenden Ausmaß auch von der einheimischen Bevölkerung angenommen. Wir sehen das Radfahren nicht als reines Freizeitverhalten, sondern auch als Möglichkeit, zur Bahn, Einkaufsmöglichkeiten (z. B. Direktvermarkter), Jugendzentrum, Schule etc. zu gelangen.

Die Strecke zwischen Eggersdorf und Grafensulz wurde im Herbst 2006 geschottert und sollte nach entsprechender Verdichtung eine brauchbare Radverbindung ergeben. Es sollten auch noch einige Baumpflanzungen durchgeführt werden und Hinweisschilder auf Direktvermarkter und (Gast)Gewerbebetriebe an den Fahrradrouten aufgestellt werden. Ebenfalls wurde 2008 die Strecke Ladendorf-Garmanns neu geschottert. Im Zuge des Umbaus des Ladendorfer Bahnhofs wurden 2 überdachte Radständer mit je 25 Stellplätzen errichtet, zusätzlich zu einem bereits bestehenden nicht überdachten Radständer mit 5 Stellplätzen, sodass jetzt insgesamt 55 Stellplätze vorhanden sind.

Reiten:

Wenngleich es sich hier um eine typische Freizeitbeschäftigung handelt, sollte doch der Nutzen für die Reitbetriebe und das Naturerlebnis für Erholungssuchende nicht außer Acht gelassen werden. Wir weisen auch auf den Nutzen für die lokale Landwirtschaft hin. Die Erzeugung von Heu für Reitbetriebe stellt auf feuchten und gewässernahen Grundstücken eine Alternative zum intensiven Ackerbau dar und ist eine Möglichkeit zur Verbesserung der ökologischen Qualität der Gewässer und zur standortgerechten Nutzung dieser Grundstücke. Leider wurde der bestehende Reitweg zwischen Pürstendorf und Paasdorf auf unserem Gemeindegebiet größtenteils ersatzlos durch den Radweg ersetzt. Abschnittsweise wurden Reitverbote erlassen, obwohl die Reitroute in einschlägigen Kartenwerken verzeichnet war. In Zusammenarbeit mit den örtlichen Reitbetrieben, Landwirten, der Jägerschaft und anderen Betroffenen/Interessierten sollte daher eine Ersatzroute auf vorzugsweise unbefestigten Wegen erarbeitet werden. Wir haben die übrigen Fraktionen bzw. die Gemeindeverwaltung mehrmals daran erinnert.

Motorisierter Individualverkehr

Durch den heutigen Lebensstandard, berufliche Notwendigkeiten und das teilweise nicht ausreichende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sind umfangreiche Verbesserungen zur Verkehrsabwicklung notwendig. Das übergeordnete Straßennetz (Bundes- und Landesstraßen) entzieht sich der eigenständigen Gestaltungsmöglichkeit durch die Gemeinde. Sehr wohl kann aber in Absprache mit der Straßenmeisterei Einfluss genommen werden, insbesondere bei der Gestaltung von Nebenanlagen, Verkehrsinseln etc. die die Gemeinde dann ja auch bezahlen darf. Die Straßenmeisterei führt auch umfangreiche Neupflanzungen von Bäumen entlang der Strassen durch.

Vielfältige Möglichkeiten zur Gestaltung sind jedoch bei Gemeindestraßen gegeben. Hier sollte Augenmerk darauf gelegt werden, dass die höchstzulässigen Geschwindigkeiten nicht überschritten werden. Auch und gerade auf benachteiligte Bevölkerungsgruppen (Kinder, Senioren, Mütter mit Kinderwägen etc.) muss Rücksicht genommen werden. Im Ortsgebiet sollte höchstens 50 km/h, in reinen Wohngebieten maximal 30 km/h erlaubt sein. Sukzessive sollten alle Gemeindestraßen im verbauten Gebiet asphaltiert werden, soweit das noch nicht geschehen ist. Die Breite der Fahrbahn sollte aber in reinen Wohngebieten nicht mehr als 4 m betragen, wobei Ausweichstellen für den Begegnungsverkehr vorzusehen sind. Durch Baumpflanzungen, entsprechende Führung der Straße mit baulichen Vorkehrungen soll eine Überschreitung der Tempolimits vermieden werden. Die Exekutive soll Unbelehrbare durch vermehrte Kontrollen zu einem gesetzmäßigen und vernünftigen Verhalten im Straßenverkehr anhalten und notfalls entsprechende Strafen verfügen. Die dadurch auf Gemeindestraßen gewonnenen Einnahmen kommen der Gemeinde zugute und sollten für Sicherheit schaffende Maßnahmen verwendet werden.

Nordautobahn A5

Sollte dieses Projekt in der jetzigen Form verwirklicht werden, so muss auch in unserer Gemeinde mit einer beträchtlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens zumindest an der B40 gerechnet werden.

„Die Autobahn wird einige der Probleme lösen, die wir ohne sie nicht hätten.“

Entlang der Autobahn wird, wie bereits jetzt erkennbar, ein Wildwuchs von Einkaufszentren und Betrieben entstehen, eine Schneise, die das Weinviertel teilt. Schon jetzt überschlagen sich einzelne Gemeinden mit Baulandwidmungen für Gewerbe und Einkaufszentren. Dass damit aber beträchtlicher zusätzlicher Verkehr geschaffen wird und bestehende Betriebe in der Nähe zusperrern müssen, übersieht man allzu leicht. Das Weinviertel lebt nach wie vor von der Landwirtschaft und von seinen Klein- und Mittelbetrieben. Entlang von Autobahnen siedeln sich binnen kürzestem Großindustrie und Einkaufszentren multinationaler Konzerne an, neben denen kleinere Betriebe nicht die geringste Chance haben. Nachweislich bieten solche Betriebe weitaus weniger Arbeitsplätze als die Kleinbetriebe der Region.

Es müssen auch zusätzliche Bundes- und Landesstraßen als Alternativrouten und ebenso muss eine Reihe von Zubringern zur Autobahn gebaut werden. Schnellstraßen, Umfahrungen und Autobahnkleeblätter brauchen gewaltige Flächen.

Für den Verkehr der Region wäre die momentane Straßenkapazität mit geringen Anpassungen ausreichend, es müssen aber einige Vorkehrungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geschaffen werden. Wir waren daher für eine Adaptierung der Brünnerstraße auf der bestehenden Trasse und für kleinräumige Umfahrungen zur Entlastung der Ortskerne. Durch den Autobahnbau wurden mit großem Kapitaleinsatz mittlerweile Tatsachen geschaffen. Wir meinen dagegen, dass der öffentliche Verkehr massiv gefördert werden soll, damit eine wirkliche Alternative zum Individualverkehr angeboten werden kann.

Die Idee, die U6 bis zum Fachmarktzentrum Gerasdorf zu verlängern ist nichts weiter als eine Krücke, um den grundsätzlichen Denkfehler beim Autobahnbau zu vertuschen. Wohin mit all den Autos der PendlerInnen, die sich tagaus - tagein mit dem Auto nach Wien quälen, die Luft verstinken, und dort neben übervollen Straßen keine Stellplätze vorfinden? Garagen sind teuer. Also meinen die Autoverkehrsbefürworter und -vermehrter, dass zusätzlich um öffentliche Gelder Parkplätze auf der grünen Wiese errichtet werden und solcherart zusätzliche Flächen versiegelt werden sollen. Und das neben den immensen Flächen, die sowieso schon unwiederbringlich durch den Autobahnbau verloren gegangen sind. Und obwohl Fachmarktzentren am Stadtrand Verkehrserzeuger sind und Betriebe in der Stadt und auf dem Land konkurrenzieren und kaputt machen, soll diese Entwicklung auch noch dadurch gefördert werden, dass um öffentliche Gelder ein U-Bahn Anschluss dorthin geführt wird. Schlussendlich würde diese Idee dazu beitragen, Umstiegswillige davon abzuhalten, in ihrem Wohnort oder in der Nähe ihres Wohnortes auf die Bahn umzusteigen und so den öffentlichen Verkehr zu stärken und etwas für den Umweltschutz zu tun. Etwas Kabarettistisches hat wohl in diesem Zusammenhang die Idee eines prominenten Autobahnbefürworters, entlang der Autobahn große Parkplätze (natürlich aus öffentlichen Mitteln) anzulegen, damit sich PendlerInnen dort treffen und dann gemeinsam mit einem Pkw nach Wien fahren können. „Triff dich mit Freunden an der Autobahn“! Warum die Adressaten dieses „gut gemeinten“ Vorschlags lieber im romantischen Ambiente eines Parkplatzes irgendwo in der Pampa warten sollen, anstatt den nächstgelegenen Bahnhof anzusteuern und von dort aus bequem nach Wien zu fahren, bleibt für uns unergründlich.



Die für die Umfahrung Wolkersdorf errichteten Brücken mussten teilweise geschliffen werden. Die Autobahn braucht ein Vielfaches der Fläche der alten Brünnerstraße.

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist die kostengünstigste und umweltfreundlichste motorisierte Beförderungsart. Der Benzinverbrauch im Individualverkehr mit PKW wird vorsichtig geschätzt das 10- bis 20fache gegenüber der Beförderung per Bus betragen. Noch ungünstiger fällt für den PKW der Vergleich mit der Bahn aus. Aus Gründen des Klimaschutzes und des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm und Gestank muss daher der öffentliche Verkehr **absoluten Vorrang** erhalten. Leider entsprechen die öffentlichen Verkehrsmittel im Moment oft nicht den Anforderungen der Benutzer. In den vergangenen Jahren sind vor allem bei der Bahn durch überaltertes Material Mängel aufgetreten wie z. B. Verspätungen, Zugsausfälle und fehlende bzw. überfunktionierende Heizung. Schlechte Information und fehlende Ersatzverkehrsmittel bei Störungen steigern kaum die Bereitschaft zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Der Preis für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wurde in den letzten Jahren beträchtlich erhöht. Verbesserungen bei Pünktlichkeit und Verlässlichkeit machen sich allmählich bemerkbar. Es muss auch gesagt werden, dass ein Teil der Bevölkerung öffentliche Verkehrsmittel grundsätzlich nicht benützt, obwohl Angebote vorhanden sind.

In schwächer besiedelten Gebieten haben Bus und Bahn an Attraktivität gegenüber dem Privatauto verloren. Auch ist im Moment das Bus fahren sozial nicht angesehen und wer kann, steigt sobald es geht, auf den PKW um. Übrig bleiben Schüler und ältere Personen, die kein eigenes KFZ besitzen. So sitzen zu manchen Tageszeiten 0 bis 5 Personen in einem Bus, der 50 Personen befördern kann. Die Kosten für das Verkehrsmittel sind aber mehr oder weniger dieselben.

Schlechte Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel > weniger Angebot > mehr Umweltverbrauch und Umweltverschmutzung durch Individualverkehr

Wir möchten diesen Teufelskreis aber nicht fördern, schon in Hinblick auf unsere Verpflichtungen für die Gesundheit der Bevölkerung und den Klimaschutz. Die Übernahme der Postbusse durch die ÖBB kann sich als hilfreich erweisen, um Doppelgleisigkeiten zu vermeiden. Außerdem kann eine sinnvolle Ergänzung und Zubringerfunktion unter einem Dach geschaffen werden. Ziel sollte es auch sein, durch einen auch auf den Pendlerverkehr zugeschnittenen Fahrplan Umsteigeverbindungen zu nützen und das Auto ganz zu Hause stehen zu lassen.

Die Bahn wird von der Bevölkerung besser angenommen, auch sind nicht wenige EinwohnerInnen unserer Gemeinde bei den ÖBB beschäftigt. Die Zerschlagung der ÖBB in mehrere Betriebe kann sich auf den laufenden Betrieb negativ auswirken, auch auf die Beschäftigungssituation in unserer Gemeinde. Gefordert ist nicht der Abbau von Mitarbeitern, sondern eine effizientere Nutzung der momentanen Personalreserven zur Verbesserung des Angebots, eine Erneuerung des rollenden Materials wie auch der Ausbau und die Modernisierung der Strecken.

Durch das S2 Ausbauprojekt der Bahn wurde nach 3-jähriger Verzögerung die 2gleisige Strecke von Seyring nach Wolkersdorf verlängert und am Bahnhof Ladendorf eine Ausweiche hergestellt. Der Haltestellenbereich wurde umgebaut und etwa 50m in Richtung Paasdorf verschoben. Ein Mittelbahnsteig wurde errichtet, leider muss ein befahrenes Gleis überschritten werden. In diesem Zusammenhang wurde das Lagerhausgleis aufgelassen, ebenso die Verladestelle von „Agroaktiv“. Wir empfinden es als negativ, dass das Lagerhaus jetzt nur mehr über die Straße beliefert wird bzw. der Abtransport von landwirtschaftlichen Produkten über die Straße erfolgen muss. Das Intervall der Züge sollte wie ursprünglich geplant, auf 15 Minuten verkürzt werden allerdings ist dies nach Auskunft der ÖBB nur bei 2 gleisigem Ausbau bis Ladendorf möglich. Die Nachteile einer eingleisigen Strecke bleiben im Moment im Bereich zwischen Mistelbach und Wolkersdorf bestehen. Insbesondere bei technischen Störungen (z.B. wenn eine Zuggarnitur auf offener Strecke liegen bleibt.) wird die Strecke blockiert und es

entstehen Verspätungen. Das Management solcher Störfälle muss entscheidend verbessert werden. Eine schnelle und exakte Information der Bahnkunden und eine umgehende Abhilfe (Schienenersatzverkehr) sind entscheidend für die Einstellung der Kunden zur Bahn. Anderenfalls wird ein weiterer Teil der Bahnbenutzer zur Straße abwandern. Die ÖBB stellen ab Dezember 2003 einen weiteren Zug nach dem bis zu diesem Zeitpunkt letzten Zug zur Verfügung („Nightliner“). Wir empfinden das als positiven Schritt. Die Gemeinden an der Strecke haben sich zur Mitfinanzierung dieser Verbindung bereit erklärt. Die im Gemeinderat der Gemeinde Ladendorf vertretenen Parteien befürworteten auch mit Ausnahme der FPÖ die Weiterführung des Nachtzugs für 2007 und 2008, voraussichtlich auch für 2009.. Mittlerweile gibt es noch einen späteren zusätzlichen Nachzug in den Nächten auf Sa und So und in den Nächten von Werktag auf Feiertag

Kommentare zu Fahrplanänderungen

Kommentar zu den Änderungen im Fahrplan gültig ab 15.12. 2005 bis 09.12. 2006
(die meisten strukturellen Änderungen setzen sich im Fahrplan 2006/2007 fort)

Verbesserungen:

4 bzw.3 zusätzliche Halte am Nachmittag mit Direktverbindung zum Flughafen Wien (sind allerdings für die Mehrzahl der Pendler kaum von Belang, von Vorteil evtl. für Schüler)

Verschlechterungen:

Zug 04.42 ab Mistelbach wurde gestrichen (Mo bis Fr), ebenfalls Zug um 18:24 ab Wien Sbf

Durch Verschiebungen kein 1/4 Std. Intervall zwischen ca. 04:30 und 05:30 mehr. 2 Halte in Neubau - Kreuzstetten gestrichen (zusätzlich zu gestrichenem Zug 18:24 h ab Wien Sbf, der ebenfalls in Neubau - Kreuzstetten gehalten hat)

Weitere Bemerkungen:

Die meisten der zusätzlichen Züge halten nicht in der Gemeinde (in unserem Fahrplanauszug blau unterlegt). Spätnachmittags ist im Moment bei einigen Zügen ein Umsteigen in Mistelbach aus Richtung Wien kommend nach Ladendorf nicht möglich. (zu kurze Umsteigezeit)

Die Zahl der Direktverbindungen vom/zum Flughafen wurden wesentlich erhöht., allerdings halten die meisten Züge ebenfalls nur in Mistelbach (außer 1 x morgens und 3-4 x nachmittags Richtung Flughafen)

Obwohl die Zugsfrequenz auf der Strecke wesentlich erhöht wurde, ergeben sich die Vorteile auf der Strecke Wolkersdorf - Mistelbach eher nur für die großen Gemeinden wie Wolkersdorf und Mistelbach.

Teilweise auch Verbesserungen für die Gemeinden nördlich von Mistelbach.

Beim Umsteigen von/auf Schnellzüge in Mistelbach kann Bahnsteigwechsel erforderlich sein.

Beschilderung mangelhaft.

Zusätzliche Halte von Schnellzügen in Kreuzstetten zuungunsten von Ladendorf bzw. Neubau-Kreuzstetten sind für uns nicht nachvollziehbar, da dort weder Ausweichgleis noch ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden sind.

Beim Umsteigen von Schnellzügen in Mistelbach Richtung Ladendorf Richtung Wien Achtung!

Am selben Bahnsteig kann Schnellzug nach Wien mit 1. Halt in Wolkersdorf bereit gestellt sein.

Kommentar zu den Änderungen im Fahrplan ab 10.12.2006 bis 8.12.2007

Einige kleine Änderungen im Minutenbereich.

z. B.: Kleine Zeitverschiebung Zug R 2491 an Werktagen außer Samstagen ab Ladendorf 3 Minuten später, jetzt um 05:11, ab Neubau jetzt um 05:17

Neu: Schnellzughalt um 14:00 in Ladendorf aus Richtung Wien
Neu: Schnellzughalt um 17:08 aus Richtung Wien in Neubau.

Schnellzug ab Mistelbach um 10:00 gestrichen, dafür neu um 09:00
Ebenfalls Schnellzug ab Mistelbach 12:00 gestrichen, dafür um 11:00 h
Neu Sa um 05:37 ab Mistelbach.

Zug 16:01 am Samstag ab Ladendorf, um 16:07 ab Neubau nach Wien gestrichen
(Rsb 27579. Dafür neu 1 Stunde später.
Zug 18:01 ab Ladendorf, um 18:08 ab Neubau am Samstag gestrichen. /Rsb 27659

Schnellzug 20:00 h am Samstag ab Mistelbach gestrichen (RSB 29751)
Neu: Schnellzug an Sonn- und Feiertagen um 13:00 ab Mistelbach
Schnellzug 13:54 an Sonn- und Feiertagen ab Mistelbach gestrichen, dafür zusätz-
lich Schnellzug um 15:00 h
Neu: 16:44 Sonn/Feiertag ab Mistelbach nach Wien, dafür Schnellzug um 17:54
gestrichen
Schnellzug Sonn/Feiertags um 20:00 h ab Mistelbach gestrichen. (RSB 27739)
PS.: Bei Postbus wurde der Bus 125 um 11:48 ab Mistelbach, an 12:00 Gh. Bachmei-
er an Samstagen/wenn Schultag gestrichen. Ebenso wurde der Bus 222 ab GH
Bachmeier um 12:00 ab GH. Bachmeier, an 12:10 h an Mistelbach gestrichen. Als
Umsteigeverbindungen kamen diese aber weniger in Betracht. Umsteigeverbind-
ungen von Bahn zum Bus bzw. umgekehrt sind weiterhin nicht sehr befriedi-
gend, mit einigen kleineren Änderungen ließe sich bereits eine Verbesserung
erreichen.

Kommentar zu den Änderungen im Fahrplan ab 09.12.2007

In der Nacht von Sylvester auf Neujahr und während der Euro 2008 (vom 7.6. bis
30.6.2008):

3 zusätzliche Nachtzüge nach Wien ab Ladendorf und Neubau- Kreuzstetten
Ladendorf 01:45 02:45 03:45
Neubau-Kreuzstetten 01:51 02:51 03:51

In der Nacht von Sylvester auf Neujahr und während der Euro 2008 (vom 7.6. bis
30.6.2008):

3 zusätzliche Nachtzüge ab Wien
Wien Südbahnhof 01:14 02:17 03:14
Wien Mitte 01:20 02:21 03:21
Wien Nord 01:24 02:25 03:25
Floridsdorf 01:32 02:32 03:32
Wolkersdorf 01:56 02:56 03:56
Neubau-Kreuzstetten 02:14 03:14 04:14
Ladendorf 02:20 03:20 04:20
Mistelbach 02:26 03:26 04:26

Einige Halte zwischen Laa und Mistelbach gestrichen, bzw. zeitlich getauscht.
Diese sind aber für unsere Gemeinde kaum von Belang.

neuer zusätzlicher Schnellzugshalt Mo - Sa aus Richtung Wien Mitte um 15:07,
an Neubau-Kreuzstetten 15:55 und täglich ab Wien Mitte um 20:04, an Neubau-
Kreuzstetten um 20:55
(Halte von Kreuzstetten nach Neubau-Kreuzstetten gewandert)

Züge ab Südbahnhof über Simmering enden in Wolkersdorf mit Umsteigemög-
lichkeit weiter nach Mistelbach/Laa, dafür wurde der bisherige Zug nach Wol-
kersdorf bis Laa verlängert
Nacht Samstag auf Sonntag Verlängerung nach Laa ab Mistelbach 23:53, an Laa 00:23

Beim Postbus keine wesentlichen Änderungen. Trotz der in den Medien verbreiteten Aussagen, dass Umsteigeverbindungen verbessert würden, sind solche Verbesserungen nicht zu bemerken.

Kommentar zu Änderungen im Fahrplan ab 14.12.2008

Der Fahrplan wurde komplett umgestellt. Offenbar hat man versucht, sich in Richtung auf einen Halbstundentakt zu bewegen. Durch vollkommene Auslastung der eingleisigen Strecke wurden je 1 Busverbindung (Schienenersatzverkehr) aus Wolkerdorf nach Mistelbach eingerichtet (Zug um 07:05 h ab Mistelbach nach Laa wird angebunden). Ebenso wurde 1 Busverbindung morgens und zusätzlich 4 Busverbindungen am Nachmittag nach Wolkerdorf eingerichtet. Dadurch wurden Schwachstellen im Fahrplan entschärft.

Bei der Haltestelle Ladendorf dürften etwa 70% bis 80% der PendlerInnen profitieren, die Haltestelle Neubau-Kreuzstetten hat leider Halte verloren.

Eine wesentliche Verbesserung zum vorliegenden Fahrplan ist aber erst durch einen 2-gleisigen Ausbau bis Mistelbach möglich. Die Kapazität der Strecke ist besonders zu Stoßzeiten ausgeschöpft. Ebenfalls sollte der Lückenschluss Laa - Hevlin sobald als möglich erfolgen, hier fehlten 500 m Gleis und eine Brücke. In Richtung Wien:

Mo bis Fr /Werktags:

1. Zug ca. 8min später, die restlichen Züge ca. 1/2 Stunde nach hinten verschoben
Direkte Züge:

ab Ladendorf erster Zug um 04:42, bis 06:02 20 Min. Intervall, dann bis 08:42 abwechselnd 40/20 Minuten Intervall, dann Stundenintervall bis 13:42. Ab 14:07 bis 16:07 abwechselnd 25/35 min. Intervall (einschließlich der Schienenersatz-Busverbindungen), dann bis 17:38 fh Stunden Intervall, danach 1 Stunden Intervall bis Betriebsende.

2008 26 Halte, 2009 28 Halte (inkl. 5 Bushalte während der Schulzeit/ Schienenersatz um 05:22, und um 14:07, 15:07, 16:07 und 17:07 ab Ladendorf)

Es besteht aber zusätzlich die Möglichkeit, zusätzlich mit Umsteigen im Mistelbach (6 Minuten Umsteigezeit) 8 Verbindungen wahrzunehmen.

Ab Neubau - Kreuzstetten während der Früh- und Nachmittagsspitze Intervalle zwischen 20 und 40 Minuten abwechselnd, sonst 1 Stunden Takt, leider auch zwischen 05:47 und 06:47 ca. 20Min/40 Min, dann wieder Stundentakt bis Betriebsende. 2008 27 Halte, 2009 25 Halte (inkl. 5 Bushalte während der Schulzeit). Die Umsteigemöglichkeit in Mistelbach ist hier weniger attraktiv.

Strecke nach Simmering vollkommen gestrichen, nur mehr über Leopoldau bzw. Umsteigen auf andere Verkehrsmittel (Wiener Linien) erforderlich.

Samstag:

ab Ladendorf 1. Zug ca. 3/4 Stunde später, 20Min/40 Min Intervall bis 07:42, danach Stundenintervall, 2008 22 Halte, 2009 20 Halte + 5 Umsteigeverbindungen in Mistelbach

ab Neubau-Kreuzstetten, Stundenintervall bis 06:47, danach 20 Minuten bis 07:11, dann 40 Minuten und dann ab 08:47 wieder Stundentakt. 2008 23 Halte, 2009 19 Halte,

Sonntag/Feiertags:

ab Ladendorf 2008 19 Halte, 2009 18 Halte + 4 Umsteigeverbindungen in Mistelbach

ab Neubau 2008 19 Halte, 2009 18 Halte

Aus Richtung Wien:

Erster durchgehender Zug erst um 06:10 ab Wien Mitte, davor nur Mo bis Fr Möglichkeit mit Umsteigen in Wolkersdorf auf den Bus. Dieser Bus (Schienenersatzverkehr bis Mistelbach schließt dort an den Zug an, der heuer nur ab Mistelbach nach Laa geführt wird.

Stundentakt jetzt auch am späten Abend. Züge ex Südbahnhof über Simmering wurden gestrichen, daher ebenfalls Umsteigen über Leopoldau bzw. von Wiener Linien auf Schnellbahn nötig

Montag bis Freitag

nach Ladendorf: 2008 23 Halte, 2009 25 Halte incl. 1 Bushalt während der Schulzeit + 7 Umsteigeverbindungen über Mistelbach. Günstiger Zug neu: 18:16 ab Wien Mitte mit Ankunft 19:17 in Ladendorf (bis 2004 ex Wien Südbahnhof, dann gestrichen), dieser schließt wieder die bisherige Lücke!

nach Neubau- Kreuzstetten: 2008 23 Halte, 2009 20 Halte

Samstag:

nach Ladendorf 2008 22 Halte, 2009 22 Halte + 5 Umsteigeverbindungen in Mistelbach

nach Neubau 2008 22 Halte, 2009 20 Halte *

Sonntag/Feiertags:

nach Ladendorf 2008 20 Halte, 2009 22 Halte + 4 Umsteigeverbindungen in Mistelbach

nach Neubau 2008 20 Halte, 2009 20 Halte

Generell scheinen am Wochenende Kapazitäten eingespart worden zu sein.

Postbus:

Die Abstimmung seitens Postbus mit der Bahn scheint aber bis dato nicht erfolgt zu sein, es gibt Richtung Wien Mo bis Fr. etwa 4 Umsteigeverbindungen, retour durchschnittlich 3, einige Anschlüsse werden knapp verfehlt, da würde durch Verschiebungen im Bereich von 10 Minuten Abhilfe geschaffen werden.

Änderungen mit Fahrplanwechsel 2010 seit 14.12.2009

Die Schienenersatzverkehrsverbindungen per Bus morgens aus Wolkersdorf nach Mistelbach (Zug um 07:05 h ab Mistelbach nach Laa wird erreicht) und zusätzlich 4 Busverbindungen am Nachmittag nach Wolkersdorf bleiben aufrecht. Die Schnellzüge enden in der Regel in Wien Praterstern. Dadurch ist für Weiterreisende Umsteigen notwendig. Der 7-minütige Halt in Floridsdorf bei einigen Schnellzügen am Nachmittag aus Wien ist auf Normallänge verkürzt. Diese Züge fahren entsprechend früher ab, kommen aber zur selben Zeit wie früher in Ladendorf/Neubau an.

Leider gibt es im Moment den Halt in der Hauptverkehrszeit kurz nach 06:30 Richtung Wien noch immer nicht

Postbus: Seit Fahrplan 2010 keine Verbindung mehr an Samstagen.

Bezüglich des Busverkehrs schlagen wir vor:

Fahrplan auf den aktuellen Stand bringen (neue Hausnummern bei einigen Haltestellen)! Es sollten auch die richtigen Fahrpläne bei den einzelnen Haltestellen hängen. Weiters kann ruhig mehr Information auf den Informationstafeln stehen. Im Moment beschränkt sich die Information auf 1-2 Zeilen, der Rest des Fahrplanblattes ist leer.

Haltestellen dort, wo sie benötigt werden! Nicht nur bei uns, sondern auch am Zielort!

In Mistelbach wurde ein Einkaufszentrum nach dem anderen errichtet und ökologisch wertvolle Flächen versiegelt. Dass es sich dabei größtenteils um Feuchtgebiete handelt, die von jeglicher Bebauung freigehalten werden sollten, sei nur nebenbei erwähnt. Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln fehlen aber fast vollständig, ebenso ist die Erreichbarkeit zu Fuß teilweise mangelhaft. Was tun aber Menschen ohne Auto, wenn die benötigten Geschäfte im Ortszentrum geschlossen haben, nicht zuletzt wegen der Konkurrenz durch Einkaufszentren? Auf das Schärfste möchten wir daher auch Versuche zurückweisen, Haltestellen auf der Strecke Mistelbach – Laa zu schließen.

Information der Fahrgäste und Lesbarkeit der Fahrpläne verbessern. Man sollte versuchen, durch attraktive Angebote die Auslastung und damit die Kostendeckung durch die Beförderung möglichst vieler Fahrgäste zu verbessern. Ebenso sollten sowohl Fahrplanauszüge als auch die Infotafeln an den Haltestellen aktuell, farblich auffällig und interessant gestaltet sein, um Aufmerksamkeit zu erregen. Größere Tafeln, größere Schrift, leichfassliche Darstellung und richtige Information ist gefragt und sollte selbstverständlich sein. Auch die Gemeinde(n) sollte(n) die aktuellen Fahrpläne in der Gemeindezeitung abdrucken bzw. auf ihrer Website veröffentlichen.

Im Moment hapert es teilweise in und aus Richtung Wien noch an attraktiven Umsteigeverbindungen vom Postbus (Linie 1218) auf die Bahn und umgekehrt. Samstags, Sonntags und an Feiertagen gibt es keinen Busverkehr. Eine Sonntagabendverbindung sollte für die Rückreise nach dem Wochenende angeboten werden.

Die Dr. Richard Linie 426 ist offensichtlich größtenteils auf den Bedarf des Schülertransports nach Mistelbach und Wolkersdorf und zur Bedienung der abgelegenen Ortschaften zwischen Mistelbach und Wolkersdorf gedacht. Umsteigeverbindungen gibt es in der Gemeinde kaum, allenfalls in Wolkersdorf könnte das eine Rolle spielen. Der Original Dr. Richard Linienfahrplan wurde neu gestaltet und scheint leichter lesbar zu sein als die alte Version.

Wir möchten auch noch auf die Website des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) unter www.vor.at hinweisen, Hier gibt es Linienfahrpläne zum Herunterladen und viele interessante Infos, wie z. B. auch Umgebungspläne der Haltestellen.

Weitere interessante Informationen zum öffentlichen Verkehr finden Sie unter folgenden Links:

<http://mitglied.lycos.de/nebenbahn>

www.landesbahn.at

www.fahrgast.at

Details aus den Katastralgemeinden:

Ladendorf



Ladendorf ist ein ca. 3 km langes Straßendorf. Das Verkehrsgeschehen wird hauptsächlich von der B40 bestimmt. Weiters gibt es noch eine Landesstraße (LH 10), auf der der Querverkehr abgewickelt wird. Einesteils in die KG Neubau und weiter nach Wien, andererseits in die KGs Garmanns und Grafensulz, weiter nach Asparn an der Zaya oder Niederleis. Auf der B40 ist ein ständig steigendes Verkehrsaufkommen festzustellen, auch beim Schwerverkehr. Die Fahrbahndecke und insbesondere die Einbauten für die Abwasserbeseitigung werden durch den Schwerverkehr stark belastet und es sind ständige Investitionen zur Erhaltung notwendig. So wurde die Fahrbahndecke auf der B40 vor etwa 10 Jahren saniert und ist bereits wieder reparaturbedürftig. Das gilt innerhalb des Ortes übrigens auch für Teile der LH 10 (Hauptplatz) und einige viel befahrene Gemeindestraßen wie z. B. die Derschstraße, wo durch Setzungen im Bereich der Kanalkünetten Risse aufgetreten sind. Wir finden es daher für notwendig, dass zumindest ein Teil des Durchzugs – LKW - Verkehrs auf die Schiene verlagert wird.

Die Fahrbahn der B40 ist im Ortsgebiet teilweise sehr großzügig dimensioniert (bis zu 7m Breite und mehr). Geschwindigkeitsüberschreitungen kommen vor allem bei den Ortseinfahrten, auf der Bahnstraße zwischen Barenthgasse und Bahnhof, auf der Hauptstraße zwischen Plannerkurve und der Einmündung der Neubauer Straße, und in der Kapellenstrasse zwischen Gutshof und Barenthgasse vor. Gleichzeitig sind begleitende Gehsteige nicht überall vorhanden oder in schlechtem Zustand, vor allem in der Bahnstraße auf der Nordseite und im westlichen Ortsteil an der Südseite der Hauptstraße.



Ladendorf – Westliche Ortseinfahrt

Streckenführung und Ausbau der B40 verführt zum schnell Fahren, der Geschwindigkeitsüberschuss wird oft ins Ortsgebiet hinein genommen; ca. 100 m nach der Ortstafel gibt es aber eine Gefahrenstelle (unüber-sichtliche Kurve). Hier gab es bereits einen Unfall mit Personenschaden (eine Mopedfahrer-in kam ums Leben).



An der Ortsausfahrt Richtung Garmanns sollte im Bereich vor der Ortstafel ebenfalls eine Verkehrsinsel mit Verschwenkung des ortseinwärts führenden Fahrstreifens errichtet werden, um ein Abbremsen auf 50 km/h sicherzustellen.

Bezüglich der B40 schlagen wir daher Verkehrsinseln an den Ortseinfahrten oder eine andere zweckdienliche Maßnahme, eine punktuelle Bepflanzung durch Bäume, eine Schließung der Gehsteiglücken und eine teilweise schmalere Dimensionierung der Fahrbahn vor. Die Bundesstraßenverwaltung plant eine Sanierung der B40 im Ortsbereich, will angeblich jedoch nur eine Breite von 5 m finanzieren, das erscheint uns aber angesichts des Verkehrsaufkommens zu wenig. Eine Breite von 6 m sollte aber ausreichend sein. In jedem Fall würde schon dadurch die Geschwindigkeit der Fahrzeuge verringert werden. Zusätzlich ist auch eine vermehrte Kontrolle durch die Exekutive notwendig, um Überschreitungen des Tempolimits zu vermindern.

An der LH10 sind im Bereich der Neubauer Straße ebenfalls die Gehsteige zu vervollständigen (die Ostseite wurde Anfang 2007 gepflastert) und eine Verkehrsinsel an der Ortseinfahrt zu errichten. Im Bereich des Hauptplatzes soll der Parkstreifen zwischen Einmündung Kapellenstraße und Taschlbachbrücke deutlicher von der Fahrbahn abgegrenzt werden. Sa kann evtl. durch eine Pflasterung, Niveauehebung des Parkstreifens (siehe Kapellenstraße beim Park) oder durch 1 bis 2 „Ohrwascheln“ erreicht werden. Es bestand in früheren Jahren die Tendenz, die Fahrbahnbreite zu vergrößern und zwar durch asphaltierte, mit der Fahrbahn niveaugleiche Flächen ohne eindeutige Trennung zwischen fließendem und

ruhendem Verkehr. Vor dem Kindergarten wurde dieser Missstand beseitigt, ähnlich sollte auch entlang des Parks vorgegangen werden. Da entlang der Fahrbahn kein Gehsteig existiert, können bzw. müssen die FußgängerInnen den Gehweg durch den Park benutzen, allerdings wird lt. einem Verkehrsschild dieser Weg im Winter nicht gestreut bzw. der Schnee nicht geräumt. Wir halten das für rechtlich nicht haltbar und auch ungerecht gegenüber den FußgängerInnen, zumal es sich auch noch um einen Schulweg handelt. Besonderes Augenmerk muss bei der anstehenden Erneuerung des Hauptplatzes auf die Erfordernisse des nicht motorisierten Verkehrs gelegt werden. Bei praktisch allen Entwürfen, die durch interessierte BürgerInnen ausgearbeitet wurden, stellte sich die Frage nach einer Verkehrsberuhigung (Tempo 30).

Die Gehwege wurden früher teilweise mangelhaft geräumt, mittlerweile klappt es bei den durch die Gemeinde betreuten Bereichen besser durch die Anschaffung eines geeigneten Gerätes. Im Verantwortungsbereich privater Anrainer wird die Betreuung der Gehsteige nicht überall zufrieden stellend durchgeführt. Der Winterdienst auf der Fahrbahn funktioniert im Wesentlichen gut.

Auch im Bereich der Gemeindestraßen sollte die Breite der Fahrbahn nicht übermäßig sein, sondern dem durchschnittlichen Aufkommen angemessen sein. Für den Begegnungsverkehr von überbreiten Fahrzeugen (Mähdrescher, sonstige landwirtschaftliche Fahrzeuge, LKW) sollen Ausweichflächen vorgesehen werden, evtl. Begrenzung mit Schrägbord. Als überbreit empfinden wir zum Beispiel die Kapellenstraße von der Einmündung der Kardinal-Franz-König Straße bis zur Kapelle kurz vor der Barenthgasse. Hier wurde auch verabsäumt, eine funktionelle Entwässerung einzubauen, z. B. in Form einer Rinne aus Granitsteinen. So fließt das Wasser mehr in Richtung der Anrainer und hat auch schon zu Diskussionen geführt. Einen etwa 1 m breiten Streifen seitlich einer solchen Rinne könnte man multifunktionell als Fußweg oder zum Ausweichen benutzen. Ebenso sollte durch eine mäßige Schwelle im Bereich der Einmündung des Markusweges eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit verhindert werden. Wirtschaftsfuhren können so unbeeinträchtigt entweder über den Markusweg oder die Barenthgasse im unteren Bereich und über die Landesstraße im oberen Bereich durchgeführt werden. Im Moment sind durch die gerade Straßenführung und die breite Fahrbahn Geschwindigkeiten über 50km/h und bis zu 100 km/h zwar nicht erlaubt, aber möglich. Die Kapellenstraße wird auch als Ausweichroute zur Hauptstraße benutzt. Es ist auch schon zu Unfällen mit Personenschaden gekommen. Für den ruhenden Verkehr sollten Autoabstellplätze mit Lochsteinen, durch die das Gras wachsen kann, errichtet werden. Das würde den Charakter der Grünflächen weitgehend erhalten und die Zerstörung der Rasenflächen bei nassem Wetter durch schwere Fahrzeuge verhindern.



Im Bereich der oberen Dorfstraße wurde aus Gründen der Einfachheit der gesamte Straßenraum niveaugleich asphaltiert. Hier sollte ein in der ganzen Länge gleich breites Fahrbahnband (Breite etwa 4m dem Fließverkehr dienen, die Restflächen können für Fußwege, Grünflächen, Abstellplätze etc. verwendet werden.



Wir möchten auch auf die besondere Wichtigkeit von Fußwegen hinweisen. Fußgänger suchen sich immer die kürzeste Verbindung, um den Nachteil der geringeren Geschwindigkeit zur Erreichung des Ziels auszugleichen (Umwegempfindlichkeit). Wer Fußgängerverkehr fördern will, muss diesem Umstand Rechnung tragen.

Im Bereich zwischen Barenthgasse und Brunnengasse wurde der gesamte Bereich zu einer 30km Zone erklärt, was wir natürlich begrüßen. Ebenfalls gibt es 2 Schwellen in der Nähe des Sportplatzes. Anrainer haben in Eigenleistung eine Stiege zwischen Schubertstraße und Bahnstraße errichtet, ebenso sollte noch ein Fuß- und Radweg am südöstlichen Ende der Schubertstraße zur Bahnstraße errichtet werden. Diese Forderung wurde auch bereits von der SPÖ erhoben. Es ist auch die kürzeste und logische Verbindung zum Bahnhof.

Weitere Verbesserungen für den nicht motorisierten Verkehr im Bereich des Bahnhofs:

Eine Stiege vom Bahnhof zur B40 etwa zwischen der Einmündung der Brunnengasse und der Bushaltestelle. Ein Podest oben am Bahnhof und unten an der B40, dazwischen die Stiege um 90 Grad gedreht/parallel zur Bundesstraße wegen der engen Platzverhältnisse. Zusätzlich ein Geländer zwischen Podest und B40, damit man nicht direkt über die Straße laufen kann (wie vor einer Schule).

Eine weitere kleine Stiege bzw. Gehweg über die Grünfläche zwischen Bahnstraße (gegenüber der Einmündung Birkenweg und Am-Sportplatz) als Abkürzung. An der Ortseinfahrt soll begleitend als Tempobremse eine Verkehrsinsel mit Verschwenkung des ortseinwärts führenden Fahrstreifens errichtet werden.

Es gibt innerhalb des Ortes von alters her Querverbindungen und Fußgängerbrücken über den Taschlbach. Diese sollten erhalten bleiben und noch um die eine oder die andere Verbindung bereichert werden. So schlagen wir einen Fußweg zur Schule entlang des Garmannser Grabens bzw. entlang der Gasleitungstrasse zwischen Derschstraße und Schulgasse vor. Die Stiege von der Derschstraße zu „Am Schlossberg“ wird von vielen vor allem älteren Kirchenbesuchern gern benützt und soll daher ins Gemeindegut übernommen und saniert werden. Ebenso wäre dann der Winterdienst durch die Gemeinde durchzuführen. Der Gehweg zwischen oberer Dorfstraße und Hauptstraße wurde irrtümlich im Flächenwidmungsplan als Bauland ausgewiesen und sollte im Zuge einer Änderung des Flächenwidmungsplans wieder in Verkehrsfläche umgewidmet werden.

Die Radroute Eurovelo 9 führt über den Eggersdorfer Weg – Obere Dorfstraße – Derschstraße – Kapellenstrasse und weiter am Taschlbach entlang Richtung Brunnengasse auf mäßig befahrenen Straßen durch das Ortsgebiet und wird von Einheimischen und Fremden gut angenommen. Für den Reitverkehr besteht am Fußweg entlang des Taschlbachs wegen der beengten Verhältnisse Reitverbot. Die Haltung der Gemeindeverwaltung zum Reitverkehr war bisher eher ablehnend. Falls Durchgangsreitverkehr nicht erwünscht ist, sollte eine Ausweichrou-

te auf Erdwegen etwas außerhalb des Ortsgebiets gesucht werden (z. B. durch das Landschaftsschutzgebiet Ried Klausen nördlich von Ladendorf), allerdings sollten Hinweisschilder auf lokale (Gast)Gewerbebetriebe an geeigneten Stellen aufgestellt werden.

Durch die Bahn ist Ladendorf im Stundentakt von Wien aus gut erreichbar. Durch den Nachtzug wurde hier Ende 2003 eine weitere Verbesserung geschaffen. Ab Mitte März 2007 gibt es sogar eine weitere Verbindung in der Nacht von Freitag auf Samstag, sowie in der Nacht von Samstag auf Sonntag und in der Nacht von Werktagen auf Feiertage. Eine Umsteigehaltestelle von Bus zur Bahn wurde im Sommer 2003 errichtet. Im Ortsgebiet gibt es wegen der Länge des Ortsgebietes an der B40 4 Bushaltestellen. Die Bezeichnung der Haltestellen wurde mit dem Fahrplan 2008/2009 von Postbus den aktuellen Verhältnissen angepasst. Leider gibt es bei den Haltestellen an der Hauptstraße ausgenommen beim Bahnhof bis dato keinen Witterungsschutz, zum Teil ist das auch wegen der angrenzenden Privathäuser schwierig durchführbar. Das Wartehäuschen beim Bahnhof wurde von der Gemeinde im Dezember 2007 errichtet.

Zusätzlich gibt es noch eine Haltestelle am Hauptplatz/GH. Bachmeier aus/in Richtung Garmanns/Grafensulz bzw. von Mistelbach (Postbus) und aus/nach Richtung Neubau (Dr. Richard). Hier ist ein Wartehäuschen vorhanden. Weitere Infos unter Katastralgemeinden.

Neubau



Die Bahnstraße wurde im Jahr 2002 saniert und ein einseitiger Gehsteig mit einiger Verspätung Ende 2003 fertig gestellt. Die sonstige Gestaltung der Bahnstraße ist ansprechend, es wurde auch eine Anzahl von Bäumen gepflanzt, allerdings werden nicht alle Bäume gegossen. Es sind daher einige Bäume zwischenzeitlich aus Wassermangel zwischenzeitlich abgestorben. Mittlerweile ist auch die Gehsteigpflasterung erfolgt. Die Autoabstellplätze wurden etwas zu großzügig dimensioniert. Man hätte die Kosten dafür besser den Gehsteigen zugute kommen lassen sollen. Außerdem sollten die Autoabstellplätze und Einfahrten mit einer Verschleißdecke versehen werden, die bis dato noch fehlt. Von der Einmündung der Bahnstraße in die Hauptstraße bis zur Kirche schlagen wir wegen der Beengtheit der Verhältnisse und zum Schutz der Fußgänger eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor. Die Bewohner der Bahnstraße fordern teilweise eine Einführung einer 30km/h Zone auch im unteren Bereich, was aber den Busverkehr erschweren würde. Wenn eine Geschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten wird, wäre schon ein großer Fortschritt gegeben. Leider ist im Bereich des Bahnhofs Neubau-Kreuztetten auf den letzten 100 m der Gehsteig unterbrochen und man/frau muss daher dort auf der Fahrbahn gehen.

Das Straßennetz in Neubau wurde nach dem Kanalbau größtenteils saniert. Ein durchgehender beidseitiger Gehsteig ist auf der Hauptstraße vorhanden. Die

Paasdorfer Straße ist auch fertig gestellt, aus unserer Sicht sind keine Mängel vorhanden. Es wurde eine Verkehrsinsel mit Verschwenkung der Fahrstreifen am Ortsende errichtet.

Eine solche Insel fehlt nur in der Ladendorfer Straße aus Richtung Ladendorf. Ebenso fehlt in der Ladendorfer Straße der Gehsteig vollständig. (Stand März 2008)

Als Verbindung zwischen Paasdorfer Straße und Ladendorfer Straße dient die Stockertgasse. Zur teilweisen Verhinderung des Durchzugsverkehrs wurde eine Einbahnregelung und ein Fahrverbot ausgenommen Anrainerverkehr von der Paasdorferstraße Richtung Ladendorfer Straße erlassen. Eine Tempobremse wurde durch Verschwenkung der Fahrbahn im mittleren Bereich eingebaut. Die Befahrbarkeit sollte in jedem Fall durch eine Zusatztafel für Radfahrer in beide Richtungen gestattet sein. Leider wird diese Straße von Ortskundigen vereinzelt als Abkürzung für die Durchfahrt gewählt.

In der Bründlberggasse schlagen wir in der Nähe des Kinderspielplatzes eine 30km/h Geschwindigkeitsbeschränkung vor.

Beim Schubertdenkmal bzw. vor dem Haus Hauptstraße 32 befindet sich die Bushaltestelle, die allerdings nur an Werktagen bedient wird. Verbindung nach Ladendorf an Schultagen. Diese Verbindung wurde erst nach langer Verzögerung geschaffen und ist eine wesentliche Verbesserung für den Schülerverkehr. Leider fährt der Bus nicht mehr von Ladendorf Richtung Neubau. Die SchülerInnen werden durch eine Beauftragte der Gemeinde zurück transportiert. An Wochenenden stellt nur die Bahn eine öffentliche Verkehrsverbindung her. Da in Neubau die Entfernung vom östlichen Ortsrand mehr als 2km beträgt, ist für die dort lebenden Einwohner eine Benützung mit einem eher langen Anmarschweg verbunden. Weitere Infos unter Katastralgemeinden.

Eggersdorf

Durch die Lage abseits der B40 ist Eggersdorf vor dem Durchzugsverkehr gut geschützt, allenfalls eine gewisse Geräuschbelästigung könnte am südlichen Ortsrand eine Rolle spielen.

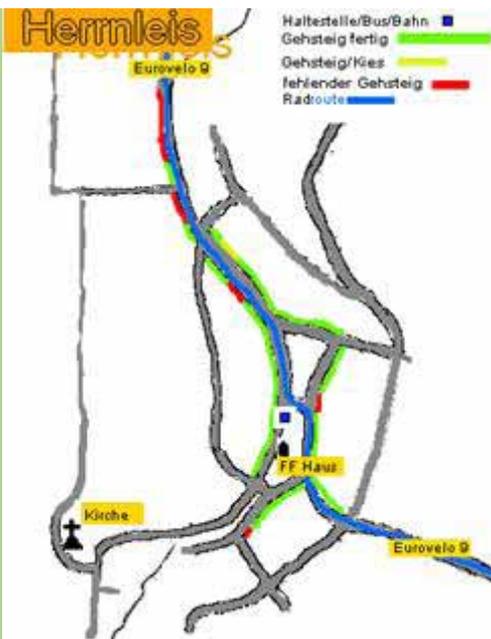


Die Landesstraße im Ortgebiet wurde im Sommer 2003 saniert, ebenso wurde die Straßenbeleuchtung erneuert. Die von der Landesstraße in nördlicher Richtung abzweigende Gemeindestraße führt über eine Brücke. Diese Brücke wurde 2006 neu errichtet und auf der östlichen Seite mit einem Gehsteig versehen.

Entlang der nördlichen Ortstraße existiert einseitig ein beinahe vollständig durchgehender Gehsteig, auch verbindet den südlichen und nördlichen Ortsteil ein Fußweg, der an der Kapelle und am Kinderspielplatz vorbeiführt. Insgesamt erscheint die Verkehrssicherheit zufrieden stellend. Allenfalls könnte man noch die Einführung einer 30km/h Zone für den nördlichen Ortsteil in Erwägung ziehen. Die Bushaltestelle befindet sich beim ehem. GH Huber (Eggersdorf Nr. 43) und verfügt über ein Wartehäuschen. Da die Busverbindungen von Eggersdorf aus besser sind als von Grafensulz, wäre zumindest im Sommerhalbjahr eine Zufahrt für Radfahrer von Grafensulz aus denkbar. Der Feldweg von der ehemaligen Mühle bis nach Grafensulz wurde nach dem Kanalbau geschottert. Weitere Infos unter Katastralgemeinden.

Herrnleis

Herrnleis liegt ca. 1 km abseits der B40 und ist daher gut vor dem Durchzugsverkehr geschützt.

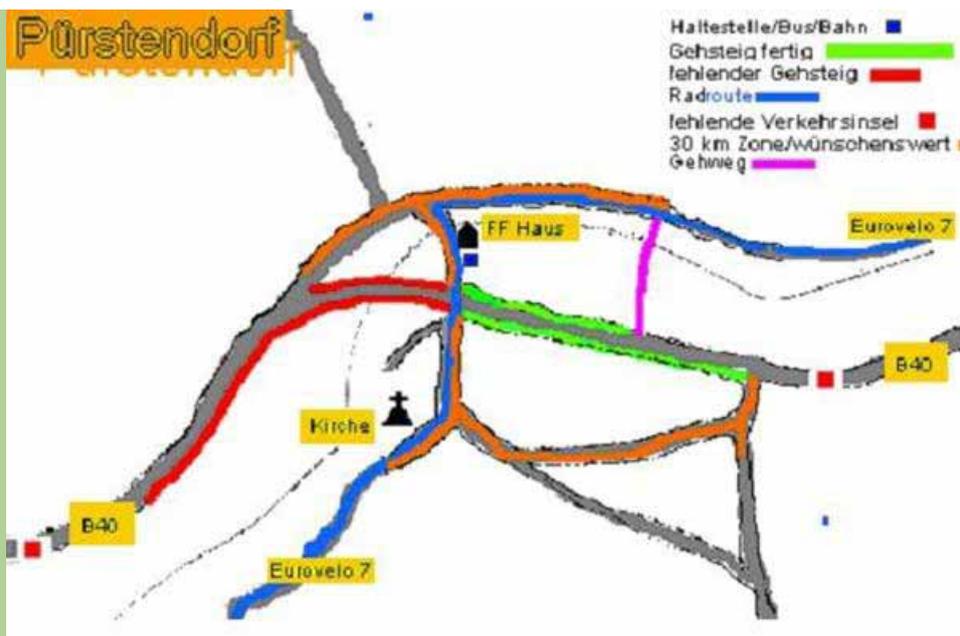


Die Radroute Eurovelo 9 führt durch den Ort. An der Landesstraße ins Ortszentrum und im Ortszentrum selbst besteht größtenteils ein Gehsteig. Die Fahrbahnen wurden großteils 2005 bzw. 2006 erneuert. Die Nebenanlagen werden 2008/2009 fertig gestellt.

Die übrigen Ortsstraßen sind eher kurz und schmal, sodass wir zusätzliche Maßnahmen nicht für notwendig halten. Allenfalls könnte eine 30km/h Beschränkung an der Zufahrt zur Siedlung am östlichen Ortsrand sinnvoll sein. Im Ortszentrum besteht eine Bushaltestelle (Herrnleis Nr. 28) mit Buswartehäuschen. Weitere Infos unter Katastralgemeinden.

Pürstendorf

Die B40 durchschneidet den Ort, sie wurde 1995 ausgebaut. Die Nebenanlagen wurden in Teilbereichen der Ortsdurchfahrt neu gestaltet. Wir haben damals Verkehrsinseln an den Ortseinfahrten beantragt, dieser Antrag wurde aber abgelehnt. Es konnten seither vermehrt Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden. Es sollen in Einzelfällen Geschwindigkeiten von 100km/h und mehr gemessen worden sein. Wir halten unsere Forderung nach einer Tempobremse in diesem Bereich nach wie vor aufrecht. Die Gemeindestraßen südlich der B40 sind schmal und eher kurz, nördlich etwas übersichtlicher. Zusätzliche Maßnahmen erscheinen nicht notwendig. Allenfalls könnte man noch eine 30km/h Zone überlegen, auch in Rücksicht auf den Radweg Eurovelo 7, der hier von der Nordseite der B40 auf die Südseite wechselt. Die Bushaltestelle befindet sich in der Nähe des Feuerwehrhauses, ein Witterungsschutz ist vorhanden.



Gehsteige sind im östlichen Ortsteil an der B40 beidseitig bis zum Ortszentrum vorhanden. Im Jahr 2004 wurde die Verbindung vom östlichen Ortsteil durch den Park bis zur Bushaltestelle gepflastert. Allerdings verläuft der Gehsteig nicht an der B40 sondern eher am Rande des Parks angrenzend an die Häuser.



Vom Ortszentrum bis zum westlichen Ortsende fehlen Gehsteige an der B40, obwohl sich auf der Südseite der Straße noch einige Häuser befinden. Angesichts des Verkehrsaufkommens auf der B40 ein sehr bedenklicher Zustand.

Weitere Infos unter Katastralgemeinden.

Grafensulz



Die Verkehrsbelastung in Grafensulz ist durch die abgeschiedene Lage gering.

Der Ort wird durch eine Landesstraße erschlossen, die an den Ortsenden je eine ca. 90gradige Kurve beschreibt. Diese Kurven sollten ausreichen, die Geschwindigkeit auf das erlaubte Limit zu vermindern.

Zusätzlich sollte man kurz vor der Ortstafel noch einen Streifen aus Pflastersteinen zur optischen und akustischen Erinnerung in Bezug auf das Ortsgebiet einbauen.

Die Ortsdurchfahrt von Grafensulz ist im Moment gepflastert, was für das Ortsbild und als Tempobremse nützlich erscheint.



Bushaltestelle in der Ortsmitte (Richtung Niederleis: Grafensulz Nr. 38, Richtung Ladendorf Grafensulz Nr. 16, Wartehäuschen vorhanden)

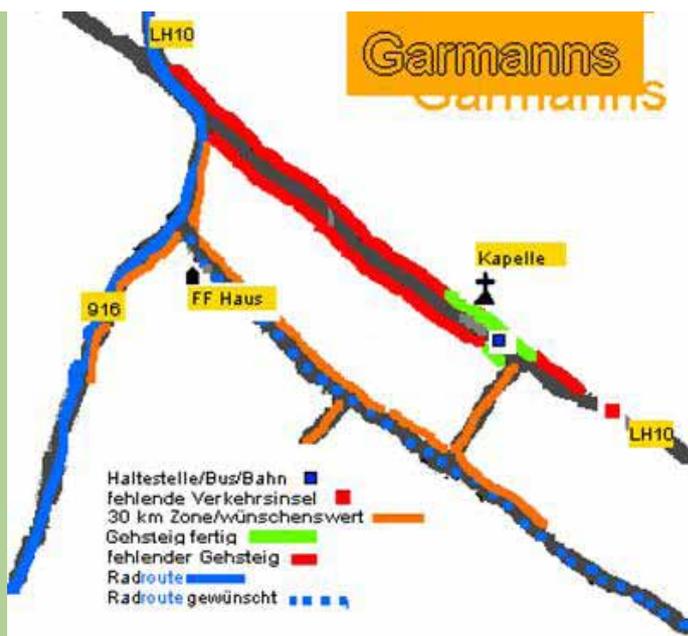
Von der Ortsdurchfahrt zweigt in nördlicher Richtung noch eine Gemeindestraße ab, die zum ehemaligen Bahnhof Grafensulz führt, im Moment aber nur von den Anrainern einiger Häuser, für landwirtschaftliche und touristische Zwecke (Draisinenalm Grafensulz) benützt wird. Sonst gibt es nur eine schmale Durchfahrt in der Ortsmitte Richtung Kirche und Feuchtgebiet, Hintauswege und eine schmale Kellergasse.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt gibt es an der Ostseite einen bis auf kleine Ausnahmen durchgehenden Gehsteig, am westlichen Straßenrand fehlt ein solcher

größtenteils, auch teilweise bedingt durch abschüssiges Gelände. Man sollte aber auch hier versuchen, soweit möglich, wenigstens einen schmalen Gehsteig zu errichten. Ein einseitiger Gehsteig wurde 2008 an der Straße zum ehem. Bahnhof Grafensulz(jetzt Draisinenalm) im Zuge der Sanierung dieser Straße errichtet.

Per Rad ist der Ort am besten über den Radweg Eurovelo 9 von Süden her erreichbar. Hier gibt es auch keine nennenswerten Steigungen. Nach der Fertigstellung der Transportleitung für die Abwasserentsorgung wurde der Feldweg (ca. 1-2 km) im Herbst 2006 geschottert. Entsprechend verdichtet und gewalzt sollte dieser Belag für eine annehmbare Radverbindung wie auch für Zwecke der Landwirtschaft ausreichen.

Garmanns



Die Landesstraße LH10 erschließt den Ort vom nordöstlichen bis zum nordwestlichen Ortsrand. Eine Verkehrsinsel ist nur am nordöstlichen Ortsrand sinnvoll, die Ortseinfahrt aus Richtung Asparn ist abschüssig und unmittelbar vor der Ortstafel befindet sich die Kreuzung nach Grafensulz, nach der Ortstafel zweigt in südlicher Richtung eine Gemeindestraße ab.

Die übrigen Gemeindestraßen im Ortsgebiet von Garmanns weisen ein geringes Verkehrsaufkommen auf. Zusätzliche Maßnahmen sind nicht notwendig. Allenfalls wäre auf der Gemeindestraße parallel zur Landesstraße eine 30 km Zone sinnvoll. Im Bereich der Garmannser Kellergasse sollte das dortige Fahrverbot (ausgenommen Anrainerverkehr und Radfahrer) fallweise von der Exekutive überwacht werden.

Auf der LH 10 aus Richtung Asparn und weiter auf der Gemeindestraße nach Süden über die Garmannser Kellergasse Richtung Eggersdorf wird die Radroute 916 geführt. Der Feldweg parallel zur LH 10 nach Ladendorf kann auch als Radroute dienen, er wurde im Jahr 2008 neu geschottert. werden. Weitere Infos unter Katastralgemeinden.



Gehsteige fehlen im Ortsgebiet an der Landesstraße fast vollständig.

Nur im Bereich um die Kapelle und die ehemalige Volksschule sind knappe 100 m Gehsteig befestigt sowie gegenüber der Bereich der Bushaltestelle. Hier gibt es ein Wartehäuschen.



Blick von der Kapelle Richtung Ortsausfahrt nach Ladendorf.

Vor dem Haus Garmanns Nr. 52. befindet sich die Haltestelle in Richtung Niederleis.