



MARKTGEMEINDE RIEDAU

VERKEHRSKONZEPT RIEDAU 2025

Verfasser
:



VERKEHRSPANUNG KLEINER

Dipl.-Ing. Joachim Kleiner

Zivilingenieur für Bauwesen

Lacknerstr. 23, A-4600 WELS

T: 07242/ 42 30 00, F: 07242/ 42 300-13

M: 0664 / 44 54 058, E: buero.wels@verkehrsplaner.com

INHALTSVERZEICHNIS

AUFBAU DES VERKEHRSKONZEPTE	4
ALLGEMEIN	5
ZIELEKATALOG VERKEHRSKONZEPT	5
RAUMORDNUNGSPOLITISCHE ZIELE DES ÖROK	6
ÖSTERREICHISCHES GESAMTVERKEHRSKONZEPT 1991	7
ÖSTERREICHISCHER BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN (5.3.1999)	8
WEISSBUCH VERKEHR - EUROPA.....	9
BÜRGERWÜNSCHE	10
AUS BÜRGERVERSAMMLUNG AM 28.11.2006.....	10
PLANAUFLAGE ROHVERKEHRSKONZEPT – UMFRAERGEERGNIS.....	10
GEBUNDENE BEFRAGUNG	11
OFFENE BEFRAGUNG	12
ANALYSE – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN	13
GEMEINDEDATEN, ANGABEN ZUM UNTERSUCHUNGSGBIET	13
EINZUGSBEREICH UND NACHBARGEMEINDEN.....	13
BESIEDLUNG	14
AUSSENBEZIRKE	14
BEVÖLKERUNGS- UND MOTORISIERUNGSPROGNOSE	15
TOPOGRAPHIE, BEDINGUNGEN RAD+FUSSVERKEHR.....	16
RADVERKEHR - WEGENETZ	17
RUHENDER VERKEHR	18
GEOMETRISCHE BEDINGUNGEN	18
FREQUENZEN IM RUHENDEN VERKEHR.....	19
EINZELERGEBNISSE ROUTE 1	21
EINZELERGEBNISSE ROUTE 2	33
UMSCHLAGRATEN	43
ÜBERSICHTEN ROUTE 1.....	44
PROGNOSE RUHENDER VERKEHR ROUTE 1	45
ÜBERSICHTEN ROUTE 2.....	46
PROGNOSE RUHENDER VERKEHR ROUTE 2	47
ÖFFENTLICHER VERKEHR.....	48
BUSSE ÜBERREGIONAL.....	48
BAHN	49
PENDLERSTATISTIK	50
FLIESSENDER VERKEHR	51
QUELL- UND ZIELWEGE VON / NACH RIEDAU.....	51
QUERSCHNITTSZÄHLUNG, GANGLINIEN	52
VERFOLGUNGSZÄHLUNG, VERKEHRSTRÖME	53
ANALYSE KURZZUSAMMENFASSUNG	56
GENERELLE PLANUNGSPRINZIPIEN	58
UMWELTVERBUND	58
INDIVIDUALVERKEHR.....	58

UMWELTVERBUND	59
VERKEHRSBERUHIGUNG	59
TEMPO-30-ZONEN - AUSDEHNUNG	59
TEMPO-30-ZONEN - UMSETZUNG	60
FUSSGÄNGER UND RADVERKEHR	61
RADWEGENETZ	61
ROUTE 1 – BERG SCHWABENBACH MIT SEITENAST 1A ÜBER DIE SCHULE	62
BERG – BARRIEREFREIE VERBINDUNG DAMMSTRASSE MARKTPLATZ	62
RADVERKEHRSANLAGE DAMMSTRASSE UND MARKTPLATZ	63
SCHWABEN UND SCHWABENBACH – BAHNUNTERFÜHRUNG VORMARKTSTRASSE	63
ROUTE 2 – PRAMUFERWEG	65
QUERUNGSHILFE BAHNHOFSTRASSE	65
SANIERUNG KREUZUNGSSITUATION RAABER – VORMARKTSTRASSE	65
ANBINDUNG OTTENEDT FÜR RAD- UND FUSSGEHERVERKEHR	66
ROUTE 3 – MARKTPLATZ, BAHNHOF, SCHWABEN	68
RADVERKEHR LEITZSTRASSE	68
QUERUNG BAHNHOFSTRASSE	68
WEGENETZANBINDUNG BARRIEREFREI	68
SCHWABEN – RINGOFENWEIHER SÜD	69
ROUTE 4 – KLOSTERPLATZ BIS SCHWABENBACH	70
SANIERUNG SCHULPLATZ	70
QUERVERBINDUNG OTTENEDT SCHWABENBACH ÜBER DIE L 1124	71
ROUTE 5 – PRAM SCHWABENBACHUFER – SIEDLUNG SCHWABENBACH	72
ROUTE 6 – DAMMSTRASSE BIS STIEREDT	73
BIRKENSTRASSE RÜCKBAU	73
ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	73
ALLGEMEIN	73
BUSHALTESTELLEN	73
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	74
STRASSENHIERACHIE	74
TEMPO-30-ZONEN	74
MASSNAHMEN AUF LANDESSTRASSEN	74
SIEDLUNGSZUFAHRT SCHWABENBACHSIEDLUNG	75
HABERL-/BIRKENSTRASSE	75
MASSNAHMEN AUF GEMEINDESTRASSEN	76
UMGESTALTUNGSVORSCHLAG DAMMSTRASSE UND MARKTPLATZ	76
RÜCKBAU BIRKENALLE	76
PLANFALL 0.0	77
PLANFALL 1.0	78
PLANFALL 1.1	79
DIFFERENZ 1.1 – 1.0	80
ÖFFNUNG HABERLSTRASSE	80
REALISIERUNGSREIHENFOLGE UND KOSTEN	81

AUFBAU DES VERKEHRSKONZEPTES

Das Verkehrskonzept RIEDAU 2025 gliedert sich in folgende Untereinheiten:

Band I	1. ALLGEMEINES 2. ANALYSE 3. PROGNOSEN 4. KONZEPT 5. KOSTEN UND UMSETZUNG
Band II	PLÄNE

ALLGEMEIN

In diesem Kapitel werden die Randbedingungen dargestellt die das Verkehrskonzept beeinflussen und seine Richtung bestimmen.

ZIELEKATALOG VERKEHRSKONZEPT

In der Ausschreibung zum Verkehrskonzept wurden folgende Details verlangt:

- 1) Abfassung des Verkehrskonzeptes unter dem Planungsprinzip "**Stadt der kurzen Wege**" bzw. nach dem "**demand side management**"-Prinzip, um damit langfristig ein menschen- und ortsverträgliches Verkehrsaufkommen zu sichern.
- 2) Verbesserung und langfristige Sicherung der **Attraktivität des Ortskernes** für Bürger und Touristen durch Verbesserung seiner Erreichbarkeit für sämtliche Verkehrsmittel.
- 3) Untersuchung / Lösung von **konkreten Verkehrsproblemen**
- 4) Anwendung der Planungsgrundsätze der **flächenhaften Verkehrsberuhigung** nach internationalem, vorwiegend deutschem Muster (Festlegung möglicher 30 – Zonen, Definition des 50 km/h – Vorbehaltsnetzes) mit dem Ziel, die Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) vor allem im Zentrum stark zu verbessern und gleichzeitig jene des mot. Individualverkehrs moderat und im Gleichklang zu senken, die Wohnqualität auch zukünftig zu sichern und die Verkehrssicherheit in allen Gebieten anzuheben. Über Ausformung und Intensität der Maßnahmen entscheiden die bekannt gewordenen Bürgerwünsche.
- 5) In Gewerbe werden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ausschließlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (z.B. Sicherung von Rad-/Fußwegquerungen) eingesetzt.
- 6) Darstellung einer groben **räumlichen Ordnung** gemeinsam mit dem Ortsplaner. Von dieser Ordnung ist dann bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes auszugehen.

RAUMORDNUNGSPOLITISCHE ZIELE DES ÖROK

Das österreichische Raumordnungskonzept ¹ gibt der Verkehrsplanung für den Fall von Riedau folgende Ziele vor:

RÄUMLICHE ZIELE FÜR DEN LÄNDLICHEN RAUM:

Die Besiedlung des ländlichen Raumes soll erhalten und weiterentwickelt werden. Dabei sind grundsätzlich zusammenhängende Siedlungsgebiete anzustreben und eine weitere Zersiedelung zu verhindern.

Das heißt für alle Siedlungsgebiete im ländlichen Raum (... , Zentrale Orte, Kleinstädte):

in erster Linie Nutzung der bestehenden Baulandreserven und der ungenutzten Bebauungspotentiale im geschlossenen Siedlungsgebiet

Deckung des Siedlungsflächen im I.R. vorrangig in den regionalen (zentrale Orte) und lokalen (Dörfer und Gemeindehauptorte) Zentren

Notwendige Erweiterungen des Siedlungsgebietes im Anschluss an das bereits bestehende zusammenhängende Siedlungsgebiet

Dabei sind vor allem eine wirtschaftliche Ausstattung mit technischer Infrastruktur sowie die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen.

Verdichtete Bauformen des Einfamilienhausbaues (Gruppen-, Reihen-, Terrassenverbauung u.ä.) sowie dem Mehrfamilienhaus (mehrgeschossiger Wohnungsbau in Anpassung an die vorhandene Siedlungsstruktur) ist der Vorrang vor der Verbauung durch freistehende Einfamilienhäuser einzuräumen.

Bestehende und neue Wohngebiete sind von Störungseinflüssen durch Betriebsgebiete und Durchzugsverkehr weitestgehend freizuhalten bzw. durch geeignete Maßnahmen zu schützen.

Bei der grundsätzlich anzustrebenden Verdichtung der Siedlungsgebiete im I.R. ist auf die Erhaltung und angepasste Nutzung kulturhistorisch wertvoller Bausubstanz und typischer Elemente des Orts- und Siedlungsgebietes zu achten.

Außerhalb der zusammenhängenden (bzw. zusammenzufassenden) Siedlungsgebiete sollen nichtlandwirtschaftliche Wohnansiedlungen unterbunden werden. Dies bedeutet:

Vorsorge für den Wohnungsbedarf weicherer Erben im geschlossenen Siedlungsgebiet

Verzicht auf Ausnahmegenehmigungen für nichtlandwirtschaftliche Bauten im Freiland / Grünland

Begrenzung der Ferien- und Zweitwohnsitze auf besonders gekennzeichnete Flächen innerhalb geeigneter Siedlungsräume

Verschärfung der Bedingungen für die Zulassung landwirtschaftlicher Bauten im Freiland.

Neue Betriebs-/ Gewerbebaugelände (...) mit größeren Arbeitsplatzkonzentrationen sind auf Standorte zu begrenzen, die vom öffentlichen Verkehr bedient werden können und wo Gleisanschlüsse möglich sind.

¹ Quelle: ÖROK 1991 der öst. Raumordnungskonferenz, Schriftenreihe Nr. 96

ÖSTERREICHISCHES GESAMTVERKEHRSKONZEPT 1991 ²

Auch das österr. Gesamtverkehrskonzept gibt Ziele vor, die seitens der örtlichen Verkehrsplanung einzuhalten sind.

Zitat aus 1.3.4 Verkehrspolitische Prinzipien; die österreichische Verkehrspolitik basiert auf folgenden Prinzipien:

Menschen und ihre Bedürfnisse nach Lebensqualität, intakter Umwelt, Wohlstand und Mobilität stehen im Mittelpunkt der Verkehrspolitik.

Unser Verkehrssystem darf nicht allein eine Antwort auf Nachfrageentwicklung sein. Eine aktive Verkehrspolitik muss in die Entwicklung des Verkehrssystems gestaltend eingreifen und nicht erst auf bereits eingetretene Entwicklungen reagieren. Eine erfolgreiche, aktive Verkehrspolitik erfordert in der Regel verkehrsträgerübergreifende Lösungen.

Die Verkehrspolitik muss dort lenkend eingreifen, wo wirtschaftliche Einzelinteressen volkswirtschaftlichen Zielen entgegenwirken.

Die Verkehrspolitik muss auch dort aktiv werden, wo schutzwürdige Güter, wie die Gesundheit der Bevölkerung oder die Umwelt durch die ungesteuerte Weiterentwicklung des Verkehrssystems beeinträchtigt werden.

Verkehrspolitisches Handeln bedeutet daher auch, einen Ausgleich zwischen divergierenden Interessen zu suchen und zu ermöglichen.

Zitat aus 1.3.5, Kriterienkatalog für verkehrsrelevante Entscheidungen, verkehrspolitische und verkehrsplanerische Entscheidungen sind unter Berücksichtigung folgender Kriterien zu treffen:

Priorität der volkswirtschaftlichen Effizienz vor einzelwirtschaftlichen Vorteilen,

Soziale Ausgewogenheit,

Verkehrssicherheit und zuverlässige Verkehrsabwicklung

Grenzen für die freie Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf den Schutz von Gesundheit und Umwelt,

Sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen und Flächen,

Akzeptanz der Verkehrspolitik durch die Bevölkerung.

Zu den Entscheidungskriterien wird erläutert:

Die Realisierung volkswirtschaftlicher und übergeordneter verkehrspolitischer Ziele, etwa mehr Umweltschutz oder die Erhöhung der Verkehrssicherheit, hat im Zweifelsfall Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Erwägungen. (...)

Soziale Ausgewogenheit ist besonders bei Maßnahmen zur Herstellung von mehr Kostenwahrheit im Verkehr vordringlich. So erscheint es etwa nicht zielführend, die Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip für die PKW-Benützung ausschließlich über eine generelle Erhöhung der Treibstoffpreise zu realisieren. Für weitgehend auf den PKW angewiesene Berufspendler in peripheren Regionen könnte dies soziale Härten darstellen.

Sozial ausgewogener wären Kostenanlastungsmodelle, die eine regionale Differenzierung und bei Bedarf auch eine subjektive Abstufung ermöglichen. Dazu zählen etwa die Gebührenpflicht für das Abstellen von Kraftfahrzeugen oder in naher Zukunft automatische Systeme zur Gebühreneinhebung von Straßenbenutzern (elektronisches Road pricing). Auch bei der Tarifpolitik im öffentlichen Verkehr ist die soziale Ausgewogenheit zu berücksichtigen. Dabei besteht vielfach Handlungsbedarf im Hinblick auf gute Angebote für Familien.

² Quelle: *Das österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991, BMföWuV*

Zitat aus 1.3.6 Zusammenfassung aktueller verkehrspolitischer Ziele in 10 Leitlinien, die ersten drei werden genannt:

Unnotwendigen Verkehr vermeiden,

Verkehr auf die umweltschonenden Verkehrsträger Schiene und Wasser verlagern sowie motorisierten Verkehr durch nichtmotorisierten Individualverkehr ersetzen,

Verkehr entsprechend dem jeweils neuesten Stand der Technik so verträglich wie möglich gestalten.

Die wesentlichen verkehrspolitischen Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes lauten unter anderem:

- Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr;
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger;
- Erschließen von bisher schlecht erreichbaren Regionen;
- Mitwirkung der Betroffenen, um Akzeptanz für die Verkehrspolitik zu erreichen.

Die Bundesregierung beabsichtigt, auch in Zukunft neue Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur konsequent an diesen Zielen auszurichten und hat beschlossen, klare Prioritäten für den Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur verkehrsträgerübergreifend festzulegen. Daher beauftragten die Bundesregierung und das österreichische Parlament den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, einen entsprechenden Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auszuarbeiten.

ÖSTERREICHISCHER BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN (5.3.1999)

Der Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ist im **Arbeitsübereinkommen** zwischen der Sozialdemokratischen Partei Österreichs und der Österreichischen Volkspartei vom Dezember **1990** für die XVIII. Gesetzgebungsperiode des Nationalrates wie folgt definiert:

"Die Bundesregierung wird in Fortführung der bisherigen Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept an die Länder herantreten, um in allen Bundesländern die Ausarbeitung abgestimmter, regionaler Verkehrskonzepte zu erreichen. Darüber hinaus wird die Bundesregierung bis Mitte der Legislaturperiode ein Konzept vorlegen, aus dem als wichtigste Komponenten einerseits die Prioritätensetzung bei Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und andererseits ordnungspolitische Maßnahmen für eine integrierte Verkehrspolitik abgeleitet werden können."

WEISSBUCH VERKEHR - EUROPA

Vorwort der Verkehrskommissarin Loyola dePalacio zum Weissbuch für Verkehr der EU:

Transport und Verkehr sind unabdingbare Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft einerseits, andererseits aber auch für unsere Austauschbeziehungen in Handel, Wirtschaft und Kultur. Es handelt sich hier um einen Wirtschaftssektor mit einem Umsatzvolumen von 1 Billion EUR – das sind über 10 % des Bruttoinlandsprodukts der Union –, der 10 Millionen Menschen Beschäftigung bietet. Transport und Verkehr tragen ebenfalls dazu bei, die Bürger Europas einander näher zu bringen. Die gemeinsame Verkehrspolitik stellt einen der Grundpfeiler des Projekts Europa dar. Und doch mehren sich zur Zeit die Krisenzeichen. Die Überlastung der Verkehrswege sowie die damit einhergehenden Umweltbelastungen und Unfälle verschlimmern sich täglich und schädigen Verkehrsteilnehmer wie Wirtschaft gleichermaßen. Falls dagegen nichts unternommen wird, werden allein die Kosten der Verkehrsüberlastung im Jahre 2010 1 % des Bruttoinlandsprodukts der Union erreichen, während widersinnigerweise die Regionen in Randlage immer noch schlecht an die zentral gelegenen Märkte angebunden sind.

*Europa muss in der gemeinsamen Verkehrspolitik endlich eine echte Wende einleiten. Es ist an der Zeit, unserer gemeinsamen Verkehrspolitik neue Ziele zu stecken: **Die Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern muss neu und nachhaltig austariert werden. Der intermodale Verkehr ist zu entwickeln.** Die Verkehrsüberlastung müssen wir entschlossen bekämpfen. Sicherheit und Dienstleistungsqualität haben im Zentrum unseres Handelns zu stehen, und gleichzeitig gilt es, das Recht auf Freizügigkeit zu wahren. Zu den wichtigsten Zielen zählt die Festlegung gemeinsamer Grundsätze für eine gerechtere Tarifgestaltung bei den verschiedenen Verkehrsträgern.*

Dieser neue Rahmen für die Tarifgestaltung sollte gleichzeitig die Benutzung der umweltfreundlichsten Verkehrsträger oder der am geringsten belasteten Netze fördern und neue Wege der Finanzierung von Infrastrukturen erschließen.

Das von der Europäischen Kommission am 12. September 2001 angenommene Weißbuch zum Verkehr zeichnet somit ein ungeschminktes Porträt der gegenwärtigen Lage im Verkehrssektor und zeigt ein ehrgeiziges Aktionsprogramm mit gut 60 bis zum Jahre 2010 gestaffelten Maßnahmen auf. Das Weißbuch stellt aber nur eine erste Etappe dar, und Verkehrspolitik als solche kann nur ein Teil der Antwort sein. Ihr Erfolg hängt zwangsläufig von anderen Bereichen wie Haushaltspolitik, Industriepolitik, Raumplanung oder auch Sozialpolitik und Regelung der Arbeitszeit ab.

Loyola de Palacio

BÜRGERWÜNSCHE

In den Veranstaltungen mit Beteiligung der Bürger wurden die Anregungen und Beschwerden der Riedauer aufgezeichnet, folgende Punkte wurden geäußert:

AUS BÜRGERVERSAMMLUNG AM 28.11.2006

- Billakreuzung lösen – Verkehrsleitung unbefriedigend
- Siedlung Achleiten – Ausfahrt unbefriedigend
- Parken im Markt teilweise verkehrsbehindernd
- Behinderte bei Gemeinde
- Durchfahrer im Ort
- Verkehrsmenge Zeller – Bahnhofstraße = Durchzug
- Durchfahrt Kirche – Bahnhof zu schnell + schön
- Keine Schupfen !
- Einfahrt Dammstraße oft verstellt (Gemeindeamt)
- Gut: Marktplatz, Lignorama, Bräukapelle – verbinden mittels Parkgestaltung, Wanderweg mit Fa. Leitz
- Situation vor Kirche und Kindergarten
- Angstfreies Gehen ermöglichen
- Umweltverbund vor Individualverkehr
- Verkehrsgeschwindigkeit radverkehrsverträglich
- Johann Raaberstraße Wohnstraße ausgenommen Einsatzfahrzeuge ?
- Querungsmöglichkeiten Bahnhofstraße
- Wegerl durch Ringofenweiher – Fußgänger
- Keine Auflassung mehr von Kleinwegen
- Niemetzkreuzung – Gestaltung
- Geringere Straßenbreiten vs. Landmaschinen
- R + F Unterführung Bundesstraße in Pomedt
- Dorferkreuzung – FG in Pramunterführung
- Schüler - Hol- und Bringverkehr verbessern
- Einfahrt P+R ÖBB, Bahnhof Westseite
- Verbindung L 513 – Blümling (Zell)
- Schneeräumung – Schnee wohin ?

PLANAUFLAGE ROHVERKEHRSKONZEPT – UMFRAGEERGEBNIS

Nach der Vorstellung des Rohverkehrskonzeptes am 13.02.2007 lag die Arbeit für vier Wochen im Gemeindeamt zur Einsichtnahme auf. Die Bürger hatten die Möglichkeit, einerseits eine gebundene Befragung zu einzelnen Themen im Verkehrskonzept zu beantworten und sich andererseits auch vollkommen frei zu den Einzelheiten des Konzepts zu äußern.

Insgesamt 24 Personen haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

GEBUNDENE BEFRAGUNG

Die Ergebnisse werden im Folgenden wiedergegeben:

MASSNAHME IM VERKEHRSKONZEPT	FÜR	GEGEN	EGAL
ALLES SOLL BLEIBEN, WIE ES IST	1	17	6
VERBESSERUNG RAD- UND FUSSWEGENETZ	18	0	6
TEMPO 30 FLÄCHENDECKEND IM GANZEN ORT	13	3	8
RECHTSREGEL IN ALLEN TEMPO-30-ZONEN	12	3	9
UMBAU MARKTPLATZ UND DAMMSTRASSE	5	7	12

MASSNAHME IM VERKEHRSKONZEPT	FÜR	GEGEN	EGAL
ALLES SOLL BLEIBEN, WIE ES IST	4,5%	77,3%	27,3%
VERBESSERUNG RAD- UND FUSSWEGENETZ	81,8%	0,0%	27,3%
TEMPO 30 FLÄCHENDECKEND IM GANZEN ORT	59,1%	13,6%	36,4%
RECHTSREGEL IN ALLEN TEMPO-30-ZONEN	54,5%	13,6%	40,9%
UMBAU MARKTPLATZ UND DAMMSTRASSE	22,7%	31,8%	54,5%

Gebundene Bürgerbefragung - Auswertung

Eine deutliche Mehrheit der Bürger spricht sich grundsätzlich für die Notwendigkeit zu Änderungen im Verkehrsgeschehen der Gemeinde aus, wobei die Zustimmung zu Änderungen im Rad- und Fußwegenetz mit 82 % besonders deutlich ausfällt.

Tempo-30 flächendeckend im ganzen Ort wird von 60 % der Teilnehmer gewünscht, die damit verbundene Einführung der Rechtsregel dagegen von nur mehr 55 %.

Der Umbau von Marktplatz und Dammstraße ist nur einer Minderheit wichtig, wobei hier eher die Ablehnung dominiert.

OFFENE BEFRAGUNG

Die offene Befragung wurde detailliert ausgewertet und systematisiert, das heißt, es wurden die frei formulierten Wünsche und Beschwerden der Bürger/innen Schwerpunktt Themen zugeordnet. Folgende Schwerpunktt Themen konnten ausgearbeitet werden:

CODE	EINWENDUNG
0	ALLES SOLL BLEIBEN, WIE ES IST
1	VERBESSERUNG RAD- UND FUSSWEGENETZ
2	TEMPO 30 FLÄCHENDECKEND IM GANZEN ORT
3	RECHTSREGEL IN ALLEN TEMPO-30-ZONEN
4	UMBAU MARKTPLATZ UND DAMMSTRASSE
5	BILLAKREUZUNG ÖFFNEN
6	MARKTPLATZPLANUNG - MEHR GRÜNFLÄCHEN UND BÄUME
7	KIRCHENVORPLATZ VOM VERKEHR SPERREN
8	EINBAHNRING WESTLICH KIRCHE ÖFFNEN
9	SIEDLUNG SCHWABEN AB KSV - ERHÖHUNG VERKEHRSSICHERHEIT
10	L 1124 RÜCKBAUMASSNAHMEN
11	GEH- UND RADWEG POMEDT - STIEREDT
12	QUERPARKPLÄTZE SCHULPLATZ SOLLEN BLEIBEN
13	PARPLÄTZE TRAFIK MARKL SOLLEN BESTEHEN BLEIBEN

Schwerpunktt Themen offene Befragung

Dabei wurden Einwendungen zu den Themen unterschiedlich oft genannt, die Gewichtung der Themen zeigt folgende Tabelle:

CODE	EINWENDUNG	NENNUNGEN
1	VERBESSERUNG RAD- UND FUSSWEGENETZ	18
2	TEMPO 30 FLÄCHENDECKEND IM GANZEN ORT	13
3	RECHTSREGEL IN ALLEN TEMPO-30-ZONEN	12
10	L 1124 RÜCKBAUMASSNAHMEN	12
11	GEH- UND RADWEG POMEDT - STIEREDT	7
4	UMBAU MARKTPLATZ UND DAMMSTRASSE	5
5	BILLAKREUZUNG ÖFFNEN	4
6	MARKTPLATZPLANUNG - MEHR GRÜNFLÄCHEN UND BÄUME	4
7	KIRCHENVORPLATZ VOM VERKEHR SPERREN	4
8	EINBAHNRING WESTLICH KIRCHE ÖFFNEN	3
9	SIEDLUNG SCHWABEN AB KSV - ERHÖHUNG VERKEHRSSICHERHEIT	2
12	QUERPARKPLÄTZE SCHULPLATZ SOLLEN BLEIBEN	2
13	PARPLÄTZE TRAFIK MARKL SOLLEN BESTEHEN BLEIBEN	2
0	ALLES SOLL BLEIBEN, WIE ES IST	1

Nennungshäufigkeit der Schwerpunktt Themen

Zu diesen Wünschen wurde ein Übersichtsplan angefertigt und mit dem Lenkungsgremium der Gemeinde abgestimmt und damit das Verkehrskonzept letztmalig angepasst. Die Wünsche konnten weitestgehend berücksichtigt werden.

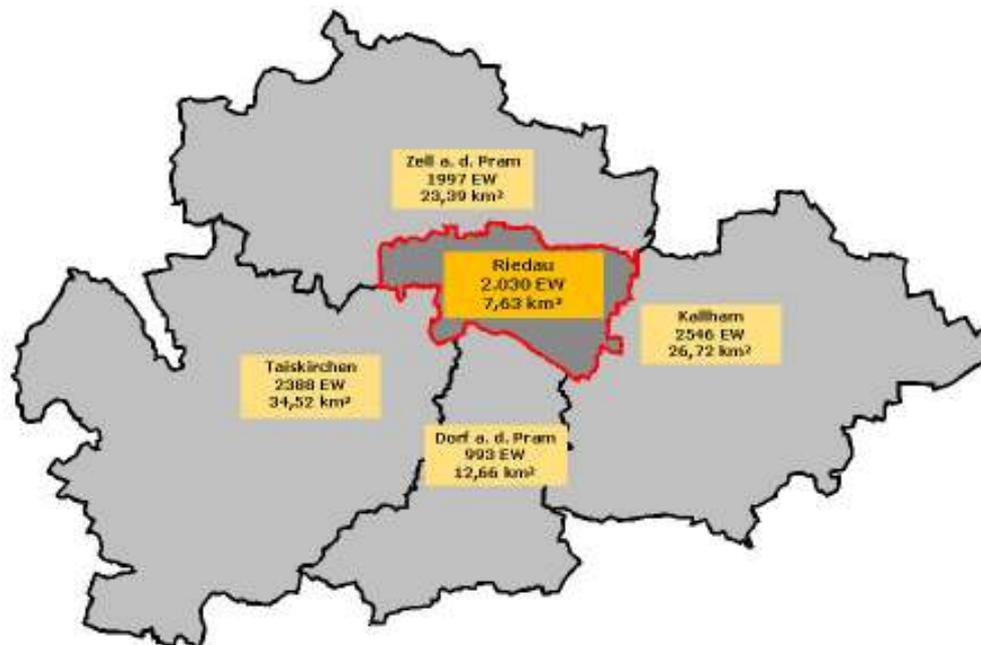
ANALYSE – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

GEMEINDEDATEN, ANGABEN ZUM UNTERSUCHUNGSGEBIET

EINZUGSBEREICH UND NACHBARGEMEINDEN

In der Grafik sind die direkten Nachbargemeinden und damit der potentielle Einzugsbereich des Riedauer Handels eingetragen, der Einzugsbereich weist eine potentielle Kundenzahl von knapp 10.000 Personen auf und kommt damit einer Kleinstadt schon sehr nahe.

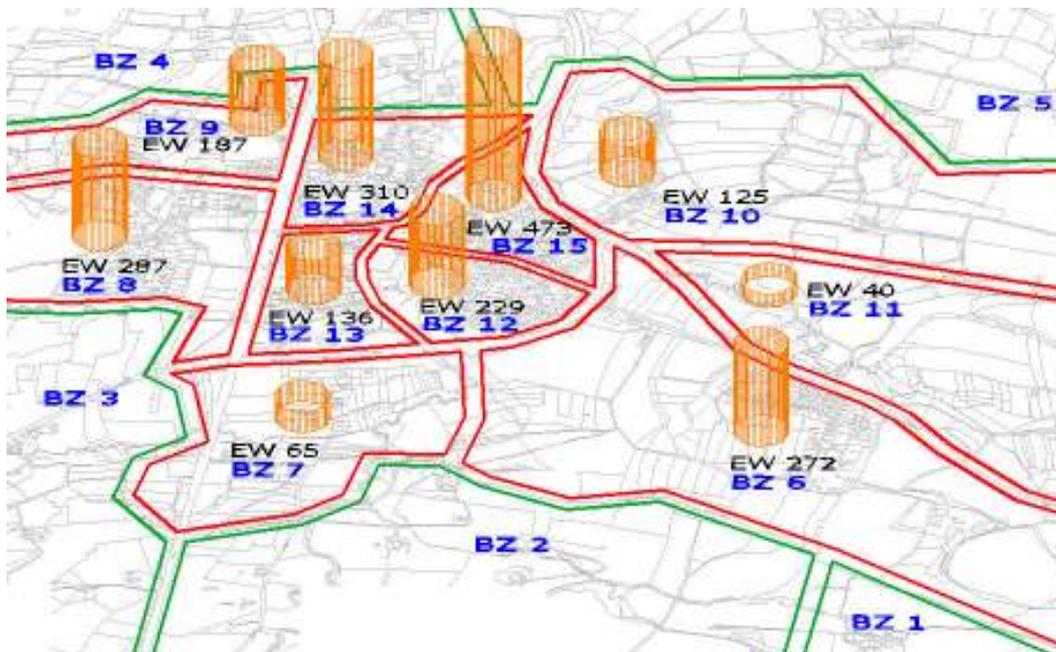
Riedau zwischen den größeren Gemeinden Schärding und Grieskirchen.



BESIEDLUNG

Zur Untersuchung der Gleichverteilung der Einwohner über das Gemeindegebiet wurde letzteres in 15 Bezirke entsprechend der folgenden Darstellung eingeteilt:

AUSSENBEZIRKE	BINNENBEZIRKE	
Grieskirchen	Pomedt	Habach
Dorf an der Pram	Ottenedt	Riedau Ortskern SO
Taiskirchen	Schwabenbach	Riedau Ortskern SW
Zell an der Pram	Schwaben	Riedau Ortskern NW
Schärding	Berg	Riedau Ortskern NO



Bevölkerungsverteilung im inneren Kerngebiet der Gemeinde Riedau

Die Gesamtbevölkerungszahl beträgt 2.124 EW.

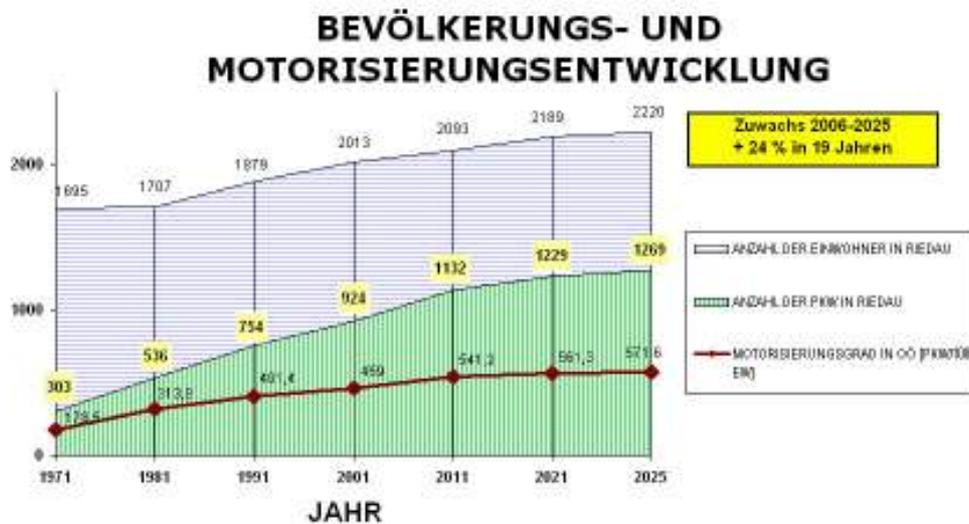
Im Zentrum (Bezirke 12 – 15) leben 1.148 EW und damit mehr als die Hälfte aller Riedauer/innen.

Die Bezirke 7, 6, 10 & 11 mit einer Gesamtzahl von 502 EW sind vom Ortskern durch höherrangige Straßen getrennt,

die Bewohner der Bezirke 8 & 9 mit einer Gesamtanzahl von 474 EW können den Ortskern wegen der Bahnlinie nur schwer erreichen.

BEVÖLKERUNGS- UND MOTORISIERUNGSPROGNOSE

Betrachtet man die Entwicklung der Einwohnerzahlen seit 1971 in Riedau, so erkennt man ein stetiges Wachstum, das sich auch in Zukunft fortsetzen wird, wenn auch gebremst.



prognostizierte Entwicklung der Wohnbevölkerung von Riedau und des Kfz-Bestandes

Für die nächsten 19 Jahre ist mit einem Bevölkerungszuwachs von $\sim 8\%$ (= 170 EW) zu rechnen.

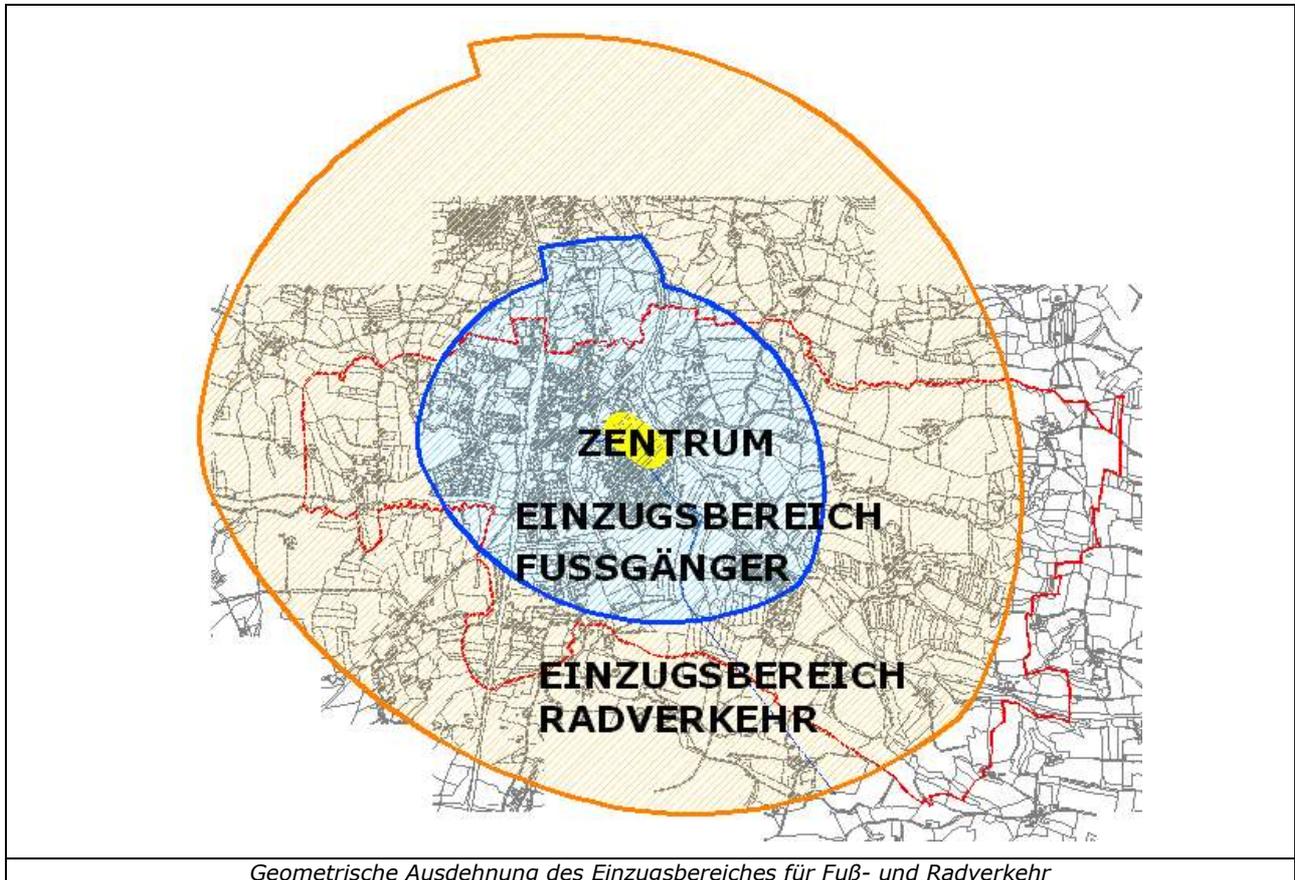
Überlagert mit der Entwicklung des Motorisierungsgrades in Oberösterreich ergibt sich für den PKW-Bestand ein Zuwachs in der Größenordnung von +24% innerhalb der kommenden 19 Jahre, auf den das Verkehrssystem auszuliegen ist.

Festzuhalten ist, dass nicht nur die Entwicklung des PKW-Bestandes allein die zukünftige Entwicklung im Verkehrsaufkommen beeinflusst, sondern dass auch Einflüsse aus Zuwächsen in Bezug auf das Mobilitätsverhalten der mobilen Bürger/innen einzurechnen wären – die Fahrtweiten im Individualverkehr nehmen zu und die Akzeptanz der alternativen Verkehrsmittel (öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr) nimmt ab.

Insofern stellt die aufgezeigte Entwicklung nur das untere Limit dar und wird – sofern die Zukunft überhaupt prognostizierbar ist – vermutlich überschritten werden.

TOPOGRAPHIE, BEDINGUNGEN RAD+FUSSVERKEHR

Das Gemeindegebiet von Riedau ist im wesentlichen flach ohne größere Erhebungen, diese ergeben sich nur im Siedlungsgebiet von Achleiten.

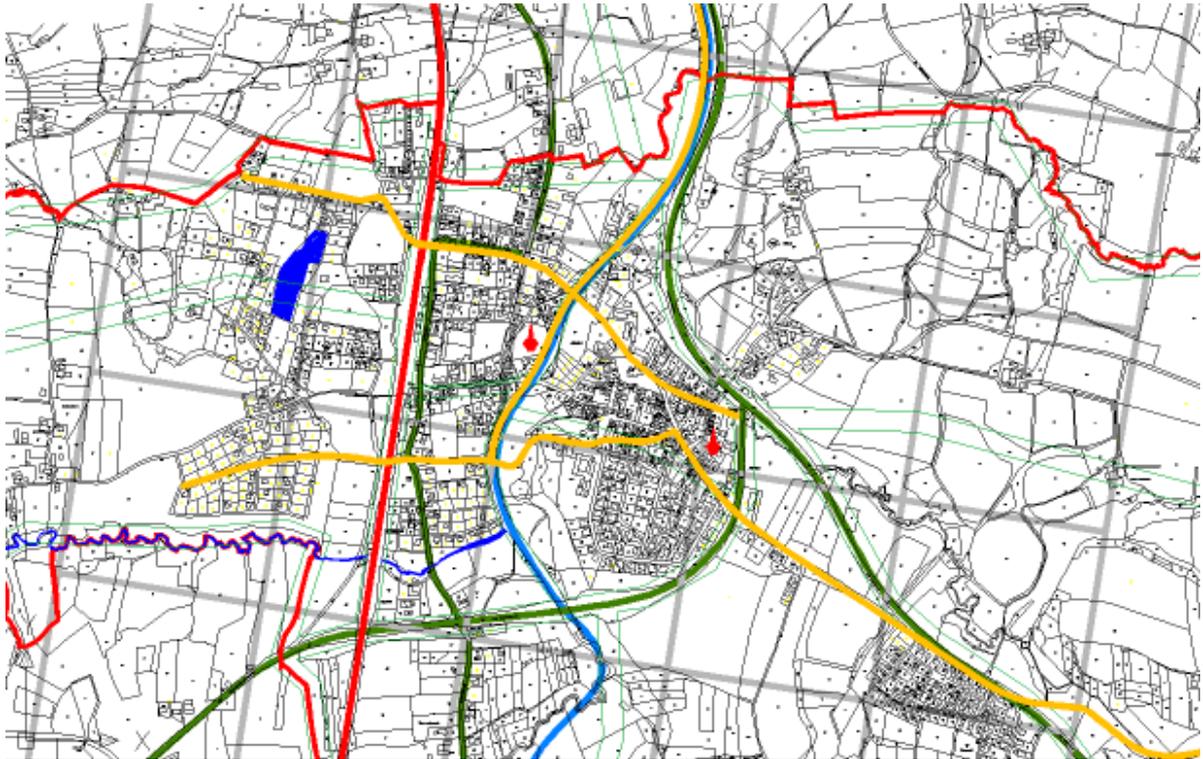


Insofern ist das Gemeindegebiet absolut umweltverbundtauglich, bereits im Einzugsbereich für den Fußgängerverkehr lebt bis auf unerhebliche Ausnahmen die gesamte Bevölkerung, der Zumutbarkeitsbereich für den Radverkehrs deckt das gesamte Gemeindegebiet zuzüglich einiger Flächen der Nachbargemeinden ab.

Damit hat das Gemeindegebiet von Riedau als geeignet für ein flächendeckendes Radverkehrsnetz zu gelten, in das Radverkehrsnetz kann die gesamte Bevölkerung einbezogen werden.

RADVERKEHR - WEGENETZ

Perfekte Radwegenetze sollten Radverkehrsanlagen in einem Raster von etwa 500 m im Quadrat (Darstellung in grau) aufweisen, ein solcher Raster ist in der folgenden Darstellung für das Gemeindegebiet eingetragen:



Vergleich ideales mit realem Radwegenetz

In gelb werden die Radwege bzw. radwegefreundlichen Wege im Gemeindegebiet dargestellt. Es wird deutlich, dass mehrere Ergänzungsmaßnahmen nötig sind, um ein geschlossenes Radwegenetz zu gestalten.

RUHENDER VERKEHR

Die Bedingungen für den ruhenden Verkehr wurden sowohl geometrisch als von der Frequenz her untersucht.

GEOMETRISCHE BEDINGUNGEN

Der innere Ortskern von Riedau kann als das Gebiet zwischen Dammstrasse (Bereich Gemeindeamt) und Lignorama (Ende Marktplatz) angesehen werden.

Als zumutbare Fußwegdistanz zwischen Erreichen des Zieles (Ortskern Riedau) und Stellplatz gelten für Gemeinden in einer Größenordnung wie Riedau Werte zwischen 100 und 400 m. Da sich die Riedauer/innen trotz der Kleinheit des Gemeindegebietes als eher individualverkehrsfreundlich denn als umweltbewegt erweisen, wird ein eher konservativer Wert von 100 m als zumutbarer Fußweg angesetzt.

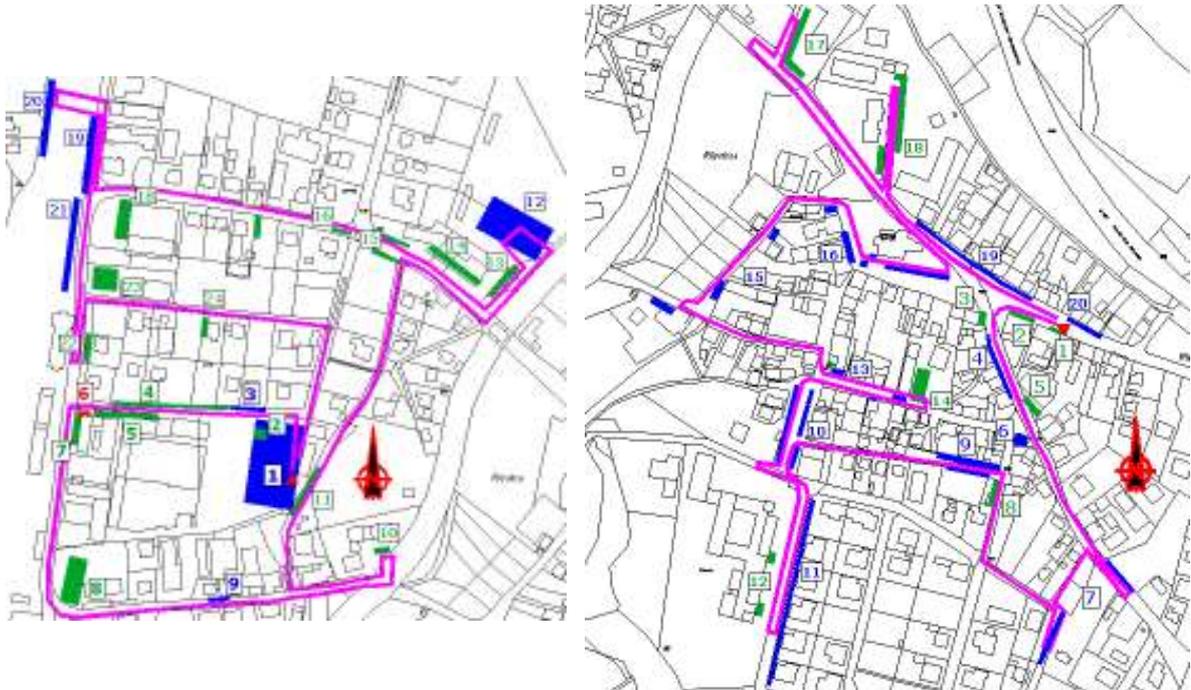


Hoffungsgebiet für Stellplatzangebote um den Gemeindekern von Riedau

Dementsprechend kann ein Gebiet von 100 m ausgehend von diesen beiden Punkten als Hoffungsgebiet für Stellplatzangebote angesehen werden, innerhalb dieses Gebietes sind ausreichend Kurzparkplätze zur Verfügung zu stellen.

FREQUENZEN IM RUHENDEN VERKEHR

Die Gemeinde Riedau wurde betreffend des Parkverhaltens genauer untersucht. Dabei wurden die Parkplätze im Gemeindegebiet erhoben und auf zwei Zählrouten aufgeteilt. Folgende Zählrouten wurden festgelegt:



untersuchte Parkplätze – Routen 1 und 2

Zusammengefasst wurden folgende Stellplätze untersucht:

Erhebungsrouten	Privat	Öfftl. Dauer	Öfftl. Kurz	Halteverbote
Route 1 "Leitz"	227	233	15	12
Route 2 "Zentrum"	122	205	5	7
GESAMT [826 P]	349	438	20	19

Die einzelnen Stellplatzkonglomerate wurden in folgender Tabelle zusammengestellt:

ROUTE 1 – "LEITZ"

- 1) PARKPLATZ ÖSTLICH FIRMA LEITZ; ~ 125 DP
- 2) PRIVATPARKPLATZ FA. LEITZ (ÖSTLICH FA. LEITZ); ~4 PP
- 3) LEITZSTRASSE KURZPARKZONE (90 min.); ~ 15 KZP
- 4) KUNDENPARKPLATZ FA. LEITZ (LEITZSTRASSE); ~ 13 PP
- 5) HALTEVERBOT NÖRDLICH GASHTHAUS (Hausnr.22); ~ 3 HV
- 6) PRIVATPARKPLÄTZE GASTHAUS (Hausnr.22); ~ 5 PP
- 7) KUNDENPARKPLATZ SÜDLICH FA. LEITZ; ~ 100 PP
- 8) DAUERPARKPLÄTZE VORMARKTSTRASSE (Ab Hausnr.14); ~ 4 DP
- 9) KUNDENPARKPLATZ FA. VOGLM. (Hausnr.9) ; ~ 5-10 PP
- 10) PRIVATPARKPLATZ HAUSNR.11; ~ 2-3 PP
- 11) PRIVATPARKPLATZ ROTES KREUZ & POLIZEI (Johann Raaberstr.); ~ 15 PP
- 12) PRIVATPARKPLÄTZE (nördlich Hausnr. 31); ~ 3 PP
- 13) PARKPLATZ SPORTPLATZ; ~ 70 DP
- 14) HALTEVERBOT SÜDLICH HAUSNR. 34 (ausg. Bus – Bus beschriftet!); ~ 9 HV
- 15) KUNDENPARKPLATZ SCHLECKER + SUPERMARKT (Hausnr. 34); ~ 10 PP
- 16) KUNDENPARKPLATZ FA. WÖFL. + PP vis-a-vis (Hausnr. 15); ~ 10 PP
- 17) KUNDENPARKPLÄTZE SUN FOR YOU (nördlich Hausnr. 48); ~ 4 - 5 PP
- 18) PRIVATPARKPLÄTZE TISCHLEREI (östlich Hausnr. 40); ~ 5 PP
- 19) PRIVATPARKPLÄTZE BÜRO ORNETSMÜLLER (inkl. Bahnhofstr.); ~ 20 - 25 PP
- 20) PARK & RIDE PARKPLATZ 1 (nördlich Bahnhofstr.); ~ 20 DP
- 21) PARK & RIDE PARKPLATZ 2 (Bahnhofstr.); ~ 34 DP + 2-3 PARKPLÄTZE BUS
- 22) PRIVATPARKPLÄTZE ZAHNTECHNIK (Hausnr.50); ~ 5 PP
- 23) PRIVATPARKPLATZ DEMMELBAUER (Hausnr. 84); ~ 10 - 20 PP
- 24) PRIVATPARKPLÄTZE LEITZSTR. 52 (HAUSNR.69); ~ 5 PP

ROUTE 2 – " ZENTRUM"

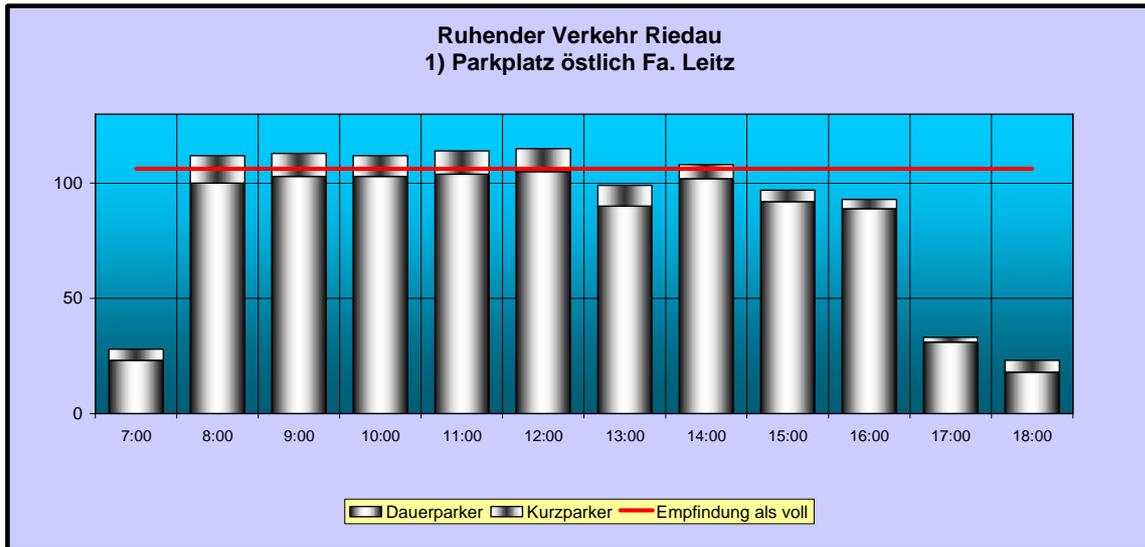
- 1) PRIVATPARKPLATZ GASTHOF (Hausnr. 31); ~4 PP
- 2) PRIVATPARKPLATZ GEMEINDEAMT; ~ 8 PP
- 3) KURZPARKZONE (90 min.) (westlich Gemeindeamt); ~5 KZP
- 4) DAUERPARKPLÄTZE AB HAUSNR.113; ~ 10 DP
- 5) PRIVATPARKPLATZ GASTHOF (Hausnr.34); ~4 PP
- 6) DAUERPARKPLATZ; ~ 6 DP + 1 Rotes Kreuz
- 7) PARKPLATZ FRIEDHOF 1 (Haberlstr.); ~7 - 8 DP
- 8) PARKPLATZ FRIEDHOF 2; ~ 10 DP
- 9) PRIVATPARKPLÄTZE ISG (gegenüber Hausnr. 140); ~7 PP
- 10) PRIVATPARKPLÄTZE HAUSNR. 47; ~2 PP
- 11) DAUERPARKPLÄTZE VOR HAUSNR.25; ~ 8 DP
- 12) DAUERPARKPLÄTZE ZW. HAUSNR. 47 - 51; ~ 20 DP
- 13) PRIVATPARKPLÄTZE FA.JÄGER (Hausnr.61); ~2 PP
- 14) DAUERPARKPLÄTZE NÖRDLICH SCHULE; ~ 55 DP
- 15) DAUERPARKPLÄTZE ÖSTLICH SCHULE; ~ 20 DP
- 16) PRIVATPARKPLÄTZE ÖSTLICH SCHULE; ~6 PP
- 17) HALTEVERBOT NÖRDLICH SCHULE (ausgenommen Schulbus); ~4 - 5 HV
- 18) PRIVATPARKPLÄTZE MUSIKHEIM; ~3 PP
- 19) DAUERPARKPLÄTZE KOSTERSTR.; ~5 DP
- 20) PRIVATPARKPLATZ SÜDLICH GASTHOF; ~ 15 PP
- 21) DAUERPARKPLÄTZE SCMIEDGASSE (Hausnr.78); ~ 10 DP
- 22) DAUERPARKPLÄTZE MÜHLGASSE; ~5 DP
- 23) PRIVATPARKPLÄTZE MÜHLGASSE (Hausnr.109); ~3 - 4 PP
- 24) DAUERPARKPLÄTZE BEREICH MARKTPLATZ; ~ 27 DP
- 25) HALTEVERBOT MARKTPLATZ (ausg. Kindergartenbus); ~2 HV
- 26) DAUERPARKPLÄTZE ÖSTLICH TANKSTELLE; ~5 DP
- 27) KUNDENPARKPLÄTZE UNIMARKT; ~ 36 PP
- 28) PRIVATPARKPLÄTZE HAUSNR.3; ~ 32 PP
- 29) DAUERPARKPLÄTZE DAMMSTR.; ~ 16 DP

Die Auslastung der einzelnen Stellplatzgruppen wurde grafisch aufbereitet und wird im Folgenden wiedergegeben, am Schluss der Darstellungen auf Seite .44 befinden sich die Übersichten, in denen einzelne Gruppen zu größeren Gesamtheiten zusammengefasst wurden.

EINZELERGEBNISSE ROUTE 1

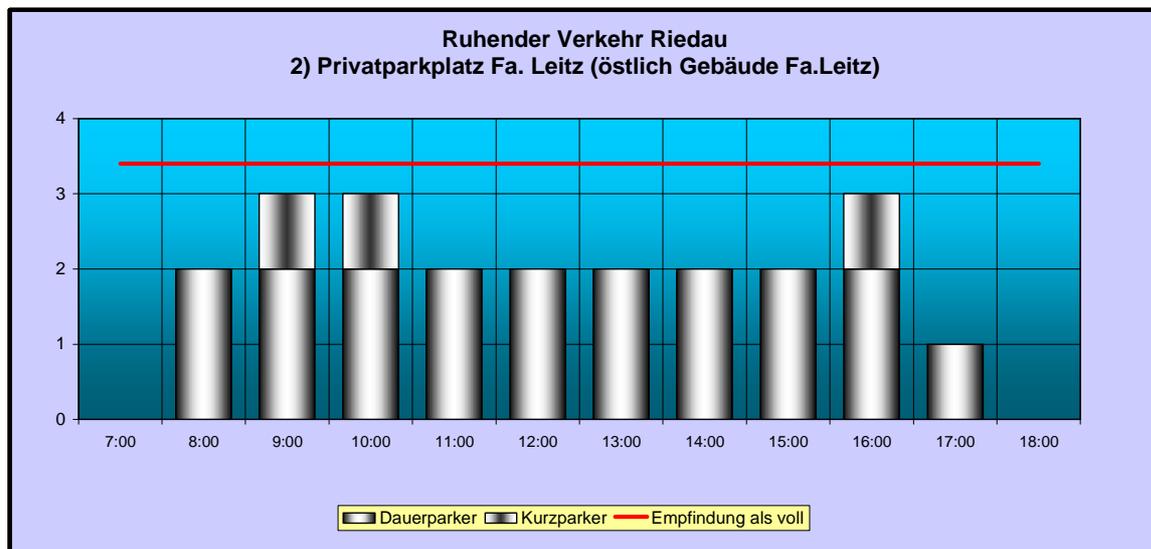
PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	1500	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	1047 70%	betrug 5,66 Stunden	betrug 92%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,48	Zeitverbrauch gesamt	1047	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	87	Stunden	8%
	Zeitverbrauch Dauerparker	960	Stunden	92%



PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	48	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	22 46%	betrug 5,50 Stunden	betrug 75%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,00	Zeitverbrauch gesamt	22	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	3	Stunden	14%
	Zeitverbrauch Dauerparker	19	Stunden	86%



PARKRAUMBILANZ

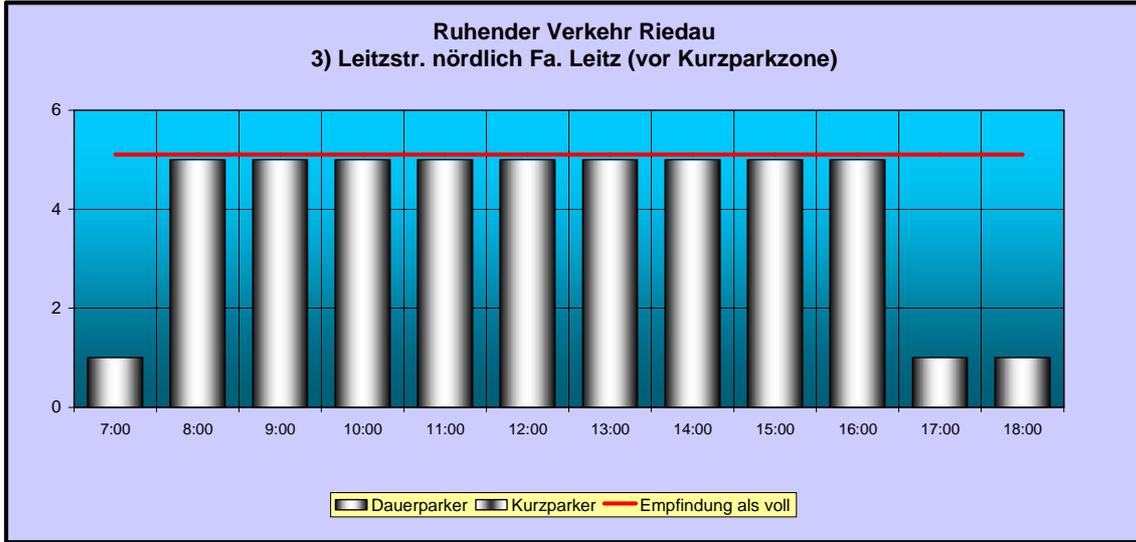
verfügb. Stellplatzstunden	72	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	48 67%	betrug 9,60 Stunden	betrug 83%

UMSCHLAGRATE

0,83

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	48	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	0	Stunden	0%
Zeitverbrauch Dauerparker	48	Stunden	100%



PARKRAUMBILANZ

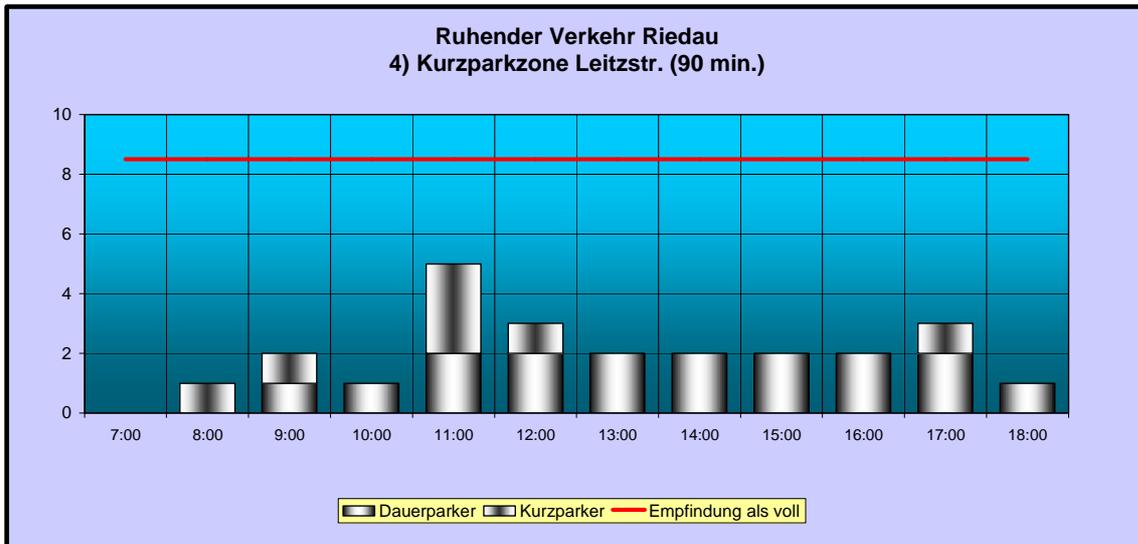
verfügb. Stellplatzstunden	120	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	24 20%	betrug 2,40 Stunden	betrug 50%

UMSCHLAGRATE

1,00

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	24	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	7	Stunden	29%
Zeitverbrauch Dauerparker	17	Stunden	71%



PARKRAUMBILANZ

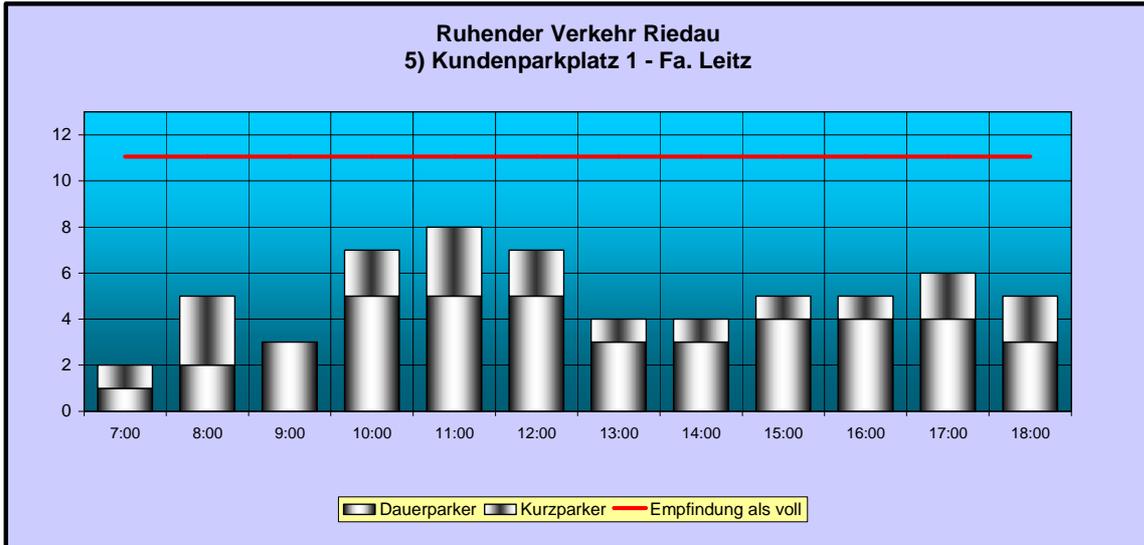
verfügb. Stellplatzstunden	156	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	61 39%	betrug 3,21 Stunden	betrug 62%

UMSCHLAGRATE

1,46

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	61	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	19	Stunden	31%
Zeitverbrauch Dauerparker	42	Stunden	69%



PARKRAUMBILANZ

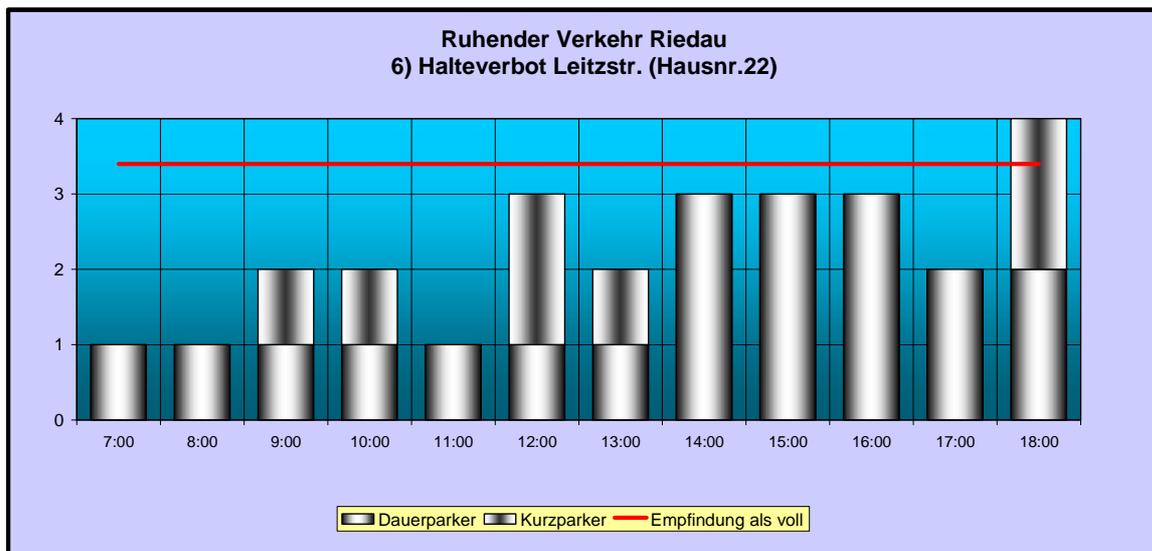
verfügb. Stellplatzstunden	48	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	27 56%	betrug 3,00 Stunden	betrug 100%

UMSCHLAGRATE

2,25

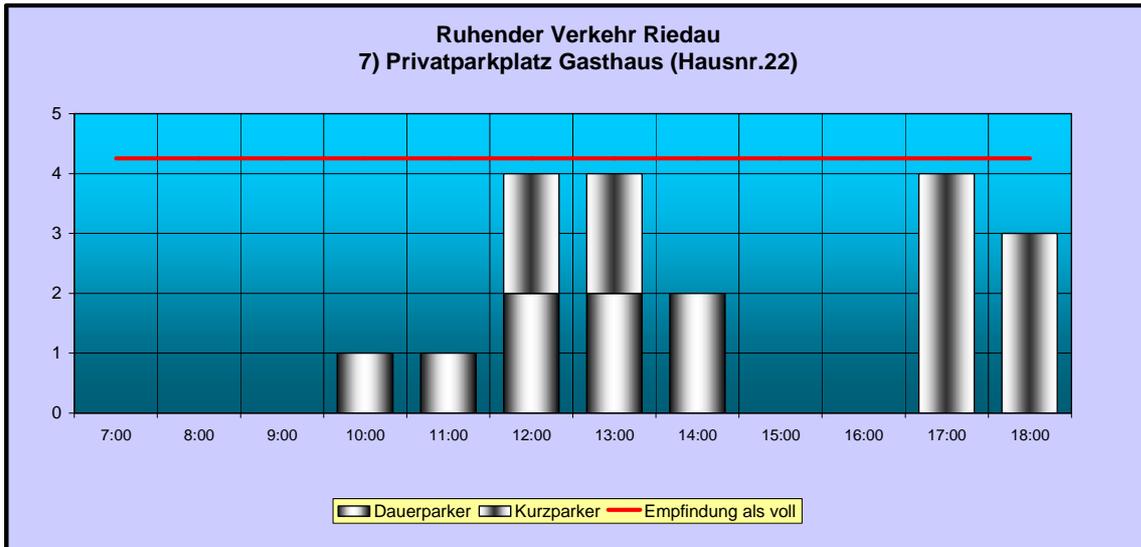
ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	27	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	7	Stunden	26%
Zeitverbrauch Dauerparker	20	Stunden	74%



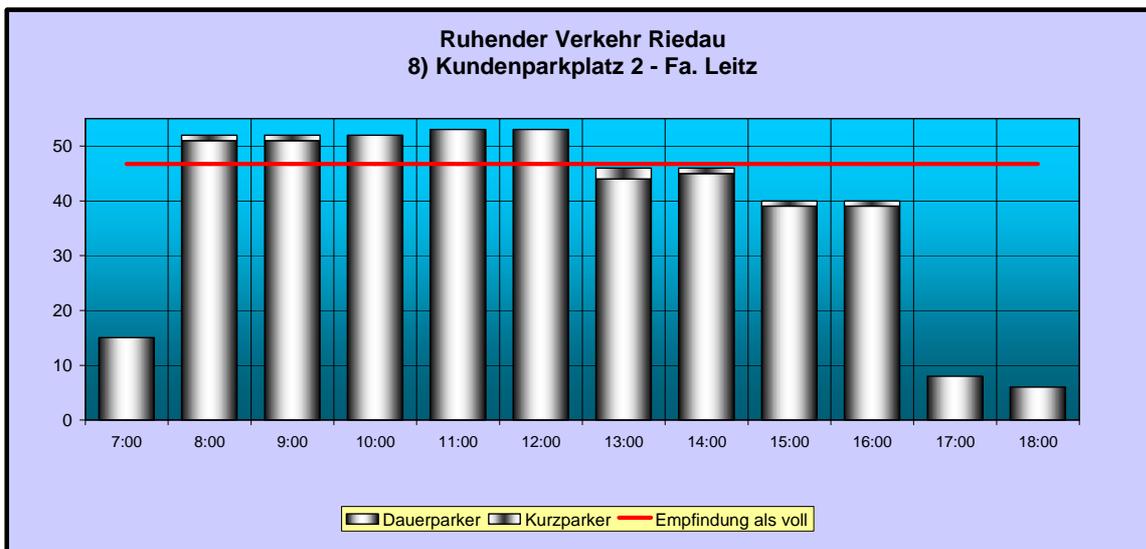
PARKRAUMBILANZ			
verfüg. Stellplatzstunden	60	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	19 32%	betrug 1,90 Stunden	betrug 80%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
2,00	Zeitverbrauch gesamt	19	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	11	Stunden	58%
	Zeitverbrauch Dauerparker	8	Stunden	42%



PARKRAUMBILANZ			
verfüg. Stellplatzstunden	660	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	463 70%	betrug 7,12 Stunden	betrug 96%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,18	Zeitverbrauch gesamt	463	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	7	Stunden	2%
	Zeitverbrauch Dauerparker	456	Stunden	98%

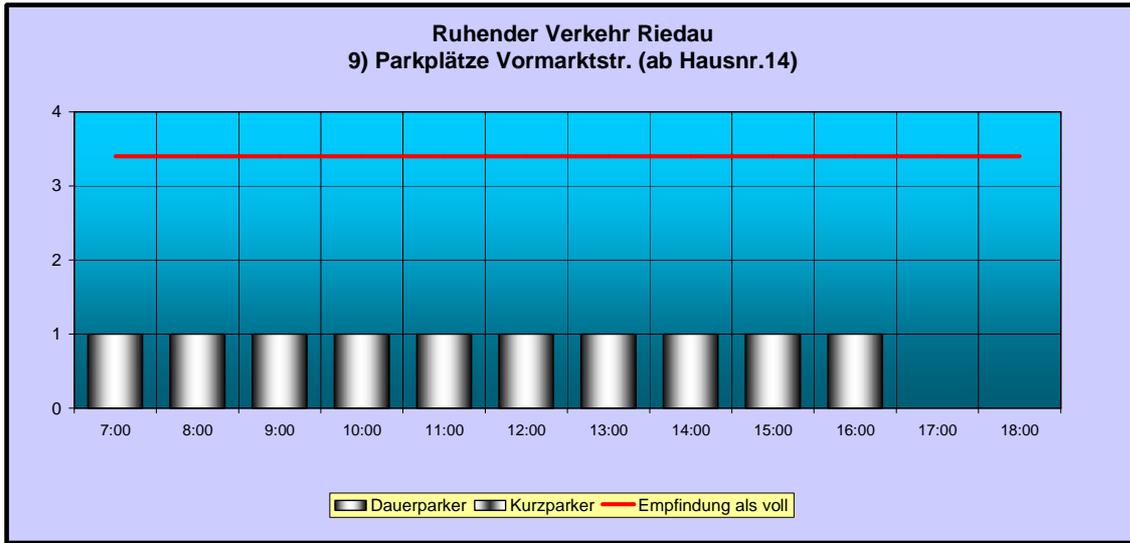


PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	48	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	10 21%	betrug 10,00 Stunden	betrug 25%

UMSCHLAGRATE
0,25

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
Zeitverbrauch gesamt	10	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	0	Stunden	0%
Zeitverbrauch Dauerparker	10	Stunden	100%

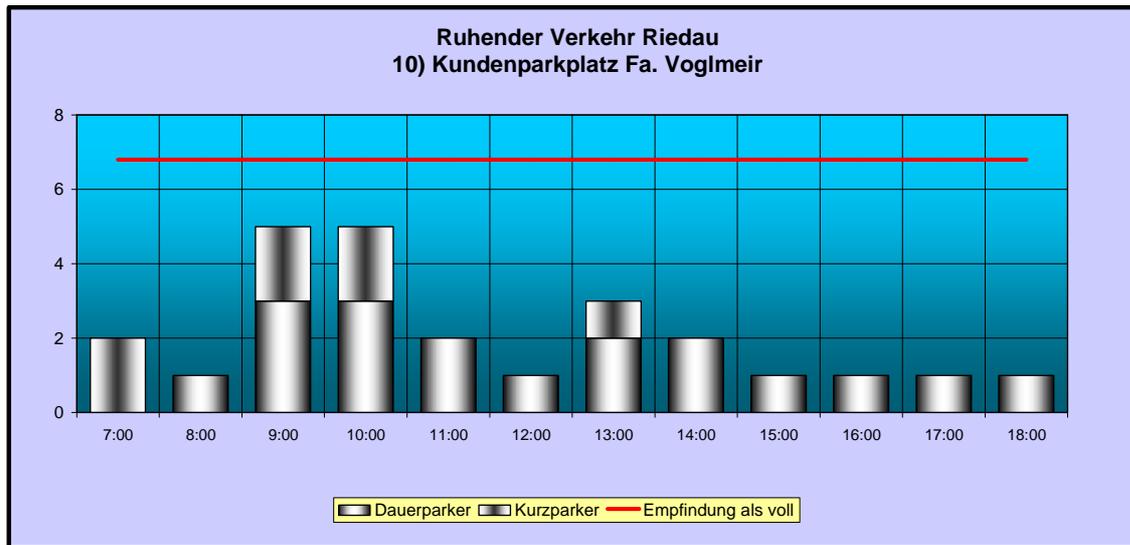


PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	96	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	25 26%	betrug 2,27 Stunden	betrug 63%

UMSCHLAGRATE
1,38

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
Zeitverbrauch gesamt	25	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	7	Stunden	28%
Zeitverbrauch Dauerparker	18	Stunden	72%



PARKRAUMBILANZ

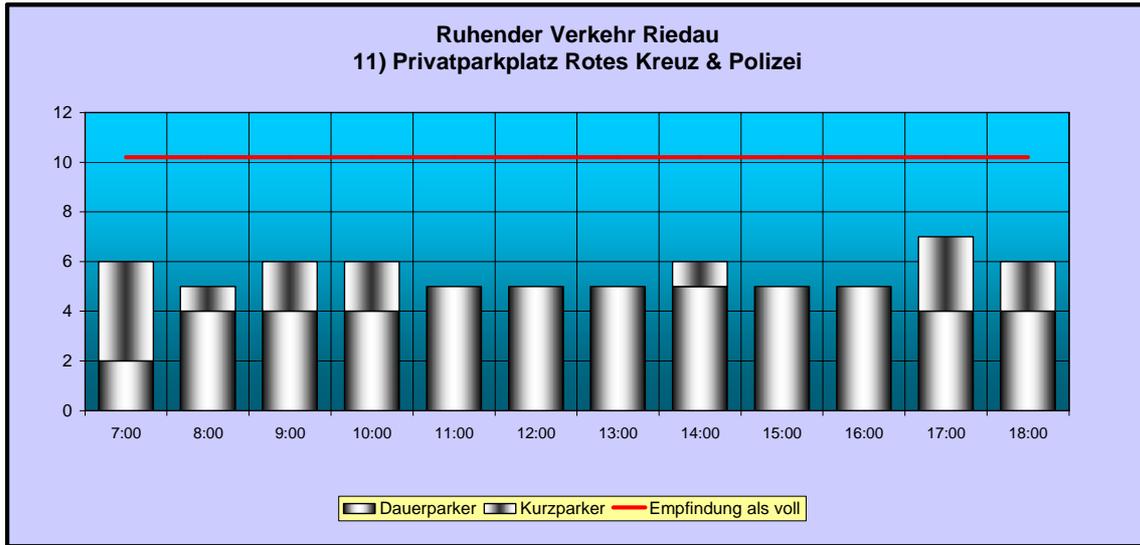
verfügb. Stellplatzstunden	144	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	67 47%	betrug 3,72 Stunden	betrug 58%

UMSCHLAGRATE

1,50

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	67	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	15	Stunden	22%
Zeitverbrauch Dauerparker	52	Stunden	78%



PARKRAUMBILANZ

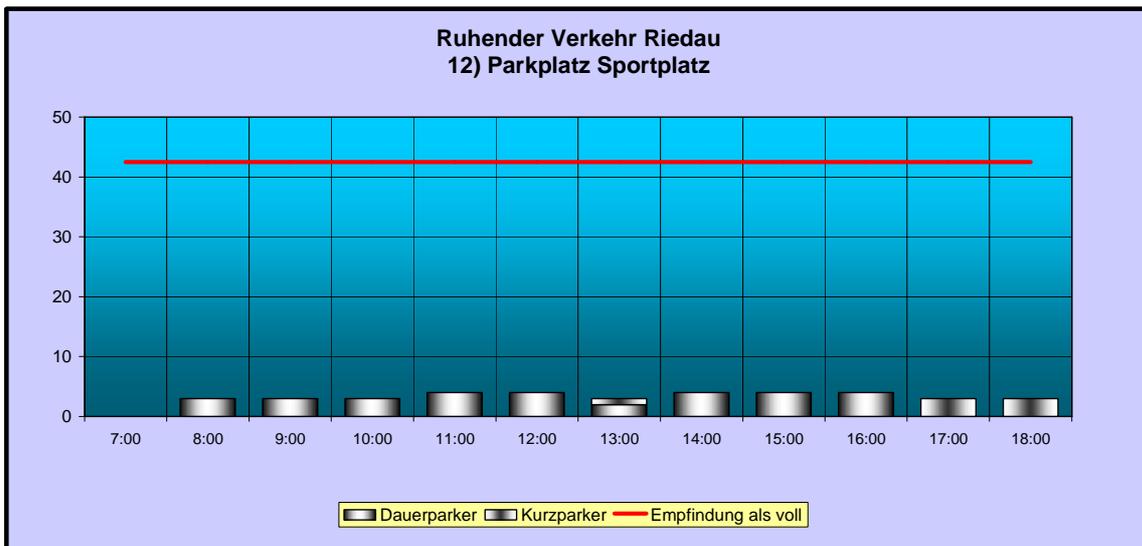
verfügb. Stellplatzstunden	600	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	38 6%	betrug 3,45 Stunden	betrug 8%

UMSCHLAGRATE

0,22

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	38	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	7	Stunden	18%
Zeitverbrauch Dauerparker	31	Stunden	82%



PARKRAUMBILANZ

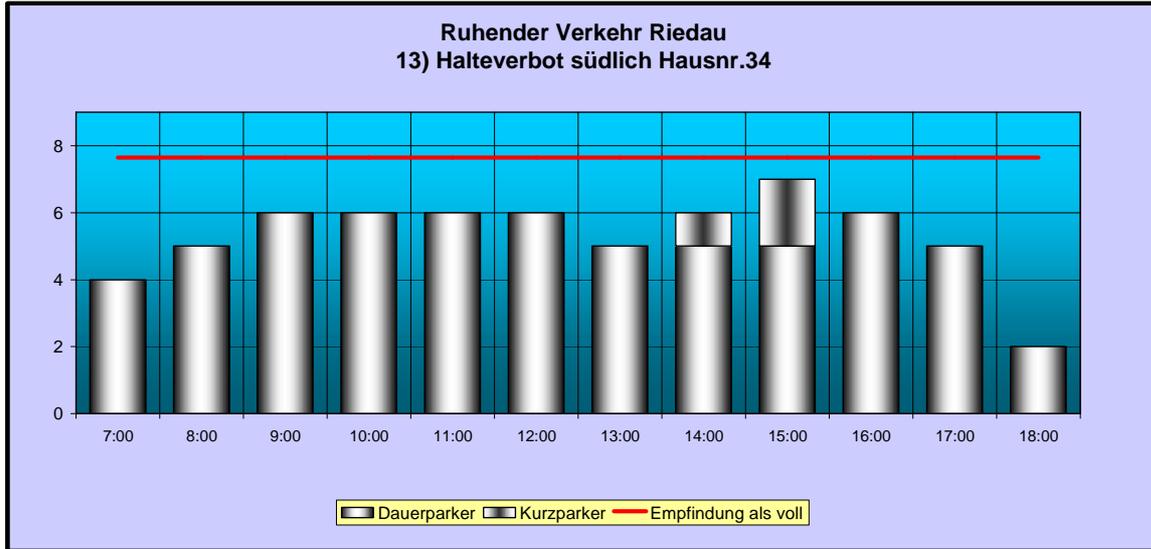
verfügb. Stellplatzstunden	108	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	64 59%	betrug 7,11 Stunden	betrug 78%

UMSCHLAGRATE

1,00

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	64	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	3	Stunden	5%
Zeitverbrauch Dauerparker	61	Stunden	95%



PARKRAUMBILANZ

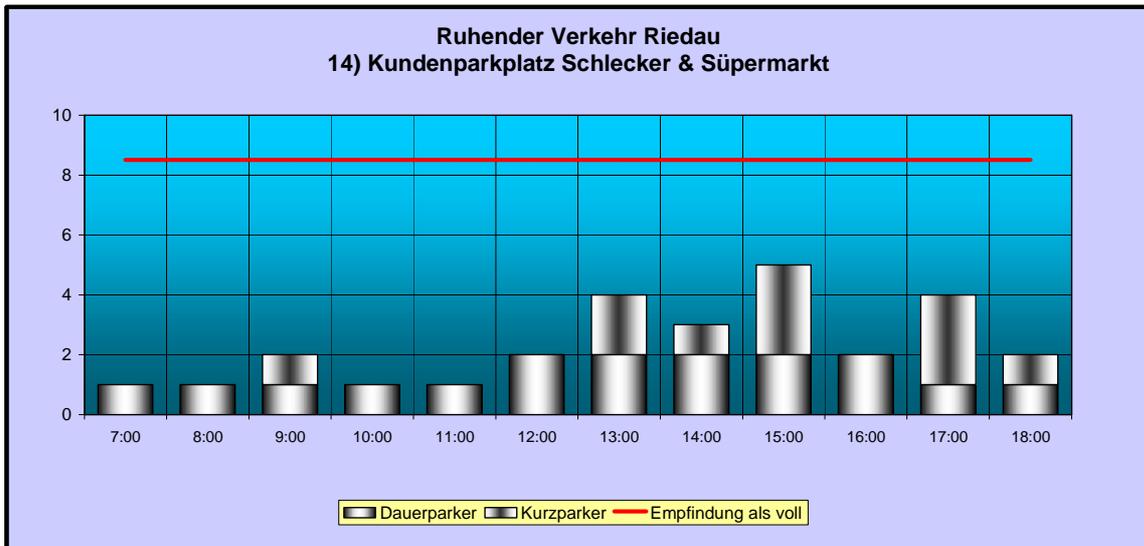
verfügb. Stellplatzstunden	120	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	28 23%	betrug 2,00 Stunden	betrug 50%

UMSCHLAGRATE

1,40

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	28	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	11	Stunden	39%
Zeitverbrauch Dauerparker	17	Stunden	61%



PARKRAUMBILANZ

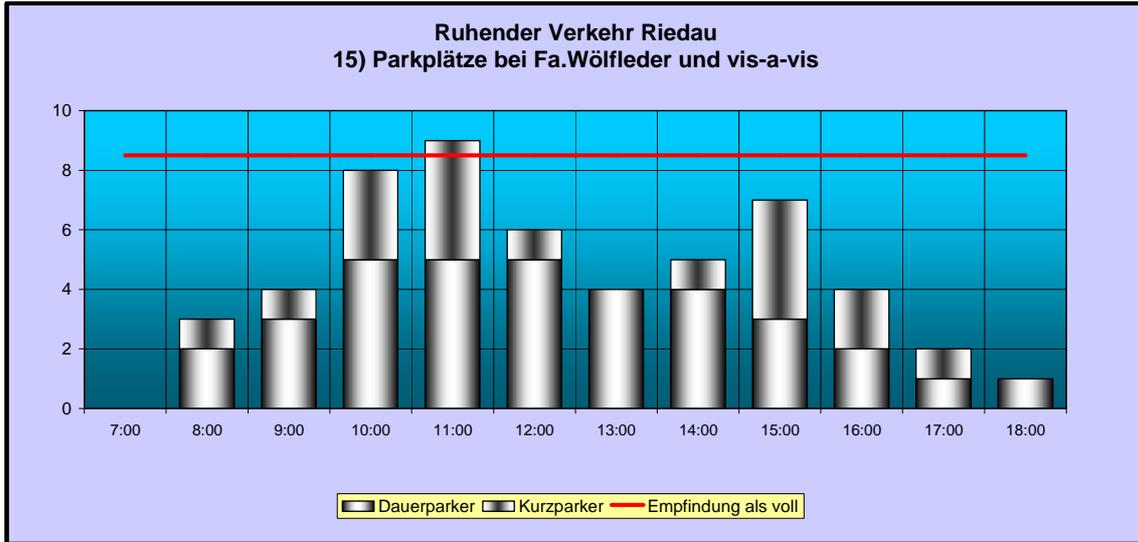
verfügb. Stellplatzstunden	120	Die mittlere Stehzeit je KFZ		Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	53	44% betrug	2,65 Stunden	90% betrug

UMSCHLAGRATE

2,00

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	53	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	18	Stunden	34%
Zeitverbrauch Dauerparker	35	Stunden	66%



PARKRAUMBILANZ

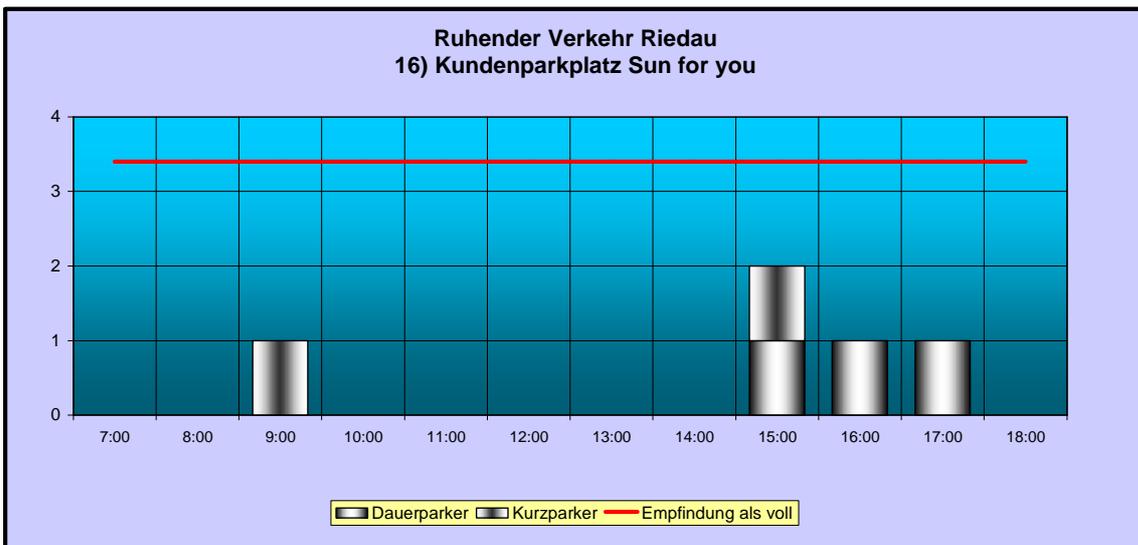
verfügb. Stellplatzstunden	48	Die mittlere Stehzeit je KFZ		Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	5	10% betrug	1,67 Stunden	50% betrug

UMSCHLAGRATE

0,75

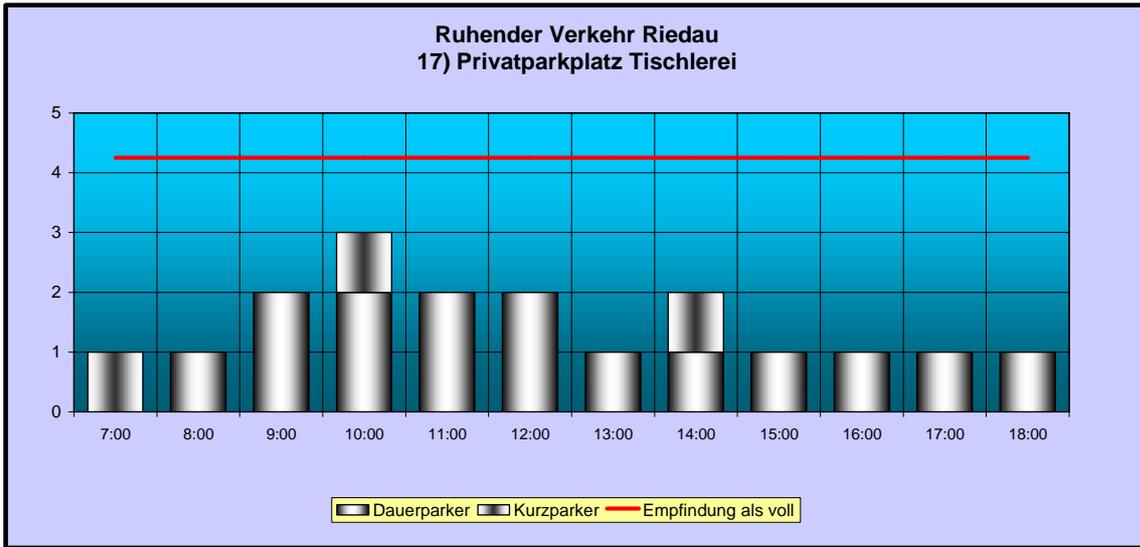
ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	5	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	2	Stunden	40%
Zeitverbrauch Dauerparker	3	Stunden	60%



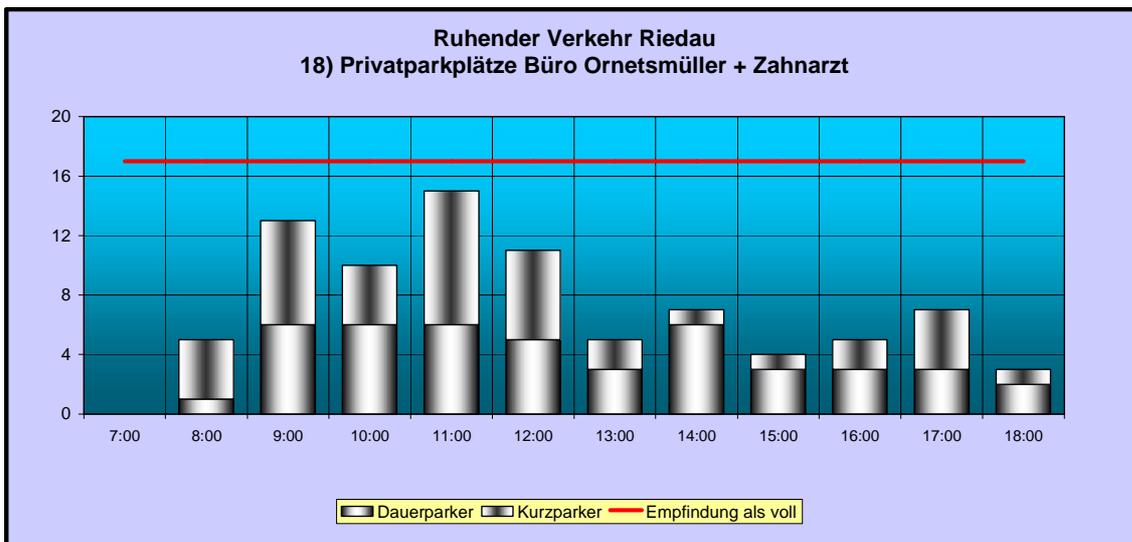
PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	60	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	18 30%	betrug 3,60 Stunden	betrug 60%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,00	Zeitverbrauch gesamt	18	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	3	Stunden	17%
	Zeitverbrauch Dauerparker	15	Stunden	83%



PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	240	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	85 35%	betrug 2,24 Stunden	betrug 75%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,90	Zeitverbrauch gesamt	85	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	41	Stunden	48%
	Zeitverbrauch Dauerparker	44	Stunden	52%



PARKRAUMBILANZ

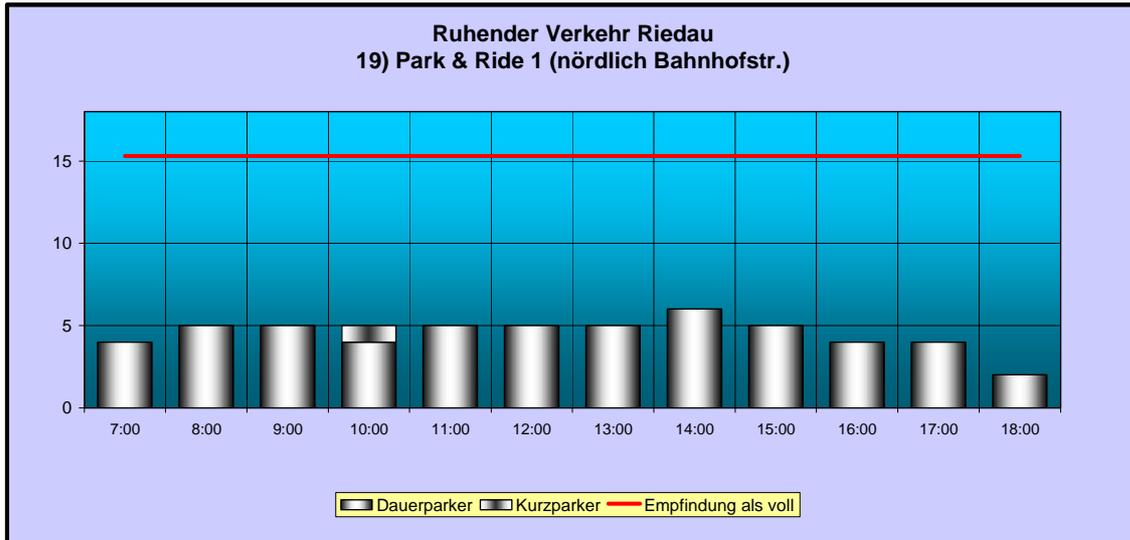
verfügb. Stellplatzstunden	216	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	55 25%	betrug 6,88 Stunden	betrug 33%

UMSCHLAGRATE

0,44

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	55	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	1	Stunden	2%
Zeitverbrauch Dauerparker	54	Stunden	98%



PARKRAUMBILANZ

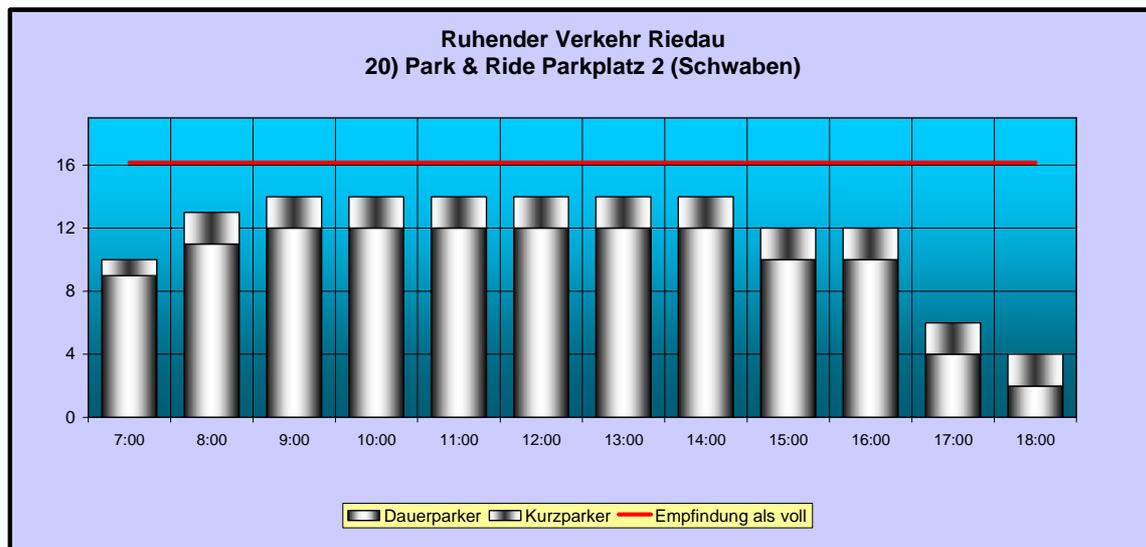
verfügb. Stellplatzstunden	228	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	141 62%	betrug 5,88 Stunden	betrug 74%

UMSCHLAGRATE

1,26

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	141	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	23	Stunden	16%
Zeitverbrauch Dauerparker	118	Stunden	84%



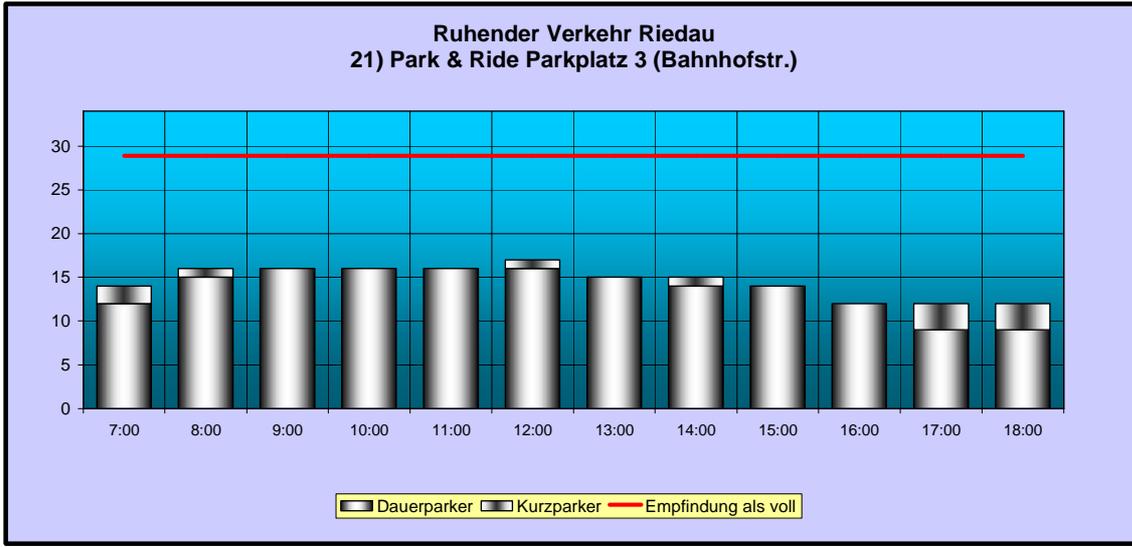
PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	408	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	175 43%	betrug 7,29 Stunden	betrug 50%

UMSCHLAGRATE
0,71

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	175	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	11	Stunden	6%
Zeitverbrauch Dauerparker	164	Stunden	94%



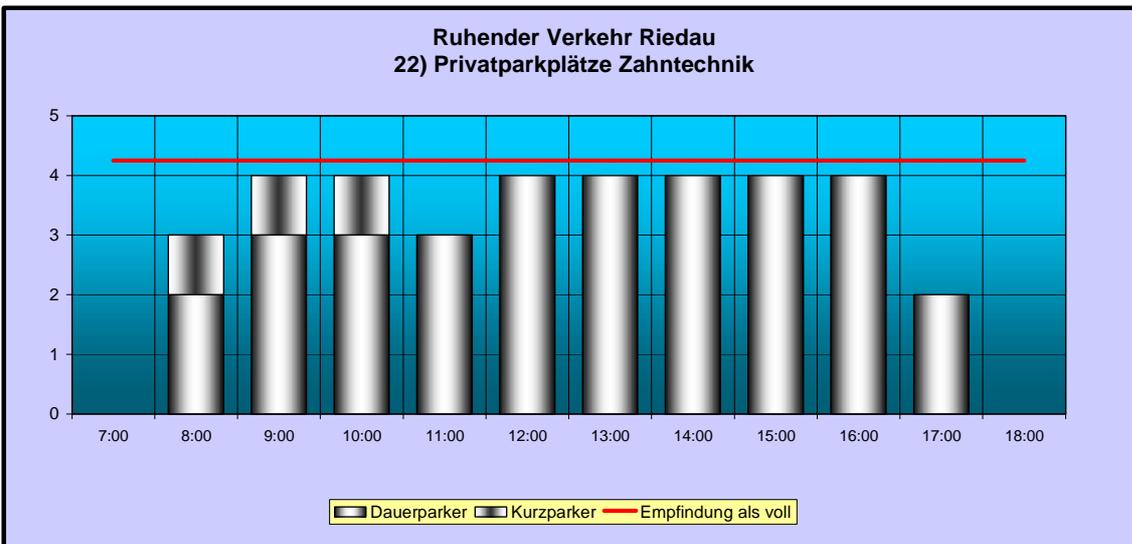
PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	60	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	36 60%	betrug 6,00 Stunden	betrug 80%

UMSCHLAGRATE
1,20

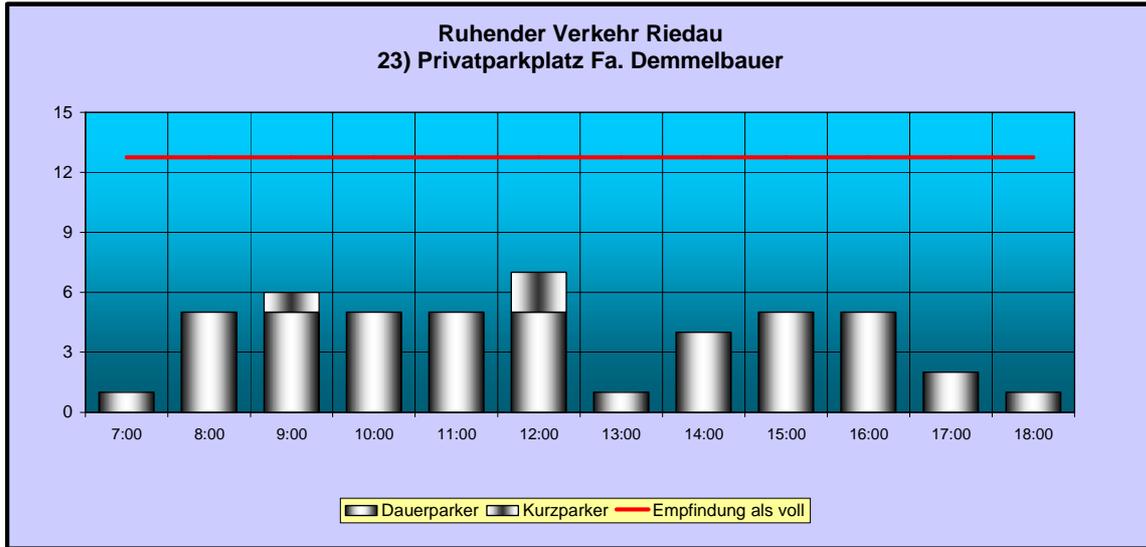
ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	36	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	3	Stunden	8%
Zeitverbrauch Dauerparker	33	Stunden	92%



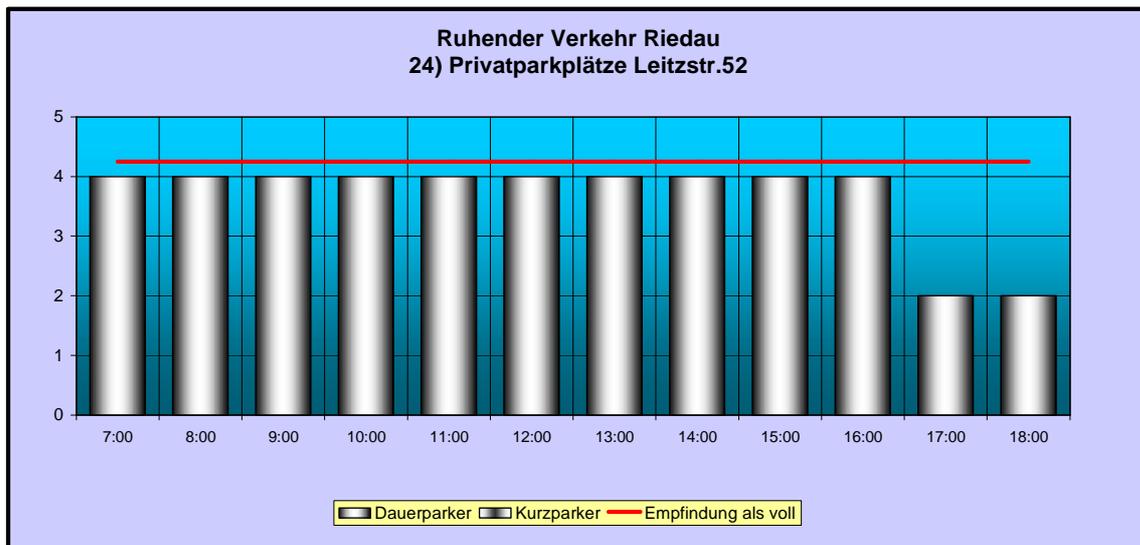
PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	180	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	47	betrug 3,92 Stunden	betrug 47%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
	0,80	Zeitverbrauch gesamt	47	Stunden
		Zeitverbrauch Kurzparker	3	Stunden
		Zeitverbrauch Dauerparker	44	Stunden
			100%	
			6%	
			94%	



PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	60	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	44	betrug 11,00 Stunden	betrug 80%

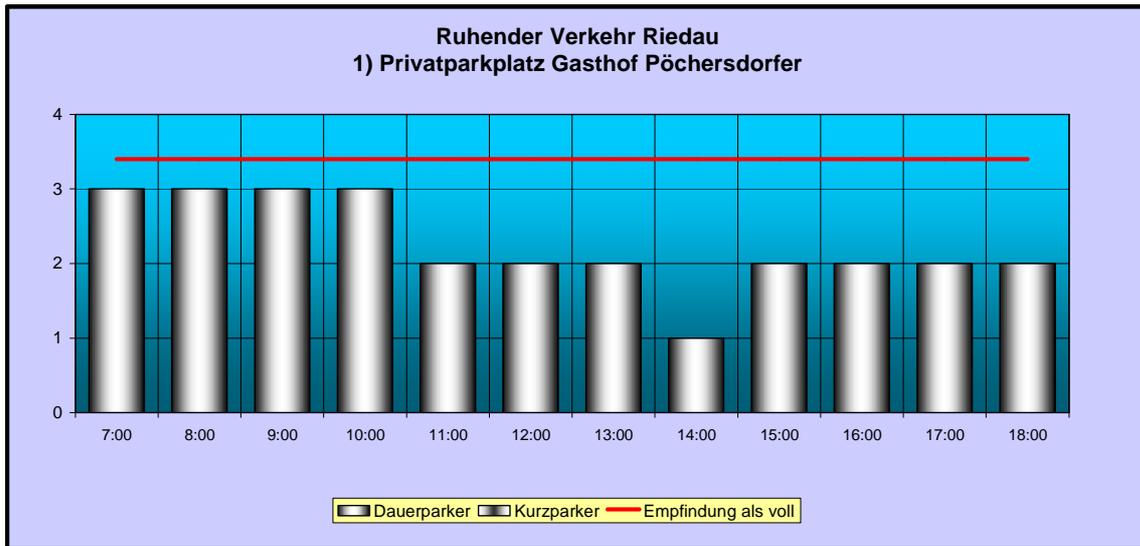
UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
	0,80	Zeitverbrauch gesamt	44	Stunden
		Zeitverbrauch Kurzparker	0	Stunden
		Zeitverbrauch Dauerparker	44	Stunden
			100%	
			0%	
			100%	



EINZELERGEBNISSE ROUTE 2

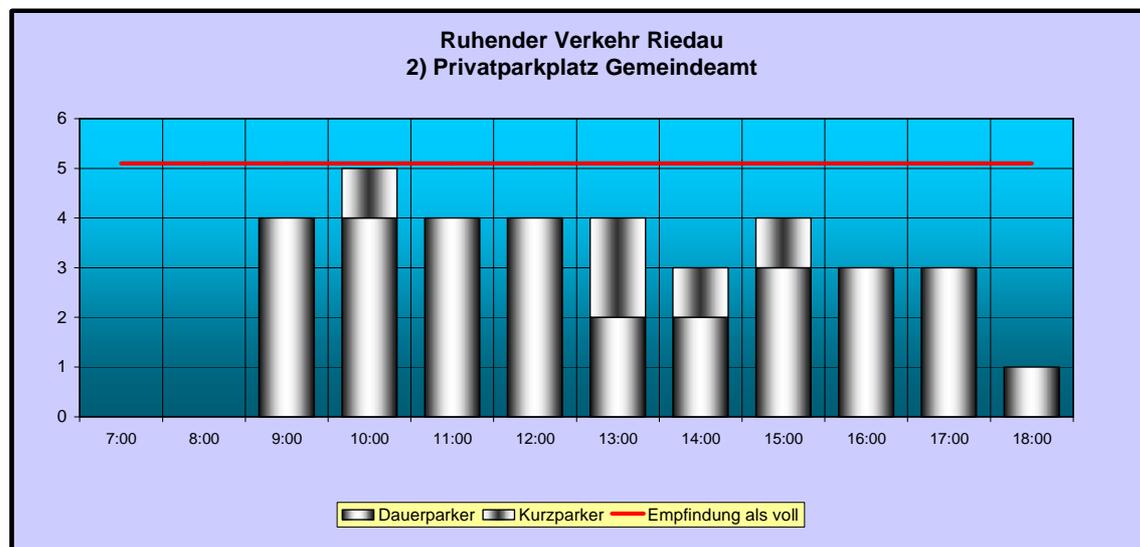
PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	48	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	27	betrug 6,75 Stunden	betrug 75%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,00	Zeitverbrauch gesamt	27	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	0	Stunden	0%
	Zeitverbrauch Dauerparker	27	Stunden	100%



PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	72	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	35	betrug 3,50 Stunden	betrug 83%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,67	Zeitverbrauch gesamt	35	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	5	Stunden	14%
	Zeitverbrauch Dauerparker	30	Stunden	86%

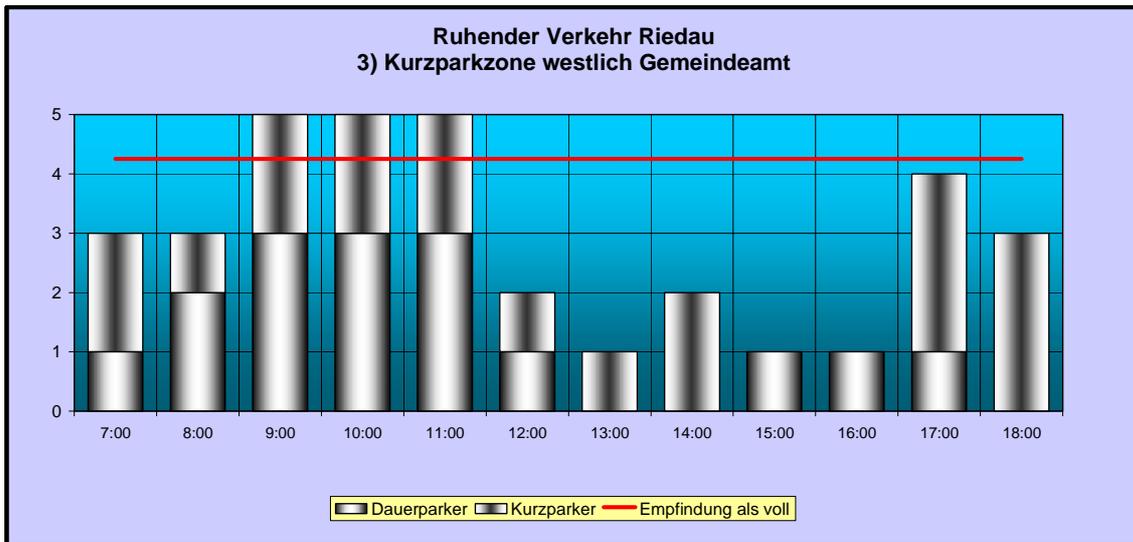


PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	60	Die mittlere Stehzeit je KFZ		Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	35	betrug	1,75 Stunden	betrug
	58%			100%

UMSCHLAGRATE
4,00

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
Zeitverbrauch gesamt	35	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	19	Stunden	54%
Zeitverbrauch Dauerparker	16	Stunden	46%

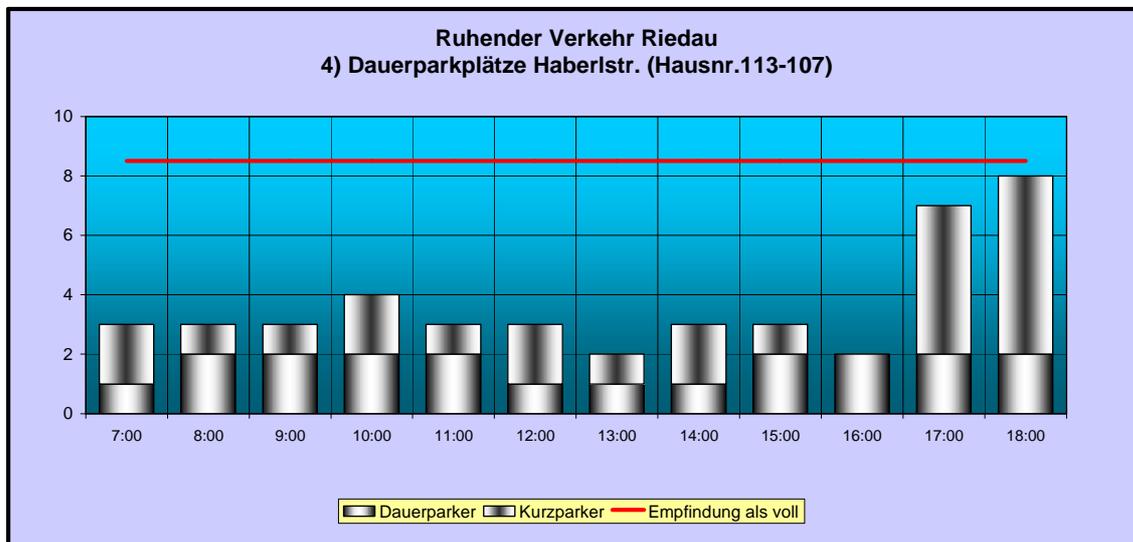


PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	120	Die mittlere Stehzeit je KFZ		Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	44	betrug	1,83 Stunden	betrug
	37%			80%

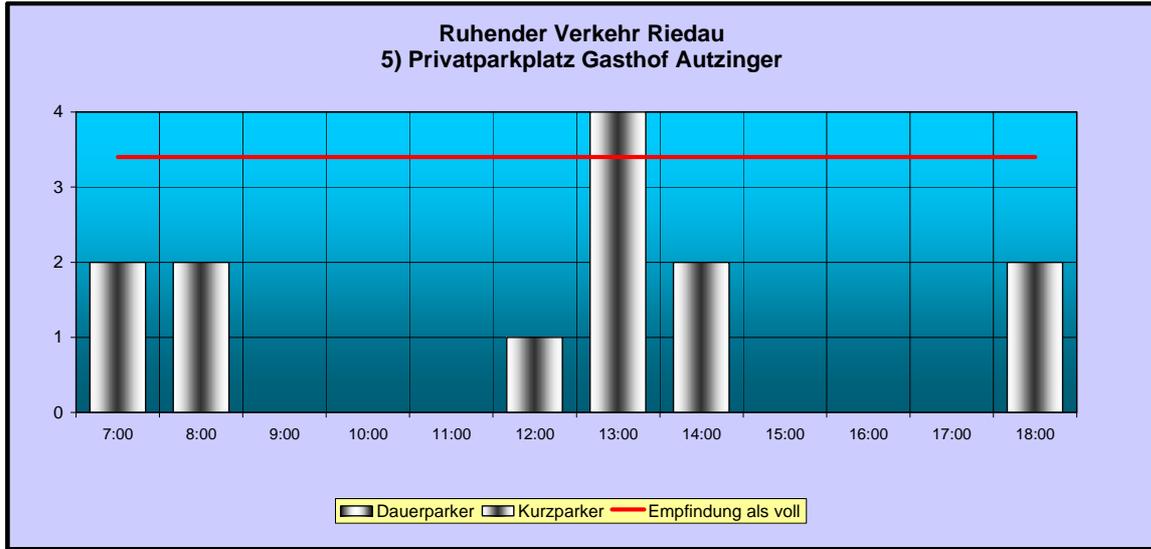
UMSCHLAGRATE
2,40

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
Zeitverbrauch gesamt	44	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	24	Stunden	55%
Zeitverbrauch Dauerparker	20	Stunden	45%



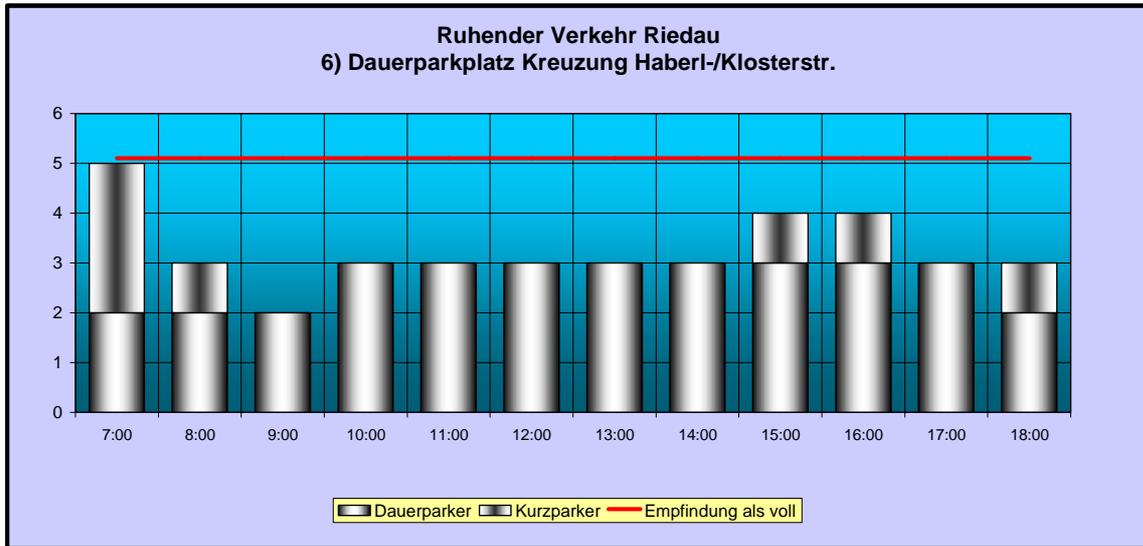
PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	48	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	13 27%	betrug 1,18 Stunden	betrug 100%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
2,75	Zeitverbrauch gesamt	13	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	13	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Dauerparker	0	Stunden	0%



PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	72	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	39 54%	betrug 4,88 Stunden	betrug 83%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,33	Zeitverbrauch gesamt	39	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	7	Stunden	18%
	Zeitverbrauch Dauerparker	32	Stunden	82%



PARKRAUMBILANZ

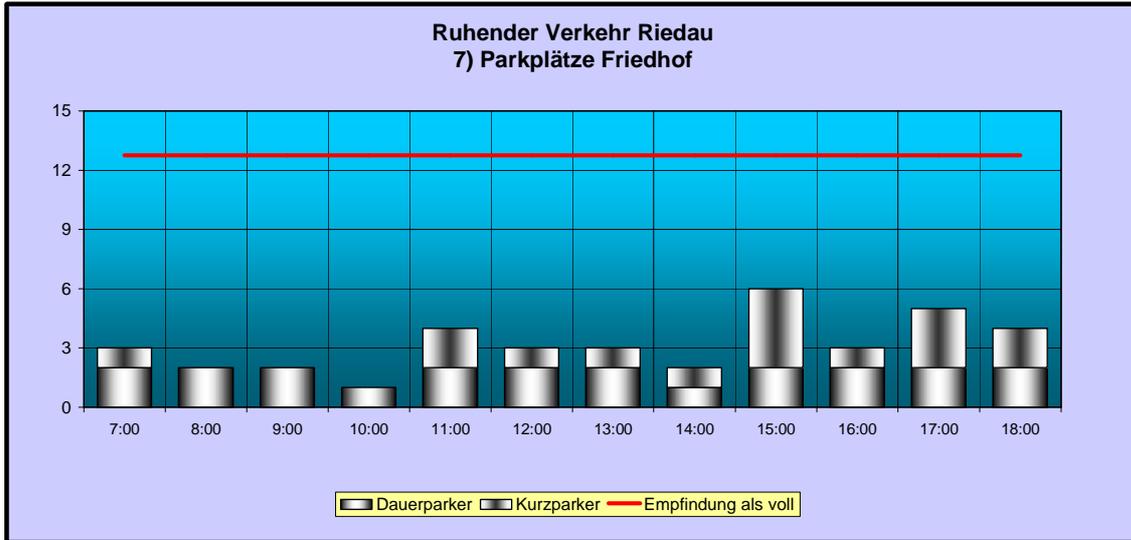
verfügb. Stellplatzstunden	180	Die mittlere Stehzeit je KFZ		Der maximale Belegungsgrad	
genutzte Stellplatzstunden	38 21%	betrug	2,24 Stunden	betrug	40%

UMSCHLAGRATE

1,13

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	38	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	16	Stunden	42%
Zeitverbrauch Dauerparker	22	Stunden	58%



PARKRAUMBILANZ

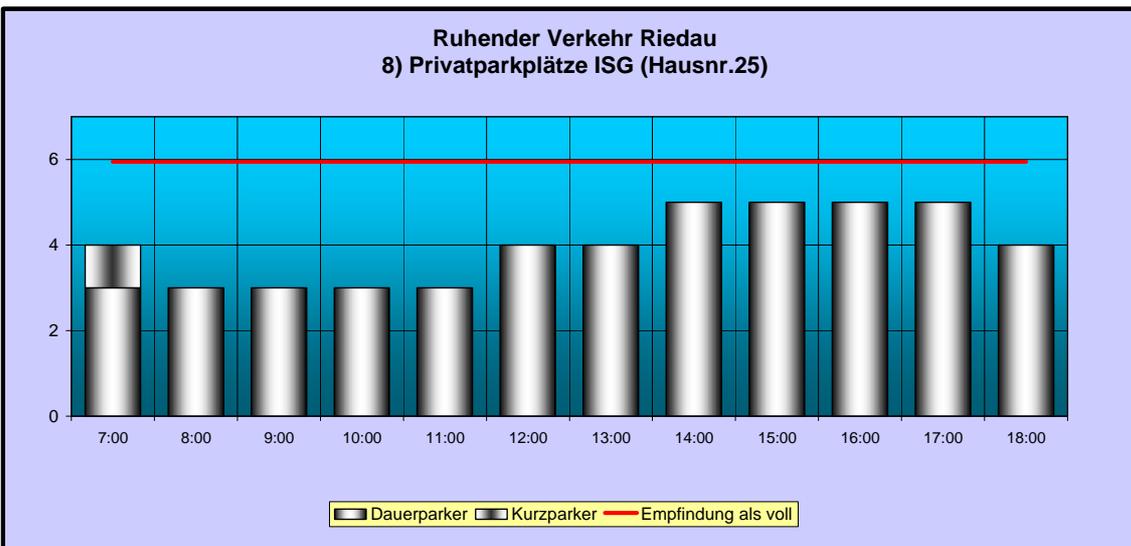
verfügb. Stellplatzstunden	84	Die mittlere Stehzeit je KFZ		Der maximale Belegungsgrad	
genutzte Stellplatzstunden	48 57%	betrug	8,00 Stunden	betrug	71%

UMSCHLAGRATE

0,86

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

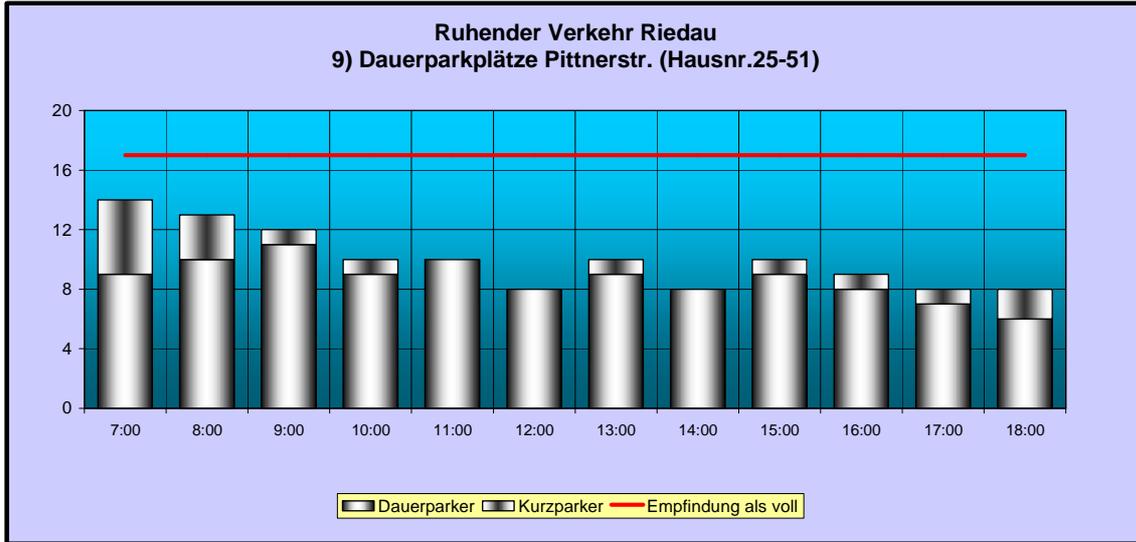
Zeitverbrauch gesamt	48	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	1	Stunden	2%
Zeitverbrauch Dauerparker	47	Stunden	98%



PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	240	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	120 50%	betrug 4,44 Stunden	betrug 70%

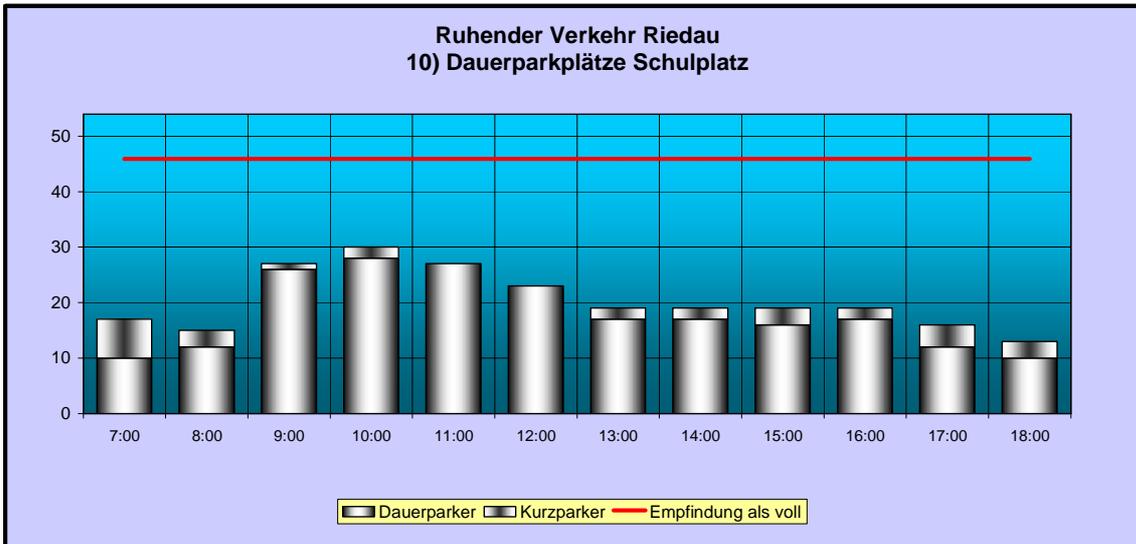
UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,35	Zeitverbrauch gesamt	120	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	16	Stunden	13%
	Zeitverbrauch Dauerparker	104	Stunden	87%



PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	648	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	244 38%	betrug 4,28 Stunden	betrug 56%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,06	Zeitverbrauch gesamt	244	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	29	Stunden	12%
	Zeitverbrauch Dauerparker	215	Stunden	88%



PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	180	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	6 3%	betrug 2,00 Stunden	betrug 7%

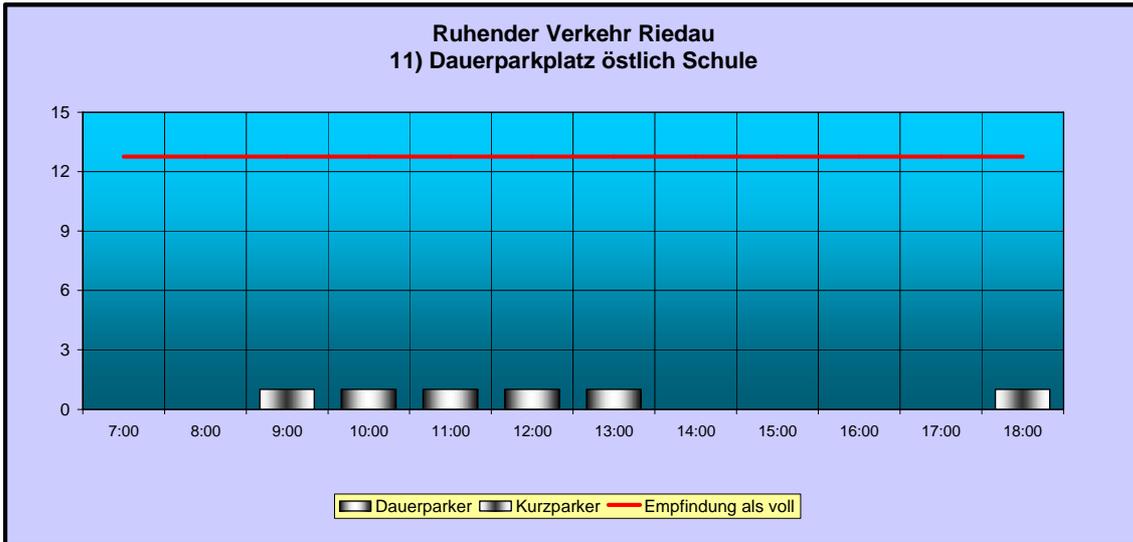
UMSCHLAGRATE

0,20

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	6	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	2	Stunden	33%
Zeitverbrauch Dauerparker	4	Stunden	67%

**Ruhender Verkehr Riedau
11) Dauerparkplatz östlich Schule**



PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	72	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	26 36%	betrug 2,89 Stunden	betrug 83%

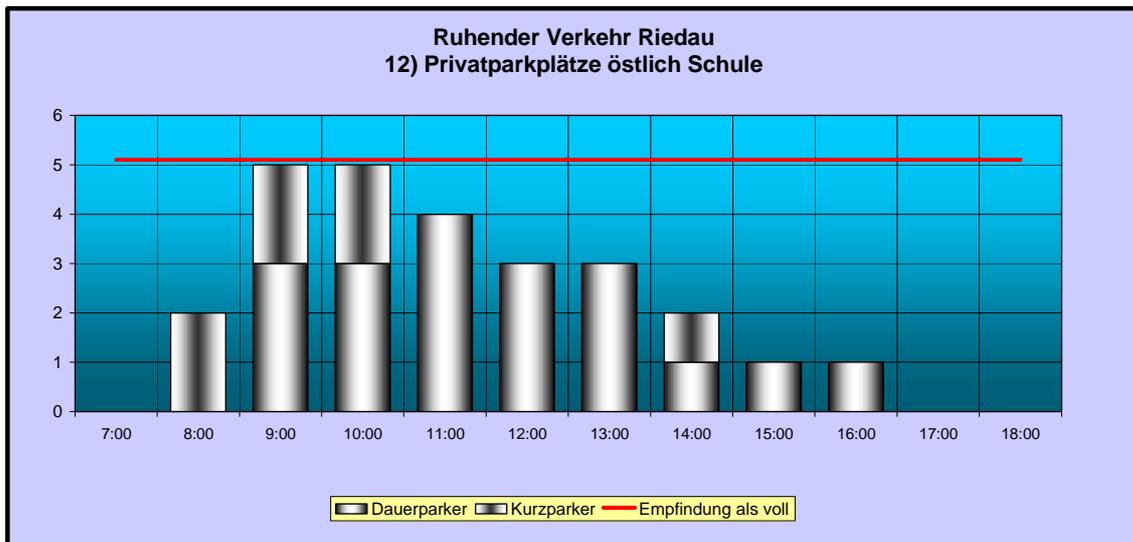
UMSCHLAGRATE

1,50

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	26	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	7	Stunden	27%
Zeitverbrauch Dauerparker	19	Stunden	73%

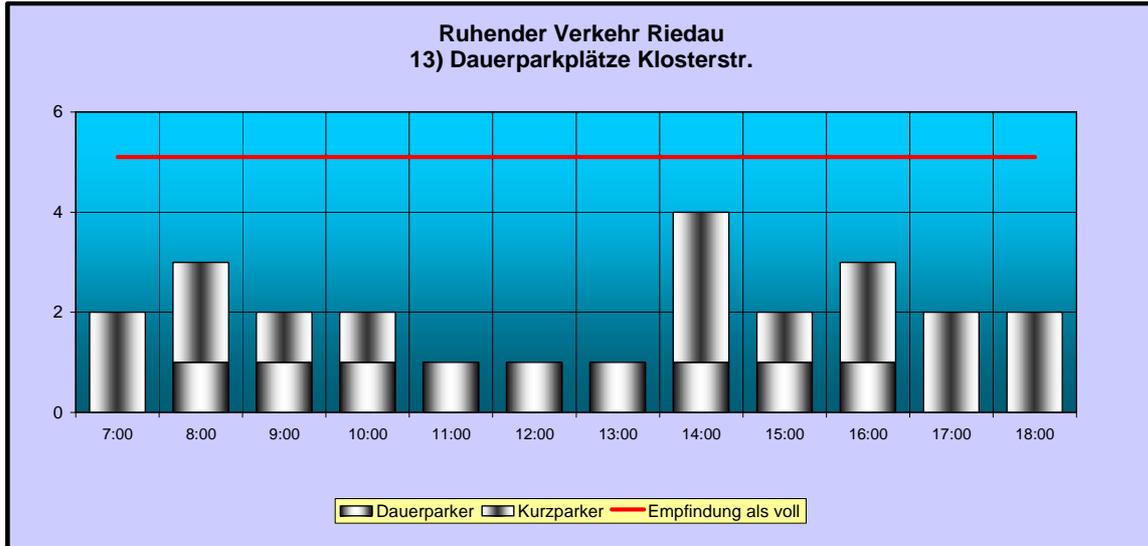
**Ruhender Verkehr Riedau
12) Privatparkplätze östlich Schule**



PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	72	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	25 35%	betrug 2,08 Stunden	betrug 67%

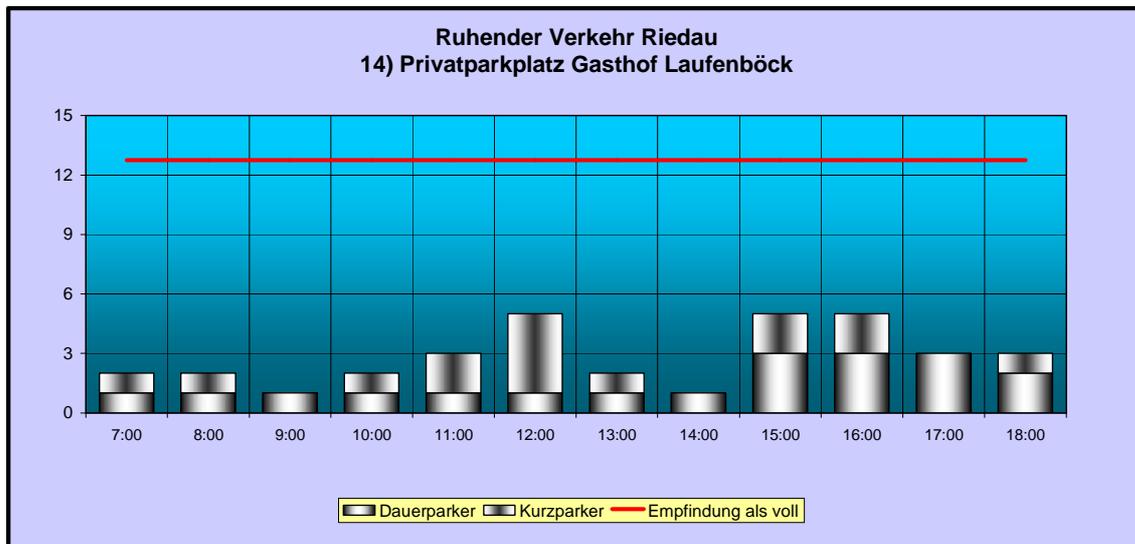
UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
2,00	Zeitverbrauch gesamt	25	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	16	Stunden	64%
	Zeitverbrauch Dauerparker	9	Stunden	36%



PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	180	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	34 19%	betrug 2,27 Stunden	betrug 33%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,00	Zeitverbrauch gesamt	34	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	15	Stunden	44%
	Zeitverbrauch Dauerparker	19	Stunden	56%



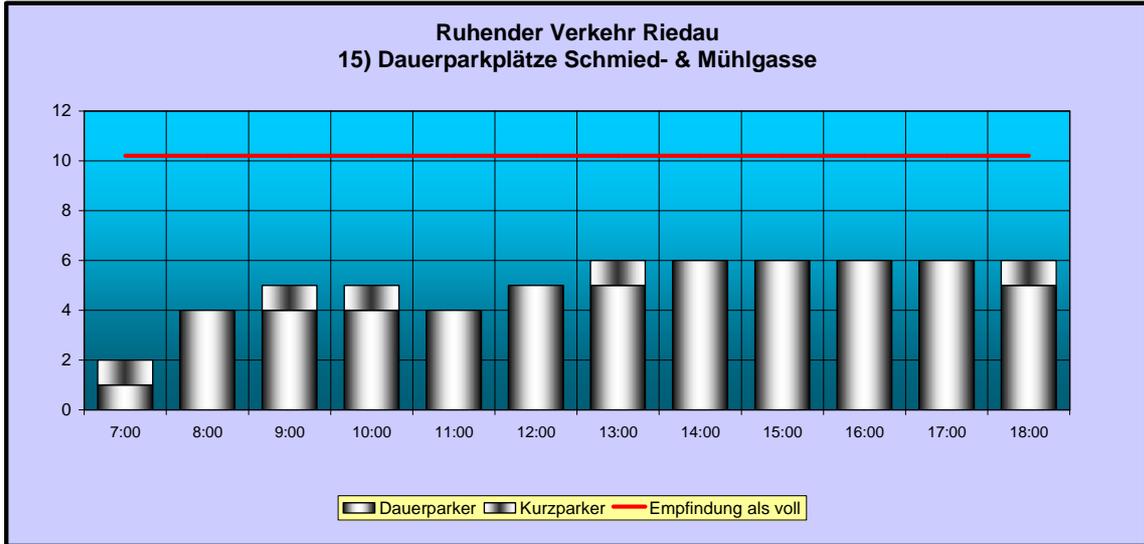
PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	144	Die mittlere Stehzeit je KFZ		Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	61	betrug	5,55 Stunden	betrug
	42%			50%

UMSCHLAGRATE
0,92

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	61	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	5	Stunden	8%
Zeitverbrauch Dauerparker	56	Stunden	92%



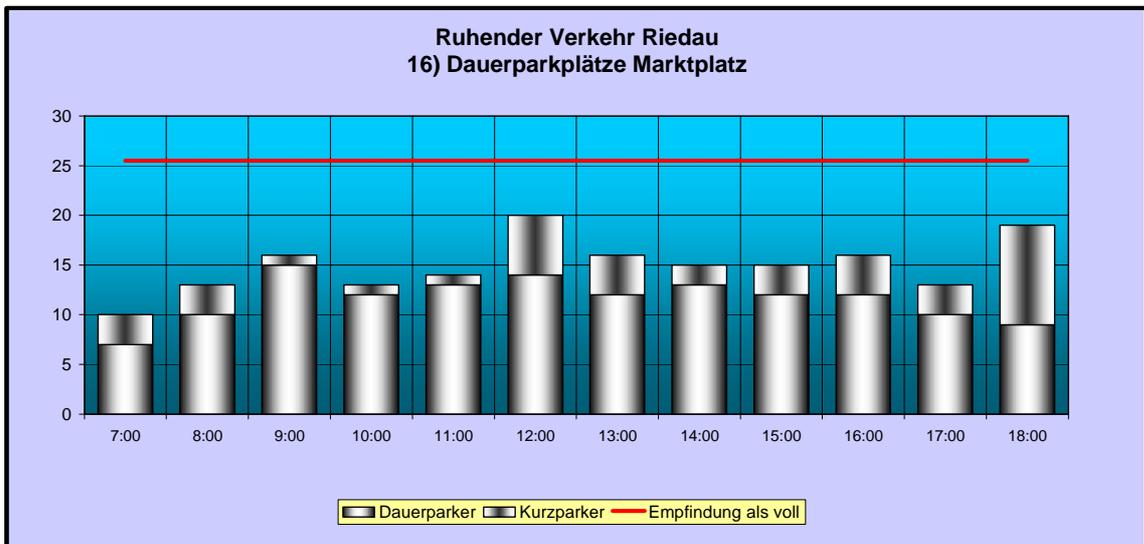
PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	360	Die mittlere Stehzeit je KFZ		Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	180	betrug	3,40 Stunden	betrug
	50%			67%

UMSCHLAGRATE
1,77

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

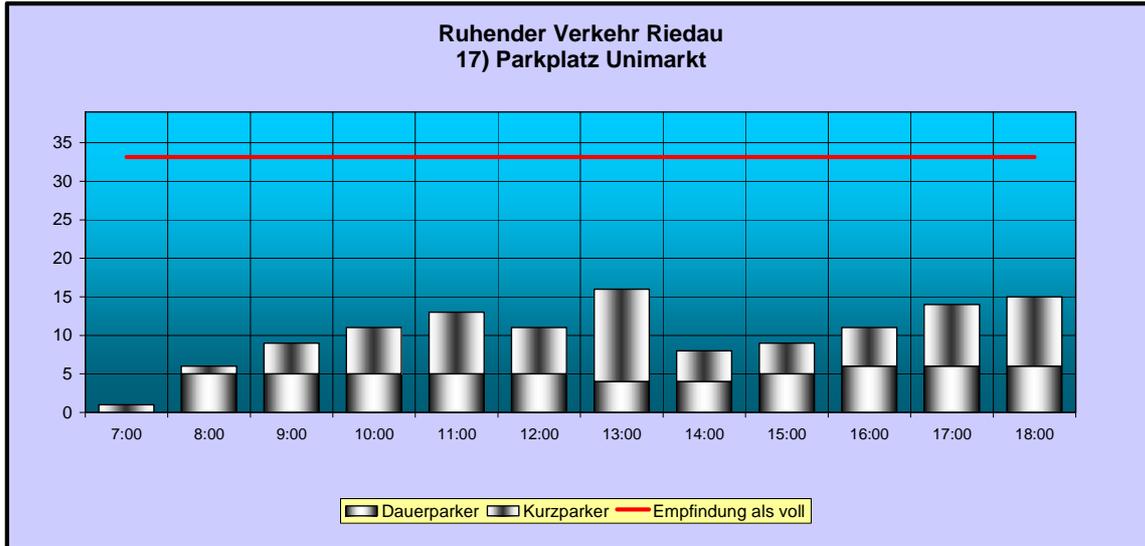
Zeitverbrauch gesamt	180	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	41	Stunden	23%
Zeitverbrauch Dauerparker	139	Stunden	77%



PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	468	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	124 26%	betrug 1,61 Stunden	betrug 41%

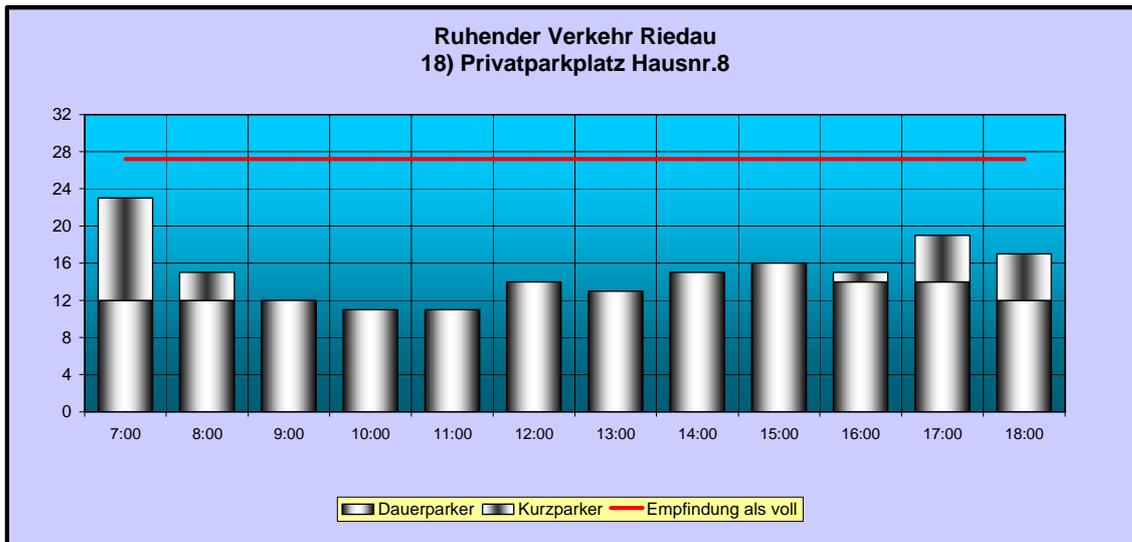
UMSCHLAGRATE 1,97	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
	Zeitverbrauch gesamt	124	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	68	Stunden	55%
	Zeitverbrauch Dauerparker	56	Stunden	45%



PARKRAUMBILANZ

verfügb. Stellplatzstunden	384	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	181 47%	betrug 4,53 Stunden	betrug 72%

UMSCHLAGRATE 1,25	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
	Zeitverbrauch gesamt	181	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	25	Stunden	14%
	Zeitverbrauch Dauerparker	156	Stunden	86%



PARKRAUMBILANZ

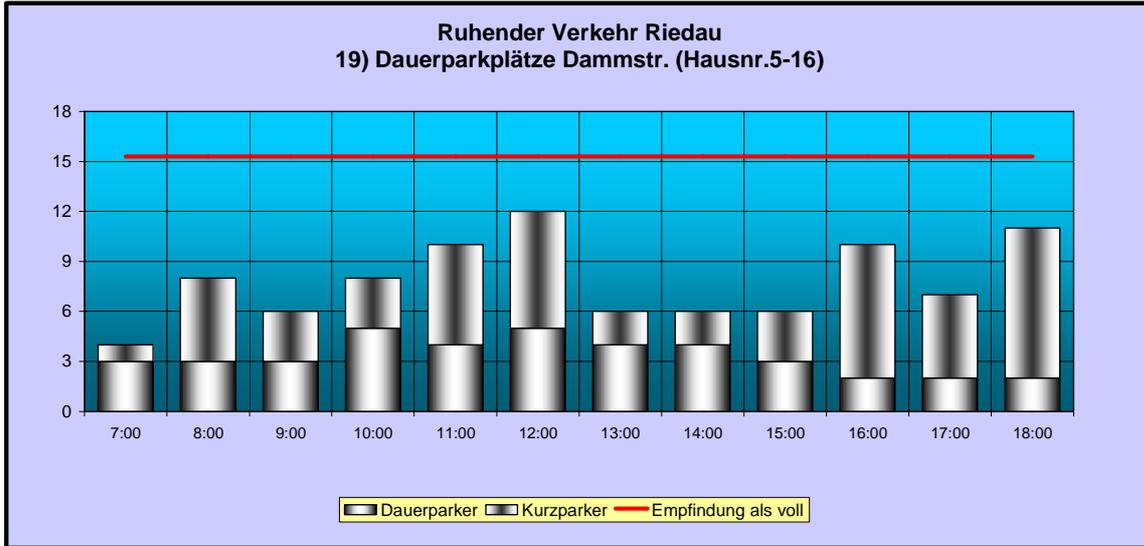
verfügb. Stellplatzstunden	216	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	94 44%	betrug 1,62 Stunden	betrug 67%

UMSCHLAGRATE

3,22

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	94	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	54	Stunden	57%
Zeitverbrauch Dauerparker	40	Stunden	43%



PARKRAUMBILANZ

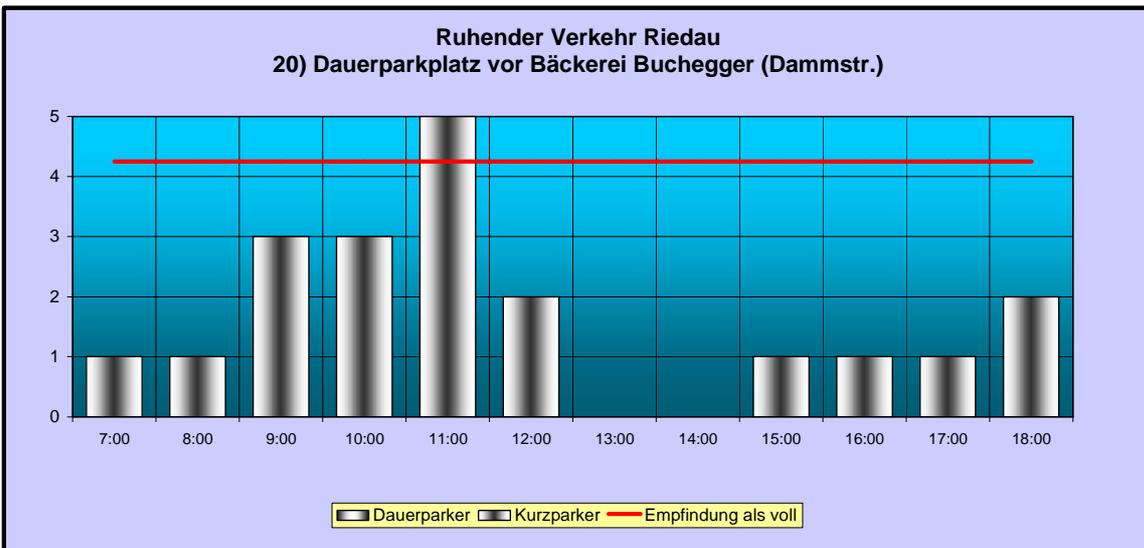
verfügb. Stellplatzstunden	60	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	20 33%	betrug 1,05 Stunden	betrug 100%

UMSCHLAGRATE

3,80

ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN

Zeitverbrauch gesamt	20	Stunden	100%
Zeitverbrauch Kurzparker	20	Stunden	100%
Zeitverbrauch Dauerparker	0	Stunden	0%



UMSCHLAGRATEN

Gute kontrollierte Kurzparkplätze weisen Umschlagziffern oberhalb von 4,0 auf, üblich sind Werte von 5 bis 7 innerhalb von 8 Stunden.

PARKPLATZ	UMSCHLAGZIFFER
Parkplatz westlich Gemeindeamt (90 min) (KP)	4,00
Parkplatz vor Bäckerei Buchegger (Dammstr.) (DP)	3,80
Parkplätze Dammstr. (Hausnr. 5 - 16) (DP)	3,22
Parkplatz GH Autzinger (PP)	2,75
Parkplätze Haberlstr. (Hausnr. 113 - 107) (DP)	2,40
Parkplatz Leitzstr. (nördlich Hausnr. 22) (HV)	2,20
Parkplätze Klosterstr. (DP)	2,00
Parkplatz Gasthaus (Hausnr. 22) (PP)	2,00
Parkplätze Fa. Wölfleder & vis-a-vis (Hausnr. 15) (DP)	2,00
Parkplatz Unimarkt (PP)	1,97
Parkplätze Ornetsmüller + Zahnarzt (PP)	1,90
Parkplätze Marktplatz (DP)	1,77
Parkplätze Gemeindeamt (PP)	1,67
Parkplatz Rotes Kreuz + Polizei (PP)	1,50
Parkplätze östlich Schule (PP)	1,50
Parkplatz östlich Fa. Leitz (DP)	1,48
Parkplatz 1 - Fa. Leitz (DP)	1,46
Parkplatz Schlecker + Süpermarkt (PP)	1,40
Parkplatz Fa. Voglmeitr (ab Hausnr. 14) (PP)	1,38
Parkplätze Pittnerstr. (Hausnr. 25 - 51) (DP)	1,35
Parkplatz Kreuzung Haberl- / Klosterstr. (DP)	1,33
Parkplatz Park & Ride 2 (Schwabern) (DP)	1,26
Parkplatz Hausnr. 8 (PP)	1,25
Parkplatz Zahntechnik (PP)	1,20
Parkplatz 2 - Fa. Leitz (PP)	1,18
Parkplatz Friedhof (DP)	1,13
Parkplätze Schulplatz (DP)	1,06
Parkplatz Fa. Leitz (östlich Geb. Fa. Leitz) (PP)	1,00
Parkplätze Leitzstr. (90 min.) (KP)	1,00
Parkplätze südlich Hausnr. 34 (HV)	1,00
Parkplätze Tischlerei (PP)	1,00
Parkplätze GH Pöchersdorfer (PP)	1,00
Parkplatz GH Laufenböck (PP)	1,00
Parkplätze Schmied- & Mühlgasse (DP)	0,92
Parkplätze ISG (Hausnr. 25) (PP)	0,86
Parkplätze Leitzstr. (nördlich Fa. Leitz) (vor KZP) (DP)	0,83
Parkplatz Fa. Demmelbauer (PP)	0,80
Parkplätze Leitzstr. 52 (PP)	0,80
Parkplatz Sun For You (PP)	0,75
Parkplatz Park & Ride 3 (Bahnhofstr.) (DP)	0,71
Parkplatz Park & Ride 1 (nördlich Bahnhofstr.) (DP)	0,44
Parkplätze Vormarktstr. (ab Hausnr. 14) (DP)	0,25
Parkplatz Sportplatz (DP)	0,22
Parkplätze östlich Schule (DP)	0,20

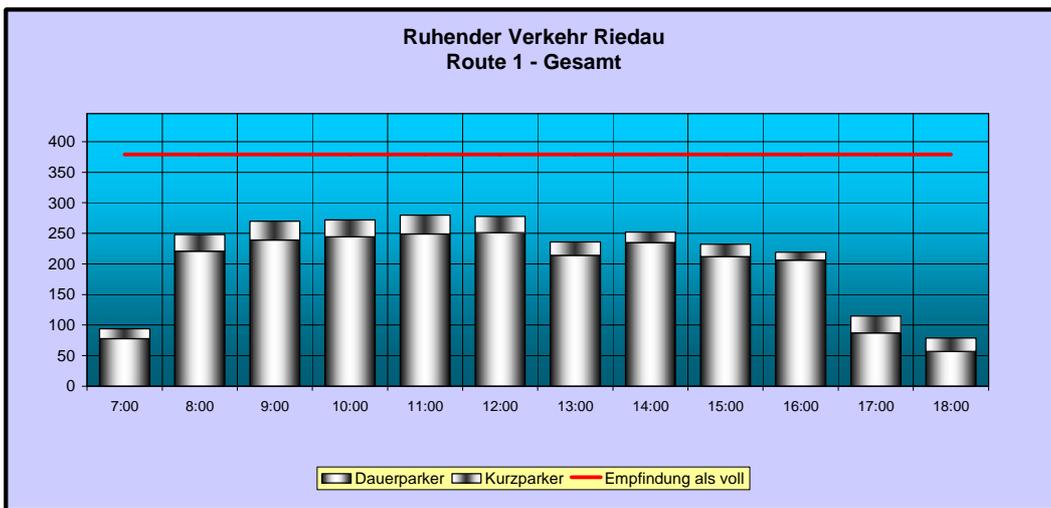
Jene Kurzparkplätze, die deutlich unterhalb des genannten Wertes liegen, sind in obiger Tabelle gelb, bestimmungsgemäß verwendete Kurzparkplätze sind grün eingefärbt.

ÜBERSICHTEN ROUTE 1

Für alle Parkplätze der Route 1 zusammengefasst ergeben sich die folgenden Aussagen:

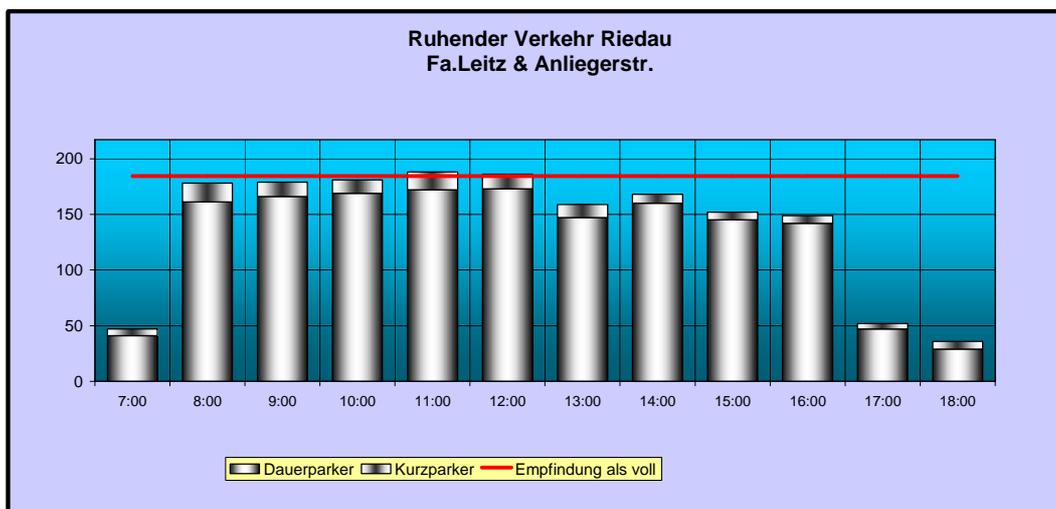
PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	5352	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	2575 48%	betrug 5,09 Stunden	betrug 63%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,13	Zeitverbrauch gesamt	2575	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	282	Stunden	11%
	Zeitverbrauch Dauerparker	2293	Stunden	89%



PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	2604	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	1675 64%	betrug 5,80 Stunden	betrug 87%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,33	Zeitverbrauch gesamt	1675	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	123	Stunden	7%
	Zeitverbrauch Dauerparker	1552	Stunden	93%



Die Parkplätze der Route 1 sind in Summe gut ausgelastet. Betrachtet man die Parkplätze der Firma Leitz und der Anliegerstrassen getrennt, überschreitet die Auslastung dieser Stellplätze in Spitzenzeiten die Auslastungsgrenze.

PROGNOSE RUHENDER VERKEHR ROUTE 1

Fasst man die Ergebnisse aus der Erhebung des ruhenden Verkehrs zusammen und rechnet sie entsprechend den weiter oben ausgearbeiteten Prognosewerten hoch, dann lässt sich folgende Gesamtprognose erstellen:

RUHENDER VERKEHR IN RIEDAU / ROUTE 1			
ANALYSE / PROGNOSE	KURZPARKER	DAUERPARKER	SUMME
TAGESHÖCHSTBEDARF	37	296	333
ANGEBOT HEUTE (StVO)	10	440	450
AUSLASTUNG HEUTE	370,00%	67,30%	74,00%
TREND 2025 (+ 1.24%)	46	368	414
ENTWICKLUNG -2025	+36	-72	-36

Attraktive Verhältnisse im ruhenden Verkehr liegen dann vor, wenn der Auslastungsgrad nicht mehr als 85 % beträgt. Aus diesem Ansatz ergibt sich, dass für die Kurzparkplätze dieser Wert bereits jetzt überschritten ist.

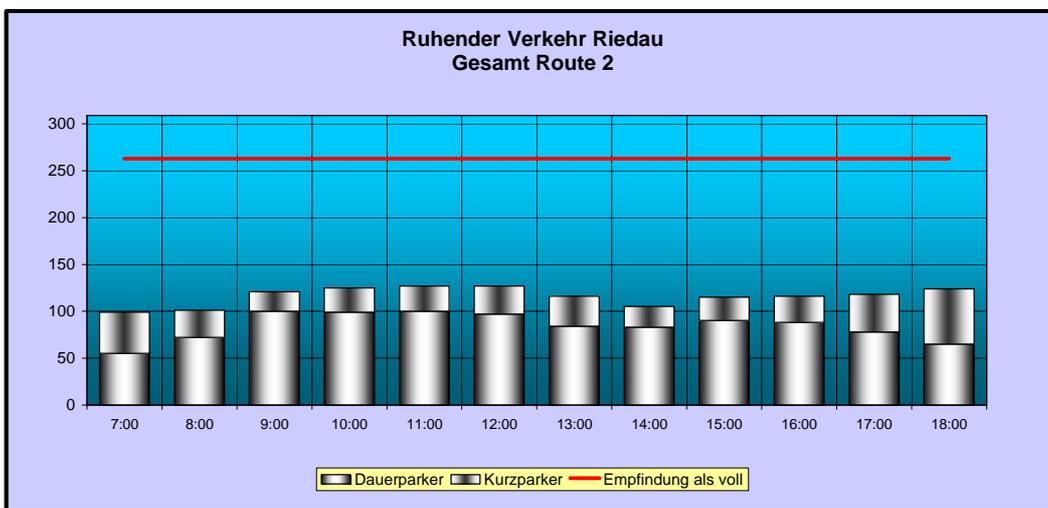
Im Jahr 2025 sollten 46 Kurzparkplätze und 368 Dauerparkplätze bestehen. Da in Summe allerdings sogar mehr Parkplätze (450 Stellplätze) im Untersuchungsbereich der Route 1 vorhanden sind, müssten lediglich 36 Dauerparkplätze in Kurzparkplätze umgewandelt werden.

ÜBERSICHTEN ROUTE 2

Für alle Parkplätze der Route 2 zusammengefasst ergeben sich die folgenden Aussagen:

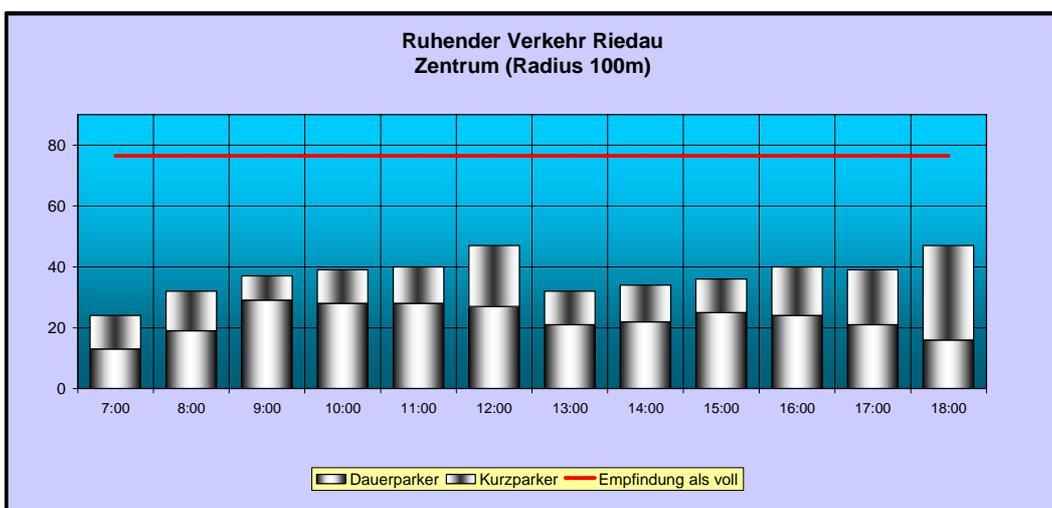
PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	3708	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	1394 38%	betrug 2,90 Stunden	betrug 41%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
1,56	Zeitverbrauch gesamt	1394	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	383	Stunden	27%
	Zeitverbrauch Dauerparker	1011	Stunden	73%



PARKRAUMBILANZ			
verfügb. Stellplatzstunden	1080	Die mittlere Stehzeit je KFZ	Der maximale Belegungsgrad
genutzte Stellplatzstunden	447 41%	betrug 2,33 Stunden	betrug 52%

UMSCHLAGRATE	ÜBERSICHT NUTZUNGSZEITEN			
2,13	Zeitverbrauch gesamt	447	Stunden	100%
	Zeitverbrauch Kurzparker	174	Stunden	39%
	Zeitverbrauch Dauerparker	273	Stunden	61%



Die Parkplätze der Route 2 sind in Summe nicht einmal zu 50 % ausgelastet. Betrachtet man die Parkplätze im 100 Meter Radius um das Ortszentrum getrennt, überschreitet auch hier die Auslastung dieser Stellplätze in Spitzenzeiten kaum die Hälfte der möglichen Auslastung.

PROGNOSE RUHENDER VERKEHR ROUTE 2

Fasst man die Ergebnisse aus der Erhebung des ruhenden Verkehrs zusammen und rechnet sie entsprechend den weiter oben ausgearbeiteten Prognosewerten hoch, dann lässt sich folgende Gesamtprognose erstellen:

RUHENDER VERKEHR IN RIEDAU / ROUTE 2			
ANALYSE / PROGNOSE	KURZPARKER	DAUERPARKER	SUMME
TAGESHÖCHSTBEDARF	48	118	166
ANGEBOT HEUTE (StVO)	5	304	309
AUSLASTUNG HEUTE	960,00%	38,90%	53,80%
TREND 2025 (+ 1.24%)	60	147	207
ENTWICKLUNG -2025	+55	-157	-102

Im Jahr 2025 sollten 60 Kurzpparkplätze und 147 Dauerparkplätze bestehen. Da in Summe allerdings sogar mehr Parkplätze (309 Stellplätze) im Untersuchungsbereich der Route 2 vorhanden sind, müssten lediglich 55 Dauerparkplätze in Kurzparkplätze umgewandelt werden. Die restlichen 102 Parkplätze der Dauerparker könnten rückgebaut werden.

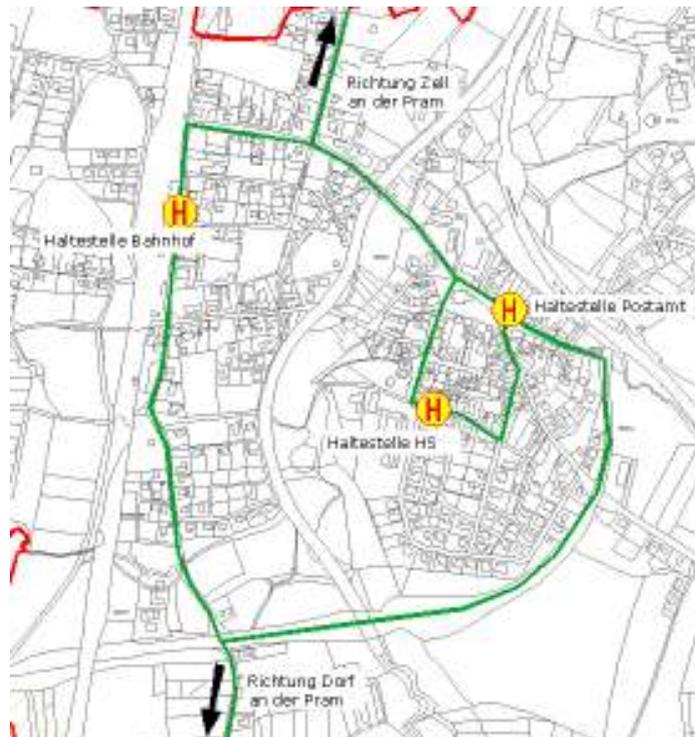
ÖFFENTLICHER VERKEHR

BUSSE ÜBERREGIONAL

Riedau liegt an mehreren Buslinien gemäß dem Liniennplan wie folgt:



Vereinfacht man die Linienführung im Gemeindegebiet von Riedau zu einem Systemfahrplan, dann lässt sich folgendes System darstellen:



Folgende vereinfachten Fahrpläne lassen sich zu obigem Systemfahrplan angeben, eingetragen wurden nur jene Busverbindungen, die regelmäßig montags bis freitags ohne irgendwelche Ausnahmen verkehren.

Fahrplan MO – FR an schulfreien Tagen (Darstellung in gelb)

Fahrplan MO – FR an Schultagen (Darstellung in grün)

	2304	2370	2370	2370	2370	2306	2370	2370	2370				
LINIE	102	505	109	115	119	104B	2306	121	323				
HALTESTELLE													
Dorf. An der Pram - Ortsmitte			12:20	13:55				18:05	18:46				
Riedau Postamt	06:15		12:23		16:37			18:15					
Riedau Bahnhof	06:18		12:26	13:58	16:39	16:45	16:45	18:20	18:47				
Riedau Postamt				14:00					18:50				
Riedau Hauptschule		07:45											
Zell an der Pram - Ortsmitte	06:25	07:52	12:30	14:05		16:47	16:47	18:26	18:55				
	2370	2370	2370	2370	2370	2370	2370	2306	2304	2370	2370	2304	2304
LINIE	302	104	106	108	502	112	116	510	307	109	120	122	311 B
HALTESTELLE													
Zell an der Pram - Ortsmitte	05:45	06:10			07:32	08:00	13:10	15:10	16:08	16:27			18:31
Riedau Hauptschule					07:40								
Riedau Postamt	05:48					08:05	13:13	15:13	16:15				
Riedau Bahnhof	05:50	06:13	06:13	06:30		08:07	13:20	15:15	16:20	16:30	16:45	16:45	18:35
Zell an der Pram - Ortsmitte			06:20										
Riedau Postamt		06:16	06:26							16:35			18:40
Dorf an der Pram		06:22		06:35		08:11					16:50	16:50	

in grün = Werktag (Schultag)

in gelb = Werktag (auch an schulfreien Tagen)

Systemfahrplan Bus – MO-FR

Festzuhalten ist, dass Riedau so klein und fußläufig so gut erschlossen ist, dass ein Busverkehr innerhalb der Gemeinde kaum attraktiv sein kann. Die Verbindung Bahnhof – Post-/Gemeindeamt wird mehrfach täglich bedient und kann unter den schwierigen Bedingungen als ausreichend attraktiv bezeichnet werden.

BAHN

Der Bahnhof selbst ist neu adaptiert und an der Nordseite und Westseite mit neuen Park + Ride – Parkplätzen ausgestattet. Die Zugverbindung zwischen Passau und Linz mit Halt in Riedau ist derzeit mit einer Frequenz von 1 – 2 Stunden ausgebildet und wird hier nicht als eigener Fahrplan ausgearbeitet.

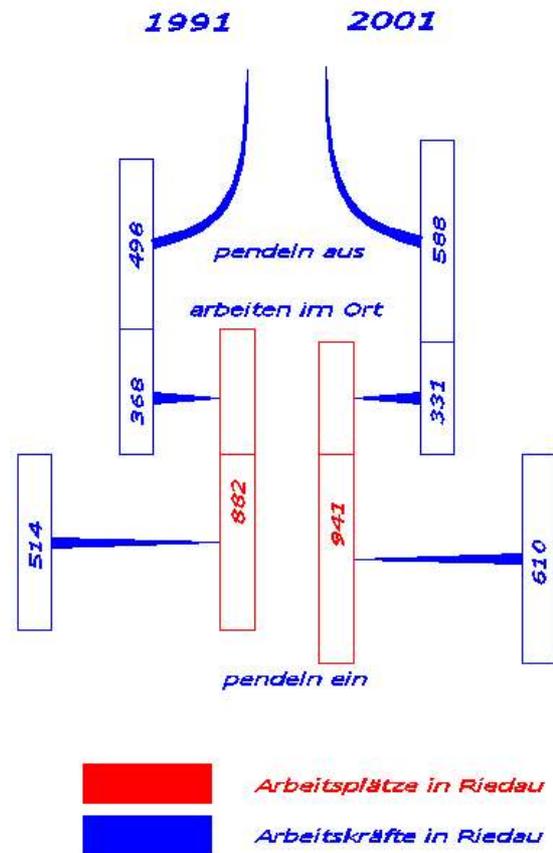
Zum Thema Bahn besteht aus verkehrsplanerischer Sicht kein Handlungsbedarf.

PENDLERSTATISTIK

Mit den offiziellen Statistiken des österr. Statistischen Zentralamtes wurde nebenstehende Grafik erarbeitet. Sie zeigt die Verhältnisse im Berufspendelverkehr 1991 und 2001.

1991 bestanden 882 Arbeitsplätze in Riedau, die durch 368 Riedauer/innen und 514 auswärtige Arbeitnehmer/innen abgedeckt wurden. 498 Riedauer/innen pendelten in andere Gemeinden aus.

2001 bestanden 941 Arbeitsplätze in Riedau, die durch nur mehr 331 Riedauer/innen und 610 auswärtige Arbeitnehmer/innen abgedeckt wurden. 588 Pöchlarnen pendelten in andere



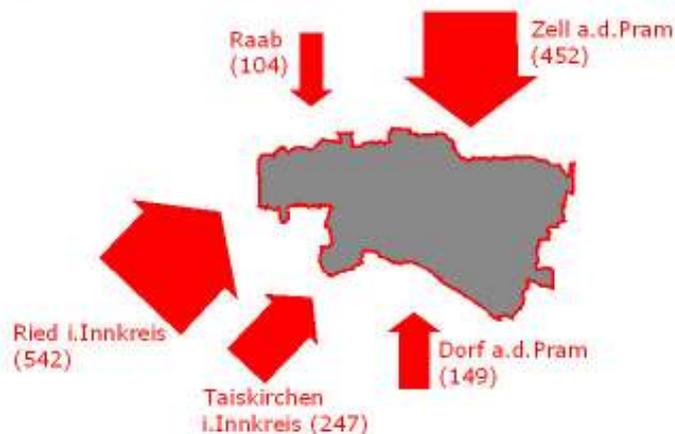
Das heißt, dass die ArbeitnehmerInnen geringfügig mobiler geworden sind. Während das Arbeitsplatzangebot in Riedau um rund 60 Arbeitsplätze gewachsen ist, haben die Einpendler um 96 zugenommen und die Auspendler aus Riedau um 90.

FLIESSENDER VERKEHR

QUELL- UND ZIELWEGE VON / NACH RIEDAU

Aus offiziellen Mobilitätsanalysen des Landes Oberösterreich ergeben sich folgende Grafiken in Bezug auf die Wege von und nach Riedau:

Wichtigste Quellwege in die Gemeinde



Quellwege nach Riedau

Wichtigste Zielwege von der Gemeinde

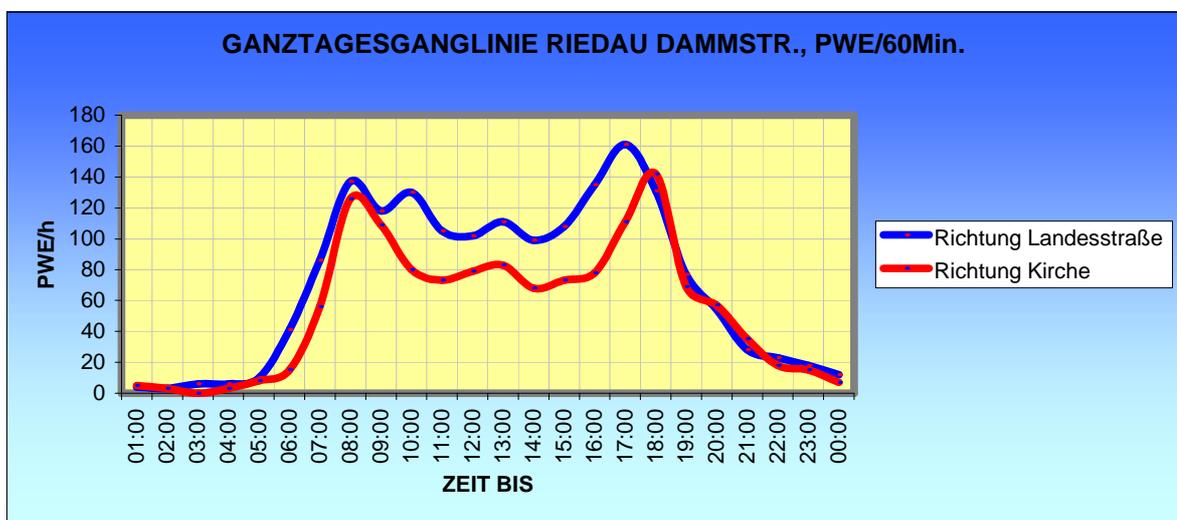


Zielwege von Riedau

Eine starke Einpendelbewegung erfolgt aus Westen und Norden, eine starke Auspendelbewegung ebenfalls in Richtung Westen und Norden; Riedau ist damit Infrastrukturmittelpunkt auch für westlich und nördlich gelegene Gemeinden, weniger für östlich liegende.

QUERSCHNITTSZÄHLUNG, GANGLINIEN

Um das Verkehrsverhalten über den ganzen Tag und die Größe der Spitzenstunde im Verhältnis zur Ganztagesbelastung zu ermitteln, wurde am 05.10.2006 eine Ganztages - Dauerquerschnittszählung in der Dammstrasse zwischen Marktplatz und L 513 durchgeführt. Die ermittelte Ganglinie in [PWE/60 min] ist in der folgenden Grafik dargestellt.



Dauerquerschnittszählung 24 h - Dammstraße

Dabei ergab sich die Spitzenstunde für den Nachmittag in der Zeit von 16.30 bis 17.30 Uhr, der Spitzenstundenanteil am DTV_w beträgt 9,53 %, der Schwerverkehrsanteil bezogen auf den Gesamtquerschnitt 6,6 %.

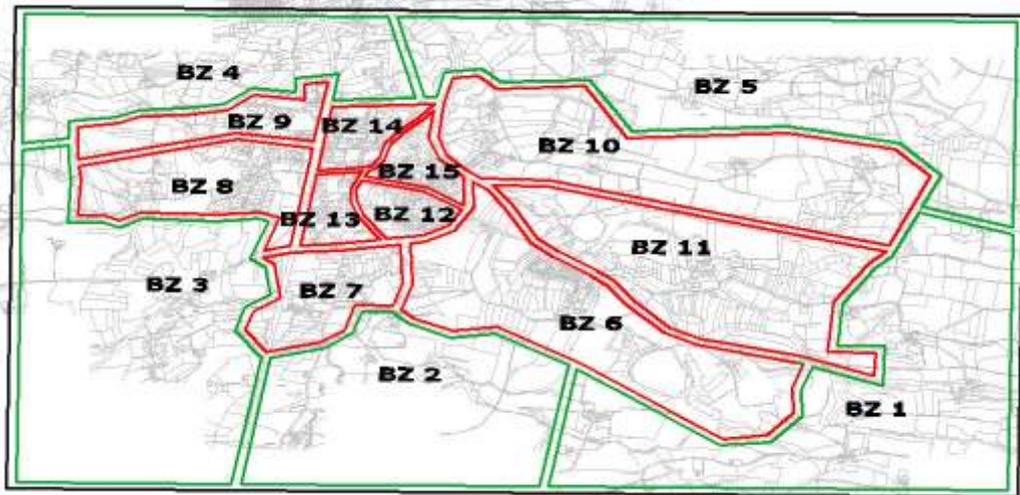
Der DTV_w beträgt 2.810 KFZ/24h oder 3.018 PWE/24h, Erhebungsdatum 5.10.2006.

Aufgeteilt nach Fahrrichtungen zeigt sich, dass in Fahrtrichtung Osten – zur L 513 – mehr Fahrzeuge verkehren als in der Gegenrichtung, der Unterschied beträgt:

	FR Osten zur L 513	FR Westen zur Kirche	Differenz
KFZ/24h	1.584	1.226	358 (29 %)
PWE/24h	1.705	1.313	392 (30 %)

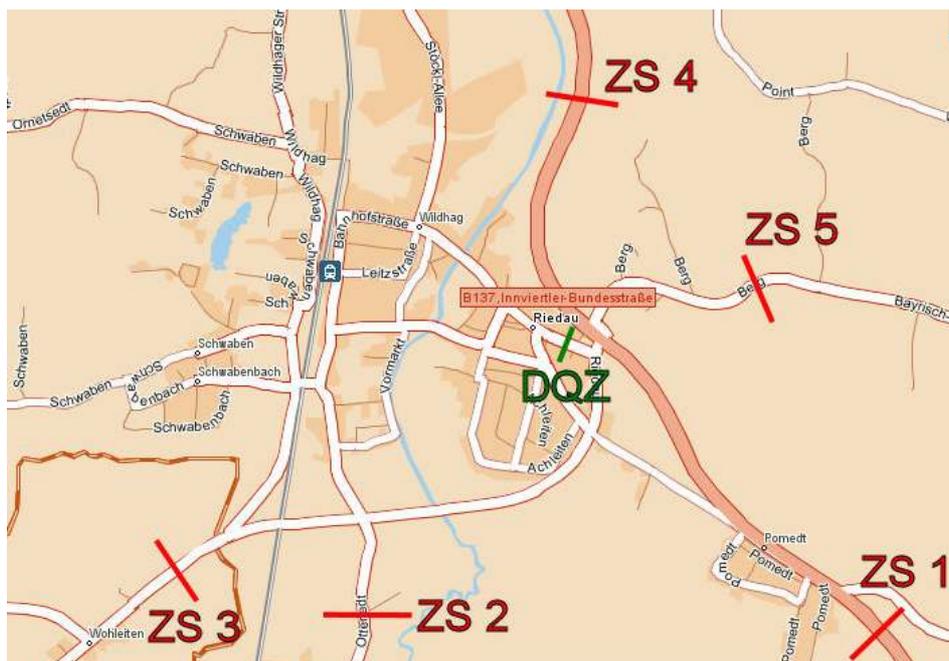
VERFOLGUNGSZÄHLUNG, VERKEHRSTRÖME

Um die Verkehrsströme in den Straßen richtig abbilden zu können, wurde zusätzlich eine Verfolgungszählung über wenige Tagesstunden durchgeführt, die mittels der Ganztagesganglinie auf den ganzen Tag hochgerechnet werden konnte. Dazu mussten im ersten Schritt Verkehrsbezirke (Namen siehe Seite 14) definiert werden, für die im zweiten Schritt dann Verkehrsabhängigkeiten zu errechnen waren.



Verkehrsbezirke 1 bis 15, 1-5 sind Außen, 6-15 sind Innenbezirke

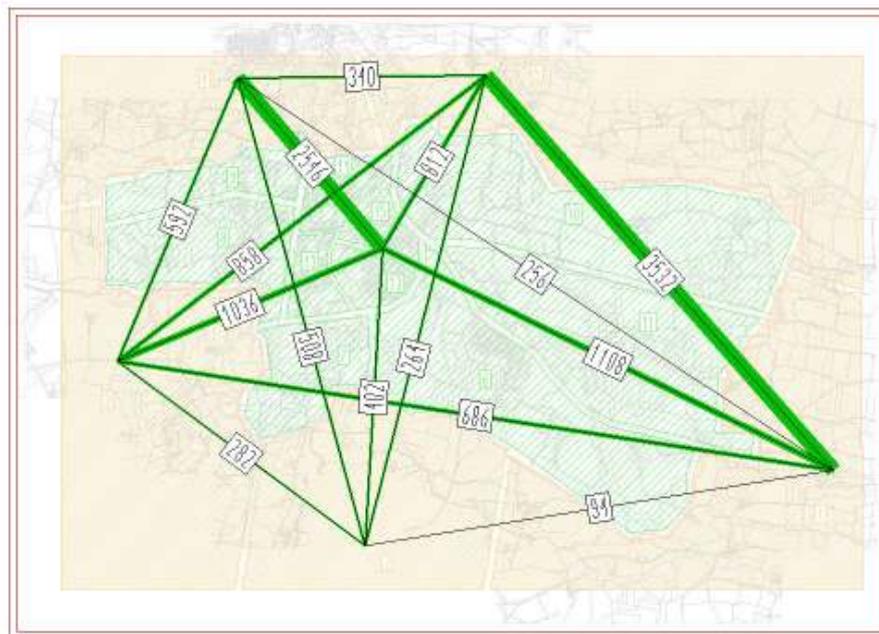
Die Zählstellen wurden an den Durchtrittspunkten von wesentlichen Verkehrsträgern durch Bezirksgrenzen situiert:



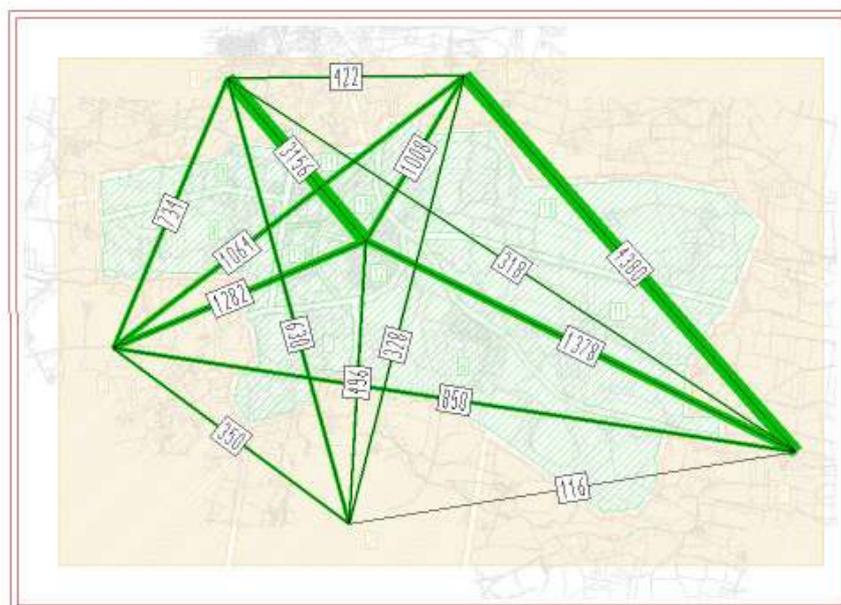
Anordnung der Zählstellen: DQZ = Dauerquerschnittszählung, ZS ... = Verfolgungszählung

Mit der daraus ermittelten Verkehrsmatrix konnten mehrer Aussagen über die Verkehrsströme in Riedau getroffen und mehrere offene Fragen beantwortet werden:

Zur Beschreibung von Durchzugsverkehrsströmen durch Riedau wurden die Innenverkehrsbezirke 6 bis 15 zu einem einzigen Verkehrsbezirk zusammengezogen und die Beziehungen zwischen den übrigen Verkehrsbezirken und diesem Sammelbezirk bzw. zwischen den Außenverkehrsbezirken untereinander in Form einer Spinne wie folgt berechnet:



Verkehrsspinne, Innenbezirke 6 bis 15 (=Siedlungsgebiet Riedau) zusammengefasst, 2006
... und auf das Kalenderjahr 2025 hochgerechnet



Verkehrsspinne, Innenbezirke 6 bis 15 (=Siedlungsgebiet Riedau) zusammengefasst, 2025

B137 und L 1124 (Zell a.d. Pram) sind nach obiger Grafik die wesentlichen Lieferanten der Quell- / Zielverkehrsströme, dann folgt die L 513 und dann L 1124 (Dorf a.d. Pram).

Dabei kommen 2 Drittel des Verkehrs von der B 137 und der L 1124 (Zell a.d. Pram). Lediglich 1 Drittel kommt von der L 513 bzw. L 1124 (Dorf a.d. Pram).

Mit obiger Darstellung lässt sich auch die Frage nach den angeblich so starken Durchgangsverkehrsströmen zwischen den westlich und nördlich von Riedau liegenden Gemeinden beantworten:

Der reine Durchgangsverkehr in dieser Relation weist im Kalenderjahr 2025 einen DTVw-Wert von $2 \cdot 367$ oder weniger als 734 PWE auf.

ANALYSE KURZZUSAMMENFASSUNG

Die Ziele für das zu erstellende Verkehrskonzept wurden gesammelt, Riedau und seine Bürger selbst legen Wert auf qualitätsvolles Wohnen trotz Verkehr und sind interessiert am Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes.

Riedau ist Infrastrukturmittelpunkt für rund 10.000 potenzielle Kunden.

Die Bevölkerungsverteilung in Riedau ist gekennzeichnet durch eine starke Bevölkerungskonzentration im Ortskernnahen Bereich (Bezirke 12- 15, 1148 EW). Der Rest der EinwohnerInnen verteilt sich mit 474 im westlichen, 165 im östlichen und 337 im südlichen Gemeindebereich.

In den kommenden Jahren ist mit einer leichten Zunahme der Bevölkerung und ebenso steigendem Verkehrsaufkommen gerechnet werden, von einem Wert von + 24 % in den kommenden 19 Jahren ist auszugehen.

Das gesamte Gemeindegebiet eignet sich sowohl von der Topografie her wie auch von der Bevölkerungsverteilung her bestens für die Installierung eines flächendeckenden Geh- & Radverkehrssystems. Dazu wurde bereits einiges getan, es fehlen jedoch eine Ost-Südverbindung an der L 1124 und mehrere Ost-Westverbindungen.

Das Parkverhalten im ruhenden Verkehr ist im wesentlichen gezeichnet durch bestimmungsgemäße Abläufe, Handlungsbedarf ergibt sich in Bezug auf die Anzahl der Stellplätze nicht. Bis 2025 könnten sogar rund 140 Parkplätze aufgelassen werden. Erheblich ist allerdings die Unterdeckung des Kurzparkbedarfs sowohl im Verkehrsbezirk "Leitz" als auch im Zentrum der Marktgemeinde.

Die Pendlerstatistik zeigt die gewachsene Mobilität der Riedauer ArbeitnehmerInnen, die Abdeckung der Riedauer Arbeitsplätze durch ortsansässige Arbeitskräfte nimmt leicht ab.

Aus offiziellen Mobilitätsstatistiken ergeben sich starke Einpendelströme aus Westen und Norden und ebenso starke Auspendelströme von Riedauern nach Osten und Norden.

Die Spitzenstunde im werktäglichen Individualverkehr der Gemeinde Riedau beginnt um 16:30 Uhr und hat am DTVw einen Anteil von 9,53 %. Der Schwerverkehrsanteil auf der Dammstraße liegt bei 6,6 %.

Die Durchzugsverkehrsströme im Gemeindegebiet sind keineswegs so groß, wie sie von den Riedauern empfunden und formuliert werden, der Hauptverkehr im Gemeindegebiet ist Quell- und Zielverkehr für das Gemeindegebiet selbst.

VERKEHRSKONZEPT RIEDAU 2025

Als Vorschläge, mit denen wesentliche Teile des Zielkataloges umgesetzt werden können, wurden verschiedene Maßnahmen ausgearbeitet und planlich dargestellt.

Band II zu diesem Konzept beinhaltet die folgenden Pläne und Einlagen, sie werden weiter folgend beschrieben.

EZ	NR	PLANTITEL	M
1	0630_001	MASSNAHMEN UMWELTVERBUND	1:4.000, 1:10.000
2	0630_002	INDIVIDUALVERKEHR - STRASSENRÄNGE	1:10.000
3	0630_003	UMGESTALTUNG MARKTPLATZ	1:250
4	0630_004	UMGESTALTUNG DAMMSTRASSE	1:250
5	0630_005	UMGESTALTUNG SCHULPLATZ	1:250
6	0630_006	UMGESTALTUNG PRAMBRÜCKE	1:250
7	0630_007	UMGESTALTUNG L 1124 (SCHWABENBACH)	1:250
8	0630_008	SICHTWEITEN HABERLSTRASSE / L 513	1:250
9	0630_009	BÜRGERVORSCHLÄGE	1:5.000, 1:2.000
10	0630_010	PLANFALL 0.0 (BESTAND 2006)	1:7.500
11	0630_011	PLANFALL 1.0 (PROGNOSE 2025)	1:7.500
12	0630_012	PLANFALL 1.1 (SPANGE NORD 2025)	1:7.500

GENERELLE PLANUNGSPRINZIPIEN

Verkehrsplanung in Riedau hat generell zu berücksichtigen, dass sich das Alter auch der RiedauerInnen sich deutlich nach oben entwickelt, dass Menschen weniger automobil sein und dafür mehr zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein werden oder sein müssen.

Umweltpolitisch ist die Verbesserung der Attraktivität dieser Verkehrsmittel ohnehin ein Gebot der Zeit, das längerfristig Geltung haben wird.

Riedau versteht sich einerseits als Wohngemeinde mit bester Wohn- und Aufenthaltsqualität und andererseits als Gewerbestandort. Kultur und Form von Kirche und Lignorama, einem in Österreich einzigartigen Museum zum Thema Holzbearbeitung, und Brauchtum mit verschiedenen Veranstaltungen sind ebenfalls Thema im Markt Riedau. Die verkehrliche Infrastruktur zeigt sich in vielen Punkten als gut, stellenweise findet man stark gealterte Straßenbeläge und im ruhenden Verkehr wenig Koordination.

Als wesentliches, das Mobilitätsverhalten der RiedauerInnen beeinflussendes Merkmal des Gemeindegebietes erweisen sich die Barrieren Bahn, Landesstraßen und die Pram. Diese Barrieren erzwingen teilweise Umwege, die die Attraktivität der umweltverträglichen Verkehrsmittel stark einschränken.

UMWELTVERBUND

Wesentliches Ziel wird sein, die stark trennende und umwegegenerierende Wirkung der Bundesstraße 137, der Landesstraße 513 und 1124, der Bahn und der Pram zu mildern. Durchgehende, barrierefreie Linien, möglichst direkt und sicher, müssen Fußgängern und Radfahrern angeboten werden, damit für diese Verkehrsmittel höhere Attraktivität generiert wird.

Das Denken in vollständigen Routen und durchgängigen Linien ist hier dringend einzufordern, es sollte Vorrang haben vor lokal auftretenden Einzelinteressen.

INDIVIDUALVERKEHR

Im motorisierten Individualverkehr gilt als Planungsziel, die Wohnqualität in Riedau durch disziplinierteres Verkehrsverhalten / Verkehrsberuhigung zu steigern und dabei die Gewerbebetriebe nicht mehr als notwendig zu behindern. Ökonomisch optimierte Straßenerhaltung durch Setzung klarer Prioritäten mit Auswirkungen in Erhaltungsarbeiten und Winterdienst sind ebenso Ziel des Konzeptes.

UMWELTVERBUND

Folgende Pläne wurden zum Thema angefertigt und werden hier im Detail erläutert:

0630_001	MASSNAHMEN UMWELTVERBUND
0630_003	UMGESTALTUNG MARKTPLATZ
0630_004	UMGESTALTUNG DAMMSTRASSE
0630_005	UMGESTALTUNG SCHULPLATZ
0630_006	UMGESTALTUNG PRAMBRÜCKE
0630_007	UMGESTALTUNG L 1124 (SCHWABENBACH)

VERKEHRSBERUHINGUNG

In Plan 0630_001- Maßnahmen im Umweltverbund - sind auch alle Maßnahmen dargestellt, die zum Thema Verkehrsberuhigung vorgesehen sind. Da dies zwar Maßnahmen sind, die auch den Individualverkehr betreffen, aber den Umweltverbund ebenfalls begünstigen, werden sie gebündelt im Plan "Umweltverbund" dargestellt und auch im Kapitel Umweltverbund / Verkehrsberuhigung beschrieben.

TEMPO-30-ZONEN - AUSDEHNUNG

Für das Gemeindegebiet von Riedau sind insgesamt 5 Tempo-30-Zonen vorgesehen, die im Grunde nur durch die Landesstraßen unterbrochen sind. Im Plan dargestellt sind alle genannten Tempo-30-Zonen.

Innerhalb der Gemeinde Riedau werden folgende Bereiche als Tempo-30-Zonen vorgeschlagen:

- Ortskern Riedau
- Siedlung Schwabenbach & Schwaben
- Siedlung Ottenedt
- Siedlung Pomedt
- Siedlung Berg

TEMPO-30-ZONEN - UMSETZUNG

Die Realisierung der Tempo-30-Zonen sollte von den Bürgerwünschen abhängig gemacht sein, im Plan dargestellt ist die empfohlene und maximale Größe der jeweiligen Tempo-30-Zone. Mit der Umsetzung der Tempo-30-Zone ist im einzelnen zu warten, bis sich die in dieser Zone Wohnenden in einem Teilbereich vehement für die Realisierung einer Tempo-30-Zone aussprechen, erst dann soll in dem Bereich mit den BefürworternInnen mit der Realisierung der Tempo-30-Zone begonnen werden. Es sollte vermieden werden, eine Tempo-30-Zone vom Gemeindeamt aus quasi von oben zu verordnen, ohne die Bürgerwünsche in dieser Beziehung zur Kenntnis zu nehmen.

Tempo-30-Zonen sind grundsätzlich mit der Rechtsregel auszustatten, das bedeutet, dass innerhalb der Tempo-30-Zone keine Vorrangregelung vorgesehen sein sollte. Diese Maßnahme ist in Abhängigkeit davon zu realisieren, ob die entsprechenden Sichtverhältnisse an den davon betroffenen Knoten zur Verfügung stehen oder nicht, sollte dem nicht der Fall sein, so wurde mit dem Arbeitskreis Verkehr der Gemeinde Riedau vereinbart, derartige Kreuzungen wohl auch mit der Rechtsregel auszustatten, aber auf der Fahrbahn mit einem sogenannten Haifischzahnmuster die Einmündung einer rechts kommenden Straße anzukündigen.

FUSSGÄNGER UND RADVERKEHR

Die Maßnahmen zum Thema Fußgängerverkehr und Radverkehr sind ebenfalls in Plan 0630_001 - Maßnahmen Umweltverbund – eingetragen und dort anzusehen. Da sich die Maßnahmen weitgehend decken, werden sie über den Radverkehr begründet und erläutert.

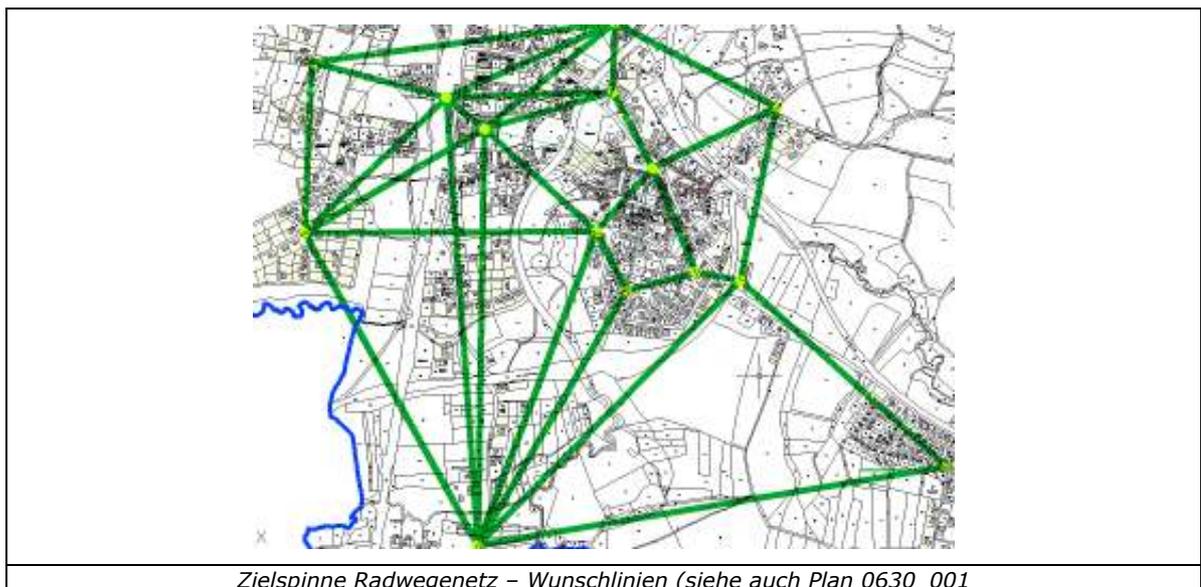
In der Analyse wurde festgestellt, dass das Riedauer Radwegenetz zwar in Ansätzen vorhanden und attraktiv ausgebaut ist, dass aber dennoch wesentliche Lücken klaffen.

RADWEGENETZ

Das geplante Radwegenetz orientiert sich an den Zielen innerhalb der Gemeinde, folgende Zielorte wurden verwendet und als Zielspinne dargestellt:

Marktkern	Wohngebiete
Bahnhof Gemeinde Schulzentrum Freizeitzentrum Friedhof Fa. Leitz Unimarkt Billa	Achleiten Berg Pomedt Schwaben Schwabenbach Ottenedt

Zielpunkte Radwegenetz



Ein flächendeckendes Radwegenetz hat der Aufgabe zu dienen, die wesentlichen Ziele im Planungsgebiet so direkt und sicher wie möglich miteinander zu verbinden.

Dementsprechend wurden folgende Radrouten festgelegt:

ROUTE 1 – BERG SCHWABENBACH MIT SEITENAST 1A ÜBER DIE SCHULE

Die zentrale Radroute von Ost nach West quer durch das gesamte besiedelte Gemeindegebiet ist die Route von Berg nach Schwabenbach bzw. umgekehrt mit folgendem Verlauf:

Berg – Unterführung B 137 – Dammstraße – Markplatz – Mühlgasse
(bzw. Ast 1a: Schulplatz) – Schmiedgasse – Vormarktstraße – Bahnunterführung
Vormarktstraße – Schwabenbach

Diese Route weist folgende Mängel auf:

AST 1: Nicht-Barrierefreiheit der Unterführung B 137 – erzwungener Umweg über Dammstraße Ostende – fehlende Radverkehrsanlage Dammstraße und Markplatz – fehlende Bahnunterführung Vormarktstraße.

AST 1a: Fehlende Radverkehrsanlage Schulplatz – Gefahr für Radler durch Rückwärtsausparken, dies besonders für Schüler

Das heißt, dass zur Herstellung dieser Route folgende Maßnahmen umzusetzen sind:

BERG – BARRIEREFREIE VERBINDUNG DAMMSTRASSE MARKTPLATZ

Von der Barrierewirkung der B 137 sind vor allem die BewohnerInnen von Berg betroffen, dies sind gemäß Analyse (siehe Seite 14) 125 RiedauerInnen oder 6 % der Bevölkerung.

Ihnen steht bereits jetzt eine Unterführung unter der B 137 hindurch zur Verfügung, die aber südwestlich der Bundesstraße aufgrund des knapp neben der Landesstraße und fast auf ihrem Niveau vorbeifließenden Dammbaches nur mit einer Stiege ausgestattet ist und damit weder gleichstellungsgerecht noch barrierefrei ist.



Unterführung Berg – B 137 – Dammstraße + Dammbachbrücke – nicht barrierefrei

Hier ist vorgesehen, die Stiege zwar zu belassen, aber die nordwestliche Stiegenwange abzutragen und durch eine Rampe parallel zur Landesstraße B 137 zu ergänzen. Diese Rampe sollte in nordwestlicher Richtung mit 6% Neigung bis auf das anstehende Geländeniveau führen und dann mit einem zum Dammbach parallelen Weg bis zu einem möglichen Durchlass durch die nordöstliche Häuserzeile des Markplatzes fortgesetzt werden. Mit dieser Maßnahme wäre Berg barrierefrei mit dem Markt verbunden.

RADVERKEHRSANLAGE DAMMSTRASSE UND MARKPLATZ

Über Marktplatz und Dammstraße wären Mehrzweckstreifen vorzusehen. Diese können ersetzt werden durch die Verordnung einer Tempo-30-Zone, verwiesen sei dazu auf die Planungen STÖCKL bzw. Verkehrskonzept – Beschreibung auf Seite 76.

SCHWABEN UND SCHWABENBACH – BAHNUNTERFÜHRUNG VORMARKTSTRASSE

Aus der Analyse (siehe Seite 14) ergab sich, dass von der Barrierewirkung der Bahn 474 RiedauerInnen oder 22 % der Bevölkerung betroffen sind.

Betrachtet man die Durchlässe durch den Bahndamm zwischen Schwaben / Schwabenbach und den Prambrücken, so wird deutlich, dass nur die Prambrücken Schulweg und Bahnhofstraße eine Entsprechung in einem Bahndammdurchlass finden – der Bahnhofstraße entspricht der Bahnhofsdurchlass, der Schulwegbrücke der Schwabenbachdurchlass. Keine Entsprechung hingegen findet die Prambrücke zwischen Schmiedgasse und Vormarkt über die Pram, obwohl dieser Weg in seiner Verlängerung sowohl für die BewohnerInnen Schwabens als auch Schwabenbachs die kürzeste und direkteste Verbindung in den Markt wäre. Das Fehlen dieser Verbindung erzwingt Umwege, die die Benützung des Autos nahelegen und die Wahl eines Fußwegs oder einer Radfahrt deutlich unattraktiver machen.

Hier ist vorgesehen, den Bahndamm mit einem Rohrdurchlass im Durchpressverfahren zu unterfahren und für Fußgänger und Radfahrer diese Direktverbindung zu schaffen (siehe "Bahnunterführung (Geh- + Radweg)" in Plan 0630_001).



ROUTE 2 – PRAMUFERWEG

Die Verlängerung bzw. Durchleitung des überregionalen Radweges über den Pramuferweg am westlichen Pramufer entlang bis zur südlichen Ausfahrt nach Dorf ad Pram ist ebenfalls eine der Hauptrouten im Radwegenetz. Sie zeigt folgenden Verlauf:

Ab Freizeitzentrum Querung der Bahnhofstraße – Fußweg Richtung Raaberstraße – Raaberstraße – Pramuferweg – Querung L 513 – auf L 1124 Richtung Dorf.

Die Route zeigt folgende Mängel:

Fehlende Querungshilfe Bahnhofstraße – versetzte Querung der Vormarktstraße – Schotterweg bzw. überhaupt fehlender Weg ab B 137-Unterführung

Das heißt, dass zur Herstellung dieser Route folgende Maßnahmen umzusetzen sind:

QUERUNGSHILFE BAHNHOFSTRASSE

Siehe dazu Plan 0630_006.

SANIERUNG KREUZUNGSSITUATION RAABER – VORMARKTSTRASSE

Der Parallelweg entlang des Westufers der Pram führt von der Bahnhofstraßen – Prambrücke über die Johann-Raaber-Straße, quert an deren Südende die Vormarktstraße und findet seine Fortsetzung schräg gegenüber im westlichen Pramuferweg. Die Querung der Vormarktstraße ist dabei deutlich versetzt und stark unübersichtlich.

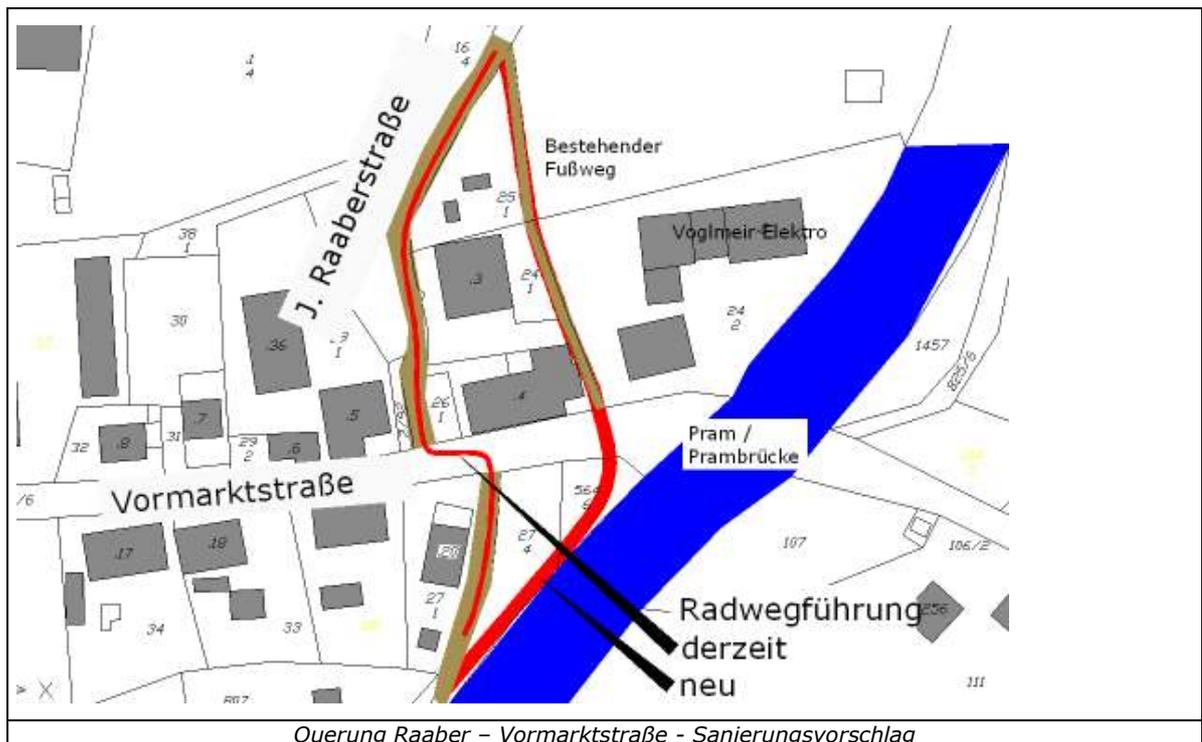
Eine Sanierung dieser Situation kann auf mehrfache Weise geschehen:

LÖSUNG 1: Einfachste Möglichkeit ist, den Knotenbereich – ca. 170 m² - zwischen den versetzten Straßen anzuheben und aufzupflastern, so dass die Geschwindigkeiten auf der Vormarktstraße gesenkt werden können und für die Querungswilligen ein aufgepflastertes Plateau entsteht.

LÖSUNG 2: Schon deutlich aufwändiger ist die nachhaltige Sanierung des Knotenbereiches auch für den motorisierten Verkehr, da dies nur über die Ablöse von Privatgrund und Gebäuden (Gebäude .20 oder .4) denkbar ist. Dazu ist eine der beiden zu verbindenden Straßen so in westlicher bzw. östlicher Richtung zu verlegen, dass ein rechtwinkliger Kreuzungsbereich entsteht.

LÖSUNG 3: Diese besteht in einem Verlegen des Fuß- und Radweges auf einen derzeit bereits bestehenden Weg zwischen den Parzellen 24/1 und 25/1 einerseits und 24/2 andererseits hindurch (Weg besteht bereits, Aufweitung ist aber erforderlich) und Fortsetzung exakt gegenüber zwischen Denkmal und Pram hindurch bis zum bestehenden Pramuferweg. Dabei ist auf der Vormarktstraße eine Querungshilfe zu errichten.

Darstellung der Lösung 3 auf folgender Skizze:



ANBINDUNG OTTENEDT FÜR RAD- UND FUSSGEHERVERKEHR

Rund 65 OttenedterInnen wohnen entlang der L 1124 jenseits der L 513, die Barrierewirkung der Landesstraße ist wegen des fehlenden Gehsteiges und wegen fehlender gesicherter Quermöglichkeiten groß. Zur Milderung dieser Wirkung sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

STUFE 1: Eine der vordringlichsten Maßnahmen ist die Errichtung eines Gehsteiges zwischen den Siedlungsteilen Ottenedts südlich der L 513 und dem Marktkern Riedau. Hier fehlt die Verbindung zum Gehwegenetz im Marktkern, mit zu berücksichtigen ist die Querung der L 513.

Der Gehweg fehlt über die gesamte Länge der L 1124 Pramtalstraße zwischen der Gemeindegrenze im Süden und der Anbindung an die Straße Ottenedt / Verbindungsstraße Vormarkt. Im Plan eingetragen sind 900 m Gehsteig zwischen den besiedelten Gebieten Ottenedts und Vormarkt, bei Ausbau des Gehsteiges bis an die Gemeindegrenze wären rund 1.100 m zu errichten. Die L 513 sollte mittels einer Querungshilfe überwunden werden.

STUFE 2: Die Verbindung zwischen Ottenedt und Marktkern könnte noch deutlich verbessert (verkürzt) werden, wenn ein Fußweg über die bestehende Gemeindestraße in Ottenedt am Nord-/Westufer der Pram belagsmäßig verbessert und bis an die Pram unterhalb der Prambrücke der L 513 verlängert würde. Ab dort besteht am Westufer der Pram eine Verbindung mit Brücke über den Schwabenbach zur Vormarktstraße und damit zur Schulwegbrücke, die Verbindung mit dem gemeindeinternen Fußwegenetz ist damit hergestellt. Die Querung der L 513 wäre damit höhenfrei möglich.

STUFE 3: Eine weitere Verbesserung ergibt sich, wenn unterhalb der Prambrücke der L 513 ein Steg über die Pram zum Ostufer errichtet würde und dort die bestehende Verbindung (Wiesen-/Waldweg) zum Schulweg verbessert würde.

Da die Realisierung aller drei Maßnahmen unwirtschaftlich und nicht finanzierbar wäre, sollte mit den Ottenedtern im direkten Gespräch geklärt werden, was ihnen wichtiger ist – Gehsteig entlang der L 1124 samt Querungshilfe (wie STUFE 1) oder Verbindung Schulstraße / Vormarkt (STUFE 2).

Stufe 3 stellt eine Verbesserungsoption für die Zukunft dar.

ROUTE 3 – MARKTPLATZ, BAHNHOF, SCHWABEN

Die dritte Radhauptroute verbindet den Marktplatz Riedau mit dem Bahnhof und erlaubt die Verbindung bis nach Schwaben.

Sie beginnt an der Route 1 im Bereich Marktplatz, führt über die Bahnhofstraße zur Prambrücke, verläuft ein Teilstück gemeinsam mit Route 2, verlässt diese in der Verlängerung der südlichen Leitzstraße und führt über die nördliche Leitzstraße zum Bahnhof und durch die Bahnhofoberführung nach Schwaben.

Diese Wegführung wurde gewählt, um die Bahnhofstraße / L 1124 zu umgehen, da in dem Teilstück zwischen Prambrücke und Bahnhof die Herstellung eines Mehrzweckstreifens erforderlich wäre – besonders die Landesstraße wird in absehbarer Zeit mit einer Temp-30-Beschränkung an die Erfordernisse des Radverkehr aber nicht angepasst werden können.

Die Route weist folgende Mängel auf:

Keine Sicherungsmaßnahmen in der Leitzstraße – Querung Bahnhofstraße ungesichert
– Anbindung Wegenetz Schwaben nicht barrierefrei – innerhalb von Schwaben bestehen erzwungene Umwege.

RADVERKEHR LEITZSTRASSE

Zur Sicherung des Radverkehrs im Nordost der Leitzstraße sollte dieser Teil samt der Ostverbindung der beiden Straßen in die Tempo-30-Zone Zentrum mit einbezogen werden. Vermutlich wird in diesem Straßenstück schon jetzt nicht schneller gefahren.

QUERUNG BAHNHOFSTRASSE

Die Querungsproblematik sollte mit der Straßenerhalterin der L 1124 geklärt werden.

WEGENETZANBINDUNG BARRIEREFREI

Zwischen der Aufschließungsstraße am Ostrand der Siedlung Schwaben und der Aufschließungsstraße Bahnhof besteht ein Höhenunterschied von etwa 1,30 m, der derzeit nur mit Stiegen (Nord und Mitte, siehe Bilder) und damit weder fahrradgerecht noch gleichstellungsorientiert noch barrierefrei ist, obwohl der Bahnhof auch an der Westseite gut mit Radabstellanlagen ausgestattet ist und die Bahnunterführung diesen Planungsprinzipien entspricht.



Diesem Missstand kann abgeholfen werden, indem dieser Höhenunterschied zusätzlich mit einer Rampe ausgestattet wird, die den Höhenunterschied fahrradgerecht und barrierefrei überwindet und gleichzeitig auch einer gleichstellungsorientierten Planung entspricht (siehe "*Rampenergänzung*" im Plan 0630_001).

SCHWABEN – RINGOFENWEIHER SÜD

Die BewohnerInnen der südwestlich des Ringofenweiherers situierten Gebäude sind auf ihrem Weg zum Bahnhof / zur Bahnstufunterführung zu einem großen Umweg nach Süden gezwungen. Eine sehr deutliche Verbesserung der fußläufigen Verbindung zum Bahnhof und damit auch zum Markt ergibt sich aus Schaffung eines Fußweges am Südrand des Ringofenweiherers entlang zu den östlich des Ringofenweiherers gelegenen Siedlungsteilen von Schwaben. Ab dort bestehen Siedlungsstraßen, auf denen Bahnhof und Markt gut erreicht werden können.

ROUTE 4 – KLOSTERPLATZ BIS SCHWABENBACH

Die vierte Route verbindet den Marktkern mit der Siedlung Schwabenbach, die Route weist folgenden Verlauf auf:

Die Route beginnt gegenüber einem Gasthaus in der Klosterstraße und führt über einen schmalen Weg durch die Häuser zur Pittnerstraße und in dieser zum Schulplatz, über den Schulweg hinunter in die Pramau, über die Schulwegbrücke und durch die Straße Ottenedt zur Schwabenbachunterführung und von dort in die Siedlung.

Der Weg weist folgende Mängel auf:

Schulplatz Parkordnung – Querverbindung Ottenedt Schwabenbach über die L 1124

Folgende Maßnahmen sollten gesetzt werden:

SANIERUNG SCHULPLATZ

Im Schulplatz bestehen für den Radverkehr durch die ausschließlich rechtwinkelig zur Straße angeordneten PKW-Stellplätze und den nur geringen Abstand zwischen den Fahrzeugen große Risiken, die im Rahmen der Umplanung beseitigt werden sollen.

Vorgesehen ist, eine der Querparkreihen in eine Parallelparkreihe umzuwandeln und so Platz zu schaffen für beidseits des Schulplatzes angeordnete Mehrzweckstreifen. Dies ist in Plan 0630_005 dargestellt.

Im Zuge der Diskussionen im Lenkungsgremium zum Verkehrsausschuss sprach sich eines der dortigen Mitglieder gegen eine derartige Umplanung aus. Ein Mitglied im Lenkungsausschuss addiert zu den zwei Personen, die sich im Rahmen der Bürgerbeteiligung für die Beibehaltung der Querparkplätze am Schulplatz ausgesprochen haben (Einwandcode 12, siehe Seite 12) sind in Summe grundsätzlich weniger als die übrigen 22 Bürger, die diese Maßnahme nicht kritisierten. Zudem sei darauf verwiesen, dass auch in der Planung Stöckl, die seitens der Gemeinde für den Umbau des inneren Marktkerns favorisiert wird, der Schulplatz sogar mit zwei Parallelparkreihen ausgestattet ist.

Der Umbau des Schulplatzes in der dargestellten Form bleibt als Maßnahme im Sinne der Attraktivierung des Radverkehrs als Empfehlung aufrecht.

QUERVERBINDUNG OTTENEDT SCHWABENBACH ÜBER DIE L 1124

Auf der Verbindungsstrecke auf der L 1124 zwischen Bahnunterführung Schwabenbach und Straße Ottenedt (Verbindungsstraße zur Vormarktstraße) wird sehr viel Schülerverkehr abgewickelt, die Entwicklungsdynamik der Siedlung Schwabenbach lässt vermuten, dass noch mehr Schülerverkehr entstehen wird. Dieses Stück der Landesstraße ist für den Fußgängerverkehr optimal hergerichtet, Gehsteig und Querungshilfe zeichnen dieses Stück bereits jetzt aus.

Nur für den Radverkehr ist auf der Landesstraße nichts getan worden. Da dieser Teil der Landesstraße aller Voraussicht nach nicht Teil einer Tempo-30-Zone werden wird, sind für den Radverkehr zwischen Pram / Vormarkt und Siedlung Schwabenbach Maßnahmen zu setzen.

In Plan 0630_007 befindet sich dazu ein Vorschlag: Es sollen an beiden Seiten der Landesstraße Mehrzweckstreifen abmarkiert werden, am Anfang und Ende des Teilstückes ist für den querenden Radverkehr (Weststeite Pramtalstraße -> Ottenedt bzw. Ostseite Pramtalstraße -> Schwabenbachunterführung) entsprechende Unterstützung vorzusehen. Diese kann idealerweise in einer Aufpflasterung der Kreuzungen bestehen, auch eine Blockmarkierung erfüllt diesen Zweck.

Dargestellt ist eine rein markierungstechnische Maßnahme, bestehend aus Mehrzweckstreifen längs zur Landesstraße und Blockmarkierungen quer dazu.

ROUTE 5 – PRAM SCHWABENBACHUFER – SIEDLUNG SCHWABENBACH

Diese Route beginnt an der Route 2 im Bereich Pramuferweg südlich der Brücke über den Schwabenbach und führt am Südufer des Schwabenbaches erst über die L 1124, dann unter der Bahn hindurch, dann auf der neuen Gewerbestraße über den Schwabenbach drüber und am Nordufer des Schwabenbaches zur Siedlung Schwabenbach.

Die Schwabenbachsiedlung beherbergt bereits jetzt 287 RiedauerInnen oder rund 14 % der Bevölkerung, die Tendenz ist deutlich steigend. Zudem ist vorgesehen, das Gebiet zwischen dem Kreisverkehr Schwabenbachunterführung und dem Schwabenbach einer gewerblichen Nutzung zuzuführen, wodurch sich dieses Gebiet zu einem wichtigen Verkehrsziel / einer wichtigen Verkehrsquelle entwickeln wird.

Um diese Entwicklung von Anfang an auch für den Rad- und Fußgängerverkehr attraktiv zu gestalten ist vorgesehen, am Südrand der Schwabenbachsiedlung am Nordufer des Schwabenbaches einen Weg zu errichten, der sowohl die Siedlung wie auch das Gewerbegebiet optimal an das Wegenetz des inneren Marktes anbindet.

Teil dieser Maßnahme (im Plan 0630_001 zwei Mal mit "*Blockmarkierung (Querungshilfe)*" gekennzeichnet) sind sowohl der Weg zwischen Gewerbestraße und der Siedlung selbst wie auch die beiden Querungshilfen über die Gewerbestraße einerseits als auch über die L 1124 andererseits.

Die Querungshilfen sind nachzurüsten und fehlen derzeit noch.

Dieser Weg steht auch den Fußgängern zur Verfügung, die Bahnunterführung, die auch dem Schwabenbach dient, besteht bereits.

ROUTE 6 – DAMMSTRASSE BIS STIEREDT

Diese Route dient der besseren Anbindung von Pomedt und Stieredt an den Marktkern. Sie führt über die Haberlstraße zur L 513, unterquert diese mit einer bestehenden Unterführung, verläuft dann in der Birkenstraße bis Pomedt, schwenkt dort nach Süden durch die Siedlungsstraße und bindet in den Wanderweg nach Stieredt ein.

Ab der Siedlung ist der Weg nicht befestigt.

Der Weg weist folgende Mängel auf:

Birkenstraße Konflikte mit mot. IV

Folgende Maßnahmen sollten gesetzt werden:

BIRKENSTRASSE RÜCKBAU

Die Birkenstraße sollte mit einem Gehsteig und Mehrzweckstreifen für den Radverkehr ausgestattet werden. Billigalternative ist die Durchführung dieser Maßnahmen nur mittel Markierungen.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

ALLGEMEIN

Der ÖPNV spielt innerörtlich in Riedau keine große Rolle. Die Bahn als Fernverkehrsmittel ist durch den neuen Bahnhof auf dem letzten Stand, ansonsten besteht nur der der Busverkehr, der drei Haltestellen bedient.

BUSHALTESTELLEN

Handlungsbedarf besteht einzig im Hinblick auf die Haltestellen des Busses: Hier sind Radabstellgelegenheiten zu schaffen, die die gesicherte Unterbringung von Rädern gestattet.

Darauf wurde bei der Umgestaltung von Dammstraße und Marktplatz Rücksicht genommen, diese Planungsprämisse ist auch bei allen anderen Gestaltungsvorschlägen in diesem Bereich zu fordern.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

0630_001	UMWELTVERBUND
0630_002	INDIVIDUALVERKEHR - STRASSENRÄNGE
0630_003	UMGESTALTUNG MARKTPLATZ
0630_004	UMGESTALTUNG DAMMSTRASSE
0630_005	UMGESTALTUNG SCHULPLATZ
0630_006	UMGESTALTUNG PRAMBRÜCKE
0630_007	UMGESTALTUNG L 1124 (SCHWABENBACH)
0630_008	SICHTWEITEN HABERLSTRASSE / L 513

STRASSENHIERACHIE

Wesentlich für die Gestaltung eines Straßennetzes, für seine Erhaltung und für Winterdienstarbeiten ist die Einteilung des Straßennetzes in Hierarchien. Ein Vorschlag für die Festlegung von Straßenhierarchien befindet sich im Plan 0630_002, folgende Straßenränge sind für Riedau vorgesehen:

- Bundes- und Landesstraßen (blau)
- Gemeindestraßen erster Ordnung (grün)
- Gemeindestraßen zweiter Ordnung (gelb)
- Gemeindestraßen dritter Ordnung (orange)
- Gemeindestraßen vierter Ordnung (rot)

Im zugehörigen Plan sind die Straßen entsprechend ihrer Ränge dargestellt.

TEMPO-30-ZONEN

Die Tempo-30-Zonen sind auch eine Maßnahme für den Individualverkehr, sie sind aber unter dem Kapitel Radverkehr auf Seite 59 und 60 bereits ausführlich beschrieben.

MASSNAHMEN AUF LANDESSTRASSEN

Die Landesstraße L 1124, L 513 und B 137 sind wesentliche Barrieren im Kern von Riedau. Maßnahmen zur Milderung der Barrierewirkung für Verkehrsmittel des Umweltverbunds von L 513 und B 137 wurden bereits ausgiebig beschrieben und werden hier nicht wiederholt.

Zwei Maßnahmen zur L 1124 und L 513 werden im Folgenden abgehandelt, folgende Pläne wurden dazu angefertigt:

0630_007	UMGESTALTUNG L 1124 (SCHWABENBACH)
0630_008	SICHTWEITEN HABERLSTRASSE / 513

SIEDLUNGSZUFAHRT SCHWABENBACHSIEDLUNG

Beschreibung siehe Seite 71.

HABERL-/BIRKENSTRASSE

Stark kritisiert wurde von den RiedauerInnen auch, dass derzeit mit KFZ aus der Haberlstraße nicht mehr direkt in die Birkenalle ausgefahren werden kann. Derzeit besteht dort ein Rechtsabbiegegebot, Kreuzen und Linksabbiegen sind verboten.

Untersucht wurden die Sichtweiten, die für verschiedene höchstzulässige Geschwindigkeiten erforderlich sind, im Plan eingetragen sind jene für den Bestand mit 70 km/h und für 50, jeweils auf der L 513.

Aus der Untersuchung der Sichtweiten ergibt sich, dass das Abbiegegebot / - verbot unter den derzeit gegebenen Umständen ($v_{\max, \text{zul}} = 70 \text{ km/h}$) richtig ist, aber dass bei Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf der Landesstraße eine Öffnung der Kreuzung wieder möglich ist.

Empfohlen wird eine Reduktion der Annäherungsgeschwindigkeit auf der L 513 auf 50 km/h zumindest für den Verkehr aus Richtung Südwesten / Dorf an der Pram.

MASSNAHMEN AUF GEMEINDESTRASSEN

0630_003	UMGESTALTUNG MARKTPLATZ
0630_004	UMGESTALTUNG DAMMSTRASSE
0630_005	UMGESTALTUNG SCHULPLATZ
0630_006	UMGESTALTUNG PRAMBRÜCKE

UMGESTALTUNGSVORSCHLAG DAMMSTRASSE UND MARKTPLATZ

Für den zentralen Marktbereich wurde ein Umgestaltungsvorschlag erarbeitet (Pläne 0630_003 und .._004), der folgenden Planungsprinzipien folgt:

- Ausrichtung der Straße auf das Lignorama, dadurch optische Verlängerung des Platzes und Betonung des Museums
- Umsetzung der Ergebnisse aus der Analyse / Prognose ruhender Verkehr
- Verkehrsberuhigte und substituierbare Zone zwischen Kirche und Kindergarten
- Ausreichende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Ausreichende Anzahl von Radstellplätzen
- Bushaltestelle mit Radabstellplätzen

Diese Planungsprinzipien sollten bei jeder Umplanungsmaßnahme angewendet werden, damit der Platz seine vielfältigen Funktionen erfüllen kann.

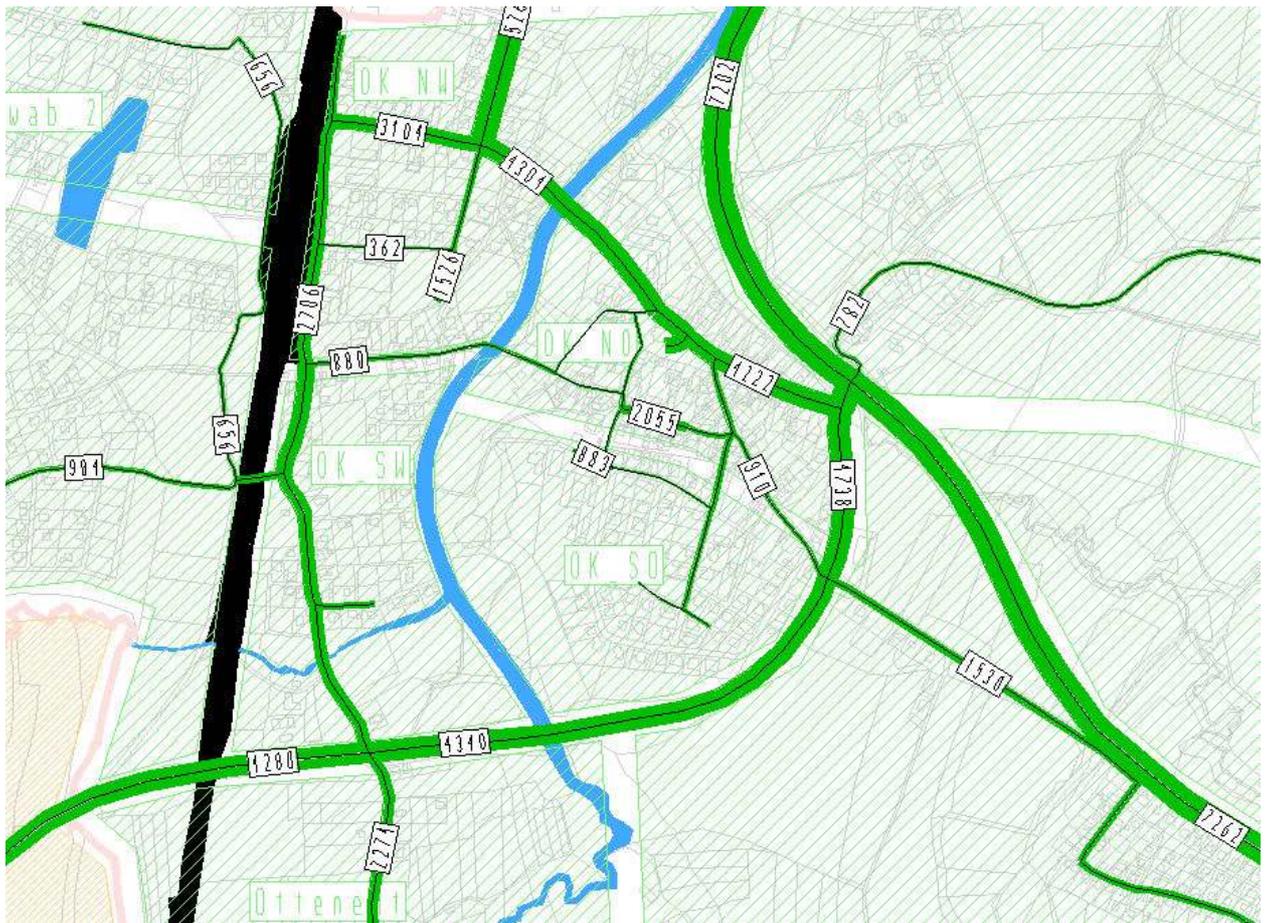
Dem Lignorama sollte als wesentlichem Attraktionspunkt im Marktkern deutlich größerer Stellenwert beigemessen werden als jetzt, das Lignorama gehört quasi herausgehoben und deutlicher präsentiert.

RÜCKBAU BIRKENALLEE

Nicht dargestellt ist die Rückbaumaßnahme der Birkenallee: Diese sollte mittels Fahrbahnmarkierungen optisch verschmälert werden, der fehlende Gehsteig und die Absenkung der PKW-Geschwindigkeiten könnte auf diese Art gelöst werden.

PLANFALL 1.0

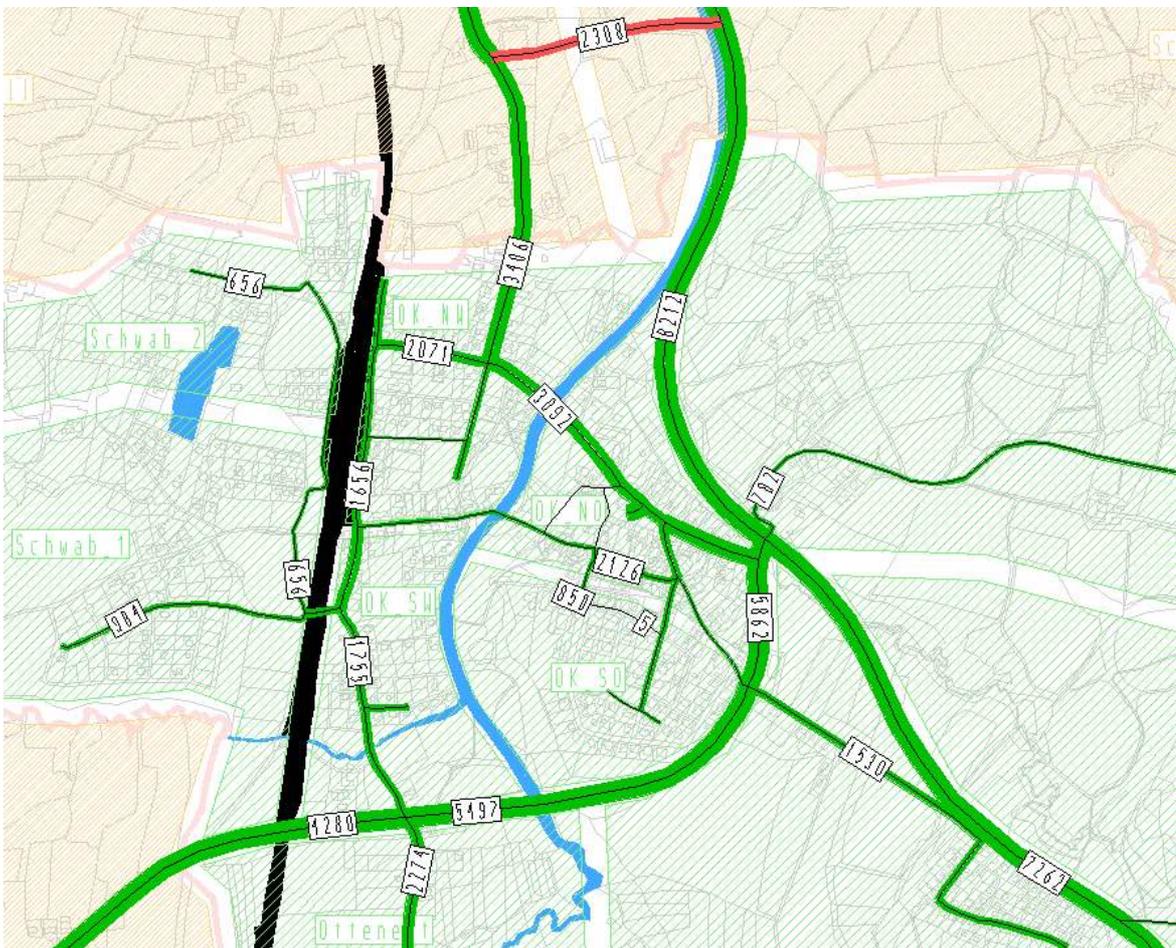
...beschreibt jene Verhältnisse, die sich einstellen würden, wenn bis ins Kalenderjahr 2025 im Verkehrsnetz der Marktgemeinde Riedau keinerlei Änderungen eingetreten wären, sie beschreibt damit die Verkehrsstärken des Prognoselastfalls im Jahr 2025.



PLANFALL 1.1

Im Rahmen der Verkehrskonzepterstellung wurde die Errichtung einer sogenannten Nordspange, einer Verbindung von Zell an der Pram zur B 137, in ihren verkehrstechnischen Auswirkungen untersucht.

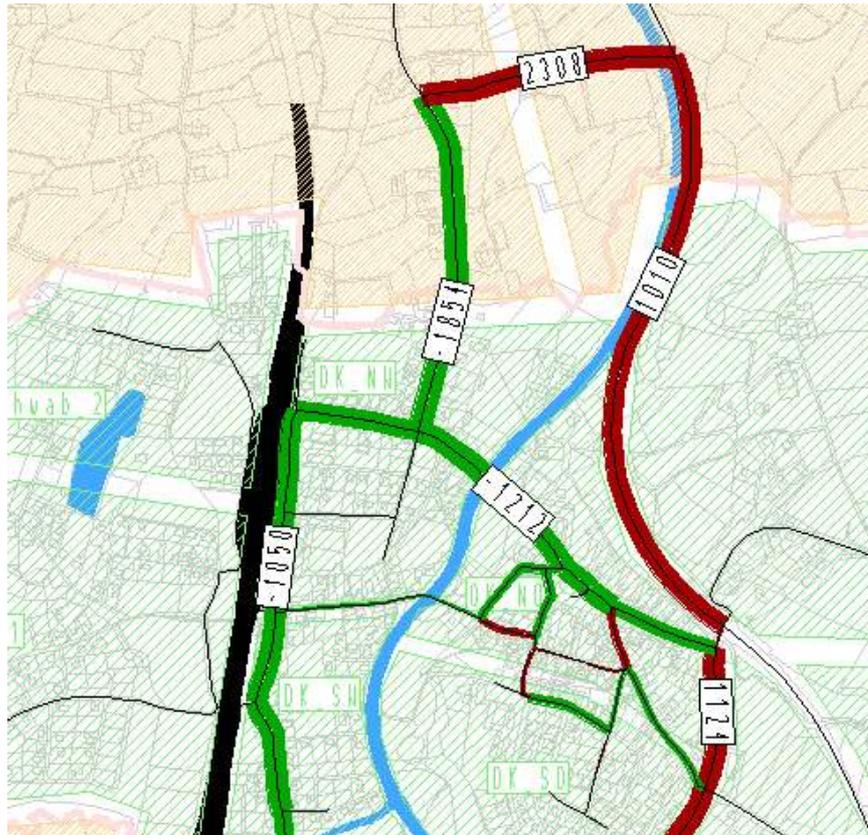
Planfall 1.1 beschreibt jene Zustände, die sich einstellen würden, wenn sowohl die Tempo-30-Zonen als auch eine allfällige Nordspange (Verbindung L 1124 Stöcklallee – B 137, siehe roter Eintrag) errichtet würden und Ihre Wirkung durch Kontrolle voll entfalten konnten.



Festzustellen ist, dass nur mit sehr harten Maßnahmen im Ortskern eine spürbare Verlagerung des Verkehrs auf den Straßenring aus B 137 und L 513 gelingt, und die Entlastungswirkungen im Marktkern sind wenig spürbar.

DIFFERENZ 1.1 – 1.0

In der folgenden Darstellung ist die Differenz ermittelt zwischen jenem Netzzustand, der sich ohne Änderungen im Jahr 2025 einstellen würde (1.0) und jenem Netzzustand(1.1), der sich dann ergibt, wenn die Gemeinde Riedau sowohl die Tempo-30-Zonen als auch die Nordspange errichtet und in Betrieb genommen hat.



Dabei wird deutlich, dass sich für den Ortskern und die L1124 (Bahnhofstraße) eine Entlastung von jeweils rund 1100 PWE / 24h einstellt.

Aufgrund der geringen Verbesserung der Belastung im Ortskern und den hohen Errichtungskosten durch die Nordspange wird die Umsetzung dieser Maßnahme nicht empfohlen.

ÖFFNUNG HABERLSTRASSE

Aus der Öffnung der Haberlstraße wird sich eine Verschiebung jenes Mehrverkehrs ergeben, der derzeit die Dammstraße in Fahrtrichtung zur Landesstraße L 513 mehr belastet als in der Gegenrichtung, siehe dazu Analyse auf Seite 52, es wird sich eine Gesamtreduktion von 15 % oder von rund 360 KF/d einstellen.

REALISIERUNGSREIHENFOLGE UND KOSTEN

Hier werden sowohl die Realisierungsreihenfolge der einzelnen Maßnahmen besprochen als auch die einzelnen Kosten der Maßnahmen ermittelt. Die Kostenschätzung der Maßnahmen erfolgt auf realistische Weise und auf Basis von ho. bekannten Einheitspreisen, zu berücksichtigen ist allerdings die Zeit, die zwischen der Schätzung der Maßnahmen im Jahr 2007 und der tatsächlichen Umsetzung dieser Maßnahmen verstreichen wird. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Kostenschätzung in der Größenordnung der Mehrwertsteuer (+/- 20 %) genau ist und als Budgetansatz im Gemeindebudget verwendet werden kann.

MASSNAHMEN UND REIHENFOLGE			
FUSS UND RAD			
Berg: Umbau B 137 Unterführung	DS 3	Mit Straßenerhalter verhandeln, jederzeit mögl	€ 100.000,00
Bahnunterführung Schwabenbachsiedlung	DS 2	Mit Bahn verhandeln, vordringlich	€ 500.000,00
Querungshilfe Bahnhofstraße	DS 3	Jederzeit möglich	€ 6.000,00
Sanierung Raaber-Vormarktstraße	DS 2	Lösung festlegen, vordringlich	€ 12.000 - 120.000
Gehweg Ottenedt	DS 1	Mit Straßenerhalter verhandeln, umgehend	€ 100.000,00
Weganbindung Ottenedt	DS 2	Ottenedter fragen, vordringlich	€ 30.000,00
Rampe Schwaben (Bahnhof)	DS 2	Lösung festlegen, vordringlich	€ 10.000,00
Stichstraße Ringofenweiher als Fuß-+ Radweg	DS 2	mittelfristig	€ 25.000,00
Umbau Schulplatz	DS 1	umgehend	€ 10.000,00
Sanierung L 1124 Ottendt - Schwabenbach	DS 2	Jederzeit möglich	€ 1.000,00
ÖFFENTLICHER BUSVERKEHR			
Aufrüstung Bushaltestellen	DS 1	umgehend	€ 2.000,00
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR			
Rückbau / Markierung Birkenallee	DS 1	umgehend	€ 500,00
Öffnung Haberlstraße	DS 1	umgehend	€ 1.000,00
Umbau Dammstraße / Marktplatz	DS 3	langfristig	€ 1.000.000,00
DS 1 - Dringlichkeitsstufe 1 - Sofort beginnen			
DS 2 - Dringlichkeitsstufe 2 - Mit Vorarbeiten beginnen			
DS 3 - Dringlichkeitsstufe 3 - Maßnahme berücksichtigen, Umsetzung 10 - 15 Jahre			

Wels, im Jun. 07

VKZ_Riedau.doc

Dipl.-Ing. Joachim Kleiner
Zivilingenieur für Bauwesen
GZL 0630