

# STADTGEMEINDE MÖDLING

## Sitzungsvorlage

---

**Zahl:** V/1071/2000-2  
**Betrifft** Gesamtverkehrskonzept Mödling MOVE 2002 - Grundsatzbeschluss  
und Beschluss über die Verkehrspolitische Leitlinie Mödling 2002

Behandelt im

Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verkehr.. am: 11.09.2002 TOP.: 09

Beschlossen im - Beantragt im Stadtrat ..... am: 18.09.2002 TOP.: 59

Beschlossen im Gemeinderat ..... am: 27.09.2002 TOP.: 27

**Berichterstatter:** Vzbgm. Andreas Holzmann

### SACHVERHALT:

Im Gemeinderat am 10.11.2000 wurde beschlossen, das Zivilingenieurbüro Sammer mit der Erstellung des Mödlinger Gesamtverkehrskonzept „MOVE 2002“ zu beauftragen.

Das Projekt wurde mit der Problemanalyse im Februar 2001 gestartet und nunmehr mit Vorlage des Gesamtverkehrskonzeptes Mödling - MOVE 2002 zu einem ersten Abschluss gebracht.

Darin werden im zweiten Abschnitt vier Szenarien der Verkehrsentwicklung in Mödling entwickelt und auf ihre Auswirkungen hin untersucht.

Im dritten Abschnitt wird zur Umsetzung der „Verkehrspolitischen Leitlinie Mödling“ ein generelles Maßnahmenkonzept für alle Verkehrsmittel erarbeitet. Dieses Konzept stellt Empfehlungen der Planer dar, die nach Detailplanung in einem Bürgerbeteiligungsprozess erörtert und realisiert werden sollen.

Die Vorschläge und Lösungen zur Verkehrsproblematik sind in einem offenen Planungsprozess in Zusammenarbeit mit Fachleuten, Interessensvertretern und Bürgern erarbeitet worden.

In dieser Projektgruppe wurden alle Ergebnisse diskutiert, aber auch Empfehlungen abgegeben. Insgesamt fanden 9 Sitzungen statt. Darüber hinaus gab es ein intensives Bürgerbeteiligungsprogramm mit Bürgerversammlungen und Planungsausstellung.

Außerdem wurde aufgrund des Gemeinderatsbeschluss vom 10.11.2000 ein Verkehrsbeirat, bestehend aus in Mödling ansässigen Experten, eingerichtet. Dieser Verkehrsbeirat tagte insgesamt 6 mal.

## Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes

Vom Planer, Verkehrsbeirat und Projektgruppe wurden folgende Ziele erarbeitet:

- Entlastung von sensiblen Bereichen, keine Mehrbelastung von sensiblen Bereichen (Schulen, Innenstadt, Wohngebiete in Nebenstraßen);
- Keine Verlagerung von Außenverkehr von Mödling zu Durchgangsverkehr durch Hereinziehen von Verkehr;
- Entlastung von derzeit überlasteten Straßen, insbesondere Bahnbrücke und Hauptstraße;
- Schaffung von Gestaltungsspielraum für Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehr

## Szenario „Sanfte Mobilität“

Von den 4 möglichen Szenarien „Trend“, „Autofreundlich“, „Starke Verkehrsberuhigung“ und „Sanfte Mobilität“ wird letzteres als zielführendes Szenario vorgeschlagen.

Das Szenario „Sanfte Mobilität“ hat zum Ziel, den Fußgänger-, Fahrrad- und den öffentlichen Verkehr sowie den Wirtschafts- und Einkaufsverkehr zu fördern. Der restliche Autoverkehr, vor allem der städtische und regionale Pendlerverkehr, soll zurückgedrängt und auf den öffentlichen sowie nichtmotorisierten Verkehr verlagert werden.

Mit dem Szenario Sanfte Mobilität sind die im Abschlussbericht zum Verkehrskonzept (Stand August 2002) angeführten Maßnahmen verbunden, welche als Richtlinie der Detailplanung und der Umsetzung zu Grunde gelegt werden.

- Flächendeckendes Tempo-30 für KFZ in allen Nicht-Vorrangstraßen bzw. Nebenstraßen;
- Förderung und Ausbau des Fahrradverkehrs;
- Förderung und Ausbau des Fußgängerverkehrs;
- Förderung und Ausbau des Öffentlichen Verkehrs;
- Parkraumbewirtschaftung - Erweiterung nach Bedarf;

Die Stadt Mödling setzt sich zum Ziel, alle Arten von Umweltbelastungen (Emissionen und Lärmbelastungen) des Verkehrs zu reduzieren. Sämtliche Verkehrsmaßnahmen, Planungen und Ausführungen, auf die die Stadt Mödling Einfluss hat, werden ab sofort auf dieses Ziel hin überprüft.

Diese Maßnahmen sind detailliert zu planen (Offenlegung der Auswirkungen mit allen kurz- und langfristigen Kosten sowie Bürgerbeteiligung).

## ***Als verkehrspolitische Leitlinie - Mödling 2002 werden die folgenden verkehrspolitischen Ziele vorgeschlagen:***

### **1. Mödling - die Stadt der guten Erreichbarkeit**

#### **• Stadt und Regionalverkehr**

Mödling und sein Umland sollen für alle Verkehrsmittel angemessen und gut erschlossen sein. Es wird ein ausgewogenes Angebot aller Verkehrsmittel angestrebt. Der öffentliche Verkehr auf den Verkehrsbeziehungen nach Wien bietet bereits heute ein sehr gutes Angebot. Im Mödliner Stadt- und Regionalverkehr mit den Nachbargemeinden (ausgenommen die Beziehungen in Richtung Wien) hat der öffentliche Nahverkehr einen großen Nachholbedarf gegenüber dem KFZ- Verkehr. Dieser Nachholbedarf soll vor allem durch einen neuen Stadtbusverkehr und einen verbesserten Regionalbusverkehr, aber auch durch Maßnahmen im Bereich des Verbundes und der Bahn abgedeckt werden.

#### **• Fernverkehr**

Mödling soll für den überregionalen Fernverkehr gut erreichbar sein. Das ist durch die Lage an der Südbahn, an der A2-Südautobahn sowie durch die guten Verbindungen zum Flughafen Wien Schwechat gewährleistet.

#### **• Güterverkehr**

Im Raum Mödling soll der Straßengüterverkehr durch City-Logistikmaßnahmen (in Zusammenarbeit mit den anderen Gemeinden) optimiert und verträglicher werden. Das Stadtgebiet soll vom durchfahrenden Schwerverkehr durch eine regionale Lösung erfolgreich freigehalten werden.

### **2. Mödling - die Stadt der kurzen Wege**

Eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Vermeidung von unnötigen KFZ-Verkehr ist die Schaffung von kompakten Siedlungsstrukturen, d.h. Verhinderung von Zersiedelung und die Schaffung von strukturell ausgewogener Durchmischung von miteinander verträglichen Nutzungen in Mödling und Umgebung. Die Nahversorgung muss möglichst in fußläufiger Entfernung gesichert sein. Nahversorgungszentren sollen in ihrer Ausstattungsqualität gefördert werden, Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ nur für ausgesprochene „Autoware“ (Möbel, Baustoffe, Maschinen, Kraftfahrzeuge u.s.w.) zugelassen werden. Dadurch kann unnötiger motorisierter Individualverkehr vermieden werden.

Wegen der drohenden weiteren Zersiedelung des Mödliner Umlandes (inkl. Vösendorf) liegt bei der Regionalplanung bzw. einer koordinierten Gemeindeplanung eine großen Verantwortung für die Entwicklung im Mödliner Raum. Insbesondere die Konkurrenz der Großmärkte in der Shopping City Süd gefährden den traditionellen Mödliner Innenstadthandel.

### **3. Mödling - die Stadt mit ausgewogener Verkehrsmittelaufteilung**

Die Trendentwicklung einer weiteren ungebremsten Zunahme des Autoverkehrs zu Lasten der übrigen Fortbewegungsmittel soll zu Gunsten einer ausgewogenen Verkehrsmittelaufteilung im Sinn des Leitbildes der „Sanften Mobilität“ umgekehrt werden.

Für den Verkehr in Mödling wird, bezogen auf das Jahr 2015, folgende Verkehrsmittelaufteilung angestrebt:

- **Fußgänger und Fahrradverkehr: Drohende Verluste abfangen und Anteil wieder steigern!**

Die dezentrale Siedlungsentwicklung und die Zunahme des KFZ-Besitzes lassen als Trendprognose eine starke Verringerung des Fußgänger- und Radverkehrs erwarten. Verkehrspolitisches Ziel der Stadt Mödling ist es, diesem Absinken des Fußgänger- und Radverkehrs entgegenzuwirken. Es ist das Ziel, im Binnenverkehr den Fußgängerverkehr auf 40% Weganteil zu halten und längerfristig auszubauen, sowie den Radverkehr von 14 auf 20% zu steigern.

- **Öffentlicher Verkehr: Anteil steigern!**

Mit den in der Kompetenz der Stadt Mödling liegenden Maßnahmen des Leitbildes „Sanfte Mobilität“ kann bis zum Jahr 2015 der Anteil des ÖV im Binnenverkehr von 3 auf 6% gesteigert und im Ziel- und Quellverkehr auf 15% gehalten werden. Die Stadt setzt sich jedoch das ehrgeizige Ziel, die Anteile des ÖV über das Jahr 2015 hinaus, über dieses Ausmaß zu steigern. Als Trendentwicklung wird das Absinken im Binnenverkehr auf 2% und im Ziel- und Quellverkehr auf 11% prognostiziert. Besondere Anstrengungen müssen im Stadtverkehr und im öffentlichen Regionalverkehr mit den Nachbargemeinden getroffen werden, um die zu erwartenden Abnahmen abzufangen.

- **Motorisierter Individualverkehr: Drohende Zuwächse abfangen!**

Die Maßnahmen des Leitbildes „Sanfte Mobilität“ können den drohenden Zuwachs der MIV- Lenker im Binnenverkehr von derzeit 31% auf 30% abfangen. Für das Jahr 2015 wird ein „Halten“ des gesamten MIV-Anteils auf 34% Weganteil angestrebt. Die stärksten Zunahmen des Autoverkehrs sind im Verkehr aus dem Umland nach Mödling und von Mödling in das Umland zu erwarten. Deshalb sind besonders im Regionalverkehr Anstrengungen für einen besseren öffentlichen Verkehr zu ergreifen. Im Ziel- und Quellverkehr soll der MIV- Lenkeranteil bei 63% gehalten werden. Im Trend würde er auf 70% ansteigen.

Grundsätzlich hat jedoch die Weiterführung der Planungen gegenwärtig das konkrete Ziel, den Anteil des MIV sukzessive unter den prognostizierten Stand zu reduzieren. Derzeit hat der KFZ-Durchgangsverkehr von Mödling nur einen Anteil von 14% am gesamten Verkehrsaufkommen. Der potentielle Durchgangsverkehr, der derzeit die Stadt Mödling meidet und als Außenverkehr wegen der hohen Auslastung des Straßennetzes zur Spitzenzeit die Stadt Mödling umfährt (z.B. auf der B17), ist relativ groß. Deshalb darf eine Erweiterung des Mödlinger Straßennetzes keinesfalls zu einer Verbesserung der Durchfahrtsmöglichkeit durch Mödling führen.

#### **4. Mödling - die Stadt mit sozial- und umweltverträglicher Verkehrsabwicklung**

Die Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs soll einerseits durch motorisierenden Verkehr vermeidende Strukturen und eine ausgewogene Verkehrsmittelaufteilung, andererseits durch eine Verbesserung der Verkehrsabläufe der nicht verlagerbaren Anteile des KFZ-Verkehrs erreicht werden. Durch aktive Schmutzmaßnahmen soll so weit wie möglich beim Verursacher angesetzt werden (z.B. lärmarmes und angepaßtes Fahren). Darüber hinaus sind seitens der Stadt Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (insbesondere in der Innenstadt und in den Wohngebieten) zu ergreifen. Mit angepaßten Geschwindigkeiten stetig fließende Verkehrsströme entlasten die Umwelt und sind viel verkehrssicherer. Ein wesentliches Ziel ist auch die Anhebung der Verkehrssicherheit. In bestimmten Bereichen sind jedoch passive Schutzmaßnahmen unerlässlich.

#### **5. Mödling- die Stadt der bürgernahen Planungen**

Alle Maßnahmen sind in einem offenen Planungsprozess mit den betroffenen Bürgern zu diskutieren und dabei auf ihre Zweckmäßigkeit im Sinn der definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen zu überprüfen. Auch die vorliegende Szenariendiskussion wurde als Diskussionsentwurf mit allen Beteiligten durchgeführt (Bürger, Fachleute, Interessensvertreter, Politiker).

Damit soll bei allen Beteiligten das Problembewusstsein für einen stadtverträglichen Verkehr und ein stadtverträgliches Verkehrsverhalten verbessert werden sowie die Akzeptanz für im Sinne der Stadt- und Umweltverträglichkeit notwendige, aber nicht bequeme Maßnahmen erhöht werden. Die verantwortungsbewusste Mitsprache der Bürger erfordert aber auch eine permanente Informations- und bewussteinbildende Öffentlichkeitsarbeit für ein umweltverträgliches Verkehrsverhalten.

#### **6. Mödling - die Bezirkshauptstadt**

Mödling als Bezirkshauptstadt soll von allen Gemeinden des Bezirkes mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein, um die Funktion als Bezirkshauptstadt optimal wahrnehmen zu können. Die Stadtregierung soll diese Funktion für die regionale Verkehrspolitik nutzen und aktiv daran arbeiten, eine „Plattform der integrierten Verkehrsentwicklung für den Bezirk Mödling“ (Kurzbezeichnung: IVE Bezirk Mödling) zu initiieren: Viele Verkehrsprobleme sind nur gemeinsam lösbar (ÖV - Erschließung und Verbund, integriertes gemeindeübergreifendes Anrufsammeltaxisystem für Schwachlastzeiten, Lösung der B12, gemeinsame Parkraumpolitik, integriertes Radroutennetz, u.s.w.). Eine gemeinsame Verkehrspolitik bringt bessere Lösungen, Synergieeffekte und stärkt die Position gegenüber dem Land Niederösterreich, der Stadt Wien, der Planungsgemeinschaft Ost und dem VOR.

***Die Gemeindeverwaltung wird beauftragt:***

- 1 Es ist ein Projektmanagement mit folgenden Aufgaben einzurichten  
Die Aufgaben des Projektmanagements sind:
  - 1.1 Ein jeweiliges Jahresprogramm samt Finanzierung zu erstellen, welches dem Leitbild laut Sachverhalt der „Sanften Mobilität“ entspricht und als Richtlinie den im beiliegenden Verkehrskonzept empfohlenen Maßnahmen folgt;
  - 1.2 Sämtliche Maßnahmen sind detailliert in einem Bürgerbeteiligungsprozess zu planen und zur Entscheidung vorzubereiten;
  - 1.3 Die beschlossenen Maßnahmen sind zügig mit einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit umzusetzen
  - 1.4 Vorbereitung der Arbeitsunterlagen für Sitzungen
  - 1.5 Ausarbeitung allfälliger Ausschreibungen
  - 1.6 Koordinierung und Kontrolle der Zeitplanung
  - 1.7 Ausarbeitung von Kostenschätzungen
- 2 Das Projektmanagement soll aus dem ZIS Planungsbüro und der bisherigen Projektleitung, derzeit bestehend aus Vizebürgermeister Holzmann, StR Lang, GR Adam, GR Panny und BD Erich, zusammengesetzt sein und vom ZIS Planungsbüro geleitet werden.
- 3 Die kurzfristigen Maßnahmen sollen bis ins Jahr 2006 umgesetzt werden;
- 4 Es ist jährlich ein Bericht an den Gemeinderat über die geleisteten Maßnahmen zu erstellen;
- 5 Nach 5 Jahren ist eine Erfolgskontrolle über das Gesamtverkehrskonzept durchzuführen;
- 6 Die Projektgruppe Verkehr und der Verkehrsbeirat sollen gemeinsam als Arbeitsgruppe weiter bestehen und Empfehlungen an die Politik weitergeben
- 7 Außerdem soll ein Arbeitskreis Wirtschaft u. Verkehr gemeinsam mit den Wirtschaftstreibenden, sowie eine Fahrradaktivgruppe eingerichtet werden.

In der nächsten Sitzung des Gemeinderates soll ein entsprechender Konsulentenvertrag hinsichtlich Leitung des Projektmanagements mit dem ZIS Planungsbüro abgeschlossen werden, die jährlichen Kosten dafür sind mit ca. EUR 49.000,- exkl. 20 % USt. veranschlagt.

### **Antrag:**

Es möge beschlossen werden,

- 1) die entsprechend dem vorliegenden Gesamtverkehrskonzept Mödling „MOVE 2002“, Ausgabe August 2002, verfaßt vom Zivilingenieurbüro Sammer, im Sachverhalt festgelegte verkehrspolitische Leitlinie - Mödling 2002 umzusetzen, um dem Szenario „Sanfte Mobilität“ folgen zu können,
- 2) die Gemeindeverwaltung mit der Umsetzung der Maßnahmen gemäß Punkt 1 - 7 zu beauftragen,
- 3) die pro Jahr anfallenden Kosten für die Leitung des Projektmanagements in der Höhe von ca. EUR 49.000,- exkl. 20 % USt. grundsätzlich zu genehmigen.
- 4) das Verwaltungsreferat mit der Ausarbeitung eines entsprechenden Konsulentenvertrages mit dem ZIS-Planungsbüro zu beauftragen.

Die Bedeckung erfolgt in den entsprechenden Voranschlägen.

Im Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verkehr am **11.09.2002** wurde vorgeschlagen, dem vorstehenden Antrag zuzustimmen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der Begriff „Erfolgskontrolle“ ist noch genauer zu definieren. Wer und wie die Erfolgskontrolle durchzuführen ist.

Es wird der Abänderungsantrag gestellt, dass im Antrag folgendes stehen soll:

1) die im Sachverhalt festgelegte verkehrspolitische Leitlinie - Mödling 2002 umzusetzen, um den Szenario „Sanfte Mobilität“ des vorliegenden Gesamtverkehrskonzeptes „MOVE 2002“ von Herrn Professor Sammer, Ausgabe August 2002, folgen zu können,

Abstimmungsergebnis Abänderungsantrag: mit Stimmenmehrheit angenommen  
Stimmenthaltung: GR Mag. Wannemacher

---

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am **18.09.2002** beschlossen, vorgelegten Antrag zu genehmigen und an den Gemeinderat weiterzuleiten.

Abstimmungsergebnis: mit Stimmenmehrheit angenommen  
Stimmenthaltung: STR DI Trötzmüller  
Gegenstimme: Str. Ruber

---

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am **27.09.2002** beschlossen, den vom Stadtrat vorgelegten Antrag zu genehmigen.

Von Herrn GR Mag. Wannemacher wurden zu diesem Tagesordnungspunkt folgende Abänderungsanträge eingebracht: siehe Beilage A)

Abstimmungsergebnis: Abänderungsantrag 1: mit Stimmenmehrheit abgelehnt  
Gegenstimmen: GR Teufelbauer, GR Schimanowa, STR Werdenich, Vbgm. Holzmann, GR Windpassinger, STR Ruber, GR Ing. Brückler, GR Pürzelmayer, GR Eva Maier, GR Weiß, STR Seger, GR Dr. Adam, GR Schwendemann, STR Mag. Knipel, STR Mag. Ukmar, STR Lang, GR Czeiner, GR Krause, STR Hintner, GR Wildeis, GR Brüger, Bgm. Lowatschek

Abstimmungsergebnis Abänderungsantrag 2: mit Stimmenmehrheit abgelehnt  
Gegenstimmen: Klub der SPÖ, Klub Liste Wagner, GR Drechsler, GR Dr. Adam, GR Schwendemann, GR Vonkilch, STR Mag. Knipel, STR Mag. Ukmar, STR Lang, GR Czeiner, GR Krause, GR Mayer, STR Hintner, GR Wildeis, GR Kadlec, GR Brüger, Bgm. Lowatschek

---

Abstimmungsergebnis Abänderungsantrag 3: mit Stimmenmehrheit abgelehnt  
Gegenstimmen: GR Teufelbauer, GR Panny, GR Schimanowa, GR Dr.Kaupa, STR  
Werdenich, GR Windpassinger, Klub der Liste Wagner, GR Drechsler, GR Dr.Adam, GR  
Schwendemann, GR Vonkilch, STR Mag.Knipel, STR Mag.Ukmar, STR Lang, GR  
Czeiner, GR Krause, GR Mayer, STR Hintner, GR Wildeis, GR Kadlec, GR Brüger,  
Bgm.Lowatschek

Abstimmungsergebnis Abänderungsantrag 4: mit Stimmenmehrheit angenommen  
Gegenstimmen: GR Dr.Kaupa, STR Mag.Knipel, STR Mag.Ukmar, STR Lang, GR  
Czeiner, GR Krause, GR Wildeis, GR Kadlec, GR Brüger, Bgm.Lowatschek

---

An die Abteilung  
Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur und Verkehr  
zur weiteren Erledigung aufgrund des Beschlusses

Mödling, 15. April 2007

Der Bürgermeister: