



GEMEINDE MUNDERFING

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN MUNDERFING 2037

FASSUNG VOM 26.05.18

Verfasser:

VERKEHRSP/ANER
GMBH

VERKEHRSP/ANER GMBH

Prof. BR h.c. DI Joachim Kleiner
Beratender Ingenieur, Verkehrsgutachter

Dr. Groß-Straße 27, A-4600 WELS

Tel.: 07242/ 42300, Mobil.: 0664/ 4454058

buro.wels@verkehrsplaner.com

1. ALLGEMEINES

1.1. INHALTSVERZEICHNIS

Inhalt

1.	ALLGEMEINES	2
1.1.	INHALTSVERZEICHNIS	2
1.2.	QUELLEN	4
1.3.	AUFBAU DES VERKEHRENTWICKLUNGSPLANES.....	4
2.	ANALYSE	5
2.1.	EINZUHALTENDE PLANUNGSPRINZIPIEN UND VORGABEN.....	5
2.1.1.	GEMEINDERAT MUNDERFING- ZIELEKATALOG	5
2.1.2.	ÖROK - RAUMORDNUNGSPOLITISCHE ZIELE.....	6
2.1.3.	REPUBLIK ÖSTERREICH - GESAMTVERKEHRENTWICKLUNGSPLAN 2012	8
2.1.4.	REPUBLIK ÖSTERREICH - REGIERUNGSPROGRAMM 2017 – 2022	11
2.1.5.	EUROPÄISCHE UNION	14
2.2.	BÜRGERWÜNSCHE	16
2.2.1.	BÜRGERVERSAMMLUNG – ANALYSEERGEBNISSE AM 06.03.2017	17
2.2.2.	BÜRGERVERSAMMLUNG – ANALYSEERGEBNISSE AM 26.04.2017	18
2.2.3.	PLANAUFLAGE ROHVERKEHRENTWICKLUNGSPLAN – UMFRAERGEERBNIS 10.5.2018 19	
2.3.	GEMEINDEDATEN, ANGABEN ZUM UNTERSUCHUNGSGEBIET	20
2.3.1.	EINZUGSBEREICH UND NACHBARGEMEINDEN	20
2.3.2.	BESIEDLUNG	21
2.3.3.	PROGNOSEDATEN	22
2.3.4.	VERKEHRSVERHALTEN DER IN DER GEMEINDE.....	23
2.4.	UMWELTVERBUND.....	24
2.4.1.	TOPOGRAPHIE	24
2.4.2.	RADVERKEHR.....	25
2.4.3.	BAHNVERKEHR	26
2.4.4.	BUSVERKEHR	27
2.5.	RUHENDER MIV	28
2.5.1.	GEOMETRISCHE BEDINGUNGEN	28
2.5.2.	ERHEBUNGEN UND STATISTIK.....	29
2.5.3.	ERGEBNISSE.....	30
2.5.4.	DETAILAUSSAGEN	31
2.6.	FLIESSENDER MIV	32
2.6.1.	VERKEHRSMODELL GRUNDLAGEN	32
2.6.2.	VERKEHRSPROGNOSEDATEN	33
2.6.3.	VERKEHRSMODELL - ERGEBNISSE	34
2.7.	ANALYSE KURZZUSAMMENFASSUNG.....	36

3.	VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN MUNDERFING 2025	38
3.1.	GENERELLE PLANUNGSPRINZIPIEN	39
3.1.1.	ZENTRUMSATTRAKTIVIERUNG UND RAUMORDNUNG.....	39
3.2.	UMWELTVERBUND.....	41
3.2.1.	ZUKUNFTSBETRACHTUNG UV IN MUNDERFING	41
3.2.2.	ÜBERARBEITUNG STRASSEN- UND WEGENETZ.....	43
3.2.3.	FUSS- UND RADWEGENETZ.....	44
3.2.4.	VERKEHRSBERUHIGUNG UND TEMPO 30 ZONEN.....	53
3.2.5.	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR.....	54
3.2.6.	BUSVERKEHR – ERGÄNZUNG HALTESTELLEN.....	56
3.3.	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	57
3.3.1.	ZUKUNFTSBETRACHTUNG MIV IN MUNDERFING	57
3.3.2.	RUHENDER VERKEHR - MASSNAHMEN	60
3.3.3.	STRASSENHIERARCHIE.....	61
3.3.4.	TEMPO-30-ZONE, BEGEGNUNGSZONE	61
3.3.5.	MASSNAHMEN LANDESSTRASSE B147	62
3.3.6.	MASSNAHMEN LINDENSTRASSE / KAPELLENWEG / SCHULSTRASSE	65
3.3.7.	MASSNAHMEN KULTURBRÜCKE	66
3.3.8.	EINFAHRTSPORTALE DORFMITTE.....	67
3.3.9.	VERKEHRSBERUHIGUNG LINDENSTRASSE	69
3.3.10.	VERKEHRSBERUHIGUNG DR. LANGSTRASSE	71
3.3.11.	WIRTSCHAFTS- UND LEBENSRAUM HAUPTSTRASSE NORD.....	72
3.4.	WIRKUNG DER MASSNAHMEN.....	74
3.5.	tO-DO-LIST UND KOSTEN.....	76
3.5.1.	TO DO LIST.....	76
3.5.2.	KOSTEN DER MASSNAHMEN.....	77

1.2. QUELLEN

- [1.] Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001,
[http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum u. Region/1.OEREK/OEREK_2001/OEREK_Langfassung_163.pdf](http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEREK/OEREK_2001/OEREK_Langfassung_163.pdf)
- [2.] Gesamtverkehrsplan für Österreich, 2012,
https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvp_gesamt.pdf
- [3.] Bundesverkehrswegeplan / 5.3.1999
<https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/projektbibliothek/downloads/band001.pdf>
- [4.] Regierungsprogramm ÖVP / FPÖ 2017-2021
<https://www.oevp.at/download/Regierungsprogramm.pdf>

1.3. AUFBAU DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANES

Der Verkehrsentwicklungsplan MUNDERFING 2037 wird in einer Sammelmappe übergeben, der Inhalt gliedert sich in folgende Untereinheiten:

Band I TEXT	1. ALLGEMEINES 2. ANALYSE 3. PROGNOSEN 4. KONZEPT 5. KOSTEN UND UMSETZUNG
Mappe	14 PLÄNE

2. ANALYSE

In diesem Kapitel werden die Randbedingungen dargestellt die den Verkehrsentwicklungsplan beeinflussen und seine Richtung bestimmen.

2.1. EINZUHALTENDE PLANUNGSPRINZIPIEN UND VORGABEN

In diesem Kapitel werden die auf die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Einfluss nehmenden Randbedingungen und Willensäußerungen übergeordneter Stellen genannt und auszugsweise, sofern sie für zu erstellende Arbeit relevant sind, auch zitiert.

2.1.1. GEMEINDERAT MUNDERFING- ZIELEKATALOG

In der Leistungsbeschreibung zum Verkehrsentwicklungsplan wurden folgende Details beschlossen:

- 1) *Abfassung des VEP unter dem Planungsprinzip "**Gemeinde 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 Gemeindekernes** für Bürger und Besucher durch Verbesserung seiner Erreichbarkeit für sämtliche Verkehrsmittel.*
- 3) *Anwendung der Planungsgrundsätze der **flächenhaften Verkehrsberuhigung** nach internationalem Vorbild (Festlegung möglicher Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, Definition des 50 km/h - Vorbehaltsnetzes) mit dem Ziel, die Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (E-Mobility, 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.*
- 4) *Untersuchung / Lösung von **konkreten Verkehrsproblemen** (Ergebnis der Analyse)*
- 5) *In Gewerbegebieten werden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ausschließlich punktuell zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (z.B. Sicherung von Rad-/Fußweg-querungen) eingesetzt.*
- 6) *Darstellung eines groben **räumlichen Entwicklungsplanes** gemeinsam mit dem Ortsplaner der Gemeinde, Ortsentwicklungsplan und Verkehrsentwicklungsplan sind aufeinander abzustimmen.*

2.1.2. ÖROK - RAUMORDNUNGSPOLITISCHE ZIELE

Das österreichische Raumordnungskonzept [1.] gibt der Verkehrsplanung für den Fall von Munderfing folgende Ziele vor, die folgenden Textpassagen wurden dem ÖROK entnommen und sind in Bezug auf die Verkehrsplanung der Gemeinde Munderfing gefiltert.

2.7 Ländliche Regionen – Vielfalt an Herausforderungen und Entwicklungschancen

(518) Die räumliche Entwicklung in ländlichen Räumen ist durch zunehmende Funktionstrennung zwischen den Gemeinden, gleichzeitig aber durch starke Verflechtungen zwischen den Wohn- und Arbeitsgemeinden gekennzeichnet. Zukunftsperspektiven, Entwicklungs- und Steuerungsmaßnahmen sind – sollen sie erfolgreich umgesetzt werden – dementsprechend für den größeren zusammenhängenden Lebens- und Wirtschaftsraum zu entwickeln. Die Gemeinden stehen vor der Herausforderung, dieser Entwicklung mit verstärkter Zusammenarbeit zu begegnen und dafür neue Modelle der regionalen Kooperation zu entwickeln.

(519) Alle Strategien zur Entwicklung der ländlichen Regionen müssen im Sinne des EUREKs die Vielfalt, Eigenständigkeit und Leistungsfähigkeit der ländlichen Regionen zum Ziel haben. Die Wirtschaft soll so entwickelt werden, dass der Bevölkerung eine Chance eingeräumt wird, Erwerbsmöglichkeiten zu finden, die ohne große Pendeldistanz erreicht werden können. Dabei soll die Eigenständigkeit der ländlichen Regionen aber nicht verloren gehen. Sie sollen weder verlängerte Werkbänke noch urbanisierte und funktionell angegliederte Bestandteile der Agglomerationen sein.

(520) Die Zielsetzungen und Schwerpunkte für die Entwicklung ländlicher Regionen sollten sowohl aus Gründen der Nachhaltigkeit von Entwicklungen als auch aus sozialen und arbeitsmarktpolitischen Überlegungen auf die Stärkung gemischter Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen und die Vermeidung einer Abhängigkeit von Monostrukturen ausgerichtet sein. Daher sind ordnungs- und entwicklungspolitische Maßnahmen auf ganzheitliche Lösungsansätze auszurichten, die auf eine regionale Verflechtung der verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten und Wirtschaftssektoren abzielen.

(521) Eine Möglichkeit für ländliche Regionen, sich im ständig verschärfenden globalen Wettbewerb zu behaupten, besteht grundsätzlich darin, die eigenen Potenziale verstärkt zu entwickeln und zu vermarkten. Dazu zählen sicherlich die ökologische Qualität der meisten ländlichen Regionen, ihre Eignung für Freizeitgestaltung und Tourismus, ihre kulturelle Tradition und die Nutzungsmöglichkeiten von Flächen. Zu den Strategien muss zunehmend auch die Verknüpfung und Vernetzung der regional vorhandenen Wirtschaftspotenziale und Kenntnisse (Biomasse, Landwirtschaft), der Marketingstrategien sowie von freiraum- und landschaftsbezogenen Schwerpunkten (Tourismus, Erholung) zählen. Da heute in Österreich wenige Konzerne die Lebensmittelvermarktung beherrschen, ist kombiniert mit der Spezialisierung der Agrarproduktion und der Konzentration in der Verarbeitung nicht nur die Regionalentwicklung beeinträchtigt, sondern damit auch ein hohes Verkehrsaufkommen verbunden. Daher wäre die Entwicklung von regionalen Märkten und von Lebensmittelverarbeitungstechniken notwendig.

(522) Entscheidend für das Gelingen derartiger regionaler Strategien sowie der darauf basierenden Umsetzungsmaßnahmen ist die Verankerung der eingeschlagenen Entwicklungsrichtung in der regionalen Wirtschaft und Bevölkerung. Dabei sind die oft prägenden sozialen Milieus und Institutionen (Vereine) ebenso zu nützen wie die Vielfalt kultureller Traditionen. Die Förderung der Eigenständigkeit muss die gegebenen Strukturen aufnehmen und zu einem Teil der politischen Strategie erklären sowie landwirtschaftliche Diversifikation und Produktvermarktung vorantreiben.

(523) Die Land und Forstwirtschaft besitzt für die wirtschaftliche Entwicklung der ländlichen Regionen eine große Bedeutung, insbesondere bei der flächenhaften Nutzung des Raumes. Die Sicherung der Land und Forstwirtschaft ist daher eine notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung der ländlichen Regionen. Damit die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im zunehmend internationalen Konkurrenzkampf bestehen können, müssen sie sich zu einem multifunktionalen Leistungsanbieter weiterentwickeln. Die nachhaltige Produktion von Nahrungsmitteln und Rohstoffen bleibt zwar weiterhin eine unverzichtbare Aufgabe, diese steht aber nicht mehr alleine im Vordergrund. Die Sicherung des Siedlungsraumes und die Katastrophenvorsorge, die mitwirkende Betreuung von Infrastrukturen, das Anbieten von höherwertigen Veredelungsprodukten, Dienstleistungen im Tourismus und in der Freizeitwirtschaft sowie die Erhaltung und Gestaltung der Kulturlandschaften bilden das anzustrebende, umfassende Leistungsbündel. Dies verlangt aber auch neue zielkonforme und wirksame Instrumente der Abgeltung.

(531) Eine besondere Herausforderung stellt die Entwicklung der Landschaft als Träger der freiraumorientierten Naherholung und des Tourismus dar. Freizeit und Urlaub bedeuten zunehmend Aktivität und Abenteuer, individuelles Erleben, Selbsterfahrung und Konsum. Die herkömmliche „passive“ Begegnung mit der Natur genügt nicht mehr, Landschaft wird zur veränderbaren Kulisse für inszenierte Freizeit und Sportaktivitäten.

2.7.3.4 Regionale Zentren fördern – urbane Standortqualitäten verteilen

(532) Die bestehende terminologische und konzeptionelle Trennung von „Stadt und Land“ im planerischen Denken und Handeln fördert isolierte Ansätze und negiert die reale Verflechtung von städtischen und ländlichen Regionen im Bereich der Wirtschaft, des Arbeitsmarktes, der Freizeitgestaltung, der Informations- und Kommunikationsnetze etc. Strategien für ländliche Regionen müssen daher immer die Städte auf dem Land berücksichtigen und diese in eine gesamthafte Entwicklungsstrategie integrieren.

(533) Kleine und mittlere Städte mit einem gehobeneren Angebot an Waren und Dienstleistungen (regionale Einkaufszentren), medizinischen und sozialen Versorgungseinrichtungen, Einrichtungen für die Aus und Weiterbildung, Kultur und Sport sind wichtige Kristallisationskerne im räumlichen Beziehungsgefüge. Sie verteilen damit urbane Standortqualitäten in der Fläche und sichern der Bevölkerung die Teilhabe am vielfältigen gesellschaftlichen Leben. Bei der Standortauswahl, aber auch bei der Erhaltung hochrangiger öffentlicher Dienstleistungseinrichtungen, ist auf diese Bündelung zu achten, die Ausweisung von Zentralen Orten kann dabei hilfreich sein.

(534) Eine grundlegende Voraussetzung für eine Stärkung dezentral gelegener, regionaler Zentren ist die Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Orte. Im Interesse einer regional ausgewogenen Entwicklung ist die Anbindung der ländlichen Regionen und deren Zentren an die transeuropäischen und nationalen Verkehrsnetze und Verkehrsknoten (Bahnhöfe, Häfen, Flughäfen) zu verbessern. Ein Durchfahren ganzer Landstriche durch hochrangige Infrastrukturen ohne Zu- und Abfahrten und Haltepunkte ist zu vermeiden, die Anbindung der ländlichen Regionen zu fördern.

(535) Die Privatisierung und Rücknahme von öffentlichen Dienstleistungen und die zunehmende Konzentration des Einzelhandels führt zu einer Ausdünnung der Zentralen Orte unterer Stufe und damit zu einem Verlust der flächigen Versorgung. Ohne entsprechende Begleitmaßnahmen kann dies zu einer Verschlechterung der Nahversorgung und in der Folge auch zu einer Verringerung der Standortqualität von peripheren und ländlichen Räumen führen.

An Maßnahmen sind denkbar: Fahrende Unternehmen mit einem kombinierten Angebot an Waren und Dienstleistungen für die tägliche Versorgung; lokale Versorgungseinrichtungen mit einem kombinierten Leistungsangebot (z. B. Gasthaus mit Lebensmittelhandel, Bank, Post und Telekommunikationszentrum); Arztsprechtag in fahrenden Ordinationen oder vorbereiteten Behandlungsräumen in den Gemeinden; Alten, Kranken und Familienbetreuung durch mobile Mitarbeiter von Sozialsprengeln oder Krankenpflegevereinen; öffentliche Unterstützung des privaten Transportes zu Grundversorgungseinrichtungen (z. B. Schülertransporte, Krankentransporte etc.)

(537) Hochrangige Verkehrswege, aber auch lokale Intensivnutzungen wie Rohstoffgewinnungen, Energieanlagen, Großanlagen im Handels und Freizeitbereich mit hohen Verkehrsfrequenzen können auch in ländlichen Räumen direkt oder indirekt starke Umweltbeeinträchtigungen auslösen. Diese Einflüsse müssen bereits in den Planungsphasen solcher Großformen vorausschauend erkannt und berücksichtigt werden. Gleichermaßen gilt es, die Siedlungsentwicklung so zu steuern, dass ein unverträgliches Heranwachsen an bestehende Einrichtungen vermieden wird.

(539) Die anhaltende Besiedelung und flächendeckende Bewirtschaftung der ländlichen Gebiete ist maßgeblich an den maßvollen Ausbau und die Erhaltung der ländlichen Verkehrsnetze gebunden. Ohne die weiterhin notwendige Förderung von Bund und Ländern sowie ohne die verstärkte finanzielle Einbindung von Nebennutzungen – insbesondere solcher der Freizeitwirtschaft – sind die zumeist finanzschwachen ländlichen Gemeinden und die land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftler in Zukunft kaum in der Lage, zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen zu errichten bzw. zu erhalten.

2.1.3. REPUBLIK ÖSTERREICH - GESAMTVERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2012

Auch der österr. Gesamtverkehrsentwicklungsplan [2.] gibt Ziele vor, die seitens der örtlichen Verkehrsplanung einzuhalten sind, 10 Hauptziele sind explizit angeführt:

1. FÜR LEISTBARE MOBILITÄT

Mobilität ist eine Kostenfrage. Da es in unserer Gesellschaft unabdingbar ist, sich fortbewegen zu können, muss Mobilität leistungsfähig gestaltet sein. Die österreichische Verkehrspolitik kann die Kosten des motorisierten Individualverkehrs aufgrund internationaler Entwicklungen (zum Beispiel Ölpreis) nur beschränkt beeinflussen und achtet auf Kostenwahrheit im Straßenverkehr. Insofern sieht die österreichische Verkehrspolitik den öffentlichen Verkehr als Element der Daseinsvorsorge und als Schlüssel, um leistungsfähige Mobilität sicherzustellen. Sie setzt deshalb auf den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und die intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Es soll gewährleistet bleiben, dass der öffentliche Verkehr über die allgemeine Inflation hinaus nicht teurer wird. Darüber hinaus sind Preisreduktionen für DauerkundInnen wie zum Beispiel bei den Wiener Linien bzw. der ÖBB zu begrüßen.

2. FÜR SICHERE MOBILITÄT

Alle VerkehrsteilnehmerInnen wollen ihre Wege sicher hinter sich bringen. Damit ist Sicherheit der Dauerbrenner, wenn es um die Frage geht, wie das Verkehrssystem der Zukunft ausgestaltet sein soll. Sie betrifft nicht nur Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs, FußgängerInnen, RadfahrerInnen oder AutofahrerInnen, sondern zum Beispiel auch Infrastrukturerhalter bzw. MitarbeiterInnen von Verkehrsdienstleistern. Sicherheit ist auch wichtig, wenn es um Lkw auf Österreichs Straßen bzw. um Transportgut und Waren geht. Die österreichische Verkehrspolitik bekennt sich dazu, die Sicherheit deutlich erhöhen zu wollen. Ein Indikator dafür ist die Reduktion der Zahl der Verkehrstoten. Langfristig soll die Zahl der Verkehrstoten gegen null (Vision Zero 5) reduziert werden.

3. FÜR NACHHALTIGE VERKEHRSPOLITIK

Verkehrspolitik beschäftigt sich heute mehr denn je mit den negativen Folgen auf Mensch und Umwelt. Deshalb müssen gezielte Investitionen in nachhaltigen Verkehr erfolgen. Die verkehrspolitischen Maßnahmen müssen auf die beschränkt vorhandenen Ressourcen Rücksicht nehmen und ökologisch, ökonomisch sowie sozial ausgewogen sein.

4. FÜR EIN LEISTUNGSFÄHIGES VERKEHRSSYSTEM

Österreich verfügt über ein leistungsfähiges, sicheres und leistbares Verkehrssystem, das in der Lage ist, Nachfragespitzen abzufangen. Von Investitionen in die Schienen

Infrastruktur auf den drei Hauptachsen – der Westachse, der Südachse und der Brennerachse – werden ganze Generationen profitieren. Ebenso bezahlt machen sich die bedarfsgerechten Investitionen in die Straßeninfrastruktur: Das hochrangige Straßennetz ist auch im internationalen Vergleich gut ausgebaut, sehr leistungsfähig und sicher. Die österreichische Verkehrspolitik legt einen Schwerpunkt darauf, das Verkehrssystem ständig weiterzuentwickeln und zu optimieren.

5. FÜR EIN ZUVERLÄSSIGES VERKEHRSSYSTEM

Zuverlässiger Betrieb der Infrastruktur ist die Basis für ein zuverlässiges Verkehrsangebot. Das ist nicht nur für den Güterverkehr wichtig, sondern auch zunehmend für den Personenverkehr, weil flexible Beschäftigungsformen und verschiedene Freizeitaktivitäten komplexe Wegemuster fördern und somit der Anspruch an zuverlässige Reisezeiten hoch ist. Das österreichische Verkehrssystem verfügt über hochwertige Verkehrsinfrastruktur. Auch bei dessen Weiterentwicklung genießt Zuverlässigkeit hohe Priorität.

6. FÜR PASSGENAUE VERKEHRSMITTELSINFORMATION

Verkehr erfährt immer bessere Vernetzung – dementsprechend wertvoll ist gut nutzbare Information, die über Wegeketten und ihre Kosten passgenau Aufschluss gibt. Denn Information bedeutet auch, zwischen Alternativen wählen zu können und so individuelle Mobilität den Kosten und möglichen Belastungen anpassen zu können. Die technischen Möglichkeiten für ein umfassendes Informationssystem sind mittlerweile geschaffen, und so kann Verkehrsinformation in Echtzeit zukünftig dazu beitragen, dass die VerkehrsteilnehmerInnen den für sie besten und passenden Weg wählen.

7. FÜR TRANSPARENTE VERKEHRSPOLITIK

Die österreichische Verkehrspolitik verfolgt den Ansatz, Entscheidungen transparent zu gestalten und Betroffene und Anspruchsgruppen bestmöglich einzubinden. Das erhöht die Akzeptanz und das Verständnis für verkehrspolitische Entscheidungen. Transparenz wird auch künftig eine zentrale verkehrspolitische Leitlinie sein.

8. FÜR PARTIZIPATIVE VERKEHRSPOLITIK

Gute Verkehrspolitik ist nah an den Bedürfnissen und Anliegen der VerkehrsteilnehmerInnen und fördert deren Teilhabe. Insbesondere in der Infrastrukturplanung sind die Rechte Betroffener gemäß internationalen Standards verankert und gewährleistet. Die österreichische Verkehrspolitik bekennt sich dazu, sich für das gegenseitige Verständnis von ProjektinitiatorInnen und Betroffenen bzw. von NutzerInnen und AnbieterInnen einzusetzen.

9. FÜR KOOPERATIVE VERKEHRSPOLITIK

Die österreichische Verkehrspolitik baut auf ein konstruktives Miteinander der unterschiedlichen Kompetenzebenen: Denn sowohl die Bundes als auch die Landes- und Gemeindeebene sowie auch Private, Vereine und NGOs haben Einfluss auf die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems. Es ist Gebot der Stunde, ein engeres Zusammenspiel von Flächenwidmung, Bebauung, Raumordnung, Infrastrukturausbau und Verkehrsangeboten zu forcieren.

10. FÜR EIN VORHERSEHBARES UND PLANBARES VERKEHRSSYSTEM

Die verkehrspolitischen Vorhaben müssen für alle Beteiligten und Betroffenen vorhersehbar und planbar sein. Deshalb hat die österreichische Verkehrspolitik in den vergangenen Jahren einen zentralen Schwerpunkt darauf gelegt, klare strategische Ziele und Vorgaben zu formulieren und zugänglich zu machen. Engeres Zusammenspiel von Flächenwidmung, Bebauung, Raumordnung, Infrastrukturausbau und Verkehrsangeboten Transparenz als zentrale verkehrspolitische Leitlinie.

Weitere zwei Kapitel seien zitiert:

VERKEHRSPOLITIK IM WECHSELSPIEL MIT ANDEREN POLITIKFELDERN

Die österreichische Verkehrspolitik bekennt sich zu einem vernetzten und umfassenden Mobilitätsbegriff. Schnittstellen und Wechselwirkungen ergeben sich im Speziellen zu folgenden Politikfeldern:

Raumordnungspolitik: Raumstruktur und Verkehr bilden ein komplexes Wechselspiel mit enger Vernetzung. Dieses Zusammenspiel sollte bestmöglich koordiniert werden und erfordert kluge Planung, um negative Auswirkungen von Verkehr zu reduzieren. Über die intelligente Beeinflussung der Standortwahl für Wohnen, Arbeiten oder die Entwicklung von Einkaufs und Freizeitmöglichkeiten ist es möglich, die räumlichen Strukturen zu optimieren.

ÜBER EFFIZIENTE VERKNÜPFUNG VON VERKEHRSMITTELN INFORMIEREN

Die intelligente Verknüpfung von Verkehrssystemen ist ein Schlüssel für eine effizientere, umweltfreundlichere und raschere Ausgestaltung des Verkehrsangebots. Wesentlich dazu beitragen soll eine gemeinsame, einfach zu nutzende und auf Echtzeit Daten basierende Verkehrsauskunft für ganz Österreich. Diese wird das gesamte Verkehrsgeschehen abdecken (Rad fahren, zu Fuß gehen, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, ParkandrideAnlagen) und kann somit dabei helfen, Wege intelligent zu verknüpfen und verschiedene Verkehrsmittel effizient zu nutzen. Denn die VAO kann attraktive und umweltfreundliche Alternativen aufzeigen und somit dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr in Österreich noch attraktiver zu gestalten. Außerdem wird das System wichtige Grundlagen für aktive Verkehrslenkung und steuerung bieten. Die VAO wird dabei als eigenständiges Informationsangebot zur Verfügung stehen, wird aber auch als Grundlage für andere Verkehrsauskünfte dienen. Umsetzung: Der Testbetrieb startet 2013

2.1.4. REPUBLIK ÖSTERREICH - REGIERUNGSPROGRAMM 2017 – 2022

Das österreichische Regierungsprogramm ist unter

<https://www.oevp.at/download/Regierungsprogramm.pdf> abrufbar, hier einige speziell den ländlichen Raum wie Munderfing treffende Planungsvorgaben daraus:

Öffentlicher Verkehr: Zukunftsorientiert, ökologisch und sozial verträglich

Ein starkes öffentliches Verkehrsangebot stellt eine zukunftsorientierte, ökologische und sozial verträgliche Art der Mobilität für die Österreicherinnen und Österreicher dar. Wir bekennen uns zu einem starken und funktionierenden öffentlichen Verkehr in Österreich. Das Ziel ist es hier, ganzheitliche, ökoefiziente und multimodale Mobilitätskonzepte zu etablieren, die über ein möglichst einheitliches, transparentes Tarifsysteem ein attraktives Angebot an individuellen Gesamtlösungen ergeben.

Davon müssen alle profitieren, egal ob sie am Land oder in der Stadt leben. Mobilität ist für Menschen und Betriebe am Land nicht zuletzt aufgrund großer Entfernungen zum Arbeitsplatz ein zentrales Thema. Um das regionale Verkehrsangebot nachhaltig sicherzustellen bzw. noch attraktiver zu gestalten, sollen infrastrukturseitig im Bereich des ÖBB-Netzes die vorhandenen Nebenbahn-Konzepte einer Evaluierung unterzogen worden.

- Verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr
 - Neues österreichweites Tarif- und Vertriebssystem für den öffentlichen Verkehr [Einrichtung einer neutralen und verkehrsträgerübergreifenden Stelle für den Vertrieb aller Mobilitätstickets]
 - Harmonisierung der Tarif- und Automatenysteme zur Steigerung der Kundenzufriedenheit
 - Finanzierungs- und Verrechnungsströme transparent gestalten
 - Synergien zwischen Systempartnern nutzen
 - Umsetzung des österreichischen Taktfahrplans und Weiterführung des Infrastrukturausbau der ÖBB und der Privatbahnen, um Reisezeiten weiter zu verkürzen
 - Schaffung einer gemeinsamen Organisation unter Beteiligung der öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen zur Steuerung, Bündelung und Koordination von tariflichen und vertrieblichen Innovationen im öffentlichen Verkehr (z.B. Nutzung gemeinsamer IT-Systeme)
 - Prüfung einer mittelfristigen Liberalisierung des öffentlichen überregionalen (über die Grenzen der Verkehrsverbände laufenden) Busverkehrs, in Hinblick auf Konzessionsvergaben
- Erhaltung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs und damit der Mobilität in urbanen Zentren sowie im ländlichen Raum
 - Bekenntnis zum regionalen, schienengebundenen Verkehr
 - Evaluierung der technischen Standards (Einsparungsmöglichkeiten) für die Aufrechterhaltung und den Betrieb von Nebenbahnen (z.B. Eisenbahnkreuzungsverordnung, Option autonomes Fahren)
 - Erarbeitung von Handlungsoptionen zur nachhaltigen Absicherung von Regional-, Neben- und Privatbahnen
 - Sondertopf zur Attraktivierung von Nebenbahnen für die ÖBB-Rahmenplanperiode 2018–2023
 - Valorisierung der bisherigen Programme im Bereich Privatbahnen
 - Stärkere Einbettung in regionale Mobilitätskonzepte
 - Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs in urbanen Zentren
 - Ein strukturierter Prozess Bund-Länder soll gestartet werden, um zukunftsfähige Betreibermodelle zu entwickeln
 - Weiterentwicklung einer modernen öffentlichen Plattform zur mobilitätsformunabhängigen Planung von Mobilität vom Abfahrt- zum Zielort
 - Bekenntnis zu einem bundesweiten Ausbau von Park&Ride-, Bike&Ride- und Carsharing-Lösungen an Bahnhöfen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs für Pendler
 - Schaffung der Möglichkeit des „Bestbieterprinzips“ bei regionalen Ausschreibungen im Busverkehr. Dadurch können Nachhaltigkeitsanforderungen (z.B. Arbeitsplätze in der Region oder regionale Wertschöpfung) Berücksichtigung finden.
- Alternative Antriebe im öffentlichen Verkehr
 - Steigerung der Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr
 - Verbesserung der Umweltverträglichkeit
 - Eventuell Kostensenkung
 - Öffnung der öffentlichen Verkehrsbetriebe für alternative Antriebe, Ausarbeitung entsprechender Maßnahmen

Neue ökoeffiziente Mobilitätsformen und Digitalisierung, Verkehrssicherheit und Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur

Aktuell herrscht ein globaler Wettstreit der Ideen im Rennen um die Zukunft von Antriebstechnologien. Aber auch das autonome Fahren wird sowohl im öffentlichen als auch im Individualverkehr eine immer wesentlichere Rolle spielen. Wir möchten hier ein starker Partner für zukünftige Entwicklungen sein und die Vorreiterrolle Österreichs als Forschungsland und Heimat vieler Produktionsstätten stärken. Dabei geht es auch um eine möglichst enge Zusammenarbeit zwischen Forschung, Wirtschaft und Politik. Basis dafür ist eine sichere Infrastruktur, speziell im Lichte der aktuellen sicherheitspolitischen Entwicklungen. Im Zentrum unserer Verkehrspolitik steht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, im Zusammenwirken mit bestehenden, aber auch mit neuen Mobilitätsformen.

- Bekenntnis zu einem funktionierenden Miteinander sowie einem rücksichtsvollen Auskommen aller Verkehrsteilnehmer: Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr
 - Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für die Nutzung ökologisch nachhaltiger und gesundheitsförderlicher Fortbewegungsmittel wie Fahrräder, Tretroller etc.
 - Klarstellung in der StVO bezüglich neuer Mobilitätsformen
- Forcierung von Carsharing
 - Schaffung klarer Regelungen zur Umsetzung reservierter Stellplätze und Kriterien für die Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeugen
- Erstellung und Umsetzung eines Masterplans „Digitalisierung und Mobilität“
- Neue Mobilitätsformen und Verkehrssicherheit
 - Verkehrssicherheit durch Maßnahmenevaluierung und -definition erhöhen
 - Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrssicherheitsprogrammes
 - Definition geeigneter Maßnahmen für die Bewusstseinsbildung der Verkehrsteilnehmer, insbesondere in den Bereichen Ablenkung am Steuer, Sicherheitsabstand, beeinträchtigtes Fahren und Gurtenpflicht
 - KFZ-Kontrollen an Außengrenzen: Zur frühzeitigen Vermeidung von technisch mangelhaften LKW im österreichischen Straßennetz sind Prüfzugeinsätze in Kooperation mit den Nachbarstaaten zu intensivieren
 - Bessere Ausrüstung der Exekutive mit Drogenvortestgeräten
 - Wissenschaftliche Analyse von Verbesserungspotenzialen bei Straßenmarkierungen für ruhenden und fließenden Verkehr, insbesondere der Sichtbarkeit und Schutzfunktion von Fußgängerübergängen
- Automatisiertes bzw. autonomes Fahren
 - Ausbau Österreichs zu einem Vorreiterland und damit auch zu einem Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstandort für automatisiertes/autonomes Fahren in enger Kooperation mit der automotiven Industrie und Forschung, um die damit verbundene Wertschöpfung und die in diesem Bereich möglichen Arbeitsplätze im Land zu behalten
 - Offensiver Ausbau von Teststrecken für die Industrie, vor allem im Umfeld von branchenspezifischen Leitbetrieben; Wertschöpfung im Land behalten, diesbezügliche Forschungsprojekte sind seitens des BMVIT weiter voranzutreiben.
 - Rahmenbedingungen für den Betrieb von Fahrzeugen mit Level 3 und höher schaffen
- E-Mobilität und zukünftige Antriebsformen
 - Ausbau der Elektromobilität: Festlegung bundesweit einheitlicher Standards und Nutzungsmöglichkeiten beim Infrastrukturausbau für Elektromobilität
 - Alternative Antriebsformen sollen technologieoffen erforscht und gefördert werden
 - Senkung der Abgas-Emissionen und Erhöhung der Umweltverträglichkeit mit dem Ziel einer schrittweisen Dekarbonisierung
 - Erzielen eines Mehrwertes für Nutzer durch Senkung des Energieverbrauchs
 - Evaluierung bestehender Förderungsmaßnahmen sowie gegebenenfalls Implementierung neuer, an den technischen Fortschritt angepasster Richtlinien
- Forcierung ökologischer Zustellsysteme, insbesondere im dicht besiedelten, städtischen Bereich sowie Vereinfachung von Investitionen in die Logistikinfrastruktur
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen
 - Optimale Nutzung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen
 - Verflüssigung des Verkehrs zugunsten der Verkehrsteilnehmer
 - Evaluierung der bestehenden Anlagen und der durch diese angezeigten Gebote
- Forschung und Entwicklung
 - Schwerpunktsetzung bei den aktuellen Forschungsprogrammen in Richtung alternative Antriebstechnologien (Wasserstoff/Brennstoffzelle), beispielsweise im öffentlichen Busverkehr (Energierückspeisung), bei Verschublokomotiven etc.

- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen Anbietern
- Steuerliches Anreizsystem für die Anschaffung effizienterer und emissionsärmerer Fahrzeuge ausbauen und optimieren

Infrastruktur, Logistik- und Raumordnungskonzept

Der Fokus unserer Infrastrukturpolitik soll auf eine ganzheitliche Planung gelegt werden, die von der Raumordnung bis hin zur Entwicklung des Logistik-Standortes unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger den vollen Umfang der heimischen Infrastruktur abdeckt. Wir möchten einen strategischen, intelligenten und nachhaltigen Rahmen für Mobilität schaffen.

- Erarbeitung und Beschlussfassung eines strategischen Infrastruktur- und Raumordnungskonzepts in Zusammenarbeit mit Ländern und Gemeinden als Grundlage für die infrastrukturelle Weiterentwicklung unseres Landes
Darin sollen folgende Themen behandelt und aufeinander abgestimmt werden:
 - Bedarfsgerechter, zukunftsorientierter und aufeinander abgestimmter Ausbau und weitere Optimierung leistungsfähiger Infrastrukturen für Straße, Schiene, Luftverkehr und Wasserstraßen. Berücksichtigung der notwendigen Ausweitung des Angebots im öffentlichen Personen-nahverkehr, der Sicherung der Integration Österreichs in die transeuropäischen Netze und der Stärkung grenzüberschreitender Anbindungen an unsere Nachbarregionen und Sicherstellung einer effizienten Anbindung an moderne Energieversorgung und digitale Infrastruktur
 - Schwerpunkte zur Schaffung von Wohnraum, Betriebsansiedelungen, Logistikstandorten und damit verbundener Infrastrukturplanung
 - Definition von verbindlichen Grundsätzen für die Nutzung von Räumen und vorhandenen Flächen für die unterschiedlichen Aufgaben- und Handlungsfelder (Wohnbau, Landwirtschaft, Errichtung von Infrastruktur, Umweltschutz)
 - Infrastrukturelle Maßnahmen zur Bewältigung der aus dem Klimawandel resultierenden Veränderungen (Ausbau des Hochwasserschutzes, Nutzung vorhandener Wasserressourcen)
 - Stärkere Rücksichtnahme hinsichtlich des Verlustes von unverbauter Fläche durch fortschreitende Bodenversiegelung
 - Schrittweise Umsetzung von Maßnahmen zur nachhaltigen Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen, vor allem auch unter Nutzung der unterstützenden Potenziale der Digitalisierung
- Verlagerung des Zuwachses des Gütertransports von der Straße auf Schiene und Wasser
- Stärkung des Logistikstandortes Österreich durch die Entwicklung von Logistik-Hubs (z.B. Containerterminals in Ostösterreich) sowie Sicherstellung der dafür notwendigen Schieneninfrastruktur (Anschlussbahnen); In der Raumordnungsplanung müssen entsprechende Entwicklungszonen festgelegt werden, ebenso das vorrangige öffentliche Interesse
- Bekenntnis zum bzw. Beteiligung am Bahn-Projekt „Neue Seidenstraße“
Ökologische Abwicklung der steigenden Warenströme aus Osteuropa und Asien per Bahn
- Wertschöpfung nicht an Österreich vorbeilenken: Umsetzung des Projektes zur Errichtung einer Breitspurbahn nach Wien

2.1.5. EUROPÄISCHE UNION

EU-Verkehrspolitik

Verkehr ist nicht nur ein wichtiger Wirtschaftszweig, sondern trägt auch maßgeblich zur Bruttowertschöpfung bei (4,8 % oder 548 Milliarden Euro für die 28 EU-Länder) und steht für über 11 Millionen Jobs in Europa.

Die Europäische Kommission setzt sich für eine effiziente, sichere und langfristig tragbare Verkehrspolitik ein, damit dieser Industriezweig wettbewerbsfähig ist und Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen kann.

Herausforderungen für den europäischen Verkehrssektor

Europas Bürgerinnen und Bürger werden immer mobiler. Die EU will mit ihrer Politik dafür sorgen, dass das europäische Verkehrssystem den damit verbundenen Herausforderungen begegnen kann:

- **Überlastung** beeinträchtigt sowohl den Straßen- als auch den Luftverkehr. Staus kosten Europa jedes Jahr rund 1 % des BIP, und sowohl Personen- als auch Güterverkehr werden voraussichtlich noch zunehmen.
- **Abhängigkeit von Erdöleinfuhren:** Der Verkehr ist zwar energieeffizienter geworden, aber noch immer werden 96 % seines Energiebedarfs durch Erdöl gedeckt. Öl wird in den kommenden Jahrzehnten knapper werden und zunehmend aus instabilen Weltregionen kommen. Den Prognosen zufolge wird es 2050 mehr als doppelt so viel kosten wie 2005.
- **Treibhausgasemissionen:** Bis 2050 muss die EU die verkehrsbedingten Emissionen gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 60 % verringern, wenn die globale Erwärmung auf lediglich 2 °C begrenzt werden soll.
- Die **Infrastruktur** ist innerhalb der EU unterschiedlich gut entwickelt.
- **Wettbewerb:** Der EU-Verkehrssektor muss sich einem zunehmenden Wettbewerb in rasch wachsenden Verkehrsmärkten in anderen Regionen der Welt stellen.

Einen verkehrsstatischen Überblick bietet Ihnen der [Verkehrsanzeiger](#) { EN | *** }, [Infografiken zum Verkehr](#) { EN | *** } und [EU-Verkehr in Zahlen: statistisches Handbuch](#) { EN | *** } (nur EN).

Erfolge der EU-Verkehrspolitik

In den letzten 20 Jahren hat die EU-Politik erhebliche Fortschritte im europäischen Verkehrssektor bewirkt:

- mehr **Sicherheit** im Luft-, See- und Straßenverkehr
- angemessene **Arbeitszeiten** für Beschäftigte im Verkehrssektor
- größere **Auswahl** an Verkehrsmitteln für Privatreisende und Unternehmen
- weniger **Umweltverschmutzung**
- **technologischer Fortschritt** für saubereren Verkehr

Mehr Wettbewerb

Straße – Transportunternehmen können nun auch im Ausland ihrer Geschäftstätigkeit nachgehen, sodass Leerfahrten im Anschluss an internationale Transporte vermieden werden können. Diese neue Flexibilität fördert den Wettbewerb, verbessert die Qualität von Güter- und Personenverkehr, senkt Kosten und macht die Fahrten wirtschaftlicher, was wiederum zu weniger Umweltverschmutzung führt. Einheitliche technische Standards tragen ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheit bei.

Luft – Fliegen wird einfacher und billiger: Neue Luftfahrtgesellschaften, mehr Routen und Hunderte von Verbindungen zwischen zahlreichen Flughäfen in Europa machen es möglich. [Der einheitliche europäische Luftraum](#) ^{EN} wird dazu beitragen, dass dieser Trend anhält. „Open skies“ ^{EN} ^{***}-Abkommen ermöglichen es, dass jede EU-Luftfahrtgesellschaft von jedem EU-Flughafen aus in andere Länder fliegen kann. Derartige Abkommen wurden auch mit den USA, Kanada, Israel, den Ländern des westlichen Balkans, Marokko, Jordanien, Georgien und der Republik Moldau geschlossen, und weitere Abkommen werden derzeit vorbereitet. Stand der Luftverkehrsbeziehungen [nach Land](#) ^{EN} ^{***}.

Schiene – Jede zugelassene Eisenbahngesellschaft kann nun ihre Dienste überall in der EU anbieten. Das Hochgeschwindigkeitsnetz wurde in den letzten Jahren rasch ausgebaut, wodurch Reisende Zeit und Geld sparen. Weitere Verbesserungen sind in Planung.

Seeverkehr – 75 % des europäischen Handels mit anderen Ländern und 40 % der Fracht innerhalb Europas werden per Seeverkehr abgewickelt. Außerdem werden jährlich 400 Millionen Passagiere auf europäischen Wasserwegen befördert. Die Öffnung des maritimen Marktes ermöglicht es den Schifffahrtsunternehmen, auch in anderen Ländern als ihrem Niederlassungsstaat ohne Einschränkungen zu arbeiten. 2014 vereinbarten der Rat und das Europäische Parlament, bis 2025 die Entwicklung eines Kernnetzes von Flüssiggastankstellen an den wichtigsten Seehäfen des [transeuropäischen Verkehrsnetzes](#) ^{EN} ^{***} sowie die landseitige Stromversorgung zu fördern.

Fahr- und Fluggastrechte

Reisende in der EU sind durch die weltweit besten [Fahr- und Fluggastrechte](#) geschützt, die für alle Verkehrsmittel gelten: Flugzeuge, Züge, Schiffe und Busse oder Reisebusse.

Sicher reisen

- Die Anzahl der **Verkehrstoten auf Europas Straßen** ging zwischen 1992 und 2010 um mehr als die Hälfte zurück (von 70 000 auf 31 000). Zwischen 2010 und 2013 konnte ein Rückgang um weitere 17 % verzeichnet werden. Die EU macht also bei der Verwirklichung ihres strategischen Ziels, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren, die angestrebten Fortschritte.
- [Unsichere Luftfahrtunternehmen](#) haben in Europa Betriebsverbot.
- Die Vorschriften zur **Sicherheit im Seeverkehr** wurden verschärft und sehen u. a. strengere Inspektionen von Schiffen, Sanktionen für grob fahrlässig verursachte Umweltschäden und die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllentankern vor.
- Die EU legt **Sicherheitsnormen** fest und fördert neue Infrastrukturprojekte nur, wenn sie diesen Normen entsprechen.
- Die EU arbeitet zum Beispiel mit der [Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation \(ICAO\)](#) ^{EN} ^{***} und [der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation \(IMO\)](#) ^{EN} ^{***} zusammen, um Normen für Sicherheit und Gefahrenabwehr in Nicht-EU-Ländern zu fördern.

Intelligent und nachhaltig

Die EU unterstützt [Forschung und Innovation](#) ^{EN} ^{***} sowie die wirksame Einführung neuer, umweltfreundlicher Verkehrstechnologien.

Aufgrund [neuer Vorschriften](#) ^{EN} ^{***} müssen die EU-Länder saubere Technologien fördern – z. B. Elektro- oder Wasserstoffautos, gasbetriebene Lastwagen, Fluss- oder Seeschiffe – indem sie eine Mindestanzahl an **Ladestationen und Tankstellen** bereitstellen.

2.2.1. BÜRGERVERSAMMLUNG – ANALYSEERGEBNISSE AM 06.03.2017

Kobler Josef	In den Tempo 30 Zonen: ausreichender Straßenquerschnitt für landwirtschaftliche Fahrzeuge
BGM	Kapellenweg / Lindenstraße Rückbau/Mengeneinschränkung
Debora Lenzing	Gesicherter Schulweg, Gestaltung des Schulumfeldes, im Moment – fehlende Schutzwege, neue Mittelschule / KIGA
Erwin Moser	Umfahrung – Auswirkungen noch nicht vorstellbar Abschätzung der Auswirkungen
Stellungnahme Verkehrsplaner	Rein die Umfahrung wird nicht die Umlegungserfolge bringen, es braucht Maßnahmen um das Ergebnis des Landes OÖ zu erreichen. Der Schwerverkehr wird abziehen
Katharina Frölich	Prinzip der kurzen Wege – sehr wichtig ! Rad-und Fußwege Fußwegekonzept! Problematik mit Wegeführungen auf Privatgrund
Graf Hannes	Betrieb soll weiter bestehen und bewirtschaftet werden können Siedlungsentwicklung
Fritz Nobis	Geh- und Radweg entlang der Hauptstraße Gewerbepark-Bahnhof (Verknüpfung) Knoten Spar! Erreichbarkeit Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs Stellplätze Friedhof ÖV Haltestellenplanung / Umweltverbund-Innviertel
Martin Moser	Volkschule/Haltestelle Kapellenweg/Lindenstraße wichtige Achse für Fußgänger und Radfahrer
Erwin Moser	Gehsteige – richtige Planung
Silvia Danninger	Hausnummern / Orientierung Leitsystem/Beschilderung Mittlung in der Gdezeitung Straßenkarte
Hannes Probst	Flächenressourcen Baugründe Distanzen Längsausdehnung des Ortes
Franz Werni	Bahnhaltestellen / Fahrgastzahlen
Gerhard Eder	Feuerwehr Zu- und Abfahrt zum Feuerwehrdepot
Andreas Fuxhuber	Attraktivierung des Südens Beschränkte Widmung

2.2.2. BÜRGERVERSAMMLUNG – ANALYSEERGEBNISSE AM 26.04.2017

Plainer Daniela	Ortskern eher beim Spar / BHF, Querbarkeit
Reinhard Appl	Kinder von der Siedlung (Hofbauerweg und Bradirn) queren die Hauptstraße
Gertrude Winzer	Bestehende 30-km/h-Zone in Schulstraße ohne Kontrolle wertlos
Debora Lenzing	Kinzlingergasse für Verkehr sperren Offiz. Schulweg, Einverständnis läge vor Ausmündungen der Fußwege auf die Hauptstraße!!
Loidl Josef	Vermehrt Begegnungszonen einplanen
Moser Werner	Straße bei HS / Geschwindigkeiten zu hoch
Forthuber Johann	LSA verkehrsgesteuert
Windsperger Johannes	LW Verkehr – eigenes Netz abseits der Hauptstraßen Radweg südlich der Umfahrungsbrücke - Sichtproblem
Paischer Reinhard	Möglichst keine Verbote, sondern baul. Lösen LW Verkehr berücksichtigen
Anneliese Schinwald	Kombination Radverkehr – LW-Verkehr Gefahrenstelle Ach

2.2.3. PLANAUFLAGE ROHVERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN – UMFRAGEERGEBNIS 10.5.2018

Die abgegebenen Einwände wurden ausgewertet, es ergeben sich folgende Schwerpunkte:

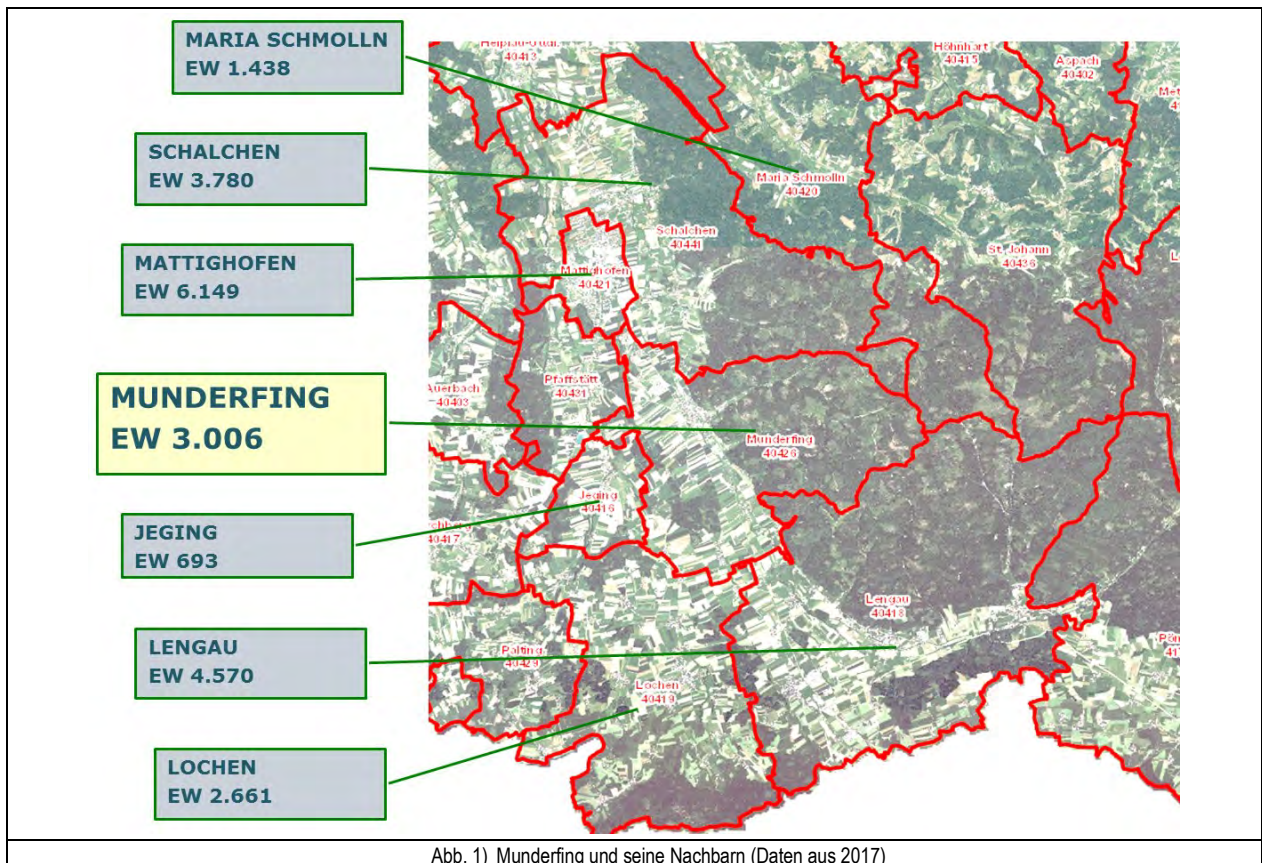
NO	Einwand	Name	Themen	EW-Code
Wünsche an Hauptstraßengestaltung - 15				
7	002	Klöslér, Sandra	Hauptstraße - Bräu - gefährlich wg Sicht	1
8	004	Reichinger, Rebekka	Hauptstraße - Ein- und Ausfahrten entschärfen	1
23	006	Pollach, Martina	Hauptstraße - Ein- und Ausfahrten entschärfen (Bahnhof)	1
17	006	Pollach, Martina	Hauptstraße - Ein- und Ausfahrten entschärfen (Dorfplatz 4)	1
22	006	Pollach, Martina	Hauptstraße - Ein- und Ausfahrten entschärfen (Spar)	1
26	006	Pollach, Martina	Hauptstraße - Ein- und Ausfahrten entschärfen (Stüblerstr.)	1
21	006	Pollach, Martina	Hauptstraße - Ein- und Ausfahrten entschärfen (Volksschule)	1
20	006	Pollach, Martina	Hauptstraße - Engstelle Weiß lösen	1
25	006	Pollach, Martina	Hauptstraße - Parkmöglichkeiten beim Kindergarten	1
29	008	Zipperer, Friedrich	Hauptstraße - keine Anrampung Langstraße	1
30	008	Zipperer, Friedrich	Hauptstraße - LKW-Fahrverbot gewünscht (Kirche)	1
35	010	Graf, Monika + Franz	Hauptstraße - Dorfplatz begrünen	1
33	010	Graf, Monika + Franz	Hauptstraße - LKW-Fahrverbot abgelehnt	1
52	013	Raschhofer, Monika	Hauptstraße - Ein- und Ausfahrten entschärfen (GewGeb Nord)	1
57	017	Thurnberger, Maria	Hauptstraße - keine Anrampung Langstraße	1
Umgebung BIZ+Schule_ Schulstraße / Lindenstraße / Kapellenweg - 13				
2	001	Stangl, Norbert	Lindenstraße - Gehsteig bis Schule	2
3	001	Stangl, Norbert	Schulstraße - Gehsteig bis Sportstraße2	2
5	002	Klöslér, Sandra	Schulstraße - KRZG mit Kapellenweg entschärfen	2
4	002	Klöslér, Sandra	Schulstraße - mehr Parkplätze (Sportler)	2
6	002	Klöslér, Sandra	Schulstraße - Poller weg	2
9	004	Reichinger, Rebekka	Lindenstraße - Geschwindigkeitsdämpfung	2
10	004	Reichinger, Rebekka	Lindenstraße - Gehsteig bis Schule	2
16	006	Pollach, Martina	Schulstraße - Ecke Bräu-Garagengebäude entschärfen	2
18	006	Pollach, Martina	Schulstraße - Poller weg	2
39	009	Wecko, Cornelia	Kapellenweg - FV ausgenommen Anrainer	2
43	011	Wecke, Thomas	Kapellenweg - FV ausgenommen Anrainer	2
48	012	Lenzing, Debora	Lindenstraße - FV ausgenommen Anrainer	2
47	012	Lenzing, Debora	Lindenstraße - T30-Zone	2
Rad- und Fußwegplanung - 7				
1	001	Stangl, Norbert	Jegingersstraße - Radweg	3
11	004	Reichinger, Rebekka	Ganzer Ort - Radfahrersicherheit verbessern	3
24	006	Pollach, Martina	Ganzer Ort - Radfahrersicherheit verbessern	3
28	007	Noname, Sansnom	Gehweg östlich ÖBB Brunnfeld-Bahnhof	3
53	014	Brüderl, Katharina	Grundeigentum - kein Radwegdurchstich ggü Tankstelle	3
59	018	Maier, Katharina	Grundeigentum - kein Radwegdurchstich ggü Tankstelle	3
60	019	Maier, Franz	Grundeigentum - kein Radwegdurchstich ggü Tankstelle	3
Umfahrung + Jeginger Spange - Wünsche - 7				
14	005	Huber, Josef	Umfahrung - AST Lochenerstraße	4
37	009	Wecko, Cornelia	Spange Jeging - sofort	4
38	009	Wecko, Cornelia	Umfahrung - Lärmschutz verbessern	4
36	010	Graf, Monika + Franz	LKW-Führung verbessern (Umfahrungsstraße)	4
41	011	Wecke, Thomas	Spange Jeging - sofort	4
42	011	Wecke, Thomas	Umfahrung - Lärmschutz verbessern	4
51	013	Raschhofer, Monika	Umfahrung - Radwegunterführung Abschnitt 2	4
Verkehrsberuhigung / dafür - 6				
13	004	Reichinger, Rebekka	Pfaffstatterstraße - Ein- und Ausfahrten entschärfen	5
40	009	Wecko, Cornelia	Raiffeisenstraße - FV ausgenommen Anrainer	5
44	011	Wecke, Thomas	Raiffeisenstraße - FV ausgenommen Anrainer	5
49	012	Lenzing, Debora	Kinzigergassl - FV ausgenommen Anrainer	5
45	012	Lenzing, Debora	Schwemmbachuferweg Ost- T30-Zone	5
46	012	Lenzing, Debora	Schwemmbachuferweg West- T30-Zone	5
Verkehrsberuhigung / dagegen - 5				
15	005	Huber, Josef	Keine T30-Zone im Zentrum	6
34	010	Graf, Monika + Franz	Keine Begegnungszone	6
32	010	Graf, Monika + Franz	Keine T30-Zone im Zentrum	6
55	016	Graf, Franz	Landwirtschaft - Freie Fahrt!	6
56	017	Thurnberger, Maria	Dr. Langstraße - keine Mischverkehrsfläche	6
Schule - Anliegen - 2				
19	006	Pollach, Martina	Volksschule adaptieren	7
31	008	Zipperer, Friedrich	Schulzentrum schaffen	7
Allgemeine Wünsche / Verkehr - 5				
12	004	Reichinger, Rebekka	LKW-Führung verbessern (Unterfeld + Höllersberg)	8
27	006	Pollach, Martina	LKW-Führung verbessern (Unterfeld + Höllersberg)	8
50	012	Lenzing, Debora	Geschwindigkeitskontrolle	8
54	015	Paischer, Reinhard	Bürgerbeteiligung bei allen Projekten	8
58	017	Thurnberger, Maria	Verkehrszählungen	8

2.3. GEMEINDEDATEN, ANGABEN ZUM UNTERSUCHUNGSGBIET

Ausgangspunkt für alle Planungen ist eine Analyse des Gemeindegebietes hinsichtlich seines Einzugsbereiches, eigener Abhängigkeiten, Bevölkerungsverteilung und Zuwachs. Folgende Ergebnisse gelten für Munderfing:

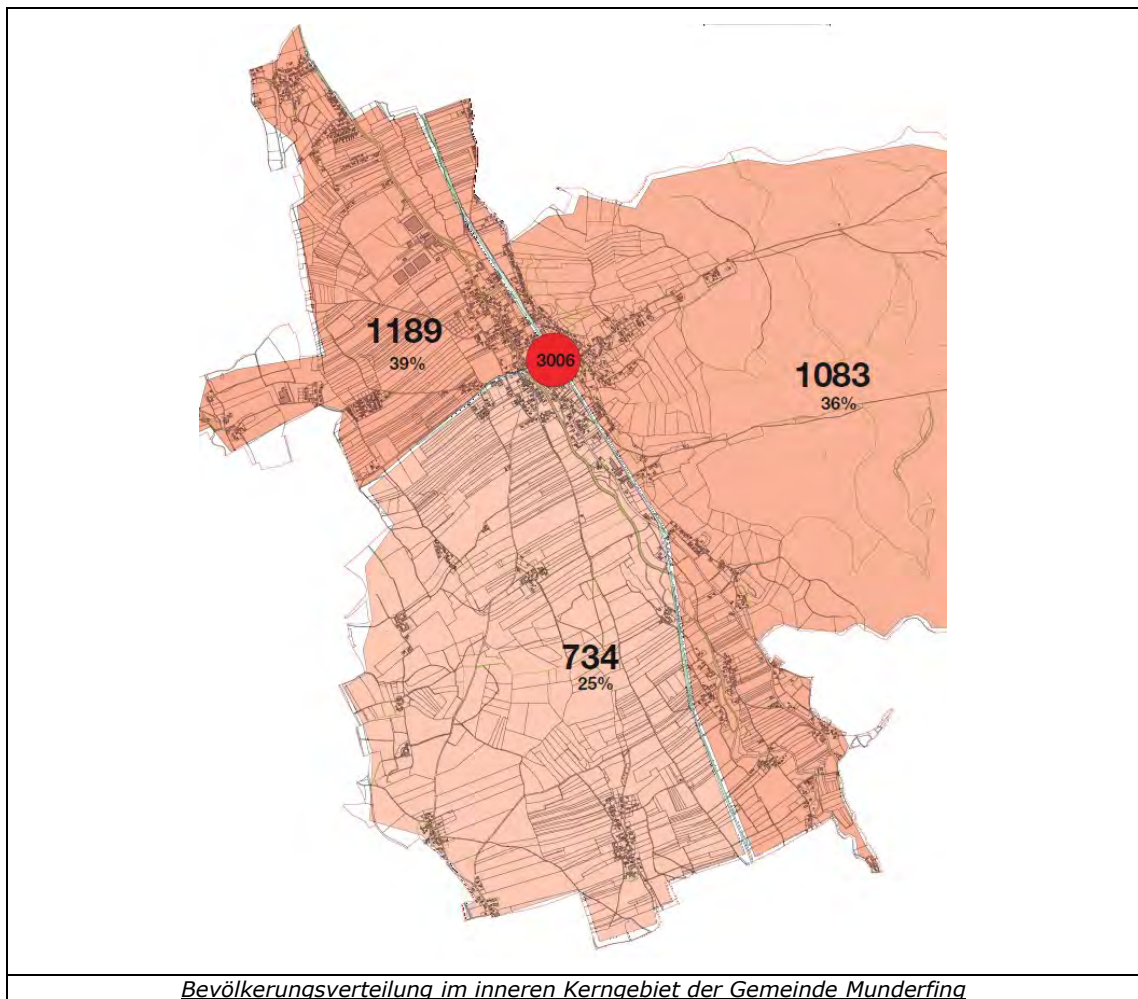
2.3.1. EINZUGSBEREICH UND NACHBARGEMEINDEN

Munderfing ist eine nur mäßig große Gemeinde mit knapp über 3.000 Einwohnern. Nördlich befindet sich der Siedlungsschwerpunkt Mattighofen, der gemeinsam mit Schalchen annähernd 10.000 Einwohner aufweist und der als Infrastrukturmittelpunkt auch für die Nachbargemeinde Munderfing fungiert.



2.3.2. BESIEDLUNG

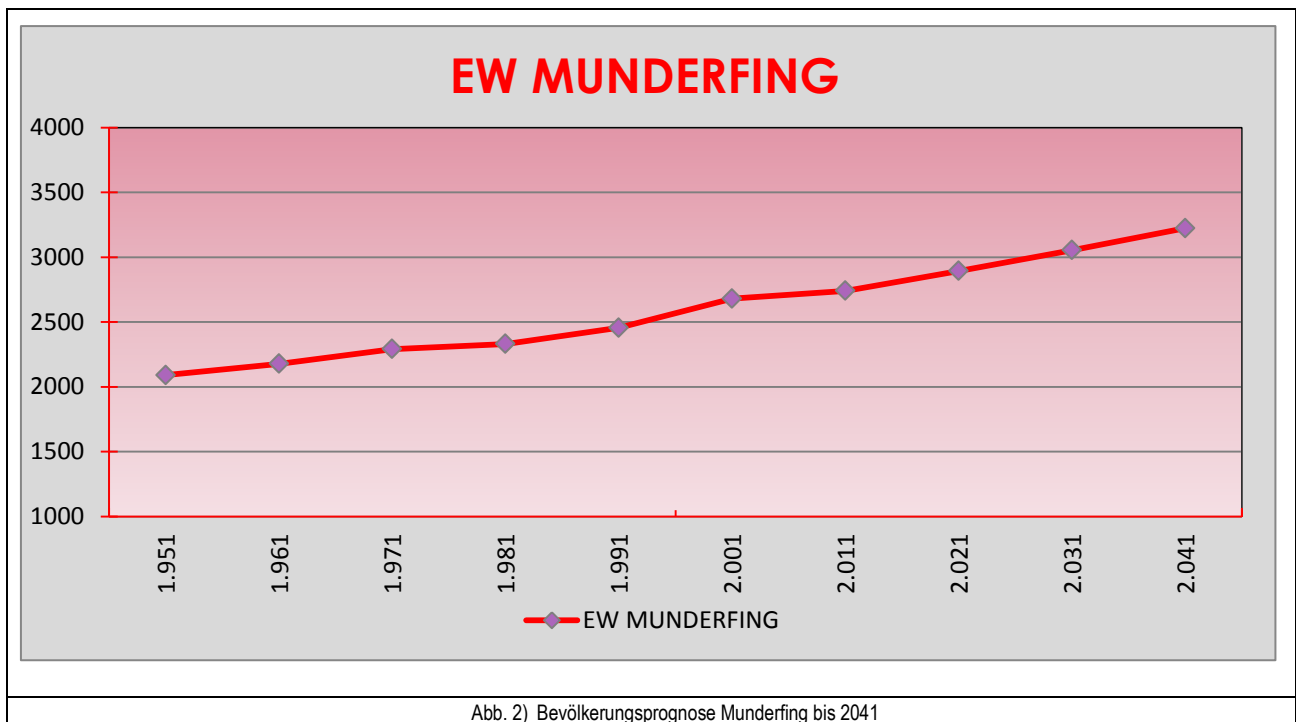
Zur Untersuchung der Gleichverteilung der Einwohner über das Gemeindegebiet wurde eine Auswertung der Meldedaten und darauf aufbauend die folgenden Grafik angefertigt:



Die insgesamt 3006 Bewohner verteilen sich zu 25 % auf den Süden – Südwesten, zu 36 % auf den Osten östlich der Bahn und zu fast 40 % auf den Norden. Aus dieser Analyse geht hervor, dass das nördliche Wohngebiet wegen der guten Infrastrukturanbindung an Mattighofen dichter besiedelt ist als der Südwesten oder Osten und dass das Zentrum von Munderfing nur von jenen 1.817 Personen als Infrastrukturmittelpunkt verstanden wird, die im Südwesten und Osten wohnen.

2.3.3. PROGNOSEDATEN

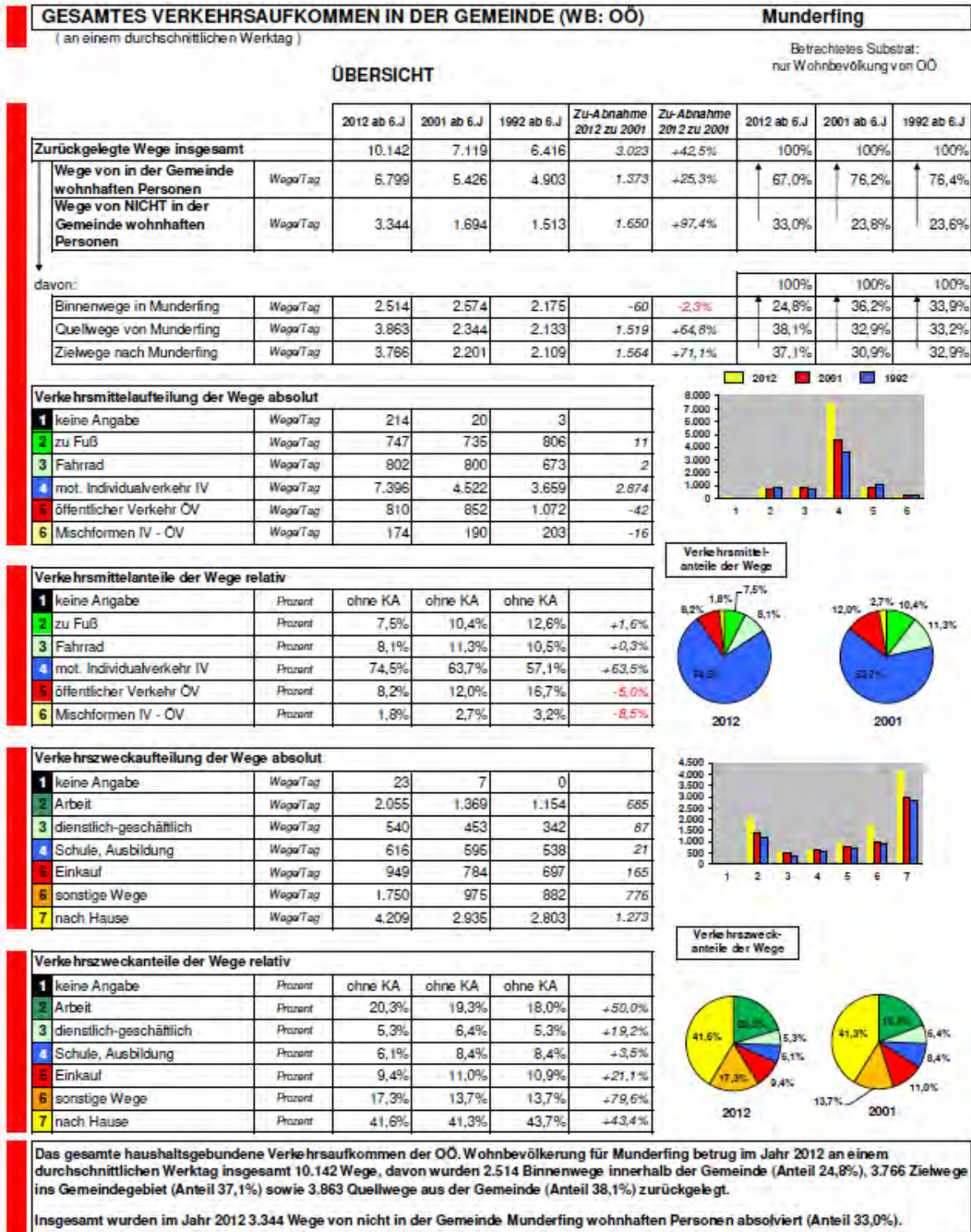
Auf Basis der Bevölkerungsentwicklung seit 1951 ergibt sich für Munderfing bis 2037 ein Bevölkerungszuwachs um 154 Haushalte auf dann 3.319 Personen. Grafisch kann die Entwicklung wie folgt dargestellt werden:



Das sind nur 8 Haushalte pro Jahr.

2.3.4. VERKEHRSVERHALTEN DER IN DER GEMEINDE

Im Abstand von 10 Jahren führt das Land OÖ bzw. die Republik Ö eine gemeindefeine Verkehrserhebung durch, 2012 bereits das dritte Mal. Hier die Ergebnisse im Überblick:



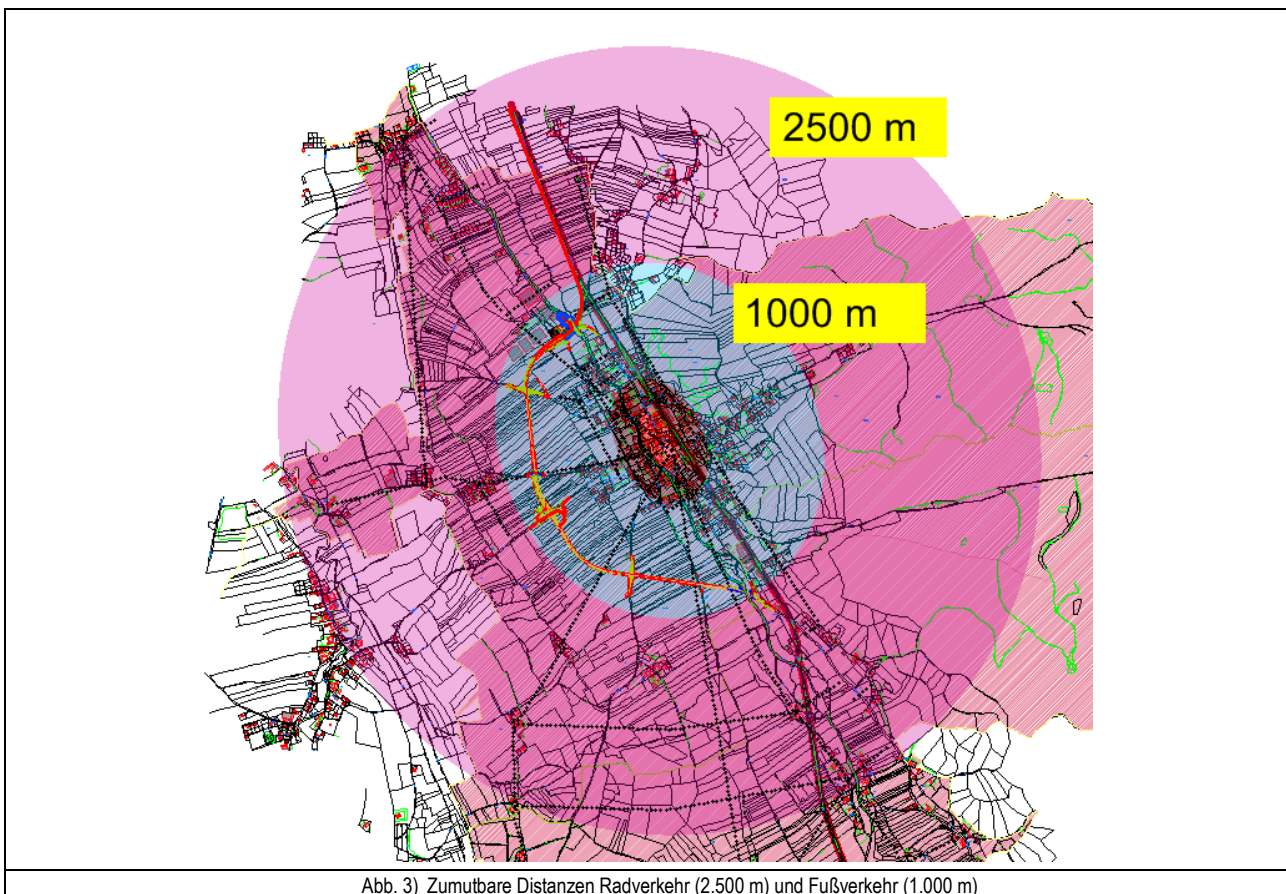
2.4. UMWELTVERBUND

2.4.1. TOPOGRAPHIE

Das Gemeindegebiet von Munderfing ist im Wesentlichen eben, die Anstiege in den Kobernaußerald eignen sich als Sportgelegenheiten, sind aber kaum besiedelt.

Das Radfahren und das Zuzußgehen sind in Munderfing absolut konkurrenzfähige Verkehrsmittel.

In der folgenden Grafik sind die üblicherweise zumutbaren Distanzen für den Radverkehr (2.500 m) und den Fußgängerverkehr (1.000 m) planlich dargestellt.



Gut erkennbar ist, dass die wesentlichen Siedlungsteile im 1.000-Umkreis um das Zentrum liegen und daher die bewegungsorientierten Mobilitätsformen Radfahren und Zuzußgehen unbedingt gefördert gehören.

2.4.3. BAHNVERKEHR

Der Bahnhof Munderfing ist (Daten: Fahrplan 2017) wie folgt angebunden, ausgewertet wurden die Abfahrten nach Braunau (linke Spalte, blau) und nach Steindorf bzw. Salzburg (rechte Spalten, ocker), die MO-FR ohne Ausnahme an Werktagen verkehren:

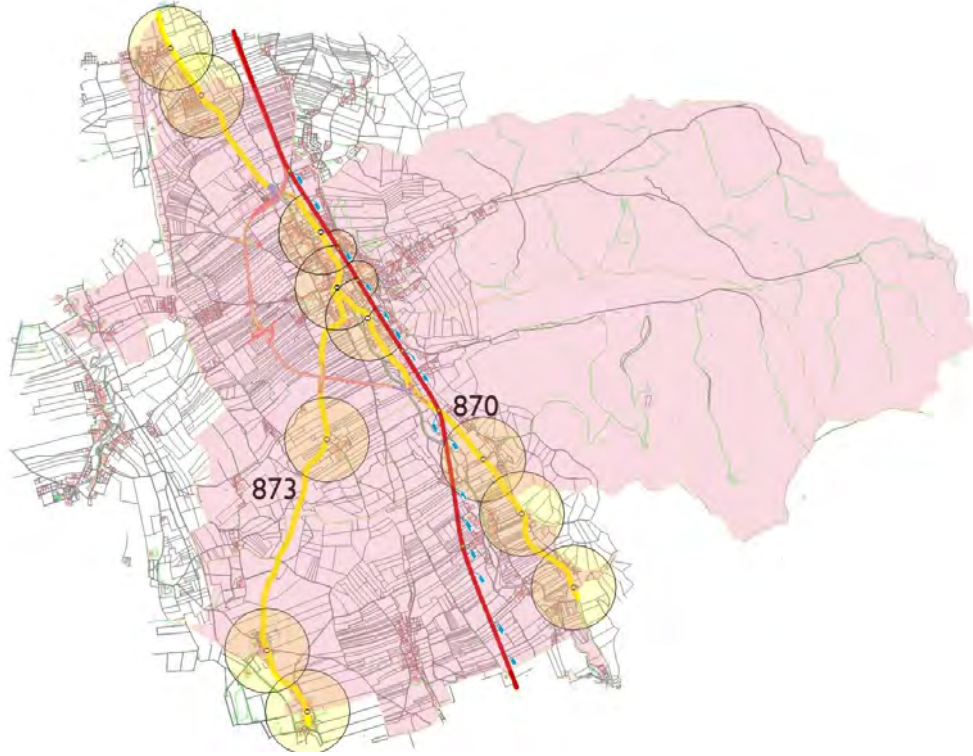
Braunau	MUNDERFING BAHNHOF (Züge werktags)		Steindorf bei Straßwalchen	Salzburg
Abfahrt / Zugnummer				
	04:50	REX 5800		05:37
	05:26	R 5802	05:48	06:16
07:21	06:06	REX 5803		
	06:18	REX 5804		07:00
	06:46	REX 5889		07:28
	07:31	R 5808	07:48	07:57
08:48	08:20	REX 5805		
	08:33	REX 5810		09:18
10:52	10:23	REX 5809		
	10:35	REX 5814		11:18
12:49	12:21	REX 5813		
	12:33	REX 5818		13:18
13:50	13:22	R 5815		
	13:34	R 5820	13:51	14:18
14:52	14:24	REX 5817		
	14:36	REX 5822		15:18
15:50	15:22	R 5815		
	15:34	R 5824	15:51	16:18
16:50	16:22	REX 5821		
	16:34	REX 5826		17:18
17:52	17:23	REX 5892		
	17:35	R 5828	17:52	18:18
18:50	18:22	REX 5825		
	18:34	REX 5830		19:18
	19:34	R 5832	19:51	20:18
19:50	19:50	R 5827		
20:23	20:51	REX 5831		
21:51	21:51	R 5835		

Die Gegenrichtung ergibt sich aus den Abfahrtszeiten in Munderfing.

Das Zugangebot ist überraschend gut und dicht.

2.4.4. BUSVERKEHR

Die Buslinien 870 und 873 bedienen das Ortsgebiet entsprechend nachfolgendem Lageplan, dem auch der Einzugsbereich der Haltestellen zu entnehmen ist:



ÖFFI Fahrplan Munderfing	MATTIGHOFEN												
	870	873	870	870	873	873	870	873	870	873	873	870	870
Alt Höllersberg	06:34		07:33	12:30			14:06		16:12	16:00	16:58	17:34	18:51
Höllersberg Siedlung	06:35		07:32	12:31			14:05		16:11	16:01	16:59	17:35	18:50
Bahnhof	06:37		07:30	12:33	←	→	14:04		16:10	16:03	17:00	17:37	18:49
GH Bräu	06:38	07:21	07:29	12:34	12:55	13:50	14:03	13:48	16:10	16:04	17:01	17:38	18:48
Rödt Kapelle		07:18			12:57	13:52		13:45		16:06	17:03		
Unterweißau 6	←	07:16	→	←	12:59	13:54	→	13:43	→	16:08	17:05	←	→
Oberweißau GH Mayer		07:15			13:01	13:56		13:42		16:10	17:07		
GH Weiß	06:40		07:28	12:36			14:02		16:09	←	←	17:40	18:47
Achtal	06:41		07:26	12:37			14:00		16:07			17:41	18:45
Lichteneck	06:42		07:24	12:38			13:59		16:06			17:42	18:44
Parz	06:43		07:22	12:39			13:58		16:05			17:43	18:43
	STRASSWALCHEN												
MO-FR ohne Ausnahme	Von N nach S					Von S nach N							

Auffällig ist die Tatsache, dass im Nahbereich der größten Arbeitgeber in der Gemeinde Munderfing (Gewerbegebiete Süd und Nord) Bushaltestellen fehlen und dass sich im Zentrum die Einzugsbereiche teilweise überlappen.

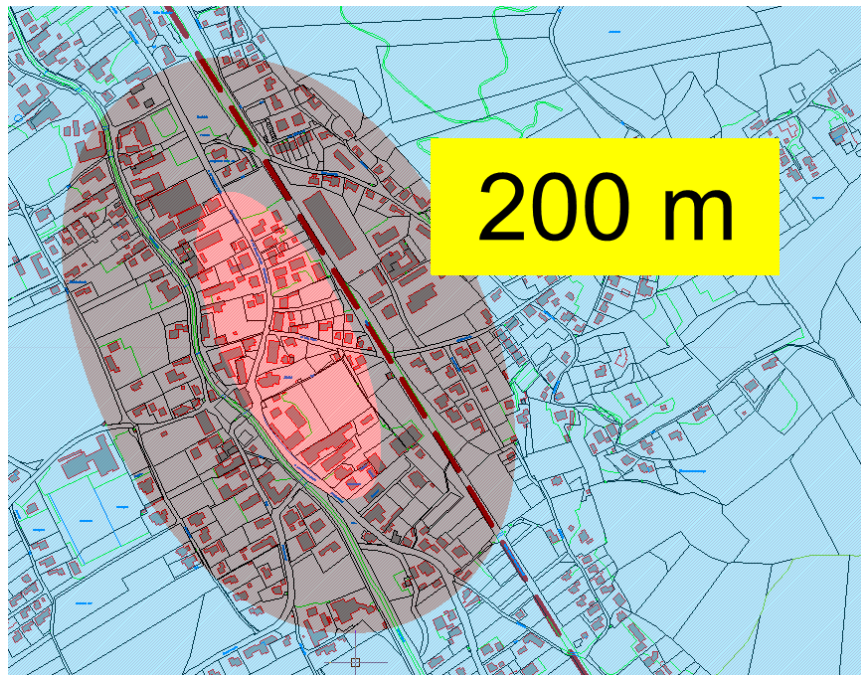
Das Fahrplanangebot ist gemessen an dem bundesweit geltenden Bedienungssoll von 5 Kursen je Richtung sehr dünn.

2.5. RUHENDER MIV

2.5.1. GEOMETRISCHE BEDINGUNGEN

Das Zentrum von Munderfing kann als das Gebiet zwischen Gasthof Weiß, SPAR-Markt, Schwemmbach und Bahnlinie verstanden werden

Als zumutbare Fußwegdistanz zwischen Erreichen des Zieles (Gemeindekern Munderfing) und Stellplatz gelten für Orte der Größenordnung wie Munderfing Werte zwischen 100 und 400 m. Da sich die Munderfing als eher individualverkehrsfreundlich denn als umweltbewegt erweisen, wird ein eher konservativer Wert von 200 m als zumutbarer Fußweg angesetzt.



Ortskern von Munderfing + zumutbare Distanz Parken

Dementsprechend kann ein Gebiet von 200 m um das Zentrum als Hoffungsgebiet für Stellplatzangebote angesehen werden, Darstellung siehe oben. In diesem Gebiet wurde der Stellplatzbedarf exakt ermittelt. Folgende Parkplätze waren Teil der Erhebung:

2.5.2. ERHEBUNGEN UND STATISTIK

Die bestehenden Parkplätze wurden in zwei Gruppen unterteilt, die von jeweils einem Zähler an einem Werktag (Do, 6.4.2017) erhoben werden konnten.



untersuchte Stellplätze – Route 1 (Gemeindeamt – BIZ)



untersuchte Parkplätze – Route 2 (SPAR – Bahnhof)

2.5.3. ERGEBNISSE

In den folgenden Grafiken ist das Ergebnis der Erhebung dargestellt:

Rote horizontale Linie: Ab dieser Stellplatzauslastung empfindet der Verkehrsteilnehmer den Parkplatz als VOLL.

Säulen: Die Gesamthöhe der Säule zeigt die Gesamtbelastung, die Säulen sind unterteilt in Kurzparkter (bis 90 Minuten, helle Schattierung) und Dauerparkter (mehr als 90 Minuten, dunkle Schattierung).

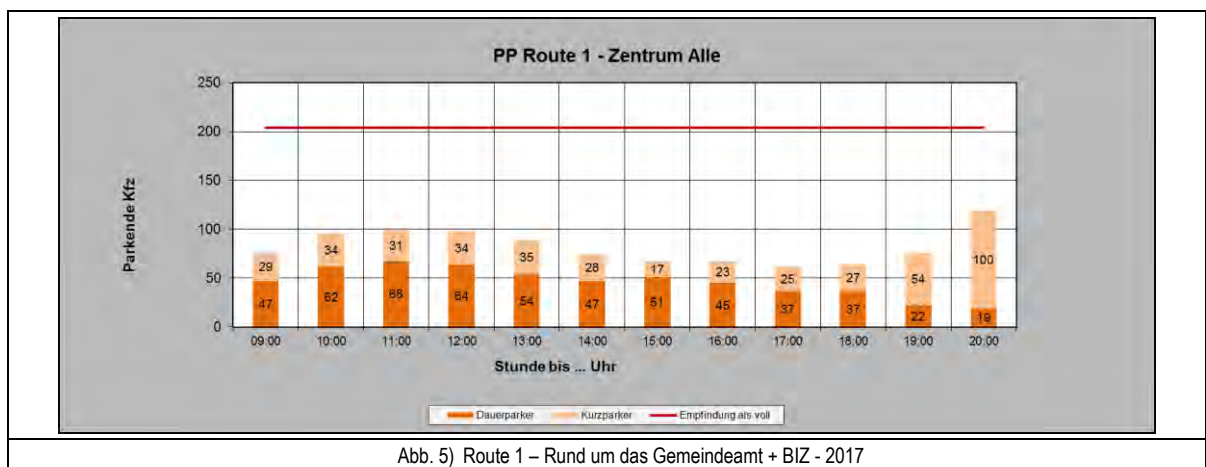


Abb. 5) Route 1 – Rund um das Gemeindeamt + BIZ - 2017

Die Parkplätze im Bereich Route 1 Gemeindeamt sind nur schwach ausgelastet, es bestünde Bedarf für bis zu 35 Kurzparkter.

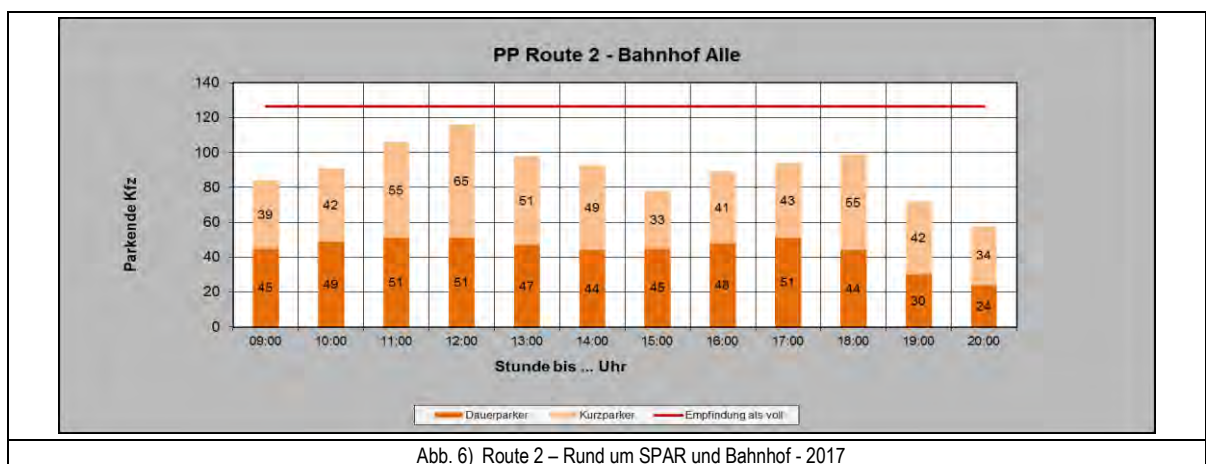


Abb. 6) Route 2 – Rund um SPAR und Bahnhof - 2017

Auf Route 2 erreicht die Auslastung vormittags fast den Grenzwert von 85 %, es bestünde Bedarf für 65 Kurzparkplätze.

2.5.4. DETAILAUSSAGEN

Es wurden zu den Parkplätzen noch weitere Werte erhoben, die in den folgenden Tabellen dargestellt sind.

Errechnet bzw. miterhoben wurden:

STEHZEIT I.M. = mittlere Parkdauer der abgestellten KFZ

UMSCHLAG = Anzahl der Stellplatzwechsel

MAX. BELEG: Maximaler Belegungsprozentsatz

ZEIT DAUERP. = Prozent der bereitgestellten Parkzeit, die von Dauerparkern konsumiert wurde

ANTL N. VB = Anteil an Auswärtigen / KFZ mit Kennzeichen nicht aus VB - Vöcklabruck

NR	NAME	ANZ P	ART	Stehzeit I.M	Umschlag	Max. Beleg	Zeit Dauerp.	Antl n. VB
1	PP Gasthof Weiß OST	25	Dauer	2,45	0,35	88%	53%	47%
2	PP Gasthof Weiß WEST	8	Dauer	1,88	0,96	100%	40%	77%
3	PP Hauptstraße	22	Dauer	2,43	2,09	77%	48%	70%
4	PP Raika 1	10	Dauer	2,25	1,00	80%	50%	67%
5	PP Raika 2	10	Kurz	1,08	1,50	40%	0%	21%
6	PP Lochnerstraße	11	Dauer	1,43	1,76	109%	27%	36%
7	PP Musikheim	15	Dauer	1,87	5,00	67%	36%	6%
8	PP Sportstüberl	10	Dauer	2,00	0,14	10%	0%	29%
9	PP Sportverein	42	Dauer	1,71	3,27	90%	10%	27%
10	PP Mittelschule 1	14	Dauer	1,00	0,60	21%	0%	29%
11	PP Mittelschule 2	50	Dauer	2,45	0,35	88%	53%	47%
12	PP Gasthaus Graf	10	Dauer	1,60	9,00	120%	46%	41%
13	PP Gemeindeamt 1	12	Dauer	1,94	2,91	83%	32%	36%
14	PP Gemeindeamt 2	8	Dauer	2,38	4,83	125%	51%	20%
15	PP Dr. Höfelsauer	8	Dauer	1,97	6,17	138%	51%	20%

NR	NAME	ANZ P	ART	Stehzeit I.M	Umschlag	Max. Beleg	Zeit Dauerp.	Antl n. VB
1	Volksschule	12	Dauer	1,74	2,25	100%	40%	47%
2	Friedhof-Dr-Lang-Str.	9	Dauer	2,33	2,00	67%	60%	77%
3	Gewerbepark	48	Dauer	1,37	8,52	138%	19%	70%
4	PP Evangelische Pfarre	6	Dauer	7,00	0,17	17%	100%	67%
5	PP Spielplatz	21	Dauer	2,23	2,05	95%	48%	21%
6	PP Bahnhof	44	Dauer	5,76	0,93	50%	88%	36%
7	PP Gasthaus Brüller	11	Kurz	1,36	2,27	64%	0%	6%
8	PP Caritas KIGA	7	Kurz	4,00	2,00	129%	82%	29%

Auffällig an Gruppe 2:

Pendlerparkplatz Bahnhof ist voll – keine ernsthaften Reserven mehr.

Parkplatz Gewerbepark / Spar funktioniert mit einer Umschlagziffer von über 8 sehr gut, könnte aber durch ein Drücken der Parkzeit (über eine Stunde) von der Überlastung (maximal 138 %) befreit werden, Kurzparken wäre dringend notwendig.

2.6. FLIESSENDER MIV

In sämtlichen Statistiken – Pendlerstatistik des statistischen Zentralamtes, Verkehrserhebung Land OÖ, Verkehrsmodell VERKEHRSPLANER GMBH – zeigt sich die starke Nordorientierung des Munderfingener Quell- und Zielverkehrs. Ungefähr zwei Drittel des Gesamtverkehrs orientieren sich nach Norden, der Rest nach Süden und Südwesten.

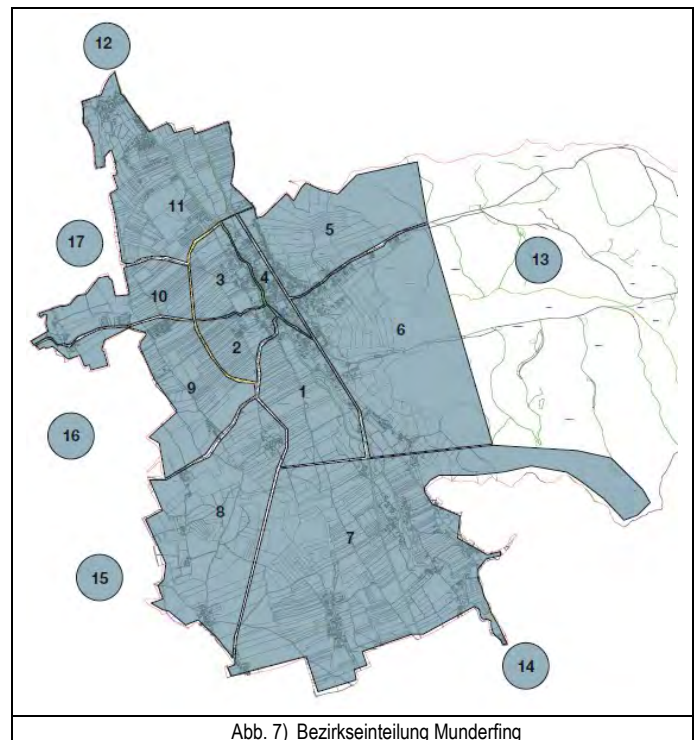
2.6.1. VERKEHRSMODELL GRUNDLAGEN

Die Orientierung des Munderfingener Verkehrs wird in mehreren Arbeiten untersucht, stellvertretend für die übrigen Ergebnisse sei hier die oö Verkehrserhebung 2012 ausgewertet, die Fahrtenanzahlen werden dort wie nebenstehend angegeben:

Ort	Ziel-fahrten	Quell-fahrten	Summe ü.a.	SUMME	ANTEIL
Norden					
Mattighofen	1048	1033	2081	3142	67%
Schalchen	321	300	621		
Braunau	220	220	440		
Süden - Südwesten					
Salzburg	273	267	540	1521	33%
Lengau	268	283	551		
Pfaffstätt	215	215	430		

Für Munderfing wurde auf Basis des großräumigen Verkehrsmodells des Landes OÖ und einer sehr genauen Bezirkserhebung samt Prognose ein VISUM – Verkehrsmodell auf rein rechnerischer Basis aufgebaut, ohne weitere Verkehrszählungen durchzuführen.

Munderfing und Umgebung wurde in 17 Verkehrsbezirke aufgeteilt und für jeden Verkehrsbezirk wurde auf Basis einer genauen Einwohnermeldung der Gemeinde und einer ebenso genauen Arbeitsplatzmeldung der Betriebe das Modell errechnet und den Bestandsverkehrsdaten des Landes OÖ angepasst.

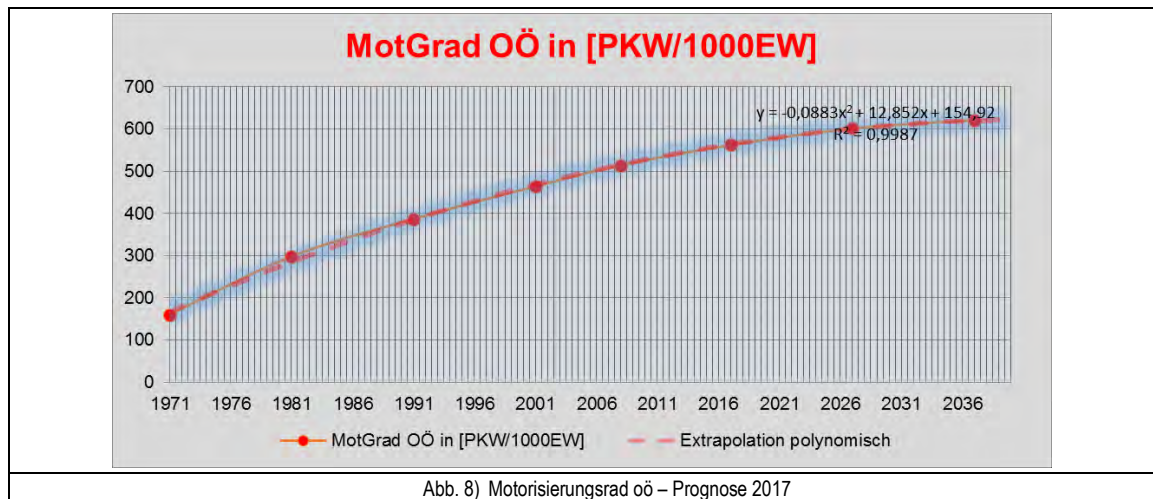


Die Fahrten zwischen den Bezirken 1 bis 11 gelten als Binnenverkehr, die aus diesen Bezirken in die Bezirke 12 bis 17 als Quell-, umgekehrt als Zielverkehr, die Fahrten zwischen den Bezirken 12 bis 17 als Durchgangsverkehr für Munderfing.

2.6.2. VERKEHRSPROGNOSEDATEN

Entscheidend für den im Verkehrsmodell zu berücksichtigenden Verkehrszuwachs sind neben der Bevölkerungsentwicklung (siehe Seite 22) folgende Randdaten:

Der Motorisierungsgrad in Oberösterreich wird noch weiter zunehmen, die Prognose erfolgt rechnerisch mit folgender Hochrechnungsfunktion:



Es wird angenommen, dass innerhalb der nächsten 20 Jahre zwar noch ein weiteres Wachstum auf 621 PKW/1000EW zu erwarten ist, dass dieser Wert aber einen realistischen oberen Grenzwert darstellt.

Gleichzeitig ist, wie auch der Verkehrserhebung 2012 des Landes OÖ auf Seite 23 zu entnehmen ist, mit einer weiteren Zunahme der Wegezanzahl zu rechnen und einem Weiterwachsen der Verkehrsmittelwahl zugunsten des motorisierten Individualverkehrs. Da die Effekte aus Steigerung der Wegezanzahl und Änderung des Modal Split zugunsten des MIV nicht weiter berücksichtigt werden, ist festzustellen, dass die folgende Prognose das untere Limit der zu erwartenden Entwicklung darstellt.

Folgende Eckdaten werden im VEP MUNDERFING 2037 berücksichtigt:

- **KFZ-BESTAND IN MUNDERFING / BEWOHNER: Zunahme von 1.671 um + 23 % auf 2.061**
- **BINNENVERKEHR: Zunahme um + 25 %**
- **ÜBERÖRTLICHER PKW-VERKEHR: Zunahme um + 38 %**
- **ÜBERÖRTLICHER LKW-VERKEHR: Zunahme um + 60 %**

2.6.3. VERKEHRSMODELL - ERGEBNISSE

Aus den im Modell errechneten Matrizen ergeben sich nun die für Munderfing relevanten Verkehrsarten wie folgt:

DTV 2017 in [KFZ/24h]	MF_Z_SO	MF_Z_SW	MF_Z_NW	MF_Z_NO	MF_Bradirn	MF_Katztal	MF_Achenlohe	MF_Weißbau	MF_Haidberg	MF_Pfaffing	MF_GG_Nord	B147N_Mattighofen	Windkraft	B147S_Friedburg	L1051_Lochen	L505_Jeging	L1050_Pfaffstätt		
MF_Z_SO	1	0	3	9	172	11	20	3	3	2	1	201	17	1	69	5	8	1	525
MF_Z_SW	2	3	0	6	104	7	4	3	2	2	1	156	12	1	62	3	5	1	372
MF_Z_NW	3	9	6	0	291	19	11	4	7	4	2	357	35	2	152	8	14	5	926
MF_Z_NO	4	172	104	291	0	323	189	4	151	214	119	298	25	2	190	8	74	4	2169
MF_Bradirn	5	11	7	19	323	0	14	2	7	4	2	359	15	2	147	9	13	4	938
MF_Katztal	6	20	4	11	189	14	0	4	4	3	1	242	55	6	273	25	8	4	864
MF_Achenlohe	7	3	3	4	4	2	4	0	1	1	1	17	20	2	12	5	2	2	84
MF_Weißbau	8	3	2	7	151	7	4	1	0	2	1	179	10	1	65	7	12	1	455
MF_Haidberg	9	2	2	4	214	4	3	1	2	0	1	108	6	0	37	2	3	1	391
MF_Pfaffing	10	1	1	2	119	2	1	1	1	1	0	51	3	0	20	1	2	1	209
MF_GG_Nord	11	201	156	357	298	359	242	17	179	108	51	0	3.527	48	968	43	339	59	6953
B147N_Mattighofen	12	17	12	35	25	15	55	20	10	6	3	3.527	0	12	758	47	81	22	4646
Windkraft	13	1	1	2	2	2	6	2	1	0	0	48	12	0	102	8	11	3	201
B147S_Friedburg	14	69	62	152	190	147	273	12	65	37	20	968	758	102	0	404	593	167	4017
L1051_Lochen	15	5	3	8	8	9	25	5	7	2	1	43	47	8	404	0	75	9	659
L505_Jeging	16	8	5	14	74	13	8	2	12	3	2	339	81	11	593	75	0	15	1254
L1050_Pfaffstätt	17	1	1	5	4	4	4	2	1	1	1	59	22	3	167	9	15	0	300
		525	372	926	2169	938	864	84	455	391	209	6953	4646	201	4017	659	1254	300	24963

BINNENVERKEHR	30%	ZIELVERKEHR	26%
QUELLVERKEHR	26%	DURCHGANGSVERKEHR	18%

Abb. 9) Verkehrsmatrix 2017 (≈ 25.000 KFZ/24h)

Aufgrund der oben dargestellten unterschiedlichen Wachstumsraten von Munderfing einerseits und Umland andererseits verändern sich die Werte bis 2037 wie folgt:

DTV 2037 in [KFZ/24h]	MF_Z_SO	MF_Z_SW	MF_Z_NW	MF_Z_NO	MF_Bradirn	MF_Katztal	MF_Achenlohe	MF_Weißbau	MF_Haidberg	MF_Pfaffing	MF_GG_Nord	B147N_Mattighofen	Windkraft	B147S_Friedburg	L1051_Lochen	L505_Jeging	L1050_Pfaffstätt		
MF_Z_SO	1	0	4	11	215	14	26	4	4	3	1	252	26	1	97	7	11	1	677
MF_Z_SW	2	4	0	7	130	8	5	4	3	3	1	195	18	1	88	5	8	1	481
MF_Z_NW	3	11	7	0	364	24	14	6	10	5	3	447	52	3	213	11	19	7	1196
MF_Z_NO	4	215	130	364	0	404	237	6	189	268	149	373	38	3	270	12	115	6	2779
MF_Bradirn	5	14	8	24	404	0	17	3	9	5	3	449	20	3	204	13	18	6	1200
MF_Katztal	6	26	5	14	237	17	0	6	5	4	2	302	87	9	379	35	11	7	1146
MF_Achenlohe	7	4	4	6	6	3	6	0	1	1	1	21	31	4	19	8	2	4	121
MF_Weißbau	8	4	3	10	189	9	5	1	0	3	1	224	15	1	92	10	17	1	585
MF_Haidberg	9	3	3	5	268	5	4	1	3	0	1	135	10	0	52	3	4	1	498
MF_Pfaffing	10	1	1	3	149	3	2	1	1	1	0	64	5	0	29	1	3	1	265
MF_GG_Nord	11	252	195	447	373	449	302	21	224	135	64	0	4.454	67	1.356	60	469	82	8950
B147N_Mattighofen	12	26	18	52	38	20	87	31	15	10	5	4.454	0	16	1.081	67	581	31	6532
Windkraft	13	1	1	3	3	3	9	4	1	0	0	67	16	0	143	11	14	4	280
B147S_Friedburg	14	97	88	213	270	204	379	19	92	52	29	1.356	1.081	143	0	564	823	232	5642
L1051_Lochen	15	7	5	11	12	13	35	8	10	3	1	60	67	11	564	0	106	12	925
L505_Jeging	16	11	8	19	115	18	11	2	17	4	3	469	581	14	823	106	0	21	2222
L1050_Pfaffstätt	17	1	1	7	6	6	7	4	1	1	1	82	31	4	232	12	21	0	417
		677	481	1196	2779	1200	1146	121	585	498	265	8950	6532	280	5642	925	2222	417	33916

BINNENVERKEHR	27%	ZIELVERKEHR	25%
QUELLVERKEHR	25%	DURCHGANGSVERKEHR	22%

Abb. 10) Verkehrsmatrix 2037 (≈ 34.000 KFZ/24h)

Der Binnenverkehr wird anteilmäßig abnehmen von 30 auf 27 %, dafür wird der Durchgangsverkehr von 18 auf 22 % ansteigen.

2.7. ANALYSE KURZZUSAMMENFASSUNG

Den im Angebot vorgeschlagenen Zielen für den zu erstellenden Verkehrsentwicklungsplan wurde weder von den Munderfingern widersprochen noch stehen sie im Widerspruch zu höherrangigen Verkehrsentwicklungszielen der Republik Österreich, des geltenden Regierungsprogrammes der Bundesregierung oder der EU, folgende Ziel sind daher in den nächsten 20 Jahren anzustreben:

- ***Gemeinde der kurzen Wege (Bevorzugung UV durch Direktverbindungen)***
- ***Attraktivierung des Ortskernes***
- ***Flächenhafte Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen und 50-km/h-Vorbehaltsnetz)***
- ***Prompte Lösung konkreter Verkehrsprobleme***
- ***In Gewerbegebieten nur Verkehrssicherheitsarbeiten***
- ***Abstimmung der Ortsentwicklung auf die Verkehrsentwicklung***

Die Auflage des rohen Verkehrsentwicklungsplanes im Mai 2018 zeigt überraschend den doch dringenden Handlungsbedarf an der alten B147 – Hauptstraße.

Munderfing ist Infrastrukturmittelpunkt für die eigenen 3.000 bis 3.500 Bürger, steht aber im harten Wettbewerb mit der Agglomeration Mattighofen / Schalchen im Norden mit 10.000 Einwohnern heute, wobei für 40 % der eigenen Bewohner davon auszugehen ist, dass Mattighofen als Infrastrukturmittelpunkt gesehen wird und weniger das Zentrum von Munderfing.

Die Verteilung der MunderfingInnen über das Ortsgebiet zeigt genau diese Abhängigkeit: Nördlich des Munderfing Zentrums zwischen Munderfing Mitte und Mattighofen leben über 1,5-mal so viele Menschen wie südlich davon.

Bis 2037 wird mit einer Bevölkerungszunahme um rund 10 % oder auf 3.320 Personen gerechnet, da gleichzeitig auch ein Anwachsen des Motorisierungsgrads von 562 PKW/1000EW heute auf dann 621 PKW/1000EW angenommen wird resultiert daraus eine Zunahme des PKW-Bestands um 23 % auf dann rund 2.100 PKW.

Die Zunahme im überörtlichen Verkehr wird noch deutlich stärker ausfallen und besonders auf der Umfahrung spürbar sein.

Die Verkehrserhebung 2012 des Landes OÖ zeigt für Munderfing eine Zunahme der zurückgelegten Wege um 42,5 % in den letzten 10 Jahren, ein Gleichbleiben der Binnenwege und dafür aber eine überdeutliche Zunahme der Quell- und Zielwege um 2 Drittel. Dies lässt darauf schließen, dass sich innerorts keine neuen Ziele oder Verkehrserreger entwickelt haben, außerorts aber sehr wohl.

Die Verkehrsmittelwahl der Munderfinger zeigt eine laufende Abnahme beim Radverkehr (11 auf 8 %) und beim öffentlichen Verkehr (Halbierung von 17 auf 8 %), beim MIV hingegen eine Zunahme von 57 auf 75 % innerhalb der letzten 20 Jahre.

Die Topographie der Gemeinde ist durch ihre Ebenheit bestens für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes oder für die bewegungsorientierten Mobilitätsformen Radfahren und Zufußgehen geeignet, das gesamte dichter besiedelte Ortsgebiet liegt innerhalb der für Fußwegdistanzen zumutbaren Distanz von 1.000 m, der Einzugsbereich für den Radverkehr deckt fast die gesamte Gemeinde ab, auch die dünn besiedelten Randbereiche. Das Straßennetz erfüllt mit Haupt- und Raiffeisen- / Kapellen- / Lindenstraße heute schon die Grundanforderungen an Radverkehrsnetze, mangelhaft sind die Querverbindungen zwischen diesen und es fehlt eine weitere Achse östlich der Bahnlinie entlang des Fußes des Kobernaußens.

Die Untersuchung des ruhenden Verkehrs zeigt, dass im Bereich Gemeindeamt / Raiffeisenbank ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen und dass im Bereich Hauptbahnhof / Sparmarkt Parkplätze knapp werden. Der Bedarf an Kurzparkplätzen übersteigt das heutige Angebot deutlich.

Die Untersuchung des bestehenden öffentlichen Busverkehrs zeigt, dass er als Ersatz für ein innerörtliches Verkehrsmittel nicht geeignet ist, die Bedienungshäufigkeit ist unregelmäßig und willkürlich und unterschreitet südlich des Zentrums die allgemein als Mindeststandard betrachtete Bedienhäufigkeit von 5-mal täglich. Die Verteilung der Haltestellen über das Ortsgebiet deckt die größten Siedlungen und einen großen Teil der Bevölkerung ab, auffällig ist, dass der größte Industriebetrieb (KTM im Industriegebiet Nord) und das Gewerbegebiet im Süden über keine Haltestellen verfügen. Durch das Auflösen von einigen Bahnübergängen kommt es zu Unterversorgungen östlich der Bahnstrecke.

Die Bedienung des Bahnhofes Munderfing durch die Bahn zeigt annähernd einen Stundentakt und kann durchaus als attraktiv betrachtet werden, der Fahrplanwechsel mit Dezember 2018 dürfte hier noch Verbesserungen bringen.

Die Untersuchung des fließenden Verkehrs zeigt wiederum die deutliche Ausrichtung des Gemeindegebietes auf Mattighofen, zwischen dem Industriegebiet Nord und Mattighofen besteht die mit deutlichem Abstand stärkste Verkehrsbeziehung.

Die Umfahrung hat das Ortsgebiet in der vom Land OÖ vorausgesagten Größenordnung entlastet, der maximale Restverkehr im Ortskern wird bis 2037 keine 4.000 KFZ/24 h erreichen, der Verkehrsraum kann dementsprechend angepasst werden. Die Untersuchung einzelner Querschnitte zeigt, dass noch Anpassungen ratsam sind.

3. VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN MUNDERFING 2025

Als Vorschläge, mit denen wesentliche Teile des Zielekataloges 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	PlanNr	Inhalt	M = 1:
0	2018XXXX_VEP_Munderfing_2037.docx		
1	1625_001	Problemkarte und Bürgerwünsche	10000
2	1625_002	Fußgängerverkehr	10000
3	1625_003	Radverkehr	10000
4	1625_004	Öffentlicher Verkehr	10000
5	1625_005	Verkehrsberuhigung	10000
6	1625_006	Portal N / Dr. Langstraße	250
7	1625_007	Portal S / Engstelle Weiß	250
8	1625_008	Lindenstraße	1000
9	1625_009	Schulstraße	250
10	1625_010	Schwemmbachuferparallelstraße	250
11	1625_011	Lebensraum Hauptstraße	2000
12	1625_012	Innere Aufschließungsstraße	7500
13	1625_013	Straßenkategorien	12500
14	1625_014	AST Munderfing Nord - Ertüchtigung	2000

3.1. GENERALE PLANUNGSPRINZIPIEN

3.1.1. ZENTRUMSATTRAKTIVIERUNG UND RAUMORDNUNG

Der Munderfing Gemeinderat gibt sich große Mühe, mit allen möglichen materiellen und organisatorischen Mitteln das eigene Zentrum zu attraktivieren und einen belebten Ortskern zu erhalten. Dabei sind sowohl die neue Umfahrung wie auch die Gemeinde Mattighofen / Schalchen sehr starke Gegner. Es ist dem Munderfing Gemeindevertretern klar, dass die im Norden in den Ortsteilen Höllersberg und Unterfeld wohnenden Munderfing ganz selbstverständlich in Richtung Norden / Mattighofen orientiert sind, und dass nur jene Munderfing, die nah am Zentrum oder gar im Süden davon wohnen den Ortskern als ihren Ortskern begreifen und nutzen.

Wenn daher die Attraktivierung des Ortskernes als ernstzunehmendes Ziel akzeptiert wird – und dem Zielekatalog wurde nicht widersprochen - dann ist eine solche Attraktivierung nur dann sinnvoll und lohnend, wenn sich Munderfing um eine starke Eigenkundenversorgung der Wirtschaftsbetriebe im Zentrum bemüht. Und das bedeutet, dass eine weitere Besiedlung des Nordens der Gemeinde wegen dessen Orientierung nach Mattighofen für den Ortskern Munderfing wertlos ist. Das Zentrum der Gemeinde Munderfing kann nur dann attraktiv (auf Deutsch: anziehend) sein, wenn es – neben einer freundlichen Gestaltung der Oberflächen und des Schwemmbachufers – als Versorgungszentrum für immer mehr Menschen dient. Kosmetik an der Gestaltung allein ist deutlich zu wenig, um Menschen zu binden, bei dem Thema Attraktivierung geht es um Kaufkraft, Geschäft, Geld und Umsatz.

Attraktivierung eines Ortskernes – oder seine Attraktivhaltung – gelingt nur mit Hilfe von privaten Wirtschaftsbetrieben und deren Kunden. So lange Kunden ihre örtlichen Händler und Geschäfte besuchen, so lange ist eine ordentliche Oberflächengestaltung im Zielgebiet ein Attribut, das zur Attraktivität beiträgt. Wenn aber die Kunden – Geschäfte – Bindungen zerstört, verlagert oder aus sonstigen Gründen nicht mehr existent sind, dann ändert auch eine noch so gelungene Oberflächengestaltung nichts mehr am Ausbleiben der Kunden und damit am Verlust der Attraktivität des Geschäftsgebietes.

Für das Attraktivieren des Zentrums ist daher der Ort weiterer Bevölkerungszunahmen entscheidend: Finden die Zuwächse ausschließlich im Norden statt, wird das Zentrum von Munderfing unbedeutend bleiben, es kommt zu keiner Steigerung der Kaufkraft und damit auch nicht zu einem Zuwachs an Handelsbetrieben und Geschäften, es bleibt alles, wie es heute ist, Privatinitiativen bleiben aus.

Nur wenn es gelingt, die Neu – Munderfinger auf ihrem Weg zur „falschen“ Infrastruktur Mattighofen an der eigenen funktionierenden Infrastruktur vorbeizuführen und dadurch zu einer Nutzung dieser örtlichen Struktur zu bewegen, nur dann gelingt die Attraktivierung des Zentrums.

In den kommenden Jahren muss bei leicht zunehmender Gesamtbevölkerung dieses Siedlungsübergewicht des Nordens zugunsten des Südens korrigiert werden. Es ist selbst dann nicht in einen ausgeglichenen Zustand zu bringen, wenn alle bis 2037 zu erwartenden 310 neuen Munderfinger südlich des Zentrums Munderfing angesiedelt werden.

Es sei ausdrücklich betont, dass die Bevölkerungszuwächse (nicht nur in Munderfing) in den kommenden 20 Jahren nicht all zu groß sein werden; und dass daher mit dem wenigen Zuwachs sehr, sehr sorgfältig umgegangen werden muss.

Im Sinne des Zentrums von Munderfing ist es besser, auf zusätzliche Wohngebiets - Umwidmungen so lange zu verzichten, solange diese nicht in Gebieten vorgenommen werden, die zur Eigenkundenversorgung des Zentrums beitragen. Folgende Gebiete werden aus Sicht der Verkehrsplanung als lohnend im Sinne der Attraktivierung des Zentrums betrachtet:

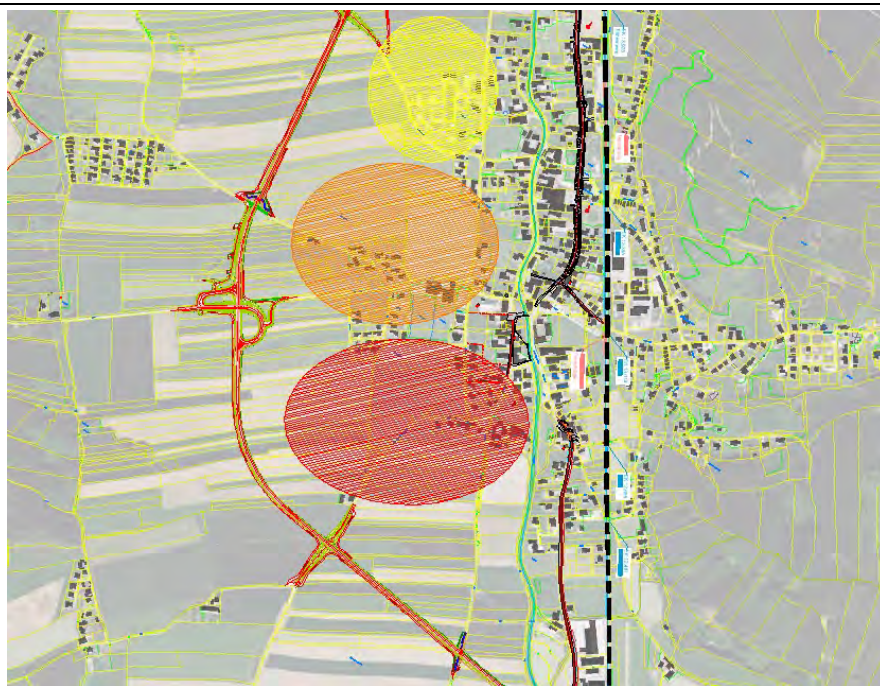


Abb. 12) SOLL - Siedlungsgebiete

Zum nördlichsten der drei gekennzeichneten Gebiete rund um die Lindenstraße ist ergänzend festzuhalten, dass davon ausgegangen wird, dass die Lindenstraße als flotte Direktverbindung von / nach Mattighofen in Zukunft ausscheidet – siehe dazu Ausführungen zu EZ 8.

3.2. UMWELTVERBUND

Unter dem Begriff UMWELTVERBUND werden die Verkehrsmittel Öffentlicher Verkehr ÖV, Radverkehr und Fußgängerverkehr zusammengefasst. Das Verkehrssystem für den Umweltverbund ist so zu gestalten, dass die Nutzung der Verkehrsmittel selbst optimiert wird und dass vor allem die große Schwäche des UV, nämlich die Brüche in der Wegekette – die Verpflichtung zum mehrfachen Umsteigen - so weit wie möglich optimiert werden. Umsteigeknoten sind dabei sämtliche Bushaltestellen (Umstieg Rad/Bus) und der Bahnhof (Umstiege Bahn/Fuß/Rad).

Für Munderfing sind im Umweltverbund überblicksmäßig folgende Maßnahmen geplant:

- Flächendeckende Besserstellung der Fußgänger
- Verbesserung der Querdurchlässigkeit des Gemeindegebietes Ost/West/Ost für Rad + Fuß
- Geschlossene, vollständige Netze zwischen Süd und Nord
- Bessere Einbindung der Hauptarbeitgeberagglomerationen
- Korrektur des Haltestellenangebotes

3.2.1. ZUKUNFTSBETRACHTUNG UV IN MUNDERFING

Mit folgenden Entwicklungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist im Gültigkeitszeitraum des VEP MUNDERFING zu rechnen:

BAHN/ÖBB: Alleine schon aus umweltpolitischen Überlegungen ist mit einer Modernisierung der Bahn sowohl rein technisch wie auch fahrplantechnisch auszugehen. Politisch ist mit einem Einrennen offener Türen zu rechnen, wenn es um die Forderung nach Fahrplanverdichtungen und einer besseren Abstimmung auf die Bedürfnisse der örtlichen Wirtschaft geht. Dass es dabei dem OÖVV / den ÖBB gelingt, den Modal Split / Verkehrsmittelanteil konstant zu halten oder gar zu steigern muss auf Basis der bisherigen Entwicklung als ambitioniert bezeichnet werden.

Für Munderfing wird davon ausgegangen, dass der ÖV zwar wohl modernisiert wird, dass aber der Verkehrsmittelanteil sich nicht oder nur statistisch unmerklich verändert.

BUSVERKEHR: Oben Gesagtes gilt auch für den Busverkehr, wobei zusätzlich anzumerken ist, dass ein eigener innerörtlicher Busverkehr aufgrund der geringen Bevölkerungszahl sich über den Geltungszeitraum des VEP hinaus wirtschaftlich nicht darstellen lässt.

Diesbezüglich ist auf Bürgerbussysteme zu verweisen, die auf ehrenamtlicher Basis funktionieren, die aber in den Bürgerveranstaltungen nicht ein einziges Mal Thema waren.

E-MOBILITY / EBIKE: Der momentan laufende Boom beim Absatz von elektrisch unterstützten Fahrrädern, Skootern, Rollern etc. wird vermutlich anhalten und im Zeitraum des VEP MUNDERFING dazu führen, dass der Modal Split für den Radverkehr nicht weiter abnehmen wird, eine leichte Steigerung und Zunahme liegt aus unserer Sicht im Bereich des Erwartbaren.

Dies hat auf jeden Fall verkehrssicherheitstechnische Konsequenzen, da bisher weniger mobile Personen (weniger sportliche und Ältere) nun plötzlich Radfahren können und dabei Geschwindigkeiten erreichen, die bisher nur Rennradfahrern vorbehalten waren. Häufige Unerfahrenheit, reduzierte Reaktionsgeschwindigkeit Älterer und Eitelkeiten, die das Helmtragen verhindern, lassen auf ungenügenden Radverkehrsanlagen eine deutliche Zunahme von Anzahl und Schwere von Radunfällen befürchten.

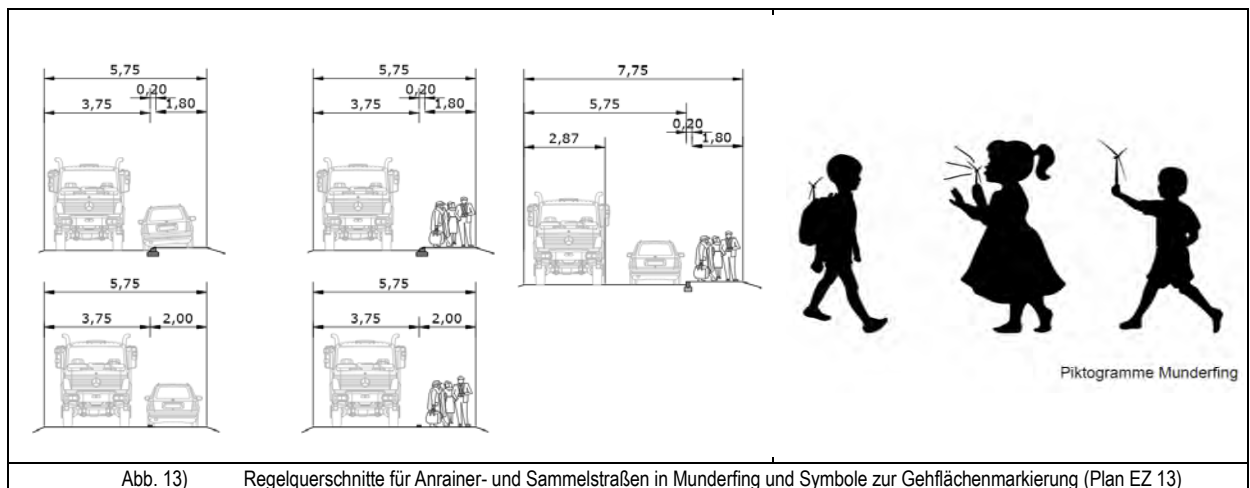
Konsequenz ist aus unserer Sicht zweierlei:

- **NETZVERVOLLSTÄNDIGUNG:** Es ist ein flächendeckendes, gutes Radwegenetz dringend erforderlich, dazu gehören Wege, Tempo-30-Zonen, Abstellanlagen und allenfalls auch eine Wegweisung.
- **RICHTLINIENKONFORMITÄT:** Die Bestimmungen für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in den RVS (österreichischen Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) sind nicht unbedingt als übertrieben großzügig zu bezeichnen, in radfahrfreundlichen Nationen bestehen deutlich großzügigere Bestimmungen. Für den VEP Munderfing bedeutet das, dass Kompromisse, die ja unweigerlich notwendig sind, tunlichst auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken sind, das Unfallrisiko auf ungenügenden Anlagen ist nicht zu verantworten.

3.2.2. ÜBERARBEITUNG STRASSEN- UND WEGENETZ

Munderfing ist ein aus bäuerlichen Strukturen gewachsenes Dorf, die Verkehrsflächen wurden ursprünglich über weite Bereiche als Wirtschaftswege errichtet, Gehsteige oder gar kombinierte Geh- und Radwege sind nachträglich nur mehr mit großem Aufwand zu realisieren. Aus diesem Grund waren für die Gemeinde Kompromissregelquerschnitte zu entwickeln, die dem Fuß- und Radverkehr ein gewisses Grundausmaß an Sicherheit vermitteln. Die vorgeschlagenen Regelquerschnitte sind deshalb gut anwendbar, weil es im Ort grundsätzlich wenig Verkehr und nur kleine Verkehrsbelastungen gibt, die Anzahl von Begegnungsfällen ist entsprechend gering.

Folgende Regelquerschnitte sind für Siedlungsstraßen abseits der Hauptstraße vorgeschlagen:



Grundsätzlich soll mit einer Mischverkehrsfläche von 5,75 m befestigt (6,0 m Ausscheidungsbreite) das Auslangen gefunden werden. Die wenigen Begegnungsfälle sind unter Verwendung der gesamten Fahrfläche abzuwickeln. Im Normalbetrieb stehen den Fußgängern 1,80 bis 2,0 m Breite zur Verfügung, die mittels Piktogrammen als Fußgängerfläche gekennzeichnet werden. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge steht nach wie vor der volle Querschnitt zur Verfügung.

Rechtlich im Sinne der StVO handelt es sich bei den Flächen um Fahrflächen, wenn sie höhenmäßig nicht getrennt sind.

3.2.3. FUSS- UND RADWEGENETZ

Grundsätzlich wird zukünftig in allen Straßen für den Verkehr von Fußgängern gut vorgesorgt, indem flächendeckend Mischverkehrsflächen geschaffen werden. Für den Radverkehr sind drei Nord-Süd-Wege vorgesehen (siehe Plan EZ 3), die teilweise schon bestehen, die aber teilweise auch erst mit großem Aufwand errichtet werden müssen.

Entsprechend der Ausrichtung des Munderfing Straßennetzes kann so insbesondere der Nord-Süd-Verkehr gut bedient werden, ausgesprochen unangenehm für die Verkehrsteilnehmer im Umweltverbund erweisen sich dabei die über große Strecken fehlenden Querverbindungen zwischen diesen Längsachsen.

3.2.3.1. PENLERRADWEG WEST

Drei komplett ausgebaute und durchorganisierte Radwege für Pendler und Freizeitradler sollen durch das Ortsgebiet von Munderfing geführt werden, um den Berufsradverkehr zu fördern:

Große Teile der Wege bestehen bereits und sind als wirklich attraktiv zu bezeichnen:

Radweg West beginnt im Süden im Ortsteil Kolming und führt über das gut instandgehaltene Wirtschaftswegenetz durch die Unterführung Römerstraße zur Raiffeisenstraße, in den Kapellenweg, Lindenstraße und über die Pfaffstätterstraße zu Überführung der Umfahrung und dann über die Siedlungsgebiete Höllersberg und Althöllersberg abseits stark belastete Straßen bis nach Mattighofen

Kritisch in der Gestaltung ist hier die Einmündung der Römerstraße in die Raiffeisenstraße und die Weiterführung in den Kapellenweg.



Abb. 14) Schwierige Wegführung Römerstraße - Kapellenweg

Diese wurde im Detail nicht geplant, hier wäre die Einbeziehung des Grundstückes 771/2 – derzeit Parkplatz - zu prüfen und dann die Grundnutzung mit der Radwegführung in Einklang zu bringen.

3.2.3.2. PENDLERRADWEG MITTE

Dieser Weg verbindet die alte B147 im Süden mit der B147 im Norden des Gemeindegebietes und wird durch die Verlegung der B147 auf die Umfahrungsstrasse erst möglich.

Über eine Teilstrecke im Süden (AST B147 Munderfing Süd bis Gewerbegebiet Süd) besteht dieser Weg in durchaus ansprechender Breite und in gutem Erhaltungszustand.

Es fehlen aber die folgenden Abschnitte und sind daher zu errichten:

ABSCHNITT SÜD zwischen Gewerbegebiet Süd und Gasthof Weiß: Hier ist der bestehende Gehsteig auf die Breite eines kombinierten Geh- und Radweges zu verbreitern, dies ist über die gesamte Länge ohne Anschaffung zusätzlichen Fremdgrundes möglich.

Als Beispiel ein Teilstück beim Ringweg dargestellt:



Abb. 15) Pendlerradweg Mitte im Bereich Ringweg

Dieses Teilstück endet an der Begegnungszone vor dem Gemeindeamt, damit der Weg bis dort verlängert werden kann, ist die Umgestaltung der Engstelle Weiß gemäß dem Lageplan unter EZ 7 erforderlich:



Abb. 16) Pendlerradweg Ost im Bereich GH Weiß / Engstelle Weiß

Die Engstelle ermöglicht eine gesicherte Führung des kombinierten Geh- und Radweges bis zur Begegnungszone und einen attraktiven Gehsteig an der Westseite der Hauptstraße.

Der Vorschlag einer interimistischen Lösung der Radwegproblematik durch Markierung von Mehrzweckstreifen ist auf Basis der RVS nicht möglich, dazu fehlt ein halber Meter Fahrfläche: Die bestehende Fahrfläche hat eine Breite von 6,55 m inkl. 0,40 m Spitzgraben, die Mindestbreiten für Fahrbahnen mit Mehrzweckstreifen ergibt sich zu $4,5 + 1,25 + 1,5$ (neben Leisten) = 7,25 m. Die RVS erlaubt zwar geringere Fahrbahnbreiten, aber nur in Sonderfällen mit einer KFZ-Geschwindigkeit von weniger als 30 km/h und mit nur wenigen Begegnungsfällen. Da aber die Hauptstraße Teil des 50-km/h-Vorbehaltsnetzes bleiben soll, ist scheidet eine Kompromisslösung aus heutiger Sicht aus, die dargestellte Lösung ist anzustreben. Eventuell führen Gespräche mit der zuständigen BH, die das Abgehen von den Mindestbreiten zum Gegenstand haben müssen, zu einer Kompromisslösung.

ABSCHNITT NORD: Nördlich der Begegnungszone, also ungefähr ab Bräu bzw. katholischer Kirche, ist mit der gleichen Methode wie im Süden der Querschnitt des kombinierten Geh- und Radweges möglich. Die Breitenaufteilung ist entsprechend den Regelquerschnitten für die Hauptstraße in Plan EZ 11 zu entnehmen.

Dem Nordende des Radweges ist wieder große Aufmerksamkeit zu widmen, da die Führung des Radverkehrs durch die Anschlussstelle Nord der B147 planerisch schlicht übersehen wurde, hier besteht keinerlei Lösung für den Radverkehr.

Vorgeschlagen wird, den Radweg über den Wirtschaftsweg Wiesenham losgelöst von der Hauptstraße unter dem noch zu errichtenden zweiten Abschnitt der Umfahrung hindurch

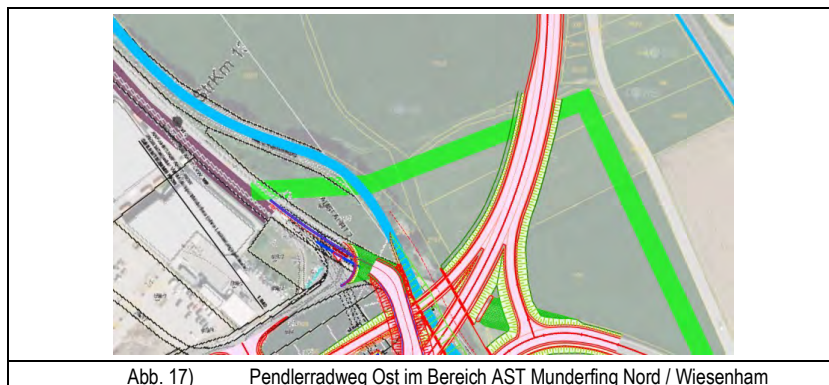


Abb. 17) Pendleradweg Ost im Bereich AST Munderfing Nord / Wiesenham

nach Westen über den Schwemmbach (Mitterbach) und nach einer noch zu errichtenden Querungshilfe über die B147 mit dem dort bestehenden Radweg nach Mattighofen zu verbinden.

Im Rahmen der Bürgereinsprüche wurde hier eine weiterzuverfolgende Idee (Einwand 13 – Raschhofer Monika) vorgebracht, nämlich den Weg östlich des Mitterbaches weiter in Richtung Norden zu führen und erst nördlich der vielen Betriebszufahrten über die B147 zu übersetzen. Dieser Vorschlag ist eventuell auch vom Grundbesitz her leichter umsetzbar und hat verkehrssicherheitstechnisch Vorteil, dass die vielen Querungen von starkbelasteten Betriebszufahrten verhindert werden.

Andererseits fehlt dann aber genau die Anbindung der Betriebe an den Radweg, für deren Arbeitnehmer diese Radweglösung eigentlich entwickelt wurde, weswegen auf die südliche B147-Querung samt zugehöriger Bachbrücke (siehe Zeichnung) nicht verzichtet werden kann.

3.2.3.3. RADWEG OST

Auch östlich der Bahn bestehen für einen durchgehenden Radverkehr zwischen der EK Katztal im Süden, wo sich das Gewerbegebiet Süd befindet, und dem Bahnhof Munderfing im Norden viele Wegunterbrechungen, die wie folgt behoben werden sollten:

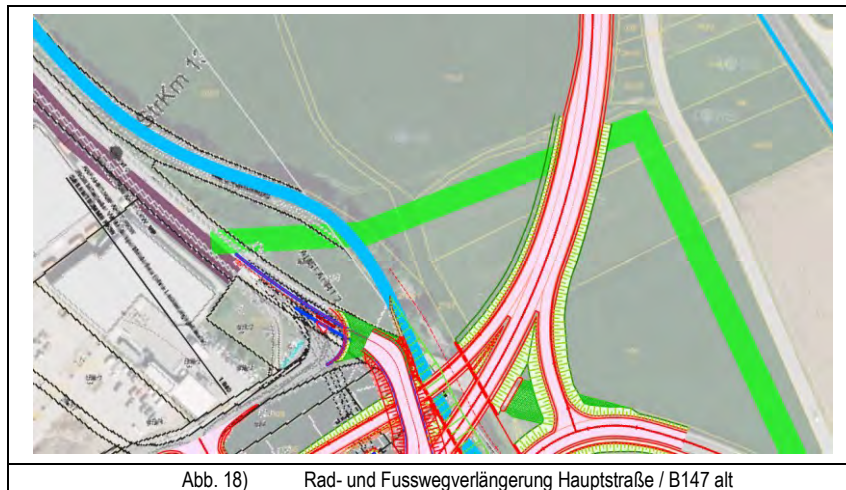
- Umwegfreie Verbindung von der EK Katztal zur Siedlung Waldstraße (am Bahndamm)
- Öffnung + Befestigen der Verbindung Waldstraße / Brunfeldstraße für den Geh- und Radverkehr und
- Öffnung der Verbindung von Heinlein- und Firschaumstraße über Liegenschaft 438/12 an der Bahn entlang.

Damit bestünde mit relativ wenigen Maßnahmen auch östlich der Bahn die Möglichkeit, die wesentlichen Ziele im Ort per Rad und Fuß zu erreichen.

3.2.3.4. QUERVERBINDUNG UMFABHRUNG

Die Radwegplanung sieht vor, im Ortsgebiet Munderfing die Hauptstraße als eine der Hauptradfahrachsen zu verwenden. Von ihr aus muss eine gute Verbindung zu dem Radweg entlang der alten bestehenden B147 nach Mattighofen bestehen.

Die Befahrung der neuen Unterführung der Hauptstraße unter der B147 hindurch im Bereich Gewerbegebiet Nord / KTM erweist sich aufgrund des großen Verkehrsaufkommens in dieser Unterführung, der unzureichenden Sichtbedingungen, der Notwendigkeit zur Querung der B147 im Bereich hoher Querschnittsbelastung und der komplizierten, umwegigen Wegführung als mehr als unbefriedigend.



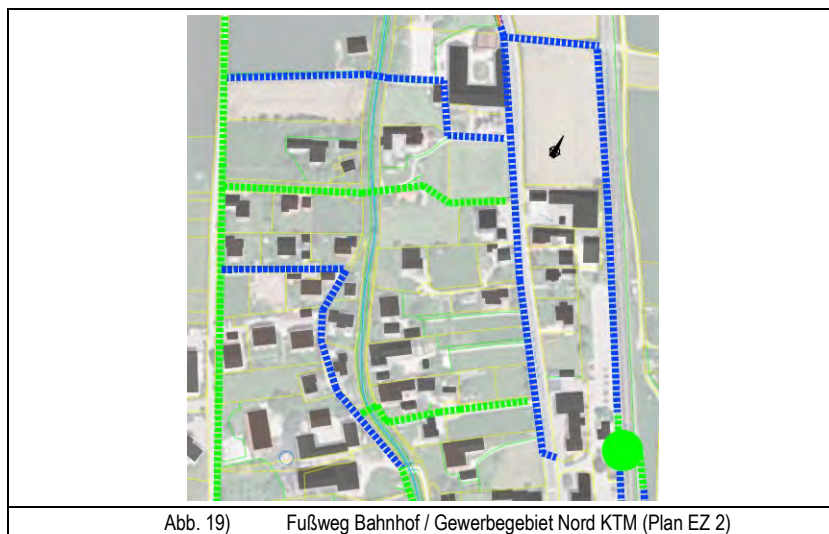
Die vorgeschlagene Alternativlösung sieht vor, die Radwegachse von der Hauptstraße nach Norden über den bestehenden Wirtschaftsweg Wiesenham und durch eine in der Planung noch nicht vorgesehene Unterführung unter dem noch nicht errichteten Umfahrungsabschnitt 2 hindurch bis zur (dann alten) B147 und dem dort befindlichen Radweg zu verlängern.

Als Ergebnis des Bürgerbeteiligungsverfahrens ist als Ergänzung hier die Fortführung des Weges an der Ostseite der B147 bis nördlich der Gewerbegebietseinfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit (Konfliktvermeidung) zu verlangen, dort (Althöllersberg) soll eine zusätzliche Querung der B147 erfolgen.

3.2.3.5. QUERVERBINDUNG BAHNHOF – GEWERBEGEBIET NORD

Als besonders unattraktiv erweist sich die fußläufige Verbindung vom Bahnhof zum Gewerbegebiet Nord / KTM. Der Gehsteig entlang der alten B147 Hauptstraße über die neue Schwemmbachbrücke durch die neue Unterführung ist notdürftig schmal und wird durch Leitschienensteher zusätzlich eingeschränkt und durch ungesicherte Straßenquerungen unattraktiv.

Hier ist eine Ersatzwegführung vom Bahnhof durch die Siedlung Bachgasse bis zum Eingang in die Betriebsanlagen entsprechend folgendem Lageplan zu errichten.



Zu den Einsprüchen von Grundbesitzern gegen die Wegführung auf ihrem Grundstück im Rahmen der Bürgereinsprüche (Einwandcode 7, Brüderl und Maier) ist anzumerken, dass alle drei eingetragenen Wege als Alternative gedacht ist und nur eine davon realisiert werden muss.

3.2.3.6. QUERVERBINDUNG BAHNHOF + BAHNHOFUNTERFÜHRUNG

Zwischen Lindenstraße und Hauptstraße bestehen mehrere Querverbindungen, unter dem Bahnhof hindurch fehlt diese. Sie ist im Zuge der Bahnhofverbesserung nach Auflassung der Haltestelle Dampfsäge barrierefrei zu errichten.

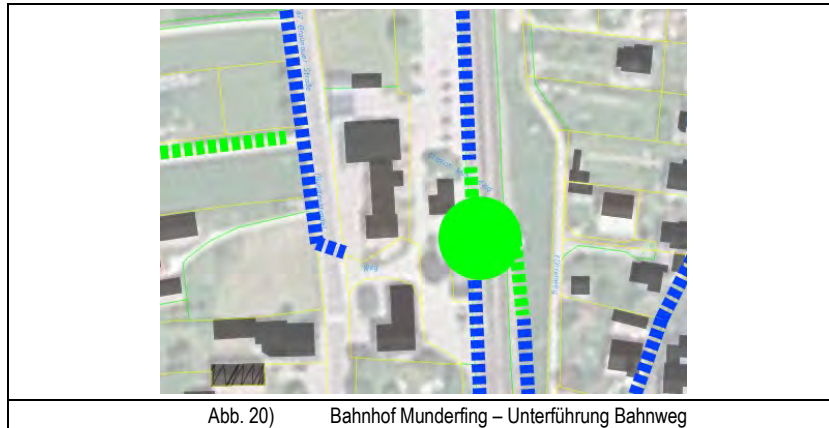


Abb. 20) Bahnhof Munderfing – Unterführung Bahnweg

3.2.3.7. QUERVERBINDUNG LANGSTRASSE – SCHULZENTRUM

Munderfing hat im näheren Umfeld zur NMS neuen Mittelschule Munderfing mehrere Elternhaltestellen eingerichtet, von denen aus die SchülerInnen über einen zumutbar kurzen Fußweg zu ihrer Schule gelangen können.



Abb. 21) Elternhaltestellen Alte Post und Schulstrasse / Schulwegsicherung

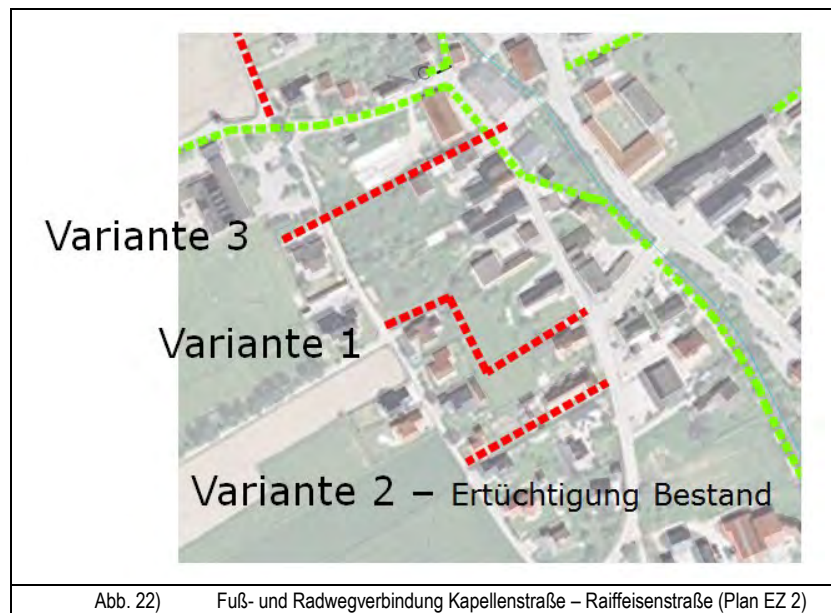
Eine dieser Haltestellen liegt in der Dr. Langstraße im Bereich Friedhof / Alte Post, eine weitere Elternhaltestelle ist im Bereich der alten Feuerwehr in der Schulstraße vorgesehen. Die Fußwegverbindung zwischen diesen beiden Haltestellen ist durch mehrere Maßnahmen zu sichern.

Der Rückbau der Langstraße und die Querung der Hauptstraße ist im Plan EZ 6 dargestellt, die Sperre des Kinzlingergassls ist eine Forderung der Bürger von Anbeginn der VEP-Erstellung an und ist im Sinne der Verkehrssicherheit der Schulkinder dringend umzusetzen. Die Weiterführung des Schulwegs über die Schulstraße bis zum Haupteingang der Schule wird derzeit teilweise umgesetzt, teilweise ist sie geplant (Plan EZ 9).

3.2.3.8. QUERVERBINDUNG SPORTSTRASSE

Als eines der größten Hindernisse im Ortskern erweist sich der Siedlungssplitter zwischen Kapellenweg und Raiffeisenstraße / Schwemmbach.

Um die Verbindung von der Sportstraße ins Zentrum zu verbessern, bestehen drei Möglichkeiten:



Variante 1 wäre der Durchstich von der Sportstraße durch bestehende Höfe / Hinterhöfe direkt zur Schwemmbachbrücke und seine rechtliche Absicherung. Es bestehen hier augenscheinlich Baulücken, die vielleicht durch die öffentliche Hand erworben oder gegen den Grundstreifen für Variante 2 abgetauscht werden können. Dies wäre die optimale weil kürzeste Lösung.

Variante 2 bedeutet einen kleinen Umweg, bezieht aber öffentlichen Grundbesitz in die Planungsüberlegungen ein, der derzeit verfügbare Grundstreifen ist mit 1,15 m zwischen Grundgrenzen aber zu schmal. Er wäre auf wenigstens 3 m aufzuweiten, so dass ein kombinierter Geh- und Radweg errichtet werden kann, eine Überprüfung der Sichtverhältnisse an beiden Wegenden ist vorzunehmen.

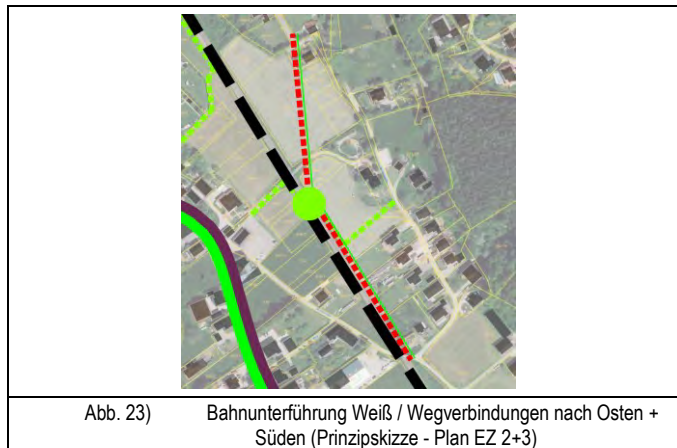
Variante 3 entstand durch die kurzfristig realistisch erscheinende Möglichkeit, dass die Gemeinde Zugriff bekommt auf die Grundstücke 929/1 und ./2. Der dort mögliche Weg ermöglichte eine Direktverbindung zur zweiten Schwemmbachbrücke beim Bräu. Der Vorteil gegenüber der Verwendung der Schulstraße ist aber nur mehr gering.

3.2.3.9. QUERVERBINDUNG WEISS

Im Bereich Gasthof Weiss ist wegen Entfalls der Eisenbahnkreuzung Waldstraße ein bestehender Bahndurchlass richtlinienkonform auszustatten, der bestehende Unterführungsquerschnitt erfüllt nicht die Vorgaben des Lichtraumprofils laut RVS und führt bei vermehrter Benützung vermutlich zu Haftungsproblemen für den Erhalter der Unterführung (ÖBB).

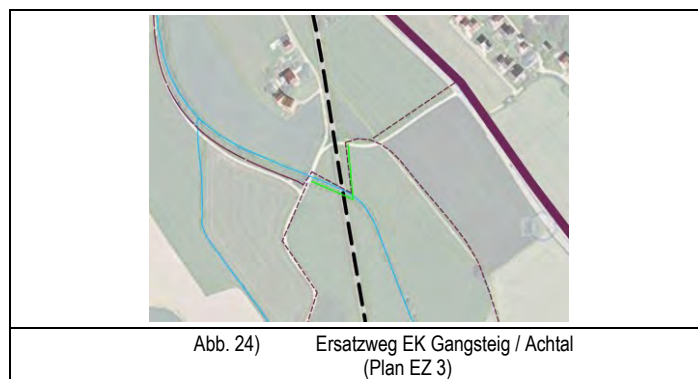
Östlich der Bahn ist das Wegenetz so zu ergänzen, dass sowohl die Siedlung Brunnfeldstraße als auch die Waldstraße / Katztal erreichbar sind. Planlich sind diesbezüglich keine Details ausgearbeitet, da sämtliche Grundbesitzer angeblich einer konkreten Wegführung nicht zustimmen wollen.

Als Ergebnis der Vorerhebungen besteht aber der Eindruck, dass eine Wegführung am Bahndamm entlang mit wenig aufwändigen Stützmaßnahmen bis zur Waldstraße möglich ist, ebenso sollte von der Unterführung weg in Richtung Nordosten die Direktzufahrt zur Waldstraße / Brunnfeldstraße möglich sein. Die Wegführungen sind im Plan daher nur unverbindlich angedeutet:



3.2.3.10. QUERVERBINDUNG ACHTAL

Durch die Sperre mehrerer Eisenbahnübergänge ergibt sich auch südlich der Umfahrung die Notwendigkeit zur Schaffung einer Ersatzmaßnahme:



Diese soll den entfallenden Bahnübergang Katztal ersetzen und besteht darin, dass eine bestehende Bachunterführung für den Ersatzweg verwendet wird.

3.2.3.11. RADABSTELLANLAGEN

Wesentlich für die Attraktivierung des Radverkehrs in einer Gemeinde ist das Erlebarmachen von Wertschätzung des Radfahrenden. Dies ist einerseits durch die gelungene Wegführung und lückenlose Sicherung des Radverkehrs möglich, sehr wirksam ist allerdings auch die Anordnung guter Abstellanlagen. Die Wirkung ist ähnlich wie die von halbleeren Parkplätzen auf die Kunden von Einkaufsmärkten.

Empfohlen wird, gute Radständer wie bei der Schule oder Anlehnbügel wie folgt zur Verfügung zu stellen, der Bauhof der Gemeinde kann Anlehnbügel problemlos selbst herstellen:



Abb. 25)

Gute Radständer – Beispiele

Mit der Anzahl sollte großzügig umgegangen werden, Mindestwerte für Abstellmöglichkeiten finden sich in der RVS und in der Bauordnung für OÖ.

3.2.3.12. NETZGESTALTUNG IN DER ZUKUNFT

Oben aufgezählte und beschriebene Maßnahmen dienen ausschließlich der Behebung bisher zugelassener Mängel im Wegenetz.

Es ist aber auch in Zukunft bei allen weiteren Flächenwidmungen und Bebauungen auf die Schaffung eines ausreichend dichten Geh- und Radwegenetzes zu achten. Dabei werden insbesondere die Querverbindungen gerne vernachlässigt, wie ja auch der obigen Auflistung entnommen werden kann.

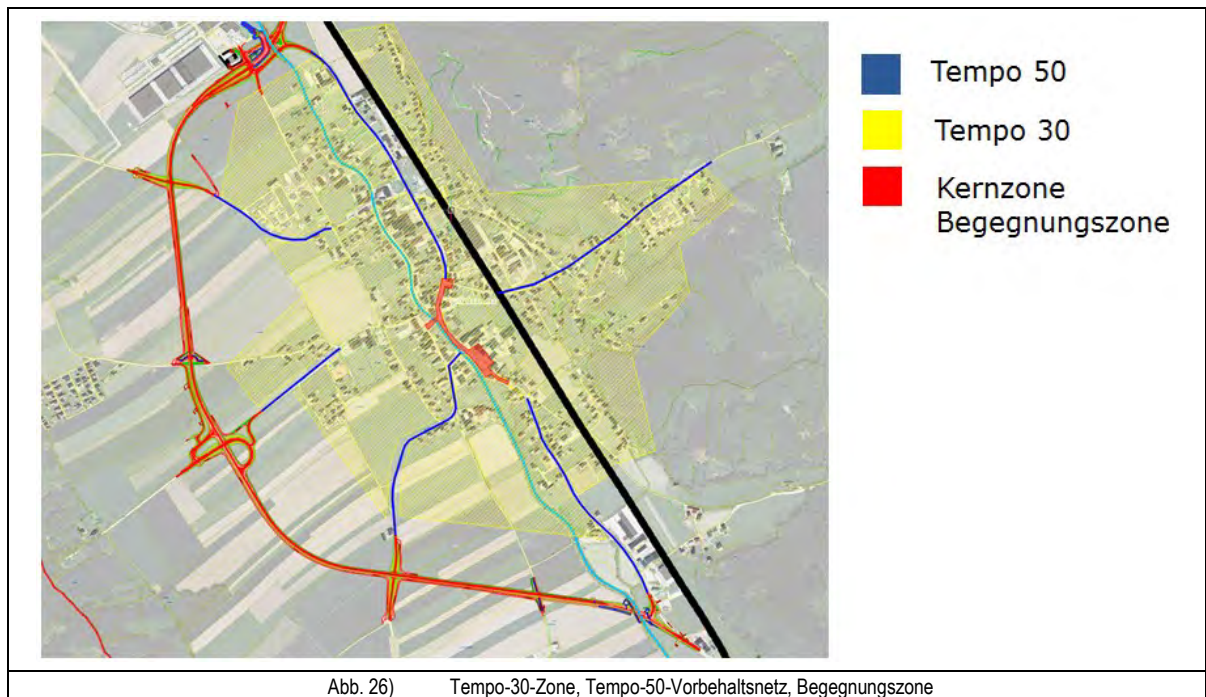
Die langfristig anzustrebende, ideale Netzform bzw. Maschendichte des Geh- und Radwegenetzes liegt bei 500 m im Quadrat. Die langfristige Durchsetzung des Netzes ist Aufgabe des Verkehrsausschusses, dieser sollte bei sämtlichen Flächenwidmungen und Ortsentwicklungskonzepten die Netzergänzung als Prüfaufgabe übernehmen und mit einem Einspruchsrecht ausgestattet werden.

Hier sei nochmals auf die Darstellung in Abb. 4) auf Seite 25 verwiesen, wo ein solches Netz über die Gemeinde gelegt wurde.

3.2.4. VERKEHRSBERUHIGUNG UND TEMPO 30 ZONEN

In Plan EZ 5 sind alle Maßnahmen dargestellt, die zum Thema Verkehrsberuhigung vorgesehen sind. Da dies zwar Maßnahmen sind, die im Wesentlichen den Individualverkehr treffen, die aber den Umweltverbund begünstigen sollen, werden sie im Plan „Individualverkehr“ dargestellt und dennoch im Kapitel Umweltverbund / Verkehrsberuhigung beschrieben.

Für das zentrale Dorfgebiet von Munderfing ist eine große Tempo-30-Zone vorgesehen, die im Bereich der Dorfmitte nur durch eine Begegnungszone und von außen einstrahlend durch 6 Tempo-50-Vorbehaltsstraßen unterbrochen wird.



Die Realisierung der Tempo-30-Zonen sollte von den Bürgerwünschen abhängig gemacht werden, im Plan dargestellt ist die empfohlene und maximale Größe der 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 Befürwortern mit der Realisierung der Tempo-30-Zone begonnen werden. Es sollte vermieden werden, eine Tempo-30-Zone 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 das nicht der Fall sein, so wird empfohlen, solche Kreuzungen sowohl mit der Rechtsregel auszustatten als auch auf der Fahrbahn mit einem sogenannten Haifischzahnmuster die Einmündung einer rechts kommenden Straße anzukündigen.

3.2.5. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

3.2.5.1. BAHN / ÖBB – AUSGLEICHSMASSNAHMEN FÜR EK-AUFLASSUNG

Aus der Auflassung einer großen Zahl an Eisenbahnkreuzungen wie von den ÖBB verlangt ergeben sich für die Munderfingener besonders im Umweltverbund deutliche Erschwernisse durch erzwungene Umwege, die mit den folgenden Maßnahmen gemildert werden sollen. Bezüglich Bahn sind folgende Änderungen notwendig und die Realisierung von den ÖBB zu fordern:

- **UNTERFÜHRUNG BAHNHOF** Die im Zuge der Bahnhofsmmodernisierung ohnehin notwendige Bahnunterführung ist so zu gestalten, dass für Radfahrer und Fußgeher die Möglichkeit entsteht, von der Hauptstraße bis in den Bahnweg gelangen zu können.



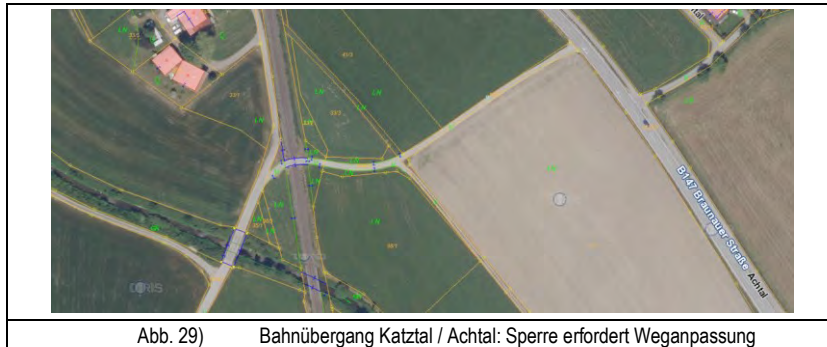
Abb. 27) Bahnhofsareal – Unterführung notwendig

UNTERFÜHRUNG WEISS: Diese Unterführung ist auf ein zulässiges Lichtraumprofil aufzuweiten, beidseits der Bahn zwischen Haupt- und Waldstraße ist das Wegenetz als Ersatz für die aufgelassene EK Waldstraße anzupassen und zu ergänzen und mit dem Radweg Ost zu verbinden.



Abb. 28) Unterführung Weiß – Lichtraumprofilherstellung notwendig

UNTERFÜHRUNG ACHTAL: Durch die Auflassung der EK Katztal ergibt sich auch dort die Notwendigkeit, das örtliche Wegenetz den Bedürfnissen des Umweltverbunds anzupassen:



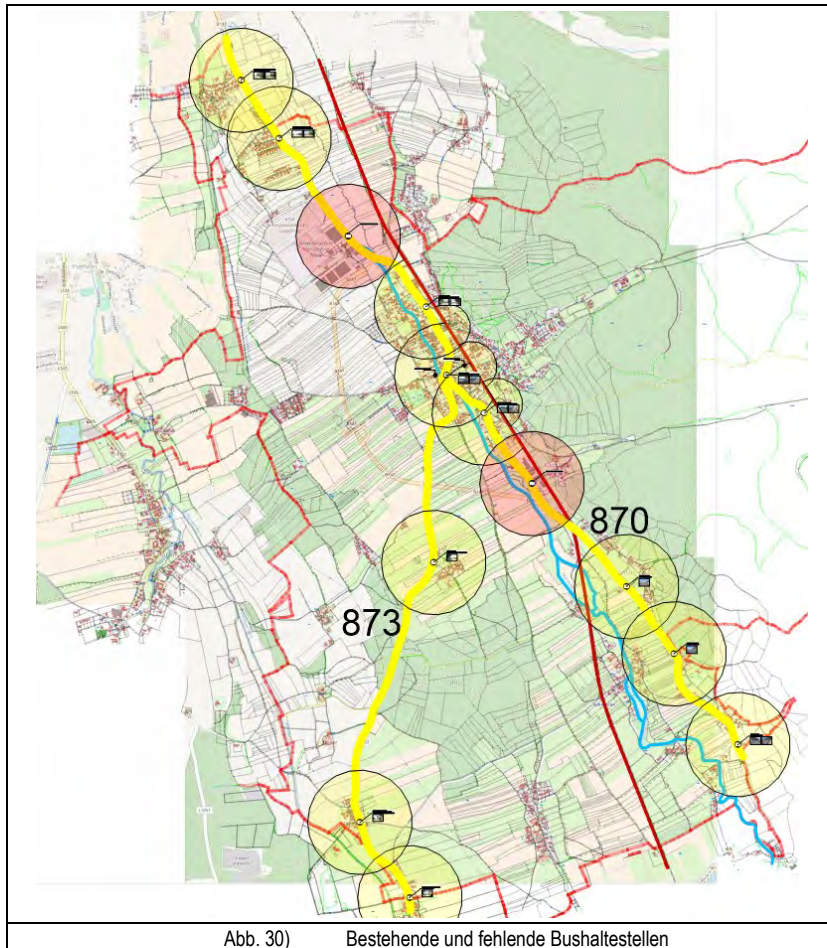
Der Weg ist nördlich der Bachbrücke des Weges in die Bachunterführung der Bahn zu verlegen und dann an der Ostseite der Bahn wieder zu seinem ursprünglichen Verlauf zu führen.

3.2.5.2. BAHN ÖBB – TAKTANPASSUNG

Der Bahnhof Munderfing ist so zu bedienen, dass nicht nur Schüler rechtzeitig zum Unterricht kommen, sondern passend zum Schichtwechsel im Hauptarbeitsgebiet im Industriegebiet Nord Zugpaare in beiden Richtungen den Bahnhof verlassen bzw. ihn aus beiden Richtungen erreichen. Die ÖBB sind zu direkten Verhandlungen mit KTM aufzufordern, einschlägige Bedürfnisse der Munderfing Wirtschaftsbetriebe sind proaktiv zu erheben und an die ÖBB bzw. den ÖÖVV weiterzuleiten.

3.2.6. BUSVERKEHR – ERGÄNZUNG HALTESTELLEN

Die Nichtversorgung der Arbeitsplatzkonzentrationen in Munderfing Süd und Nord ist durch Schaffung neuer Bushaltestellen wie folgt zu beenden:



Im Gegenzug sollte zur Beschleunigung der Kurse die Auffassung einer oder zweier Haltestellen im Zentrum von Munderfing überlegt werden.

Ansprechpartner ist diesbezüglich der OÖVV.

3.2.6.1. HALTESTELLENAUSSTATTUNG

Wichtig ist es, im Umweltverbund den Wechsel von einem zum anderen Verkehrsmittel so weit möglich zu erleichtern. Dies trifft insbesondere auf den Radverkehr bei Bushaltestellen zu, wo derzeit noch über weite Bereiche jede gesicherte Abstellmöglichkeit für Fahrräder fehlt.

Die Ausstattung aller ÖV-Haltestellen (Bus + Bahn!) mit genügend überdachten Radabstellplätzen ist daher ebenso zu fordern wie die Errichtung von ausreichend E-Ladestationen für Elektrofahrzeuge am Bahnhof.

Auf die Empfehlungen in Abb. 25) auf Seite 52 wird verwiesen.

3.3. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Als im Wettbewerb mit dem Umweltverbund stehendes Verkehrssystem ist das für den motorisierten Individualverkehr MIV zu betrachten. Dieses Netz hat nicht nur den PKW-Verkehr als Aufgabe, sondern dient auch dem Wirtschaftsverkehr, und hier insbesondere der Landwirtschaft, der ausreichend Fahrflächen und eine gute Erreichbarkeit ihrer Felder zur Verfügung gestellt werden muss.

Im Augenblick zeichnen sich für die Zukunft des IV-Systems mehrere Änderungen ab, auf die im Zuge der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes einzugehen ist.

3.3.1. ZUKUNFTSBETRACHTUNG MIV IN MUNDERFING

E-MOBILITY / ECAR: Die Anzahl elektrisch betriebener PKW und auch LKW ist momentan im Steigen, deutliche Zunahmen zeichnen sich ab, mit einem hohen Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist bis 2037 voraussichtlich zu rechnen.

Auf den VEP MUNDERFING hat das voraussichtlich folgende Auswirkungen:

Die Fahrzeugabmessungen, die sich momentan abzeichnen, unterscheiden sich nicht wirklich von den bisherigen. Es scheint aus heutiger Sicht so, dass die wenig sinnvollen Abmessungen der sogenannten SUV wohl eher wieder schrumpfen werden und der Druck auf die Gestaltung breiterer Stellplätze wieder etwas geringer wird. Da aber sicher nicht mit einem vollständigen Austausch des Fahrzeugbestandes zu rechnen ist, können aus heutiger Sicht baulich keine Konsequenzen abgeleitet werden. Momentan verkaufen sich die SUV mit immer noch größeren Ausmaßen noch immer sehr gut, gleichzeitig tauchen aber auch sehr zarte elektrisch betriebene Fahrzeuge auf.

- **LADESTATIONEN:** Klare Konsequenz aus dem laufenden Wandel ist die großzügige Bereitstellung von Ladestationen, weil sich die Batterietechnik / Stromspeichertechnik nur langsam entwickelt und das Nachladen von E-Fahrzeugen noch länger ein Problem sein wird.

E-MOBILITY / EBIKE: Der momentan laufende Boom beim Absatz von elektrisch unterstützten Fahrrädern, Skootern, Rollern etc. wird vermutlich anhalten und im Zeitraum des VEP MUNDERFING dazu führen, dass der Modal Split für den Radverkehr nicht weiter abnehmen wird, eine leichte Steigerung und Zunahme liegt aus ho. Sicht im Bereich des Erwartbaren.

Dies hat auf jeden Fall verkehrssicherheitstechnische Konsequenzen, da bisher weniger mobile Personen (weniger sportliche und Ältere) nun plötzlich Radfahren können und dabei Geschwindigkeiten erreichen, die bisher nur Rennradfahrern vorbehalten waren. Häufige Unerfahrenheit, reduzierte Reaktionsgeschwindigkeit Älterer und Eitelkeiten, die das Helmtragen verhindern, lassen auf ungenügenden Radverkehrsanlagen eine deutliche Zunahme von Radunfällen und ihrer Schwere befürchten.

Konsequenz ist aus unserer Sicht zweierlei:

- **NETZVERVOLLSTÄNDIGUNG:** Es ist ein flächendeckendes, gutes Radwegenetz dringend erforderlich, dazu gehören Wege, Tempo-30-Zonen, Abstellanlagen und allenfalls auch eine Wegweisung.
- **RICHTLINIENKONFORMITÄT:** Die Bestimmungen für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in der RVS sind nicht unbedingt als übertrieben großzügig zu bezeichnen, in radfahrfreundlichen Nationen bestehen deutlich großzügigere Bestimmungen. Für den VEP Munderfing bedeutet das, dass Kompromisse, die ja unweigerlich notwendig sind, tunlichst auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken sind, das Risiko auf ungenügenden Anlagen ist nicht zu verantworten.

AUTONOMES FAHREN: Die Automatisierung beim Lenken von PKW wird ebenfalls zunehmen.

Wenigstens ist mit einem großen Anteil an selbst einparkenden Fahrzeugen zu rechnen, wodurch sich das Öffnen der Türen in engen Parkständen erübrigen wird. Auf den Datenzugang der autonomen Fahrzeuge hat die terrestrische, von einer Gemeinde gestaltbare Infrastruktur keinen Einfluss, hieraus ergeben sich daher keine neuen Aufgaben. Auf die bauliche Gestaltung von Parkplätzen lässt sich daraus auch keine Änderung ableiten, da ja durch diese Technik die Nutzung auch schmaler Parkplätze durch ungeübte Lenker möglich wird.

CAR SHARING, AUTO TEILEN: In weiten Kreisen der Fachwelt erhofft man sich aus Car-Sharing-Initiativen eine Abnahme der PKW-Besitzquote, weniger PKW als Gesamtzahl und eine bessere Nutzung der verbleibenden PKW, einen weitgehend CO₂-freien und wirtschaftlich tragfähigen Stadtverkehr. Auf eine Abnahme der für das Wohnen notwendigen Stellplätze wird ebenso gehofft.

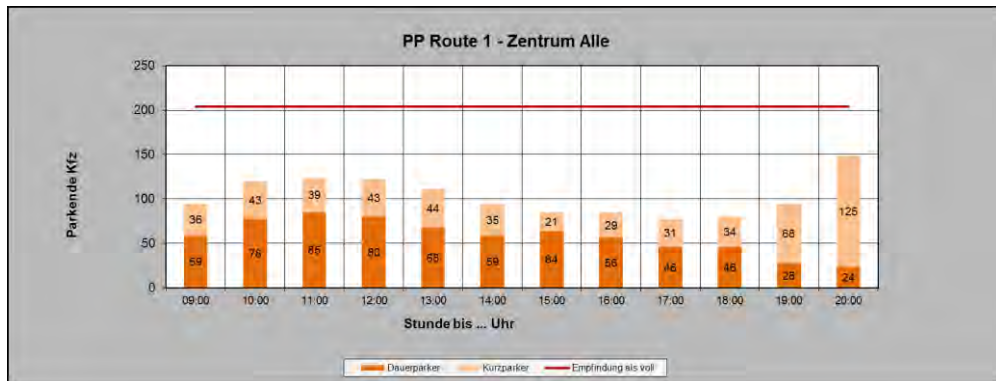
Dazu ist wie folgt anzumerken: Car-Sharing Initiativen gibt es schon lange, sie sind in keiner Weise neu. Bisher haben sie nur dazu geführt, dass Personen, die bisher über kein eigenes Fahrzeug verfügten, nunmehr Zugriff auf ein Fahrzeug hatten, zu einer nachweisbaren Änderung des Motorisierungsgrades hat es bisher nicht geführt (siehe Entwicklung Motorisierungsgrad auf Seite 33) . Für die Zukunft von Munderfing rechnen wir damit, dass sich an diesem Zustand deshalb nichts Wesentliches ändern wird, weil Munderfing keine Stadt ist, weil modernes, aufgeschlossenes Denken in Bezug auf die Mobilität nur bei wenigen Engagierten festgestellt werden konnte und weil PKW-Besitz in Regionen wie Munderfing / ländlichen Regionen in Österreich und Bayern einen großen Wert darstellt. Es besteht mehrheitlich die Einstellung, dass jemand, der sich (via Car Sharing) ein Auto ausleihen muss sich keines leisten kann und daher Zweifel an seinem sozialen Status angebracht sind.

ABGASE / FEINSTAUB / EU: Wenn über Luftreinhaltung diskutiert wird und wenn Kommunen wegen der Nichtverordnung von Schutzmaßnahmen für die abgasbelastete Bevölkerung verurteilt werden, dann sind bisher immer nur Großstädte Thema. Wir schätzen, dass sich das Thema bis in den ländlichen Raum im Geltungszeitraum des VEP Munderfing nicht durchsetzen wird.

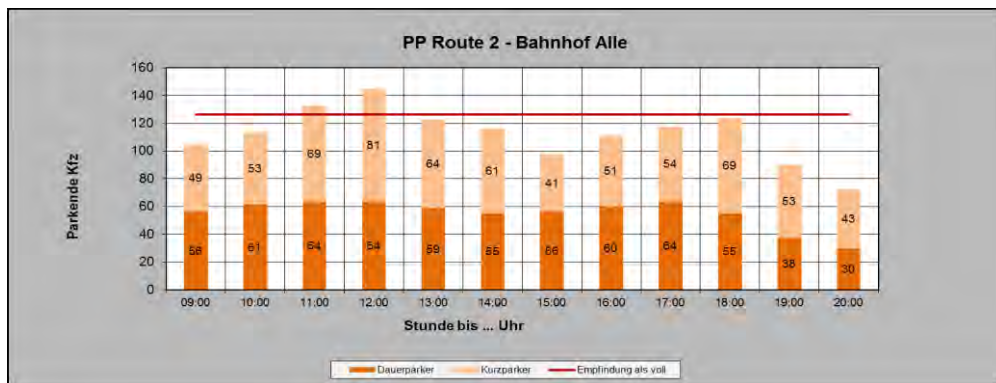
Unabhängig davon bleibt natürlich Umweltschutz, weniger CO₂-Verbrauch und damit verbunden die verkehrspolitische Intervention zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbands Aufgabe jeder Kommune, nicht zuletzt, weil das derzeit gültige Regierungsprogramm das so vorsieht.

3.3.2. RUHENDER VERKEHR - MASSNAHMEN

Fast man die Ergebnisse aus der Erhebung des ruhenden Verkehrs zusammen und rechnet ihn entsprechend der zu erwartenden Entwicklung des Motorisierungsgrades und der Bevölkerung bis ins Jahr 2037 hoch, dann zeigt sich der Handlungsbedarf sehr deutlich wie folgt:



An Werktagen wird auch 2037 rund um das Gemeindeamt und die RAIKA keine Parkplatzknappheit bestehen, Kurzparken auf 40 bis 45 Plätzen rund um das Gemeindeamt und die RAIKA kann empfohlen werden.



Auf den Parkplätzen der Route 2 besteht ganz klar dringender Handlungsbedarf:

- Mit den ÖBB muss über eine Ausweitung des Park & Ride – Angebotes verhandelt werden.
- Beim Gewerbepark sind die attraktiven, nahe am Einkaufszentrum liegenden Stellplätze als blaue Zone auszuweisen, für die Mitarbeiter des Zentrums und auch für die Kindergartenmitarbeiterinnen sind Ausweichparkplätze in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz zu schaffen.

3.3.3. STRASSENHIERARCHIE

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 1625_013 (EZ 13) folgende Straßenränge sind in Übereinstimmung mit der RVS für den Winterdienst bezeichnet:

- Landesstraßen
- P1 – Gemeindestraßen (Hauptsammelstraßen, dunkelblau)
- P2 - Gemeindestraßen(Sammelstraßen, mittelblau)
- P3 - Gemeindestraßen (Aufschließungsstraßen, hellblau)
- >P3 - Privatstraßen (gelb)

Im zugehörigen Plan sind die Straßen entsprechend der genannten Ränge dargestellt, Regelquerschnitte für ihren Ausbau sind ebenfalls angegeben.

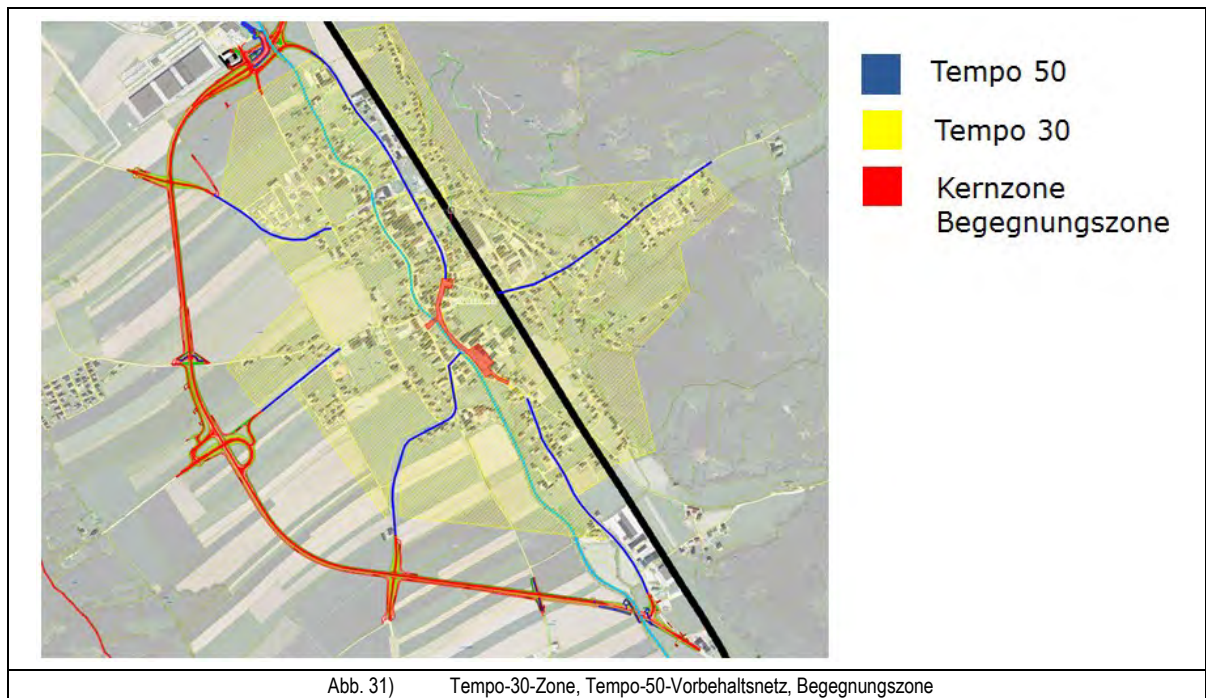
Der Plan wurde als Winterdienstplan an den Bauhof der Gemeinde weitergegeben und war bereits Basis für weitere Arbeiten, wie den Winterdienst 2017/18.

Die Reihung ist auch für die Reihung notwendiger Sanierungsarbeiten anzuwenden.

3.3.4. TEMPO-30-ZONE, BEGEGNUNGSZONE

Zur Erhöhung der Qualität der Wohngebiete, der Verkehrssicherheit und zur Schaffung von radverkehrsverträglichen KFZ-Verkehrsflächen wird die Schaffung einer großen Tempo-30-Zone vorgeschlagen, die über ein 50-km/h-Vorbehaltsnetz mit dem Umland verbunden wird.

In Plan EZ 5 sind alle Maßnahmen dargestellt, die zum Thema Verkehrsberuhigung vorgesehen sind. Für das zentrale Dorfgebiet von Munderfing ist eine große Tempo-30-Zone vorgesehen, die im Bereich der Dorfmitte nur durch eine Begegnungszone und von außen einstrahlend durch 6 Tempo-50-Vorbehaltsstraßen unterbrochen wird.



Die Realisierung der Tempo-30-Zonen sollte von den Bürgerwünschen abhängig gemacht werden, im Plan dargestellt ist die empfohlene und maximale Größe der 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 Befürwortern mit der Realisierung der Tempo-30-Zone begonnen werden. Es sollte vermieden werden, eine Tempo-30-Zone 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 das nicht der Fall sein, so wird empfohlen, solche Kreuzungen sowohl mit der Rechtsregel auszustatten als auch auf der Fahrbahn mit einem sogenannten Haifischzahnmuster die Einmündung einer rechts kommenden Straße anzukündigen.

3.3.5. MASSNAHMEN LANDESSTRASSE B147

Für die neu errichtete Umfahrungsstraße B147 bestehen bereits jetzt absehbare Probleme, eines in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle Nord und eines in Bezug auf die Erreichbarkeit der Grundstücke im Nahbereich der Umfahrung (bis zu 300 m Abstand).

3.3.5.1. ERTÜCHTIGUNG AST NORD

Die von der KTM für den Schichtwechsel am Standort Munderfing vor angekündigten Verkehrsmengen übersteigen die Kapazität des Knotens Munderfing Nord um ein Vielfaches. Eine grobe Überschlagsrechnung kommt zum Ergebnis, dass etwa 3.700 PKW/h vor Schichtwechsel zu- und nach Schichtwechsel abfließen werden müssen, dass rund 1.500 PKW/h aus der Umfahrungsunterführung kommend in das Betriebsgelände einfahren werden müssen und die rechnerische Leistungsfähigkeit dieser Linksabbiegespur sich aber nur zu 20 PKW/h ergibt.

Der Gemeinde wird daher dringendst geraten, sich rechtzeitig mit KTM und dem Amt der öö. Landesregierung ins Einvernehmen zu setzen und zu versuchen, das Problem zu entschärfen. Ein kleiner Lösungsbeitrag dabei mag die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes Rad und ÖV (Bus und Bahn), allein damit lässt sich das sich abzeichnende Chaos aber nicht auflösen.

Unerlässlich ist die Anpassung der Leistungsfähigkeit des Anschlusses Nord an die Notwendigkeiten, ein möglicher Ansatz wird in folgender Skizze (Plan 1625_014, EZ 14) dargestellt:

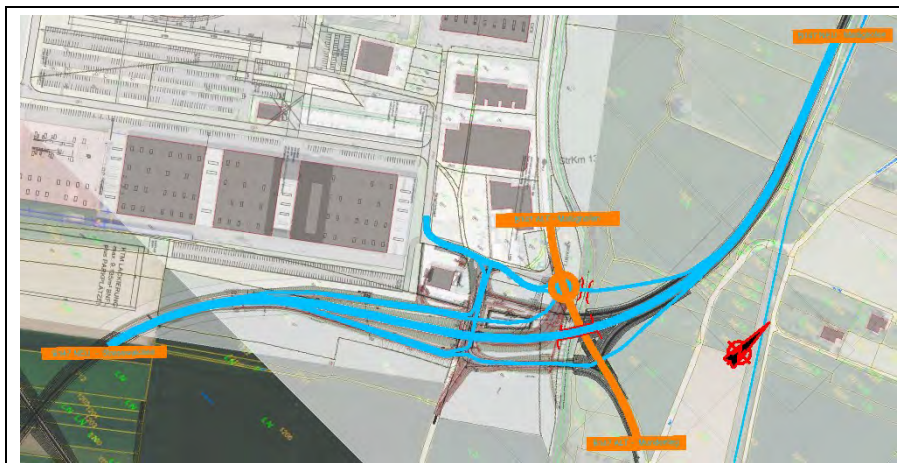


Abb. 32) B147 – AST Munderfing Nord / Ertüchtigung

Der Vorschlag sieht vor, den Anschluss zu teilen: Der südliche Halbanschluss (von und nach Süden) wird wie bisher über die verlängerte Lindenstraße an das Gewerbegebiet Nord angebunden, der nördliche Halbanschluss wird an die – erhaltene – alte B147 angebunden. Dies ist derzeit noch mit geringen Kosten möglich, weil der Nordteil des Anschlusses noch nicht errichtet ist und durch eine geringfügige Umplanung saniert werden kann.

Ergebnis dieser Maßnahme ist, dass sich die Leistungsfähigkeit des Anschlusses verdoppelt und die Probleme halbieren. Maßnahmen im Gewerbegebiet sind dann zwar immer noch notwendig, aber wenigstens ist damit eine technische Lösung im Kompetenzbereich des Landes OÖ ermöglicht – was mit der vorgesehenen, geplanten Anschlusstechnik definitiv auszuschließen ist, eine solche Anschlussstelle kann, einmal falsch gebaut, nie mehr so ertüchtigt werden, dass die geforderten Verkehrsmengen abgewickelt werden können, die Probleme werden auf ewig verlängert.

3.3.5.2. AUFSCHLIESSUNG B147 - UMFÄHRUNGSFLÄCHEN

Das Land Oberösterreich verbietet aus Gründen der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des hochrangigen Straßennetzes die Errichtung von Direktzufahrten zu Grundstücken im Nahbereich von Landesstraßen, sämtliche Nebenflächen sind über die bestehenden Anschlussstellen aufzuschließen. Das bedeutet, dass in Munderfing sowohl die Bewirtschaftung als auch Alternativnutzungen dieser Flächen über ein derzeit ungenügendes bzw. nur dem landwirtschaftlichen Verkehr genügendes Straßennetz erledigt werden müssen.

Um große zusammenhängende landwirtschaftliche Flächen mit 5 bis 10 ha zu ermöglichen ist daher begleitend zur Umfahrungsstraße ein Verkehrsnetz zu entwickeln, das im Geltungszeitraum des VEP Munderfing die sichere, komfortable Erschließung dieser Flächen durch landwirtschaftliche Maschinen und später einmal, also deutlich nach Ende des VEP - Geltungszeitraumes, auch die Umwidmung und Verwertung dieser Flächen als Gewerbegrundstück erlaubt.

Diese Flächen (Breite 16 m) sind vorerst als Verkehrsflächen zu widmen und von Verbauungen frei zu halten. Im folgenden Lageplan ist die innere Aufschließungsstraße dargestellt, mit ihr wäre die Aufschließung der innerhalb des Umfahrbogens liegenden Flächen möglich. Für die außerhalb des Umfahrbogens liegenden Flächen wurde keine Aufschließung erarbeitet.

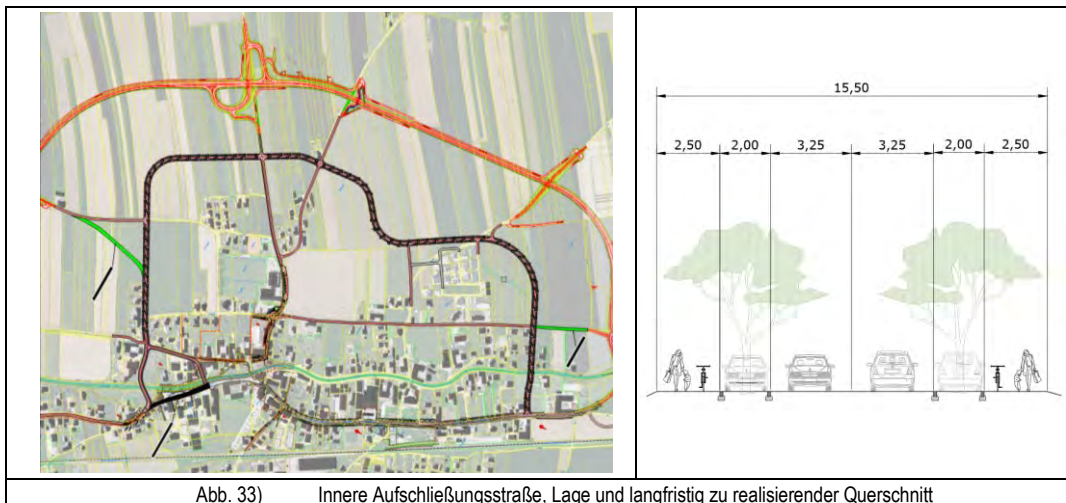


Abb. 33) Innere Aufschließungsstraße, Lage und langfristig zu realisierender Querschnitt

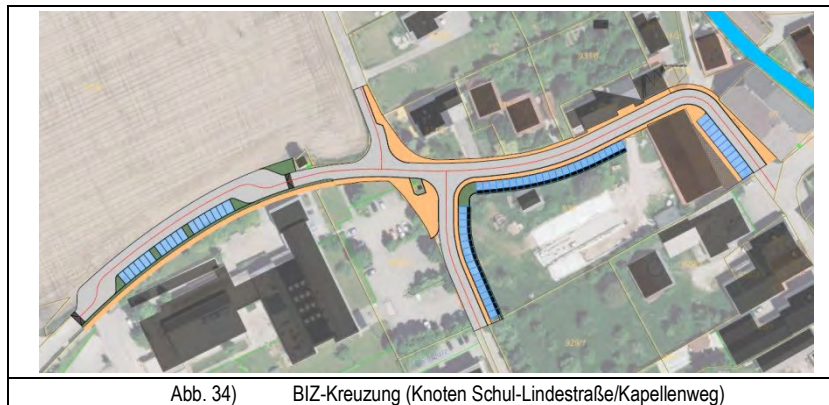
Die Straßenführung bietet längerfristig folgende zusätzliche Vorteile:

- Die Spange Hauptstraße / Raiffeisenstraße ermöglicht langfristig die mögliche zeitweise oder dauerhafte Verkehrsfreimachung des Platzes vor dem Gemeindeamt.
- Die Verkehr von Lochen wird aus dem Zentrum von Munderfing verlagert, indem der Straßenanschluss Lochener Bezirksstraße / Aufschließungsstraße auf einen rechten Winkel korrigiert wird; die alte Lochener Bezirksstraße kann rekultiviert und rücküberreignet werden.
- Die Pfaffstätterstraße wird so weit vom Sonnenfeld abgerückt, dass einerseits eine geordnete Weiterentwicklung der Siedlung Sonnenfeld möglich wird und andererseits auch eine Ableitung des längerfristig doch zu erwartenden Quell-Zielverkehrs für Pfaffstätt nicht mehr durch das Siedlungsgebiet geführt werden muss.
- Die Lindenstraße kann von der Gewerbegebietszufahrt vollständig abgekoppelt werden, der nördlich der Aufschließungsstraße liegende Teil der Lindenstraße wird Geh- und Radweg.

Empfohlen wird, die Straße nur allmählich zu entwickeln, jeweils von den Gemeindestraßen aus als Wirtschaftswege zu beginnen und Grundzusammenlegungen entsprechend zu gestalten.

3.3.6. MASSNAHMEN LINDENSTRASSE / KAPELLENWEG / SCHULSTRASSE

Wie bereits an anderer Stelle angedeutet resultieren aus der auf Landwirtschaft konzentrierten Entwicklung des Straßennetzes heute einige Probleme im Hinblick auf Verkehrssicherheit, so auch besonders im Bereich Bräu bis Sportstraße nördlich der Sportplätze. Einem starken Nutzungsanspruch als Schule und Veranstaltungszentrum und – neu hinzugekommen – Seminarbetrieb im Bräu steht ein starker Anspruch als Verkehrsfläche für den Verkehr zwischen Dorfmitte und Jeging entgegen. Von diesen Konflikten zeugen versuchte geschwindigkeitsdämpfende Einbauten im Bereich Schulstraße gegenüber der Schule, die sich durch ständiges Angefahren Werden durch Lenker entsprechend mitgenommen präsentieren. Hinzu kommen eine schlecht einsehbare Einmündung des Kapellenwegs bei der Linde und dazu eine schnurgerade, zum Schnellfahren einladende Siedlungsstraße Lindenstraße. Diese Problemlage erforderte eine umfassende Umplanung des gesamten besprochenen Straßenraumes wie folgt:

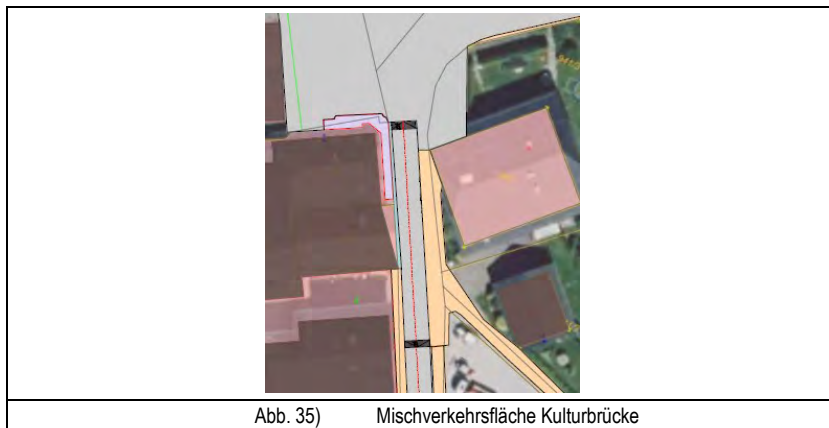


- Im Bereich Schule / Schulvorplatz ist eine Fahrbahnverschwenkung in Richtung Norden und die Schaffung von rund 18 Parkplätzen für Eltern und Sportler vorgesehen. Der zweimalige Fahrbahnversatz erzwingt die gewünschte Geschwindigkeitsdämpfung und stellt gleichzeitig den Beginn der ortseinwärts wirksamen Tempo-30-Zone dar.
- Der Knoten Lindenstraße / Kapellenweg wird durch einen Rechtsversatz entschärft, die bestehende Linde wird bestmöglich geschont.
- In Kapellenweg und Schulstraße ortseinwärts werden 40 Stellplätze errichtet, die dem Seminarbetrieb im Bräu gewidmet sind.

Alle Verkehrsanlagen werden den festgelegten Regelquerschnitten entsprechend geplant und werden genauso errichtet.

3.3.7. MASSNAHMEN KULTURBRÜCKE

Von der Ortsplatzgestaltung ist vorgesehen, die beim Bräu gelegene Schwemmbachbrücke zeitweise als Gastgarten für den im Bräu untergebrachten Seminarbetrieb zu nutzen. Eine Ausdehnung dieses Platzes über die gesamte westliche Schwemmbachuferstraße ist angedacht. Südlich davon schließt ein für den Normalverkehr zu schmales Straßenstück an. Diese Probleme können wie folgt gelöst werden:



Südlich der Kulturbrücke ist zwischen den zu nahe beieinander stehenden Gebäuden vorgesehen, dass zum besseren Schutz der Fußgänger eine von beiden Seiten sehr gut einsehbare einspurige Engstelle (B_{zwischen Leisten} 3,75 m) errichtet wird, in der Gehsteig und Fahrfläche höhenmäßig getrennt werden. Erst südlich des vom Kindergarten her einmündenden Fußweges ist der für Siedlungsstraßen in Munderfing festgelegte Regelquerschnitt (siehe Seite 43) anzuwenden.

3.3.8. EINFAHRTSPORTALE DORFMITTE

Die Zufahrt aus dem 50-km/h-Vorbehaltensnetz über die Hauptstraße in die Begegnungszone in Dorfmitte ist mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen kenntlich zu machen.

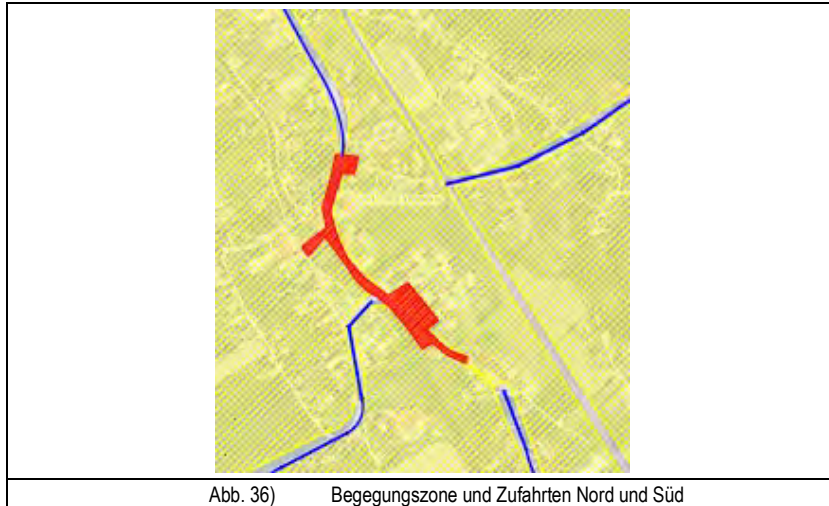


Abb. 36) Begegnungszone und Zufahrten Nord und Süd

Folgende zwei Maßnahmen dienen diesem Zweck:

3.3.8.1. PORTAL NORD / ANHEBUNG LANGSTRASSE

Bei der Einfahrt von der Hauptstraße Nord in die Begegnungszone ist im Bereich der Dr. Langstraße vorgesehen, das Kreuzungsplateau anzuheben. Es wurden unterschiedliche Maßnahmen untersucht, übriggeblieben ist nur die Aufpflasterung, weil alle anderen Maßnahmen wegen der für den Schwerverkehr notwendigen Fahrflächen ausgeschieden werden mussten.

Die Aufpflasterung markiert nicht nur die Einfahrt in die Begegnungszone, sondern sichert auch den querenden Schulweg aus dem / in den Ortsteil Bradirn und von der Elternhaltestelle beim Friedhofseingang, für den zusätzlich das von der Hauptstraße nach Westen abzweigende Kinzlingergassl für den allgemeinen Verkehr (ausgen. Anrainer) zu sperren ist.

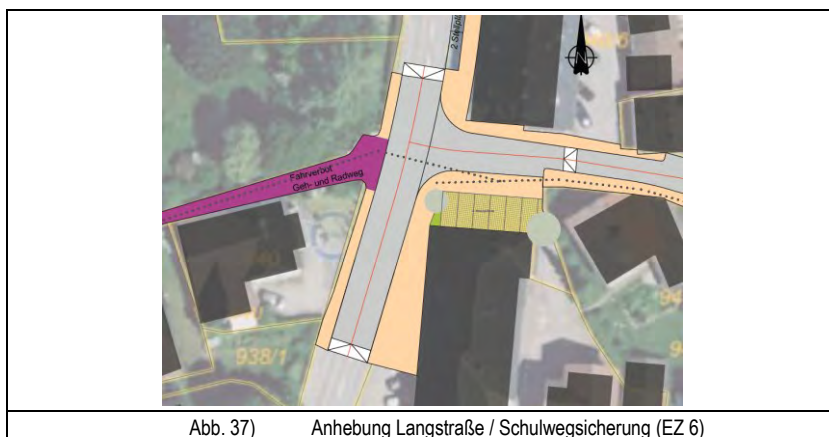
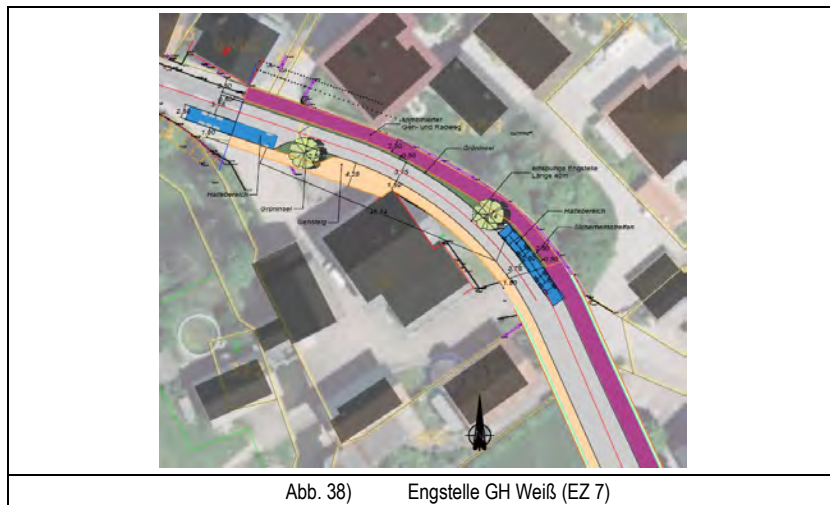


Abb. 37) Anhebung Langstraße / Schulwegsicherung (EZ 6)

3.3.8.2. PORTAL SÜD / ENGSTELLE GH WEISS

Bei der Einfahrt von Süden her ergeben sich bei der Einfahrt in die Begegnungszone mehrere Planungsaufgaben: Einerseits ist die Annäherungsgeschwindigkeit zu dämpfen, dann ist für Fußgänger und Radfahrer der von Süden kommende Pendlerradweg Mitte an einer unübersichtlichen Fahrbahnengstelle vorbei bis an die Begegnungszone zu führen und es ist an der Westseite der Engstelle ein Gehsteig notwendig, da die dahinterliegenden Gebäude für private Wohnzwecke und gewerblich als Bäckerei genutzt werden.

Dementsprechend sieht die Planung folgendes vor:



Die an der Nordostseite bestehende Leitschiene wird demontiert, der kombinierte Geh- und Radweg (Pendlerweg Mitte) wird mit 2,5 m Breite und einem mindestens 0,5 m breiten Grünstreifen an der nur mehr einspurigen Fahrbahn (B 3,75 m) entlang bis zur Einmündung in die Begegnungszone geführt. Gegenüber wird ein 1,5 m breiter Gehsteig errichtet. Die Sichtverhältnisse wurden geprüft, die beiden Wartenden sehen sich gegenseitig. Die Fahrgeometrie wurde für Euroliner (Sattelzüge 16,5 m lang) dimensioniert, in der Spitzenstunde im Jahr 2037 werden etwa 30 % der KFZ-Lenker vor der Engstelle anhalten müssen, eine Warteschlangenlänge von 1 bis höchstens 2 KFZ ist zu erwarten.

3.3.9. VERKEHRSBERUHIGUNG LINDENSTRASSE

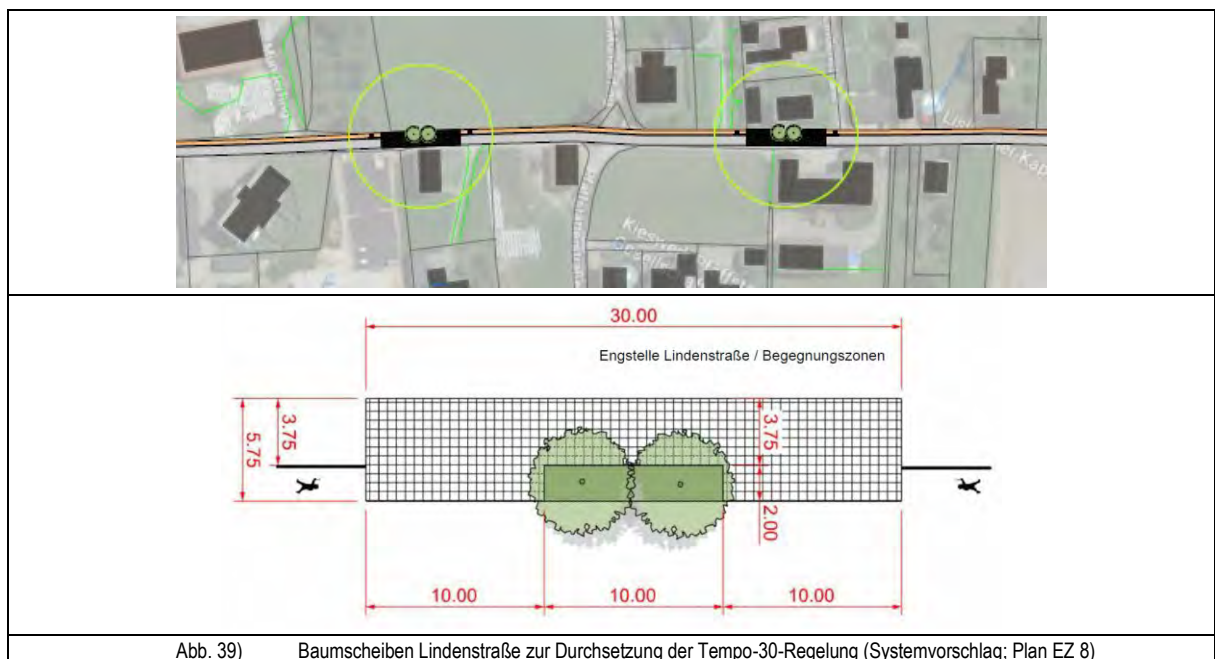
In den anfänglichen Bürgerversammlungen wurde von Bewohnern der Lindenstrasse Klage darüber geführt, dass die unglückliche Gestaltung des B147-Knotens Munderfing Nord zu einer Anhebung der Verkehrsmengen und der Geschwindigkeiten in der Lindenstraße führt. Erstaunlicherweise kam dazu in der abschließenden Planaufgabe von Bewohnern der Lindenstraße keine einzige Meldung.

Es seien aber hier aus Gründen der Vollständigkeit und vorbehaltlich der Verkehrszählungsergebnisse aus 2018 jene Maßnahmen vorgestellt, die zur Abweisung unberechtigten Durchgangsverkehrs in der Lindenstraße geplant wurden, um auch nachträglich einer allfälligen Initiative die notwendigen Mittel zur Verkehrsberuhigung an die Hand zu geben:

- a) **TEMPO-30-ZONE:** Die Lindenstraße wird Teil der großen, zentralen Tempo-30-Zone, was bedeutet, dass die Rechtsregel eingeführt bzw. alle Nachrangtafeln abgebaut werden und dass Einbauten vorzusehen sind, um die Zonenregelung auch im Straßenraum sichtbar werden zu lassen, weil der Straßenraum derzeit – weil schnurgerade und übersichtlich – zum Schnellfahren einlädt.

Als Maßnahmen sind vorgesehen:

- Markierung des Siedlungsstraßenquerschnittes
- Markierung der Gehflächen (beides -> Seite 43)
- Ein- oder wechselseitiger Einbau von Baumscheiben



- b) **KRÖPFEN:** Eine dauerhaft wirksame Möglichkeit zur vollständigen Abweisung unberechtigten Durchgangsverkehrs ist das Kröpfen der Lindenstraße, also das Abkoppeln der Lindenstraße für den KFZ-Verkehr von der B147-Unterführung (Radfahrer und Fußgänger können durch) und die Verbindung der Lindenstraße entweder mit der Hauptstraße oder über das Wirtschaftswegenetz mit der Pfaffstätterstraße. Folgende Systemskizze zeigt systematische Lösungsansätze auf:

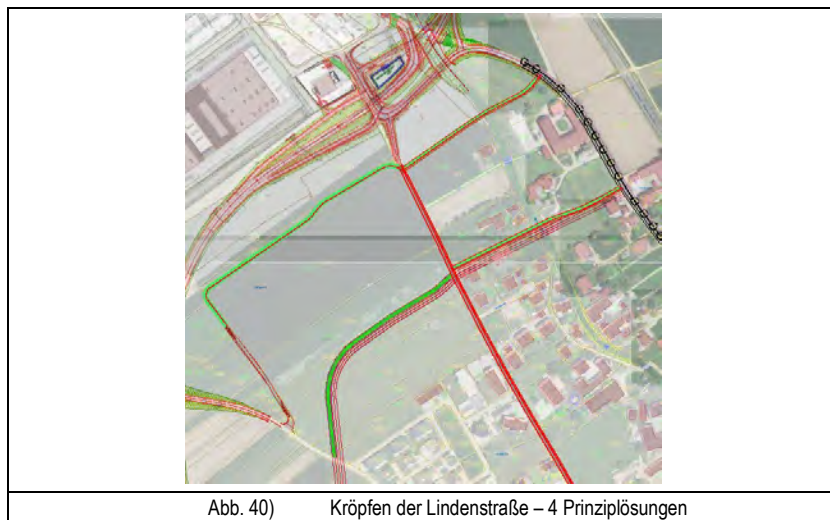


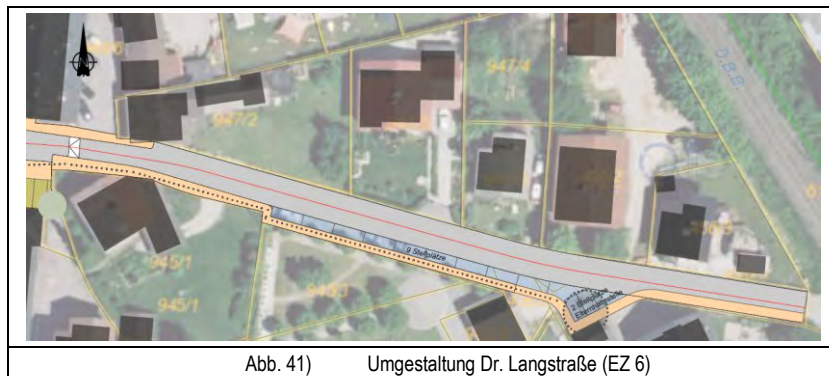
Abb. 40) Kröpfen der Lindenstraße – 4 Prinziplösungen

Hinzuweisen ist auf die Übereinstimmung der Linienführung der beiden südlichen Verbindungen zur Haupt- und Pfaffstätterstraße mit jener der in Abb. 33) (S. 64) dargestellten inneren Aufschließungsstraße. Gleichzeitig wäre das auch die zwischen Bahnhof Munderfing und Gewerbegebiet - Nord – Zugang notwendige Fuß- und Radwegverbindung.

In Bürgerversammlungen wurde durch Vertreter der Landwirtschaft auf die Schwierigkeiten beim Befahren der mit Einbauten versehenen Lindenstraße hingewiesen. Dazu ist festzustellen, dass Durchfahrtsbreiten von 3,75 m auch für minderbegabte Traktorlenker bewältigbar sein sollten. Das Kröpfen wäre allerdings auch aus hiesiger Sicht für den landwirtschaftlichen Verkehr vermutlich die konstruktivere Lösung, wobei auch beide Lösungen – zur Hauptstraße und zur Pfaffstätterstraße – umgesetzt werden können, auch das hat durch das Kappen der Verbindung zur Umfahrungsstraße auf die Lindenstraße den gewünschten Effekt der nachhaltigen Abweisung unberechtigten Durchgangsverkehrs.

3.3.10. VERKEHRSBERUHIGUNG DR. LANGSTRASSE

In der Dr. Langstraße befinden sich der Eingang zum Friedhof mit entsprechendem Parkdruck, die Elternhaltestelle Langstraße und durch die Langstraße führt der Schulweg der Kinder von Bradirn zu beiden Schulen. Zudem ist sie zwischen Bahnübergang und Hauptstraße Teil der Tempo-30-Zone und alleine schon deshalb entsprechend umzugestalten.



Vom Bahnhof bis zur Rampe kurz vor der Hauptstraße ist ein ganz normaler Querschnitt vorgesehen, der Gehsteig wird höhenmäßig von der Fahrfläche getrennt, 9 Stellplätze sind für Friedhofsbesucher vorgesehen, 2 für die dortige Elternhaltestelle. Ab der Rampe (links im Bild) ist dann ein Mischquerschnitt ohne Höhenunterschied zwischen Gehsteig und Fahrbahn vorgesehen.

3.3.11. WIRTSCHAFTS- UND LEBENSRAUM HAUPTSTRASSE NORD

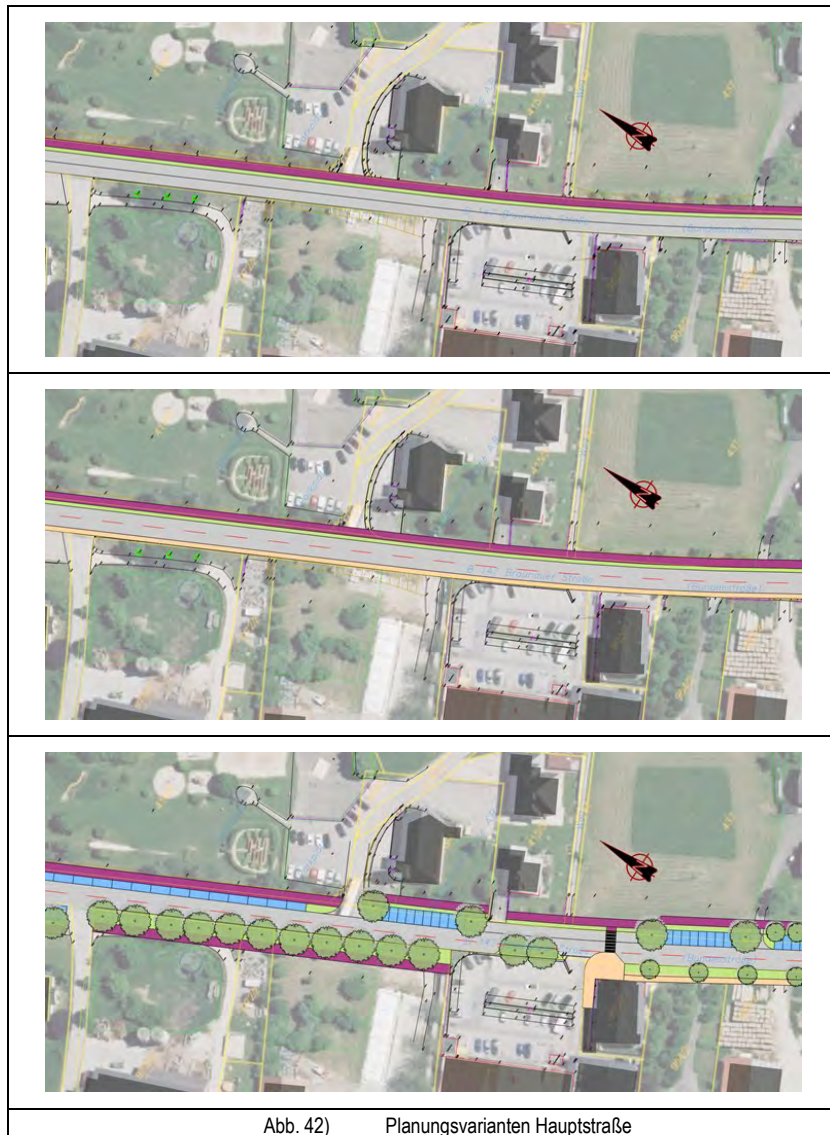
Die Hauptstraße Nord zwischen katholischer Kirche bis zum SPAR-Markt wird von den Munderfingern als kommerzielles Herz des Dorfes verstanden, eine entsprechende Entwicklung ist diesem Raum zu wünschen. Angeregt wurde, für die nördliche Hauptstraße unter dem Motto LEBENS- UND WIRTSCHAFTSRAUM HAUPTSTRASSE zu erstellen und dabei keine Rücksicht auf Grenzen zu nehmen. Dieser Aufforderung wurde nachgekommen, es wurden insgesamt drei Varianten entwickelt:

ARMSELIG: Die Grundgrenzen werden zur Gänze eingehalten, an der Ostseite der Hauptstraße wird ein kombinierter Geh- und Radweg samt Sicherheitsstreifen untergebracht, gegenüber ist kein Gehsteig mehr möglich, zusätzliche Parkplätze auf dem öffentlichen Gut sind nicht möglich.

SPARSAM: Die Grundgrenzen werden um 1,5 bis 2 m überschritten, so dass sich auch an der Westseite der Hauptstraße noch ein Gehsteig ausgeht; zusätzliche Parkplätze oder eine repräsentative Allee sind auch in diesem Entwurf nicht möglich.

REPRÄSENTATIV: Hier wird der Raum zwischen den Hochbauten zur Gänze verplant, es ist eine Allee möglich, zusätzliche Parkplätze auf Privatgrund und vernünftige Geh- und Radwegmöglichkeiten beidseits der Straße. Diese Planung ist gewissermaßen als Masterplan zu betrachten, die Gemeinde ist aus ho. Sicht nicht angehalten, die notwendigen Grundstücke anzukaufen, die gewerbliche – kommerzielle Umnutzung der heutigen Wohnhäuser zu Nicht-Wohnzwecken ist aber nur bei Einhaltung der Masterplanung zu bewilligen. Dies durchzusetzen ist der Gemeinde möglich, da sie in der Flächenwidmung bereits ihre Ansprüche geltend machen kann und auch in den folgenden Gewerberechtsverfahren als Straßenerhalterin und Nachbarin Mitspracherechte hat und so ihre Forderungen durchsetzen kann.

Die Möglichkeiten, die sich aus diesen unterschiedlichen Ansätzen ergeben, sind in den Plänen 1625_011 (EZ 11) enthalten und sollen hier nur anhand eines kurzen Abschnittes der Hauptstraße, dem Bereich um den Sparmarkt, gezeigt werden:



3.4. WIRKUNG DER MASSNAHMEN

Im Rahmen der Verkehrsmodellerstellung war zu prüfen, wie sich die Errichtung des ersten und zweiten Bauabschnittes der Umfahrung auf das Verkehrsgeschehen in Munderfing auswirken. Untersucht wurden drei Varianten:

0.0: Munderfing ohne Umfahrung

0.1: Munderfing mit Umfahrung Süd zwischen AST Munderfing Süd und Nord

0.2: Munderfing mit Umfahrung Süd und Nord zwischen AST Munderfing Nord und Mattighofen Süd

Hier das Ergebnis im tabellarischen Überblick für 2017 und 2037:

BELASTUNGSWERTE VERKEHRSNETZ MUNDERFING			
DTV in [KFZ/24h]			
2017 - Status Quo	2017_00.ver		
2017 + UMF 1		2017_01.ver	
2017 + UMF 2			2017_02.ver
B147 Mufi Nord - Matthf Süd	-	-	4.100
B147 Jeging - Mufi Nord	-	5.500	3.600
B147 Mufi Süd - Jeging	-	5.100	5.100
Hauptstr. bei Eichenweg	7.400	7.400	7.400
Hauptstr. bei Dorfplatz	8.000	2.700	3.000
Hauptstr. bei Bahnhof	6.000	2.850	2.850
Hauptstr. bei KTM	5.500	4.000	2.600
Lindenstraße / KTM-Zufahrt	3.000	4.000	5.500
Lindenstraße bei Bachgasse	2.800	1.100	1.100
Jegingerstraße westl. Umf	3.000	3.000	3.000
L1043 Raiffeisenstraße	500	800	800
Schulstraße bei BIZ	3.000	2.000	2.000
DTV in [KFZ/24h]			
2037 - Status Quo	2037_00.ver		
2037 + UMF 1		2037_01.ver	
2037 + UMF 2			2037_02.ver
B147 Mufi Nord - Matthf Süd	-	-	5.800
B147 Jeging - Mufi Nord	-	7.900	7.900
B147 Mufi Süd - Jeging	-	7.800	7.800
Hauptstr. bei Eichenweg	10.300	10.300	10.300
Hauptstr. bei Dorfplatz	11.000	3.800	3.800
Hauptstr. bei Bahnhof	8.300	3.700	3.700
Hauptstr. bei KTM	6.100	4.500	3.200
Lindenstraße / KTM-Zufahrt	4.300	6.800	10.500
Lindenstraße bei Bachgasse	2.700	1.800	1.500
Jegingerstraße westl. Umf	4.200	4.200	4.200
L1043 Raiffeisenstraße	700	900	900
Schulstraße bei BIZ	6.800	2.700	2.700

Einen Effekt zeigt die Berechnung sehr deutlich: Der zweite Abschnitt der Umfahrung von Munderfing Nord nach Mattighofen Süd bewirkt ohne begleitende Rückbau- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der (dann Ex-)B147 in Althöllersberg nur unbedeutende Entlastungswirkungen. Für die nördlichen Siedlungsgebiete von Munderfing Höllersberg und Althöllersberg bringt erst die Vervollständigung der Umfahrung Mattighofen auch durch Schalchen weitere Entlastungen, der mittlere Abschnitt alleine ist für die Höllersberger wertlos.

Sinnvoll ist die Errichtung des mittleren Abschnittes nur dann, wenn durch einen größeren Industriebetrieb im Gewerbegebiet Munderfing Nord starke Verkehrsströme erzeugt werden, weil dann durch die Verlagerung des Kapazitätsengpasses nach Mattighofen Süd Stauerscheinungen bei der Zufahrt zum Gewerbegebiet Nord nach Mattighofen verlagert werden können.

Weitere Varianten können mit dem Verkehrsmodell jederzeit berechnet und geprüft werden, dies empfiehlt sich insbesondere dann, wenn größere Straßenbaulängen in den Flächenwidmungsplan aufgenommen oder errichtet werden sollen.

3.5. TO-DO-LIST UND KOSTEN

Im nun folgenden Kapitel werden sowohl die Realisierungsreihenfolge der einzelnen Maßnahmen besprochen als auch die einzelnen Kosten der Maßnahmen ermittelt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Kostenschätzung der Maßnahmen zwar sehr wohl auf realistische Weise und auf Basis von ho. bekannten Einheitspreisen vorgenommen wurde, zu berücksichtigen ist allerdings die Zeit die zwischen der Schätzung der Maßnahmen im Jahr 2017 und der tatsächlichen Umsetzung dieser Maßnahmen verstreichen wird. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Kostenschätzung in der Größenordnung der Mehrwertsteuer genau (+/- 20 %) ist und als Budgetansatz im Gemeindebudget verwendet werden kann.

3.5.1. TO DO LIST

Was ist von wem zu tun:

Was / Thema	Wer mit wem
KURZFRISTIG	
Ertüchtigung B147 AST Munderfing Nord	Gemeinde, KTM und Land OÖ
Unterführung B147Neu Bereich Äpfelberg	Gemeinde mit Land OÖ / Plananpassung
Radwegführung Mitterbach + Querung Hauptstraße KTM	Gemeinde mit Land OÖ / Plananpassung
Querverbindung Weiß - Richtlinienkonformer Umbau der Unterführung	Gemeinde mit ÖBB im Zuge der EK-Verhandlungen
Querverbindung Weiß - Wegfortsetzung im Osten	Verkehrsausschuss / Führung festlegen, Straßenbauprogramm
Unterführung Bahnhof Munderfing bis Bahnweg	Gemeinde mit ÖBB
Mehrzweckstreifen Hauptstraße / Prüfung	Gemeinde / Klärung mit BH Verkehrs-SV (Nachfrage - Sonderfall)
MITTELFRISTIG	
Korrektur Siedlungsschwerpunkte, Rückwidmungen	Gemeinde mit Raumplaner
Siedlungsstraßenquerschnitte festlegen	Verkehrsausschuss beraten / beschließen
Radwegführung Römerstr / Kapellenweg	Grundverfügbarkeit 771/2 prüfen + Detailplanung durchführen
Weg Waldstraße Brunnfeldstraße befestigen + KFZ-Sperre	Verkehrsausschuss / Aufnahme ins Straßenbauprogramm
Durchfahrtsmöglichkeit 438/12 für Radverkehr schaffen	Gemeinde mit Eigentümer
Querverbindung Bahnhof - GewG Nord	Verkehrsausschuss / Variante auswählen und umsetzen
Querverbindung Lang-Schulstraße Plateau Hauptstr.	Verkehrsausschuss / Aufnahme ins Straßenbauprogramm
Querverbindung Lang-Schulstraße Kinzlingergassl	Gemeinderat / Verordnung Fahrverbot ausgen. Anrainer
Querverbindung Lang-Schulstraße Rückbau Langstraße	Verkehrsausschuss / Aufnahme ins Straßenbauprogramm
Querverbindung Sportsstraße - Dorfmitte	Verkehrsausschuss / Variante auswählen und umsetzen
Querverbindung Achtal	Gemeinde mit ÖBB im Zuge der EK-Verhandlungen
Radabstellanlagen / öffentliche Einrichtungen + Haltestellen	Verkehrsausschuss / Aufnahme ins Straßenbauprogramm
Netzgestaltung in Zukunft	Verkehrsausschuss / Mitspracherecht bei Flächenwidmung
ÖBB-Takt + Fahrplan	Gemeinde als Drehscheibe für Wünsche Wirtschaft und ÖBB
Bushaltestellen / Anzahl + Lage korrigieren	Gemeinde mit ÖÖVV
Zonenverordnungen (Tempo-30 und Begegnung)	Gemeinderat
Erschließung B147-Flächen - innere Ringstraße	Verkehrsausschuss / Flächenwidmung
Umbau Schulstraße / BIZ-Vorplatz	Verkehrsausschuss / Aufnahme ins Straßenbauprogramm
Portale Begegnungszone - Plateau Hauptstr.	Verkehrsausschuss / Aufnahme ins Straßenbauprogramm
Portale Begegnungszone - Engstelle Weiß	Verkehrsausschuss / Aufnahme ins Straßenbauprogramm
Entscheidung über Gestaltung Lindenstraße	Verkehrsausschuss / Variante auswählen und umsetzen
Entscheidung über Gestaltung Langstraße	Verkehrsausschuss / Aufnahme ins Straßenbauprogramm
Entscheidung über Gestaltung Hauptstraße	Verkehrsausschuss / Beschluss Masterplan

3.5.2. KOSTEN DER MASSNAHMEN

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen kalkuliert und sowohl den Verkehrsarten Umweltverbund / Individualverkehr als auch den allfälligen Kostenträgern Land Oberösterreich, Gemeinde Munderfing und ÖBB zugewiesen.

AN-MER-KUN- G	MASSNAHMEN	Kostenschätzung VEP Munderfing							Kostenträger				
		ANZ [St]	Länge [m]	Breite [m]	Fläche [m²]	Grundablässe Gesamt [€50 €/m²]	Baukosten EP [€]	Baukosten Gesamt [€]	Errichtungskosten Bau+Grund [€]	Geme Munderfing [€]	Land OÖ [€]	ÖBB [€]	
UMWELTVERBUND													
	Neue Buchtenstellen	2	40	3	120	-	-	200,00 €	48.000,00 €	48.000,00 €	48.000,00 €	48.000,00 €	
	Unterführung B147 / Äpfelberg / Durchlass	1	20	5	100	-	-	2.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	
	Unterführung B147 / Äpfelberg / Befestigung	1	200	4	800	40.000,00 €	90,00 €	90,00 €	72.000,00 €	72.000,00 €	112.000,00 €	112.000,00 €	
Alter nativ	GRR-Weg 1 Tankstelle / Schwennbach / Lindens	0	115	3	345	20.125,00 €	90,00 €	90,00 €	-	-	-	-	
	GRR-Weg 2 BHF / Schwennbach / Lindenstr	1	70	3	210	10.500,00 €	90,00 €	90,00 €	18.900,00 €	18.900,00 €	29.400,00 €	29.400,00 €	
	GRR-Weg 3 / Durchstich am Schwennbach	1	100	3	300	15.000,00 €	90,00 €	90,00 €	27.000,00 €	27.000,00 €	42.000,00 €	42.000,00 €	
Alter nativ	GRR-Weg 4 / Sportplatz-Raffisenstr V1	1	180	3	540	27.000,00 €	90,00 €	90,00 €	48.600,00 €	48.600,00 €	75.600,00 €	75.600,00 €	
	GRR-Weg 4 / Sportplatz-Raffisenstr V2	0	110	3	330	16.368,00 €	90,00 €	90,00 €	-	-	-	-	
	GRR-Weg 4 / Sportplatz-Raffisenstr V3	0	110	3	330	16.500,00 €	90,00 €	90,00 €	-	-	-	-	
	GRR-Weg 5 / Bahnhofunterführung	1	80	5	400	-	-	2.000,00 €	800.000,00 €	800.000,00 €	800.000,00 €	800.000,00 €	
Alter nativ	GRR-Weg 6 / Weiß-JF - Brunnfeld V1	0	160	3	480	9.750,00 €	90,00 €	90,00 €	-	-	-	-	
	GRR-Weg 6 / Weiß-JF - Brunnfeld V2	1	80	3	240	7.800,00 €	90,00 €	90,00 €	21.600,00 €	21.600,00 €	29.400,00 €	29.400,00 €	
	GRR-Weg 7 / Weiß-JF - Waldstraße	1	130	3	390	-	-	200,00 €	78.000,00 €	78.000,00 €	78.000,00 €	78.000,00 €	
	GRR-Weg 647 / Weiß-JF Aufweiten	1	10	4	40	-	-	3.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	
	KGR an Hauptstraße Süd	1	500	2	1.000	-	-	150,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	
	KGR Unterführung Gangetrag	1	110	4	440	11.000,00 €	130,00 €	130,00 €	57.200,00 €	57.200,00 €	68.200,00 €	68.200,00 €	
	Eternhalteteile Alte FW	3	10	10	100	-	-	100,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	
	SUMMEN UMWELTVERBUND					111.300,00 €		1.651.300,00 €	1.762.600,00 €	312.000,00 €	1.066.200,00 €	1.066.200,00 €	
MOTORISIERER INDIVIDUALVERKEHR													
	Zusatzparkplätze (BHF-SPAR)	30	5	2,6	13	19.500,00 €	120,00 €	120,00 €	46.800,00 €	46.800,00 €	66.300,00 €	66.300,00 €	
	Kurzparkplätze (Gema Umgebung - VO + Kundm)	1						5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	
	E-Tankstellen	4						15.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €	
Rückbau B147 Nord													
	Dr. Langstraße + KRZG Hauptstr.	1			2.200	-	-	150,00 €	330.000,00 €	330.000,00 €	330.000,00 €	330.000,00 €	
	Engstelle Weiß	1			600	-	-	150,00 €	90.000,00 €	90.000,00 €	90.000,00 €	90.000,00 €	
Alter nativ	B147 Los BHF / Var 1	1	300	11,2	3.360	-	-	130,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	
	B147 Los BHF / Var 2	0	300	11,7	3.510	22.500,00 €	130,00 €	130,00 €	-	-	-	-	
	B147 Los BHF / Var 3	0	300	17	5.100	87.000,00 €	130,00 €	130,00 €	-	-	-	-	
Alter nativ	B147 Los SPAR / Var 1	1	300	11,2	3.360	-	-	130,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	
Alter nativ	B147 Los SPAR / Var 2	0	300	11,7	3.510	22.500,00 €	130,00 €	130,00 €	-	-	-	-	
	B147 Los SPAR / Var 3	0	300	22	6.600	162.000,00 €	130,00 €	130,00 €	-	-	-	-	
Alter nativ	B147 Los Volksschule / Var 1	1	300	11,2	3.360	-	-	130,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	436.800,00 €	
	B147 Los Volksschule / Var 2	0	300	11,7	3.510	22.500,00 €	130,00 €	130,00 €	-	-	-	-	
	B147 Los Volksschule / Var 3	0	300	19	5.700	117.000,00 €	130,00 €	130,00 €	-	-	-	-	
Umbau Munderfing West													
	1 Schulstraße vor Schule	1			1.800	-	-	120,00 €	216.000,00 €	216.000,00 €	216.000,00 €	216.000,00 €	
	2 Knotenumbau Kapellenweg / Lindenstraße	1			550	-	-	120,00 €	66.000,00 €	66.000,00 €	66.000,00 €	66.000,00 €	
	3 Kapellenweg / Schulstraße bis alte FW	1			1.850	-	-	120,00 €	222.000,00 €	222.000,00 €	222.000,00 €	222.000,00 €	
	4 Munderfing zw. den Brücken (E-HAST-Südbrücke)	1			2.244	-	-	150,00 €	336.600,00 €	336.600,00 €	336.600,00 €	336.600,00 €	
	SUMMEN MOTORISIERER INDIVIDUALVERKEHR					19.500,00 €		2.682.800,00 €	2.702.300,00 €	312.000,00 €	1.066.200,00 €	1.066.200,00 €	
VERKEHRSENTWICKLUNG MUNDERFING BIS 2037													
	Gesamtkosten (Bau + Grund) in 20 Jahren					130.800,00 €		4.334.100,00 €	4.464.900,00 €	15.434,35 €	15.600,00 €	53.310,00 €	
	Jahreskosten (20 Jahre)								3.086.700,00 €	15.600,00 €	1.066.200,00 €	53.310,00 €	

Dabei ergibt sich die Kostenzusammenstellung unter der Annahme, dass die Hauptstraße nur nach der Variante „ARMSELIG“ ausgebaut wird, zu:

Kostenträger		
Gde Munderfing	Land OÖ	ÖBB
[€]	[€]	[€]
Gde Munderfing	Land OÖ	ÖBB
3.086.700,00 €	312.000,00 €	1.066.200,00 €
154.335,00 €	15.600,00 €	53.310,00 €

Abschliessend sei sowohl BGM Martin Voggenberger als auch dem Team im Gemeindeamt mit Erwin Moser, Rebekka Reichinger und Helmut Emminger ganz, ganz herzlich gedankt für die perfekte Unterstützung der Arbeit, wir wünschen viel Erfolg bei der herausfordernden Umsetzung des VEP MUNDERFING 2037.

Wels, im Mai. 18

201805118_VEP_Munderfing_2037.docx

BR h.c. Prof. DI Joachim Kleiner
Beratender Ingenieur, Verkehrsgutachter
GZI. 1625

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

PROBLEMKARTE
BÜRGERWÜNSCHE

ÜBERSICHTSKARTE

1:10.000

Entworfen
GEST

Gezeichnet
GEST

Geprüft
JOKL



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRINFRASTRUKTUR
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300

M1: 0664 4454058

M2: 0664 8827 1177

E: buero.wels@verkehrsplaner.com

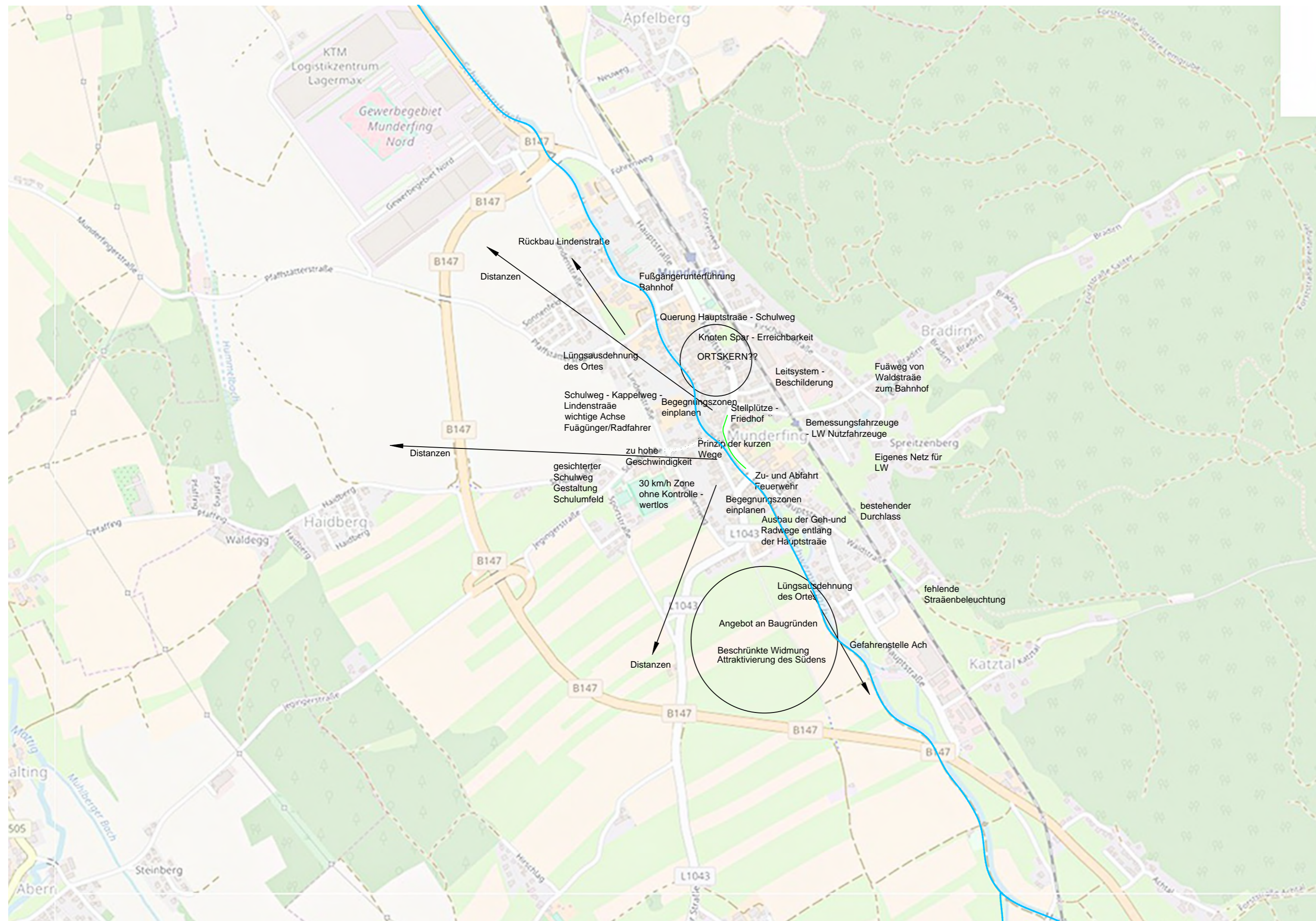
H: www.verkehrsplaner.com

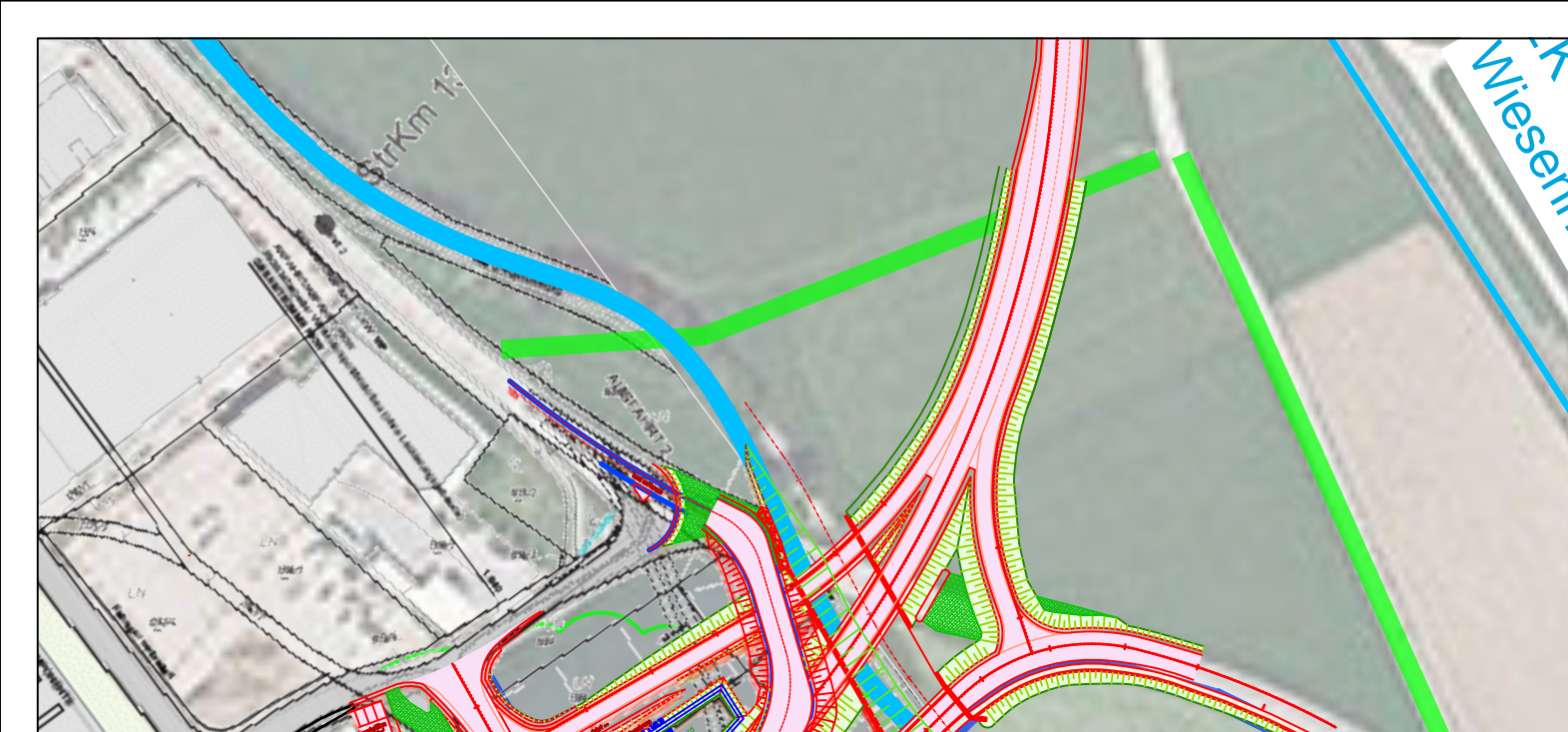


Datum
15.05.2018

Plannummer
1625_001

Einlagezahl
1

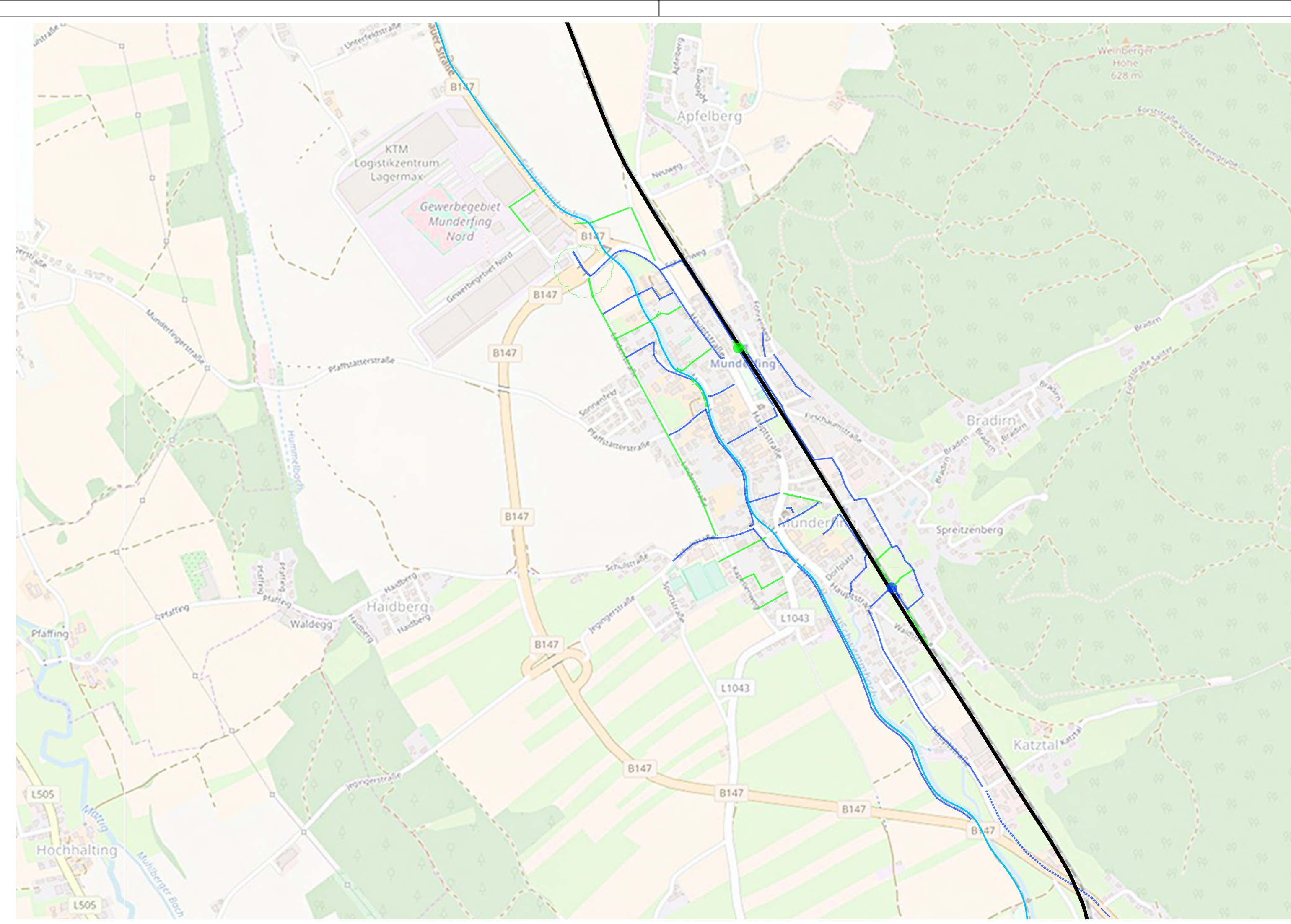
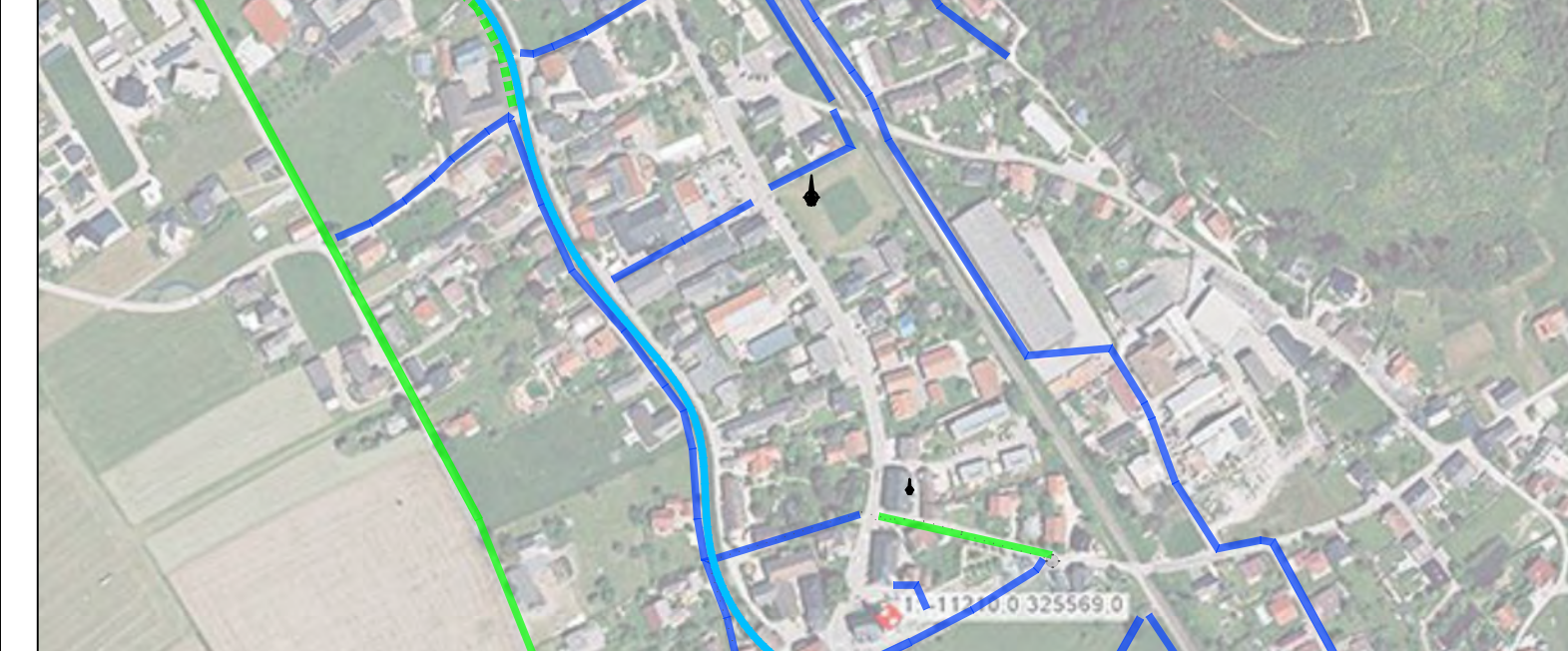




Oben: Unterführung Umfahrung BA2 Unten: Wegvarianten BHF - KTM



Unten: Wegvarianten Hauptstraße - Lindenstraße



- Fußwege - Bestand
- Fußwege - Unterführung Weiß
- Fußwege - Ergänzung
- Fußwege - Unterführung Bahnhof



Oben: Wegvarianten Kappelenweg Raiffeisenstraße



Umgehung EK Gangsteig

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

FUSSGÄNGERVERKEHR
WEGE UND DETAILS

LAGEPLAN

1:10.000

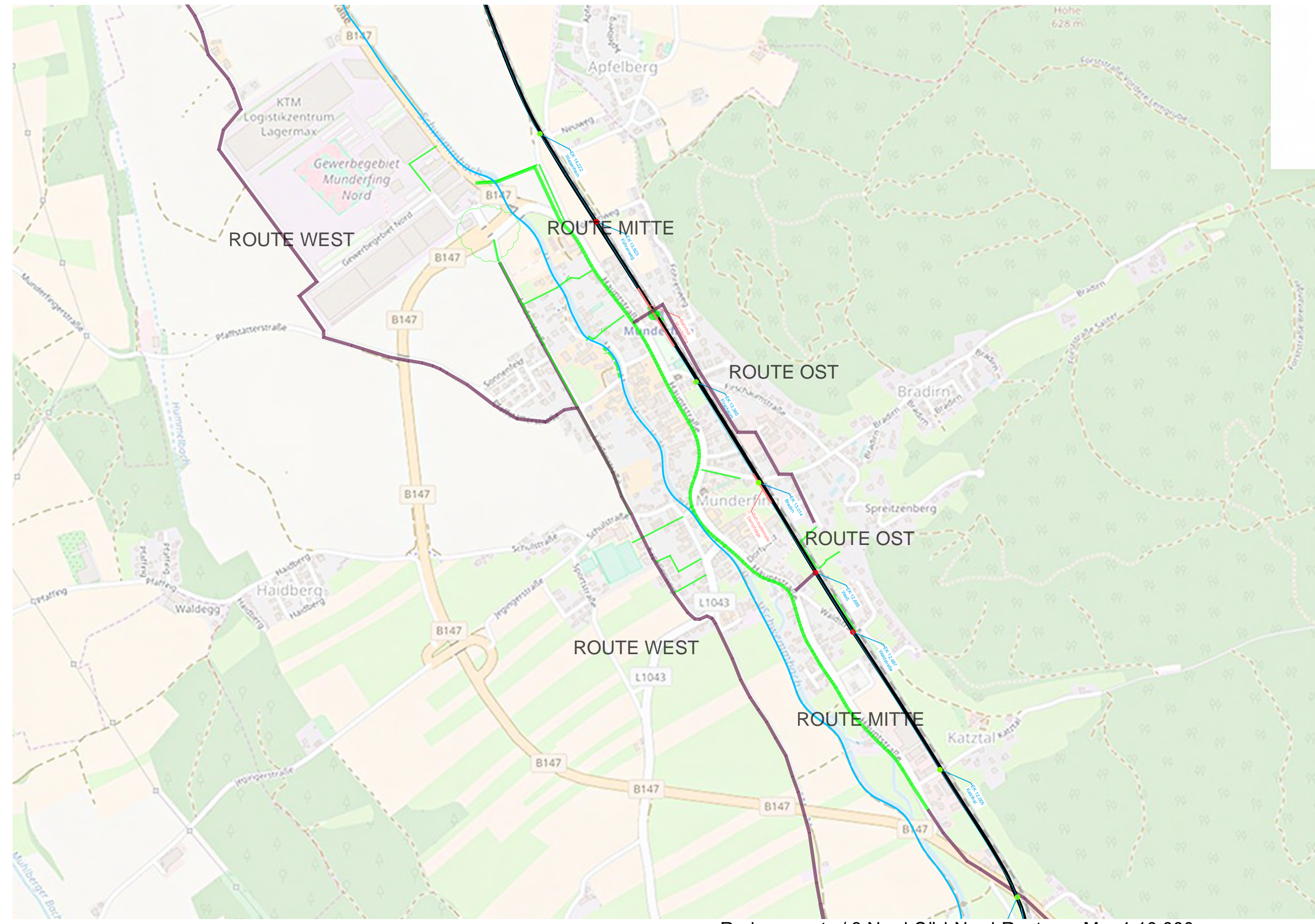
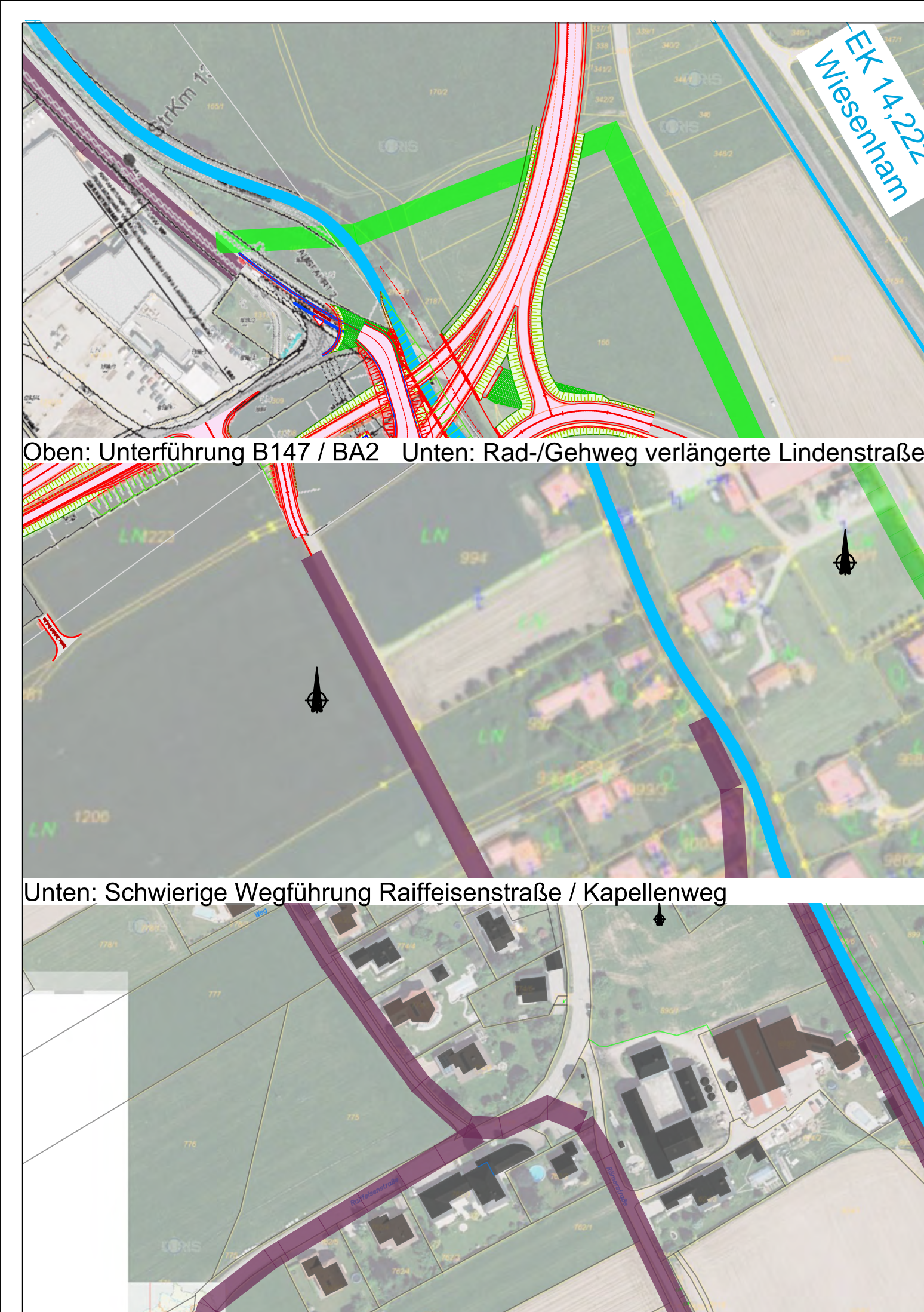
Entworfen	JOKL	Gezeichnet	JOKL	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSPLANUNG
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

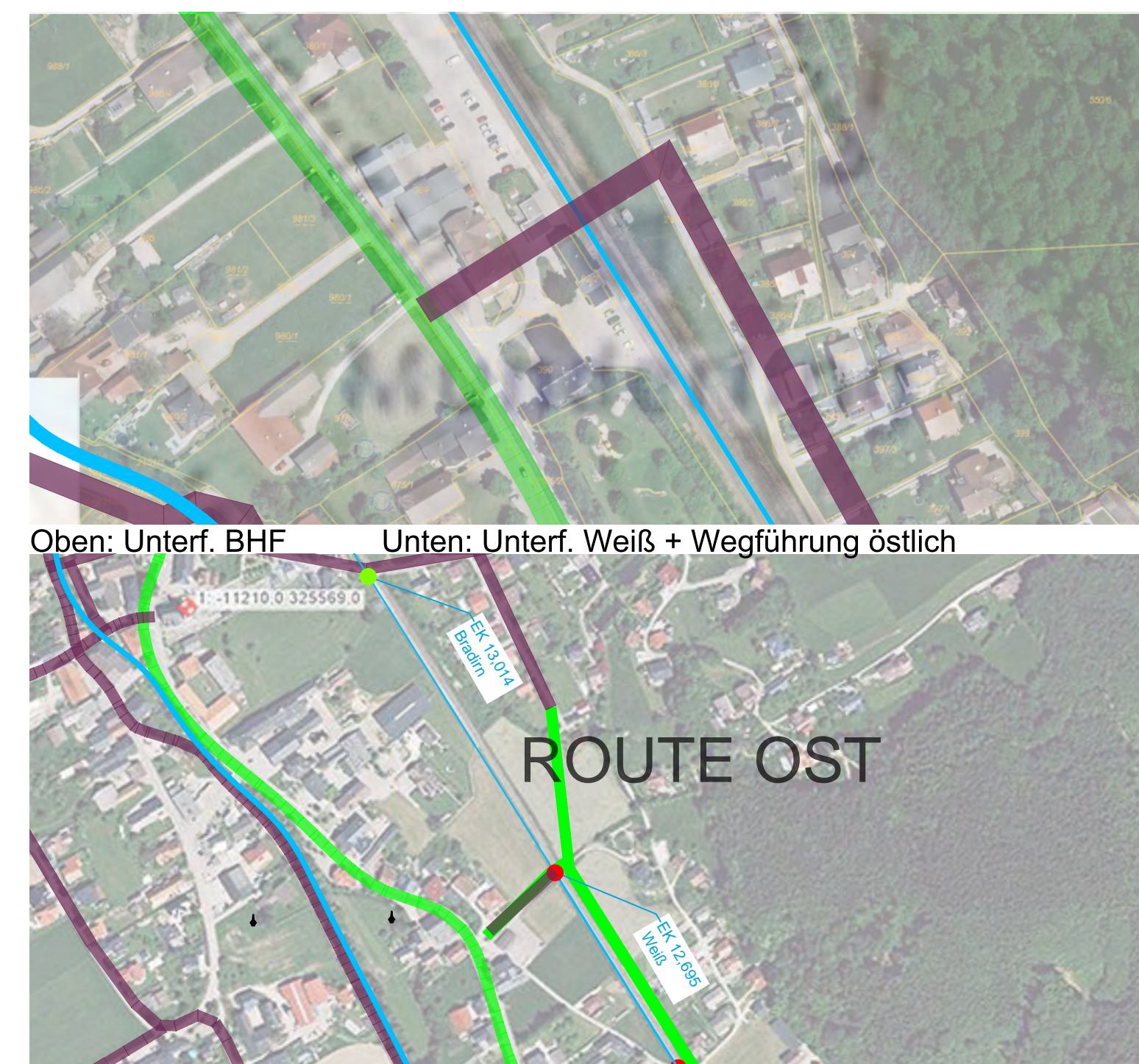
Datum	11.05.2018	Plannummer	1625_002	Einlagezahl	2
-------	------------	------------	----------	-------------	---



Radwegenetz / 3 Nord-Süd-Nord-Routen M = 1:10.000

ROUTE 1 - WEST / SCHWEMMBACH
ROUTE 2 - MITTE / HAUPTSTRASSE
ROUTE 3 - OST / BAHNHOF

■ Radweg - Bestand
■ Radweg - Neuerrichtung



GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

RADVERKEHR
WEGE UND DETAILS

LAGEPLAN

1:10:000

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------

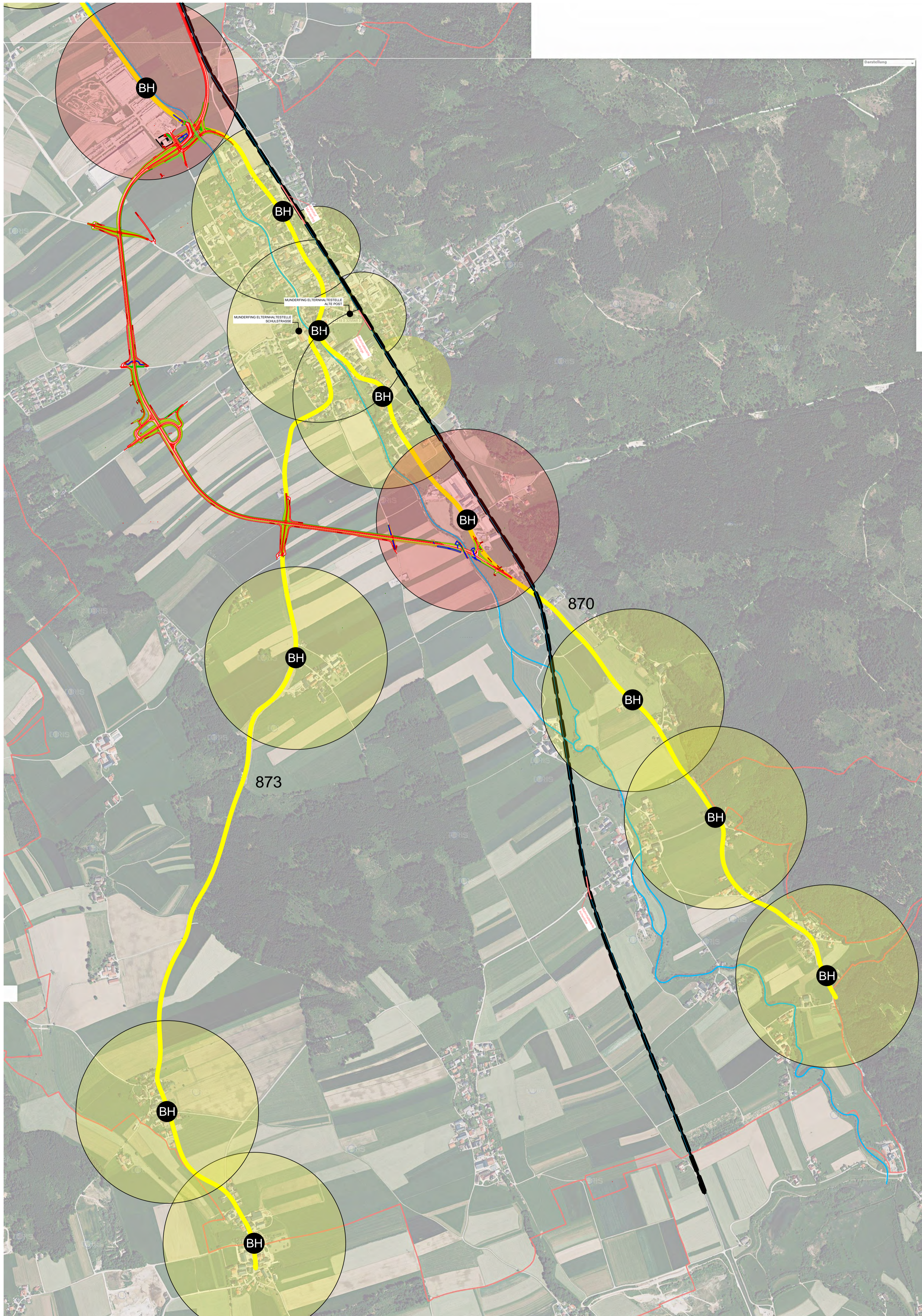


INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUR
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177

E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_003	Einlagezahl	3
-------	------------	------------	----------	-------------	---



- Buslinien 870 / 873
- Einzugsbereich Haltestellen Bestand
- Einzugsbereich Haltestellen Ergänzung
- Einzugsbereiche R=400m / 5min zu Fuß
- Eisenbahnkreuzung - wird aufgelassen
- Eisenbahnkreuzung - bleibt erhalten

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

ÖFFENTLICHER VERKEHR
HALTESTELLEN - BESTAND UND ERGÄNZUNGEN

LAGEPLAN

1:10.000

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSPLANUNG
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

Datum	17.05.2018	Plannummer	1625_004	Einlagezahl	4
-------	------------	------------	----------	-------------	---

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

TEMPO 30 ZONE - KERNZONE
TEMPO 50km/h

LAGEPLAN

1:10.000




Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------

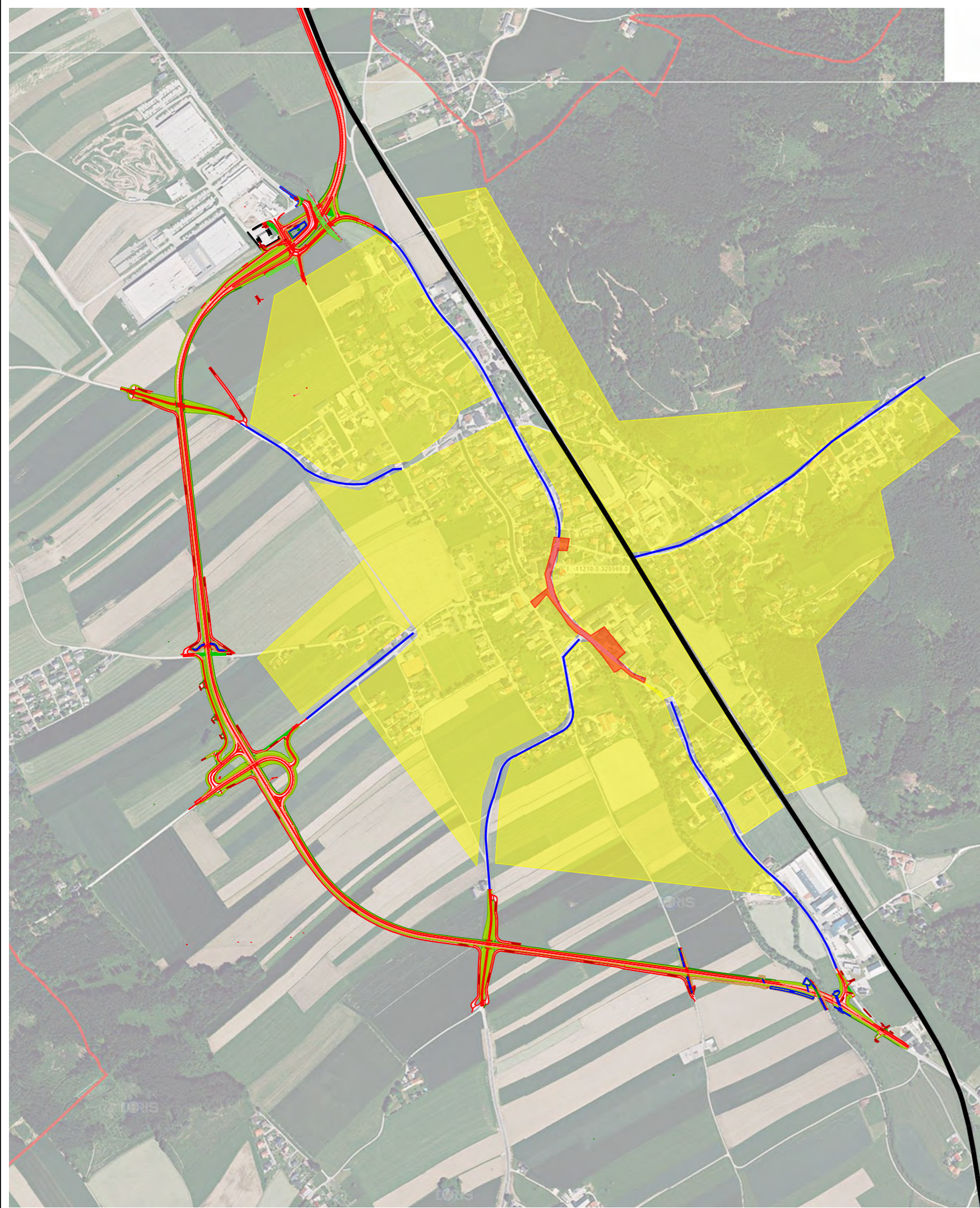


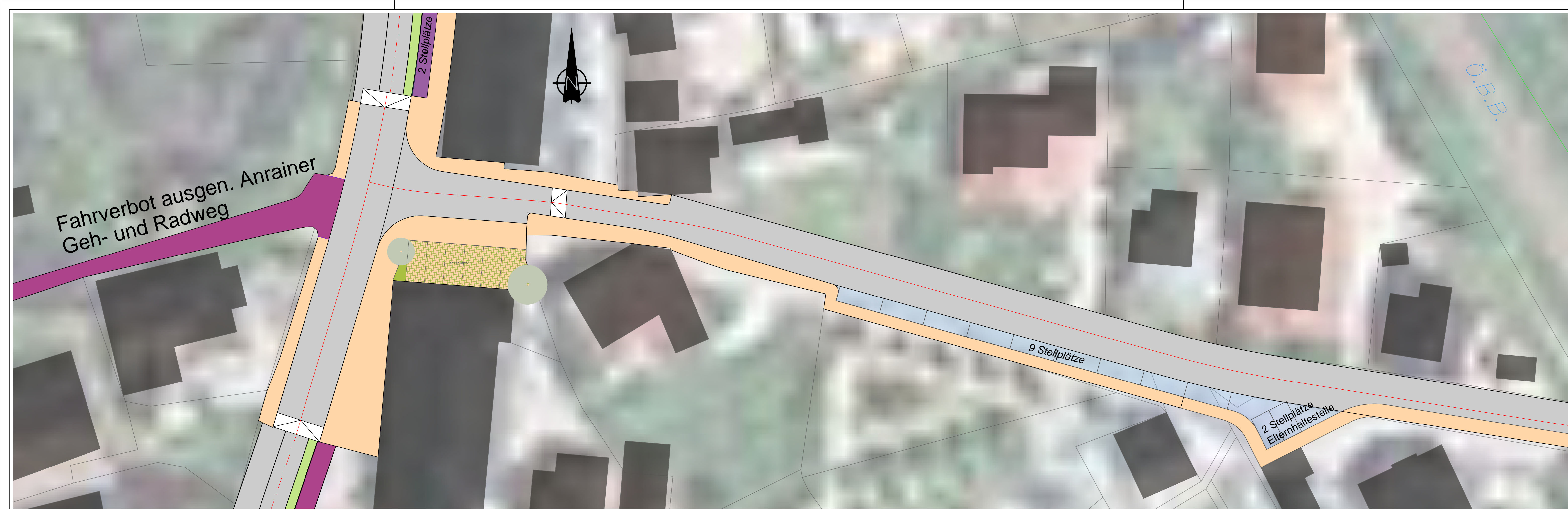
INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSFRAKTUR
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_005	Einlagezahl	5
-------	------------	------------	----------	-------------	---

-  KERNZONE - BEGEGNUNGSZONE
-  TEMPO 30 ZONE
-  TEMPO 50km/h





■ Radweg - Neuerrichtung

■ kombinierter Geh-und Radweg

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

PORTAL NORD
PLATEAU UND GESTALTUNG DR. LANGSTRASSE

LAGEPLAN

1:250

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSPLANUNG
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_006	Einlagezahl	6
-------	------------	------------	----------	-------------	---

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

PORTAL SÜD
ENGSTELLE GH WEISS

LAGEPLAN

1:250

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSMINFRASTRUKTUR
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_007	Einlagezahl	7
-------	------------	------------	----------	-------------	---

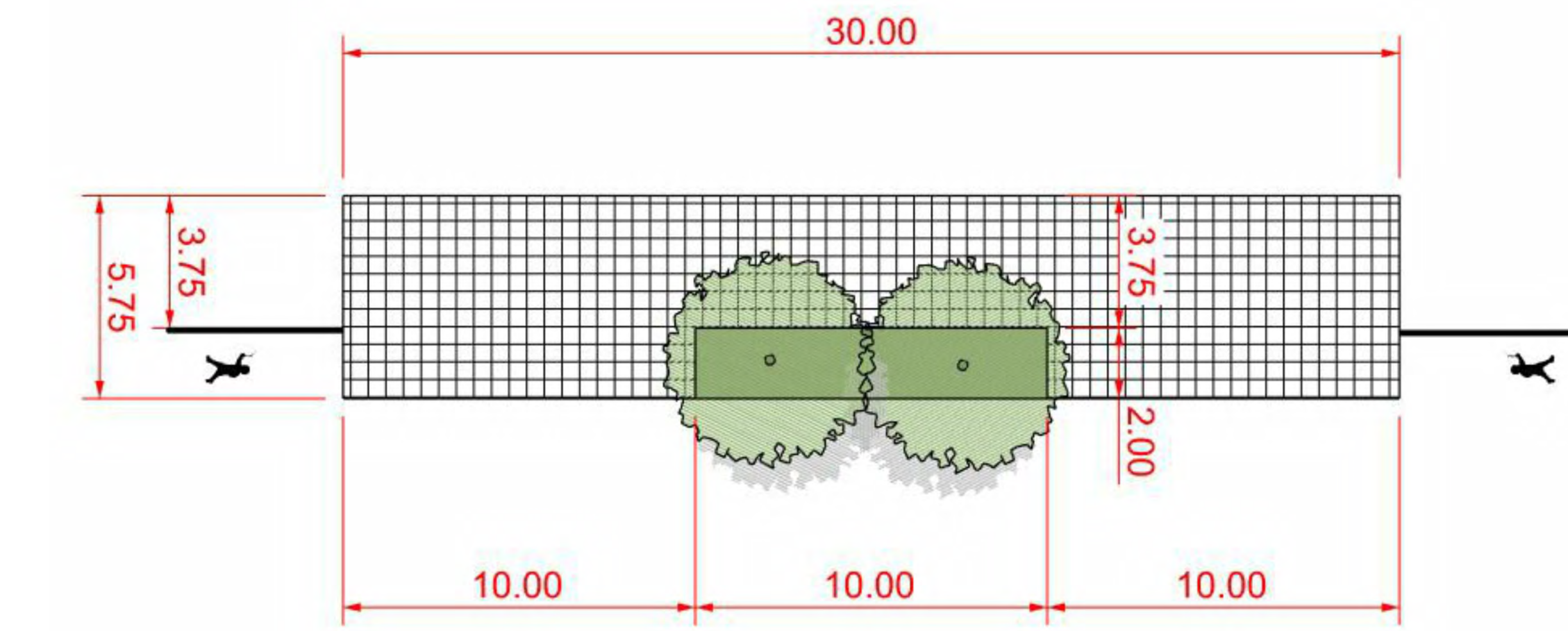


- Gehsteig
- kombinierter Geh- und Radweg



■ Gehsteig / abmarkierter Streifen

Engstelle Lindenstraße / 4 Begegnungszonen



Piktogramme Munderfing

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

LINDENSTRASSE
RÜCKBAU TEMPO 30 UND/ODER KRÖPFEN

LAGEPLAN

1:1.000

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSPLANER
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_008	Einlagezahl	8
-------	------------	------------	----------	-------------	---



Orange square: Gehsteig

Green square: Grünflächen - Bäume Sträucher Wiese

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

SCHULSTRASSE
SICHERUNG SCHULUMFELD

LAGEPLAN

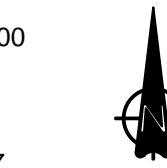
1:250

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------

VERKEHRSPLANER
GMBH

INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSMANAGEMENT
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com



Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_009	Einlagezahl	9
-------	------------	------------	----------	-------------	---

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

SCHWEMMBACHUFERPARALLELSTRASSE
LÖSUNG ENGSTELLE UND KULTURBRÜCKE

LAGEPLAN

1:250

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------

VERKEHRSPLANER
GMBH

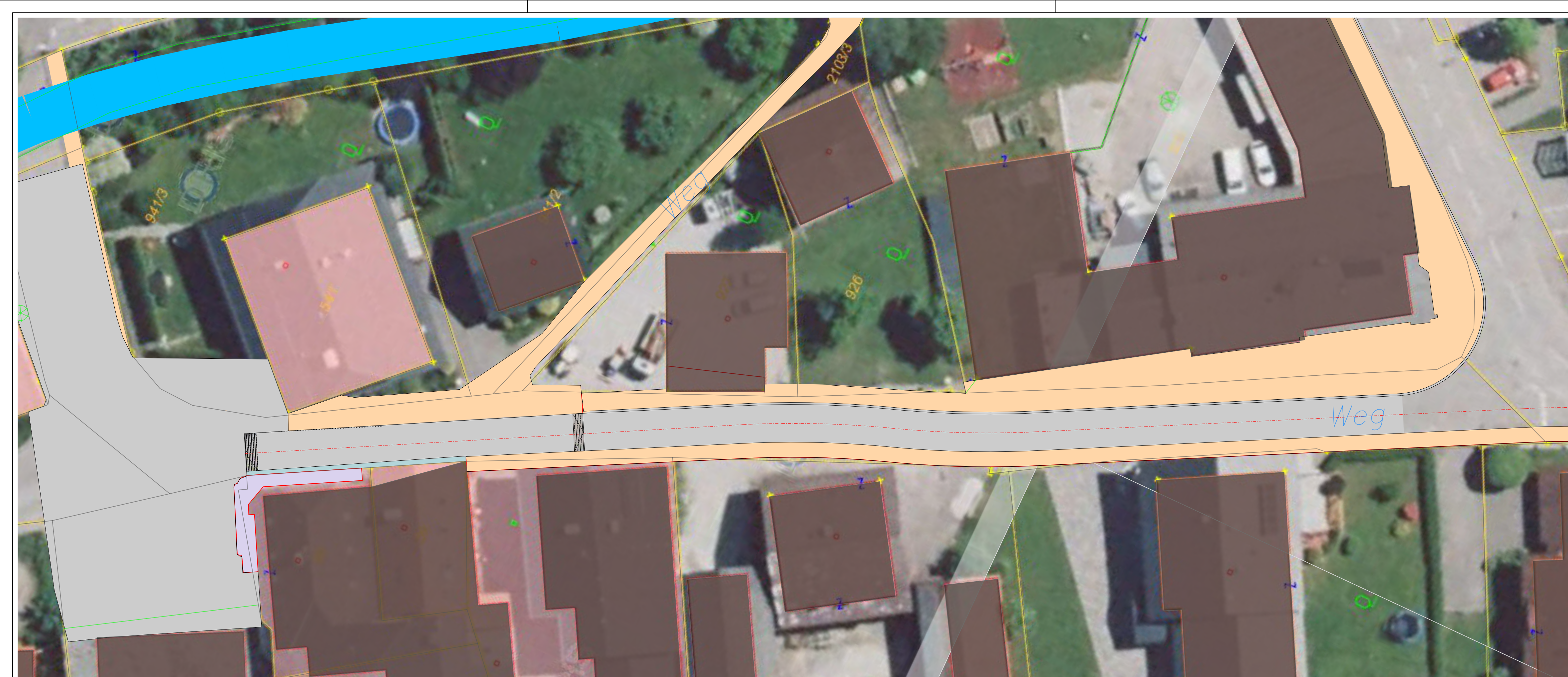
INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUR
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com



Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_010	Einlagezahl	10
-------	------------	------------	----------	-------------	----

 Gehsteig





Planungsraum Hauptstraße, 1:2000



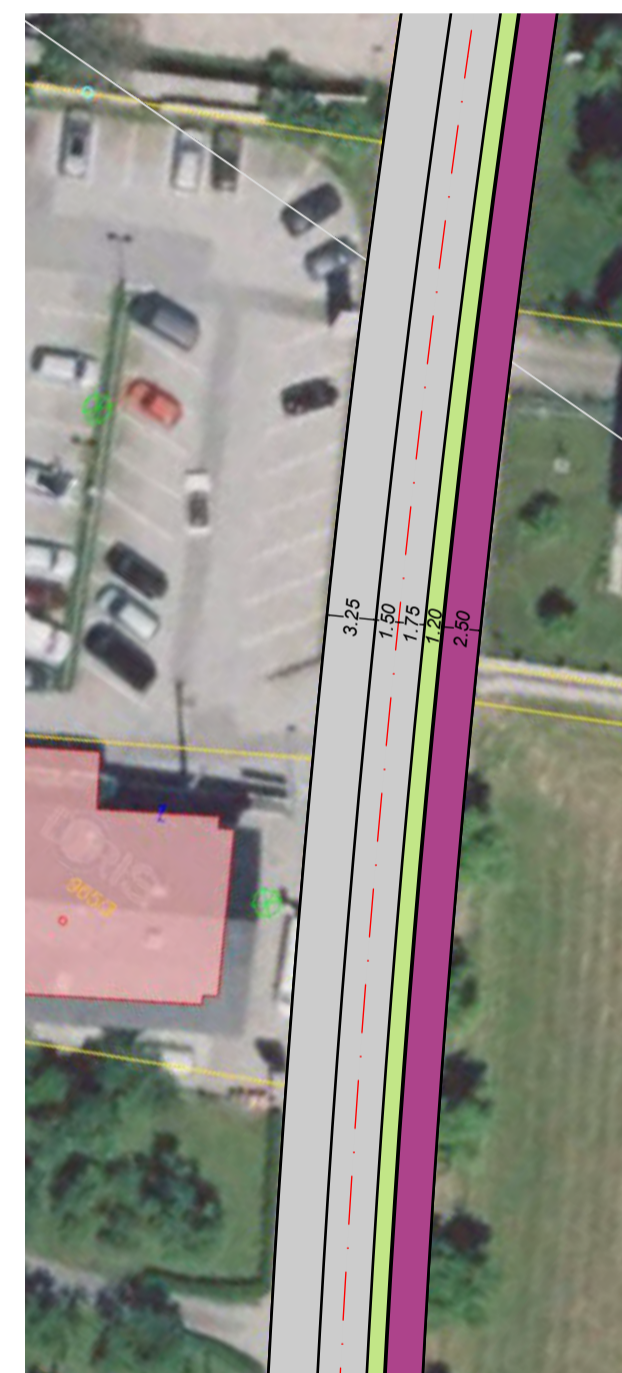
Var 1, Nord



Var 2, Nord



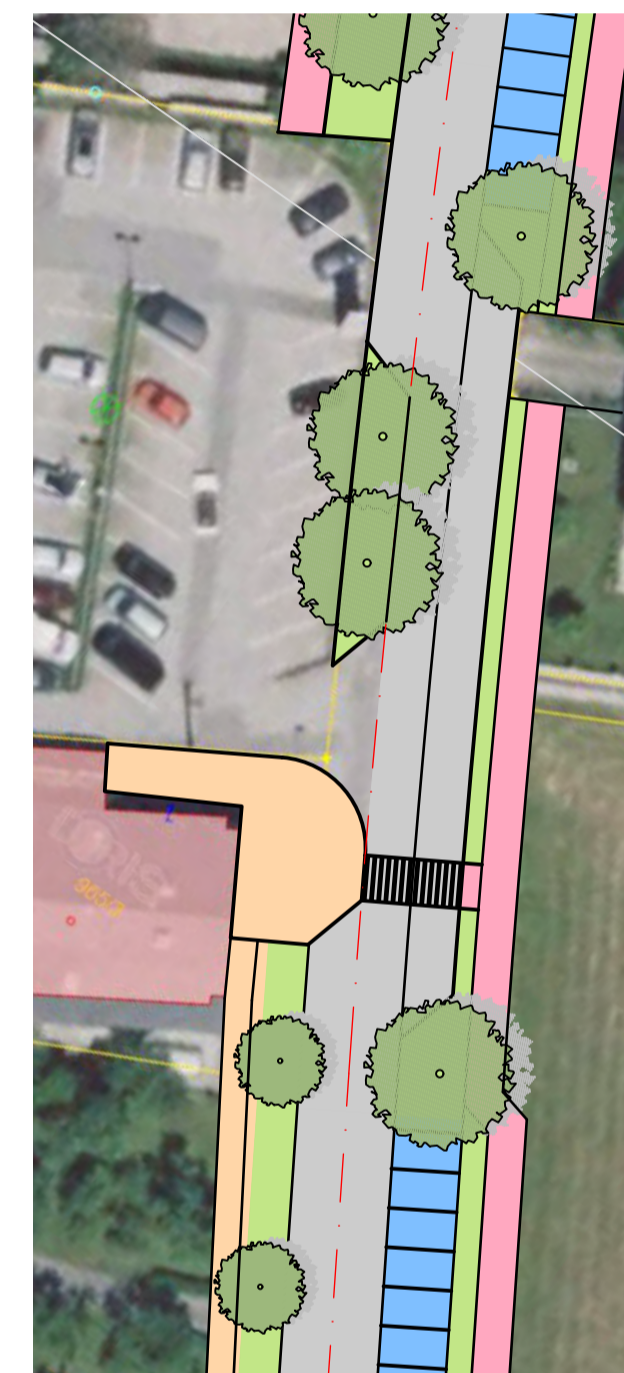
Var 3, Nord



Var 1, bei Spar + ev. Kirche



Var 2, bei Spar + ev. Kirche



Var 3, bei Spar + ev. Kirche



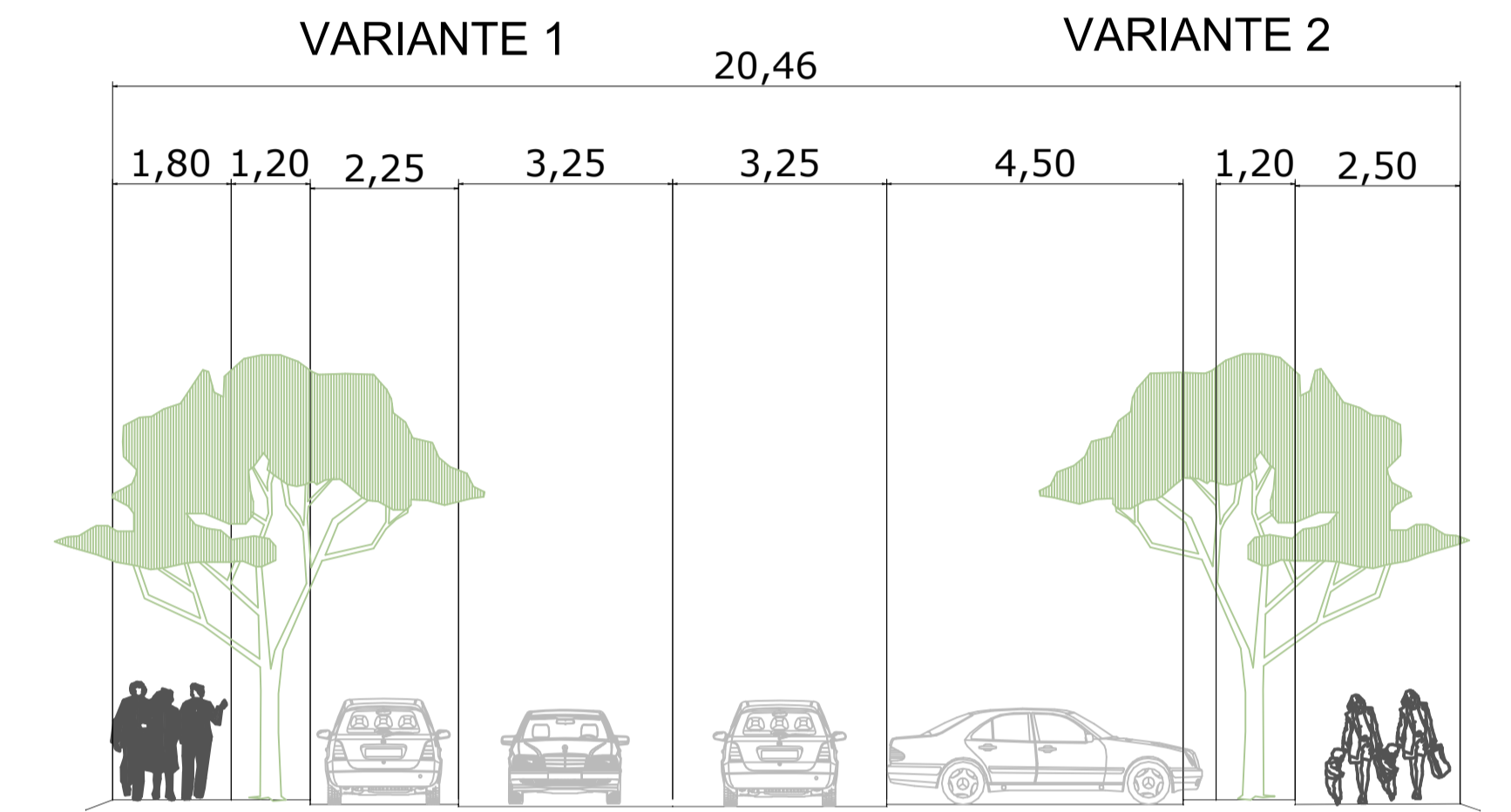
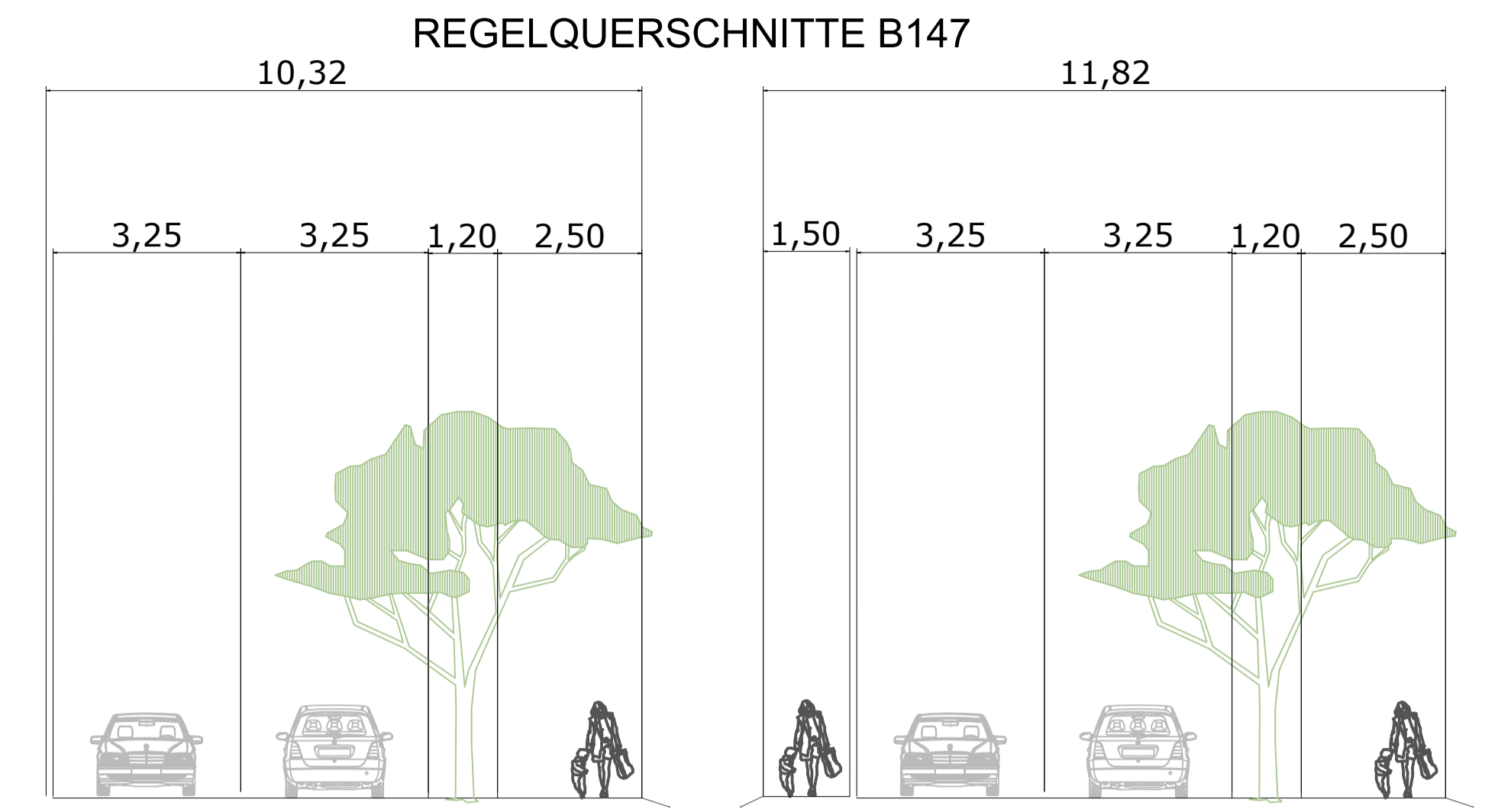
Var 1, bei kath. Kirche



Var 2, bei kath. Kirche



Var 3, bei kath. Kirche



VARIANTE 3

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

LEBENSRAUM HAUPTSTRASSE
UMBAUSTUDIEN ALTE B 147

LAGEPLAN

1:2.000, 1:500

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------

VERKEHRSPLANER
GMBH

INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUR
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_011	Einlagezahl	11
-------	------------	------------	----------	-------------	----

GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

INNERE AUFSCHLIESSUNGSSTRASSE
AUFSCHLIESSUNG DER UMFABRUNGSGRÜNDE

LAGEPLAN

1:7.500; 1:2.000

Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------

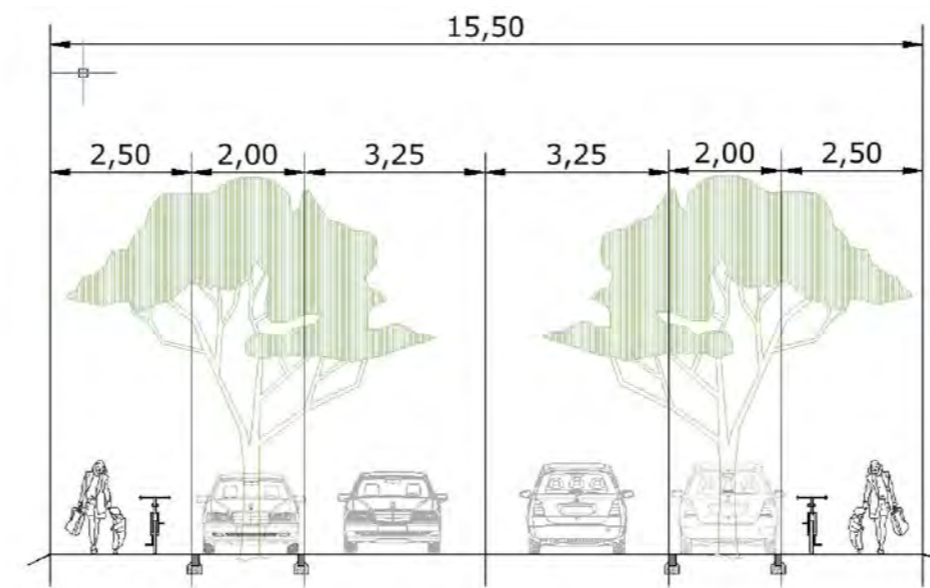


INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRINFRASTRUKTUR
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

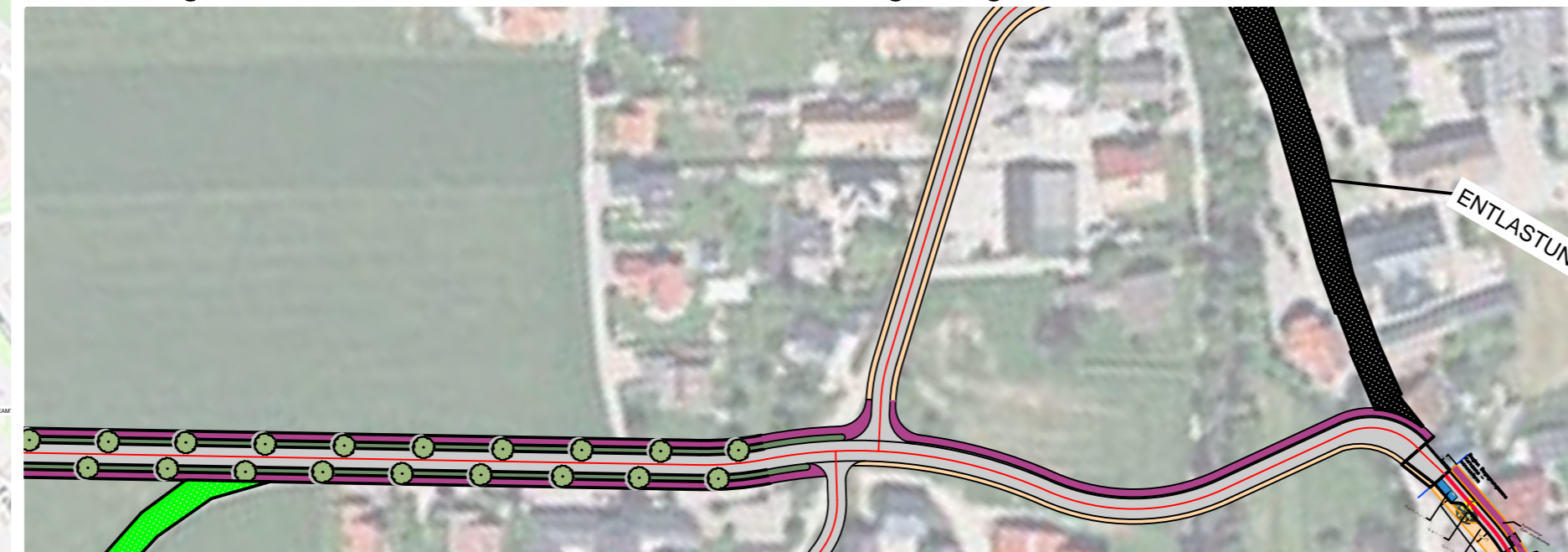
Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_012	Einlagezahl	12
-------	------------	------------	----------	-------------	----

Regelquerschnitt

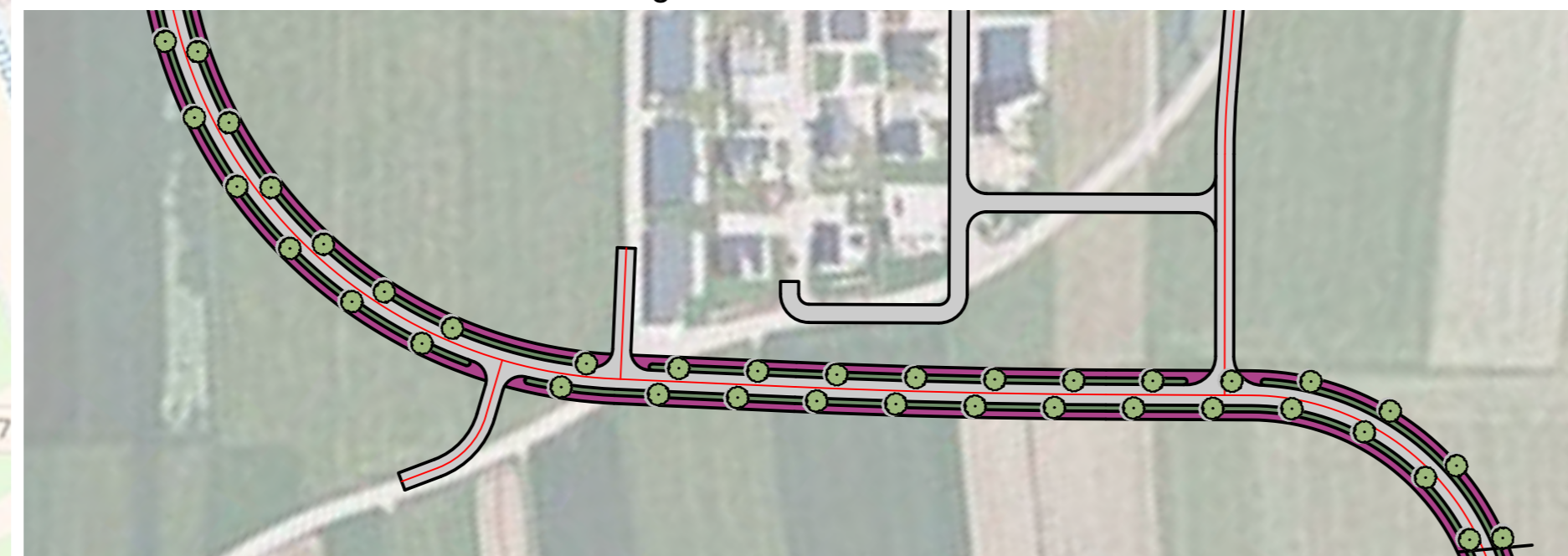


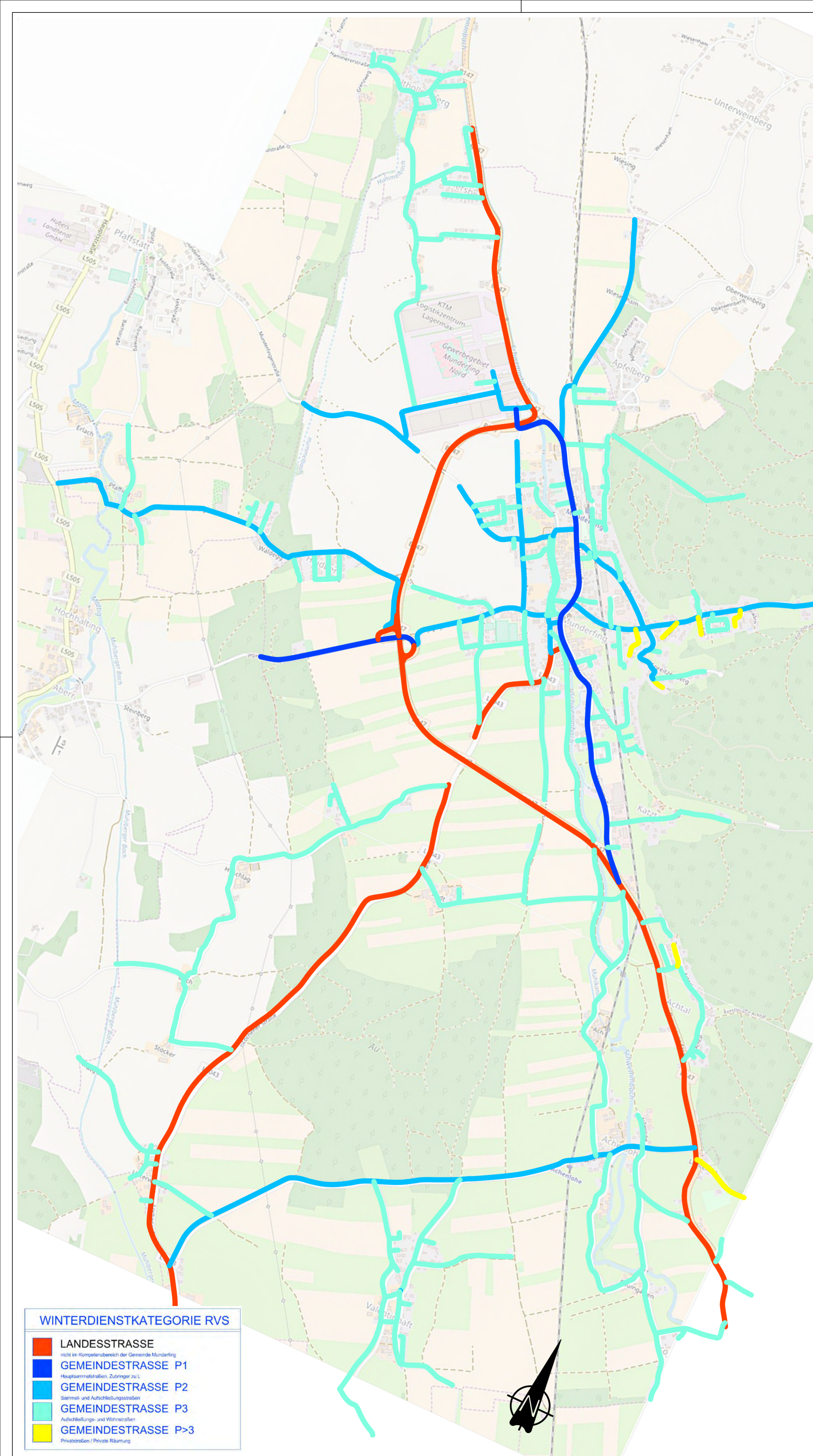
- Gehsteig
- kombinierter Geh- und Radweg

Unten: Engstelle Weiß und Schwemmbachbrücke / Umgehung Gemeindeamt 1:2000

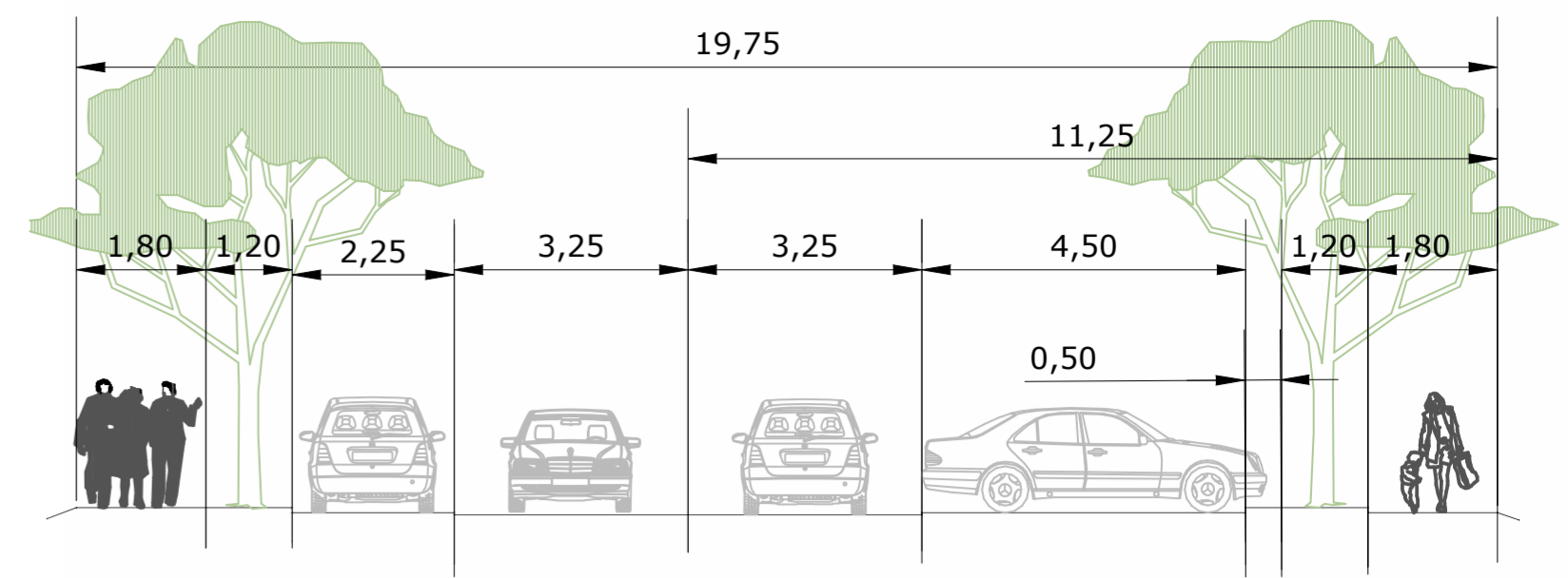


Unten: Netzkorrektur Sonnenfeldsiedlung 1:2000

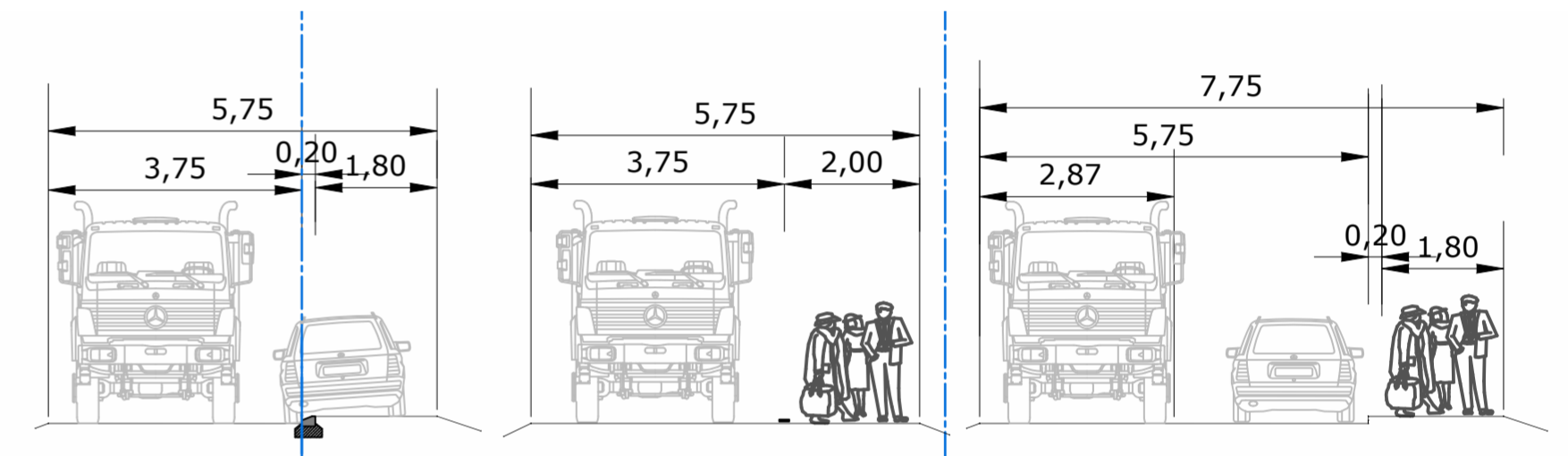
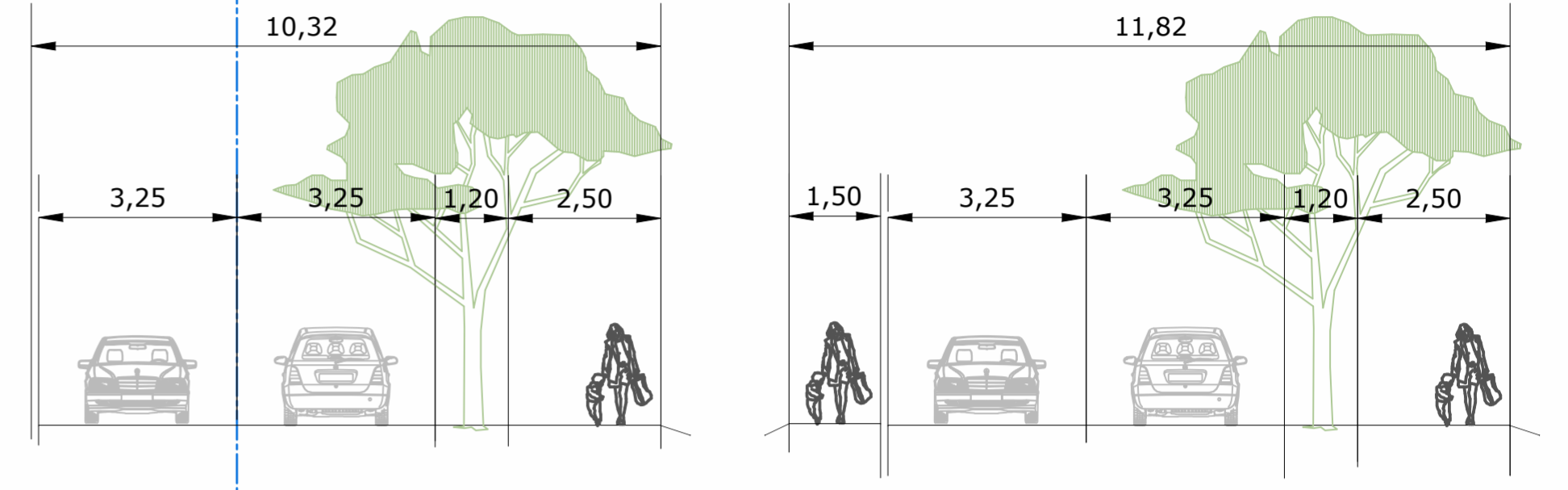




REGELQUERSCHNITTE
P1 - P2 (1:100)



REGELQUERSCHNITTE
P3 + >P3 (1:100)



GEMEINDE MUNDERFING
DORFPLATZ 1
5222 MUNDERFING

STRASSENKATEGORIEN
FÜR WINTERDIENST, ERHALTUNG UND AUSBAU

LAGEPLAN

1:12.500

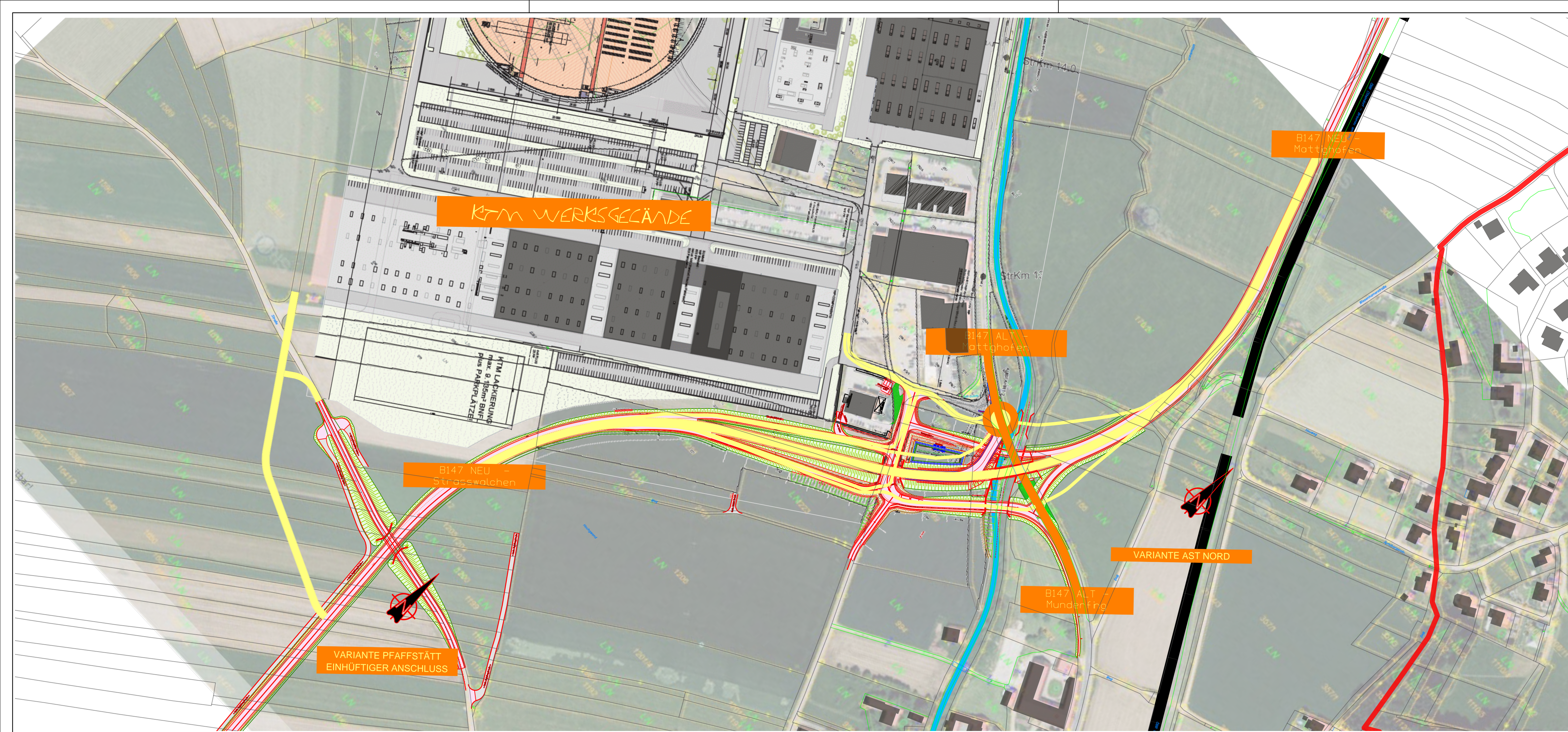
Entworfen	GEST	Gezeichnet	GEST	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------

VERKEHRSPLANER
GMBH

INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUR
DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
M1: 0664 4454058
M2: 0664 8827 1177
E: buero.wels@verkehrsplaner.com
H: www.verkehrsplaner.com

Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_013	Einlagezahl	13
-------	------------	------------	----------	-------------	----



GEMEINDE MUNDERFING
 DORFPLATZ 1
 5222 MUNDERFING

AST B147 - MUNDERFING NORD
 ERTÜCHTIGUNG

LAGEPLAN

1:2000

Entworfen	JOKL	Gezeichnet	JOKL	Geprüft	JOKL
-----------	------	------------	------	---------	------



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUR
 DR.-GROSS-STR. 27, 4600 WELS - ÖSTERREICH

T 0043 (0)7242 42300
 M1: 0664 4454058
 M2: 0664 8827 1177
 E: buero.wels@verkehrsplaner.com
 H: www.verkehrsplaner.com

Datum	15.05.2018	Plannummer	1625_014	Einlagezahl	14
-------	------------	------------	----------	-------------	----