

Mobilitätskonzept

Projekt „Wiesenpark Breitenfurt“, 2384 Breitenfurt bei Wien

Wien, am 20.05.2026
GZ 24469

Projekt „Wiesenpark Breitenfurt“

GZ 24469

Auftraggeber

BIP Immobilienverwaltung Gesellschaft mbH
Schwarzenbergplatz 5/7.1
1030 Wien

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung

DIⁱⁿ Snejana Nenkova-Bruntsch

Gegengelesen

DI (FH) Philip Rosinak

Wien, am 20.05.2026



DI (FH) Philip Rosinak
Geschäftsführer
Rosinak & Partner ZT GmbH

Datei: 24469_MK_Wiesenpark_Breitenfurt_260520.docx

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabe.....	5
2. Projektbeschreibung	5
3. Verkehrsanalyse und Mobilität.....	8
3.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)	8
3.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)	9
3.3. Verkehrsqualität und Erschließung im Kfz-Verkehr	11
3.4. Wichtige Ziele im Projektumfeld	13
3.5. Mobilitätskennzahlen	13
4. Stellplatzkonzept.....	15
4.1. Fahrradabstellplätze	15
4.2. Pkw-Stellplätze	16
5. Infrastrukturelle Mobilitätsmaßnahmen und Mobilitätsmanagementmaßnahmen am Projektareal	18
5.1. Mobilitätsmaßnahmen im Fuß- und Radverkehr	18
5.2. Weitere Mobilitätsmanagement-Maßnahmen	20
6. Schlussfolgerung	22
7. Verwendete Unterlagen	23
8. Allgemeines	23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Nutzungsübersicht nach Bauphasen (vorläufiger Stand)	6
Abbildung 2:	Lageskizze des Projektes, Städtebauliches Konzept	7
Abbildung 3:	Übersicht Baufelder und Bauplätze	7
Abbildung 4:	Radfahranlagen und Radrouten	8
Abbildung 5:	ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule	10
Abbildung 6:	ÖV-Güteklassen an Werktagen in den Herbstferien	11
Abbildung 7:	Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet	12
Abbildung 8:	Verkehrsstärken (Querschnittsbelastungen) im erweiterten Projektumfeld Morgenspitzenstunde/ Nachmittagspitzenstunde [Pkw-E/h], Bestandsverkehr 2024, Werte gerundet	12
Abbildung 9:	Lage im Ortsgebiet / Points of Interest (POI).....	13
Abbildung 10:	Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Industrieviertel nach Hauptverkehrsmittel	14
Abbildung 11:	Fahrrad-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung bzw. Verordnung der Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Fahrradabstellplätze.....	15
Abbildung 12:	Pkw-Pflichtstellplätze gemäß Bebauungsvorschriften Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Pkw-Stellplätze	16
Abbildung 13:	Erschließung der geplanten Pkw-Stellplätze	17

1. Aufgabe

Auf einem Areal zwischen der L2102 Hauptstraße, der Hirschentanzstraße und der Liesingtalstraße in der Gemeinde Breitenfurt bei Wien (Breitenfurt-Ost) ist die Errichtung eines Projektes mit Wohnungen, Seniorenwohnen, einem Ärztezentrum, Handels- sowie Büronutzungen geplant. Voraussetzung für die Erschließung des Projektes ist ein Ausbau des Promenadewegs über den Fluss Reiche Liesing zur Anbindung an die Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg. Für den Gemeinderatsbeschluss zur Aufhebung der Aufschließungszone ist ein Mobilitätskonzept erforderlich.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist, durch ein Bündel von Mobilitätsmaßnahmen das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner*innen in Richtung der stadtverträglichen Verkehrsarten zu beeinflussen und das projektinduzierte Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr möglichst gering zu halten:

Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes wird bzw. werden:

- » die vorhandenen Verkehrsverhältnisse analysiert (Kfz-Verkehrsfrequenz, Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, Qualität im Fuß- und Radverkehr, örtliche Besonderheiten);
- » begleitende infrastrukturelle und bewusstseinsbildende Mobilitätsmaßnahmen empfohlen;

2. Projektbeschreibung

Das Grundstück 506/1 in der Gemeinde Breitenfurt bei Wien liegt südlich der L 2102 Hauptstraße, nördlich der Liesingtalstraße und östlich der Hirschentanzstraße. Im Osten und im Westen schließt das Grundstück an der bestehenden Bebauung an. Auf dem Areal sind Wohnungen, ein Ärztezentrum sowie Handels- und Büronutzungen geplant.

Das Ärztezentrum befindet sich bereits im Bestand in Breitenfurt Ost in der Hauptstraße 111. Da erforderliche Kapazitätserweiterungen auf dem bestehenden Standort nicht möglich sind, soll das Ärztezentrum auf das Projektareal umgesiedelt und erweitert werden.

Eine vorläufige Nutzungsübersicht, die sich im Zuge der weiteren Planungen ändern kann, ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Nutzungsübersicht nach Bauphasen (vorläufiger Stand)

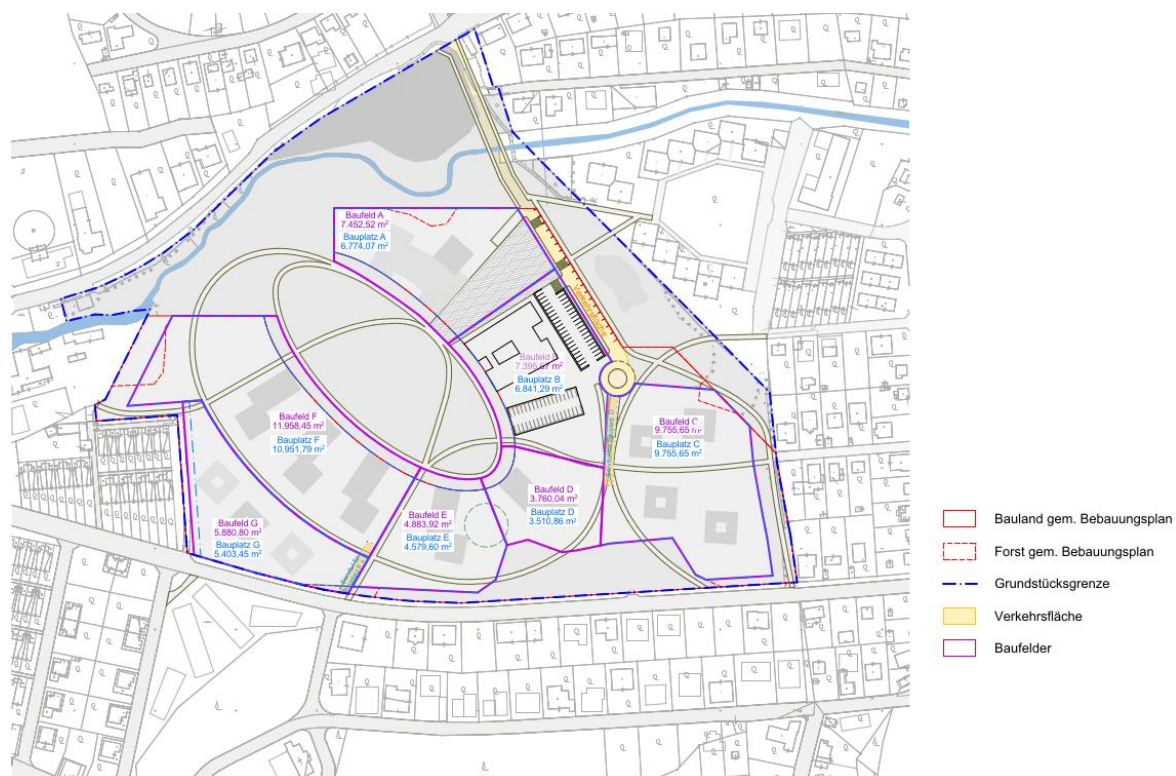
Nutzung	Bruttogeschoß- fläche [m² BGF]	Nutzfläche [m² NF]	Anzahl Wohneinheiten	Geplante Pkw- Stellplätze	Geplante Fahr- radabstellplätze
Bauplatz A					
Wohnen	2.252,00	1.576,00	25	38	63
Büro	1.344,00	1.142,00	-	29	28
Handel	934,00	841,00	-	17	17
Seniorenwohnen	1.620,00	1.134,00	25	13	10
Summe Bauplatz A	6.150,00	4.693,00	50	97	118
Bauplatz B					
Ärtezentrum	4.492,00	3.369,00	-	100	10
Bauplatz C					
Wohnen	6.400,00	4.480,00	69	104	172
Bauplatz D					
Wohnen	3.088,00	2.161,60	34	51	85
Summe Bauphase 1	20.130,00	14.703,60	153	352	385
Bauplatz E					
Wohnen	3.088,00	2.161,60	34	51	85
Bauplatz F					
Wohnen	9.264,00	6.484,80	100	150	250
Bauplatz G					
Wohnen	4.000,00	2.800,00	44	66	110
Summe Bauphase 2	16.352,00	11.446,40	178	267	445
Summe gesamt	36.482,00	26.150,00	331	619	830

Abbildung 2: Lageskizze des Projektes, Städtebauliches Konzept



Quelle: Städtebauliche Studie Stand 08.05.2026, Hawlik Gerginski Architekten ZT GmbH

Abbildung 3: Übersicht Baufelder und Bauplätze



Quelle: Städtebauliche Studie Stand 08.05.2026, Hawlik Gerginski Architekten ZT GmbH

3. Verkehrsanalyse und Mobilität

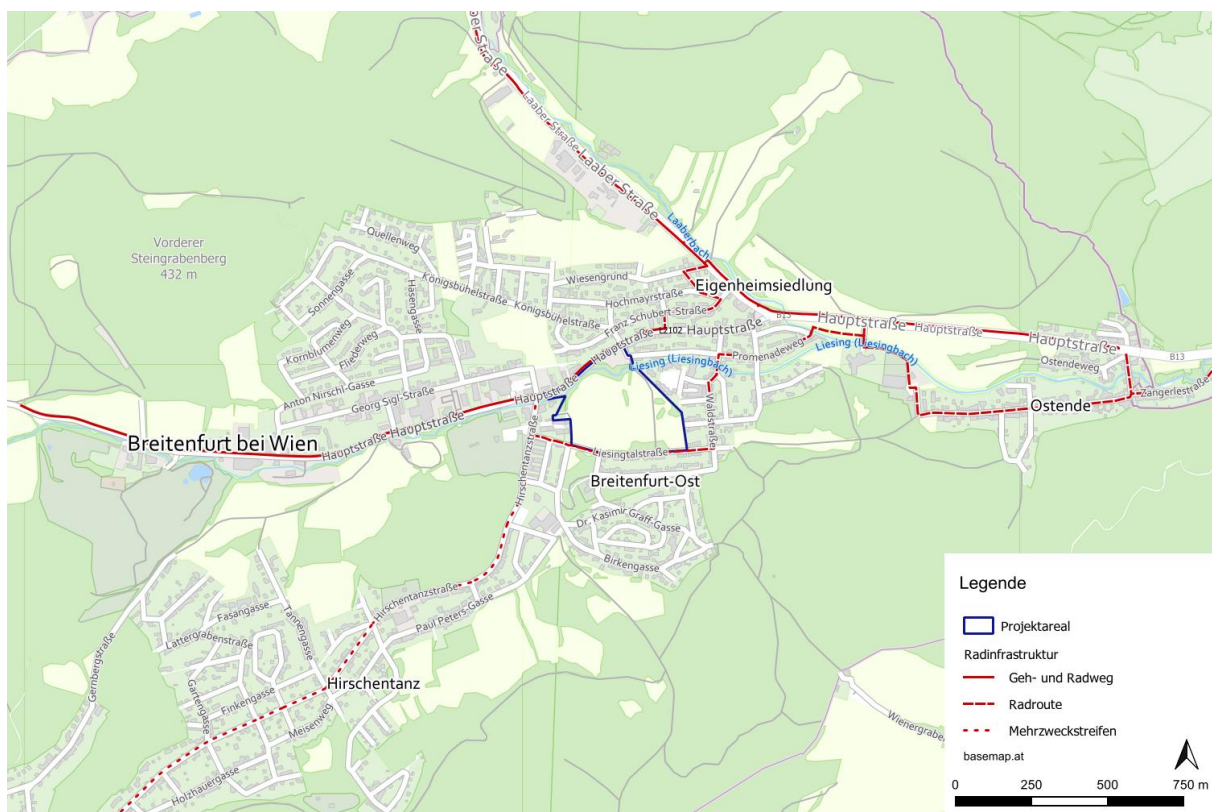
3.1. Verkehrsqualität im nichtmotorisierten Verkehr (NMV)

Entlang des Projektareals sind weder in der Hauptstraße noch in der Liesingtalstraße Gehsteige vorhanden. Entlang der Hauptstraße ist ein Geh- und Radweg auf der nördlichen Straßenseite angeordnet. Querungshilfen gibt es in den Kreuzungsbereichen Hauptstraße – Promenadenweg – Weidenweg und Hauptstraße – Hirschentanzstraße – Georg-Sigl-Straße. In der Liesingtalstraße ist Tempo 30 verordnet, der Fußverkehr wird größtenteils im Mischverkehr abgewickelt. In der Hirschentanzstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Auf der westlichen Straßenseite ist zwischen der Hauptstraße und der Bushaltestelle Grüner Baum kein durchgehender Gehbereich vorhanden, das Zu-Fuß-Gehen erfolgt zum Teil im Mischverkehr. Zwischen der Bushaltestelle und der Liesingtalstraße ist keine Querungshilfe vorhanden. Derzeit ist das Projektareal eingezäunt und eine Durchwegung ist nicht möglich.

Der Geh- und Radweg in der Hauptstraße verläuft zwischen der Sperlinggasse und der Reitschule Richterhof. In Richtung Breitenfurt West ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr möglich. **In Richtung Wiener Stadtgrenze verläuft ein Geh- und Radweg östlich der Laaber Straße bis Breitenfurt Ostende. Darüber hinaus besteht südlich der Hauptstraße bzw. der Breitenfurter Straße eine Radroute entlang der Liesingtalstraße, der Zanglerstraße und des Promenadenwegs bis nach Liesing.** In der Hirschentanzstraße in Richtung Süden ist ein Mehrzweckstreifen vorhanden.

Den Radfahrenden steht ein Wegweisungssystem zu wichtigen Zielen in der Gemeinde zur Verfügung.

Abbildung 4: Radfahranlagen und Radrouten



Quelle: basemap.at

3.2. Verkehrsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV)

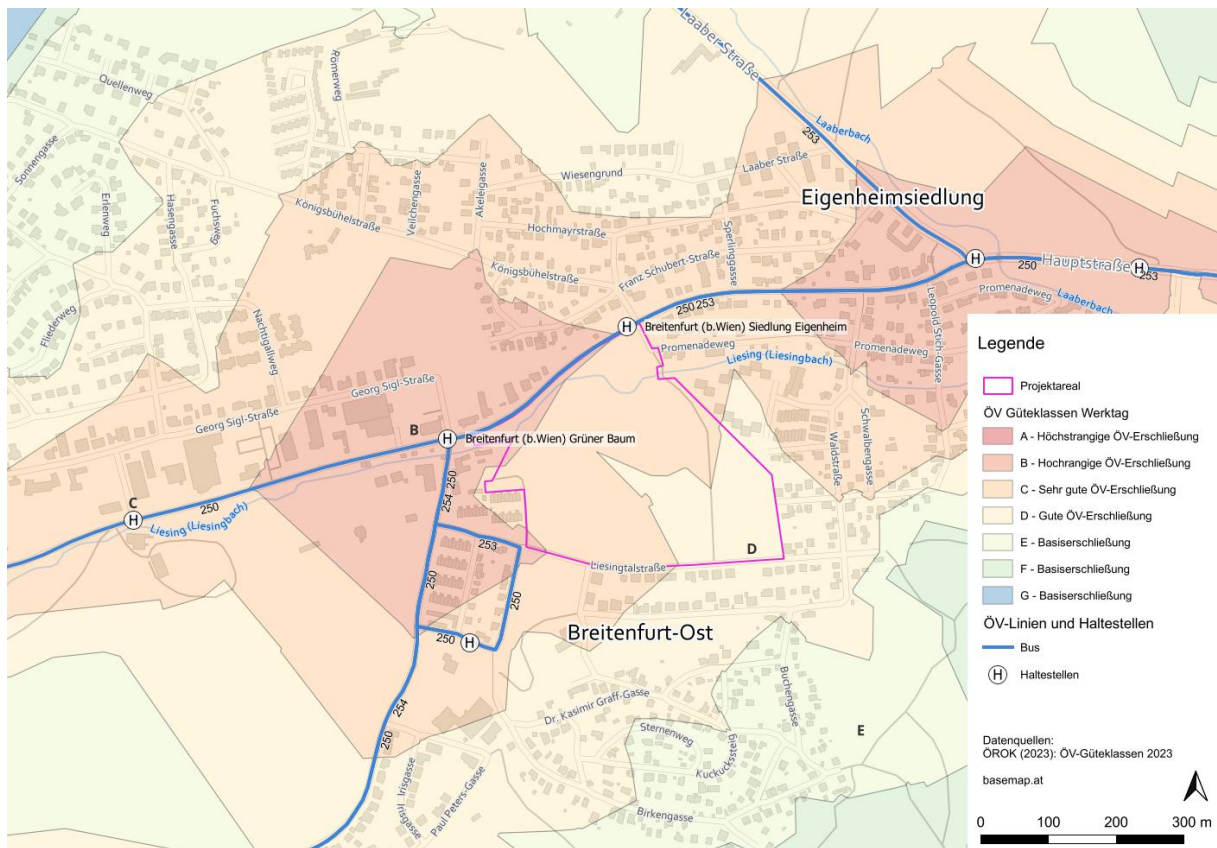
In der Hauptstraße im Umfeld des Projektareals verkehren folgenden Buslinien:

- » **Linie 250 zwischen Liesing und Breitenfurt; Intervalle 5-10 Minuten in der Morgen- und 10 Minuten in der Nachmittagsspitze;** Haltestellen Siedlung Eigenheim, Grüner Baum (Hauptstraße).
- » Linie 253 zwischen Wien Liesing – Laab am Walde – Tullnerbach Pressbaum; Intervalle 22 Minuten bis 44 Minuten in der Morgen- und 30 Minuten in der Nachmittagsspitze; Haltestelle Laaber Spitz (Laaber Str.). Die Haltestellen Laaber Spitz (Hauptstraße), Siedlung Eigenheim, Grüner Baum und Volksschule werden nur an Schultagen mittags bedient.
- » Linie 254 zwischen Grüner Baum (Hirschentanzstraße) und Breitenfurt Hirschentanz; einstündige Intervalle zehn Mal am Tag außerhalb der Spitzenzeiten mit Anschluss an die Linie 250 Grüner Baum (Hauptstraße).

Laut Fahrplan beträgt die Fahrzeit zwischen dem Projektareal und Wien Liesing je nach Einstiegshaltestelle ca. 17 Minuten. **Die Haltestelle Siedlung Eigenheim befindet sich an der Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg und somit unmittelbar neben dem Projektareal.** Die Haltestelle Grüner Baum (Hauptstraße) ist über die Liesingtalstraße in einer fußläufigen Entfernung zum Projektareal von ca. 300 m. Die Haltestelle Grüner Baum (Hirschentanzstraße) ist ca. 150 m vom Projektareal entfernt.

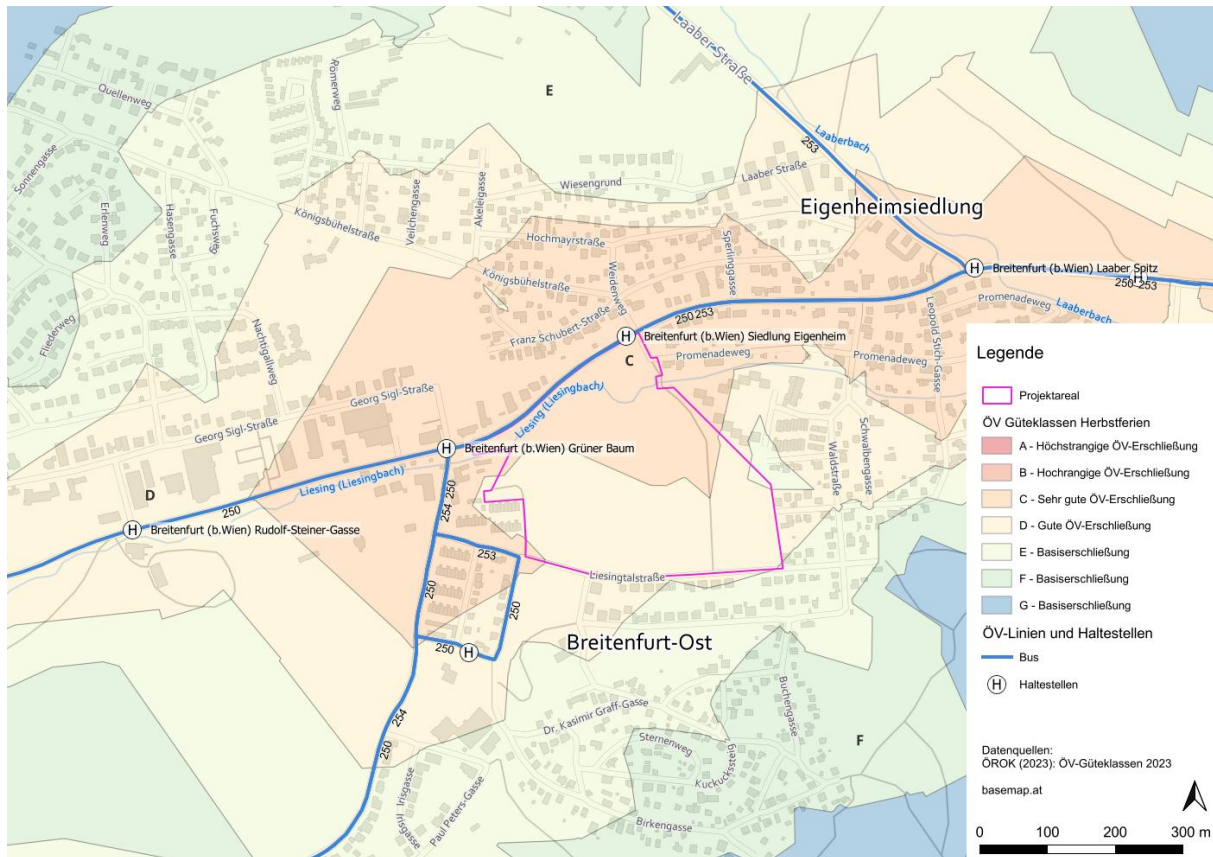
Das Projektareal ist somit gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden.

Abbildung 5: ÖV-Güteklassen an Werktagen mit Schule



Quelle: ÖROK 2023

Abbildung 6: ÖV-Güteklassen an Werktagen in den Herbstferien



Quelle: ÖROK 2023

Das von der ÖREK-Plattform „Raumordnung und Verkehr“ entwickelte ÖV-Güteklassensystem /9/ koppelt die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen. Neben der Siedlungsentwicklung kann dieses Instrument auch für Festlegungen zur Stellplatzverpflichtung dienen. Je besser die ÖV-Erschließung ist, desto niedriger kann die Stellplatzverpflichtung sein. **Das gegenständliche Projektareal liegt in der ÖV-Gütekategorie C bzw. D, was einer sehr guten bzw. guten ÖV-Erschließung entspricht. Die Erschließung des Projektareals ist damit überdurchschnittlich gut.**

3.3. Verkehrsqualität und Erschließung im Kfz-Verkehr

Die maßgebenden Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet wurden bei Verkehrszählungen am Donnerstag, dem 20.06.2024 und am Dienstag, dem 25.06.2024 ermittelt.

Die Breitenfurter Straße ist eine starkbefahrene Straße mit regionaler Bedeutung und mit Verkehrsstärken an Werktagen teilweise bis zu ca. 1.500 Pkw-E/h in der Morgen- und ca. 1.400 Pkw-E/h in der Nachmittagsspitzenstunde. Die Hauptstraße und die Laaber Straße sind wichtige Sammelstraßen für die umliegenden Gemeinden und weisen Verkehrsstärken an Werktagen von ca. 500 bis 700 Pkw-E/h in der Morgen- und ca. 500 bis 800 Pkw-E/h in der Nachmittagsspitzenstunde auf. Der Promenadeweg hat eine Erschließungsfunktion mit werktäglichen Verkehrsstärken von ca. 15 Pkw-E/h in der Spitzenstunde.

3.4. Wichtige Ziele im Projektumfeld

Das Projektareal befindet sich in einer zentralen Lage in Breitenfurt Ost und ist von zahlreichen Points of Interest wie z.B. Dienstleistungs-, Nahversorgungs-, Gesundheits-, Sport- und Freizeit-, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen umgeben. Die Schule und die Mehrzweckhalle befinden sich in einer durchschnittlichen fußläufigen Entfernung zum Projektareal von ca. 500 m. Der Nahversorger ist ca. 650 m und die Apotheke ca. 580 m entfernt. Derzeit ist das Areal eingezäunt. **Mit der Realisierung des Projektes wird das Areal geöffnet und es entstehen öffentliche Durchwegungen.**

Abbildung 9: Lage im Ortsgebiet / Points of Interest (POI)



Quelle: basemap.at

3.5. Mobilitätskennzahlen

Da für die Gemeinde Breitenfurt keine Mobilitätskennzahlen zur Verfügung stehen, wird auf die Mobilitätserhebung für das Industrieviertel aus dem Jahr 2018 zurückgegriffen /1/.

Im Durchschnitt leben im Industrieviertel 2,2 Personen pro Haushalt. Jede Person legt durchschnittlich 3,1 Wege pro Tag. Ein Haushalt im Industrieviertel verfügt im Schnitt über 1,5 Pkw und über 1,9 Fahrräder.

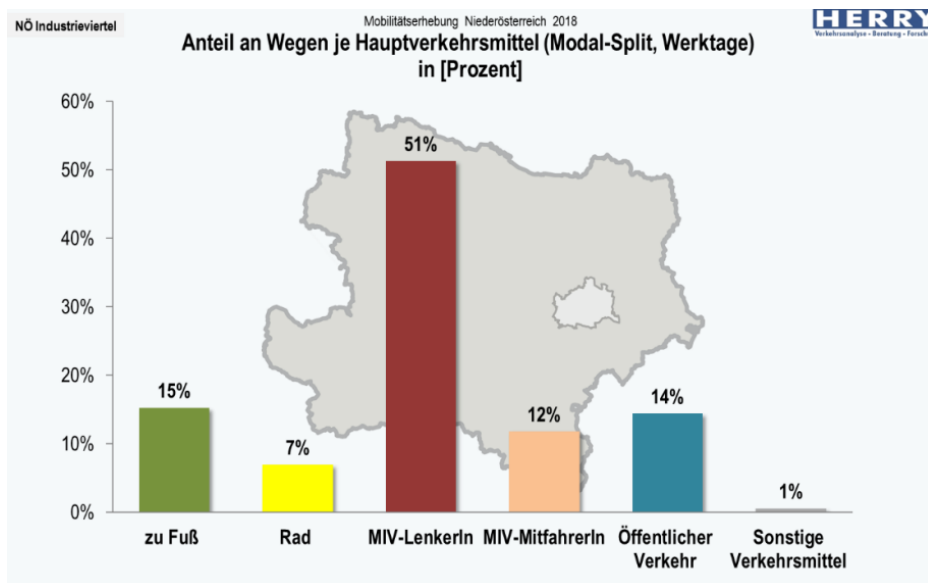
Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Industrieviertel weist folgende Verkehrsmittelwahl (Modal Split) nach Hauptverkehrsmittel auf: 14 % öffentlicher Verkehr, 63 % motorisierter Individualverkehr (Lenker*innen und Mitfahrer*innen), 7 % Radverkehr, 15 % zu Fußverkehr sowie 1 % sonstige

Verkehrsmittel. Der Anteil der Führerscheinbesitzer*innen (ab 17 Jahren) beträgt 87%. 83 % der Bevölkerung mit Führerscheinbesitz steht jederzeit ein Pkw und zur Verfügung.

71% der Personen im Industrieviertel verfügen über ein eigenes Fahrrad.

30% der Bewohner*innen besitzt eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (Wochen-, Monats und Jahreskarten) bzw. eine Ermäßigungskarte wie z.B. die ÖBB-Vorteilscard.

Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Industrieviertel nach Hauptverkehrsmittel



Quelle: Mobilitätserhebung Industrieviertel 2018 /1/

4. Stellplatzkonzept

4.1. Fahrradabstellplätze

In der nachfolgenden Abbildung sind die Orientierungswerte zur Ermittlung der Mindestanzahl von Fahrradabstellplätzen, die geplanten Nutzungen sowie die sich daraus ergebenden notwendigen Abstellplätze dargestellt.

Abbildung 11: Fahrrad-Pflichtstellplätze gemäß NÖ Bautechnikverordnung bzw. Verordnung der Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Fahrradabstellplätze

Nutzung	Kriterium	Nutzungs-kennzahlen	Anzahl Fahrrad-Pflichtstellplätze	Anzahl geplante Fahrrad-Stellplätze
Wohnen Bauphase 1				
Bauplatz A	2,5 Fahrrad-SP / Wohnung	25 Wohneinheiten	63 Fahrrad-SP	63 Fahrrad-SP
Bauplatz C		69 Wohneinheiten	173 Fahrrad-SP	173 Fahrrad-SP
Bauplatz D		34 Wohneinheiten	85 Fahrrad-SP	85 Fahrrad-SP
Summe Wohnen Bauphase 1		128 Wohneinheiten	321 Fahrrad-SP	321 Fahrrad-SP
Wohnen Bauphase 2				
Bauplatz E	2,5 Fahrrad-SP / Wohnung	34 Wohneinheiten	85 Fahrrad-SP	85 Fahrrad-SP
Bauplatz F		100 Wohneinheiten	250 Fahrrad-SP	250 Fahrrad-SP
Bauplatz G		44 Wohneinheiten	110 Fahrrad-SP	110 Fahrrad-SP
Summe Wohnen Bauphase 2		178 Wohneinheiten	445 Fahrrad-SP	445 Fahrrad-SP
Summe Wohnen gesamt		306 Wohneinheiten	766 Fahrrad-SP	766 Fahrrad-SP
Ärztzentrum	1 Fahrrad-SP / 20 Arbeitsplätze	30 Arbeitsplätze*	2 Fahrrad-SP	10 Fahrrad-SP
Handel	1 Fahrrad-SP / 50 m²VF	841 m²VF	17 Fahrrad-SP	17 Fahrrad-SP
Büro	1 Fahrrad-SP / 20 Arbeitsplätze	45 Arbeitsplätze*	3 Fahrrad-SP	28 Fahrrad-SP
Seniorenwohnen	1 Fahrrad-SP / 3 Wohnungen	25 Wohneinheiten	9 Fahrrad-SP	10 Fahrrad-SP
Summe gesamt			797 Fahrrad-SP	831 Fahrrad-SP

* gleichzeitig anwesend

** Annahme: 1 Beschäftigter/30m² BGF /2/ (1.280 m²BGF --> 43 Beschäftigte)

Für die Wohnungen sind demnach 766 Fahrradabstellplätze erforderlich. Für das Ärztzentrum sind auf dem Projektareal mindestens 2, für den Handel 17, für die Büronutzung 3 und für das Seniorenwohnen 9 Fahrradabstellplätze zu errichten. Die Anordnung, die Dimensionierung und die Zugänglichkeit zu den Fahrrad-Abstellräumen werden gemäß NÖ Bautechnikverordnung ausgeführt.

Im Sinne der Förderung aktiver Mobilität ist über die gesetzliche Verpflichtung hinaus die Errichtung von mindestens 10 Fahrradabstellplätzen für das Ärztezentrum, die von den Beschäftigten und den Patient*innen genutzt werden können, vorgesehen. In der Freiraumplanung sind Potenzialflächen für eine eventuell erforderliche Erweiterung der Fahrradabstellplätze vorgesehen. Für die Büronutzung ist ebenfalls die Errichtung von weiteren 25 Fahrradabstellplätzen über die gesetzliche Verpflichtung von 3 Fahrradabstellplätzen hinaus für Mitarbeiter*innen und Besucher*innen geplant. Diese werden im Nahbereich der Eingänge situiert und wenn möglich überdacht.

4.2. Pkw-Stellplätze

Maßgebend für die Anzahl der Bewohner*innen-Pflichtstellplätze sind die Bebauungsvorschriften der Gemeinde Breitenfurt /3/. Demnach sind bei Errichtung von mehr als fünf Wohneinheiten 1,5 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen. Für die geplanten 306 Wohnungen sind demnach etwa 460 Pkw-Pflichtstellplätze und für das gesamte Projekt 632 Pkw-Pflichtstellplätze vorzusehen.

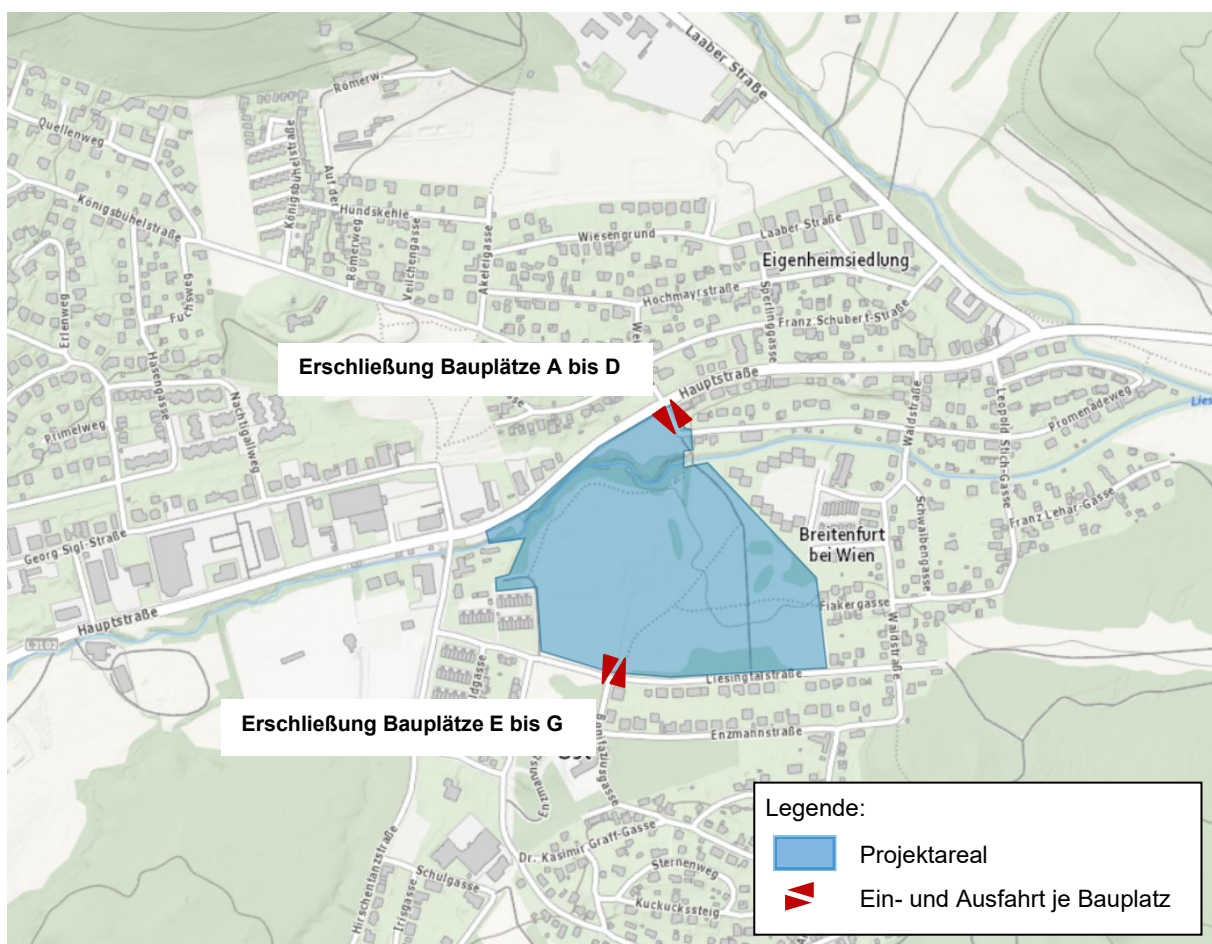
Abbildung 12: Pkw-Pflichtstellplätze gemäß Bebauungsvorschriften Gemeinde Breitenfurt, Anzahl geplanter Pkw-Stellplätze

Nutzung	Kriterium	Nutzungs-kennzahlen	Anzahl Pkw-Pflichtstellplätze	Anzahl geplante Pkw-Stellplätze
Wohnen Bauphase 1				
Bauplatz A	1,5 Pkw-SP / Wohnung	25 Wohneinheiten	38 Pkw-Stellplätze	38 Pkw-Stellplätze
Bauplatz C		69 Wohneinheiten	104 Pkw-Stellplätze	104 Pkw-Stellplätze
Bauplatz D		34 Wohneinheiten	51 Pkw-Stellplätze	51 Pkw-Stellplätze
Summe Wohnen Bauphase 1		128 Wohneinheiten	193 Pkw-Stellplätze	193 Pkw-Stellplätze
Wohnen Bauphase 2				
Bauplatz E	1,5 Pkw-SP / Wohnung	34 Wohneinheiten	51 Pkw-Stellplätze	51 Pkw-Stellplätze
Bauplatz F		100 Wohneinheiten	150 Pkw-Stellplätze	150 Pkw-Stellplätze
Bauplatz G		44 Wohneinheiten	66 Pkw-Stellplätze	66 Pkw-Stellplätze
Summe Wohnen Bauphase 2		178 Wohneinheiten	267 Pkw-Stellplätze	267 Pkw-Stellplätze
Summe Wohnen gesamt		306 Wohneinheiten	460 Pkw-Stellplätze	460 Pkw-Stellplätze
Ärztezentrum	1 Pkw-SP / 30 m²NF	3.369,00 m²NF	113 Pkw-Stellplätze	100 Pkw-Stellplätze
Handel	1 Pkw-SP / 50 m²VF	841,00 m²VF	17 Pkw-Stellplätze	17 Pkw-Stellplätze
Büro	1 Pkw-SP / 40 m²NF	1.142 m²NF	29 Pkw-Stellplätze	29 Pkw-Stellplätze
Seniorenwohnen	1 Pkw-SP / 2 Wohnungen	25 Wohneinheiten	13 Pkw-Stellplätze	13 Pkw-Stellplätze
Summe gesamt			632 Pkw-Stellplätze	619 Pkw-Stellplätze

Geplant ist die Errichtung der Pkw-Stellplätze im Umfang der gesetzlichen Verpflichtung. Bei den Flächen und Wohneinheiten, die für die Berechnung der Pflichtstellplätze herangezogen werden, handelt es sich um einen vorläufigen Stand. Diese Nutzungskennzahlen werden im Zuge der weiteren Planungen angepasst. Das vorliegende Stellplatzkonzept stellt sicher, dass keine wesentlichen Abweichungen zwischen Stellplatzverpflichtung und Planung vorliegt und, dass die Anforderungen der gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden.

Die Erschließung der geplanten Pkw-Stellplätze (Bauplätze A bis D) erfolgt über die Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg. Dafür ist ein Ausbau des Promenadewegs über den Fluss *Reiche Liesing* zur Anbindung des Projektes an die Kreuzung Hauptstraße – Promenadeweg erforderlich. Die in der zweiten Bauphase errichteten Wohnungen werden über die Liesingtalstraße erschlossen.

Abbildung 13: Erschließung der geplanten Pkw-Stellplätze



Hintergrundquelle: basemap.at

5. Infrastrukturelle Mobilitätsmaßnahmen und Mobilitätsmanagementmaßnahmen am Projektareal

Eine Reihe an infrastrukturellen und Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, die im Zuge des Projektes umgesetzt werden sollen, fördern die aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr) sowie die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Sie lenken das Verkehrsverhalten der Bewohner*innen in Richtung des nachhaltigen Verkehrs und unterstützen Familien, Kinder- und Jugendliche sowie ältere Personen in ihrer selbstbestimmten Mobilität jenseits der Nutzung des privaten Pkw. Dabei handelt es sich einerseits um infrastrukturelle Maßnahmen wie z.B. kurze und direkte Fußwege am Areal, großzügig geplante und gut erreichbare Fahrradabstellräume, Angebot von Car- und Bike-Sharing aber auch um Informations- und Anreizmaßnahmen wie z.B. Informationspakete, Bildung von Fahrgemeinschaften, kostenlose ÖV-Tickets usw.

Aus heutiger Sicht ist beabsichtigt, die in den Kapiteln 5.1 und 5.2 beschriebenen Mobilitätsmaßnahmen umzusetzen.

5.1. Mobilitätsmaßnahmen im Fuß- und Radverkehr

- » **Qualität der Durchwegung und der Zugangswege:** Die Durchwegung des Projektareals ist auf das bestehende Fußwegenetz abgestimmt, so dass wichtige Ziele im Umfeld nicht nur von den Bewohner*innen sondern auch von den Anrainer*innen mit direkten und kurzen Wegen erschlossen werden. Die Zugangswege zu den Eingängen in Gebäude werden möglichst direkt und umwegfrei geführt und beleuchtet. Die Eingangsbereiche sind witterungsgeschützt und barrierefrei erreichbar. Es gibt keine schwer einsehbaren Fußgängerbereiche. Barrierefreiheit ist am gesamten Areal gewährleistet.
- » **Öffentlich zugängliche Grünflächen:** großzügig gestaltete Grünflächen bieten sowohl Bewohner*innen als auch Anrainer*innen in unmittelbarer Nähe zum Wohnort Freiraum zum Entspannen, Verweilen und für soziale Kontakte.
- » **Kinderspielplatz (Abenteuerwald für Kinder):** Ein Kinderspielplatz am Projektareal mit autofreien Zugangswegen bietet sicheren Freiraum für Kinder mit der Möglichkeit des unbeaufsichtigten Spielens.
- » **Abstellplätze für Kinderwagen und Außenspielgeräte:** Für das Abstellen von Kinderwagen und Außenspielgeräten sind bei den Wohnhausanlagen eigene Räume in Eingangsnähe – und somit barrierefrei – vorgesehen.
- » **Einkaufstrolley / Handwagen:** Alle Haushalte können im Rahmen der Wohnungsübergabe kostenlos einen modernen Transport- und Einkaufstrolley bzw. Handwagen für Einkäufe des täglichen Bedarfs erhalten.
- » **Ausstattung von Fahrradräumen und Fahrradabstellplätzen:** Es wird eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätze in guter Qualität und Erreichbarkeit im Gebäude bereitgestellt. Folgende qualitative und quantitative Vorgaben dienen einer fahrradfreundlichen Dimensionierung von Radabstellanlagen sowie zu einer benutzerfreundlichen Unterbringung von Fahrrädern:

- » **Ausreichend große Stellfläche:** Es ist auf die erforderlichen Abmessungen der Stellplätze und Fahrgassen zu achten. Der Stellflächenbedarf hängt vom Parksystem ab. Folgende Mindestmaße sollten lt. *RVS 03.02.13 Radverkehr* **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** eingehalten werden:

- Mindestabstand für Anlehnbügel: 1,00 m
- Mindestabstand für Transporträder: 1,00 m
- Mindestabstand für Einstellbügel: 0,80 m; bei höhenversetzter Einstellung 0,50 m
- Fahrgassenbreite mind. 2,00 m

Gemäß *Bautechnikverordnung NÖ 171* muss ein Stellplatz für Fahrräder mindestens 2,00 m lang und 0,70 m breit sein. Die Mindestbreite kann bei Radständern, die eine höhenversetzte Aufstellung ermöglichen, um bis zu 0,20 m unterschritten werden.

- » **Sicheres Abstellen:** Hängesysteme sind zwar platzsparend, aber für die tägliche Nutzung unkomfortabel. Der Zugriff auf das Fahrrad soll für die alltägliche Nutzung niederschwellig und einfach sein. Rahmen und Vorder-/Hinterrad sollen mit einem Schloss am Fahrradständer befestigt werden können. Empfehlenswert sind Anlehnbügel, Einstellbügel oder Doppelstockparker gegeben.
- » **Stabilität:** Das Fahrrad soll im Fahrradständer sicheren Halt haben und darf beim Beladen nicht umkippen oder wegrollen. Fahrradständer, die das Rad nur an der Felge stützen, sind unzureichend.
- » **Erreichbarkeit und Sichtbarkeit:** Die Radabstellanlage soll sicher, konfliktfrei und möglichst ohne Umwege erreichbar sein.
- » **Barrierefreiheit:** Der Stellplatz soll fahrend oder schiebend barrierefrei erreicht werden können: stufenloser Zugang, ausreichend große Durchgänge und Zufahrtsbreiten (mind. 0,90 m bzw. 1,00 m für Lastenräder).
- » **Witterungsschutz:** Radabstellanlagen sollen entweder innerhalb eines Gebäudes oder außen überdacht errichtet werden, um vor Witterung geschützt zu sein.
- » **Beleuchtung:** Beleuchtete Radabstellanlagen erhöhen die subjektive Sicherheit und ermöglichen auch bei Dunkelheit das leichte Auf- und Absperren des Schlosses sowie das Be- und Entladen des Rades.
- » **Für unterschiedliches Nutzerverhalten geeignet:** Die Abstellmöglichkeiten sollen dem unterschiedlichen Nutzerverhalten der Radfahrer*innen entsprechen. Eine Mischung aus ebenerdig zugänglichem Fahrradraum im Erdgeschoß, fahrradtauglichen Einlagerungsräumen und Abstellmöglichkeiten für Besucher*innen und Bewohner*innen im Freiraum (überdacht) ist vorzuziehen. Mindestens 30 % der Fahrradabstellplätze sollten in abgeschlossenen Räumen untergebracht werden.
- Dabei werden maximal zwei Türen am Weg ins Freie überwunden.
- Die Abstellplätze sind ebenerdig oder über eine Rampe (max. 10 % Neigung; <= 6 % barrierefrei) erreichbar.
- Der Zugang zum Fahrradraum ist mind. 1,00 m breit und gewährleistet ein automatisches Offenhalten der Türen.

- Ein Teil des Raumes wird als markierte Fläche für Anhänger bzw. Lastenräder ausgeführt, der andere Teil des Raums mit einem Parksystm (z.B. Anlehn- oder Einstellbügel).
- Für Regenschutz, Helm, Kindersitz, etc. sind Ablagemöglichkeiten vorgesehen
- Für E-Fahrräder bzw. Leerverrohrungen stehen E-Ladestationen zur Verfügung.

Wenn Fahrradräume mit einer Mindesthöhe von 2,75 m und mind. 2,50 m breiten Fahrgassen geplant werden, ist ein Nachrüsten mit Doppelstockparker möglich.

- » **Verleih von Spezial-Fahrrädern:** Es wird ein Verleihsystem für Elektrofahrräder, Lastenfahrräder, Fahrradanhänger, Handkarren, einer Sackrodel, etc. aufgebaut. Alle Fahrräder, Lastenräder und Handkarren, die in einem geschützten und abschließbaren Raum stationiert sind, können für die Bewohner*innen über ein Chip-System gratis entlehnt und wieder retourniert werden. Für E-Bikes wird durch die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur sichergestellt, dass die Akkus über Nacht aufgeladen werden können.
- » **Radservicestation / Fahrradwerkstatt:** Mit einer eigenen Radservice-Station wird die geeignete Infrastruktur für Fahrradreparaturen zur Verfügung gestellt. Diese Servicestation befindet sich im Fahrradabstellraum und beinhaltet geeignetes Werkzeug und eine Pumpstation (Druckluftstation). Im Außenbereich wird es eine Reinigungsstelle inklusive Wasseranschluss geben. Somit stehen allen Bewohner*innen eine attraktive Möglichkeit zur Verfügung, ihr Fahrrad in Stand zu halten und die Reifen aufzupumpen.
- » **Fahrrad-Check und Tauschbörse:** Fahrradchecktag: An diesem Tag können die Bewohner*innen ihr Rad vor Ort von Fahrradprofis warten und gegebenenfalls reparieren lassen. Alternativ dazu kann auch in Zusammenarbeit mit einem lokalen Fahrradmechaniker ein Reparaturservice (evtl. mit Hol- und Bringservice) in dessen Geschäftslokal angeboten werden. Eine andere Variante stellt auch die Selbsthilfe unter fachlicher Anleitung dar. An diesem Fahrradchecktag können auch Tauschbörsen für Mobilitätsartikel (Fahrräder, Kinderräder, Zubehör, Skooter, Rollerskates, etc.) angeboten und damit die Verfügbarkeit von umweltfreundlichen Fahrzeugen verbessert werden.

5.2. Weitere Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

- » **Mobilitätsstation:** Eine Mobilitätsstation wird an einem gut öffentlich einsehbaren Ort mit hoher Fußgängerfrequenz am Rand des Quartiers eingerichtet. Sie verknüpft verschiedene Verkehrsangebote und Dienstleistungen vom E-Rad bis zum Car-Sharing-Fahrzeug miteinander.
- » **(E-)Car-Sharing:** Mit Car-Sharing kann ein Zweit oder Drittauto, das nicht täglich genutzt wird, eingesparrt werden. Vom Car-Sharing können nicht nur die Bewohner*innen der neu errichteten Wohnanlage sondern auch Anrainer*innen profitieren. Das Car-Sharing-Auto kann sich dabei in der Wohnhausanlage oder in unmittelbarer Nähe dazu befinden. Als zusätzlichen Anreiz kann eine Car-Sharing-Jahresmitgliedschaft für ein Jahr gratis inkl. Fahrtguthaben angeboten werden.
- » **Mieter*innen-Tickets:** Neue Bewohner*innen erhalten Mobilitätsgutscheine zur Förderung der wohnungsbezogenen Mobilität ohne eigenes Auto bzw. Zweitauto. Beim Einzug wird jedem/jeder Bewohner*in gratis eine Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr für ein Jahr zur Verfügung gestellt.

- » **Fahrgemeinschaften:** Das private Autoteilen und die gemeinsame Autonutzung (Mitfahrgelegenheit, Bildung von Fahrgemeinschaften) unter den Bewohnern wird angeregt und die Installation einer Mitfahrbörse in der Pilotphase zur Koordination der interessierten Nutzer unterstützt.
- » **Mobilitätsinfo-Startpaket für Bewohner*innen:** Häufig werden die unterschiedlichen Wahlmöglichkeiten von Verkehrsalternativen verzerrt wahrgenommen. Fußwege und Wege mit Bahn und Bus werden länger eingeschätzt als sie tatsächlich sind, Wege im Pkw werden als kürzer eingestuft.

Die Infomappe „Mobilität“ beinhaltet zweckdienliche Informationen zu den Mobilitätsangeboten in der Standortgemeinde und am Projektareal selbst. Dieses Willkommenspaket wird bereits bei der Vermarktung eingesetzt und später beim Einzug in das Areal an die Bewohner*innen übergeben. Die Bewohner*innen erhalten die wichtigsten Informationen zu den Mobilitätsangeboten „aus einer Hand“ und können sich damit in ihrer neuen Mobilitätsumgebung orientieren. Der Wert der Mobilitätsmappen kann gesteigert werden, wenn spezifische lokale Informationen integriert werden, zum Beispiel lokaler Fahrradhändler, Läden mit Lieferdiensten, etc.

Die Infomappe „Mobilität“ setzt sich aus folgenden Inhalten zusammen:

- Detail-Umgebungsplan mit Geschäften, Haltestellen, Taxistandplätze, Car-Sharing-Standplatz unter Angabe von Fuß-/Radverbindungen (in Minuten)
 - Haltestellenfahrpläne der nächstgelegenen Haltestellen: Bahnfahrplan, Busfahrplan
 - Hinweise zur VOR-APP AnachB
 - Informationsmaterial E-Car-Sharing
 - Radwegeplan der Gemeinde
 - Informationen zum kostenlosen Verleih des Fahrradanhängers
 - Informationen zu den nächstgelegenen Fahrradhändlern / Fahrrad-Services
 - Tipps für das richtige Absperren der Fahrräder
 - Informationen zu Lieferdiensten
 - Mobilitätsgutscheine zur Förderung der wohnungsbezogenen Mobilität ohne eigenes Auto bzw. Zweitauto: Einzelfahrscheine, Tageskarten
- » **Mobilitätsecke (analog/digital):** Zur Erleichterung der gegenseitigen Absprache der Bewohner*innen (Organisation von Einkäufen, Schul-/Kindergartenwegen, Mitfahrgemeinschaften, Empfang von Paketen/Sendungen, etc.) wird eine Mobilitätsecke (Schwarzes Brett) eingerichtet. Ergänzend wird ein Informationssystem im Lift (Display mit Ankündigungen und Infos) eingerichtet.
 - » **Sensibilisierung der Bewohner*innen:** Bewohner*innen werden zu speziellen Anlässen über die Mobilitätsangebote informiert und dafür sensibilisiert. So können Anlässe wie z.B. die jährliche Hausversammlung Gelegenheit bieten zu erfahren, welche Maßnahmen von der Bewohnerschaft besonders geschätzt und nachgefragt würden.

6. Schlussfolgerung

Das Mobilitätskonzept stellt sicher, dass das Projekt anhand folgender infrastruktureller Gegebenheiten im Planungsumfeld sowie aufgrund der geplanten Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, im Hinblick auf eine klimafreundliche Mobilität positiv beurteilt werden kann:

- » Die zentrumsnahe Lage und die Nähe zu Versorgungs- und Bildungseinrichtungen ergibt eine besondere Standortgunst, die bei vielen anderen Wohngebieten in Breitenfurt nicht gegeben ist.
- » Die unmittelbare Nähe des Projektareals zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie die dichten Intervalle in den Spitzenstunden stellen eine sehr gute Ausgangslage für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs von den künftigen Bewohner*innen.
- » Die gute Erschließung des Projektareals im Radverkehr sowie das ausreichende und qualitativ hochwertige Angebot an Fahrradinfrastruktur am Projektareal fördern die Nutzung des Fahrrades im Alltag.
- » Das breite Angebot an Infrastrukturelle- und Mobilitätsmanagement-Maßnahmen am Projektareal, sowie deren Kombination beeinflussen das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner*innen in Richtung der nachhaltigen Verkehrsarten. Von vielen Angeboten wie z.B. den öffentlich zugänglichen Grün- und Spielflächen, der Durchwegung des Areals, den Sharing-Angeboten profitieren nicht nur die Bewohner*innen, sondern auch die Anrainer*innen.

Bearbeitung: DIⁱⁿ Snejana Nenkova-Bruntsch

gegengelesen: DI (FH) Philip Rosinak

Wien, am 20.05.2026

DI (FH) Philip Rosinak

Geschäftsführer

Rosinak & Partner ZT GmbH

7. Verwendete Unterlagen

- /1/ Mobilitätserhebung Industrieviertel 2018
Verfasser: Herry Consult GmbH i.A. der NÖ Landesregierung
Wien, 2020

- /2/ Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung
Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung
Heft 42 – 2000, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
Verfasser: Dr. Dietmar Bosserhoff
Wiesbaden, 2005

- /3/ Verordnung zur Änderung 2022-1 des Bebauungsplanes
Marktgemeinde Breitenfurt, 2022

- /4/ Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018
Verfasser: Herry Consult im Auftrag der Niederösterreichischen Landesregierung
Wien, April 2020

- /5/ Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklasse – Abschlussbericht
Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)
Wien, 2017

- /6/ ÖROK-Haushaltsprognose 2022-2051
Österreichische Raumordnungskonferenz
Wien, 2024

- /7/ Bautechnikverordnung Niederösterreich, i. d. g. F.

- /8/ RVS 03.02.13 Radverkehr
FSV – Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr
i. d. g. F.

8. Allgemeines

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers einzuholen.