

## Offener Brief an

Vizebürgermeister der Marktgemeinde Perchtoldsdorf

Geschäftsführender Gemeinderat für Mobilität und Verkehrsangelegenheiten

**Herrn Christian Apl**

Perchtoldsdorf, 19.1.2021

## Verkehrsplanung neu denken

Sehr geehrter Herr Vizebürgermeister Apl,

lieber Christian,

die Diskussionen um die Einbahnführung „Industriestraße“ haben einem altbekannten Perchtoldsdorfer Problem wieder Aktualität und große Öffentlichkeit verliehen.

An diesem Problem zeigt sich überdeutlich was dabei herauskommt, wenn Verkehrsplanung „nur um den Kirchturm“ – in Perchtoldsdorf um den Wehrturm – erfolgt und nicht in größeren regionalen Zusammenhängen denkt. Das ist ein warnendes Beispiel dafür, dass Verkehrsplanung sich nicht an durchaus nachvollziehbaren Einzelinteressen, sondern am Gesamtinteresse zu orientieren hat.

Genau das ist die Forderung, die wir NEOS jetzt wiederholen. Leider wurden unsere Argumente und Bedenken gegen die Ho-Ruck-Politik im Zusammenhang mit der Thematik „Industriestraße – Rembrandtgasse – Theresienau“ in den Ausschusssitzungen vom Tisch gewischt. Wir wiederholen unsere Denkanstöße deshalb in diesem offenen Brief und hoffen auf eine lösungsorientierte öffentliche Diskussion.

### 1. Überregionale Verkehrsplanung auf Basis aussagekräftiger Daten

Unsere Probleme in Perchtoldsdorf sind nur zum Teil „hausgemacht“. Entwicklungen in Brunn (Industriegebiet Feldstraße, Projekt „Glasfabrik“), Wien (Industriepark Liesing, Wohnbautätigkeit im 23. Bezirk z.B. Waldmühle) und natürlich auch in Kaltenleutgeben und Breitenfurt haben unmittelbare Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsströme in unserem Ort. Daher müssen Lösungen von diesen Gebietskörperschaften gemeinsam gesucht und umgesetzt werden. Wir müssen uns dazu regional vernetzen.

Wer sich einmal in den Stoßzeiten an die Einmündung der Rembrandtstraße in die Ketzergasse oder zum Kreisverkehr beim Freizeitzentrum begibt, sieht, was Sache ist. Um sinnvolle Lösungen zu finden, sind aber aussagekräftige Daten über Verkehrsströme (woher – wohin? wann? wie viel?) die unverzichtbare Basis und längst state-of-the-art. Frequenzzählungen an einzelnen Punkten sind einfach keine brauchbare Planungsgrundlage. Diese Daten über Verkehrsströme sind verfügbar. Ich habe Dir und Michael Kniha Zugangsmöglichkeiten zu diesen Datenquellen vermittelt.

Auch wenn Mikro-ÖVs und der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel Teil der Strategie sein müssen, ist es – bitte verzeihe mir den Ausdruck – blauäugig auf diese Verkehrsträger als „Allheilmittel“ zu hoffen, wie Du das in Deinen Aussagen in der NÖN tust. Ja, wir NEOS bekennen uns zum Ausbau der Öffis und der Radinfrastruktur. Aber das heißt nicht, dass wir nicht auch für den motorisierten Verkehr realitätsbezogene Lösungen entwickeln und vor allem umsetzen müssen.

Wir NEOS wissen, dass das nicht einfach werden wird und eine Vielzahl von – möglicherweise unpopulären – Entscheidungen auf politischer Ebene und in der Verwaltung benötigt. Aber das kann und darf doch kein Grund dafür sein, es nicht zu versuchen!

## 2. Strategische Entscheidungen statt Herumlavieren

Das Gewürschtel im Zusammenhang mit der Einbahnführung in der Industriestraße zeigt, dass Verkehrspolitik sich an Fakten statt an Befindlichkeiten orientieren muss. Es kann doch nicht sein, dass Änderungen im Widerspruch zu den Ergebnissen teurer Studien umgesetzt werden. Im örtlichen Entwicklungskonzept ([Bestandserhebung zu Mobil 2030](#), Kapitel 4.2, S. 34) kann es jede\_r nachlesen:

*Die absolute Frequenz des Durchgangsverkehrs <in der Rembrandtgasse> ist in den Fahrrichtungen Norden (von der Mühlgasse zur Ketzergasse) zu jeder Tageszeit deutlich höher als in der Fahrrichtung Süden (von der Ketzergasse zur Mühlgasse). Dieser „ortsfremde“ Durchgangsverkehr wird primär durch die Überlastung der B12, speziell im Kreuzungsbereich mit der Ketzergasse („Kreuzung Karl-Wirt“), hervorgerufen. In der Fahrrichtung Norden wird die Verkehrsfrequenz zu einem großen Teil von Fahrzeugen bestimmt, die von der Autobahnanschlussstelle beim Campus über die B12 und die Industriestraße und weiter durch die Rembrandtgasse zur Ketzergasse fahren.*

Es ist also logisch, dass die Einbahnregelung in der Industriestraße ganz wesentlichen Einfluss auf die Nutzung des „Schleichwegs Rembrandtgasse“ hat. Darum habe ich im Namen von NEOS dafür argumentiert, die Führung der Industriestraße als Einbahn Richtung Brunn beizubehalten. Leider wurde diese Diskussion und der NEOS Vorschlag einer zeitgemäßen, tageszeitabhängigen Verkehrsregelung „vom Tisch gewischt“. Wir wiederholen ihn daher:

## 3. Prüfung der Option „tageszeitabhängige Einfahrtsverbote“ Rembrandtgasse im Bereich Ketzergasse und Friedrich-Rückert-Gasse

Tageszeitabhängige Einfahrtsverbote könnten dazu beitragen, unerwünschte Verkehrsströme zu unterbinden. So würde die Rembrandtgasse als Schleichweg unattraktiv werden, ohne die Bewohner der Theresienau allzusehr zu beeinträchtigen. Selbstverständlich erfordert diese Maßnahme auch in der Ketzergasse und an der Kreuzung Mühlgasse / Rembrandtgasse begleitende Maßnahmen. Das Totschlag-Argument, dass das „nicht geht“, lassen wir nicht gelten. Vergleichbare Regelungen gibt es bereits in Hamburg und sind keine Utopie. Was es braucht, ist der Wille, Verkehrsplanung neu zu denken, statt über die „Unlösbarkeit“ des Problems zu rasonieren.

Ich freue mich auf eine qualitativ hochwertige, ergebnisorientierte Diskussion.

Hochachtungsvoll,

Dein



Tony Platt

NEOS Gemeinderat