

Katastralplan der Gemeinde Oberfellabrunn von 1822

Verkehrsprobleme der "Dorfstraße" in Oberfellabrunn

eine faktenbasierte Problemdarstellung mit Lösungsvorschlägen

# Verkehrsprobleme der "Dorfstraße" in Oberfellabrunn

eine faktenbasierte Problemdarstellung mit Lösungsvorschlägen

## Hintergrund

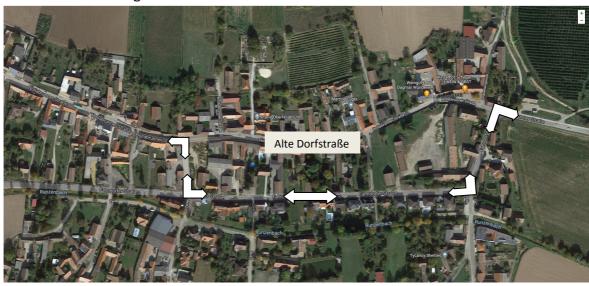
Die alte Dorfstraße - jetzt Hollabrunnerstraße genannt - führt in ihrem historisch unveränderten Verlauf durch eine Reihe bewohnter, teilweise sehr alter Häuser. Sie ist streckenweise sehr eng und auch unübersichtlich. Als Gemeindestraße sollte sie von ihrer Widmung her primär eine Zufahrtsmöglichkeit für die Anrainer/Bewohner dieser Häuser sein.

Die Bewohner dieser "Dorfstraße" sind einer zunehmenden Verkehrsbelastung ausgesetzt, die auch bereits seit vielen Jahren konkret thematisiert wird. Durch intensive Bemühungen der Anrainer ist es gelungen, eine Geschwindigkeits-Beschränkung auf 30 km/h zu erwirken. Diese wird jedoch kaum eingehalten, zusätzlich ist auch die Anzahl der oft zu schnell durchfahrenden Fahrzeuge enorm gestiegen.

Der Grund: Die Straße wird für den gesamten Berufsverkehr aus Richtung Groß/Sitzendorf/Eggenburg als Schnellverbindung von bzw. nach Hollabrunn und zur S3 benützt. Dazu kommen durchfahrende, schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge, tlw. mit laut polternden Anhängern, sowie LKWs, für die eigentlich ein Fahrverbot ab 10 t besteht. Die Dorfstraße wird von Autofahrern deshalb bevorzugt, weil sie bequem geradeaus durch das Dorf führt. Die kurze Umfahrung auf die Landesstraße L43, die dafür vorgesehen und deshalb ausgebaut wurde, wird kaum benützt.

Das enorme Verkehrsaufkommen und seine Belastungen haben die Lebensqualität der Bewohner massiv beeinträchtigt.

### Grafische Darstellung der Situation:



Vogelschau auf Oberfellabrunn, L42/L43 Umfahrung mit Pfeilen skizziert

Quelle: Google Maps

Die wichtigsten Probleme werden im Folgenden beschrieben:

# 1. Fragen der Sicherheit / Gefährdung

Vor allem für die vulnerable Gruppe der Kinder und alten Menschen mit Einschränkungen im Seh- und Hörvermögen besteht eine hohe und akute Gefährdung. Es gibt keinen entsprechenden Gehsteig, wie ein Lokalaugenschein und Fotos belegen. Durch die Engstellen werden Fußgängerinnen und Fußgänger von den Autos regelrecht an den Rand gedrängt und müssen die Fahrbahn betreten.





Es sieht so aus, dass alte oder bewegungseingeschränkte Menschen sich kaum mehr auf die Dorfstraße trauen. Zusätzlich besteht für die Schülerinnen und Schüler, die aus den Linienbussen aus- bzw. einsteigen, sowie für Kinder des Kindergartens ein hohes Gefährdungs-Potential. Dieses wird noch durch die Unübersichtlichkeit der Straße in einigen Abschnitten weiter erhöht.

Teilweise ist auch der Zustand der Straße desolat: gegenüber dem Kindergarten-Ein/Ausgang existiert eine kaum gesicherte Abbruchsstelle. Ausgerechnet dort landen die kleinen Kinder, wenn sie die Straße queren.





Abbruchstelle gegenüber dem Kindergarten, der eigentliche Gehsteig liegt unterhalb.

Es fehlt dort auch ein sicherer Übergang der Fahrbahn, ein gut sichtbarer Zebrastreifen, der Kindern und ihren Begleitpersonen eine sichere Querung der Straße erlaubt (Bus-Haltestelle, Kindergarten). Die Kindergartengruppe muss oft lange warten, bis sie queren kann, denn die vorbeifahrenden Autos nehmen auf sie keine Rücksicht. Auf der anderen Straßenseite existiert kein Gehsteig und auch kein gesicherter Stiegenabgang.

Die Kindergartenpädagoginnen müssen nicht nur geduldig, sondern auch sehr schnell sein, um die Kinder auf die sichere Rampe zum eigentlichen Gehsteig zu bringen, der unterhalb des Straßenniveaus liegt









Gelungene Beispiele für Markierungen / Anzeigen, der Fußgänger-Übergang ist eine leicht erhöhte Schwelle

Die **Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkung** wird am Anfang und am Ende der Dorfstraße zwar angezeigt, von den Autofahrerinnen und Autofahrern aber ignoriert.

In Fahrtrichtung Groß steht eine elektronische Geschwindigkeitsanzeige, allerdings zu weit vom Straßenrand weg. Außerdem hat sie keine Signalfarben rot/grün, sodass bei entsprechender Sonneneinstrahlung keine Anzeige zu erkennen ist. Zudem funktioniert sie nicht sinnvoll, denn sie zeigt dem herankommenden Autofahrer die Geschwindigkeit nicht rechtzeitig an.





Geschwindigkeitsanzeige in Richtung Groß

Querrinne vor dem Festsaal in Hollabrunn

Notwendig wäre eine Positionsänderung, aber vor allem die Ausstattung mit tatsächlichen Signalfarben, wie sie im Weinviertel vielfach zusehen sind, sowie ein einwandfreies Funktionieren. Die Beschränkung auf 30 km/h müsste unbedingt wiederholt und in regelmäßigen Abständen als Bodenmarkierung erkennbar sein. Eingearbeitete Vertiefungen in den Straßenbelag (z.B. Rillen wie vor dem Festsaal in Hollabrunn) oder Schwellen durch Aufpflasterung mit einer flachen Rampe (Brunnthalgasse in Hollabrunn oder beim Fußgänger-Übergang) würden der Geschwindigkeits-Beschränkung zusätzlich und wirksam Nachdruck verleihen.





Die gesamte Dorfstraße sollte als "30 km/h Zone" ausgewiesen werden, wie dies in entsprechenden Unterlagen des Landes empfohlen wird.

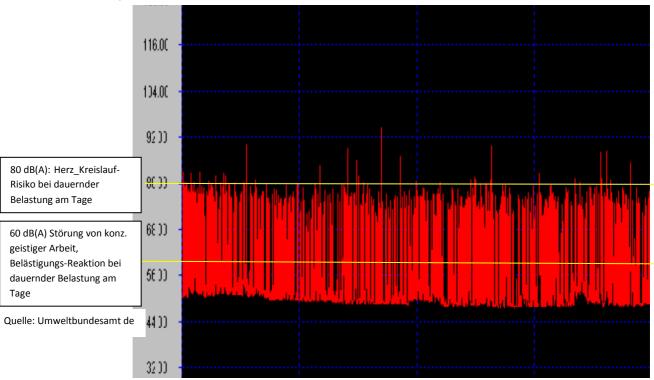
Es wäre die einfachste Lösung, ein generelles Fahrverbot lediglich mit Ausnahmen für Anrainer und Zulieferverkehr zu verhängen.

## 2. Lärmbelastung / Gesundheitsschädigung

Dass Lärm eine erhebliche Belastung für die Gesundheit von Menschen darstellt, ist wissenschaftlich seit Jahren belegt. So reichen die Gesundheitsprobleme, die Lärm verursacht von Stress-Symptomen, Konzentrations- und Schlafstörungen, bis hin zu Blutdruckerhöhung. Sie können ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen darstellen. An Straßen mit einem Mittelungspegel während des Tages von über 65 dB(A) ist das Herzinfarktrisiko der Anwohnerinnen und Anwohner nachweisbar höher als in einer ruhigen Straße.

Erste orientierende Überblicksmessungen von L. Damm (Abteilung f Umwelthygiene und Umweltmedizin im Zentrum für Public Health der Medizinischen Universität Wien) im September/Oktober 2020 legen den Schluss nahe, dass es durch die Vielzahl der Fahrzeuge und deren oft erhöhte Geschwindigkeit in der engen Straße zu einer erheblichen Lärmbelastung für die Anrainerinnen und Anrainer kommt.

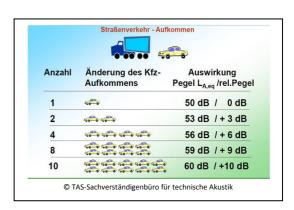
Diese wird noch verschärft durch Spitzenbelastungen von deutlich über 90 dB durch ortsfremde, zu schnell fahrende Traktoren mit Anhängern, LKW's und Schwerfahrzeugen über 10t, die hier Fahrverbot haben.



Orientierende Überblicksmessung am 9.Okt. 7-17h 80 dB A durch zu schnelle PKW's Ausschläge zwischen 80-95 dBA sind durch Traktoren, Schwerfahrzeuge und LKW's verursacht

Neben der Geschwindigkeit beeinflusst das Verkehrsaufkommen die Lärmsituation.

Quelle: Klimaschutzministerium





Nicht einmal die umfangreiche, monatelange Baustelle im Kindergartenbereich im Sommer 2020 hat den Autoverkehr zu reduzieren vermocht.



Zahlreiche LKW's nützen die Dorfstraße als Abkürzung

Eine doppelte Belastung stellt der Verkehrslärm für die Anrainer der südlichen Hälfte der "Dorfstraße"dar: sie haben ihn sowohl von der Hollabrunnerstraße als auch zusätzlich von der Fahndorferstraße her zu ertragen.

Nicht zuletzt der Gesundheitsgefahren wegen gibt es von öffentlichen Stellen bereits umfangreiche Unterlagen, Empfehlungen, aber auch Gesetze und Verordnungen.

Beispiele dafür sind die WHO Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (2018), eine EU-Richtlinie Lärm, das Handbuch für Umgebungslärm des österreichischen Lebensministeriums, entsprechende Bundes -und Landesgesetze, eine NÖ Umgebungs-Lärmschutzverordnung, usw. Darin wird auch auf entsprechende Grenz-Schwellenwerte und mögliche Strategien zur Lärmvermeidung hingewiesen.

Es existieren aber auch zahlreiche Empfehlungen für Verkehrsberuhigung des Landes NÖ, die in den Referenzen angeführt sind.

Dazu das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf seiner Website:

www.laerminfo.at: Nimmt die Verkehrsstärke in einer Anliegerstraße um 50 % von 200 auf 100 KFZ/h ab, ergibt das eine Schallpegelreduktion um etwa 3 dB. Verlagert sich dieser Verkehr vollständig auf eine Hauptstraße mit beispielsweise 1.000 KFZ/h, so steigt dort die Verkehrsstärke um 10 % und damit die Lärmbelastung nur um 0,4 dB. Einer Lärmabnahme im Wohngebiet steht also eine nur geringfügige in der Regel nicht wahrnehmbare Lärmerhöhung an der Hauptstraße gegenüber. Wenn man den Lkw-Durchzugsverkehr aus den Wohngebieten bringt erreicht man eine weitere Verbesserung.

# 3. Psychosoziale Gesundheit / Dorfgemeinschaft

Gesundheit ist nicht nur Angelegenheit des Einzelnen, sondern auch der Umgebung in der er lebt und der sozialen Gemeinschaft, in die er integriert ist. Die Ottawa Charta der WHO formuliert 1986 entsprechend: Aufgabe von Entscheidungsträgern muss es u.a. sein, gesundheitsförderliche Lebenswelten zu schaffen.

Gesundheit wird von Menschen in ihrer alltäglichen Umwelt geschaffen und gelebt: dort, wo sie spielen, lernen, arbeiten und lieben. Gesundheit entsteht dadurch, dass man sich um sich selbst und für andere sorgt, dass man in die Lage versetzt ist, selber Entscheidungen zu fällen und eine Kontrolle über die eigenen Lebensumstände auszuüben sowie dadurch, dass die Gesellschaft, in der man lebt, Bedingungen herstellt, die all ihren Bürgern Gesundheit ermöglichen.

Allgemeiner Konsens ist, dass Gesundheit nicht nur körperlich definiert wird, sondern auch eine psychische und soziale Dimension beinhaltet. Dazu gehören Begegnung, Vertrauen, Kommunikation, Unterstützung und Bindung untereinander.

Genau dort wirkt sich der Verkehr zerstörerisch aus:

In der Dorfstraße ist es nicht einmal möglich, auch nur ein kurzes Gespräch quasi "über die Gasse" zu führen, es wird regelmäßig in Kürze durch Lärm und mögliche Gefährdung unterbunden. Die für eine Gemeinschaft wichtigen Zufallsbegegnungen im Alltag finden nicht mehr statt. Die straßenseitigen Fenster müssen – auch im Sommer – wegen des Straßenlärms und der Staubbelastung geschlossen bleiben.

Die Bewohner der Dorfstraße können sich in ihrem Sozialraum nicht mehr begegnen. Ihr Lebensraum wirkt wie ausgestorben, von einem lebendigen Miteinander ist kaum etwas zu sehen.

Es gibt allerdings auch keine attraktive Gestaltung dieser Lebenswelt, kein Grün, keine Bäume, kein Schatten, keine sicheren Begegnungsmöglichkeiten.

Die Interessen der vielen durchfahrenden Autofahrer, die diesen Teil nur benützen, um ihr Fahrziel schneller zu erreichen, dominieren die Interessen und die Lebenswelt der Bewohner, die dort ihr Leben verbringen und seit Jahren missachtet werden.

Das schadet der psychosozialen Gesundheit der Einzelnen und der Dorfgemeinschaft im Besonderen.







schattige begrünte Sitzplätze zB. Wartezone beim Kindergarten?

#### 4. Zwang zu klimafeindlicher Mobilität mit Auto

Durch die Gefahrensituation sind die Bewohner praktisch gezwungen, alle Wege mit dem Auto zu verrichten, selten sieht man Fußgänger, meist nur am verkehrsarmen Sonntag beim Kirchgang. Nur wenige Bewohner haben noch den Mut, regelmäßig auf der Dorfstraße mit dem Fahrrad zu fahren. Viele Ankommende, Kinder, Besucher müssen mit dem Auto gebracht oder geholt werden.

Der soeben mit viel Aufwand renovierte Kindergarten hat in seinem Eingangsbereich keine schattige Aufenthaltsmöglichkeit für wartende, vielleicht miteinander plaudernde Elternteile oder Kinder, sondern nur eine Zufahrt für Autos, von einem Fahrradständer ganz zu schweigen. So werden auch den Kindern gegenüber falsche und unzeitgemäße Signale gesetzt.

Nota bene ist der Bewegungsmangel der Kinder, der auch dadurch entsteht, dass sie überall mit dem Auto hingebracht werden, einer der wichtigsten Gründe für das kindliche Übergewicht. Im aktuellen Regierungsprogramm wird u.a. auf Seite 122 ausdrücklich auf die Möglichkeiten für eine umweltfreundliche leistbare Mobilität für alle in Stadt und Land hingewiesen.



Neugestalteter Kindergarteneingang ohne schattigen Sitzplatz

# 5. Straßenwidmung - Straßenzustand

Es besteht ein grobes Missverhältnis zwischen der tatsächlichen Nutzung und der eigentlichen Widmung der alten Dorfstraße.

Landesstraßen sind grundsätzlich zur Verkehrsverbindung von verschiedenen Orten/Landesteilen vorgesehen. Sie sind deshalb höherrangig. (NÖ Straßengesetz 1999) Sie haben aufgrund ihrer Funktion im überörtlichen Straßennetz eine besondere Bedeutung. Die Dorfstraße ist eine Gemeindestraße und vom Rang und der Widmung her nachrangig und nur für den lokalen Anrainerverkehr der dort lebenden Bevölkerung vorgesehen.

5.1 Die alte Dorfstraße ist in ihrem Verlauf **viel zu schmal** für Durchzugsverkehr noch dazu im Gegenverkehr oder gar mit Schwerfahrzeugen. Die Abmessungen haben sich seit der letzten Initiative der Dorfbewohner nicht verändert und liegen hier Amts auf.





Durchfahrende LKW's – ein Gegenverkehr ist ohne Probleme praktisch nicht möglich

5.2 Der **Straßenzustand** weist Schäden auf, die Straße hält der großen Belastung durch den Durchzugs- und Schwerverkehr, für den sie nicht gebaut wurde, nicht stand.

## 5.3 Schäden an den Häusern und Schmutzbelastung

Bei der Durchfahrt größerer Fahrzeuge beginnen die Fensterscheiben zu klirren und kräftige Vibrationen sind deutlich spürbar, was der Bausubstanz der meist alten Häuser zusätzlich schadet. Eines der Häuser an der Engstelle Richtung Hollabrunn wurde vor einigen Jahren durch ein vorbeifahrendes Fahrzeug regelrecht angefahren, dabei das Mauerwerk beschädigt und abgerissen.

Die durchfahrenden Autos erzeugen bei Schlechtwetter erheblichen Schmutz an den Haus-Fassaden, der Splitt wird gegen die Hauswände geschleudert und führt zu häufig erforderlichen Reparaturen und notwendigen Anstrichen.





Verschmutzte Hausfassade nach nur einem Winter

# 6. Abschluss-Bemerkung: Historische Bausubstanz / Teil der Geschichte des Dorfes

Die alte Dorfstraße findet sich bereits 1822 im Franziszeischen Kataster eingezeichnet, wie am Titelblatt unschwer erkennbar ist. Sie gehört zum ältesten Teil des Dorfes Oberfellabrunn und repräsentiert dessen Geschichte.

Viele der erwähnten Häuser sind mehrere Jahrhunderte alt, sie wurden bis jetzt von ihren Besitzern mit erheblichem Aufwand erhalten und renoviert.

Das Land NÖ hat, im Wissen um die Bedeutung der Lokalgeschichte, in den 1990iger-Jahren Projekte wie die "Dorferneuerung" durchgeführt und Renovierungen auch intensiv durch kostenfreie Kredite gefördert. Diese Häuser repräsentieren einen Teil der Geschichte des Dorfes und der typischen Weinhauer-Kultur in der Region.

Sie sind unverwechselbar und charakteristisch für das Ortsbild von Oberfellabrunn.

Die vorliegende Beschreibung berücksichtigt wesentliche Unterlagen der NÖ Landes-Regierung, speziell der Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten, beispielsweise: Leitfäden zur Verkehrsberuhigung, zur Gestaltung untergeordneter Straßen, zum Lebensraum Straße, zu zahlreich vorliegenden aktuellen Mobilitäts- sowie nachhaltigen und umweltschonenden Verkehrskonzepten.

Die Unterzeichner dieses Schriftstücks ersuchen um baldige Problembehandlung auf Bezirksebene, z.B. durch Einberufung einer Verkehrs-Verhandlung, Einsetzen von unabhängigen Sachverständigen, Durchführung einer Verkehrszählung und/oder Erstellung von Gutachten z.B. zur Lärmbelastung, sowie die Berücksichtigung der Ergebnisse der Geschwindigkeitskontrollen.

Die für die Gemeinde kostenfreie Verkehrsberatung des Landes NÖ sollte umgehend zu Rate gezogen werden.

Seit Jahren ist die Situation der Anrainerinnen und Anrainer gefährlich, belastend, gesundheitsschädigend, und für die dörfliche Gemeinschaft zerstörerisch.

Wir wollen mit diesem Schritt einen Entwicklungsprozess unter aktiver Beteiligung und Teilhabe der Dorfgemeinschaft anstoßen. Er soll die Umsetzung zeitgemäßer Verkehrskonzepte für eine nachhaltige, menschenwürdige und umweltverträgliche Lösung anstreben.

Selbstverständlich stehen die Unterzeichner gerne für Rückfragen zur Verfügung und sind auch bereit, im Rahmen ihrer Möglichkeiten an Verbesserungen mitzuwirken.

Dr.<sup>in</sup> Lilly Damm Päd. Heinz Mayer

Oberfellabrunn März 2021

Anlage: Kurzfassung

### Referenzen

Amt der NÖ Landesregierung Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheit

Verkehrsberatung NÖ

https://www.noel.gv.at/noe/Verkehrsberatung.html

"Tempo 30" auf Gemeindestraßen Ein Leitfaden zur Verkehrsberuhigung <a href="https://www.noel.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/T30">https://www.noel.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/T30</a> Leitfaden fuer Gemeinden.pdf

Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes - Leitfaden https://www.noel.gv.at/noe/P81378 Schulumfeld 270820 TAGS v12.pdf

Siedlungsstrassen im ländlichen Raum

https://www.noel.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Siedlungsstrasse.pdf

Gestaltung von Orientierungssystemen im Ortsgebiet und Leitfaden für Ankündigungen im Ortsgebiet

https://www.noel.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Orientierungssysteme.pdf Mobilitätsprojekt NÖ 2030+

https://www.noe.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/LMK 2030.html

Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden, Schriftenreihe Heft 37 <a href="https://www.noe.gv.at/noe/Publikationen Mobilitaet.html">https://www.noe.gv.at/noe/Publikationen Mobilitaet.html</a>

Verkehrsberuhigung 2017: Das Instrument "Begegnungszone" – ein Leitfaden Verkehrsberuhigung 2011 Bewährtes und Neues

WHO Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region 2018

 $\frac{https://www.euro.who.int/de/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018$ 

Zusammenfassung

https://www.euro.who.int/ data/assets/pdf file/0011/383924/noise-guidelines-execsum-ger.pdf

Relevanz für Österreich

https://www.laerminfo.at/ueberlaerm/laermwirkung/who-leitlinien-2018-relevanz-fueroesterreich.html

Handbuch für Umgebungslärm BM für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

https://www.laerminfo.at/service/laermpublikationen/hb umgebungslaerm.html www.laerminfo.at

Lärm- das unterschätzte Risiko! Bundesumweltamt Deutschland www.umweltbundesamt.de/laermprobleme

https://www.vcoe.at/mobilitaetspreis

Vom Parkplatz zum belebten Ortszentrum- Video Siegerprojekt

https://www.vcoe.at/arbeitswege

Arbeitswege auf Klimakurs bringen

WHO Ottawa Charter

https://www.euro.who.int/ data/assets/pdf file/0006/129534/Ottawa Charter G.pdf? ua=1