

Generalverkehrskonzept St. Pölten

Februar 2014



Auftraggeber

Auftraggeber

Magistrat der Landeshauptstadt
St. Pölten
Stadtplanung
Rathausplatz 1
3100 St. Pölten

Amt der Niederösterreichischen
Landesregierung
Abteilung Landesstraßenplanung
Landhausplatz 1, Haus 17
3109 St. Pölten

Projektleitung

Dipl.-Ing. Jens de Buck

Auftragnehmer

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Technische Universität Graz
Institut für Straßen- und
Verkehrswesen
Rechbauerstraße 12
8010 Graz

Projektteam

Prof. Dr. Martin Fellendorf
Dr. Michael Haberl
Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak
Dipl.-Ing. Oliver Wurz

Inhalt

	Seite
1 Der Anlass	6
2 Verkehrspolitischer Rahmen	7
3 Befunde und Trends	11
4 Das verkehrspolitische Umfeld	30
5 Ziele und Grundsätze	31
6 Maßnahmenprogramm	35
• Schwerpunkte	36
• Straßennetz	54
• Stadtteile	56
• Kontinuierliche Initiativen	75
7 Umsetzung	81
8 Wirkungsrahmen	82
9 Erfolgskontrolle	83
10 Finanzierung	84
11 Kommunikation	85
• Beteiligung	85
• Beratungsprozess	86
Anhang	87
Abbildungsverzeichnis	94
Tabellenverzeichnis	96



Vorwort

Das Ziel jeder fortschrittlichen Stadt ist es, den Verkehr in der Stadt selbst sowie darüber hinaus in der umgebenden Region, unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger möglichst effizient und schonend für die von den Auswirkungen betroffenen Menschen und die Umwelt abzuwickeln.

Das vorliegende Generalverkehrskonzept stellt hierbei eine bedeutende Leitlinie für die tägliche Arbeit der Stadtverwaltung dar, da es als strategisches Instrument der Verkehrsplanung jenen Weg vorgibt, den die Stadt St. Pölten in Zukunft in Verkehrsbelangen beschreiten möchte.

In diesem Zusammenhang sind auch verkehrslenkende Maßnahmen, das LUP-Bussystem sowie das Anrufsammeltaxi die wesentlichen Eckpfeiler der zukünftigen Verkehrspolitik der Stadt.

Mein besonderer Dank gilt jenen St. PöltnerInnen, die sich Zeit genommen haben, um sich im Rahmen der abgehaltenen Informations- und Diskussionsabende von Beginn an in den Entstehungsprozess des neuen Generalverkehrskonzeptes einzubringen und so wesentlich zur Erstellung dieser neuen Verkehrsleitlinie der Stadt St. Pölten beizutragen.

Mag. Matthias Stadler
Bürgermeister der Stadt St. Pölten



Vorwort

Ein Generalverkehrskonzept beschäftigt sich mit den Fragen: Welche Verkehrsnetze haben wir, wie werden diese genutzt und wie soll es weitergehen. Kritisch wird es dabei im projektiven Teil, bei den Antworten auf die Fragen „Was soll sich ändern, worauf soll Einfluss genommen werden?“ Hierbei so etwas wie Objektivität zu finden ist sehr schwer.

Verkehr ist kein isoliertes Thema sondern steht in Rückkopplung mit nahezu allen anderen sozioökonomisch relevanten Erscheinungen, Entwicklungen bzw. Fragestellungen.

Wer sich mit gesellschaftlich relevanten Fragen beschäftigt, beschäftigt sich implizit auch mit Verkehrs- bzw. Mobilitätsfragen und umgekehrt. Eine aktuell sehr starke und sich machtvoll in den Vordergrund spielende Position ist die, einen Planungsraum auf seine Funktion als Wirtschaftsstandort zu reduzieren. Ich weise darauf hin, weil diese Sichtweise heute so selbstverständlich ist und derart selbstverständlich die einzige angewandte Sichtweise ist, dass sie oft gar nicht mehr ins Bewusstsein tritt. Wirtschaftsraum und Lebensraum scheinen sich aber qualitativ gegenseitig zu verdrängen. Wie werden wir da weitertun?

DI Kurt Rameis
Baudirektor, Magistrat der Stadt St. Pölten



Verkehr an sich ist kein Selbstzweck. Er dient der Mobilität der Bürger in der Stadt. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger sowie die Mobilitätsansprüche der Wirtschaft langfristig zu sichern, ist die Aufgabe des neuen Generalverkehrskonzeptes. Dabei sind die sich ändernden Rahmenbedingungen, wie der laufende demographische Wandel, der zu veränderten Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnissen führt, zu berücksichtigen.

Die Mobilität soll für alle auch künftig leistbar, sicher und umweltverträglich bleiben. Sie wiederum bestimmt entscheidend die Entwicklung von Stadt und Raum mit.

Eine prosperierende Stadt wie St. Pölten zieht neue, zusätzliche Verkehrsbedürfnisse nach sich, die in die Verkehrsstrategien der Zukunft mit einbezogen werden müssen. Dabei wird die Lösung aber nicht allein in der Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen liegen können, sondern vielmehr in der intelligenteren Nutzung bestehender Netze. Der Nutzungsmix der verschiedenen Verkehrsträger sowie die Schwerpunktsetzung auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes – öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr - zielt letztlich auf die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität in unserer Stadt.

DI Jens de Buck
Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Magistrat der Stadt St. Pölten

Der Anlass

Das aktuelle Verkehrskonzept St. Pölten wurde im Jahr 1989 erstellt und beschlossen. Seither hat sich im Handlungsfeld Mobilität & Verkehr viel verändert:

- die Erhebung zur Landeshauptstadt (1986) mit dem Bau des Regierungsviertels, das im Jahr 1997 fertig gestellt wurde,
- der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union (1995),
- der Ausbau der Westbahn zur Hochleistungsstrecke, mit einem erneuerten Hauptbahnhof.

All dies beeinflusste die tägliche Mobilität in der Stadtregion und damit auch die Verkehrssituation. Schon deshalb ist es zweckmäßig, die Verkehrspolitik St. Pölten an diese neuen Rahmenbedingungen anzupassen und neue Akzente zu setzen. Auch das gesellschaftspolitische Umfeld hat sich gewandelt: standen vor 15 Jahren noch Strategien und Maßnahmen für den Straßenverkehr im Vordergrund, ist nunmehr eine ganzheitliche Sichtweise, ein Zusammenwirken aller Verkehrsarten Haltung und Gegenstand der Planung.

Und letztlich hat sich die Methodik der Planung entscheidend geändert: ein Generalverkehrskonzept ist nicht mehr ein Fachgutachten von externen Beratern, sondern das Ergebnis eines Kommunikationsprozesses, in den Politik, Verwaltung und Bevölkerung einbezogen werden.

So gibt es insgesamt gute Gründe, ein neues Generalverkehrskonzept für St. Pölten zu erarbeiten – als verkehrspolitischen Handlungsrahmen für die nächsten 10 – 15 Jahre.



Verkehrspolitischer Rahmen

Auf europäischer Ebene wurden im **Grünbuch 2007** vorerst Ziele und Herausforderungen identifiziert, unter dem Motto „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“. Unter dem Imperativ „Herausforderungen annehmen“ heißt es: „Die Mobilität in der Stadt sollte es ermöglichen, die wirtschaftliche Entwicklung der Städte, die Lebensqualität ihrer Einwohner und den Schutz der Umwelt zu gewährleisten. Dabei stehen die europäischen Städte vor mehreren Herausforderungen, die im Rahmen eines integrierten Ansatzes angegangen werden müssen“:

- Hin zu einem flüssigen Verkehr in der Stadt,
- hin zu grüneren Städten,
- hin zu einem intelligenteren, zugänglicheren und sicheren Nahverkehr.

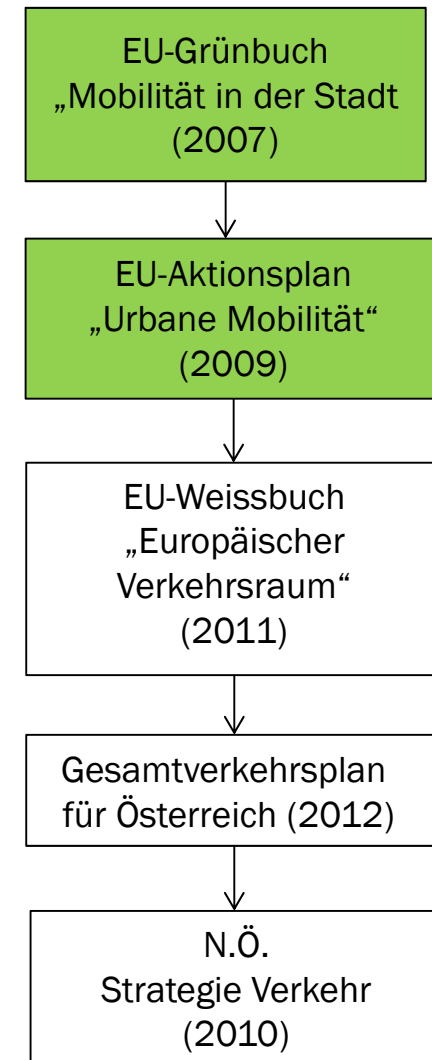
„Eine neue Kultur der Mobilität in der Stadt“ soll unter anderem durch Partnerschaften sowie neue Planungsmethoden und -instrumente erreicht werden. Abschließend wird auf Finanzierungsmöglichkeiten für den Nahverkehr hingewiesen.

Im **EU-Aktionsplan 2009** zur Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität stehen sechs Themen im Vordergrund:

- Förderung integrierter Strategien,
- die Bürger im Mittelpunkt,
- umweltfreundlicher Stadtverkehr,
- Stärkung der Finanzierungsmöglichkeiten,
- Erfahrungs- und Wissensaustausch,
- Optimierung der urbanen Mobilität.

Der Aktionsplan enthält insgesamt 20 Maßnahmen die ab 2009 unter differenzierter Mitwirkung der EU begonnen werden sollen. Die mit (+) markierten Maßnahmen werden im unmittelbaren oder mittelbaren Einflussbereich der Städte gesehen:

- Beschleunigung der Einführung von Plänen für die nachhaltige urbane Mobilität (+),
- Verbesserung der Reiseinformation,
- Zugang zu Umweltzonen (+),
- Forschungs- und Demonstrationsprojekte für emissionsarme und emissionslose Fahrzeuge,
- Internet-Ratgeber zum Thema saubere und energieeffiziente Fahrzeuge,
- Informationsaustausch über städtischer Gebührensyste me (+),
- Optimierung vorhandener Finanzierungsquellen (+),



Verkehrspolitischer Rahmen

- Einrichtung eines Beobachtungszentrums für urbane Mobilität (+),
- Verkehr für eine gesündere städtische Umwelt,
- Plattform zu Fahrgastrechten im öffentlichen Nahverkehr (+),
- Kampagnen zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens (+),
- Vermittlung einer energieeffizienten Fahrweise im Rahmen der Fahrschulabildung,
- Ermittlung des künftigen Finanzierungsbedarfs (+),
- Nachbesserung von Daten und Statistiken (+),
- Beitrag zum internationalen Dialog und Informationsaustausch,
- Nachhaltige Mobilität in den Städten und zur Regionalpolitik (+),
- Verbesserung der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (+),
- Studie zu urbanen Aspekten der Internalisierung externer Kosten,
- Städtischer Güterverkehr (+),
- Intelligente Verkehrssysteme (intelligent transport systems, ITS) zur Förderung urbaner Mobilität.

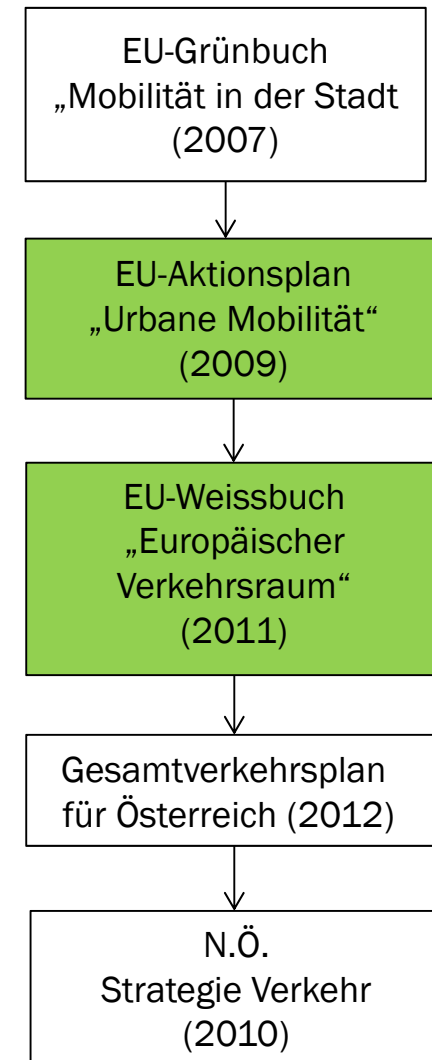
Es war vorgesehen, im Jahr 2012 eine Bilanz zur Umsetzung des Aktionsplanes vorzulegen.

Im **EU-Weissbuch 2011** befasst sich ein Kapitel mit dem „Umweltfreundlichen Stadt- und Pendlerverkehr“ und postuliert weniger konventionell betriebene Fahrzeuge, einen höheren ÖV-Anteil, kleinere Pkws, emissionsarme Lieferfahrzeuge.

Für ein „wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem“ werden zehn Ziele formuliert, die zu einer Reduktion der Treibhausgase von 60 % führen sollen.

Zumindest vier dieser Ziele sind für den Verkehr in Ballungsräumen relevant:

- Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw“ im Stadtverkehr bis 2030 (vollständiger Verzicht bis 2050) und Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030,
- 2020 Schaffung des Rahmens für ein europäisches multimodales Verkehrsinformations-, Management- und Zahlssystem bis 2020,



Verkehrspolitischer Rahmen

- Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null bis 2050 (Halbierung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2020). Damit soll gewährleistet sein, dass die EU bezüglich der technischen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei allen Verkehrsträgern weltweit führend ist.
- Umfassendere Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher (Verursacherprinzip) sowie größeres Engagement des Privatsektors zur Beseitigung von Verzerrungen (einschließlich schädlicher Subventionen), Generierung von Erträgen und Gewährleistung der Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen.

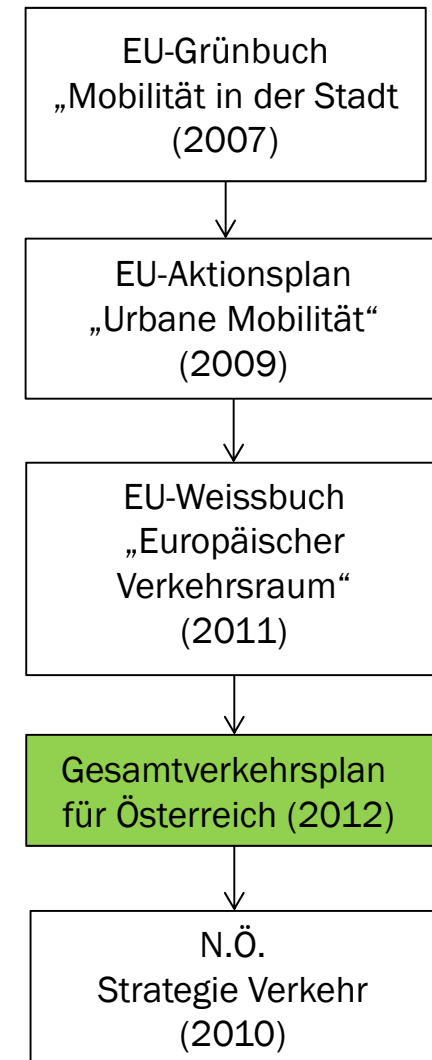
Der **Gesamtverkehrsplan für Österreich** (2010) steht unter den Zielen: Mobilität sozialer gestalten, Verkehr sicherer machen, Verkehr umweltfreundlicher machen und Verkehr effizienter organisieren. Konkrete Schwerpunkte bzw. Maßnahmen für Städte sind nicht angeführt.

Das **Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm** 2011 – 2020 soll Österreich unter die fünf sichersten Länder Europas bringen, mit folgenden konkreten Zielen bis zum Jahr 2020 und auf den Jahresdurchschnitt 2008 – 2010 bezogen:

- 50 % weniger Verkehrstote
- 40 % weniger Schwerverletzte
- 20 % weniger Unfälle mit Personenschäden

Diese Ziele sollen durch strategische Leitprinzipien erreicht werden, als Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen. Als Handlungsschwerpunkte werden Sicherheitsmanagement, Stärkung der Eigenverantwortung, Verkehrserziehung und Mobilität, Straßenhierarchie, selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßen, Barrierefreiheit sowie sichere und attraktive Fußwege, Mobilität und Intermodalität, Verkehrssicherheit am Arbeitsplatz, Verkehrssicherheit und Raumplanung benannt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) trägt die Hauptverantwortung für die Verkehrssicherheitsarbeit und schlägt einen organisatorischen Rahmen zur Umsetzung vor.



Verkehrspolitischer Rahmen

Das **NÖ Landesverkehrskonzept** 1997/2001 – im Jahr 2006 aktualisiert – steht unter dem Leitbild „vermeiden, verlagern, verbessern, fördern, abstimmen“. Daraus abgeleitet wurde für den öffentlichen Verkehr eine Strategie entwickelt:

- ÖV als Vorrangsystem in städtischen Bereichen,
- ÖV als Konkurrenzsystem in städtischen Randbereichen und entlang von Entwicklungsachsen,
- ÖV als Daseinsvorsorge in „Zwischenräumen“ und peripheren Gebieten.

Das Landesverkehrskonzept wird derzeit überarbeitet. Neue Zielsetzungen sind noch nicht bekannt.

Die niederösterreichische Landespolitik fokussiert auf Regionen, allerdings wirkt das Land – wie auch beim Generalverkehrskonzept St. Pölten – bei städtischen Verkehrskonzepten und -projekten materiell und ideell mit.

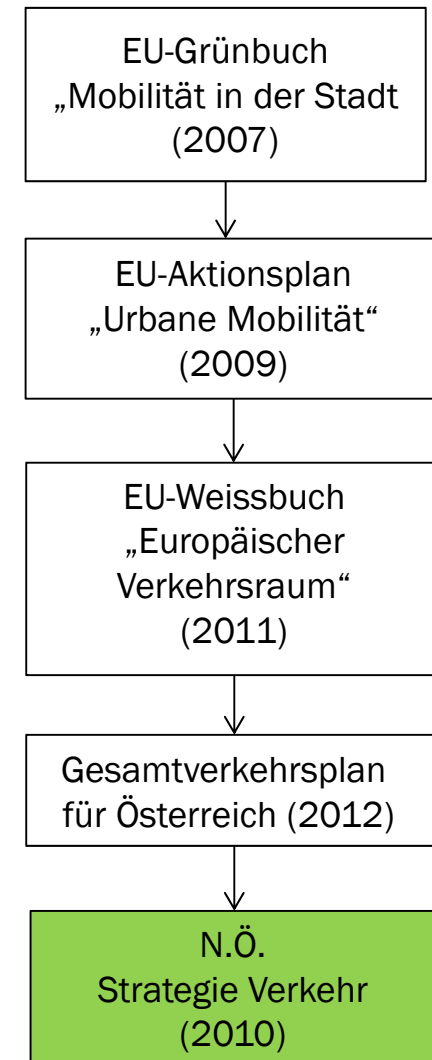
Weitere regionale oder nationale Publikationen und Programme beschäftigen sich mit der Förderung einzelner Verkehrsarten. So etwa der Masterplan Radfahren 2011, herausgegeben vom Lebensministerium, oder die Publikation „Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich“ aus der Schriftenreihe des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung.

Zusammenfassung

Aus den übergeordneten verkehrspolitischen Zielvorstellungen können zwar generelle Ziele, aber nur wenige konkretere Handlungsschwerpunkte abgeleitet werden:

Die Ziele zur Verkehrssicherheit (BMVIT) und die Behandlung des städtischen ÖV als Vorrangsystem (NÖ) unterstützen die Stadtverkehrspolitik. Unabhängig davon muss St. Pölten seinen eigenen „verkehrspolitischen Weg“ finden und gehen!

Gleichwohl können generelle Ziele als Argumentarium bei konkreten Maßnahmen herangezogen werden.



Befunde und Trends

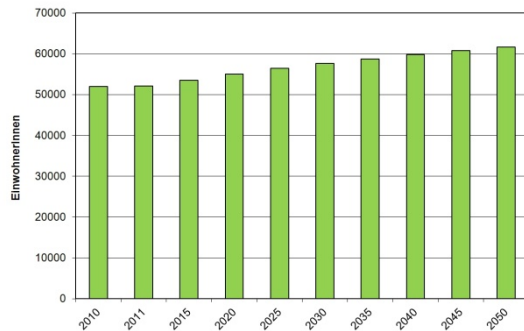
Bevölkerung

Seit den 1970-iger Jahren wohnen ca. 50.000 BürgerInnen in der Stadt. Der Erhebung zur Landeshauptstadt 1986 kann ein Bevölkerungswachstum von ca. 3.000 Personen auf derzeit 52.000 BewohnerInnen zugeordnet werden. Die hohen Erwartungen eines Stadtwachstums, wie sie etwa im Generalverkehrskonzept 1989 enthalten sind, haben sich bisher nicht erfüllt. Derzeit ist längerfristig mit einem Bevölkerungszuwachs von max. 10.000 BewohnerInnen zu rechnen, zumal im Norden und Osten der Stadt mit den ehemaligen Glanzstoffwerken und dem Gebiet an der Dr.-Bruno-Kreisky-Straße große Entwicklungsgebiete vorhanden sind. Aus der ÖROK-Regionalprognose 2010 – 2030 geht hervor, dass die Stadt bis 2025 auf etwa 57.000 und bis 2040 auf etwa 60.000 EinwohnerInnen wächst – durch Wanderungsgewinne (Zuzug), die größer sind als der prognostizierte Geburtenüberschuss. Die demografische Entwicklung ist von einer Zunahme älterer Menschen (65+) von derzeit knapp 20 % auf mehr als 27 % geprägt, gleichzeitig nimmt der Anteil der Bevölkerung zwischen 20 und 64 Jahren voraussichtlich stark ab. Diese Entwicklung verändert die tägliche Mobilität und setzt neue Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung.

Die Bevölkerungsverteilung zeigt eine disperse Struktur, mit Siedlungsschwerpunkten außerhalb der Innenstadt in Spratzern, in Unter- und Oberwagram sowie im Bereich zwischen Landeskrankenhaus (LKH) und Traisenpark.

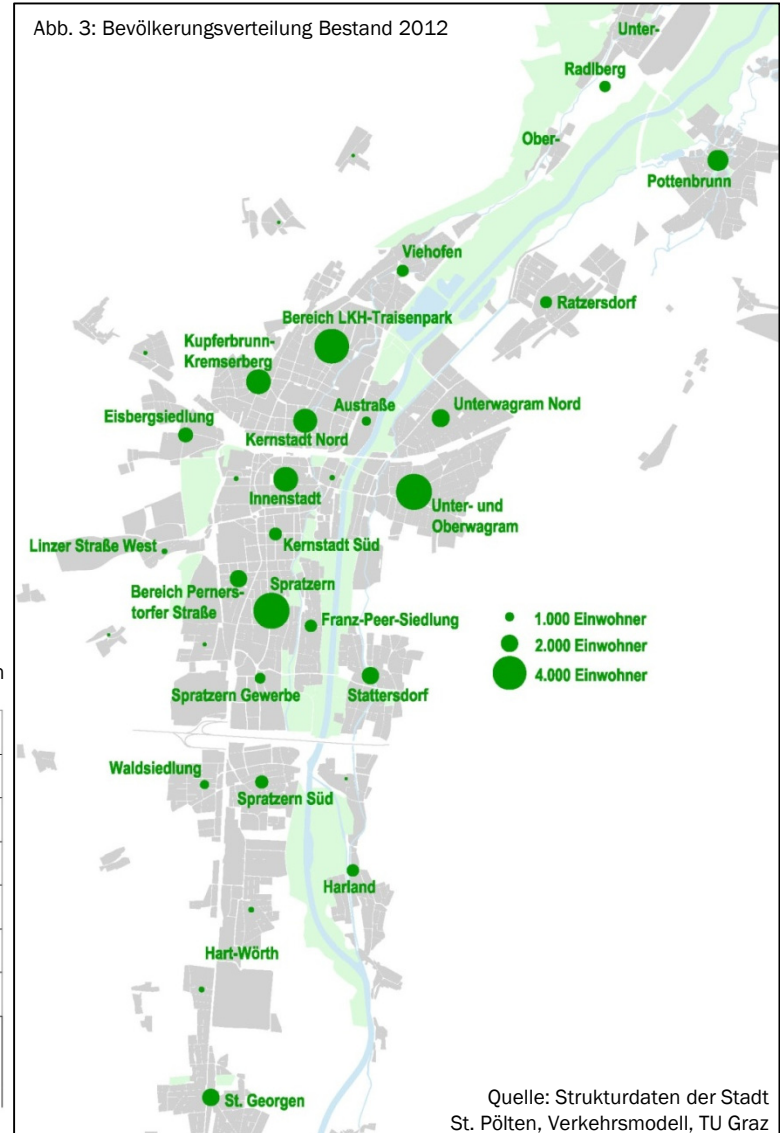
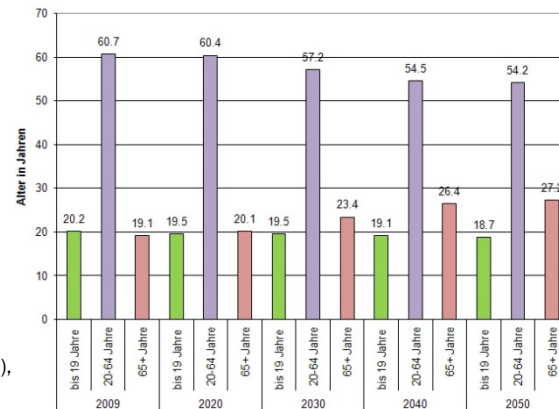
Etwa 55 % der St. Pöltner Bevölkerung ist berufstätig. 28 % sind nicht berufstätig, der Großteil davon sind PensionistInnen (21 %).

Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung, Stadt St. Pölten



Quellen: www.st-poelten.at (abgerufen September 2013), Statistik Austria, ÖROK Regionalprognosen 2010-2030

Abb. 2: Altersstruktur der Bevölkerung in %, Stadt St. Pölten



Befunde und Trends

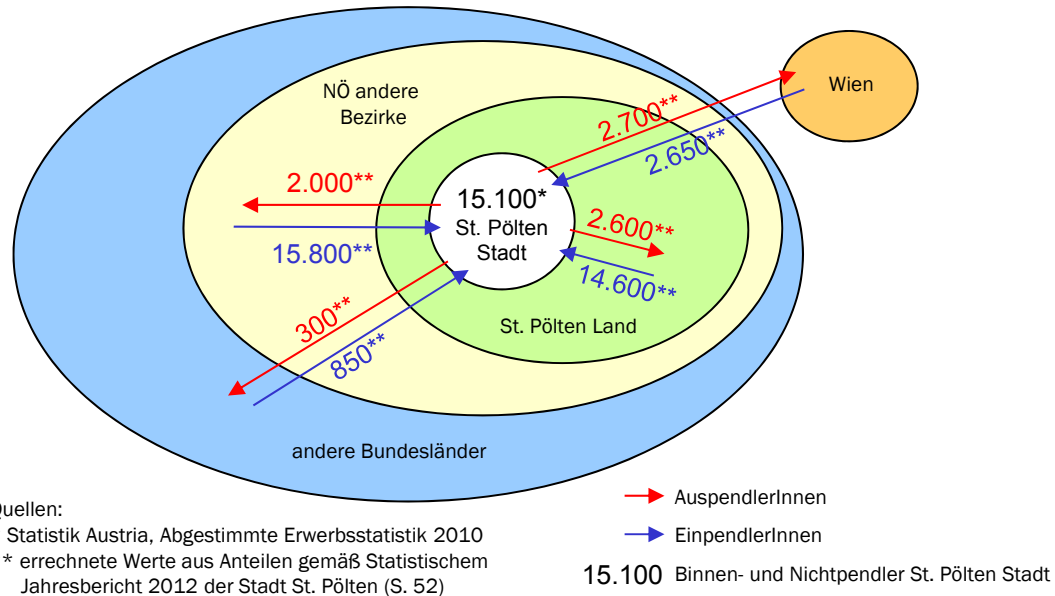
Wirtschaft

Im Jahr 2012 arbeiten ca. 50.000 Beschäftigte in St. Pölten, mehr als zwei Drittel kommen als PendlerInnen in die Stadt (siehe Abb. 4).

St. Pölten zählt ca. 3.400 Betriebsstandorte, 40 % davon sind der Sparte Gewerbe und Handwerk, weitere 35 % der Sparte Handel zuzuordnen. St. Pölten war 2012 Standort von 87 Industriebetrieben, Tendenz leicht steigend. Zu den größten „Arbeitgebern“ gehören die Landesregierung mit 2.500 bis 3.000 Beschäftigten – seit 1997 im neuen Regierungsviertel südöstlich des Stadtzentrums – und das Krankenhaus mit etwa 1.800 Beschäftigten und 1.000 Betten.

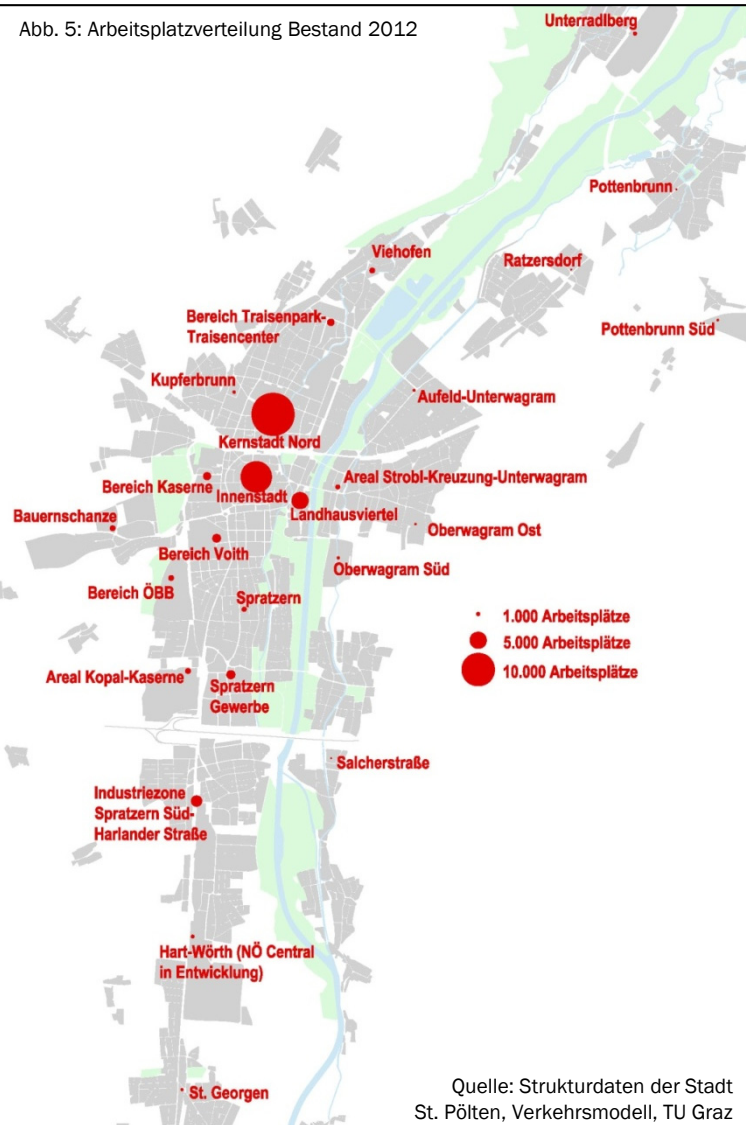
Die Arbeitsplätze sind in der Innenstadt und der Kernstadt Nord konzentriert (siehe Abb. 5). Produktionsbetriebe befinden sich überwiegend im Süden der Stadt, Handelsbetriebe sind im Stadtteil Spratzern konzentriert (SPAR, Leiner, Kika). Weiter südlich stehen in Hart-Wörth mit dem Gewerbegebiet NÖ Central weitere Entwicklungsflächen zur Verfügung, sodass hier künftig mit einer weiteren Konzentration von Arbeitsplätzen zu rechnen ist.

Abb. 4: Pendelbeziehungen der Erwerbstätigen in Bezug zu St. Pölten



Quellen:

* Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2010
 ** errechnete Werte aus Anteilen gemäß Statistischem Jahresbericht 2012 der Stadt St. Pölten (S. 52)



Befunde und Trends

Ausbildung

St. Pölten ist ein bedeutender Schulstandort mit mehr als 16.000 SchülerInnen und StudentInnen, der durch die Fachhochschule mit 10 Studiengängen weiter gestärkt wurde. Die Bildungseinrichtungen konzentrieren sich überwiegend im fußläufigen Einzugsbereich des Hauptbahnhofs wie z.B. die HTL/HAK in der Waldstraße mit 1.900 SchülerInnen, die Fachhochschule St. Pölten in der Matthias-Corvinus-Straße mit 1.400 StudentInnen, die Mary-Ward-Privatschulen in der Schneckgasse sowie die Gymnasien am Schulring und in der Josefstraße mit je 1.000 SchülerInnen, und der Dr.-Theodor-Körner-Haupt/Mittelschul-komplex an der Johann-Gasser-Straße mit 550 SchülerInnen (siehe Abb. 7). In peripherer Lage befindet sich von den großen Bildungseinrichtungen nur das WIFI-Bildungszentrum in der Landsbergerstraße in Spratzern (600 StudentInnen und mehr als 20.000 TeilnehmerInnen in über 2.000 Kursen), das zusammen mit der New-Design-University (NDU) in absehbarer Zeit stark wachsen soll.

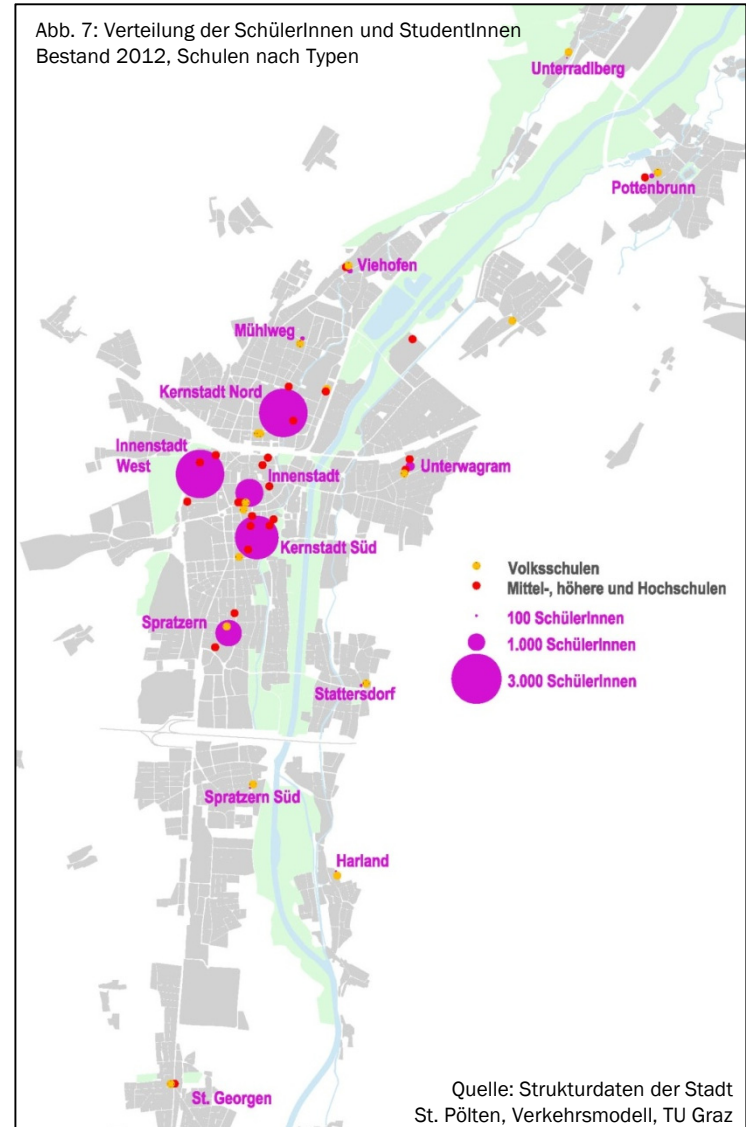
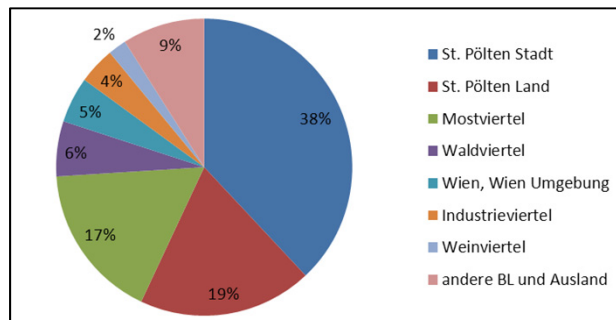
16 % der St. PöltnerInnen sind in Ausbildung, die meisten sind SchülerInnen (10 %). Von den PendlerInnen, die nach St. Pölten kommen, sind ca. 19 % in Ausbildung. Bei ihnen überwiegt die Zahl der StudentInnen (10 %) und SchülerInnen (7 %).

Tab. 1: Anzahl SchülerInnen und StudentInnen nach Schultyp

Schultypen	Anzahl	SchülerInnen/StudentInnen
Volksschulen	19	2.200
Haupt-/Mittelschulen	11	1.500
Fach-/Berufsschulen	12	4.500
Höhere Schulen	9	5.500
Hochschulen	6	2.000
andere	6	450
Summe ca.	63	16.150

Abb. 6: SchülerInnen und StudentInnen nach Herkunft

Quelle:
Statistischer Jahresbericht 2012
der Stadt St. Pölten



Befunde und Trends

Handel

St. Pölten ist ein Einkaufs- und Handelsschwerpunkt im niederösterreichischen Zentralraum mit über 200.000 m² Einzelhandelsverkaufsflächen. Die Einkaufseinrichtungen konzentrieren sich in der Fußgängerzone der Innenstadt, in Spratzern (Stadtteilzentrum Süd) und beim Traisenpark (Stadtteilzentrum Nord). Das Interesse der Projektentwickler an weiteren Einkaufszentrenstandorten ist hoch. Einer Studie zu Einkaufszentren (RegioPlan 2013) zufolge sollen die drei vorhandenen Standorte gestärkt werden. Der Schwerpunkt der weiteren Entwicklung von Handelsflächen liegt jedoch in der historischen Kernstadt.

Die stadträumliche Einbettung der Handelszentren ist unterschiedlich: Während die Geschäfte im Zentrum durch die Fußgängerzone sowie die Tiefgaragen und die Kurzparkzone der Innenstadt (ca. 2.240 Stellplätze, davon 1.600 in Tiefgaragen) erschlossen sind, ist dem Einkaufszentrum Traisenpark ein Parkhaus mit ca. 1.000 Pkw-Stellplätzen vorgelagert. Bei den Fachmarktzentren im Stadtteilzentrum Süd, an der Stattersdorfer Hauptstraße oder beim Traisencenter werden großflächige oberirdische Parkplätze angeboten.

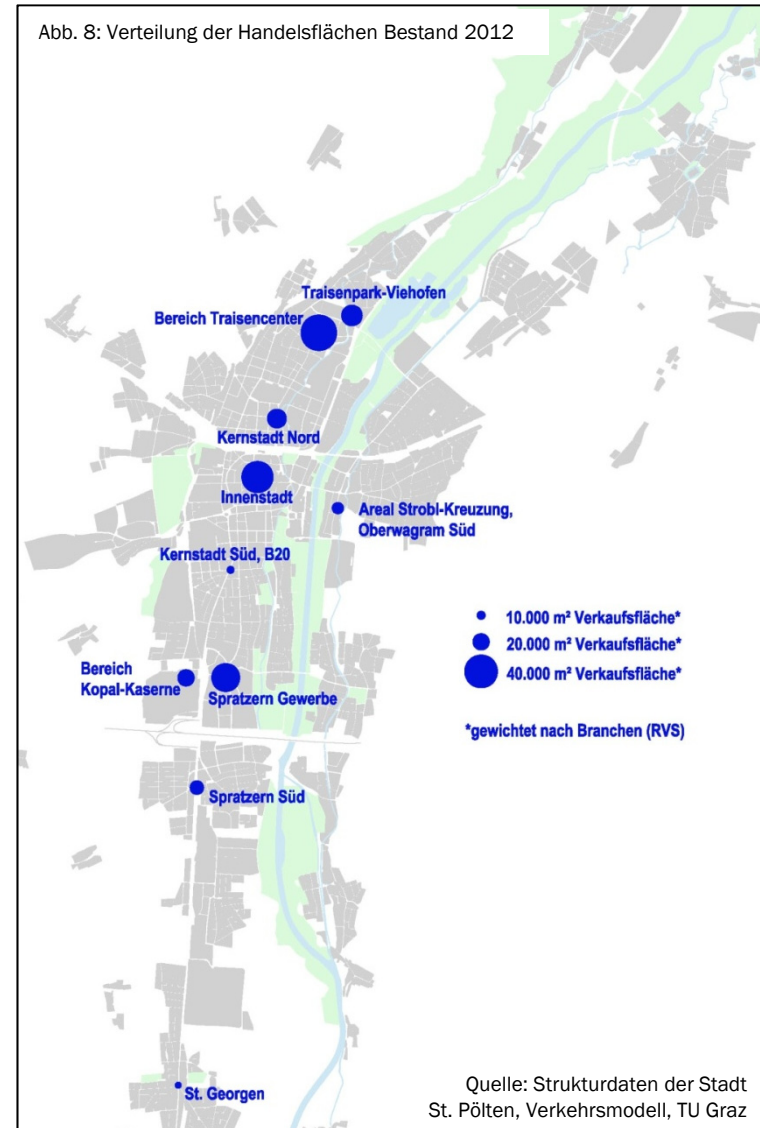


Fußgängerzone
Stadtzentrum

Fachmarktzentrum Oberwagram Süd



EKZ Traisenpark



Befunde und Trends

Stadtentwicklung

Für die Abschätzung der künftigen Mobilität und der daraus abgeleiteten Verkehrsverhältnisse sind Annahmen über die mittel- und längerfristige Stadtentwicklung erforderlich. Angesichts insgesamt unsicherer wirtschaftlicher Prognosen und entsprechender Standortentwicklungen wird für die Gesamtstadt ein flächenhaftes Siedlungswachstum von 5 % angenommen; nur für einzelne, bereits bekannte Entwicklungsgebiete werden konkretere Nutzungskennziffern (Einwohner, Arbeitsplätze, Verkaufsfläche) abgeschätzt (siehe Materialienband zum Generalverkehrskonzept, Anlage 1).

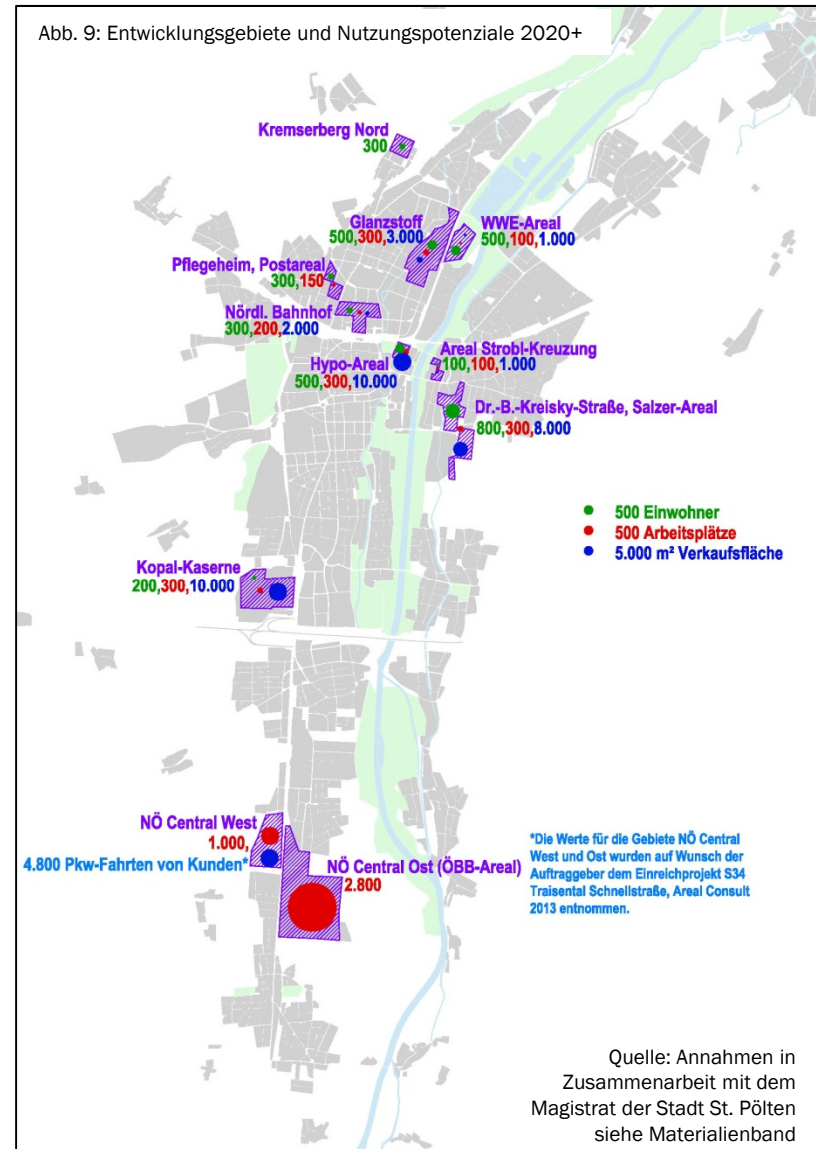
Hervorzuheben sind das Verdichtungspotenzial nördlich des Bahnhofs (Kernstadt Nord), die Entwicklungsgebiete im Süden (Kopalkaserne, NÖ Central West, NÖ Central Ost) und das Glanzstoff-Areal im Norden, auf dem ein multifunktionaler und zukunftsweisender Stadtteil der kurzen Wege entstehen könnte.

Die in der nebenstehenden Abbildung dargestellten Annahmen liegen dem Verkehrsmodell für den Prognosehorizont 2020+ (2020 – 2030) zu Grunde.

Areal der ehemaligen Glanzstoff an der Herzogenburger Straße



Abb. 9: Entwicklungsgebiete und Nutzungspotenziale 2020+



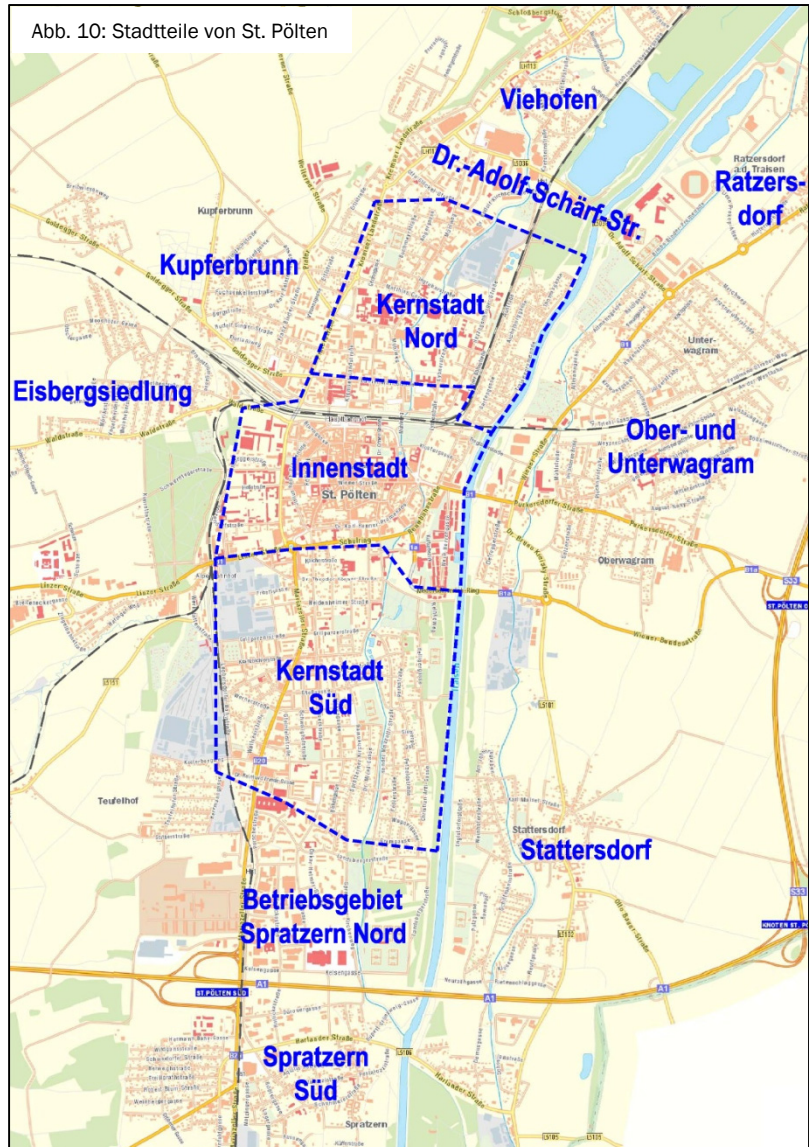
Befunde und Trends

Typologie der Stadt

St. Pölten ist im Gegensatz zu anderen Landeshauptstädten keine homogene, organisch gewachsene Stadt, sondern „zerfällt“ in mehrere Stadtteile mit unterschiedlichsten Gegebenheiten, Befunden, Problemen und Aufgaben. Die heterogene Siedlungsstruktur ist nicht zuletzt durch die Eingemeindungen der 1920er und 1970er Jahre und dem damit verbundenen Flächenwachstum begründet. Das **Zentrum der Innenstadt** erstreckt sich zwischen der Westbahn und dem Schulring bzw. von der Traisental-Bahn bis zur Traisen, wobei die Bebauungsdichte am westlichen und östlichen Rand stark abnimmt. Westlich der Traisen erstreckt sich ein Siedlungsband mit differenzierten Merkmalen:

- das Wohngebiet südlich des Zentrums, das nach Süden hin in ein Betriebsgebiet übergeht (Stadtteilzentrum Süd), was Nutzungskonflikte mit sich bringt,
 - das Zentrum mit seiner Fußgängerzone und einer weitgehenden Verkehrsberuhigung in den Randbereichen,
 - das Stadtgebiet nördlich des Bahnhofs, mit dem Krankenhaus und den Schulstandorten, durch die Barriere der Westbahn vom Zentrum isoliert und durch viele unbebaute Liegenschaften gekennzeichnet – also extensiv genutzt.
 - der Stadtrand bis Kupferbrunn und Viehofen – überwiegend Wohngebiete bzw. mit einem Einkaufsschwerpunkt an der Dr.-Adolf-Schärf-Straße (Stadtteilzentrum Nord).
- Östlich der Traisen befinden sich die isolierten Siedlungsgebiete Stattersdorf, Ober- und Unterwagram und Ratzersdorf, in unterschiedlicher Intensität vom Durchzugsverkehr geprägt.

Diese Siedlungsvielfalt erzeugt unterschiedliche Probleme und Herausforderungen: abseits des Zentrums und von Bereichen hoher Nutzungsintensität haben die Siedlungsgebiete dörflichen Charakter – mit allen zugehörigen Qualitäten und Mängeln, zu denen etwa fehlende Gehsteige und eine Dominanz von Autoverkehrsflächen gehören. Lösungen müssen dieser stadtstrukturellen Differenzierung gerecht werden.



Befunde und Trends

Öffentlicher Raum

Die stadtstrukturelle Differenzierung St. Pöltns zeigt sich nicht nur durch ungenutzte Flächen in Zentrumsnähe, sondern vor allem auch im öffentlichen Raum. Außerhalb des Zentrums gibt es kaum Straßen und Plätze, denen für Fußgänger und Radfahrer, als Aufenthaltsflächen oder als gestaltete Freiräume, städtische Qualität innewohnt. Und St. Pöltn hat – abgesehen vom Rathausplatz – keinen markanten, innerhalb der letzten 50 Jahre gestalteten Stadtraum. Es ist bemerkenswert, dass beim Domplatz immer noch eine Nutzung als Parkplatz gefordert wird.

In St. Pöltn werden nur 16 % aller Wege eines Werktags zu Fuß erledigt – das zu Fuß Gehen ist eben nur im Zentrum attraktiv. In den peripheren Stadtteilen fehlen oft Gehsteige und Schutzwege an Stellen, wo sie wichtig wären. Insbesondere Kinder und alte Menschen sind vom Autoverkehr gefährdet. Auch die Radwege und Radrouten sind lückenhaft und – oftmals auf Mischflächen mit FußgängerInnen – wenig attraktiv.

Monofunktionale Straßenräume und die Dominanz des Autoverkehrs schaffen ein für RadfahrerInnen und FußgängerInnen unattraktives Umfeld. Dies führt dazu, dass der Aufenthalt und das Zu Fuß Gehen als unangenehm und lästig empfunden werden und das Gefühl entsteht, anderen Verkehrsteilnehmern würden Privilegien eingeräumt. Es entsteht der Wunsch, dem Umfeld möglichst rasch – etwa mit Hilfe eines schnellen Verkehrsmittels zu entfliehen.

Umgekehrt werden Fußwege durch attraktives Umfeld subjektiv kürzer wahrgenommen, als sie tatsächlich sind. Für das Zurücklegen von Wegen ist nicht nur die Zeit, die dafür benötigt wird maßgebend. Attraktive Fusswegverbindungen machen aus der bloßen Überwindung einer Wegstrecke zwischen A und B ein angenehmes Erlebnis durch lustvolles Gehen.

Durch eine Aufwertung des öffentlichen Raumes kann somit der Fußgängerverkehr direkt gefördert werden. Besonders in den Stadtteilzentren soll der öffentliche Raum vom Verkehrsraum – etwa einer Straßenkreuzung – zum platzartigen und qualitativ hochwertigen Aufenthalts- und Lebensraum werden. In diesem Zusammenhang ist die Definition von Ausstattungsstandards – etwa auch für Ruhe- und Aufenthaltsbereiche – ein wesentlicher Bestandteil zur Förderung des Fußgängerverkehrs.

Fußgängerzone
Zentrum



Parkplatz
Einkaufszentrum
Anton-Scheiblin-Straße



Dörflicher Straßenraum
Johannesplatz

Befunde und Trends

Verkehrssicherheit

Die Zahl der Unfälle mit Personenschäden im Bezirk St. Pölten (Stadt) bewegte sich in den letzten Jahren zwischen 340 und 290 pro Jahr (Summe Ortsgebiet und Freiland), jene der im Straßenverkehr Verletzten zwischen 460 und 390 – mit jeweils leicht abnehmender Tendenz. In den Jahren 2007 bis 2009 waren jeweils 4 Verkehrstote zu beklagen, im Jahr 2010 kam eine Person im Straßenverkehr zu Tode, 2011 zwei und 2012 sechs Personen.

FußgängerInnen machen zwischen 9 und 13% der Getöteten und Verletzten im Ortsgebiet aus, RadfahrerInnen zwischen 11 und 17%. Im Freiland sind mehr als 95% der Getöteten und Verletzten Insassen von Kraftfahrzeugen (Pkw, Motorräder, Lkw, Bus). Detaillierte Daten liegen derzeit nur bis 2010 vor.

Gemäß der Studie „Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden“ der Universität für Bodenkultur (Wien, 2006) ist St. Pölten im Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größe wie etwa Dornbirn, Wels oder Villach als relativ verkehrssicher einzustufen.

Tab. 2: Tote und Verletzte im Ortsgebiet nach Verkehrsteilnehmern, Bezirk St. Pölten (Stadt)

Jahr	Tote und Verletzte im Ortsgebiet	Fußgänger -Innen		Radfahrer -Innen		Kfz-Insassen	
		Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
2007	392	37	9%	45	11%	306	78%
2008	318	40	13%	55	17%	221	69%
2009	336	42	13%	39	12%	253	75%
2010	343	37	11%	46	13%	253	74%

Tab. 3: Tote und Verletzte im Freiland nach Verkehrsteilnehmern, Bezirk St. Pölten (Stadt)

Jahr	Tote und Verletzte im Freiland	Fußgänger -Innen		Radfahrer -Innen		Kfz-Insassen	
		Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
2007	69	0	0%	1	1%	68	99%
2008	96	3	3%	2	2%	91	95%
2009	97	2	2%	1	1%	94	97%
2010	49	1	2%	1	2%	47	96%

Abb. 11: Anzahl der Unfälle mit Personenschäden, Bezirk St. Pölten (Stadt)

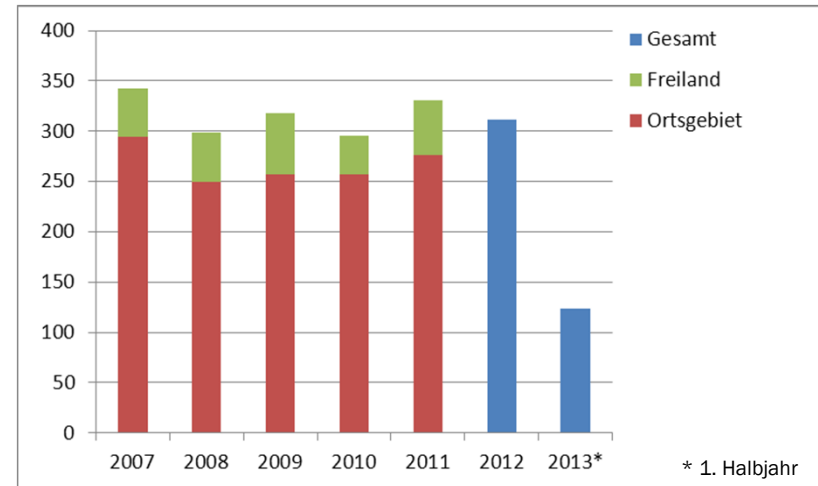
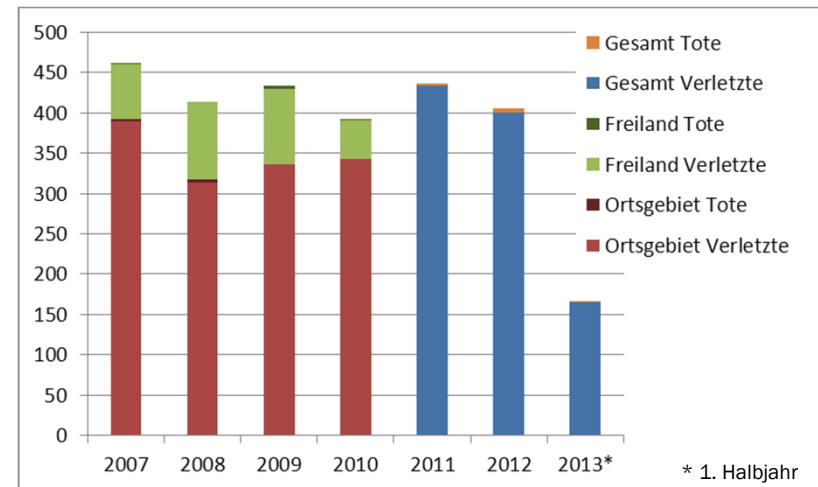


Abb. 12: Anzahl der in Verkehrsunfällen Verletzten und Getöteten, Bezirk St. Pölten (Stadt)



Quelle: Verkehrssicherheitsstatistik Homepage des Landes NÖ (www.noel.gv.at), Statistik Austria

Befunde und Trends

FußgängerInnen und RadfahrerInnen kommen in etwa gleich häufig bei Unfällen mit Personenschäden zu Schaden, wobei über den Beobachtungszeitraum kein besonderer Trend erkennbar ist. Den weitaus größten Anteil nehmen Insassen von Individual-Kraftfahrzeugen (Pkw, Moped, Motorrad) ein. Dies gilt für die Ortsgebiet im Bezirk St. Pölten (Stadt) wie für die Freilandbereiche.

Das Unfallgeschehen konzentriert sich auf die Hauptachsen des Kfz-Verkehrs. Auf der Nord-Süd-Achse – mit Tempo 70-Abschnitten auf der Mariazeller Straße – passiert ein Großteil der Verkehrsunfälle, hauptsächlich bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen. Im untergeordneten Straßennetz gibt es wenige Unfallhäufungspunkte.

Tab. 4: Beteiligte an Unfällen mit Personenschäden (UPS) im Ortsgebiet

	Fußgänger -Innen	Radfahrer -Innen	Pkw, Moped, Motorrad	Bus, Lkw, Sonstige	Summe UPS*
2007	38	46	326	27	294
2008	39	54	270	22	250
2009	41	40	282	33	257
2010	36	45	269	35	257

Tab. 5: Beteiligte an Unfällen mit Personenschäden im Freiland

	Fußgänger -Innen	Radfahrer -Innen	Pkw, Moped, Motorrad	Bus, Lkw, Sonstige	Summe UPS*
2007	0	1	50	9	48
2008	3	1	46	10	49
2009	2	1	64	9	61
2010	2	1	39	11	39

* Wegen Mehrfachbeteiligung nicht gleich der Zeilensumme

Quelle: Verkehrssicherheitsstatistik Homepage des Landes NÖ (www.noel.gv.at)

Abb. 13: Unfälle auf Gemeindestraßen (2007 – 2009) und auf Landesstraßen (2008 – 2010)



Befunde und Trends

Lärm

Die empfohlenen Grenzwerte für Wohnnutzungen werden entlang der Hauptverkehrsstraßen deutlich überschritten – sie einzuhalten würde ganz erhebliche Verkehrsreduktionen erfordern. Allerdings wird in einzelnen Wohngebieten die Lärmbelastung von der Bevölkerung als unzumutbar empfunden, es werden verkehrsberuhigende Maßnahmen gefordert.

In einigen Stadtteilen wurden deshalb Tempo 30-Zonen eingerichtet, auch vor Schulen und Kindergärten gibt es derartige Geschwindigkeitsbeschränkungen. Es fehlt allerdings eine generelle Planung zur Verkehrsberuhigung, die flächenhaft wirksam ist. Seit Jahren gibt es Forderungen nach Tempo 100 auf der A1. Während Lärmschutzwände entlang der A1 bereits vorhanden sind, erzeugt die S33 mangels aktiven Lärmschutzes hohe Lärmimmissionen in weiter entfernten Wohngebieten. Die Abschirmung der S33 – gemeinsam mit der Güterzugumfahrung St. Pölten – ist deshalb dringend erforderlich.

Luftschadstoffe

Seit dem Jahr 2006 werden die verbindlichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) – von 40 auf $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert – im Jahresmittelwert überschritten (siehe Abb. 14). In den Jahren 2009 und 2011 kam es an je einem Tag auch zu Grenzwertüberschreitungen für den NO_2 -Halbstundenmittelwert ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Dadurch wurde ein Sanierungsprogramm und eine Verordnung erforderlich, wobei im Verkehrssektor folgende Maßnahmen enthalten sind: Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr (LUP), Ausbau des Radkonzepts und von Park & Ride-Anlagen. Auch ein Lkw-Durchfahrtsverbot wird überlegt. Jedenfalls besteht durch die NO_2 -Grenzwertüberschreitungen ein begründeter verkehrspolitischer Handlungsbedarf, der auf der Zielebene des Generalverkehrskonzeptes verankert werden muss. Schließlich stellt der Status St. Pöltens als „belastetes Gebiet Luft hinsichtlich NO_2 “ durch strengere Grenzwerte, die durch neue Projekte eingehalten werden müssen, ein Hindernis für die weitere Stadtentwicklung dar.

Die vorhandenen Studien zur Umweltsituation betrachten jeweils Teilbereiche, wie etwa den Schienenlärm oder jenen des hochrangigen Straßennetzes. Eine Studie, die die Gesamtauswirkungen der Umweltbelastungen durch den Verkehr in St. Pölten aufzeigt, würde helfen, die Handlungsfelder genauer zu lokalisieren.

Plakate der 1. Informationsveranstaltung für BürgerInnen

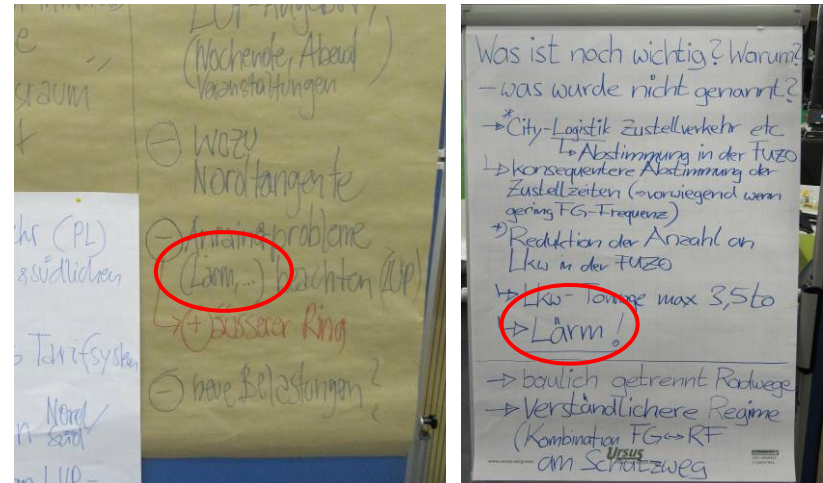
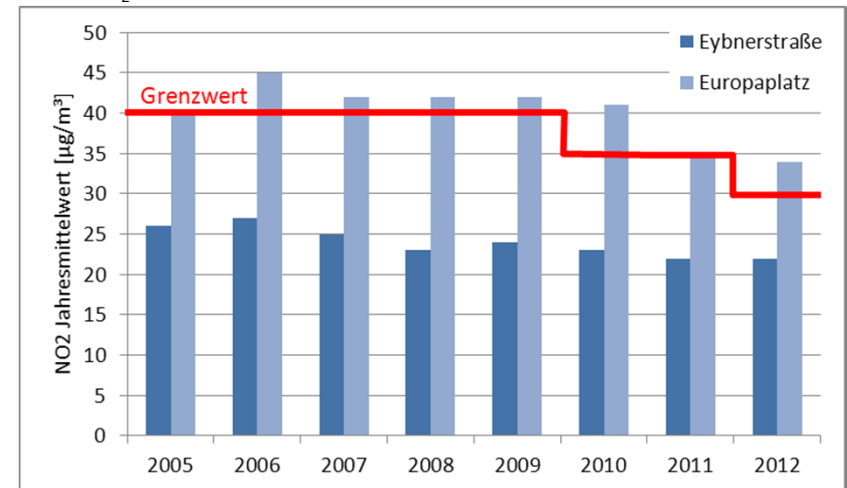


Abb. 14: NO_2 -Jahresmittelwert an zwei Messstellen in St. Pölten, 2005 – 2012



Quelle: Jahresberichte der Luftgütemessungen in Niederösterreich, www.numbis.at, abgerufen im September 2013

Befunde und Trends

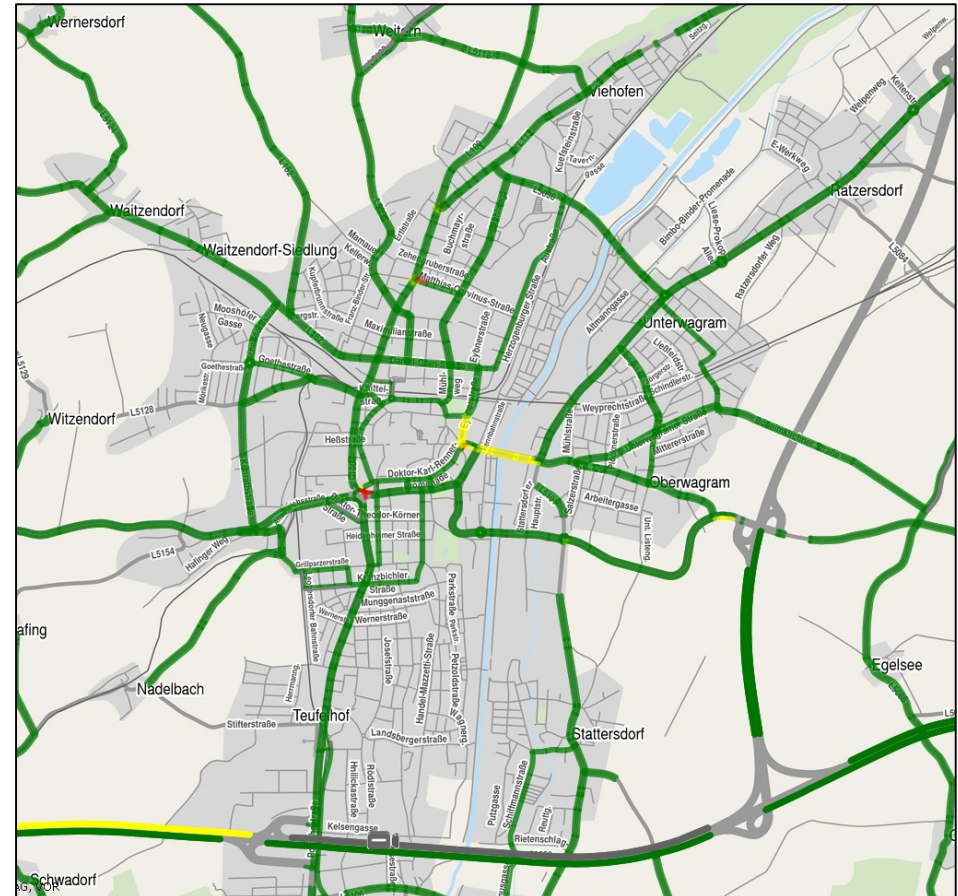
Technologie

Die Einschätzungen über eine zukunftsweisende Antriebstechnologie sind widersprüchlich. Welcher Antrieb sich beim Pkw durchsetzen wird, ist marktgetrieben und von der St. Pöltner Verkehrspolitik kaum beeinflussbar. Förderungen bestimmter Technologien sind deshalb weder wirksam noch sinnvoll. Beim städtischen Busverkehr, der bereits seit 2008 mit Erdgas betrieben wird, steht angesichts der Lebensdauer der vorhandenen Fahrzeuge mittelfristig keine weitere Entscheidung an. Im Rahmen einer Radverkehrsinitiative ist die Förderung von e-bikes zu überlegen, insbesondere für ältere Menschen.

Strom-Tankstellen für e-bikes und Elektroautos, die das Thema E-Mobilität auch im öffentlichen Straßenraum sichtbar machen und dadurch ins Bewusstsein der Bevölkerung bringen, können zur Förderung der E-Mobilität beitragen. Sinnvoll erscheint, derartige Stromtankstellen – wie teilweise bereits umgesetzt – vorerst an markanten Punkten mit hoher Frequenz (z.B. Bahnhof, P+R-Anlage, öffentliche Garagen) oder an repräsentativen Punkten (Nähe Rathaus, Landhausbezirk, Traisenpark, etc.) anzubieten.

Die Informationstechnologie bietet mittlerweile umfassende Mobilitätsdienste an, etwa für eine multimodale Routenwahl oder als Planungstool für komplexe Wegeketten im Rahmen der „Verkehrsauskunft Österreich“ (siehe Abb. 15). Diese Informationssysteme können durch die Stadtverkehrsplanung – beispielsweise für das Mobilitätsmanagement von Betrieben – genutzt werden.

Abb. 15: Beispiel eines webbasierten Mobilitätsinformationsangebots:
Verkehrslage St. Pölten (www.anachb.at, 19.9.2013, 15:30 Uhr)



Befunde und Trends

Mobilität

Als Mobilität bezeichnet man die durch tägliche Aktivitäten ausgelösten Wege – mit welchen Verkehrsmittel sie auch zurückgelegt werden. Für eine verkehrspolitische Strategie ist die Kenntnis der Mobilität unerlässlich, nur so können Maßnahmen begründet werden. Deshalb erfolgte im Herbst 2012 eine Mobilitätserhebung der St. Pöltner Bevölkerung und der PendlerInnen. Mehr als 1.200 Personen haben daran teilgenommen – ausreichend repräsentativ für eine Hochrechnung.

Die wichtigste Kennzahl ist der so genannte Modal Split, das ist die Verteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel. Die Abbildung 16 zeigt den Modal Split über alle Wege für die St. Pöltner Bevölkerung und für die nach St. Pölten Einpendelnden:

Die St. Pöltner legen **44 % ihrer Wege im Umweltverbund** – also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. **56 % der Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt**, entweder als FahrerIn oder als MitfahrerIn.

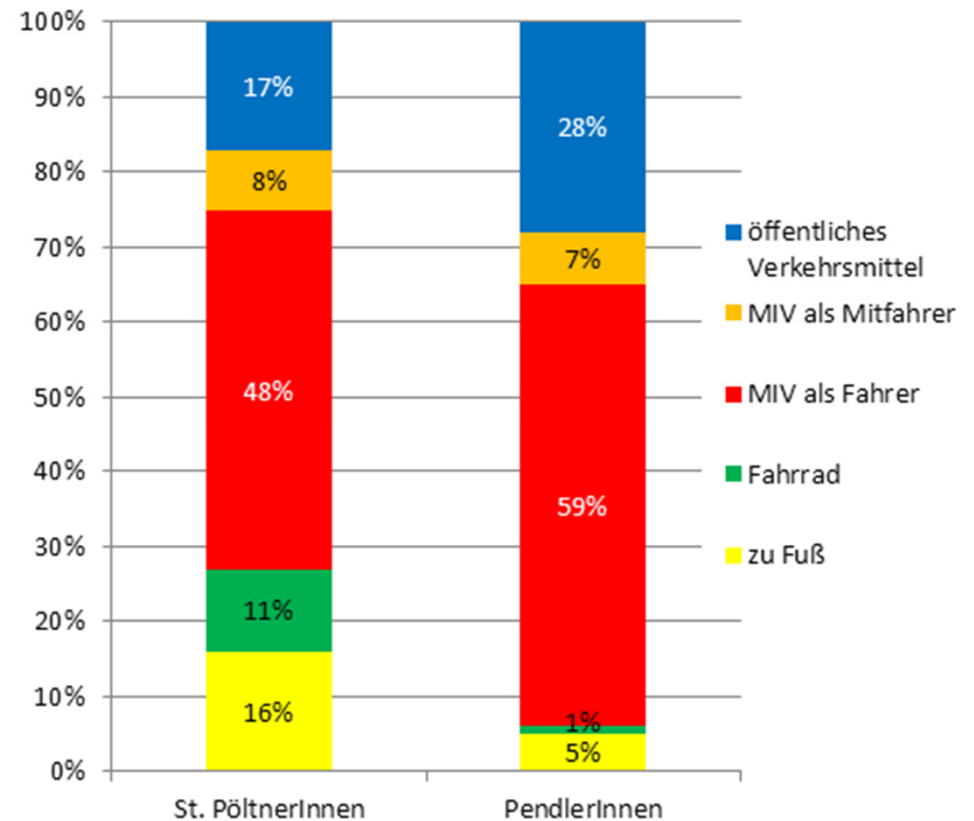
Bei den Wegezwecken der St. PöltnerInnen dominieren die Wege zur Arbeit (31 %), gefolgt von den Freizeitwegen (20 %) und den Einkaufswegen (18 %). Ein erheblicher Anteil betrifft sonstige Wege (23 %), von denen ca. die Hälfte dem Bringen und Holen von Personen zugerechnet werden kann – überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt.

Die St. PöltnerInnen sind an einem Werktag durchschnittlich 72 Minuten unterwegs und legen dabei beachtliche 32 km zurück. Die PendlerInnen sind über 100 Minuten unterwegs und legen fast 82 km zurück.

St. PöltnerInnen, die am Befragungstichtag ihre Wohnung verlassen haben, unternahmen durchschnittlich 3,4 Wege/Tag, PendlerInnen nur 2,8 Wege.

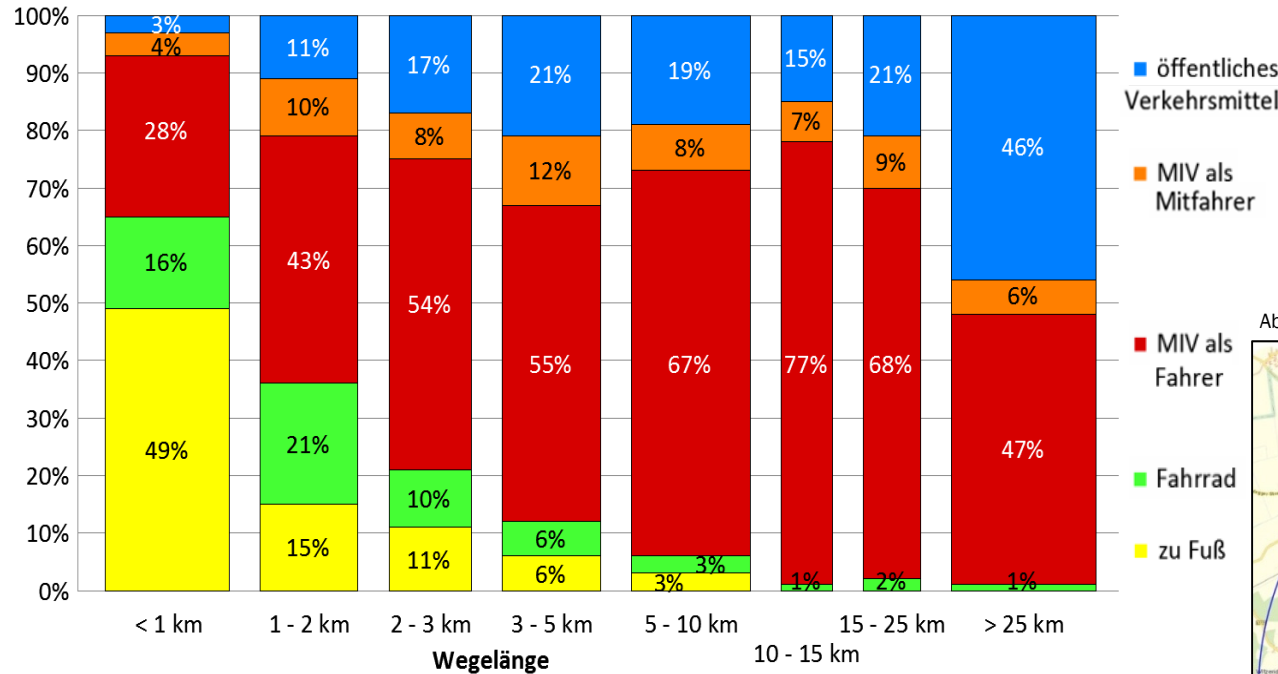
Aufgrund der damals unzureichenden Datenbasis ist ein Vergleich der aktuellen Modal Split-Werte mit jenen aus dem letzten Generalverkehrskonzept 1989 nicht sinnvoll.

Abb. 16: Modal Split (alle Wegezwecke)



Befunde und Trends

Abb. 17: Modal Split und Wegelänge

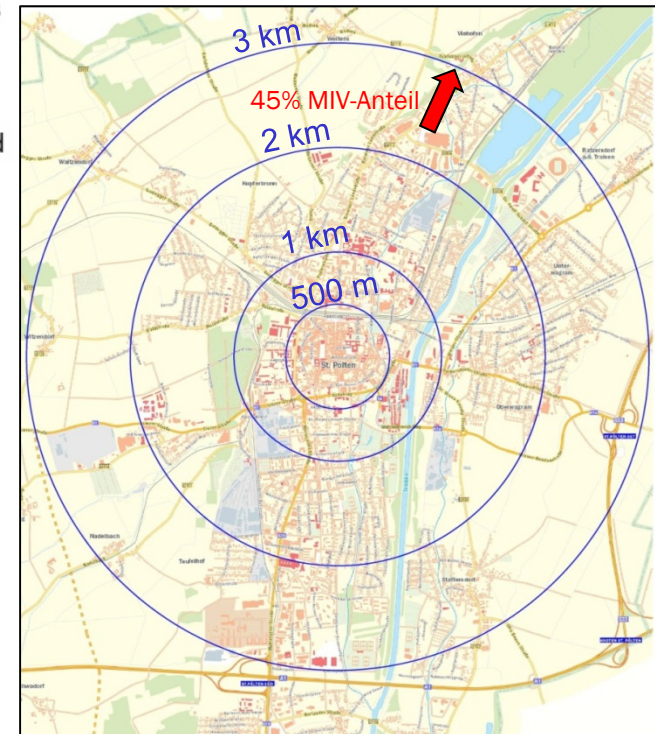


Wegelängen im Stadtgebiet

In Abb. 17 ist der Modal Split nach der Wegelänge dargestellt. Es zeigt sich, dass mehr als ein Viertel aller Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, kürzer als 1 km, und die Hälfte aller Pkw-Wege zwischen einem und drei Kilometer lang sind – Distanzen die grundsätzlich auch zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad bewältigt werden könnten.

Große Teile des Stadtgebiets von St. Pölten liegen – vom Zentrum aus betrachtet – im Einzugsbereich von 3 km (siehe Abb. 18). Schließlich ist St. Pölten auch topografisch gut für den Radverkehr geeignet – er wird ein Schwerpunkt des Generalverkehrsconzeptes sein.

Abb. 18: Distanzradien in St. Pölten



Befunde und Trends

Mobilität im Vergleich

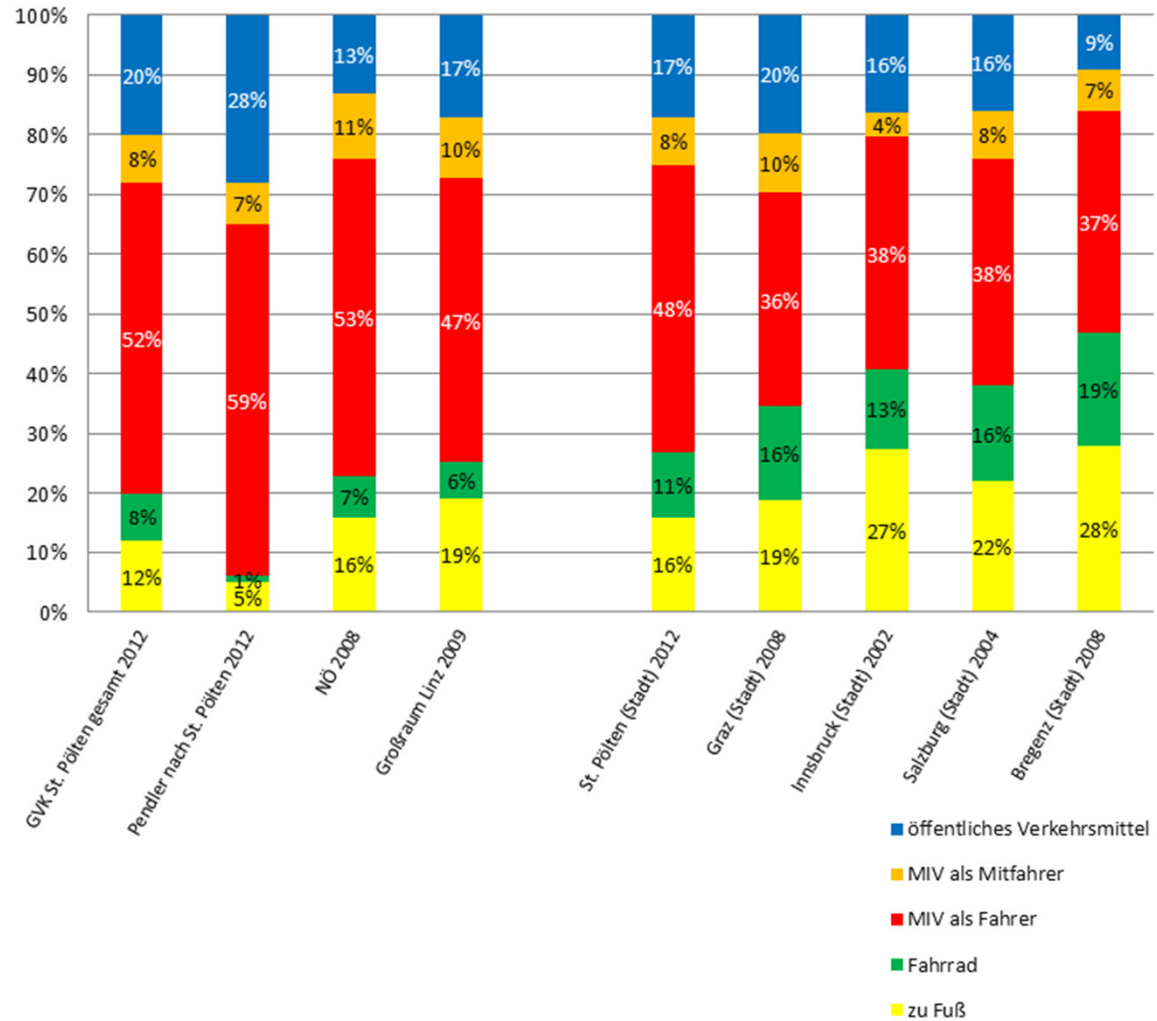
Für eine verkehrspolitische Strategie sind Vergleiche mit anderen Städten hilfreich, auch wenn jede Stadt anders ist.

Was lässt sich über die Mobilität in St. Pölten zusammenfassend sagen:

- der **Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist mit 56 % deutlich höher** als in anderen Landeshauptstädten,
- gleichzeitig ist der **Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs** (zu Fuß, Fahrrad) **vergleichsweise gering**,
- die Hälfte der täglichen Wege ist kürzer als 3 km; 45 % dieser Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt,
- etwa 40 % der Wege von PendlerInnen sind länger als 25 km, die Hälfte davon werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen.

Eine detailliertere Auswertung der Mobilitätsenerhebung ist im Anhang 1 enthalten.

Abb. 19: Modal Split im Städtevergleich



Befunde und Trends

Aus der Befragung der Bevölkerung im Rahmen der Mobilitätsbefragung 2012 lassen sich folgende Befunde und Trends ableiten:

Verkehrsmittelverfügbarkeit

In den St. Pöltner Haushalten, die an der Befragung teilgenommen haben, leben durchschnittlich 2,55 Personen. 55 % sind 1- bis 2-Personenhaushalte. In 28 % der Haushalte leben Jugendliche, in 9 % der Haushalte Kinder bis zu einem Alter von sechs Jahren.

In jedem St. Pöltner Haushalt gibt es **durchschnittlich 2,18 Fahrräder**. Jedoch verfügen auch 21 % der Haushalte über kein Fahrrad. Fehlende oder ungeeignete Fahrradabstellanlagen bei der Wohnung können der Grund dafür sein. 25 % der St. PöltnerInnen nutzen täglich das Fahrrad, 27 % dagegen nie.

Die durchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit der St. PöltnerInnen liegt bei **1,26 Pkw pro Haushalt**. **16 % der Haushalte verfügen über keinen Pkw**, 50 % über einen, 34 % über zwei und mehr Pkw. Über die Hälfte der Haushalte von PendlerInnen verfügt über zwei und mehr Pkw. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass außerhalb von St. Pölten der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln ebenso wie die Möglichkeit, Wege aufgrund großer Distanzen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, eingeschränkt ist.

Zugang zu Haltestellen

Die **Fußwegdauer zu einer Haltestelle** des Öffentlichen Verkehrs beträgt durchschnittlich **4 Minuten**. Die Anbindung an den ÖV ist damit für einen Großteil der St. Pöltner Bevölkerung gut. Der **Weg zur Haltestelle** wird in St. Pölten dementsprechend auch **zu 95 % zu Fuß** bewältigt. Nur 3 % der Wege zur Haltestelle werden derzeit mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bike+Ride ist in den dichteren, urbanen Gebieten kaum ein Thema. In peripheren Lagen jedoch gewinnt die **Kombination von Fahrrad und Bahn/Bus** an Bedeutung. Von zentraler Bedeutung dafür sind Abstellplätze bei Haltestellen: sie tragen auch zur Bewusstseinsbildung bei und sind Ausdruck dafür, dass Bike+Ride aktiv unterstützt wird.

Auch **PendlerInnen** gelangen zu **80 % zu Fuß zur Haltestelle** des ÖV. Etwa 5 % nutzen das Fahrrad, **15 % den Pkw**. Park+Ride-Anlagen sollen den Pkw-Verkehr bereits frühzeitig in der Nähe des Wohnorts der Pendler abfangen. Park+Ride ist meist erst bei längeren Pendlerwegen erfolgreich. Wesentlich ist die Frage, ob am Zielort Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen. Im Stadtgebiet von St. Pölten sind sie offenbar ausreichend vorhanden (siehe „Parken in St. Pölten“).

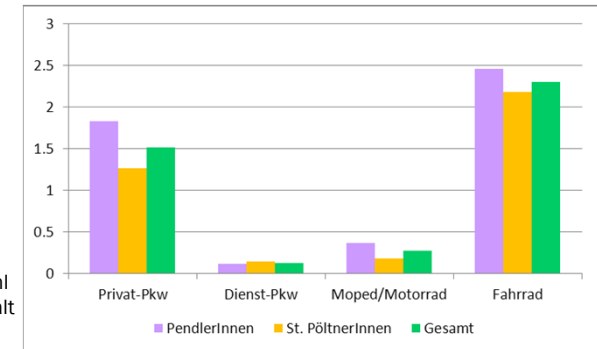


Abb. 20: Durchschnittliche Anzahl Verkehrsmittel im Haushalt

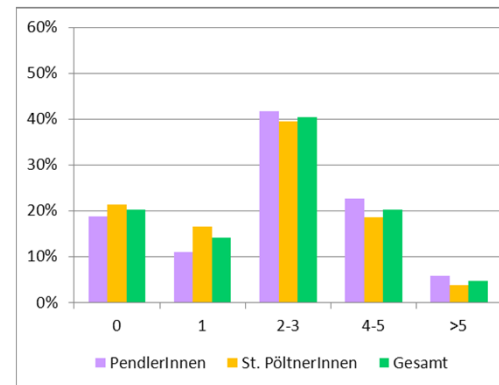


Abb. 21: Anzahl der Fahrräder im Haushalt

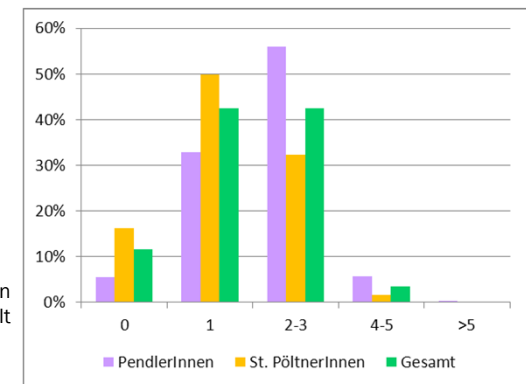


Abb. 22: Anzahl der privaten Pkw im Haushalt

Befunde und Trends

Nutzung des Öffentlichen Verkehrs

24 % der Befragten **verfügen über Dauerkarten** für den Öffentlichen Verkehr - also Jahres-, Monats-, Wochenkarten sowie Schüler-, Studenten- oder Pensionistenkarten. Weitere **8 %** hatten zum Zeitpunkt der Befragung ein anderes gültiges Ticket für den ÖV. **20 %** geben an, den Öffentlichen Verkehr täglich zu nutzen, **31 %** allerdings nutzen den ÖV nie.

Betrachtet man nur die **St. Pöltner ÖV-NutzerInnen**, so verwenden diese zu **62 % Zeitkarten**, sind also regelmäßige ÖV-Nutzer. Je **19 %** verwenden Tagestickets und Einzel- oder Mehrfachtickets. Sie sind offenbar multimodal unterwegs, nützen also für unterschiedliche Wegezwecke unterschiedliche Verkehrsmittel.

Die ÖV-Wege in St. Pölten sind direkt: **75 %** geben an, auf ihren Wegen **nicht umsteigen** zu müssen. **18 %** steigen einmal um, zumeist vom Bus auf die Bahn oder umgekehrt. Das Umsteigen von einer LUP-Linie auf eine andere beschränkt sich sehr stark auf den **Umsteigeknoten am Hauptbahnhof**, wo eine gute Taktung kurze Umsteigezeiten ermöglicht.

Motorisierung

Der **Motorisierungsgrad** ist in St. Pölten im Vergleich mit anderen Landeshauptstädten **relativ hoch** (siehe Abb. 23) und nach derzeitigem Trend auch leicht steigend. In größeren Städten ist die Motorisierung generell rückläufig bzw. stagnierend. Demografische Trends deuten darauf hin, dass eine Trendumkehr auch in kleineren Städten zu erwarten ist.

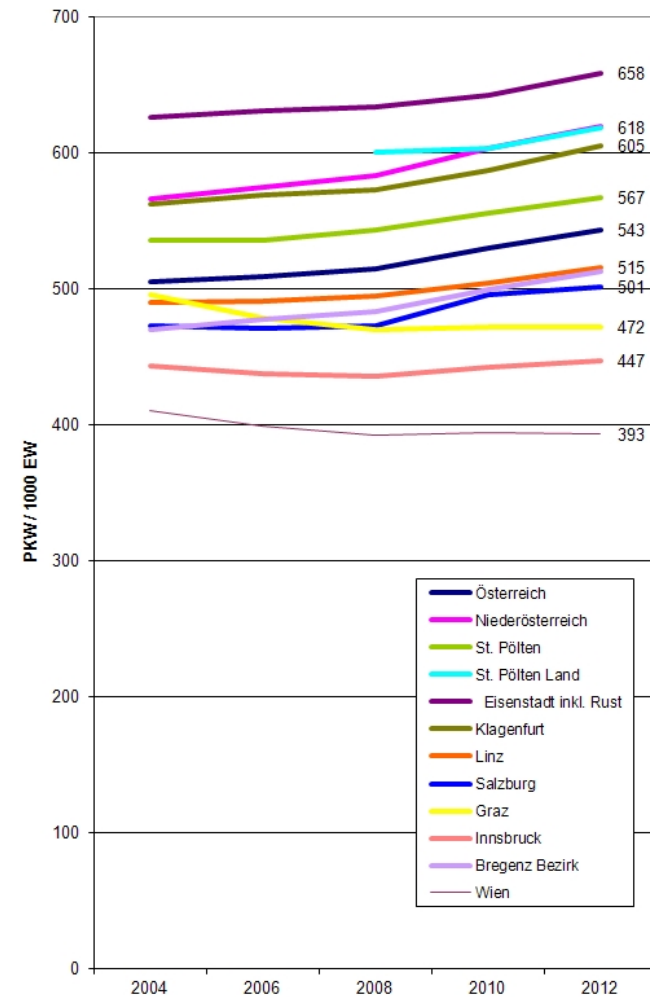
80 % der Befragten **besitzen einen Führerschein**, weitere **10 %** sind 17 Jahre und jünger und daher noch nicht im Führerscheinalter.

Parken in St. Pölten

Nur **sehr wenige St. PöltnerInnen (8 %) und PendlerInnen (6 %)** geben an, bei der **Parkplatzsuche Probleme** zu haben. Sie nutzen zu etwa **80 % kostenfreie** Parkplätze. Es gibt demnach kaum Hindernisse mit dem privaten Pkw nach St. Pölten zu pendeln.

Detailliertere Auswertungen sind im Materialienband zum Generalverkehrs-konzept (Anlage 1: Verkehrsmodell für die Stadt St. Pölten) enthalten.

Abb. 23: Motorisierungsgrad St. Pölten im Vergleich mit Ö, NÖ und den Landeshauptstädten



Befunde und Trends

Kfz-Verkehr 2012

Im Rahmen der Bestandsanalyse 2012 wurden an den Hauptverkehrsstraßen Verkehrszählungen und Kennzeichenerhebungen, mit Hilfe derer der Durchgangsverkehr und die Reisegeschwindigkeit bestimmt werden kann, durchgeführt.

Die höchsten Verkehrsbelastungen treten auf der **Nord-Süd-Verbindung** durch die Stadt auf (Mariazeller Straße, Schießstattring, Praterstraße, Kremser Landstraße). Diesen Straßenzug befahren täglich 17.000 – 32.000 Kraftfahrzeuge, wobei die höchsten Verkehrsstärken im Süden der Stadt auftreten. Auch in der Kernstadt treten die größten Verkehrsbelastungen auf der **innerstädtischen Nord-Südachse** auf, mit bis zu 27.000 Kfz/Tag südlich des Europaplatzes.

Die **Traisenquerung der B1** im Zuge der Wiener Straße weist mit 20.000 Kfz/Tag derzeit ein etwa doppelt so hohes Verkehrsaufkommen auf, wie jene der B1a. Die **Traisenquerung im Norden** (Dr.-Adolf-Schärf-Straße) ist mit mehr als 14.000 Kfz/Tag, jene im Süden (Harlander Straße) mit mehr als 9.000 Kfz/Tag belastet. Die **innerstädtische Ost-Westachse** (Linzer Straße, Schulring, Niederösterreichring) ist durch Verkehrsstärken von ca. 13.000 - 17.000 Kfz/Tag geprägt. Auf der Eybnerstraße überlagert sich der Verkehr der Promenade (max. 11.000 Kfz/Tag) mit dem Verkehrsstrom Wienerstraße – Daniel-Gran-Straße und erreicht fast 15.000 Kfz/Tag. Auch die **Nord-Südachse östlich der Traisen** ist im Bereich der Kernstadt mit mehr als 12.000 Kfz/Tag belastet. Bemerkenswert hoch ist auch die Verkehrsbelastung durch Stattersdorf (L5102) mit etwa 16.000 Kfz/Tag. Sie ist ähnlich hoch wie jene auf der B1 auf Höhe Ratzersdorf im Nordosten der Stadt.

Auffallend ist die Pkw-Reisegeschwindigkeit durch St. Pölten: sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung beträgt die Durchfahrtsgeschwindigkeit über 30 km/h – **Autofahren ist in St. Pölten also attraktiv und zügig möglich**. Eine weitere **Attraktivierung durch eine Beschleunigung des Kfz-Verkehrs ist demnach nicht notwendig** und wird auch **nicht als sinnvoll erachtet**. Jedoch sind bei Stauungen, die in den Spitzenstunden

auftreten, an einigen Abschnitten **Verlagerungen ins untergeordnete Straßennetz** (Schleichwege) zu beobachten: z.B. in die Josefstraße, die Kuefsteinstraße, den Mühlweg. Im Fall der Purkersdorfer Straße (L129) durch Oberwagram sind die ursprünglich gewünschten Verlagerungen auf die Umfahrungsstraße B1a ausgeblieben. Die immer noch großen Fahrbahnbreiten und die freie Rechtsabbiegemöglichkeit von der Anschlussstelle St. Pölten Ost auf die L129 führen zu unerwünschtem Durchgangsverkehr in Oberwagram, obwohl es eine Umfahrung gibt.

Mit Hilfe der Mobilitätsenerhebung 2012 und der vorhandenen Verkehrszählungen konnte ein Verkehrsmodell aufgebaut und kalibriert werden, eine Modellbeschreibung ist im Anhang enthalten.

Kfz-Verkehrsprognose 2020+

Für die Beurteilung von Maßnahmen wird im Verkehrsmodell ein Prognosefall 2020+ („Nullfall“) herangezogen, für den folgende Annahmen über das gesamte Verkehrswachstum (Wege bzw. Fahrten/Werktag) getroffen werden:

- Stadtstrukturell bedeutsame Vorhaben werden als Einzelprojekte behandelt, aus den jeweiligen Bruttogeschossflächen und Nutzungsüberlegungen werden Kenngrößen des Ziel- und Quellverkehrs (Bewohner, Arbeitsplätze, Verkaufsflächen) abgeschätzt
- für das übrige Stadtgebiet wird ein genereller Zuschlag hinsichtlich der täglichen Mobilität angenommen.

Diese Annahmen sind im Materialienband (Anlage 1: Verkehrsmodell) dargelegt.

Der Verkehrszuwachs (2020+) stellt sich insgesamt als moderat dar, die **Zusatzverkehre des motorisierten Individualverkehrs bleiben im hochrangigen Netz unter 10%**.

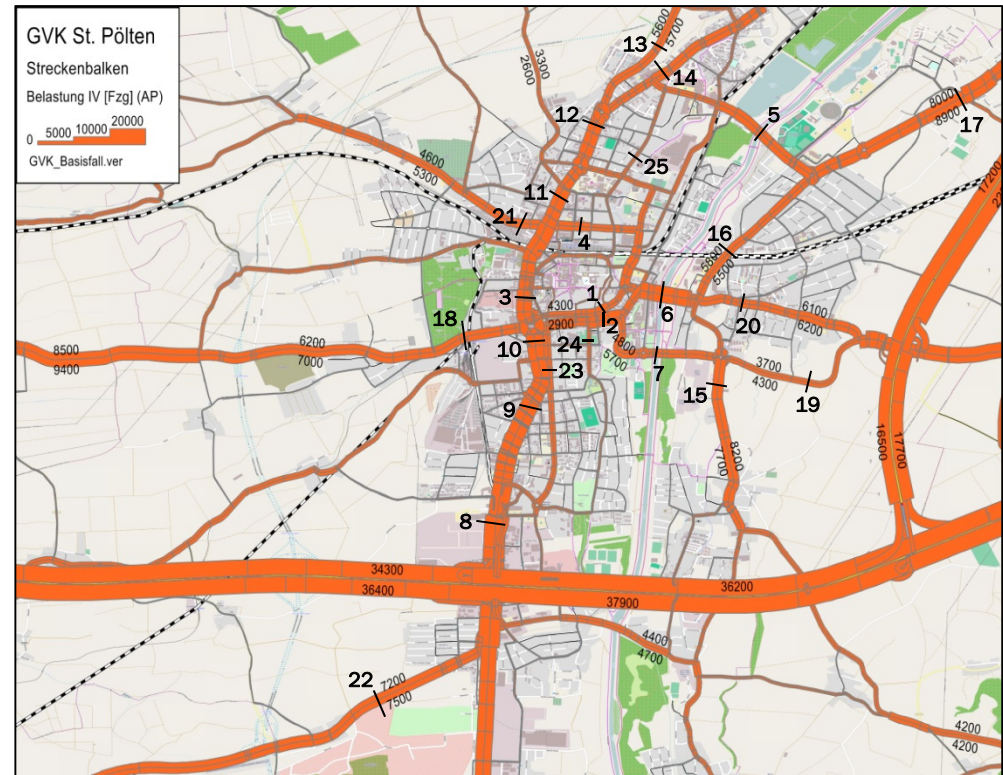
Befunde und Trends

Tab. 6: Verkehrsstärken im DTWv, Bestand und Prognose 2020+ (ohne Maßnahmen)

Nr.	Straße	Querschnitt	Verkehrsstärke [Kfz/24h]	
			DTWv 2012	DTWv 2020+
Promenade				
1	Dr.-Karl-Renner-Promenade	westl. Lederergasse	10.600	12.000
Äußerer Ring				
2	Schulring	westl. NÖ-Ring	17.300	18.500
3	Schießstattring	südl. Heßstraße	22.700	23.600
4	Daniel-Gran-Straße	östl. Kremser Landstraße	10.800	11.600
Traisenquerungen				
5	Dr.-Adolf-Schärf-Straße	Traisenbrücke	14.100	15.500
6	Wiener Straße	Traisenbrücke	20.600	21.700
7	Niederösterreichring	Traisenbrücke	10.600	11.800
Nord-Süd-Verbindung westlich der Traisen				
8	Mariazeller Straße	südl. Anton-Scheiblin-Str.	31.700	34.000
9	Mariazeller Straße	südl. Kranzbichlerstraße	26.600	29.200
10	Mariazeller Straße	südl. Europaplatz	25.500	26.800
11	Praterstraße	südl. Probst-Führer-Str.	20.200	21.100
12	Kremser Landstraße	südl. Dr.-Wilhelm-Steingötter-Str.	21.000	21.600
13	Kremser Landstraße	südl. Schloßbergstr.	11.300	11.800
14	Austinstraße	nördl. Dr.-Adolf-Schärf-Straße	13.000	13.900
Nord-Süd-Verbindung östlich der Traisen				
15	Stattersdorfer Hauptstraße	südl. NÖ-Ring	16.100	18.200
16	Wiener Straße	Bahnunterführung	11.300	11.900
17	Ratzersdorfer Hauptstraße	südl. Zwischenbrunner Straße	16.900	18.200
West-Ost-Verbindungen				
18	Linzer Straße	Bahnbrücke	13.000	13.600
19	B1a	Umfahrung Oberwagram	8.000	8.900
20	Purkersdorfer Straße	östl. Salzerstraße	11.400	12.700
21	Goldegger Straße	westl. Praterstraße	11.800	12.900
22	Obergrafendorfer Straße	östl. Völtendorf	14.700	14.500
Innerstädtische Straßen				
23	Josefstraße	nördl. Grillparzerstraße	8.900	9.400
24	Jahnstraße	nördl. Dr.-Theodor-Körner-Str.	6.100	6.700
25	Mühlweg	nördl. Zehngruberstraße	4.900	5.200

Quelle: Verkehrsmodell (Anlage 1), Prognoseszenario 2020+ ohne Maßnahmen

Abb. 24: Übersichtsplan Verkehrsstärken 2012, Querschnitte lt. Tab. 6



Quelle: Verkehrsmodell (Anlage 1), Bestandsmodell

Befunde und Trends

Für die Gestaltung der täglichen Mobilität zeichnen sich in größeren Städten mehrere neue Rahmenbedingungen ab:

- **Weniger Autobesitz**
Vor allem junge Menschen wollen oder können sich immer häufiger kein Privatauto leisten. Die steigenden laufenden Kosten, die zunehmenden Restriktionen beim Parken, aber auch neue Angebote (Car Sharing, Car Pooling, usw.) begründen diesen Trend. Auch die Wiederentdeckung des Fahrrades als schnelles und gesundes Verkehrsmittel spielt dabei eine Rolle.
- **Höhere Umweltstandards**
Die Vorgaben der Europäischen Union und die nationalen Gesetze und Richtlinien werden laufend verschärft, die Überschreitung von Grenzwerten kann nicht länger tatenlos hingenommen werden. Für Lärm- und Luftschadstoffe müssen deshalb verbindliche Aktionspläne entwickelt werden, bei Nichteinhaltung könnten Sanktionen – etwa in Form von Strafzahlungen – drohen.
Auch wenn Umweltschutz im Bewusstsein der Bevölkerung nicht an erster Stelle der Werteskala steht, ist die Verkehrs- und Umweltpolitik also unter Zugzwang.
- **Neue Prioritäten im Straßenraum**
Der Autoverkehr beansprucht immer noch den meisten Platz im Straßenraum: die „autogerechte Stadt“ – bei den Zielen und Grundsätzen längst überwunden – ist funktionell und gestalterisch noch Realität. Den Paradigmenwechsel hin zur ausgewogenen Verteilung des Straßenraumes, bei der die Ansprüche des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs gleichrangig mit jenen des Autoverkehrs erfüllt werden, gilt es nun auch tatsächlich – also in den Projekten – zu vollziehen.

Insgesamt sind in der Stadt St. Pölten keine starken Verkehrszunahmen, die unmittelbares Handeln erforderten, zu erwarten: der **Kfz-Verkehr sollte sich** auf dem derzeitigen Niveau **stabilisieren**, **starke Zuwächse** dürften im **Radverkehr** und im **öffentlichen Verkehr** auftreten.



Das verkehrspolitische Umfeld

Die **Mobilitäts- und Verkehrspolitik St. Pöltens** ist Teil der **Stadt- und Regionalpolitik**, aber auch der **Umweltpolitik** – alles Politikfelder, die sich gegenseitig beeinflussen. Welche Anforderungen formuliert nun die Verkehrspolitik angesichts derartiger Wechselwirkungen an diese anderen Handlungsfelder?

Stadtstruktur
<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung in der Innenstadt, kein zusätzliches Bauland in den peripheren Stadtgebieten, Nutzung innerstädtischer Baulandreserven
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt der kurzen Wege: durchmischte Nutzungen mit öffentlichen Einrichtungen in Entwicklungsgebieten

Umwelt
<ul style="list-style-type: none"> • Lärm: Abschirmung des Wohnbaulandes von hochrangigen Verkehrstrassen, Geschwindigkeitsreduktion in Siedlungsgebieten
<ul style="list-style-type: none"> • Schadstoffe: Kommunikationssystem für NO₂ und Feinstaub (Umweltbarometer)

Siedlungsentwicklung
<ul style="list-style-type: none"> • Fußgänger- und Radfahrerfreundliche Wohngebiete (Freiraumgestaltung, Aufenthaltsflächen, Radabstellanlagen)
<ul style="list-style-type: none"> • Neuregelung der Stellplatzverpflichtung
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwicklung vorrangig entlang von ÖV-Achsen

St. Pölten verfügt im **Nahbereich des Zentrums und des Hauptbahnhofs** – also in sehr günstigen Lagen im Netz des öffentlichen Verkehrs – über **erhebliche Entwicklungsflächen**, die für eine gemischt genutzte und dichte Bebauungsstruktur genutzt werden müssen. Gleichzeitig sind **Baulandausweisungen bzw. Siedlungsentwicklungen außerhalb des Einzugsbereiches öffentlicher Verkehrsmittel zu vermeiden**. Die großen Stadtentwicklungsgebiete müssen zu Demonstrationsvorhaben einer nachhaltigen Stadtentwicklung („Smart City“) werden und eine umweltschonende Mobilität gewährleisten.

Mobilitäts- und Umweltpolitik müssen insgesamt verschränkt werden. Die **Lärmbelastung durch hochrangige Verkehrstrassen** muss auf ein für Wohnnutzungen verträgliches Maß begrenzt werden (S33, Güterzugumfahrung). Bei den Luftschadstoffen wird sich die Belastung durch Feinstaub technologiebedingt entspannen, dennoch muss die **verkehrsbedingte Schadstoffbelastung** ins Bewusstsein der Bevölkerung gehoben werden – etwa durch ein Umweltbarometer, das **allenfalls notwendige verkehrliche Restriktionen** begründbar macht.

Da Mobilität am Wohnort beginnt, und hier über die tägliche Verkehrsmittelwahl entschieden wird, ist bei der **Siedlungsentwicklung** auf die **Anforderungen des nichtmotorisierten Verkehrs** zu achten. Die Angebotsgestaltung im öffentlichen Verkehr muss sich besonders in wirtschaftlicher Hinsicht an einer Hierarchisierung orientieren: kleine periphere oder abgelegene Siedlungskörper können schon aus finanzieller Verantwortung nicht gleichwertig bedient werden wie innerstädtische, verdichtete Lagen. Zur **Querfinanzierung des öffentlichen Verkehrs** können etwa mit der **Parkraumbewirtschaftung** neue Einnahmequellen erschlossen werden. Gleichzeitig sollte die **Stellplatzverpflichtung neu geregelt** werden, so dass in Gebieten, die vom ÖV gut erschlossen sind, Restriktionen für den Pkw-Zielverkehr – d. h. ein geringeres Stellplatzangebot – möglich sind.

Insgesamt sollte in St. Pölten ein mehr an Urbanität geschaffen werden; dazu kann die Verkehrspolitik Impulse schaffen, wesentlicher Handlungsträger ist die Siedlungs- und Standortpolitik. **Urbanität** drückt sich dabei nicht ausschließlich in **hohen Siedlungsdichten** aus, sondern vor allem auch in **qualitativ hochwertigen Freiräumen** als Beitrag zu einer lebenswerten Stadt. Die Ausgestaltung angrenzender Stadträume soll auch bei der Entwicklung von Bauprojekten durch Vorgaben an die Planung gewährleistet werden.

Ziele und Grundsätze

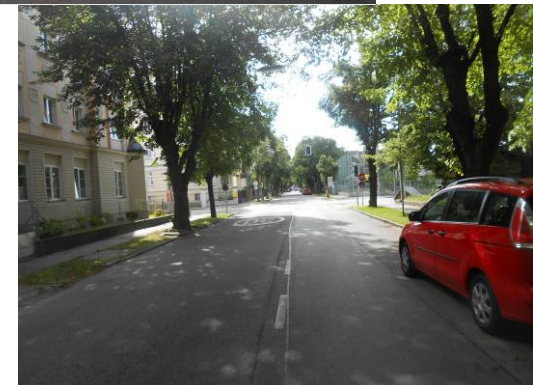
Ein Generalverkehrskonzept, das für einen Zeitraum von 10 – 15 Jahren Maßnahmen benennt, ist zumeist nur dann erfolgreich, wenn es den Prinzipien des strategischen Handelns gerecht wird; dazu gehören

- das Bewusstsein über die Unsicherheit künftiger Entwicklungen und über die Relativität aller Informationen,
- die konsequente Verfolgung längerfristiger Ziele, ungeachtet aktueller Widerstände – mit mehreren Handlungsmöglichkeiten in vermeintlich ausweglosen Situationen,
- die Konzentration der Kräfte, angesichts insgesamt begrenzter Handlungsmöglichkeiten,
- die Vorsorge für spontan erforderliche Ressourcen (strategische Reserven),
- die Sicherung erhaltenswerter Strukturen und Qualitäten.

Die folgende Gliederung in **Ziele, Grundsätze und Schwerpunkte** spiegelt diese strategische Sichtweise wider.

Aus den aktuellen Befunden und Trends, den Diskussionen im begleitenden Steuerungsgremium für das Generalverkehrskonzept, den Anregungen der Bevölkerung und schließlich aus der bisherigen Verkehrspolitik leiten sich folgende Ziele ab:

- **mehr Lebensqualität durch weniger Kfz-Verkehr**
Aus den Grenzwertüberschreitungen bei einzelnen Umweltbelastungen ergibt sich ein klarer Handlungsauftrag, den Autoverkehr auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren.
- **die Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV) verbessern**
Im Regionalverkehr, aber auch im innerstädtischen ÖV besteht ein erhebliches Potenzial, was Angebot und Nachfrage betrifft. Auf der Kremser Bahn und der Traisental-Bahn ist ein schnellbahn-ähnlicher Taktverkehr anzustreben, im Stadtbus (LUP) steht die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die Pünktlichkeit – durch Bevorrangung gewährleistet – im Vordergrund. Eine schnelle Buslinie, die den Norden und Süden der Stadt verbindet, könnte eine neue Qualität sein.
Jeder sechste St. Pöltner Haushalt verfügt über keinen Pkw. Investitionen in den öffentlichen Verkehr stellen eine Maßnahme zur Daseinsvorsorge dar, besonders für Menschen, die sich kein Auto leisten wollen oder können, oder Menschen, die aus unterschiedlichen Gründen von der Benützung eines Autos ausgeschlossen sind.



Ziele und Grundsätze

- **den Radverkehr fördern**

Die bisherigen verkehrspolitischen Maßnahmen, aber auch ein genereller Trend haben in den letzten Jahren eine Zunahme des Radverkehrs eingeleitet. Diese Entwicklung muss konsequent unterstützt werden, sodass der Radverkehr mittelfristig um etwa 50 % zunimmt. Wesentliche Handlungsschwerpunkte betreffen die Netzgestaltung und attraktive Abstellanlagen, aber auch begleitende Förderungen und eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit.

- **attraktive Fußwege im städtischen Bereich schaffen**

St. Pölten ist strukturell durch ein urbanes Zentrum, das von nahezu dörflichen Bereichen umgeben ist, geprägt. Im Zentralbereich nördlich und südlich der Westbahn soll die Qualität des zu Fuß Gehens signifikant verbessert werden; das gilt ganz besonders für die Hauptverbindungen in Nord-Süd-Richtung (Kremser Landstraße, Josefstraße) und für die Stadtteilzentren.

- **den öffentlichen Raum aufwerten**

Im Bereich wichtiger öffentlicher Einrichtungen und Versorgungszentren soll der öffentliche Raum funktionell und gestalterisch aufgewertet werden, etwa der Domplatz, die Promenade und die Hauptachsen ins Stadtzentrum, das Stadtteilzentrum in der Josefstraße sowie der Bereich des Krankenhauses. Mit der Begegnungszone ist im übrigen ein neuer Straßentyp verfügbar, der in geeigneten Bereichen und Straßenzügen St. Pöltens angewendet und erprobt werden sollte.

- **eine zukunftsweisende Mobilität in neuen Stadtteilen**

St. Pölten verfügt im Norden und Osten der Stadt über große Entwicklungsgebiete, die als urbane Zentren mit entsprechender Dichte und Durchmischung im Sinne der Stadt der kurzen Wege strukturiert werden sollten. Entwicklungsleitbilder sollen jedenfalls auf nachhaltige Mobilität abzielen.

- **die Abhängigkeit vom privaten Pkw verringern**

Die Verkehrsmittelwahl wird wesentlich durch die Siedlungsstruktur beeinflusst. Durch kompakte und gemischte Strukturen können autofreie Haushalte gefördert werden (Verringerung des Motorisierungsgrades). Zunächst soll St. Pölten im Inneren verdichtet werden, anschließend sollen „verkehrssparende“ Siedlungen in Bereichen schon bestehender, guter ÖV-Erschließung und guter Nahversorgung entwickelt werden und erst danach neues Bauland in Randlagen ausgewiesen werden.



Diese generellen Ziele stützen sich im übrigen auch auf die übergeordneten verkehrspolitischen Zielsetzungen und begründen die folgenden Schwerpunkte und Maßnahmen.

Ziele und Grundsätze

Eine glaubhafte Verkehrspolitik enthält nicht nur qualitative Ziele, sondern auch konkrete, messbare Ziele für die wichtigste Kennzahl: den Modal Split, die tägliche Wahl der Verkehrsmittel. Dabei sind die St. Pöltner Bevölkerung und die PendlerInnen von bzw. nach St. Pölten zu unterscheiden.

Für die St. Pöltner Bevölkerung wird angestrebt, den Anteil des Umweltverbundes (ÖV, Fuß, Rad) auf über 50 % zu steigern. Die wesentlichste Zunahme betrifft den Radverkehr, der absolut – unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums – um etwa 50 % wachsen soll. Für den Öffentlichen Verkehr wird eine Zunahme von drei Prozent-Punkten, das sind absolut etwa 30 %, angestrebt. Der Pkw-Verkehr soll trotz der Gesamtverkehrszunahme geringfügig, um etwa 5 Prozentpunkte reduziert werden, wobei im Sinne des Schwerpunkts „verlagern und beruhigen“ in einigen Straßenzügen stärkere Entlastungen angestrebt werden. Im PendlerInnenverkehr soll der ÖV-Wegeanteil absolut um etwa 20 % zunehmen, und zwar zu Lasten der Pkw-Wege. Diese Modal Split-Ziele orientieren sich am derzeitigen Verkehrsverhalten, den im weiteren vorgeschlagenen Schwerpunkten und den Trends zur Mobilität.

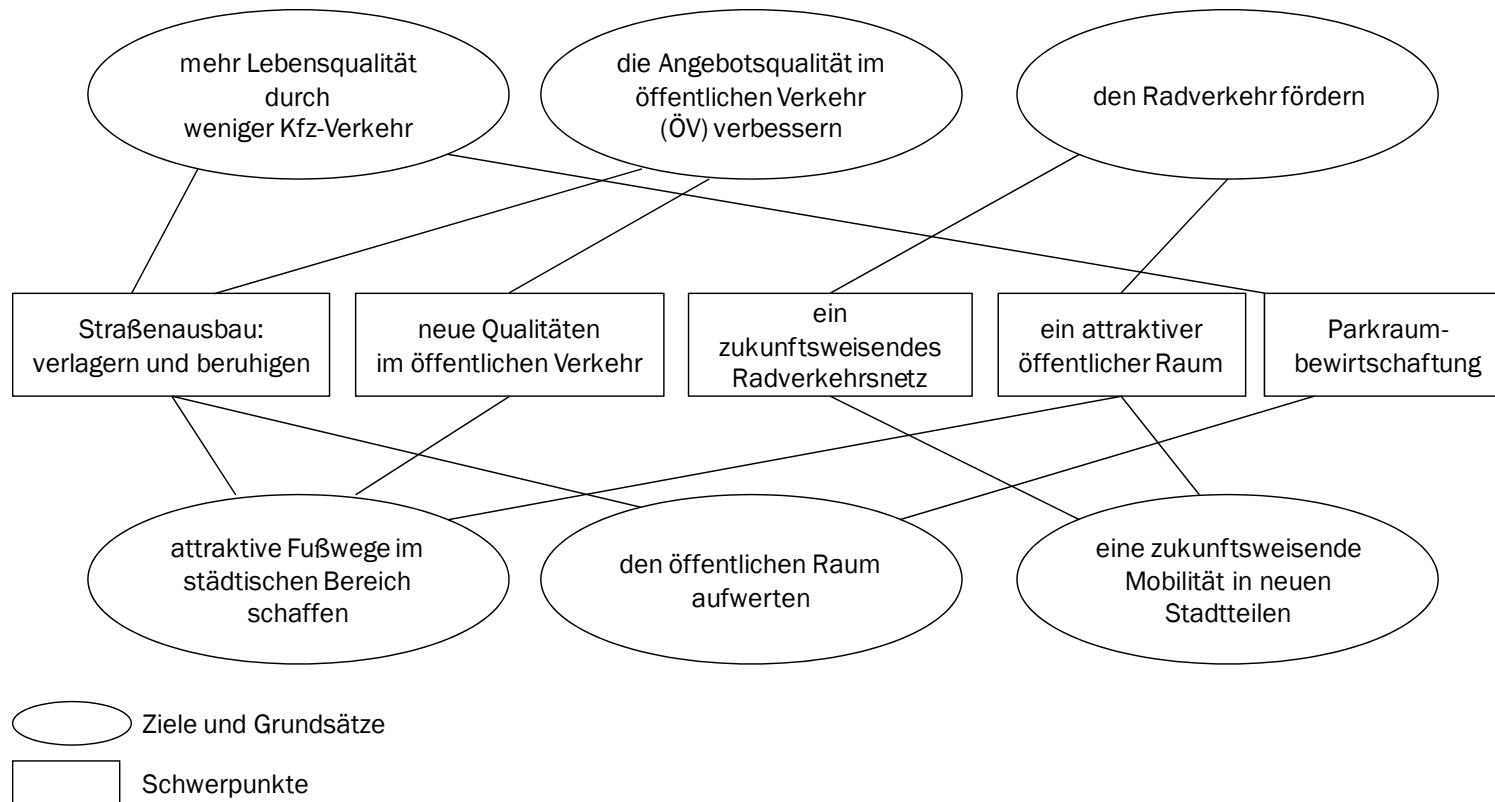
Tab. 7: Modal-Split-Ziele

Wegeanteil (%)		St. PöltnerInnen		PendlerInnen	
		Erhebung 2012	Ziel 2025+	Erhebung 2012	Ziel 2025+
Umweltverbund	zu Fuß	16	17	5	5
	Fahrrad	11	15	1	1
	ÖV	17	20	28	34
	Summe	44	52	34	40
MIV	als FahrerIn	48	40	59	52
	als MitfahrerIn	8	8	7	8
	Summe	56	48	66	60

Ziele und Grundsätze

Die folgenden Schwerpunkte leiten sich aus den Zielen und Grundsätzen ab. Im Kapitel Erfolgskontrolle (Seite 83) werden weitere Kriterien definiert, die dazu geeignet sind, die Wirkungen des Generalverkehrsconzeptes zu beurteilen.

Abb. 25: Ziele, Grundsätze und Schwerpunkte



Maßnahmenprogramm

Das Maßnahmenprogramm des Generalverkehrskonzeptes St. Pölten gliedert sich in:

- **Schwerpunkte**

Sie erfordern besondere Anstrengungen, was entsprechende personelle, organisatorische und finanzielle Ressourcen voraussetzt. Diese Schwerpunkte sind überwiegend Planungs- und Umsetzungsprozesse mit einem längeren Zeithorizont, was einen „langen Atem“, also verkehrspolitische Konsequenz voraussetzt. Die Schwerpunkte ergeben sich aus der strategischen Einsicht, dass die verfügbaren Kräfte konzentriert werden müssen. Schwerpunkte sind:

- Straßenausbau: verlagern und beruhigen (Seite 36 ff.)
- Neue Qualitäten im öffentlichen Verkehr (Seite 40 ff.)
- Ein zukunftsweisendes Radverkehrsnetz (Seite 45 ff.)
- Ein attraktiver öffentlicher Raum (Seite 48 ff.)
- Ruhender Verkehr (Seite 52 f.)

- **Straßennetz**

Die funktionelle Gliederung des Straßennetzes, mit einer neuen Kategorie: den Umweltverbundachsen (Seite 54 f.). Allerdings sind für diese Achsen, die in alle Himmelsrichtungen führen noch detaillierte verkehrstechnische Prüfungen der verkehrsverlagernden Maßnahmen, vor allem an Knotenpunkten erforderlich – für die Kerntangente Nord etwa kurzfristig, für Maßnahmen mit längerem Realisierungshorizont entsprechend längerfristig.

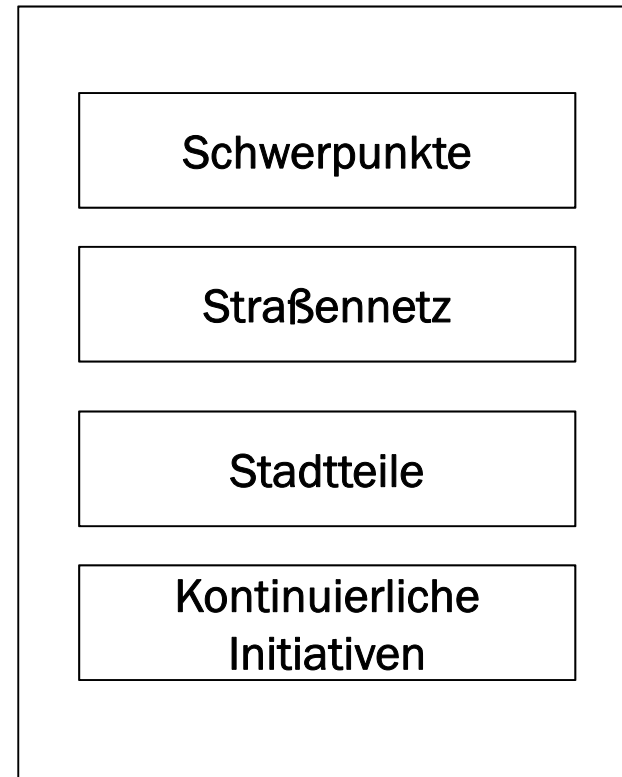
- **Stadtteile**

Dadurch, dass – wie die Befunde ergeben – St. Pölten in unterschiedliche Stadtteile mit differenzierten Problemen gegliedert ist, müssen auch die Lösungen für die Stadtteile maßgeschneidert sein und im übrigen sämtliche Verkehrsträger umfassen (Seite 56 ff.).

- **Kontinuierliche Initiativen**

Sie bezeichnen laufende Maßnahmen, also den Planungs- und Verwaltungsalltag (Seite 75 ff.).

Abb. 26: Überblick Maßnahmenprogramm



Schwerpunkt Straßenausbau – verlagern und beruhigen

Straßenausbau: verlagern und beruhigen

Ziele

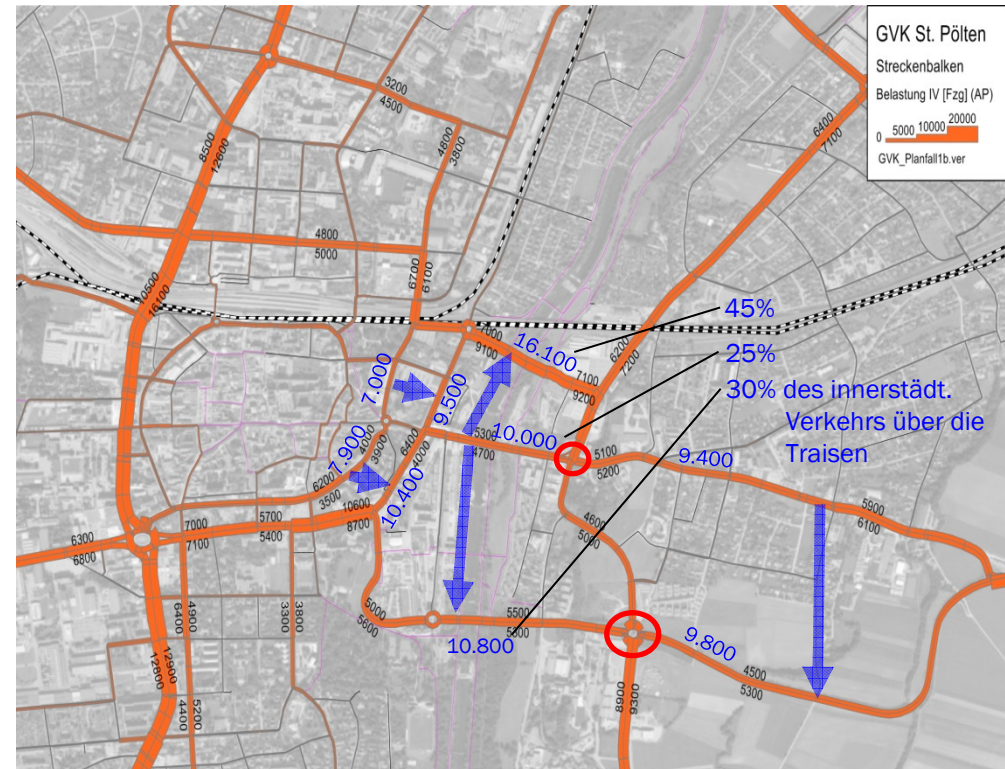
Wenn der Kfz-Verkehr in St. Pölten im Sinne des Umweltschutzes und der Lebensqualität reduziert bzw. zumindest begrenzt werden soll, darf das gesamte Straßennetz – trotz der vorgesehenen Netzergänzungen – in Summe nicht leistungsfähiger werden: neue Hauptverkehrsstraßen sind nur begründbar, wenn sie zu spürbaren Verkehrsentslastungen in jenen Straßen führen, in denen Maßnahmen zu Gunsten des Anrainerschutzes oder des Umweltverbundes, aber auch zur Gestaltung des öffentlichen Raumes notwendig sind. Straßennetzerweiterungen müssen deshalb mit verkehrsreduzierenden Begleitmaßnahmen operativ verknüpft werden.

Kerntangente Nord

Die so genannte Kerntangente Nord verläuft im Zuge der künftigen Willi-Gruber-Straße (derzeit Tragisanastraße), verbindet die Wiener Straße mit der Rennbahnstraße und führt in weiterer Folge über die Eybnerstraße zur Daniel-Gran-Straße. Damit wird ein Ring außerhalb der Promenade verkehrswirksam. Vorgesehen ist, gleichzeitig die Promenade und die Wiener Straße über die Traisenbrücke nach Unter- und Oberwagram spürbar zu entlasten.

Die Reduktion des Kfz-Verkehrs in diesen Straßen – die im Weiteren als **Umweltverbundachsen bzw. Lebensraumstraßen** (siehe Seite 49 ff.) bezeichnet werden – ermöglicht Verbesserungen für den Busverkehr und den Fußgängerverkehr, schafft attraktive Radrouten. Das Projekt „Kerntangente Nord“ muss derartige Begleitmaßnahmen enthalten, sodass sie gleichzeitig mit der Netzergänzung umsetzbar sind. Die Knoten Strobl-Kreuzung und Kreisverkehr B1a (in Abb. 27 rot markiert) sind dahingehend verkehrstechnisch zu prüfen.

Abb. 27: Verlagerungsmöglichkeiten durch die Kerntangente Nord (Zeithorizont 2020+)



- 10.800 Kfz/Werktag nach der Verlagerung
- Verlagerung durch Begleitmaßnahmen
- Verkehrstechnische Überprüfung erforderlich

Schwerpunkt Straßenausbau – verlagern und beruhigen

Ohne die Begleitmaßnahmen, wie der Schaffung einer Umweltverbundachse ist die Kerntangente Nord nicht nur weniger verkehrswirksam, es treten auch kaum spürbare Verkehrsentlastungen im untergeordneten Straßennetz auf.

Folgende Begleitmaßnahmen sind vorgesehen:

- Radverkehrsanlagen auf der Traisenbrücke (B1), der Wienerstraße und der Purkersdorfer Straße als Bestandteil einer Landesradroute, die St. Pölten in Ost-West-Richtung durchquert.
- Fahrbahnhaltestelle für den LUP und Busschleuse im Bereich der Kreuzung Wiener Straße – Purkersdorfer Straße
- Verkehrsberuhigung Eybnerstraße mit Verlagerung des Verkehrs auf die Rennbahnstraße
- Verkehrsberuhigung Promenade, Tempo 30 bzw. Begegnungszone bei wichtigen Querungen in Richtung Zentrum.

Die Kerntangente Nord gilt als Pilotprojekt für das Prinzip „verlagern & beruhigen“, schon weil auch die weiteren Straßennetzergänzungen diesem Prinzip unterliegen sollen.

Tab. 8: Verkehrswirksamkeit Kerntangente Nord

Bereich	Nullfall 2020+	Kerntangente	
		Ohne BM	Mit BM
Kerntangente	-	14.200	16.100
Traisenbrücke Wiener Straße	21.700	15.900	10.000
Purkersdorfer Straße	12.700	13.700	9.400
Niederösterreichring	11.800	8.800	10.800
Promenade	12.000	12.900	9.700
Schulring	18.500	18.000	19.300

BM... Begleitmaßnahmen

Quelle: Verkehrsmodell (Anlage 1)

Schwerpunkt Straßenausbau – verlagern und beruhigen

Schnellstraße S34

Im Westen St. Pöltens plant die ASFINAG eine Umfahrungsstraße, die von der Landesstraße B1 über die West-Autobahn und die Landesstraße B39 zur Landesstraße B20 führt. Diese Westumfahrung St. Pöltens kann im Norden bis zur L100 verlängert werden, im Süden ist eine Weiterführung der S34, als B334 bezeichnet, ins Traisental, u.a. zur Umfahrung von Wilhelmsburg möglich. Eine erste mittelfristig realisierbare Baustufe verbindet die Landesstraße B1 mit der B20 in Form der S34 und einer „Spange Wörth“, die nördlich von St. Georgen in die B20 einmündet und diese zur Anbindung des Gewerbeparks NÖ Central als Brücke quert.

Diese Baustufe ist innerhalb des Zeithorizonts des Generalverkehrskonzepts St. Pöltens realisierbar, eine Weiterführung der S34 nach Süden ist zeitlich schwer einschätzbar.

Die Verkehrsverlagerungen durch diese erste Baustufe der S34 entlasten vor allem die Mariazeller Straße (B20), auch die Knoten B20 - B39 und B20 - A1 werden spürbar entlastet. Grundsätzlich sollten bei diesem Projekt die Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Verkehrsentslastung weitgehend ausgeschöpft werden.

So wird die Mariazeller Straße um etwa 5.000 Kfz/Tag entlastet; gleichzeitig ist die Josefstraße als alternative Radroute und ÖV-Achse, die durch ein Stadtteilzentrum führt, mit bis zu 9.000 Kfz/Tag belastet. Durch Begegnungszonen beim Schulzentrum und beim Pater-Paulus-Platz sowie eine durchgehende Tempo 30-Regelung kann ein Großteil des Verkehrs in der Josefstraße auf die B20 verlagert werden.


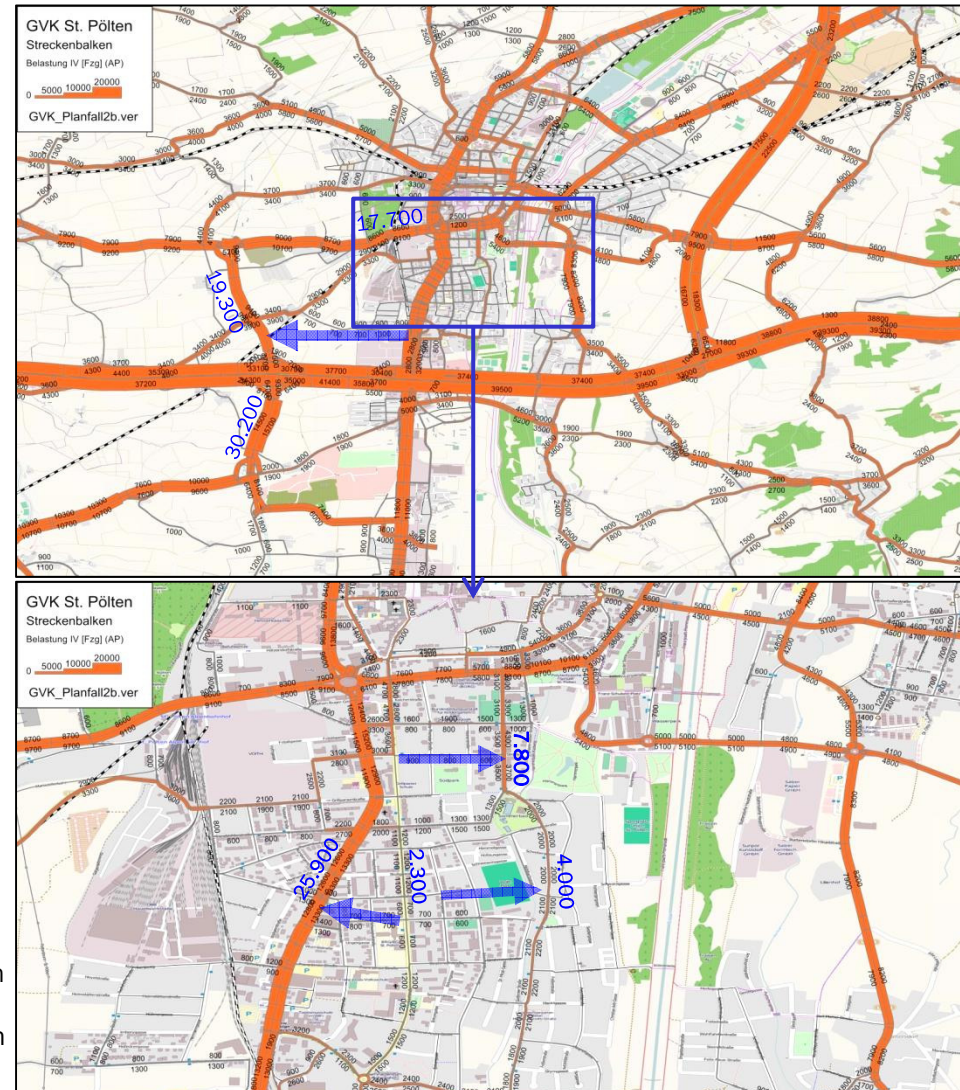
 Verlagerung durch Begleitmaßnahmen
 10.800 Kfz/Werktag nach Der Verlagerung

Abb. 28: Verlagerungsmöglichkeiten durch die Schnellstraße S34 (A1 bis B1) mit Begleitmaßnahmen in der Josefstraße (2020+)



Schwerpunkt Straßenausbau – verlagern und beruhigen

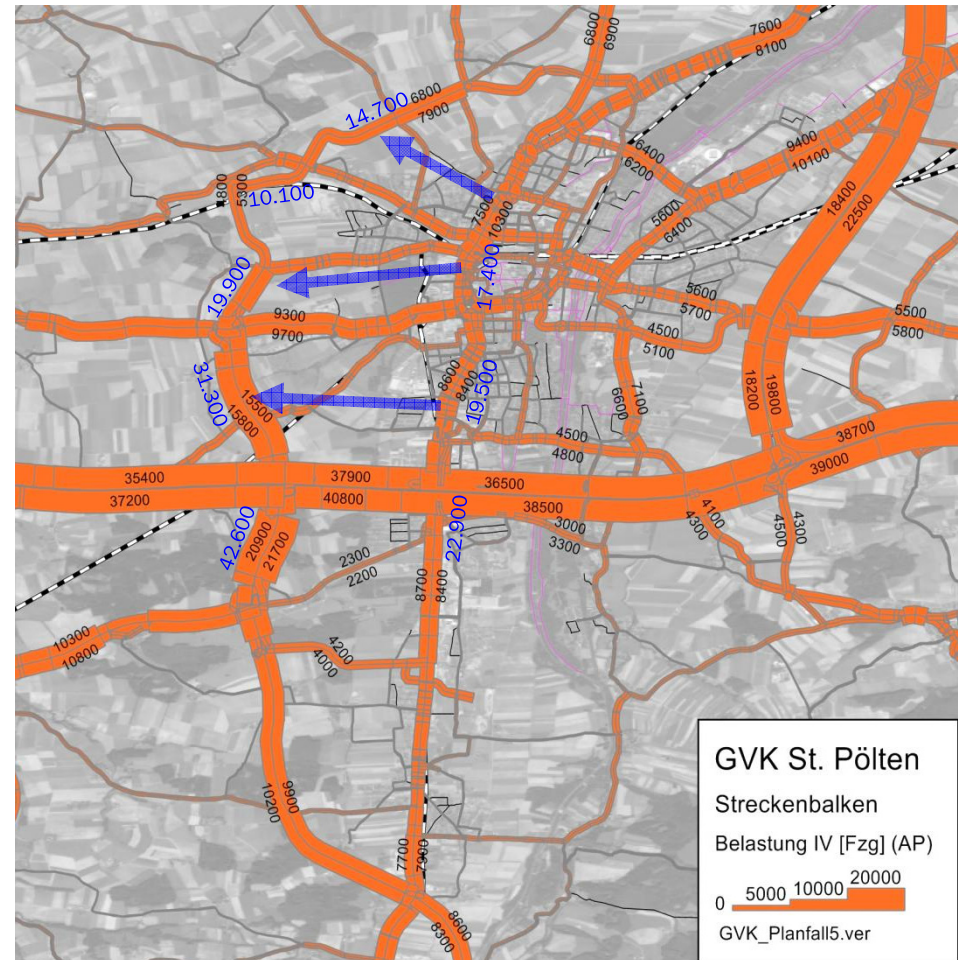
Westtangente St. Pölten

Eine vollständige Westumfahrung von St. Pölten ist jedenfalls erst langfristig wirksam, sodass derzeit nur der Handlungsrahmen und zugehörige Wirkungsphänomene dargestellt werden können:

- Wenn die Nord-Südachse (L100 - B20) auf einen Fahrstreifen je Richtung beschränkt wird und die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen entsprechend dosiert wird – mit einer Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs – verringert sich die Verkehrsstärke auf dieser Verbindung auf unter 20.000 Kfz/Tag. Gleichzeitig ist die S34 südlich der A1 mit bis zu 43.000 Kfz/Tag und südlich der B1 mit ca. 31.000 Kfz/Tag belastet, was einen 2x2-streifigen Querschnitt erfordert. Nördlich der B1 beträgt die Verkehrsbelastung auf der Westumfahrung 10.000-20.000 Kfz/Tag, hier ist ein zweistreifiger Straßenquerschnitt zweckmäßig.
- Der gewonnene Verkehrsraum im Zuge der Achse L100 - B20 kann für die Bevorrangung einer Buslinie, für Radverkehrsanlagen bzw. eine alternative Gestaltung des Straßenraumes genutzt werden. Auch die Schaffung eines Fahrstreifens für Fahrzeuge mit hohem Besetzungsgrad (High Occupancy Vehicle – HOV-Lane) sollte untersucht werden.
- Der Europaplatz als signal geregelter Kreisverkehr ist bei derart reduzierten Verkehrsstärken nicht mehr zweckmäßig, eine erheblich kompaktere signal geregelte Kreuzung ist langfristig anzustreben.

Die Perspektive einer deutlich entlasteten Nord-Südachse sollte jedenfalls Anlass für die Suche nach innovativen Lösungen sein – auch unter Einbeziehung der Bevölkerung.

Abb. 29: Verlagerungsmöglichkeiten durch die Westtangente, mit Fahrstreifenreduktion B20 / L100



10.800 Kfz/Werktag nach der Verlagerung

Verlagerung durch Begleitmaßnahmen

Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr

Neue Qualitäten im öffentlichen Verkehr

Menschen, die in Haushalten ohne verfügbaren Pkw leben – immerhin 16 % der St. Pöltner Haushalte – sind auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Gleichzeitig dient ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr auch als Alternative zum Pkw für alle anderen.

Ziele

Die PendlerInnen nach St. Pölten legen 28 % der täglichen Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, die St. PöltnerInnen nur 17 %. Angesichts der Modal Split-Ziele – Steigerungen auf 34 % bzw. 20 % werden angestrebt – muss das Angebot sowohl im regionalen als auch im städtischen ÖPNV qualitativ und quantitativ verbessert werden.

Im öffentlichen Verkehr gibt es vier Handlungsfelder:

- die Attraktivierung des regionalen Schienenverkehrs auf der Nord-Süd-Achse,
- die Optimierung der regionalen Buslinien, vor allem in den Zwischenräumen der Schienenachsen,
- die Verbesserung des innerstädtischen Busangebotes (LUP),
- die Optimierung von bedarfsorientierten Angeboten in dünn besiedelten Bereichen und während der Schwachlastzeiten.

Die Neue Westbahn mit den schnellen Verbindungen nach Wien und Linz hat den Bahnknoten St. Pölten erheblich gestärkt – dies gilt es nun im regionalen und innerstädtischen ÖV-Angebot auszunutzen.



Schienenbus in der Haltestelle Traisenpark



ÖV-Knoten Bahn-Bus am Bahnhofplatz

Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr

Regionalschnellbahn

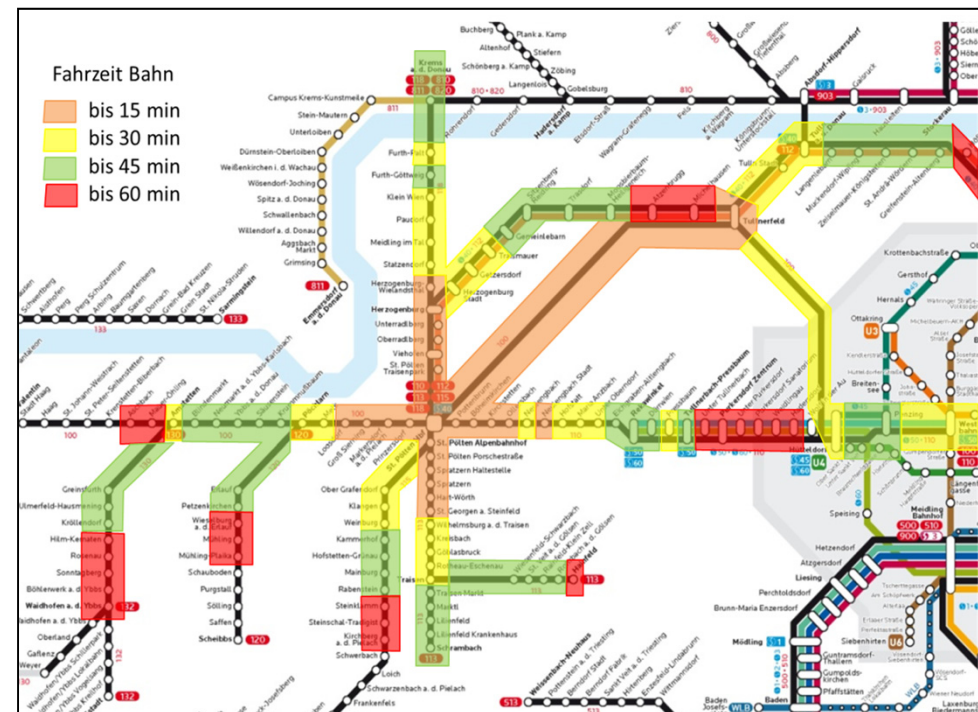
Die Kremser Bahn und die Traisental-Bahn sollen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) im Halbstundentakt beim Taktknoten St. Pölten verknüpft werden, eine Durchbindung ist aus Traktionsgründen, wegen der Querung der Hauptstrecke und angesichts erforderlicher Wartezeiten im Bahnhof St. Pölten nicht zweckmäßig.

Auf der Kremser Bahn wird der Abschnitt Herzogenburg – Krems gemäß ÖBB-Rahmenplan 2013 – 2018 adaptiert und elektrifiziert, dadurch werden kürzere Reisezeiten möglich.

Auf der Traisental Bahn sind mittelfristig keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen.

Die Attraktivität der Regionalschnellbahn wird wesentlich durch ein einheitliches Haltemuster und moderne Fahrzeuge bestimmt. Die Nachfrage wird schließlich auch von der Kommunikation der Marke „Regionalschnellbahn St. Pölten“ beeinflusst.

Abb. 30: Fahrzeitisochronen Bahnverkehr im Bestand 2012



Quelle: Fahrplanauskunft ÖBB, www.oebb.at

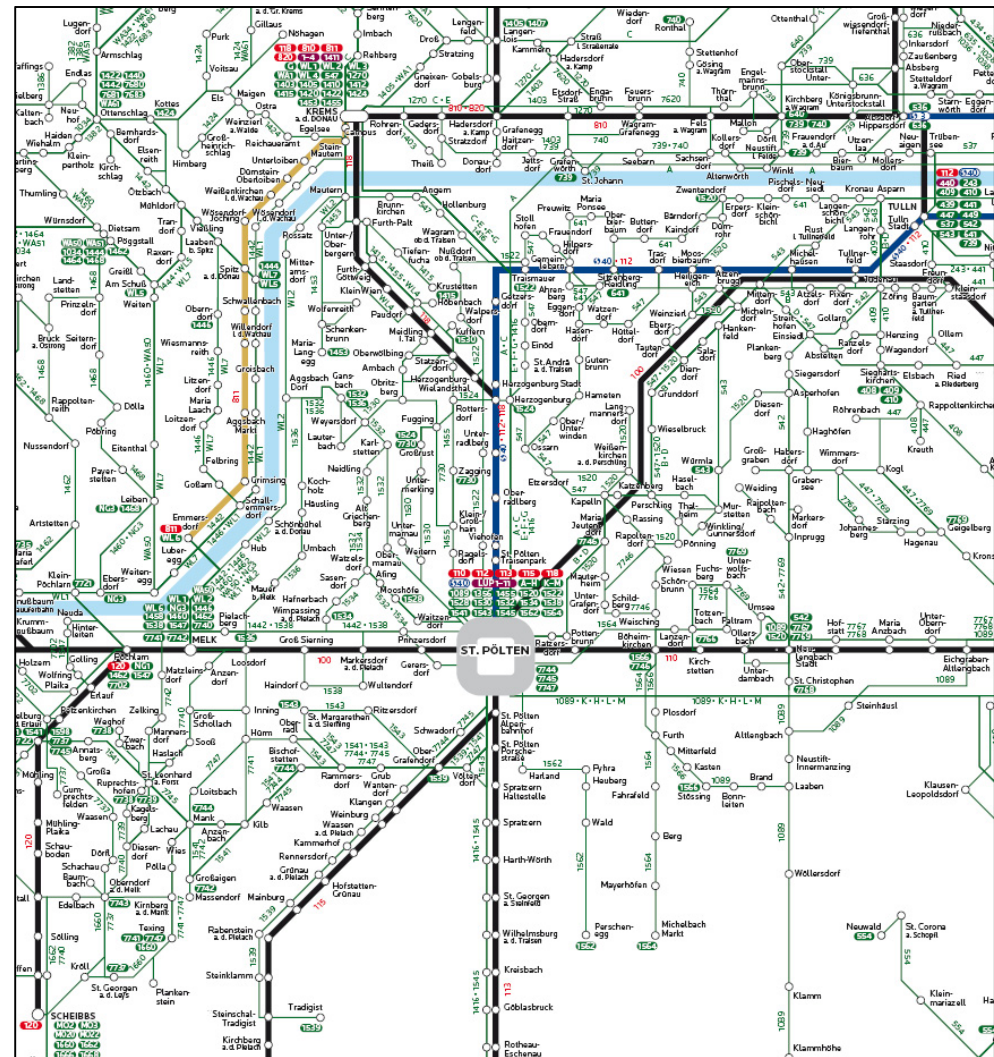
Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr

Regionalbuslinien

Die regionalen Buslinien sind im Verkehrsverbund Ostregion (VOR) integriert. Die so genannten **Wieselbusse** dienen dem schnellen ÖV aus den regionalen Zentren in die Landeshauptstadt. Wieselbusverbindungen bestehen von bzw. nach Gänserndorf, Mistelbach, Hollabrunn, Klosterneuburg, Waidhofen / Thaya, Gmünd, Wiener Neustadt, Schwechat, Mauerbach und Wien-Mitte. Das Angebot richtet sich an ArbeitspendlerInnen – und immer mehr SchülerInnen und StudentInnen nach St. Pölten.

Viele Regionalbuslinien erschließen die umgebende Region, eine Optimierung dieser Linien erfordert einen gesonderten Planungsprozess und die Kenntnis der Nachfragepotenziale. Angesichts der geringen Restriktionen für den Kfz-Verkehr innerhalb der Stadt sind die Regionalbuslinien nicht als Konkurrenzsystem zum motorisierten Individualverkehr anzusehen, sie stellen im wesentlichen eine Grundversorgung – vor allem für SchülerInnen – dar. Angebotsverbesserungen sind deshalb auch nur innerhalb des Push & Pull-Prinzips, also unterstützt durch Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Zielverkehrs, wirksam. Wird die Straßenverbindung B20 – L100 durch eine Westtangente entlastet und ein Busfahrstreifen eingerichtet, kommt dies vor allem den Regionalbuslinien zu Gute.

Abb. 31: Regionallinien um St. Pölten



Quelle: Auszug aus VOR Gesamtnetz Ostregion, www.vor.at

Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr

LUP – der St. Pöltner Stadtbus

Das innerstädtische Busnetz besteht derzeit aus 11 Linien, die abgesehen von den Linien 10 und 11 sowie teilweise der Linie 9 im Halbstundentakt verkehren. Durch Linienüberlagerungen werden auf einigen Achsen vier Kurse pro Stunde angeboten. Die Buslinien werden großteils zum bzw. über den Hauptbahnhof geführt. Mehrere Linien sind an den Endhaltestellen verknüpft und ermöglichen ein Durchfahren, verbunden mit einem Linienwechsel. Dieses betriebswirtschaftlich vorteilhafte Konzept schränkt allerdings die Erweiterungsmöglichkeiten des Netzes ein. Kurzzeitige Überlastungen einzelner Linien treten nur – bedingt durch den Schülerverkehr – in der Morgenspitze auf, deshalb ist eine generelle Taktverdichtung zumindest kurz- bis mittelfristig weder nachfrageorientiert noch wirtschaftlich vertretbar.

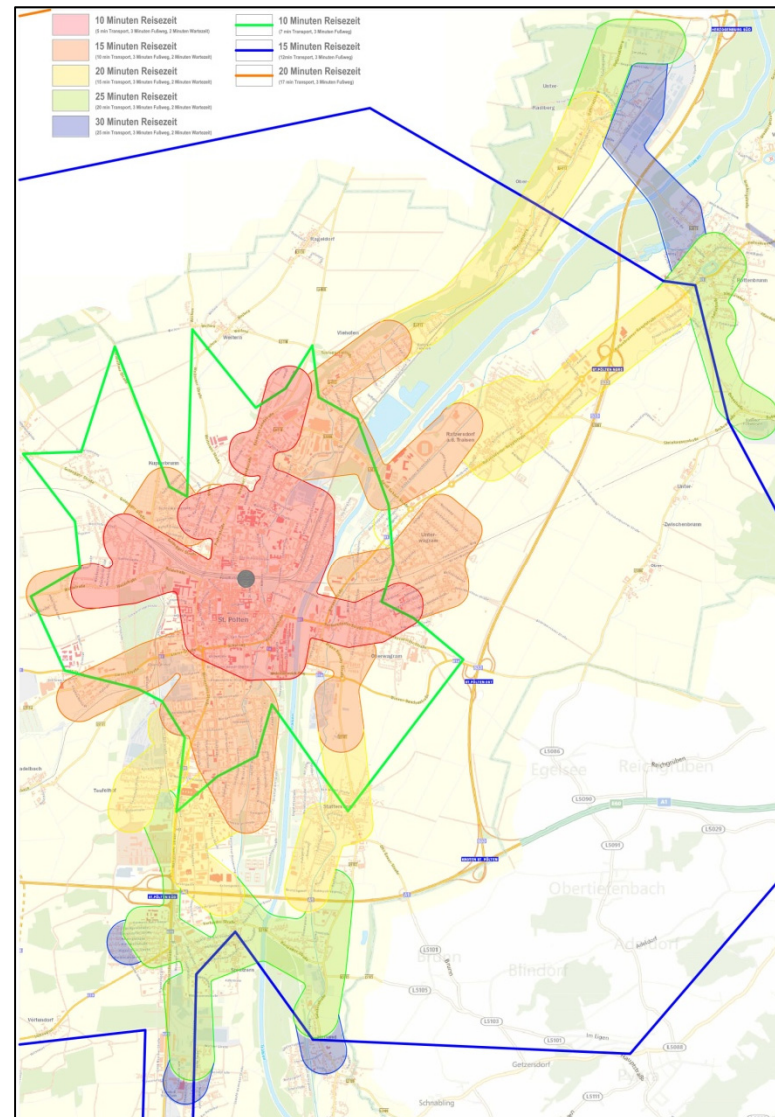
Das St. Pöltner Stadtgebiet ist fast zur Gänze vom Stadtbus LUP erschlossen. Diese flächige Erschließung bringt allerdings erhebliche ÖV-Reisezeiten mit sich, die gegenüber dem MIV wenig konkurrenzfähig sind: in einigen Gebieten sind die MIV-Reisezeiten zum Zentrum halb so lang wie im ÖV. Auch im Straßenraum wird der Bus behindert; dies betrifft insbesondere folgende Bereiche:

- Purkersdorfer Straße bis Neugebäudeplatz aufgrund hoher Verkehrsstärken und ab Mittag in der Gegenrichtung aufgrund ungünstiger Signalschaltung an der Stroblkreuzung,
- Traisenpark aufgrund mangelnder Koordinierung der Lichtsignalanlagen,
- Ausfahrt Heßstraße: fehlende zweite Busfreigabe pro Umlauf,
- fehlende Vorrangregelungen in Tempo 30-Gebieten,
- Wartezeiten an den Bahnübergängen Waldstraße, Alte Reichsstraße und Kollerbergweg.

Das Stadtbussystem wird durch drei zusätzliche Angebote erweitert:

- das Anruf-Sammeltaxi (AST), als ÖV-Angebot außerhalb der LUP-Fahrzeiten bzw. während der Nachtstunden, werktags von 19:30 – 5:00 Uhr, sowie am Wochenende und an Feiertagen,
- das Dörfertaxi „WHEELY“, das nach telefonischer Voranmeldung im 2-Stunden-Takt die kleinen Katastralgemeinden St. Pöltens erschließt,
- das Nacht-Taxi „STERNSCHNUPPE“, ein Angebot für die Jugend unter 24 Jahren, das in den Nächten Freitag – Samstag bzw. vor Feiertagen von 20:00 – 6:00 Uhr verkehrt – mit einem besonders günstigen Tarif von 3,00 Euro im gesamten Stadtgebiet.

Abb. 32: Reisezeit LUP und Motorisierter Individualverkehr



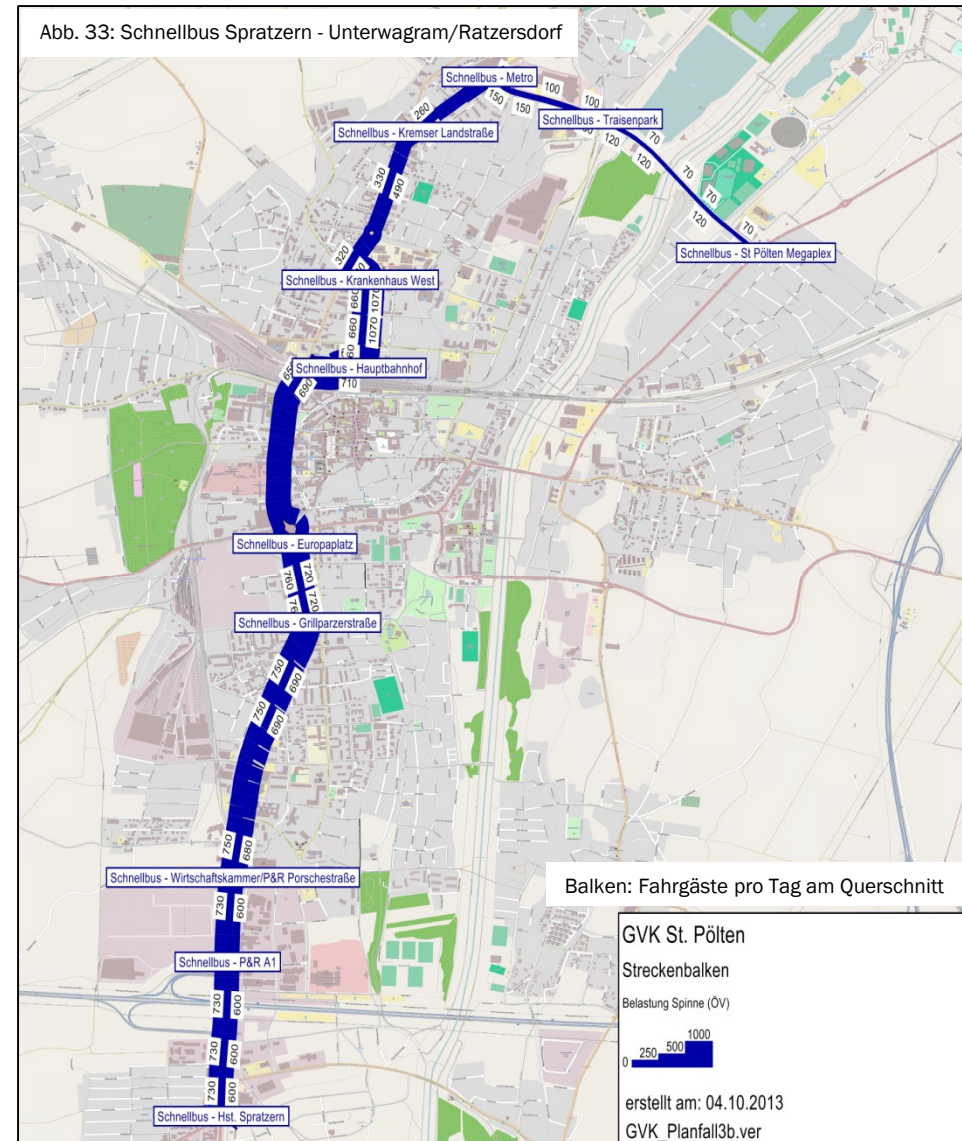
Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr

Insgesamt verfügt St. Pölten damit über ein integriertes ÖV-Angebot, flächenhaft und 24 Stunden in Betrieb. Abzuwägen ist laufend, inwieweit ein Linienbetrieb im LUP-System oder ein ÖV-Bedarfsverkehr zweckmäßiger ist. Besonders zur Erschließung der peripheren Dörfer innerhalb des St. Pöltner Stadtgebiets ist eine Forcierung des Anruf-Sammeltaxis oder eine Erschließung durch Regionalbuslinien zweckmäßig. Das geringe Fahrgastpotenzial einer Buserschließung mit dem LUP steht in diesen dünn besiedelten Gebieten in keiner wirtschaftlich vertretbaren Relation zu den langen Fahrzeiten und hohen Betriebskosten.

Folgende **Maßnahmen** werden zusätzlich vorgeschlagen:

- Beschleunigung und Bevorrangung, insbesondere auf den Umweltverbundachsen und Hauptverkehrsstraßen,
- eine innerstädtische Schnellbuslinie zwischen Spratzern und Unterwagram/Ratzersdorf (siehe Abb. 33), zunächst an den Kreuzungspunkten der Achse B20/L100 bevorrangt (1. Stufe), später überwiegend auf Busfahrstreifen geführt, als mittel- und längerfristiges Projekt im Zusammenhang mit der Westtangente (2. Stufe). Diese Schnellbuslinie könnte im übrigen auch in das Regionalbusnetz integriert werden.
- Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme (z.B. auf Radträgern) soll zumindest bei langen, in periferen Gebiete reichenden LUP-Linien geprüft werden.

Da fast 50 % der Pkw-Fahrten unter 3 km lang sind, hat der LUP ein erhebliches Fahrgastpotenzial, das allerdings – wie beim Regionalbusverkehr – nur durch Restriktionen im Pkw-Zielverkehr, wie etwa einer Parkraumbewirtschaftung, ausgeschöpft werden kann.



Schwerpunkt Radverkehr

Ein zukunftsweisendes Radverkehrsnetz

Ziele

Das Radverkehrsentwicklungskonzept St. Pölten 2005 zielt langfristig auf eine deutliche Steigerung des Wegeanteils im Radverkehr von 11 % (2012) auf 20 % ab. Das Radverkehrsnetz differenziert derzeit in regionale Radwege, Freizeitrouten, Radwege und städtische Radrouten, die überwiegend als Geh- und Radwege im Mischverkehr organisiert sind. Durch diese Differenzierung ist das Radverkehrsnetz funktionell heterogen und auch lückenhaft.

Nun hat der Radverkehr in den letzten Jahren starken Rückenwind, zukünftig ist von einer höheren Verkehrsnachfrage im Radverkehr auszugehen. Radverkehrsanlagen müssen daher in Zukunft nachfrageorientiert dimensioniert werden, derzeit vorhandene Minimalstandards und eine gemeinsame Führung mit FußgängerInnen werden nicht mehr ausreichen bzw. sicherheitstechnisch vertretbar sein.

Grundsätze

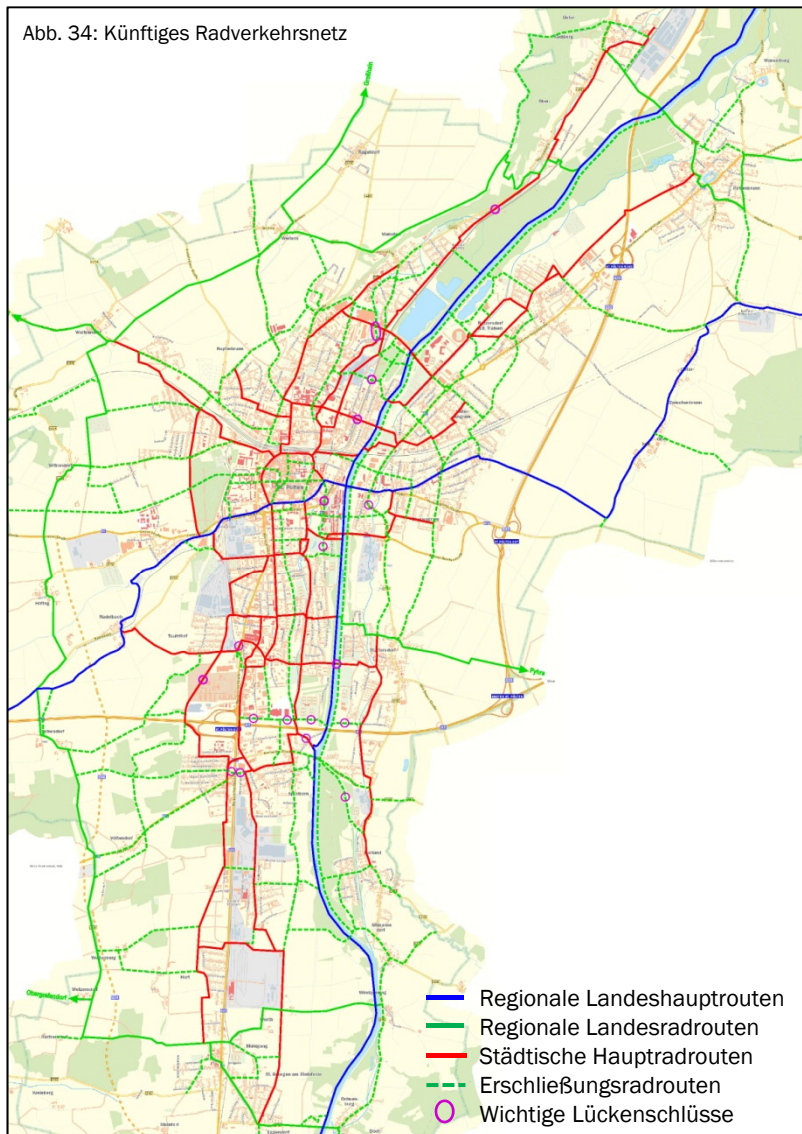
Für die Weiterentwicklung des St. Pöltner Radverkehrsnetzes sind deshalb folgende Grundsätze zu beachten:

- einfache und nutzerorientierte Hierarchisierung,
- klarere Richtlinien für die Wahl von Funktionstypen (Mischverkehr, Mehrzweckstreifen, Radfahrstreifen, Radweg, Vorrangradroute).

Generell legen hohe Radverkehrsanteile nahe, den Radverkehr bei niedrigerem Geschwindigkeitsniveau in Anlieger- und Sammelstraßen (< 3.000 Kfz / Tag) im Mischverkehr mit dem Kfz zu führen, wie das in den neuen Funktionstypen „Begegnungszone“ und „Fahrradstraße“ auch vorgesehen ist. Auf Hauptrouten, die durch Tempo 30-Zonen führen, soll der Radverkehr durch markierte Anlagen (z.B. Mehrzweckstreifen) im Straßenraum sichtbar werden: als Orientierung für RadfahrerInnen, aber auch um den Radverkehr ins Bewusstsein der Autofahrer zu holen.

Netzgliederung

Das Radverkehrsnetz wurde in den letzten Jahren entwickelt, viele Achsen führen RadfahrerInnen auf annähernden Wunschlinien zum Ziel. Allerdings enthält dieses gewachsene Netz Mängel, die nunmehr schrittweise beseitigt werden sollen. Dazu zählen Netzlücken ebenso wie gemischte Geh- und Radwege, die bei einer Steigerung des Radverkehrsaufkommens zunehmend Sicherheitsprobleme entstehen lassen.



Schwerpunkt Radverkehr

Das Radverkehrsnetz soll sich künftig folgendermaßen gliedern:

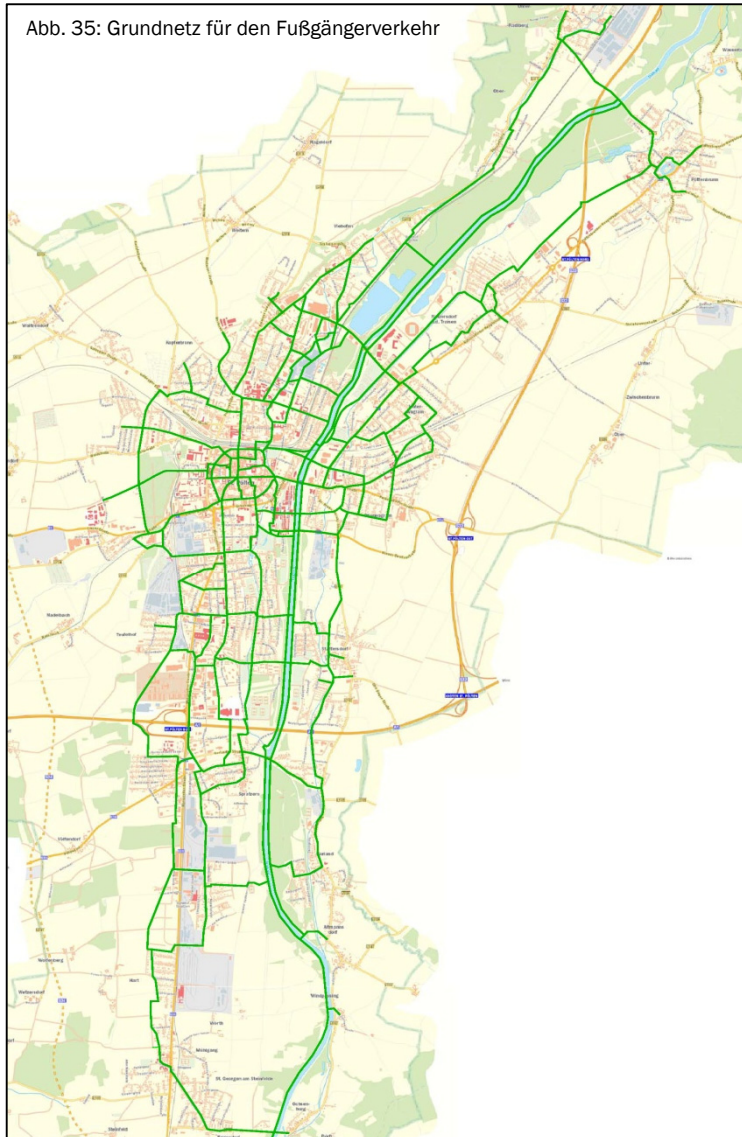
- Regionale Landeshaupttrouten, sie bilden ein Achsenkreuz durch St. Pölten,
- Regionale Landesrouten als regional wirksame Stadtteilverbindungen
- Städtische Hauptradrouten als Radwege bzw. breite Radfahr- oder Mehrzweckstreifen (1,50 - 1,75m), die bei entsprechenden Voraussetzungen in Fahrradstraßen umgewandelt werden können,
- Städtische Erschließungsrouten überwiegend in Anliegerstraßen geführt, mit Piktogrammen oder Mehrzweckstreifen bzw. in Erholungsgebieten bzw. Parks als getrennte Radwege,
- Radfahren in der Fußgängerzone zur flächigen Erschließung der Innenstadt und zur Durchwegung im Sinne der Wunschlinien der RadfahrerInnen.

Die städtischen Hauptradrouten bilden gemeinsam mit den übergeordneten regionalen Landeshaupttrouten und Landesrouten ein Netz, das alle Stadt- und Ortsteile St. Pöltens mit dem Stadtzentrum und untereinander verbindet. Die Umweltverbundachsen sind in dieses Radverkehrsnetz integriert. Vorrangig ist, bei den regionalen Radrouten und den Hauptradrouten den **Netzschluss** herzustellen, danach sollte(n) die Typologie(n) vereinfacht und dadurch einheitliche Standards geschaffen werden. An dieses Netz ist das vorhandene Leitsystem anzupassen.

Das Grundnetz für den Fußgängerverkehr

Da die Anforderungen des nicht motorisierten Verkehrs ähnlich sind und die Umsetzung zu Gunsten mehrerer Verkehrsarten leichter sein sollte, entspricht das Grundnetz für den Fußgängerverkehr weitgehend dem Radverkehrsnetz – mit gleichen Handlungsfeldern:

- Trennprinzip innerhalb des nicht motorisierten Verkehrs, also möglichst keine gemischten Geh- und Radwege (Ausnahme: Fußgängerzone)
- Verbesserung und Sicherung der Querungen
- Direkte Verkehrsführung und ausreichend Grünzeit bei Lichtsignalanlagen
- Abbau von Barrieren
- Wegweisung und Beschilderung



Schwerpunkt Radverkehr

Abstellanlagen

Künftig sollen bei allen kundenrelevanten Einrichtungen ausreichende und qualitativ hochwertige Abstellplätze – gegebenenfalls an Stelle von Pkw-Stellplätzen – vorgesehen werden. Auch bei Wohnbauten sind Radabstellplätze in den Eingangsbereichen vorzusehen.

In den Stadtteilen mit schlechter ÖV-Anbindung sind die nächstliegenden ÖV-Haltestellen mit Bike+Ride-Anlagen auszustatten.

Leihradsystem

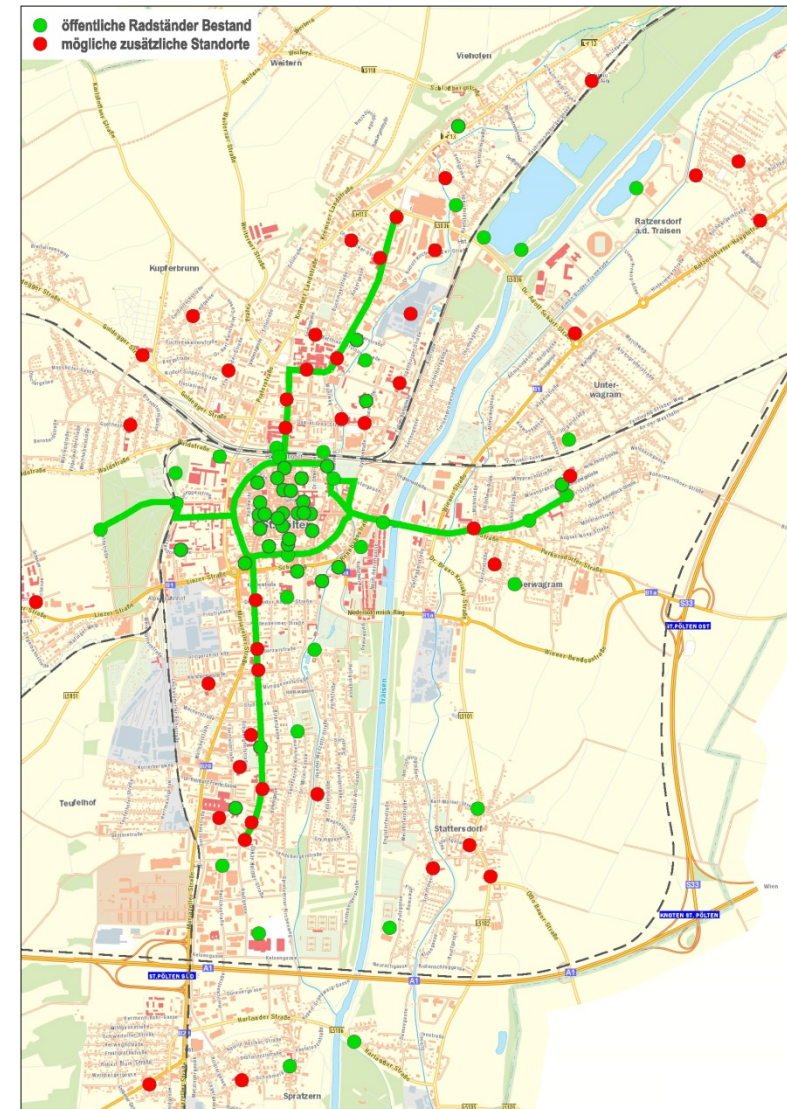
Multimodalität, also die situative Benutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel liegt im Trend. Leihradsysteme befördern Multimodalität.

Leihrad-Standorte befinden sich überwiegend in der Innenstadt und im Regierungsviertel, nur vier Standorte liegen derzeit im Süden der Stadt. Das bewährte St. Pöltner Leihradsystem sollte deshalb flächenhaft ausgedehnt werden, insbesondere im dichtbebauten südlichen Stadtgebiet, entlang der Umweltverbundachsen (siehe Schwerpunkt Öffentlicher Raum, Seite 48 ff.) und bei den LUP-Endhaltestellen.

Abb. 36: Leihradstandorte



Abb. 37: Öffentliche Radabstellplätze



Schwerpunkt Öffentlicher Raum

Ein attraktiver öffentlicher Raum

Ziele

Sieht man von der Fußgängerzone im Zentrum ab, ist der öffentliche Raum in St. Pölten weder funktionell noch gestalterisch für eine Landeshauptstadt angemessen. Da eine generelle Umgestaltung schon aus Kostengründen nicht in Frage kommt, sollen punktuelle Interventionen gesetzt werden, die gestalterische Akzente setzen und die Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr spürbar verbessern.

Domplatz

Der Domplatz muss vom Kfz-Verkehr befreit werden, das Abstellen von Fahrzeugen ist auf diesem urbanen Platz längst nicht mehr zeitgemäß: am Rathausplatz lässt sich ablesen, welche Qualitäten ein verkehrsfreier städtischer Platz hat.

Schulumfelder

Das Straßenumfeld von Schulen soll so gestaltet werden, dass SchülerInnen nicht nur vor dem Kfz-Verkehr geschützt werden, sondern auch ausreichende Aufenthaltsflächen, wie sie vor und nach den Schulstunden erforderlich sind, vorfinden. So könnte etwa gemeinsam mit einer Schulklasse ein Pilotprojekt „Schulumfeld“ entwickelt werden.



Domplatz



Rathausplatz

Schwerpunkt Öffentlicher Raum

Umweltverbundachse Kremser Landstraße – Propst-Führer-Straße – Mühlweg (Kernstadt Nord)

Der Bahnhof stellt auch in der Qualität des öffentlichen Raumes eine Zäsur dar, das nördlich angrenzende Straßennetz ist für den nichtmotorisierten Verkehr wenig attraktiv. Andererseits liegen hier mit dem Krankenhaus und den Bildungseinrichtungen Nutzungen mit erheblichem Fußgänger- und Radverkehr, und wenn das Glanzstoffareal entwickelt wird, fehlt eine entsprechende leistungsfähige Verbindung zum Zentrum.

Deshalb soll die Achse Kremser Landstraße – Propst-Führer-Straße – Mühlweg als Umweltverbundachse attraktiver gestaltet werden – überwiegend zu Lasten des ruhenden Verkehrs. Langfristig stellt die Eybnerstraße nördlich der Daniel-Gran-Straße eine Verbindung zum Zentrum dar, diese Achse kann auch innerhalb des Glanzstoffareals als öffentlicher Raum zweckmäßig sein.



Kremser Landstraße heute (Foto)



Mühlweg bei Otto-Glöckel-Schule



Abb. 38: Kremser Landstraße als Umweltverbundachse (Rendering, Fa. oln, 2013)

Schwerpunkt Öffentlicher Raum

Umweltverbundachse Josefstraße – Linzer Tor – Linzer Straße (Kernstadt Süd)

Südlich des Schulringes schließt ein dicht bebautes Wohngebiet mit mehreren öffentlichen Einrichtungen – insbesondere Schulstandorten – an, das „Rückgrat“ dieses Gebiets ist die Josefstraße. Die Josefstraße soll zwischen dem Linzer Tor und der Landsbergerstraße als Umweltverbundachse verkehrsberuhigt werden, sodass sie statt mit bis zu 9.000 Kfz/Tag nur mehr mit 1.000-3.000 Kfz/Tag belastet ist. Dies kann durch

- zwei Begegnungszonen (Tempo 20) und
- einer Tempo 30-Regelung in den übrigen Bereichen erreicht werden. Die Mariazeller Straße kann den Zusatzverkehr aufnehmen, sie wird schließlich durch die erste Baustufe der S 34 entlastet.



Linzer Tor



Josefstraße,
Pater-Paulus-Platz
heute (Foto)



Abb. 39: Josefstraße,
Pater-Paulus-Platz als
Umweltverbundachse
(Rendering, Fa. oln, 2013)

Schwerpunkt Öffentlicher Raum

Umweltverbundachse Wiener Straße – Purkersdorfer Straße – Unterwagramer Straße

Der Neugebäudeplatz verliert durch die Kerntangente Nord und die Ausbildung des äußeren Rings um die Innenstadt über die Rennbahnstraße seine heutige Verteilerfunktion für den Kfz-Verkehr. Die Traisenbrücke im Zuge der B1 Wiener Straße wird durch die neue Traisenquerung entlastet. Die dadurch auf dieser Achse erwarteten Verkehrsreduktionen sollen zu Gunsten des Umweltverbundes genutzt werden, vor allem auch um den inneren Promenadenring vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Eine Fortsetzung der Umweltverbundachse über die Kreuzungen B1 - Purkersdorfer Straße (Stroblkreuzung) und Purkersdorfer Straße - Unterwagramer Straße soll überdies eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus der Achse L129 durch Oberwagram auf die B1a-Umfahrungsstraße bewirken.

Der Kfz-Verkehr soll seine Dominanz auf dieser Achse verlieren, die Kreuzungen sollen als urbane Plätze, als Tore zur Stadt umgestaltet werden.

Fuß- und Radwegachse Heßstraße – Schwerdfegerstraße

Diese Straße stellt die Verbindung vom Zentrum in den Stadtwald dar und bietet sich als Fuß- und Radwegverbindung an, der notwendige Verkehrsraum soll durch die Reduktion von Stellplätzen geschaffen werden, die im Zuge der Parkraumbewirtschaftung entfallen können.



Kreuzung
Purkersdorfer Straße –
Unterwagramer Straße

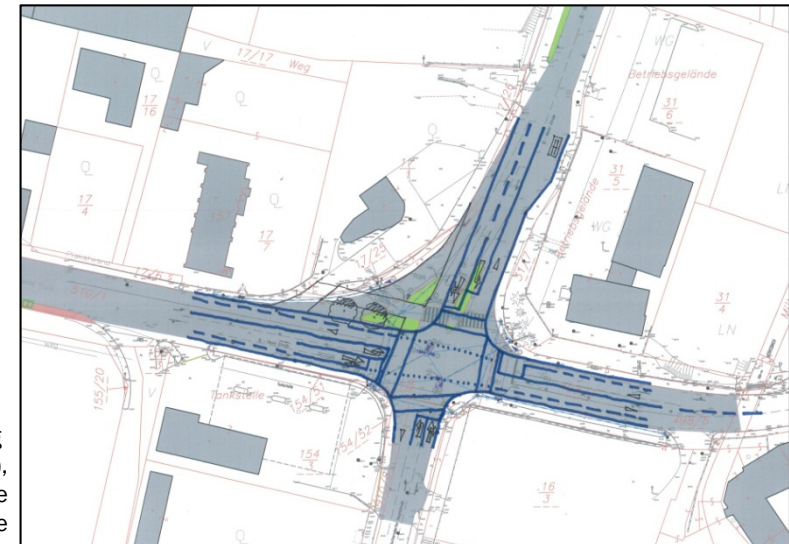


Abb. 40: Stroblkreuzung
(Wiener Straße – Purkersdorfer Straße),
Redimensionierung auf eine
Umweltverbundachse

Schwerpunkt Ruhender Verkehr

Parkraumbewirtschaftung

Ziele

Die Parkraumbewirtschaftung wurde im Jahr 1989 eingeführt und umfasst einen Großteil der Innenstadt und die Probst-Führer-Straße im Bereich des Krankenhauses.

Derzeit werden im öffentlichen Straßenraum über 2.000 Stellplätze bewirtschaftet, ca. 1.650 sind gebührenpflichtig.

In einer Parkraumstudie 2006 wurden Vorschläge zur Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung entwickelt und im weiteren seitens der Stadtverwaltung konkretisiert. Wesentlichste Zielrichtung war, die Parkraumauslastung unter 85% zu halten und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, das ab 2020 als überlastet eingeschätzt wurde, sicherzustellen.

Diese Überlegungen werden nunmehr um ein wesentliches Ziel erweitert: **den öffentlichen Raum rückgewinnen!** Außerdem wird es für die Bewohner der bewirtschafteten Gebiete einfacher, einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum zu finden.

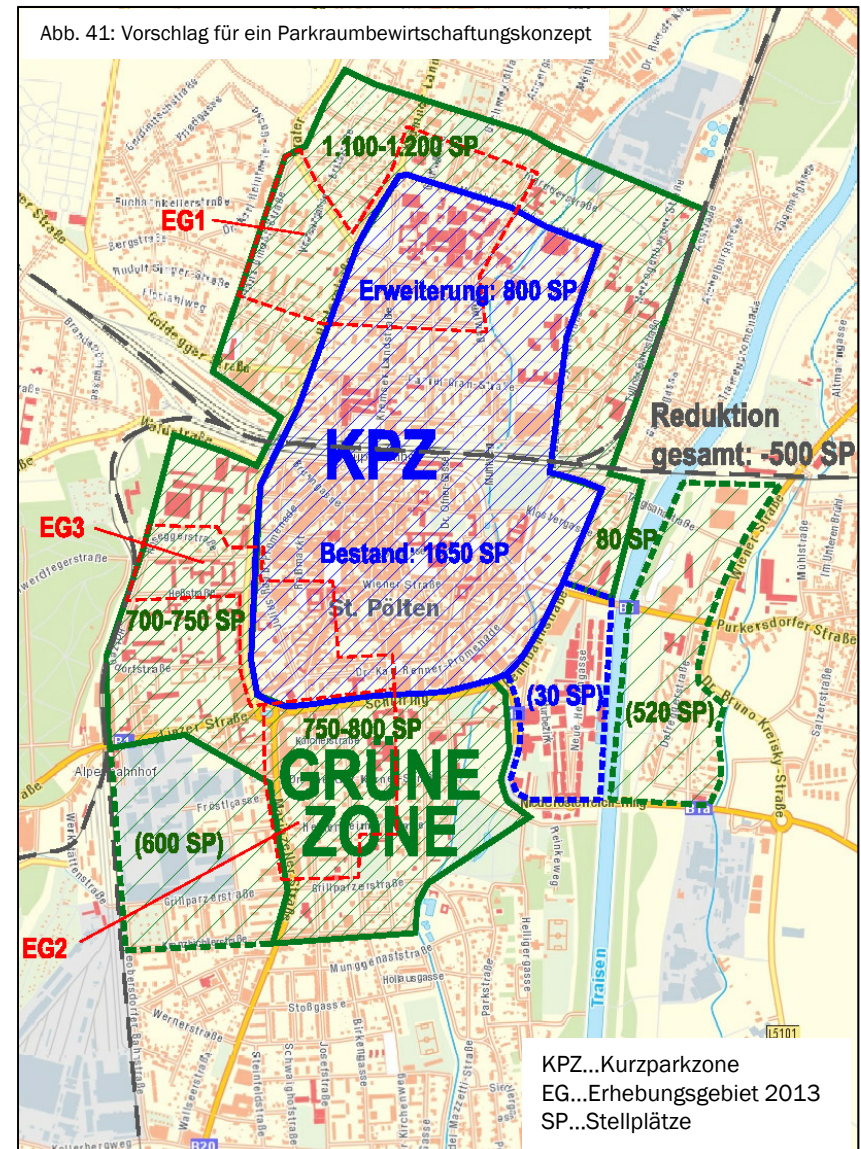
Bewirtschaftungsmodell

Auf Basis der bisherigen konzeptiven Überlegungen wird vorgeschlagen (siehe Abb. 41):

- Ausweitung der Kurzparkzone auf insgesamt ca. 2.100 Stellplätze, insbesondere zur spürbaren Reduktion des Kfz-Zielverkehrs,
- Rückgewinnung von mindestens 500 Stellplätzen, das sind ca. 5.000 m² öffentlicher Raum zu Gunsten des nichtmotorisierten Verkehrs
- Eine Grüne Zone, die den Bereich der Kurzparkzone umschließt und längeres und kostengünstigeres Parken ermöglicht.

Ausgehend von diesem Diskussionsvorschlag sollen das Modell und die konkreten Gebietsabgrenzungen in einem kooperativen Beratungsprozess festgelegt werden.

Abb. 41: Vorschlag für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept



Schwerpunkt Ruhender Verkehr

Handlungs- und Wirkungsrahmen

Aus den Parkraumerhebungen 2006 und 2013 lassen sich folgende Fakten ableiten:

- **Kernstadt Nord:** Die Erweiterung der Kurzparkzone nördlich der Bahn betrifft etwa 800 Stellplätze im öffentlichen Raum. In diesem Gebiet beträgt die Stellplatzauslastung am Vormittag knapp unter 90 %, nachts jedoch unter 60 %. Bemerkenswert hoch ist der Anteil der Einpendler: vormittags sind fast 60 % Nicht-St. PöltnerInnen, nachts immer noch fast 30 %. Die Wohnbevölkerung benötigt demnach weniger als 60 % der Stellplätze im öffentlichen Raum, mindestens 300 Stellplätze könnten in dem Gebiet zu Gunsten des Umweltverbundes oder für Gestaltungsmaßnahmen entfallen.
- **Kernstadt Süd:** Im Wohngebiet südlich des Schulrings – hier soll eine grüne Zone entstehen – ist die Stellplatzsituation ähnlich, mit Auslastungen von ca. 85 % vormittags und 50 % nachts. Der Anteil der Nicht-St. PöltnerInnen Pkws ist etwas geringer als in der Kernstadt Nord.
- **Innenstadt West:** In diesem Gebiet ist die Stellplatzauslastung noch geringer (80 % tags, 56% abends), mit höheren Anteilen Nicht-St. Pöltner Pkws (68 % tags, 51 % abends).

Bei einer Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung sind folgende **Wirkungen** zu erwarten:

- Aus einer Reduktion des Stellplatzangebots um ca. 500 Parkplätze – angesichts der Auslastungen und des Bedarfs der Wohnbevölkerung vertretbar, ist eine Reduktion von max. 1.000 Pkw-Fahrten / Tag zu erwarten.
- Die Erweiterung der Kurzparkzone mit ca. 500 bewirtschafteten Stellplätzen reduziert die täglichen Pkw-Fahrten um max. 500.
- Durch die grüne Zone mit insgesamt ca. 2.700 Stellplätzen sollten ca. 1.100 Pkw-Fahrten / Tag entfallen.

Insgesamt beträgt das Reduktionspotenzial durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung somit ca. 2.600 tägliche Pkw-Fahrten, wobei 500 Stellplätze zu Gunsten der Aufwertung des öffentlichen Raumes und des Umweltverbundes entfallen sollen.

Tab. 9: Ergebnisse einer ergänzenden Parkraumerhebung

Erhebungsbereich	Summe belegte SP			Summe St. Pöltner		Summe Nicht-St. Pöltner	
	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht
Erhebungsbereich 1: Umfeld LKH							
Westlich der L100	Anzahl	223	148	Anzahl	94	111	129
	Auslastung	83%	55%	Anteil	42	75%	58%
Maximilianstraße bis umgebende Straßen LKH (ohne Matthias-Corvinus-Straße (75 SP) - Baustelle)	Anzahl	218	148	Anzahl	100	95	118
	Auslastung	91%	62%	Anteil	46%	64%	54%
Nördlich des LKH	Anzahl	141	89	Anzahl	52	66	89
	Auslastung	86%	54%	Anteil	37%	74%	63%
Summe	Anzahl	582	385	Anzahl	246	272	336
	Auslastung	87%	57%	Anteil	42%	71%	58%

Erhebungsbereich	Summe belegte SP			Summe St. Pöltner		Summe Nicht-St. Pöltner	
	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht
Erhebungsbereich 2: Umfeld Josefstraße							
Innenstadtnäher Bereich bis Th.-Körner-Straße	Anzahl	118	71	Anzahl	69	50	49
	Auslastung	91%	55%	Anteil	58%	70%	42%
Umfeld Josefstraße südlich der Th.-Körner-Straße	Anzahl	37	47	Anzahl	27	36	10
	Auslastung	57%	72%	Anteil	73%	77%	27%
Gebiet südlich der Prandtauerhalle	Anzahl	170	69	Anzahl	80	53	90
	Auslastung	92%	38%	Anteil	47%	77%	53%
Summe	Anzahl	325	187	Anzahl	176	139	149
	Auslastung	86%	49%	Anteil	54%	74%	46%

Erhebungsbereich	Summe belegte SP			Summe St. Pöltner		Summe Nicht-St. Pöltner	
	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht
Erhebungsbereich 3: Innenstadt							
Innenstadt innerhalb des Schießstättungs	Anzahl	125	126	Anzahl	58	80	67
	Auslastung	65%	66%	Anteil	46%	63%	54%
Westlich des Schießstättungs	Anzahl	242	131	Anzahl	67	60	175
	Auslastung	95%	51%	Anteil	28%	46%	72%
Parkplätze Europaplatz und Heßstraße	Anzahl	46	32	Anzahl	6	3	40
	Auslastung	69%	48%	Anteil	13%	9%	87%
Summe	Anzahl	413	289	Anzahl	131	143	282
	Auslastung	80%	56%	Anteil	32%	49%	68%

Quelle: eigene Erhebung, siehe Anlage 6

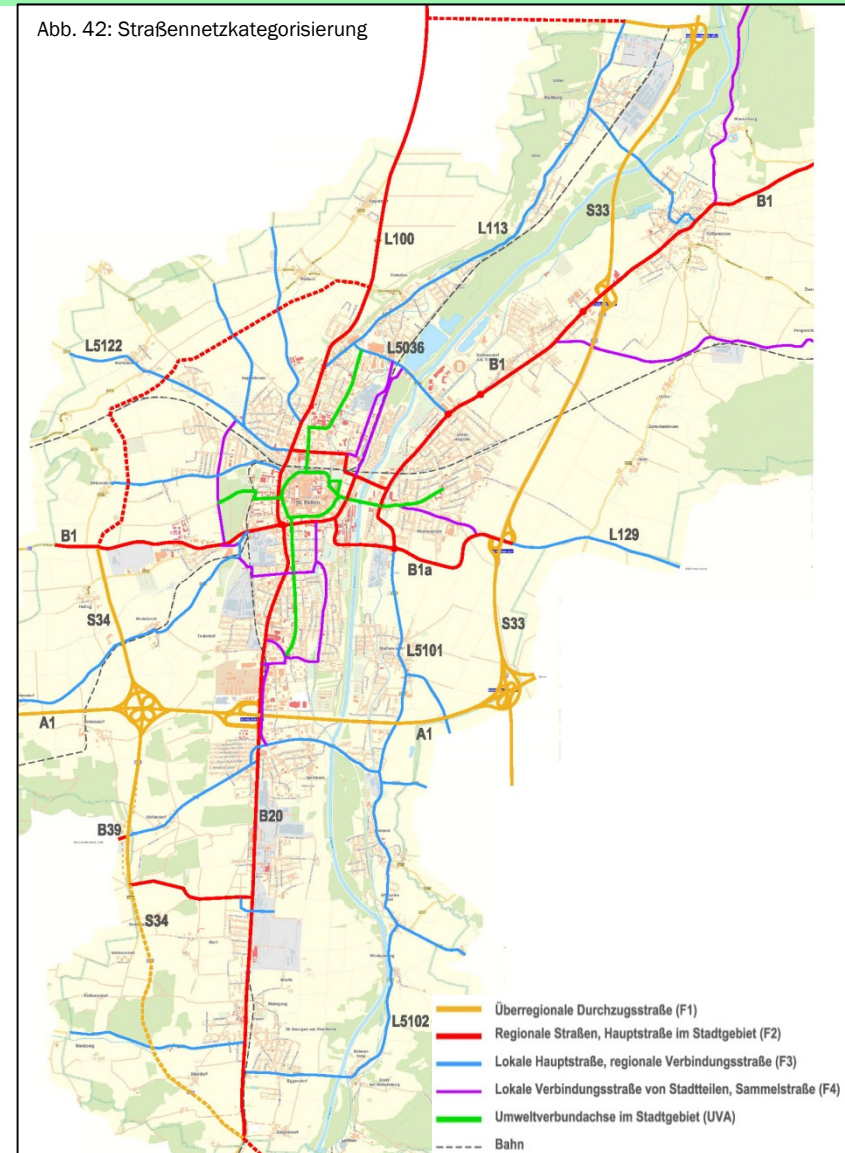
Straßennetz

Funktionelle Gliederung des Straßennetzes

Das St. Pöltner Straßennetz ist funktionell gegliedert. Unterschieden werden Bundesstraßen A und S, Landesstraßen sowie Gemeindestraßen in mehreren verkehrlichen Kategorien. Diese Kategorisierung hat sich als Instrument der Straßenplanung bislang bewährt und enthält Ausbaustandards und Planungskriterien: Verkehrsgeschwindigkeit und Fahrstreifenanzahl, Ausbauelemente für den nichtmotorisierten Verkehr und Kreuzungsstandards sind darin festgelegt. Eine Anpassung dieser Straßenkategorisierung gemäß Abb. 42 (siehe auch Anlage 2) ist in zwei Richtungen erforderlich:

- Netzanpassung durch neue, überwiegend höherrangige Straßenverbindungen: Kerntangente Nord, Westtangente in mehreren Baustufen,
- Ein neues Netzelement, die Umweltverbundachse („Lebensraumachse“) mit Vorrang für den öffentlichen und den nichtmotorisierten Verkehr.

Darüber hinaus sollten gewisse Funktionsmerkmale der vorhandenen Kategorisierung ergänzt bzw. angepasst werden (siehe Abb. 43, Seite 55).



Straßennetz

Darüber hinaus sollten gewisse Funktionsmerkmale der vorhandenen Kategorisierung ergänzt bzw. angepasst werden.

Tab. 10: Funktionsmerkmale der Straßenkategorien

	Überregionale Durchzugsstraße (F1)	Regionale oder städtische Hauptstraße (F2)	Regionale Verbindungsstraße, lokale Hauptstraße (F3)	Lokale Verbindungsstraße von Stadtteilen, Sammelstraße (F4)	Umweltverbundachse im Stadtgebiet	Erschließungsstraße (F5)
Straßenerhalter	Bundesstraßen A Bundesstraßen S	Landesstraßen B Landesstraßen L Gemeindestraßen	Landesstraßen L Gemeindestraßen	Gemeindestraßen	Gemeindestraßen	Gemeindestraßen Privatstraßen
Funktionen						
regionaler und überregionaler Durchzugsverkehr Verbindung von Landesteilen	Hauptfunktion	<<<<		<<<<	<<<<	<<<<
Verbindung zwischen Hauptorten, radiale Einfallsachsen	nein	Hauptfunktion		<<<<	<<<<	<<<<
Verbindung mit kleineren Ortschaften Tangentialverbindung von Stadtteilen	nein	Nebenfunktion	Hauptfunktion		<<<<	<<<<
Erschließung von Stadtteilen abseits der Hauptstraßen	nein	-	-	Hauptfunktion	-	<<<<
Sammeln von Erschließungsstraßen	nein	Nebenfunktion	Nebenfunktion	Hauptfunktion	Nebenfunktion	
innerstädtische Hauptachse für Umweltverbund	-				Hauptfunktion	
Grundstückerschißung	nein	vermeiden	Nebenfunktion	Nebenfunktion	Nebenfunktion	alleinige Funktion
Anlageformen						
Fahrspuren	4 bis 6	2 bis 4, Busfahrstreifen möglich	2	2	2	1 bis 2
Haltestellen ÖV	keine	Buchten, bei Busfahrstreifen Randhaltestellen	Buchten, bei Busfahrstreifen Randhaltestellen	Randhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen, Kaphaltestellen	Randhaltestellen, Fahrbahnhaltestellen
Radverkehr auf Haupt- oder Erschließungsrouten	keine Anlagen	Radwege	Radwege, Radfahrstreifen	Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen	Piktogramme
Gehsteig im Siedlungsgebiet	keine Anlagen	je nach Anbauung ein- bis zweiseitig	zweiseitig	je nach Anbauung ein- bis zweiseitig	zweiseitig, komfortabel	ohne bis einseitig
Gehweg oder Gehsteig außerhalb des Siedlungsgebiets	keiner	ohne oder einseitig	ohne oder einseitig	-	-	-

Die Stadtteile

St. Pölten ist durch unterschiedlich strukturierte Stadtteile geprägt, auch bei der ersten Bürgerinformationsveranstaltung wurde eine **getrennte Betrachtung der Stadt- und Ortsteile** angeregt. Im folgenden werden daher die Besonderheiten, Probleme und Lösungsvorschläge in den Stadtteilen verkehrsträgerübergreifend herausgearbeitet.

Innenstadt

Als Innenstadt wird das Gebiet innerhalb des Hauptstraßenrings, wie er durch die Kerntangente Nord entsteht, bezeichnet. Dieses Gebiet ist stark differenziert. Das Stadtzentrum südlich der Bahn ist die multifunktionale und historische „Mitte“ St. Pöltens, mit öffentlichen Einrichtungen und Geschäften, während das Stadtgebiet nördlich der Bahn vorstädtisch geprägt ist. Aber auch das Stadtzentrum innerhalb der Promenade ist strukturell nicht einheitlich: nur in der **Fußgängerzone** ist das zu Fuß Gehen und der Aufenthaltsraum attraktiv, mit einer Vielfalt von Einkaufsmöglichkeiten. Abseits davon dominieren **schmale Gehsteige und Geschäftesleerstände**. Für Fußgänger und Radfahrer sind drei ausgeprägte Zugänge zum Stadtzentrum vorhanden: die Passage des Hauptbahnhofs, das Linzer Tor und der Neugebäudeplatz, eine vierte Achse für den nichtmotorisierten Verkehr sollte Richtung Westen – bis zum Stadtwald – entwickelt werden. Durch den neuen Hauptstraßenring bietet sich nunmehr die Chance, die **Promenade** als solche zu gestalten: als **Vorrangstraße, allerdings für den so genannten Umweltverbund**.

Die wesentlichsten **Ziele** für die Innenstadt sind somit:

- Aufwertung des Stadtteiles nördlich der Bahn als urbanes Zentrum,
- Vorrang für den Umweltverbund,
- Schaffung attraktiver Frei- und Aufenthaltsflächen

Für die Förderung des **Radverkehrs** und die Vermeidung von Umwegen ist die **Durchwegung der Innenstadt** zentral. Die Fußgängerzone soll weiterhin für den Radverkehr befahrbar sein, die Durchlässigkeit in der Wiener Straße und in der Linzer Straße in beiden Richtungen soll durch Begegnungszonen ermöglicht werden.



Fußgängerzone
Rathausplatz



Promenade am
Linzer Tor

Die Stadtteile

Daraus werden folgende **Maßnahmen** abgeleitet:

Innenstadt Süd

- **Begegnungszonen**, die von der Fußgängerzone bis zur Promenade führen – in der Linzer Straße bis zum Linzer Tor, in der Wiener Straße bis zur Rennbahnstraße mit einer Aufwertung des Neugebäudeplatzes als urbanen Platz und in der Heßstraße bis zum Schießstattring; diese Achsen werden als „Umweltverbundachsen“ ins umliegende Stadtgebiet fortgesetzt.
- **Die Promenade** wird funktionell umgestaltet: eine Fahrbahn verbleibt dem MIV zur lokalen Erschließung, die der Innenstadt zugewandte Fahrbahn wird Fahrradstraße und kann von Buslinien und Anrainer-Kfz mitbenutzt werden: die mittige Promenade ist den FußgängerInnen vorbehalten.
- **Der Domplatz** dient nur mehr als Aufenthaltsraum und ist dem nichtmotorisierten Verkehr vorbehalten, die Pkw-Stellplätze entfallen angesichts der Stellplatzreserven in der Innenstadt und der Kurzparker-Stellplätze in der geplanten P+R-Garage Hauptbahnhof.
- Im Entwicklungsgebiet beidseits der Klostersgasse sollen nach Realisierung der Kerntangente Nord attraktive Freiräume durch eine weitgehende **Verkehrsberuhigung** der verbleibenden Anliegerstraßen geschaffen werden.

Innenstadt Nord

In dem Gebiet nördlich der Bahn wären stadtstrukturelle Impulse zur Schaffung von Urbanität notwendig, die Verkehrspolitik kann diese Entwicklung bestenfalls begünstigen. Dies soll durch die Aufwertung der **Kremser Landstraße als Umweltverbundachse** geschehen, mit breiteren Gehsteigen, durchgehenden Baumreihen und Mehrzweckstreifen für den Radverkehr – eine Achse, die sich in gleicher Typologie bis zum **Krankenhaus** und weiter im **Mühlweg** fortsetzt. Darüberhinaus sollten im Zusammenhang mit der Standortentwicklung (siehe auch Kernstadt Nord) für möglichst gemischte Nutzungen vorhandene Parkplätze in attraktive Freiräume umgewandelt werden.

Abb. 43: Innenstadt südlich und nördlich der Westbahn

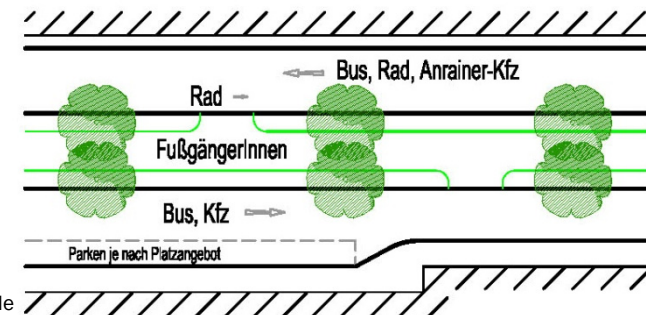
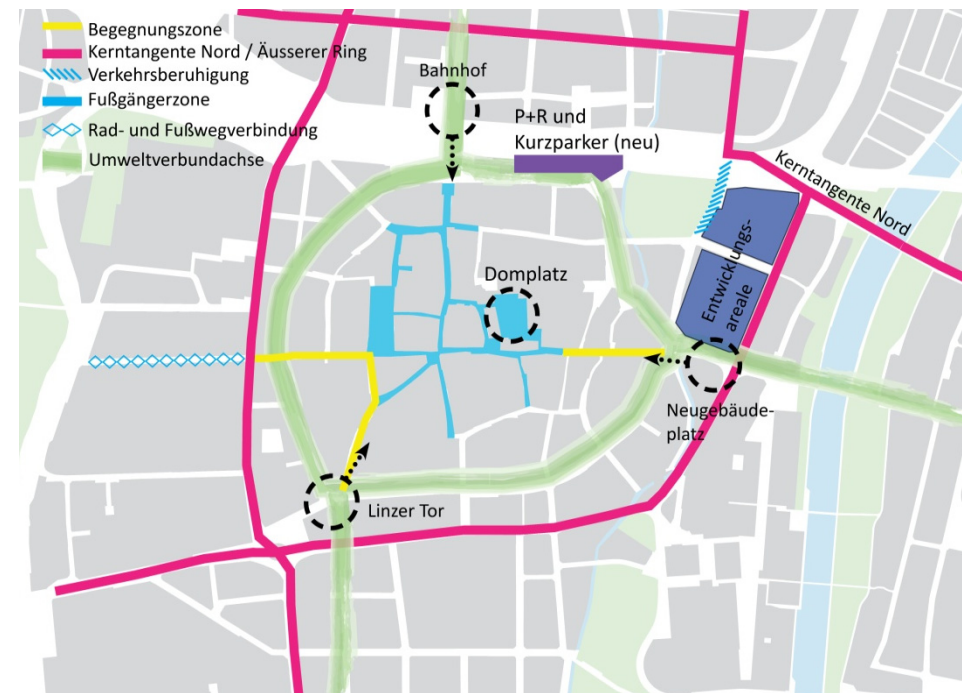


Abb. 44: Typologie der Promenade

Die Stadtteile

Kernstadt Nord

Als Kernstadt Nord wird das Gebiet zwischen der Praterstraße, der Westbahn, der Herzogenburger Straße und der Matthias-Corvinus-Straße bezeichnet, einschließlich des Glanzstoff-Areals. Dieses Stadtgebiet ist funktionell durch das **Landeskrankenhaus** und die **Bildungsstandorte** geprägt, das **Glanzstoff-Areal** könnte ein Leuchtturmprojekt für einen nachhaltigen Stadtteil werden und damit auch ins Umfeld ausstrahlen.

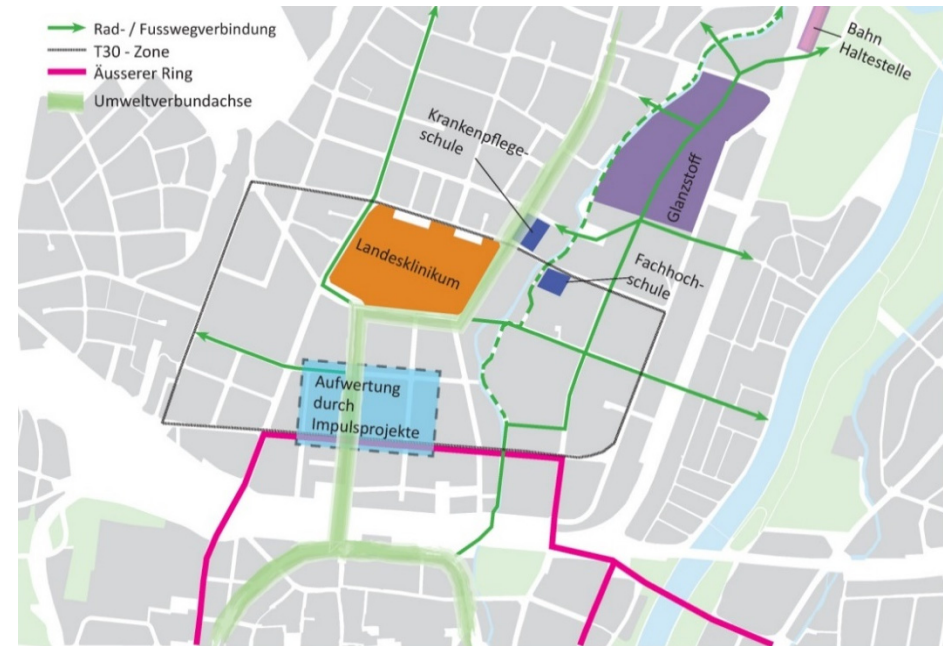
Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- **Umweltverbundachse** Kremser Landstraße – Propst-Führer-Straße (Begegnungszone) – Mühlweg: diese Straßenverbindung soll mit ausreichend breiten Gehsteigen, Radfahrstreifen bzw. Mehrzweckstreifen, Bus-Fahrbahnhaltestellen und Querungshilfen ausgestattet werden,
- Flächenhafte **Tempo 30-Zone** und Ausweitung der **Parkraumbewirtschaftung** (siehe Schwerpunkt Ruhender Verkehr Seite 52)
- **Mobilitätskonzept** bei der Entwicklung des **Glanzstoff-Areals**; für dieses Entwicklungskonzept sollten Modal-Split-Ziele vorgegeben und durch ein entsprechendes Maßnahmenpaket zu Gunsten der Multimodalität sichergestellt werden. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Gestaltung der öffentlichen Räume, mit einer zentralen Fußgängerachse und attraktiven halböffentlichen Plätzen. Damit auch die umliegenden Stadtgebiete vom neuen Stadtteil profitieren, müssen mehrere Fuß- und Radwegverbindungen ins Umfeld geschaffen werden.

Bei der Standortentwicklung von **Impulsprojekten an der Kremser Landstraße**, wie auch zwischen der Bahntrasse und der Daniel-Gran-Straße sollten einige Grundsätze beachtet und durchgesetzt werden:

- Kurze und attraktive Wege für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie eine innere Durchwegung von Bauplätzen als öffentliche Durchgänge
- Begrenzung der Pkw-Stellplatzanzahl mithilfe eines Regulativs
- Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen (Vermeiden von Parkplätzen und Hochgaragen)
- Anordnung der Grundstückerschließung für Kfz auf kurzem Weg zur L100

Abb. 45: Kernstadt Nord



Probst-Führer-Straße

Die Stadtteile

Kernstadt Süd, Josefstraße

Das südlich der Innenstadt gelegene, dicht bebaute Wohngebiet mit mehreren Schulstandorten und infrastrukturellen Einrichtungen bildet die Kernstadt Süd. Die **Josefstraße** ist das **Rückgrat der Erschließung** dieses Stadtteils. In ihr verkehren die LUP-Linien 1, 5 und 8 und bedienen ein Intervall zwischen 5 und 15 Minuten.

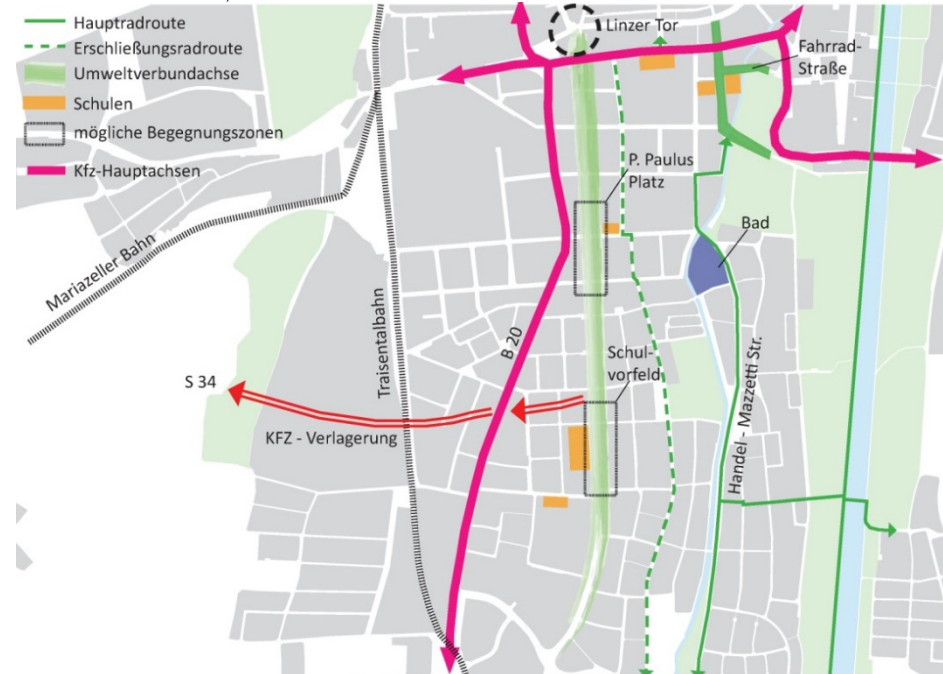
Die Josefstraße führt direkt zum **Linzer Tor**, dem südlichen Hauptzugang zur Innenstadt. Die räumliche Nähe der Mariazeller Straße (B20) legt nahe, den derzeit noch relativ starken Kfz-Verkehr in der Josefstraße dorthin zu verlagern. Derzeit ist die **Josefstraße** in ihrem Erscheinungsbild funktionell von der Mariazeller Straße zu wenig differenziert, sie soll zu einer **Umweltverbundachse** umgestaltet werden, auf der FußgängerInnen, RadfahrerInnen und der Busverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich bevorzugt werden. Das erfordert:

- nutzbare Gehsteigbreiten von mindestens 2,00 m, Verbreiterungen im Bereich von Geschäften um mindestens 1,00 m
- eine Abfolge attraktiver städtischer Räume durch abschnittsweise Begegnungszonen
- Mehrzweckstreifen und Abstellanlagen für den Radverkehr
- Fahrbahnhaltestellen für den Bus
- Tempo 30 außerhalb der Begegnungszone

Die Umgestaltung der Josefstraße zur Umweltverbundachse wird nicht auf einen Schlag möglich sein, ein kommunikationsorientierter Planungsprozess mit Baustufen wird vorgeschlagen.

Mehr Raum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen soll – wie auch in der Kernstadt Nord – im Wesentlichen zulasten des ruhenden Verkehrs gehen. Die Ausweitung der **Parkraumbewirtschaftung** soll einen Handlungsspielraum liefern, Pkw-Stellplätze in den attraktiver zu gestaltenden Bereichen zu reduzieren.

Abb. 46: Kernstadt Süd, Josefstraße



Pater-Paulus-Platz

Die Stadtteile

Das Prinzip **Tempo 30-Zone** soll auch auf das Gebiet südlich der Kranzbichlerstraße bis zur Landsbergerstraße ausgeweitet werden. Die bestehende **Radroute Spratzerner Kirchenweg – Maria-Theresia-Straße** ist zwar attraktiv zu befahren, sie erschließt jedoch kaum Zielorte für den Radverkehr. Im Bereich der Kreuzung Spratzerner Kirchenweg – Kranzbichlerstraße wird der Radverkehr derzeit von der Fahrbahn auf einen einseitigen kombinierten Geh- und Radweg gelenkt. Dies führt im Kreuzungsbereich zu beengten Verhältnissen am Gehsteig. Dort, wo die Fahrbahn ausreichend Platz bietet, soll der Radverkehr prinzipiell auf dieser statt auf dem Gehsteig geführt werden. Insgesamt soll der **Radverkehr im Straßenraum präsenter** werden – etwa durch **Verlegung auf die Fahrbahn**.

Entlang der **Handel-Mazzetti-Straße** und der **Johann-Gasser-Straße** führt eine weitere **Hauptradroute**, die die Franz-Peer-Siedlung erschließt. Sie verbindet die umliegenden Wohngebiete sowie den Stadtteil Stattersdorf mit Freizeiteinrichtungen (städtisches Sommerbad, Sportplätze) und den Schulstandorten am Schulring. Der kombinierte Geh- und Radweg in der Handel-Mazzetti-Straße ist nicht geeignet, FußgängerInnen und RadfahrerInnen eine gute Verkehrsqualität zu bieten. Der Radverkehr soll Mehrweckstreifen auf der breiten und mäßig von Kfz befahrenen Fahrbahn benützen. Die Johann-Gasser-Straße, die Clichystraße und die Hans-Schickelgruber-Straße sind bereits **Fahrradstraßen**.



Fahrbahn und Geh-/Radweg Handel-Mazzetti-Straße



Radroute Spratzerner Kirchenweg – Maria-Theresia-Straße stößt auf den Schulring

Die Stadtteile

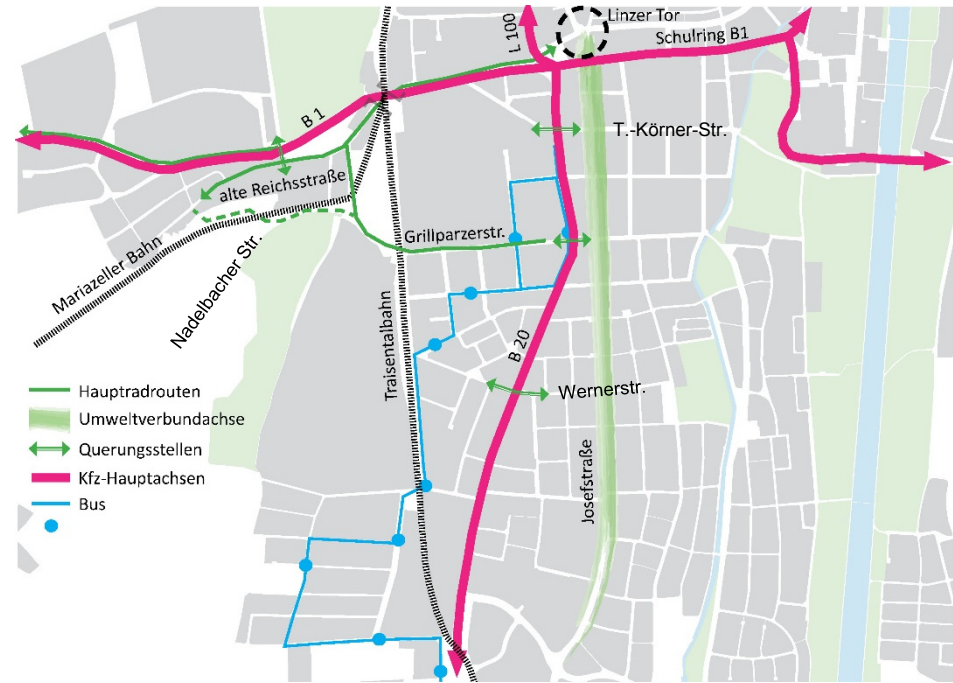
Westlich der B20, Teufelhof, Gutenbergsiedlung

Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen stellt die **B20** eine **Barriere** dar – vor allem für die Wohngebiete westlich der B20. Diese soll in Zukunft an mehreren Stellen (Theodor-Körner-Straße, Grillparzerstraße, Wernerstraße) durch zusätzliche Querungen mit Lichtsignalanlagen überwunden werden. Die Querung im Verlauf der Grillparzerstraße ist derzeit nur über Treppenanlagen und eine Unterführung möglich. Diese zusätzlichen Ampeln ermöglichen überdies das Zu- und Abfahren mit Kfz in beide Richtungen der B20, was die Bedeutung der Josefstraße als Kfz-Achse verringert. Gleichzeitig bewirkt dies auch eine **Verlangsamung des Kfz-Verkehrs auf der B20**, die überregionale und regionale Funktion wird auf die **S34 außerhalb des Siedlungsgebietes** verlagert.

Die **Anbindung** des Wohn- und Gewerbegebietes westlich des Alpenbahnhofs im **Fußgänger- und Radverkehr** soll verbessert werden. Auf der Alten Reichsstraße sollen Mehrzweckstreifen eine Radroute in Richtung Linzer Tor mit Anknüpfung an den Geh- und Radweg an der Nordseite der B1 sichtbar machen. Eine **Querung der B1** im Bereich der **Kunrathstraße** soll eine Verbindung zum Stadtwald ermöglichen. Langfristig wäre auch eine Querung der Mariazellerbahn zur Verknüpfung des Gebiets über die Nadelbacher Straße zur Grillparzerstraße wünschenswert.

Die LUP-Linie 3 bedient die Wohngebiete um die Pernerstorferstraße und Teufelhof. Zu Gunsten des Busbetriebs sollen die Vorrangverhältnisse in diesen Tempo 30-Zonen so geändert und im Straßenraum auch – etwa durch Markierungen – verdeutlicht werden, dass sie eine **Bevorrangung des Busses** ermöglichen. Die **niveaugleichen Bahnübergänge** am Kollerbergweg (Linie 3) und auf der Alten Reichsstraße (Linie 9) stellen für den Busverkehr weitere Problempunkte dar. Durch Einführung eines Taktverkehrs zu konstanten Zeiten kann ein Aufeinandertreffen von Bus und Bahn zumindest fahrplanmäßig vermieden werden.

Abb. 47: Westlich der B20, Teufelhof, Gutenbergsiedlung



Barriere Mariazeller Straße

Die Stadtteile

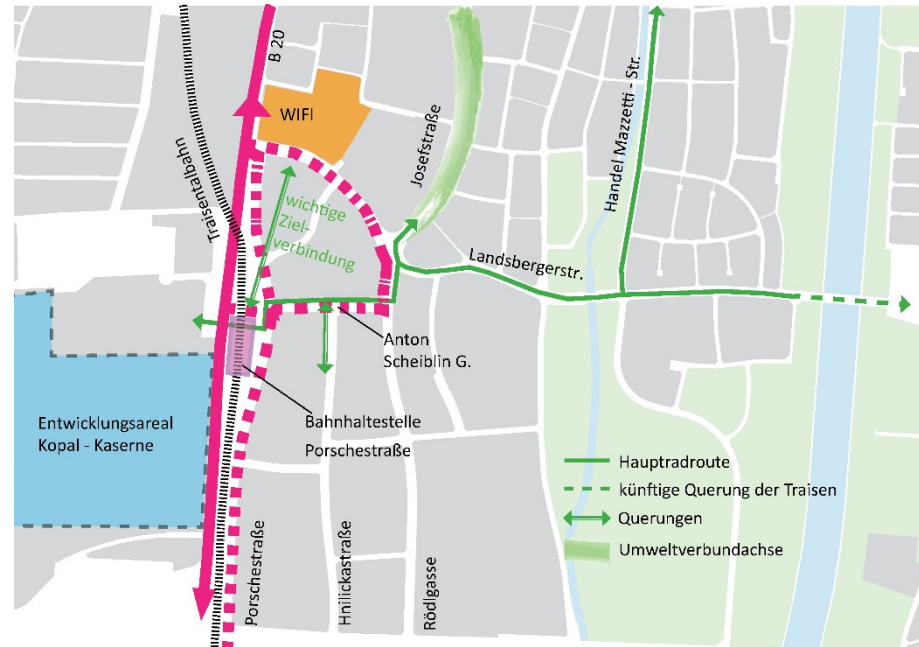
Stadtteilzentrum St. Pölten Süd

Die Umweltverbundachse Josefstraße soll bis zur Kreuzung mit der Landsbergerstraße reichen. Südlich davon liegt das Stadtteilzentrum St. Pölten Süd. Die **Haupterschließungsachse für den Einkaufsverkehr** ist die in West-Ost-Richtung verlaufende **Anton-Scheiblin-Gasse**. Während von der B20 her weiträumig nur über die Porschestraße zugefahren werden kann, dient die Einbahn-Unterführung in Verlängerung der Anton-Scheiblin-Gasse als Ausfahrt auf die B20. Die **Anton-Scheiblin-Gasse** ist auch eine **Radverkehrsachse**, die das künftige Wohn- und Gewerbegebiet auf dem Entwicklungsareal der Kopalkaserne, die Bahnhaltestelle Porschestraße, die Einkaufsnutzungen an der Anton-Scheiblin-Gasse und die Wohngebiete nördlich und östlich davon verbindet. Dieser Bereich ist fast ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Während die Merkur-Filiale für RadfahrerInnen und FußgängerInnen aus der Josefstraße noch am ehesten über die ruhigere Rödlgasse erreicht werden kann, **erschweren** die gegebenen Strukturen mit **großflächigen Parkplätzen** und **breiten Fahrbahnen** generell die **Erschließung des Fachmarktzentrums per Fuß und Fahrrad**. Jedenfalls soll die überbreite Fahrbahn in der Anton-Scheiblin-Straße durch eine sichere Querung mit Mittelinsel für RadfahrerInnen und FußgängerInnen im Bereich der Hnilickastraße ausgestattet werden.

Deutlich wird die Problemtik der kombinierten Führung von Geh- und Radwegen an der Kreuzung mit der Porschestraße: das Überqueren der Kreuzung ist durch erzwungene Umwege unattraktiv, **durch Fußgänger- und Radfahrerüberfahrten an allen vier Kreuzungsarmen** sollen Wartezeiten verkürzt werden.

Der bestehende kombinierte Geh- und Radweg in der Handel-Mazzetti-Straße kann für schutzbedürftige Radfahrer aufrecht erhalten werden, jedoch soll er von der Benützungspflicht ausgenommen und der schnelle Radverkehr auf Mehrweckstreifen auf der Fahrbahn geführt werden.

Abb. 48: Stadtteilzentrum St. Pölten Süd



Anton-Scheiblin-Straße

Die Stadtteile

Die Erschließung im öffentlichen Verkehr ist durch die LUP-Linien 1, 5, 7 und 8 sowie durch die **Bahnhaltestelle Porschestraße** sehr gut. Die **Park+Ride-Anlage** bei der Bahnhaltestelle ist allerdings **wenig attraktiv**, sie wird weniger durch P+R-Kunden zum Umstieg auf den ÖV verwendet, als von Beschäftigten umliegender Betriebe als Dauerparkplatz. Die Schnittstelle zwischen Individualverkehr und dem städtischen ÖV durch Park+Ride-Anlagen funktioniert strukturbedingt bei der Größe St. Pölten kaum. Es gibt derzeit kaum einen Grund, nicht mit dem Auto bis zum Zielort in St. Pölten weiter zu fahren – eine Ausweitung der **Parkraumbewirtschaftung** ist deshalb im Sinne des Prinzips „Push and Pull“ erforderlich. Ein wichtiger Quell- und Zielort im Einzugsbereich der Bahnhaltestelle ist das **Ausbildungszentrum des WIFI** in der Landsbergerstraße. Möglichkeiten für eine Verlegung oder Verlängerung des Bahnsteiges in Richtung Norden sollen geprüft werden, um die Fußwegverbindung zum WIFI kürzer, attraktiver und mit weniger notwendigen Straßenquerungen zu gestalten.

Gehsteig in der Josefstraße,
„Drive-In-Bankomat“



P+R Porschestraße
an der Mariazeller Straße

Die Stadtteile

Spratzern Süd, Waldsiedlung

Stadträumlich und auch verkehrlich stellt die Westautobahn eine starke Barriere zwischen den nördlichen, urbanen Gebieten und den südlichen, dörflichen Stadtteilen dar. Das Wohngebiet der Waldsiedlung wird überhaupt an drei Seiten durch **barrierenartige Straßenzüge** „eingekesselt.“ Vor allem die Anschlussstelle St. Pölten Süd kann von **FußgängerInnen und Radfahrern** nur großräumig umgangen werden. Die Durchlässe unter der A1 für Fuß- und Radwege sollen direkt und umwegfrei erreicht werden können:

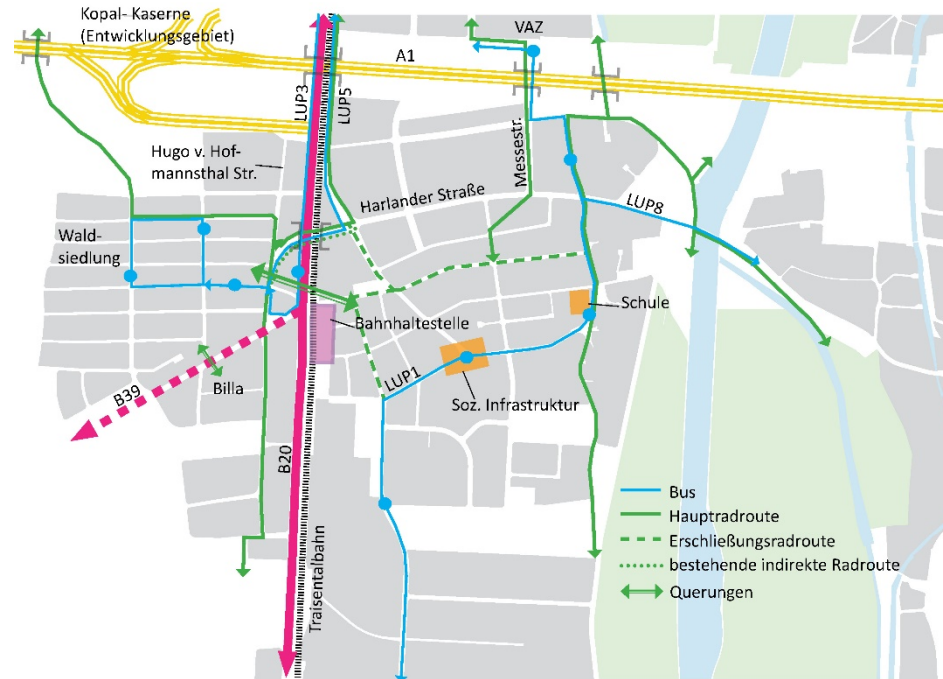
- Von der Missongasse in der Waldsiedlung zum Entwicklungsgebiet Kopalgasse
- Von der Hugo-von-Hofmannsthal-Gasse mit nordseitigem Gehsteig in der Unterführung Harlander Straße zur Porschestraße
- Von der Karl-Adolf-Gasse in Spratzern Süd zur Messestraße (VAZ).

Eine wichtige Rad- und Fußwegverbindung stellt die **Querung an der Kreuzung Obergrafendorfer Straße (B39) mit der B20 und der Bahntrasse** der Traisentalbahn dar – als Verbindung der Waldsiedlung mit den infrastrukturellen Einrichtungen sowie dem Kindergarten und der Volksschule in Spratzern Süd über die Bahnhaltestelle. In Hinblick auf Verkehrssicherheit und Attraktivität erscheint an dieser Stelle eine Überführung der Barrieren am besten geeignet.

Auf der derzeit mit ca. 14.000 Kfz/Tag belasteten Obergrafendorfer Straße (B39) sind durch die Realisierung der geplanten S34 deutliche Reduktionen des Kfz-Verkehrs auf unter 5.000 Kfz/Tag zu erwarten. Aufgrund fehlender Nutzungen und entsprechender Fußgängerströme sind diese Reduktionen funktionell und stadträumlich kaum nutzbar. Die Einrichtung einer **Querung zwischen Wohngebiet und Billa-Filiale** ist sinnvoll.

Die Waldsiedlung wird im ÖV sehr gut durch die LUP-Linien 3 und 5 in Intervallen zwischen 10 und 20 Minuten bedient, ebenso Spratzern Süd durch die Linien 1 und 8. Die Vorrangverhältnisse in den Tempo 30-Zonen sollen so geändert und im Straßenraum auch – etwa durch Markierungen – verdeutlicht werden, dass sie eine **Bevorrangung des Busses** ermöglichen.

Abb. 49: Spratzern Süd, Waldsiedlung



Kreuzung B20 – B39 und Bahnübergang

Die Stadtteile

St. Georgen

Mit einer Entfernung von ca. 7,5 km ins Stadtzentrum liegt St. Georgen weitab von der Kernstadt – auch von ihr abgetrennt durch das dazwischen liegende Industriezentrum und den geplanten Gewerbepark NÖ Central. Durch die LUP-Linien 10 und 11 ist St. Georgen nur mittelbar an das Stadtbussystem angebunden – sie stellen Zubringer zu den Linien 1, 2 und 8 dar. Mit einer Reisezeit (mit Umsteigen) von über 40 Minuten und einem Stundentakt ist der **LUP als Verbindung zum Stadtzentrum weit weniger attraktiv als die Bahn** mit einer Fahrzeit von 11 Minuten zum Hauptbahnhof oder Regionalbuslinien. Mit einem verdichteten, halbstündigen Schnellbahntakt kann St. Georgen sehr gut an die Kernstadt angebunden werden. Der **Zugang zur Haltestelle** wird jedoch durch den niveaugleichen Bahnübergang (für alle Verkehrsarten) erschwert. Die Möglichkeit eines Zustiegs über **beidseitige Bahnsteige** soll in Betracht gezogen werden. Bereits bestehende **Bike+Ride-Stellplätze** an der Haltestelle vergrößern das Einzugsgebiet.

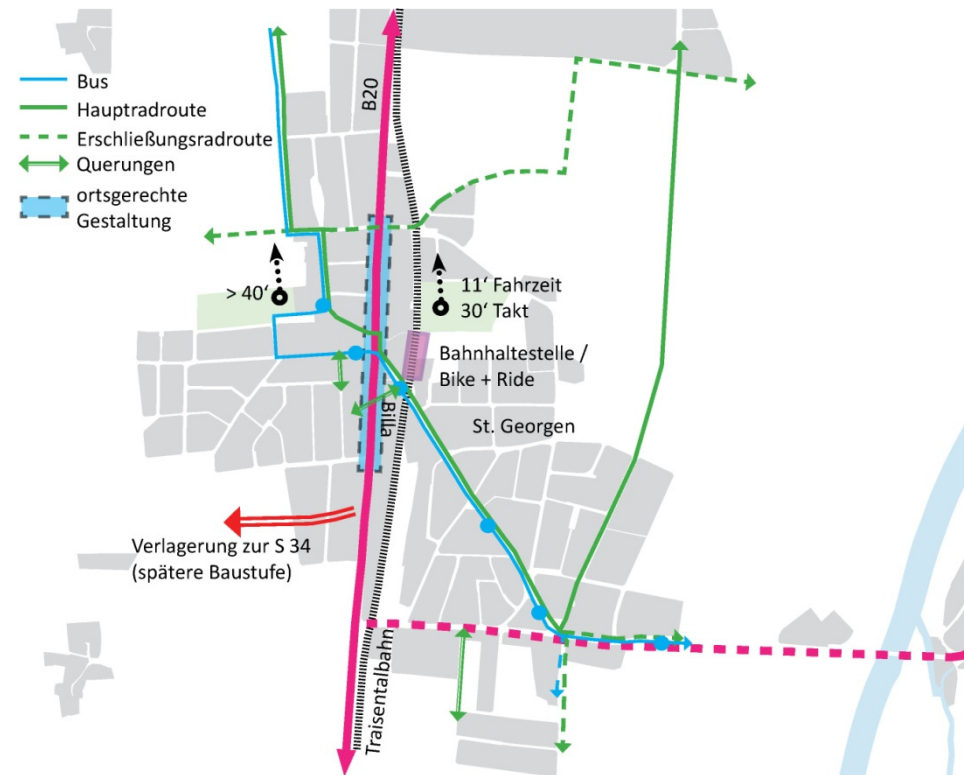
Haupttradrouten führen beidseits des Verkehrsbandes B20-Traisentalbahn im untergeordneten Straßen- und Wegenetz in Richtung Norden über die Siedlungen Hart und Wörth nach Spratzern. Eine Rad- und Fußwegverbindung zwischen der Karl-Kraus-Straße und der Georg-Sigl-Straße zur Querung des Verkehrsbandes soll im Zuge der Spange Wörth (L5181) errichtet werden.

In einer späteren Baustufe ist geplant, die S34 von der Spange Wörth bis südlich von St. Georgen zu verlängern. Die angestrebten Verlagerungen von der B20 auf diese Umfahrung sollen durch eine **ortsgerechte Gestaltung des Straßenraums** in St. Georgen forciert werden, nach dem Prinzip „Verlagern und beruhigen“.

Bereits kurzfristig sollen Lücken im Fußwegenetz geschlossen werden.

Sackgassen-Enden ohne weiterführende Fuß- und Radverbindungen wie etwa in der Steirergasse oder in der Poppenbergstraße führen zu langen und dadurch sehr unattraktiven Fußweglängen zum Ortszentrum.

Abb. 50: St. Georgen



Die Stadtteile

Viehofen

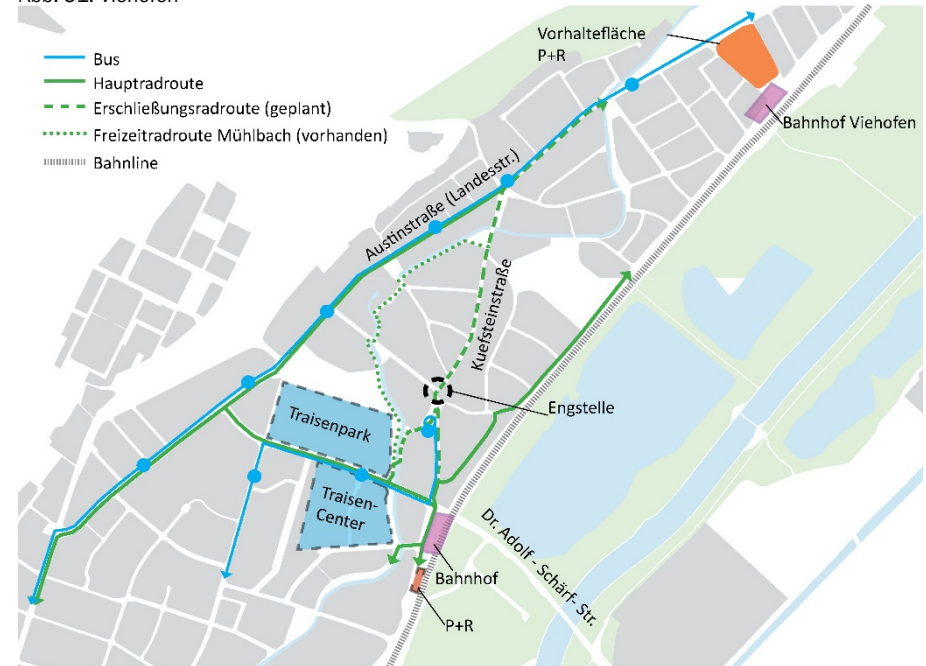
Das Wohngebiet von Viehofen nördlich des Traisenparks ist bereits jetzt verkehrsberuhigt und Tempo 30-Zone. Die Bedienung im Öffentlichen Verkehr ist durch die LUP-Linien 1, 3 und 8, die jeweils im Halbstundentakt verkehren, sehr gut.

Die **Kuefsteinstraße** bildet neben der **Austinstraße** eine **Achse für den nichtmotorisierten Verkehr**, die die Barriere des Traisenparks in Richtung Kernstadt umgeht bzw. die Verbindung zu den Einkaufsnutzungen herstellt. Die Achse liegt zwar im verkehrsberuhigten Gebiet, weist aber einen wesentlichen Mangel an der **Engstelle bei der Karl-Ludwig-Straße** auf: Während die Fahrbahn den gesamten Straßenraum einnimmt und dennoch eine Engstelle für Kfz darstellt, verschwindet der Gehsteig im uneinsehbaren Eckbereich völlig, trotz einer Fußgängerroute zum Kindergarten in der Karl-Ludwig-Straße und zur Bushaltestelle zweier Linien am Johannesplatz. Der **Straßenraum** soll deshalb derart **umgestaltet** werden, dass ein ausreichend breiter, einseitiger Gehsteig zu Lasten von Fahrflächen geschaffen wird. Die Sichtverhältnisse für Kfz-Lenker können dadurch verbessert werden, auch eine Einbahnführung sollte überlegt werden. Als Sammelstraße ist die Ausstattung der gesamten **Kuefsteinstraße mit beidseitigen Gehsteigen** anzustreben. Die vorhandenen Gehwegmarkierungen können nicht sicherstellen, dass der Gehbereich von parkenden Kfz freigehalten wird.

Der **Radverkehr** soll durch die **Markierung von Piktogrammen** in der Kuefsteinstraße präsent werden. Der vorhandene Radweg entlang des Mühlbachs stellt keine direkte, umwegfreie Verbindung dar und ist daher nur als Freizeitroute geeignet.

Der **Bahnhof Viehofen** hat derzeit nur ein sehr geringes Erschließungspotenzial. Gegenüber der LUP-Linie 8 gibt es zum Hauptbahnhof vor allem wegen der längeren Zugangswege auch **kaum Reisezeitvorteile**. Die Wohnbaulandreserven in diesem Bereich sollten erst nach einer Verdichtung im urbanen Stadtgebiet entwickelt werden. Eine Teilfläche des Areals zwischen Saßmannstraße und Reumanngasse wird langfristig als Fläche für P+R vorgehalten.

Abb. 51: Viehofen



Engstelle Kuefsteinstraße - Karl-Ludwig-Straße

Die Stadtteile

Eisbergsiedlung, Kupferbrunn, Kremserberg

Die Eisbergsiedlung und Kupferbrunn sind durch die gegenläufigen LUP-Linien 4 und 6 und der Linie 9a in der Goldegger Straße erschlossen, die Siedlung Kremserberg durch die Linie 2. Die Linienführung ist in Kupferbrunn sehr mäandrierend und dadurch wenig attraktiv. Eine **Bevorzugung der Busroute** im verkehrsberuhigten Bereich ist anzustreben. Der **niveaugleiche Bahnübergang** auf der Waldstraße stellt für den Busverkehr einen weiteren Problempunkt dar. Durch Einführung eines Taktverkehrs zu konstanten Zeiten kann ein Aufeinandertreffen von Bus und Bahn zumindest fahrplanmäßig vermieden werden.

Eine **Haupttradroute** soll von Waitzendorf über die Bahnüberplattung, die **Eisbergsiedlung** und die Waldstraße direkt ins Stadtzentrum führen. Im terrassenförmig angelegten Kupferbrunn soll eine **zentrale Haupttradroute** durch die **Kupferbrunnstraße** und die **Maximilianstraße** zur Umweltverbundachse Kremser Landstraße führen.

Die **Fußwegerschließung der Siedlung Kremserberg** ist derzeit vor allem Richtung stadteinwärts und etwa in Richtung Otto-Glöckel-Schule und in Richtung Einkaufsnutzungen an der Dr.-Adolf-Schärf-Straße umwegbehafet. Eine Fußwegachse mit Stiegenanlagen zur Überwindung der teils erheblichen Höhenunterschiede und einer Querung der Kremser Landstraße sowie eine Weiterführung der Achse in Verlängerung der Josef-Greiner-Gasse zum Mühlweg soll geprüft werden.

Abb. 52: Eisbergsiedlung, Kupferbrunn, Kremserberg



Die Stadtteile

Oberradlberg und Unterradlberg

Die beiden Ortsteile von Radlberg sind untereinander und mit dem Stadtzentrum durch die LUP-Linie 8 (Fahrzeit 15' ab Unterradlberg) verbunden. Die beiden Bahnhaltstellen liegen günstiger zu den Siedlungsschwerpunkten als in Viehofen, wodurch die **Bahn** zum Hauptbahnhof **gegenüber dem LUP durchaus Reisezeitvorteile** (Fahrzeit 11' ab Unterradlberg) bieten kann.

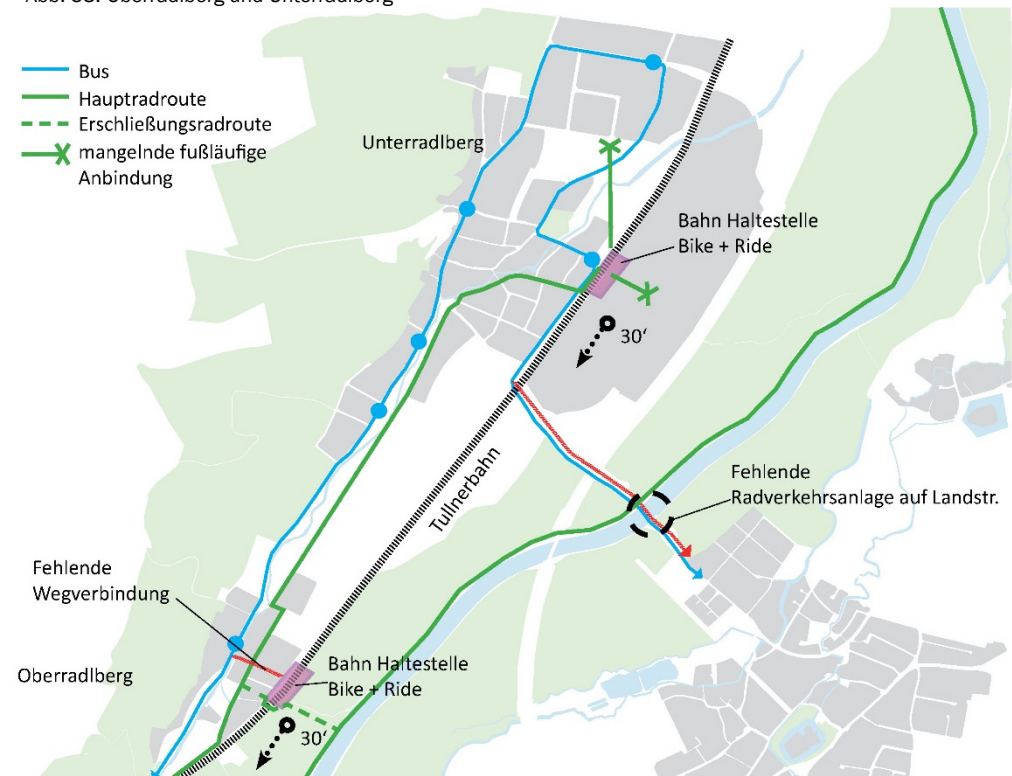
Die **Zugänge zu den Bahnhaltstellen** weisen jedoch Mängel auf: So fehlt in Oberradlberg eine direkte und umwegfreie Verbindung von der Hauptstraße über den Mühlbach in die Kirchberggasse zum Bahnhof. In Unterradlberg führen zwar direkte Verbindungen von der Wohnsiedlung zum Bahnhof, dieser liegt jedoch am nordöstlichen Siedlungsrand und daher entgegengesetzt zur Hauptrichtung ins Stadtzentrum. Das angrenzende Gewerbegebiet ist trotz der räumlichen Nähe fußläufig schlecht erreichbar.

Das **Wegenetz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen** soll im Sinne einer **umwegarmen Barrierenüberwindung** ergänzt werden. Fahrradabstellplätze bei den Bahnhaltstellen sollen überdies die Reisezeit ins Stadtzentrum verkürzen bzw. den Einzugsradius der Haltestellen erhöhen (Forcierung von **Bike+Ride**).

Im Sinne des Schwerpunkts „**Regionalschnellbahn**“ soll eine Bedienung der beiden Haltestellen zumindest zur Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt (also immer zur selben Minute) angestrebt werden. Die Entfernung zum Stadtzentrum ist mit ca. 6,5 km für das Radfahren wenig attraktiv. Die bestehende **Radroute in der Brückengasse** parallel zur Hauptstraße soll bis zum Bahnhof Unterradlberg verlängert werden (Beschilderung, ev. Piktogramme). Die **Lücke** zwischen der Kraftgasse (Oberradlberg) und der Seitzgasse (Viehofen) soll **im Zuge der Modernisierung der Tullnerbahn geschlossen** werden.

In der Querverbindung nach Pottenbrunn fehlt eine Fußweganbindung entlang der Weichselbaumstraße.

Abb. 53: Oberradlberg und Unterradlberg



Die Stadtteile

Pottenbrunn

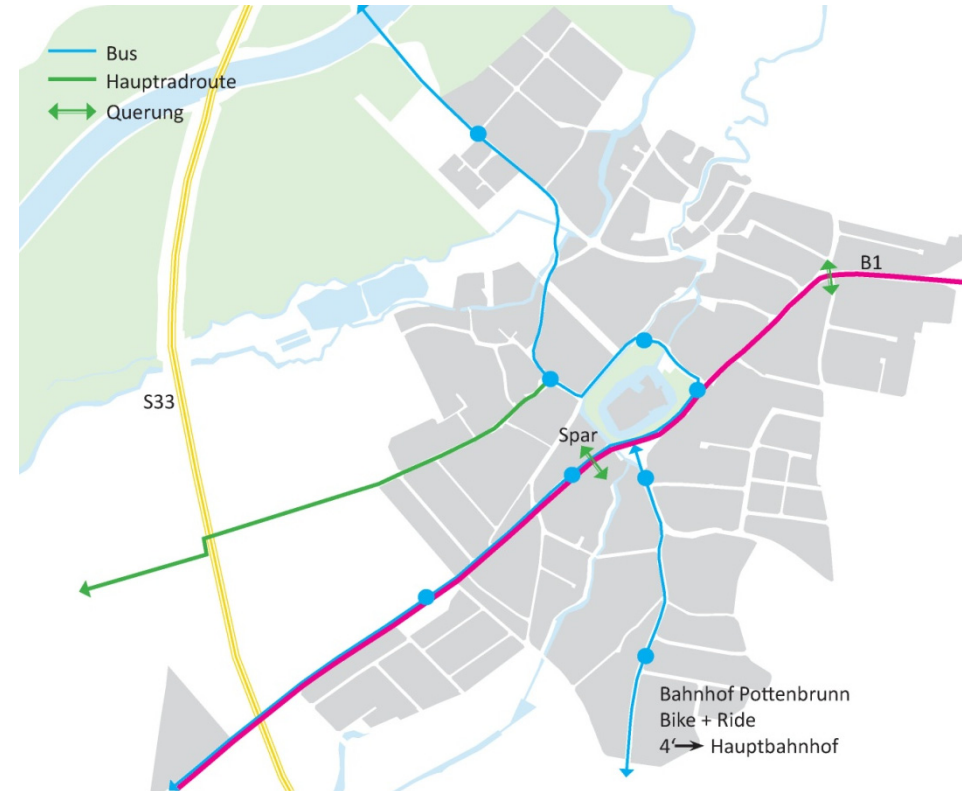
Die Distanz von 6,5 km von Pottenbrunn ins Stadtzentrum wirkt für den Radverkehr bereits einschränkend. Eine Fuß- und Radwegverbindung parallel zur B1 führt von der Hauptschule nach Ratzersdorf.

Pottenbrunn wird von den **LUP-Linien 4 und 7** jeweils im Halbstundentakt bedient. Linienbedingt ergibt dies jedoch keinen Viertelstundentakt sondern lediglich ein Intervall von 6 und 24 Minuten. Die **Grundversorgung** ist damit zwar gegeben, hinsichtlich der Reisezeit ist der LUP mit einer Fahrzeit von 17 bis 22 Minuten zum Hauptbahnhof jedoch chancenlos gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Die Bahnverbindung vom Bahnhof Pottenbrunn zum Hauptbahnhof ist zwar mit vier Minuten sehr schnell, allerdings liegt der **Bahnhof weitab des Siedlungsgebiets**. Im Sinne des Schwerpunkts „Regionalschnellbahn“ soll der Bahnhof Pottenbrunn im Halbstundentakt bedient werden, sodass zumindest eine sinnvolle Bus – Bahnverbindung durch die LUP-Linie 7 hergestellt werden kann. Derzeit halten die Züge vormittags und nachmittags zwar stündlich, aber zu unterschiedlichen Minuten, wodurch keine Vertaktung mit dem LUP, der den Bahnhof mit dem Ort verbindet, möglich ist. Dies führt im Bestand auch dazu, dass die LUP-Verbindung zwischen Ort und Bahnhof kaum von Fahrgästen angenommen wird. Durch das geringe Fahrgastaufkommen gepaart mit der relativ weiten Wegstrecke, die der LUP-Linie 7 Puffer für die Einhaltung des Taktes nehmen, ist diese Anbindung aus ökonomischer Sicht problematisch. Zur kurzfristigen Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs soll eine **Bike+Ride-Anlage am Bahnhof** errichtet werden. Langfristig wären **Next-Bike-Standorte** am Bahnhof und im Ort überlegenswert.

Die **B1** bildet im Ort eine **Durchzugsachse**. Sie führt aber nicht durch das Ortszentrum, weshalb eine Umgestaltung des Straßenraums kaum begründbar ist. Trotzdem sollen **gesicherte Fußgänger-Querungen** bei der Spar-Filiale und an der Kreuzung Grasbergstraße vorgesehen werden.

Abb. 54: Pottenbrunn

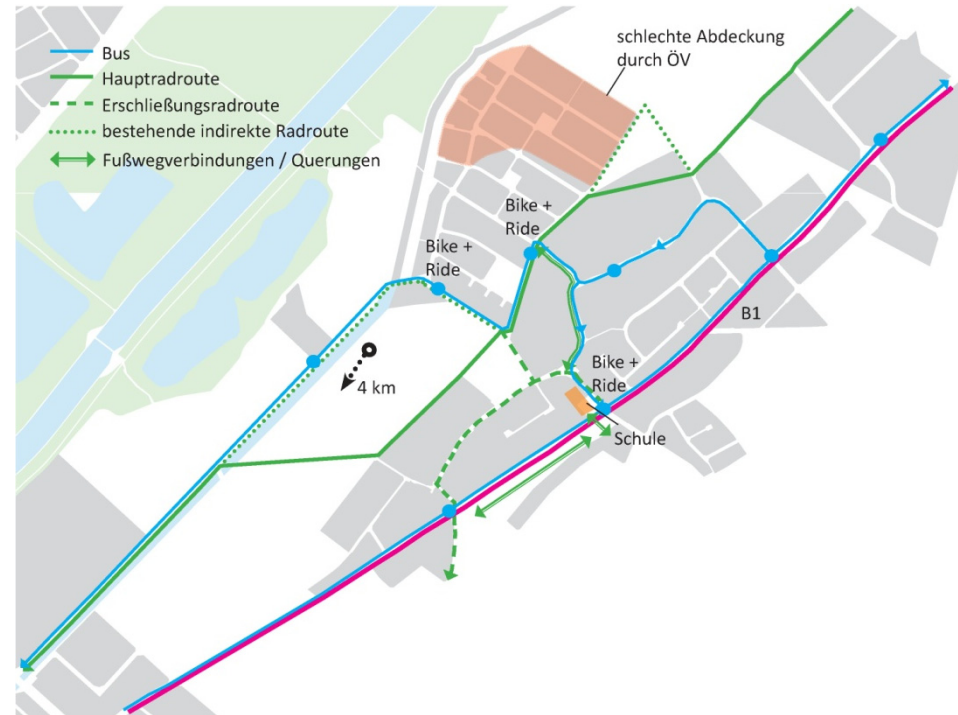


Die Stadtteile

Ratzersdorf

Die B1-Ratzersdorfer Hauptstraße tangiert Ratzersdorf und dient als Erschließungsachse für den motorisierten Verkehr, der bestehende **Siedlungskörper mit Einfamilienhäusern** ist über ein verkehrsberuhigtes Straßennetz angebunden. Die LUP-Linie 7 bedient diese Streusiedlung im Halbstundentakt, die LUP-Linie 4 bedient Haltestellen an der B1. Wie auch für Pottenbrunn ergibt sich daraus in Ratzersdorf jedoch kein Viertelstundentakt. Die **Rad- und Fußwegverbindung** von Pottenbrunn führt etwa mittig durch das Siedlungsgebiet. Mit einer Distanz von ca. 4 Kilometern liegt Ratzersdorf in einer **guten Fahrradentfernung** zum Zentrum. Auch die Topografie bietet **günstige Rahmenbedingungen für den Radverkehr**. Die bestehende Fuß- und Radachse Richtung Zentrum ist durch mehrere Umwege geprägt und verläuft abseits der parallelen, geradlinig geführten B1. Diese Beeinträchtigung der Attraktivität der Route soll durch eine direkte Linienführung behoben werden. Im Norden findet eine **intensive Siedlungstätigkeit außerhalb des derzeit durch den LUP erschlossenen Gebiets** statt – eine problematische Entwicklung, die wenn der Bus hinkünftig auch dieses Gebiet erschließen soll, zu längeren und somit unattraktiveren Fahrzeiten der Linie 7 führen wird. Das Einzugsgebiet der Bushaltestellen soll durch **Radabstellplätze (Bike+Ride)** bei den Haltestellen Anton-Kleiß-Gasse, E-Werk-Weg und Ratzersdorf Schule vergrößert werden. Die **Radroute** in der Buchbergerstraße **soll durch Piktogramme markiert** und über die Fritschgasse (Volksschule) und bis zum Bike+Ride-Standort verlängert werden. Aufgrund der geringen Siedlungsdichte ist zwar mit keinem großen Radverkehrsaufkommen zu rechnen, trotzdem soll die Radroute auch im Straßenraum sichtbar sein. Gleiches gilt für **Fußwege**: Der Zugang zu Kindergarten und Volksschule, wie auch zur Haltestelle an der B1 soll möglichst **umwegfrei von den Siedlungen in Ratzersdorf auf Gehsteigen** möglich sein. Dies betrifft vor allem die Traisenstraße, einen durchgängigen ostseitigen Begleitweg an der B1 (südlich der Zwischenbrunner Straße) und eine Verbindung von der Reinhold-Schneider-Gasse zur B1.

Abb. 55: Ratzersdorf



Einfamilienhaus-Siedlung in Ratzersdorf

Die Stadtteile

Unterwagram und Oberwagram

Die Siedlungsschwerpunkte von Unter- und Oberwagram liegen bereits innerhalb eines 2km-Radius zum Zentrum der Stadt – eine sehr gute Fahrraddistanz. Es liegt nahe, die beiden Ortsteile als **Vorzeigestadtteil für den Radverkehr** in St. Pölten zu etablieren.

Derzeit ist die **Purkersdorfer Straße eine vom Kfz-Verkehr dominierte Achse**, da sie die S33-Anschlussstelle auf direktem Weg mit der B1 Traisenbrücke verbindet. Durch die **Kerntangente Nord** soll die B1 Traisenbrücke nicht zuletzt durch eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts mit Mehrzweckstreifen für den Radverkehr an Bedeutung für den Kfz-Verkehr verlieren. Die B1a als Umfahrung des Stadtteils kann dem Schwerpunkt **„verlagern und beruhigen“** entsprechend ihre Wirkung deutlich besser entfalten, wenn die direkte Verbindung über die **Purkersdorfer Straße verkehrsberuhigt** wird. Der von der Lichtsignalsteuerung ausgenommene Rechtsabbiegestrom von der B1a in die Purkersdorfer Straße westlich der S33-Anschlussstelle St. Pölten Ost erschwert diese Beruhigung. Da die Purkersdorfer Straße einer ländlichen Dorfstraße mit wenigen angrenzenden Nutzungen entspricht, kann die Beruhigung funktionsbedingt erst im Nahbereich der Kreuzung mit der Unterwagramer Straße durch die **Einmündung der Umweltverbundachse** erreicht werden. Dennoch bieten sich **Mehrzweckstreifen** für den Radverkehr, auch zur optischen Einengung des breiten Fahrbahnquerschnitts, sowie eine **Tempo 30-Regelung** an.

Neben der Erschließung durch die LUP-Linie 6 soll auch die Radroute durch die Tempo 30-Zone in der Unterwagramer Straße durch Mehrzweckstreifen verdeutlicht werden. Mit einer **Veränderung der Vorrangverhältnisse** auf die Umweltverbundachse (und Benachrangung der einmündenden Purkersdorfer Straße) sowie einer anschließenden **Fahrbahnhaltestelle für den LUP** können mehrere Ziele erreicht werden:

- Bevorrangung des Umweltverbunds aus dem Ortskern von Unterwagram
- Brechen der Direktverbindung im Kfz-Verkehr und Verlagerung auf die B1a
- Bus fährt „in erster Position“ zur Strobl-Kreuzung wodurch eine Beeinflussung der Ampel möglich ist
- Verkehrsberuhigung auf der Achse Purkersdorfer Straße und über die B1 Traisenbrücke
- Verbesserung der Querung für FußgängerInnen durch eine Mittelinsel (Buschleuse)

Abb. 56: Unterwagram und Oberwagram (1)

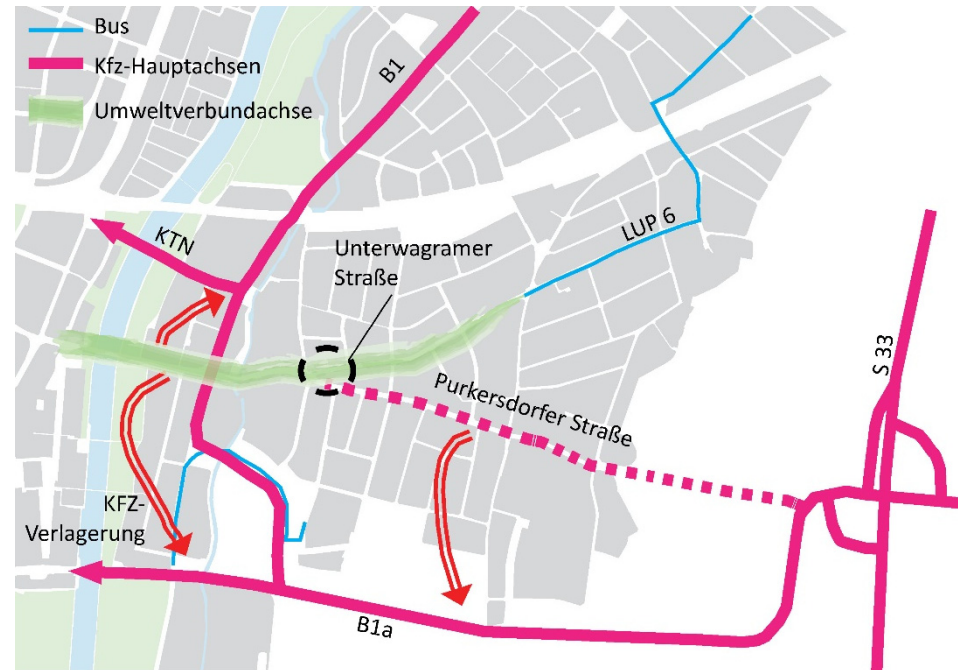
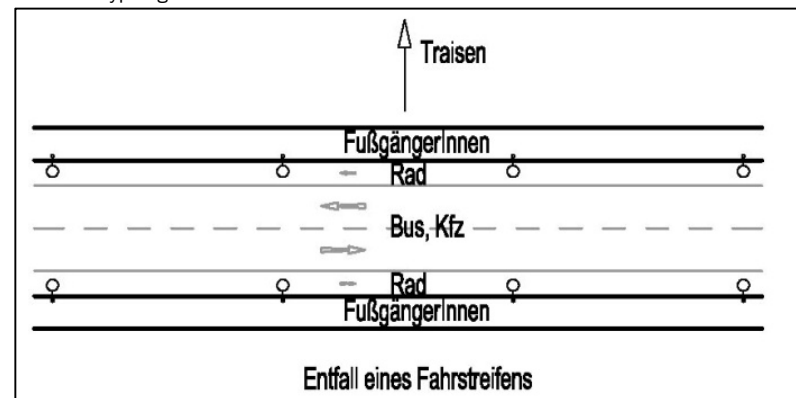


Abb. 57: Typologie der B1-Traisenbrücke



Die Stadtteile

Die **Strobl-Kreuzung** (B1 – Purkersdorfer Straße) soll **durch die Kerntangente Nord deutlich entlastet und rückgebaut** werden. Die Kfz-Hauptrelationen werden von Ost-West auf Nord-Süd verlagert. Die LUP-Linie 6 soll die Lichtsignalsteuerung beeinflussen, um Wartezeiten zu vermeiden. Die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs sollen gegenüber dem Umweltverbund in den Hintergrund treten. Die Linie 4 soll die Kreuzung nicht mehr befahren, sondern die neue Traisenbrücke im Zuge der Kerntangente als verkürzte Route zum Bahnhof nutzen.

Entlang der **B1** sind **Einrichtungsradwege** teilweise vorhanden, eine Erweiterung steht kurz vor der Umsetzung.

Der Ortsteil nördlich der Westbahntrasse ist in Richtung Zentrum durch mehrere Straßenversätze geprägt, sodass die derzeitigen Radverbindungen tangential entlang der B1 und südlich entlang der Westbahntrasse liegen. **Eine zentrale Achse** soll durch **Piktogramm-Markierungen** von der A.-Brehm-Straße durch die Jörgerstraße und die R.-Wondracek-Straße zur B1 verdeutlicht werden.

Anschließend an diese Route soll versucht werden, die Erschließungsstraße der Kleingartenanlage nördlich der Straße Am Steg und einen Durchstich zur Traisen als Radroute zu gewinnen. Dies ermöglicht gleichzeitig eine umwegarme Raderschließung der Kleingartenanlage. Eine **Radverbindung über die geplante Traisenbrücke (Kerntangente Nord)** verbunden mit der Wagner-Jauregg-Gasse soll eine weitere direkte Querverbindung von Unterwagramm zum Hauptbahnhof gewährleisten.

Eine Rad-Tangente von der Oriongasse über den Michaelplatz und die Kudlichstraße soll die Schulstandorte und infrastrukturellen Einrichtungen im Ortskern mit den Siedlungsschwerpunkten von Unterwagramm und Oberwagramm verbinden.

Das östliche Gebiet von Oberwagramm mit einem großen Gewerbebetrieb ist im öffentlichen Verkehr derzeit nicht erschlossen. Das kann eine **Verlängerung der Linie 9** über die Purkersdorfer Straße mit Umkehrschleife an der Kreuzung Heidmayerstraße gewährleisten. Eine weitere Siedlungsentwicklung in Richtung B1a sollte vermieden und stattdessen eine **Verdichtung im Bereich der Purkersdorfer Straße** angestrebt werden.

Für eine direkte und möglichst **umwegfreie Radroute von Oberwagramm über den Landhaussteg** soll langfristig eine Verbindung aus der Josef-Zwetzbacher-Gasse zur Defreggerstraße angestrebt werden.

Abb. 58: Unterwagramm und Oberwagramm (2)



B1 vor der Traisenbrücke

Die Stadtteile

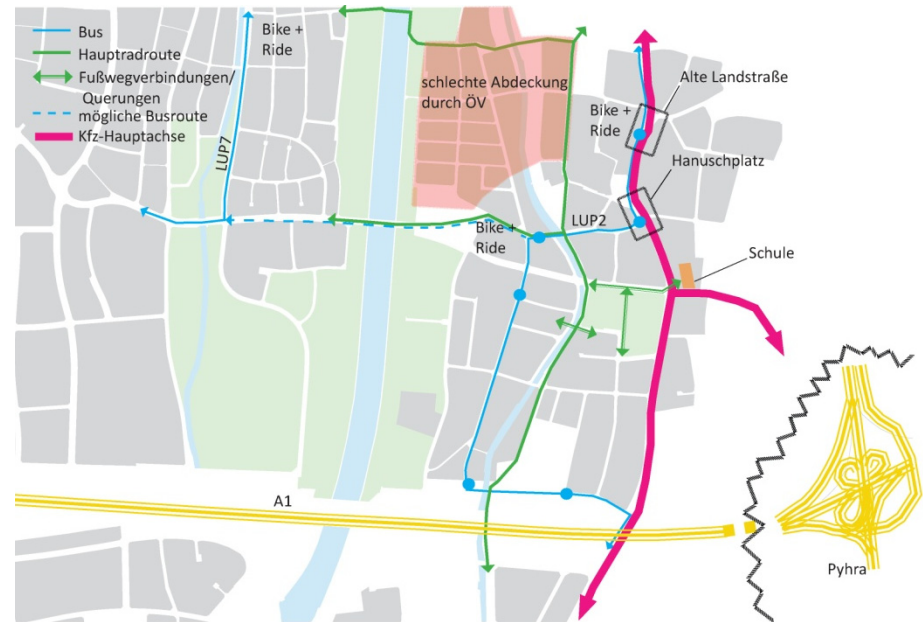
Stattersdorf

Der Stadtteil Stattersdorf ist von der Kernstadt Süd durch die Traisen abgetrennt. Die Stattersdorfer Hauptstraße bildet die einzige Erschließungsstraße mit Anbindung an die B1a im Norden und an die Harlander Straße im Süden. Infolge dessen wird auch die **LUP-Linie 2** im Halbstundentakt über die Stattersdorfer Hauptstraße geführt und erschließt das Siedlungsgebiet. Der **nordwestliche Teil von Stattersdorf** wird dadurch jedoch **nicht abgedeckt**, was ohne größere Umwege der Buslinie und dadurch längere Reisezeiten nicht behoben werden kann. Auf der Route Leinpaumgasse – Herlegasse befindet sich eine Rad- und Fußwegbrücke über die Traisen, die die Distanz zum Stadtzentrum mit Einmündung in die Radverbindungen in der Franz-Peer-Siedlung und an der Traisen auf etwa zwei Kilometer verkürzt – **sehr gute Voraussetzungen** vor allem für den **Radverkehr**. Der Einzugsbereich der Haltestellen Karl-Maisel-Straße (Erneuerung), Millenniumskirche (Linie 2) sowie Leinpaumgasse und Rilkeplatz (Linie 7 auf der Westseite der Traisen) soll durch **Radabstellanlagen (Bike+Ride)** vergrößert werden. Die Hauptradroute durch das untergeordnete Straßennetz im Verlauf der Klosegasse, der Kerschbaumstraße zum Traisensteg soll durch markierte **Radpiktogramme** im Straßenraum sichtbar gemacht werden.

Die Stattersdorfer Hauptstraße wird täglich von 17.000 bis 18.000 Kfz befahren – hauptsächlich Durchzugsverkehr aus den südlichen und südöstlichen Gemeinden. Ein geplanter **Autobahnzubringer** soll eine **direkte Verbindung von Pyhra** zum Knoten St. Pölten herstellen. Dies wird zu einer gewissen Entlastung der Stattersdorfer Hauptstraße führen, verlagert wird im wesentlichen zur Autobahn orientierter Verkehr. Die Anbindung Pyhra bietet jedoch auch eine Umfahrungsmöglichkeit von Stattersdorf auf der Route S33 – B1a. Die im Flächenwidmungsplan der Stadt ausgewiesene **Umfahrungstraße am östlichen Rand von Stattersdorf** soll erst in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsentwicklung realisiert werden.

Begegnungszonen zur Verkehrsberuhigung – dem Schwerpunkt „verlagern und beruhigen“ entsprechend – sind in Stattersdorf aufgrund der fehlenden Nutzungen entlang der Hauptstraße und des geringen Fußgängeraufkommens nicht sinnvoll. Für eine generelle **Umgestaltung der Ortsdurchfahrt mit Querungshilfen und platzartig gestalteten Oberflächen** bieten sich dennoch der Hanuschplatz oder der Platz bei der Alten Landstraße an.

Abb. 59: Stattersdorf



Platz bei der Alten Landstraße

Die Stadtteile

Im **Fußwegenetz** sollen **Lücken geschlossen** und **Barrieren überwunden** werden. So soll der Zugang zur Volksschule von der Siedlung um die Bruckmühlgasse über einen Mühlbachsteg und von der Siedlung um die Valkastraße möglichst umwegfrei abseits der stark befahrenen Hauptstraße mit Fußgängerübergang bei der Schule ermöglicht werden. Derzeit gilt in dem Bereich Tempo 40, der Fahrbahnquerschnitt ist allerdings in voller Breite durchgezogen.

Eine **Fuß- und Radverbindung** zwischen dem Wohngebiet Stattersdorf und den Ausbildungs- und Einkaufseinrichtungen im Stadtteilzentrum St. Pölten Süd/Spratzern **im Verlauf der Landsbergerstraße** erscheint sinnvoll. Eine Straßenverbindung von der Otto-Bauer-Straße durch Stattersdorf und über eine Traisenbrücke zur Landsbergerstraße hat jedoch mehrere Nachteile:

- Verkehrsstärken von 9.000 bis 10.000 Kfz/Tag wären auf dieser Verbindung zu erwarten, mit Verlagerungen von der B1a-Traisenbrücke, der Stattersdorfer Hauptstraße und der Harlander Straße.
- Stattersdorf wäre durch erhöhten Verkehr belastet und auf der Hauptstraße nur wenig entlastet.
- Eine verdichtete Siedlungsentwicklung in den noch reichlich vorhandenen Baulandflächen, die auch in Haltestelleneinzugsbereichen liegen, würde durch die neue Straßenverbindung konterkariert.
- Der durch die Straßenverbindung angezogene Kfz-Verkehr würde nicht nur die verkehrsberuhigten Bereiche von Stattersdorf beeinträchtigen, sondern auch jene auf der Westseite der Traisen (Franz-Peer-Siedlung, Spratzerner Kirchenweg, Josefstraße).

Sollte eine für den motorisierten Individualverkehr befahrbare Traisenquerung im Zuge der Landsbergerstraße in Betracht gezogen werden, sind diese Nachteile zu beachten. Für die **Optimierung der ÖV-Linienführung** ist eine derartige zusätzliche Traisenquerung – beschränkt auf Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr jedoch sinnvoll und wird von der Stadt mittel- bis langfristig als notwendig erachtet.



Verkehrsberuhigte Straße in Stattersdorf

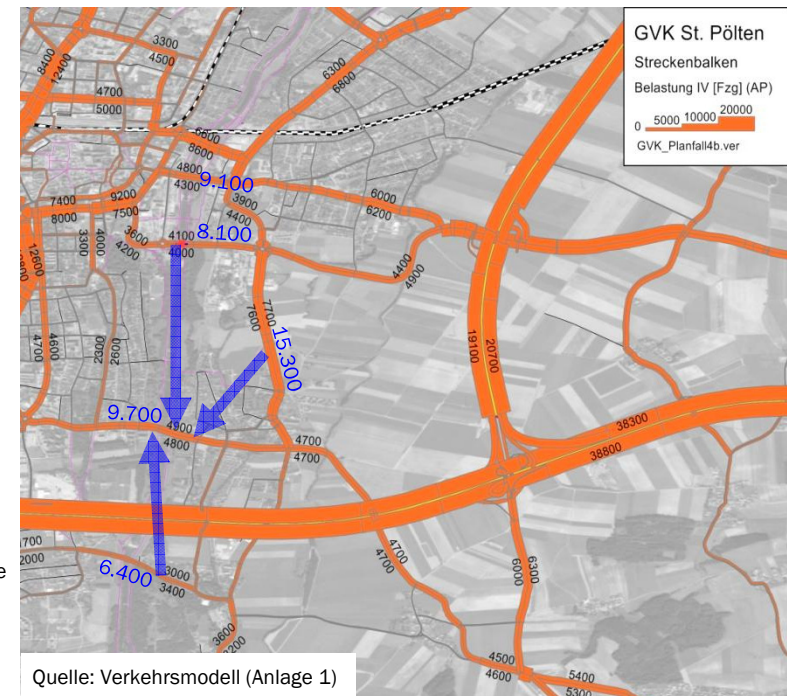
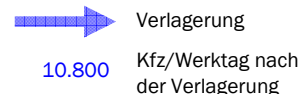


Abb. 60: Verlagerung durch Kfz-Traisenquerung Landsbergerstraße



Kontinuierliche Initiativen

Während die Schwerpunkte komplexe Inhalte und aufwändige Prozesse beinhalten, die besondere Anstrengungen und Ressourcen erfordern, beziehen sich die kontinuierlichen Initiativen auf das „verkehrspolitische Alltagshandeln“. Dafür sind

- auf verkehrspolitischen Werten basierende, unverrückbare **Grundsätze** (Haltungen),
- interesselgeleitete, verhandelbare **Positionen**,
und daraus abgeleitete **Richtlinien, Standards und Vorgangsweisen** notwendig. Dazu gehören

(1) Prioritäten bei der Aufteilung des öffentlichen Raums

Wenn Straßen und Plätze neu gestaltet werden, stehen die funktionellen Anforderungen und die verkehrspolitischen Ziele im Vordergrund. Von der folgenden Prioritätenreihung sollte nur begründet abgewichen werden:

- 1) **Umweltverbund:** öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehr – innerhalb dessen ist von Fall zu Fall über Flächenansprüche zu entscheiden
- 2) **Fließender Kfz-Verkehr**
- 3) **Lieferverkehr**
- 4) **Ruhender Verkehr**

(2) Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit – hin zur „Vision Zero“ (BMVIT) – ist eine dauernde Aufgabe. Zur Weiterführung der systematischen

Verkehrssicherheitsarbeit im Zuge von Road Safety Inspections (RSI) gehören

- eine Zusammenstellung der Sanierung von Unfallschwerpunkten, wobei die Möglichkeiten für Maßnahmen zu Gunsten des Umweltverbundes mitbedacht werden sollten,
- eine periodische Evaluierung der Maßnahmen.

Besondere Bedeutung hat die Schulwegsicherung, schon um den hohen Pkw-Anteil am Verkehrszweck „holen und bringen“ zu verringern: SchülerInnen sollen sicher zu Fuß gehen können!

Beleuchtung und Winterdienst auf Fuß- und Radrouten sollen kontinuierlich vervollständigt werden. Mängel bestehen nach Rückmeldungen der BürgerInnen entlang des Mühlbachs, im Stadtwald und teilweise entlang der Traisen.



Aufteilung des öffentlichen Raumes beim Linzer Tor



Schulwegmarkierung Josefstraße

Kontinuierliche Initiativen

(3) Verkehrsberuhigung

Auch die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs in Wohngebieten und im Bereich sensibler Nutzungen ist eine kontinuierliche Aufgabe: stadtvträglicher Verkehr ist im Sinne der „Citta Slow“-Bewegung ein langsamer Verkehr! Vorgeschlagen werden z. B.

- Tempo 30-Zonen in Wohngebieten,
- Begegnungszonen (Tempo 20) im Bereich öffentlicher Einrichtungen und in Stadtteilzentren bis hin zu
- Fußgängerzonen.

Die zweckmäßigste Lösung sollte mit Hilfe nachvollziehbarer Kriterien auf fachlicher Ebene vorgeschlagen und in weiterer Folge unter Einbeziehung der Betroffenen diskutiert und umgesetzt werden: Verkehrsberuhigung ist – schon weil verändertes Verhalten erforderlich ist – ein Partizipationsprojekt.

(4) Barrieren

Während das dichte Straßennetz der Innenstadt und der Kernstadt südlich und nördlich davon direkte, weitgehend umwegfreie Fußweg- und Radrouten ermöglicht, bewirken markante Barrieren eine Trennung der einzelnen Stadt- und Ortsteile St. Pöltens. Die Beseitigung derartiger Barrieren ist eine längerfristige Aufgabe und soll kontinuierlich erfolgen, unter anderem im Zuge von Infrastruktur- und Stadtentwicklungsprojekten. Zusätzlich zu den bestehenden Querungen sollen diese Barrieren im Sinne der Anforderungen an das Grundnetz an folgenden Stellen überwunden werden:

- Barriere Mariazeller Straße (B20):
 - Querung Dr.-Theodor-Körner-Straße
 - Querung Grillparzerstraße (derzeit Unterführung, daher langfristig)
 - Querung Wernerstraße
 - Unterführung Harlander Straße: nordseitiger breiter Gehsteig, direkte Verbindung mit der H.v.Hofmannsthal-Str., vollständige Fußgängerübergänge bei Kreuzung Porschestraße
 - Verkehrssichere Querung Obergrafendorfer Straße und Traisentalbahn-Trasse
 - Hart: Fußwegverbindung zwischen Karl-Kraus-Straße und Georg-Sigl-Straße im Zuge der geplanten Brücke über B20 und Traisentalbahn
 - St. Georgen: Querung Billa-Filiale mit Achse zur Bahnhofstetelle



Begegnungszone
Schulgasse



Barriere
Mariazeller Straße

Kontinuierliche Initiativen

- Barriere Linzer Straße (B1):
 - Fußgängerquerung östlich der Kunrathstraße zur Verbindung Alte Reichsstraße – Sommerpromenade (Stadtwald), Radverbindung Alte Reichsstraße – Querung Kunrathstraße
- Barriere Pottenbrunner Hauptstraße (B1):
 - Querung Spar-Filiale
 - Querung Grasbergstraße
- Barriere Kremser Landstraße (L100):
 - Verbindung Siedlung Kremserberg mit Viehofner Straße: Stiegenanlage zur Kremser Landstr., Querung und Wegverbindung zur Viehofner Straße
- Barriere Autobahn A1:
 - Waldsiedlung: Direkter Geh- und Radweg von der Missongasse zum Durchlass westlich der Anschlussstelle und weiter ins Entwicklungsgebiet Kopal-Kaserne
 - Spratzern: Direkter Gehweg von der Karl-Adolf-Gasse zur Messestraße und weiter zum Durchlass zum Vorplatz VAZ und zur Rödlgasse
- Barriere Bahntrassen:
 - Traisentalbahn: siehe Querungen im Zuge der Barriere Mariazeller Straße und Sicherung einer Trasse zur niveaufreien Querung im Bereich der Waldstraße
 - Tullnerbahn: Durchlass Lorenzgasse (zum Entwicklungsgebiet ehem. Glanzstoff) und Durchlass am südlichen Ende der Bahnhofstestelle Traisenpark (zur Verbindung Glanzstoff – Bahnhofstestelle – Entwicklungsgebiet WWE-Gründe Austraße) Aufweitung des bestehenden Durchlasses Heinrich-Schneidmadi-Straße
 - Mariazeller Bahn: Geh- und Radwegverbindung von Hafingerweg mit Querung der Bahn zur Nadelbacher Straße (zur Verbindung mit der Grillparzerstraße) – geringe Priorität
- Barriere Traisen:
 - Fuß- und Radweg im Zuge der Landsbergerstraße (Verbindung Stattersdorf – Stadtteilzentrum St. Pölten Süd, in Kombination mit ÖV-Achse)
 - Fuß- und Radwegverbindung im Zuge der Brücke Kerntangente Nord (Verbindung Wagner-Jauregg-Gasse – Wassergasse – Wiener Straße – Rennbahnstraße – Sparkassenpark)



Stattersdorfer
Hauptstraße
bei der Volksschule



Barriere
Bahntrasse
Grillparzerstraße

Kontinuierliche Initiativen

- Barriere Mühlbäche:
 - Beim Entwicklungsgebiet ehem. Glanzstoff: Querung im Zuge der Bachgasse und Querung zur Dr.-Rudolf-Kirchschläger-Straße westlich angrenzend an das Fachmarktzentrum zur Verbindung Glanzstoff – Traisencenter
 - In Stattersdorf: Querung im Bereich Bruckmühlgasse/Distelgasse und Weiterführung zur Stattersdorfer Hauptstraße zur Verbindung der Wohnsiedlung mit der Volksschule (sichere Querung der Stattersdorfer Hauptstraße) und Querung im Zuge der Gerstlgasse (fehlender Steg)
 - In Oberradlberg: umwegarme Fuß- und Radverbindung von der Hauptstraße über den Mühlbach in die Kirchbergergasse zum Bahnhof

Die Schaffung neuer Barrieren ist zu vermeiden. Die Einrichtung von Sicherungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen stellt in diesem Zusammenhang ein Spannungsfeld dar. Die Bedürfnisse des nichtmotorisierten Verkehrs sollen berücksichtigt werden.

(5) Aufenthaltsbereiche

Das Umfeld von Schulen und öffentlichen Einrichtungen mit hoher Fußgängerfrequenz soll so gestaltet sein, dass

- ausreichend dimensionierte Aufenthaltsbereiche verfügbar sind,
- gesicherte Zugangswege zu diesen Aufenthaltsbereichen und den Haupteingängen führen,
- das Holen und Bringen im Schülerverkehr geordnet erfolgen kann,
- eine Absicherung gegenüber dem Kfz-Verkehr vorhanden ist.

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zählen ebenso zu den wichtigen städtischen Aufenthaltsbereichen. Für sie sollen Qualitätsstandards festgelegt werden.

Auch in den Stadtteilzentren soll die Dominanz der Kfz-Verkehrsflächen gebrochen und öffentlicher Raum für den nichtmotorisierten Verkehr und für mehrfach nutzbare Aufenthaltszonen gewonnen werden.

(6) Standards für den Fußgängerverkehr

Im dicht bebauten Gebiet sollen beidseits Gehsteige vorhanden sein, mit einer Regelbreite von 2,00 m. Gemischte Geh- und Radwege sind nur ab einer Breite von 3,50 m zweckmäßig. Eine optische Trennung ist zu bevorzugen.

In den Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen mit geringen Kfz-Verkehrsstärken

Wenig Aufenthaltsbereich
am Schulvorfeld in der
Schneckgasse



Beengter
Gehsteig in
der Josefstraße



Kontinuierliche Initiativen

ist ein Mischprinzip für alle Verkehrsarten zweckmäßig, sofern Temporegelungen mit maximal 30 km/h verordnet sind. Durch dieses Mischprinzip kann die Straßenbreite minimiert, können Bau- bzw. Erhaltungskosten eingespart werden. Bänke zum Rasten (Schatten- und Sonnenplätze) sind besonders für mobilitätseingeschränkte FußgängerInnen wichtig. Sie sollen systematisch im Fußwegenetz eingeplant werden.

(7) Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung

Das Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, Kfz-Fahrten zu reduzieren, sowohl mit dem Pkw als auch mit dem Lkw. Das Mobilitätsmanagement richtet sich vorrangig an besonders verkehrserzeugende Einrichtungen und Betriebe, aber auch an die Bevölkerung: Information und Motivation sollen letztlich zu einer geänderten, nachhaltigeren Mobilität führen. Die wichtigsten Maßnahmen sind:

- Kooperative Mobilitätskonzepte für große Betriebe
- Mobilitätskonzepte und darauf gründende Mobilitätsverträge bei Großprojekten, vor allem bei Einkaufszentren
- Die Förderung von Wohnformen mit geringerem Autobesitz (Beispiele: Autofreies Wohnen, Bike City, etc.)

Zur Bewusstseinsbildung gehört auch, das Generalverkehrskonzept St. Pölten in der Bevölkerung zu verankern und verkehrspolitische Partnerschaften zu suchen.

(8) Güterverkehr

Der Güterverkehr umfasst Transporte und Lieferungen mit Fahrzeugen > 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Zu unterscheiden ist der Transitverkehr durch St. Pölten – insbesondere mit schweren Lkws – sowie der Ziel- und Quellverkehr bzw. der Binnenverkehr innerhalb der Stadt.

Bedingt durch das nahe liegende hochrangige Straßennetz ist der **Transitverkehr** durch St. Pölten vergleichsweise gering, sodass ein generelles Durchfahrtsverbot wenig wirksam ist. Die Anschlussstellen des hochrangigen Netzes und bereits bestehende Umfahungsstraßen sollen aber für sektorale Lkw-Durchfahrtsverbote auf einzelnen Straßenabschnitten genutzt werden, um den Zielverkehr in bestimmte Stadtteile St. Pöltens möglichst lange am höher- oder hochrangigen Netz zu halten:

- auf der L129 Purkersdorfer Straße in Oberwagram durch die Umfahrung B1a, sofort umsetzbar



Einkaufszentrum
Traisencenter



Fahrradständer
bei Wohnbauten

Kontinuierliche Initiativen

Mit fortschreitenden Ergänzungen im Straßennetz werden weitere Lkw-Durchfahrtsverbote sinnvoll:

- Auf der L5101 und L5102 Stattersdorfer Hauptstraße in Stattersdorf und L5106 Harlander Straße in Spratzern durch die Anbindung Pyhra an den Knoten St. Pölten
- Auf der B20 Mariazeller Straße von der Anschlussstelle St. Pölten Süd nach Norden bis zum Europaplatz und nach Süden bis zur geplanten Spange Wörth (NÖ Central) durch die S34 Nord
- Auf der B20 St. Georgener Hauptstraße in St. Georgen durch die S34 Süd
- Auf der L100 und L113 (Nord-Süd-Achsen) durch die Westtangente

Im **Ziel- und Quellverkehr** dominiert der Baustellenverkehr bzw. der Werksverkehr der großen Betriebe im Süden der Stadt. Für diese Verkehre sollten folgende Maßnahmen überlegt werden:

- Initiative für eine umweltschonende Bauabwicklung, analog zum Projekt RUMBA der Stadt Wien: für größere Bauvorhaben sind Ver- und Entsorgungskonzepte vorzulegen, die eine möglichst umweltschonende Bauabwicklung gewährleisten. Dazu gehören Bahntransporte, der Einsatz schadstoffarmer Lkws oder das lokale Recycling von Aushubmaterial,
- Mobilitätsmanagement für transportintensive Betriebe, insbesondere in Richtung einer Routenbindung auf dem hochrangigen Straßennetz.
- Unterstützung von Branchenkooperationen zur Bündelung von Güterströmen durch eine Informationsplattform

Wesentliches Instrument zur Lenkung und Bündelung von Güterverkehrsströmen ist der Flächenwidmungsplan verbunden mit einem Katalog von Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit eine Fläche für transportintensive Nutzungen gewidmet wird.

(9) Lieferverkehr

Der innerstädtische **Lieferverkehr** (auch mit Fahrzeugen < 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) ist seit langem Gegenstand grundsätzlicher Lösungsansätze: die so genannte City-Logistik kam allerdings über temporäre Pilotprojekte nie hinaus, schon weil die Flächen für notwendige Verteilzentren im allgemeinen nicht verfügbar sind und der zusätzliche Manipulationsaufwand nicht

vertretbar erscheint. Für sinnvolle Maßnahmen zur Reduktion von Leerfahrten durch Bündelung oder Umschlagzentren mit Feinverteilung ist St. Pölten schlichtweg zu klein, die Wege, die durch Bündelungen gespart werden können, zu kurz um wirtschaftlich Sinn zu ergeben.

In der Fußgängerzone gibt es zeitliche Beschränkungen für den Lieferverkehr; anzustreben wäre, die Liefervorgänge auf wenige Vormittagsstunden zu konzentrieren.

(10) Innovationen

• Fahrzeugtechnologie

Die Fahrzeugtechnologie entwickelt sich zwar rasant, aber nicht immer zielorientiert: der Flottenverbrauch nimmt zu langsam ab, auch die Ziele zur Elektromobilität – längerfristig 50.000 Elektroautos in Niederösterreich – werden schwer erreichbar sein. Grundsätzlich kann die Stadtverkehrspolitik die Dynamik technologischer Trends kaum beeinflussen – allenfalls sind finanzielle und verkehrliche Förderungen möglich. Angesichts dieser begrenzten Möglichkeiten sollte St. Pölten E-Bikes fördern, in der Anschaffung und als Leihradsystem. Eine Förderung des Pkw-Verkehrs – mit welchem Antrieb auch immer – wäre grundsätzlich fragwürdig.

• Informationsdienste

Die sprunghafte Entwicklung der Informationsangebote – etwa von Mobilitätsdienstleistungen auf dem Smartphone – wird die Mobilität deutlich verändern, hin zu einer situativen Nutzung von Verkehrsmitteln. Diese Multimodalität kann im Rahmen der St. Pöltner Verkehrspolitik beworben und gefördert werden – durch eine Vielzahl wenig aufwändiger Incentives. Ein Mobilitätsportal der Stadt als App und Webseite würde den Anschluss an die Vielfalt von IT-Diensten herstellen.

• Neue Straßentypen

Mit der Fahrradstraße und der Begegnungszone wurden ab 2013 neue Straßentypen verkehrsrechtlich ermöglicht, erste Erfahrungen über Funktionsweise und Akzeptanz liegen vor. Abzuwarten ist, welche Anwendungskriterien auf fachlicher Ebene festgelegt werden. Es sollte gelingen, dass diese neuen Straßentypen eine ähnliche Erfolgsgeschichte wie Fußgängerzonen vor sich haben.

Umsetzung

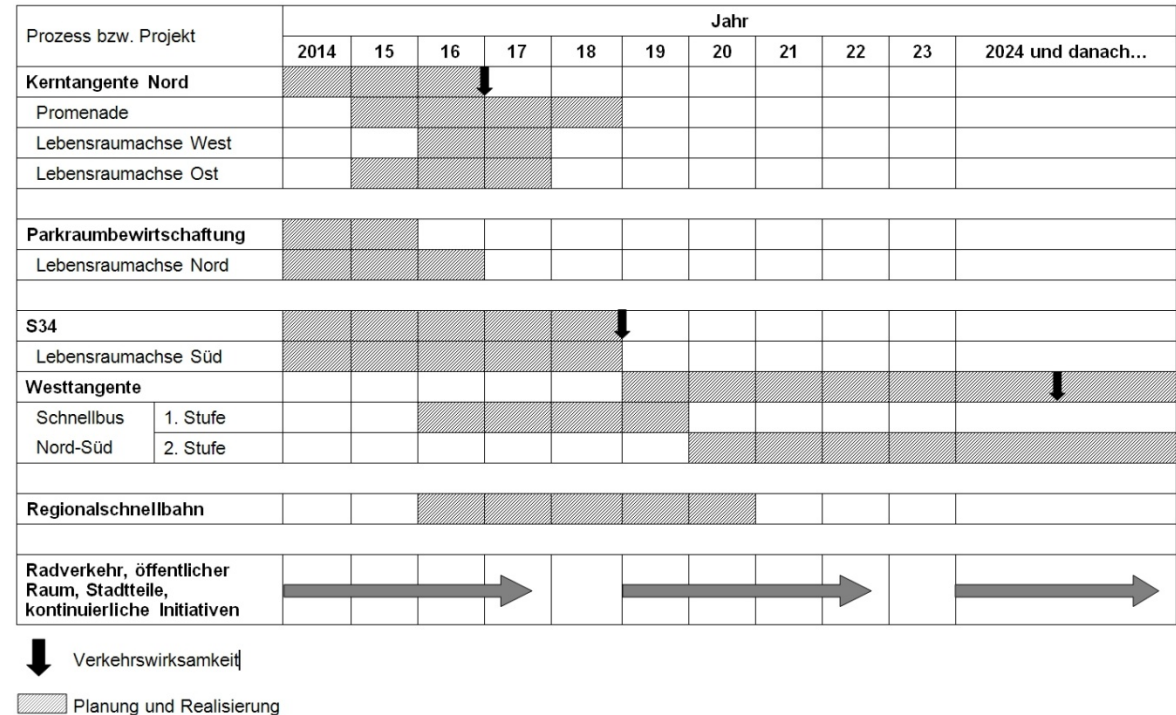
Handlungsfenster durch Schlüsselprojekte

Die Ergänzungen im Straßennetz, aber auch die Parkraumbewirtschaftung sind jene Maßnahmen, die Spielräume für ein Handlungsfeld zu Gunsten des Umweltverbundes eröffnen. Dazu zählen

- die Umgestaltung der Promenade und der Lebensraumachsen West und Ost im Zusammenhang mit der Kerntangente Nord,
- die Schaffung der Lebensraumachse Nord im Zuge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung,
- Die Schaffung der Lebensraumachse Süd sowie eine 1. Stufe einer direkten Busverbindung von Spratzern nach Ratzersdorf, ermöglicht durch die S34; eine Bevorrangung dieser Busverbindung (2. Stufe) wird erst nach Verkehrswirksamkeit der Westtangente möglich sein – außer es gelingt, den Ziel- und Quellverkehr, aber auch den Binnenverkehr mit Pkws zwischenzeitlich durch übergeordnete Rahmenbedingungen zu reduzieren.

Die übrigen Schwerpunkte, die Maßnahmen für die einzelnen Stadtteile und die angeführten kontinuierlichen Initiativen sind laufend umzusetzen, wobei jeweils aktuelle Rahmenbedingungen (Projekte, private Initiativen, etc.) unterstützend wirken können.

Abb. 61: Abhängigkeiten in der zeitlichen Umsetzung



Wirkungsrahmen

Kann das dargestellte Maßnahmenprogramm die Ziele des Generalverkehrskonzeptes erreichen – dieser Frage wird durch eine Abschätzung der Wirkungen auf die tägliche Verkehrsmittelwahl der St. PöltnerInnen und der PendlerInnen nachgegangen. Eine derartige Abschätzung ist insofern schwierig und mit vielen Unsicherheiten behaftet, als gravierende externe Einflüsse – die Kosten der Mobilität, rechtliche Rahmenbedingungen, veränderte gesellschaftliche Werthaltungen – relevanter sein können als die Schwerpunkte und Maßnahmen des Generalverkehrskonzeptes.

Eine grobe Abschätzung (Tab. 11) ergibt:
Die festgelegten Ziele zum Modal Split sind grundsätzlich erreichbar, allerdings müssen die dargestellten Maßnahmen bei ihrer Konkretisierung auf der Projektebene den konzeptiven Absichten entsprechen.

Tab. 11: Wirkungsrahmen des Maßnahmenprogramms auf den Modal Split

St. PöltnerInnen	Wegeanteil (%), Werktag				
	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV	
				FahrerIn	MitfahrerIn
Ausgangslage 2013	16	11	17	48	8
Schwerpunkte					
→ Verlagern & Beruhigen, Umweltverbundachsen		+ 1		- 1	
→ ÖV-Paket			+ 2	- 2	
→ Radverkehrsnetz		+ 1		- 1	
→ attraktive öffentliche Räume	+ 1	+ 1		- 2	
→ Parkraumbewirtschaftung			+ 1	- 1	
Kontinuierliche Maßnahmen		+ 1		- 1	
Verkehrsmittelwahl 2025+	17	15	20	40	8

PendlerInnen	Wegeanteil (%), Werktag				
	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV	
				FahrerIn	MitfahrerIn
Ausgangslage 2013	5	1	28	59	7
Schwerpunkte					
→ ÖV-Pakete			+ 3	- 3	
→ Parkraumbewirtschaftung			+ 3	- 4	+ 1
Verkehrsmittelwahl 2025+	5	1	34	52	8

Erfolgskontrolle

Ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept muss handlungsorientiert sein: was ist dringend, was ist wichtig, womit beginnen, was kontinuierlich betreiben – diese Fragen dürfen nicht offen bleiben. Gleichzeitig muss es ausreichend flexibel gestaltet sein, um Spielraum für Anpassungen an neue Entwicklungen und zufällige „Handlungsfenster“ zuzulassen. Und schließlich muss die Umsetzung in absehbaren Zeiträumen evaluiert werden, wenn Verkehrspolitik glaubhaft sein soll.

Die Verkehrspolitik St. Pöltens wurde letztmalig im Jahr 1989 festgelegt. Zwischenzeitlich wurden zwar mehrere im Konzept 1989 enthaltene Maßnahmen umgesetzt, eine systematische Evaluierung ist allerdings innerhalb von insgesamt 24 Jahren nicht erfolgt.

Im Hinblick auf vergleichbare Konzepte wird nunmehr vorgeschlagen, eine periodische Evaluierung im Abstand von fünf Jahren vorzunehmen.

Bei dieser Erfolgskontrolle des Generalverkehrskonzeptes sollen folgende Aspekte untersucht werden:

(1) Leitkriterien

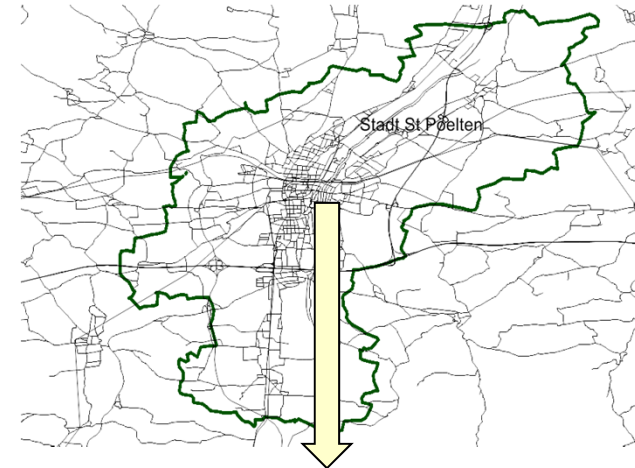
- Modal Split der St. PöltnerInnen und der PendlerInnen an einem Werktag, u. a.: Wegelängen nach Verkehrsmitteln
- MIV-Fahrleistungen (Kfz-km) innerhalb der Stadt, als Grundlage für die Abschätzung der Schadstoff- und Klimabelastungen
- Verkehrsstärken (DTVw) an ausgewählten Querschnitten
- Verkehrssicherheit: Unfälle und Unfallschwerpunkte
- Umweltbelastungen: Lärmkataster, Feinstaub- und Stickoxidimmissionen an neuralgischen Stellen

(2) Umsetzungsbilanz

Die im GVK St. Pöltens enthaltenen Maßnahmen sollen im Hinblick auf ihren Umsetzungsgrad dargestellt werden: was wurde eingeleitet, was ist teilweise oder zur Gänze realisiert – aber auch, was ist begründet oder unbegründet unterblieben.

Aus einer derartigen Erfolgskontrolle lässt sich ableiten, in welchen Bereichen zusätzliche Anstrengungen bzw. neue Maßnahmen erforderlich sind – in diesem Sinne ist jede Evaluierung auch eine inhaltliche und prozessuale Fortschreibung des Generalverkehrskonzeptes.

Abb. 62: MIV-Fahrleistungen im Stadtgebiet von St. Pölten



Verkehrsmodell – Bestand 2012:
2.238.000 Fzg-km pro Tag im St. Pöltner Stadtgebiet,
davon ca. 960.000 Fzg-km pro Tag auf A1 und S33



Finanzierung

Was kostet das Generalverkehrskonzept St. Pölten – das ist angesichts der vielen Kostenträger und des langen Umsetzungszeitraums keine sinnvolle Frage.

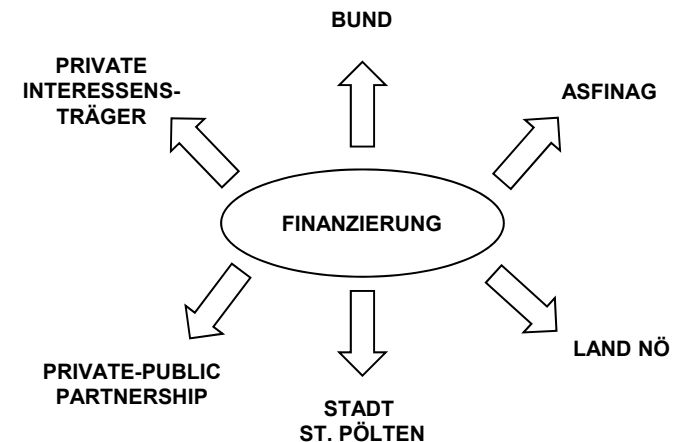
Die Straßennetzergänzungen soweit sie das überregionale Straßennetz betreffen sind Bundes- bzw. Landessache, während die Nebenanlagen und die begleitenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung von der Stadt zu finanzieren sind. Hierbei kann der Investitionsbedarf erst auf Projektebene festgestellt werden – schließlich sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen ganz erheblich billiger als bauliche Veränderungen im Straßenraum. Allerdings kann die Qualität öffentlicher Räume nicht allein verkehrsorganisatorisch verbessert werden.

Die Maßnahmen des ÖV-Pakets fallen überwiegend in die Kompetenz des Landes (Regionalschnellbahn, Optimierung des Regionalbusangebots).

Die Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs sind überwiegend von der Stadt zu tragen, kostenintensiv ist dabei vor allem die Überwindung von Barrieren. Derartige Maßnahmen sollten im Zusammenhang mit städtebaulichen Vorhaben umgesetzt werden und könnten zum Teil von privaten Interessenträgern finanziert werden.

Die größte Herausforderung wird die Aufwertung des öffentlichen Raumes sein; der Zustand von Straßen und Gehsteigen lässt schon jetzt einen erheblichen Sanierungsbedarf erkennen. Zu überlegen ist, die Mittel aus der Parkraumbewirtschaftung für diese Aufgabe einzusetzen.

Abb. 63: Beteiligte an der Finanzierung



Kommunikation

Die Mitwirkung der BürgerInnen

Die St. Pöltner BürgerInnen wurden in den Beratungsprozess durch zwei Veranstaltungen eingebunden: im März 2013 wurde ein Werkstattbericht vorgelegt, wobei anschließend Anregungen und Kritikpunkte zu den gemeinsam festgelegten Themenschwerpunkten gesammelt wurden. Bei dieser Veranstaltung wurden die vorgestellten Initiativen zu Gunsten des nichtmotorisierten Verkehrs überwiegend positiv kommentiert. Beim öffentlichen Verkehr standen Verbesserungsvorschläge im Vordergrund. Der Schwerpunkt „verlagern und beruhigen“ beim weiteren Straßenausbau fand Zustimmung, allerdings gibt es auch Skepsis bei den Projekten zur Straßennetzerweiterung, etwa der Kerntangente Nord. Die Parkraumbewirtschaftung wurde kontrovers diskutiert: die Sorge um den eigenen Parkplatz steht einer als positiv eingeschätzten Verkehrsreduktion des Pkw-Verkehrs entgegen.

Bei der zweiten Veranstaltung wurde der Rohbericht des Generalverkehrskonzeptes vorgestellt, danach konnten konkretere Fragen zu den einzelnen Themenschwerpunkten in Kleingruppen diskutiert werden. Insgesamt wurde der Rohbericht von den ca. 70 TeilnehmerInnen der Veranstaltung überwiegend positiv aufgenommen.

Für den Beratungsprozess erbrachte die Mitwirkung der BürgerInnen wertvolle Anregungen; besonders wichtig war der Hinweis, dass in den einzelnen Stadtteilen unterschiedliche Probleme und Aufgaben vorhanden sind. Diese Sichtweise fand letztlich auch in der Gliederung des Generalverkehrskonzeptes ihren Niederschlag.

Bürgerinformation und Open Space, 20. März 2013, Mensa der FH St. Pölten



Bürgerinformation und World Café, 19. November 2013, NDU St. Pölten (Glanzstoffareal)



Kommunikation

Der Beratungsprozess

Ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept entsteht im Dialog mit den wesentlichsten Akteuren, externe Berater begleiten diesen Diskurs fachlich und organisatorisch. Nach diesem Prinzip wurde der Beratungsprozess von Anfang an gestaltet: innerhalb von 18 Monaten fanden 14 formelle Sitzungen statt, mit mehr als 15 weiteren informellen Besprechungen. Auf diese Weise wurde sichergestellt, dass über die Strategie und die Maßnahmen des Generalverkehrskonzeptes ein weitgehender Konsens und insgesamt eine gemeinsame Sichtweise auf die Eckpunkte einer künftigen Verkehrspolitik erreicht wurde.

Abb. 64: Beteiligte am Beratungsprozess

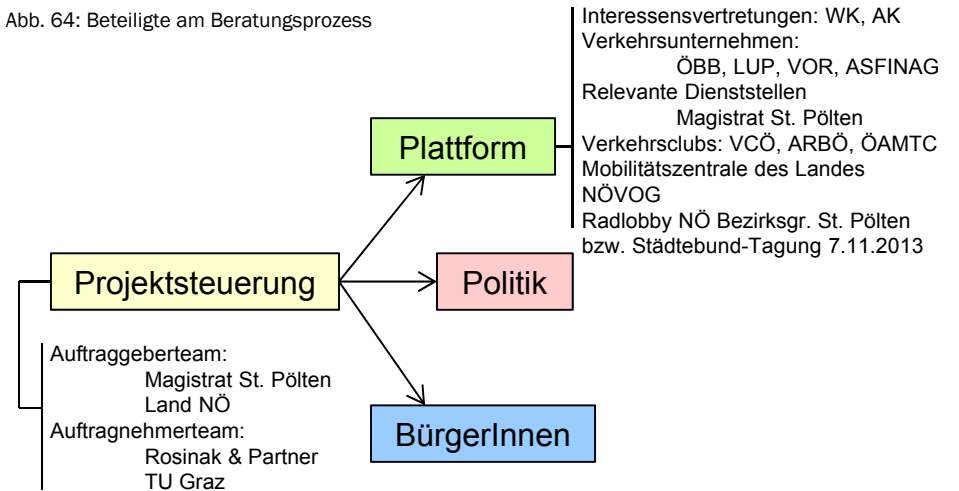


Abb. 65: Zeitplan des Beratungsprozesses

Arbeitsschritte	Monat																		
	7/12	8	9	10	11	12	1/13	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Bestandsanalyse und Erhebungen																			
Verkehrsmodell																			
Entwicklungstendenzen 2025																			
Ziele, Grundsätze, Leitbild																			
Handlungsschwerpunkte																			
Maßnahmenprogramm			Sichtung						Beurteilung und Auswahl										
Kosten, Prioritäten und Monitoring																			
Kommunikation																			
Projektsteuerung	X			X	X			X			X	X			X	X			
Plattform									X								X		
Information der Politik								X								X			
BürgerInnen-Information									X								X		
Berichtswesen							Werkstattbericht					Endbericht							

Anhang

Diesem Bericht zum Generalverkehrskonzept liegt ein Materialienband bei, der folgende Anlagen enthält:

Anlage 1: Verkehrsmodell

Anlage 2: Straßennetz - Kategorien und Funktionstabelle

Anlage 3: Künftiges Radverkehrsnetz

Anlage 4: Vorschlag Radabstellanlagen und Leihrad-Standorte

Anlage 5: Künftiges Grundnetz für FußgängerInnen

Anlage 6: Parkraumerhebung

Anlage 7: Reisezeitisochronen LUP-Bus, motorisierter Individualverkehr

Anlage 8: Unfallhäufungsstellen auf Gemeindestraßen (2007-2009) und auf Landesstraßen (2008-2010)

Der folgende Anhang bietet einen Kurzüberblick über das Verkehrsmodell, das im Zuge des Beratungsprozesses von der TU Graz erstellt wurde. Die Langfassung ist als Anlage 1 beigelegt.

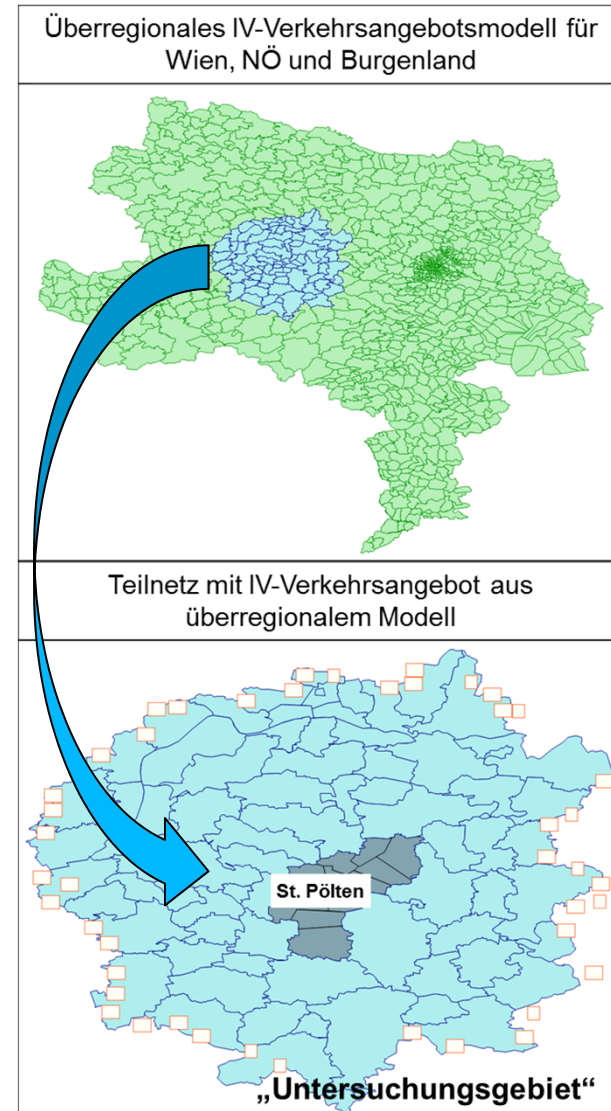
Anhang: Verkehrsmodell

Das Verkehrsmodell baut auf dem überregionalen Verkehrsmodell des VOR (Verkehrsverbund Ost-Region) für die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland auf. Daraus wurde ein regionales Modell ausgeschnitten und entsprechend in seiner Genauigkeit angepasst und verfeinert. Dafür wurde unter anderem ein detaillierterer Straßennetzgraph aus der Graphenintegrationsplattform (GIP) exportiert und im neu erstellten Modell implementiert.

Zur weiteren Qualitätsverbesserung wurde die Verkehrsnachfrage innerhalb des neu erstellten Modells zur Gänze neu berechnet. Um dafür repräsentative Verkehrsverhaltensdaten zu erlangen, wurde eine umfangreiche Mobilitätserhebung durchgeführt, deren Ergebnisse sowohl beim Aufbau des Modells, als auch in der Kalibration Verwendung fanden. Des Weiteren soll das Verkehrsmodell „multi-modal“ sein, d.h. in der Berechnung der Verkehrsnachfrage sollen die verschiedenen Modi, mit denen Verkehr üblicherweise durchgeführt wird, berücksichtigt werden. Das neu erstellte Bestandsmodell wurde in weiterer Folge auf Basis von durchgeführten Verkehrsmessungen analysiert und kalibriert. Des Weiteren wird das Verkehrsmodell nachfrageseitig auf den Prognosehorizont 2020+ hochgerechnet, um angebotsseitige Veränderungen, Planungsmaßnahmen und Begleitmaßnahmen bewerten zu können.

(1) Räumliche Abgrenzung

Das Verkehrsmodell wird räumlich in ein Planungs- (St. Pölten Stadt) und ein Untersuchungsgebiet eingegrenzt. Das Planungsgebiet (PG) umfasst jenen Bereich, in dem Maßnahmen im Zuge des Projekts geplant sind und bewertet werden sollen. Das Untersuchungsgebiet umfasst jenen - das Planungsgebiet umspannende Gebiet - in dem verkehrliche Auswirkungen der geplanten Maßnahmen zu erwarten sind.



Anhang: Verkehrsmodell

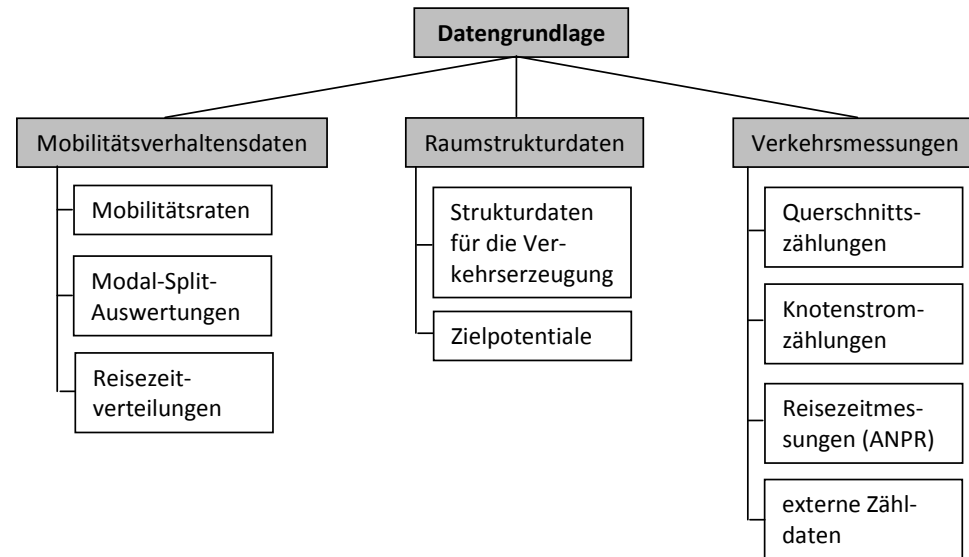
(2) Datengrundlage zum Aufbau des Verkehrsmodells

Eine fundierte Datenbasis ist in aller Regel die Voraussetzung für ein aussagekräftiges Verkehrsmodell.

Mobilitätsverhaltensdaten werden sowohl für die Berechnung der Verkehrsnachfrage verwendet, dienen in Form von Modal-Split-Auswertungen, Reisezeiten- und Wegelängenverteilungen aber auch der Kalibration der Ergebnisse der Verkehrsumlegung. Zusätzlich können anhand der Mobilitätsverhaltensdaten die Nutzenfunktionen für die Verkehrsverteilung und Verkehrsmittelwahl geschätzt werden. Für die Erarbeitung des Generalverkehrskonzeptes wurde beschlossen, eine verhaltensbezogene Erhebung durchzuführen. Der Umstand, dass dadurch direkte empirische Daten zum Aufbau des Verkehrsmodells zur Verfügung stehen, erhöht in großem Maße die Qualität des Modells.

Raumstrukturdaten werden sowohl für die Berechnung der Quellverkehre, als auch der Zielverkehre verwendet. Um die Qualität des Modells zu erhöhen wird die Gesamtheit aller im Modell abgebildeten Einwohner in verhaltenshomogene Gruppen (VHG) unterteilt; die Verkehrserzeugung wird demnach anhand der VHG berechnet. Für die Berechnung der Verkehrsverteilung muss jedem Verkehrsbezirk ein Zielpotential je Aktivität (Arbeit, Bildung, Freizeit, Einkauf etc.) zugewiesen werden, welches ein Maß für die Attraktivität zur Durchführung einer bestimmten Aktivität in eben diesem Bezirk darstellt. Die Zielpotentiale der einzelnen Verkehrszellen stehen dabei in Konkurrenz zueinander.

Die Ergebnisse von **Verkehrsmessungen** werden zur Kalibration des Verkehrsmodells verwendet. Die Verkehrsmessungen können hinsichtlich der Erhebungsart, der dabei verwendeten Messgeräte, als auch den möglichen Auswertungen unterschieden werden.



Anhang: Verkehrsmodell

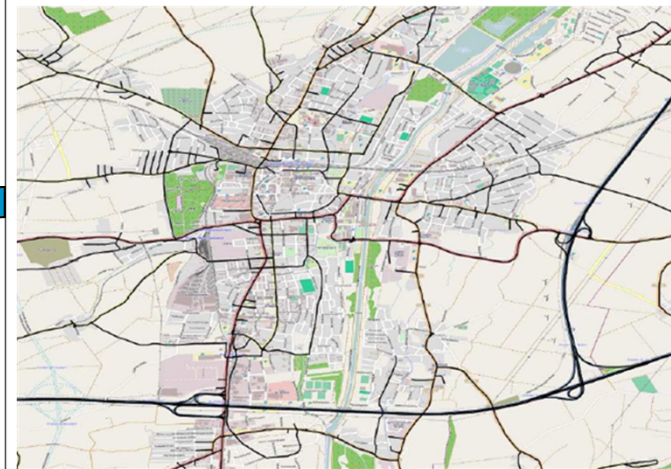
(3) Verkehrsangebotsmodell

Das VOR-Modell bietet für das regionale Verkehrsmodell St. Pölten einen zu groben Straßennetzgraphen. Mit diesem Netzgraphen wäre es nicht möglich, in dem verhältnismäßig kleinen Planungsgebiet die Auswirkungen von Maßnahmen hinreichend genau untersuchen zu können. Deshalb wurde noch vor dem Teilnetzschritt dieser Straßennetzgraph um jenen von der Graphenintegrationsplattform (GIP) erweitert, sodass im gesamten Bereich des UG ein feiner Straßennetzgraph vorhanden war. Dabei wurden bestehende Strecken verschmolzen und die im VOR-Modell noch nicht verfügbaren Strecken additiv eingefügt.

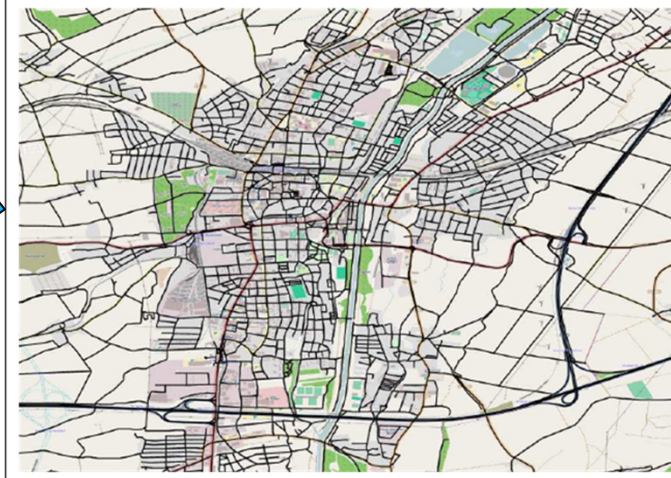
Das Verkehrsangebotsmodell wird durch Integration von DIVA-Daten um die Linien- und Fahrpläne des ÖV erweitert. Im Modell sind somit 167 ÖV-Linien implementiert, die sowohl regionale Bus-Linien (z.B. LUP, Wachau-Linien), als auch überregionale Bus- und Zugverbindungen abbilden.

Neben den Anpassungen der Strecken wurde auch die Bezirksstruktur und die Verkehrsanbindungen des Verkehrsmodells feinjustiert. Die Grenzen der Verkehrszellen im ländlichen Gebiet entsprechen großteils den Gemeindegrenze. Da die Granularität der Verkehrszellenstruktur zu einem großen Teil die Genauigkeit des Verkehrsmodells beeinflusst, wurde im Stadtgebiet von St. Pölten eine feinere Bezirksaufteilung angestrebt. Die Festlegung der Anbindungen sowohl hinsichtlich der Anzahl, als auch der räumlichen Verteilung hat entscheidenden Einfluss auf die Qualität des Modells. Alle Annahmen und Festlegungen (Anknüpfungspunkte der Anbindungen, Anzahl der Anbindungen, Bestimmung der Anbindungsanteile) basieren auf Abschätzungen auf der Grundlage von orthographischen Luftbildern und/oder Metadaten-Informationen (z.B. Angabe von Parkplätzen) von Internet-Kartendiensten wie z.B. OpenStreetMap oder des Stadtplans auf der Homepage des Magistrats von St. Pölten.

Straßennetzgraph aus überregionalem Modell



Straßennetzgraph mit den Strecken aus der GIP



Anhang: Verkehrsmodell

(4) Verkehrsnachfragemodell

Die Verkehrsnachfragemodellierung wird in dieser Arbeit mit dem aktivitätenketten-basierten Verfahren „VISEM“ durchgeführt. Dieses Verfahren baut auf dem Prinzip der Abbildung von Aktivitätenketten auf, welche die Aneinanderreihung der Ausübung von Aktivitäten an unterschiedlichen Orten beschreiben. VISEM berechnet die Verkehrsnachfrage in drei Arbeitseinheiten:

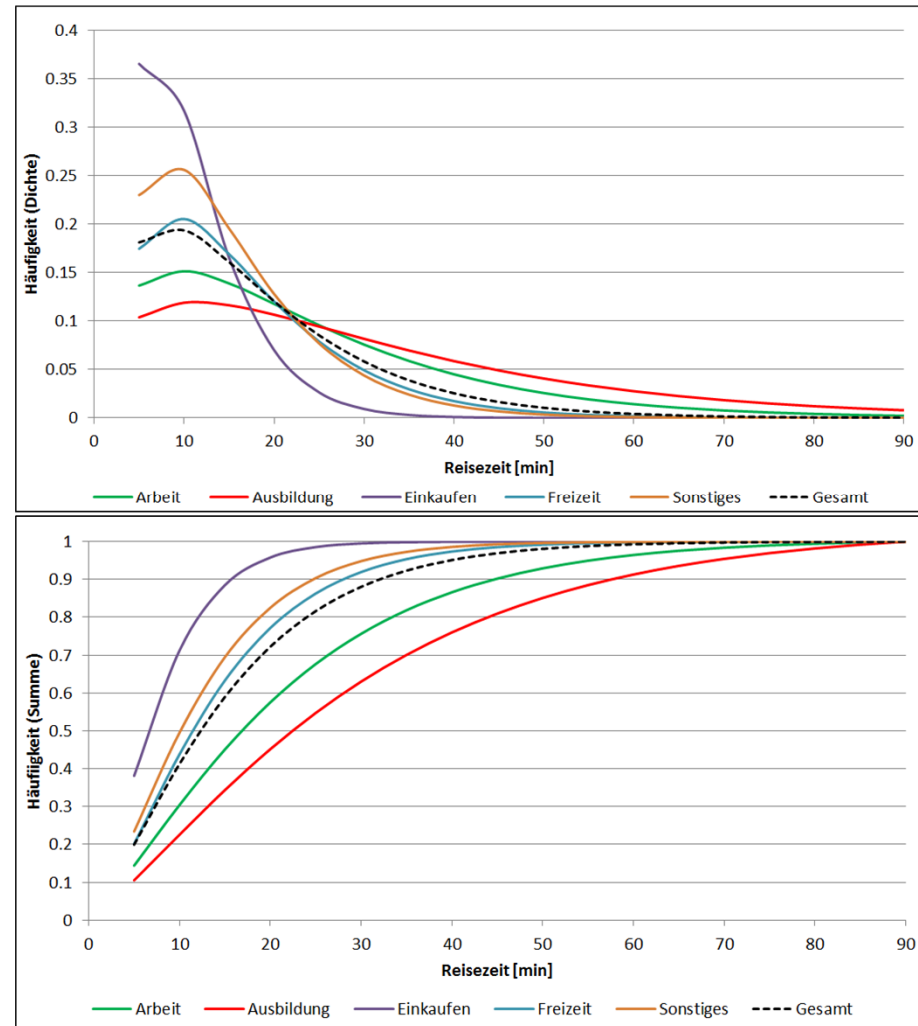
- Verkehrserzeugung
- Verkehrsverteilung und
- Moduswahl

Die VISEM - kombinierte Verkehrsverteilung und Moduswahl berücksichtigt den in Realität verzahnten Entscheidungsprozess dadurch, dass Verkehrsverteilung und Moduswahl in einem Schritt simultan berechnet werden.

Die **Verkehrserzeugung** wird in VISEM aus einer Kombination von Raumstruktur- und Mobilitätsverhaltensdaten berechnet. Dafür werden Informationen über das tägliche Mobilitätsprogramm der im Modell abgebildeten Bevölkerung, respektive der VHG benötigt. Dieses Mobilitätsprogramm wird in Form von Wahrscheinlichkeiten zur Durchführung bestimmter Aktivitätenketten beschrieben und kann aus der durchgeführten aktivitätenketten-basierten Befragungen eruiert werden.

Aufbauend auf der Verkehrserzeugung werden in der **Verkehrsverteilung** die detaillierten Bezirksbeziehungen ermittelt. Dies geschieht in VISEM dadurch, dass in Abhängigkeit von der Zielaktivität bzw. des Wegezwecks den Wegen Zielbezirke zugeordnet werden. In einem simultanen Arbeitsschritt wird von VISEM auch die **Moduswahl** berechnet. Dies geschieht durch Nutzenfunktionen der Verkehrsverteilung sowie Moduswahl. Jene Nutzenfunktionen basieren auf Kenngrößenmatrizen, die für alle Quelle-Ziel-Bezirksbeziehungen ein Maß der verkehrlichen, räumlichen und/oder zeitlichen Trennung darstellen.

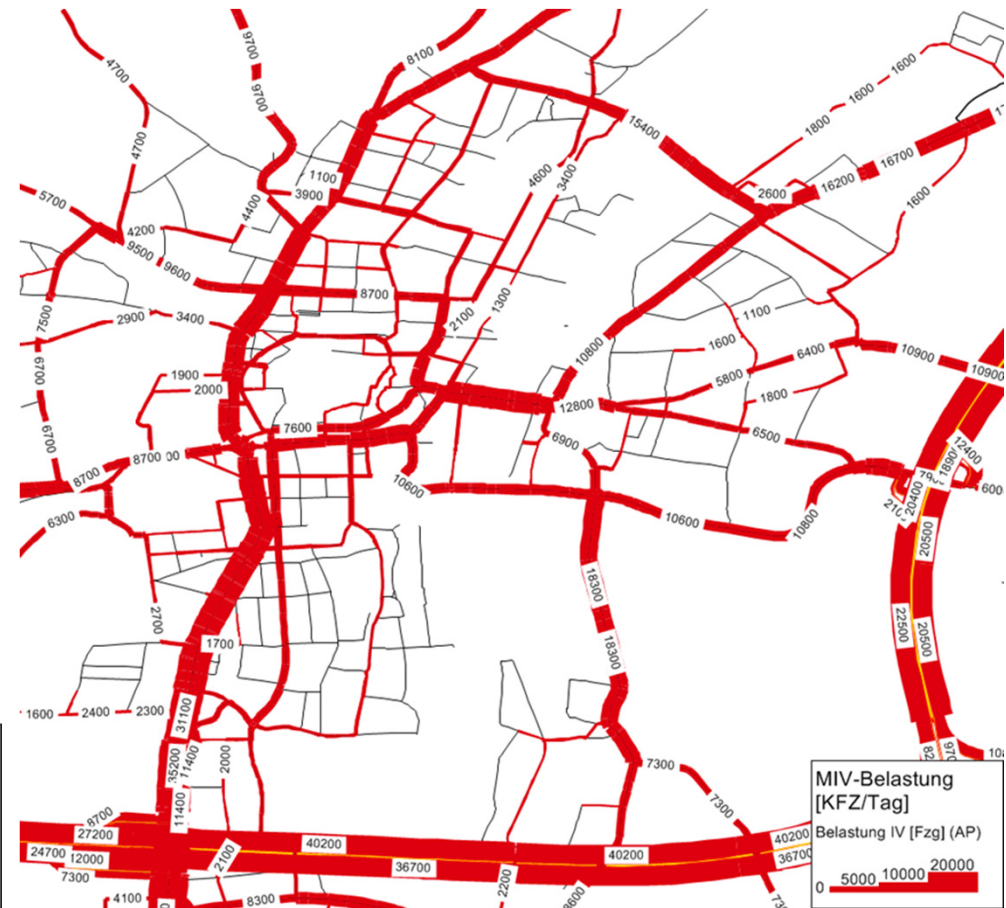
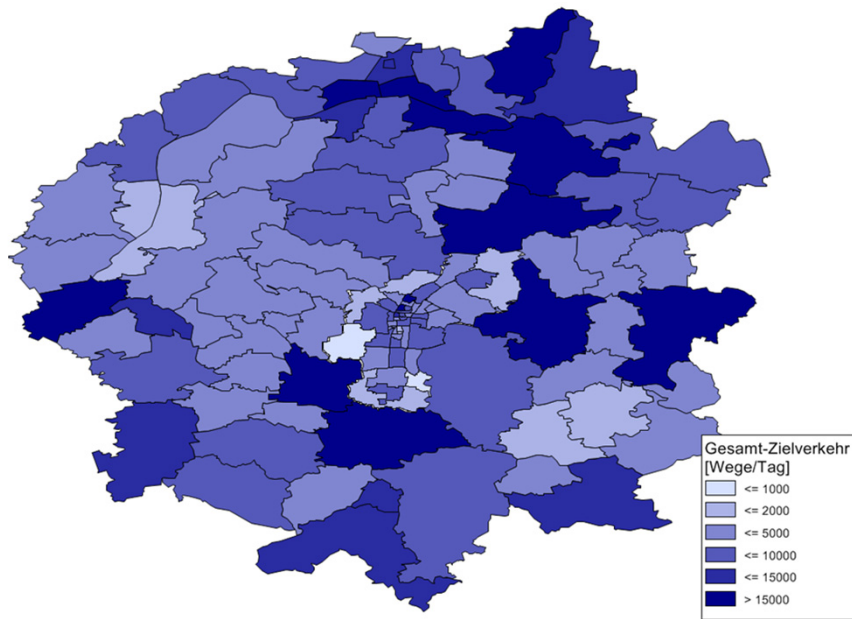
Wegezweckfeine Häufigkeitsverteilung der mittels Regression ermittelten Nutzenfunktionen



Anhang: Verkehrsmodell

(5) Bestandsmodell des Verkehrsmodells (2012)

Da ein Modell immer nur eine vereinfachte Abstraktion der Wirklichkeit darstellt, kann es niemals exakt den realen Verhältnissen entsprechen. Damit das Bestandsmodell dennoch möglichst realitätsnah ist, muss eine Kalibrierung durchgeführt werden. Dabei werden bestimmte Kenngrößen des Modells mit Referenzdaten verglichen und das Modell entsprechend angepasst, um die Vergleichsgrößen zu erreichen. Als Referenzdaten werden Realdaten verwendet, wie z.B. Reisezeitauswertungen oder Verkehrsstärken welche aus den Verkehrsmessungen stammen.

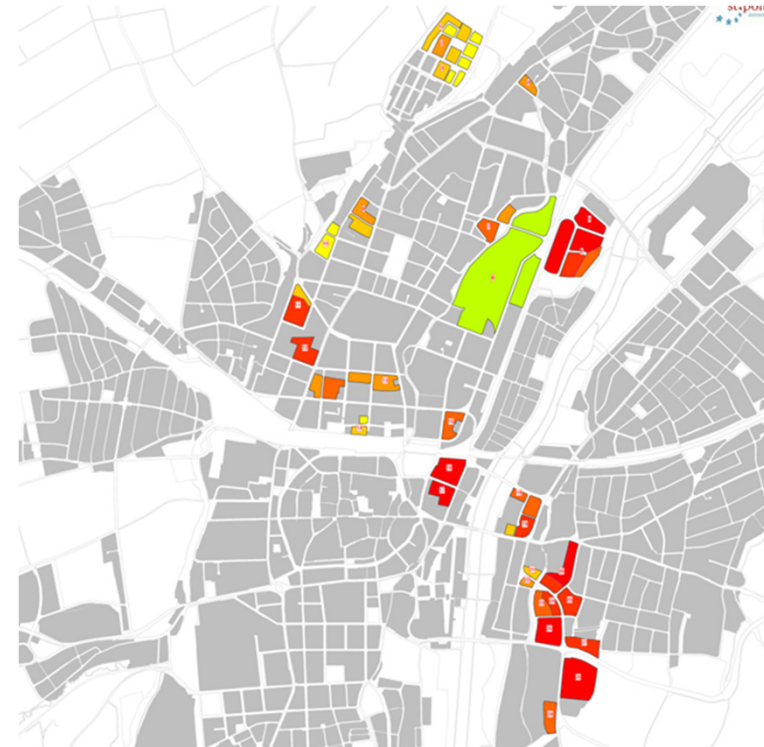


Anhang: Verkehrsmodell

(6) Prognose-Hochrechnung (2020+) des Verkehrsmodells

Im Verkehrsmodell GVK St. Pölten unterscheidet man in die zwei Segmente **der quellseitigen Raumstrukturdaten** und der **zielseitigen Raumstrukturdaten**. Als quellseitige Raumstrukturdaten dienen die zehn definierten unterschiedlichen verhaltenshomogenen Gruppen (VHG). Als zielseitige Raumstrukturdaten dienen die Attraktionspotentiale der Verkehrsbezirke für die fünf definierten Aktivitäten Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Einkaufen und Sonstiges. Von der österreichischen Raumordnungskonferenz stehen ÖROK-Prognosen von 2010-2030 mit Projektion bis 2050 zur Verfügung. Anhand des Hauptszenarios dieser Prognosen werden die quellseitigen und die zielseitigen Raumstrukturdaten hochgerechnet.

Das **Verkehrsangebot** per se soll keine fixen Veränderungen erfahren. Das Verkehrsnetz soll für spezifische Planszenarien verändert werden. Einbindung von Informationen zu neuen **Entwicklungsgebieten** anhand künftiger Flächenwidmungsplänen werden zudem in der Prognoseerstellung berücksichtigt. Das **Verkehrsverhalten** erfährt keine Veränderungen, da von keinen grundsätzlichen Änderungen von Einstellungen zur Mobilität (Verkehrsmittelwahl, Motorisierung etc.) und Werthaltungen in der Bevölkerung ausgegangen werden kann.



	Personen pro VHG 2025 (+ Zunahme von 2012 in %)										Summe VHG
	VHG1 (S<=15)	VHG2 (S>15)	VHG3 (L)	VHG4 (EMPJ)	VHG5 (EMPA)	VHG6 (EOP)	VHG7 (NEMP)	VHG8 (NEOP)	VHG9 (ROP)	VHG10 (RMP)	
Krems an der Donau(Stadt)	1913 (+0,6%)	1091 (-3,2%)	303 (-3,2%)	3065 (-1,4%)	6682 (+4,9%)	712 (+1,5%)	2196 (+1,5%)	1032 (+1,5%)	5802 (+20,2%)	1362 (+20,2%)	24158
Krems(Land)	2262 (-2,3%)	1146 (-5,3%)	372 (-5,3%)	3643 (-6,2%)	8580 (+7,7%)	877 (+0,4%)	1534 (+0,4%)	720 (+0,4%)	5725 (+24,1%)	1341 (+24,1%)	26200
Lilienfeld	1670 (-3,2%)	557 (-6,9%)	219 (-6,9%)	2138 (-7,9%)	4967 (+4,4%)	514 (-2,2%)	1141 (-2,2%)	536 (-2,2%)	3816 (+12,5%)	896 (+12,5%)	16454
Melk	2083 (-2,4%)	884 (-6,6%)	259 (-6,6%)	2591 (-6,4%)	6106 (+7,6%)	626 (-0,1%)	1110 (-0,1%)	522 (-0,1%)	4062 (+22,6%)	955 (+22,6%)	19198
Sankt Pölten(Land)	8317 (+2,5%)	3297 (-1,7%)	1123 (-1,7%)	10962 (-2,2%)	25123 (+9,3%)	2610 (+3,1%)	5120 (+3,1%)	2417 (+3,1%)	17437 (+26,3%)	4089 (+26,3%)	80495
Tulln	1262 (+7,4%)	567 (+2,9%)	199 (+2,9%)	1948 (+1,8%)	4528 (+15,3%)	467 (+8,1%)	794 (+8,1%)	374 (+8,1%)	3079 (+32,7%)	723 (+32,7%)	13941
Sankt Pölten(Stadt)	5023 (+7,2%)	1980 (+5,2%)	734 (+5,2%)	6944 (+1,1%)	15383 (+9,1%)	1629 (+4,7%)	4595 (+4,7%)	2161 (+4,7%)	12129 (+18,0%)	2838 (+18,0%)	53416
Summe polit. Bezirke	22530	9522	3209	31291	71369	7435	16490	7762	52050	12204	Σ 233862

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung, Stadt St. Pölten	11
Abb. 2: Altersstruktur der Bevölkerung in %, Stadt St. Pölten	11
Abb. 3: Bevölkerungsverteilung Bestand 2012	11
Abb. 4: Pendelbeziehungen der Erwerbstätigen in Bezug zu St. Pölten	12
Abb. 5: Arbeitsplatzverteilung Bestand 2012	12
Abb. 6: SchülerInnen und StudentInnen nach Herkunft	13
Abb. 7: Verteilung der SchülerInnen und StudentInnen Bestand 2012, Schulen nach Typen	13
Abb. 8: Verteilung der Handelsflächen Bestand 2012	14
Abb. 9: Entwicklungsgebiete und Nutzungspotenziale 2020+	15
Abb. 10: Stadtteile von St. Pölten	16
Abb. 11: Anzahl der Unfälle mit Personenschäden, Bezirk St. Pölten (Stadt)	18
Abb. 12: Anzahl der in Verkehrsunfällen Verletzten und Getöteten, Bezirk St. Pölten (Stadt)	18
Abb. 13: Unfälle auf Gemeindestraßen (2007 – 2009) und auf Landesstraßen (2008 – 2010)	19
Abb. 14: NO ₂ -Jahresmittelwert an zwei Messstellen in St. Pölten, 2005 – 201	20
Abb. 15: Beispiel eines webbasierten Mobilitätsinformationsangebots	21
Abb. 16: Modal Split (alle Wegezwecke)	22
Abb. 17: Modal Split und Wegelänge	23
Abb. 18: Distanzradien in St. Pölten	23
Abb. 19: Modal Split im Städtevergleich	24
Abb. 20: Durchschnittliche Anzahl Verkehrsmittel im Haushalt	25
Abb. 21: Anzahl der Fahrräder im Haushalt	25
Abb. 22: Anzahl der privaten Pkw im Haushalt	25
Abb. 23: Motorisierungsgrad St. Pölten im Vergleich mit Ö, NÖ und den Landeshauptstädten	26
Abb. 24: Übersichtsplan Verkehrsstärken 2012, Querschnitte aus Tab. 6	28
Abb. 25: Ziele, Grundsätze und Schwerpunkte	34
Abb. 26: Überblick Maßnahmenprogramm	35
Abb. 27: Verlagerungsmöglichkeiten durch die Kerntangente Nord (Zeithorizont 2020+)	36
Abb. 28: Verlagerungsmöglichkeiten durch die Schnellstraße S34 (A1 bis B1) mit Begleitmaßnahmen in der Josefstraße (2020+)	38
Abb. 29: Verlagerungsmöglichkeiten durch die Westtangente, mit Fahrstreifenreduktion B20 / L100	39
Abb. 30: Fahrzeitisochronen Bahnverkehr im Bestand 2012	41
Abb. 31: Regionallinien um St. Pölten	42
Abb. 32: Reisezeit LUP und Motorisierter Individualverkehr	43
Abb. 33: Schnellbus Spratzern - Unterwagram/Ratzersdorf	44

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 34: Künftiges Radverkehrsnetz	45
Abb. 35: Grundnetz für den Fußgängerverkehr	46
Abb. 36: Leihradstandorte	47
Abb. 37: Öffentliche Radabstellplätze	47
Abb. 38: Kremser Landstraße als Umweltverbundachse	49
Abb. 39: Josefstraße, Pater-Paulus-Platz als Umweltverbundachse	50
Abb. 40: Stroblikreuzung, Redimensionierung auf eine Umweltverbundachse	51
Abb. 41: Vorschlag für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept	52
Abb. 42: Straßennetzkategorisierung	54
Abb. 43: Innenstadt südlich und nördlich der Westbahn	57
Abb. 44: Typologie der Promenade	57
Abb. 45: Kernstadt Nord	58
Abb. 46: Kernstadt Süd, Josefstraße	59
Abb. 47: Westlich der B20, Teufelhof, Gutenbergsiedlung	61
Abb. 48: Stadtteilzentrum St. Pölten Süd	62
Abb. 49: Spratzern Süd, Waldsiedlung	64
Abb. 50: St. Georgen	65
Abb. 51: Viehofen	66
Abb. 52: Eisbergsiedlung, Kupferbrunn, Kremserberg	67
Abb. 53: Oberradlberg und Unterradlberg	68
Abb. 54: Pottenbrunn	69
Abb. 55: Ratzersdorf	70
Abb. 56: Unterwagram und Oberwagram (1)	71
Abb. 57: Typologie der B1-Traisenbrücke	71
Abb. 58: Unterwagram und Oberwagram (2)	72
Abb. 59: Stattersdorf	73
Abb. 60: Verlagerung durch Kfz-Traisenquerung Landsbergerstraße	74
Abb. 61: Abhängigkeiten in der zeitlichen Umsetzung	81
Abb. 62: MIV-Fahrleistungen im Stadtgebiet von St. Pölten	83
Abb. 63: Beteiligte an der Finanzierung	84
Abb. 64: Beteiligte am Beratungsprozess	86
Abb. 65: Zeitplan des Beratungsprozesses	86

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tab. 1: Anzahl SchülerInnen und StudentInnen nach Schultyp	13
Tab. 2: Tote und Verletzte im Ortsgebiet nach Verkehrsteilnehmern, Bezirk St. Pölten (Stadt)	18
Tab. 3: Tote und Verletzte im Freiland nach Verkehrsteilnehmern, Bezirk St. Pölten (Stadt)	18
Tab. 4: Beteiligte an Unfällen mit Personenschäden (UPS) im Ortsgebiet	19
Tab. 5: Beteiligte an Unfällen mit Personenschäden im Freiland	19
Tab. 6: Verkehrsstärken im DTVw, Bestand und Prognose 2020+ (ohne Maßnahmen)	28
Tab. 7: Modal-Split-Ziele	33
Tab. 8: Verkehrswirksamkeit Kerntangente Nord	37
Tab. 9: Ergebnisse einer ergänzenden Parkraumerhebung	53
Tab. 10: Funktionsmerkmale der Straßenkategorien	55
Tab. 11: Wirkungsrahmen des Maßnahmenprogramms auf den Modal Split	82