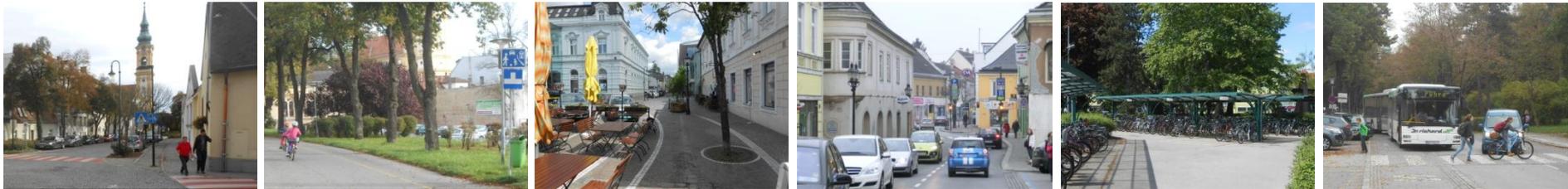


Verkehrskonzept Stockerau

September 2015



Auftraggeber

Auftraggeber

Stadtgemeinde Stockerau
Rathausplatz 1
2000 Stockerau

Projektleitung: Bauamt

Dir. Ing. Josef Stadler
Ing. Georg Schwarzer

Mit Unterstützung der NÖ Stadterneuerung



Auftragnehmer

Auftragnehmer

IGP – Ziviltechniker GmbH
Josef-Würtz-Gasse 24
3130 Herzogenburg

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH
Bergensammgasse 7
1130 Wien

Projektteam

Dipl.-Ing. HTL Ing. Adolf Hasenzagl
Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Gunter Stocker
Dipl.-Ing. Oliver Wurz

Inhalt

Vorwort	5
1. Anlass und Aufgaben	6
2. Grundlagen	7
3. Befunde und Trends	10
3.1 Stadtstruktur	10
3.2 Mobilität	13
3.3 Verkehr	16
3.4 Umwelt	21
3.5 Entwicklungstendenzen	22
4. Strategie	24
4.1 Leitsatz	24
4.2 Ziele und Grundsätze	25
5. Schwerpunkte	27
5.1 Radverkehr	27
5.2 Zentrum	36
5.3 Ostspange	42
5.4 Betriebserschließung West	43
5.5 Bahnhofsviertel und Südspange	44
5.6 Neuralgische Knoten	45

Abb. 1
Arbeitskreissitzung



Abb. 2 Tag der offenen
Tür am 26. Oktober 2014



Inhalt

6. Kontinuierliche Initiativen	51
6.1 Standards für den Fußgängerverkehr	51
6.2 Barrieren überwinden	52
6.3 Öffentlicher Verkehr	54
6.4 Verkehrsberuhigung	55
6.5 Gestaltungsgrundsätze in neuen Siedlungen	56
6.6 Verkehrssicherheit	57
6.7 Parken	58
6.8 Mobilitätsmanagement	59
6.9 Öffentlichkeitsarbeit	60
7. Prioritäten	61
8. Wirkungsrahmen	62
9. Erfolgskontrolle	63
10. Kommunikation	64
10.1 Beratungsprozess	64
10.2 Beteiligung	65



Abb 3. BürgerInnen-
Veranstaltung am
18. November 2014



Vorwort

Liebe Stockerauerinnen und Stockerauer!

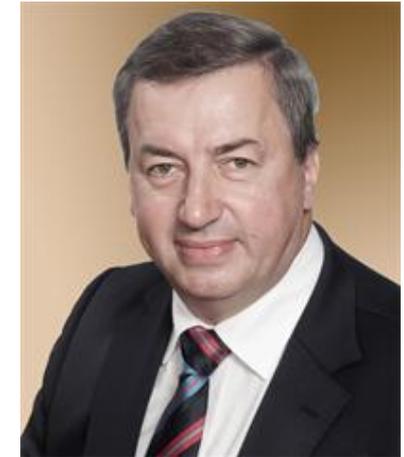
Verkehr bedeutet Entwicklung. Schon in frühester Zeit haben sich Menschen von einem Ort zu einem anderen bewegt oder auch Güter und Lasten transportiert. Zu Fuß, zu Pferd, mit Karren und Kutschen, mit Schiffen, später mit der Bahn, mit dem Auto, dem LKW, dem Flugzeug bis zu unseren modernen oft als „sanft“ bezeichneten Mitteln für Mobilität.

Entlang der Verkehrswege haben sich Siedlungen, Märkte und Städte entwickelt und auch für uns bedeutet es ein gutes Stück Lebensqualität „mobil“ zu sein. Auch an der noch heute erkennbaren Grundform unserer Stadt - ohne einen früher einmal befestigten Stadtkern - kann man gut erkennen, dass sich Stockerau entlang der damals wichtigen Verkehrswege, nämlich der Donau als Wasserstraße, der Bahn und der Straße Wien-Prag, entwickelt hat. Ohne Verkehr kann es keine Wirtschaft und keinen Aufschwung und damit auch keinen Wohlstand für die Bürgerinnen und Bürger geben.

Wenn allerdings der Verkehr zur Belastung wird, Lebensräume einzuengen beginnt, mit anderen etwa Wohn- und Grünbereichen zu kollidieren beginnt, wenn also die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt deutlich spürbar werden, dann ist es Zeit, etwas zur Lenkung dieses Verkehrs zu unternehmen. Es muss das Ziel jeder fortschrittlichen Stadt sein, 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 Verkehrskonzept 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 Stockerau in Zukunft in Verkehrsbelangen beschreiten will. In diesem Zusammenhang sind auch verkehrslenkende Maßnahmen sowie das Anrufsammeltaxi IST-Mobil wesentliche Eckpfeiler der zukünftigen Verkehrspolitik der Stadt.

Mein besonderer Dank gilt jenen Stockerauerinnen und Stockerauern, die sich Zeit genommen haben, um sich im Rahmen von Informations- und Diskussionsabenden von Beginn an in den Entstehungsprozess des neuen Verkehrskonzeptes einzubringen und so wesentlich zur Erstellung dieser neuen Verkehrsleitlinie der Stadt Stockerau beigetragen haben.



Ihr Bürgermeister, Helmut Laab

1 Anlass und Aufgaben

Das aktuelle Stockerauer Verkehrskonzept stammt aus dem Jahr 2002. Seither hat sich viel verändert:

- die dynamische Stadtentwicklung Stockeraus erfordert eine intensive Abstimmung mit der Verkehrsplanung,
- Mobilität in Städten ist im Wandel: der Autobesitz und der motorisierte Individualverkehr stagnieren, der Radverkehr hat Rückenwind,
- der öffentliche Verkehr muss sich im Spannungsfeld zwischen Angebotsqualität und Finanzierungsmöglichkeiten behaupten, neue Angebotsformen („Mikro ÖV“) nehmen zu,
- begrenzte Handlungsmöglichkeiten und der Einfluss einer erstarkten Zivilgesellschaft legen verkehrspolitische Schwerpunkte nahe, die in absehbaren Zeiträumen konsequent verfolgt werden.

Waren Verkehrskonzepte bislang überwiegend eine Sammlung von Infrastrukturprojekten, rückt nunmehr die aktive Beeinflussung der Mobilität durch eine Fülle fördernder bzw. einschränkender Maßnahmen („Push & Pull“) in den Vordergrund. All das beeinflusst Art und Inhalte zukunftsweisender Verkehrskonzepte erheblich; sie dienen nicht nur der Politik und Verwaltung als Handlungsrahmen für ein nächstes Jahrzehnt, sondern auch als Kommunikationsinstrument für Bevölkerung und Wirtschaft – als Grundlage für Partnerschaften einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität.

Das Verkehrskonzept 2015 enthält in diesem Sinne:

- die wesentlichen verkehrspolitisch relevanten Grundlagen und Rahmenbedingungen,
- eine Darstellung der Ausgangslage für die wichtigsten Einflussgrößen des Verkehrs, sowie eine Abschätzung der Entwicklungstendenzen,
- strategische Überlegungen (Leitbild, Ziele, Grundsätze),
- das Maßnahmenprogramm, gegliedert in besondere Schwerpunkte und kontinuierliche Initiativen.

Abschließend werden die Wirkungen und Kosten des Verkehrskonzept abgeschätzt und Instrumente einer laufenden Erfolgskontrolle dargestellt.

Verkehrskonzepte entstehen durch Zusammenarbeit: externe Fachleute begleiten einen Prozess, den Politik und Verwaltung, aber auch die Bevölkerung maßgebend prägen.

2 Grundlagen

Jedes neue Verkehrskonzept bezieht sich auf die bisherige Verkehrspolitik, wie sie für Stockerau im Verkehrskonzept 2002 entwickelt wurde. Dazu gibt es seit diesem Konzept 2002 mehrere relevante Konzepte, die Aussagen für den Verkehr enthalten. Diese Aussagen sind – wie die Diskussionen im begleitenden Arbeitskreis – eine wichtige Grundlage für weiterführende Überlegungen. In diesem Sinne gibt es keine „Stunde Null“ in der Verkehrspolitik, auch wenn neue Akzente und zukunftsweisende Impulse gesetzt werden.

(1) Verkehrskonzept 2002

Schon im Verkehrskonzept 2002 (AXIS) wurde der Anspruch einer alle verkehrlichen Aspekte beinhaltenden Betrachtung formuliert; das betrifft sowohl die Verkehrsarten (ÖV, mIV, nmV) als auch die Nutzergruppen, und umfasst bauliche, betriebliche und organisatorische Maßnahmen. Gestützt auf eine fachübergreifende Bestandsaufnahme und auf Basis eines umfassenden Zielsystems wurde ein sogenannter Handlungsbedarf ermittelt.

Neben diesen Handlungsschwerpunkten enthält das Verkehrskonzept 2002 auch konkrete Lösungsvorschläge, bis hin zur Gestaltung von Straßenquerschnitten und neuralgischen Kreuzungen.

Von den Handlungsschwerpunkten wurde zwischenzeitlich – wohl auch mangels zugehöriger konkreter Maßnahmen – wenig umgesetzt, allerdings wurden einzelne konkrete Projektvorschläge (u. a.: Kreuzung Donau Straße – Josef-Wolfik-Straße) realisiert. Die Diskussion über die Zweckmäßigkeit einer Nordtangente wurde erst später (2009) eröffnet.

Abb. 4: Verkehrskonzept 2002: Handlungsbedarf

Verkehrsart	Handlungsschwerpunkte
Fußgänger und Radfahrer	<ul style="list-style-type: none"> - Schließung der Lücken im Fuß- und Radwegenetz - Verbindung von Alltagsrouten mit Freizeitrouten - Schaffung von Radverkehrsanlagen, vor allem im Stadtzentrum - Schaffung von gesicherten Querungshilfen
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen im Busverkehr - Abstimmung Bahn / Bus - Überlegungen zu Anrufbus oder Anrufsammeltaxi - Reorganisation im ÖV
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - funktionelle Neubewertung des Straßennetzes - Bündelung des Schwerverkehrs - Verlagerung des gebietsfremden Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten - Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz - Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umgestaltung von Unfall- bzw. Gefahrenstellen
Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Reorganisation der Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum - Erweiterung der bestehenden P & R-Anlage unter Verbesserung der Zugangssituation zum Bahnhof und zum Stadtzentrum

Quelle: AXIS 2002

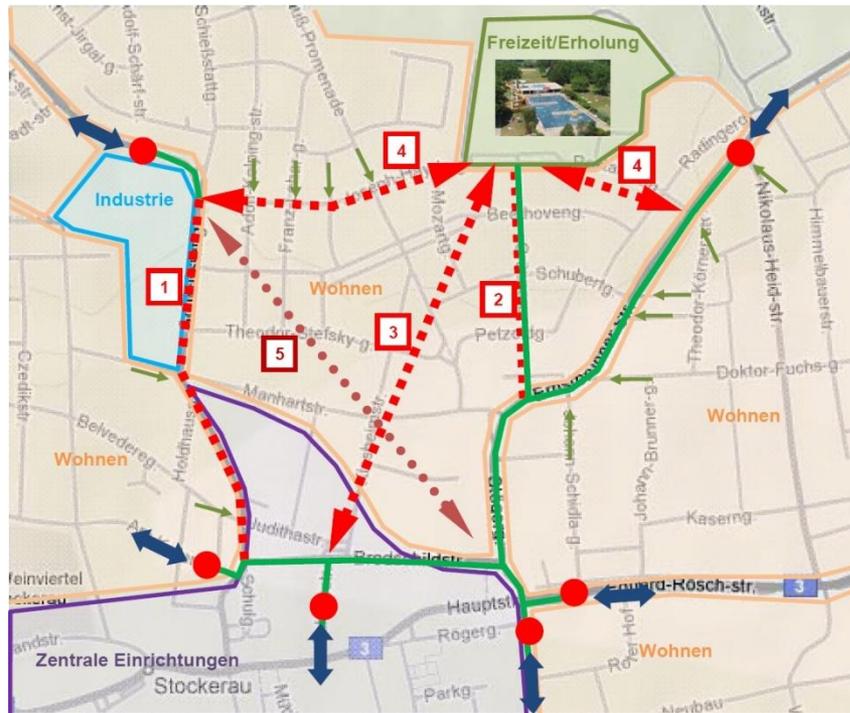
2 Grundlagen

(2) Radwegekonzept 2009

Dieses Radverkehrskonzept (IGP, 2009) behandelt die Erschließung des Erholungszentrums zwischen Schießstattgasse, Hauptstraße, Stögergasse und Ernstbrunner Straße. Vorgeschlagen werden

- der Lückenschluss vorhandener Radverkehrsanlagen,
- die Verbesserung der Verbindungen zum Erholungszentrum,
- neue Radverkehrsanlagen zur Netzergänzung bzw. Netzverdichtung.

Abb. 5: Radwegekonzept 2009: Maßnahmenübersicht - Radverkehrsanlagen



(3) Nordtangente Stockerau

Ist eine Straßenumfahrung im Norden Stockeraus zweckmäßig? Diese Frage wurde in einer Verkehrsuntersuchung (Snizek 2009) mit Hilfe eines Verkehrsmodells behandelt, wobei Teilausbauten im Osten und Westen sowie eine durchgehende Nordumfahrung ebenso untersucht wurden wie begleitende Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrs im Zentrum. Diese Untersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

„Zusammenfassend kann aus verkehrlicher Sicht die Realisierung der Nordtangente Stockerau empfohlen werden. In einer ersten Ausbaustufe empfehlen sich die Abschnitte zwischen der B4 und der L29 sowie zwischen der L26 und der B3 im Osten mit Übereckverbindung zur Anschlussstelle Stockerau Ost. Gleichzeitig damit sollten zur Sicherung der Verlagerungswirkung restriktive Maßnahmen im Stadtzentrum im Verlauf der B3, wie Tempolimit und umfeldorientierte Straßenraumgestaltung, gesetzt werden.“

Aus den Modellberechnungen lässt sich diese Empfehlung nur teilweise nachvollziehen, die wesentlichen Entlastungen werden durch Restriktionen im Zentrum bewirkt. Dazu kommt, dass Aspekte der Stadtentwicklung in dieser Verkehrsuntersuchung nicht behandelt wurden. Jedenfalls aber ist die Verkehrsuntersuchung 2009 eine gute Grundlage für weiterführende Überlegungen.

(4) Stadterneuerungskonzept 2011

Dieses Konzept (Landesverband der NÖ-Dorf- und Stadterneuerung) enthält – nach einer Bestandsanalyse – ein Zukunftsbild für Stockerau, aber auch den Vorschlag, das Verkehrskonzept 2002 zu aktualisieren, mit einem Schwerpunkt beim Radverkehr.

2 Grundlagen

(5) Stadtentwicklungskonzept 2012

Unter dem Begriff „Kommunales Facility Management – Masterplan der Stadtgemeinde Stockerau“ (IFM GmbH, TU Wien, 2012) wurde ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept im Rahmen eines Kooperationsprozesses mit der Stadtgemeinde erarbeitet, mit einem Leitbild und vier Handlungsfeldern:

- Wirtschaftsraum der Region
- Wohnraum der Generationen
- Grünraum an der Donau
- Kulturräum der Region

Dieses Konzept bezieht sich auch auf verkehrliche Handlungsschwerpunkte (Erreichbarkeit, Verkehrsbelastungen) und enthält konkrete Maßnahmen (u. a.: Citybus).

(6) Masterplan Verkehr 2013 – 2025

Im Rahmen der Dorf- und Stadterneuerung wurde ein Masterplan Verkehr (Gaida, Els, et al.; 2012) erarbeitet; die Strategie „Verkehr – Stockerau im Jahr 2025“ enthält folgende Schwerpunkte:

- Verkehrsreduktion
- Lärmreduktion und Lärmschutz Bahn
- Förderung von E-Mobilität und Reduktion konventioneller Antriebe
- Gleichwertigkeit der Verkehrsmittel
- durchgängiges Radwegnetz
- „Schadstofffilter“ entlang hoch belasteter Verkehrswege

Der Masterplan umfasst auch Vorschläge für konkrete, rasch umsetzbare Maßnahmen (u. a.: Tempo 30, Radfahrstreifen).

(7) Mobilitätskonzept Niederösterreich 2015

Das Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ (Rosinak & Partner, 2015) enthält unter dem Leitsatz „Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern“ vier Hauptziele:

- Mobilitätschancen verbessern,
- verkehrsbedingte Klima- und Umweltbelastungen minimieren,
- das Verkehrssystem effizienter machen,
- einen sicheren Betrieb der Infrastruktur gewährleisten.

Die Schwerpunkte des Konzeptes sind räumlich differenziert – in Zentren, Achsen und ländliche Räume. Für Zentren wie Stockerau sind folgende Schwerpunkte formuliert:

- die Multimodalität fördern,
- das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel etablieren,
- emissionsarme Verkehrsmittel fördern,
- die Erreichbarkeit für Wirtschaft und Bevölkerung sichern.

Das Land bekennt sich zur Mitwirkung an Konzepten für Zentren, wobei die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie die Siedlungsverdichtung an ÖV-Knoten für Stockerau besonders relevant sind.

(8) Stadtverkehrspolitik der Europäischen Union

Die Europäische Union hat mehrere Konzepte für die Verkehrspolitik in Städten vorgelegt: das Grünbuch 2007 („Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“), den Aktionsplan 2009 zur Förderung nachhaltiger urbaner Mobilität und das Weißbuch 2011 („Umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr“). Diese Konzepte enthalten eine Fülle von Anregungen, die in den Diskurs zum Verkehrskonzept weitgehend eingebracht wurden.

3 Befunde und Trends

3.1 Stadtstruktur

(1) Stadtteile

Stockerau ist wegen seiner Nähe zu Wien (ca. 25 km) und der guten Verkehrserschließung eine Stadt mit hohen Standortqualitäten, sowohl für Wohnen als auch für Betriebe. Prägend für die Stadtstruktur sind

- die Achse der Nordwestbahn, die sich in Stockerau in einen Ast Richtung Hollabrunn und einen Ast zum Knotenpunkt Absdorf/Hippersdorf gabelt,
- die Donauufer-Autobahn A22, an die Stockerau über drei Anschlussstellen (Nord, Mitte, Ost) angebunden ist und von der beim Knoten Stockerau die S5 Stockerauer Schnellstraße Richtung Krems und St. Pölten und die S3 Weinviertel Schnellstraße abzweigen,
- die Stockerauer Au, die die Stadt und auch ihr künftiges Wachstum in Richtung Donau begrenzt,
- die Landesstraßen B3 durch das Zentrum sowie die radialen, zur B3 führenden Landesstraßen L30 Prager Straße, L29 Senninger Straße, L26 Ernstbrunner Straße und L1127 Wiesener Straße,
- die Gewässer Senningbach im Osten, der abzweigende Mühlbach und der Göllersbach im Westen und
- die Grünzüge Franz-Blabolil-Promenade und Marienhöhe.

Diese Achsen bilden Stadtteile mit eigenen Charakteristika. Das historische Zentrum liegt beiderseits der B3 und ist umgeben von dicht besiedelten Stadtteilen, die wichtige Kerngebiete wie den Bahnhof, das Landesklinikum (Landstraße) und das Schulzentrum Judithastraße beherbergen. Südlich und westlich der Bahnachsen liegen dünner besiedelte Gebiete. Die Einfamilienhaus-Siedlung Neuriß ist vom Mühlbach und der Bahnachse umschlossen. Im Südwesten liegen die Katastralgemeinden Unter- und

Abb. 6: Stadtstruktur von Stockerau



Oberzögersdorf. Im Norden und im Osten liegen die Wiesener Siedlung und die Siedlung an der Johann-Strauß-Promenade – wesentliche Entwicklungsgebiete der Stadt.

Am Ortsbeginn der B3 im Westen und im Osten liegen Gewerbegebiete, die von den kurzen Wegen zur Autobahn profitieren. Östlich des Bahnhofs liegt ein zentrales Gewerbeareal mit Anschluss an die Bahn. Auf dem Areal der Prinz-Eugen-Kaserne im Nordwesten der Stadt fand die jüngste intensive Stadtentwicklung mit ca. 260 Wohneinheiten statt. Im Nordosten liegen zwischen der Johann-Strauß-Promenade und der Siedlung Am Damm das Erholungs- und Freizeitzentrum und der ehemalige Standort der Firma Heid, der sich erst jüngst in einen Standort vieler Einzelbetriebe umgewandelt hat.

3 Befunde und Trends

(2) Bevölkerung

Stockerau zählte Ende 2014 ca. 16.100 Einwohner – Tendenz steigend. Das Bevölkerungswachstum geht im Wesentlichen auf Zuwanderung zurück, während die Geburtenrate sinkt. Zu einem Großteil stammt der Bevölkerungszuwachs aus dem Ballungsraum Wien, schließlich bietet Stockerau vergleichsweise billigen Wohnraum, aber auch Kleinstadtlair mit einer sehr guten Anbindung an den Ballungsraum Wien.

Die Bevölkerungsschwerpunkte liegen in den zentrumsnahen Wohnquartieren südlich der Marienhöhe um die Theresia-Pampichler-Straße, an der Manhartstraße/Klesheimstraße, in der Heid-Straßen-Siedlung an der Nikolaus-Heid-Straße und der Dr.-Fuchs-Gasse sowie im Zentrum – in den Bereichen Landstraße und Neubau.

Laut Prognose der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) wird Stockerau bis 2030 um 15% auf etwa 18.500 Einwohner wachsen.

(3) Arbeitsplätze

2011 arbeiteten in Stockerau knapp 8.000 Beschäftigte in mehr als 1.000 Arbeitsstätten. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte lässt darauf schließen, dass mit dem Bevölkerungswachstum auch ein Wachstum an Arbeitsplätzen einhergeht.

Etwa 35% der ca. 7.500 erwerbstätigen StockerauerInnen haben ihren Arbeitsplatz in Stockerau, 65% pendeln aus – zu großen Teilen innerhalb des Bezirks Korneuburg und vor allem nach Wien. Knapp 4.900 Auspendlern stehen 5.000 Einpendler nach Stockerau gegenüber – hauptsächlich aus den angrenzenden Gemeinden.

Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung

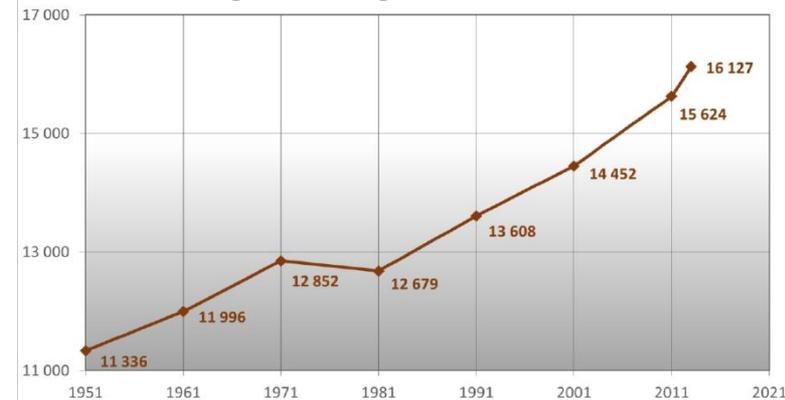


Abb. 8: Arbeitsplatzentwicklung

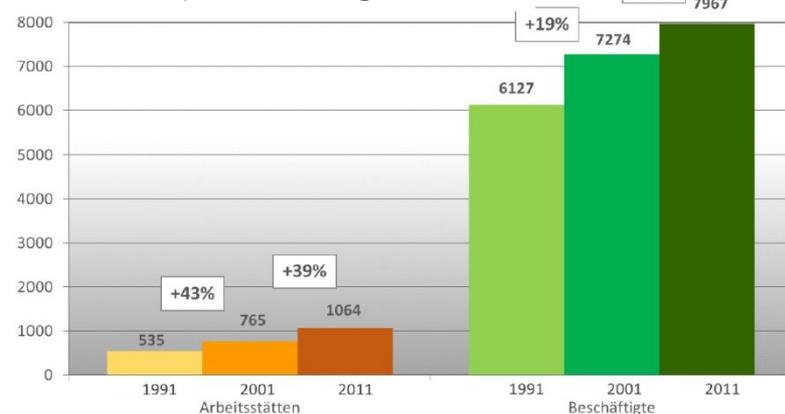


Abb. 9: Pendlerstatistik Erwerbstätige 2011

	Erwerbsauspendler		Erwerbseinpender	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	%
in/aus and. Gemeinde im Bezirk	1.010	21%	2.003	40%
in/aus and. Bezirk NÖs	851	17%	2.000	40%
in/aus and. Bundesland	2.954	61%	995	20%
ins/aus dem Ausland	57	1%	-	
Gesamt	4.872		4.998	

3 Befunde und Trends

(4) Wirtschaft, Handel und öffentliche Einrichtungen

Größere Gewerbebetriebe konzentrieren sich in den Gewerbegebieten im Westen und im Osten der Stadt. Ein großer Holz verarbeitender Betrieb und das Lagerhaus liegen zentral in der Nähe des Bahnhofs. Einige andere größere Betriebsstandorte liegen im Stadtgebiet verstreut. Lkw-Güterverkehr kann daher nur zum Teil von Wohngebieten ferngehalten und auf kurzen Wegen zum hochrangigen Straßennetz geleitet werden.

Im Zentrum ist der Handel neben dem Zentrum Marktgasse und der Rathauspassage generell klein strukturiert. Größere Nahversorger gibt es hauptsächlich entlang der B3, konzentriert in den Gewerbegebieten im Westen und im Osten der Stadt und vereinzelt dispers im Stadtgebiet verteilt.

Die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen wie das Landeskrankenhaus und der Bahnhof liegen zentrumsnah. Das Erholungszentrum und das Sportzentrum „Alte Au“ liegen im Norden bzw. im Süden der Stadt.

(5) Ausbildung

Bildungseinrichtungen wie Landesberufsschulen, das Bundesgymnasium und das Schulzentrum Judithastraße liegen an einer Achse von Unter den Linden zur Brodschildstraße. Stockerau hat vier Kindergärten, zwei Volksschulen, zwei Neue Mittelschulen und Fachschulen für Sozialberufe und für Gesundheits- und Pflegeberufe.

Etwa 600 hauptsächlich nach Wien und in andere Bezirke auspendelnden SchülerInnen stehen etwa 850 einpendelnde SchülerInnen aus den umgebenden Gemeinde aus dem Bezirk Korneuburg gegenüber (Stand 2011).

Abb. 10: Handel ● und Gewerbe ●



Abb. 11: Schulen ● und öffentliche Einrichtungen ●



3 Befunde und Trends

3.2 Mobilität

Unter Mobilität versteht man die durch tägliche Aktivitäten ausgelösten Wege, die zu Fuß oder mit Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Die Kenntnis des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ist Grundlage einer verkehrspolitischen Strategie. Nur so können Schwerpunkte und Maßnahmen begründet werden.

Deshalb wurde das Mobilitätsverhalten im Juni 2014 mit einer Befragung erhoben, an der 5% der Stockerauer Haushalte teilgenommen haben – 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 Stockerauer BürgerInnen legen 45% ihrer Wege im Umweltverbund – also zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. 55% der Wege werden mit dem Auto oder dem Motorrad zurückgelegt – entweder als LenkerIn oder als MitfahrerIn. Der Radverkehrsanteil ist bereits jetzt mit 16% bemerkenswert hoch. Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stellt die Bahn dar, Busse werden fast ausschließlich von SchülerInnen benützt.

StockerauerInnen, die am Befragungstichtag ihre Wohnung verlassen haben – also mobil waren, unternahmen durchschnittlich 3,2 Wege/Tag.

Fast 60% der Wege sind Binnenverkehrswege – also Wege, die innerhalb der Stadt zurückgelegt werden. Jeweils 16% sind Quell- und Zielverkehrswege – also Wege, die in Stockerau beginnen, oder hier enden. Die übrigen 8% sind Außenwege, die von den Befragten zur Gänze außerhalb Stockeraus zurückgelegt wurden – etwa Einkaufswege in Wien, vom Arbeitsplatz in Wien ausgehend.

Abb. 12: Modal Split nach Verkehrsmitteln

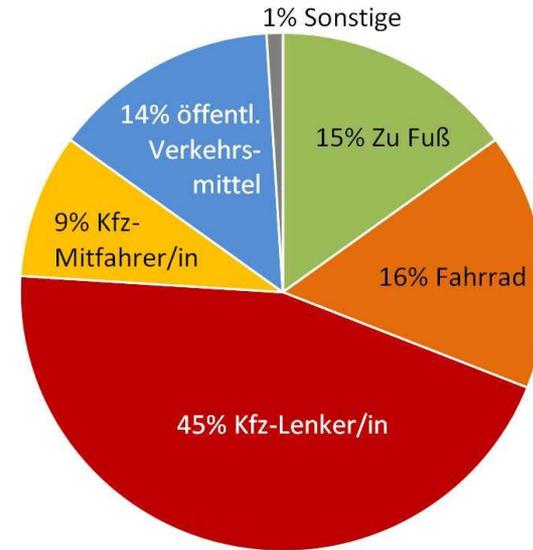


Abb. 13: In Stockerau unterwegs



3 Befunde und Trends

Das Stadtgebiet von Stockerau weist einen Durchmesser von etwa 3km auf. Fast alle Siedlungsgebiete sind nicht weiter als 1,5km vom Zentrum entfernt – Distanzen, die ohne weiteres mit dem Rad oder zu Fuß überwunden werden können.

Der Anteil an Fuß- und Radwegen im Binnenverkehr und bei Wegen, die kürzer als 2,5km sind, ist mit ca. 50% auch dementsprechend hoch und nimmt mit der zunehmender Weglänge ab. 45% aller Wege sind kürzer als 2,5km. Sie werden allerdings auch zu 45% mit dem Auto zurückgelegt. Bei diesen Wegen liegt noch viel Potenzial für das zu Fuß Gehen und das Radfahren. Auch topografisch ist Stockerau gut für den Radverkehr geeignet – er ist deshalb auch ein Schwerpunkt des Verkehrskonzeptes.

Beim Ziel- und Quellverkehr mit größeren Weglängen ist der Bahnanteil beachtlich.

Abb. 14: Distanzradien in Stockerau

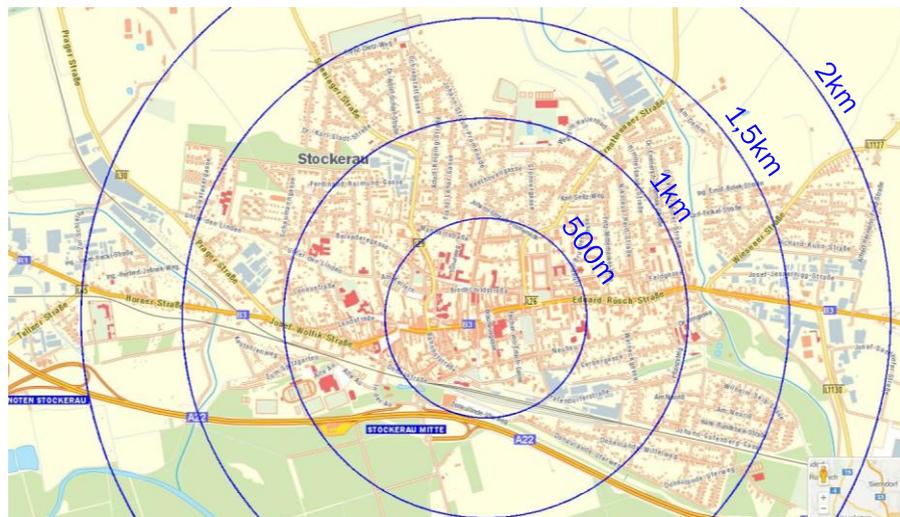


Abb. 15: Modal Split nach Binnen-, Quell- und Zielverkehr

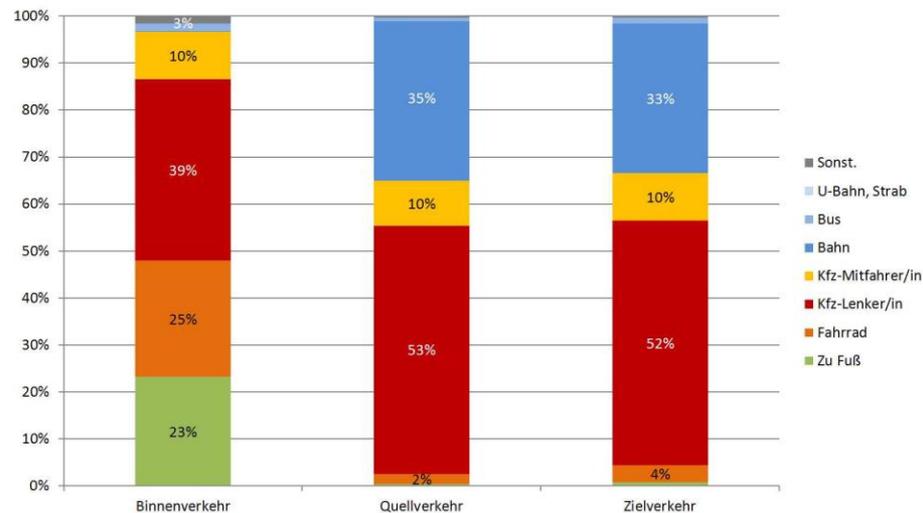
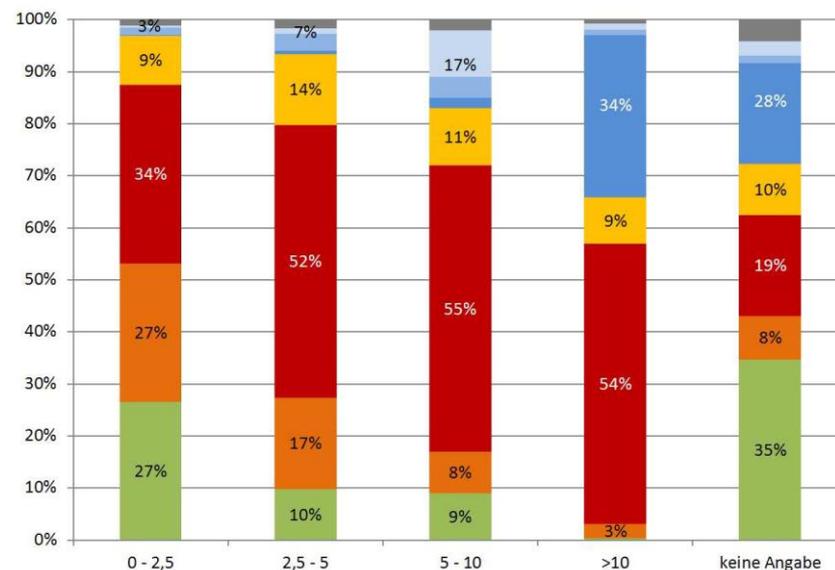


Abb. 16: Modal Split und Weglänge in km



3 Befunde und Trends

Bei den Wegezwecken der StockerauerInnen dominieren die Wege zur Arbeit, gefolgt von Einkaufswegen und Wegen zum Bringen und Holen von Personen. Die Wege zur Arbeit werden etwa je zur Hälfte mit dem Pkw und mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt. Beim Einkauf und bei Bring- und Holwegen dominiert das Auto als Verkehrsmittel. Den einzigen relevanten Anteil an Wegen, die mit dem Bus zurückgelegt werden, weist der Ausbildungsverkehr auf. Freizeit- und Privatwege werden häufig nicht motorisiert absolviert.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels spielt auch das Alter eine Rolle. Kinder, Jugendliche und SeniorInnen gehen deutlich mehr zu Fuß und fahren mehr mit dem Fahrrad als Menschen im Erwerbsalter. Bemerkenswert ist, dass fast 40% der Wege von Kindern und Jugendlichen im Auto mitfahrend zurückgelegt werden – ein sehr hoher Anteil: Viele SchülerInnen werden von den Eltern im Auto zur Schule gebracht, mit den bekannten Problemen im Schulumfeld morgens und am Nachmittag.

Abb. 17: Schulschluss beim Gymnasium Unter den Linden



Abb. 18: Wegezwecke

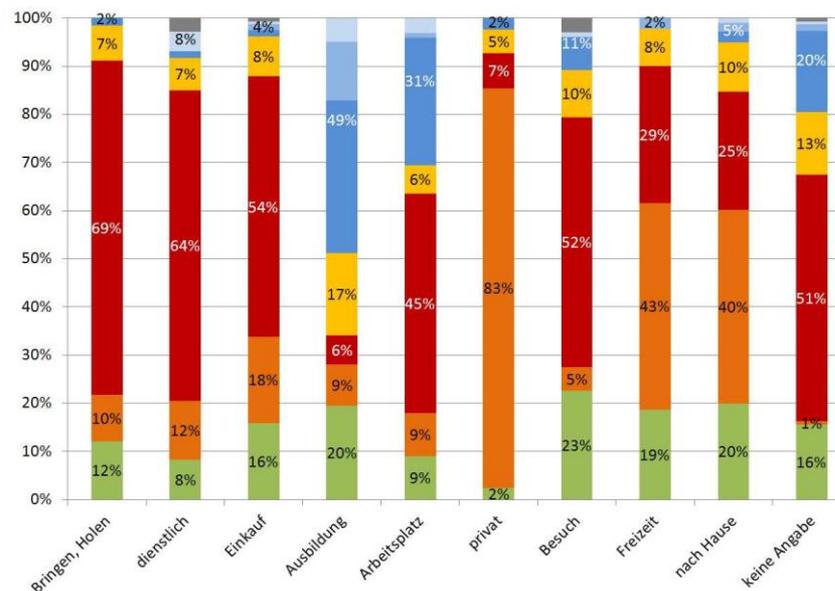
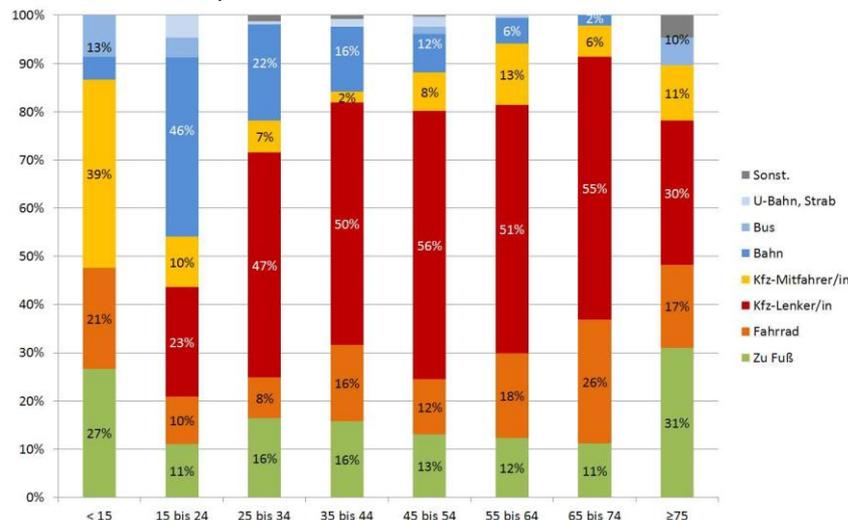


Abb. 19: Modal Split nach Alter



3 Befunde und Trends

3.3 Verkehr

(1) Öffentlicher Verkehr

Das Angebot im öffentlichen Verkehr besteht in Stockerau aus:

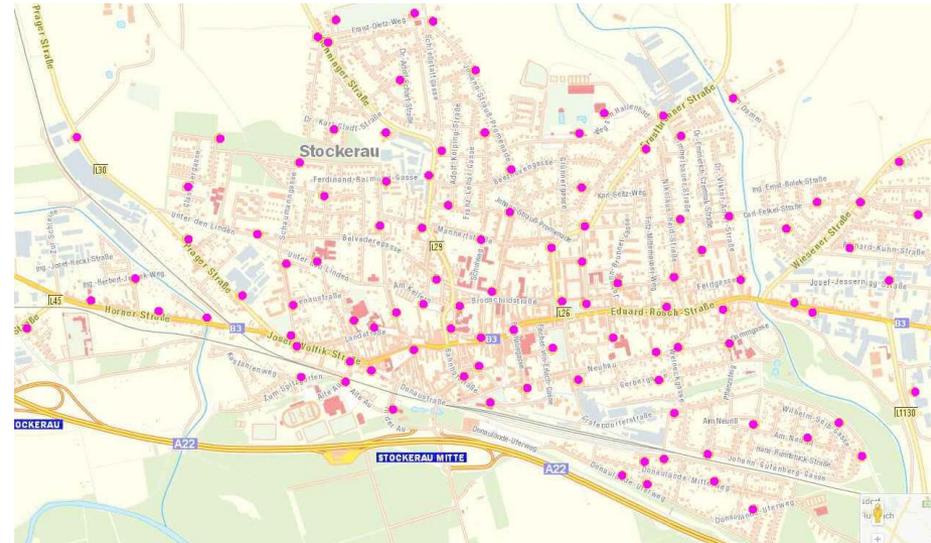
- Bahn**
 Die Schnellbahnlinie S3 in Richtung Wien verkehrt alle 30 Minuten, das zusätzliche REX-Angebot im Stundentakt; bei diesen Linien verkehren einzelne Verstärkerzüge in den Verkehrsspitzen.
- Linienbus**
 Innerhalb des Verkehrsbundes Ostregion (VOR) verkehren in Stockerau insgesamt sieben Regionalbuslinien, davon allerdings nur zwei Linien (332, 534) regelmäßig im Stundentakt. Diese Linien fahren den Bahnhof an. Eine Linie verkehrt unregelmäßig als Stadtbus. Das Busangebot dient vor allem dem Schülerverkehr und ist für den übrigen Alltags- und Gelegenheitsverkehr nicht attraktiv genug.

- Anrufsammeltaxi (AST)**
 Das Stockerauer Anrufsammeltaxi (STOXI) verkehrt an Werktagen (Montag – Freitag) von 6 – 22 Uhr, an Samstagen von 8 – 17 Uhr, Fahrten können 30 Minuten vor der Abfahrt an insgesamt 143 Haltestellen angemeldet werden. Etwa 900 Fahrgäste pro Monat nutzen dieses Angebot. Ab April 2015 wird ein Anrufsammeltaxi-System für den ganzen Bezirk Korneuburg (ISTmobil) eingerichtet, sodass auch Fahrten über die Stockerauer Stadtgrenzen möglich sind; auch die Betriebszeiten werden ausgeweitet (Montag – Donnerstag: 6 – 22 Uhr; Freitag: 6 – 24 Uhr; Samstag: 8 – 24 Uhr; Sonntag: 9 – 18 Uhr). Der Systemzugang wird vereinfacht, das vorhandene STOXI wird in das neue System integriert.

Abb. 20: Angebot im Bahn- und Linienbusverkehr



Abb. 21: Haltestellen des Anrufsammeltaxi STOXI bzw. ISTmobil



3 Befunde und Trends

(2) Radverkehr

In Stockerau wird bereits jetzt vergleichsweise viel mit dem Fahrrad gefahren. Dies zeigen einerseits die Ergebnisse der Haushaltsbefragung und andererseits voll belegte Radabstellanlagen im Stadtzentrum oder am Bahnhof.

Im Stadtgebiet gibt es mehrere Straßenabschnitte mit Radverkehrsanlagen, die allerdings noch kein zusammenhängendes und attraktives Netz ergeben. Teilweise werden RadfahrerInnen auf komfortablen Radwegen oder in verkehrsberuhigten Gassen geführt, teilweise auf gemischten Geh- und Radwegen, die nach aktuellen Standards zu schmal sind und ein Sicherheitsrisiko sowohl für FußgängerInnen als auch für RadfahrerInnen darstellen.

Der Ausbau der Infrastruktur ist deshalb ein Schwerpunkt des Verkehrskonzeptes. RadfahrerInnen sollen im Straßenraum präsent sein und in Stockerau qualitativ Rad fahren können.

Abb. 22: Gut ausgelastete Radabstellanlagen im Zentrum



Abb. 23: Radverkehrsnetz Bestand



Abb. 24: Wohnstraße mit Rad fahrenden Kindern



3 Befunde und Trends

(3) Kfz-Verkehr

Bestand 2013

Im Rahmen der Verkehrsanalyse wurde der Kfz-Verkehr an einigen Straßenquerschnitten gezählt, aber auch auf bereits vorhandene Zählungen zurückgegriffen.

Mit diesen Daten konnte ein Verkehrsmodell aufgebaut und kalibriert werden. Mit einem solchen Modell können die Wirkungen von Maßnahmen auf die Verkehrsbelastung abgeschätzt werden. Für das Bezugsjahr 2013 liefert das Verkehrsmodell einen Überblick über die Verkehrsstärken im Stockerauer Straßennetz (siehe Abb. 25)

Die am stärksten befahrene Straße ist die B3 als Ost-West-Verbindung mit Verkehrsstärken zwischen 8.500 und 15.500 Kraftfahrzeugen pro Tag. Der Abschnitt zwischen der Nikolaus-Heid-Straße und der Wiesener Straße ist dabei am höchsten belastet, das Zentrum Stockeraus deutlich geringer. Die Landesstraße L26 Ernstbrunner Straße weist mit 4.500 bis 5.000 Kfz/Tag an der nördlichen Stadtgrenze etwa doppelt so hohe Verkehrsstärken auf wie die Landesstraßen L30 Prager Straße, L29 Senninger Straße und L1127 Wiesener Straße mit jeweils 2.000 bis 3.000 Kfz/Tag.

Weitere wichtige Verkehrsrouten in der Stadt sind

- der Straßenzug Belvederegasse – Theresia-Pampichler-Straße – Manhartstraße mit 5.000 bis 6.000 Kfz/Tag
- die Nikolaus-Heid-Straße als ehemalige Landesstraße mit bis zu 5.400 Kfz/Tag im südlichen Abschnitt
- der Straßenzug Donaustraße – Neubau als Parallelroute zur B3 mit 3.000 bis 6.000 Kfz/Tag.

Die A22 Donauufer-Autobahn befahren im Bereich Stockerau derzeit zwischen 50.000 und 55.000 Kraftfahrzeuge pro Tag.

Die Zubringer zur Autobahn weisen folgende Verkehrsstärken auf:

- zur Anschlussstelle (ASt) Stockerau Ost: 13.000 bis 13.500 Kfz/Tag
- zur ASt Stockerau Mitte (In der Au): bis zu 8.000 Kfz/Tag
- zur ASt Stockerau Nord (B3 Horner Straße): 8.000 bis 8.500 Kfz/Tag

Mithilfe einer Kennzeichenverfolgung konnte der Durchgangsverkehr auf der B3 ermittelt werden: Er beträgt weniger als 5% des Gesamtverkehrs auf der B3.

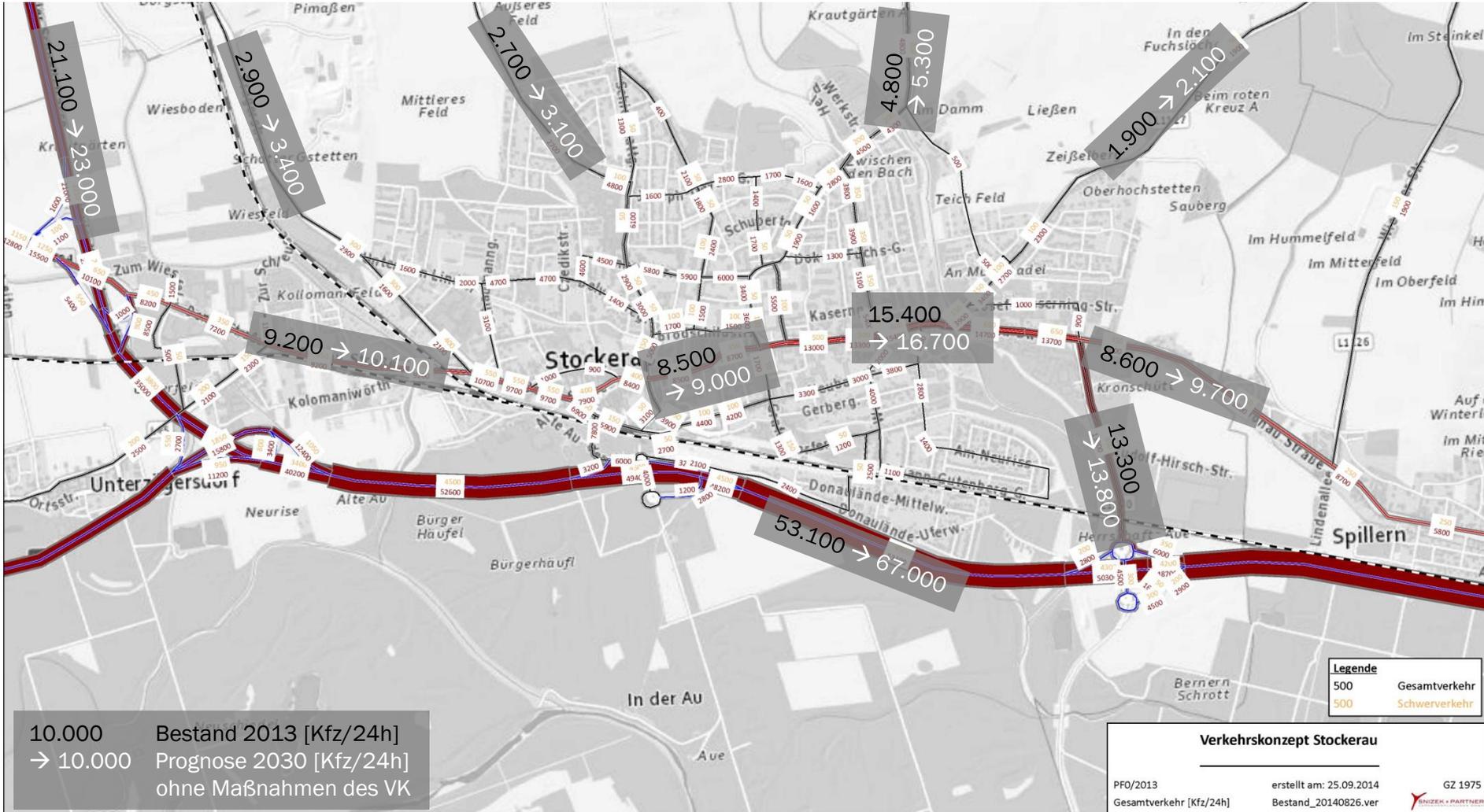
Prognose 2030

Für die Beurteilung von Maßnahmen wird im Verkehrsmodell ein Prognosefall 2030 herangezogen. Diese Prognose bezeichnet die Verkehrsstärken im Straßennetz ohne im Verkehrskonzept vorgeschlagene Maßnahmen. In diesem so genannten „Prognosenufall“ sind Zuwächse in der Bevölkerung und an Arbeitsplätzen gemäß ÖROK-Prognose von bis zu 15% berücksichtigt, ebenso entsprechende Zuwächse in der Region.

Insgesamt stellt sich der Verkehrszuwachs mit etwa +10% an Kfz-Fahrten in Stockerau als moderat dar. Generelle Trends zu besserem Bahnangebot und eine Überalterung der Bevölkerung führen zu tendenziell geringeren Steigerungen im städtischen motorisierten Verkehr als dies in den letzten Jahrzehnten prognostiziert wurde. Lediglich auf dem höchstrangigen Straßennetz sind weiterhin deutliche Verkehrszuwächse zu verzeichnen – auf der A22 um etwa 25%.

3 Befunde und Trends

Abb. 25: Übersichtsplan Verkehrsstärken 2013, Prognoseverkehrsstärken 2030 ohne Maßnahmen (hinterlegter Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell: Bestandsplanfall 2013)



10.000 Bestand 2013 [Kfz/24h]
 → 10.000 Prognose 2030 [Kfz/24h]
 ohne Maßnahmen des VK

Legende
 500 Gesamtverkehr
 500 Schwerverkehr

Verkehrskonzept Stockerau
 PFO/2013
 Gesamtverkehr [Kfz/24h]

erstellt am: 25.09.2014
 Bestand_20140826.ver

GZ 1975

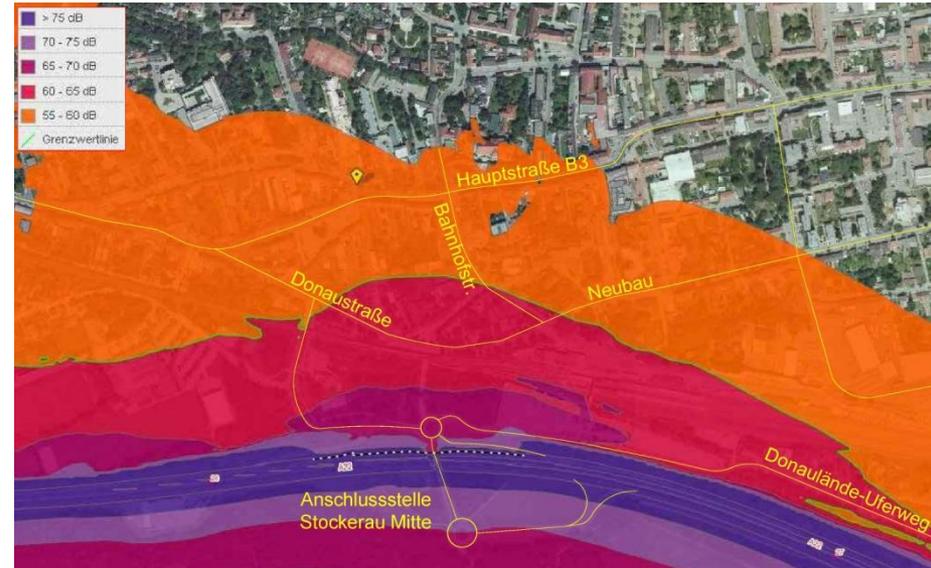

3 Befunde und Trends

3.4 Umwelt

(1) Lärm

Die empfohlenen Grenzwerte für Wohnen werden entlang der Hauptverkehrsachse B3 deutlich überschritten – sie einzuhalten würde ganz erhebliche Verkehrsreduktionen erfordern. Auch die Fahrgeschwindigkeit beeinflusst die Lärmbelastung. Deshalb wurden in einigen Stadtteilen bereits Tempo 30-Zonen eingerichtet. Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Wohngebieten werden weiterhin gefordert, andererseits gibt es Befürchtungen, dass es dadurch zu Verlagerungen des Kfz-Verkehrs und damit des Lärmproblems in andere Wohngebiete kommt. Im Süden der Stadt wirken die Autobahn und die Bahnstrecke als maßgebliche Lärmquellen. Die Anschlussstelle Stockerau Mitte der A22 öffnet eine Lücke im Lärmschutzwall, die Lärmbelastung reicht in die Stadt. Vor wenigen Jahren wurde das Tempolimit auf diesem Abschnitt der A22 auf 100 km/h gesenkt. Mit dem geplanten dreispurigen Ausbau ist eine Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen zu erwarten. Beim Bahnlärm ist der östliche Abschnitt bis zum Bahnhof aufgrund dichter Zugfolgen deutlich stärker belastet als die beiden westlichen Äste. Vor allem Güterzüge tragen hier zur Lärmbelastung bei.

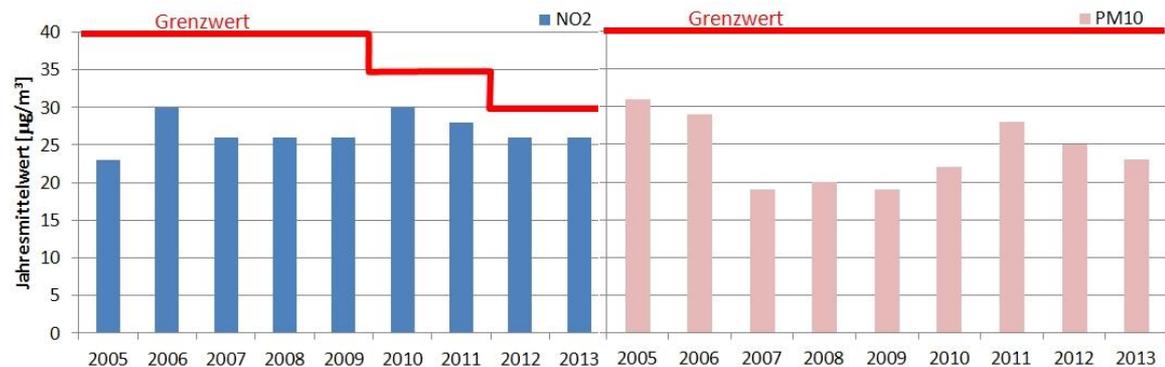
Abb. 26: Lärmkarte Autobahn, 24h-Durchschnitt in 4m Höhe, 2012



(2) Luftschadstoffe

Die Konzentration der Luftschadstoffe zeigen in den Leitkomponenten NO₂ (Stickstoffdioxid) und PM₁₀ (Feinstaub) an der Stockerauer Messstelle am Schulweg in den letzten Jahren abnehmende Tendenzen. Die Grenzwerte nach dem Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) werden an der Messstelle eingehalten. Stockerau ist damit weder „belastetes Gebiet Luft“ noch Sanierungsgebiet nach dem IG-L.

Abb. 27: NO₂- und PM₁₀-Jahresmittelwerte, Messstelle Stockerau Rudolf-Diesel-Straße, 2005 – 2013



3 Befunde und Trends

3.5 Verkehrssicherheit

Die Zahl der Unfälle mit Personenschäden in Stockerau betrug in den letzten Jahren zwischen 50 und 80 pro Jahr, die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten zwischen 60 und 100. Die Zahl der Verkehrstoten liegt jährlich im unteren einstelligen Bereich. Detaillierte Daten liegen derzeit nur bis 2010/11 vor.

FußgängerInnen machen zwischen 5 und 18% der Verletzten und Getöteten im Ortsgebiet aus, RadfahrerInnen zwischen 14 und 25%. Im Freiland waren fast alle Verletzten und Getöteten Insassen von Kraftfahrzeugen.

FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind etwa gleich häufig an Unfällen mit Personenschäden beteiligt, wobei zwischen 2007 und 2010 kein auffallender Trend zu beobachten ist. Den weitaus größten Anteil nehmen Insassen von Pkw, Moped oder Motorrad ein.

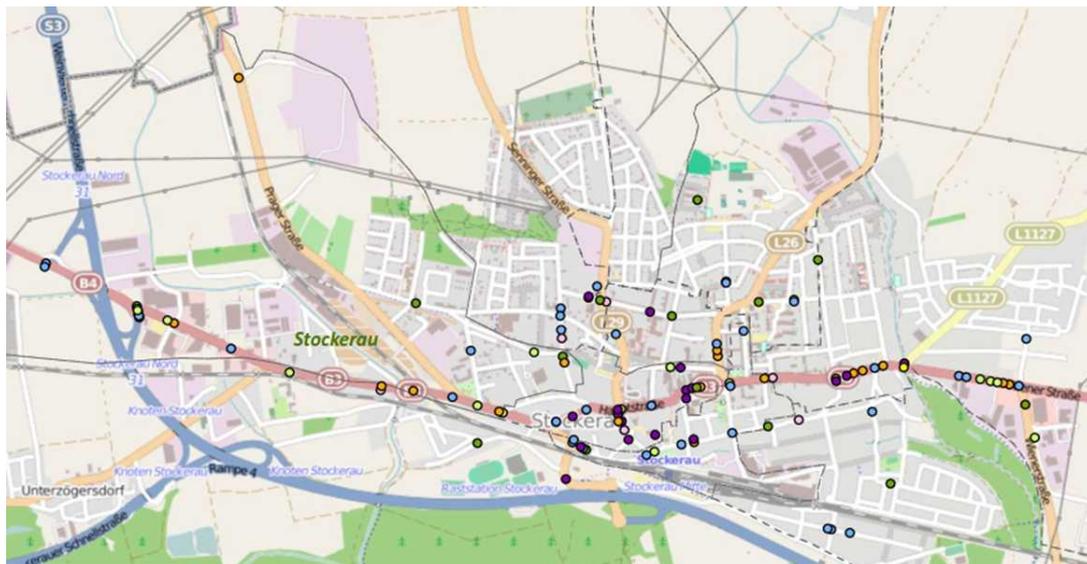
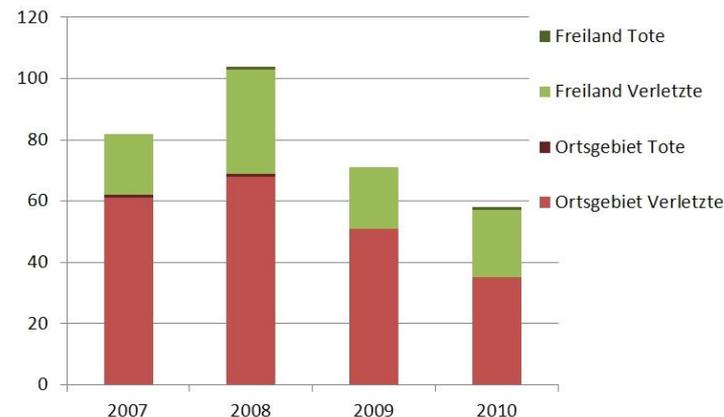
Gemäß der Studie „Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden“ der Universität für Bodenkultur (Wien, 2006) ist Stockerau im Vergleich mit anderen Städten zwischen 13.000 und 17.000 Einwohnern wie etwa Schwechat, Bad Ischl oder Kufstein als vergleichsweise verkehrssicher einzustufen.

Unfallhäufungsstellen bzw. -strecken liegen – wenig überraschend – an der viel befahrenen B3.

Abb. 29: Unfälle mit Personenschaden in Stockerau 2009-2011

- Alleinunfälle
- Unfälle im Richtungsverkehr
- Unfälle im Begegnungsverkehr
- Rechtwinkelige Kollisionen
- Unfälle mit parkenden Kfz
- Fußgängerunfälle
- Radfahrerunfälle, Tier- und Eisenbahnunfälle

Abb. 28: Anzahl der in Verkehrsunfällen Verletzten und Getöteten, in Stockerau



3 Befunde und Trends

3.6 Entwicklungstendenzen

(1) Stadtwachstum

Stockerau wächst. Künftige Erweiterungen von Wohnsiedlungen – wie die Wiesener Siedlung – liegen im Nordosten der Stadt. Diese Tendenz wird sich fortsetzen, zumal im Flächenwidmungsplan bereits zusätzliche Wohngebiete ausgewiesen sind. Weitere Wohngebiete sind nordöstlich des Erholungszentrums und östlich der Johann-Strauß-Promenade in Diskussion.

Im Zentrum bieten mehrere zusammenhängende Grundstücke zwischen Hauptstraße, Bahnhofstraße und Austraße die Möglichkeit für eine Verdichtung in gut erschlossener Lage. Ein Schwerpunkt der Stadtentwicklung ist ein gemischt genutztes Gebiet mit Wohnen, Büros und Betrieben in unmittelbarer Bahnhofsnähe.

Dieses und andere innerstädtische, derzeit noch extensiv genutzte Betriebs- und Industriegebiete könnten sich langfristig in verdichtete, urbane Stadtteile wandeln, während Gewerbebetriebe an den Stadtrand wandern. Beispielhaft wurde dieser Prozess mit dem Standort der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne eingeleitet.

Bei den jüngsten Entwicklungen in der Wiesener Siedlung und bei der Prinz-Eugen-Kaserne wird deutlich, dass der öffentliche Raum bisher kaum mitentwickelt wurde. Da dieses Wohnumfeld maßgeblich auf das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner einwirkt, muss Funktion und Gestaltung des öffentlichen Raumes bei künftigen Stadtentwicklungsvorhaben mitgeplant werden.

Bereits als Betriebsbaugelände gewidmet ist das Erweiterungsareal im Gewerbegebiet Ost. Im Nordwesten zwischen Prager Straße und S3 soll mittelfristig das Betriebsgebiet West entwickelt werden.

Abb. 30: Mögliche Stadtentwicklungsgebiete für Wohnen (●) und Gewerbe (●)



Abb. 31: Entwicklung des Areals der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne



3 Befunde und Trends

(2) Mobilität & Verkehr

Für die Gestaltung der täglichen Mobilität zeichnen sich in Städten generell und in Stockerau im besonderen mehrere neue Rahmenbedingungen ab:

• Mehr Bahnverkehr

Die ÖBB rechnen im „Zielnetz 2025+“ auf der S3 mit Fahrgastzuwächsen von bis zu 50%. Zwischen Stockerau und Wien ist eine Taktverdichtung auf 15 Minuten vorgesehen. Auch eine Verbindung „S47“ zwischen Stockerau und St. Pölten über den Bahnhof Tullnerfeld wird überlegt. Grundsätzlich ist anzunehmen, dass die StockerauerInnen künftig ein verbessertes Bahnangebot haben werden und ihre Wege zunehmend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Eine Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes ist auch aus diesem Gesichtspunkt naheliegend.

Mit der Attraktivierung des Bahnverkehrs rückt auch das Thema Lärmschutz entlang der Bahnstrecken in den Fokus. Handlungsträger dabei ist allerdings nicht die Stadtgemeinde, sondern die ÖBB.

• Bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr oder vertakteter Linienverkehr

Regionalbusse mit tagsüber nur wenigen Fahrgästen und Spitzenauslastungen im Schülerverkehr stellen zunehmend ein Problem für die Finanzierung durch die öffentliche Hand dar. Deshalb werden Linienverkehre nach und nach in flächenhafte Bedarfssysteme umgewandelt: Busse oder Anrufsammeltaxis fahren auf Bestellung fixe Haltestellen an.

• Weniger Autobesitz, mehr Multimodalität

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.

Multimodalität – also auf den täglichen Wegen mehrere Verkehrsmittel zu nützen, je nach Verfügbarkeit und Verkehrssituation – nimmt zu. Neue Informationstechnologien, Elektromobilität und intelligente Mobilitätsdienstleistungen verändern das Mobilitätsverhalten der Menschen.

• 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 immer 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 konkreten Projekten – zu vollziehen. Mit der Fahrradstraße und der Begegnungszone sind seit 2013 neue Straßentypen verkehrsrechtlich möglich. Erste Erfahrungen über Funktionsweise und Akzeptanz liegen durch mehrere Pilotprojekte bereits vor. Immer mehr Gemeinden versuchen den Straßenraum dadurch für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und für den Aufenthalt zu attraktivieren und die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu verringern.

4 Strategie

4.1 Leitsatz

Ein Leitsatz Mobilität & Verkehr muss sich auf vergleichbare Überlegungen in anderen Handlungsfeldern beziehen. Für Stockerau wurde im Rahmen des Projektes „Kommunales Facility Management (KFM)“ ein umfassendes Leitbild erarbeitet, mit den strategischen Schwerpunkten

- Wohnraum der Generationen
- Wirtschaftsraum der Region
- Grünraum an der Donau
- Kulturraum der Region

Der daraus abgeleitete Masterplan enthält auch verkehrliche Aussagen, etwa zu den Stadteinfahrten und zur Regulierung des Durchzugsverkehrs. In Erweiterung des KFM-Leitbildes steht das Verkehrskonzept Stockerau unter dem Leitsatz:

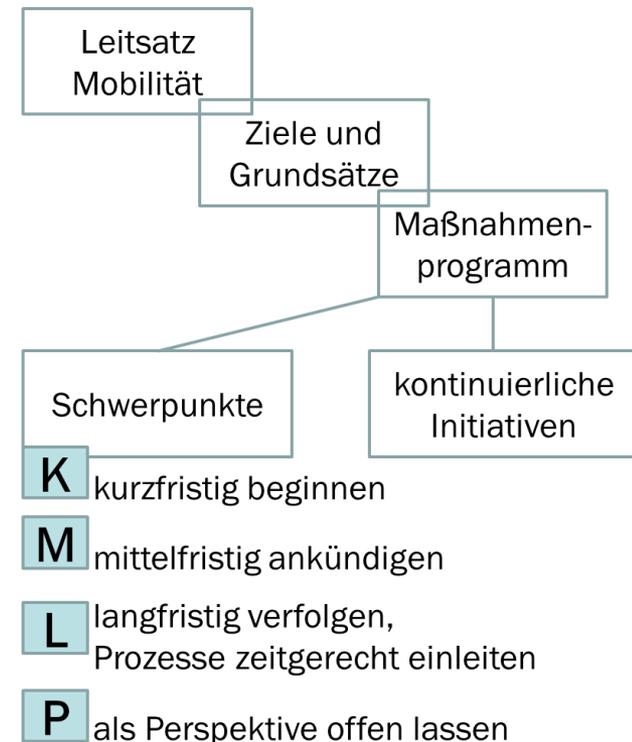
- **Nachhaltige Mobilität in der wachsenden Stadt.**

Was bedeutet dieser Leitsatz? „Nachhaltige Mobilität“ räumt dem so genannten Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, nichtmotorisierter Verkehr) Priorität ein und richtet sich nicht nur an Politik und Verwaltung, sondern vor allem auch an die Bevölkerung als Gestalter des täglichen Verkehrsverhaltens, für das die Verkehrspolitik nur Rahmenbedingungen setzt. Nachhaltige Mobilität zielt somit auf ein geändertes Verkehrsverhalten hin, das durch attraktive Angebote ermöglicht werden muss.

Stockerau wächst, dafür muss die Verkehrspolitik gerüstet sein; das erfordert jedenfalls eine Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung, wie sie seit langem konzeptiv gefordert wird.

Erfolgreiche Verkehrskonzepte sind keine Strafexpeditionen, sie schaffen überzeugende Qualitäten und zielen auf ein verantwortungsvolles Miteinander der Verkehrsarten ab – durch Lenkung und Förderung (Push & Pull-Prinzip).

Abb. 32: Strategie des Verkehrskonzeptes



4 Strategie

4.2 Ziele und Grundsätze

In Würdigung übergeordneter, bundes- und landesweiter Zielvorstellungen und nach ausführlicher Diskussion im begleitenden Arbeitskreis zum Verkehrskonzept wurden folgende wesentliche Ziele vereinbart:

(1) mehr Radverkehr

In Stockerau werden 16 % der täglichen Wege an einem Werktag mit dem Fahrrad erledigt – ein vergleichsweise hoher Wert. Topografisch hat Stockerau gute Voraussetzungen für den Radverkehr, der im Übrigen – jedenfalls in den Städten – „Rückenwind“ hat. Diesen Trend gilt es auszunutzen, durch ein attraktives Radroutennetz und begleitende Förderungen. Längerfristig sollte ein Radverkehrsanteil am Modal Split von 20 % erreichbar sein.

(2) mehr Aufenthaltsqualität im Zentrum

Das Zentrum Stockeraus – etwa zwischen Stöbergasse und Rathausplatz – ist stark vom Kfz-Verkehr geprägt, diese Dominanz muss jedenfalls verringert werden. Ebenso wichtig ist es, die Aufenthaltsqualität auf den Plätzen des Zentrums erheblich zu verbessern. Beides trägt dazu bei, den Durchzugsverkehr im Zentrum auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren.

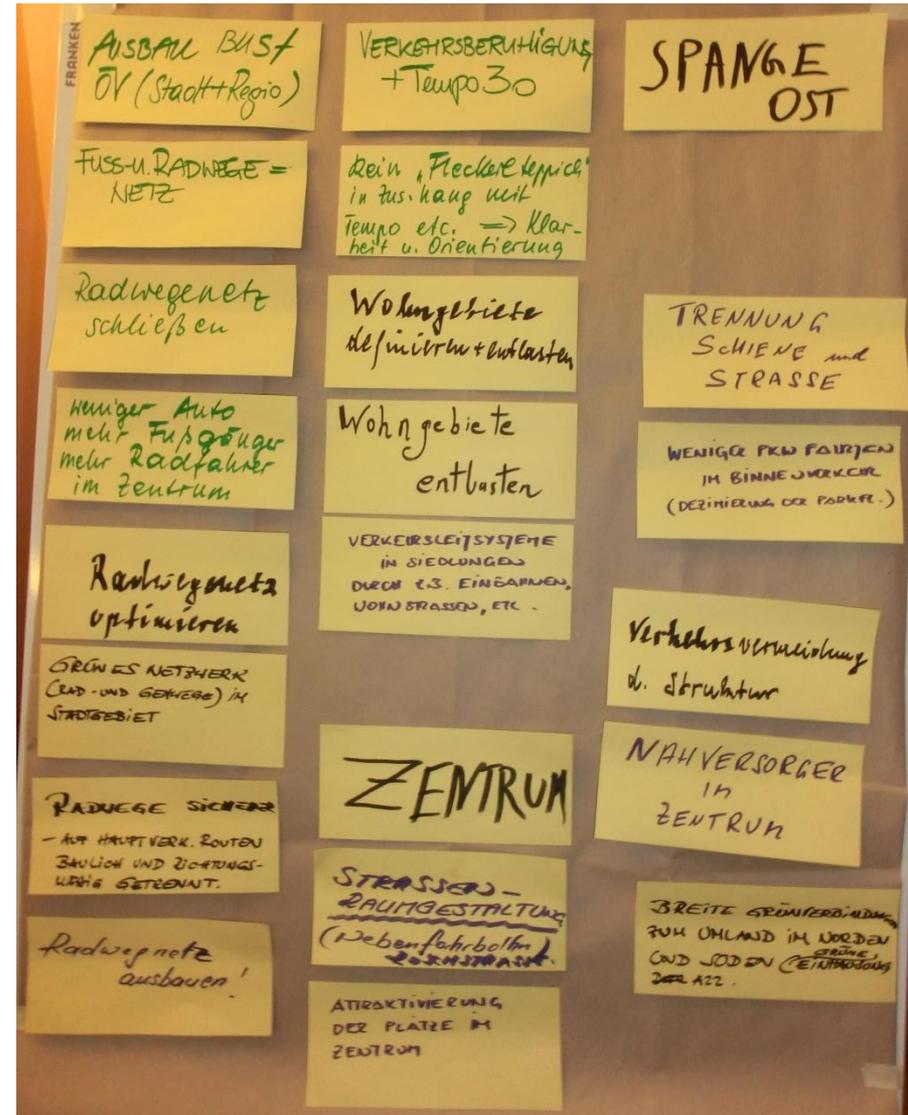


Abb. 33: Zieldiskussion in der 4. Arbeitskreissitzung

4 Strategie

(3) weniger Durchzugsverkehr

Mit der Donauufer Autobahn A22 verfügt Stockerau über eine leistungsfähige Südumfahrung. Allerdings führen mehrere Landesstraßen aus dem Norden und Westen nach Stockerau und münden in die Landesstraße B3, die durch das Zentrum verläuft. Überdies führen Schleichwege abseits von Landesstraßen direkt zur Landesstraße B3. Angesichts dessen wurde eine „Verkehrsuntersuchung Nordtangente Stockerau“ (Snizek + Parnter, 2009) ausgearbeitet – mit einer Fülle von Alternativen, die mit Hilfe eines Verkehrsmodells beurteilt wurden. Darauf aufbauend wurde folgende Entlastungsstrategie entwickelt:

- Ostspange von der B3 bis zur L26 Ernstbrunner Straße
 - generelle Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln, durch flächenhaftes Tempo 30 und jeweils passende verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen
 - Langsamverkehr auf der Landesstraße B3 durch das Zentrum
- Eine durchgängige Nordumfahrung von der B3 bis zur B4 ist stadtstrukturell abzulehnen, weil dadurch die Entwicklungsmöglichkeiten Stockeraus in Richtung Norden erheblich eingeschränkt würden. Allfällige Straßennetzerweiterungen zwischen S3 und L30 Prager Straße dienen der Erschließung von Betriebsgebieten und haben keine Umfahrungsfunktion.

(4) Impulse zur Stadtentwicklung

Nicht zuletzt durch die guten Verbindungen zum Ballungsraum Wien wird Stockerau als Wohnstandort, aber auch für Betriebsansiedlungen immer attraktiver. So sind in den letzten Jahren mehrere Hundert Wohnungen entstanden, vor allem im mehrgeschossigen Wohnbau und damit in urbaner Dichte.

Im Niederösterreichischen Landesmobilitätskonzept 2015 werden kompakte Siedlungsstrukturen, die möglichst wenig Kfz-Verkehr erzeugen, angestrebt – und dies vor allem im Nahbereich von Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Der Bahnhof Stockerau bietet mit seinem brachliegenden bzw. extensiv genutzten Umfeld beste Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung in durchmischter Nutzung: mit einem attraktiven, überbauten Busterminal, mit Büro- und Betriebsflächen und zum Grünzug Göllersbach orientierten Wohnungen. Zur Erschließung dieses Bahnhofsquartiers dient eine so genannte „Südspange“, die vom Donaulände-Uferweg unter der Bahn zur Grafendorferstraße führt. Damit zusammenhängend soll die Unterführung der A22 im Zuge der Anschlussstelle Stockerau Mitte LKW-tauglich eingetieft werden, sodass der Schwerverkehr aus dem Betriebsgebiet entlang der Bahn direkt auf die A22 geführt werden kann. Diese „Südspange“ trägt im Übrigen zur Verkehrsentslastung im Zentrum maßgebend bei.

(5) mehr Schwung

Die Verkehrspolitik des letzten Jahrzehnts konnte mit der dynamischen Siedlungs- und Betriebsentwicklung nicht Schritt halten, abgesehen von punktuellen Maßnahmen – gestützt auf das Verkehrskonzept 2002 – wurde wenig umgesetzt. Auch deshalb soll das neue Verkehrskonzept mehr operative Qualität haben: durch eingeleitete Pilotprojekte und Planungsprozesse für besondere Schwerpunkte. Ein derartiges Pilotprojekt ist die Umgestaltung des Rathausplatzes, der als Visitkarte einer aktiven Verkehrspolitik dienen könnte.

5 Schwerpunkte

5.1 Radverkehr

Die Stockerauer Bevölkerung fährt bereits jetzt viel mit dem Fahrrad. Der generelle Trend zum Radverkehr bietet die Gelegenheit, das Radfahren durch Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehrsnetz zu unterstützen. Auch Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten sind ein wichtiger Bestandteil dieses Netzes.

(1) Netzgliederung

Das künftige Radverkehrsnetz soll sich folgendermaßen gliedern:

- Ein einprägsames Hauptradnetz entlang von vier Achsen, die aus den Stadtteilen zum Zentrum und zum Bahnhof bzw. für den Freizeitverkehr darüber hinaus in die Au führen,
- ein ergänzendes Erschließungsroutennetz, das wichtige Querverbindungen zwischen den Hauptachsen herstellt.

Vielfach kann dabei an bereits bestehende Radverkehrsanlagen angeknüpft werden, vorrangig ist ein Netzschluss. Gemischte Geh- und Radwege lassen bei einer Steigerung des Radverkehrsaufkommens zunehmend Sicherheitsprobleme erwarten und sind daher in Zentrumsnähe nicht mehr zeitgemäß.

Im Erschließungsroutennetz sind nur wenige bauliche Maßnahmen erforderlich, da sich Anlieger- und Sammelstraßen abseits der Landesstraßen sehr gut für das Radfahren im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr eignen. Auf wichtigen Radrouten, die durch Tempo 30-Zonen führen, soll der Radverkehr durch Piktogramme im Straßenraum sichtbar werden: als Orientierung für RadfahrerInnen, aber auch um den Radverkehr ins Bewusstsein der Autofahrer zu bringen.

Abb. 34: Radverkehrsnetz Bestand



Abb. 35: Geplantes Radverkehrsnetz



5 Schwerpunkte

Hauptradnetz

Vier Hauptachsen bilden das Grundnetz für den Radverkehr:

-) Die **Hauptachse B3** verläuft in Ost-West-Richtung durch das Zentrum entlang der B3. Außerhalb des Zentrums gibt es bereits gemischte Geh- und Radwege, in der Eduard-Rösch-Straße bietet sich eine Neugestaltung mit getrennten Geh- und Radwegen an. Die Zentrumszone zwischen Rathausplatz und Stöbergasse wird im Mischverkehr bei Tempo 30 oder in Begegnungszonen (Plätze) befahren.
-) Die **West-Achse** führt ausgehend vom bestehenden Radweg in der Senninger Straße über die Schießstattgasse und die Bahnhofstraße zum Bahnhof. Im nördlichen Abschnitt sind Mehrzweckstreifen zweckmäßig. Ab der Brodschildstraße tritt die Radachse in die Zentrumszone ein, die im Mischverkehr bei Tempo 30 befahren wird.
-) Die **Ost-Achse** verläuft entlang der Ernstbrunner Straße und der Stöbergasse zum Zentrum. Im Zuge der Entwicklung des Bahnhofsviertels (Kapitel 5.5) soll sie später in der Grafendorferstraße und parallel zur Bahn zum Bahnhof und von dort über einen Steg über die Autobahn in die Au geführt werden. Im Norden soll der Radweg mittelfristig verlängert werden, problematische Stellen bei der Manhartstraße und bei der Eduard-Rösch-Straße sollen kurzfristig umgebaut werden.
-) Die **Schul-Achse** ist eine weitere Ost-West-Achse, die die Schulen Unter den Linden und das Schulzentrum Judithastraße verbindet. Radwege sind zum Großteil bereits vorhanden, Unter den Linden soll der Radverkehr vom schmalen gemischten Geh- und Radweg auf die Fahrbahn bei Tempo 30 verlegt werden.

Abb. 36: Achsen des Hauptradnetzes

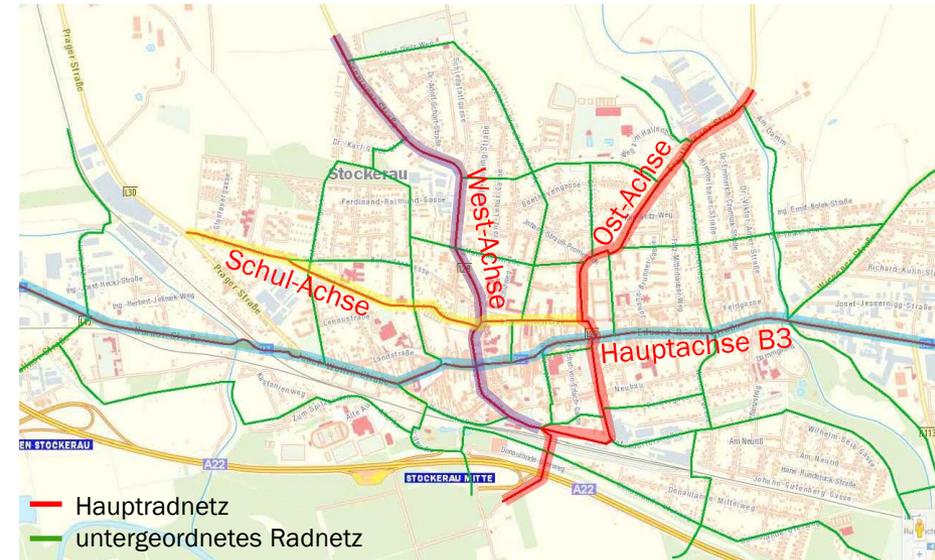


Abb. 37: Radweg Brodschildstraße, Teil der Schul-Achse



5 Schwerpunkte

Erschließungsradrouten

Im untergeordneten Straßennetz abseits der Landesstraßen wird der Radverkehr schon aus Platz- und Kostengründen zumeist auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. In den Tempo 30-Zonen sollen Piktogramme auf der Fahrbahn die Routen kennzeichnen.

Wichtige – auch bei der BürgerInnen-Veranstaltung eingebrachte – Querverbindungen sind die Schaumannngasse im Westen, die Manhartstraße als nördliche Ost-West-Verbindung und ihre Verlängerung – die Dr.-Fuchs-Gasse, die Nikolaus-Heid-Straße im Osten und die Donaustraße als direkte Verbindung von der Josef-Wolfik-Straße zum Bahnhof bzw. in die Au. Bei diesen Achsen sind zum Teil auch Mehrzweckstreifen sinnvoll, wo es die Straßenquerschnitte erlauben.

In der Wiesener Straße als wichtige Achse von der Wiesener Siedlung ins Zentrum sind beidseitig Radwege vorgesehen.

Der Senningbach-Radweg im Osten der Stadt erfreut sich großer Beliebtheit bei der Bevölkerung als Freizeitroute in die Au. Abseits solcher den Grünzug begleitender Radwege muss jedoch auch das städtische Straßennetz attraktiv für Alltagswege sein. Wesentlich ist die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs: Flächenhaftes Tempo 30 erleichtert das „Mitschwimmen“ des Radverkehrs im Autoverkehr. Gleichzeitig bewirken RadfahrerInnen auf der Fahrbahn eine Verringerung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten. Diese Synergien gilt es im Netz der Erschließungsrouten zu nutzen.

Anlageformen im Netz

Ob eine Radachse als Radweg oder im Mischverkehr mit Mehrzweckstreifen oder Piktogrammen geführt wird, hängt in erster Linie vom verfügbaren Platz ab. Einfluss haben auch die Anschlüsse an bereits bestehende Anlagen und ob es sich um eine Hauptachse oder um eine Erschließungsrouten handelt.

Abb. 38: Schaumannngasse



Abb. 39: Mögliche Anlageformen im Netz



5 Schwerpunkte

(2) Beispiele für Radverkehrsanlagen

Als Beispiele für Konzeptlösungen dienen die folgenden Abschnitte:

Hauptachse B3:

Josef-Wolfik-Straße: Die beidseitigen Einrichtungsradwege in der Horner Straße enden derzeit beim Bahnübergang. Im Zuge der Errichtung einer Bahnunterführung und des geplanten Kreisverkehrs Prager Straße sollen diese Einrichtungsradwege bis zur Kreuzung Schaumannngasse weitergeführt werden. Die Kreuzung soll mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden, ab der der Radverkehr auf Mehrzweckstreifen bis zum Kreisverkehr Donaustraße geführt wird. Grundsätzlich ist auch eine unregelmäßige Kreuzung möglich, allerdings müsste der Straßenraum in der Schaumannngasse im Kreuzungsbereich für zwei Fahrstreifen Richtung Süden aufgeweitet und zu Gunsten der Sichtverhältnisse nach Westen verschwenkt werden – zu Lasten des Schaumannparks. Ein Kreisverkehr ist an diesem Knoten nicht zweckmäßig (siehe Pkt. 5.2).

Zentrumszone: Ab dem Kreisverkehr gilt auf der Hauptstraße Tempo 30, er markiert den Eintritt in die Zentrumszone. Piktogramme auf der Fahrbahn leiten die RadfahrerInnen auf der Route durch das Zentrum – gegebenenfalls am Rathausplatz und am Sparkassaplatz als Begegnungszonen (Tempo 20). Die Dominanz des motorisierten Verkehrs kann so reduziert werden. Im übrigen ermöglicht der Beengte Straßenquerschnitt keine gesonderten Radverkehrsanlagen.

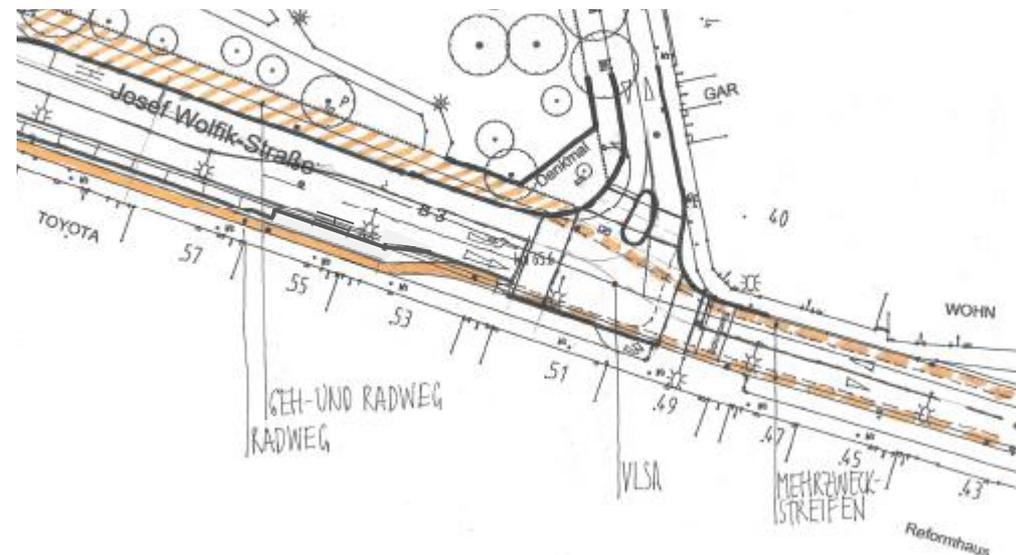


Abb. 40: Rad-Piktogramm auf der Fahrbahn

Abb. 41: „Westtor“, Eintritt in die Zentrumszone



Abb. 42: Vorschlag Kreuzung Schaumannngasse



5 Schwerpunkte

Hauptachse B3 (Fortsetzung):

Eduard-Rösch-Straße: Am „Osttor“ – der Kreuzung Eduard-Rösch-Straße – Stögergasse verlässt die Hauptachse B3 die Zentrumszone. Die südliche Nebenfahrbahn soll zu einem vom Gehweg getrennten Radweg umgebaut werden, der durch einen durchgängigen Grünstreifen von einem Parkstreifen neben der Fahrbahn der B3 begleitet wird.

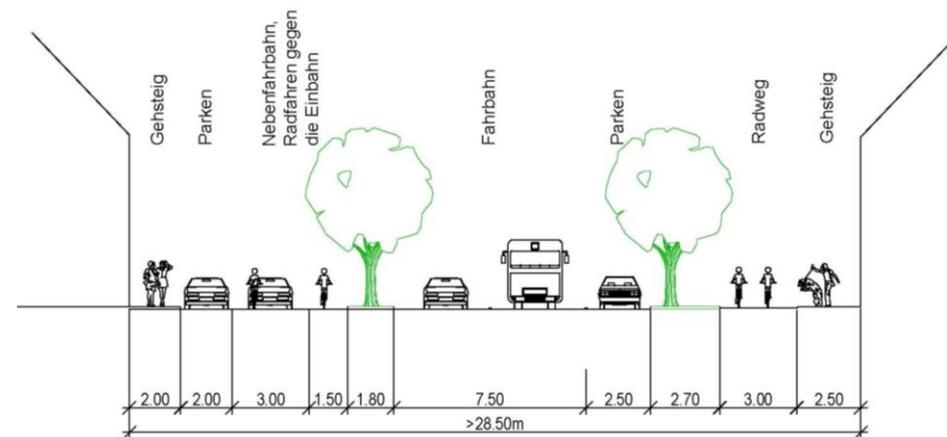
Die nördliche Nebenfahrbahn kann in Fahrtrichtung Zentrum mit Piktogrammen für den Radverkehr gestaltet werden. Dort, wo jetzt der Radfahrstreifen markiert ist, kann das Radfahren gegen die Einbahn (also in Richtung Spillern) markiert werden. Damit kann auch nordseitig eine Zweirichtungsradroute angeboten werden.

Ab der Engstelle bei der Nikolaus-Heid-Straße gehen diese Radverkehrsanlagen in die bestehenden Einrichtungsradwege über, die an wenigen Stellen sanierungsbedürftig sind, etwa bei der Senningbachbrücke. Verbesserungen der Querung an der „Merkurkreuzung“ sollen bereits vor Umsetzung der Ostspange in einem Detailprojekt ausgelotet werden.

Abb. 43: Eduard-Rösch-Straße, Südseite



Abb. 44: Querschnittsvorschlag Eduard-Rösch-Straße



5 Schwerpunkte

West-Achse:

Schießstattgasse: Die West-Achse schließt an den Zweirichtungs-Radweg in der Senninger Straße an. An der Kreuzung Schießstattgasse – Senninger Straße erleichtert eine Mittelinsel das Queren der Fahrbahn in der Kurve und schafft so den Übergang vom Radweg in den Mischverkehr mit Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahn. Die Entwässerungsrinnen müssen durch einen ebenen Fahrbahnbelag ersetzt werden, um die erforderlichen Breiten zu gewährleisten. Die Mehrzweckstreifen reichen über die Kreuzung Judithastraße bis zur Brodschildstraße, wo die bestehenden beengten gemischten Geh- und Radwege sicherheitstechnisch nicht mehr vertretbar sind.

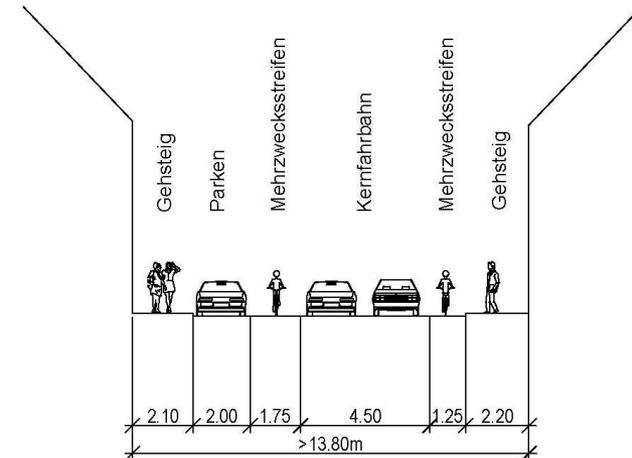
Zentrum: Auf Höhe der Brodschildstraße mit der Platzaufweitung ist der Beginn des Zentrums. An dieser Stelle soll der Radverkehr nicht wie im Bestand auf Radwege, gemischt mit Fußgängern gedrängt werden, sondern bei Tempo 30 im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn gehalten werden – unterstützt durch Piktogramme. Schließlich zwingen Engstellen im weiteren Verlauf der Schießstattgasse zum Mischverkehr.

Bahnhofstraße: Nach der Kreuzung am „scharfen Eck“ mit der B3 muss entschieden werden, ob die Radroute mit Piktogrammen oder mit Mehrzweckstreifen weitergeführt wird. Der Abschnitt wird von allen Linienbussen befahren und es gibt wie im übrigen Zentrum vielfältige Nutzungsansprüche: den Vorplatz des Kinos, Fußgängerquerungen, Parkplätze in der Kurzparkzone. An der Engstelle bei der Kreuzung Austraße müssten Mehrzweckstreifen aufgelöst werden, weil zu wenig Platz im Straßenraum ist.

Abb. 45: Eintritt in die Zentrumszone bei der Brodschildstraße



Abb. 46: Querschnittsvorschlag Schießstattgasse



5 Schwerpunkte

Erschließungsradroute Donaustraße:

Ab dem Kreisverkehr B3 – Donaustraße werden die Mehrzweckstreifen aus der Josef-Wolfik-Straße fortgesetzt. Der Parkstreifen am südlichen Fahrbahnrand entfällt dadurch. An der Kreuzung Donaustraße – In der Au ist eine Lichtsignalanlage sinnvoll: dies erlaubt eine Steuerung von Fahrzeugpuls, die nach Ankunft von Nahverkehrszügen von der P+R-Anlage in Richtung Zentrum verlaufen. Die Mehrzweckstreifen können so über die Kreuzung gezogen werden und erlauben einen Anschluss an den Radweg in Richtung Au.

Ab der Kreuzung mit der Austraße geht die Donaustraße als Einbahn in Richtung Bahnhof weiter. In dieser Richtung kann der Mehrzweckstreifen weiter geführt werden. In der Gegenrichtung kann der Radverkehr aus Platzgründen und wegen schlechter Sichtverhältnisse nicht auf der Fahrbahn geführt werden. Der bestehende und sehr schmale Geh- und Radweg auf der Südseite soll neben den Alleebäumen auf 3m verbreitert werden, um den Radverkehr in Richtung Westen aufnehmen zu können. Dazu ist eine Querungshilfe an der Kreuzung Austraße notwendig.

Abb. 47: Beengte Radroute in der Donaustraße

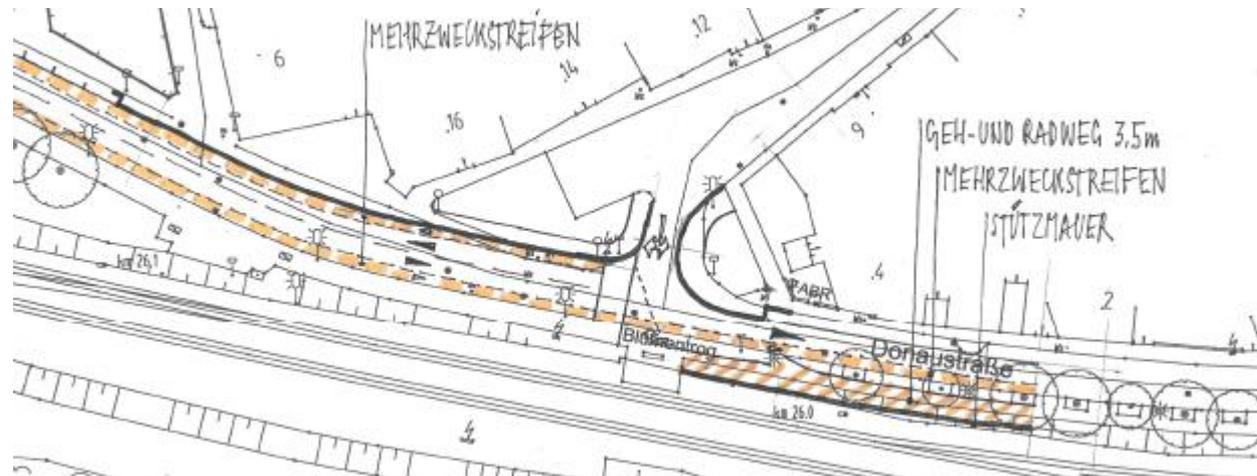


Abb. 48: Lageskizze Kreuzung Donaustraße - Austraße

5 Schwerpunkte

(3) Abstellanlagen

Künftig sollen bei Schulen, bei Geschäften, am Bahnhof, bei öffentlichen, sozialen, kulturellen und Freizeiteinrichtungen ausreichende und qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze – gegebenenfalls an Stelle von Pkw-Stellplätzen – angeboten werden. Nicht nur im Zentrum, sondern auch in den Stadtteilen, wo kurze Wege ideal mit dem Fahrrad erledigt werden können: etwa bei den Geschäften in der Manhartstraße, in der Eduard-Rösch-Straße, in der Bahnhofstraße oder in den Gewerbegebieten im Osten und im Westen der Stadt.

Am Bahnhof gibt es bereits ein großes Angebot an Abstellanlagen, das wegen der hohen Auslastung noch ausgeweitet werden soll – vor allem um Fahrradboxen, die auch das diebstahlsichere Abstellen teurer Räder (z.B. E-Bikes) ermöglichen.

Bei Schulen ist auf den besonderen Bedarf der Nutzer zu achten: Kinderfahrräder und Tretroller sind beliebte Verkehrsmittel um den Weg zur Schule – eigenverantwortlich oder in Begleitung – zurückzulegen.

Der Weg mit dem Fahrrad beginnt meist zu Hause. Fahrradräume und Abstellplätze im Freiraum von Wohnhausanlagen sind wichtig, um die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel zu erleichtern.

Abb. 49: Überdachte Fahrradstellplätze bei einer Wohnanlage (Schweiz)



Abb. 50: Bike+Ride am Bahnhof Stockerau



5 Schwerpunkte

(4) Leihradsystem, E-Bike-Verleih

Multimodalität, also die situative Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, liegt im Trend. Leihradsysteme fördern die Multimodalität. In Stockerau gibt es vier „nextbike“-Standorte: am Bahnhof, beim Rathaus, beim Erholungszentrum und bei der Kaiserrast. Bei diesem System ist der Verleih bis zu einer halben Stunde gratis – ideal für kurze Strecken. Um nicht nur touristisch, sondern auch im Alltagsverkehr nutzbar zu sein, bedarf es jedoch auch mehrerer Standorte in Wohngebieten. Für eine erste Erweiterung würden sich die dichten Stadtteile an der Dr.-Fuchs-Gasse, der Klesheimstraße oder bei der Prinz-Eugen-Kaserne anbieten.

Um neue Technologien zu implementieren, kann auch ein E-Bike-Verleihsystem angeboten werden.

(5) Sanierung des Bestandes

Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur betrifft nicht nur die neue Radverkehrsanlagen, sondern auch die Sanierung bestehender Radrouten. Schließlich darf beim Winterdienst auf die Radwege nicht vergessen werden.

Sanierungen betreffen einerseits den Komfort von Radverkehrsanlagen: Randsteinkanten, die im Zuge von Radrouten überfahren werden müssen, sollen abgeflacht sein. Fahrradständer, die an beengten Stellen Behinderungen hervorrufen, sollen verlegt werden. Belagsschäden sollen ausgebessert werden. Unübersichtliche Kreuzungen und Engstellen sollen umgeplant werden.

Andererseits betrifft die Sanierung auch die Anpassung an Anforderungen zur Barrierefreiheit. Die Trennung von Geh- und Radwegen durch Markierungen ist für Blinde und sehbehinderte Menschen nicht wahrnehmbar. Zeitgemäß ist die Trennung durch abgeschrägte Flachborde, die ertastet werden können.

Abb. 51: Engstelle Ernstbrunner Straße – Manhartstraße



Abb. 52: Horner Straße



5 Schwerpunkte

5.2 Zentrum

Den Kfz-Verkehr im Zentrum auf ein für die übrigen Verkehrsteilnehmer verträgliches Maß zu verringern – das ist eines der wesentlichen Ziele der Stockerauer Verkehrspolitik. Damit dies erreicht werden kann, muss die Landesstraße B3 im Gesamtnetz – also zwischen der Industriestraße im Osten und der Tullner Straße im Westen – betrachtet werden. Es bedarf aber auch differenzierter, zusammenwirkender Maßnahmen:

- ein abgestuftes Geschwindigkeitsregime,
- funktionelle Neuordnung der Straßenquerschnitte, bis hin zu Umbauten in jenen Bereichen, die in nächster Zeit saniert werden sollten,
- Gestaltung der zentralen Plätze als Aufenthaltsräume für die Bevölkerung.
- die Verkehrssteuerung durch dosierende Lichtsignalanlagen. In diesem Zusammenhang ist die Zweckmäßigkeit von Kreisverkehren von Fall zu Fall zu überlegen.

Im Zentrum geht es auch um Ergänzungen im Radroutennetz und um attraktive Querungen für FußgängerInnen.

(1) Stadtverträgliche Geschwindigkeiten

Das künftige Geschwindigkeitsregime für den Kfz-Verkehr soll

- Wohngebiete und das Zentrum lebenswerter machen,
- dem nichtmotorisierten Verkehr zu Gute kommen,
- die Verkehrssicherheit erhöhen,
- den Verkehr auf die längerfristigen Straßenprojekte (Ostspange, Südspange, Betriebserschließung West) verlagern.

Für das Geschwindigkeitsregime gelten folgende Grundsätze:

- im Bereich vermehrter querender Fußgängerströme im Zentrum, das ist zwischen Grafendorferstraße und Donaustraße, soll auf der Landesstraße B3 höchstens Tempo 30 möglich sein;

- bei angrenzenden Wohngebieten und innerhalb dieser ist auf den Landesstraßen Tempo 30 vorgesehen, zu Gunsten des Radverkehrs und für ein sicheres Queren für FußgängerInnen,
- damit dieser Langsamverkehr erreicht wird, sind Annäherungszonen im Hauptstraßennetz mit „Tempo 50“ vorgesehen.

Wie die Verkehrsuntersuchung für die Nordtangente Stockerau (Snizek 2009) zeigt, bewirkt ein derartiges Geschwindigkeitsregime die stärksten Verkehrsentlastungen – mehr als ausschließliche Umfahrlösungen.

Ein mehrfach vorgeschlagenes Einbahnsystem im Zentrum schafft zwar Platz für den nichtmotorisierten Verkehr, verlagert aber Verkehrsströme in bislang ruhige Wohngebiete und erhöht tendenziell das Geschwindigkeitsniveau – abgesehen von den damit verbundenen Konflikten mit den AnrainerInnen.

Abb. 53: Geschwindigkeitsregime im Hauptstraßennetz



Höchstgeschwindigkeiten:

— 20 km/h	— 100 km/h
— 30 km/h	— 100/130 km/h
— 50 km/h	

5 Schwerpunkte

(2) Neuordnung der Straßenquerschnitte

Betroffen sind im wesentlichen zwei Straßenabschnitte: die Eduard-Rösch-Straße und die Josef-Wolfik-Straße beidseits des Zentrums zwischen Rathausplatz und Grafendorferstraße.

• Eduard-Rösch-Straße

Der Abschnitt mit beidseitigen Nebenfahrbahnen sollte gestalterisch und funktionell neu geordnet werden, wobei die Fahrflächen minimiert werden können; damit können Flächen für den nichtmotorisierten Verkehr und auch – zum Schutz der Baumreihen – mehr Grünflächen geschaffen werden. An wichtigen Stellen können mit Mittelinseln und vorgezogenen Gehsteigen Querungshilfen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen geschaffen werden – wie etwa in der Verbindung Johann-Brunner-Gasse – Roter Hof oder westlich der Engstelle Nikolaus-Heid-Straße in Verbindung mit der Bushaltestelle.

In der weiteren Planung sind jedenfalls die Interessen und Vorschläge der AnrainerInnen zu berücksichtigen.

Abb. 54: Vorschlag für die Neuordnung der Eduard-Rösch-Straße mit Mittelinsel

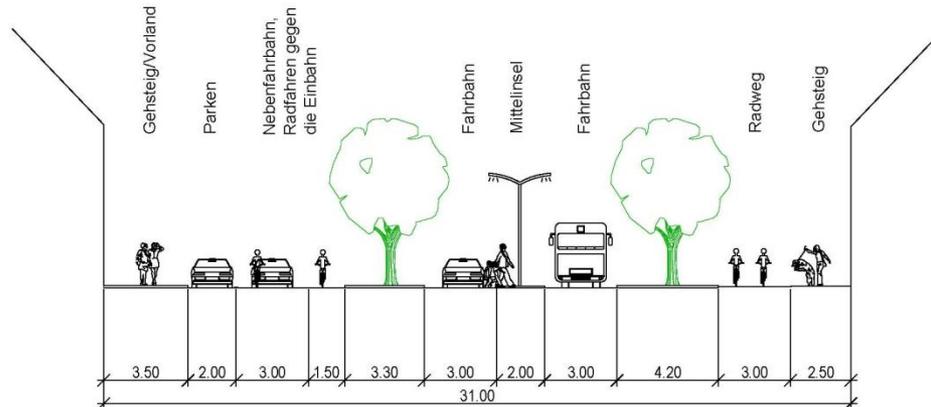


Abb. 55: Eduard-Rösch-Straße bei der Einmündung der Johann-Brunner-Gasse



Abb. 56: Südseite der Eduard-Rösch-Straße



5 Schwerpunkte

• Josef-Wolfik-Straße

Hier geht es darum, durch verkehrstechnische Maßnahmen die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Dazu zählen

- die Verringerung der Fahrflächen für den Kfz-Verkehr, zu Gunsten von Mehrzweckstreifen für den Radverkehr,
- die Gestaltung bzw. Regelung von Kreuzungen (Prager Straße, Schaumannngasse),
- die Verringerung von Stellplätzen auf das notwendige Ausmaß, in Verbindung mit zusätzlichen Aufenthaltsflächen vor entsprechenden Erdgeschoss-Nutzungen.

Ein Vorschlag für das Kreuzungsplateau Schaumannngasse ist bereits auf Seite 30 dargestellt. Im Jahr 2014 wurde eine Machbarkeitsstudie für eine Bahnunterführung und einen Kreisverkehr Prager Straße von Retter & Partner erstellt. Die Planungen müssen vor allem für den Fußgänger- und Radverkehr noch optimiert werden.

Abb. 58: Machbarkeitsstudie Kreisverkehr Prager Straße, Retter & Partner 2014

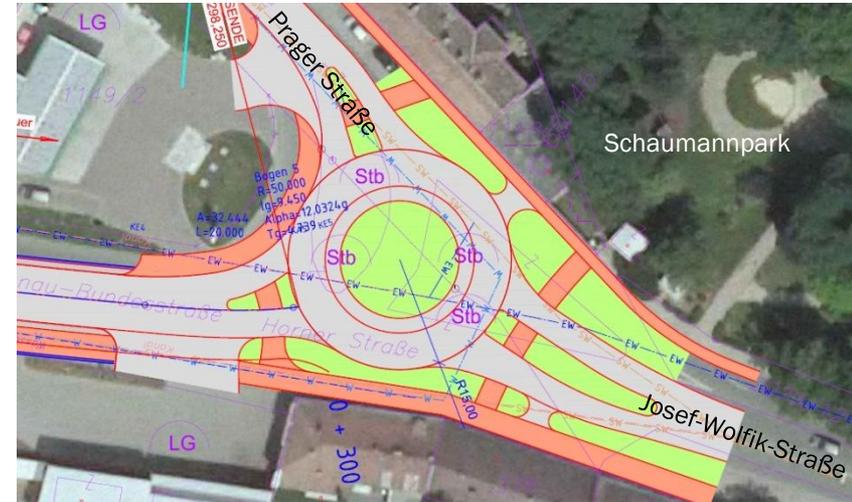


Abb. 57: Platzartige Einmündung der Landstraße



Abb. 59: Kreuzung Schaumannngasse und Prager Straße im Hintergrund



5 Schwerpunkte

(3) Attraktive Plätze

Plätze sind die Visitenkarte von Städten und wichtige Aufenthaltsräume für die BewohnerInnen. Die beiden markanten Plätze Stockeraus – der Rathausplatz und der Sparkassaplatz – bleiben weit unter jener Qualität, die etwa der neugestaltete Bregenzer Kornmarkt vermittelt.

Abb. 60: Best Practice: der Kornmarkt in Bregenz

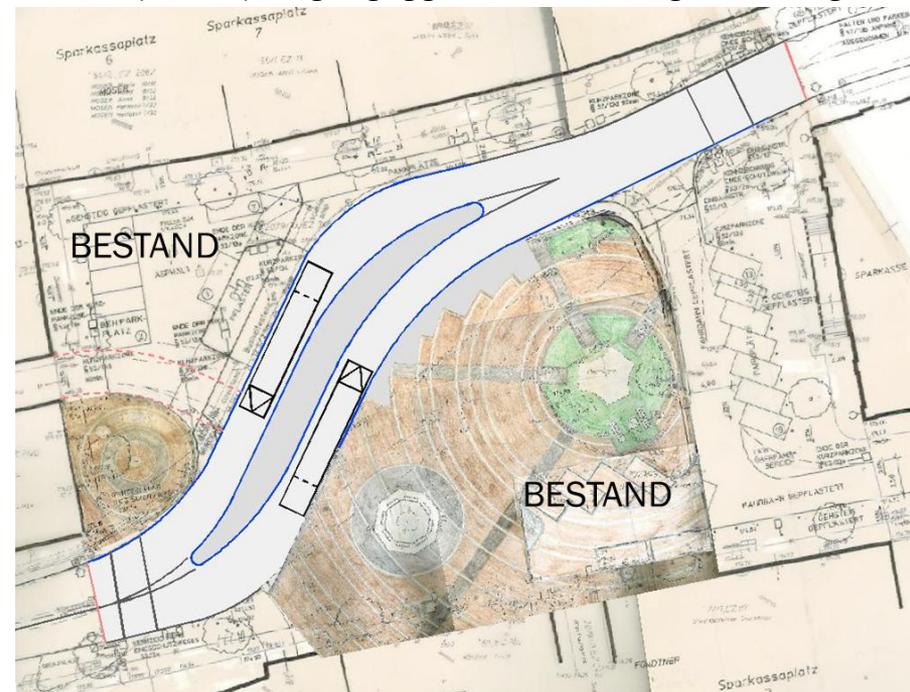


Für die Plätze Stockeraus ist eine differenzierte Vorgangsweise zweckmäßig: der Sparkassaplatz, der erst in den 1990er-Jahren neu gestaltet wurde, ist anders zu behandeln als der Rathausplatz mit seinem deutlich höheren Gestaltungsspielraum.

• Sparkassaplatz

Die vorhandene funktionelle Gliederung und Gestaltung schafft zwei deutlich getrennte Aufenthaltsbereiche, Bushaltestellen und Grünflächen bilden eine zusätzliche Barriere. Eine „Platzreparatur“ sollte diese Trennungen überwinden und die Dominanz der Hauptstraße brechen. Das kann etwa durch eine mittlere Transferzone geschehen, wie sie sich in mehreren Begegnungszonen bewährt hat. Kaphaltestellen für den Bus verringern zudem die Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr im Zuge der Landesstraße B3.

Abb. 61: Sparkassaplatz: geringfügige Interventionen mit großer Wirkung



5 Schwerpunkte

- **Rathausplatz**

Beim Rathausplatz ist eine grundsätzliche Neugestaltung möglich. Dafür sollte ein interdisziplinäres Planungsverfahren unter Beteiligung der Bevölkerung kurzfristig eingeleitet werden. In einem ersten Schritt sind die Wünsche der Bevölkerung zu ermitteln, danach können Planungsteams in mehreren Stufen Vorschläge entwickeln, die durch ein begleitendes Gremium laufend beurteilt und konkretisiert werden – eine Vorgangsweise, die sich bereits mehrfach bewährt hat.

Der dargestellte typologische Vorschlag soll lediglich zeigen, welche Spielräume jedenfalls vorhanden sind.

Abb. 62: Rathausplatz: Typologischer Vorschlag als Grundlage eines Planungsverfahrens



Abb. 63: Heute – Parkplatz Rathausplatz



5 Schwerpunkte

(4) Querungen

Neben dem Rathausplatz und dem Sparkassaplatz gibt es mehrere Bereiche die – wenn auch insgesamt weniger aufwändig – funktionell und gestalterisch aufgewertet werden sollen:

- der östlichste Bereich der Landstraße neben dem Rathausplatz,
- die Querung Bahnhofstraße – Schießstattgasse,
- der Kleine Marktplatz,
- die Querung der Kreuzung Eduard-Rösch-Straße – Stöbergasse – Grafendorferstraße beim Platz der Begegnung („Osttor“).

In diesen Bereichen stehen punktuelle Interventionen – vor allem Querungen für den nichtmotorisierten Verkehr – im Vordergrund, schon weil der Spielraum für funktionelle und gestalterische Maßnahmen vergleichsweise gering ist. Am Kleinen Marktplatz ist etwa eine Querung mit gestalteter Oberfläche zur Mühlgasse sinnvoll. Am „Osttor“ sollte die Schnittstelle zwischen der Zentrumszone und großzügigeren Fuß- und Radverkehrsanlagen in der Eduard-Rösch-Straße gestaltet werden.

Abb. 64: Querungen im Zentrum



Abb. 65: Kleiner Marktplatz, Querung auf Höhe Mühlgasse



Abb. 66: „Osttor“ Eduard-Rösch-Straße – Grafendorferstraße



5 Schwerpunkte

5.3 Ostspange

Die Verkehrsuntersuchungen (Snizek 2009, 2014) zeigen, dass bei einer Nordtangente die größten Entlastungswirkungen von einer Ostspange zwischen B3 und L26 (Ernstbrunner Straße) ausgehen: auf dieser Ostspange sind knapp über 6.000 Kfz / Tag zu erwarten. Gemeinsam mit der Südspange (Pkt. 5.5) und durch das Geschwindigkeitsregime im Zuge der B3 (Pkt. 5.2) kann der Verkehr im Zentrum halbiert werden. Die Ostspange entlastet zudem die Wiesener Straße und die Ernstbrunner Straße, wodurch „Schleichwege“ durch Wohngebiete erheblich reduziert werden.

Die Ostspange verläuft innerhalb der im Flächenwidmungsplan festgelegten Freihaltezone.

Die Übereck-Verkehre auf der B3 zwischen Ostspange und L1130 können – wie im Verkehrsmodell errechnet – bewältigt werden, sodass die Projektierung unmittelbar einzuleiten wäre. Die beiden Knoten (B3 – L1130, B3-Ostspange) müssen für die zusätzlichen Abbiegeströme entsprechend adaptiert werden.

Abb. 67: B3-Adaptierung

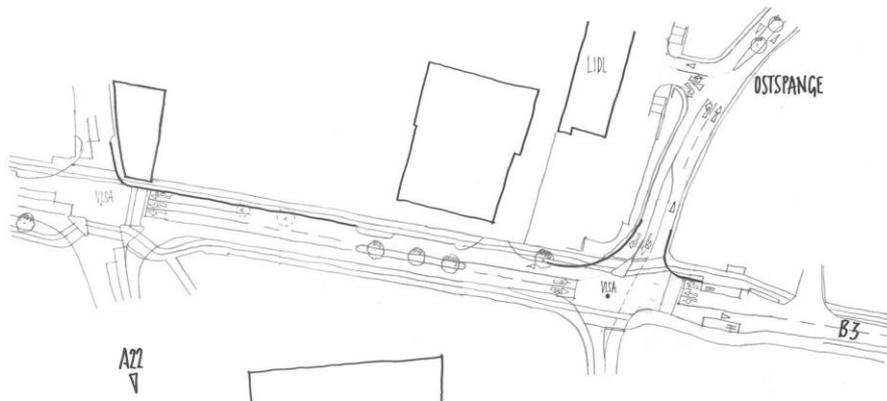
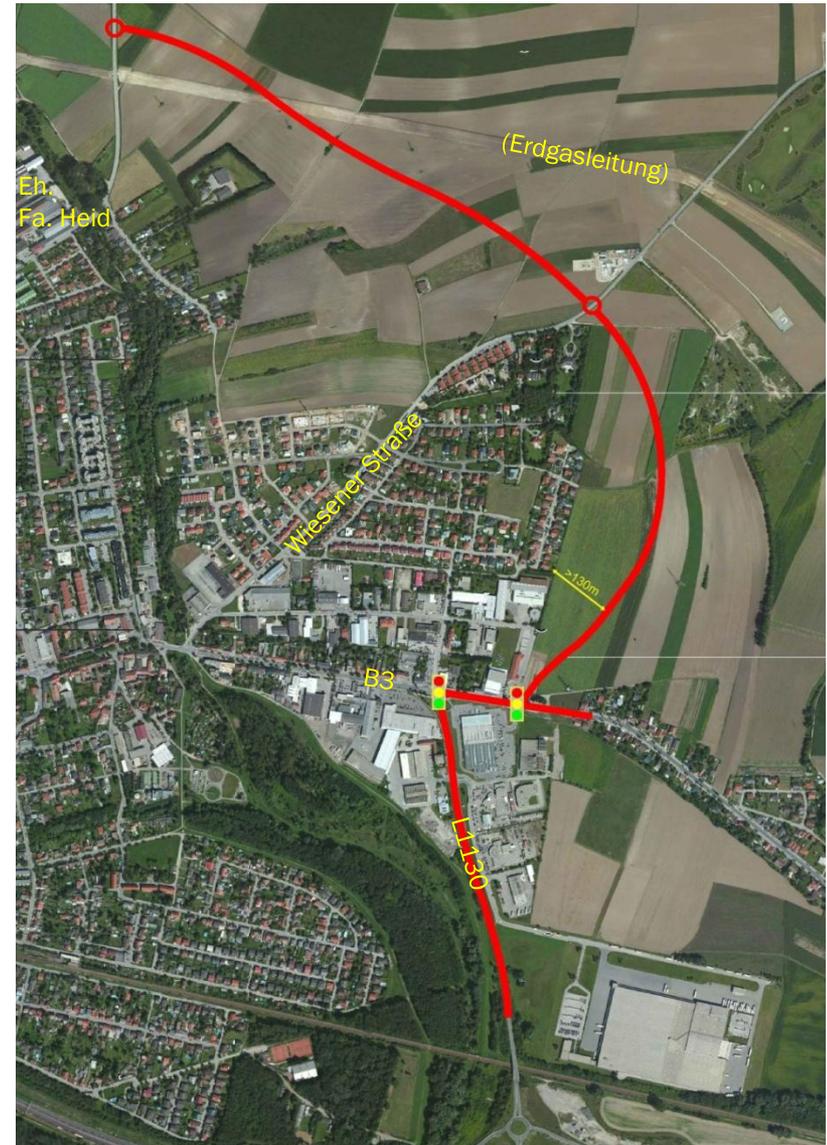


Abb. 68: Ostspange



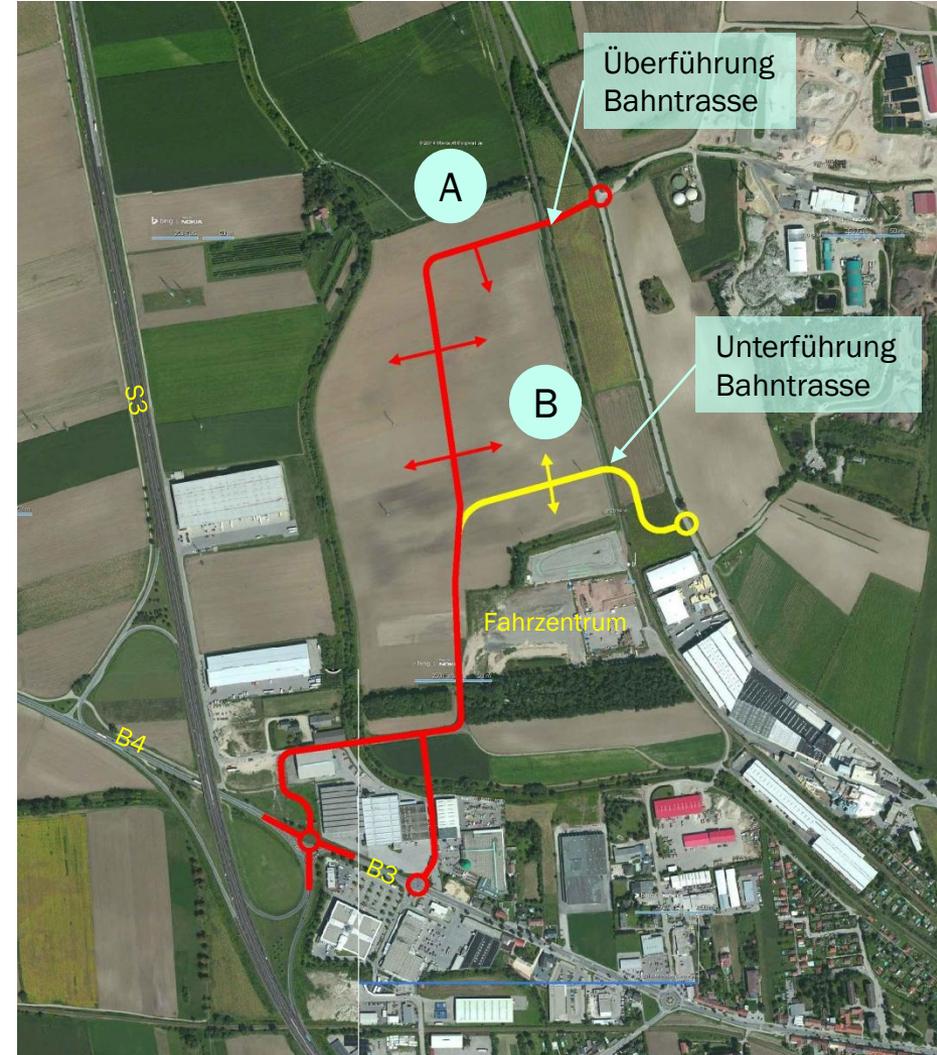
5 Schwerpunkte

5.4 Betriebserschließung West

Eine neue Straßenverbindung von der Anschlussstelle Stockerau Nord (S3) zur Prager Straße (L30) dient der Erschließung möglicher Betriebsgebiete nördlich des Brunnenfeldes, eine Weiterführung nach Osten – wie im Verkehrskonzept 2002 vorgeschlagen – erzielt keine wesentlichen Entlastungswirkungen. Diese Straßenverbindung steht somit im Zusammenhang mit der Betriebsentwicklung im Nordwesten der Stadt, und sollte deshalb nur gemeinsam mit dieser realisiert werden. Jedenfalls sollten allfällige Ausbaumaßnahmen bei der Anschlussstelle Stockerau Nord mit der Betriebserschließung West, abgestimmt werden.

Die Linienführung ist von der Entwicklung dieses Betriebsbaugebiets abhängig – entweder als periphere Variante A mit der Option einer Weiterführung bis zur Landesstraße L29 oder als stadtnahe Variante B. Die Anbindung an die Landesstraßen B3 bzw. B4 kann durch eine Neugestaltung des Knotens B3 – B4 – S3 oder im Bestand an der Kreuzung B3 – Zum Wiesfeld erfolgen.

Abb. 69: Vorschlag Betriebserschließung West



5 Schwerpunkte

5.5 Bahnhofsviertel und Südspange

Die Stadtentwicklung im fußläufigen Einzugsbereich von Bahnhöfen mit gutem Bahn- und Busangebot ist ein Schwerpunkt der niederösterreichischen Landesverkehrspolitik, aber vor allem eine herausfordernde Aufgabe. Mehrere niederösterreichische Städte – wie etwa St. Pölten und Amstetten – stellen sich dieser Herausforderung. Stockerau hat gute Voraussetzungen zur Schaffung eines attraktiven Bahnhofsviertels: ein dichterer S-Bahntakt und ausreichende, extensiv genutzte Entwicklungsflächen östlich des Bahnhofs. Hier könnte also ein dichtes, gemischt genutztes Stadtviertel mit Wohnungen, Büros und Geschäften sowie einem in die Bebauung integrierten Busbahnhof entstehen. Dieser städtebauliche Impuls würde auch die östlich anzuschließenden Betriebsgebiete, die durch eine direkte Straßenverbindung zur A22 (Südspange) angebunden wären, aufwerten.

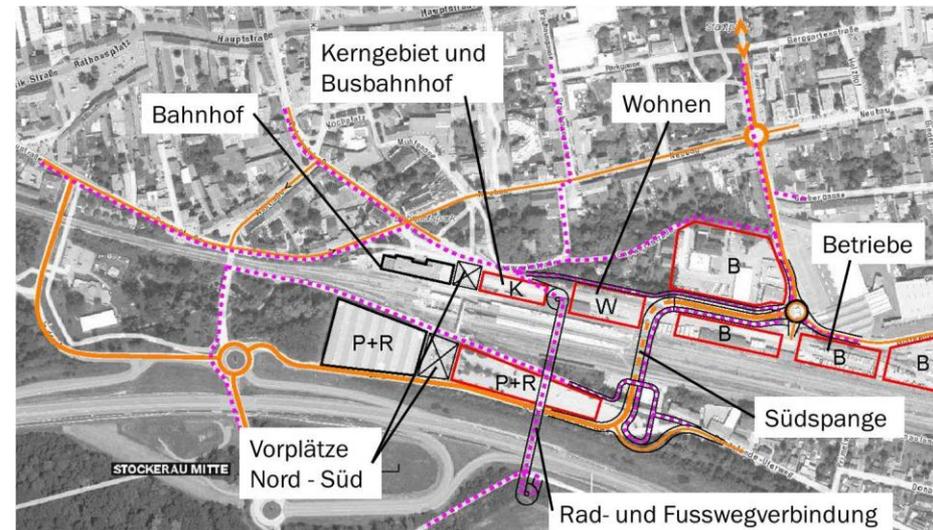
Diese Südspange leistet darüberhinaus einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Zentrums und ermöglicht es, die niveaugleiche Bahnquerung bei der Alois-Negrelli-Straße aufzulassen. Höhere Bebauung entlang der Bahn wirkt als Schallschutz für die angrenzenden Gebiete.

Dieses integrierte Stadtentwicklungs- und Infrastrukturprojekt ist auf die Zusammenarbeit aller Handlungsträger – Land, Stadtgemeinde, ÖBB, ASFINAG, Liegenschaftseigentümer – angewiesen. Dazu ist jedenfalls ein mehrstufiger Beratungs- und Planungsprozess erforderlich. In einer ersten Stufe müssen die vorhandenen Interessen identifiziert und Handlungsmöglichkeiten ausgelotet werden. Danach wäre ein kooperativer Leitbildprozess einzuleiten, in den auch die Bevölkerung eingebunden werden sollte. Ein solcher Prozess bedarf einer Steuerung und Moderation sowie einer interdisziplinären fachlichen Begleitung, allenfalls durch konkurrierende Teams. Erst nach diesem Leitbildprozess – mit der Abschätzung, welche Ressourcen die Handlungsträger für die Umsetzung des Projektes einbringen wollen – kann über die Tragfähigkeit der Idee „Bahnhofsviertel und Südspange“ entschieden werden.

Abb. 70: Bahnhof Stockerau Richtung Osten



Abb. 71: Vorschlag Bahnhofsviertel und Südspange



5 Schwerpunkte

5.6 Neuralgische Knoten

(1) Donaustraße – In der Au

Bei dieser unregelmäßigen Kreuzung ist derzeit die Donaustraße bevorrangt, was auch außerhalb der Verkehrsspitzen zu einem Rückstau In der Au führt. Nach Prüfung mehrerer Varianten (Kreisverkehr, Vorrangänderung, usw.) wird bei dieser Kreuzung eine **Lichtsignalanlage** mit zwei Phasen vorgeschlagen. Das ermöglicht eine Steuerung bzw. Dosierung der Kfz-Ströme und Radverkehrsanlagen (Mehrzweckstreifen) in der Donaustraße. Allerdings entfällt die Parkspur auf der Südseite der Donaustraße. Schließlich ermöglicht die Signalsteuerung gesicherte Querungen für FußgängerInnen.

Abb. 73: Benachrangter Strom In der Au



Abb. 74: Vorschlag Kreuzung Donaustraße – In der Au

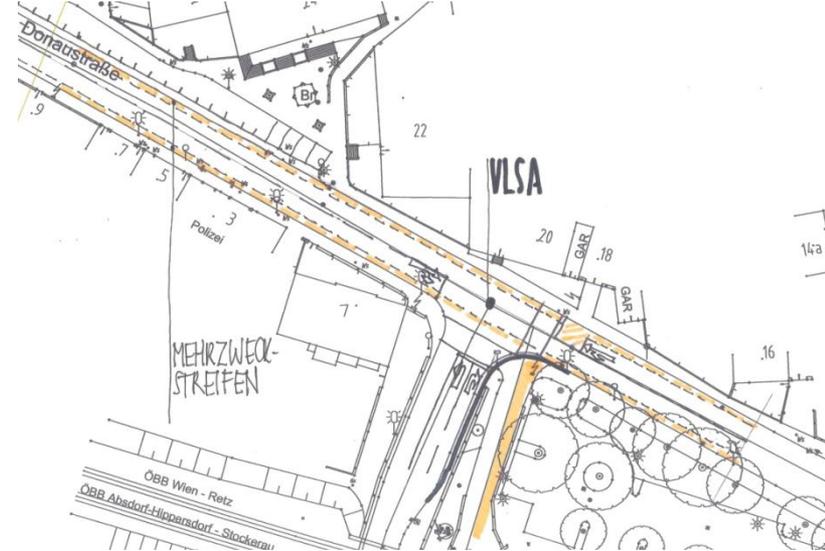
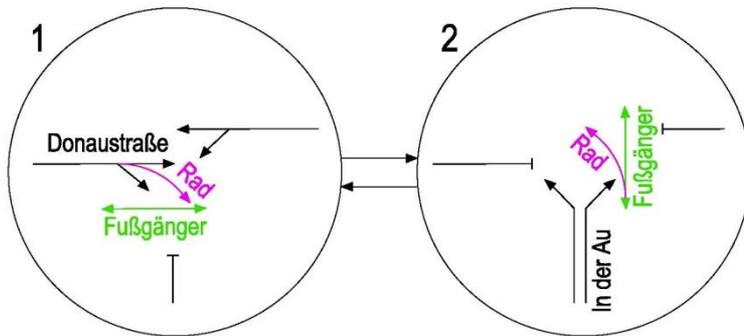


Abb.72: Phasenschema Lichtsignalanlage Donaustraße – In der Au



5 Schwerpunkte

(2) B3 Hauptstraße – Schießstattgasse – Bahnhofstraße („Scharfes Eck“)

An dieser Engstelle der Hauptstraße gibt es – wenn die vorhandene Verkehrssituation beibehalten wird – innerhalb des Straßenraums wenig Handlungsspielraum. Der Radverkehr kann bei Tempo 30 im Mischverkehr geführt werden; problematisch ist eine Engstelle für FußgängerInnen, was nur durch eine Aufweitung der Baulinie und eine Neubebauung auf einer Straßenseite behoben werden könnte. Für den Radverkehr sollen sogenannte Radboxen mit einer abgesetzten Haltelinie für den Kfz-Verkehr geschaffen werden. RadfahrerInnen können sich bei Rot vor den Kfz aufstellen und sind somit im Sichtfeld der LenkerInnen.

Abb. 75: Engstelle in der Hauptstraße



Abb. 76: Vorschlag „Scharfes Eck“



5 Schwerpunkte

(3) B3 Eduard-Rösch-Straße – Grafendorferstraße – Stöbergasse

Bei dieser Kreuzung beginnt das historische Stadtzentrum; durch die Einengung des Straßenraumes entsteht eine Torsituation. Angesichts der vorhandenen Verkehrsbelastungen und der vorgesehenen Südspange (Pkt. 5.5) müssen die Anlageverhältnisse der Kreuzung weitgehend beibehalten werden. Verbessert werden allerdings die Radverkehrsanlagen, wobei die unterschiedlichen Anlageformen (Radwege, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Mischverkehr im Kreuzungsbereich) im Kreuzungsbereich verknüpft werden müssen. So werden in der Eduard-Rösch-Straße und der Stöbergasse Radboxen vorgesehen, um den Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr in die Hauptstraße (Mischverkehr Kfz – Rad) zu leiten.

Abb. 77: Radverkehrsanlagen beim „Osttor“

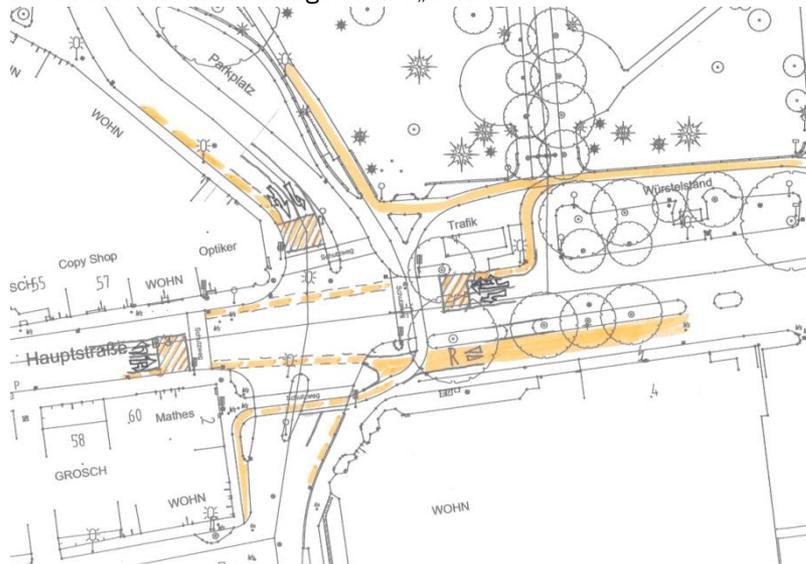


Abb. 78: Das „Osttor“ zur Stadt



5 Schwerpunkte

(4) B3 Wiener Straße – Wiesener Straße

Diese Kreuzung soll zu Gunsten der Verkehrssicherheit saniert werden, ein Projekt für einen Kreisverkehr (IGP 2014) liegt vor. Die Anlageverhältnisse auf der Brücke ermöglichen keine zusätzlichen Fahrstreifen, die bei einer lichtsignalgeregelten bzw. unregulierten T-Kreuzung notwendig wären.

Abb. 79: Projekt Kreisverkehr, IGP 2014

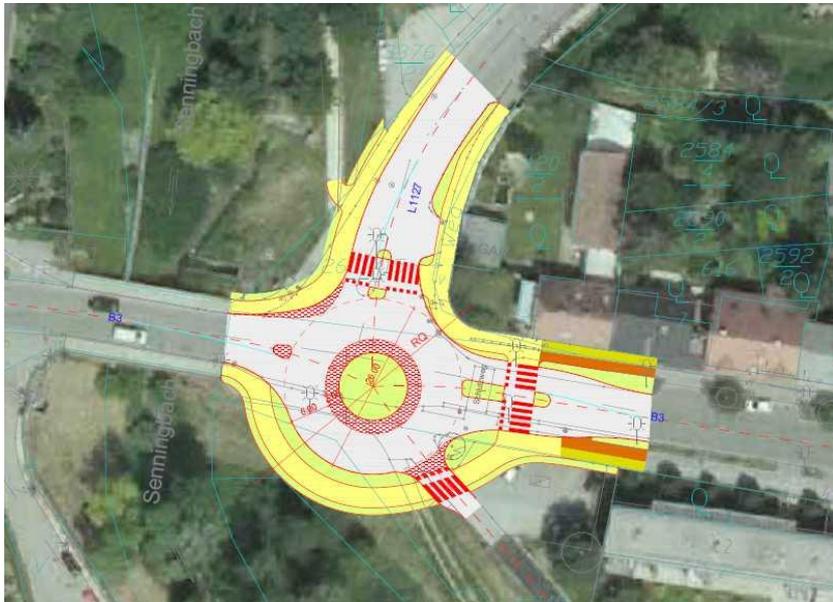


Abb. 80: Kreuzung B3 Wiener Straße – Wiesener Straße

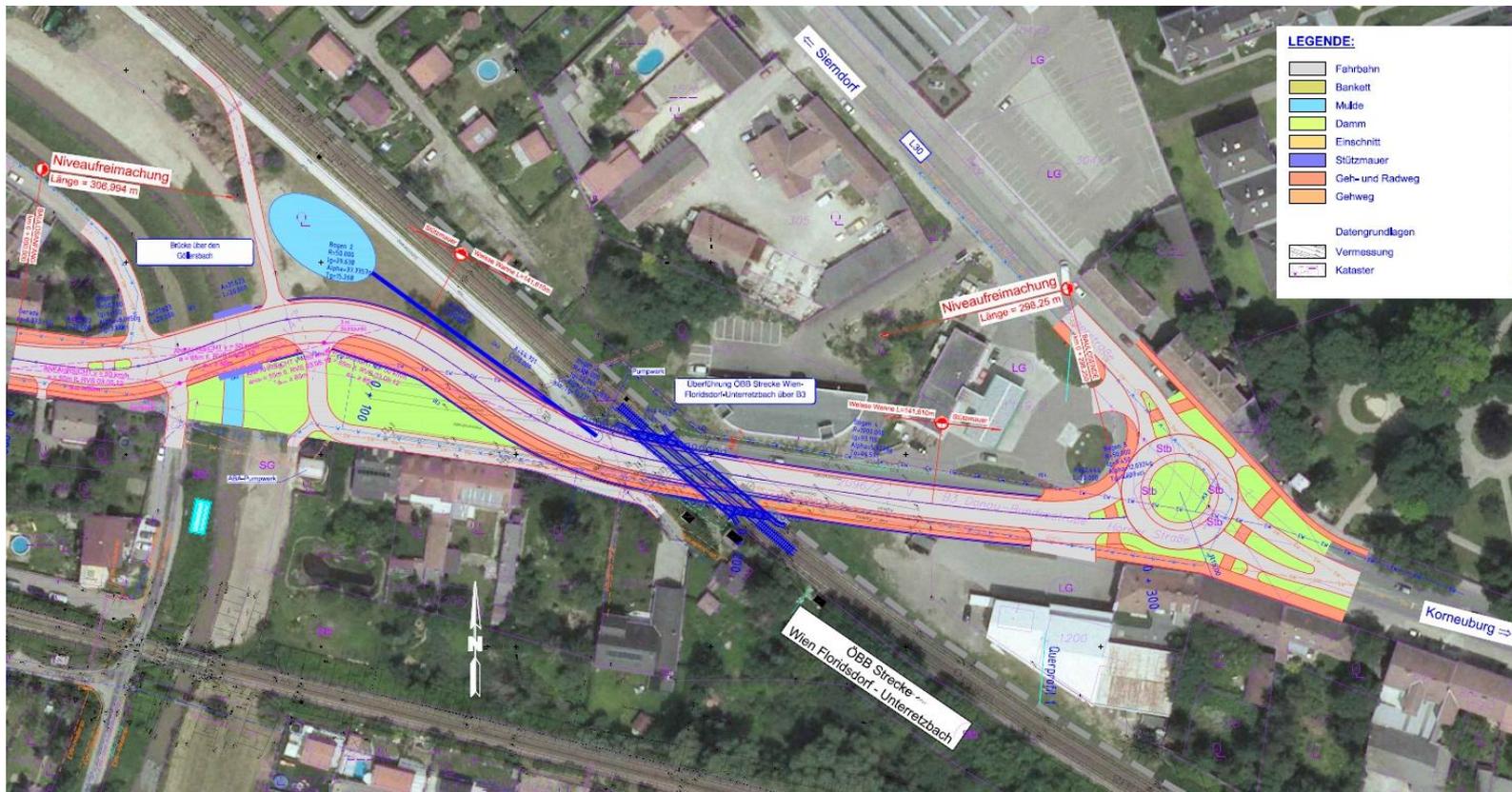


5 Schwerpunkte

(5) B3 Josef-Wolfik-Straße – Prager Straße

Für die Unterführung der Bahn liegt ein Projekt (Retter + Partner, 2014) vor, das südseitig einen kombinierten Geh- und Radweg vorsieht. Angesichts der beidseits anschließenden Radverkehrsanlagen sollte auf der Nordseite zumindest ein Radfahrstreifen angeordnet werden, sodass das mehrmalige Queren der Fahrbahn für den Radverkehr nach Westen entfallen kann.

Abb. 81: Projekt Unterführung Horner Straße und Kreisverkehr Prager Straße, Retter & Partner/ÖBB 2014



5 Schwerpunkte

(6) Anschlussstelle Stockerau Mitte

Im Zuge des 2 x 3-streifigen Ausbaus der A22, wie er von der ASFINAG vorgesehen ist, soll die Unterführung der A22 in Hinblick auf den Schwerpunkt 5.5 Bahnhofsviertel und Südspange (siehe S44) für alle LKW – mit Fahrzeughöhe bis 4,00 m – befahrbar gemacht werden. Das erfordert eine Eintiefung der Unterführung und eine wasserdichte Wanne. Damit verbunden muss der nördliche Kreisverkehr geringfügig verlegt werden. Ein Geh- und Radweg auf der Westseite – als Verbindung zwischen Stadt und Au ist jedenfalls vorgesehen.

Abb. 82: Vorschlag Anschlussstelle Stockerau Mitte



6 Kontinuierliche Initiativen

6.1 Standards für den Fußgängerverkehr

Im dicht bebauten Stadtgebiet sollten beidseitige Gehsteige vorhanden sein, mit einer Regelbreite von 2,0m und Zuschlägen, wenn der Gehsteig direkt an einen Schrägparkstreifen angrenzt. Gemischte Geh- und Radwege sollen im dicht bebauten Stadtgebiet vermieden werden. Vor allem an Hauseingängen, Kreuzungspunkten und Engstellen stellen sie Probleme für die Verkehrssicherheit dar. Erst ab Breiten von 3,50m und abseits einer durchgehender Bebauung können gemischte Geh- und Radwege zweckmäßig sein.

In den Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen mit sehr geringen Kfz-Verkehrsstärken ist ein Mischprinzip bei Tempo 30 zweckmäßig. Durch dieses Mischprinzip kann die Straßenbreite minimiert, können Bau- und Erhaltungskosten eingespart werden. Empfehlenswert sind in diesen Gebieten Fahrbahnbreiten von 4,50m bis maximal 4,75m für den Begegnungsfall Pkw-Lkw, und an diese angrenzend begrünte Seitenstreifen, die unerwünschtes Parken verhindern, falls der Straßenraum breiter ist. Autos sollten grundsätzlich auf Privatgrund geparkt werden, für Besucher können an mehreren Stellen gebündelt Stellplätze angeboten werden.

Typologische Beispiele für Straßenquerschnitte in solchen Wohnsiedlungen sind in nebenstehender Abbildung dargestellt:

- Typ A: wechselseitiger Gehsteig
Begegnungsfall Pkw-Pkw
Radfahren im Mischverkehr
- Typ B: kein Randstein, sondern ein liegender Saum
Schutzstreifen für Fußgänger, ansonsten Begegnung mit Pkw
wechselseitiges Parken bzw. Grün
- Typ C: Begegnungsfall Lkw-Lkw
beidseitiger Gehsteig
Baureihe mit Parken wechselseitig

Abb. 83: Querschnittstypologien für Straßen in Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen

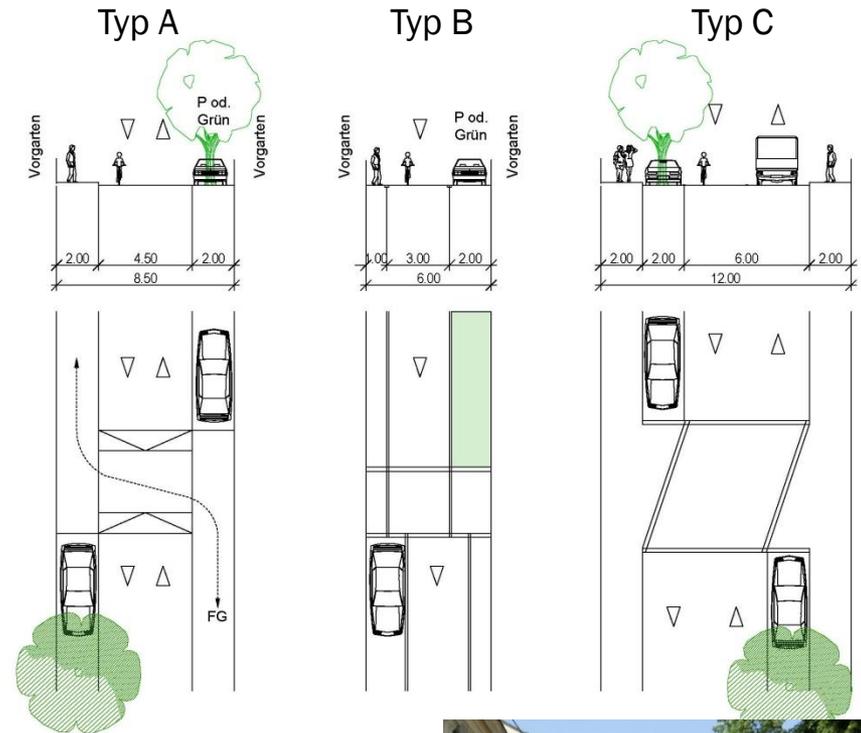


Abb. 84: Nikolaus-Heid-Straße als Anwendungsbeispiel für Typ C

6 Kontinuierliche Initiativen

6.2 Barrieren überwinden

Das Fußwegenetz erstreckt sich generell über das gesamte Straßen- und Wegenetz Stockeraus, ergänzt um kleinräumige innerstädtische Verbindungen, wie etwa die Rathaus-Passage und der Durchgang Rathausplatz – Donaustraße, die Durchgänge Kirchenplatz – Kleiner Marktplatz und Brodschildstraße – Sparkassaplatz, die Neue Marktgasse sowie um Wege durch Grünzüge und Parks. Dennoch trennen Barrieren die einzelnen Stadtteile Stockeraus – wie etwa die Bahntrassen und die Autobahn sowie die Landesstraßen oder andere stärker befahrene Gemeindestraßen.

Derartige Barrieren sollen als längerfristige Aufgabe kontinuierlich beseitigt bzw. überwunden werden, unter anderem im Zuge von Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekten.

Barrieren Bahn und Autobahn:

- bei Niveaufreimachungen Horner Straße und Alois-Negrelli-Straße großzügige Fußwege vorsehen, Angsträume vermeiden
- Fuß- und Radsteig Bahnhof – Au bei Entwicklung des Bahnhofsviertels

Barriere B3 (siehe auch 5.2 Schwerpunkt Zentrum):

- Querungen Prager Straße und B3 bei Kreisverkehrsbau
- Kreuzungsbau Schaumannngasse
- Querung bei Neugestaltung des Platzes Einmündung Landstraße
- Querung Johann-Brunner-Gasse – Roter Hof mit Mittelinsel
- Querung westlich der Engstelle Nikolaus-Heid-Straße, Mittelinsel in Verbindung mit Bushaltestelle
- B3/Industriestraße: Bedingungen für Fuß- und Radverkehr verbessern

Abb. 85: Haupt-Fußwegenetz mit zu überwindenden Barrieren und empfohlenen Querungshilfen



6 Kontinuierliche Initiativen

Querungshilfen auf Landes- und Gemeindestraßen:

- Landstraße – Theresia-Pampichler-Straße – Rathaus-Passage: Gestaltung des Zugangs, ev. Aufpflasterung
- Lichtsignalanlage Donaustraße – In der Au
- Donaustraße – Austrasse: Übergang Fußgänger und Radfahrer
- Attraktivierung des privaten Durchgangs Brodschildstraße – Sparkassaplatz
- Senninger Straße – Schießstattgasse: Übergang Fußgänger und Radfahrer
- Achse Pestalozzigasse – Theodor-Körner-Straße – Johann-Brunner-Gasse – Roter Hof – Stadtpark: Querung Ernstbrunner Straße mit Mittelinsel, Querungshilfe Dr. Fuchs-Gasse, Querung B3 mit Mittelinsel
- Wiesener Straße: Querungen mit Mittelinsel Otto-Schebek-Gasse und Josef-v.Schweickhardt-Straße in Verbindung mit Bushaltestellen

Ev. langfristig Fußweg entlang Mühlbach: in Verlängerung der Arch.-Max-Kropf-Gasse und Gerbergasse - Gaswerkstraße

Abb. 86: Querungsstelle Senninger Straße (einseitiger Zweirichtungsradweg)– Schießstattgasse (Bushaltestelle)



Abb. 87: Durchgang Brodschildstraße - Sparkassaplatz



Abb. 88: derzeit breite Fahrflächen in der Achse Johann-Brunner-Straße – Roter Hof – Stadtpark an der B3



6 Kontinuierliche Initiativen

6.3 Öffentlicher Verkehr

Das Gesamtsystem Bahn-Linienbus-Anrufsammeltaxi soll laufend optimiert und attraktiver gestaltet werden, was den Zugang, die Schnittstellen innerhalb des ÖV und die Tarife betrifft. Ein eigenes Stadtbussystem ist angesichts dieses Angebotes weder attraktiv noch wirtschaftlich darstellbar.

• Bahn

Die Gleisanlagen am Bahnhof (Mittelbahnsteig) sind für eine Taktverdichtung der Schnellbahnlinie S3 von 30 auf 15 Minuten vorbereitet. Das dichtere Verkehrsangebot muss vom Land bei den ÖBB bestellt werden. Dadurch kann das bereits jetzt attraktive Bahnangebot noch verbessert werden. Eine direkte Bahnverbindung nach St. Pölten muss ebenso vom Land NÖ bestellt werden, damit gäbe es eine attraktive Verbindung zur Landeshauptstadt.

• Linienbus

Der Verkehrsverbund Ostregion sieht mittelfristig keine Ausweitungen des Linienbusangebots, sondern nur Umschichtungen zu stärker nachgefragten Linien vor. Bei der BürgerInnen-Informationsveranstaltung wurde eingebracht, dass die Information über Linien und Fahrpläne unzureichend ist. Neben Online-Informationen ist die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen ein Schlüssel zur Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs. Haltestellen müssen im Straßenraum deutlich erkennbar sein und mit gut lesbarem Fahrplan, Linienschema, befestigter Fahrgastaufstellfläche mit barrierefreier Zustiegsmöglichkeit, Sitzgelegenheit und Witterungsschutz ausgestattet werden.

• Anrufsammeltaxi (AST)

Die Haltepunkte des etablierten STOXI werden ab April 2015 in ein Anrufsammeltaxi-System für den ganzen Bezirk Korneuburg (ISTmobil) integriert, sodass auch Fahrten über die Stockerauer Stadtgrenzen möglich sind. Die ausgeweiteten Betriebszeiten stellen eine Grundversorgung aller Ortsteile auch abends und am Wochenende sicher – ein Angebot, das ein eigener Stadtbus nur zu hohen Kosten bieten könnte. Auch beim AST-System ist die laufende Information der Bevölkerung über Fahrpläne, Haltepunkte, die Möglichkeit zur bargeldlosen Zahlung und Vergünstigungen für Vielfahrer ein wesentlicher Beitrag zum Erfolg.

Abb. 89: Kaum wahrnehmbare Haltestelle bei der Prinz-Eugen-Kaserne



6 Kontinuierliche Initiativen

6.4 Verkehrsberuhigung

Bereits im Verkehrskonzept 2002 wurden für die Wohngebiete Stockeraus insgesamt sechs Tempo 30-Zonen vorgeschlagen, was auch die Sammelstraßen innerhalb dieser Gebiete betrifft. Dieser Vorschlag soll konsequent umgesetzt werden, im Zusammenhang mit dem Geschwindigkeitsregime auf den Landesstraßen (Pkt. 5.2). Es werden allerdings auch weitergehende Maßnahmen notwendig sein, um das Potenzial zur Verkehrsberuhigung konsequent auszuschöpfen. Das betrifft

- verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Verringerung des gebietsfremden Verkehrs (Fahrverbote für gewisse Fahrzeuge, Einbahnführungen, Schleifenlösungen, Verkehrsgebote, Durchfahrtsperren, etc.),
- Wohnstraßen, die nur mit Schrittgeschwindigkeit und „zum Zwecke des Zu- und Abfahrens“ (76b, StVO 1960) befahren werden dürfen.

In Stockerau sind bereits mehrere Tempo 30-Bereiche, Wohnstraßen bzw. Fahrverbote (Kfz > 3,5 to) verordnet, es fehlt allerdings eine systematische, an Kriterien orientierte Vorgangsweise.

Funktionell ist anzustreben, dass die vorhandenen Landesstraßen auch als Sammelstraßen dienen und innerhalb der Wohngebiete nur mehr Anliegerstraßen vorhanden sind.

Im Sinne der einschlägigen Richtlinien (u. a.: EAE '95) sind folgende Zielverkehrsstärken (Spitzenstunde) anzustreben:

- Sammelstraßen < 500 Kfz / Stunde
- Anliegerstraßen < 250 Kfz / Stunde
- Wohnstraßen < 100 Kfz / Stunde

Die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten zielt – neben der Vermeidung von Kfz-Verkehr – auf Verkehrsverlagerungen ab, erzeugt also Vor- und Nachteile in unterschiedlichen Bereichen. Die Abwägung

dieser Wirkungen ist keine ausschließlich fachliche Aufgabe, hier geht es auch um subjektive Einschätzungen und Betroffenheiten. Angesichts dessen sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung nur gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung umsetzbar. Dazu wird folgende Vorgangsweise vorgeschlagen:

- Antrag für konkrete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung aus der Bevölkerung oder – angesichts funktioneller Aspekte – von Amts wegen,
- fachliche und politische Abgrenzung des Untersuchungsgebietes,
- moderierter und fachlich unterstützter Planungsprozess, gemeinsam mit ausgewählten Vertretern aus dem Untersuchungsgebiet, wobei Lösungsvorschläge aus der Bevölkerung erarbeitet, diskutiert und gemeinsam beurteilt werden.

Angestrebt wird in einem derartigen kooperativen Planungsprozess eine weitgehende Konsenslösung, die abschließend der insgesamt betroffenen Bevölkerung präsentiert wird. Jedenfalls ist die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten kein verkehrspolitisches Diktat „von oben“, sondern eine gemeinsame Aufgabe der Betroffenen.

Abb. 90: Verkehrsberuhigung Wiesener Siedlung/Am Damm



6 Kontinuierliche Initiativen

6.5 Gestaltungsgrundsätze für neue Siedlungen

Bei neuen Siedlungen soll die Gestaltung öffentlicher Räume besonders beachtet werden, um beste Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr zu schaffen. Bei solchen Siedlungen sollten insgesamt folgende Gestaltungsgrundsätze zum tragen kommen:

- kompakte und verdichtete Bebauung, wodurch großzügigere wohnsiedlungsbezogene Freiräume möglich werden,
- Einbettung in das umliegende Wege- und Grünraumnetz, vor allem bei wichtigen Fußwegverbindungen, etwa zu Schulen,
- autofreie Erschließungswege,
- Tempo 30 in Anliegerstraßen,
- Parken überwiegend in Sammelgaragen,
- gute Fahrradinfrastruktur und ausreichende Fahrradabstellplätze (2-3 Plätze pro Wohnung) in einem Angebotsmix aus Fahrradräumen und Abstellanlagen im Freien – standsicher, diebstahl- und witterungsgeschützt,
- attraktive Gestaltung von Bus- und ISTmobil-Haltestellen mit gesicherten Zugangswegen,
- Ausstattung des internen und umgebenden öffentlichen Raumes mit Ruheplätzen, Sitzbänken und Bepflanzung.

Auch die kürzlich entstanden neuen Siedlungen an der Wiesener Straße und auf dem Areal der Prinz-Eugen-Kaserne sollten auf die nachträgliche Umsetzung dieser Gestaltungsgrundsätze überprüft werden. Konkret sollte die Bushaltestelle bei der Prinz-Eugen-Kaserne ansprechend gestaltet werden – derzeit ist sie unbefestigt und kaum wahrnehmbar – ebenso wie ein kurzes Stück Fußweg zwischen der Straße Unter den Linden und der parallelen Franz-Blabolil-Promenade.

Abb. 91: Beispiel einer gut erkennbaren und ausgestatteten Bushaltestelle



6 Kontinuierliche Initiativen

6.6 Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit – hin zur „Vision Zero“ – ist eine dauernde Aufgabe. Zur Weiterführung der systematischen Verkehrssicherheitsarbeit im Zuge von Road Safety Inspections (RSI) gehören

- eine Sanierung von Unfallhäufungspunkten, wobei die Möglichkeiten für Verbesserungsmaßnahmen zu Gunsten von FußgängerInnen und RadfahrerInnen berücksichtigt werden sollen und
- eine periodische Evaluierung der Maßnahmen.

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

Beim Winterdienst darf auf Radrouten und Fußwege nicht vergessen werden. Die ausreichende Beleuchtung von Fußwegen durch Parks oder Grünzüge soll dabei helfen, diese Achsen auch bei Dunkelheit und im Winter als attraktive Abschnitte im Fußwegenetz zu etablieren.

Abb. 92: Aufpflasterung und Vorrangregelung in der Manhartstraße



Abb. 93: Schulvorfeld Unter den Linden



6 Kontinuierliche Initiativen

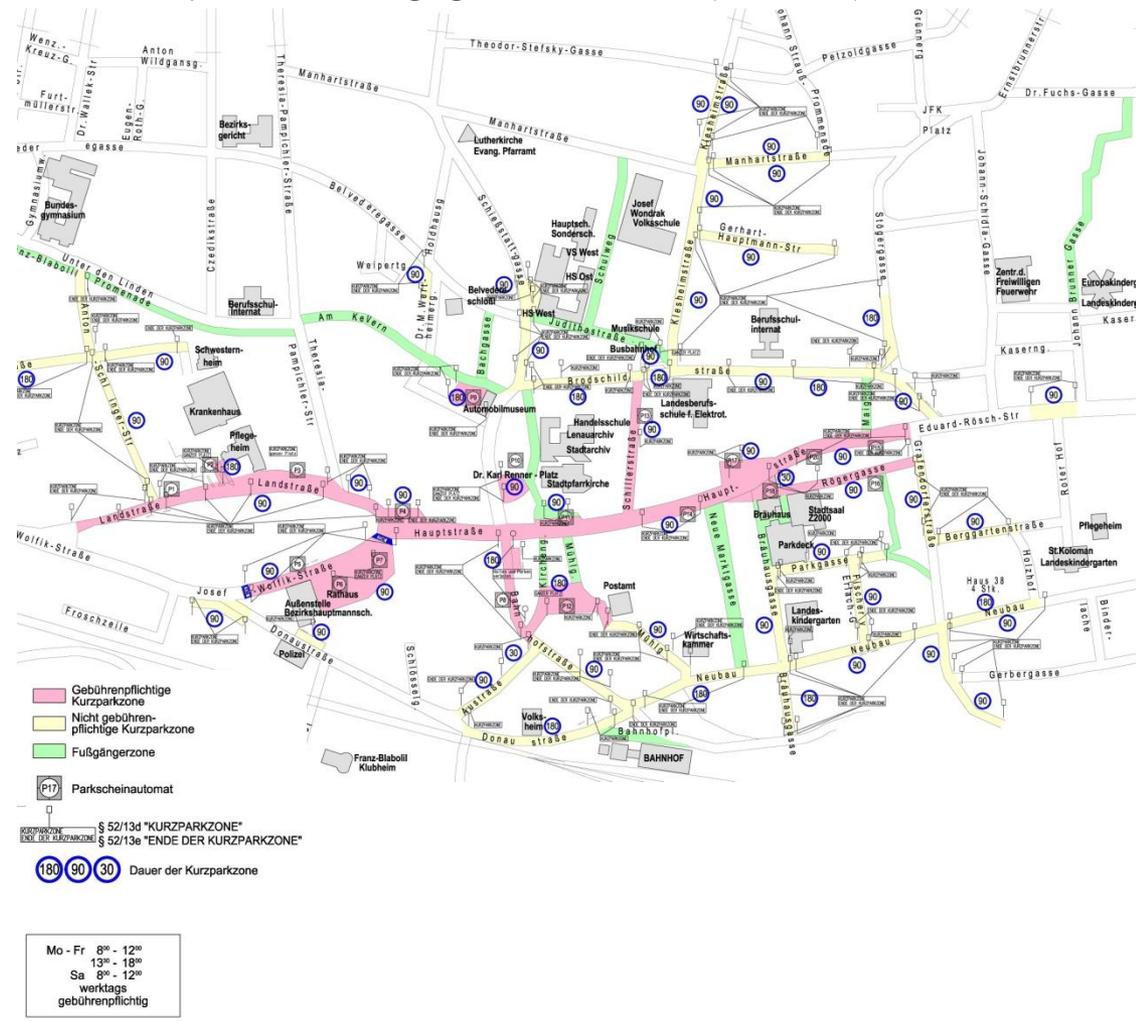
6.7 Parken

Der Parkraum im Zentrum wird seit langem bewirtschaftet, im wesentlichen durch gebührenpflichtige bzw. gebührenfreie Kurzparkzonen. Die Kurzparkzone mit ca. 450 Stellplätzen gilt werktags von 8:00 – 12:00 Uhr und von 13:30 – 18:00 Uhr sowie am Samstag von 8:00 – 12:00 Uhr. Die Parkdauer beträgt überwiegend 90 Minuten. Im Parkdeck südlich des Stadt sind 313 Stellplätze vorhanden. Die Gebühr in der Kurzparkzone ist vergleichsweise moderat, mit 0,60 € für jede halbe Stunde.

Südlich des Bahnhofs liegt eine Park & Ride-Hochgarage mit mehr als 1.000 PKW-Stellplätzen, das Bike & Ride-Angebot umfasst knapp 400 Radabstellplätze an der Nordseite des Bahnhofs.

Qualitative Erhebungen im Zentrum ergeben keinen besonderen Stellplatzmangel, sieht man von Veranstaltungstagen ab. Allenfalls könnte die Park & Ride-Anlage nach Osten erweitert werden und das hoch ausgelastete Bike & Ride-Angebot erweitert werden. Eine Neugestaltung zentraler Plätze begründet bei einem moderaten Stellplatzentfall kein zusätzliches Parkraumangebot.

Abb. 94: Kurzparkzonen und Fußgängerzonen in Stockerau (Stand 2009)



6 Kontinuierliche Initiativen

6.8 Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung

Das Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, Kfz-Fahrten zu reduzieren, sowohl mit dem Auto als auch mit dem Lkw. Das Mobilitätsmanagement richtet sich vorrangig an Betriebe, die starke Verkehrsströme erzeugen, 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 oder Gewerbegebiete: Jobtickets für den ÖV, Shuttledienste vom/zum Bahnhof, Fahrradabstellanlagen, Leihräder, Duschmöglichkeiten etc.
- Die Förderung von Wohnformen mit geringerem Autobesitz: beispielsweise Autofreies Wohnen, Bike City, etc.
- Mobilitätskonzepte für neue Siedlungen

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

Abb. 95: Autofreie Freiräume in einer Wohnsiedlung



6 Kontinuierliche Initiativen

6.9 Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrskonzepte verschwinden zumeist in den Schubladen der Verwaltung, erreichen selten die Bevölkerung – jene Bevölkerung, die den Verkehr, die tägliche Mobilität mehr beeinflusst als die Verkehrspolitik. Schon deshalb sollten die BürgerInnen über Schwerpunkte und Maßnahmen des Verkehrskonzeptes systematisch informiert werden. Die Veranstaltungen im Rahmen des Verkehrskonzeptes – der Werkstattbericht und die abschließende Ausstellung im Juni 2015 – sind ein Teil dieser Information. Es bedarf darüberhinaus einer kontinuierlichen **Öffentlichkeitsarbeit** über künftige Prozesse und Projekte, wie etwa

- die Neugestaltung des Rathausplatzes, als Visitenkarte der Stadt
- ein „Netz“ für den Radverkehr
- die Landesstraße B3 – ein Verkehrsraum für Alle
- Perspektive Ostumfahrung: gemeinsam mit dem Land

Öffentlichkeitsarbeit für derartige Maßnahmen muss als wichtiger Projektbestandteil aufgefasst werden.

Abb. 96: Ausstellung zum Verkehrskonzept, Juni 2015



Abb. 97: Öffentlichkeitsarbeit Kornmarkt Bregenz – ein Beispiel



7 Prioritäten

Das neue Verkehrskonzept enthält mehrere Schwerpunkte und eine Fülle von Maßnahmen, die beträchtliche Ressourcen – finanziell, personell und organisatorisch – erfordern. Mit Hinweis auf die Strategie (Pkt. 4) werden folgende Prioritäten vorgeschlagen, die im Hinblick auf unterstützende und unerwartete „Handlungsfenster“ ebenso modifiziert werden können wie bei entsprechenden Widerständen.

Abb. 98: Prioritäten der Schwerpunkte

Schwerpunkt	Realisierungshorizont		
	kurzfristig 0 – 5 Jahre	mittelfristig 5 – 10 Jahre	langfristig > 10 Jahre
S 1.1 Hauptradnetz	X		
S 1.2 Erschließungsrouten		X	
S 1.3 Abstellanlagen	X		
S 2.1 Geschwindigkeit im Zentrum	X		
S 2.2 Straßenquerschnitte	← im Sanierungsfall →		
S 2.3 Rathausplatz	X		
S 2.4 Sparkassaplatz		X	X
S 2.5 Querungen im Zentrum	X	X	
S 3 Ostspange	1)	X	
S 4 Westerschließung		2)	X
S 5 Bahnhofsviertel und Südspange	1)	3)	X
S 6 Neuralgische Knoten	X	X	

- 1) Planungsprozess kurzfristig einleiten
- 2) Gemäß Ausbauprogramm ASFINAG (Knoten S3-B4-B3)
- 3) Eintiefung der Anschlussstelle

Zu unterscheiden sind

- verkehrswirksame Maßnahmen in Form von **Projekten** und
- **Prozesse**, die als Vorarbeiten konkreter Projekte notwendig sind.

Die kontinuierlichen Initiativen können unmittelbar begonnen werden und je nach Aktivität übriger Handlungsträger realisiert werden.

8 Wirkungsrahmen

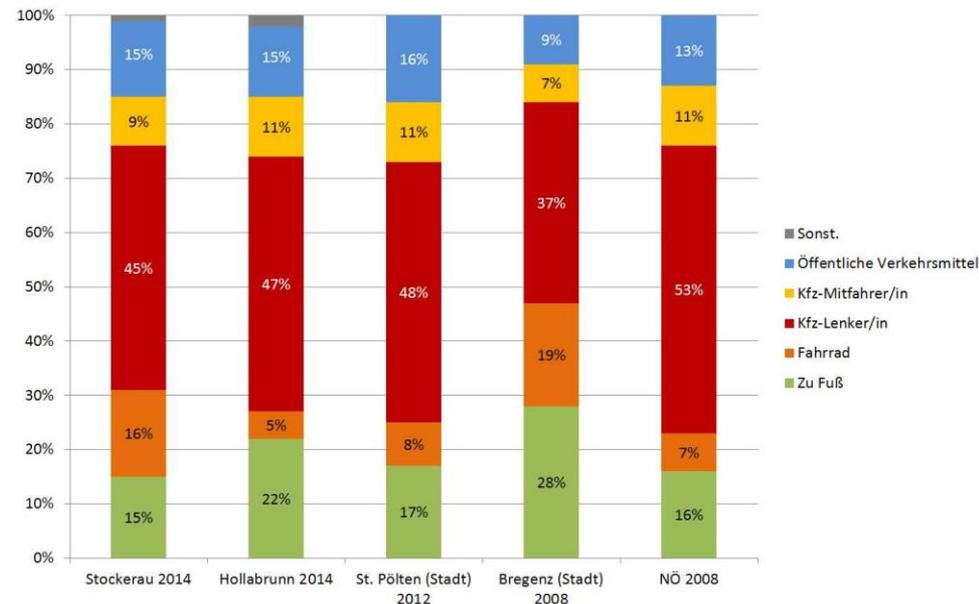
Die Wirkungen des Verkehrskonzeptes können angesichts wechselseitiger Einflüsse nur grob abgeschätzt werden und beziehen sich auf die täglichen Wege (Modal Split).

Abb. 99: Wirkungsabschätzung (Modal Split)

Schwerpunkte bzw. Maßnahmen	Modal Split			
	ÖV	Rad	Fuss	MIV
Ausgangslage 2014 / 2015	15	16	15	54
Radverkehr	-1	+2		-1
Zentrum	+1	+1	+1	-3
Ostspange		-1		+1
Westspange				
Bahnhofsviertel und Südspange	+1	+1		-2
Öffentlicher Verkehr	+1			-1
Verkehrsberuhigung		+1		-1
Prognose 2025+	17	20	16	47

Die Wirkungsabschätzung zeigt, dass es innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre gelingen könnte, den motorisierten Individualverkehr auf unter 50 % Weegeanteil zu reduzieren, bei starker Zunahme des Radverkehrs. Zu erwähnen ist allerdings, dass ein derartiger Trend durch externe Einflüsse (Wohlstand, Treibstoffpreis, Werthaltungen, etc.) stark beeinflusst wird.

Abb. 100: Modal Split im Städtevergleich



9 Erfolgskontrolle

Ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept muss handlungsorientiert sein. Die Schwerpunkte und Prioritäten (Kapitel 5 und 7) sind nicht als Bauprogramm für die nächsten Jahre zu verstehen, sondern geben eine Richtung für die Verkehrspolitik der nächsten zehn bis 15 Jahre vor. Das Verkehrskonzept muss daher ausreichend flexibel sein, um Spielraum für Anpassungen zuzulassen. Wenn Verkehrspolitik glaubhaft sein soll, muss die Umsetzung von Maßnahmen in periodischen Abständen evaluiert werden, um die Fortführung des Verkehrskonzeptes zu sichern.

Es wird daher vorgeschlagen, das Verkehrskonzept im Abstand von fünf Jahren zu evaluieren und zwar in Form

- einer Wirkungsabschätzung durch eine Haushaltsbefragung, mit der Veränderungen im Verkehrsverhalten (Modal Split) ermittelt werden können,
- von Untersuchungen der Entwicklung von messbaren Größen wie den durchschnittlich täglichen Verkehrsstärken, den Unfallzahlen und Unfallschwerpunkten und den Umweltbelastungen anhand des Lärmkatasters und der Luftgütemessstellen
- und einer Maßnahmenbilanz, die den Umsetzungsgrad des Verkehrskonzeptes dokumentiert: Was wurde eingeleitet, was ist teilweise oder zur Gänze realisiert – aber auch, was ist begründet oder unbegründet unterblieben.

Diese Evaluierung ermöglicht es, auf veränderte Rahmenbedingungen und neue Entwicklungen entsprechend zu reagieren.

Abb. 104: Beispiel für eine Evaluierungstabelle

Evaluierung	Ausgangslage 2013/14	Ziel 2025+	Aktueller Stand 2020
Anteil Umweltverbund am Modal-Split	46%	53%	
Erhöhung Radverkehrsanteil	16%	20%	
Verkehrsstärken DTVw Sparkassaplatz	8.500	5.000	
NO ₂ -Belastung Messstelle Rudolf-Diesel-Straße	26	Abnahme	

Zielrichtung stimmt
leichte Abweichung (<5%)
starke Abweichung (>5%)

Abb. 105: Beispiel für eine Umsetzungsbilanz

Maßnahmenbilanz	Umsetzungsgrad und Begründung
Hauptradnetz:	
Westachse	
Abschnitt Schießstattgasse	Mehrzweckstreifen nördl. Abschnitt
Abschnitt Zentrumszone	Tempo 30, Piktogramm-Markierungen
Abschnitt Bahnhofstraße	Widerstände vorseiten ...
Umgestaltung Rathausplatz	Begegnungszone, Oberfläche neu
	Erhebung Parkraum in Arbeit

umgesetzt
teilweise umgesetzt
nicht umgesetzt

10 Kommunikation

10.1 Beratungsprozess

Ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept entsteht im Dialog mit den wesentlichen Akteuren, externe Berater begleiten diesen Diskurs fachlich und organisatorisch. Nach diesem Prinzip wurde der Beratungsprozess zum Verkehrskonzept Stockerau gestaltet. Innerhalb von 14 Monaten fanden sieben formelle Arbeitskreissitzungen statt, in denen Vertreter aller Gemeinderatsfraktionen, Mitglieder des Stadtrats und der Stadtverwaltung, Vertreter des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung, engagierte BürgerInnen der Arbeitsgruppe Verkehr der örtlichen Dorf- und Stadterneuerung und externe Experten etwa der ÖBB, der ASFINAG gemeinsam mit dem Fachexpertenteam IGP – Rosinak & Partner – Snizek+Partner das Verkehrskonzept erarbeiteten. Daneben gab es weitere informelle Besprechungen und gemeinsame Begehungen. Auf diese Weise wurde sichergestellt, dass über die Strategie und die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes ein weitgehender Konsens und insgesamt eine gemeinsame Sichtweise auf die Eckpunkte einer künftigen Verkehrspolitik erreicht wurde.

Abb.107: Sitzung des Arbeitskreises im Rathaus



Abb. 106: Zeitplan des Beratungsprozesses

Arbeitspaket	Monat/Jahr															
	4/14	5	6	7	8	9	10	11	12	1/15	2	3	4	5	6	
Zustandsanalyse und Erhebungen	█	█	█	█	█	█	█	█								
Verkehrsmodell																
Strategische Konzeptansätze	█	█	█	█	█	█	█	█								
Leitbild, Ziele, Grundsätze																
Maßnahmenprogramm																
Kosten, Prioritäten und Monitoring																
Kommunikation	Projektsteuerung	↓						↓			↓					↓
	Arbeitskreis	↓		↓	↓			↓		↓			↓	↓		
	Plattform						↓									
	BürgerInnen-Veranstaltung							↓		↓						↓
Berichtswesen						Werkstattbericht				Rohbericht				Endbericht		

10.2 Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger

Die Stockerauer Bevölkerung wurde in mehreren Schritten in den Beratungsprozess eingebunden. Zunächst fand im Juni 2014 eine Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität statt, an der sich knapp 500 Stockerauerinnen und Stockerauer beteiligt haben.

Am Tag der offenen Tür des Rathauses (26. Oktober 2014) standen Mitglieder des Expertenteams und der Projektsteuerung mit Plakaten zum Werkstattbericht interessierten Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort.

Der Werkstattbericht wurde am 18. November 2014 in einer BürgerInnen-Veranstaltung im Lenau-Saal des Veranstaltungszentrums Z2000 präsentiert. Mehr als 250 interessierte StockerauerInnen nutzen die Gelegenheit, über Ziele und erste Maßnahmenvorschläge in thematischen Kleingruppen mit zu diskutieren. Während die Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Raumes im Zentrum und für den Radverkehr breite Zustimmung fanden, wurden Vorschläge zur Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln – im Wesentlichen aufgrund befürchteten Ausweichverkehrs in anderen Straßen – kontrovers diskutiert. Der Vorschlag das Bahnhofsviertel zu entwickeln wurde zunächst vorsichtig positiv aufgenommen.

Mit Ausstellungstagen von 17. bis 20. Juni 2015 wurden die Inhalte des Verkehrskonzepts ein weiteres Mal der Bevölkerung Stockeraus präsentiert. Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger finden Eingang in die weitere politische Diskussion über die Umsetzung der im Verkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen.

Für den Beratungsprozess erbrachte die Mitwirkung der Bevölkerung wertvolle Anregungen. Es wurde, dass die Einbindung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger auch bei der Konkretisierung von Einzelprojekten, die in den nächsten Jahren auf Basis des Verkehrskonzeptes erarbeitet werden, sehr wichtig ist: besonders bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Abb. 108: Auszug Fragebogen zur Mobilitätserhebung

② Personenbogen: Person 2
 Mobilitätserhebung Stockerau

Wochentag: **Mittwoch** Datum: **11.06.2014**
 Bitte durchgehend nenn die Person im Haushalt eintragen: Bitte korrigieren:

Wahren Sie an diesem Tag außer Haus? ja nein → Bitte ergänzen Sie nicht, einem Nagel anzurechnen

Ein Hinweis zu Beginn: Ein Weg ist hier immer eine Strecke von einem Ausgangspunkt zum Ziel. Nach einem Zwischenstopp beginnt ein neuer Weg. Vergessen Sie bitte nicht, auch die Wege nach Hause als eigene Wege einzutragen!

Wo begannen Sie diesen Weg? Postleitzahl/Gemeinde: _____ Straße: _____

Wann begannen der Weg?	Erster Weg	Zweiter Weg	Dritter Weg	Vierter Weg	Fünfter Weg	Sechster Weg	Siebter Weg	
Zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen? Bitte mit einer Angabe!	zur Arbeit <input type="checkbox"/> beruflich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> private Erledigung <input type="checkbox"/> privater Besuch <input type="checkbox"/> sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zur Arbeit <input type="checkbox"/> beruflich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> private Erledigung <input type="checkbox"/> privater Besuch <input type="checkbox"/> sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zur Arbeit <input type="checkbox"/> beruflich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> private Erledigung <input type="checkbox"/> privater Besuch <input type="checkbox"/> sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zur Arbeit <input type="checkbox"/> beruflich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> private Erledigung <input type="checkbox"/> privater Besuch <input type="checkbox"/> sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zur Arbeit <input type="checkbox"/> beruflich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> private Erledigung <input type="checkbox"/> privater Besuch <input type="checkbox"/> sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zur Arbeit <input type="checkbox"/> beruflich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> private Erledigung <input type="checkbox"/> privater Besuch <input type="checkbox"/> sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zur Arbeit <input type="checkbox"/> beruflich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> private Erledigung <input type="checkbox"/> privater Besuch <input type="checkbox"/> sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zur Arbeit <input type="checkbox"/> beruflich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> private Erledigung <input type="checkbox"/> privater Besuch <input type="checkbox"/> sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> nach Hause <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____
Welche Verkehrsmittel haben Sie benutzt?	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Flux als Lenker/in <input type="checkbox"/> Flux als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Motorrad/Motorrad <input type="checkbox"/> Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn/Strassenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Flux als Lenker/in <input type="checkbox"/> Flux als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Motorrad/Motorrad <input type="checkbox"/> Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn/Strassenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Flux als Lenker/in <input type="checkbox"/> Flux als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Motorrad/Motorrad <input type="checkbox"/> Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn/Strassenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Flux als Lenker/in <input type="checkbox"/> Flux als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Motorrad/Motorrad <input type="checkbox"/> Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn/Strassenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Flux als Lenker/in <input type="checkbox"/> Flux als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Motorrad/Motorrad <input type="checkbox"/> Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn/Strassenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Flux als Lenker/in <input type="checkbox"/> Flux als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Motorrad/Motorrad <input type="checkbox"/> Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn/Strassenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Flux als Lenker/in <input type="checkbox"/> Flux als Mitfahrer/in <input type="checkbox"/> Motorrad/Motorrad <input type="checkbox"/> Stadt-/Regionalbus <input type="checkbox"/> U-Bahn/Strassenbahn <input type="checkbox"/> S-Bahn/Straßenbahn <input type="checkbox"/> anderes, und zwar: _____	
Wo lag das Ziel?	Postleitzahl/Gemeinde: _____							
Verweilen Sie möglichst die gesamte Adresse.	Adresse/Beschreibung: _____							
Wann sind Sie angekommen?	Uhr: _____							
Wie stellt war der Weg?	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>							
Haben Sie weiteren Vorschläge zurückgelassen?	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>							

Abb. 109: BürgerInnen-Veranstaltung am 18. November 2014





für die Projektleitung und das Bearbeitungsteam



DI Dr. Werner Rosinak



Fotos: Rosinak & Partner

Abbildungen: Projektteam IGP – Rosinak & Partner – Snizek+Partner