

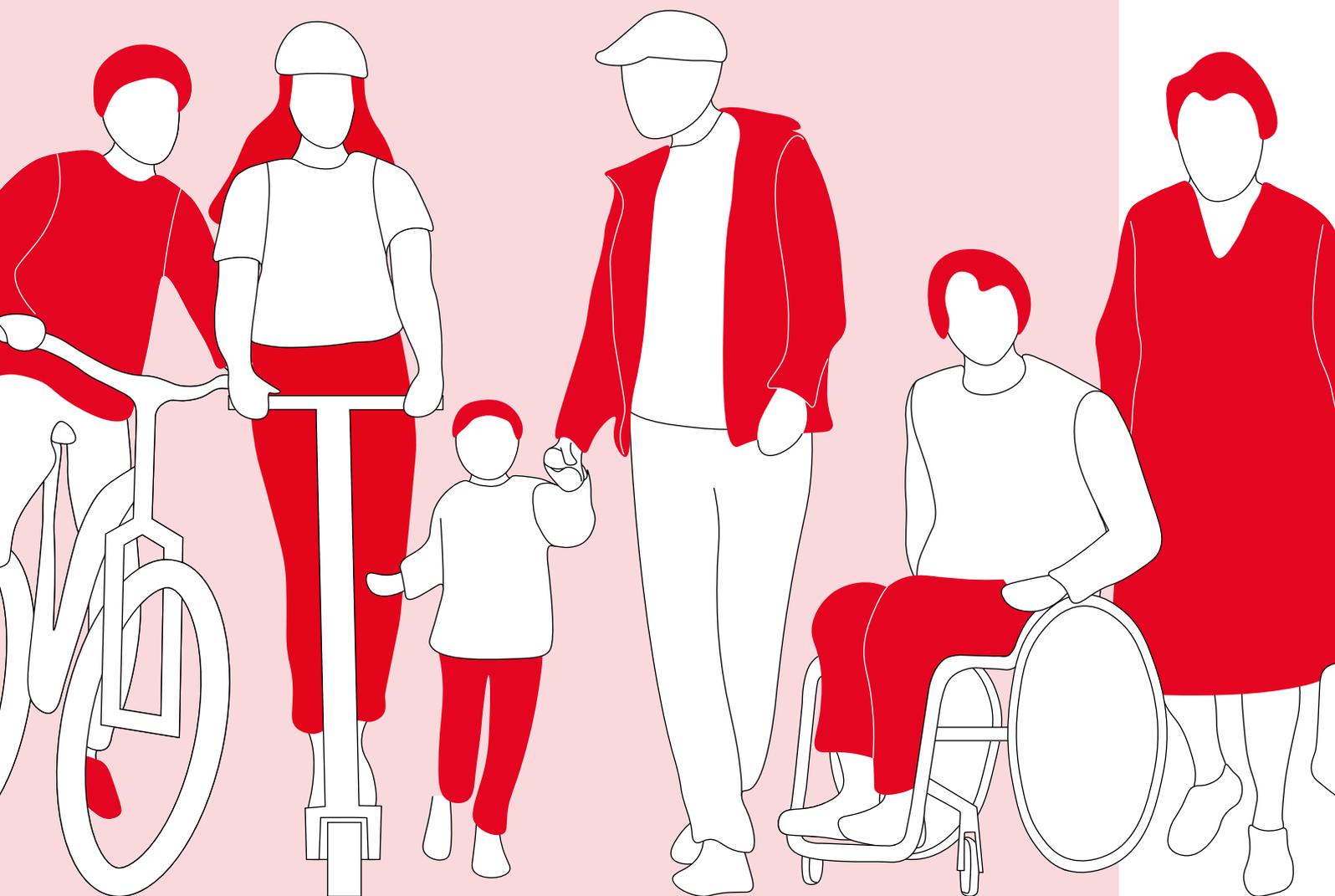
LEITKONZEPTION

AKTIVE MOBILITÄT

ST. PÖLTEN

LOKALER MASTERPLAN GEHEN UND

KOMMUNALES RADNETZAUSBAUPROGRAMM



1. AUFLAGE
APRIL 2024



st. pölten

Auftraggeberin und Herausgeberin

Magistrat der Stadt St. Pölten, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Abteilung Verkehrsplanung
DI Manuel Hammel
Rathausplatz 1 | 3100 St. Pölten

Inhalt

con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien
www.cvp.at

DI Mark Richter
DI Michael Szeiler, MAS

Prozess, Redaktion und Gestaltung

Raumposition OG
Phorusgasse 2/28 | 1040 Wien
www.raumposition.at

DI Daniela Allmeier
Marlene Kohlberger, BSc
Ronja Barz, BSc

Grafische Inhalte und Bilder

Sofern nicht anders angegeben: Raumposition.

Sämtliche in diesem Schriftstück verwendeten personenbezogenen Ausdrücke betreffen, soweit dies inhaltlich in Betracht kommt, Frauen und Männer gleichermaßen.

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

INHALT

1 VORWORT	7
1.1 VORWORT	7
1.2 AKTIVE MOBILITÄT UND GESUNDHEIT	8
2 AUFGABE UND ZIEL	13
2.1 AUFGABE UND ZIEL	14
3 HERANGEHENSWEISE	17
4 BETEILIGUNG	21
4.1 DER GEMEINSAME WEG ZUR LEITKONZEPTION	22
5 AUSGANGSLAGE	27
5.1 STADTRÄUMLICHE GLIEDEURNG	28
5.2 RELEVANTE NUTZUNGEN	30
5.3 BEVÖLKERUNG UND ERWERBSTÄTIGKEIT	32
5.4 VORANGEHENDE UND ÜBERGEORDNETE KONZEPTE	33
5.4.1 KLIMARAHMENSTRATEGIE 1.0 (2020)	33
5.4.2 INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2016	33
5.4.3 GENERALVERKEHRSKONZEPT 2014 (GVK)	34
5.4.4 LEITKONZEPTION ÖFFENTLICHER RAUM	34
5.4.5 RADBASISNETZ NIEDERÖSTERREICH – POTENZIALREGION ST. PÖLTEN	34
5.4.6 RADWEGKONZEPT 2005	36
5.5 AUSWERTUNG DER VERKEHRSZÄHLDATEN	38
5.5.1 MÜHLBACHROUTE/DANIEL-GRAN-STRASSE	40
5.5.2 SCHWERDFEGERSTRASSE	42
5.5.3 TRAISENTALRADWEG	44
5.5.4 HAUPTBAHNHOF (UNTERFÜHRUNG KHITTELSTRASSE)	46
5.5.5 MÜHLWEG (SPARKASSENPAK)	48
5.5.6 SCHULGASSE (PROMENADE – SCHULRING)	50
5.5.7 RESÜMEE	52
5.6 ANALYSE DES FUSSVERKEHRS	54
5.7 ANALYSE DES RADVERKEHRS	58
6 ZIELE FÜR ST. PÖLTENS MOBILITÄT	63
6.1 MODAL-SPLIT-ZIEL	64
6.2 SECHS THESEN FÜR ST. PÖLTEN: DIE VERKEHRSPOLITISCHE LEITLINIE	66
7 STRATEGISCHE ANSÄTZE	69
7.1 ÜBERGEORDNETE STRATEGIEN	70
7.1.1 KOMMUNIKATION UND BETEILIGUNG IM PLANUNGS-UND UMSETZUNGSPROZESS	70
7.1.2 MOBILITÄTSMANAGEMENT	71
7.1.3 FÖRDERUNG DER MULTIMODALITÄT	72
7.1.4 BEWUSSTSEINSBILDUNG	72
7.1.5 VERSCHNEIDUNG VON STADT- UND VERKEHRSPANUNG, EFFIZIENTES VERWALTUNGSHANDELN	73
7.2 STRATEGIEN ZUM FUSSVERKEHR	76
7.2.1 DEFINITION VON QUALITÄTSSTANDARDS IM FUSSVERKEHR	77
7.2.2 GEWÄHRLEISTUNG FLÄCHENDECKENDER BARRIEREFREIHEIT	78

7.2.3	INTERMODALE SCHNITTSTELLEN	79
7.2.4	VERKEHRSBERUHIGUNG AUF QUARTIERSEBENE	80
7.2.5	AUFWERTUNG VON SCHUL- UND KINDERGARTENVORPLÄTZEN	80
7.2.6	GRÜNES NETZ: VON DER GRAUEN ZUR GRÜNEN INFRASTRUKTUR	81
7.2.7	STÄRKUNG DER STADTTEILZENTREN	81
7.2.8	FESTLEGUNG UND STRATEGISCHE GLIEDERUNG DES FUSSVERKEHRSNETZES	82
7.3	STRATEGIEN ZUM RADVERKEHR	84
7.3.1	DEFINITION VON QUALITÄTSSTANDARDS IM RADVERKEHR	85
7.3.2	INTERMODALE SCHNITTSTELLEN	85
7.3.3	FESTLEGUNG UND STRATEGISCHE GLIEDERUNG DES RADVERKEHRSNETZES	86
7.3.4	WEGWEISUNG FÜR DEN RADVERKEHR	90
8	MASSNAHMEN	93
8.1	ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN	94
8.1.1	AUSWEITUNG VON TEMPO 30	94
8.1.2	ÜBERARBEITUNG DER STELLPLATZVERORDNUNG	96
8.1.3	PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	97
8.1.4	AUSBAU DES VERKEHRSMONITORINGS	98
8.1.5	KLIMAWANDELANPASSUNG	98
8.2	LEITPROJEKTE	100
8.2.1	NEUGESTALTUNG DES PROMENADENRINGS	100
8.2.2	AUFWERTUNG DER INNENSTADT	100
8.2.3	AUSBAU DER MÜHLBACHROUTE	102
8.2.4	RADSCHNELLWEG WILHELMSBERG	102
8.2.5	AUSBAU DES TRAIENTALRADWEGS	104
8.2.6	UMWELTVERBUNDACHSEN	106
8.2.7	NEBENFLÄCHENAUSBAU AN DER B1,B20, L100 UND L5102	106
8.3	MASSNAHMEN DES FUSSVERKEHRS	108
8.3.1	AUFWERTUNG VON HALTESTELLENUMFELDERN	108
8.3.2	WEITERE AUFWERTUNG DER INNENSTADT	108
8.3.3	UMFASSENDE STRASSEN- UND PLATZGESTALTUNG	110
8.3.4	VERBREITERUNG BZW. ERRICHTUNG FEHLENDER GEHSTEIGE	112
8.3.5	SCHAFFUNG ZUSÄTZLICHER FUSSVERKEHRSVERBINDUNGEN	118
8.3.6	VERBESSERUNG VON QUERUNGEN	120
8.3.7	VERKÜRZUNG DER WARTEZEIT AN AMPELN	124
8.3.8	VERKEHRSBERUHIGUNG VON SCHUL- UND KINDERGARTENVORFELDERN	126
8.3.9	ZUSÄTZLICHE SITZGELEGENHEITEN	128
8.4	MASSNAHMEN DES RADVERKEHRS	130
8.4.1	MASSNAHMENPAKET BIS 2027	131
8.4.2	MASSNAHMENPAKET BIS 2029	132
8.4.3	MASSNAHMENPAKET BIS 2034	133
8.4.4	AUSBAU DES NEXTBIKE-SYSTEMS	140
8.4.5	SCHAFFUNG ZUSÄTZLICHER RADABSTELLANLAGEN	142
8.4.6	RADSPIELPLÄTZE	144
8.4.7	FAHRRADTAXIS	144
9	ANHANG	147
9.1	VERZEICHNISSE	148
9.1.1	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	148
9.1.2	TABELLENVERZEICHNIS	149
9.1.3	LITERATURVERZEICHNIS VORWORT	150
9.1.4	GROSSE DARSTELLUNGEN ALS ANHANG	150

1.1 VORWORT

**Vorwort von Mag. Matthias Stadler,
Bürgermeister der Landeshauptstadt
St. Pölten**



Die Bewältigung der Klimakrise und das Erfordernis der Mobilitätswende müssen Hand in Hand gehen. Denn mittlerweile ist der Verkehrssektor der einzige in Österreich, in dem der jährliche CO₂-Ausstoß weiterhin ansteigt. In St. Pölten sehen wir die Mobilitätswende allerdings nicht nur als dringende Notwendigkeit, sondern vor allem als große Chance, um die Lebensqualität unserer Stadt weiter zu steigern.

Bei der Erstellung der Leitkonzeption wurde eines deutlich: Bereits jetzt legen viele St. Pöltner:innen ihre Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurück. Denn der Leitkonzeption liegt ein umfassender Beteiligungsprozess zu Grunde – über 2.000 Bürger:innen brachten sich ein und lieferten somit mehr als 9.000 räumlich verortete Anmerkungen,

Wünsche und Ideen zur Entwicklung der aktiven Mobilität in St. Pölten. Durch das überwältigende Engagement der Bevölkerung konnten die Planer:innen die Leitkonzeption an den tatsächlichen Bedürfnissen und Potenzialen der Stadt ausrichten und so eine Strategie entwickeln, die ihrem Namen gerecht wird. Dafür möchte ich mich von ganzem Herzen bei Ihnen bedanken!

Mit dem gegenständlichen Konzept liegt nun ein Grundgerüst für die weitere verkehrstechnische Mobilitätsentwicklung der Stadt vor. In einem nächsten Schritt gilt es, die notwendigen Bausteine zu erarbeiten, um möglichst rasch prioritäre Handlungsempfehlungen in die Umsetzung zu bringen. Damit hierbei auf möglichst alle Bedürfnisse gleichermaßen Rücksicht genommen werden kann, ist das Verständnis über die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort unabdingbar. Darauf muss in den bevorstehenden Detailplanungen ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Gleichzeitig ist dabei eines klar: Unser öffentlicher Raum ist begrenzt. Deshalb müssen wir zielgerichtet und wohlüberlegt damit umgehen und Chancen sowie Synergien bestmöglich nutzen.

Wie auch die Mobilität an sich, bleibt die Entwicklung der Stadt in Zukunft nicht stehen. Deshalb möchte ich Sie alle einladen, sich weiterhin einzubringen, aktiv mobil zu sein und unsere Stadt gemeinsam nachhaltig und lebenswert zu gestalten.

Mag. Matthias Stadler
Bürgermeister der Landeshauptstadt St. Pölten

1.2 AKTIVE MOBILITÄT UND GESUNDHEIT

Vorwort von Hans-Peter Hutter

Hans-Peter Hutter, aufgewachsen in der Wiener Leopoldstadt, war nach seinem Doppelstudium „Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung“ sowie „Medizin“ als Physikatsarzt im Öffentlichen Gesundheitswesen in Wien tätig. Seit 2000 Facharzt für Hygiene und Mikrobiologie mit Schwerpunkt Umweltmedizin am Department für Umwelthygiene und Umweltmedizin (Zentrum für Public Health, MedUni Wien), derzeit stellvertretender Leiter der Abteilung. Seit 2011 leitet er die Forschungseinheit „Child Public Health“.

Forschungsschwerpunkte sind gesundheitliche Auswirkungen von Klimawandel/Klimakrise, Luftverschmutzung, Umweltchemikalien, elektromagnetische Felder und Lärm. Ein weiterer bedeutender Arbeitsschwerpunkt ist die Erforschung der Auswirkungen von Umweltverschmutzung auf die Kindergesundheit und Fragen rund um (Umwelt) Gerechtigkeit.

Im Zentrum seiner Tätigkeiten stehen wissenschaftlich fundierte Risikoabschätzungen, verständliche Vermittlung von Umweltrisiken und sein Engagement im Kampf gegen die zunehmende Wissenschaftsfeindlichkeit in unserer Gesellschaft.

Bewegung und Gesundheit ist seit langem ein Kernthema seiner umweltmedizinischen Forschungstätigkeiten und Arbeitsbereiche. Egal, ob im Zusammenhang mit Luftverunreinigungen oder im Kontext von Klimawandel/Klimakrise – die gesundheitliche Bedeutung rund um körpergesteuerte Mobilität ist nicht wegzudenken.



WIRKUNGEN VON BEWEGUNG

Durch regelmäßige körperliche Aktivität werden im Körper eine Reihe von Anpassungsmechanismen in Gang gesetzt. Diese dienen dazu, dem Körper bessere Voraussetzungen für die nächste Bewegungseinheit zu verschaffen und umfassen so gut wie alle Organe, Organsysteme und Körperfunktionen.

So werden durch aktive Mobilität und Bewegung Herz-Kreislaufparameter verbessert, die Lungenfunktion, hormonelle und metabolische Funktionen und das Immunsystem positiv beeinflusst. Zudem werden Risikofaktoren für die Gesundheit wie Übergewicht, Zuckerstoffwechselstörungen, hoher Blutdruck, hohes LDL/niedriges HDL-Cholesterin oder hohe Triglyzeride reduziert. Bei älteren Menschen werden durch körperliche Bewegung Risikofaktoren für Stürze und für Einbußen bei Alltagsaktivitäten wie Muskelschwund, Gangunsicherheit und Gebrechlichkeit verringert.

Durch die Beeinflussung von Risikofaktoren können verschiedene Krankheiten verhindert bzw. deren Fortschreiten verzögert werden. Zu diesen Krankheiten zählen beispielsweise Herz-Kreislauferkrankungen, Krebserkrankungen, Depressionen, Osteoporose, Demenz, Infektionserkrankungen, etc. Zudem fördert Bewegung die kognitive Leistungsfähigkeit und den Schlaf.

Bei erwachsenen Menschen nimmt mit der Zunahme körperlicher Aktivität das Risiko für vorzeitige Sterblichkeit, etwa durch Herzinfarkt, Schlaganfall oder bestimmte Krebserkrankungen, ab. Bei 1,5 Stunden Bewegung pro Woche mit mittlerer Intensität liegt das Risiko für vorzeitige Sterblichkeit um etwa 20 Prozent niedriger als bei Personen, die sich weniger als eine Stunde bewegen. Aktive Mobilität ermöglicht es, das empfohlene Bewegungspensum von 30 Minuten pro Tag mit mittlerer Intensität leichter zu erreichen.

KINDER UND BEWEGUNG

Im Kindes- und Jugendalter (6 bis 18 Jahre) stehen die Entwicklung einer Herz-Kreislauf-Fitness und die Entwicklung der Funktionsfähigkeit körperlicher, psychischer und sozialer Systeme im Vordergrund, wenn es um Gesundheitswirkungen von Bewegung geht. Zwischen der körperlichen Aktivität und der Herz-Kreislauf-Fitness besteht auch bei Kindern und Jugendlichen eine positive Dosis-Wirkungs-Beziehung.

Auch bei Kindern und Jugendlichen beugt mehr Bewegung Herz-Kreislauferkrankungen vor. Weiters werden respiratorische und muskuläre Fitness durch regelmäßige körperliche Aktivität verbessert. Zwischen Bewegung und der Knochenmasse besteht ebenfalls ein direkter Zusammenhang. Knochenstärkende körperliche Aktivität ist bei Kindern und Jugendlichen besonders wichtig, da in diesem Alter die maximale Knochenmasse und Knochen-dichte aufgebaut wird.

Durch körperliche Aktivität kommt es auch bei Kindern und Jugendlichen zu einer positiven Wirkung auf die psychische Gesundheit. So werden Angstsymptome oder Depression vermindert, Selbstwertgefühl und Selbstkonzept werden gefördert. Zudem erhöht sich bei Kindern und Jugendlichen, die sich regelmäßig bewegen, die Konzentrationsfähigkeit und generell die schulische Leistungsfähigkeit.

Kinder und Jugendliche sollten sich täglich mindestens 60 Minuten mit mittlerer oder höherer Intensität bewegen. Gemäß den Österreichischen Bewegungsempfehlungen sollten sich Kinder an 3 Tagen pro Woche ausdauerorientiert mit höherer Intensität bewegen. Als Teil der täglichen 60 Minuten werden an mindestens 3 Tagen muskelkräftigende und knochenstärkende Aktivitäten empfohlen. Zufußgehen und Radfahren tragen zum Erfüllen der Empfehlungen bei.

BEWEGUNG UND KINDLICHES GEHIRN

Körperliche Aktivität fördert die motorischen Fähigkeiten, aber auch die sogenannten „exekutiven Funktionen“ bei Kindern. Darunter versteht man die Fähigkeiten von Kindern, ihre Zeit zu planen, Informationen und Materialien zu gewichten, Wesentliches und Details voneinander zu unterscheiden, Lösungsstrategien flexibel anzupassen und eigene Lernfortschritte zu überwachen.

Diese exekutiven Funktionen basieren auf Problemlösungskompetenz, Handlungskompetenz, strategischer Kompetenz, Einsichtsfähigkeit, Impulskontrolle und Frustrationstoleranz. Schlechte exekutive Funktionen stehen in Zusammenhang u.a. mit dem Aufmerksamkeits-Defizit-Hyperaktivität-Syndrom (ADHS) und Schulabbruch.

Viele der Probleme im Zusammenhang mit dem Verhalten von Kindern und Jugendlichen, die heute Lehrer:innen belasten, könnten durch regelmäßige körperliche Aktivität verringert werden. Darüber hinaus könnten schulische Leistungen durch körperliche Fitness verbessert werden.

Positive Wirkungen von Bewegung im Bereich des Gehirns sind eine gesteigerte Hirndurchblutung sowie eine Stimulation für Synapsen und Neuronen. Auch im Hinblick auf BDNF (Brain-Derived Neurotrophic Factor), das sogenannte „Wachstumshormon“ des Gehirns, lassen sich positive Effekte von körperlicher Bewegung nachweisen. BDNF dürfte bei vielen Erkrankungen des Gehirns von Bedeutung sein.

In mehreren Studien wurde weiters festgestellt, dass körperlich aktive Kinder in Stress-Situationen einen nur geringen oder fehlenden Anstieg des Stresshormons Cortisol aufweisen. Körperliche Aktivität könnte für Kinder somit eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung von Alltags-Stresssituationen spielen.

BEWEGUNG UND KREBSRISIKO

Beobachtungsstudien legen einen deutlichen graduellen Zusammenhang zwischen dem Ausmaß körperlicher Aktivität und dem Risiko, Krebs zu entwickeln, nahe. Je aktiver Menschen sind, umso geringer ist ihr Risiko, Krebs zu bekommen. Dieser Zusammenhang ist besonders gut für Dickdarmkrebs und Brustkrebs belegt, bei denen eine Risikoreduktion durch Bewegung um 30 bis 50 % gezeigt wurde. Aber auch für andere Krebsarten wie Gebärmutterkrebs, Eierstockkrebs, Lungenkrebs und Prostatakrebs gilt eine Risikoreduktion durch körperliche Aktivität als sehr wahrscheinlich. Weiters hat Bewegung einen günstigen Einfluss auf den Verlauf einer Krebserkrankung.

GEFÄSSKRANKHEITEN: FOLGEN UNSERER BEWEGUNGSARMEN GESELLSCHAFT

Gefäßkrankheiten sind in den letzten Jahren stetig im Steigen begriffen. Dazu zählen venöse Erkrankungen, wie z. B. Venenentzündungen, Thrombosen, Krampfadern und arterielle Erkrankungen, wie z.B. koronare Herzkrankheit oder periphere arterielle Verschlusskrankheit, die sogenannte Schaufensterkrankheit.

Die Hauptursachen für eine tiefe Beinvenenthrombose sind neben einer erblichen Belastung und Tumorerkrankungen auch Immobilität - wie z.B. Bewegungsmangel bei langen Auto- bzw. Busreisen und Langstreckenflügen. Neben der tiefen Beinvenenthrombose treten auch oberflächliche Venenentzündung immer häufiger auf. Auch hier kann die Ursache Bewegungsmangel sein. Ebenso wird die Entwicklung von Krampfadern hauptsächlich durch langes Stehen bzw. Sitzen gefördert.



Abbildung 1: Gesundheits-Krankheits-Kontinuum (nach Hurrelmann 2006)

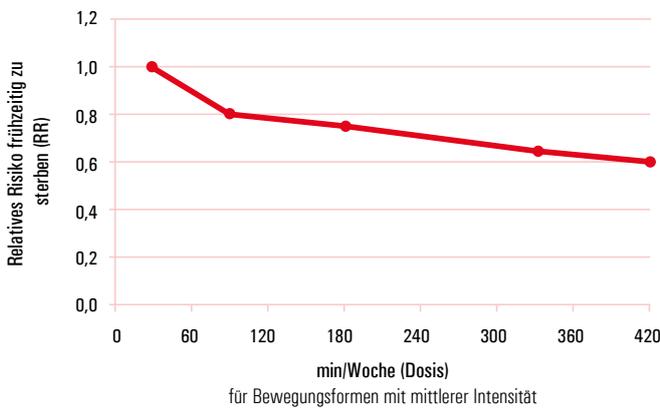


Abbildung 2: Zusammenhang zwischen der Bewegungsdosis (Minuten pro Woche) und der Gesamtsterblichkeit



Abbildung 3: Übersicht über die positiven Auswirkungen von aktiver Mobilität

Neben diesen Venenerkrankungen ist der Bewegungsmangel auch bei den arteriellen Erkrankungen von großer Bedeutung. Sowohl die koronare Herzerkrankung als auch die periphere arterielle Verschlusskrankheit (Durchblutungsstörung in den Beinen) kann durch regelmäßige Bewegung verhindert bzw. lange hinausgezögert werden. Wenn diese Krankheiten bereits aufgetreten sind, ist die tägliche strukturierte Bewegung (Gehtraining) die beste aller möglichen Therapien. Keine Bypassoperation oder Ballondilatation ist so effektiv wie ein konsequentes tägliches Bewegungstraining.

RESÜMEE

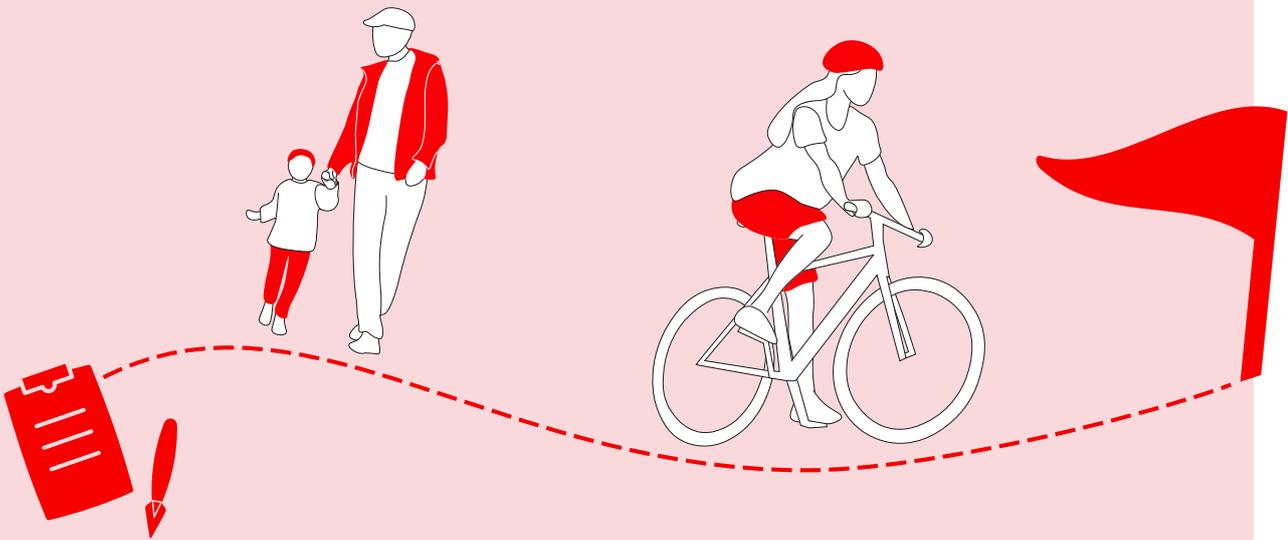
Wenn Sie Ihrer Gesundheit etwas Gutes tun wollen, dann legen Sie möglichst viele Ihrer Alltagswege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurück. Sie beugen damit einer Vielzahl körperlicher Beschwerden vor, wie zum Beispiel Herz-Kreislauf-Erkrankungen, hohem Blutdruck, Depressionen und Gefäßerkrankungen. Egal ob jung oder alt – alle Menschen profitieren von aktiver Mobilität. Für Kinder ist das Zufußgehen und Radfahren einerseits für die motorischen Fähigkeiten wichtig und fördert andererseits Gehirnfunktionen wie Problemlösungskompetenz und Impulskontrolle.

Mit der Leitkonzeption Aktive Mobilität leistet die Stadt St. Pölten daher einen wesentlichen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung und für die körperliche und geistige Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.

02

AUFGABE

UND ZIEL



2.1 AUFGABE UND ZIEL

Die Stadt St. Pölten hat con.sens mobilitätsdesign und Raumposition mit der Erarbeitung der „Leitkonzeption Aktive Mobilität“ beauftragt, welche die Funktion eines Masterplan Gehen und Masterplan Radfahren für die Stadt St. Pölten übernehmen soll. Wesentlicher Bestandteil des

Projekts ist ein ausführlicher und vielfältiger Beteiligungsprozess für Stakeholder:innen sowie die breite Öffentlichkeit und die Vereinigung und Weiterentwicklung bestehender Konzepte im Mobilitätsbereich.

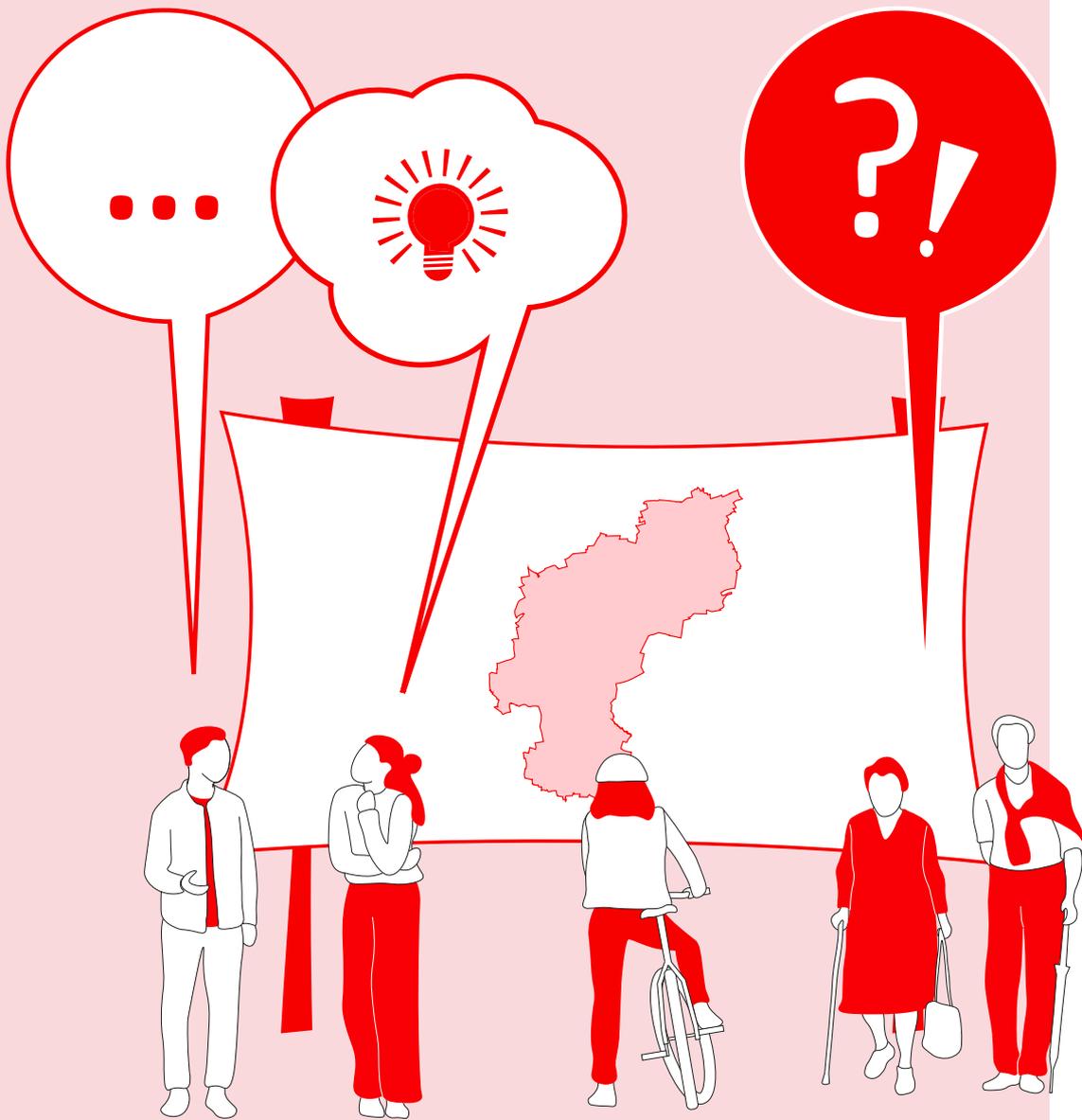


Die Leitkonzeption Aktive Mobilität (in weiterer Folge LAMOB genannt) soll folgende Ziele erfüllen:

- » **Analyse und Bewertung des aktuellen Verkehrsgeschehens in St. Pölten mit Fokus auf die aktive Mobilität.**
- » **Betrachtung und Einschätzung des Fuß- und Radverkehrsnetzes in St. Pölten.**
- » **Verfassen einer verkehrspolitischen Leitlinie als grundsätzliche Ausrichtung zur Weiterentwicklung der aktiven Mobilität in St. Pölten.**
- » **Formulierung und Ausarbeitung strategischer Ansätze zur koordinierten und langfristigen Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs.**
- » **Definition eines Fuß- und Radverkehrsnetzes aufbauend auf und im Einklang mit bestehenden Planungen und Konzepten.**
- » **Betonung der Bedeutung der aktiven Mobilität bei der Siedlungsentwicklung.**
- » **Entwurf eines Maßnahmenkataloges für den Fuß- und Radverkehr.**
- » **Entwurf von verkehrswirksamen und qualitativ hochwertigen Leitprojekten.**

03

HERANGEGEHENS- WEISE



Die LAMOB stellt ein strategisches Instrument der St. Pöltner Verkehrsplanung dar. Sie vereint einerseits die strategischen Überlegungen zur weiteren Entwicklung der aktiven Mobilität, geht aber andererseits auch auf die konkrete Maßnahmenebene und bildet somit einen Anhaltspunkt für die Umsetzung baulicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen.

In ihrer Gesamtheit soll die LAMOB in andere Konzepte der Stadt- und Verkehrsplanung eingebettet werden. Der Erstellungsprozess wurde daher auf sehr vielfältige Art und Weise gestaltet. Neben einer Beschäftigung mit den generellen Trends und Rahmenbedingungen in der Mobilität wurde auch in Abstimmung mit anderen städtischen Abteilungen die konkrete Situation in St. Pölten näher beleuchtet und in das Konzept aufgenommen. Für die konkreten und detaillierten Inhalte wurde neben bisherigen städtischen Überlegungen insbesondere auf Rückmeldungen aus der Bevölkerung zurückgegriffen. Einem der wichtigsten Querschnittsthemen mit der Mobilität, der Gesundheit, wurde mit dem Vorwort des Umweltmediziners Hans-Peter Hutter eine besondere Gewichtung verliehen.

Der Mix aus diesen verschiedenen Methoden ermöglicht somit eine tiefgreifende Verankerung der LAMOB in der St. Pöltner Stadtentwicklung.



04

BETEILIGUNG



4.1 DER GEMEINSAME WEG ZUR LEITKONZEPTION

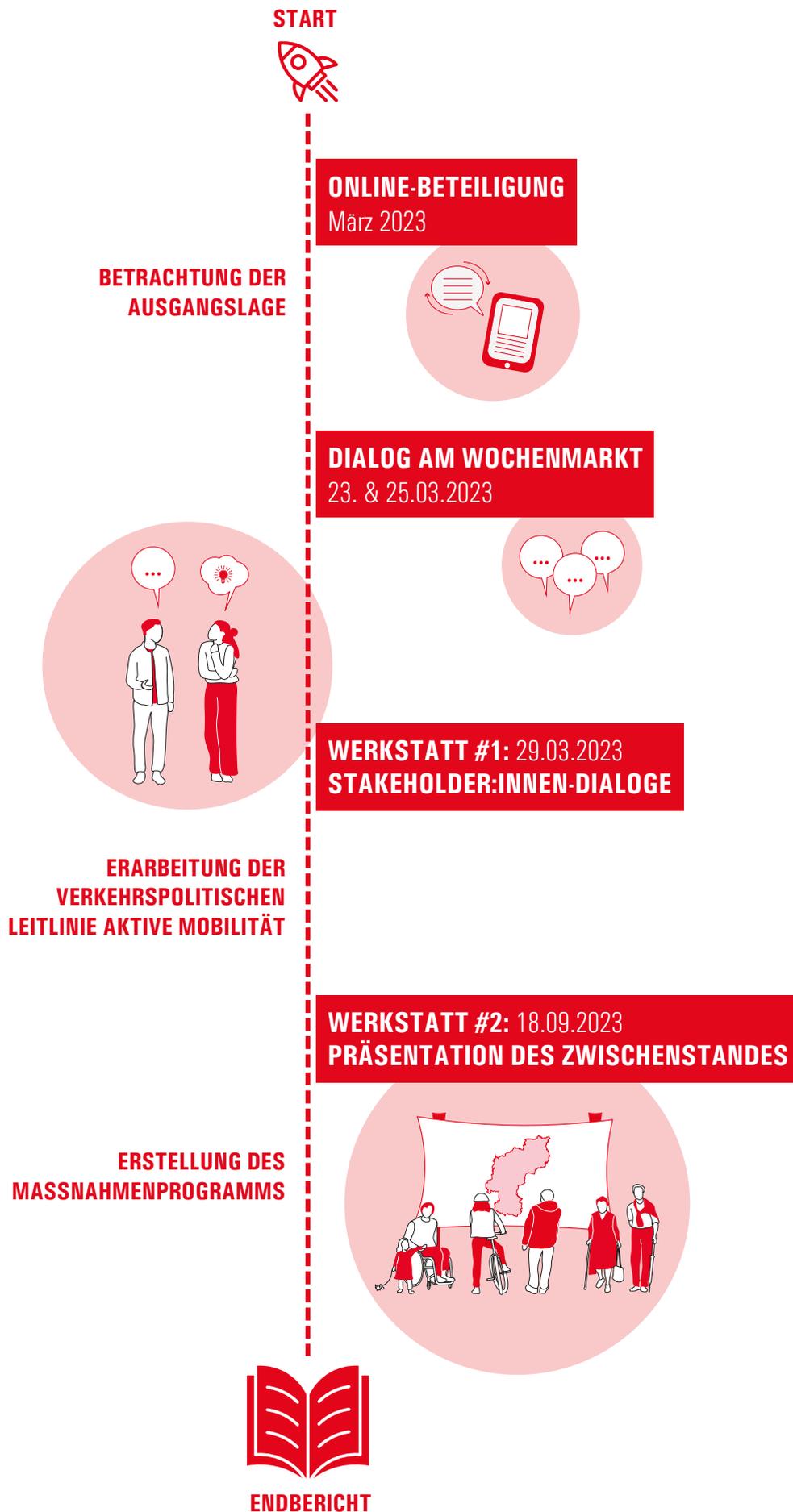
Die Leitkonzeption Aktive Mobilität St. Pölten überspannt mit ihren Inhalten einerseits die strategische Ebene der Mobilitätsplanung, geht aber andererseits auch auf die Detailebene und listet eine Vielzahl konkreter Projekte im gesamten Stadtgebiet auf. Neben diesem inhaltlichen Schwerpunkt ist es auch erklärtes Ziel der LAMOB, Abstimmungs- und Umsetzungsprozesse effizient und erfolgreich zu gestalten, die Kommunikation innerhalb der Stadt und zwischen der Stadt und ihren Bürger:innen zu verbessern. All dies geschieht mit dem Ziel, zukunftsfähige Projekte erfolgreich und entsprechend den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer:innen umzusetzen.

Demgemäß war der Erstellungsprozess der LAMOB von Anfang an durch verschiedene und regelmäßige Beteiligungsformate geprägt. Während in der Anfangsphase noch die interne Abstimmung zwischen den Abteilungen der Stadt St. Pölten im Vordergrund stand, folgte im März 2023 der erste Stakeholder:innendialog, bei dem Akteur:innen aus Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Verwaltung sowie zahlreiche zivilgesellschaftliche Organisationen gemeinsam über die Ausrichtung und Inhalte der LAMOB diskutierten. Hier konnten die unterschiedlichsten Perspektiven auf die Stadt und ihre Mobilität erhoben und somit sichergestellt werden, dass die LAMOB in ausgewogener und vielfältiger Form zur Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs in St. Pölten beiträgt.

Neben dem Stakeholder:innendialog war vor allem die Online-Beteiligung mit mehreren Tausend Rückmeldungen sowie die Markt-Präsenztermine – ebenfalls im März – eine wesentliche Basis des Projektes. Hier hatte die breite Öffentlichkeit die Möglichkeit, konkret jene Stellen aufzuzeigen, für die es beim Zufußgehen oder Radfahren Verbesserungen braucht. Daraus ist – zusammen mit dem Radbasisnetz Niederösterreich sowie Inputs der Stadtverwaltung und des Planungsteams – im Wesentlichen das Maßnahmenprogramm der LAMOB entstanden. Viele Menschen, die sich am Prozess beteiligt haben, werden daher ihre Anregungen in diesem Konzept wiederfinden.

Zum Abschluss des Maßnahmenprogramms folgten – im August und September 2023 – weitere Abstimmungsrunden mit Politik und Verwaltung sowie ein weiterer Stakeholder:innendialog, bei dem die erarbeiteten Inhalte präsentiert und rückgekoppelt wurden, bevor die LAMOB in die finale Ausarbeitungsphase ging.

Der Beteiligungsprozess zur LAMOB hat somit zwei wichtige Aufgaben erfüllt: Einerseits wurden mithilfe des Inputs aus der Bevölkerung zahlreiche und zumeist konkrete Inhalte erarbeitet, andererseits wurden regelmäßig unterschiedliche Perspektiven von außen eingeholt und somit eine umfassende Beteiligung aller relevanten Projektbeteiligten und Betroffenen gewährleistet.





WERKSTATT #1: 29.03.2023 STAKEHOLDER:INNEN-DIALOGE

Ziel der ersten Stakeholderveranstaltung war es, Input verschiedener Stakeholder:innen und Zielgruppen zum Thema der aktiven Mobilität in St. Pölten zu generieren. Inhalte und Ergebnisse aus der Online-Beteiligung, an der bis 23.03.2023 teilgenommen werden konnte, wurden mit den Teilnehmer:innen diskutiert, verdichtet und ergänzt. Die Veranstaltung wurde in zwei Teilen abgehalten. In der ersten Runde wurde der Diskurs auf einer generellen Ebene, gemeinsam mit Akteur:innen aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und öffentlichen Einrichtungen, gehalten. In der zweiten Runde konnte fachspezifisch, mit geladenen NGOs, auf bestimmte Problemfelder eingegangen werden.

Themen der Diskussion:

- » Analyse Ist-Zustand (Gemeinsames Bild der aktuellen Situation herstellen)
- » Was braucht es in Zukunft? (Vision für den Fuß- und Radverkehr; Verbesserungspotentiale und Netze diskutieren)

Teilnehmer:innen:

- » Runde 1: Wirtschaft, Politik, Verwaltung, öffentliche Einrichtungen (Schulen etc.)
- » Runde 2: Geladene NGOs





WERKSTATT #2: 18.09.2023 PRÄSENTATION DES ZWISCHEN- STANDES

Beim zweiten Stakeholderworkshop wurden die ersten Ergebnisse der Leitkonzeption aktive Mobilität den Stakeholder:innen von con.sens mobilitätsdesign präsentiert. Danach wurde Feedback zu den Maßnahmen und Inhalten der Leitkonzeption mit Hilfe von Werkstattgesprächen eingeholt. Die Inhalte zum Radverkehr und zum Fußverkehr wurden gesondert zur Diskussion gestellt.



Themen der Diskussion:

- » Präsentation erster Inhalte der Leitkonzeption aktive Mobilität
- » Diskussion der Inhalte in zwei Runden (Fokus Radverkehr, Fokus Fußverkehr)

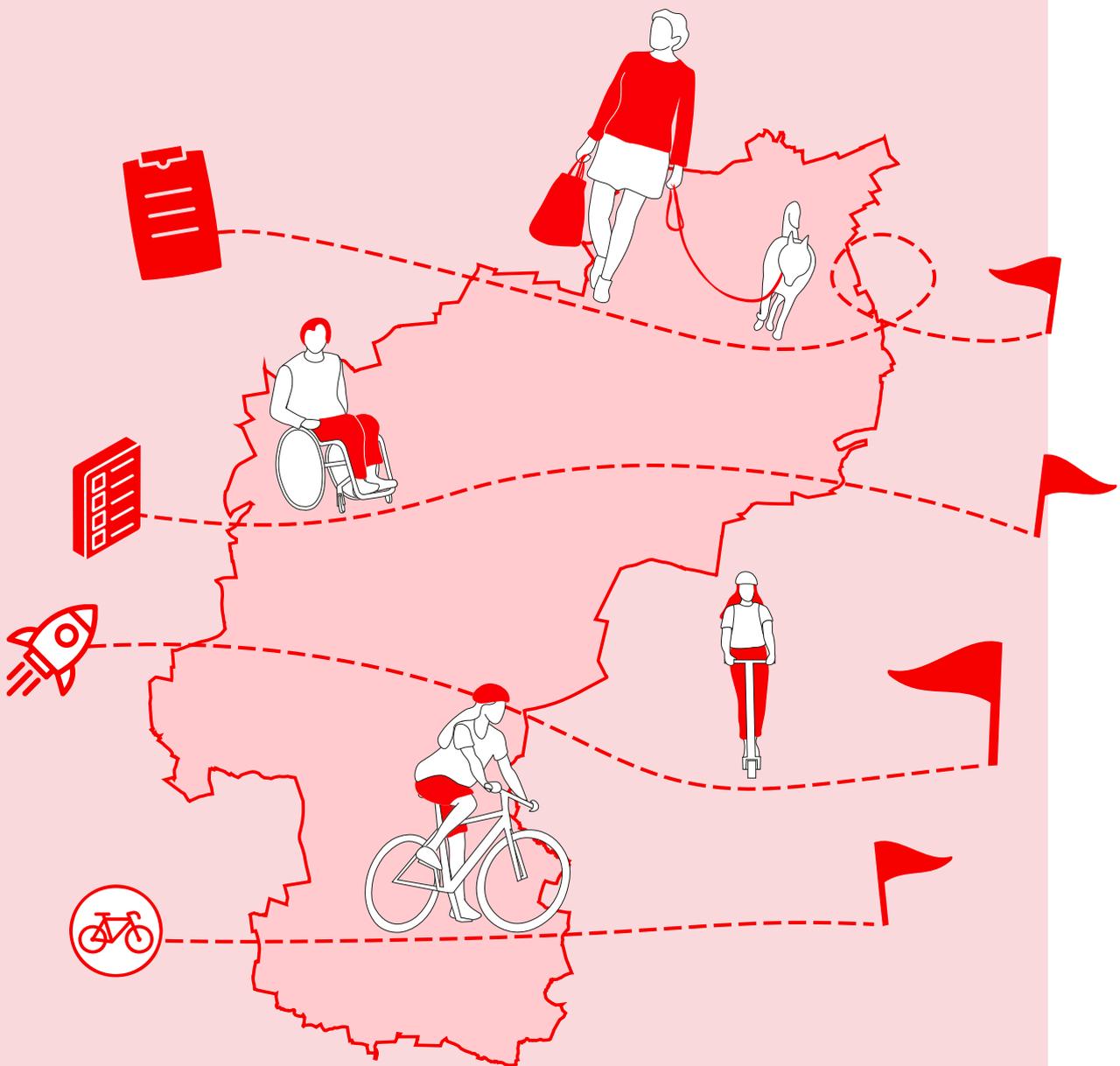
Teilnehmer:innen:

- » Wirtschaft, Politik, Verwaltung, öffentliche Einrichtungen (Schulen etc.), NGOs



05

AUSGANGSLAGE



5.1 STADTRÄUMLICHE GLIEDERUNG

St. Pölten weist ein außergewöhnlich stark Nord-Süd-gestrecktes Gemeindegebiet auf, in welchem sich neben der Kernstadt und den Zentrumszonen von St. Pölten einige eigenständige Siedlungsgebiete bzw. Katastralgemeinden befinden, die insbesondere südlich des Zentrums zunehmend zu einem gemeinsamen Siedlungskörper verschmelzen. Hingegen gibt es in der nördlichen Hälfte etwa mit Pottenbrunn oder Ober- und Unterradlberg deutlich abgegrenzte dörfliche Strukturen. Die Stadtstruktur stellt die Stadt vor besondere verkehrliche Herausforderungen, da sich Quell- und Zielpunkte in großen Distanzen befinden und oftmals flächig verteilt sind.

Ein wesentlicher Anker zum (über-)regionalen Verkehr ist der unmittelbar ans Zentrum angrenzende Hauptbahnhof.

Darüber hinaus ist die Siedlungsstruktur von St. Pölten stark von der Traisen geprägt, die das Stadtgebiet von Süden nach Norden quert und dabei das Zentrum von St. Pölten unmittelbar an seiner Ostseite berührt.

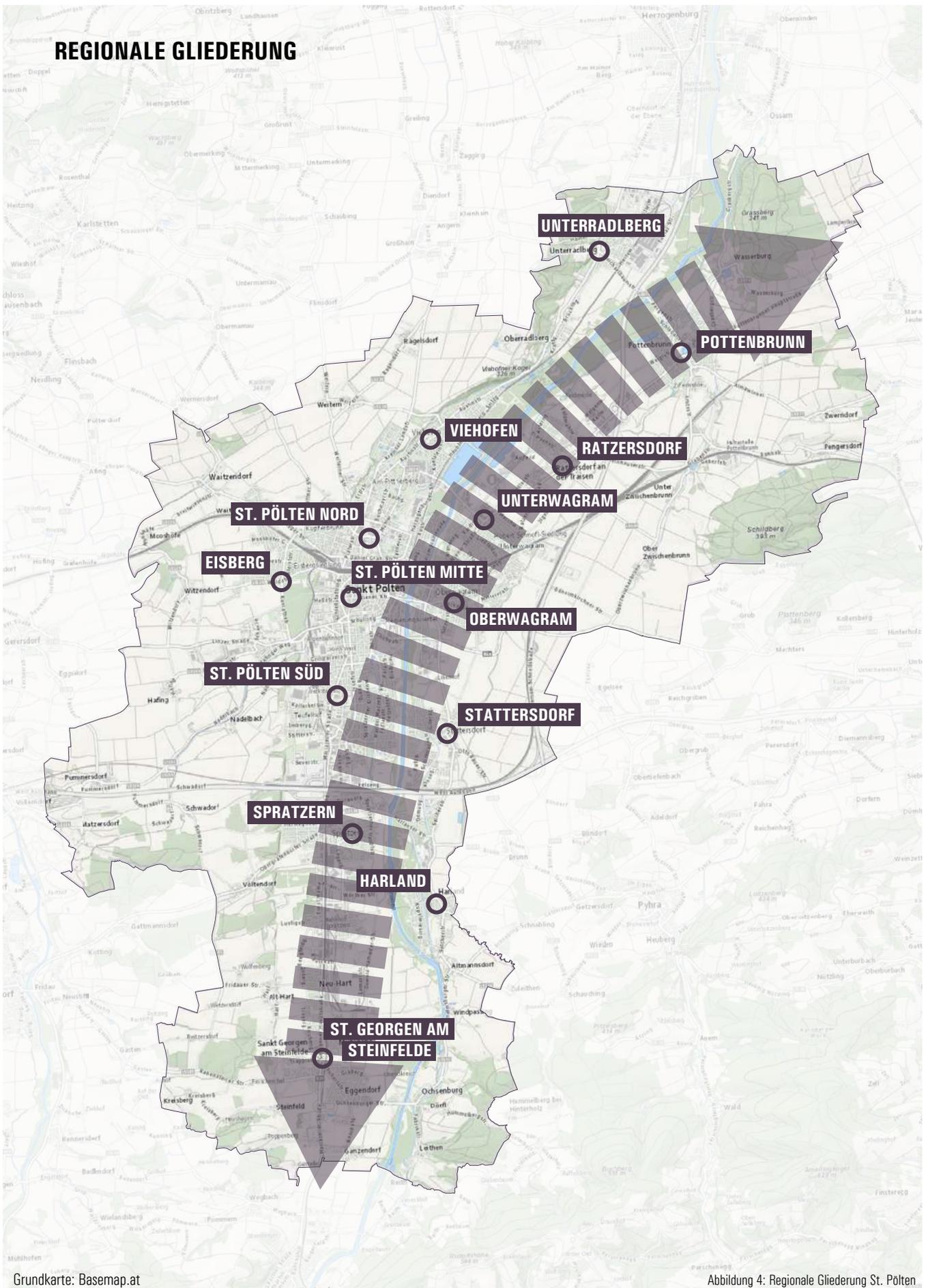


Abbildung 4: Regionale Gliederung St. Pölten

5.2 RELEVANTE NUTZUNGEN

Im Stadtgebiet von St. Pölten gibt es zahlreiche Nutzungen, deren Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad von großer Bedeutung sind. Als Basis für die Netzplanung und die strategischen Ansätze der LAMOB wurden diese Nutzungen bzw. zentralörtlichen Funktionen in den folgenden Kategorien erhoben:

- » Bildungseinrichtungen, wie Kindergärten, Primar- und Sekundarschulen, die FH St. Pölten und anderweitige Bildungseinrichtungen, z. B. der ÖBB-Bildungscampus.
- » Freizeiteinrichtungen, wie Parks und andere Grünflächen, Bademöglichkeiten sowie Veranstaltungsstätten.
- » Verwaltungseinrichtungen, z. B. das Rathaus oder der Sitz der NÖ Landesregierung.
- » Das Universitätsklinikum als wichtigste Einrichtung des Gesundheitswesens in St. Pölten sowie das neue Gesundheitszentrum im Gewerbegebiet St. Pölten Ost.
- » Wichtige öffentliche Verkehrsknotenpunkte in Form sämtlicher Bahnhöfe, Bus- und Bahnhaltestellen in St. Pölten.
- » Das Zentrum von St. Pölten sowie die Subzentren, welche zahlreiche Einrichtungen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs aufweisen.

Die Nutzungskartierung zeigt eine hohe Konzentration vielfältiger Nutzungen im Zentrumsbereich von St. Pölten, insbesondere im Bereich Bildung. Die Stadtteilzentren sind über einen Großteil des Gemeindegebiets verteilt.

Aus der Nutzungskartierung werden einerseits Überlegungen für die Netzplanung des Fuß- und Radverkehrs abgeleitet, andererseits dienen die kartierten Einrichtungen als Ausgangslage für den Entwurf nutzungsspezifischer Strategien wie etwa die Verkehrsberuhigung von Schulvorplätzen oder die verbesserte Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen durch gezielte Maßnahmen in deren Umfeld.

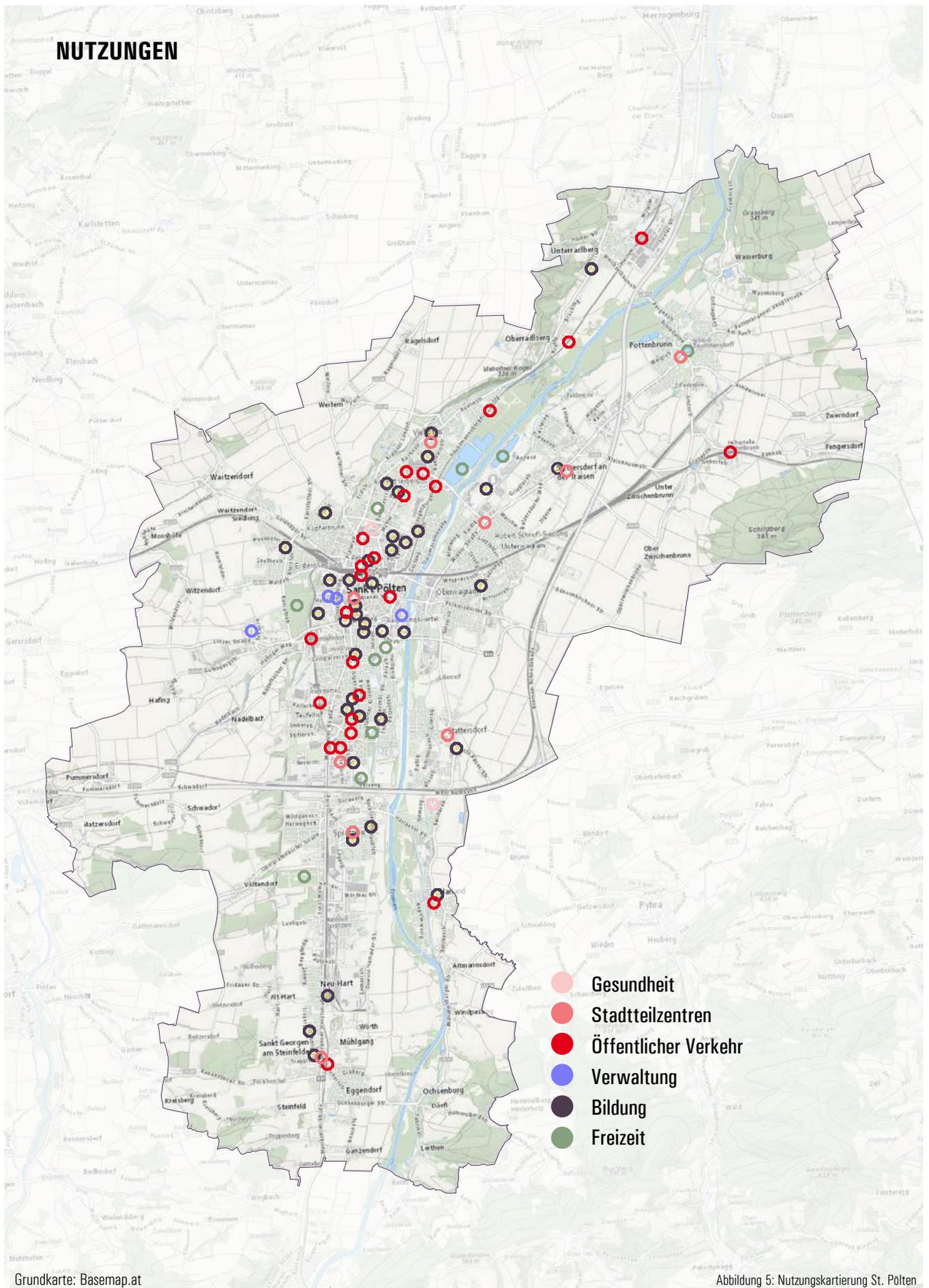


Abbildung 5: Nutzungskartierung St. Pölten

5.3 BEVÖLKERUNG UND ERWERBSTÄTIGKEIT

Zum 1.1.2023 zählte die Stadt St. Pölten 57.639 Einwohner:innen. Über die vergangenen 20 Jahre betrachtet bedeutet dies ein Bevölkerungswachstum von rund 15 %, wobei ein stärkerer Anstieg seit der Eröffnung der Hochleistungsstrecke der Westbahn nach Wien im Jahr 2012 zu beobachten ist.

St. Pölten ist eine klassische Einpendelgemeinde. Knapp 40.000 Einpendler:innen stehen 9.700 Auspendler:innen gegenüber. Die bedeutendsten Ursprungsgemeinden sind

dabei Wien mit einem Anteil von 11 % sowie Wilhelmsburg, Herzogenburg, Krems/Donau, Ober-Grafendorf, Böheimkirchen und Pyhra mit einem Anteil von insgesamt 14 % am gesamten Einpendelstrom.

Die wichtigste Relation der Auspendler:innen ist jene Richtung Wien (alle Bezirke) mit rund 33,5 %, jene nach Herzogenburg mit rund 7 % sowie Krems und Böheimkirchen mit jeweils über 3 %.¹

Bevölkerungsentwicklung St. Pölten 2002-2023

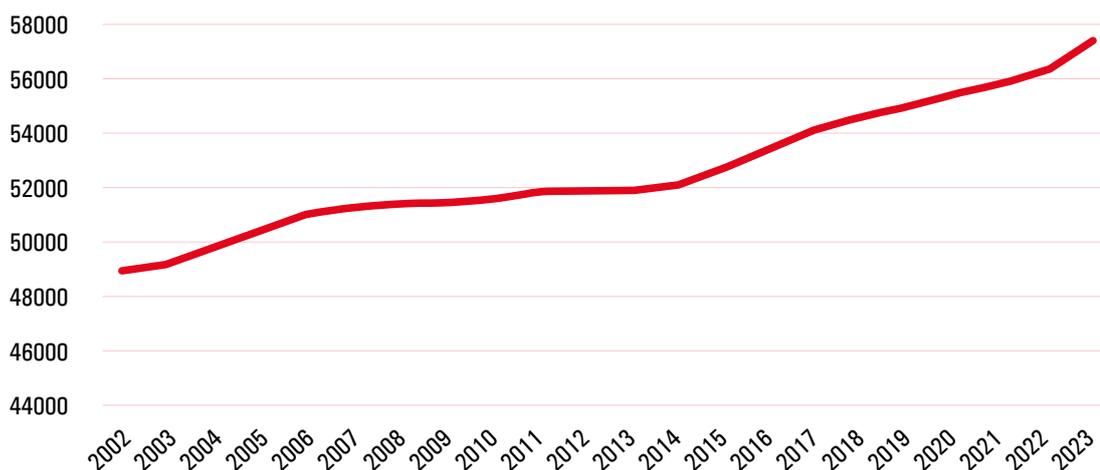


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung St. Pölten (Quelle: Statistik Austria)

¹ Quelle: Statistik Austria, Stichtag 31.10.2021

5.4 VORANGEHENDE UND ÜBERGEORDNETE KONZEPTE

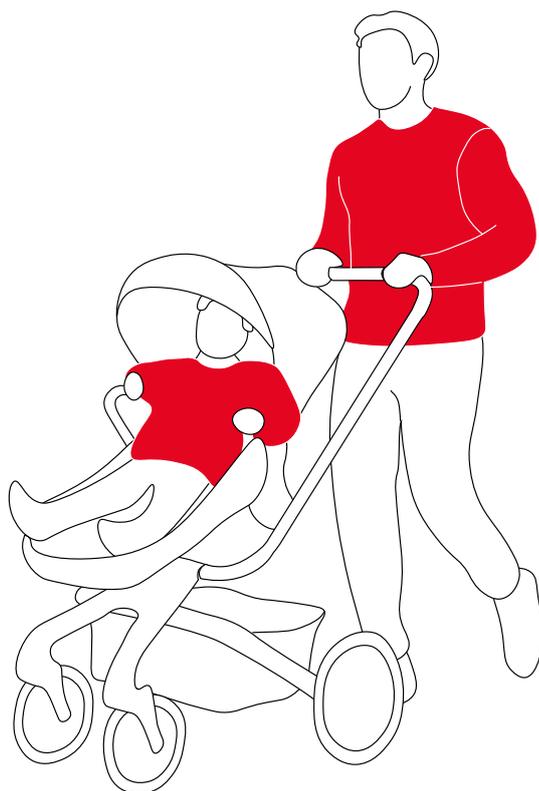
5.4.1 KLIMARAHMENSTRATEGIE 1.0 (2020)

Mit der Klima-Rahmenstrategie verfügt St. Pölten seit 2020 über einen umfassenden und interdisziplinären Leitfaden für die Themenfelder des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung. Neben der Einbindung von rund 20 Dienststellen des St. Pöltner Magistrats waren auch externe Expert:innen aus den Bereichen der Stadtplanung und Stadtklimatologie Teil des Erstellungsprozesses.

Die Strategie ist in fünf Themenfelder gegliedert. Neben Bereichen wie etwa Energie, Gebäude, Wärme und Bewusstseinsbildung spielen auch Mobilitäts- und Stadtplanung eine wesentliche Rolle. Mit Zielsetzungen, wie etwa der Schonung der Ressource Boden, einer Stadt der kurzen Wege oder einer hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raums ergibt sich ein zukunftsorientierter thematischer Rahmen, auf dem die LAMOB aufsetzt und das Thema der aktiven Mobilität weiter präzisiert.

5.4.2 INTEGRIERTES STADT- ENTWICKLUNGSKONZEPT 2016 (ISEK)

Das ISEK für St. Pölten ist ein formelles Instrument der Raumordnung und löst das Vorgängerkonzept aus dem Jahr 1992 ab. Es bietet eine gesamthafte Betrachtung der Stadtentwicklung und berücksichtigt hierbei auch das Thema Verkehr, wobei dieses vertiefend im Generalverkehrs-konzept 2014 bearbeitet wurde. Relevant für die Inhalte der LAMOB ist insbesondere der Fokus auf eine polyzentrische Stadtstruktur und den – damit einhergehenden – im ISEK definierten Stadtteilzentren. Auf diese ist das strategische Fuß- und Radverkehrsnetz der LAMOB abgestimmt.



5.4.3 GENERALVERKEHRSKONZEPT 2014 (GVK)

Das in den Jahren 2012 und 2013 erstellte GVK 2014 liefert eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel und ihrer möglichen weiteren Entwicklung. Der Betrachtungszeitraum für die Maßnahmen erstreckt sich bis 2025. Im Eingangsstatement positioniert sich das Konzept als Plädoyer für eine Aufwertung der öffentlichen Räume in St. Pölten, eine Verlagerung der Wege hin zum Umweltverbund² und eine (wenn auch beschränkte) Flächenumverteilung zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr. Als Basis für die weitere Entwicklung der Mobilität wurde ein Modal-Split-Ziel festgelegt, welches über den Zeitraum von 2012 bis 2025 (13 Jahre) eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split von 56 auf 48 % anstrebt, also eine Reduktion um 8 %. Hierbei ist zu erwähnen, dass sich in den Jahren seit der Erstellung des GVK die Rahmenbedingungen im Bereich Verkehr deutlich verändert haben. Bedingt durch den fortschreitenden Klimawandel, ein stärkeres Bewusstsein für Ressourceneffizienz und den wachsenden Wunsch nach städtischer Aufenthaltsqualität und Begrünung erscheint eine weitergehende Reduktion des MIV-Anteiles in naher Zukunft erforderlich. Im Vergleich der Landeshauptstädte erscheinen die angestrebten 48 % MIV-Anteil des GVK wenig ambitioniert. Betrachtet man den Modal-Split aller Landeshauptstädte im Jahr 2018 – für das Vergleichswerte aller Städte vorliegen – ist St. Pölten die Landeshauptstadt mit dem höchsten MIV-Anteil, nämlich 55 %.³

Im Bereich der weiteren Entwicklung des Straßennetzes wird im GVK der Grundsatz definiert, dass das Straßennetz nur dann ausgebaut werden darf, wenn die Kfz-Leistungsfähigkeit im Gesamtverkehrssystem der Stadt durch entsprechende Begleitmaßnahmen nicht zunimmt („verlagern und beruhigen“). Als ein Leitprojekt wurde hierbei die Kerntangente Nord inkl. zahlreicher Begleitmaßnahmen definiert. Eine davon ist der Promenadenring, welcher sich – Stand zum Zeitpunkt des LAMOB-Prozesses – gerade in der Umsetzung befindet. Für den Fuß- und Radverkehr gibt es im GVK ausführliche Netzüberlegungen. Zudem wurden wichtige Prinzipien definiert, wie etwa die anzustrebende Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie die intuitive und durchgängige Benützbarkeit der Infrastruktur.

Ein auch heute noch aktuelles Handlungsfeld sind die Umweltverbundachsen, deren Umsetzung größtenteils noch ausstehend ist. Bei den bereits umgesetzten Achsen gibt es, aus heutiger Sicht, noch Optimierungspotenzial (Flächenumverteilung, Begrünung, Radverkehrsführung). Auch das in anderen Konzepten auftretende Thema der zahlreichen Barrieren im Stadtgebiet (insbesondere Verkehrswege und Gewässer) wird angesprochen, samt einer Reihe an verorteten Vorschlägen zu deren Überwindung.

Insgesamt leistet das GVK 2014 eine wesentliche Vorarbeit für die weitere konzeptionelle Vertiefung des Fuß- und Radverkehrs, wenn auch manche Zielsetzungen und Prinzipien heute nachzuschärfen sind.

Das GVK 2014 soll ab dem Jahr 2024 evaluiert und anschließend in Form eines von der EU vorgeschriebenen SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) fortgeschrieben werden.

² Umweltverbund ist ein Sammelbegriff für die flächen- und ressourcenschonenden Verkehrsmittel, also Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.

³ https://www.noel.gv.at/noe/NOELRU7_Mobilitaetserhebung_2018_Barrierefrei.pdf

5.4.4 LEITKONZEPTION ÖFFENTLICHER RAUM

Im Hinblick auf St. Pöltens Bewerbung für die Kulturhauptstadt 2024 wurde in den Jahren 2018 und 2019 mit der „Leitkonzeption öffentlicher Raum“ ein strategischer Leitfaden in St. Pölten ausgearbeitet. Im Konzept wurde hervorgehoben, dass der heute meist als Verkehrsraum verstandene öffentliche Raum auch viele andere Funktionen für seine Nutzer:innen erfüllt und erfüllen sollte, etwa als Kulturraum, Aneignungs- und Sozialraum aber auch als Faktor der Standortbewertung, die stark von den vorherrschenden Qualitäten beeinflusst wird.

Zentrales Element des Prozesses war die Einbindung von Bürger:innen und Stakeholder:innen, um die spezifischen Ansprüche an den öffentlichen Raum herauszuarbeiten. Entstanden ist ein informelles, aber dennoch breit getragenes Instrument zur Qualitätssicherung städtebaulicher und stadträumlicher Entwicklungsprozesse inkl. mehrerer vorgeschlagener Leitprojekte. Zum Zeitpunkt des LAMOB-Prozesses befanden sich einige bereits in Umsetzung, dazu zählen etwa der Promenadenring oder die weitere Aufwertung der Altstadt.

Für die LAMOB hat die Leitkonzeption öffentlicher Raum besondere Bedeutung, weil durch sie bereits eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Qualitäten des öffentlichen Raums vollzogen wurde, die eine wichtige Basis für die Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs darstellen. Neben gestalterischen Aspekten wird auch die Funktionalität und Nutzbarkeit als wesentliches Kriterium für den öffentlichen Raum beschrieben, was sich – übersetzt auf verkehrsplanerische Begriffe – in Komponenten wie etwa Barrierefreiheit und Aufenthaltsmöglichkeiten ausdrückt.

5.4.5 RADBASISNETZ NIEDER- ÖSTERREICH – POTENZIALREGION ST. PÖLTEN

Mit dem Radbasisnetz wurde Ende des Jahres 2020 ein umfassendes Programm zur Netzplanung und Förderung für Radverkehrsinfrastruktur in Niederösterreich ins Leben gerufen. Sowohl Planung als auch Errichtung von Radverkehrsnetzen werden dadurch vom Land Niederösterreich (kombiniert mit Bundesförderungen) in hohem Ausmaß finanziell gefördert und fachlich begleitet. Die Stadt St. Pölten ist mit ihren Umlandgemeinden Herzogenburg, Böheimkirchen, Pyhra, Ober-Grafendorf, Gerersdorf, Prinzersdorf und Neidling zur Potenzialregion St. Pölten zusammengefasst. Die Netzplanung des Radbasisnetzes konzentriert sich somit nicht nur auf gemeindeinterne Verbindungen, sondern auch auf die Schaffung gemeindeübergreifender Radrouten.

5.4.6 RADWEGKONZEPT 2005

Ausgangslage

Im Jahr 2005 wurde von der Stadt St. Pölten ein Radverkehrskonzept erstellt. Es nahm dabei Bezug auf das Generalverkehrskonzept St. Pölten 1975 und dem darauf aufbauenden „Konzept für ein Radsystem“ aus dem Jahr 1981. Von besonderer Bedeutung war jedoch das Generalverkehrskonzept 2002, welches aktuelle Zahlen, Prognosen und eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel nach dem damaligen Stand der Technik lieferte. Weiters war das 2003 erstellte Stadtbuskonzept zu berücksichtigen, das eine deutliche Ausweitung und Neubewertung der Rolle des öffentlichen Verkehrs vorsah und auch dem Gedanken der Verknüpfung von ÖV und Rad mehr Beachtung schenkte.

Im Vergleich zu heute waren die damaligen Konzepte inkl. dem Radverkehrskonzept 2005 von einer deutlich anderen Ausgangslage und einem anderen Stand der Technik geprägt. Das Bevölkerungswachstum St. Pöltens stagnierte damals, die Effekte durch den Bau der neuen Westbahn waren noch nicht absehbar. Der weitere Anstieg des motorisierten Individualverkehrs wurde damals als unausweichlich angesehen, in den Konzepten waren daher vor allem Begleitmaßnahmen enthalten, um die negativen Folgen der scheinbar unbeeinflussbaren Entwicklung der Kfz-Mobilität abzumildern. Ein deutlicher Unterschied in der Ausgangslage zeichnete sich auch in der budgetären Relevanz des Radverkehrs ab, was sich vor allem in der Ausgestaltung des Maßnahmenprogramms (siehe weiter hinten) ausgedrückt hat.

Prinzipien zur Förderung des Radverkehrs

Das Rad wurde bereits damals als das optimale Stadtverkehrsmittel auf Wegen unter 5, aber auch unter 10 Kilometern erkannt. Die Thesen zur Förderung des Radverkehrs unterschieden sich jedoch deutlich gegenüber dem heutigen Verständnis, wenn auch damals schon klar war, dass der Schlüssel zur Förderung des Radverkehrs im Infrastrukturausbau liegt. Dennoch wurde der Radverkehr eher als ein Verkehrsmittel für Nebenstraßen angesehen, die Hauptstraßen sollten - wann immer möglich - dem Kfz-Verkehr vorbehalten bleiben. Konträr dazu wurde dennoch die Umwegsensibilität des Radverkehrs und der klare Zusammenhang zwischen direkten Wegen und Attraktivität des Radverkehrs anerkannt. Auch die Kontinuität von Radverkehrsanlagen (Vermeiden von häufigen Anlagenwechseln) sowie das Freihalten von Hindernissen (Masten, Mülleimern etc.) wurde erwähnt. Beides Probleme, die auch heute noch vor allem im Altbestand, aber auch hin und wieder im Neubau auftreten.

Erkannt wurde ebenfalls, dass die Stadtstruktur von St. Pölten eine Vielzahl physischer Barrieren in Form von hochrangigen Straßen, Bahnstrecken sowie Gewässern (Traisen, Mühlbäche) aufweist, die eine besondere Herausforderung für die Weiterentwicklung des Radverkehrs darstellen. Als eines der wichtigsten Handlungsfelder wurde daher die Errichtung neuer Brücken, Durchlässe und Querungsstellen definiert.

Maßnahmen

Als Teil des Konzepts wurde ein Netzentwurf mit 5 Nord-Süd- und 6 Ost-West-Verbindungen sowie einigen kleineren Netzergänzungen erstellt. Hinsichtlich der Frage, in welcher Form diese Routen umgesetzt werden sollten, wurden aufgrund der bereits erwähnten budgetären Ausgangslage bauliche Maßnahmen eher in den Hintergrund gestellt. Die Umsetzung der Radrouten sollte vor allem durch Markierungen, Beschilderungen, Tempo-30-Zonen sowie Einbahnöffnungen gelingen. Bauliche Maßnahmen reduzierten sich weitestgehend auf gemischte Geh- und Radwege. Die Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr wurde damals noch nicht als notwendig erachtet, wenngleich das Bewusstsein vorhanden war, dass gemischte Geh- und Radwege bei steigendem Rad- oder Fußverkehrsaufkommen zum Problem werden. Klar benannt wurde die Relevanz baulicher Maßnahmen bei der Herstellung gänzlich neuer Verbindungen abseits des bestehenden Verkehrsnetzes oder zur Überwindung der physischen Barrieren im Stadtgebiet.

Resümee

Aus heutiger Sicht gibt es einige Ansätze aus dem Radverkehrskonzept 2005, welche jedenfalls in ein Folgekonzept übernommen werden sollten, etwa die klare Positionierung des Fahrrads als ideales Stadtverkehrsmittel oder der Fokus auf die Überwindung der zahlreichen Barrieren im Stadtgebiet. Technisch hat sich aber in den vergangenen rund 20 Jahren einiges getan. So bekamen seither etwa die Notwendigkeit der Flächenumverteilung im Stadtgebiet sowie die Betrachtung von Hauptstraßen als intermodale Verkehrswege eine neue Bedeutung. Die im Radverkehrskonzept 2005 definierte Hintanstellung baulicher Maßnahmen erschwert aus heutiger Sicht die Lösung wesentlicher Schlüsselstellen im Radverkehrsnetz.

Hinsichtlich des Maßnahmenkataloges ist die Strukturierung des Radverkehrsnetzes in Nord-Süd- und Ost-West-Routen als durchaus sinnvoll anzusehen, wobei die Ausgangslage für die LAMOB das deutlich dichtere Radbasisnetz bildet, mit dessen Entwicklung auch eine gänzlich andere finanzielle Ausgangslage einhergegangen ist.

5.5 AUSWERTUNG DER VERKEHRSZÄHLDATEN

Bereits im Zuge des Vorkonzeptes zur LAMOB aus dem Jahr 2021 wurden an mehreren für die aktive Mobilität wichtigen Stellen im Stadtgebiet von St. Pölten Verkehrszählungen durchgeführt. Das sind:

- » Beginn der Fußgängerzone (Kremser Gasse, Bahnhofplatz)
- » Kreuzung Schneckgasse/Schulgasse
- » Kreuzung Josefstraße/Kranzbichlergasse
- » Kreuzung Kremser Landesstraße/Maximilianstraße

Die Auswertungen sind in Tabelle 1 ersichtlich.

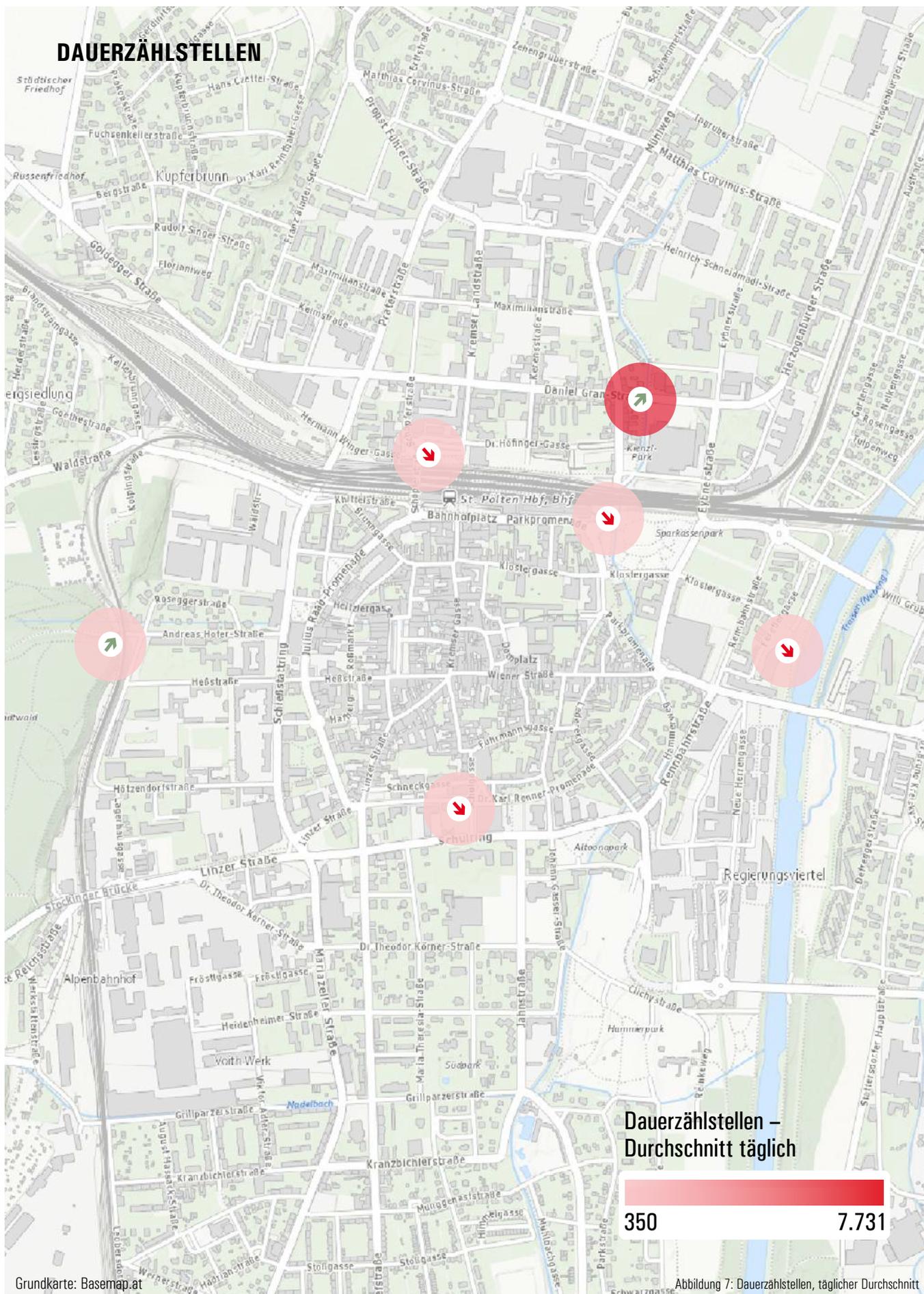
Die Zählungen verdeutlichen die Relevanz der untersuchten Querschnitte für die aktive Mobilität. In der Josefstraße, welche als Umweltverbundachse im GVK definiert ist, ist durch eine Neugestaltung ein weiterer Anstieg des Anteils der aktiven Mobilität zu erwarten.

Im Zuge der LAMOB wurden auch die Daten der städtischen Dauerzählstellen an den folgenden Punkten im Straßennetz ausgewertet:

- » Mühlbachroute an der Kreuzung mit der Daniel-Gran-Straße (alle Verkehrsarten).
- » Schwerdfegerstraße im Bereich der Eisenbahnkreuzungen (Fuß- und Radverkehr).
- » Traisentalradweg zwischen dem Aufgang zur Klostersgasse und der B1-Brücke (nur Radverkehr).
- » Westliche Unterführung unter dem HBF am nördlichen Ende (nur Radverkehr).
- » Mühlweg im Bereich des Sparkassenparks (nur Radverkehr).
- » Schulgasse zwischen Promenade und Schulring (nur Radverkehr).

AUSWERTUNG QUERSCHNITTSZÄHLUNGEN (ÜBERSICHT)					
Vergleich Dez 21/Mai 22, 7.00 - 19.00 Uhr					
	Zählung	Fußgänger:innen	Radfahrer:innen	Kfz (Pkw, Rad, Lkw, Busse)	Anteil Fuß- und Radverkehr
Fußgängerzone	Dezember 2021	18.938	451	0	100 %
	Mai 2022	20.676	794	0	100 %
Schulgasse	Dezember 2021	4.742	428	728	88 %
	Mai 2022	4.568	800	344	94 %
Josefstraße	Dezember 2021	1.028	176	6.923	15 %
	Mai 2022	1.014	461	5.625	21 %
Kremser Landstraße	Dezember 2021	2.734	221	3.450	46 %
	Mai 2022	2.694	415	2.742	53 %

Tabelle 1: Auswertung der Querschnittszählungen im Dezember 2021 und Mai 2022



5.5.1 MÜHLBACHROUTE/ DANIEL-GRAN-STRASSE

An dieser Kreuzung treffen zwei der bedeutendsten Verkehrswege im St. Pöltner Straßennetz zusammen. Die Daniel-Gran-Straße ist Teil der Kerntangente Nord und somit für den ost-west-verkehrenden KFZ-Verkehr von großer Relevanz. Die Route entlang des Mühlbachs ist im Bestand die wichtigste Nord-Süd-Route für die aktive Mobilität in der Kernstadt Nord.

An dieser Zählstelle sind Daten für alle Verkehrsarten vorhanden. Es werden daher Tagesganglinien für jeweils einen repräsentativen Werktag im Dezember und Mai

angefertigt (Abbildung 8 und Abbildung 9) sowie eine Tabelle nach dem Schema der Tabelle 1 erstellt.

Die Auswertung der Verkehrszählungen zeigt die übergeordnete Bedeutung der Mühlbachroute für den Fußverkehr, dessen Aufkommen in etwa im Verhältnis 8:1 bis 12:1 zu jenem des Radverkehrs steht. Das KFZ-Verkehrsaufkommen der Daniel-Gran-Straße steht etwa im Verhältnis 1:3 zum Gesamtverkehrsaufkommen entlang des Mühlbachs. Die Ergebnisse verdeutlichen auch, dass die im Bestand als gemischter Geh- und Radweg ausgeführte Mühlbachroute aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht den aktuellen Erfordernissen gerecht wird und eine Optimierung der Situation jedenfalls erforderlich ist.

AUSWERTUNG DER STÄDTISCHEN DAUERZÄHLSTELLE AM MÜHLBACH (ÜBERSICHT)					
Vergleich Dez 21/Mai 22, 0.00 - 24.00 Uhr					
	Zählung	Fußgänger:innen	Radfahrer:innen	Kfz (Pkw, Rad, Lkw, Busse)	Anteil Fuß- und Radverkehr
Mühlbach	Dezember 2021	2.576	207	9.006	24 %
	Mai 2022	2.615	303	8.968	25 %

Tabelle 2: Auswertung der städtischen Dauerzählstelle am Mühlbach

Mühlbachroute/Daniel-Gran-Straße (13.12.2022)



Abbildung 8: Tagesganglinie 13.12.2022 für Mühlbachroute/Daniel-Gran-Straße

Mühlbachroute/Daniel-Gran-Straße (09.03.2023)

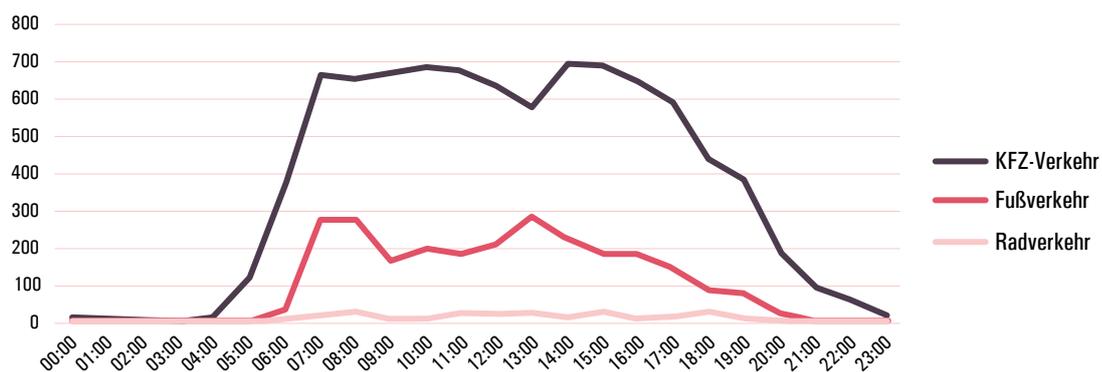


Abbildung 9: Tagesganglinie 09.03.2023 für Mühlbachroute/Daniel-Gran-Straße

5.5.2 SCHWERDFEGERSTRASSE

Die Schwerdfegerstraße stellt die zentrale Route durch das Naherholungsgebiet Kaiserwald und zum neu errichteten Naherholungsgebiet Eisbergspitze dar und ist Teil der im Radbasisnetz definierten gemeindeübergreifenden Verbindung nach Gerersdorf. Sie ist dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Die Zählstelle befindet sich im Bereich der Unterführung der Mariazeller- bzw. Leobersdorfer Bahn, Fuß- und Radverkehr werden Richtung Osten und Westen erfasst. Für diese Zählstelle wurden Tagesganglinien für je einen repräsentativen Werktag im Dezember und Mai (Abbildung 10 und Abbildung 11) erstellt.

Auch in der Schwerdfegerstraße stellt der Fußverkehr gegenüber dem Radverkehr die dominierende Verkehrsform dar. Im Mai ist das Verkehrsaufkommen bedeutend höher als im Dezember, in der Spitzenstunde sind hier 84 Zufußgehende und 20 Radfahrende unterwegs.



Schwerdfegerstraße (13.12.2022)



Abbildung 10: Tagesganglinie 13.12.2022 für die Schwerdfegerstraße

Schwerdfegerstraße (09.05.2023)

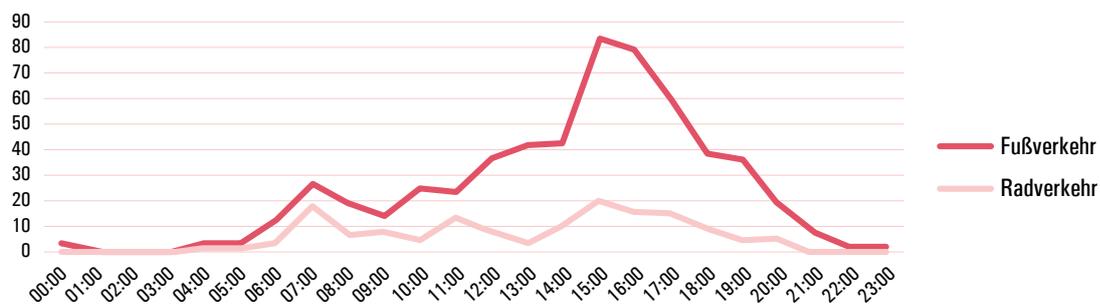


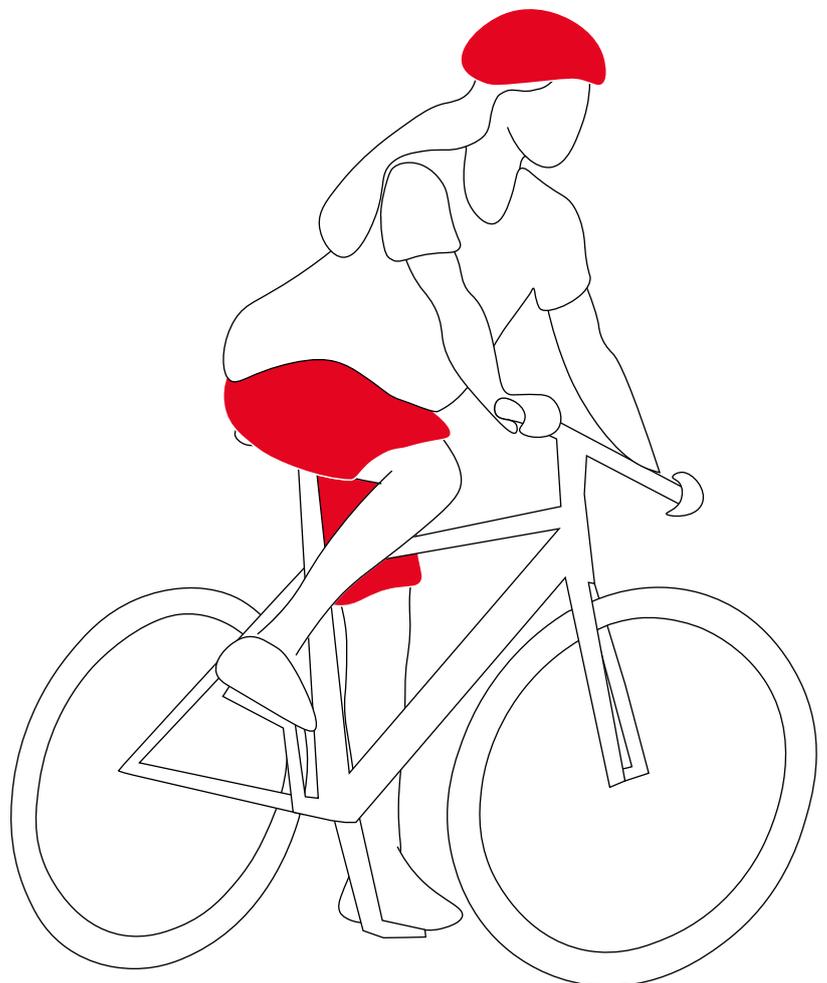
Abbildung 11: Tagesganglinie 09.05.2023 für die Schwerdfegerstraße

5.5.3 TRAISENTALRADWEG

Der Traisentalradweg stellt insbesondere für den Radverkehr (sowohl in Alltag und Freizeit) eine zentrale Route für St. Pölten dar. Er durchquert das Stadtgebiet vollständig von Süd nach Nord und ist weitestgehend kreuzungsfrei. Die Zählstelle befindet sich im zentral gelegenen Abschnitt zwischen Klostergasse und B1-Brücke. Aufgrund ihrer Lage besteht die Vermutung, dass das Radverkehrsaufkommen am Traisentalradweg abschnittsweise höher ausfällt, da diese Zählstelle aus Süden bzw. Norden ins Zentrum fahrend, nicht passiert wird.

Diese Zählstelle erfasst nur den Radverkehr, es wurden Tagesganglinien für je einen repräsentativen Werktag im Dezember und Mai erstellt (Abbildung 12 und Abbildung 13), sowie aufgrund der Bedeutung im Freizeitverkehr eine Tagesganglinie an einem werkfreien Tag mit schönem Wetter (Abbildung 14).

Die Auswertung zeigt, dass der Traisentalradweg sowohl im Alltag als auch in der Freizeit rege durch Radfahrende genutzt wird. Mit einer Spitzenstundennutzung von 165 Radfahrenden (gemessen am 17.07.2022) würde der Traisentalradweg je nach Netzbetrachtung Ausbaustufe B oder C gem. RVS Radverkehr erfordern.



Traisentalradweg (13.12.2022)

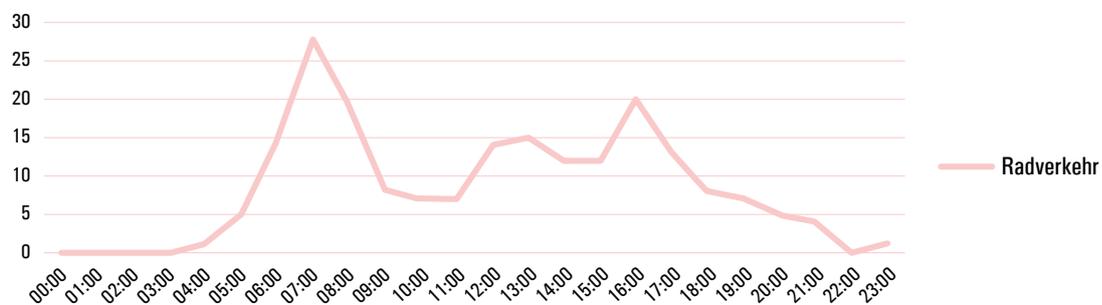


Abbildung 12: Tagesganglinie 13.12.2022 für den Traisentalradweg

Traisentalradweg (09.05.2023)

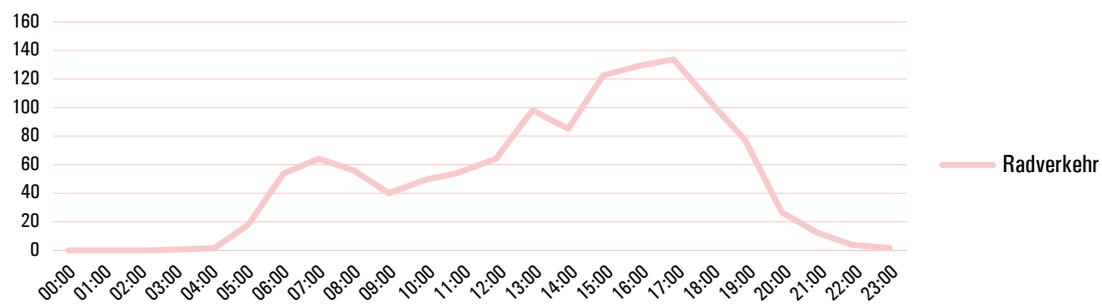


Abbildung 13: Tagesganglinie 09.05.2023 für den Traisentalradweg

Traisentalradweg (17.07.2022)

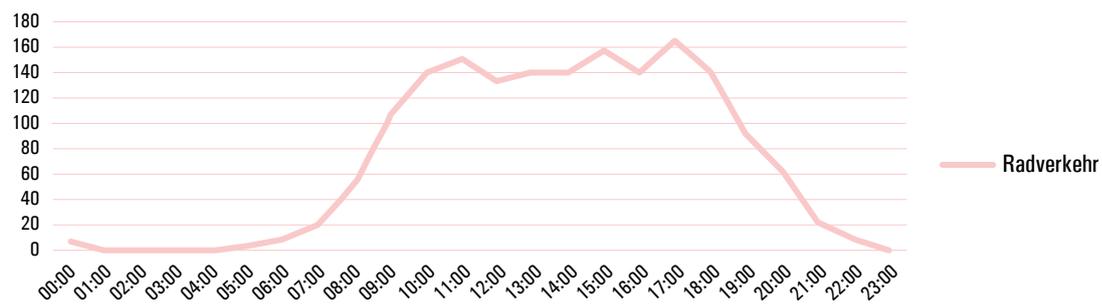


Abbildung 14: Tagesganglinie 17.07.2022 für den Traisentalradweg

5.5.4 HAUPTBAHNHOF (UNTERFÜHRUNG KHITTELSTRASSE)

Die Khittelstraße unterfährt den Hauptbahnhof unmittelbar westlich des Aufnahmegebäudes und stellt in Ermangelung einer Radverkehrsanlage an der L100 die einzige Radverkehrsunterführung im Zentrum westlich des Hauptbahnhofs dar. Dementsprechend ist sie eine wichtige Radroute, an der mehrere Relationen aus dem Norden und Nordwesten zusammenlaufen. Diese Zählstelle erfasst ebenfalls nur den Radverkehr, es wurden Tagesganglinien für je einen repräsentativen Werktag im Dezember und Mai erstellt (Abbildung 15 und Abbildung 16).

In der Spitzenstunde verkehren 80 Radfahrende in der Unterführung Khittelstraße, das Radverkehrsaufkommen ist im Mai ca. doppelt so hoch wie im Dezember.



HBF (Khittelstraße) (17.07.2022)

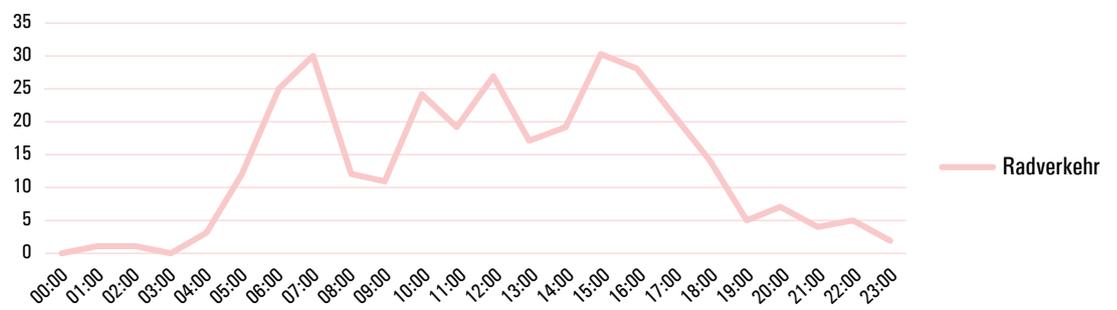


Abbildung 15: Tagesganglinie 13.12.2022 für die Unterführung Khittelstraße

HBF (Khittelstraße) (09.05.2023)

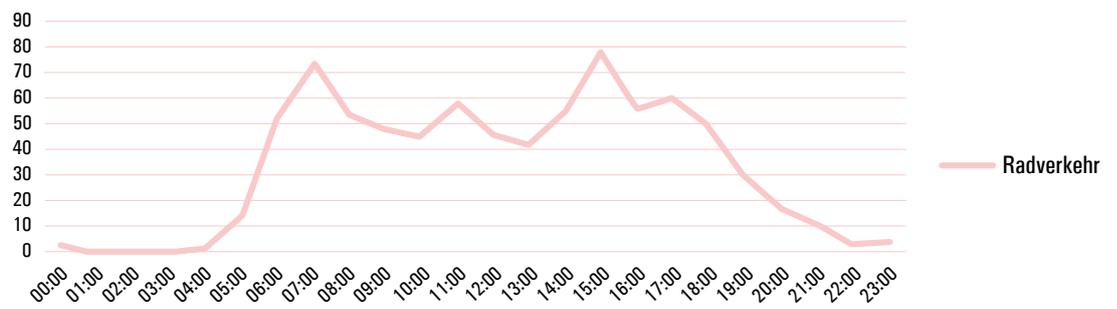
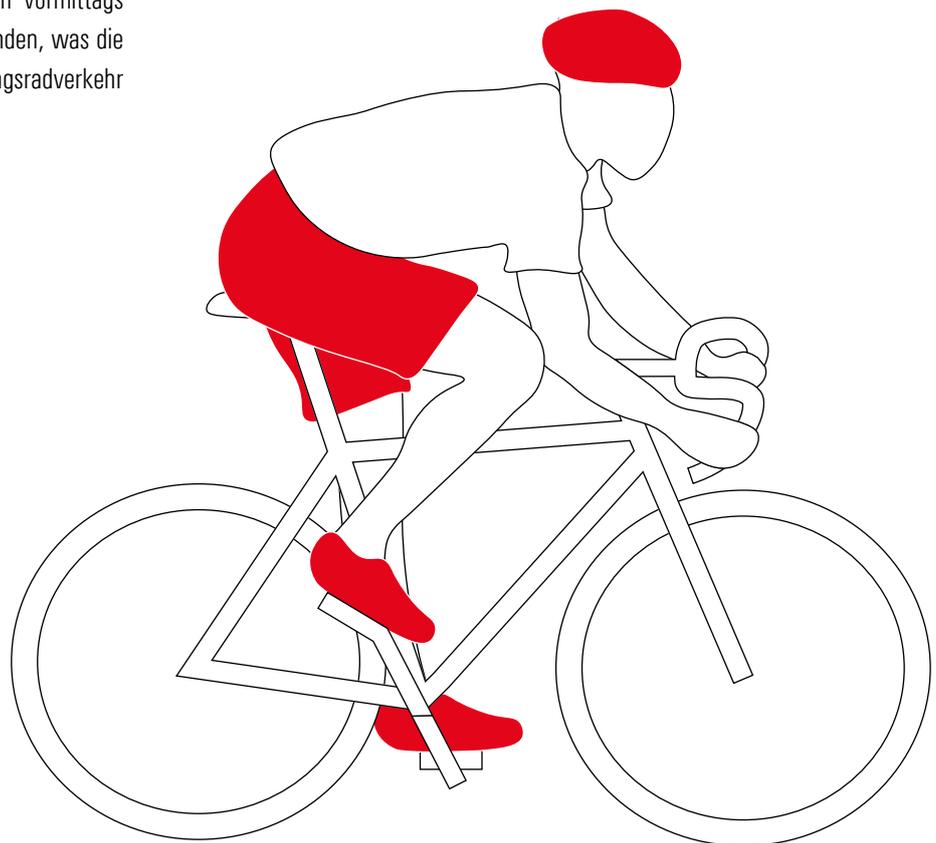


Abbildung 16: Tagesganglinie 09.05.2023 für die Unterführung Khittelstraße

5.5.5 MÜHLWEG (SPARKASSEN-PARK)

Diese Zählstelle befindet sich südlich der Bahnunterführung am Mühlweg und erfasst somit ebenfalls einen Teil der Mühlbachroute, aber auch die wichtige Ost-West-Verbindung entlang des Bahnhofplatzes, der Westbahnallee und der Willi-Gruber-Straße samt Traisenquerung. Diese Zählstelle erfasst ebenfalls nur den Radverkehr, es wurden Tagesganglinien für je einen repräsentativen Werktag im Dezember und Mai erstellt (Abbildung 17 und Abbildung 18).

Die Tagesganglinien dieser Zählstelle zeigen vormittags und nachmittags klar erkennbare Spitzenstunden, was die Bedeutung dieser Unterführung für den Alltagsradverkehr unterstreicht.



Mühlweg (Sparkassenpark) (13.12.2022)

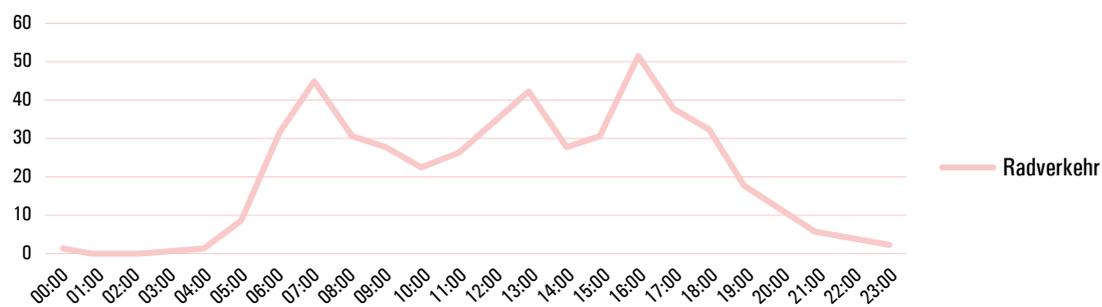


Abbildung 17: Tagesganglinie 13.12.2022 für die Unterführung Mühlweg

Mühlweg (Sparkassenpark) (09.05.2023)

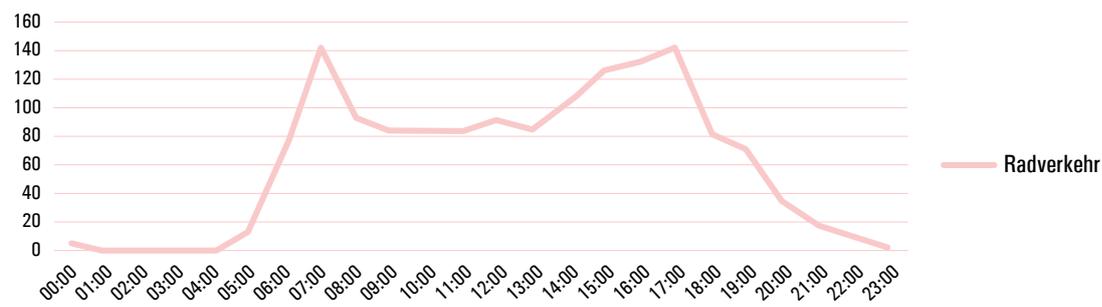


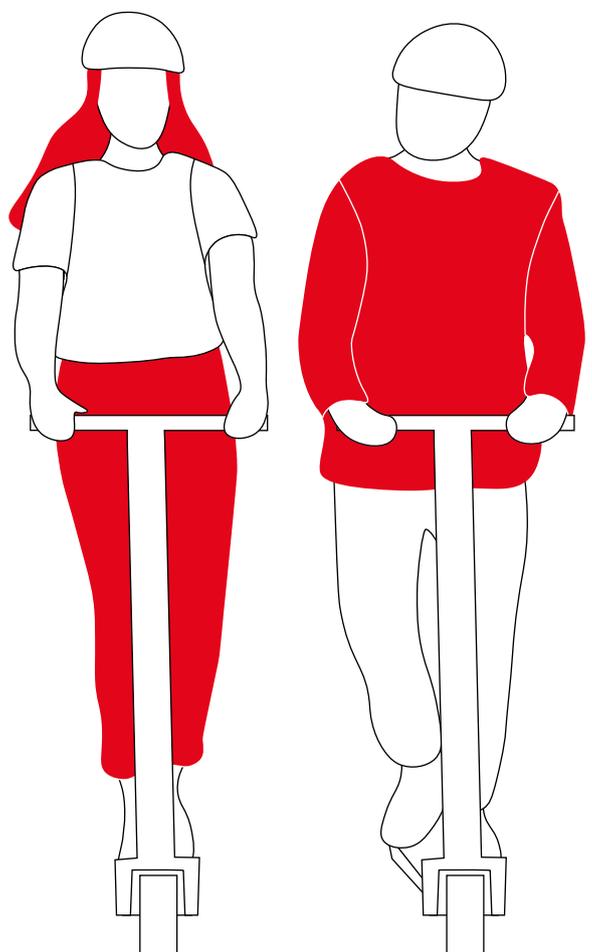
Abbildung 18: Tagesganglinie 09.05.2023 für die Unterführung Mühlweg

5.5.6 SCHULGASSE (PROMENADE – SCHULRING)

Diese Zählstelle befand sich vor der Neugestaltung in der Schulgasse zwischen den Kreuzungen mit der Dr.-Karl-Renner-Promenade und dem Schulring. Sie dient als wichtiger Zubringer zur Promenade und bindet diese an südwärts führende Routen wie die Maria-Theresia-Straße oder die Jahnstraße an. Als wichtiges Ziel befindet sich an ihrem südlichen Ende das BORG St. Pölten. Diese Zählstelle erfasst ebenfalls nur den Radverkehr, es wurden Tagesganglinien für je einen repräsentativen Werktag im Dezember und Mai erstellt (Abbildung 19 und Abbildung 20).

Im Zuge der Fertigstellung des 1. Abschnitts des Promenadenrings soll diese Radverkehrszählstelle durch eine multimodale Zählstelle im Kreuzungsbereich Schulgasse/Promenadenring ersetzt werden.

Das Radverkehrsaufkommen ist hier in der warmen Jahreszeit deutlich höher als im Winter. Zur Spitzenstunde im Mai sind hier 65 Radfahrende unterwegs.



Schulgasse (13.12.2022)

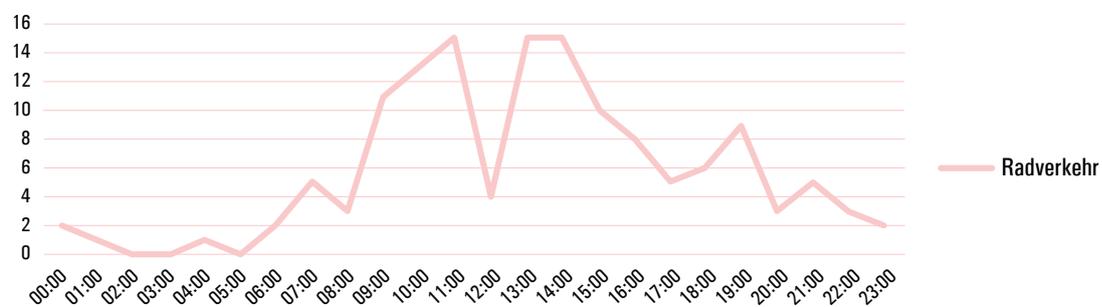


Abbildung 19: Tagesganglinie 13.12.2022 für die Schulgasse

Schulgasse (09.05.2023)

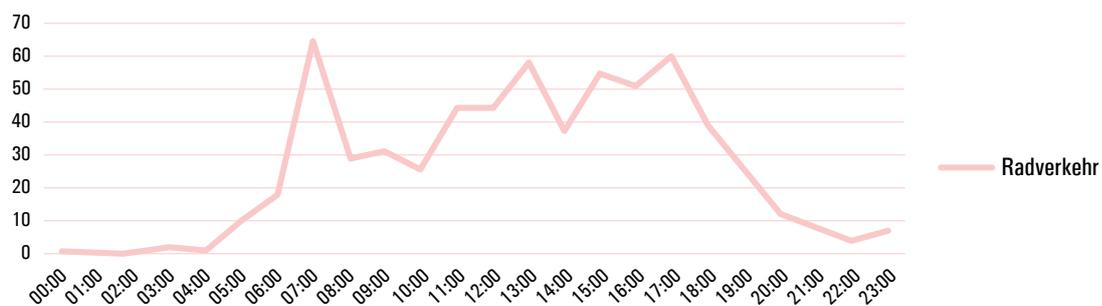


Abbildung 20: Tagesganglinie 09.05.2023 für die Schulgasse

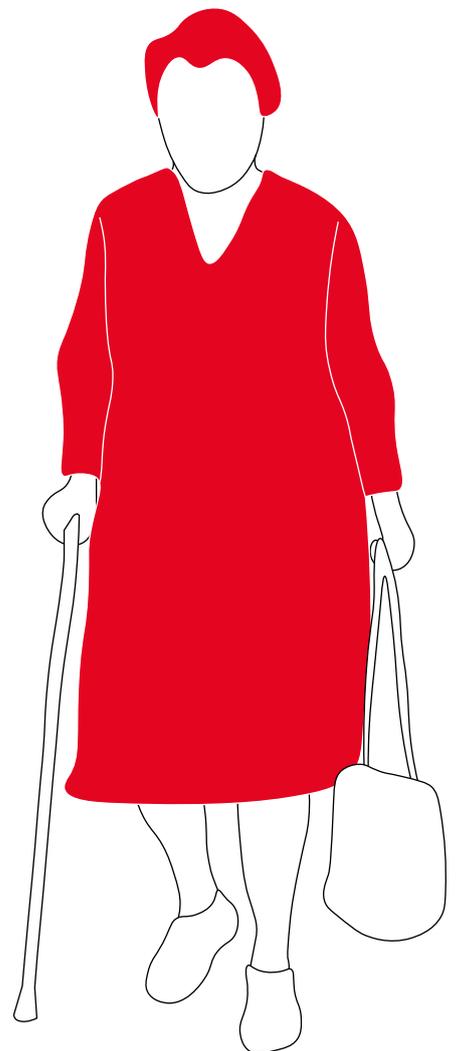
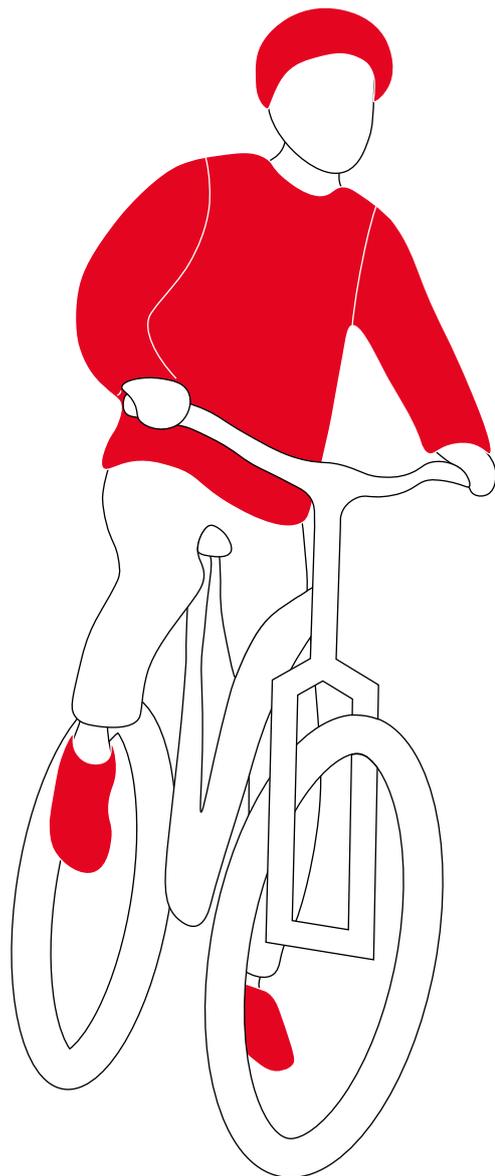
5.5.7 RESÜMEE

Die Zählstellen zeigen, dass sowohl Fuß- als auch Radverkehr in St. Pölten bereits im Bestand in relevanten Größen auftreten und einen Ausbau der Infrastruktur erforderlich machen.

Die Mühlbachroute, auch in der öffentlichen Diskussion häufig als zentrales Element für die aktive Mobilität erwähnt, ist außerordentlich stark vom Fußverkehr genützt. Mit einer Spitzenstundenfrequenz von rund 300 Zufußgehenden ist sie jedenfalls nicht für die gemischte Führung mit dem Radverkehr geeignet. Damit ist auch zu erklären, dass der Radverkehr auf Höhe Daniel-Gran-Straße nur mehr eine verschwindend geringe Frequenz aufweist, anders als bei der Zählstelle Mühlweg. Zur Qualitätsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr ist hier – soweit möglich – eine Verbesserung der Route entlang des Mühlbachs erforderlich, aber auch ein zusätzliches infrastrukturelles Angebot in parallel führenden Straßen, etwa in der Herzogenburger Straße, der Eybnerstraße oder weiter entlang des Mühlwegs.

Der Traisentalradweg – oft fälschlicherweise primär als Freizeitradweg eingeordnet – wird sowohl werktags als auch am Wochenende stark vom Radverkehr frequentiert. Mit einer Spitzenstundenfrequenz von bis zu 165 Radfahrenden bedarf es ebenso einer Verbesserung der Bestandsituation sowie zusätzlicher infrastruktureller Angebote auf parallel führenden Routen.

Generell zeigen die Verkehrszählungen, dass die wichtigsten Routen im St. Pöltner Radverkehrsnetz bereits im Bestand einen Ausbau auf Ausbaustufe C und teilweise Ausbaustufe B gem. RVS Radverkehr erforderlich machen. Zukünftige Ausbaumaßnahmen dienen daher sowohl einer bedarfsgerechten Optimierung der Radinfrastruktur, als auch der Sicherstellung einer hohen Qualität bei steigendem Radverkehr. Bei der Dimensionierung von Radverkehrsanlagen – insbesondere auf Haupttrouten – ist daher besonders Bedacht auf die Wahl der richtigen RVS-Ausbaustufe im Hinblick auf künftige Zuwächse im Radverkehr zu legen.



5.6 ANALYSE DES FUSSVERKEHRS

ÜBERBLICK

Für den Fußverkehr besonders relevant ist die innerstädtische Fußgängerzone, welche einen Großteil des Zentrums innerhalb des Promenadenrings einnimmt. Auch der Promenadenring selbst übernimmt eine wichtige Rolle und soll zukünftig im Rahmen des Projekts „Grüner Loop“ optimiert werden. Der zentrale Hauptbahnhof ermöglicht Bahnreisenden die fußläufige Erreichbarkeit vieler relevanter Ziele. Weiters verfügt St. Pölten rund um die Innenstadt ausgeprägte Siedlungsstraßensysteme, welche ein engmaschiges und teils begrüntes Netz darstellen.

Relevante Barrieren für den Fußverkehr sind insbesondere die Westbahn und die Traisen. Außerhalb des Zentrumsbereichs bestehen hier teilweise

Abstände von mehr als 1 km bis zur nächsten Querungsmöglichkeit, wodurch das ansonsten engmaschige Straßen- und Wegenetz häufig unterbrochen wird.

ONLINE-DIALOG

Im Zuge des Online-Dialogs wurden relevante Qualitäten für Zuzußgehende abgefragt. Überwiegend positiv wurden dabei die generelle Erreichbarkeit von Zielen, die Wartezeiten bei Ampeln sowie die Breite der Gehsteige gesehen, wobei auch hier teils Verbesserungen erwünscht sind. Etwas herausfordernder gestaltet sich für Zuzußgehende in St. Pölten jedoch das Queren von Straßen abseits von Querungshilfen. Darüber hinaus wurde ein Mangel an Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum sowie der Wunsch nach mehr Begrünung geäußert.

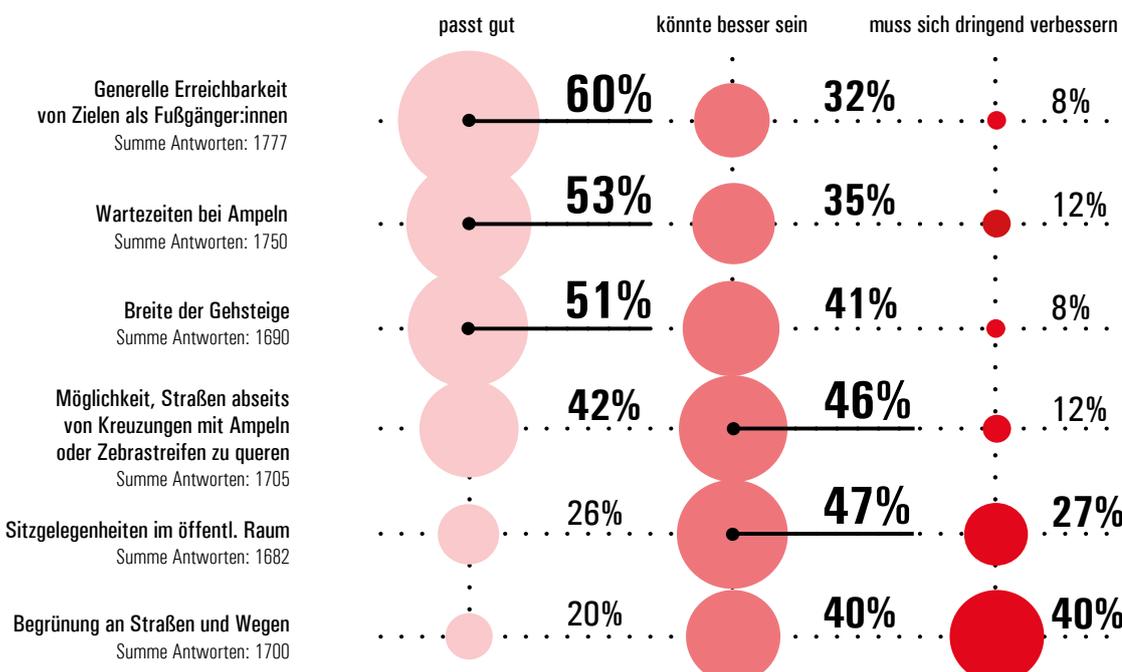


Abbildung 21: Befragung zu Qualitäten des Fußverkehrs

SWOT-ANALYSE ZUM FUSSVERKEHR

STÄRKEN

- » Fußgänger:innen-freundliche Stadtstruktur
- » kurze Wege zu vielen Nutzungen (Universitätsklinikum, FH, etc.)
- » Hauptbahnhof in Stadtmitte
- » lebendige Innenstadt (Fußgängerzone)
- » viele Grünräume und Erholungsbereiche, auch in Zentrumsnähe
- » viele Straßen mit Bäumen (Beschattung)
- » ausgeprägte Straßenhierarchie als Chance für Verkehrsberuhigung
- » solides ÖV-Netz (< 300 m zur nächsten ÖV-Haltestelle in 95% des Stadtgebietes), d. h. auch gute Erschließung peripherer Stadtgebiete

CHANCEN

- » Klima- und Corona-Krise als Handlungsfenster
- » hohe Garagenkapazitäten als Chance für eine Stellplatzreduktion an der Oberfläche
- » Klimaaktivmobil-Förderungen für Fußverkehrs-Maßnahmen
- » Leitprojekte für aktive Mobilität (z. B. Promenadenring)

SCHWÄCHEN

- » oftmals schmale Gehsteige
- » wenig fußgänger:innen-freundliche Hauptstraßen und Kreuzungen
- » oft große Querungslängen an Kreuzungen
- » geringe Anzahl an Gehsteigvorziehungen
- » stadtstrukturelle Defizite in der Peripherie (Einkaufszentren)
- » Schulumfelder oftmals als Problemstellen
- » Spiel- und Sportangebote teilweise nicht im Umfeld von Wohngebieten
- » Sitzgelegenheiten und Verweilbereiche fehlen
- » derzeit keine Wohnstraßen verordnet
- » Regierungsviertel mit Verbesserungspotenzial

RISIKEN

- » hoher finanzieller Aufwand bei flächendeckender Verbesserung

Tabelle 3: SWOT-Analyse zum Fußverkehr

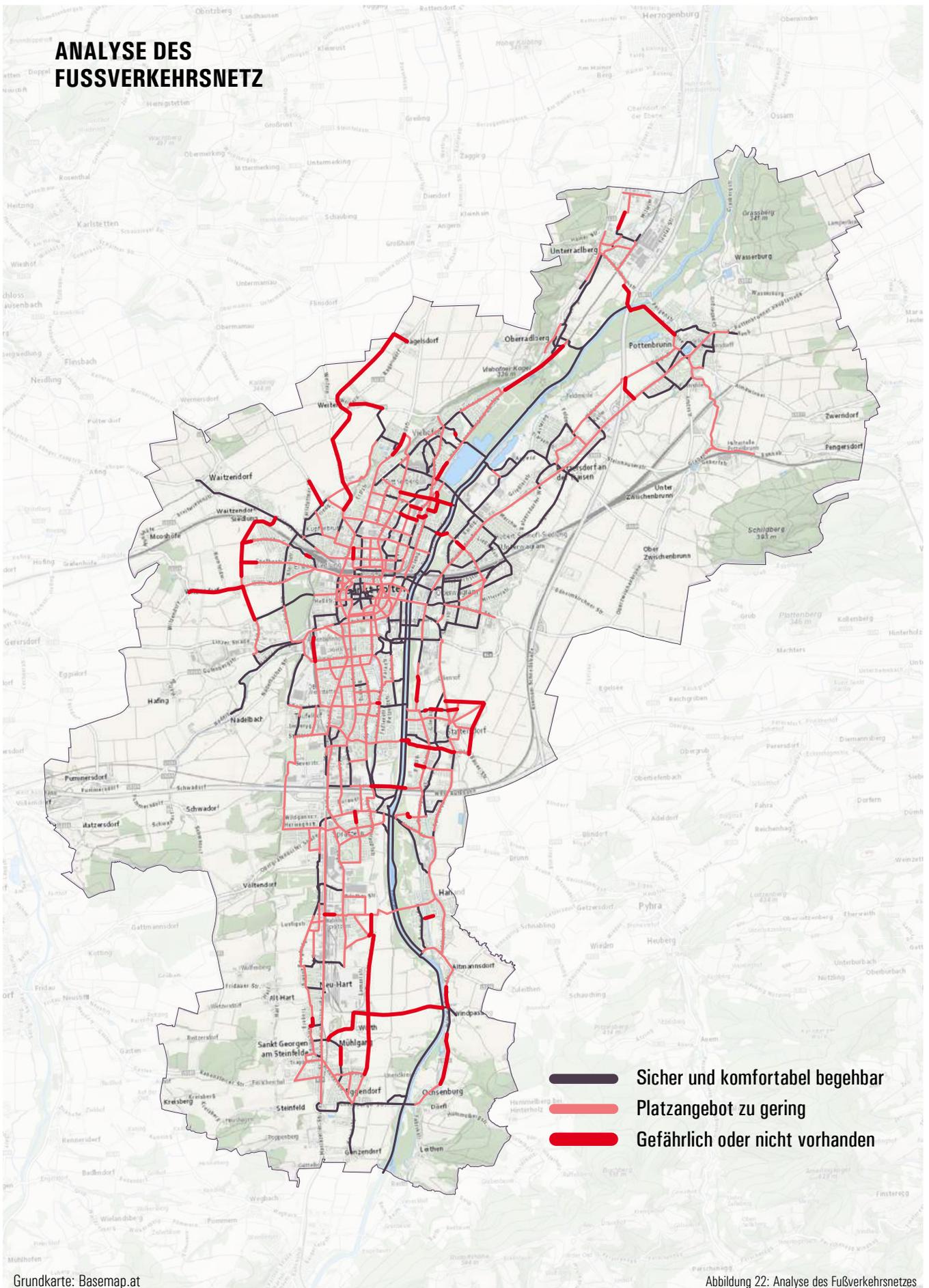
ANALYSE DES BESTEHENDEN FUSSVERKEHRSNETZES

Wesentliches Element des Fußverkehrsnetzes in St. Pölten ist die innerstädtische Fußgängerzone. Diese deckt zahlreiche Straßen und Gassen innerhalb des Stadtzentums ab. Wo noch keine Umgestaltung erfolgt ist, finden Zufußgehende jedoch häufig wenig Platz vor. Weiteres zentrales Element ist der die Innenstadt umschließende Promenadenring. Insgesamt besitzt St. Pölten eine fußgänger:innenfreundliche Stadtstruktur, vielerorts ist in den Straßen und Gassen jedoch eine autogerechte Flächenaufteilung vorzufinden, Gehsteigbreiten erfüllen oft nicht den Stand der Technik. Große Potenziale liegen auch noch im Bereich von ÖV-Haltestellen, Schulen, Kindergärten und anderen wichtigen Nutzungen. Auch die historischen Ortskerne könnten durch eine Aufwertung des öffentlichen Raums gestärkt werden. Sichtbar sind in der Analyse auch die zahlreichen Barrieren, deren Überwindung ein wesentliches Handlungsfeld zur Weiterentwicklung des Fußverkehrs darstellt.

Die Analyse des Fußverkehrsnetzes wurde in folgenden Kategorien durchgeführt:

- » Sicher und komfortabel begehbar
- » Platzangebot zu gering
- » Gefährlich oder nicht vorhanden.

Auf der folgenden Seite befindet sich eine Übersichtskarte, ein großer Plan befindet sich im Anhang. Aufgrund der Größe des Gemeindegebiets war es jedoch nicht möglich, sämtliche Fußverkehrsinfrastruktur systematisch zu erheben und zu analysieren. Lücken in vorhandenen offiziellen Daten wurden durch eine ressourcenschonende digitale Analyse im Zuge der Erstellung der LAMOB abgedeckt.



5.7 ANALYSE DES RADVERKEHRS

ÜBERBLICK

St. Pölten weist hervorragende topographische und stadtstrukturelle Voraussetzungen für den Radverkehr auf. Trotz der langen Nord-Süd-Streckung (rund 19 km) sind vom Zentrum ausgehend ein Großteil des Gemeindegebiets und einige angrenzende Ortschaften wie etwa Gerersdorf oder Pyhra innerhalb von 30 Minuten mit dem Rad erreichbar. Insgesamt funktioniert die Durchwegung des Stadtgebiets besser in Nord-Süd- als in Ost-West-Richtung. Prominenteste Radroute ist der Traisentalradweg, der wegen seiner Attraktivität und mangels sicherer Alternativrouten sowohl vom Freizeital als auch vom Alltagsradverkehr stark genützt wird. Die großflächige Fußgängerzone in der Innenstadt ist für den Radverkehr geöffnet und ermöglicht daher die Durchquerung und Zufahrt auf kurzem Wege, wobei der

schnellere Radverkehr aktuell wie auch zukünftig auf dem Promenadenring stattfindet.

Insgesamt weist das St. Pöltner Radverkehrsnetz jedoch noch zahlreiche Lücken auf und die Bestandsinfrastruktur entspricht vielerorts nicht mehr dem Stand der Technik.

ONLINE-DIALOG

Im Zuge des Online-Dialogs wurden relevante Qualitäten für Radfahrende abgefragt. Besonders positiv wurden von den Befragten das Leihradangebot und bestehende Leitsysteme hervorgehoben. Starker Aufholbedarf besteht hingegen bei der Anzahl bzw. dem Zustand von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, der Sicherheit beim Radfahren und dem Ausbauzustand des Radverkehrsnetzes.

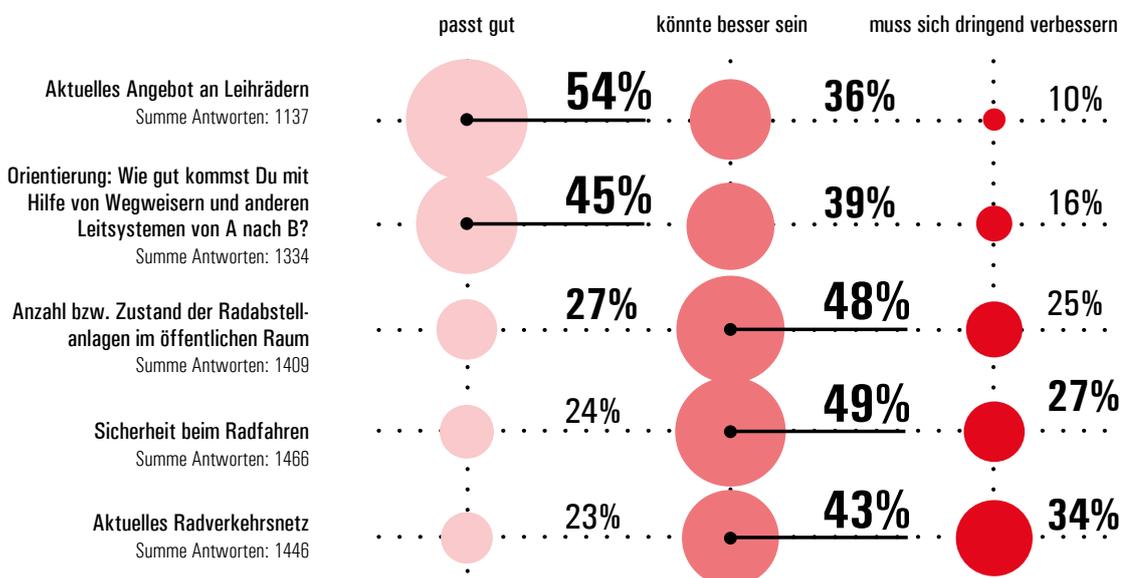


Abbildung 23: Befragung zu Qualitäten des Radverkehrs

SWOT-ANALYSE ZUM RADVERKEHR

STÄRKEN

- » Fahrradkultur wird bereits gelebt (sowohl auf der Straße als auch in der Planung)
- » Radverkehr ist bereits im GVK verankert
- » solide Bestandsinfrastruktur vorhanden
- » Gut topografische und stadtstrukturelle Voraussetzungen (< 4 km)
- » Gute rechtliche Rahmenbedingungen (Stellplatzverordnung)
- » Traisentalradweg als attraktive Nord-Süd-Achse
- » Zivilgesellschaftliches Engagement für den Radverkehr
- » Gutes Miteinander zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen
- » Fußgängerzone für den Radverkehr geöffnet

CHANCEN

- » Beitrag zur Klimaneutralität
- » Verlagerungspotenzial von MIV auf Radverkehr
- » Potenzial als Vorzeigestadt für aktive Mobilität zu werden
- » Förderstrategien des Landes und von klimaaktivmobil nutzen
- » Leitprojekte für aktive Mobilität (z. B. Promenadenring)
- » Verordnung überarbeiten (Qualitäten erhöhen, Zugänglichkeit, Anzahl an Abstellplätzen etc.)

SCHWÄCHEN

- » Lücken im Radverkehrsnetz
- » Problemstellen im Bestandsnetz (8-to-80-Qualität⁴ nicht durchgängig)
- » Konflikte mit E-Bikes und Lastenrädern auf bestehender Infrastruktur (Geschwindigkeitsdifferenzen und Flächenbedarf)
- » Viele gemischte Geh- und Radwege (erhöhtes Konfliktpotential)
- » Bestandsinfrastruktur teilweise unterdimensioniert (E-Bikes, Lastenräder)
- » Viele Systemwechsel im Bestand
- » Radabstellmöglichkeiten mit Verbesserungsbedarf

RISIKEN

- » Konflikte aufgrund von Pkw-Stellplatzverlust und verkehrsorganisatorischen Veränderungen
- » Polarisierung der Bevölkerung
- » Hoher finanzieller Aufwand bei flächen-deckendem Ausbau

Tabelle 4: SWOT-Analyse zum Radverkehr

⁴„8-80“ ist ein umgangssprachlicher Begriff für Verkehrsinfrastruktur, die von Menschen jeden Alters und aller Fähigkeitsstufen benutzt werden kann, vgl. auch „all ages and abilities“ aus dem englischen Sprachraum.

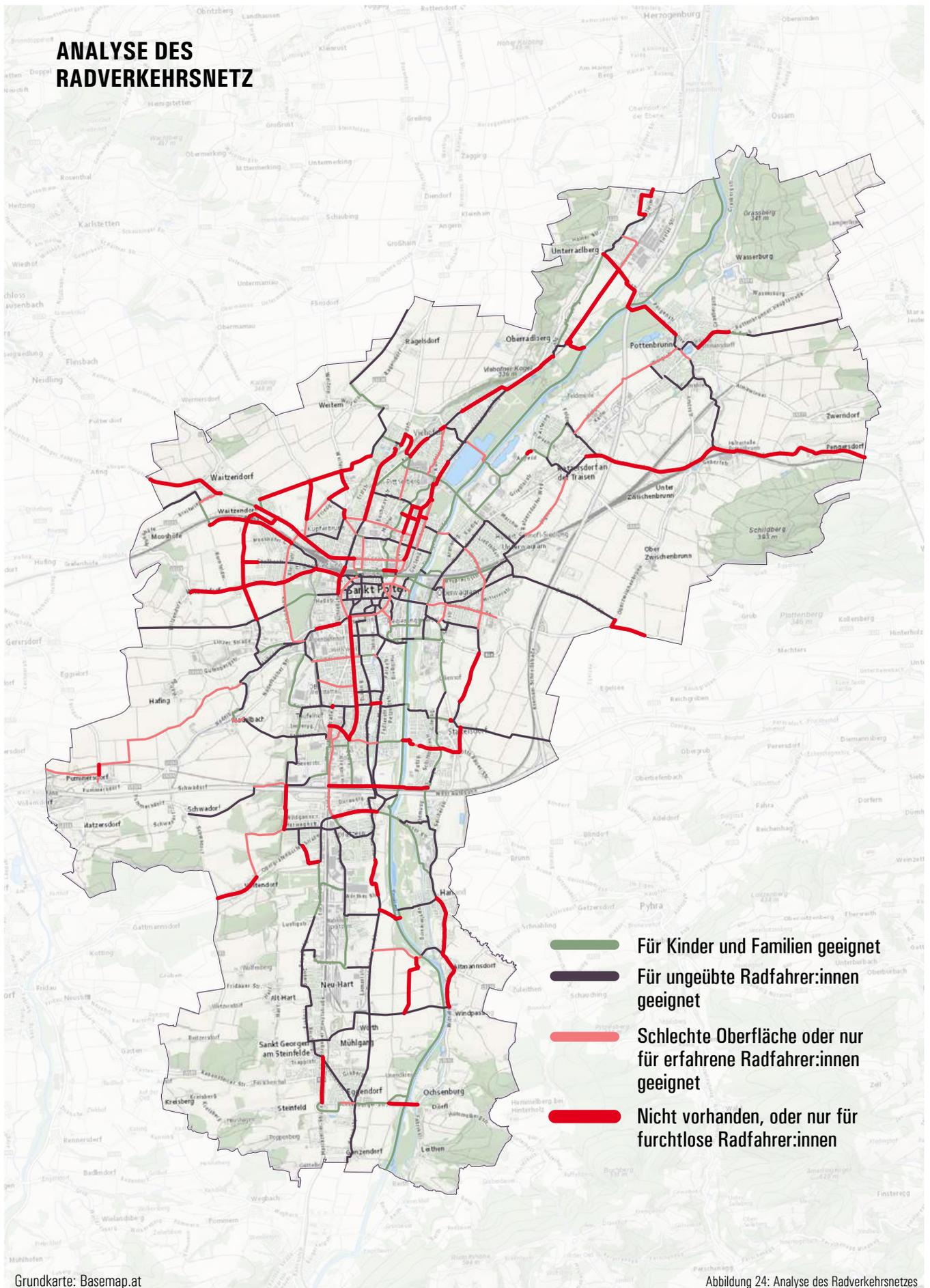
ANALYSE DES BESTEHENDEN RADVERKEHRSNETZES

Radinfrastruktur gehört bereits seit einigen Jahren zum Straßenbild in St. Pölten dazu. Einzelne Routen konnten bereits durch Ausbaumaßnahmen verbessert werden und mit Netzelementen wie der Mühlbachroute oder dem Traisentalradweg gibt es bereits einige (teils) hochwertige Elemente im Radverkehrsnetz. Dennoch zeigen sich bei der Analyse des Radverkehrsnetzes zahlreiche Schwachpunkte, insbesondere entlang von Straßen mit starkem KFZ-Verkehr. Bedingt durch diesen bedarf es vielerorts spezifischer Lösungen und getrennter Infrastruktur, um dem Radverkehr ein sicheres und komfortables Vorankommen bieten zu können.

Die Analyse des Radverkehrsnetzes basiert auf der Methodik des Radbasisnetzes in den folgenden Kategorien:

- » Für Kinder und Familien geeignet.
- » Für ungeübte Radfahrer:innen geeignet.
- » Schlechte Oberfläche oder nur für erfahrene Radfahrer:innen geeignet.
- » Nicht vorhanden oder nur für furchtlose Radfahrer:innen geeignet.

Auf der folgenden Seite befindet sich eine Übersichtskarte, ein großer Plan befindet sich im Anhang.



06

ZIELE FÜR

ST. PÖLTENS

MOBILITÄT

Die Landeshauptstadt St. Pölten hat mit dem GVK 2014 und ISEK 2016 bereits einen betont umweltfreundlichen und aktiven Weg in der Mobilität eingeschlagen. Die Leitkonzeption Aktive Mobilität greift diese Tendenz auf und entwickelt sie nochmals mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr weiter.



6.1 MODAL-SPLIT-ZIEL

Zentrales Element zur Festlegung und Kontrolle der Zielerreichung ist der Modal Split. Er gibt die Verteilung des gesamten Wegeaufkommens auf die einzelnen Verkehrsmittel der St. Pöltner Wohnbevölkerung an. Die letzte Mobilitätserhebung für St. Pölten wurde im Jahr 2018 im Zuge der landesweiten Erhebung „Mobilität in NÖ“ durchgeführt. Damals wurde folgende Verteilung erhoben:

VERKEHRSART	MIV	ÖV	RAD	FUSS
Anteil in %	55	14	14	17

Tabelle 5: Modal Split in St. Pölten (2018)

Für die Leitkonzeption Aktive Mobilität ist eine Laufzeit von 10 Jahren vorgesehen. Internationale Erfahrungen zeigen, dass Städte mit ambitionierten Mobilitätsmaßnahmen einen jährlichen Modal Shift von 1 Prozentpunkt vom MIV hin zum Umweltverbund bewirken können. Unter der Annahme, dass auch seit 2018 ein geringfügiger Zuwachs im Umweltverbund in St. Pölten stattgefunden hat, wird folgendes Modal-Split-Ziel für 2034 festgelegt:

VERKEHRSART	MIV	ÖV	RAD	FUSS
Anteil in %	42	16 ⁵	20	22

Tabelle 6: Modal-Split-Ziel für St. Pölten für das Jahr 2034

Dieses Ziel würde für das Jahr 2034 einen Zuwachs beim Radverkehr um 6 Prozentpunkte, beim Fußverkehr um 5 Prozentpunkte und beim ÖV einen Zuwachs um 2 Prozentpunkte vorsehen. Der MIV würde im Vergleichszeitraum um 13 Prozentpunkte zurückgehen. Zum Zwecke einer gesicherten Zielerreichung sollte im Jahr 2029 eine Zwischenevaluierung durchgeführt werden, bei der ein kontinuierlicher Zielerreichungspfad erkennbar sein sollte.

Hinsichtlich der Zielerreichung im Modal Split ist es wichtig zu betonen, dass zum Zwecke der Vergleichbarkeit zwar sektorale Modal-Split-Ziele definiert wurden, aus verkehrspolitischer Sicht und mit Blick auf allgemeine gesellschaftliche Zielsetzungen des Klimaschutzes und der Ressourcenschonung in erster Linie die Steigerung des Anteils des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖV) auf 58 % relevant ist.

⁵Die LAMOB nimmt nur minimal Einfluss auf den ÖV im Rahmen von verbesserter Haltestellenerreichbarkeit und der Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen

MODAL SPLIT DER ST. PÖLTNER WOHNBEVÖLKERUNG FÜR DAS JAHR 2034

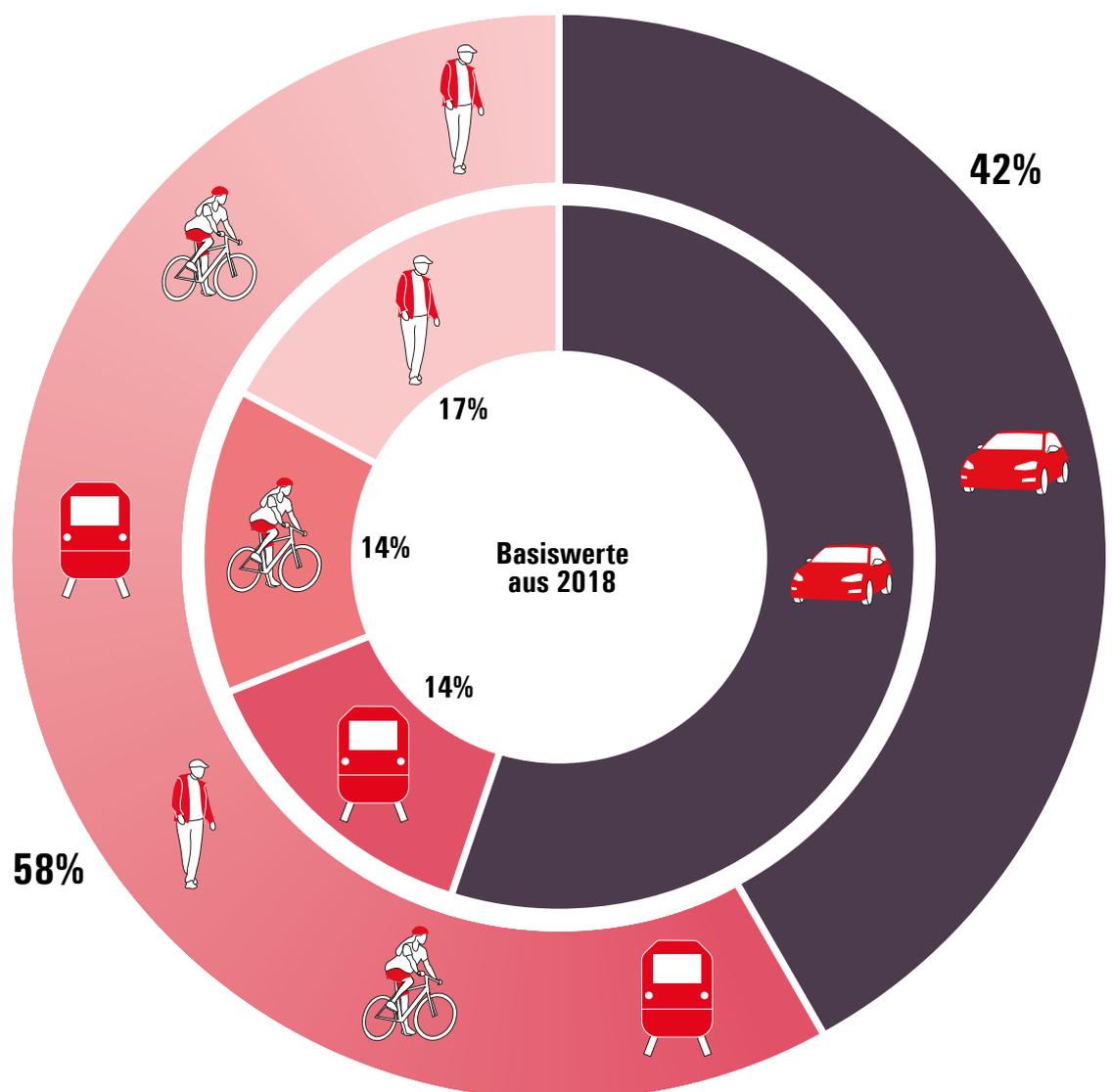


Abbildung 25: Modal-Split-Ziel für 2034

6.2 SECHS THESEN FÜR ST. PÖLTEN: DIE VERKEHRSPOLITISCHE LEITLINIE

Die verkehrspolitische Leitlinie dient der Festlegung der grundsätzlichen Ausrichtung des politischen Handelns im Bereich Verkehr. Sie ist Richtschnur, Handlungsanleitung und Beginn des roten Fadens, der sich weiter durch die Zielsetzungen, Strategien, Maßnahmen und Leitprojekte zieht. Dabei orientiert sie sich an den zeitgemäßen Erfordernissen der Verkehrsplanung und greift relevante gesellschaftliche Herausforderungen auf.

Die folgenden 6 Thesen stellen die wichtigsten Eckpfeiler zukünftiger verkehrspolitischer und mobilitätsplanerischer Entscheidungen in St. Pölten dar.

1

RADFAHREN UND ZUFUSSGEHEN IST SELBSTVERSTÄNDLICHER TEIL DER VERKEHRSPLANUNG IN ST. PÖLTEN.

Jede verkehrsplanerische Maßnahme, von der Instandsetzung nach einer Rohrlegung bis zum groß angelegten Straßenneubau, nimmt den Fuß- und Radverkehr als integrierten und selbstverständlichen Bestandteil in die Planung auf. Neben infrastrukturellen Verbesserungen inkludiert dies auch zusätzliche Begrünung und Sitzgelegenheiten sowie gestalterische Aufwertungen. Jeder Umbau soll einen (zumindest) richtlinienkonformen Zustand für die aktive Mobilität zur Folge haben.

2

ST. PÖLTEN WIRD ZUR STADT DER KURZEN WEGE UND ÜBERWINDET SEINE BARRIEREN.

Traisen, Westbahn, Landesstraßen. Die Stadtstruktur von St. Pölten ist historisch und aktuell durch verschiedene lineare Strukturen geprägt, die der Stadt von heute ihr Erscheinungsbild verleihen und sie in ein räumliches Korsett drängen. Insbesondere die aktive Mobilität, welche besonders sensibel auf Umwege reagiert, steht hier vor teils großen Herausforderungen. Durch gezielte Maßnahmen werden die Wege für Zufußgehende und Radfahrende in St. Pölten zukünftig kürzer und direkter.

3

AKTIVE MOBILITÄT STEHT ALLEN MENSCHEN IN ST. PÖLTEN SICHER UND KOMFORTABEL ZUR VERFÜGUNG.

Mobilität kennt viele Nutzer:innengruppen, doch oftmals wurde in der Vergangenheit bei Planungen von körperlich leistungsfähigen Menschen mittleren Alters ausgegangen. Gerade Kinder, ältere Menschen und Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, haben andere Bedürfnisse und legen hohen Wert auf ein sicheres und fehlerverzeihendes Mobilitätssystem. Zukünftige Planungen orientieren sich nach dem Prinzip „8 to 80“ an allen Nutzer:innen und ihren spezifischen Bedürfnissen.

5

DIE QUALITÄTEN DES ÖFFENTLICHEN RAUMS ORIENTIEREN SICH AN MENSCHEN UND IHREN BEDÜRFNISSEN.

Als Altlast der vergangenen Jahrzehnte dient der öffentliche Raum heute noch häufig der Maximierung des KFZ-Verkehrs, sowohl fahrend als auch parkend. Für den Menschen sind sehr breite Asphaltbänder weder einladend noch zweckmäßig, an heißen Sommertagen mitunter sogar gefährlich. Zukünftig stehen bei Planungen des öffentlichen Raums die Menschen und ihre Bedürfnisse im Mittelpunkt. Gute Luft, ausreichend Schatten an heißen Sommertagen und die Möglichkeit, den öffentlichen Raum nicht nur als Verkehrs-, sondern auch als Sozial- und Interaktionsraum zu nützen, sind die neuen Maßstäbe der Straßen- und Platzgestaltung für St. Pölten.

4

DIE VERKEHRSMITTEL DES UMWELTVERBUNDES BILDEN DAS RÜCKGRAT DER URBANEN MOBILITÄT.

Mobilität ist vielfältig und besteht aus unterschiedlichsten Wegezwecken. Wo die aktive Mobilität allein nicht mehr ausreichend ist, braucht es den öffentlichen Verkehr als starken Partner zur Erfüllung individueller Mobilitätsbedürfnisse. Zukünftige Planungen orientieren sich an einer intelligenten Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, etwa durch Sharing-Angebote, Bike + Ride-Standorte und hochwertige, fußgängerfreundliche Haltestellenumfelder. So können der Umweltverbund und insbesondere die aktive Mobilität ihr volles Potenzial entfalten.

6

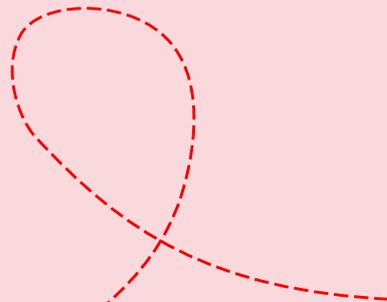
MIT PARTIZIPATION UND KOOPERATION WIRD PLANUNG NACHVOLLZIEHBAR UND HERAUSFORDERUNGEN GEMEINSAM BEWÄLTIGT.

Die zunehmende Komplexität der modernen Mobilität erfordert eine gemeinsame und transparente Herangehensweise, in der alle relevanten Akteur:innen einbezogen werden. Daher sollen geeignete Instrumente zur Beteiligung und Information bei jeder Planung angedacht werden.

07

STRATEGISCHE

ANSÄTZE



7.1 ÜBERGEORDNETE STRATEGIEN

Als übergeordnete Ebene zum Maßnahmenprogramm dienen strategische Ansätze zur Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs in St. Pölten. Sie geben – aufbauend auf der verkehrspolitischen Leitlinie – die Themenkomplexe vor, die anschließend bei den Maßnahmen weiter vertieft werden.

- » Beteiligungsveranstaltungen mit der Möglichkeit, Bürger:innen in qualitative Entscheidungen und Gestaltungsprozesse einzubinden
- » Online-Beteiligungsverfahren mit qualitativen und quantitativen Entscheidungsprozessen.

7.1.1 KOMMUNIKATION UND BETEILIGUNG IM PLANUNGS- UND UMSETZUNGSPROZESS

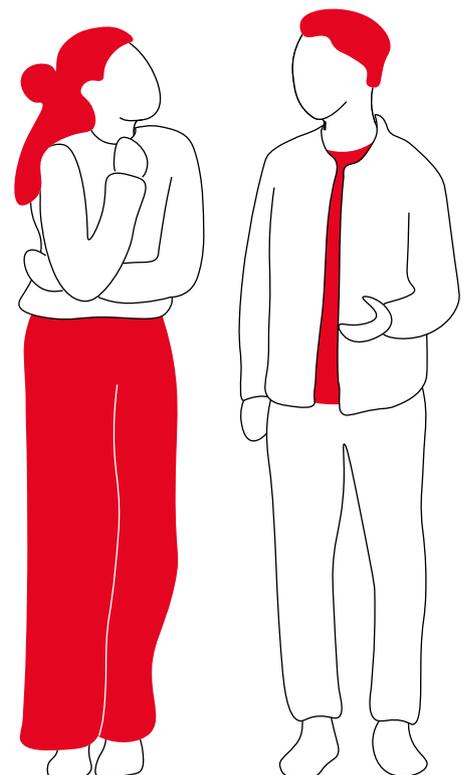
Verkehrsplanung wird aufgrund der immer diverseren Herausforderungen und Ansprüche an den öffentlichen Raum zunehmend komplex. „Einfache Lösungen“ sind selten, in der Regel braucht es für den jeweiligen Raum spezifisch abgestimmte Planungen. Nutzer:innen und Planer:innen sehen Lösungsstrategien durch verschiedene Augen, weshalb auch der Kommunikation im Planungs- und Umsetzungsprozess eine entscheidende Rolle zukommt.

Die umfassende Information über in Planung und Umsetzung befindliche Projekte wurde auch ausdrücklich im Zuge der Online-Beteiligung und der Stakeholder-Workshops kundgetan. Eine transparente Darstellung dieser Prozesse ermöglicht auch eine faktenorientierte Ausgestaltung des öffentlichen Diskurses und verhindert etwa das „Durchsickern“ von anschließend nicht verifizierbaren Behauptungen.

Die Art und Weise, wie Partizipation erfolgt, wird meist in Stufenmodellen ausgedrückt, wobei das Spektrum meist zwischen Information als niedrigste Stufe und Entscheidung (tlw. auch Selbstverwaltung) also höchste Stufe definiert wird.

Je nach Komplexität der Planungsaufgabe könnten daher u. a. folgende Instrumente zum Einsatz kommen:

- » Informationsveranstaltungen, Online-Inhalte und Inhalte in Print-Medien.
- » Feedback-Veranstaltungen als Bestandteil eines iterativen Planungsprozesses.



7.1.2 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Mobilitätsmanagement als eine der „sanften“ Maßnahmen zur Erreichung der Verkehrswende hilft dabei, Gewohnheiten zu ändern und neue Lösungen des Vorankommens zu entdecken, die auf die individuelle Situation zugeschnitten sind. Seitens der öffentlichen Hand besteht die Möglichkeit, mit finanziellen, rechtlichen und infrastrukturellen Anreizen eine zukunftsfitte Mobilität zu fördern. Dadurch können Menschen gut informiert werden und auf entspannte Weise ihre Mobilitätsgewohnheiten verändern und die Schaffung eines umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilitätssystems wird zur kollektiven Aufgabe und Verantwortung.

Mögliche Instrumente des Mobilitätsmanagements sind:

- » Mobilitätsmanagement in Sanierung und Neubau auf Privatgrund:
 - » Reduktion von Pflichtstellplätzen bzw. die Einführung eines Stellplatzmaximums
 - » Rechtliche Verankerung von qualitativ hochwertigen Radabstellplätzen
 - » Sharing- Angebote auf Quartiers- oder Gebäudeebene
 - » Maßnahmen zur Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs im Projektumfeld
- » Mobilitätsmanagement für Betriebe:
 - » Finanzielle und organisatorische Unterstützung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen, wie etwa Prämienprogramme, Jobrad oder Jobticket, Stellplatzbewirtschaftung usw.
 - » Individuelle oder kollektive Beratungsprogramme
- » Mobilitätsmanagement für Schulen:
 - » Förderung klimafreundlicher und selbstständiger Schulwege, etwa durch Entschärfung von Gefahrenstellen, durch Beratungsprogramme oder durch Einführung von Schulstraßen oder anderen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Schulvor- oder -umfeld.
 - » Mobilitätsbildung, z. B. in Form von Radfahrkursen

7.1.3 FÖRDERUNG DER MULTIMODALITÄT

Als weiterer Baustein eines „sanften“ Wandels hin zur nachhaltigen Mobilität gilt die Förderung der multimodalen Mobilität, also das Zurücklegen der täglichen Wege mit verschiedenen Verkehrsmitteln bzw. die Verkettung mehrerer Verkehrsmittel für denselben Weg (Intermodalität). Zahlreiche Städte ermöglichen mit Sharing-Angeboten unterschiedlicher Ausprägung eine zunehmende Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl, was sowohl aus Nutzer:innenperspektive, als auch gesamtstädtisch zahlreiche Vorteile bietet. So kann durch Bike-Sharing ein flexibler Einstieg zum Radfahren in der Stadt geboten werden. Mittels Car-Sharing können auch Menschen, die kein eigenes Auto besitzen, bei Bedarf auf eines zurückzugreifen. Umgekehrt kann PKW-Besitzer:innen so ein Anreiz geboten werden, den eigenen PKW zu verkaufen und künftig auf das Car-Sharing-Angebot zurückzugreifen. Diese mögliche Reduktion des Motorisierungsgrades verringert den Parkdruck und schafft so mehr Platz für die aktive Mobilität im öffentlichen Raum.

Mit dem bestehenden Bike-Sharing-System verfügt St. Pölten bereits über einen wesentlichen Baustein zur Förderung der Multimodalität. Dieses kann – neben der räumlichen Erweiterung – auch durch die Erweiterung des Angebots um Lastenräder und E-Bikes für neue Zielgruppen attraktiv gemacht werden.

Ein weiterer Baustein ist der Aufbau eines Car-Sharing-Systems, der es den Bewohner:innen ermöglicht, nach Bedarf auf einen PKW zuzugreifen.

Räumlich sollten die verschiedenen Angebote jedenfalls an den intermodalen Schnittstellen des Fuß- und Radverkehrs (siehe Abschnitte 7.2.3 und 7.3.2) situiert werden, darüber hinaus bieten etwa Ortszentren oder besonders relevante Nutzungen im Stadtgebiet mögliche Ansatzpunkte.

7.1.4 BEWUSSTSEINSBILDUNG

Als komplementäres Instrument zu infrastrukturellen und organisatorischen Veränderungen leistet Bewusstseinsbildung einen wichtigen Beitrag zur Verdeutlichung der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit, aber auch mögliche Vorteile der im Mobilitätsbereich gesetzten Maßnahmen. Dafür eignen sich einerseits Informationskampagnen in verschiedenen Medien, aber auch im Zuge von Veranstaltungen, wie etwa dem Tag der aktiven Mobilität, der in St. Pölten seit dem Jahr 2022 jedes Jahr im Zuge der europäischen Mobilitätswoche stattfindet.

Ein weiteres Instrument der Bewusstseinsbildung könnte das im österreichischen Kontext bisher noch eher selten angewandte Instrument des „Probetriebs“ sein. Dabei werden Planungen vor ihrer finalen – und somit auch baulich und finanziell aufwändigen – Umsetzung mit temporären Elementen erprobt. Den Bürger:innen wird dadurch die Möglichkeit gegeben, neue Situationen auszuprobieren und in unverbindlicher Art und Weise die möglichen Vor- und Nachteile dieser Veränderung zu erfahren. Probetriebe könnten z. B. in Form von Pop-Up-Radwegen oder temporären Straßenraumgestaltungen erfolgen. Neben dem bewusstseinsbildenden Effekt können solche Prozesse auch wichtigen Input für die finale Gestaltung leisten, da neue Perspektiven in die Planung einfließen.

7.1.5 VERSCHNEIDUNG VON STADT- UND VERKEHRSPLANUNG, EFFIZIENTES VERWALTUNGS- HANDELN

Verkehr wird in hohem Maße von den Siedlungsstrukturen beeinflusst, in denen er stattfindet. Kompakte und gut durchmischte Strukturen ermöglichen kurze Wege in Alltag und Freizeit. Sie fördern somit den Fuß- und Radverkehr und schaffen die erforderliche Konzentration an Wegen, um hochwertigen öffentlichen Verkehr anzubieten. Eine enge Kooperation zwischen den Fachdisziplinen der Stadt- und Verkehrsplanung ist daher eine wesentliche Voraussetzung zur Sicherstellung einer umweltfreundlichen Mobilität. Wichtiges Handlungsfeld ist jedoch nicht nur die Erweiterung des Siedlungsgebietes, sondern auch die Aufwertung des Bestands im Sinne einer Reparatur autoorientierter städtischer Strukturen.

Folgende Instrumente könnten hier zum Einsatz kommen:

- » Kompakte, gut durchmischte und effizient mit dem öffentlichen Verkehr erschließbare Weiterentwicklung des Siedlungsgebietes.
- » Stärkung bestehender oder Etablierung neuer Stadtteilzentren, um kurze Wege zu den Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs zu ermöglichen.
- » Nachverdichtung in deklarierten und gut erschließbaren Siedlungsschwerpunkten.
- » Restrukturierung autoorientierter Verkehrsräume, Abbau von Barrieren.
- » Berücksichtigung einer kurzen und effizienten Durchwegung im Rahmen der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung.

7.1.6 EFFIZIENTE UND FLEXIBLE STRASSENRAUMGESTALTUNG

Insbesondere im untergeordneten Straßennetz sind Verkehrsflächen für den Fahrzeugverkehr häufig breiter, als für das tatsächliche Verkehrsaufkommen erforderlich ist. Dies trifft insbesondere auf Nebenstraßen mit Gegenverkehr zu, wo es nur sehr selten tatsächlich zu Fahrzeugbegegnungen kommt. Im Sinne einer flexiblen Straßenraumgestaltung sind in den letzten zahlreiche Gemeinden zu einer effizienteren Nutzung der verfügbaren Fläche übergegangen und haben Straßen mit Ausweichbereichen ausgestattet, anstatt durchgehend die Breite für KFZ-Begegnungen zu erhalten. Dadurch wurde Platz geschaffen für Begrünung, breitere Gehsteige und falls erforderlich konnten auch Ladezonen, Behinderten- und Dauerstellplätze in Straßen geschaffen werden, in denen das sonst nicht möglich war.



Abbildung 26: Fahrbahnverschwenk mit Gegenverkehrsbereich (Leopoldsdorf, Oberlaaer Straße)

7.2 STRATEGIEN ZUM FUSSVERKEHR

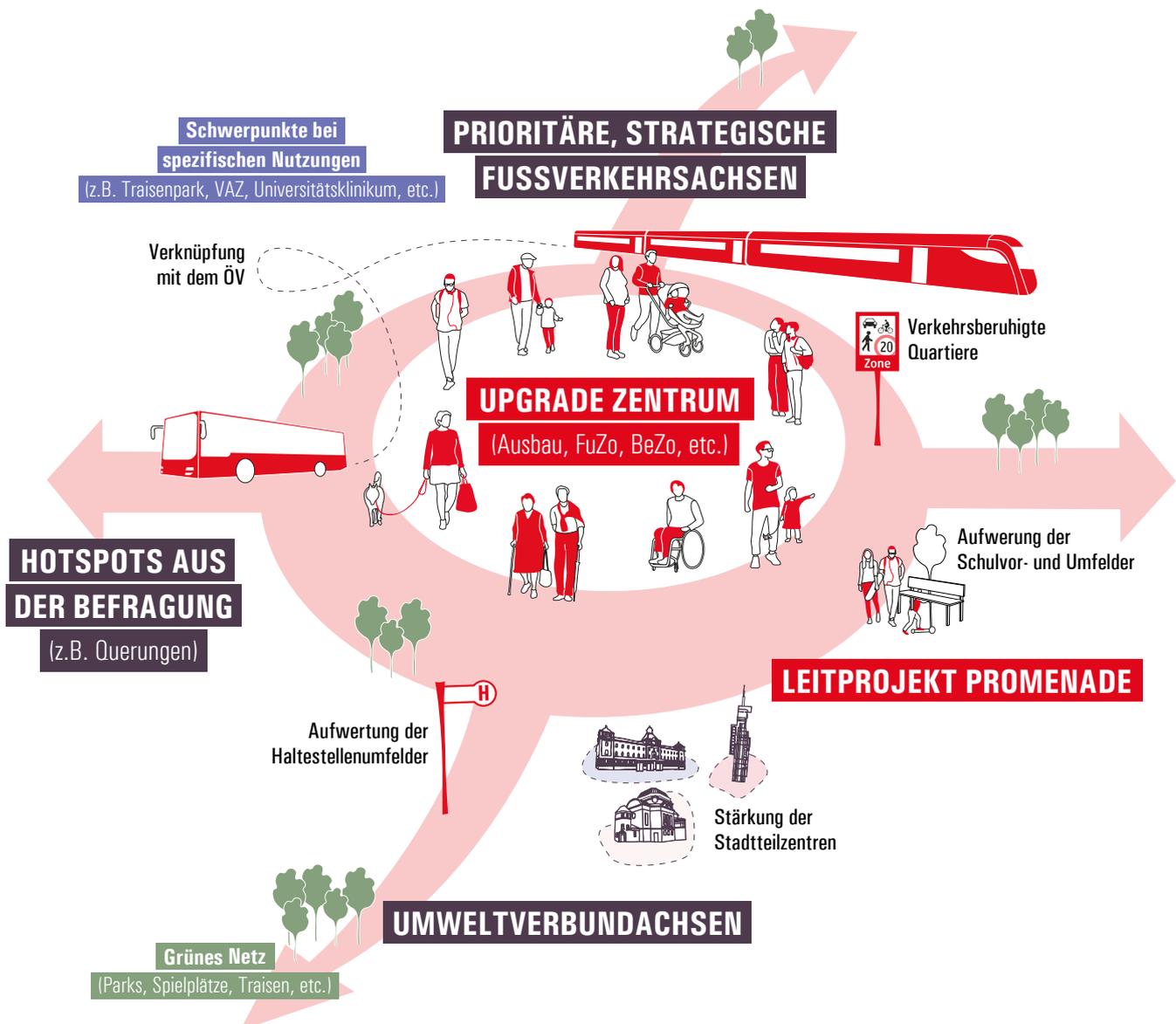


Abbildung 27: Strategien zum Fußverkehr

7.2.1 DEFINITION VON QUALITÄTSSTANDARDS IM FUßVERKEHR

Attraktive Infrastruktur ist der Grundpfeiler zur Stärkung des Fußverkehrs, weshalb Neu- oder Umbauten von Fußverkehrsanlagen gewisse Mindeststandards erfüllen sollen. Generell ist für die Schaffung von Fußverkehrsinfrastruktur die RVS 03.02.12 „Fußverkehr“ (aktuelle Ausgabe 1. Oktober 2015) die relevanteste Planungsrichtlinie. An dieser Stelle werden einzelne Aspekte daraus besonders hervorgehoben.

- » Trennung von Fuß- und Radverkehr im Bereich strategischer Fuß- oder Radverkehrsrouten (ausgenommen Begegnungs- und Fußgängerzonen, Wohnstraßen und außerhalb des bebauten Gebiets).
- » Maximale Wartezeit an VLSA von 40 s bei höher-rangigen Straßen und 30 s bei allen anderen Straßen.
- » Mindestbreite der freizuhaltenden und nutzbaren Fußverkehrsfläche: 2 m (exkl. Flächen zur Aufstellung von Verkehrszeichenstehern, Lichtmasten etc.). Tatsächliche Breite abhängig vom Ausmaß des Fußverkehrs und den örtlichen Gegebenheiten.
- » Flächendeckende Herstellung von Gehsteigen auf Straßen mit Tempo 30 oder höher.
- » Herstellung von Gehsteigvorziehungen und Fahrbahnaufdopplungen bei Querungen von Nebenstraßen.
- » Flächendeckende Anordnung sicherer Querungsmöglichkeiten (Schutzwege, Fahrbahnteiler, Aufdopplungen etc.) entlang von Hauptstraßen mit einem Maximalabstand von 100 m im kernstädtischen Bereich und 200 m im peripheren Bereich.

7.2.2 GEWÄHRLEISTUNG FLÄCHEN-DECKENDER BARRIEREFREIHEIT

Um das Ziel eines gleichberechtigten Zugangs zum Mobilitätssystem zu erreichen, ist eine grundsätzliche Berücksichtigung des Themas Barrierefreiheit erforderlich. Als relevante technische Richtlinie dient die RVS 02.02.26 „Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum“, folgende gestalterische Kriterien werden darin genannt:

- » Absenkung von Gehsteigkanten (oder Herstellung von Fahrbahnanhebungen) mit einer angestrebten Kantenhöhe von 3 cm an allen Fußverkehrsrelationen in Kreuzungsbereichen.
- » Herstellung von Fußverkehrsflächen mit rutschfesten Oberflächen.
- » Schaffung eines dichten und direkten Wegenetzes sowie einer regelmäßigen Anordnung von Querungsstellen. Sollten diese niveaufrei ausgeführt werden, ist hier ebenfalls auf Barrierefreiheit zu achten.
- » Sicherstellung des für die behinderungsfreie Begegnung erforderlichen Platzbedarfs von mind. 2 Metern Breite. Freihaltung dieser Breite von Hindernissen, insbesondere Warenausräumungen, Verkehrszeichen-, Beleuchtungs- und Lichtsignalmasten, Briefkästen, Hydranten etc.
- » Bereitstellung von Sitzgelegenheiten, deren Gestaltung auch eine Benützung durch gebrechliche Personen ermöglicht (Armlehne, Rückenlehne).

- » Deutliche Markierung von unvermeidlichen Hindernissen im Bewegungsraum eingeschränkter Personen (rot-weiße Bänder).
- » Herstellung akustischer, taktiler und visueller Leitsysteme an Knotenpunkten sowie im Streckenbereich der Fußverkehrsinfrastruktur, idealerweise unter Anwendung des „Redundanzprinzips“ (mehr als ein Sinn wird angesprochen).
- » Barrierefreie Erreichbarkeit und Benützbarkeit sämtlicher Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Aufbauend auf diesen Grundsätzen bietet die RVS 02.02.36 vertiefende Ausführungen zu den einzelnen Aspekten der Barrierefreiheit inkl. schematischer Darstellungen. Die aufgezählten Prinzipien werden im Zuge der LAMOB als grundsätzliche Rahmenbedingung zur Weiterentwicklung des Fußverkehrs und zum gleichberechtigten Zugang zur Mobilität verstanden. Das Thema der Führung des Fuß- und Radverkehrs auf gemeinsamen Flächen (gemischter Geh- und Radweg) wird in der LAMOB insofern behandelt, als dass diese im Verlauf von strategischen Haupttrouten des Fuß- oder Radverkehrs (siehe Kapitel 7.2.8 und 7.3.3) im bebauten Gebiet nicht als adäquate Führungsform erachtet und unter Berücksichtigung anderer Elemente des Straßenraums und ihres Platzbedarfs nach Möglichkeit vermieden wird.

Um jedoch den evidenten Mangel in puncto Barrierefreiheit im St. Pöltner Straßennetz korrekt und in der erforderlichen Detaillierung zu adressieren, wird die Erarbeitung eines gesonderten Konzepts samt Maßnahmenkatalog zur künftigen Optimierung bzw. durchgängigen Gewährleistung der Barrierefreiheit empfohlen.

7.2.3 INTERMODALE SCHNITTSTELLEN

Die Förderung der aktiven Mobilität, insbesondere des Fußverkehrs, steht auch in starkem Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Durch eine sinnvolle Verknüpfung dieser beiden Verkehrsarten können ihre Stärken kombiniert und ihre Bedeutung weiter ausgebaut werden. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es gezielter Maßnahmen zur besseren Zugänglichkeit wichtiger ÖV-Knotenpunkte und ihrer Umfelder. Daher wurden im gesamten Stadtgebiet intermodale Schnittstellen als besondere Fokuspunkte definiert. Zusätzlich zu sämtlichen Bahnhöfen und Bahnhaltstellen (und den umgebenden LUP-Haltstellen) im Stadtgebiet sind das die folgenden LUP-Haltstellen:

- » Traisenpark/Dr.-Adolf-Schärf-Straße
- » Gymnasium
- » Sensengasse
- » Universitätsklinikum
- » Harland Amtshaus
- » Josefskirche
- » Einkaufszentrum Süd
- » Schwaighof
- » Daniel-Gran-Schule
- » Viehofen Volksheim
- » Otto-Glöckel-Schule
- » Neugebäudeplatz

Diese Haltstellen sind die am stärksten frequentierten Haltstellen im LUP-Netz, Maßnahmen in ihrem Umfeld ermöglichen daher eine gezielte Förderung des Fuß- und des öffentlichen Verkehrs.

Aus Sicht des Fußverkehrs sind für die definierten intermodalen Schnittstellen folgende Maßnahmen empfohlen:

- » Sichere Querungen und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur im unmittelbaren Einzugsbereich.
- » Ausführung von Oberflächen mit hochwertigen Materialien.
- » (Bei Bushaltstellen) Ausreichende Dimensionierung von Aufenthaltsbereichen, um wartenden Fahrgästen und Passant:innen ausreichend Platz zu gewähren.
- » Begrünung als unmittelbare Aufwertung des Haltstellenbereichs.
- » Sicherstellung eines vollständig barrierefreien Zugangs zu Bahnsteigen, Wartebereichen, Verkaufsstellen etc.

7.2.4 VERKEHRSBERUHIGUNG AUF QUARTIERSEBENE

Superblocks, Supergrätzl, Quartiersblock, zona traffico limitato. Mittlerweile gibt es viele Begriffe für leicht unterschiedliche Konzepte, die immer eines zum Ziel haben: Die Straßen in einem zusammenhängenden Bereich vom gebietsfremden KFZ-Durchzugsverkehr zu befreien und somit eine flächige Verbesserung für den Fußverkehr und den Aufenthalt im öffentlichen Raum zu erzielen.

St. Pölten bietet stadtstrukturell hervorragende Voraussetzungen, um Verkehrsberuhigung auf Quartiersebene zu denken und den KFZ-Verkehr auf einzelne Achsen zu konzentrieren. Mögliche Maßnahmen zur Einrichtung solcher (zuvor zu definierenden) Areale sind:

- » Modale Filter (Punktuelle Unterbindung von KFZ-Verkehr, weiterhin Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr)
- » Einbahnsysteme als Instrument der Verkehrslenkung (gegenläufige Einbahnen bzw. blockweise Drehung von Einbahnen zur Unterbindung von „Schleichwegen“)
- » Nutzung von autofreien Bereichen (etwa Schulvorplätze) als Instrument der Verkehrsberuhigung und Verkehrsverlagerung.

7.2.5 AUFWERTUNG VON SCHUL- UND KINDERGARTENVORPLÄTZEN

Schulen und Kindergärten sind Einrichtungen, welche eine besondere Aufmerksamkeit hinsichtlich ihres unmittelbaren Vorfeldes und der näheren Umgebung benötigen. Durch sichere und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur kann die selbstständige Bewältigung des Schulweges gefördert werden. Durch eine Aufwertung des Schulvorfeldes erhalten Kinder und Jugendliche einen Aufenthalts- und Sozialraum. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- » Verbreiterung von Fußverkehrs- und Aufenthaltsflächen.
- » Verkehrsberuhigung von Schul- und Kindergartenvorplätzen (Umwandlung in Fußgänger- und Begegnungszonen, Wohnstraßen oder zu reinen Geh- bzw. Geh- und Radwegen).
- » Schaffung sicherer Querungen und komfortabler Fußverkehrsinfrastruktur im Schulumfeld.

7.2.6 GRÜNES NETZ: VON DER GRAUEN ZUR GRÜNEN INFRASTRUKTUR

Begrünung und Beschattung sind nicht erst seit dem Klimawandel ein wesentlicher Komfortfaktor für Zufußgehende. Bäume und unversiegelte Oberflächen tragen an Hitzetagen dazu bei, die gefühlte Temperatur merklich zu reduzieren und den Aufenthalt im öffentlichen Raum deutlich angenehmer zu machen. St. Pölten verfügt zwar über zahlreiche Grünflächen, teils auch in zentraler Lage, jedoch ist es insbesondere für den Fußverkehr äußerst wichtig, ein durchgehendes Netz an begrüntem Achsen zur Verfügung zu haben, um den Komfort beim Zufußgehen möglichst durchgängig auf einem konstanten Niveau zu halten. Mit einer strategischen Implementierung von Begrünungsmaßnahmen entlang wichtiger Fußverkehrsachsen, kann dieses Ziel gewährleistet werden.

7.2.7 STÄRKUNG DER STADTTEILZENTREN

St. Pölten hat eine polyzentrische Stadtstruktur mit zahlreichen Dorfkernen, einige davon bereits als Teil des Hauptsiedlungskörpers (etwa Spratzern oder Viehofen), andere nach wie vor als eigenständige Siedlungseinheiten (z. B. Ober- und Unterradlberg oder Harland). Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege spielt die Fußverkehrsförderung innerhalb dieser Bereiche eine wesentliche Rolle. Durch eine Attraktivierung des öffentlichen Raums zum Zufußgehen und Verweilen wird von verkehrsplanerischer Seite ein Beitrag zur Stärkung und Etablierung lokaler wirtschaftlicher und sozialer Strukturen geleistet. Mögliche Maßnahmen sind:

- » Erweiterung oder Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsbereiche
- » Begrünung
- » Sitzgelegenheiten
- » Herstellung hochwertiger Bodenbeläge
- » Beruhigung des KFZ-Verkehr (Begegnungs- oder Fußgängerzonen)

7.2.8 FESTLEGUNG UND STRATEGISCHE GLIEDERUNG DES FUSSVERKEHRSNETZES

Der Fußverkehr tritt im städtischen Bereich grundsätzlich flächig, das heißt in allen Straßen, auf. Bei der Festlegung der wesentlichen Fußverkehrsachsen im Stadtgebiet von St. Pölten wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

Besiedlungsdichte & Stadtentwicklung

In dicht besiedelten Stadtteilen, wie etwa der Innenstadt sowie den Bereichen nördlich und südlich davon wurde ein besonders engmaschiges Netz definiert, da hier von vielfältigen Gehrelationen und einer hohen Dichte möglicher Quellen und Ziele auszugehen ist.

Dies gilt auch für aktuelle und zukünftige Stadtentwicklungsgebiete (Glanzstadt, Eisberg, WWE-Gründe), wo bereits die strategisch relevanten Fußverkehrsachsen festgelegt wurden. Damit können diese neuen Stadtteile nicht nur gut in das Fußverkehrsnetz eingebunden werden, die dort festgelegten Routen tragen häufig auch zur Überwindung bisher bestehender räumlicher Barrieren bei.

Fokus auf besondere Nutzungen und Raumstrukturen

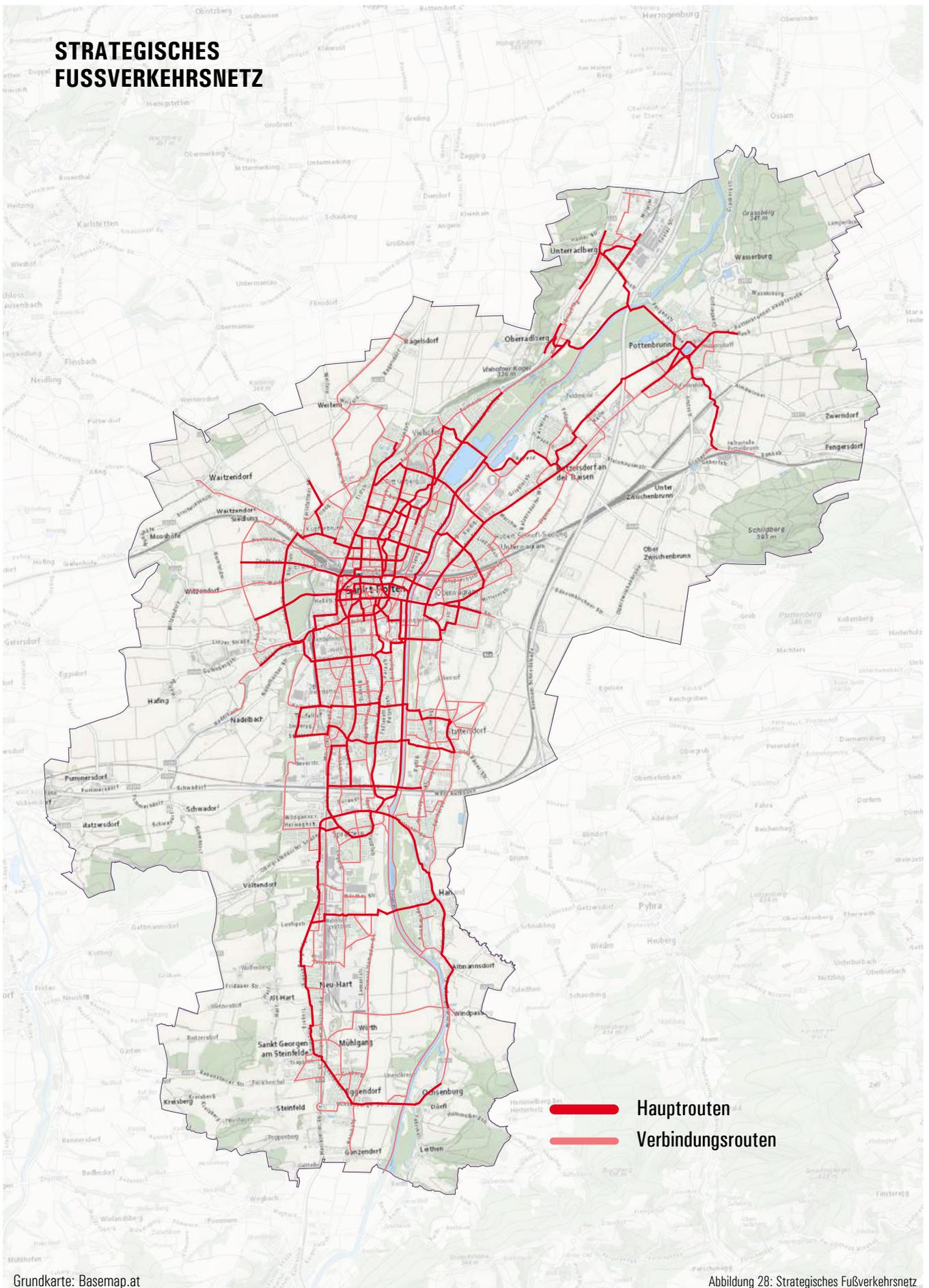
Da sich der Fußverkehr insbesondere abseits der Kernstadt bei wesentlichen Quellen und Zielen konzentriert, wurde auf einige Nutzungen besonderer Wert gelegt und in deren Umfeld das Netz punktuell verdichtet. Dies gilt insbesondere für Schulen, die schon angesprochenen Dorfkerne, ÖV-Knotenpunkte sowie Freizeiteinrichtungen. Im Bereich dieser Nutzungen ist eine besondere gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen erforderlich und es besteht ein hohes Potenzial zur Förderung des Fußverkehrs.

Überwindung räumlicher Barrieren

Die Stadt St. Pölten ist – auch aufgrund der Größe des Stadtgebiets – durch eine Vielzahl räumlicher Barrieren geprägt. Dies sind einerseits naturräumliche Barrieren in Nord-Süd-Richtung wie etwa die Traisen samt Mühlbächen, andererseits spielt auch die Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Rolle, wie die Westbahn oder die Westautobahn in Ost-West-Richtung und die Mariazeller Straße, die Leobersdorfer Bahn und die Tullnerfelder Bahn in Nord-Süd-Richtung. Mit dem strategischen Fußverkehrsnetz werden zur Überwindung dieser Barrieren einerseits die schon bestehenden Querungen bestmöglich angebunden, aber auch zahlreiche neue Querungen vorgeschlagen, um die Wirkung der Barrieren abzumildern und Wege für den Fußverkehr zu verkürzen.

Kategorisierung

In der Plandarstellung auf der folgenden Seite wird das strategische Fußverkehrsnetz dargestellt. Es wird dabei in Haupt- und Nebenrouten unterschieden. Erstere stellen ein größtenteils zusammenhängendes Netz an prioritären Routen dar, die Stadtteile und wichtige Schwerpunkte miteinander verbinden. Die Nebenrouten dienen der flächigen Erschließung und verdichten das strategische Netz in unterschiedlichem Ausmaß. Eine große Plandarstellung ist Teil des Anhangs.



7.3 STRATEGIEN ZUM RADVERKEHR

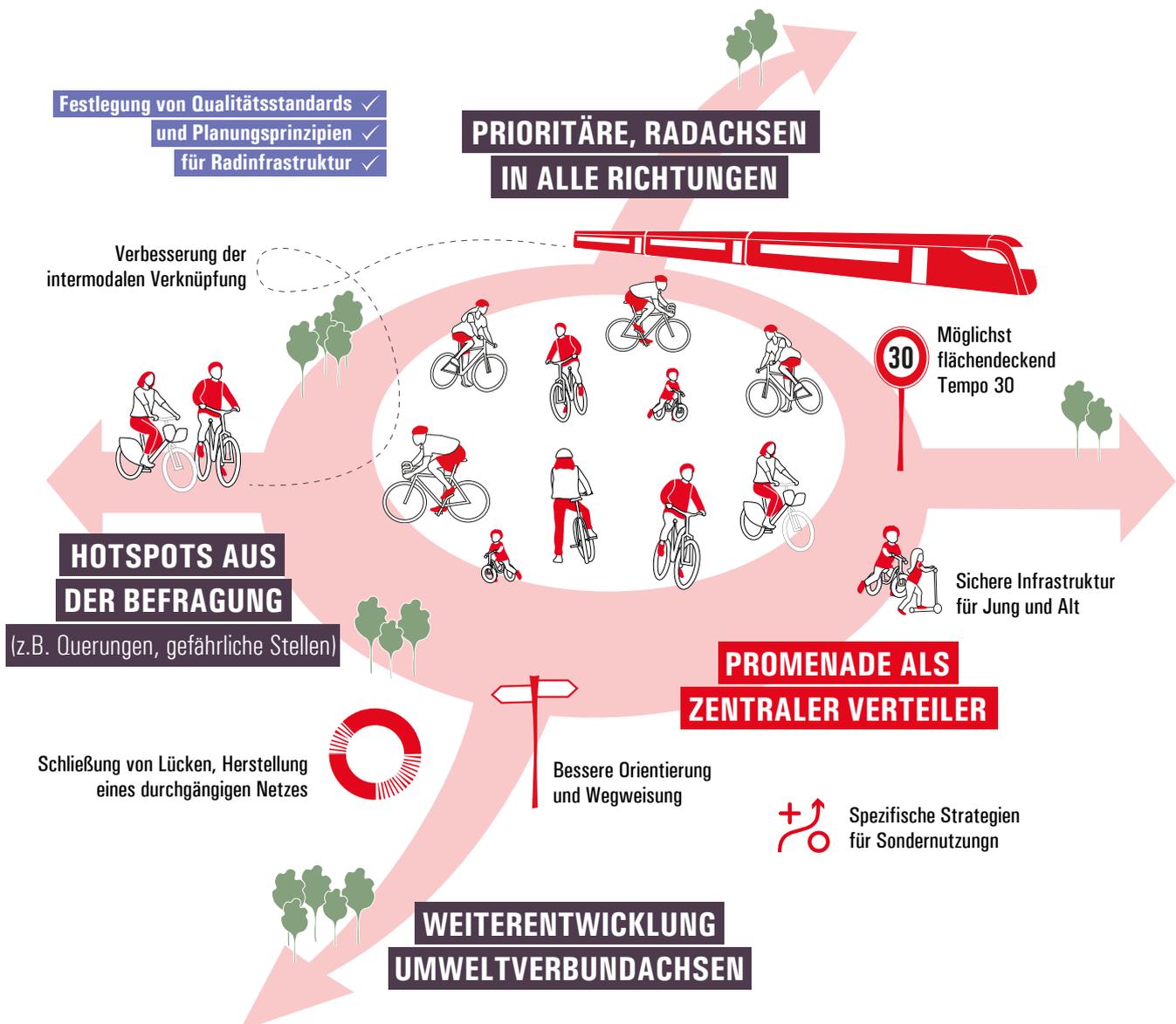


Abbildung 29: Strategien zum Radverkehr

7.3.1 DEFINITION VON QUALITÄTS-STANDARDS IM RADVERKEHR

Attraktive Infrastruktur ist der Grundpfeiler zur Stärkung des Radverkehrs, weshalb sichergestellt werden soll, dass Neu- oder Umbauten von Radverkehrsanlage gewisse Mindeststandards erfüllen. Generell ist für die Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur die RVS 03.02.13 „Radverkehr“ (aktuelle Ausgabe 1. April 2022) die relevante Planungsrichtlinie. An dieser Stelle werden einzelne Aspekte besonders hervorgehoben.

- » Mindestbreite exkl. Schutzstreifen etc. von 2,6 m für baulich getrennte Zweirichtungsradwege und 3,0 m für gemischte Geh- und Radwege (Ausbaustufe C gem. RVS Radverkehr), tatsächliche Breite je nach örtlichen Gegebenheiten und Radverkehrsaufkommen.
- » Trennung von Fuß- und Radverkehr im Bereich strategischer Fuß- oder Radverkehrsrouten (ausgenommen Begegnungs- und Fußgängerzonen, Wohnstraßen und außerhalb des bebauten Gebiets).
- » Konsequente Bevorrangung straßenbegleitender Radwege und der strategischen Radrouten generell.
- » Umsetzung hochwertiger und sicherer Querungen (Fahrbahnanhebungen, „durchgezogene“ Radwege, Schaffung ausreichender Sichtverhältnisse).
- » Maximale Wartezeit an VLSA von 40 s bei höherrangigen Straßen und 30 s bei allen anderen Straßen.

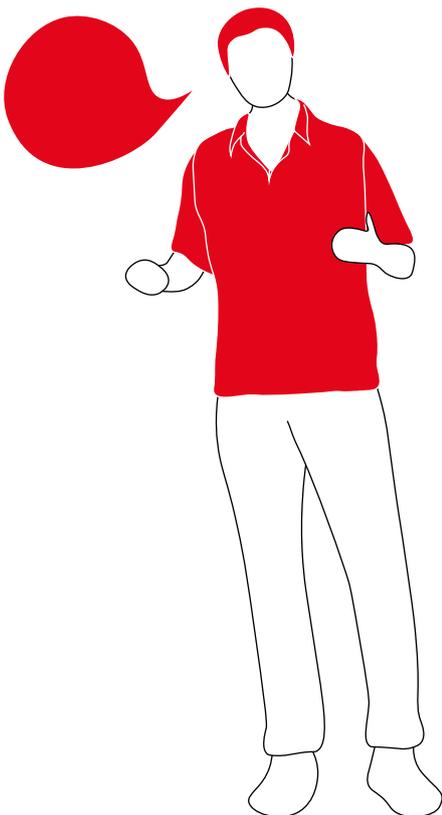
7.3.2 INTERMODALE SCHNITTSTELLEN

Durch die Kombination aus Fahrrad und öffentlichem Verkehr vergrößert sich der Einzugsbereich beider Verkehrsmittel erheblich. Haltestellen können damit aus größerer Entfernung als nur zu Fuß erreicht werden. Um diesen Vorteile zu nutzen, müssen intermodale Schnittstellen gut mit dem Rad erreichbar sein und über hochwertige Radabstellplätze verfügen. Die für den Radverkehr relevanten intermodalen Schnittstellen entsprechen den 10 Bahnhöfen und Bahnhaltstellen im Gemeindegebiet. Hier wird in den weiteren Überlegungen und auf der Maßnahmenebene besonderer Wert auf die Erreichbarkeit mit dem Rad gelegt. Zusätzlich ist bei intermodalen Schnittstellen folgendes zu beachten

- » Bedarfsorientierte Dimensionierung witterungsgeschützter, diebstahlsicherer und fahrend erreichbarer Radabstellplätze, optional auch Fahrradboxen.
- » Platzierung einer Bike-Sharing-Station im unmittelbaren Stationsbereich sowie an wichtigen Quellen und Zielen in der Umgebung der intermodalen Schnittstelle.

7.3.3 FESTLEGUNG UND STRATEGISCHE GLIEDERUNG DES RADVERKEHRSNETZES

Mit dem Radbasisnetz verfügt St. Pölten bereits über einen detailliert ausgearbeiteten Netzentwurf für das gesamte Gemeindegebiet und die umliegenden Gemeinden. Die Leitkonzeption Aktive Mobilität verfolgt aufbauend darauf zwei Ziele: Einerseits wird das Netz aus den Rückmeldungen aus Online-Dialog und Stakeholderprozess um weitere Elemente ergänzt, andererseits findet eine tiefere und ortsspezifische Hierarchisierung des Netzes statt.



Input aus dem Online-Dialog

Im Zuge des Online-Dialogs wurden rund 500 Anregungen für zusätzliche Radverbindungen abgegeben. Diese haben sich weitestgehend mit der bereits abgeschlossenen Radbasisnetz-Planung gedeckt, jedoch gab es noch einige Anregungen, die bisher nicht berücksichtigt wurden, von denen folgende in das Radverkehrsnetz der LAMOB aufgenommen wurden:

- » Eine verbesserte Anbindung des Kremserbergs in Richtung Austinstraße
- » Direktverbindungen von Weitern Richtung Zentrum (Weiterner Straße)
- » Zusätzliche Verbindung Bahnhof – Universitätsklinikum über Kerenstraße
- » Durchwegung der Innenstadt über Kremser Gasse, Wiener Straße, Steingasse/Kugelgasse, Heßstraße und Linzer Straße
- » Schulring/Rennbahnstraße
- » Neue Herrengasse
- » Neue Querverbindung Wernerstraße/Widerinstraße
- » Durchgehende Route Stattersdorf – Harland auf der Stattersdorfer Straße

Eine der meistgeäußerten Wünsche war eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung entlang der L100 und B20 zwischen Westbahn und St. Georgen am Steinfeld. Aufgrund des hohen Nutzungsdrucks insbesondere an der B20 und der anderen strategisch hochrangigen Projekte in diesem Bereich (z. B. Radschnellweg Wilhelmsburg) wurde diese Anregung jedoch nicht in die Netzplanung aufgenommen.

Strategische Gliederung

Die gesamte Netzplanung für den Radverkehr in St. Pölten (in Form des Radbasisnetzes für St. Pölten) weist eine Länge von rund 520 Kilometern auf. Um einen effizienten und möglichst wirksamen Ausbau des Radverkehrs zu erzielen, wurde im Zuge der LAMOB eine Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes vorgenommen. Dabei wurden jene Routen identifiziert, die für die Durchwegung des Stadtgebiets besonders wichtig sind. Die gesamte Länge der strategischen Netzplanung beläuft sich auf 206 km. Darin befinden sich insgesamt 14 sternförmig vom Stadtzentrum ausgehende Hauptrouten (H1-H14) und der Traisentalradweg (TRW) mit einer Länge von 105 km und 3 das Zentrum kreisförmig umschließende Ringrouten (R1-R3) mit einer Länge von 26 km. Hinzu kommen Verbindungsrouten mit einer Länge von 75 km.

Den unterschiedlichen Netzelementen kommt dabei folgende Bedeutung zu:

- » Die radial vom Zentrum ausgehenden Hauptrouten (H1-H14) stellen durchgehende Verbindungen vom Zentrum bis an den Stadtrand dar. In den meisten Fällen verlaufen sie bis zur Stadtgrenze und binden somit in den Nachbargemeinden liegende Fernziele an. Sie dienen als wesentliche Orientierungspunkte für den Radverkehr und ermöglichen vor allem auf längeren mit dem Rad zurückgelegten Wegen ein komfortables und schnelles Vorankommen. Beginnend mit der Route H1 vom Zentrum Richtung Herzogenburg zieht sich dieses Routensystem im Uhrzeigersinn in alle Himmelsrichtungen, was eine bessere Gliederung des Stadtgebiets sowie Orientierung für den Radverkehr ermöglicht.
- » Die als konzentrische Kreise rund um das Zentrum verlaufenden Ringrouten (R1-R3) fassen wichtige Querverbindungen zwischen den Stadtteilen zusammen. Die Route R1 verläuft entlang der Promenade, sie stellt somit auch den Anfangspunkt aller H-Routen dar. Die Route R2 verläuft in einer Entfernung von ca. 500 bis 1000 m zur Route R1 und schafft wichtige Querverbindungen zu Zielen wie etwa Universitätsklinikum, Friedhof, Kaiserwald bzw. Eisberg oder Regierungsviertel. Die Route R3 verläuft in variierender Distanz außerhalb der Route R2 und stellt Querverbindungen zwischen den weiter außen liegenden Stadtteilen her.
- » Unter den Verbindungsrouten sind zahlreiche Quer- und Radialverbindungen zusammengefasst, die insbesondere für die Erschließung einzelner Stadtteile wichtig sind. Sie sind integraler Bestandteil des strategischen Routennetzes und dienen der lokalen Feinverteilung des Radverkehrs.

Die einzelnen Hauptrouten weisen die folgende Länge auf:

ROUTENUMMER (und -Name)	LÄNGE (inkl. Überschneidungen)
H1 (Route Herzogenburg)	8,6 km
H2 (Route Pottenbrunn)	10,0 km
H3 (Route Untergrafendorf)	9,2 km
H4 (Route Böheimkirchen)	4,5 km
H5 (Route Pyhra)	4,6 km
H6 (Route Harland)	7,9 km
H7 (Route Wilhelmsburg)	9,3 km
H8 (Route St. Georgen)	9,3 km
H9 (Route Ober-Grafendorf)	7,0 km
H10 (Route Völlerndorf)	6,1 km
H11 (Route Gerersdorf)	3,4 km
H12 (Route Eisberg)	1,8 km
H13 (Route Waitzendorf)	3,9 km
H14 (Route Kremserberg/Ragelsdorf)	5,5 km
TRW (Traisentalradweg)	18,5 km
R1 (Promenade)	2,4 km
R2 (Innerer Ring)	10,4 km
R3 (Äußerer Ring)	18,5 km

Tabelle 7: Radhaupttrouten und ihre Länge

Das strategische Radroutennetz ist in der folgenden Plandarstellung abgebildet. Eine große Plandarstellung befindet sich im Anhang.



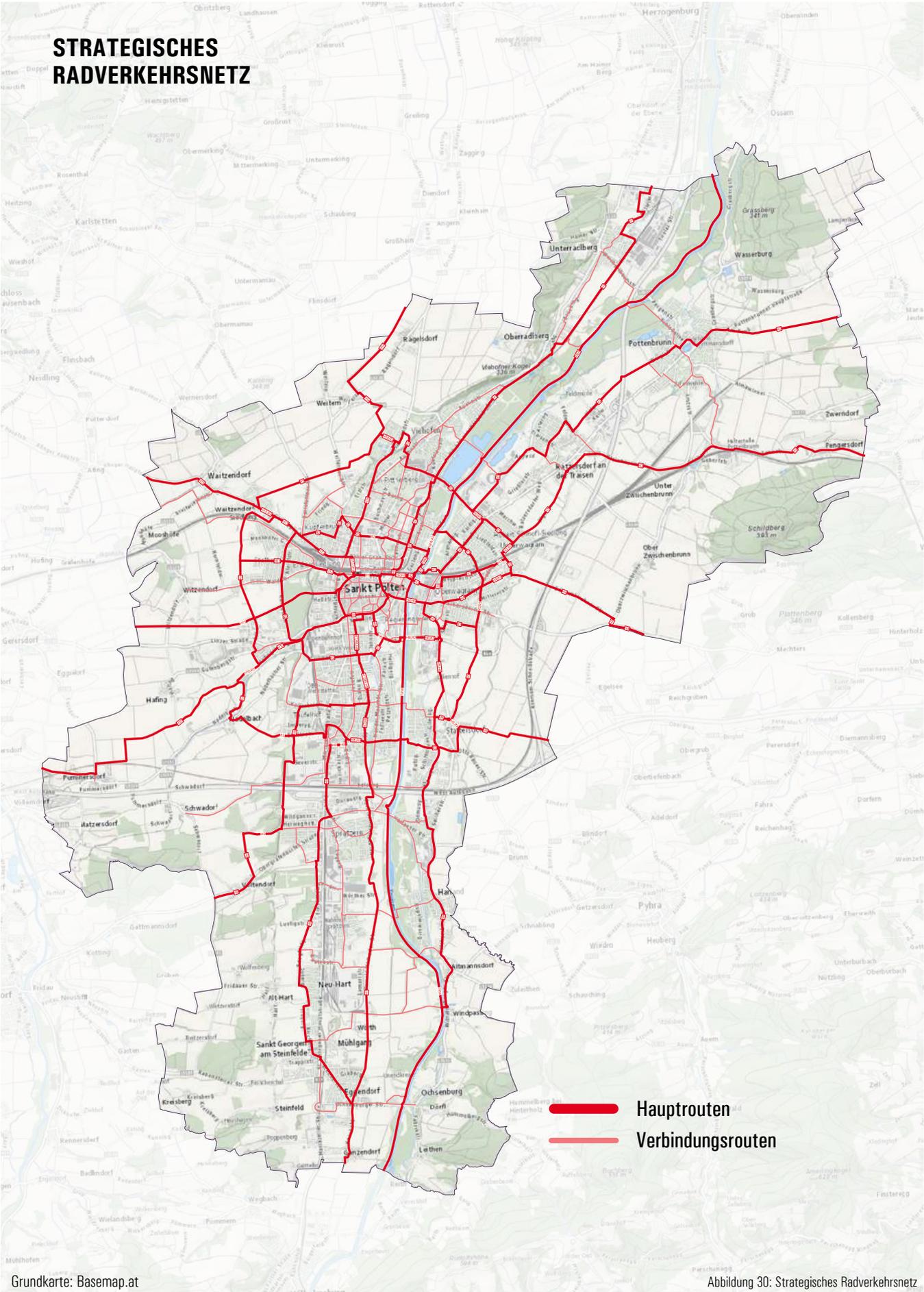
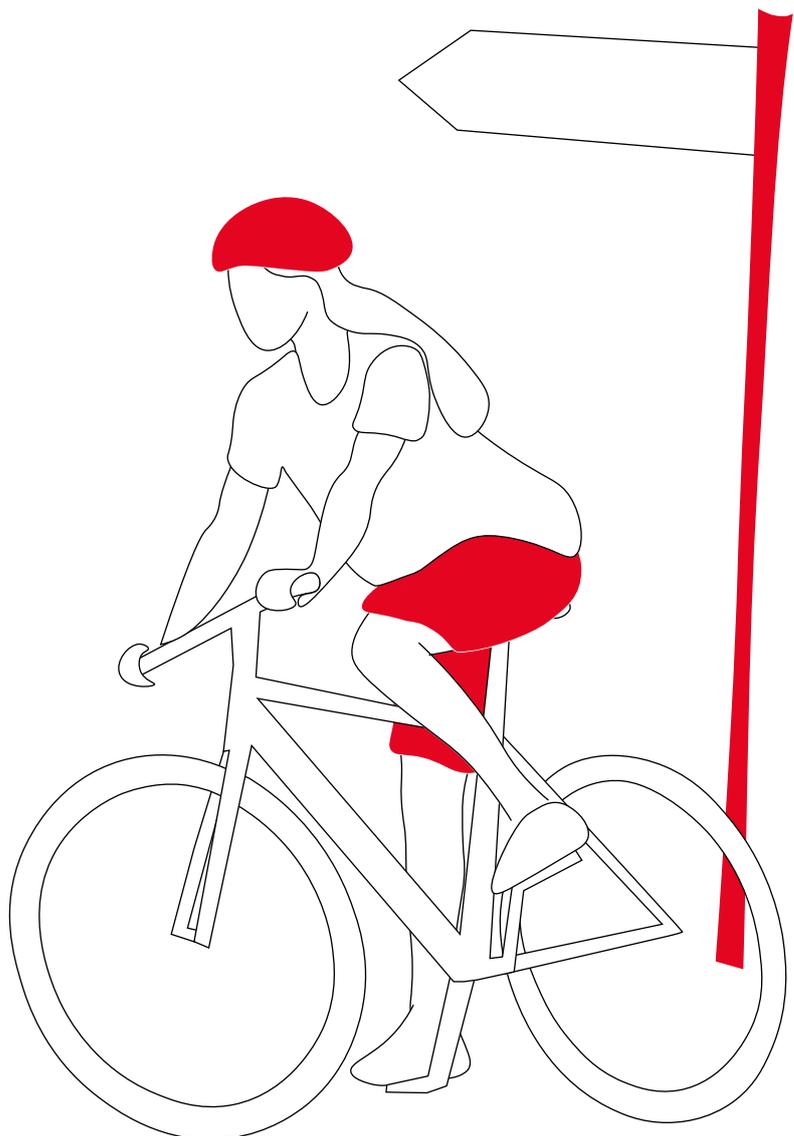


Abbildung 30: Strategisches Radverkehrsnetz

7.3.4 WEGWEISUNG FÜR DEN RADVERKEHR

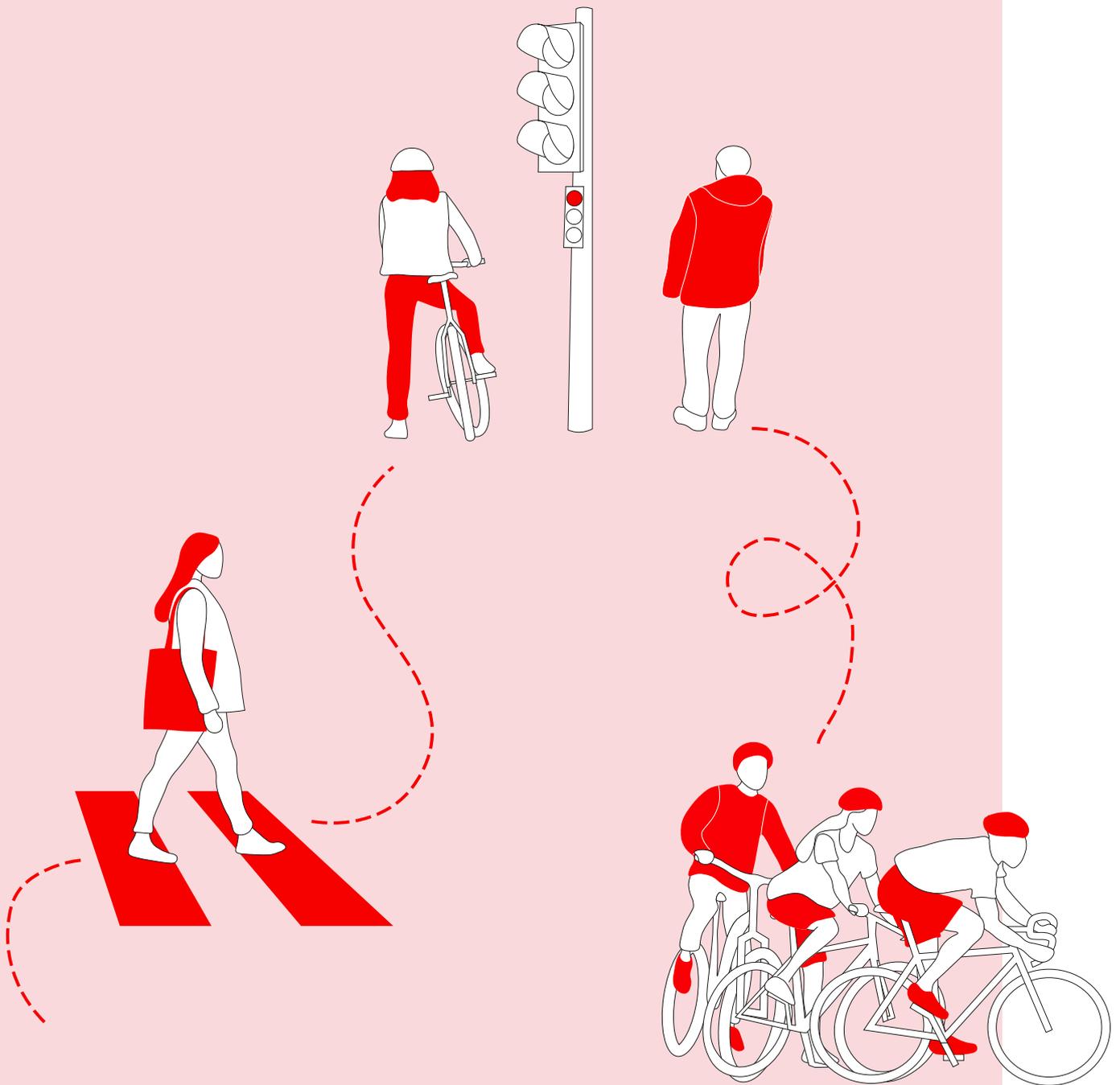
Mit den strategischen Radrouten soll in St. Pölten ein hochrangiges und hochwertiges Radverkehrsnetz entstehen, das einen Großteil des weitläufigen Stadtgebiets sicher und komfortabel für den Radverkehr erschließt. Um die Orientierung entlang dieser Routen und zu den zahlreichen erschlossenen Zielen und die Sichtbarkeit dieses Netzes zu gewährleisten, wird eine sukzessive Ausschilderung dieser Routen in einem einheitlichen Design mit hohem Wiedererkennungswert empfohlen.

Die RVS Radverkehr (im Kapitel 12), sowie auch im § 53 der Straßenverkehrsordnung, bieten umfassende Ausführungen und Empfehlungen für eine konsequente Wegweisung auf Radverkehrsanlagen. Es ist empfehlenswert, das Netz der strategischen Radrouten durch eine Kombination aus Wegweisern und Bodenmarkierungen klar für die Radfahrenden sichtbar zu machen und dabei österreichweit definierte Standards anzuwenden.



08

MASSNAHMEN



8.1 ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN

Als übergeordnete Maßnahmen werden in der LAMOB jene Maßnahmen aufgelistet, welche Vorteile sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr bringen.

8.1.1 AUSWEITUNG VON TEMPO 30

Tempo 30 als einfach umsetzbare und niederschwellige Maßnahme zählt mittlerweile zum klassischen Repertoire verkehrsberuhigender Maßnahmen.

Aus fachlicher Sicht bietet Tempo 30 mehrere Vorteile für den innerörtlichen Verkehr, welche in der jüngeren Vergangenheit auch wissenschaftlich ausführlich beleuchtet wurden. So ist durch Tempo 30 (im Vergleich zu Tempo 50) etwa eine Lärmreduktion zwischen 1 und 4 dB zu erwarten, was in etwa einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms entspricht. Weiters halbiert sich der Anhalteweg von KFZ bei einer Verringerung von Tempo 50 auf Tempo 30 von 26 auf 13 m, was einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet. Darüber hinaus sorgt Tempo 30 für eine Homogenisierung des Geschwindigkeitsniveaus auf der Fahrbahn und Verkehrssituationen werden übersichtlicher, was insbesondere positive Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr hat.

Maßgebliche Publikationen hierzu sind beispielsweise die folgenden:

- » FSV-Schriftenreihe Heft Nr. 025 „Ein neuer Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr in Österreich aus synergetischer, nachhaltiger Sicht“, Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, 2022

- » Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt (D), 2016

- » Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen – Einsatzgrenzen und Umsetzung, UVEK (CH), 2019

Aufgrund der inzwischen sehr eindeutigen Faktenlage hat sich in Österreich (und anderen Ländern) eine anhaltende Diskussion über die Einführung von Tempo 30 als Innerorts-Regelgeschwindigkeit entwickelt, aus der heraus auch breit aufgestellte zivilgesellschaftliche Initiativen entstanden sind.

Für St. Pölten wäre ein möglicher, kurzfristig umsetzbarer Ansatz, die bestehenden Tempo 30-Zonen auszuweiten bzw. neue Zonen einzurichten. Dafür eignen sich insbesondere Wohngebiete, Stadtteilzentren und andere sensible Bereiche wie um Bildungseinrichtungen, Krankenhäusern oder Seniorenwohnheime. Dadurch könnten Bereiche der Stadt eine deutliche Verkehrsberuhigung erfahren und zahlreiche Verkehrszeichen und möglicherweise inkonsistente Geschwindigkeitsbeschränkungen entfallen. Insbesondere für den Radverkehr würde so der Mischverkehr deutlich angenehmer werden.



8.1.2 ÜBERARBEITUNG DER STELLPLATZVERORDNUNG

Die St. Pöltner Stellplatzverordnung – letzte Beschlussfassung im April 2019 – wurde aufbauend auf den Möglichkeiten der NÖ Bauordnung 2014 (NÖ BÖ 2014) erstellt. Die Festlegungen der Stellplatzverordnung gelten für den Bereich Wohnen und stellen eine Erhöhung der Mindeststellplätze gegenüber den Festlegungen der NÖ Bautechnikverordnung 2014 (NÖ BTV 2014) dar, welche den Mindeststellplatzschlüssel mit 1 Stellplatz je Wohneinheit angibt. Je nach Zone werden in St. Pölten 1 KFZ-Stellplatz je Wohneinheit in der Zone 1, 1,25 Stellplätze in der Zone 2, 1,35 Stellplätze in der Zone 3 sowie 1,5 Stellplätze in der Zone 4 gefordert. Für den Radverkehr betragen die respektiven Werte 2 Radabstellplätze in der Zone 1, 1,5 Stellplätze in den Zonen 2 und 3 sowie 1 Stellplatz in der Zone 4.

Als Berechnungsgrundlage für die Festlegung der Zonen wurden die ÖV-Güteklassen herangezogen. Dies bedeutet jedoch, dass selbst in absoluten Ideallagen aus Sicht der ÖV-Erschließung nach wie vor 1 Stellplatz je Wohneinheit errichtet werden muss, in Lagen mit weniger guter Erschließung kommt es zu einer massiven Übererfüllung der Mindestwerte gem. NÖ BTV 2014.

Bereits im GVK 2014 wurde einerseits der Trend zu zurückgehendem Autobesitz erkannt und andererseits die Zielsetzung einer weiteren Reduktion des KFZ-Verkehrs definiert. Die (überbordende) Forderung von Pflichtstellplätzen geht jedoch unweigerlich mit einer Förderung des KFZ-Verkehrs einher und steht daher im Zielkonflikt mit dem GVK 2014, aber auch mit der LAMOB selbst, welche die Förderung der aktiven Mobilität zum Ziel hat. Eine

Verringerung des Kfz-Verkehrs kann nur gelingen, wenn alle verfügbaren Instrumente der Verkehrs- und Stadtentwicklung genutzt werden. Dann kann nicht nur der KFZ-Verkehr selbst und somit auch der davon ausgehende Flächenbedarf reduziert werden.

Im Zuge der LAMOB werden daher folgende Eckpunkte einer Überarbeitung der Stellplatzrichtlinie empfohlen::

- » Zusätzlich zu den ÖV-Güteklassen sollten auch die in der LAMOB festgelegten strategischen Radrouten als Faktor zur Zonenberechnung einbezogen werden, sofern einzelne Routen in durchgehend in den definierten Qualitätskriterien (siehe Punkt 7.3.1) umgesetzt wurden.
- » Reduktion der geforderten KFZ-Pflichtstellplätze in den peripheren Zonen.
- » Einführung eines projektbezogenen „Stellplatzregulativs“, welches unter Nachweis von Mobilitätsmaßnahmen eine stufenweise Herabsetzung des Stellplatzschlüssels ermöglicht (z. B. in Form von Mobilitätsverträgen).

8.1.3 PARKRAUM- BEWIRTSCHAFTUNG

Insbesondere in den, vor dem Zeitalter der Massenmotorisierung gewachsenen, urbanen Strukturen besteht häufig erhöhter Stellplatzdruck im öffentlichen Raum, KFZ-Stellplätze auf Eigengrund sind meist nur spärlich vorhanden. Neben Einwohner:innen, die ihre Privat-PKW in Wohnortnähe abstellen möchten, wird diese Situation insbesondere in zentralen Lagen häufig durch Pendler:innen und Gewerbebetriebe weiter verschärft.

Zwar wird durch die Errichtung erforderlicher Pflichtstellplätze bei Neu- und Umbau in diesen Situationen der Nutzungsdruck vom öffentlichen zum privaten Raum verlagert, für Bestandsbereiche benötigt es jedoch andere Maßnahmen, um den Stellplatzdruck zu verringern und somit auch anderen Nutzungen den erforderlichen Platz im öffentlichen Raum zu geben.

Das Instrument der Parkraumbewirtschaftung bietet dabei eine Möglichkeit zur Steuerung der Stellplatznutzung im öffentlichen Raum und somit die Chance zur Reduktion des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs – insbesondere des Zielverkehrs. In Kombination mit anderen verkehrlichen Maßnahmen, insbesondere ÖV- und Radwegeausbau kann dadurch eine spürbare Verlagerung des KFZ-Verkehrs auf andere Verkehrsmittel bewirkt werden.

Für die Zielsetzungen sowie die Umsetzung der LAMOB spielt die Parkraumbewirtschaftung daher mehrfach eine relevante Rolle. Einerseits ergibt sich dadurch die Chance, den für die Umsetzung der definierten Maßnahmen erforderlichen Platz im öffentlichen Raum zu gewinnen, andererseits erhöht die Parkraumbewirtschaftung den Widerstand für eine Nutzung des Pkw und ist somit förderlich für die Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils.

Im Zuge der LAMOB werden folgende Eckpunkte zur Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung empfohlen, angelehnt an die Ausführungen des GVK 2014:

- » Prüfung und Evaluierung der Ausweitung des von der Parkraumbewirtschaftung umfassten Gebiets, in den stark von Pendlern geprägten Gebieten (Zentrum, Kernstadt Nord und Süd).
- » Preisliche Staffelung der zu entrichtenden Gebühren (in der Innenstadt höher, in Randlagen niedriger).
- » Zeitliche Staffelung der höchstzulässigen Parkdauer (z. B. nach dem Vorbild grüne und blaue Zone Graz).

8.1.4 AUSBAU DES VERKEHRSMONITORINGS

Aktuell gibt es in St. Pölten 12 Zählstellen, überwiegend für den Radverkehr. Um zukünftig ein besseres Verständnis über das Verkehrsgeschehen in St. Pölten zu erlangen, sollen sowohl die bestehenden Standorte als auch neue Standorte mit multimodalen Zählstellen ausgestattet werden, um die Verkehrsentwicklung auf bestehenden wie zukünftigen Routen besser beurteilen zu können. Hier ist insbesondere die gezielte Verschneidung mit dem strategischen Fuß- und Radverkehrsnetz zu beachten, durch deren Ausbau eine deutliche Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs zu erwarten ist.

8.1.5 KLIMAWANDELANPASSUNG

Der fortschreitende Klimawandel wird zunehmend zu einer Frage der städtischen Lebensqualität. An heißen Sommertagen ist Schatten ein begehrtes Gut, gerade aber in historisch gewachsenen Strukturen nicht immer in ausreichendem Maße vorhanden. Im Zuge der Online-Beteiligung wurde auch die Kategorie „Zusätzliche Begrünung“ abgefragt. Aus den insgesamt ca. 1.200 eingebrachten Vorschlägen wurde eine Heatmap gebildet, die klar aufzeigt, in welchen Bereichen der Stadt das Bedürfnis nach zusätzlicher Begrünung besonders hoch ist, so etwa:

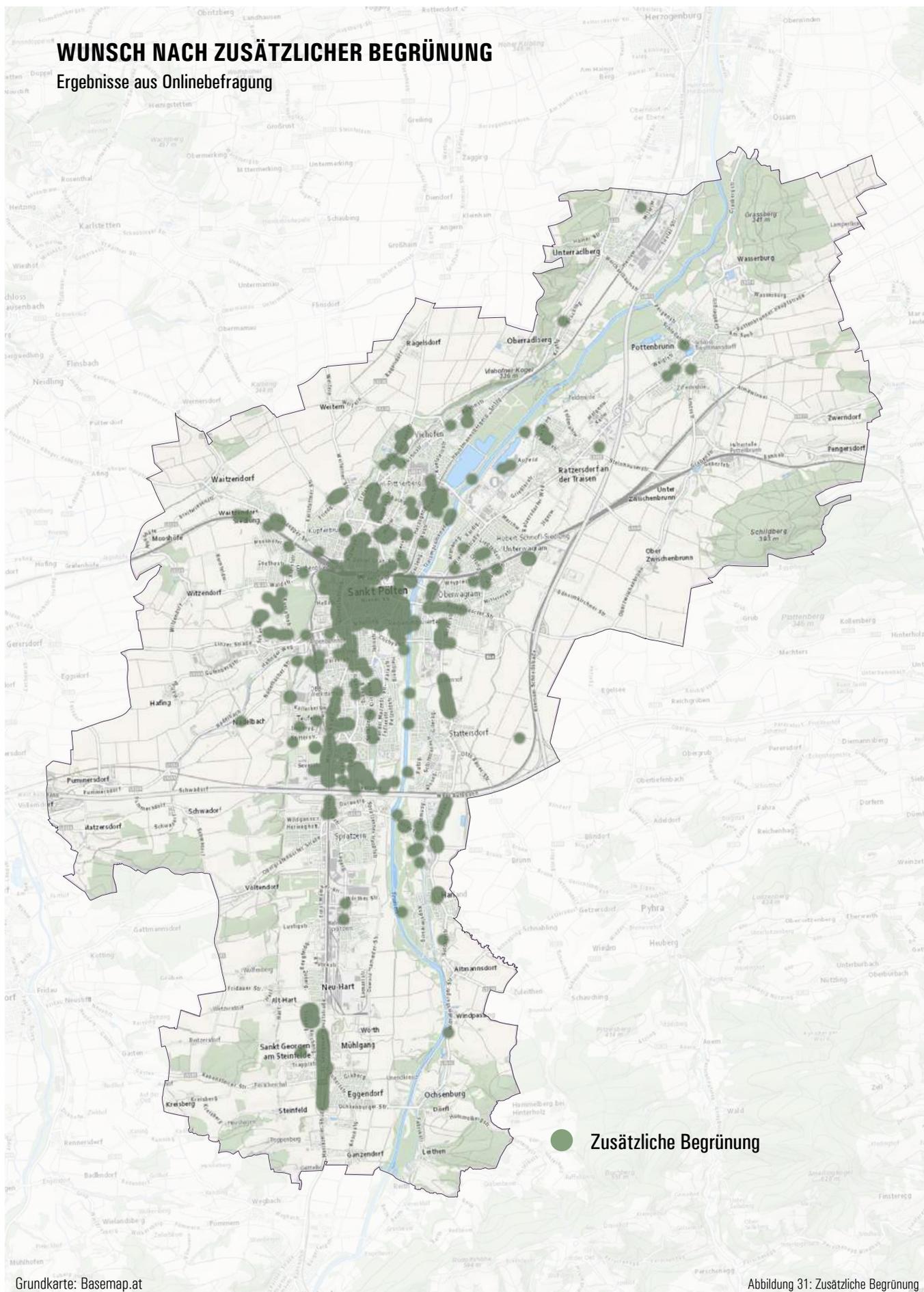
- » Die gesamte St. Pöltner Innenstadt sowie der Bereich nördlich innerhalb der Straßenzüge Praterstraße, Propst-Führer-Straße und Mühlweg.
- » Der Bereich südlich der Innenstadt, insbesondere entlang der Josefstraße, Mariazeller Straße und im gesamten Landhausviertel.

- » Der gesamte Bereich rund um den Traisenpark und die gleichnamige Bahnhaltestelle.
- » Der Kernbereich von Purkersdorfer- und Wiener Straße in Oberwagram.
- » Der Bereich rund um die Bahnhaltestelle Porschestraße, insbesondere die Mariazeller Straße, Rödlgasse und der Bereich des VAZ.
- » Die St. Georgener Hauptstraße samt umliegender Straßenzüge im Bereich Wörth/St. Georgen/Eggendorf.
- » Die Bereiche Harland, Salcherstraße und Harlander Straße südlich der Autobahn bzw. östlich der Traisen.

Diese Bereiche sind jene mit den häufigsten aus der Bevölkerung hervorgebrachten Wünschen nach zusätzlicher Begrünung, wobei hier nicht zwischen stadtklimatischen, landschaftlichen oder sonstigen Beweggründen unterschieden werden kann. Zur weiteren Vertiefung zu diesem Thema stehen stadtklimatische Analysen aber auch die Prüfung des Grünraumanteils und die Freiraumverfügbarkeit als geeignete Mittel zur Verfügung. Für die Attraktivierung der aktiven Mobilität ist eine möglichst durchgehende Beschattung wichtiger Netzelemente der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zu empfehlen. Dies sollte als grundsätzliche Maßnahme im Infrastrukturausbau mitberücksichtigt werden.

WUNSCH NACH ZUSÄTZLICHER BEGRÜNUNG

Ergebnisse aus Onlinebefragung



8.2 LEITPROJEKTE

8.2.1 NEUGESTALTUNG DES PROMENADENRINGS

Die Promenade umschließt die historische St. Pöltner Altstadt und bildet bereits im Bestand einen zentralen und vielfältig genutzten Straßenzug. Im Zuge des Gestaltungswettbewerbs wurde mit dem „Grünen Loop“ ein Siegerprojekt gekürt, welches sich seit 2023 in Umsetzung befindet. Im Frühjahr 2024 wird der erste Abschnitt (Schulgasse – Linzer Tor) fertiggestellt sein. Die bereits jetzt schon sehr große Relevanz der Promenade für den Fuß- und Radverkehr wird durch die Umgestaltung weiter erhöht, die Situation für diese beiden Mobilitätsformen wird deutlich verbessert. Auch der Klimawandelanpassung und dem Wunsch nach mehr Aufenthaltsbereichen wird im Zuge des Projekts Rechnung getragen.

Durch die Umgestaltung stellt die Promenade künftig ein hochwertiges und hochrangiges Element des Fuß- als auch des Radverkehrsnetzes dar. Für den Radverkehr, der zukünftig in einem radial-konzentrischen Netz organisiert sein wird, übernimmt die Promenade die Rolle als zentrales Verknüpfungselement zahlreicher strategischer Hauptradrouten. Dennoch wird die Innenstadt auch weiterhin mit dem Rad durchquerbar und erreichbar sein.

8.2.2 AUFWERTUNG DER INNENSTADT

Neben dem Promenadenring sind es auch die Straßen der St. Pöltner Altstadt, die bereits heute eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr haben. Um dieses Potenzial auch weiterhin zu nutzen, wurde im Zuge der LAMOB ein Innenstadtpaket definiert, mit dem in den kommenden Jahren der gesamte Bereich innerhalb des Promenadenrings eine qualitative Aufwertung zum Gehen, Radfahren und als Aufenthaltsraum erfahren soll. In der Tabelle 10 auf Seite 109 (Kapitel 8.3.2) sind die Umsetzungsschritte des Innenstadtpakets aufgelistet.

VORHER – NACHHER



© Magistrat St. Pölten, Verkehrsplanung

Abbildung 32: St. Pölten, Doktor-Karl-Renner-Promenade



© DnD Landschaftsplanung

Abbildung 33: Visualisierung Doktor-Karl-Renner-Promenade, St. Pölten

8.2.3 AUSBAU DER MÜHLBACHROUTE

Die Route entlang des linken Traisenmühlbachs stellt sowohl im Süden als auch im Norden der Stadt einen wichtigen Verkehrsweg für den Fuß- und Radverkehr dar. Für den Fußverkehr ist insbesondere der Teil nördlich des Hauptbahnhofs relevant, da hier auf kurzer Strecke zahlreiche Nutzungen vorhanden sind, etwa zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, das Schulzentrum Eybnerstraße, die Fachhochschule St. Pölten, das Universitätsklinikum, die Gesundheits- und Krankenpflegeschule und in den kommenden Jahren auch das Stadtentwicklungsgebiet Glanzstadt.

Die bestehenden Geh- und Radwege sind jedoch für das in einigen Bereichen sehr hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen nicht mehr adäquat, weshalb in den kommenden Jahren ein schrittweiser Ausbau der stark genutzten Abschnitte erfolgen soll. Aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse wird zwar keine völlige Neuordnung der Verkehrsorganisation möglich sein, jedoch werden die bestehenden Wege nach Möglichkeit verbreitert. Als weitere Maßnahme zur Entspannung der Situation werden zudem parallel führende Routen für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut, wodurch es zu einer besseren Verteilung insbesondere des Radverkehrsaufkommens, kommen wird.

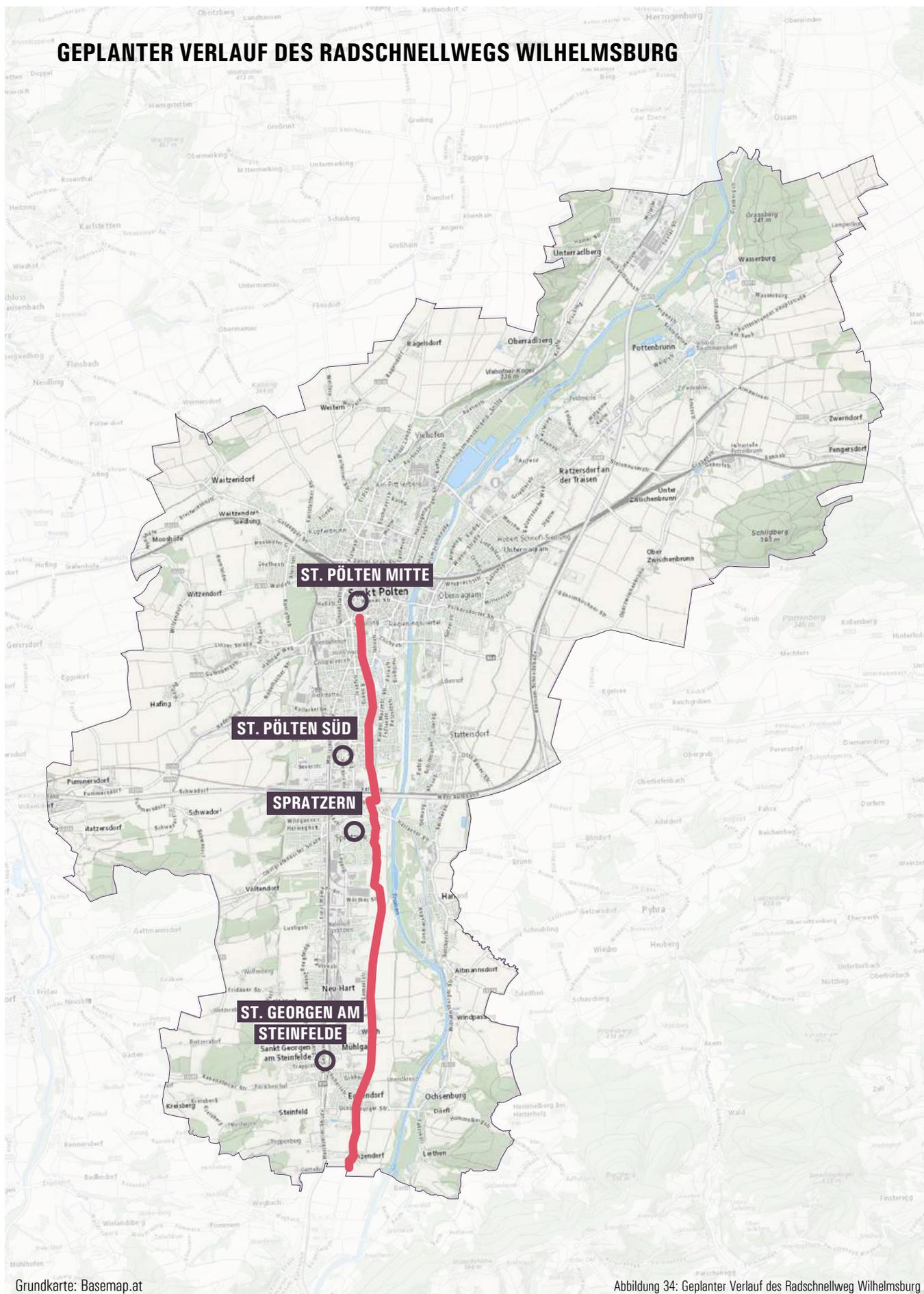
8.2.4 RADSCHNELLWEG WILHELMSBURG

Der Radschnellweg Wilhelmsburg wurde im Zuge der Radbasisnetz-Planung als einer von mehreren Radschnellweg-Korridoren in ganz Niederösterreich definiert. Er soll – beginnend an der Promenade – das St. Pöltner Zentrum entlang Maria-Theresia-Straße, Kieneggerweg, Spratzerner Kirchenweg, Spratzerner Hauptstraße, Oswald-Hameder-Straße, Unterfeldstraße und Koschatgasse mit Ganzendorf und in weiterer Folge Wilhelmsburg verbinden. Entlang seiner Route erschließt der Radschnellweg wichtige Ziele wie etwa der Grillparzer Musik- und Kunstschulcampus, das EKZ-Süd und das VAZ, die Ortschaften Spratzern und Wörth, das Gewerbegebiet NÖ Central sowie die Ortschaften Eggendorf bzw. St. Georgen und Ganzendorf.

Radschnellwege sind in der RVS Radverkehr mit besonderen infrastrukturellen Qualitäten verknüpft, die über „gewöhnliche“ Radinfrastruktur deutlich hinausgehen. Darunter fallen etwa eine durchgängige Breite von 3,3 bis 4,0m, abhängig von der Ausbaustufe, die Führung als baulich getrennte Radwege oder Fahrradstraßen und die konsequente Bevorrangung oder (falls nicht anders möglich) kreuzungsfreie Ausführung querender Verkehrswege. Diese Qualitätskriterien sollen ein rasches und konfliktfreies Vorankommen für den Radverkehr über größere Distanzen ermöglichen und das Rad so auch als Verkehrsmittel für den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr attraktiver machen.

Der Radschnellweg Wilhelmsburg ist aufgrund dieser Kriterien und auch seiner Länge von rund 9 km als langfristiges Projekt und als Richtschnur und Orientierungspunkt für sämtliche verkehrsplanerische Maßnahmen in diesem Bereich zu verstehen. Seine Umsetzung wird in mehreren Etappen erfolgen und voraussichtlich über den geplanten Zeithorizont der LAMOB St. Pölten hinausgehen.

GEPLANTER VERLAUF DES RADSCHNELLWEGS WILHELMSBURG



Grundkarte: Basemap.at

Abbildung 34: Geplanter Verlauf des Radschnellweg Wilhelmsburg

8.2.5 AUSBAU DES TRAISENTALRADWEGS

Der Traisentalradweg ist bereits heute einer der wichtigsten Verkehrswege für den Radverkehr und im zentralen Bereich der Stadt auch für den Fußverkehr. Die das Stadtgebiet von Süd nach Nord durchquerende Route ist jedoch aufgrund der meist zu geringen Breiten dem bestehenden Verkehrsaufkommen nicht immer gewachsen. Aufgrund seiner Bedeutung wurde der Traisentalradweg in das strategische Fuß- und Radverkehrsnetz aufgenommen. In den kommenden Jahren soll die Strecke hinsichtlich Breite, Fahrbahnbelag und Begleitinfrastruktur stufenweise ausgebaut werden.

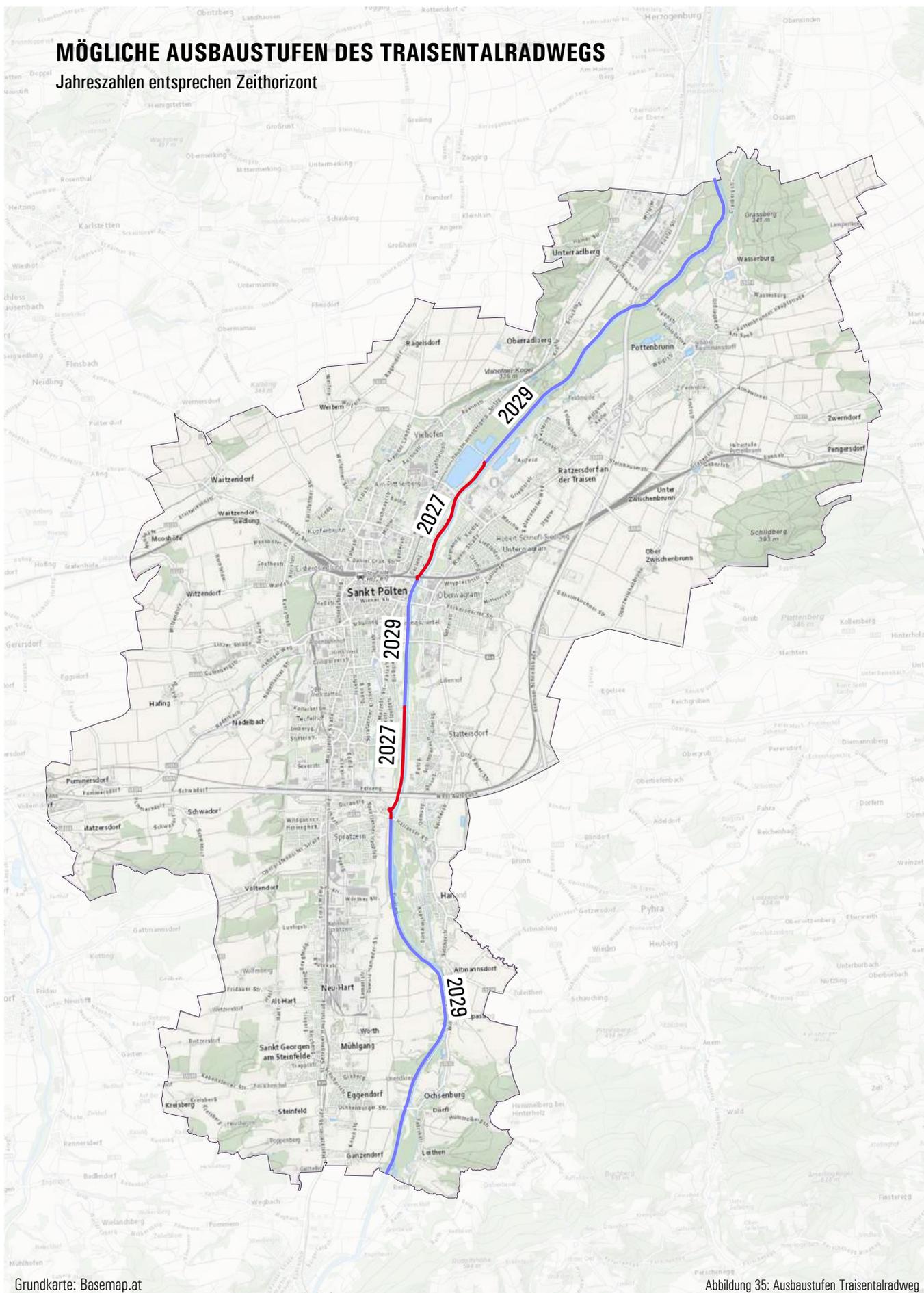
In der folgenden Tabelle sind die einzelnen, aus heutiger Sicht möglichen Bauabschnitte und ihr Umsetzungshorizont aufgelistet.

ABSCHNITT	ZEITHORIZONT
TRW-Abschnitt 1 (Stadtgrenze zu Herzogenburg - Anbindung L5073)	2029
TRW-Abschnitt 2 (Anbindung L5073 - Round Table Steg)	2029
TRW-Abschnitt 3 (Round-Table-Steg - Thomasgasse)	2027
TRW-Abschnitt 4 (Thomasgasse - Westbahn)	2027
TRW-Abschnitt 5 (Westbahn - Rotary-Steg)	2029
TRW-Abschnitt 6 (Rotary-Steg - Lions-Steg)	2029
TRW-Abschnitt 7 (Lions-Steg - L5106)	2027
TRW-Abschnitt 8 (L5106 - Altmannsdorfer Brücke)	2029
TRW-Abschnitt 9 (Altmannsdorfer Brücke - Ochsenburger Brücke)	2029
TRW-Abschnitt 10 (Ochsenburger Brücke - Stadtgrenze zu Wilhelmsburg)	2029

Tabelle 8: Bauabschnitte und ihr Umsetzungshorizont

MÖGLICHE AUSBAUSTUFEN DES TRAISENTALRADWEGS

Jahreszahlen entsprechen Zeithorizont



Grundkarte: Basemap.at

Abbildung 35: Ausbaustufen Traisentalradweg

8.2.6 UMWELTVERBUNDACHSEN

Im GVK 2014 wurden als eine der zentralen Maßnahmen für die Aufwertung des öffentlichen Raums insgesamt vier Umweltverbundmaßnahmen definiert:

- » Kremser Landstraße – Propst-Führer-Straße – Mühlweg
- » Linzer Straße – Linzer Tor – Josefstraße
- » Wiener Straße – Purkersdorfer Straße – Unterwagrainer Straße
- » Heßstraße – Schwerdfegerstraße

Diese sternförmig vom Zentrum ausgehenden Achsen sollen nach Umsetzung hochwertige Routen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr darstellen und mit einer deutlichen Aufwertung des öffentlichen Raums einhergehen. Ein erster Abschnitt wurde bereits in der Kremser Landstraße umgesetzt, nach Abschluss des Umbaus des Universitätsklinikums wird auch der Abschnitt der Propst-Führer-Straße im Bereich des Mühlwegs entsprechend gestaltet. Die Umweltverbundachse Josefstraße ist aktuell Gegenstand des Forschungsprojekts „Transformator:in“, wo in einem integrierten Planungs- und Forschungsprozess auf die sozialen, technischen und organisatorischen Aspekte transformativer Projekte eingegangen wird.

8.2.7 NEBENFLÄCHENAUSBAU AN DER B1, B20, L100 UND L5102

Das St. Pöltner Straßennetz ist stark von den zahlreichen Landesstraßen geprägt. Diese Straßen sind in ihrer Gestaltung und ihrem Charakter häufig auf ein möglichst leistungsfähiges Durchleiten des KFZ-Verkehrs ausgelegt, obwohl sie häufig durch dicht besiedelte Gebiete führen und damit für den Fuß- und Radverkehr auf lokaler und regionaler Ebene von großer Bedeutung sind.

Im Zuge des im St. Pöltner Stadtgebiets für die nächsten Jahre geplanten Nebenfächenausbaus wurde besonderer Fokus auf einige Landesstraßen gelegt, um diese zu einem integrierten Bestandteil des Fuß- und Radverkehrsnetzes zu machen. An allen vier oben genannten Straßen soll es zu einer möglichst durchgehenden Herstellung von Fuß- und größtenteils auch Radverkehrsinfrastruktur kommen, je nach Platzverhältnissen und Dringlichkeit werden auch Begrünungsmaßnahmen umgesetzt.

8.3 MASSNAHMEN DES FUSSVERKEHRS

Die Maßnahmen des Fußverkehrs sind in ihre unterschiedlichen Zwecke gegliedert. Plandarstellungen für die Maßnahmen der Kapitel 8.3.1 bis 8.3.8 befindet sich im Anhang.

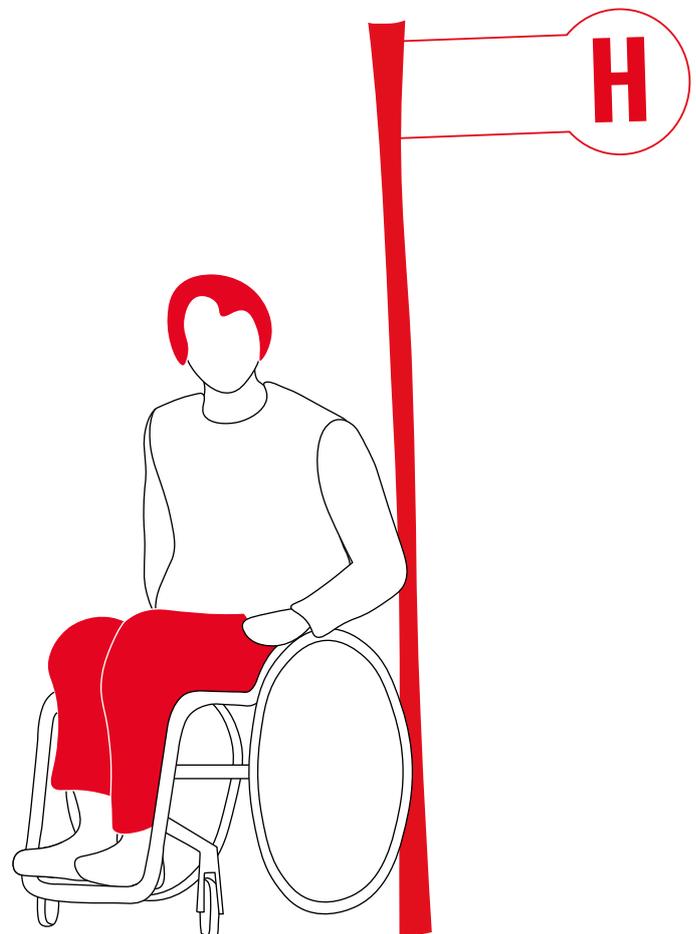
Die Jahreszahlen in der Spalte „Zeithorizont“ entsprechen den Umsetzungshorizonten und bilden eine Einteilung in kurz-, mittel und langfristige Projekte. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der vorhandenen finanziellen Mittel sowie der Kombination mit anderen Projekten im Straßenraum, etwa Einbautensanierungen. Weiters wird die Reihenfolge der Umsetzung durch die Qualität der aktuellen Situation beeinflusst, Lückenschlüsse und problematische und konfliktrichtige Stellen werden prioritär behandelt.

8.3.1 AUFWERTUNG VON HALTESTELLENUMFELDERN

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs stellen im städtischen Kontext wichtige Dreh- und Angelpunkte für alle Verkehrsteilnehmer:innen dar. Daher zielen einige Maßnahmen darauf ab, ebendiese Bereiche aufzuwerten und ihre Nutzbarkeit für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Der genaue Umsetzungszeitpunkt ergibt sich in Abstimmung mit kontextualen Planungen der ÖBB.

8.3.2 WEITERE AUFWERTUNG DER INNENSTADT

Die St. Pöltner Innenstadt verfügt bereits jetzt über eine großzügige Fußgängerzone. Diese soll durch verschiedene Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (Fußgänger- und Begegnungszonen, Tempo 30, gestalterische Maßnahmen) auf weitere Gassen und Straßen in der Altstadt ausgedehnt werden. Zusammenfassend bilden diese Maßnahmen das „Innenstadt-Paket“.



ÖRTLICHKEIT/SITUATION	PRIORITÄT IM NETZ	ZEITHORIZONT
Vorplatz Bahnhof Oberradlberg	1	2034 +
Vorplatz Bahnhof Unterradlberg	1	2034 +
Vorplatz Bahnhof Viehofen	1	2034 +
Vorplatz Haltestelle Traisenpark	1	2034 +
Vorplatz Haltestelle Porschestraße	2	2029

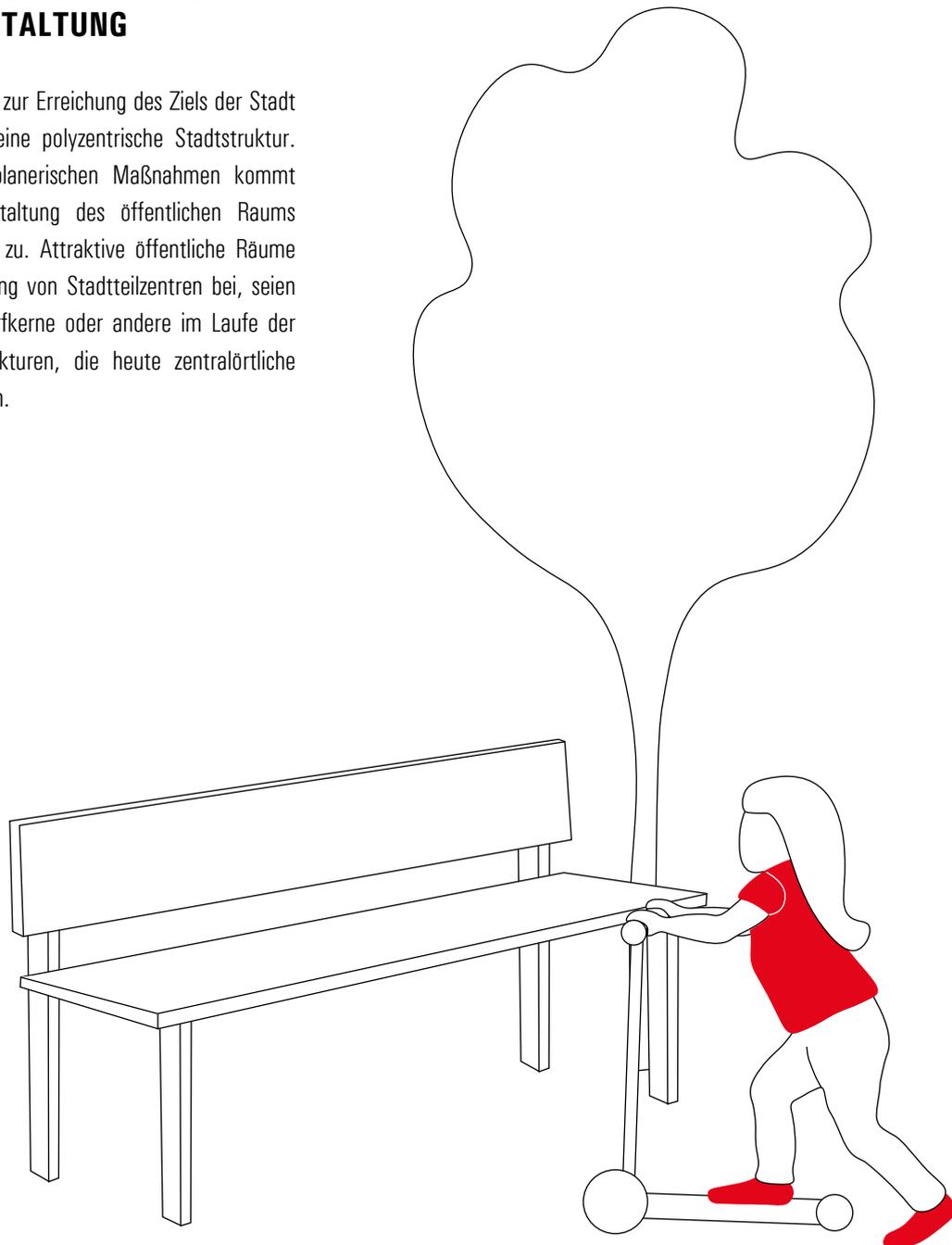
Tabelle 9: Aufwertung von Haltestellenumfeldern

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	PRIORITÄT IM NETZ	ZEITHORIZONT
Alumnatsgasse	1	2029
Bernhard-Wicki-Straße - Steingasse	1	2034 +
Dr.-Karl-Renner-Promenade	1	2029
Fuhrmannsgasse (Alumnatsgasse - Lederergasse)	1	2029
Heitzergasse (Bräuhausgasse - Promenade)	1	2029
Heßstraße (Rathausplatz - Schießstättung)	1	2027
Julius-Raab-Promenade	1	2029
Khittelstraße	1	2034 +
Klostergasse (Grenzgasse - Promenade)	1	2027
Lederergasse	1	2029
Linzer Straße (Linzer Tor - Prandtauerstraße)	1	2029
Parkpromenade - Bahnhofplatz	1	2034 +
Schulgasse	1	2029
Wiener Straße (Neugebäudeplatz - Domplatz)	1	2034 +
Bräuhausgasse	2	2034 +
Brunngasse	2	2034 +
Dr.-Ofner-Gasse	2	2029
Fuhrmannsgasse (Schulgasse - Alumnatsgasse)	2	2029
Grenzgasse	2	2027
Hammerweg	2	2034 +
Kugelgasse	2	2034 +
Ludwig-Stöhr-Straße	2	2029
Prandtauerstraße	2	2029
Radetzkystraße	2	2034 +
Ranzonigasse - Am Bischofstreich	2	2034 +
Schmiedgasse	2	2034 +
Schneckgasse	2	2034 +
Völkplatz Nord	2	2029
Wenzel-Kaska-Straße	2	2034 +

Tabelle 10: Maßnahmen zur Aufwertung der St. Pöltner Innenstadt

8.3.3 UMFASSENDE STRASSEN- UND PLATZGESTALTUNG

Ein wesentliches Mittel zur Erreichung des Ziels der Stadt der kurzen Wege ist eine polyzentrische Stadtstruktur. Neben anderen stadtplanerischen Maßnahmen kommt hierbei auch der Gestaltung des öffentlichen Raums eine wesentliche Rolle zu. Attraktive öffentliche Räume tragen zu einer Belebung von Stadtteilzentren bei, seien es die historischen Dorfkerne oder andere im Laufe der Zeit gewachsene Strukturen, die heute zentralörtliche Funktionen übernehmen.



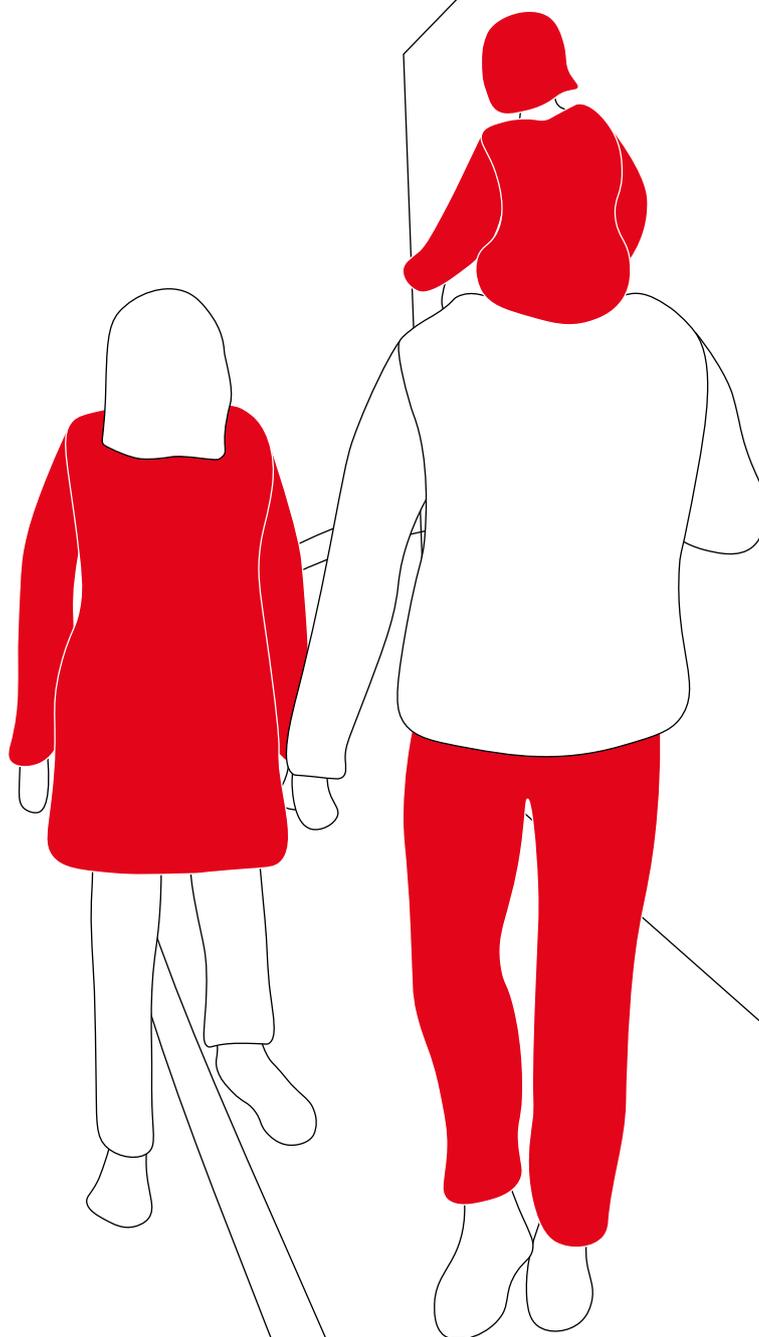
ÖRTLICHKEIT/SITUATION	PRIORITÄT IM NETZ	ZEITHORIZONT
Buchberger Straße (Hauptplatz - Feldmühlweg)	1	2034 +
Handel-Mazzetti Straße Vorplatz Schwimmbad	1	2027
Johann Gasser-Straße	1	2027
Kelsenstraße/Vorplatz VAZ (Rödlgasse - Mühlbach)	1	2034 +
Michaelplatz/Wagram	1	2029
Neugebäudeplatz	1	2029
Platzgestaltung Alte Landstraße Stattersdorf	1	2034 +
Platzgestaltung Mühlweg/Propst-Führer-Straße	1	2029
Platzgestaltung Stattersdorf	1	2034 +
Zentrum Harland	1	2029
Zentrum Spratzern (Spratzerner Hauptstraße, Schuhmeierstraße)	1	2029
Buchberger Straße (Feldmühlweg - B1)	2	2034 +
Gewerkschaftplatz	2	2034 +

Tabelle 11: Maßnahmen zur umfassenden Straßen- und Platzgestaltung

8.3.4 VERBREITERUNG BZW. ERRICHTUNG FEHLENDER GEHSTEIGE

Ausreichend breite Gehsteige bieten Zufußgehenden, Rollstuhlfahrenden oder Personen mit Kinderwägen ein komfortables Vorankommen. Sie bilden die Grundlage der Mobilität, denn zu einem bestimmten Zeitpunkt sind alle Verkehrsteilnehmer:innen zu Fuß unterwegs. Daher ist gerade hier auf eine ausreichende Qualität zu achten. Die aus Online-Beteiligung sowie städtischen Überlegungen gesammelten Projekte werden in weiterer Folge aufgelistet.

Eine Umsetzung kann aufgrund der Anzahl der Maßnahmen nicht genau abgeschätzt werden und erfolgt nach Maßgabe der jeweiligen Situation und kontextualer Projekte.



ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. FUSSVERKEHRSNETZ
Adolf-Sedlacek-Gasse	Hauptroute
Andreas-Hofer-Straße	Hauptroute
Anton-Scheiblin-Gasse	Hauptroute
Aquilin-Hacker-Straße (Porschestraße - B20)	Hauptroute
B1 (Willi-Gruber-Straße - Dr.-Adolf-Schärf-Straße)	Hauptroute
B1 (Dr.-Adolf-Schärf-Straße - Ratzersdorfer Weg)	Hauptroute
B1 (Ratzersdorfer Weg - Zwischenbrunner Straße)	Hauptroute
B1 (Zwischenbrunner Straße - Buchbergerstraße)	Hauptroute
B20 (Landsbergerstraße - Stifterstraße)	Hauptroute
B20 (Durchstich Gerstnerstraße - Lilienthalgasse)	Hauptroute
B20 (Kirchengasse - Trapplstraße)	Hauptroute
Bachgasse (Mühlweg - Mühlbach)	Hauptroute
Bergfeldgasse (Lilienthalstraße - Zusergasse)	Hauptroute
Brunnenfeldgasse - Hugo-von-Hofmannsthal-Straße (bis Freiligathstraße)	Hauptroute
Daniel-Gran-Straße (Kremser Landstraße - Eybnerstraße)	Hauptroute
Dr.-Bruno-Kreisky-Straße (Wiener Straße - Stattersdorfer Hauptstraße)	Hauptroute
Dr.-Ferdinand-Sauberbruch-Gasse	Hauptroute
Eybnerstraße (Neugebäudeplatz - Willi-Gruber-Straße)	Hauptroute
Franz-Binder-Straße (Kupferbrunnstraße - Maximilianstraße)	Hauptroute
Franz-Jonas-Straße	Hauptroute
Freiligathstraße (L5106 - B20)	Hauptroute
Gerstnerstraße - Resselstraße	Hauptroute
Goethestraße	Hauptroute
Grillparzerstraße	Hauptroute
Hampelstraße	Hauptroute
Handel-Mazzetti-Straße (Munggenastrasse - Landsbergerstraße)	Hauptroute
Harlander Straße (Porschestraße - Rupert-Grünzweig-Gasse)	Hauptroute
Heideweg (Werksbachgasse - Weichselbaumstraße)	Hauptroute
Heinrich-Schneidmadr-Straße (Herzogenburger Straße - Mühlbach)	Hauptroute
Herlegasse inkl. Verbindung zur Traisen	Hauptroute
Herzogenburger Straße (AK-Platz - Heinrich-Schneidmadr-Straße)	Hauptroute
Herzogenburger Straße (HSt. Glanzstoff - Dr.-Adolf-Schärf-Straße)	Hauptroute
Hugo-Rupf-Gasse inkl. Mühlbachbrücke	Hauptroute
Josefstraße	Hauptroute
Karl-Maisel-Straße	Hauptroute
Kirchengasse (Grimmgasse - Landeskindergarten)	Hauptroute
Klostergasse (Promenade - Traisen)	Hauptroute
Kollerbergweg (B20 - Leobersdorfer Bahnstraße)	Hauptroute
Kudlichstraße (Unterwagramer Straße - Michaelplatz)	Hauptroute
Kuefsteinstraße	Hauptroute
Kunrathstraße (Schwerdfegerstraße - Alte Reichsstraße)	Hauptroute
Kupferbrunnstraße	Hauptroute
L100 Praterstraße	Hauptroute
L100 (Matthias-Corvinus-Straße - Leimbodengasse)	Hauptroute
L5102 (Alois-Schuster-Gasse - Otto-Bauer-Gasse)	Hauptroute

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. FUSSVERKEHRSNETZ
L5102 (Rosa-Jochmann-Gasse - südl. Hufschmiedweg)	Hauptroute
Landsbergerstraße	Hauptroute
Leobersdorfer Bahnstraße	Hauptroute
Lilienthalgasse	Hauptroute
Maximilianstraße (Kremser Landstraße - Franz-Binder-Gasse)	Hauptroute
Mühlbachbrücke Clichystraße	Hauptroute
Mühlbachroute (Promenade - Daniel-Gran-Straße)	Hauptroute
Mühlbachroute (Daniel-Gran-Straße - Heinrich-Schneidmadl-Straße)	Hauptroute
Mühlweg (Öhlberger Straße - Propst-Führer-Straße)	Hauptroute
Mühlweg (Propst-Führer-Straße - Dr.-Adolf-Schärf-Straße)	Hauptroute
Neurathgasse	Hauptroute
Oriongasse	Hauptroute
Oswald-Hameder-Straße (Resselstraße - Weg am nördl. Rand Sportplatz)	Hauptroute
Peppertstraße (Kremser Landstraße - Mühlweg)	Hauptroute
Pergenstr. (ab Schloßallee) - Josef-Trauttmansdorff-Str. (bis Dr.-Steger-Gasse)	Hauptroute
Porschestraße (Anton-Scheiblin-Gasse - Aquilin-Hacker-Straße)	Hauptroute
Pottenbrunner Hauptstraße (Brundlweg - Kubingasse)	Hauptroute
Propst-Führer-Straße (Kremser Landstraße - Mühlbach)	Hauptroute
Purkersdorfer Straße (Unterwagramer Straße - Kudlichstraße)	Hauptroute
Radlberger Hauptstraße (Dettergasse - Großmanngasse)	Hauptroute
Radlberger Hauptstraße (Schüllergasse - Weichselbaumstraße)	Hauptroute
Radlberger Hauptstraße (Weichselbaumstraße - Formbacherstraße)	Hauptroute
Rödlgasse (Landsberger Straße - Anton-Scheiblin-Gasse)	Hauptroute
Salcherstraße (Minichplatz - Luggauer Weg)	Hauptroute
Schiffmannstraße (Herlegasse - Fialastraße)	Hauptroute
Schubertstraße	Hauptroute
Schuhmeierstraße (Aquilin-Hacker-Straße - Eisenbahnerstraße)	Hauptroute
Seitzgasse (Reumanngasse - Franz-Domes-Gasse)	Hauptroute
Spratzerner Hauptstraße (Dürauerweg - Pestalozzistraße)	Hauptroute
Stifterstraße (Teufelhofer Straße - B20)	Hauptroute
Strohmayerstraße (Josefstraße - Spratzerner Kirchenweg)	Hauptroute
Strohmayerstraße (Spratzerner Kirchenweg - Südtiroler Straße)	Hauptroute
Taverngasse (ab Bahn) - Hauptmannsbergergasse (bis Viehofen Bahnhof)	Hauptroute
Teufelhofer Straße (Hofeckergasse - Kollerbergweg)	Hauptroute
Theresienhofgasse	Hauptroute
Unterwagramer Straße (Plöcknerstraße - Kudlichstraße)	Hauptroute
Verbindungsweg Theresienhofgasse - Traisen	Hauptroute
Waldstraße (Goethestraße - Schießstättling)	Hauptroute
Weg nördlich entlang Sportplatz ASV Spratzern	Hauptroute
Weichselbaumstraße (Radlberger Hauptstraße - Feldweg nach Bahnübergang)	Hauptroute
Welpenweg - Weiglstraße	Hauptroute
Werksbachgasse	Hauptroute
Wiener Straße (Rennbahnstraße - Dr.-Bruno-Kreisky-Straße)	Hauptroute
Wilhelmsburger Straße (Zentrum Ochsendorf)	Hauptroute
Zusergasse - Ferdinand-Wurm-Gasse - Kreuzfeldgasse	Hauptroute

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. FUSSVERKEHRSNETZ
Alois-Schuster-Gasse - Eckelbachergasse	Verbindungsroute
Alte Landstraße (Stattersdorfer Hauptstraße - Siedlungsrand)	Verbindungsroute
Am Johannisgraben (Herlegasse - Durchstich Ri. Norden)	Verbindungsroute
Am Reiterhof	Verbindungsroute
Austinstraße (Wellensteinstraße - Franz-Domes-Gasse)	Verbindungsroute
Austraße	Verbindungsroute
B1 (Buchbergerstraße - Strudelhofgasse)	Verbindungsroute
B20 (Obergrafendorfer Straße - Durchstich Gerstnerstraße)	Verbindungsroute
B20 (Lilienthalgasse - Kirchengasse)	Verbindungsroute
B20 (Trapplstraße - Ochsenburger Straße)	Verbindungsroute
Buchmayrstraße	Verbindungsroute
Buderfeldgasse	Verbindungsroute
Damaschkestraße	Verbindungsroute
Demusgasse - Schiffmannstraße (bis Fialastraße)	Verbindungsroute
Dr.-Höfinger-Gasse	Verbindungsroute
Dr.-Hübscher-Gasse (Radlberger Hauptstraße - Mitterweg)	Verbindungsroute
Dr.-Theodor-Körner-Straße	Verbindungsroute
Dr.-Wilhelm-Steingötter-Straße (Dr.-Adolf-Schärf-Straße - Viehofner Straße)	Verbindungsroute
Edisonstraße	Verbindungsroute
Eduard-Paar-Gasse - Moritz-v.-Schwind-Straße bis zur Brücke Windpassing	Verbindungsroute
Eisenbahnerstraße (Lagergasse - Schuhmeierstraße)	Verbindungsroute
Fialastraße	Verbindungsroute
Franz-Binder-Straße (Trautsonstraße - Kupferbrunnstraße)	Verbindungsroute
Franz-Domes-Gasse	Verbindungsroute
Freiligrathstraße (L5106 - Siedlungsrand)	Verbindungsroute
Friedrich-Fröbel-Gasse	Verbindungsroute
Goldegger Straße (Prokopstraße - Feuerwehr)	Verbindungsroute
Gutenbergstraße (ab Ziegelbahnstraße) - Schanze	Verbindungsroute
Hadrianstraße (ab B20) - Kürnberger Straße - Passauer Straße	Verbindungsroute
Haidvoglgasse - Grabcegasse (bis Unterfeldgasse)	Verbindungsroute
Hans-Knappl-Gasse	Verbindungsroute
Harlander Straße (Fasangasse - Salcherstraße)	Verbindungsroute
Haydnstraße	Verbindungsroute
Helligergasse (Schwarzgasse - Hans-Tomandl-Gasse)	Verbindungsroute
Herrmangasse	Verbindungsroute
Hnilickastraße (Karl-Pfeffer-Gasse - Harlander Straße)	Verbindungsroute
Jahnstraße	Verbindungsroute
Josef-Zwetzbacher-Gasse (L5101 - Aufeldgasse)	Verbindungsroute
Karl-Adolf-Gasse	Verbindungsroute
Karl-Pfeffer-Gasse (Spratzerner Kirchweg - Rodlgasse)	Verbindungsroute
Kellerweg Viehofner Straße - Kremser Landstraße	Verbindungsroute
Kerenstraße (Dr.-Höfinger-Gasse - Propst-Führer-Straße)	Verbindungsroute
Kieneggerweg	Verbindungsroute
Kirchberggasse	Verbindungsroute
Kollerbergweg (Teufelhofer Straße - Galgenleitenweg)	Verbindungsroute

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. FUSSVERKEHRSNETZ
Kranzbichlerstraße	Verbindungsroute
Krumböckstraße - Friedhofgasse	Verbindungsroute
Kudlichstraße (Purkersdorfer Straße - Unterwagrainer Straße)	Verbindungsroute
L100 (Aufgang Leimbodengasse - Am Kremserberg)	Verbindungsroute
L100 (Am Kremserberg – Weg ohne Namen, Gst 352, KG 19556)	Verbindungsroute
L5101 (Stattersdorf Ortsrand - B1a)	Verbindungsroute
Lagergasse - Georg-Sigl-Straße	Verbindungsroute
Leopold-Kunschak-Straße	Verbindungsroute
Liese-Prokop-Allee (Bereich Lakeside Park)	Verbindungsroute
Lolitastraße (Resselstraße - Wörther Straße)	Verbindungsroute
Manderlagasse	Verbindungsroute
Maria-Sturm-Straße (Schuhmeierstraße - Wenningerstraße)	Verbindungsroute
Matthias-Corvinus-Straße	Verbindungsroute
Maximilianstraße (Eybnerstraße - Kremser Landstraße)	Verbindungsroute
Messestraße	Verbindungsroute
Mooshöfer Gasse	Verbindungsroute
Morgensternstraße (Ab Freiligrathstraße) - Pfluggasse - Aicherstraße	Verbindungsroute
Neugebauerstraße (Edisonstraße - neuer Durchstich)	Verbindungsroute
Öhlberger Straße - Herzogenburger Straße (bis Daniel-Gran-Straße)	Verbindungsroute
Oswald-Hameder-Straße (Am Reiterhof - Grabeggasse)	Verbindungsroute
Otto-Bauer-Straße (Stattersdorfer Hauptstraße - Siedlungsrand)	Verbindungsroute
Otto-Glöckel-Straße (L113 - Mühlweg)	Verbindungsroute
Propst-Führer-Straße (Rendl-Keller-Gasse - Praterstraße)	Verbindungsroute
Purkersdorfer Straße (Kudlichstraße - Heidmayerstraße)	Verbindungsroute
Rabensteiner Straße (B20 - Hans-Knappl-Gasse)	Verbindungsroute
Rautekstraße (Teslastraße - Brückenauffahrt)	Verbindungsroute
Rendl-Keller-Gasse (Weiterner Straße - Gerdinitschstraße)	Verbindungsroute
Rennbahnstraße (Wiener Straße - Klostergasse)	Verbindungsroute
Salcherstraße (Luggauer Weg - Harlander Straße)	Verbindungsroute
Schöpferstraße (Daniel-Gran-Straße - Gewerkschaftsplatz)	Verbindungsroute
Schwarzgasse (ab Helligergasse) - Parkstrasse - Mühlbachgasse (bis Handel-Mazzetti-Str.)	Verbindungsroute
Seitzgasse (Franz-Domes-Gasse - Anbindung Bahnbegleitweg)	Verbindungsroute
Spratzerner Kirchenweg (Kranzbichlerstraße - Karl-Pfeffer-Gasse)	Verbindungsroute
Stattersdorfer Hauptstraße (Dr.-Bruno-Kreisky-Straße -B1a)	Verbindungsroute
Stattersdorfer Hauptstraße (entlang Traisen-Au)	Verbindungsroute
Stattersdorfer Hauptstraße (Valkastraße - Walter-Sachs-Straße)	Verbindungsroute
Steinfeldstraße - Wirtschaftskammerplatz	Verbindungsroute
Teufelhofer Straße (Stifterstraße - Hofeckergasse)	Verbindungsroute
Teslastraße - Ernst-Maerker-Straße (bis Wolfenberger Straße)	Verbindungsroute
Tiroler Straße	Verbindungsroute
Unterefeldstraße	Verbindungsroute
Valkastraße (Stattersdorfer Hauptstraße - Schiffmannstraße)	Verbindungsroute
Verbindung Altmannsdorf Zentrum - Traisen	Verbindungsroute
Verbindung L5036 - L113 westlich Traisenpark	Verbindungsroute
Verbindung Mamauer Kellerweg - Weiterner Straße	Verbindungsroute

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. FUSSVERKEHRSNETZ
Verbindung Spratzerner Kirchenweg - Spratzerner Hauptstraße über Düraugasse	Verbindungsroute
Verbindung Wirtschaftshof - Kremserberg	Verbindungsroute
Waldbrunnerstraße	Verbindungsroute
Waldstraße (Goethestraße - Haydnstraße)	Verbindungsroute
Waldstraße (Haydnstraße - westl. Siedlungsgrenze/Ortsgebiet)	Verbindungsroute
Waldstraße (westl. Siedlungsgrenze/Ortsgebiet - Witzendorf)	Verbindungsroute
Wernerstraße (Josefstraße - Steinfeldstraße)	Verbindungsroute
Widerinstraße (Mühlbach - Josefstraße)	Verbindungsroute
Wiedenstraße und Verlängerung hinter Gewerbegebiet bis Freiligrathstraße	Verbindungsroute
Wohlmeyergasse	Verbindungsroute
Wörtherstraße (Zdarskystraße - Lolitagasse)	Verbindungsroute
Zufahrt Wirtschaftshof	Verbindungsroute

Tabelle 12: Verbreiterung bzw. Errichtung fehlender Gehsteige

8.3.5 SCHAFFUNG ZUSÄTZLICHER FUSSVERKEHRSVERBINDUNGEN

Die Attraktivität des Fußverkehrs profitiert stark von direkten Verbindungen und einem allgemein engmaschigen Wegenetz. Große Betriebe, kommunale Einrichtungen, Verkehrswege oder topographische Gegebenheiten stellen jedoch oft Barrieren im Raum dar. Über die Online-Beteiligung wurden zahlreiche Vorschläge für zusätzliche Gehverbindungen in St. Pölten gemacht. Die wichtigsten davon sind nachfolgend angeführt.

Einige dieser Verbindungen sind Bestandteil noch nicht erschlossener Stadtentwicklungsgebiete und können erst mit Übertragung der benötigten Flächen in das öffentliche Gut sowie in Einklang mit der Stadtentwicklung hergestellt werden. Eine Angabe des Umsetzungshorizonts ist daher nicht möglich.



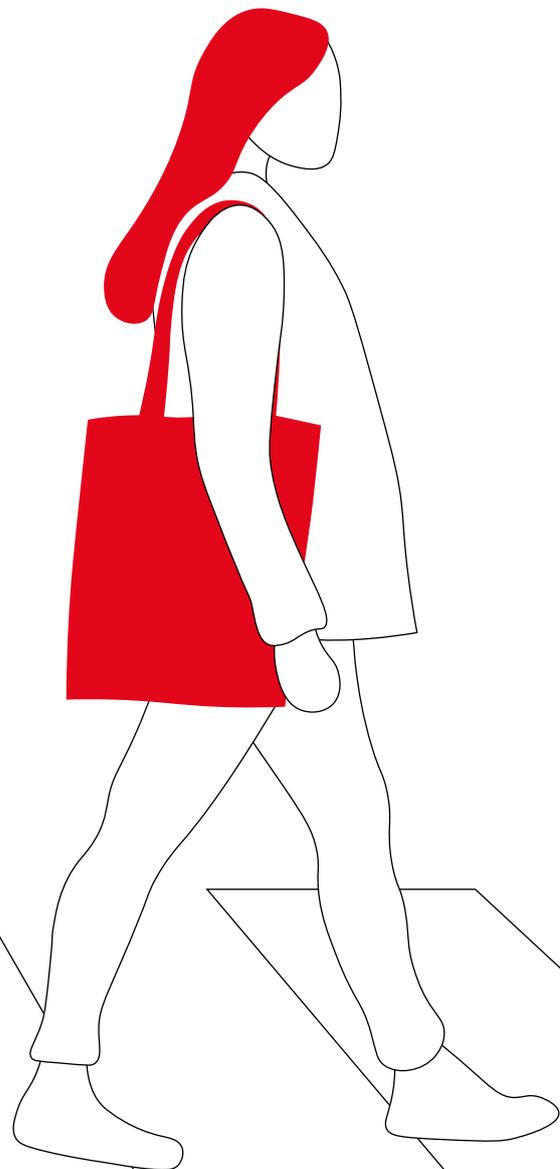
ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. FUSSVERKEHRSNETZ
Begleitweg Tullnerfelder Bahn (Dr.-Adolf-Schärf-Straße - Taverngasse)	Hauptroute
Begleitweg Tullnerfelder Bahn (Kraftgasse - Neubauerweg)	Hauptroute
Durchbindung Alte Reichsstraße - Leobersdorfer Bahnstraße westlich VOITH	Hauptroute
Durchstich Dr.-Ferdinand-Sauerbruch-Gasse zur B1	Hauptroute
Durchstich Gerstnerstraße zur B20	Hauptroute
Durchstich Kelsengasse inkl. Mühlbach- und Traisenquerung	Hauptroute
Durchstich Kreuzfeldgasse	Hauptroute
Glanzstadt Nord-Süd-Verbindung inkl. Mühlbachquerung Bachgasse	Hauptroute
Mühlbachquerung Hegyigasse - Grete-Rehor-Gasse	Hauptroute
Mühlbachquerung Strohmayerstraße	Hauptroute
Neue Verbindung Weichselbaumstraße - Traisen	Hauptroute
Schloßallee bis zur Traisen	Hauptroute
Siedlungsentwicklung Karlstettner Straße	Hauptroute
Traisenquerung Landsberger Straße inkl. Durchstich zur L5101	Hauptroute
Verlängerung Dr.-Ferdinand-Sauerbruch-Gasse zur Traisen inkl. neuer Traisenquerung	Hauptroute
Verlängerung Goethestraße zur verl. Haydnstraße	Hauptroute
Begleitweg Tullnerfelderbahn (Seitzgasse - Kraftgasse)	Verbindungsroute
Begleitweg Weirnerbach Weirner - Ragelsdorf	Verbindungsroute
Durchstich Am Johannisgraben - Stattersdorfer Hauptstraße	Verbindungsroute
Durchstich Am Reiterhof - Resselstraße	Verbindungsroute
Durchstich Gerstlgasse zur Stattersdorfer Hauptstraße	Verbindungsroute
Durchstich Herzogenburger Straße - Austraße auf Höhe Glanzstadt	Verbindungsroute
Durchstich Kaltenbrunnungasse - Brandströmgasse	Verbindungsroute
Durchstich Karl-Adolf-Gasse zur Harlander Straße	Verbindungsroute
Durchstich Karl-Kummer-Gasse - Neugebauerstraße	Verbindungsroute
Durchstich Stattersdorfer Hauptstraße - Alte Landstraße am Siedlungsrand	Verbindungsroute
Durchstich Valkastraße zur Putzgasse	Verbindungsroute
Glanzstadt Ost-West inkl. neuer Mühlbachquerung auf Höhe Heimito-v.-Doderer-Straße	Verbindungsroute
Mühlbachquerung Makartstraße	Verbindungsroute
Mühlbachquerung Gerstlgasse	Verbindungsroute
Neue Verbindung Goldegger Straße - Eisberg	Verbindungsroute
Tangentialverbindungen Siedlungsentwicklung Stattersdorf	Verbindungsroute
Verbindung Friedrich-Fröbel-Gasse - Damaschkestraße	Verbindungsroute
Verbindung Lackenbauerstraße - Waldstraße auf Höhe Schanze	Verbindungsroute
Verbindung Welpenweg - B1 bei Straßenmeisterei Pottenbrunn	Verbindungsroute
Verlängerung Alois-Fink-Gasse zur Herzogstraße/Sportplatzgasse	Verbindungsroute
Verlängerung Haydnstraße bis Mooshöfer Gasse	Verbindungsroute
WWE-Gründe Nord-Süd (nördlicher Teil)	Verbindungsroute
WWE-Gründe Nord-Süd (südlicher Teil)	Verbindungsroute
WWE-Gründe Ost-West-Verbindung inkl. neuer Bahnunterführung	Verbindungsroute

Tabelle 13: Schaffung zusätzlicher Fußverkehrsverbindungen

8.3.6 VERBESSERUNG VON QUERUNGEN

Kreuzungen sind oft Unfallhäufungspunkte und erfordern daher besondere Aufmerksamkeit in der Gestaltung sicherer Fußverkehrsinfrastruktur. Die untenstehenden Maßnahmen stellen einige der bei der Online-Beteiligung als „gefährliche Querung“ markierten Stellen dar. Der Auswahlprozess und somit die Feststellung des Handlungsbedarfs erfolgten dabei auf Basis fachlicher Kriterien, bestehender Querungshilfen und Anzahl der Nennungen. Insgesamt erfolgten bei der Online-Beteiligung rund 1.000 Nennungen in dieser Kategorie, wobei zahlreiche Kreuzungen mehrfach genannt wurden.

Da zahlreiche gewünschte Querungen entlang von Landesstraßen liegen, ist eine genaue Abschätzung des Umsetzungshorizonts nicht möglich. Die folgende Auflistung bildet jedoch die Grundlage für die sukzessive Verbesserung der Querungen nach Maßgabe finanzieller Ressourcen und fachlicher Möglichkeiten.



ÖRTLICHKEIT/SITUATION	NR. IN KARTE
Matthias-Corvinus-Straße/Mühlbach	1
L113 Austinstraße/Johann-Heiß-Gasse	2
Johannesplatz Nordseite	3
L113 Radlberger Hauptstraße/L5073 Weichselbaumstraße	4
B1 Pottenbrunner Hauptstraße/Hans-Ulbrich-Gasse	5
L5036 Dr.-Adolf-Schärf-Straße/Mühlbach	6
L100 Kremser Landstraße/Verbindungsweg zur Lehmbochengasse	7
Mühlweg Vorplatz Otto-Glöckel-Volksschule	8
Eybnerstraße/Willi-Gruber-Straße	9
Willi-Gruber-Straße/Rennbahnstraße	10
Parkpromenade/Mühlweg	11
Bahnhofplatz/Khittelstraße	12
L100 Schießstatttring/Ludwig-Stöhr-Gasse	13
L100 Schießstatttring/Hötzendorfstraße	14
Promenade/Schulgasse	15
Promenade/Bernhard-Wicki-Straße	16
Jahnstraße/Ausstellungsstraße	17
Klostergasse/Rennbahnstraße	18
L129 Purkersdorfer Straße/Unterwagramer Straße bzw. bei Bushaltestelle	19
B1 Schulring/Maria-Theresia-Straße	20
B20 Mariazeller Straße/Dr.-Theodor-Körner-Straße	21
L5101 Dr.-Bruno-Kreisky-Straße/Josef-Zwetzbacher-Gasse	22
B1 Wiener Straße nordöstlich LWK NÖ	23
Bräuhausgasse/Heitzlergasse	24
B20 Mariazeller Straße/Grillparzerstraße	25
B20 Mariazeller Straße/Wernerstraße	26
Josefstraße bei HSt. Schwaighof	27
Anton-Scheiblin-Gasse/Hnilcakgasse	28
Landsbergerstraße/Handel-Mazzetti-Straße	29
L5101 Stattersdorfer Hauptstraße/Alte Landstraße bei HSt. Karl-Maisel-Straße	30
L5101 Stattersdorfer Hauptstraße/Hanuschplatz	31
Kunrathstraße/Lackenbauerstraße	32
Kunrathstraße/Laimgrubenstraße	33
Alte Reichsstraße/Werkstättenstraße	34
B1 Linzer Straße/Gutenbergsstraße	35
L5106 Harlander Straße/Spratzerner Hauptstraße	36
L5106 Harlander Straße/Rupert-Grünzweig-Gasse	37
L5106 Hugo-von-Hofmannsthal-Straße/Freiligrathstraße	38
L5106 Harlander Straße/Demusgasse	39
Schuhmeierstraße/Karl-Adolf-Gasse	40
B20 St. Georgener Hauptstraße/Dr.-Holzknecht-Straße	41
B20 St. Georgener Hauptstraße/Siegfried-Marcus-Straße	42
B20 St. Georgener Hauptstraße/Rabensteiner Straße	43
Schubertstraße/Grabecgasse	44
Wilhelmsburger Straße/Karl-Eichinger-Straße	45

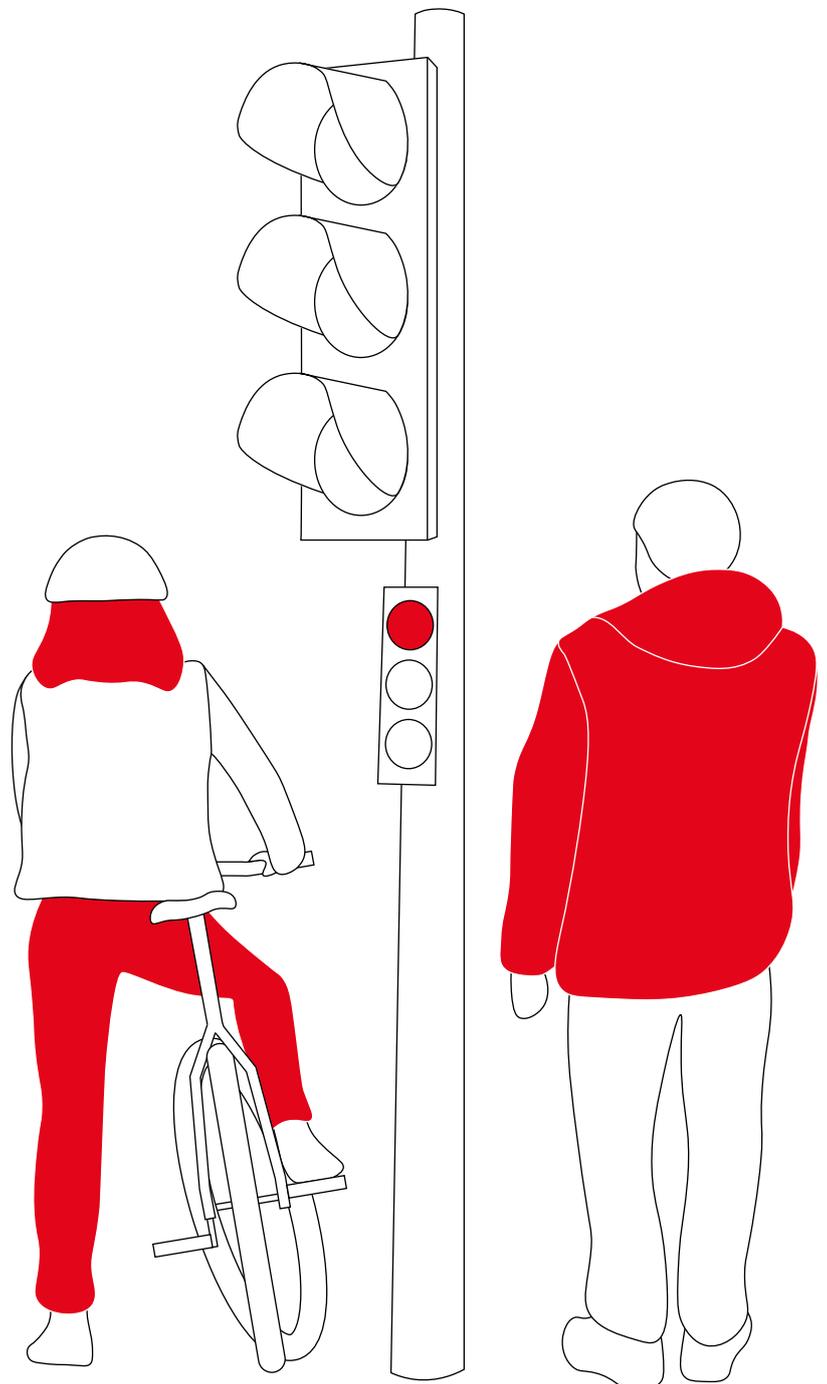
ÖRTLICHKEIT/SITUATION	NR. IN KARTE
L5128 Waldstraße/Weinheberstraße	46
Eichendorffstraße bei HSt. Eichendorffsstraße	47
L162 Goldegger Straße/Michael-Memelauer-Straße	49
Kremser Landstraße/Maximilianstraße	50
L5122 Goldegger Straße bei HSt. Waitzendorf Siedlung	51
B1 Ratzersdorfer Hauptstraße/Buchbergerstraße	52
B1 Rennbahnstraße/Hammerweg	53
B20 St. Georgener Hauptstraße/Schubertstraße	54
B20 Mariazeller Straße/Obergrafendorfer Straße	55
B1a NÖ-Ring/L5105 Dr.-Bruno-Kreisky-Straße Westseite	56
Bahnübergang Grillparzerstraße	57
Bahnübergang Alte Reichsstraße	58
Bahnübergang Waldstraße	59
Kremser Landstraße/Propst-Führer-Straße	60
Neugebäudeplatz	61

Tabelle 14: Verbesserung von Querungen

8.3.7 VERKÜRZUNG DER WARTEZEIT AN AMPELN

Ampelgeregelte Querungen bieten dem Fußverkehr zwar in vielen Fällen eine erhöhte Querungssicherheit, verursachen bei zu langen Wartezeiten jedoch deutliche Qualitätseinbußen und führen ab einer gewissen Wartezeit zu einer geringeren Akzeptanz und in der Folge zu Querungen bei Rotlicht oder Ausweichen zu anderen Straßenstellen. Anzustreben ist eine maximale Wartezeit von 40 Sekunden. Die folgenden Örtlichkeiten wurden über die Online-Beteiligung erfasst (Auszug, insgesamt ca. 450 Nennungen, Mehrfachnennungen möglich) und sollten auf Optimierungen überprüft werden.

Da zahlreiche Querungen entlang von Landesstraßen liegen, ist eine genaue Abschätzung des Umsetzungshorizonts nicht möglich. Die folgende Auflistung bildet jedoch die Grundlage für die sukzessive Verbesserung der Querungen nach Maßgabe finanzieller Ressourcen und fachlicher Möglichkeiten.



ÖRTLICHKEIT/SITUATION	NR. IN KARTE
Herzogenburger Straße/L5036 Dr.-Adolf-Schärf-Straße	101
L5036 Dr.-Adolf-Schärf-Straße bei PI Traisenpark	102
Maximilianstraße/L100 Praterstraße	103
L100 Praterstraße/L162 Goldegger Straße	104
Daniel-Gran-Straße/Mühlbach	105
L100 Praterstraße/Hermann-Winger-Gasse	106
L100 Schießstättling/Kittelstraße	107
Promenade/Heitzergasse	108
L100 Schießstättling/Andreas-Hofer-Straße	109
Promenade/Linzer Straße	110
Europaplatz	111
B1 Schulring/Josefstraße	112
B1 Schulring/Schulgasse	113
B1 Schulring/Bernhard-Wicki-Straße	114
B1 Schulring/B1 Rennbahnstraße	115
B1 Rennbahnstraße/B1 Wiener Straße	116
B1 Wiener Straße/Neue Herrengasse	117
B1 Wiener Straße/L129 Purkersdorfer Straße	118
Jahnstraße/Dr.-Theodor-Körner-Straße	119
B20 Mariazeller Straße/Kranzbichlerstraße	120
B20 Mariazeller Straße auf Höhe HSt. Wurmbstraße	121
B20 Mariazeller Straße/Franz-Jonas-Straße/Kollerbergweg	122
B20 Mariazeller Straße/Stifterstraße	123
Daniel-Gran-Straße/Kerensstraße	124
L100 Schießstättling/Heßstraße	125

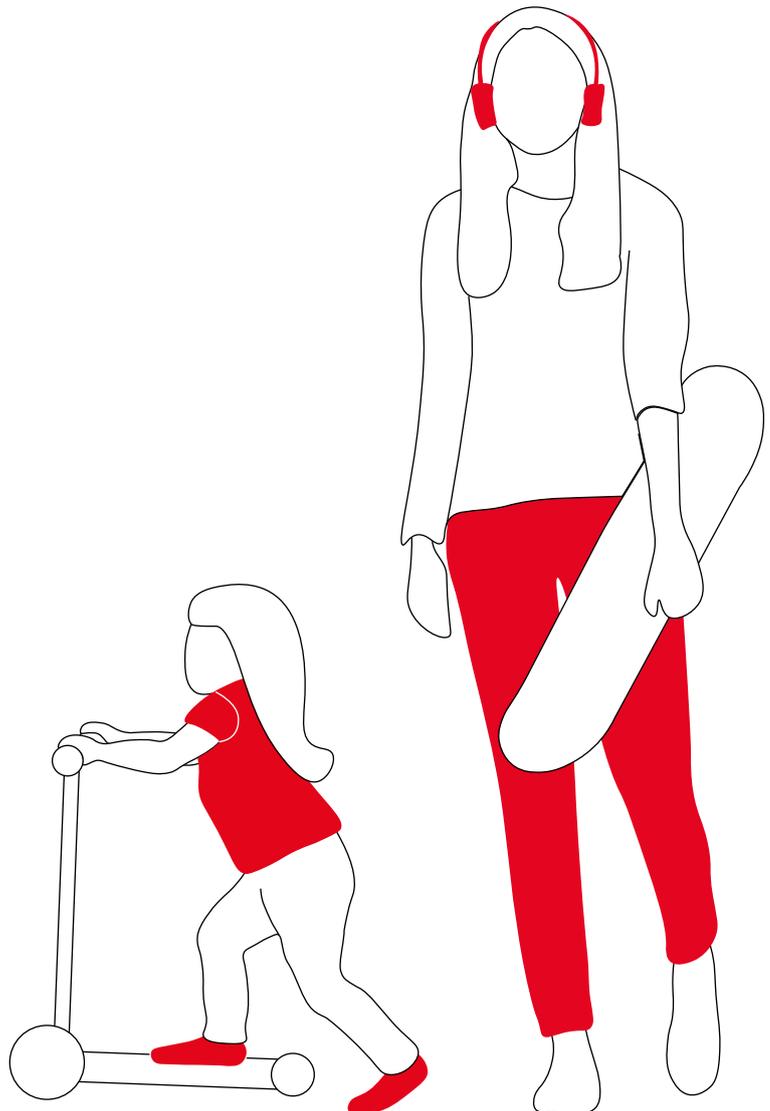
Tabelle 15: Verkürzung der Wartezeit an Ampeln

8.3.8 VERKEHRSBERUHIUNG VON SCHUL- UND KINDERGARTEN- VORFELDERN

Schulen und Kindergärten stellen Einrichtungen mit besonderem Schutzbedürfnis im vorgelagerten Verkehrsraum dar. Zu diesem Zwecke gibt es im Zuge der LAMOB eine Reihe an Maßnahmen zur Verbesserung von Schul- und Kindergartenvorfeldern. Diese Maßnahmen dienen neben dem besseren Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer:innen auch der Aufwertung des öffentlichen Raums sowie der (selektiven) Verkehrsberuhigung. Als mögliche Ausgestaltung kommen daher Schulstraßen, Fußgänger- und Begegnungszonen, reine Gehwege oder Geh- und Radwege sowie bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Fahrbahneinengungen und -aufdoppelungen etc.) infrage.

Mit der 33. StVO-Novelle wurde in Österreich auch das Instrument der Schulstraße eingeführt. Dabei handelt es sich um die Möglichkeit zur temporären Sperre einer Straße für den KFZ-Verkehr mit Fokus auf die Beginn- und Endzeiten der Schule. Dadurch kann gerade zu den Spitzenzeiten mehr Platz im Vorbereich von Schulen geschaffen werden, was einerseits die Schulwegsicherheit erhöht (kein Hol- und Bringverkehr im Schulvorfeld) und andererseits das Zufußgehen am Weg von und zur Schule fördern soll.

Seit der Einführung dieses Instruments im Jahr 2022 (und in einzelnen Pilotversuchen davor) wurden österreichweit bereits zahlreiche Schulstraßen verordnet und erfolgreich umgesetzt.



ÖRTLICHKEIT/SITUATION	ZEITHORIZONT	NR. IN KARTE
Vorplatz VS Harland	2029	201
Vorplatz ASO & Kindergarten Heinrich-Schneidmadl-Straße	2027	202
Vorplatz Otto-Glöckel-Volksschule	2027	203
Vorplatz Daniel-Gran-Volksschule I (Kerensstraße) / Kindergarten Daniel Gran	2027	204
Vorplatz Daniel-Gran-Volksschule II (Daniel-Gran-Straße)	2029	204
Vorplatz Schulzentrum Eybnerstraße	2027	205
Vorplatz VS Stattersdorf	2029	206
Vorplatz Grillparzerschule	2027	207
Vorplatz Kindergarten Schwaighof	2029	208
Vorplatz VS Ratzersdorf	2029	209
Vorplatz VS Unterradlberg	2029	210
Vorplatz Kindergarten Mühlweg	2029	211
Vorplatz Kindergarten Handel-Mazzetti-Straße	2029	212
Vorplatz Landesberufsschule	2027	213
Vorplatz Viehofner Schulen	2029	214
Vorplatz Kindergarten Wiesnergasse	2029	215
Vorplatz Kindergarten Viehofen	2027	216
Vorplatz Kindergarten St. Georgen	2027	217
Vorplatz Borg St. Pölten	2027	218
Vorplatz Kindergarten Kupferbrunn	2029	219
Vorplatz Kindergarten Eisenbahnerstraße	2027	220
Vorplatz Kindergarten Pernerstorferplatz	2027	221
Vorplatz Kindergarten Pottenbrunn	2029	222
Vorplatz VS Spratzern	2027	223
Umfeld Dr.-Theodor-Körner-Schulen / Polytechnische Schule / KinderKunstLabor / Jahnturnhalle	2027	224

Tabelle 16: Verkehrsberuhigung von Schul- und Kindergartenvorfeldern

8.3.9 ZUSÄTZLICHE SITZGELEGENHEITEN

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum erfüllen vielfältige Aufgaben. Einerseits tragen sie zur Belebung des öffentlichen Raums bei, andererseits erfüllen sie eine wesentliche funktionale Aufgabe, indem sie niederschwellige Erholungsmöglichkeiten für Menschen bieten, die längere Wege zu Fuß nur in Etappen zurücklegen können. Durch die Verfügbarkeit von Sitzgelegenheiten in kurzen Abständen wird somit ein grundlegender Baustein zur selbstbestimmten Mobilität aller Menschen gelegt. Im Zuge der Online-Beteiligung wurden für die Kategorie „Zusätzliche Sitzgelegenheiten“ insgesamt ca. 420 Rückmeldungen abgegeben, welche in der folgenden Kartendarstellung ersichtlich sind.

Aus den Rückmeldungen sind folgende Schwerpunktbereiche abzuleiten:

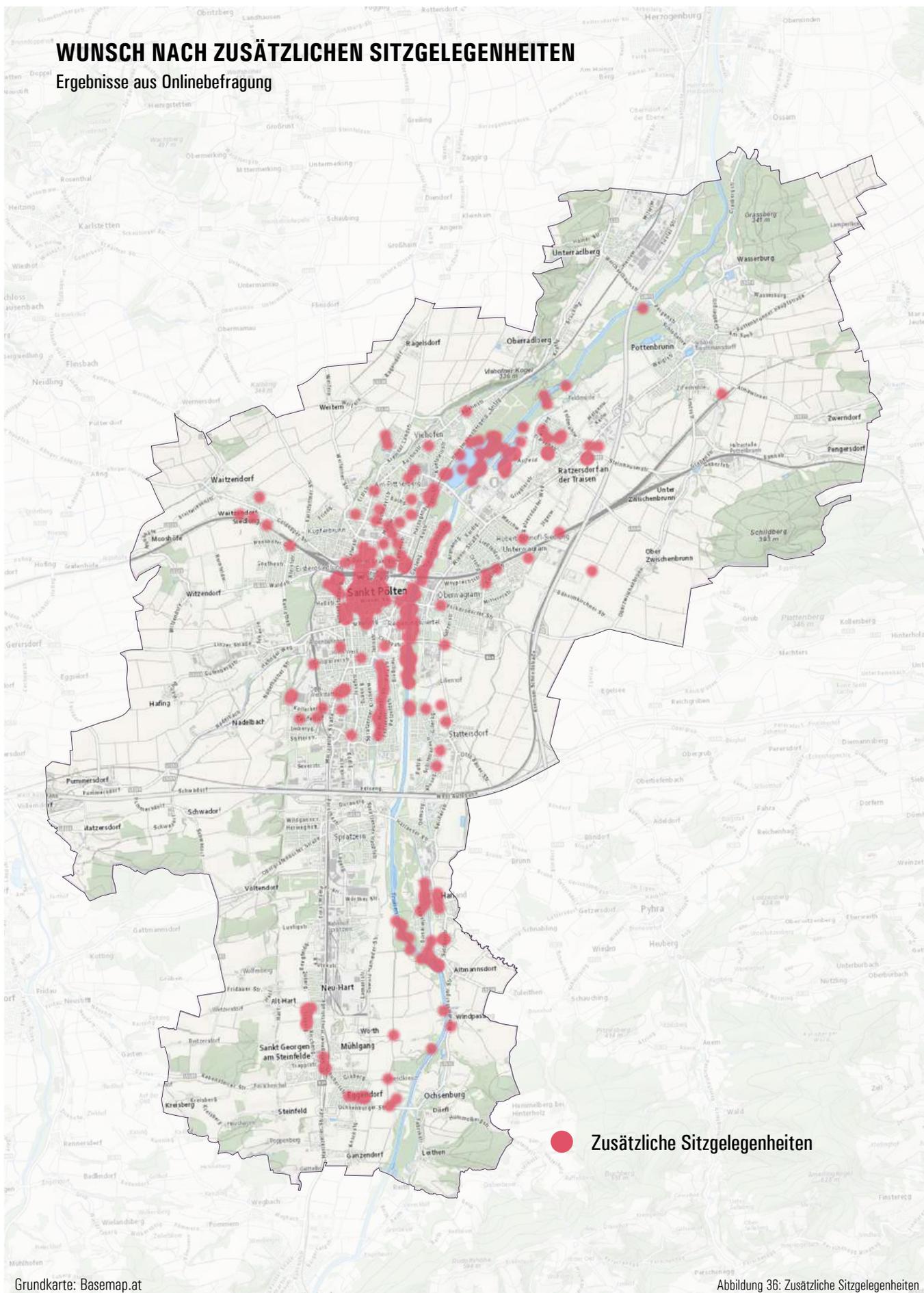
- » Die vom Fußverkehr stark frequentierte Innenstadt.
- » Der zentrale Bereich der Traisen.
- » Der Bereich rund um Viehofner- und Ratzersdorfer Seen und die benachbarten Sportanlagen.
- » Der Traisenbegleitweg sowie das Zentrum vom Harland.
- » Der sich zunehmend urbanisierende Bereich nördlich des Hauptbahnhofs.

In diesen Bereichen ist es empfehlenswert, sowohl punktuelle Nachrüstungen von Sitzgelegenheiten vorzunehmen, aber auch bei größeren Neugestaltungen Sitzgelegenheiten in das Gestaltungsprogramm aufzunehmen. Dies trifft insbesondere auch auf Maßnahmen zur Aufwertung der Stadtteilzentren zu.



WUNSCH NACH ZUSÄTZLICHEN SITZGELEGENHEITEN

Ergebnisse aus Onlinebefragung



Grundkarte: Basemap.at

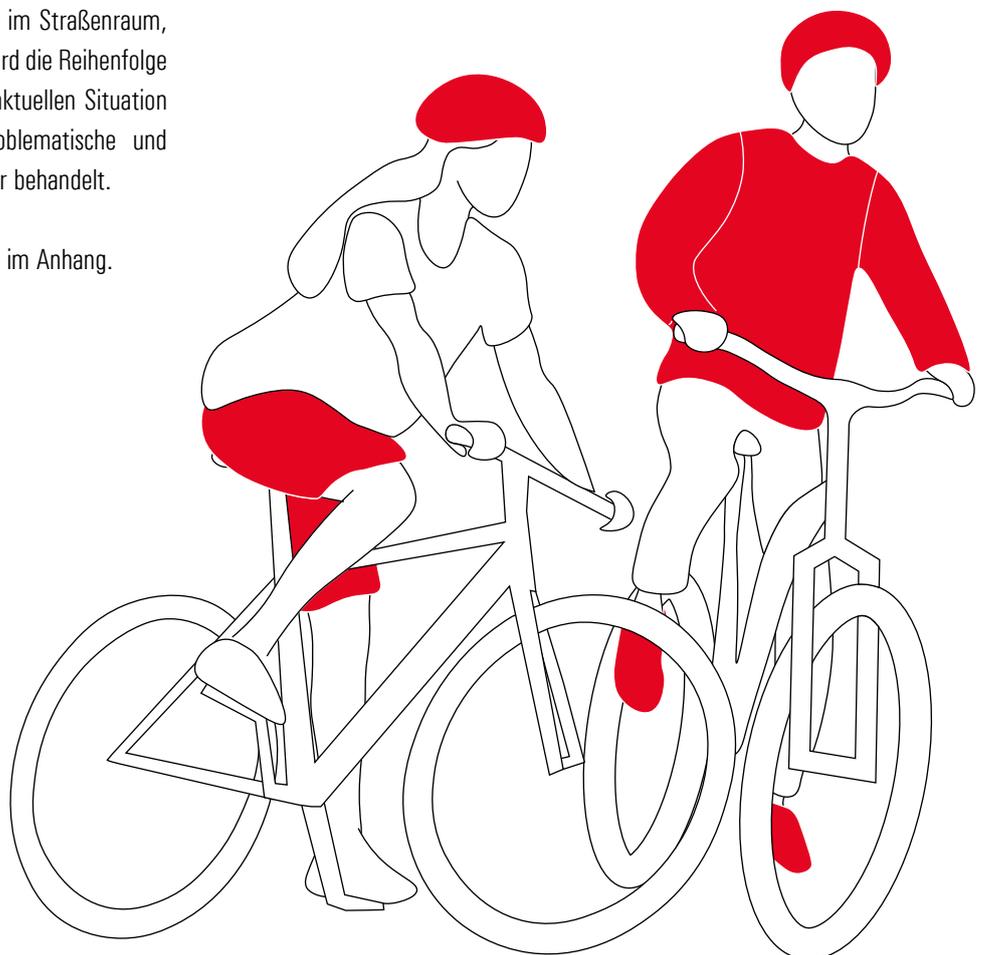
Abbildung 36: Zusätzliche Sitzgelegenheiten

8.4 MASSNAHMEN DES RADVERKEHRS

Die Maßnahmen des Radverkehrs entstehen größtenteils aus der Netzplanung des Radbasisnetzes für die Potenzialregion St. Pölten, vereinzelt entstammen Maßnahmen aber auch dem Beteiligungsprozess. Folgende Maßnahmenpakete wurden in enger Abstimmung mit der Stadt St. Pölten und dem Land Niederösterreich festgelegt.

Die Jahreszahlen entsprechen den Umsetzungshorizonten und bilden eine Einteilung in kurz-, mittel und langfristige Projekte. Die tatsächliche Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der vorhandenen finanziellen Mittel sowie der Kombination mit anderen Projekten im Straßenraum, etwa Einbautensanierungen. Weiters wird die Reihenfolge der Umsetzung durch die Qualität der aktuellen Situation beeinflusst, Lückenschlüsse und problematische und konflikträchtige Stellen werden prioritär behandelt.

Eine große Plandarstellung befindet sich im Anhang.



8.4.1 MASSNAHMENPAKET BIS 2027

BEZEICHNUNG	STRAT. RADROUTE(N)
Herzogenburger Straße (Eybnerstraße - Daniel-Gran-Straße)	H1
Herzogenburger Straße (Heinrich-Schneidmahl-Straße – Hast. Traisenpark)	H1
Feldmühlweg (Anton-Kleiß-Gasse - Welpenweg)	H2
Mühlbachbrücke E-Werk-Weg inkl. Anbindung Bimbo-Binder-Promenade	H2
Welpenweg - Weiglstraße - Kirchenplatz	H2
Lenastraße (Kudlichstraße - Franz-Käfer-Straße)	H3, R3
Clichystraße (Mühlbachbrücke - ca. Mitte Hammerpark)	H6
Johann-Gasser-Straße (Schulring - Hans-Schickelgruber-Straße)	H6
Clichystraße (Mitte Hammerpark - Auffahrt Julius-Raab-Brücke)	H6, R2
Porschestraße (Anton-Scheiblin-Gasse - Harlander Straße)	H8
Teufelhofer Straße (Hofeckergasse - Kollerbergweg)	H9
Verbindung Freiligrathstraße - Schulze-Delitzsch-Straße (am Siedlungsrand)	H9
Linzer Straße (Europaplatz - Lagerhausgasse)	H10
Goldegger Straße (Eichendorffstraße - neue Einbindung bei Post)	H13
Goldegger Straße (neue Einbindung bei Post - Walter-Trebsche-Gasse)	H13, R3
Goldegger Straße (Walter-Trebsche-Gasse - Ignaz-Breit-Gasse)	H13
Adolf-Sedlaczek-Gasse	R2
Hammerpark Nord-Süd-Querung	R2
Heinrich-Schneidmahl-Straße	R2
TRW-Abschnitt 3 (Round-Table-Steg - Thomasgasse)	TRW
TRW-Abschnitt 4 (Thomasgasse - Westbahn)	TRW, H2, R2
TRW-Abschnitt 7 (Lions-Steg - L5106)	TRW
Anbindung TRW an L5073	Verbindungsrouten
Bahnbegleitweg Westbahn (Eichendorffstraße - Hildemanngasse)	Verbindungsrouten
Clichystraße (Auffahrt Julius-Raab-Brücke - Traisen)	Verbindungsrouten
Fasangasse - Johann-Erhart-Gasse inkl. neuer Mühlbachquerung	Verbindungsrouten
Herzogenburger Straße - Hugo-Rupf-Gasse durch Glanzstadt	Verbindungsrouten
L5073 (Bahnübergang - Abzweigung Feldweg)	Verbindungsrouten
Mühlbachroute (Daniel-Gran-Straße - Heinrich-Schneidmahl-Straße)	Verbindungsrouten
Öhlberger Straße	Verbindungsrouten
Waldstraße (Haydnstraße – westl. Siedlungsgrenze/Ortsgebiet)	Verbindungsrouten
Verbindung Round-Table-Steg - Viehofner Seen - Grete-Rehor-Gasse - Baumgartnerstraße	Verbindungsrouten

Tabelle 17: Maßnahmenpaket bis 2027 für den Radverkehr

8.4.2 MASSNAHMENPAKET BIS 2029

BEZEICHNUNG	STRAT. RADROUTE(N)
Anton-Kleiß-Gasse	H2
B1 Wiener Straße (Zum Steg - Dr.-Adolf-Schärf-Straße)	H2
Alte Landstraße (Zentrum Stattersdorf)	H5, R3
Kirchhofgasse - Manderlagasse (bis Eckelbachergasse)	H5, R3
Manderlagasse (ab Eckelbachergasse) - Stadtgrenze	H5
L5102 (Walter-Sachs-Straße - Theresienhofgasse)	H6
Bergfeldgasse (Anton-Maurer-Gasse - Fuchsstraße)	H8
Teufelhofer Straße (Stifterstraße - Hofeckergasse)	H9
Brunngasse (Promenade - Khittelstraße)	H12
Khittelstraße (Brunngasse - Schießstattring)	H12
Waldstraße (Schießstattring - Goethestraße)	H12
L100 Kremser Landstraße (L113 - Leimbodengasse)	H14
Stelzhammerstraße	R3
TRW-Abschnitt 2 (Anbindung L5073 - Round Table Steg)	TRW
TRW-Abschnitt 5 (Westbahn - Rotary-Steg)	TRW
TRW-Abschnitt 6 (Rotary-Steg - Lions-Steg)	TRW
TRW-Abschnitt 8 (L5106 - Altmannsdorfer Brücke)	TRW
TRW-Abschnitt 9 (Altmannsdorfer Brücke - Ochsenburger Brücke)	TRW
B1 Wiener Straße (Willi-Gruber-Straße - Zum Steg)	Verbindungsroute
Kaltenbrunnngasse - Brandströmgasse - Mooshöfer Gasse (bis Eichendorffstraße)	Verbindungsroute
Kollerbergweg (Teufelhofer Straße - Galgenleitenweg)	Verbindungsroute
L113 Dr.-Wilhelm-Steingötter-Straße (Kremser Landstraße - Dr.-Adolf-Schärf-Straße)	Verbindungsroute
Misongasse (Freiligrathstraße - B39)	Verbindungsroute
Mühlstraße (Unterwagramer Straße - Wassergasse)	Verbindungsroute
B1a Niederösterreich-Ring	Verbindungsroute
Purtschergasse (ab neuer Mühlbachquerung) - Gerstlgasse - Herlegasse (bis Traisen)	Verbindungsroute
Rupert-Grünzweig-Gasse	Verbindungsroute
Stattersdorfer Hauptstraße (B1a - L5101)	Verbindungsroute
Stattersdorfer Hauptstraße (Erschließung EKZ)	Verbindungsroute
Verbindung Mühlstraße - B1 im Bereich Westbahn	Verbindungsroute

Tabelle 18: Maßnahmenpaket bis 2029 für den Radverkehr

8.4.3 MASSNAHMENPAKET BIS 2034+

BEZEICHNUNG	STRAT. RADROUTE(N)
Herzogenburger Straße (Daniel-Gran-Straße - Heinrich-Schneidmadl-Straße)	H1
Bahnbegleitweg Tullnerfelderbahn (Hst. Traisenpark - Taverngasse)	H1
Taverngasse (ab ONr. 13) - Hauptmannsbergerstraße - Seitzgasse	H1
Bahnbegleitweg Tullnerfelderbahn (Seitzgasse – Kraftgasse)	H1
Kraftgasse – Schiedlbauergasse (bis Neubauerweg)	H1
Neubauerweg inkl. Durchstich zur Stummeggasse (bis Kirchberggasse)	H1
Bahnbegleitweg Tullnerfelderbahn (Kirchberggasse - Weichselbaumstraße)	H1
Heideweg (ab Weichselbaumstraße) - Dr.-Hübscher-Gasse (bis Mitterweg)	H1
Mitterweg (Dr.-Hübscher-Gasse - Neugebauerstraße)	H1
Neugebauerstraße (Mitterweg - Probusstraße)	H1
Probusstraße	H1
Tiroler Straße (Probusstraße - Fundgasse)	H1
Fundgasse (Tiroler Straße - Stadtgrenze)	H1
Blumenwegbrücke	H2
L5073 Josef-Trauttmansdorff-Straße (Kirchenplatz - B1)	H2
B1 (L5073 - Am Sand)	H2
Jägerweg (Anzengruberstraße - Gwantengasse)	H3
Nallenburggasse (Brechtgasse - Zwischenbrunner Straße)	H3
Zwischenbrunner Straße (Nallenburggasse - Getreidegasse)	H3
Getreidegasse inkl. Durchstich zur Steinhauserstraße	H3
Kudlichstraße (Bahnbegleitweg - Wilhelm-Wirtinger-Gasse)	H3
L5076 (L2200 - Stadtgrenze)	H3
L5083 (Gerichtsfeldgasse - L2200)	H3
Mühlstraße (Wassergasse - Bahnbegleitweg)	H3
Wassergasse inkl. Durchstich zur B1	H3
Franz-Käfer-Straße (Lenastraße - Stelzhamerstraße)	H3, R3
Böheimkirchner Straße	H4
L129 (L5086 - Stadtgrenze)	H4
L129 Purkersdorfer Straße (Unterwagramer Straße - Zufahrt Zwetzbachermühle)	H4
L5086 (L129 - Böheimkirchner Straße)	H4
Unterwagramer Straße (L129 - Kudlichstraße)	H4
Wiener Straße (Neugebäudeplatz - Stroblkreuzung)	H4, H5
Unterwagramer Straße im Bereich Kudlichgasse	H4, R2, R3
Dr.-Bruno-Kreisky-Straße (Wiener Straße - Josef-Zwetzbacher-Gasse)	H5
Karl-Maisel-Straße (Kerschbaumerstraße - Stattersdorfer Hauptstraße)	H5
L5101 (Karl-Maisel-Straße - Alte Landstraße)	H5
Kerschbaumerstraße	H5, H6
Bernhard-Wicki-Straße	H6
Clichystraße (Mühlbachbrücke)	H6
Johann-Gasser-Straße (Hans-Schickelgruber-Straße - Clichystraße)	H6
Kerschbaumerstraße	H6
Klosegasse	H6
L5102 (Minichplatz - Traisenbrücke Windpassing)	H6
Traisenbrücke Windpassing	H6
Walter-Sachs-Straße	H6

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. RADROUTE(N)
Julius-Raab-Brücke	H6, R2
Düraugasse - Spratzer Hauptstraße - Durchstich zur Wörther Straße)	H7
Ganzendorf - Stadtgrenze	H7
Koschatgasse	H7
Oswald-Hameder-Straße nördlicher Teil	H7
Oswald-Hameder-Straße südlicher Teil	H7
Spratzer Kirchenweg (Landsbergerstraße - Düraugasse)	H7
Unterfeldstraße inkl. Verlängerung bis Moritz-v.-Schwind-Straße)	H7
Spratzer Kirchenweg (Strohmayrstraße - Landsbergerstraße)	H7, H8
Kieneggerweg	H7, H8, H9
Maria-Theresia-Straße	H7, H8, H9
Schulring (Maria-Theresia-Straße - Schulgasse)	H7, H8, H9
Spratzer Kirchenweg (Kranzbichlerstraße - Strohmayrstraße)	H7, H8, H9
Grillparzerstraße (Kieneggerweg - Maria-Theresia-Straße)	H7, H8, H9, R2
B20 (Kirchengasse - Schubertstraße)	H8
Bergfeldgasse (Fridauer Straße - Fuchsstraße)	H8
Hugo-von-Hofmannsthal-Straße - Brunnenfeldgasse (bis Franz-Psick-Gasse)	H8
Kirchengasse (B20 - Reitersdorfer Straße)	H8
Reitersdorfer Straße (Kirchengasse - Troergasse)	H8
Schubertstraße (Bahnübergang - Ochsenburger Straße)	H8
Troergasse - Ferdinand-Wurm-Straße (bis Bergfeldgasse)	H8
Landsbergerstraße (Rödlgasse - Spratzer Kirchenweg)	H8, R3
B39 Obergrafendorfer Straße (östl. Ende Völtendorf - Stadtgrenze)	H9
Franz-Jonas-Straße	H9
Josefstraße (Franz-Jonas-Straße - Strohmayrstraße)	H9
Kollerbergweg (B20 - Teufelhofer Straße)	H9
Strohmayrstraße (Josefstraße - Spratzer Kirchenweg)	H9
Verbindung Völtendorf zur verlängerten Freiligrathstraße	H9
Verlängerung Freiligrathstraße	H9
Alte Reichsstraße (Hafinger Weg - Linzer Straße)	H10
Begleitweg Nadelbach (Hafinger Weg bis nahe Pummersdorf)	H10
Hafinger Weg (Alte Reichsstraße - Ziegelbahnstraße)	H10
L5158 (Verbindungsstück zwischen Feldwegen)	H10
Nadelbach - Pummersdorf (Feldwege)	H10
Pummersdorf - Stadtgrenze	H10
Hafinger Weg (Ziegelbahnstraße - Nadelbach-Brücke)	H10, R3
Andreas-Hofer-Straße	H11
Lackenbauerstraße	H11
Goethestraße	H12
Goldegger Straße - Karlstettner Straße	H13
Goldegger Straße (Schönberggasse - Stadtgrenze)	H13
Daniel-Gran-Straße (Schöpferstraße - Praterstraße)	H13, H14
Schöpferstraße	H13, H14
Goldegger Straße (Eichendorffstraße - Karlstettner Straße)	H13, R2
L100 Kremser Landstraße (Matthias-Corvinus-Straße - L113)	H14

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. RADROUTE(N)
L100 Kremser Landstraße (Matthias-Corvinus-Straße - Leimbodengasse)	H14
Praterstraße (Daniel-Gran-Straße - Propst-Führer-Straße)	H14
Promenade (Linzer Tor - Bahnhofplatz)	R1
Promenade (Schulgasse - Klostergasse)	R1
Arbeitergasse	R2
Dr.-Ferdinand-Sauerbruch-Gasse inkl. Durchstich zur B1	R2
Eichendorffstraße - Kundrathstraße - Anbindung an Werkstättenstraße	R2
Franz-Binder-Straße (Kupferbrunnstraße - Propst-Führer-Straße)	R2
Grillparzerstraße (Maria-Theresia-Straße - Werkstättenstraße)	R2
Handel-Mazzetti-Straße (Grillparzerstraße - Georgestraße)	R2
Karlstettner Straße - Bergstraße - Kupferbrunnstraße (bis Franz-Binder-Straße)	R2
Oriongasse - Kudlichstraße (bis Unterwagramer Straße)	R2
Propst-Führer-Straße (Kremser Landstraße - Mühlbach)	R2
Propst-Führer-Straße (Praterstraße - Franz-Binder-Straße)	R2
Traisenquerung Lorengasse	R2
Werkstättenstraße	R2
Willy-Brandt-Straße (ab L5101) - Salzerstraße (bis Arbeitergasse)	R2
Untere Listengasse (ab Arbeitergasse) - Kudlichgasse (bis Unterwagramer Straße)	R2, R3
Alte Landstraße (Stattersdorf - Umfahrung Unterwagram)	R3
Durchstich Dr.-Lustkandl-Gasse - L162/Mamauer Kellerweg - L5055)	R3
Durchstich Otto-Bauer-Straße zum Mühlbach	R3
Durchstich Putzgasse - Mühlbach über Milleniumskirche	R3
Eckelbachergasse	R3
Feldweg nördlich Wirtschaftshof	R3
Kellergasse Viehofen - Kremserberg	R3
L100 (Leimbodengasse - Kellergasse Ri. Viehofen)	R3
L5151 (Stifterstraße - Abzw. Ri. Hafinger Weg)	R3
Landsbergerstraße (B20 - Josefstraße)	R3
Landsbergerstraße (Handel-Mazzetti-Straße - Spratzerner Kirchenweg)	R3
Nebenfahrbahn B20 (Landsbergerstraße - Stifterstraße)	R3
Stifterstraße (B20 - Nadelbacher Straße)	R3
Traisenquerung Landsbergerstraße inkl. Anbindung Putzgasse	R3
Untere Listengasse (ab Arbeitergasse - Verbindung zur Alten Landstraße - Alte Landstraße (bis L5101)	R3
Verbindung Nadelbach bzw. Hafinger Weg - Nadelbach Ort	R3
Viehofner Straße (L113 - Abzweigung bei ONr. 25)	R3
Ziegelbahnstraße - Gutenbergstraße - Haydnstraße - Hildemangasse - neue Einbindung Goldegger Straße	R3
TRW-Abschnitt 1 (Stadtgrenze zu Herzogenburg - Anbindung L5073)	TRW
TRW-Abschnitt 10 (Ochsenburger Brücke - Stadtgrenze zu Wilhelmsburg)	TRW
Anbindung Glanzstadt an Herzogenburger Straße	Verbindungsrouten
Anbindung Pummersdorf an H10	Verbindungsrouten
Anbindung Schwadorf	Verbindungsrouten
Aquilin-Hacker-Straße (Harlander Straße - Schuhmeierstraße)	Verbindungsrouten
Aufschließungsgebiet In der Au (Wörth)	Verbindungsrouten
Austraße (entlang WWE-Gründen)	Verbindungsrouten
Austraße (Lorengasse - Adolf-Sedlacek-Gasse)	Verbindungsrouten

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. RADROUTE(N)
Austraße (Lorenzgasse - Durchstich Glanzstadt)	Verbindungsroute
B20 Mariazeller Straße (Landsbergerstraße - Stifterstraße)	Verbindungsroute
B20 St. Georgener Hauptstraße (Ochsenburger Straße - Schubertstraße)	Verbindungsroute
Begleitweg HBF Nord (Mühlweg - Gewerkschaftsplatz)	Verbindungsroute
Brauhausgasse - Brunngasse	Verbindungsroute
Bründlweg (B1 - Haitzmannstraße)	Verbindungsroute
Daniel-Gran-Straße (Herzogenburger Straße - Schöpferstraße)	Verbindungsroute
Dr.-Theodor-Körner-Straße (Josefstraße - Johann-Gasser-Straße)	Verbindungsroute
Durchstich Austraße - Herzogenburger Straße im Bereich Glanzstadt (Standort variabel)	Verbindungsroute
Eduard-Paar-Gasse - Moritz-v.-Schwind-Straße)	Verbindungsroute
Eybnerstraße (Neugebäudeplatz - Willi-Gruber-Straße)	Verbindungsroute
Eybnerstraße (Öhlberger Straße bis inkl. Verlängerung durch Glanzstadt)	Verbindungsroute
Freiligrathstraße (Harlander Straße - Missongasse)	Verbindungsroute
Fuchsstraße (Rautekstraße - Bergfeldgasse)	Verbindungsroute
Fuhrmannsgasse	Verbindungsroute
Gröbener Gasse - Pabelgasse	Verbindungsroute
Haitzmannstraße	Verbindungsroute
Hammerweg	Verbindungsroute
Handel-Mazzetti-Straße (ab Georgestraße Ri. Süden)	Verbindungsroute
Harlander Straße (Porschestraße - Rupert-Grünzweig-Gasse)	Verbindungsroute
Heitzergasse (Roßmarkt - Promenade)	Verbindungsroute
Heißstraße (Rathausplatz - Promenade)	Verbindungsroute
Ing.-Leopold-Figl-Straße	Verbindungsroute
Josef-Buchinger-Straße - Buchberger Straße - Feldmühlweg (bis Anton-Kleiß-Gasse)	Verbindungsroute
Josef-Leeb-Straße	Verbindungsroute
Josefstraße	Verbindungsroute
Josef-Zwetzbacher-Gasse (Josef-Leeb-Straße - L5101)	Verbindungsroute
Josef-Zwetzbacher-Gasse (Unterwagrainer Straße - Josef-Leeb-Gasse)	Verbindungsroute
Karl-Maisel-Straße (Kerschbaumerstraße - Purtschergasse)	Verbindungsroute
Karlstettner Straße (Aufschließungsgebiet)	Verbindungsroute
Klostergasse (Kremser Gasse - Promenade)	Verbindungsroute
Klostergasse (Promenade - Traisen)	Verbindungsroute
Kremser Landstraße (Gewerkschaftsplatz - Propst-Führer-Straße)	Verbindungsroute
Kudlichstraße (Michaelplatz - Bahnbegleitweg)	Verbindungsroute
Kuefsteinstraße (L113 - Johannesplatz)	Verbindungsroute
L113 Austinstraße (Franzgasse - Baumgartnerstraße)	Verbindungsroute
L113 Austinstraße (Viehofner Straße - Postgasse)	Verbindungsroute
L113 Austinstraße (Wellensteinstraße - Linker Mühlbach inkl. Anbindung an Seitzgasse)	Verbindungsroute
L162 Karlstettner Straße - Gerdinitschstraße	Verbindungsroute
L5073 Weichselbaumstraße (Brückengasse - Bahnübergang)	Verbindungsroute
L5102 Ochsenburger Straße (Kastaniengasse - Ochsenburg)	Verbindungsroute
L5102 Ochsenburger Straße (Schubertstraße - Zantgasse)	Verbindungsroute
Lagergasse - Zsdarskystraße (bis Gerstnerstraße)	Verbindungsroute
Lederergasse (Siegfried-Ludwig-Platz - Promenade)	Verbindungsroute
Lederergasse (Wiener Straße - Promenade)	Verbindungsroute

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. RADROUTE(N)
Leinpaumgasse	Verbindungsroute
Leobersdorfer Bahnstraße	Verbindungsroute
Linzer Straße - Alte Reichsstraße	Verbindungsroute
Linzer Straße (Promenade - Rathausplatz)	Verbindungsroute
Lorenzgasse	Verbindungsroute
Matthias-Corvinus-Straße	Verbindungsroute
Mühlbachroute (Bachgasse - Matthias-Corvinus-Straße)	Verbindungsroute
Mühlbachroute (Westbahnallee - Daniel-Gran-Straße)	Verbindungsroute
Mühlweg (Traisenpark - Bachgasse)	Verbindungsroute
Neue Traisenquerung Harland (Theresienhofgasse)	Verbindungsroute
Pergenstraße (Kirchenplatz - Schloßallee)	Verbindungsroute
Porschestraße (Anton-Scheiblin.Gasse - Landsberger Straße)	Verbindungsroute
Pottenbrunn Amtsstraße (Opferplatz - Löberfeldgasse)	Verbindungsroute
Praterstraße (Hermann-Winger-Gasse - Daniel-Gran-Straße)	Verbindungsroute
Propst-Führer-Straße (Rendl-Keller-Gasse - Franz-Binder-Straße)	Verbindungsroute
Purkersdorfer Straße (Unterwagrainer Straße - Heidmayerstraße)	Verbindungsroute
Rautekstraße (Oswald-Hameder-Gasse - Georg-Sigl-Straße)	Verbindungsroute
Reitzersdorfer Straße (von Kirchengasse) - Herzogstraße (bis Eduard-Paar-Gasse)	Verbindungsroute
Rendl-Keller-Gasse	Verbindungsroute
Rennbahnstraße (Hammerweg - Niederösterreich-Ring)	Verbindungsroute
Rennbahnstraße (Wiener Straße - Willi-Gruber-Straße)	Verbindungsroute
Resselstraße	Verbindungsroute
Schießstattring (Andreas-Hofer-Straße - Hermann-Winger-Gasse)	Verbindungsroute
Schloßallee Pottenbrunn inkl. neuer Traisenquerung	Verbindungsroute
Schmiedbauergasse - Brückengasse	Verbindungsroute
Schmiedgasse	Verbindungsroute
Schneckgasse	Verbindungsroute
Schuhmeierstraße	Verbindungsroute
Schulze-Delitzsch-Straße (Andreas-Maurer-Straße - Siedlungsrand)	Verbindungsroute
Slawenstraße	Verbindungsroute
Steinergasse	Verbindungsroute
Strohmayerstraße inkl. neuer Mühlbachquerung	Verbindungsroute
Theresienhofgasse	Verbindungsroute
Traisenquerung VAZ Kelsengasse - Neurathgasse	Verbindungsroute
Verbindung Dr.-Steger-Gasse - Opferplatz entlang Schloss Pottenbrunn	Verbindungsroute
Verbindung Herzogenburger Straße - Austrasse (nördl. Glanzstadt)	Verbindungsroute
Verbindung Johannesplatz - L5036	Verbindungsroute
Verbindung Oswald-Hameder-Straße - Altmannsdorf	Verbindungsroute
Verbindung Oswald-Hameder-Straße - Traisen	Verbindungsroute
Verbindung Windpassing - Moritz-v.-Schwind-Straße	Verbindungsroute
Verlängerung Theresienhofgasse zur Traisen	Verbindungsroute
Waldstraße (Goethestraße - Haydnstraße)	Verbindungsroute
Waldstraße (westl. Siedlungsgrenze/Ortsgebiet - Witzendorf)	Verbindungsroute
Weiterner Straße im Bereich Wirtschaftshof	Verbindungsroute
Werksbachgasse - Dr.-Hübscher-Gasse	Verbindungsroute

ÖRTLICHKEIT/SITUATION	STRAT. RADROUTE(N)
Wernerstraße	Verbindungsroute
Widerinstraße	Verbindungsroute
Wiener Straße (Schmiedgasse - Neugebäudeplatz)	Verbindungsroute
Wirtschaftskammerplatz - Steinfeldstraße (bis Franz-Jonas-Straße)	Verbindungsroute
Wohlmeyergasse - Bachgasse inkl. neuer Mühlbachquerung	Verbindungsroute
Zwischenbrunner Straße (Getreidegasse - B1 Ratzersdorfer Hauptstraße)	Verbindungsroute

Tabelle 19: Maßnahmenpaket bis 2034 für den Radverkehr

8.4.4 AUSBAU DES NEXTBIKE-SYSTEMS

Mit Stand Frühjahr 2024 gibt es in St. Pölten 44 Nextbike-Standorte. Diese liegen größtenteils in der Innenstadt, im Landhausviertel und vereinzelt in den Bereichen nördlich und südlich der Innenstadt, zudem gibt es einzelne Stationen östlich der Traisen. Bisher gibt es jedoch keine vollständige Abdeckung in den einzelnen Katastralgemeinden, viele der Ortskerne verfügen über keine Stationen. Ebenso gibt es im Bereich der ÖV-Knotenpunkte (Stichwort „Intermodale Schnittstellen“) noch Ausbaubedarf, da die überwiegende Mehrheit über keine Nextbike-Stationen verfügen. Ein dritter Aspekt möglicher neuer Standorte ist die weitere Verdichtung des Stationsnetzes im bereits (grundlegend) abgedeckten Gebiet. Hierbei sind insbesondere Schulen, andere Ausbildungsstandorte sowie für den Alltag wichtige gewerbliche Infrastruktur im Fokus. Die Wahl der zusätzlichen Standorte geschieht im Einklang mit der Festlegung der strategischen Radrouten, wodurch eine gute Erreichbarkeit der Stationen aus allen Richtungen und auch über längere Distanzen sichergestellt wird.

Für das Jahr 2024 ist eine Verdichtung des Stationsnetzes in der Innenstadt sowie in der Kernstadt Nord vorgesehen. Außerdem soll das Stadtentwicklungsgebiet Eisberg und der Stadtteil am Kupferbrunnberg erschlossen werden.

Im Jahr 2025 ist eine weitere Verdichtung in der Kernstadt sowie eine Erschließung von Unterwagramm vorgesehen.

Im Jahr 2026 liegt der Fokus auf der Kernstadt Süd sowie auf einer besseren Anbindung von Stattersdorf und dem Kremserberg.

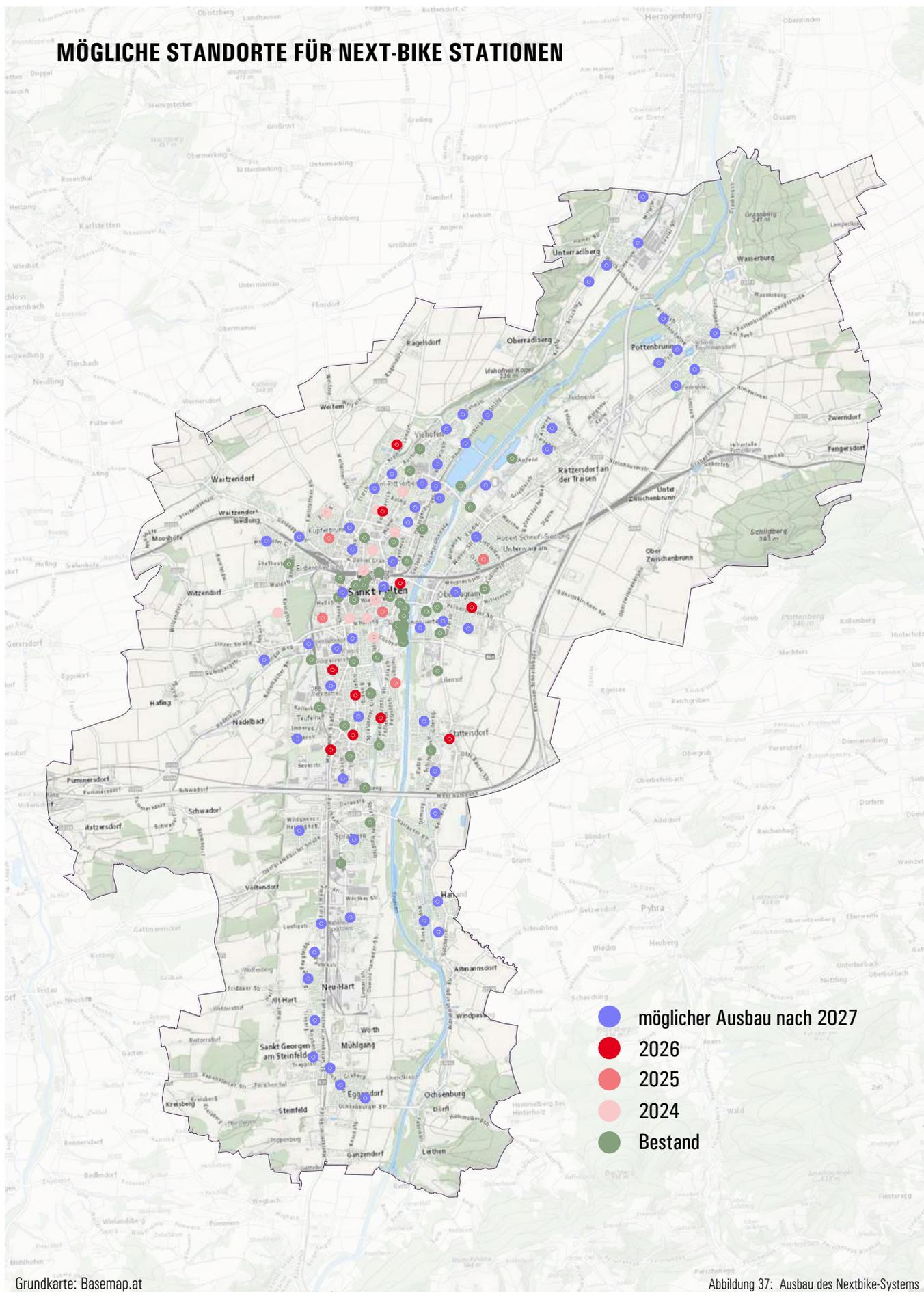
Das weitere langfristige Ausbauprogramm sieht eine Verdichtung im gesamten Stadtgebiet sowie möglicherweise eine Erschließung von Unterradlberg, Pottenbrunn, Sankt Georgen und Harland vor.

Beginnend mit 2024 sollen zu den normalen Nextbike-Rädern auch Lastenrädern an ausgewählten Standorten, insbesondere im dichten Siedlungsgebiet, hinzukommen. Den Anfang wird hierbei das schon jetzt verfügbare Lastenrad am Rathausplatz machen, welches in das Nextbike-System integriert wird.

Auf der folgenden Seite befindet sich eine Plandarstellung der bestehenden und möglichen zukünftigen Nextbike-Standorte. Eine große Plandarstellung befindet sich im Anhang.



MÖGLICHE STANDORTE FÜR NEXT-BIKE STATIONEN



Grundkarte: Basemap.at

Abbildung 37: Ausbau des Nextbike-Systems

8.4.5 SCHAFFUNG ZUSÄTZLICHER RADABSTELLANLAGEN

Im Zuge der Online-Beteiligung wurde auch die Kategorie „Zusätzliche Radabstellanlagen“ abgefragt. Aus den rund 300 Rückmeldungen ergeben sich die folgenden Schwerpunkte:

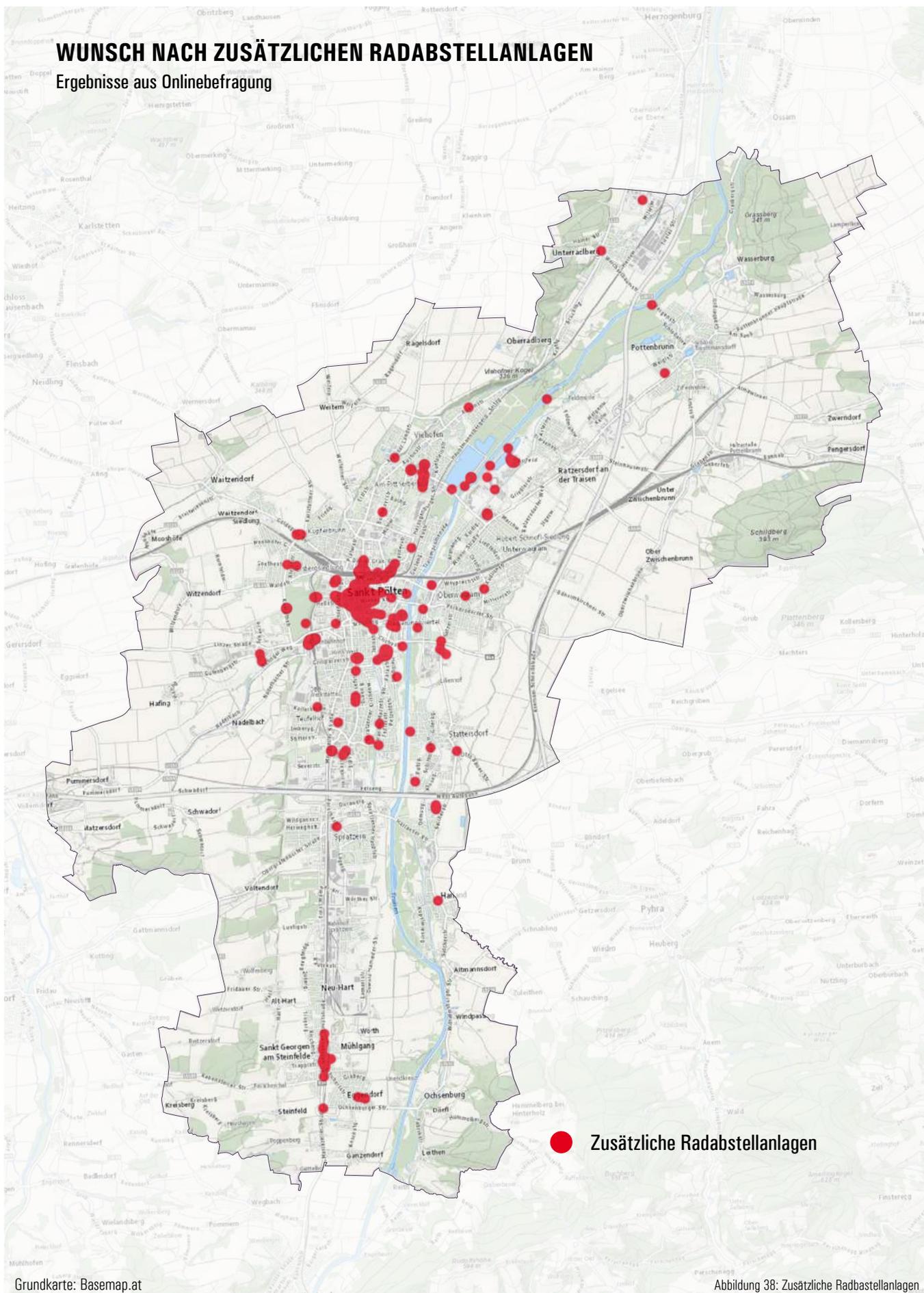
- » Die gesamte St. Pöltner Innenstadt sowie der Bereich rund um den Hauptbahnhof (sowohl westliche als auch östliche Zugänge).
 - » Der nördliche und mittlere Teil des Regierungsviertels.
 - » Der Bereich rund um den Alpenbahnhof bzw. die Bahnhaltestelle Kaiserwald.
 - » Der Hammerpark.
 - » Der Bereich rund um den Traisenpark.
 - » Der Bereich rund um die Viehofner und Ratzersdorfer Seen sowie die umliegenden Sportanlagen.
 - » Der Bereich entlang der St. Georgener Hauptstraße im Zentrum von St. Georgen.
- » Diebstahlsicherheit: Räder verschiedener Art sollen unabhängig von Rahmenform und Reifenbreite ortsfest bzw. diebstahlsicher mit einem Schloss zwischen Rahmen und Bügel versperrt werden können.
 - » Standsicherheit: Die Abstellanlagen sollen auf festem Untergrund errichtet werden und ein standsicheres Absperrn von Rädern ermöglichen.
 - » Witterungsschutz: Besonders bei Abstellanlagen mit längerer Stehzeit der Räder (z. B. Bike + Ride) ist der Schutz vor Witterungseinflüssen ein wesentliches Kriterium.
 - » Erreichbarkeit: Radabstellanlagen sollen von umliegenden Radrouten aus fahrend erreichbar sein. Zufahrtswege sollen über eine ausreichende Breite und eine max. Neigung von 10 % verfügen, Stufen und Gehsteigkanten sollten vermieden werden.
 - » Positionierung: Radabstellanlagen sollen „am Weg zum Ziel“ erreichbar sein, nicht nach oder abseits des Ziels.

Für Radabstellanlagen definiert die RVS Radverkehr im Wesentlichen folgende Kriterien:

Darüber hinaus ist es jedenfalls empfehlenswert, an allen stärker frequentierten ÖV-Knotenpunkten, insbesondere den Bahnhaltstellen, sowie bei sämtlichen Schulen, Freizeiteinrichtungen und behördlichen Einrichtungen hochwertige Radabstellanlagen zu errichten.

WUNSCH NACH ZUSÄTZLICHEN RADABSTELLANLAGEN

Ergebnisse aus Onlinebefragung



● Zusätzliche Radabstellanlagen

Grundkarte: Basemap.at

Abbildung 38: Zusätzliche Radabstellanlagen

8.4.6 RADSPIELPLÄTZE

Radspielplätze dienen der spielerischen Annäherung an das Radfahren für Kinder ab dem Kindergartenalter. Die Plätze bieten verschiedene Elemente und sollen dadurch die Bewegung allgemein, aber auch bestimmte Situationen im Radfahren aktiv erlernbar machen.

Für St. Pölten ist aktuell ein Standort in Prüfung, weitere sind angedacht. Für die Umsetzung des ersten Radspielplatzes ist aktuell der Bereich Clichystraße/Reinkeweg vorgesehen. Der erste Standort soll ab 2025 realisiert werden.

8.4.7 FAHRRADTAXIS

Zur besseren Erschließung der Innenstadt und möglicherweise auch als Transfersystem zu den St. Pöltner Seen könnte langfristig ein Fahrradtaxi-System in St. Pölten etabliert werden. Dadurch kann das Einzugsgebiet der bestehenden ÖV-Haltestellen deutlich vergrößert und die Attraktivität des Systems insgesamt gesteigert werden.

Mit dem Fahrradtaxi kann ein sanfter Anreiz zum Umstieg auf die aktive Mobilität gesetzt werden und – insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen – können die „letzte Meile“ deutlich einfacher überbrücken.

09

ANHANG

9.1 VERZEICHNISSE

9.1.1 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

» Abbildung 1: Gesundheits-Krankheits-Kontinuum (nach Hurrelmann 2006)	11
» Abbildung 2: Zusammenhang zwischen der Bewegungsdosis (Minuten pro Woche) und der Gesamtsterblichkeit	11
» Abbildung 3: Übersicht über die positiven Auswirkungen von aktiver Mobilität	11
» Abbildung 4: Regionale Gliederung St. Pölten	29
» Abbildung 5: Nutzungskartierung St. Pölten	31
» Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung St. Pölten (Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung)	32
» Abbildung 7: Dauerzählstellen, täglicher Durchschnitt	39
» Abbildung 8: Tagesganglinie 13.12.2022 für Mühlbachroute/Daniel-Gran-Straße	41
» Abbildung 9: Tagesganglinie 09.05.2023 für Mühlbachroute/Daniel-Gran-Straße	41
» Abbildung 10: Tagesganglinie 13.12.2022 für die Schwerdfegerstraße	43
» Abbildung 11: Tagesganglinie 09.05.2023 für die Schwerdfegerstraße	45
» Abbildung 13: Tagesganglinie 09.05.2023 für den Traisentalradweg	45
» Abbildung 14: Tagesganglinie 17.07.2022 für den Traisentalradweg	45
» Abbildung 15: Tagesganglinie 13.12.2022 für die Unterführung Khittelstraße	47
» Abbildung 16: Tagesganglinie 09.05.2023 für die Unterführung Khittelstraße	47
» Abbildung 17: Tagesganglinie 13.12.2022 für die Unterführung Mühlweg	49
» Abbildung 18: Tagesganglinie 09.05.2023 für die Unterführung Mühlweg	49
» Abbildung 19: Tagesganglinie 13.12.2022 für die Schulgasse	51
» Abbildung 20: Tagesganglinie 09.05.2023 für die Schulgasse	51
» Abbildung 21: Befragung zu Qualitäten des Fußverkehrs	54
» Abbildung 22: Analyse des Fußverkehrsnetzes	57
» Abbildung 23: Befragung zu Qualitäten des Radverkehrs	58
» Abbildung 24: Analyse des Radverkehrsnetzes	61
» Abbildung 25: Modal-Split-Ziel für 2034	65
» Abbildung 26: Fahrbahnverschwenk mit Gegenverkehrsbereich (Leopoldsdorf, Oberlaaer Straße)	75
» Abbildung 27: Strategien zum Fußverkehr	76
» Abbildung 28: Strategisches Fußverkehrsnetz	83
» Abbildung 29: Strategien zum Radverkehr	84
» Abbildung 30: Strategisches Radverkehrsnetz	89
» Abbildung 31: Zusätzliche Begrünung	99
» Abbildung 32: St. Pölten, Doktor-Karl-Renner-Promenade	101
» Abbildung 33: Visualisierung Doktor-Karl-Renner-Promenade, St. Pölten	101
» Abbildung 34: Geplanter Verlauf des Radschnellweg Wilhelmsburg	103

»	Abbildung 35: Ausbaustufen Traisentalradweg	105
»	Abbildung 36: Zusätzliche Sitzgelegenheiten	129
»	Abbildung 37: Ausbau des Nextbike-Systems	141
»	Abbildung 38: Zusätzliche Radbastellanlagen	143

9.1.2 TABELLENVERZEICHNIS

»	Tabelle 1: Auswertung der Querschnittszählungen im Dezember 2021 und Mai 2022	38
»	Tabelle 2: Auswertung der städtischen Dauerzählstelle am Mühlbach	40
»	Tabelle 3: SWOT-Analyse zum Fußverkehr	55
»	Tabelle 4: SWOT-Analyse zum Radverkehr	59
»	Tabelle 5: Modal Split in St. Pölten (2018)	64
»	Tabelle 6: Modal-Split-Ziel für St. Pölten für das Jahr 2034	64
»	Tabelle 7: Radhaupttrouten und ihre Länge	88
»	Tabelle 8: Bauabschnitte und ihr Umsetzungshorizont	104
»	Tabelle 9: Aufwertung von Haltestellenumfeldern	109
»	Tabelle 10: Maßnahmen zur Aufwertung der St. Pöltner Innenstadt	109
»	Tabelle 11: Maßnahmen zur umfassenden Straßen- und Platzgestaltung	111
»	Tabelle 12: Verbreiterung bzw. Errichtung fehlender Gehsteige	113
»	Tabelle 13: Schaffung zusätzlicher Fußverkehrsverbindungen	119
»	Tabelle 14: Verbesserung von Querungen	121
»	Tabelle 15: Verkürzung der Wartezeit an Ampeln	125
»	Tabelle 16: Verkehrsberuhigung von Schul- und Kindergartenvorfeldern	127
»	Tabelle 17: Maßnahmenpaket bis 2027 für den Radverkehr	131
»	Tabelle 18: Maßnahmenpaket bis 2029 für den Radverkehr	132
»	Tabelle 19: Maßnahmenpaket bis 2034 für den Radverkehr	133

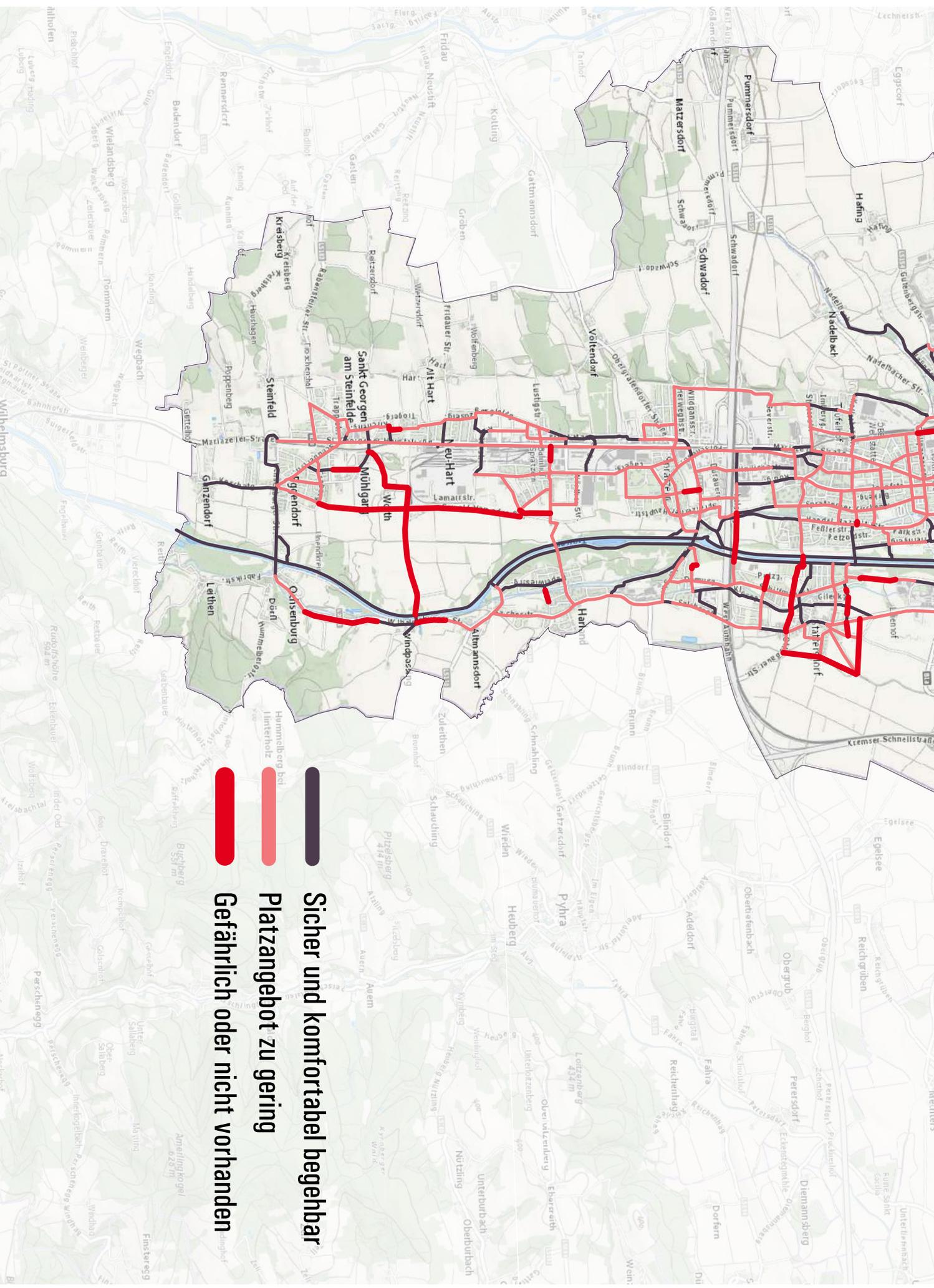
9.1.3 LITERATURVERZEICHNIS VORWORT

- » 92Brown JC, Winters-Stone K, Lee A, Schmitz KH (2012): Cancer, physical activity, and exercise. *Compr Physiol* 2:2775-809.
- » Bundesministerium für Gesundheit (2013): Nationaler Aktionsplan Bewegung (NAP.b). <http://www.sportministerium.at/de/themen/nationaler-aktionsplan-bewegung>.
- » Chomitz VR, Slining MM, McGowan RJ et al. (2009): Is there a relationship between physical fitness and academic achievement? Positive results from public school children in the northeastern United States. *Journal of School Health* 79:30-37.
- » Cosma A, Abdrakhmanova S, Taut D et al. (2023): A focus on adolescent mental health and well-being in Europe, central Asia and Canada. *Health Behaviour in School-aged Children international report from the 2021/2022 survey. Volume 1*. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.
- » Fonds Gesundes Österreich (2012): Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. Band Nr. 8 aus der Reihe WISSEN. <https://fgoe.org/sites/fgoe.org/files/2017-10/2012-10-17.pdf>.
- » Green DJ, Smith KJ (2018): Effects of Exercise on Vascular Function, Structure, and Health in Humans. *Cold Spring Harb Perspect Med* 8:a029819.
- » Guthold R, Stevens GA, Riley LM, Bull FC (2018): Worldwide trends in insufficient physical activity from 2001 to 2016: a pooled analysis of 358 population-based surveys with 1.9 million participants. *Lancet Glob Health* 6:e1077-e86.
- » Iso-Markku P, Kujala UM, Knittle K, et al. (2022): Physical activity as a protective factor for dementia and Alzheimer's disease: systematic review, meta-analysis and quality assessment of cohort and case-control studies. *Br J Sports Med* 56:701-709.
- » Jakovljevic DG (2018): Physical activity and cardiovascular aging: Physiological and molecular insights. *Exp Gerontol* 109:67-74.
- » Kubesch S, Walk L (2009): Körperliches und kognitives Training exekutiver Funktionen in Kindergarten und Schule. *Sportwissenschaft* 39:309-317.
- » Kubesch S, Walk L, Spitzer M et al. (2009): A 30-minute physical education program improves students' executive attention. *Mind, Brain and Education* 3:235-242.
- » Lee IM, Shiroma EJ, Lobelo F et al. (2012): Effect of physical inactivity on major noncommunicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. *Lancet* 380:219-229.

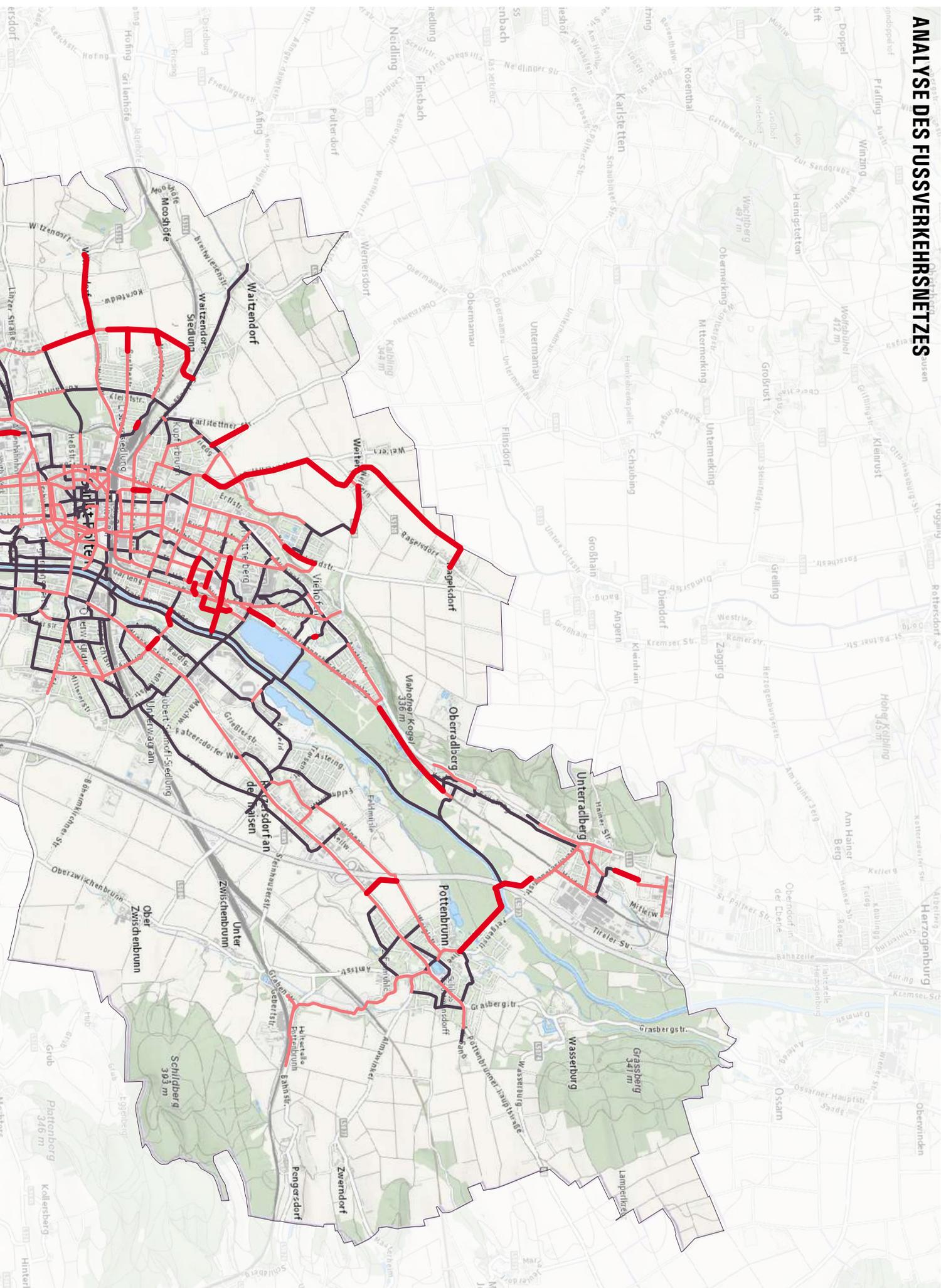
- » Martikainen S, Pesonen AK, Lahti J et al. (2013): Higher levels of physical activity are associated with lower hypothalamic-pituitary-adrenocortical axis reactivity to psychosocial stress in children. *Journal of Clinical Endocrinology & Metabolism* 98:E619-E627.
- » Nuzum H, Stickel A, Corona M, et al. (2020): Potential Benefits of Physical Activity in MCI and Dementia. *Behav Neurol* 2020:7807856.
- » Patel AV, Friedenreich CM, Moore SC, et al. (2019): American College of Sports Medicine roundtable report on physical activity, sedentary behavior, and cancer prevention and control. *Med Sci Sports Exerc* 51:2391-2402.
- » Rock CL, Thomson CA, Sullivan KR, et al. (2022): American Cancer Society nutrition and physical activity guideline for cancer survivors. *CA Cancer J Clin* 72:230-262.
- » Schmidt T, van Mackelenbergh M, Wesch D, Mundhenke C (2017): Physical activity influences the immune system of breast cancer patients. *J Cancer Res Ther* 13:392-398.
- » Ungvari Z, Fazekas-Pongor V, Csiszar A, Kunutsor SK. The multifaceted benefits of walking for healthy aging: from Blue Zones to molecular mechanisms. *Geroscience*. 2023 Dec;45(6):3211-3239.
- » Weyh C, Krüger K, Strasser B (2020): Physical activity and diet shape the immune system during aging. *Nutrients* 12:622.
- » Weltgesundheitsorganisation Europe (2004): WHO-Kinder-Umwelt-Gesundheitsaktionsplan für Europa – CEHAPE (Children Health Environment Action Plan for Europe, CEHAPE) https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/int_koop/cehape.html
- » World Health Organization (2018): Global Action Plan on Physical Activity 2018–2030: More Active People for a Healthier World. Geneva; <https://apps.who.int/iris/handle/10665/272722>

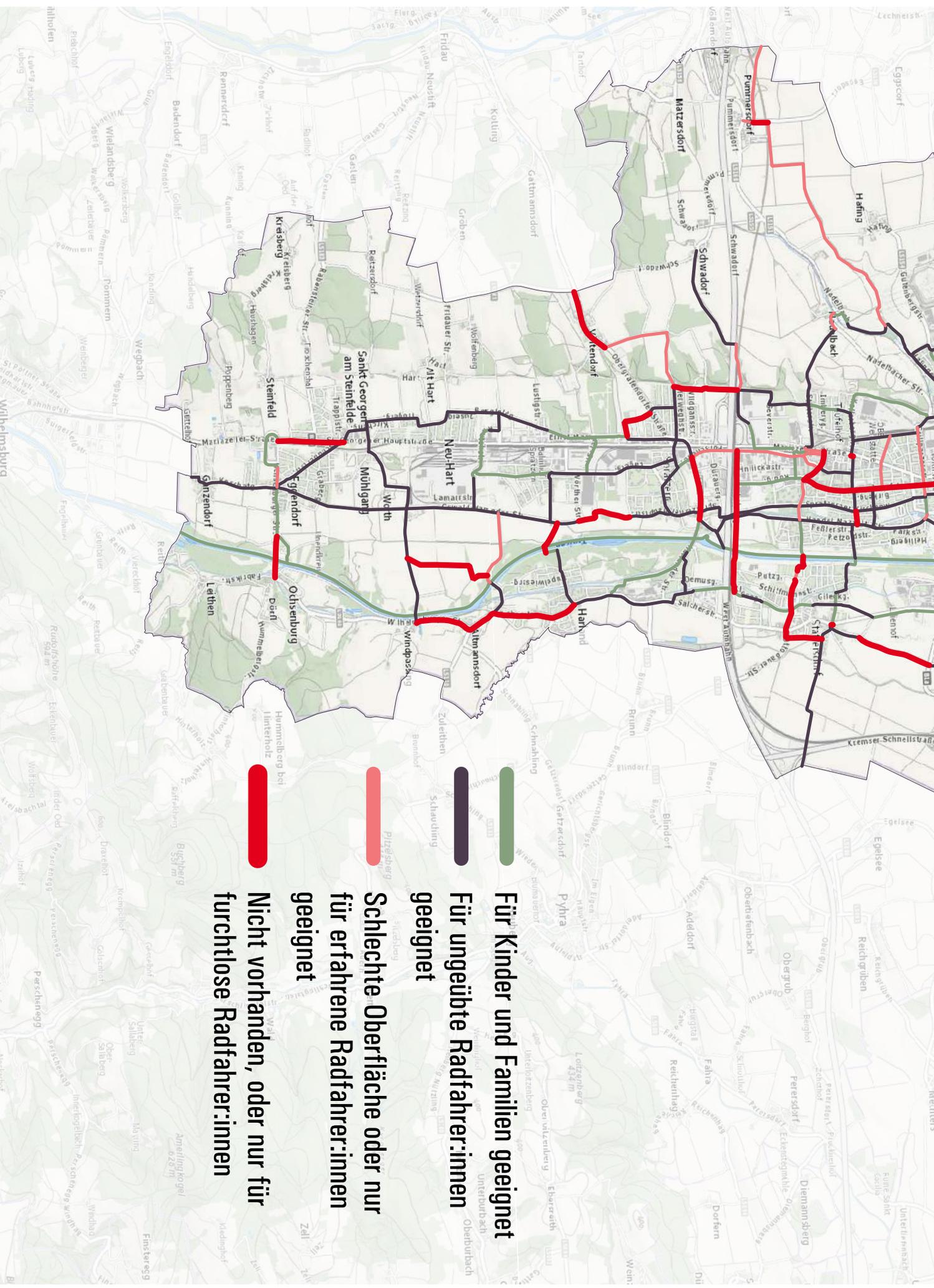
9.1.4 GROSSE PLANDARSTELLUNGEN ALS ANHANG

- » Analyse des Fußverkehrsnetzes
- » Analyse des Radverkehrsnetzes
- » Strategisches Fußverkehrsnetz
- » Strategisches Radverkehrsnetz
- » Punkuelle Fußverkehrsmaßnahmen
- » Lineare Fußverkehrsmaßnahmen
- » Radverkehrsmaßnahmen
- » Nextbike-Ausbau



ANALYSE DES FUSSVERKEHRSNETZES



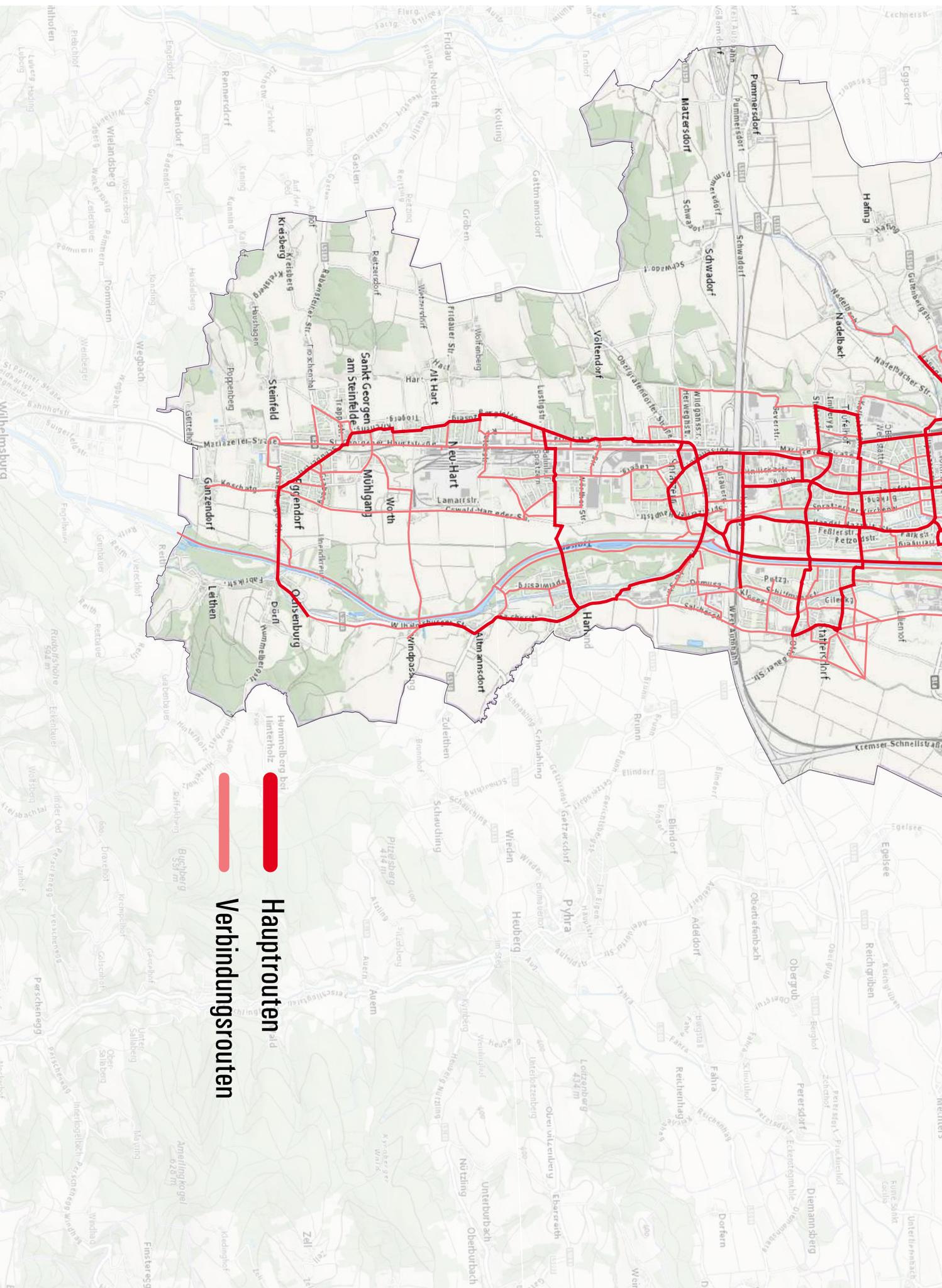


Für Kinder und Familien geeignet

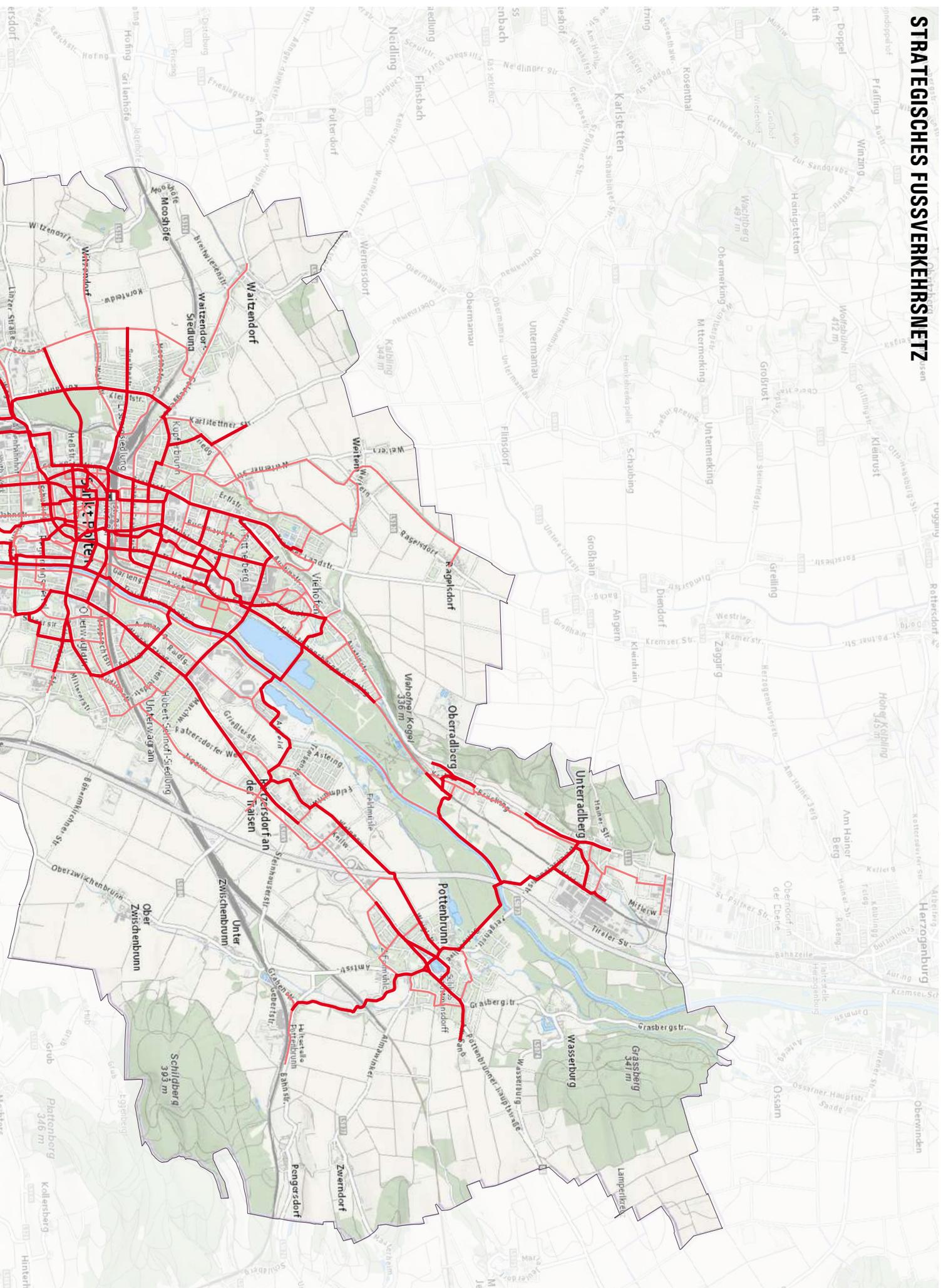
Für ungeübte Radfahrer:innen geeignet

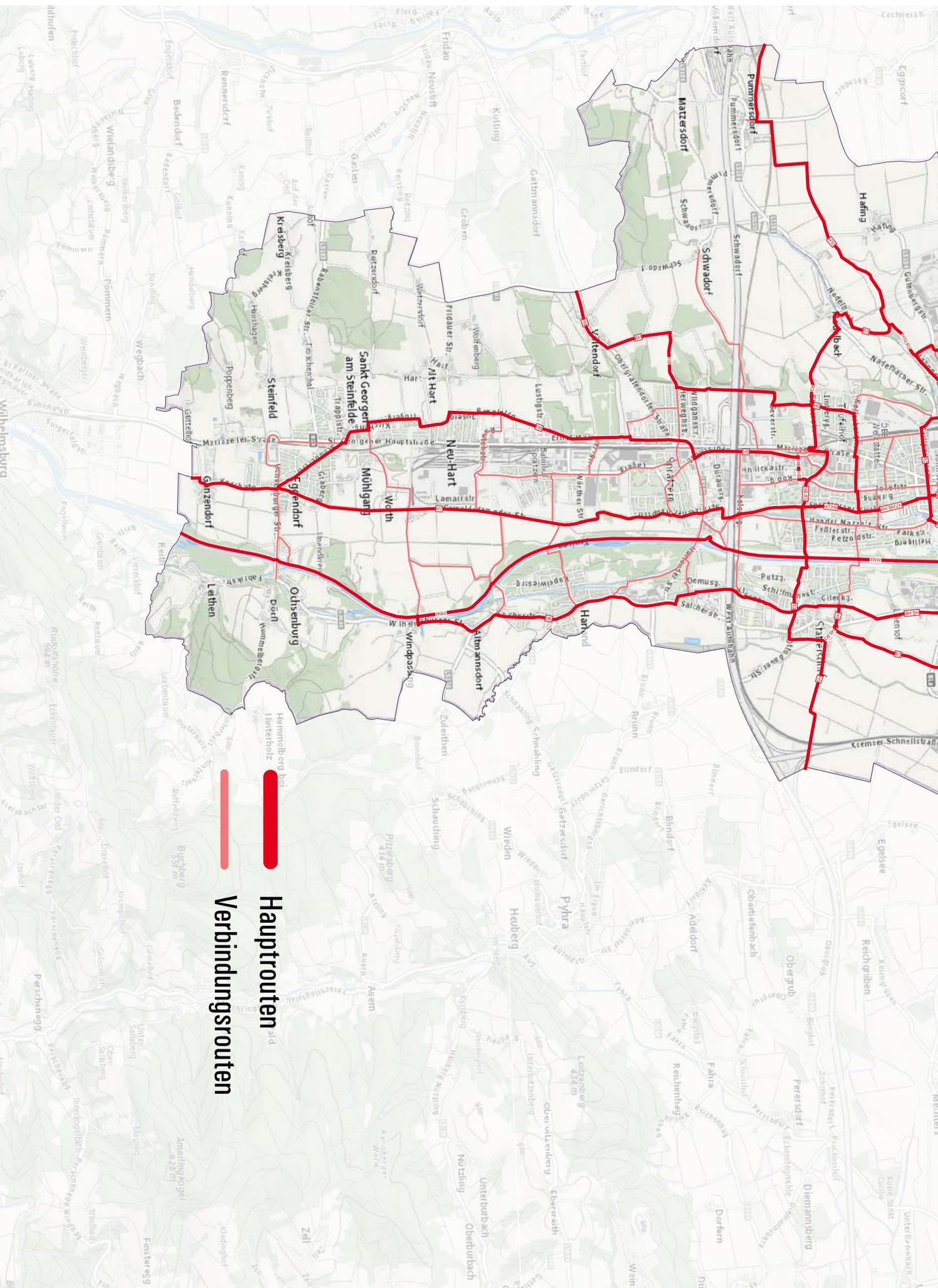
Schlechte Oberfläche oder nur für erfahrene Radfahrer:innen geeignet

Nicht vorhanden, oder nur für furchtlose Radfahrer:innen



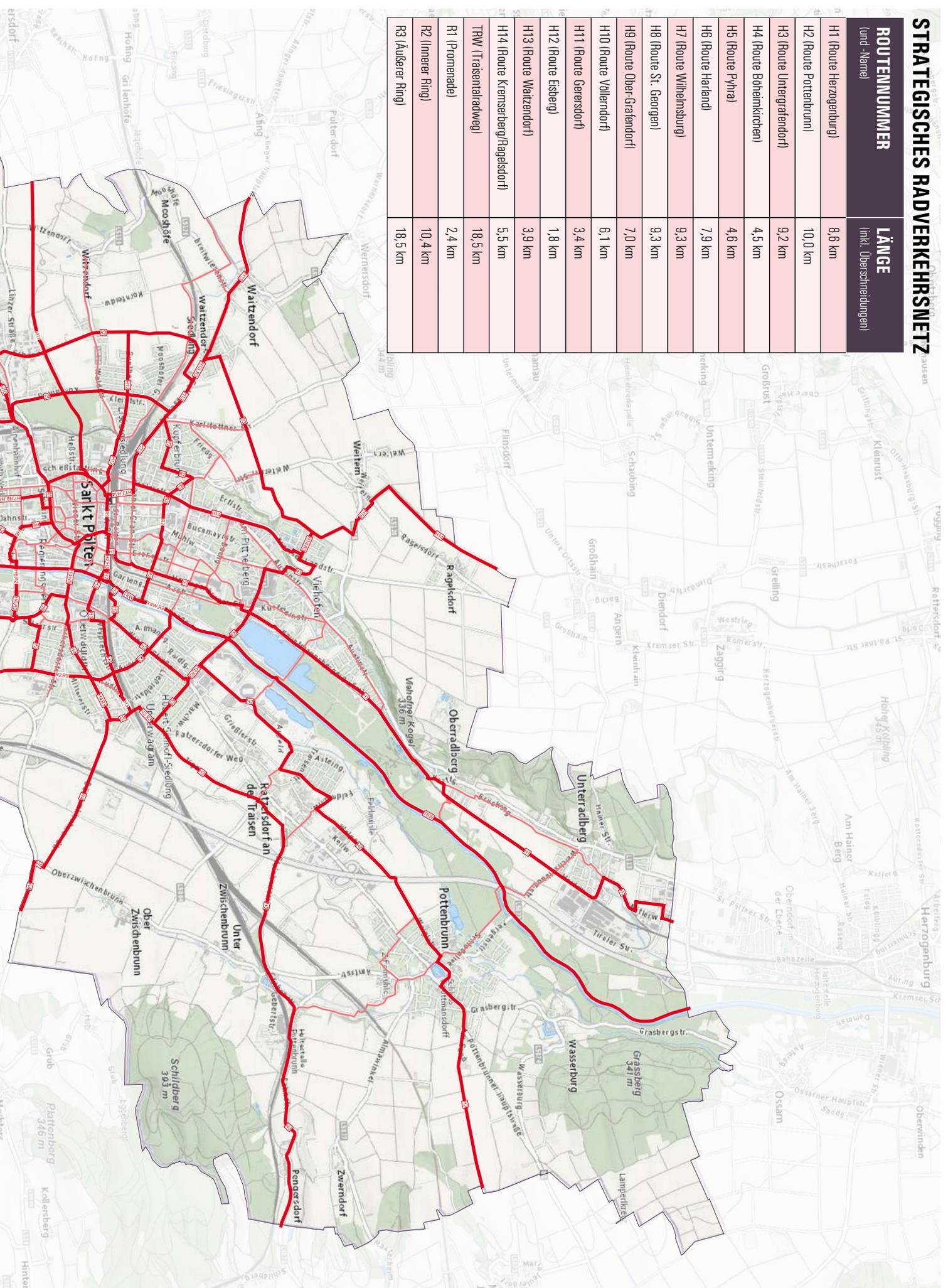
STRATEGISCHES FUSSVERKEHRSMETZ

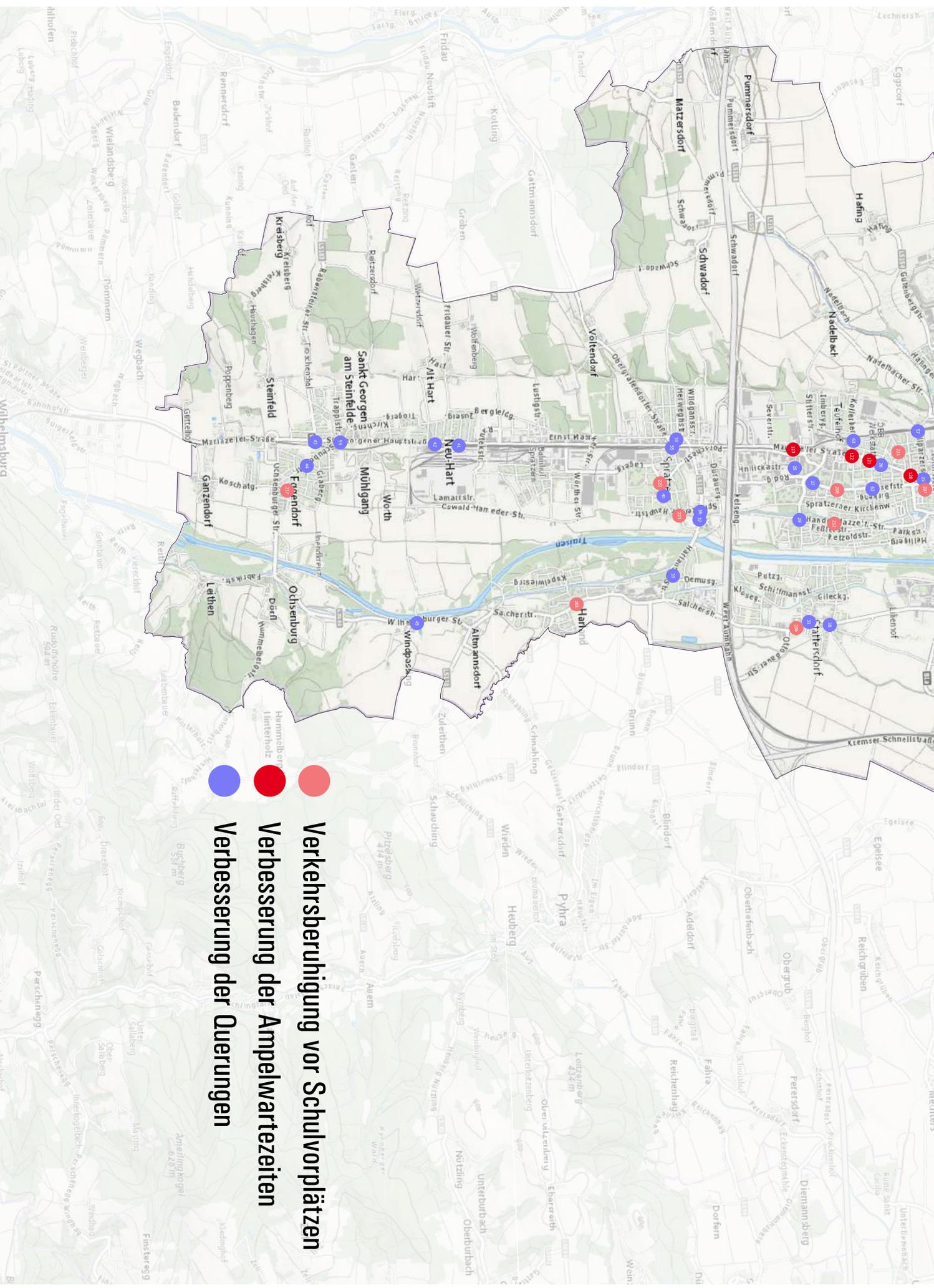




STRATEGISCHES RADVERKEHRSMETZ

ROUTENUMMERM (und -Name)	LÄNGE (inkl. Überschneidungen)
H1 (Route Herzogenburg)	8,6 km
H2 (Route Pottenbrunn)	10,0 km
H3 (Route Unterrafdorf)	9,2 km
H4 (Route Bohemkirchen)	4,5 km
H5 (Route Pyhra)	4,6 km
H6 (Route Harandl)	7,9 km
H7 (Route Wilhelmsburg)	9,3 km
H8 (Route St. Georgen)	9,3 km
H9 (Route Ober-Grafendorf)	7,0 km
H10 (Route Vollendorf)	6,1 km
H11 (Route Geiersdorf)	3,4 km
H12 (Route Esberg)	1,8 km
H13 (Route Waitzendorf)	3,9 km
H14 (Route Krenschberg/Ragasdorf)	5,5 km
TRW (Traisentalradweg)	18,5 km
R1 (Promenade)	2,4 km
R2 (Innere Ring)	10,4 km
R3 (Äußerer Ring)	18,5 km



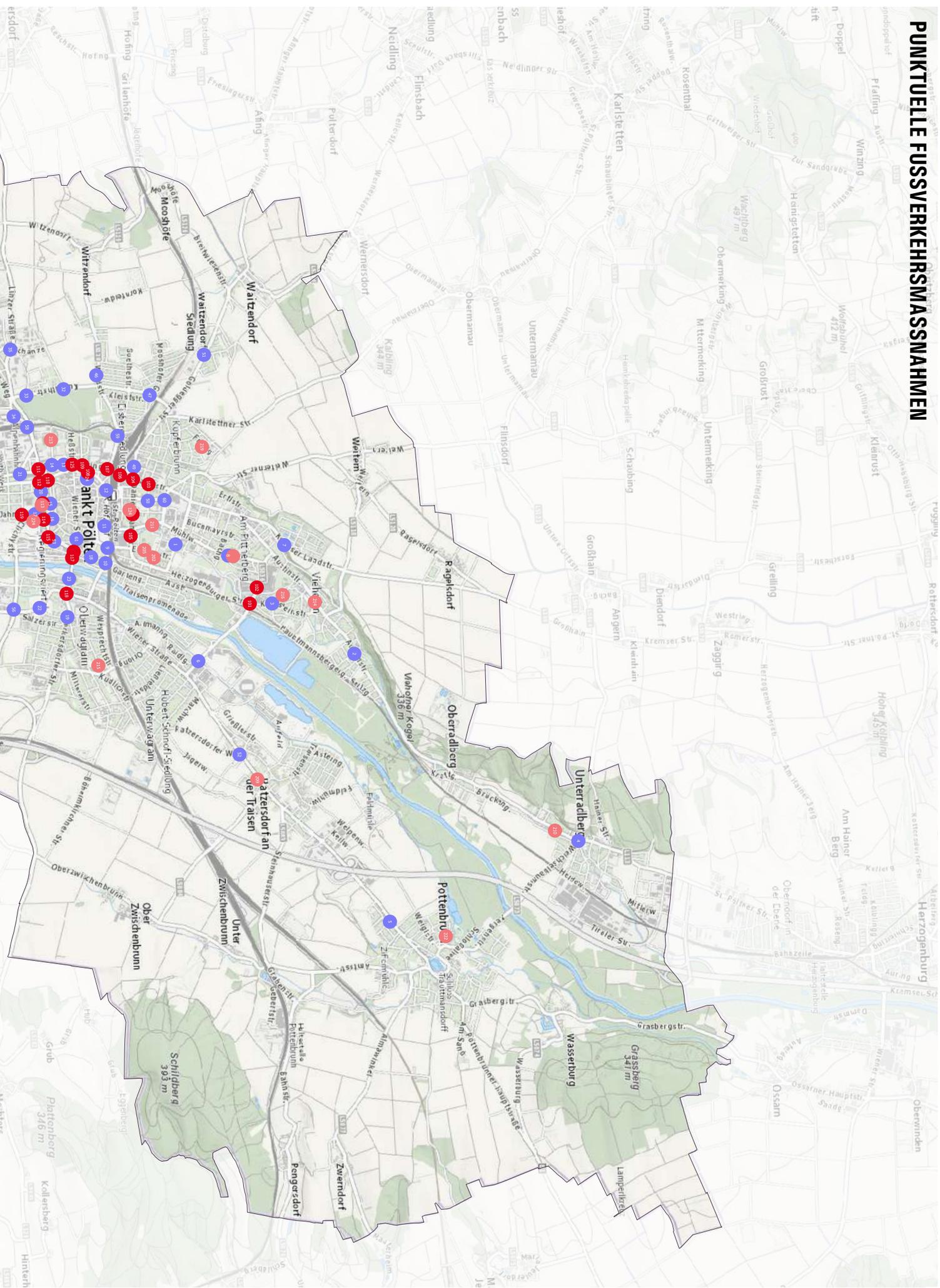


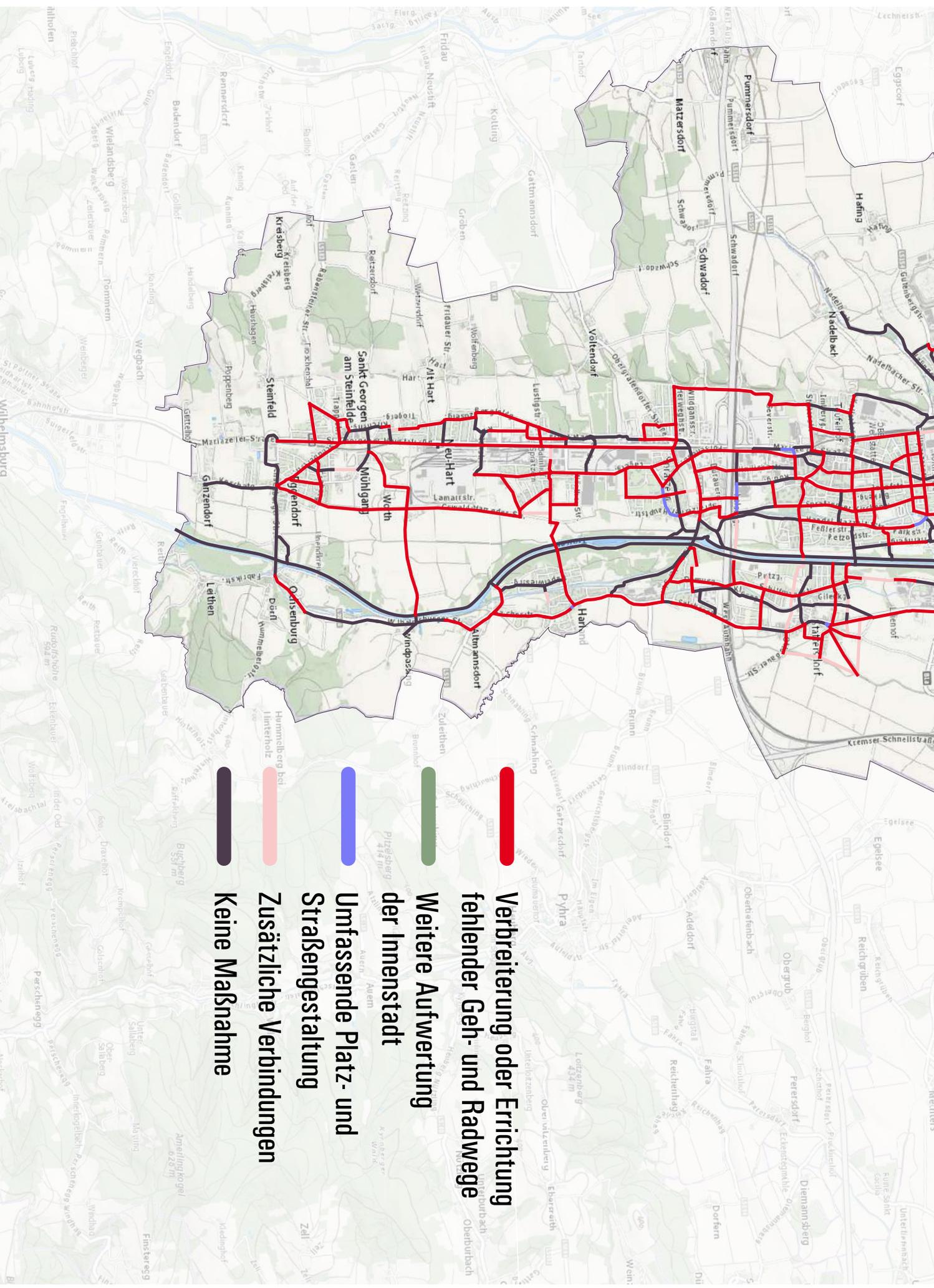
Verkehrsbereinigung vor Schulvorplätzen

Verbesserung der Anpelwartezeiten

Verbesserung der Querungen

PUNKTUELLE FUSSVERKEHRSMASSNAHMEN





**Verbretterung oder Errichtung
fehlender Geh- und Radwege**

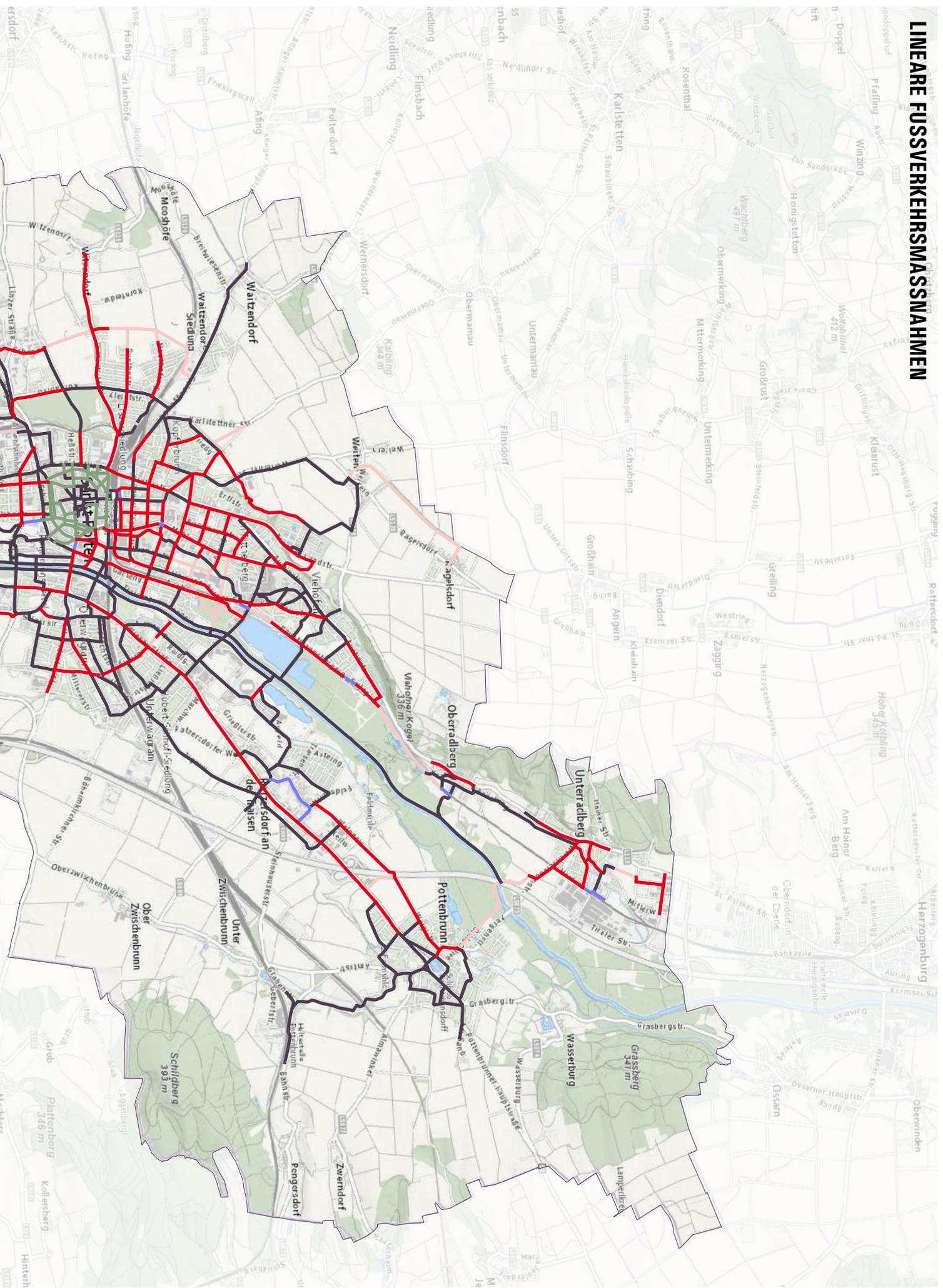
**Weitere Aufwertung
der Innenstadt**

**Umfassende Platz- und
Straßengestaltung**

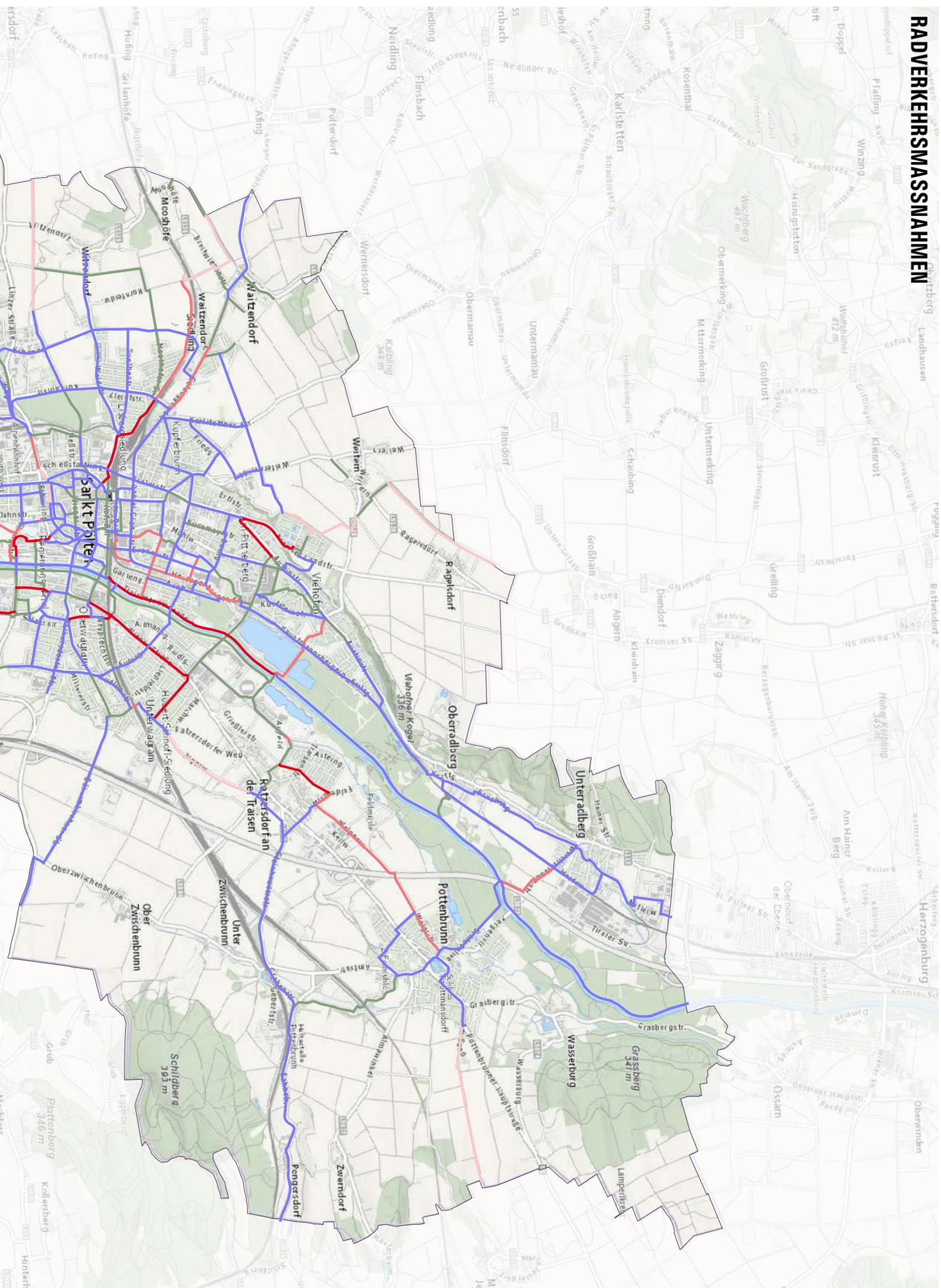
Zusätzliche Verbindungen

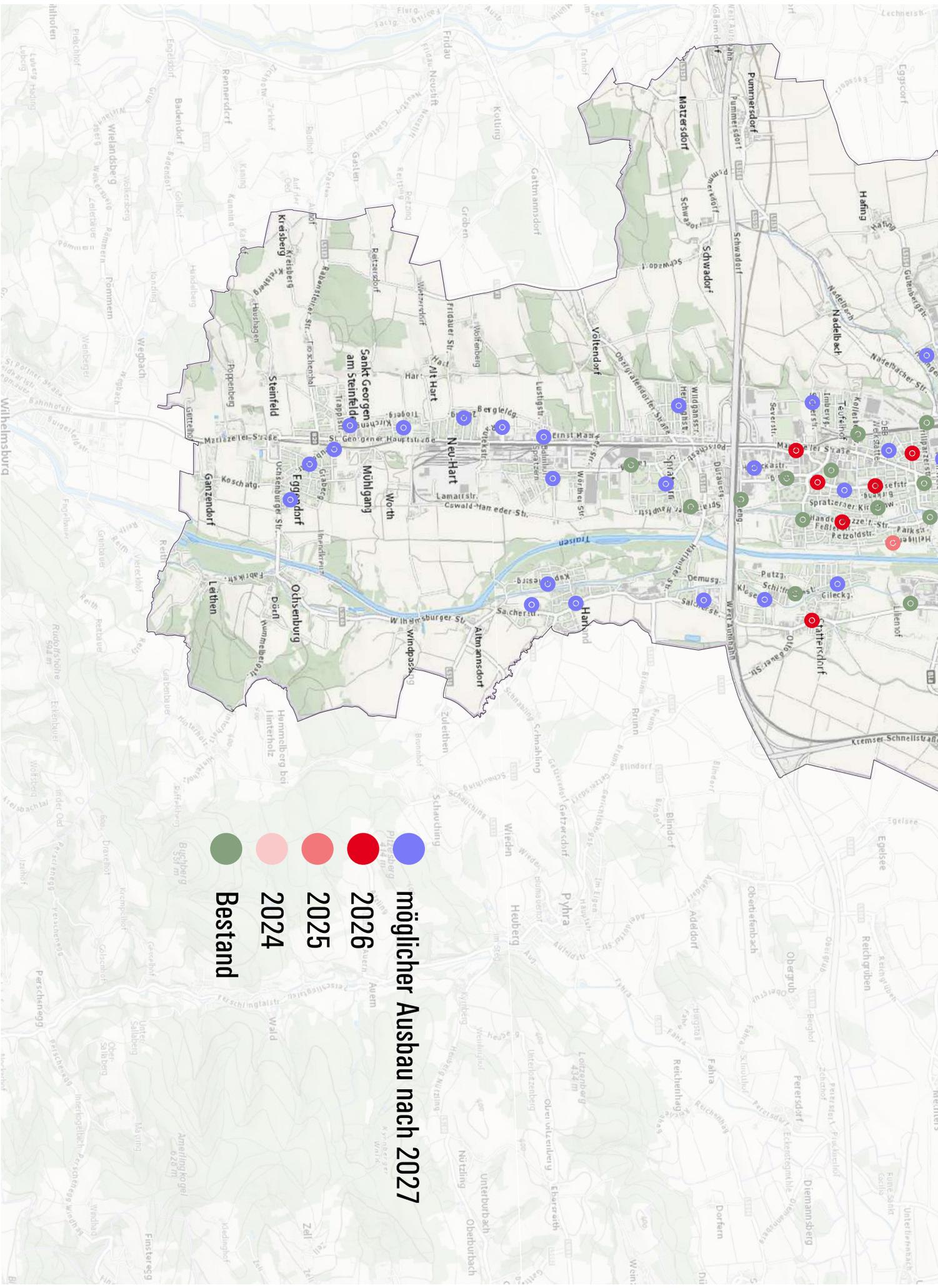
Keine Maßnahme

LINEARE FUSSVERKEHRSMASSNAHMEN



RADVERKEHRSMASSNAHMEN





möglicher Ausbau nach 2027

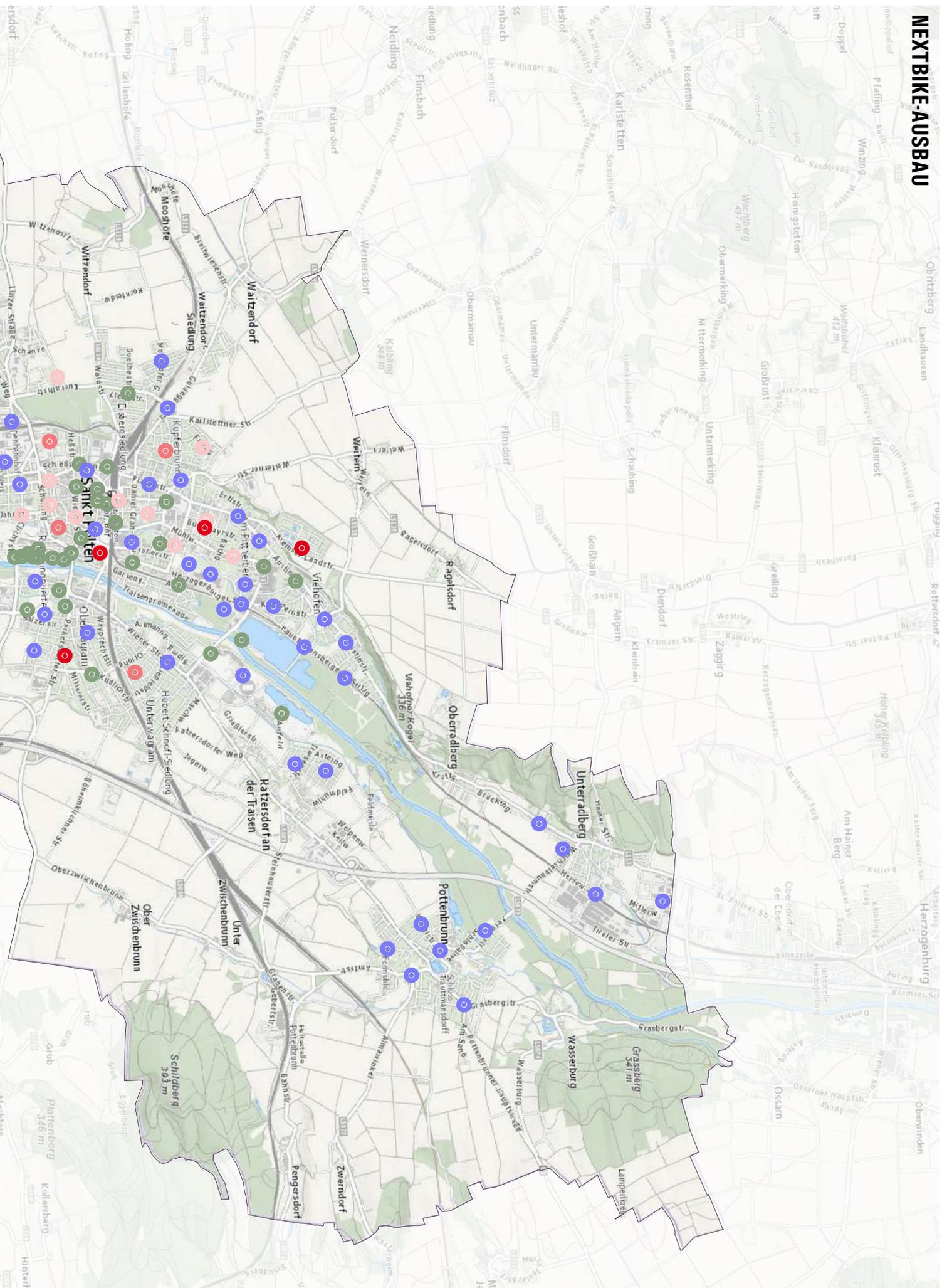
2026

2025

2024

Bestand

NEXTBIKE-AUSBAU





st. pölten

