Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden

Wegweiser

37

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden
Wegweiser

Impressum:

Auftraggeber:
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Auftragnehmer:
Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung:
Dipl.-Ing.in Andrea Weninger
Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak

St. Pölten, Jänner 2021

Lektorat: Karin Janker, MA, 3100 St. Pölten

Gestaltung:
gugler* brand & digital
3100 St. Pölten

Druck:
gugler* pure print
3390 Melk/Donau

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort 5

2 Zu diesem Wegweiser 6

3 Was ist ein Mobilitätskonzept? 7

3.1 Definition 7
3.2 Motive für ein Mobilitätskonzept 8
3.3 Mobilitätskonzepte sind Maßanzüge 8

4 Wie kommt die Gemeinde zu einem Mobilitätskonzept? 9

4.1 Anlass und Klärung der Aufgaben 9
4.2 Leistungen und Arbeitsablauf beim Mobilitätskonzept 11
4.3 Arbeitsweise 11

5 Was beinhalten Mobilitätskonzepte? 12

5.1 Mobilitätskonzepte als Bestandteil einer kontinuierlichen Planung 12
5.2 Gliederung und Inhalte eines Mobilitätskonzeptes 12
5.3 Verkehrskonzept im Örtlichen Entwicklungskonzept (ÖEK) 12
5.4 Typen von Mobilitätskonzepten 13
5.5 Was hat sich bei Mobilitätskonzepten bewährt? 15

6 Wie entsteht ein Mobilitätskonzept? 16

6.1 Die Theorie 16
6.2 Die Praxis 16

7 Welche Daten braucht man wofür? 18

7.1 Relevante und interessante Daten 18
7.2 Bedeutung von Verkehrserhebungen 18

8 Handlungsfelder in den Gemeinden 20

8.1 Raumordnung und Verkehr 20
8.2 Klimaschutz 21
8.3 Klimawandelanpassung 22
8.4 Aktive Mobilität 22
8.5 Straßen und ihre Bedeutung 26
8.6 Begegnungszone und Verkehrsberuhigung 29
8.7 Stellplatzkonzepte 32
8.8 Öffentlicher Verkehr 34
8.9 Betriebsgebiete 37
8.10 Schulverkehr und Schulumfelder 39

9 Inhalte eines Mobilitätskonzeptes – exemplarisches Leistungsverzeichnis 40

9.1 Arbeitspakete und deren Inhalte 40

10 Begriffe 42

10.1 Mobilitäts- und Verkehrskennzahlen 42
10.2 Mobilitätsverhalten und Modal Split 43
10.3 Verkehrsaufkommen 44

11 Literatur/Quellenverzeichnis 45

12 Schriftenreihe 46

1 Vorwort

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN!

Die Frage, wie wir am besten von A nach B kommen, beschäftigt Verantwortungsträger auf allen politischen Ebenen. Überlegungen und Konzepte liegen demnach in unterschiedlichstem Detailgrad vor und sorgen für den Rahmen, in welchem wir unsere Entscheidungen treffen.
Niederösterreich hat 1991 erstmals ein Verkehrskonzept beschlossen und seitdem mehrere Programme vorgelegt. Aktuell orientieren wir uns am „Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+", das die Basis für die mittel- und langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems ist. Es ist zum einen unsere Grundlage für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Planungen im Landesstraßennetz. Zum anderen ist es auch Orientierungshilfe für die Gemeinden im Land und ihre Entscheidungen im Bereich der Mobilität.
Eine weitere Orientierungshilfe soll der vorliegende Wegweiser sein. Wir wollen Sie als Mobilitätsverantwortliche in den Gemeinden und Regionen des Landes unterstützen, Ihre eigenen Mobilitätskonzepte zu erarbeiten. Gerade der Beginn einer neuen Arbeitsperiode in den Gemeinden eignet sich besonders dafür, derartige Leitlinien und Strategien festzulegen. Gleichzeitig wird die Vorlage eines Mobilitätskonzepts zukünftig auch Fördergrundlage im Zuge der Attraktivierung von Bahnhöfen und anderen Verkehrsknotenpunkten.
Ich bin davon überzeugt, dass wir in einem guten Miteinander zwischen Land und Gemeinden nicht nur bestehende Probleme lösen, sondern unsere Mobilität langfristig nachhaltiger für Umwelt, Gesundheit und die regionale Wirtschaft gestalten können. Unsere Expertinnen und Experten stehen Ihnen dabei wie immer unterstützend zur Seite!

Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner

Landesrat Ludwig Schleritzko

2 Zu diesem Wegweiser

Im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ ist die organisatorische und inhaltliche Mitwirkung des Landes bei Mobilitäts- und Verkehrskonzepten von Gemeinden und Städten als Maßnahme vorgesehen. Mehrere Städte, wie etwa St. Pölten oder Wiener Neustadt, haben in letzter Zeit ihre Verkehrskonzepte aktualisiert und auf die Unterstützung des Landes Niederösterreich zurückgegriffen. Im Weiteren wird – in Würdigung des Unterschiedes zwischen Mobilität und Verkehr – nur mehr der Begriff **Mobilitätskonzept** verwendet.

Für größere Städte – oft mit eigener Stadtplanungs- und Verkehrsabteilung – sind Mobilitätskonzepte eine wichtige Grundlage der Verkehrspolitik. Für kleinere Gemeinden stellt sich häufig die Frage, wann und ob ein umfassendes Mobilitätskonzept notwendig ist oder ob nicht vor dem Hintergrund besonderer lokaler Probleme und Aufgaben „etwas ganz anderes" hilfreich wäre.

Daher hat das Land Niederösterreich in Zusammenarbeit mit den VerkehrsberaterInnen der NÖ.Regional diesen Wegweiser erstellt. Zielgruppe sind BürgermeisterInnen, GemeinderätInnen und Mobilitätsbeauftragte in den Gemeinden und Städten, die

- Fragen der Mobilität in ihrer Stadt bzw. Gemeinde behandeln wollen,
- konkrete Verkehrsprobleme identifiziert haben, die in nächster Zeit gelöst werden sollen,
- ein Örtliches Entwicklungskonzept ausarbeiten, bei dem ein Verkehrskonzept[1)] zu den Planungs- und Entscheidungsgrundlagen gehört,
- auf besondere Anlässe, wie etwa auf Projekte in Nachbargemeinden, bei Ortsentwicklungsprozessen, auf Wünsche aus der Bevölkerung reagieren müssen,
- im Zuge der Attraktivierung von multimodalen Verkehrsknotenpunkten (z. B. Bahnhofsausbau durch das Land NÖ und die ÖBB) eine Umfeldanalyse der Zugangswege zu erstellen haben.

Die Informationsbroschüre dient darüber hinaus als Hilfestellung für konkrete Verkehrsthemen in den Gemeinden.
Das Land Niederösterreich unterstützt Mobilitätskonzepte insbesondere dann, wenn ein inhaltlicher Bezug zum Landesmobilitätskonzept 2030+ erkennbar ist.

1) Das Örtliche Entwicklungskonzept (NÖ ROG, § 13) legt Leitvorstellungen, Ziele und Maßnahmen der Gemeindeentwicklung für die nächsten zehn bis 15 Jahre fest. Im Zusammenhang mit Örtlichen Entwicklungskonzepten ist in Niederösterreich ein Verkehrskonzept (hier im Weiteren als Mobilitätskonzept bezeichnet) zu erstellen.

3 Was ist ein Mobilitätskonzept?

Was unterscheidet überhaupt die Begriffe Mobilität und Verkehr? Mobilität beschreibt die Bewegung (-smöglichkeit), also das Potenzial oder ein Bedürfnis der Ortsveränderung von Menschen. Verkehr ist die in Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Pkw & Lkw, Rad- und Fußverkehr) und auf Verkehrsnetzen wahrgenommene Mobilität. Verkehr ist also eine reale, konkrete Ortsveränderung von Personen und Gütern auf einer bestimmten Infrastruktur, also der Weg von A nach B.

3.1 DEFINITION

Mit einem Mobilitätskonzept legt eine Gemeinde ihre Ziele, Leitlinien und Strategien für die Verkehrsplanung der nächsten zehn bis 15 Jahre fest. Es ist also eine Handlungsanleitung für die konkrete Verkehrspolitik und Verkehrsplanung, wie sie in einem längeren Zeitraum wirksam werden soll. Ein Mobilitätskonzept zeigt zudem Zusammenhänge mit der räumlichen Entwicklung auf. Es beschreibt die Ausgangslage und geht auf Zukunftstrends in der Mobilität ein.

Mobilitätskonzepte enthalten Aussagen zu allen Verkehrsarten, also dem Fuß- und Radverkehr (aktive Mobilität), dem Bus- und Bahnverkehr sowie anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Pkw- und Motorradverkehr und dem Güterverkehr. Mobilitätskonzepte beinhalten nicht nur Infrastrukturprojekte, wie zum Beispiel neue Straßen, sondern auch vielfältige Maßnahmen zur Verhaltensänderung (als „Soft Policies“ bezeichnet) und eine zugehörige Öffentlichkeitsarbeit.

Die Konzepte umfassen oft die gesamte Gemeinde, können aber auch nur Teilräume – zum Beispiel das Ortszentrum im Zuge einer Straßenraumgestaltung oder im Zuge eines größeren Bauprojektes – umfassen.

Mobilitätskonzepte sind umfassende Handlungsanleitungen für die Verkehrspolitik in einer Gemeinde mit einer mittel- oder längerfristigen Perspektive. Für eine solche Perspektive ist eine verkehrspolitische Haltung erforderlich, als Leitsatz oder Leitbild formuliert, die in der Gemeinde erarbeitet und von den EntscheidungsträgerInnen mitgetragen wird. Mobilitätskonzepte gehen grundsätzlichen Fragen nach, haben längerfristige Wirkungszeiträume, enthalten zumeist keine Alternativen, sind also Ergebnis einer diskussionsorientierten politischen Willensbekundung. Sind Alternativen bzw. Varianten vorhanden, wird auf weiterführende, vertiefende Planungsprozesse verwiesen.

3.2 MOTIVE FÜR EIN MOBILITÄTSKONZEPT

Die Entstehung von Mobilitätskonzepten für Gemeinden basiert auf unterschiedlichen Anlässen und Gründen. Motive für ein Mobilitätskonzept können daher ebenso vielfältig sein. Wichtig ist, die thematische Bandbreite von Mobilitätskonzepten zwar abzudecken, aber auf den ursprünglichen Beweggrund speziell einzugehen.

Motive für Mobilitätskonzepte

- verkehrsbezogene Fragen, die Beratung erfordern
- der Wille der Gemeinde, die Mobilität, also das Verhalten der BewohnerInnen, zu verändern
- ein geplantes Örtliches Entwicklungskonzept
- Projekte, die den Verkehr in der Gemeinde verändern (u. a. durch Gewerbegebiete)
- Wünsche und Kritik aus der Bevölkerung
- Landesförderungen, die konzeptive Überlegungen erfordern
- ein bestehendes Mobilitätskonzept, das aktualisiert werden soll
- etc.

3.3 MOBILITÄTSKONZEPTE SIND MASSANZÜGE

Zur Erstellung von Mobilitätskonzepten gibt es keine Handlungsanleitung, kein „Kochrezept". Wenn Mobilitätskonzepte für konkrete Fragen in der Gemeinde brauchbare Antworten enthalten sollen, muss das organisatorisch und inhaltlich „Maßarbeit" sein. Diese Maßarbeit erfordert, das Besondere, das Spezifische, die Phänomene, die „Statur" der Gemeinde – räumlich, verkehrlich, demografisch, politisch und organisatorisch – zu erfassen.

Diese Sichtweise hat weitreichende Konsequenzen: Nicht nur die Inhalte des Konzeptes sind Maßarbeit, auch die jeweils passende Vorgangsweise, die Einbeziehung von Politik, Bevölkerung und Interessenträgern ist in jeder Gemeinde, bei jedem Mobilitätskonzept neu zu überlegen.

Planen heißt Handlungen vorbereiten. Die inhaltliche Aufgabe ist daher, vorerst den Handlungsrahmen, den Möglichkeitsraum eines Konzeptes aufzuspannen und sich danach konkreten Lösungen – vorzugsweise kommunikativ, also in Gesprächen und Workshops – anzunähern. Dabei können Vergleiche mit anderen Städten und Gemeinden sowie „Gute Beispiele" hilfreich sein.

Nicht immer ist ein umfassendes Mobilitätskonzept in einer Gemeinde zweckmäßig oder notwendig; oft geht es darum, für konkrete Probleme entsprechende Lösungen anzubieten. Die frühzeitige Klärung der Aufgaben bestimmt die weitere Vorgangsweise und erleichtert die Umsetzung von Maßnahmen, verhindert ein aufwendiges „Alibikonzept" und ermöglicht im Übrigen auch eine zielgerichtete Unterstützung durch das Land Niederösterreich.

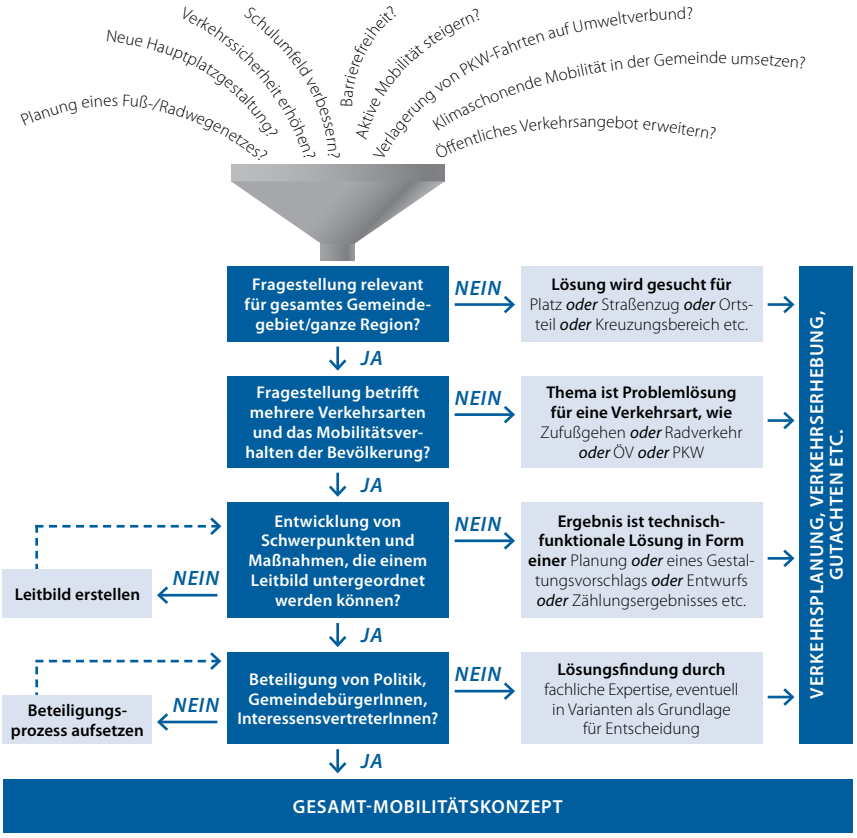
4 Wie kommt die Gemeinde zu einem Mobilitätskonzept?

4.1 ANLASS UND KLÄRUNG DER AUFGABEN

Eine gut überlegte Startphase, der Beginn des Weges zum Mobilitätskonzept, entscheidet über den Erfolg, vermeidet Enttäuschungen und unnötigen Aufwand. Am Beginn fällt die wichtigste Entscheidung: Gibt es gute Gründe für ein umfassendes Mobilitätskonzept oder sind konkrete Lösungen für spezifische Probleme gefragt? In beiden Fällen sind die Rahmenbedingungen – die Handlungsmöglichkeiten und die Handlungsdynamik, die Dringlichkeit und/oder Wichtigkeit von Lösungen, die Problemlage usw. – zumindest qualitativ zu erfassen, am besten durch Vorgespräche mit den EntscheidungsträgerInnen in Stadt oder Gemeinde. Schon bei dieser ersten Frage werden die Gemeinden vom Regionalen Mobilitätsmanagement der NÖ.Regional (www.noeregional.at) unterstützt.

Das Service des NÖ Mobilitätsmanagements steht allen niederösterreichischen Gemeinden kostenlos zur Verfügung, erforderlich ist ein Gemeindevorstands- bzw. Stadtratsbeschluss. Das Regionale Mobilitätsmanagement ist erste Anlaufstelle für alle Mobilitätsfragen und Koordinationsstelle für alle Beteiligten.

Entscheidungsfindung



Exkurs: Verkehrsplanung, Verkehrserhebung, Gutachten, ...?

Ist die Entscheidung getroffen worden, kein Mobilitätskonzept zu erstellen, da die zu bearbeitenden Fragestellungen nicht themenübergreifend und ganzheitlich zu sehen sind, ist es wichtig, die einzelnen Instrumente, die außer einem Mobilitätskonzept zur Lösungsfindung zur Verfügung stehen, gut zu überlegen. Im Wesentlichen muss hier zwischen punktuellen, räumlich oder auch fachlich abgegrenzten Fragestellungen unterschieden werden.

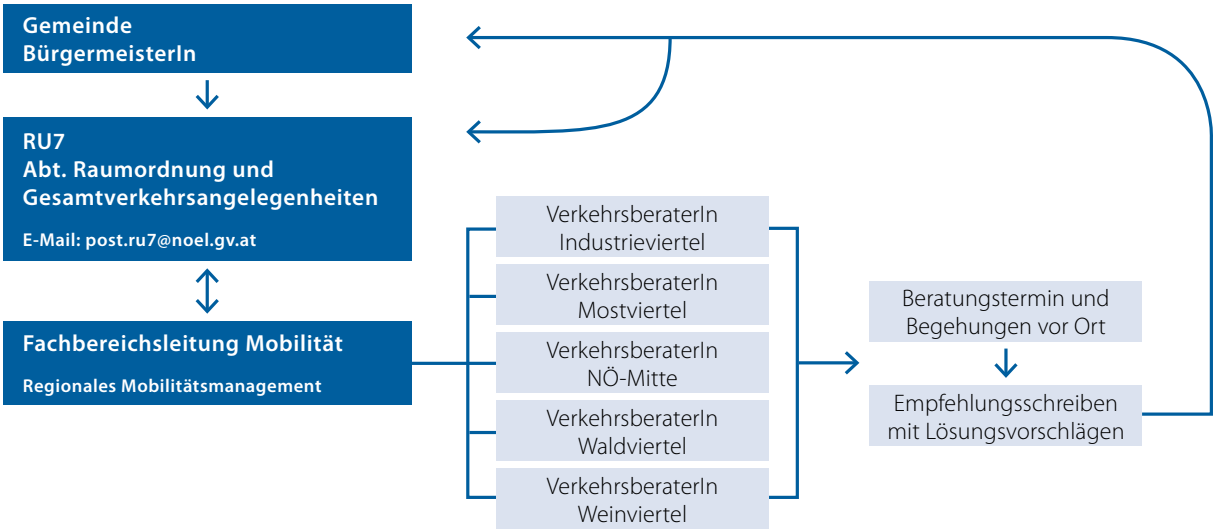
Handelt es sich um Fragestellungen, die bei Überlegungen zur Gestaltung auftreten, wird eine punktuelle **Verkehrsplanung,** unterstützt durch ein Verkehrsplanungsbüro, ein passender Lösungsweg sein. Beispielsweise kann hier eine Kreuzungssituation Thema sein, die sich als Unfallhäufungspunkt erwiesen hat, eine Siedlungsstraße, die zu dauerhaften Geschwindigkeitsüberschreitungen verleitet oder auch der Vorplatz der Volksschule, der die zu Fuß gehenden Schulkinder bei alltäglichen Verkehrssituationen immer wieder überfordert und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Braucht es Expertisen spezieller Branchen (Statik, Bauingenieure etc.), dann ist das entsprechende Instrument ein **Gutachten.** Beispiele hierfür sind etwa die Notwendigkeit, eine in die Jahre gekommene Brücke hinsichtlich des gesteigerten Verkehrsaufkommens oder der ausreichenden Tragfähigkeit im Hinblick auf schwere Lkws und Busse einer Überprüfung zu unterziehen.

Eine der häufigsten Verkehrsthemen in Gemeinden ist der Wunsch nach einem Schutzweg für FußgängerInnen. Hier ist es unumgänglich, eine vorherige **Verkehrszählung** durchzuführen, da die Umsetzung vom entsprechend vorhandenen Verkehrsaufkommen abhängig ist. Gibt es Themen in der Gemeinde, die nicht nur durch reine Zählungen von VerkehrsteilnehmerInnen zu beantworten sind, sondern auch das Wissen um weitere Details erfordert (Wegezweck der Menschen, Alter, Häufigkeit, Geschlecht, ...), dann muss eine gesamte **Verkehrserhebung** durchgeführt werden, die meist nur in Form einer Befragung zu lösen ist.

Für viele dieser speziellen Fragestellungen abseits eines Mobilitätskonzeptes kann die **NÖ Verkehrsberatung** eine erste Anlaufstelle sein. Bei diesem kostenlosen Service für Gemeinden unterstützen speziell geschulte VerkehrsberaterInnen der NÖ.Regional in einem ersten Schritt, Lösungen zu Verkehrsfragen wie z. B. Verkehrsberuhigung, Straßenraumgestaltung, Begegnungszonen, Schulwegsicherung etc. zu finden – bei Bedarf in Abstimmung mit den zuständigen Behörden. Im Zuge dieser Beratungen werden keine Detailplanungen ausgearbeitet, sondern Grundlagen für einen Entscheidungsprozess vorbereitet und Empfehlungen abgegeben. Diese Beratungsleistung kann in der Gemeinde für die erforderlichen Entscheidungsprozesse hinsichtlich der Art bzw. des Umfangs des zu wählenden Instrumentes und für weitere externe Auftragsvergaben z. B. an VerkehrsplanerInnen herangezogen werden.

Service NÖ Verkehrsberatung



Quelle: NÖ.Regional, 2019

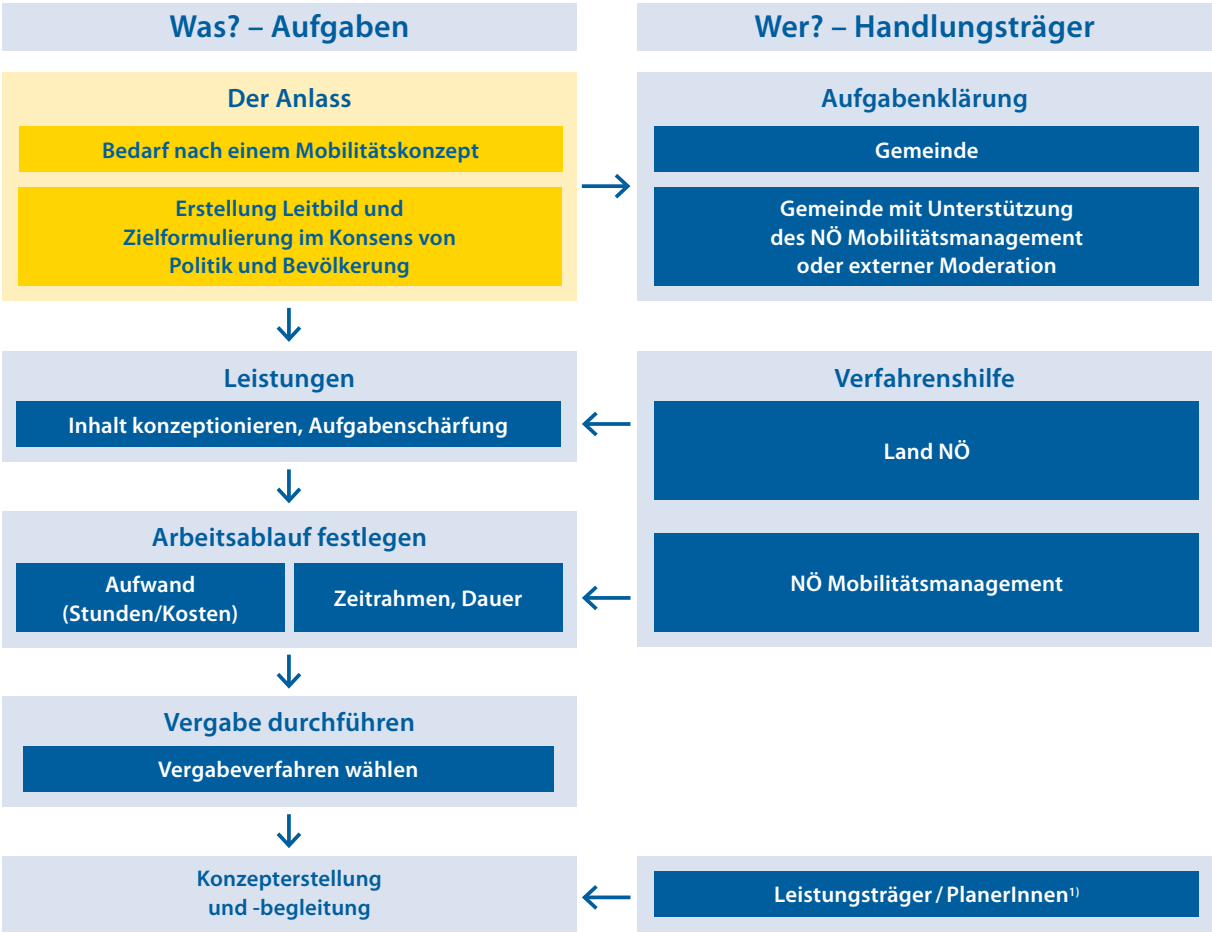
4.2 LEISTUNGEN UND ARBEITSABLAUF BEIM MOBILITÄTSKONZEPT

Soll nun ein Mobilitätskonzept erstellt werden, ist nach der Aufgabenklärung sowohl eine Festlegung der Konzeptinhalte erforderlich als auch die Überlegung, wie und mit welchen fachlichen Qualifikationen die notwendigen Leistungen zweckmäßigerweise erbracht werden. Bei diesem Schritt, aber auch bei der Aufgabenklärung kann auf das Service des NÖ Mobilitätsmanagements zurückgegriffen werden. Es kann allerdings auch eine externe Beratung zur Planungsmethodik (= Vorgangsweise) herangezogen werden. Der Arbeitsumfang der Gemeinde umfasst das Abstecken eines generellen Zeitrahmens und eine Abschätzung des erforderlichen Aufwandes (Stunden, Kosten) als Grundlage für eine Auftragsvergabe oder ein Vergabeverfahren und die Arbeit am Konzept. Bei komplexen Fragen, länger dauernden Planungsprozessen und der Einbindung von BürgerInnen kann sich eine fachliche Prozessbegleitung, die mit der inhaltlichen Projektbearbeitung verzahnt ist, bewähren. Diese Aufgabe kann mit dem Mobilitätskonzept verwoben sein oder gesondert ausgeschrieben und vergeben werden.

Von der ersten Idee bis zur Aufgabenklärung und Fertigstellung bzw. Beschlussfassung eines Mobilitätskonzeptes liegen in der Regel ein bis zwei Jahre.

4.3 ARBEITSWEISE

Die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten kann unterschiedlich lang dauern, ist vom Umfang der erforderlichen Analysen und Erhebungen, von der Arbeitsweise und den Abstimmungsprozessen innerhalb der Gemeinde oder mit parallel laufenden Planungen (z. B. Örtliches Entwicklungskonzept, …) abhängig. Die Gemeindegröße spielt eine Rolle, ist aber nicht alleine ausschlaggebend für die Dauer oder den Umfang der Aufgaben. Die Ausarbeitung von Mobilitätskonzepten dauert meist zwischen sechs und 18 Monaten.



1) Eigenleistungen (Land Niederösterreich, Gemeinde), NÖ MobilitätsmanagerInnen oder Planungsbüros, abhängig von den Aufgaben

5 Was beinhalten Mobilitätskonzepte?

5.1 MOBILITÄTSKONZEPTE ALS BESTANDTEIL EINER KONTINUIERLICHEN PLANUNG

Städte und Gemeinden beschäftigen sich häufig mit Verkehrsthemen und lassen deshalb auch entsprechende Diskussions- und Entscheidungsgrundlagen erarbeiten. Ein Mobilitätskonzept muss diese Vorarbeiten berücksichtigen, aber auch Handlungsanleitungen für weitere Planungsschritte enthalten.

So können etwa vorhandene Verkehrsuntersuchungen für konkrete Fragen herangezogen werden, aber auch als spätere Aufgabe im Mobilitätskonzept definiert werden.

Die Ergebnisse eines Mobilitätskonzeptes können eine Summe an Projekten aus mehreren Verkehrsbereichen (Radverkehrsnetz, Platzgestaltung, Parkraummanagement, ÖV-Angebote usw.) sein oder die Festlegung von Prozessen als Vorgangsweise zur kooperativen Lösung von definierten Aufgaben.

5.2 GLIEDERUNG UND INHALTE EINES MOBILITÄTSKONZEPTES

Angesichts unterschiedlicher Aufgaben und Schwerpunkte in den Gemeinden gibt es keine standardisierte Gliederung oder Mindestinhalte bei einem Mobilitätskonzept. Das Land Niederösterreich gibt allerdings mit seinem Landesmobilitätskonzept die generellen Leitziele vor. Mobilitätskonzepte müssen jedenfalls

- die Ausgangssituation verkehrsträgerübergreifend beurteilen,
- alle Verkehrsarten behandeln,
- auf verkehrspolitische Ziele und Strategien verweisen und
- auf übergeordnete und zusammenhängende Planungen reagieren.

In der Abbildung auf Seite 14 werden beispielhaft für ein Mobilitätskonzept Inhalt und Gliederung des sogenannten „Generalverkehrskonzept St. Pölten“ dargestellt.

5.3 VERKEHRSKONZEPT IM ÖRTLICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPT (ÖEK)

Das Niederösterreichische Raumordnungsgesetz legt fest, dass im Zusammenhang mit Örtlichen Entwicklungskonzepten ein sogenanntes Verkehrskonzept zu erstellen ist. Ein solches Verkehrskonzept im Rahmen eines ÖEK behandelt die derzeitige Mobilitätssituation in der Gemeinde und eine verkehrspolitische Strategie, formuliert Ziele und umfasst auch ein verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenprogramm, mit direkten räumlichen Bezügen zum Örtlichen Entwicklungskonzept. Bei diesem Verkehrskonzept sind somit in hohem Maße die Wechselwirkungen zwischen der angestrebten oder absehbaren Entwicklung des Raums und seiner Nutzungen einerseits und der dadurch veränderten Mobilitätssituation andererseits zu thematisieren.

Verkehrskonzepte im Örtlichen Entwicklungskonzept

- gehören zu den Entscheidungsgrundlagen der örtlichen Raumordnung,
- sind als Gesamtkonzepte oder Schwerpunktkonzepte zu verstehen (Kapitel 5.4),
- sind kein Bestandteil der Verordnung zum Örtlichen Entwicklungsprogramm, einzelne Aussagen und Inhalte finden aber direkten Eingang in Örtliche Entwicklungskonzepte,
- stimmen künftige Raumnutzungen mit der Verkehrsplanung ab, zeigen erforderliche Entwicklungen im Verkehrssystem verkehrsträgerübergreifend auf und liefern konkrete Hinweise für die künftige räumliche Entwicklung im Sinne des NÖ Raumordnungsgesetzes,
- haben mindestens einen Plan, der das gesamte Gemeindegebiet abdeckt,
- sind nicht grundstücksbezogen, sondern betrachten die Gesamtentwicklung der Gemeinde.

5.4 TYPEN VON MOBILITÄTSKONZEPTEN

Ein Überblick über aktuelle Mobilitätskonzepte in österreichischen Gemeinden zeigt unterschiedliche Typen, die auch unterschiedliche Inhalte aufweisen. In dieser Broschüre werden Mobilitätskonzepte zu drei Typen zusammengefasst.

Typen von Mobilitätskonzepten

- das **Gesamtkonzept** als Bündel möglicher Maßnahmen
- das **Schwerpunktkonzept** mit einer Konzentration auf wenige, wichtige Aufgaben
- das **Detailkonzept** für einen thematisch abgegrenzten Bereich

1) Das Gesamtkonzept

Viele Mobilitätskonzepte verstehen sich als Gesamtkonzepte, die viele mögliche Maßnahmen auflisten und der Gemeinde ein breites Lösungsspektrum aufzeigen. Bei diesen Mobilitätskonzepten werden allerdings keine besonderen Prioritäten und auch keine inhaltlichen Schwerpunkte gesetzt. Der Vorteil von Gesamtkonzepten ist ein Blumenstrauß an Maßnahmen, die auf Mängel reagieren, der Nachteil ist oft die fehlende operative – also handlungsorientierte – Ausrichtung.

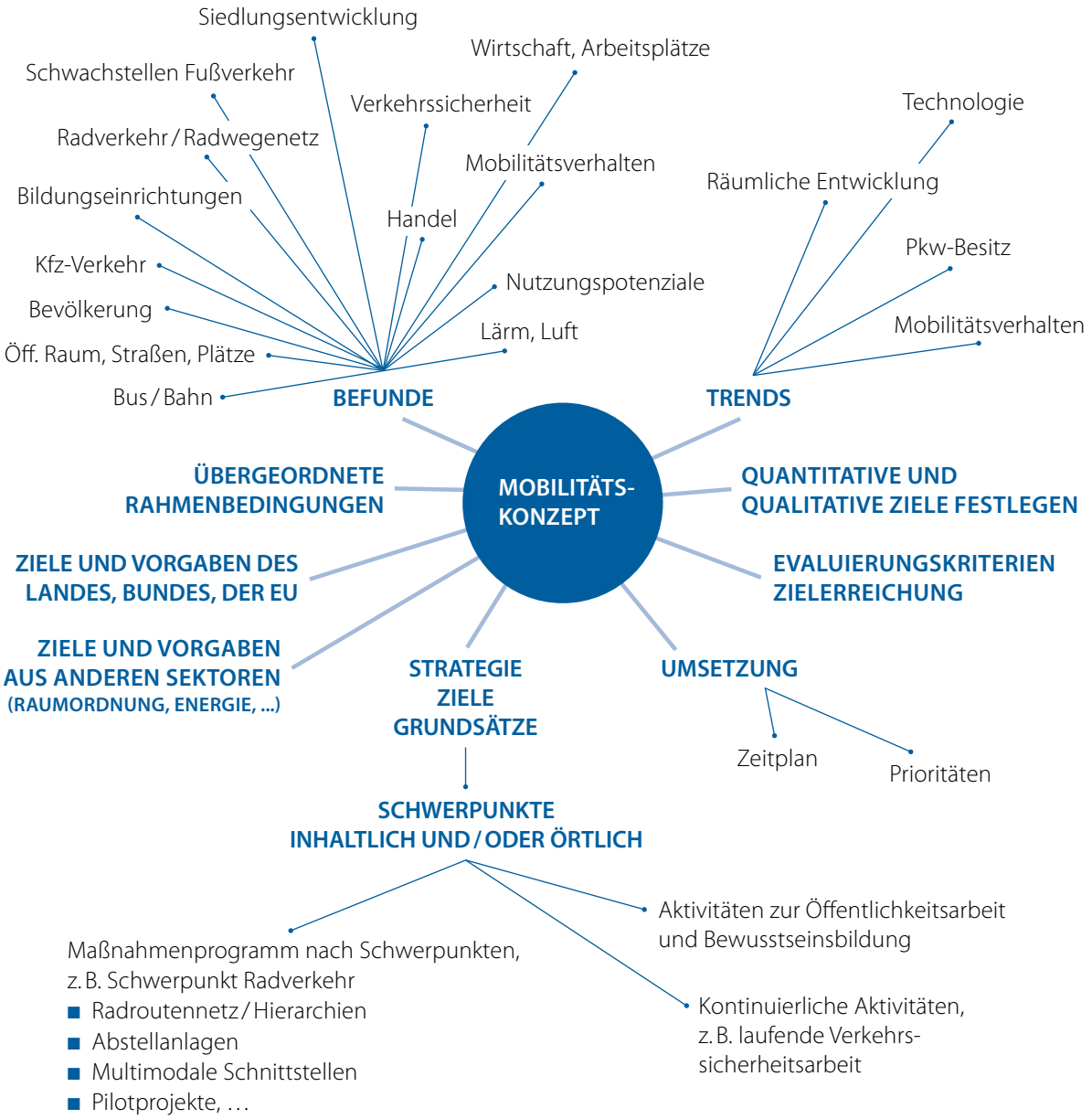
2) Das Schwerpunktkonzept

Schwerpunktkonzepte setzen auf verkehrspolitische Ziele und eine strategische Ausrichtung von Verkehrsmaßnahmen. Sie reagieren auf aktuelle Probleme und konzentrieren sich – angesichts begrenzter Ressourcen – auf ausgewählte wichtige bzw. dringende Aufgaben, die es der Gemeinde ermöglichen, Prioritäten zu setzen und ihre finanziellen Mittel zielgerichtet zu verwenden. Der Vorteil von Schwerpunktkonzepten sind für die Gemeinde maßgeschneiderte Maßnahmen, allerdings ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Schwerpunkte liegen zu Beginn noch nicht vor, sie werden im Zuge des Planungsprozesses argumentativ entwickelt.

3) Das Detailkonzept

Detailkonzepte sind sinnvoll, wenn die Gemeinde thematisch eingegrenzte Aufgaben hat. Beispielsweise kann dies ein Konzept zur Einführung von Kurzparkzonen oder der Parkraumbewirtschaftung sein, ein Konzept für den öffentlichen Verkehr, ein Verkehrsleitsystem oder die konzeptive Verkehrsorganisation für eine Großveranstaltung. Detailkonzepte können auch konkrete Gestaltungsvorschläge für Straßenräume, Kreuzungsbereiche oder Plätze beinhalten. Häufig basieren Detailkonzepte auf vorangegangenen Überlegungen oder Schwerpunktkonzepten, eine Grundsatzentscheidung im Gemeinderat über die jeweilige Maßnahme sollte jedenfalls schon vorliegen.

Beispiel für Inhalte eines umfassenden Mobilitätskonzeptes



Quelle: Generalverkehrskonzept St. Pölten 2014, eigene Bearbeitung

5.5 WAS HAT SICH BEI MOBILITÄTS-KONZEPTEN BEWÄHRT?

5.5.1 Definition konkreter Aufgaben

Angesichts der vielfältigen Aufgaben der Gemeinde haben sich jene Mobilitätskonzepte bewährt, die für konkrete Aufgaben auch Prioritäten und einen Zeitplan für die Umsetzung benennen. Gibt es wenig Aufgaben und wenig Probleme, ist es sinnvoll, Detailkonzepte und Projekte auszuarbeiten. In der Regel sind Verkehrsthemen allerdings komplex – zumal es Zusammenhänge mit der Siedlungsentwicklung, dem Klimaschutz etc. gibt. Daher ist eine umfassende Betrachtung im Vorfeld von Detailprojekten unerlässlich und unterstützt die Behörde auch bei der Begutachtung von Projekten.

5.5.2 Operative Qualität durch Pilotprojekte und Zeithorizonte

Ein weiteres Merkmal von Mobilitätskonzepten ist die operative Qualität, also der Umsetzungshorizont vorgeschlagener Maßnahmen: Soll das Konzept Pilotprojekte enthalten, die sofort umgesetzt werden sollen? Soll sich das Konzept auf mittel- und längerfristige Maßnahmen konzentrieren? Oder sollen Perspektiven der Mobilität und Visionen ohne zeitlichen Bezug behandelt werden?

5.5.3 Kooperative Erarbeitung

Bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten bewährt sich eine kooperative Einbindung der Verwaltung (Verkehr, Bauen, Raumplanung, Umwelt, Klimaschutz, …) und der politisch Verantwortlichen unterschiedlicher Ressorts – beispielsweise im Rahmen von Workshops. Die Einbindung von BürgerInnen in die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wird jedenfalls empfohlen. Wird ein Mobilitätskonzept im Zuge eines Örtlichen Entwicklungskonzeptes erstellt, sind im Vorfeld geeignete Abstimmungsprozesse zu definieren.

5.5.4 Technische Anforderungen

Mobilitätskonzepte bestehen aus einem Textteil und mindestens einer Plandarstellung. Der Inhalt des Textes orientiert sich an der in Kapitel 5.2 vorgeschlagenen Struktur, ist aber für jede Gemeinde maßgeschneidert zu adaptieren. Da sich ein Mobilitätskonzept nicht auf einzelne Grundstücke bezieht, ist eine generalisierte Kartendarstellung hilfreich. Eine Darstellung auf Katasterebene ist nicht sinnvoll.

6 Wie entsteht ein Mobilitätskonzept?

6.1 DIE THEORIE

In der Planungstheorie wird folgende Vorgangsweise für Konzepte empfohlen: Auf eine Systemabgrenzung (was? wo? wann?) folgt eine Problemanalyse, danach werden Ziele entwickelt und darauf aufbauend Maßnahmen. Diese Maßnahmen werden auf ihre Zielerfüllung geprüft, daraus wird ein Maßnahmenprogramm abgeleitet.

Die Theorie geht davon aus, dass Planungsprozesse Schritt für Schritt (= konsekutiv) bearbeitet werden, auch wenn Rückkopplungen vorgesehen sind. Das mag so lange zweckmäßig sein, als Konzepte ausschließlich von ExpertInnen erarbeitet werden. Nun aber entstehen Mobilitätskonzepte in Zusammenarbeit mit Bevölkerung, Politik und Verwaltung – das erfordert andere Vorgangsweisen: In einem politischen Planungsprozess lassen sich die einzelnen Schritte, wie sie in der traditionellen Planungstheorie vorgegeben werden, nicht voneinander trennen, sie sind im Diskurs miteinander verbunden (Kapitel 6.2).

6.2 DIE PRAXIS

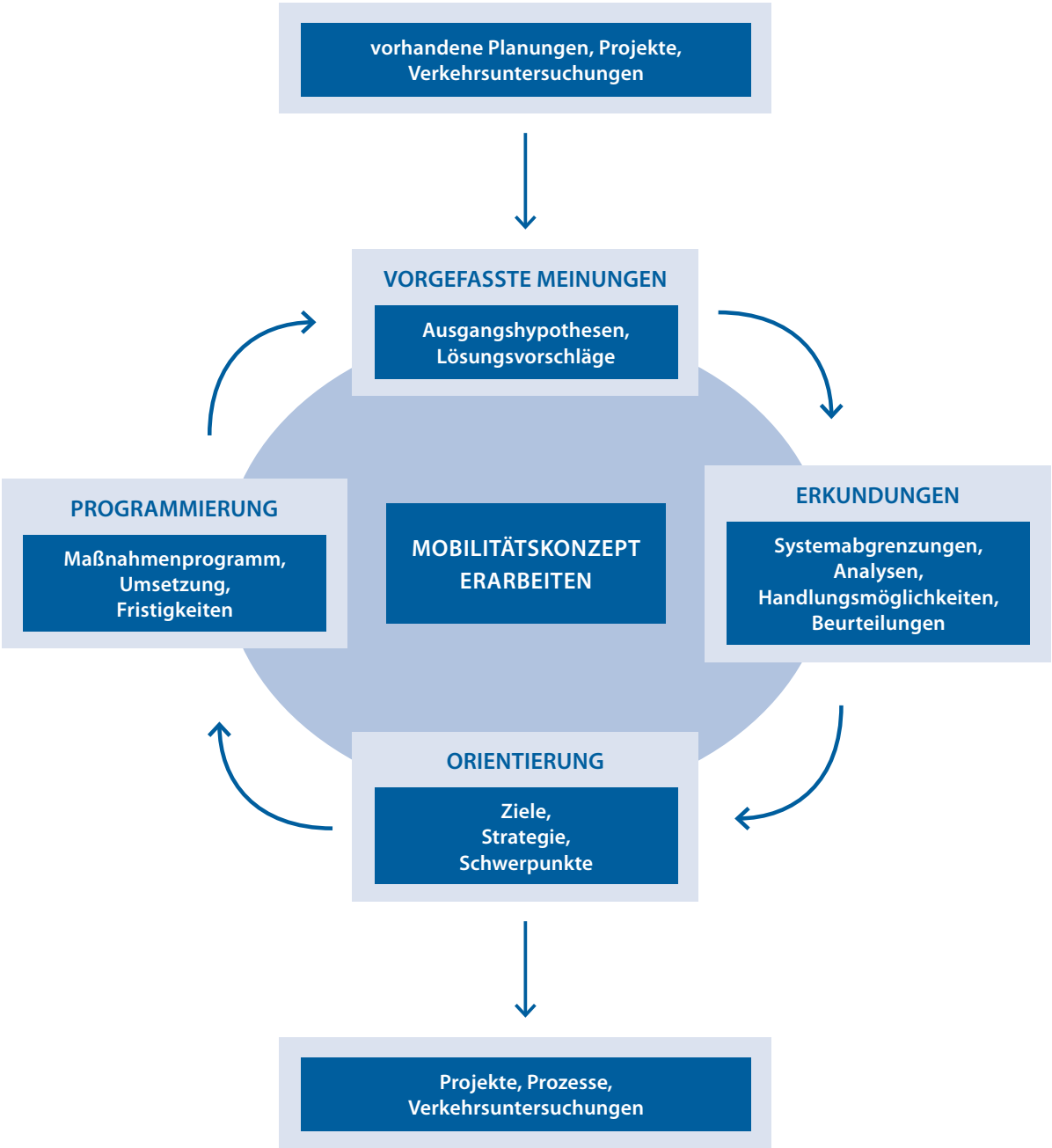
Jedes Mobilitätskonzept hat also eine Vorgeschichte und baut auf Überlegungen und anderen Planungen auf, es beginnt nicht bei null. Politik und Verwaltung, aber auch Fachleute haben schon Lösungen im Kopf, und dies noch fern von vereinbarten politischen Zielen und systematischen Analysen. Die VerkehrsplanerInnen haben im Zuge des Planungsprozesses die Aufgabe, alternative Handlungsmöglichkeiten bewusst zu machen. Letztlich geht es darum, die tradierte Planungstheorie mit neueren Erkenntnissen – insbesondere aus der Entscheidungstheorie – produktiv zu verknüpfen.

Wie laufen zyklische Planungsprozesse ab?

- Am Anfang stehen meist konkrete Vorschläge für Lösungen und vorgefasste Meinungen.
- Der nächste Schritt der Planung ist, einen Überblick zur Ausgangslage zu gewinnen, schon um Handlungsmöglichkeiten abschätzen zu können. Die erste **Erkundungsphase** zielt also auf Einblicke ins Ganze ab, detaillierte Analysen können später zielgerichtet und somit kosten- und ressourcenschonend erfolgen.
- Nach dieser Erkundungsphase ist eine erste **verkehrspolitische Orientierung** zweckmäßig, in der Schwerpunkte, vielleicht schon konkrete Maßnahmen entwickelt werden. Dann können die ersten Einschätzungen („vorgefasste Meinungen") geprüft werden.
- Danach werden also vertiefende Analysen für Schwerpunkte und Maßnahmen bzw. für deren Beurteilung zweckmäßig sein. Dieser Prozess wird zumeist mehrfach durchlaufen, bis ein gemeinsames Ergebnis, das **Maßnahmenprogramm,** entstanden ist.

In der Praxis stehen also oft Lösungen und Maßnahmenvorschläge schon „im Raum", deren Wirksamkeit überprüft werden muss. Auch wenn es in vielen Gemeinden nur punktuelle Probleme gibt, die kein umfassendes Mobilitätskonzept erfordern, sind die Lösungsvorschläge, insbesondere ihre Wirkungen und Alternativen, in der gleichen Methodik zu prüfen.

Planungszyklus



7 Welche Daten braucht man wofür?

Mobilitäts- und Verkehrskonzepte sind auf Informationen, die Maßnahmen begründen, angewiesen. Eine Analyse – die Sammlung von Fakten und Eindrücken, von Vergangenem, Gegenwärtigem und Erwartbarem, von Rahmenbedingungen und Möglichkeiten – ist unerlässlich.

7.1 RELEVANTE UND INTERESSANTE DATEN

Relevant sind Analysen, wenn sie die Maßnahmen eines Konzeptes begründen helfen; interessant sind sie, wenn sie ganz allgemein argumentativ brauchbar sind. Grundsätzlich gilt: vorerst nur das Nötige erheben und allenfalls im weiteren Prozess durch spezifische, maßnahmenbezogene Daten ergänzen.

Zu unterscheiden sind Erhebungen und vorhandene Grundlagen zu Mobilität und Verkehr. Als erste Anlaufstelle unterstützen die MobilitätsmanagerInnen der NÖ.Regional die Gemeinde bei allgemeinen Fragestellungen bzw. können bei der Auswahl von Erhebungen und der Beschaffung von Grundlagen hinzugezogen werden. Die VerkehrsberaterInnen machen eine Erstberatung zu ganz konkreten Fragestellungen, zum Beispiel Schulumfeldern oder ruhendem Verkehr. Vorhandene Daten des Landes Niederösterreich sind zum Beispiel Querschnittszählungen auf Landesstraßen, die Mobilitätserhebung für das Land Niederösterreich – regionsweise aufbereitet – oder auch Bedienungsqualitäten im öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklassen). Für den Rad- und Fußverkehr gibt es meist nur wenig Datenmaterial, ebenso für den ruhenden Verkehr. Dieses muss – je nach Aufgabe – im Zuge eines Mobilitätskonzeptes selbst oder von PlanerInnen erhoben werden.

7.2 BEDEUTUNG VON VERKEHRSERHEBUNGEN

Die folgende Aufstellung zeigt, welche Daten und Erhebungen für welche Ergebnisse benötigt werden. Will man wissen, ob die Einführung einer Kurzparkzone sinnvoll ist, wird es zweckmäßig sein, eine Erhebung des ruhenden Verkehrs zu beauftragen. Will die Gemeinde eine Begegnungszone einrichten, müssen bestimmte Eignungskriterien fachgerecht überprüft werden. Je nach Fragestellung und Aufgabe sind entsprechende Erhebungen und Daten notwendig.

Was	Wofür	Inhalt
Erhebungen im Straßenraum	■ Entwicklung und Begründung von Stellplatzkonzepten bzw. -regulativen ■ Neuaufteilung des Straßenraumes, Gestaltung des öffentlichen Raumes, Beurteilung von Begegnungszonen	■ Parkraumerhebungen (Fahrzeugart, Parkdauer, Auslastungen) ■ Erhebungen von FußgängerInnenströmen und Bewegungsmustern ■ Video-Beobachtungen von Aktivitäten im öffentlichen Raum
Kfz-Verkehrs-erhebungen	■ Ermittlung von Schleichwegen und Durchfahrtsverkehr ■ Leistungsfähigkeit und Auslastung von Kreuzungen und Straßen	■ Kennzeichenverfolgungen zur Erfassung von Verkehrsströmen innerhalb eines Gebietes ■ Knotenstromzählungen an Kreuzungen ■ Querschnittszählungen
Radverkehrs-erhebungen	■ Planung für durchgängiges Radwegenetz ■ Erhöhung Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen	■ Radwege-Schwachstellenanalyse ■ Analyse Unfallhäufungspunkte ■ Querschnittszählungen
Erhebungen im Fußverkehr	■ Beurteilung von Schutzwegen und Begegnungszonen ■ Planung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit und für umwegfreie und sichere Fußwege	■ Zählungen von FußgängerInnen im Längs- und Querverkehr ■ FußgängerInnen-Schwachstellenanalyse
Erhebungen im öffentlichen Verkehr	■ Dimensionierung von Angeboten (Intervalle, Fahrzeuge etc.) ■ Funktionskonzepte für Bahnhöfe	■ Fahrgastbefragungen im Verkehrsmittel ■ Linienerhebungen (EinsteigerInnen, AussteigerInnen, Auslastungen) ■ Bahnhofserhebungen (FußgängerInnen-ströme)
Mobilitätserhebungen/ Verkehrsverhaltens-befragungen	■ Verhaltensbeeinflussung ■ Öffentlichkeitsarbeit ■ Kontrolle bzw. Wirksamkeit von Maßnahmen ■ Schadstoff- und Klimabilanzen	■ Systematische Erfassung der täglichen Wege der Wohnbevölkerung ■ Meinungen und Einschätzungen zur Mobilität ■ Vorgegebenes Design (Kontiv/Komod)
Mobilitätsbefragungen	■ Motive der Verkehrsmittelwahl und -nutzung ■ Inputs für Stärken-Schwächen-Analysen	■ Fokusgruppen zu spezifischen Mobilitätsthemen ■ Qualitative (Online-)Befragungen im öffentlichen Raum bzw. in Verkehrsmitteln
Fahrleistungen/ CO_2-Bilanzen	■ Erstellung von Klimabilanzen ■ Beitrag von Maßnahmen zum Klimaschutz ■ Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseins-bildung	■ CO_2-Emissionen von Maßnahmen oder ■ Veränderungen der Verkehrsmittelwahl
Potenziale und Entwicklungsreserven	■ Beurteilung von strukturellen Optionen bzw. Konsequenzen für die Verkehrs-erschließung	■ Ermittlung der Verkehrsverträglichkeit ■ Erschließungserfordernisse

8 Handlungsfelder in den Gemeinden

Im Folgenden werden Handlungsfelder und Themen diskutiert, die für die Gemeinden – insbesondere auch im Sinne der Landesmobilitätspolitik – relevant sind. Die Broschüre gibt Hinweise zu einzelnen Fragestellungen, die – je nach Aufgabe – in Mobilitätskonzepten und bei Verkehrsprojekten zu Grunde gelegt werden sollen.

8.1 RAUMORDNUNG UND VERKEHR

Verkehrsinfrastruktur und Raumentwicklung bedingen einander und beeinflussen sich durch wechselseitige Beziehungen. Weitere Einflussfaktoren sind die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung (mehr EinwohnerInnen → mehr zurückgelegte Wege) sowie gesetzliche und fiskalische Rahmenbedingungen.

Vor allem die Siedlungsstrukturen beeinflussen das Mobilitätsverhalten, also die Verkehrsmittelwahl. Siedlungen am Ortsrand ohne Anbindung an Bus und Bahn mit weiten Fußwegen sorgen dafür, dass die Menschen gezwungen sind, ihre Wege mit dem Auto zurückzulegen. Dadurch wurden in der Vergangenheit Abhängigkeiten geschaffen, die die Gesellschaft mit einem hohen Energieverbrauch, mit hohen klimaschädlichen Emissionen und damit verbundenen hohen volkswirtschaftlichen Kosten bezahlt. Da Verkehrsnetz und -angebot die Erschließung einer Gemeinde beeinflussen, ist die Erreichbarkeit häufig ein Faktor bei Standortentscheidungen von Unternehmen oder bei der Wahl des Wohnortes. Sie wirkt auf Grundstücks- und Wohnungspreise, auf die Nachfrage und auf die Entwicklung einer Gemeinde. Entsprechend wichtig ist bei der räumlichen Planung (u. a. Örtliche Entwicklungskonzepte, Flächenwidmungsplanung, Innenentwicklung) daher die sorgfältige Abstimmung der Verkehrsinfrastruktur, des Verkehrsangebotes und der räumlichen Entwicklung.

So gilt es, möglichst viele Wege im Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn) abzuwickeln. Werden Siedlungs- und Betriebsgebiete in den Gemeinden neu geschaffen oder erweitert, müssen verkehrliche Wirkungen berücksichtigt werden. Wesentlich sind

- der **Vorrang der Innenentwicklung** vor der Außenentwicklung,
- die **Erschließung im öffentlichen Verkehr**, die im Zuge eines Mobilitätskonzeptes nach der Erschließungsqualität (ÖV-Güteklassenmodell) und dem ÖV-Bedienungsstandard beurteilt werden kann (Kapitel 8.8),
- die **bauliche Verdichtung an Bahnhöfen und Haltestellen** (Kapitel 8.8.2),
- die **Stärkung der Angebotsqualität im Rad- und Fußverkehr**; das betrifft die innere Erschließung der Siedlungs- und Betriebsgebiete, also eine attraktive Durchwegung mit Straßenräumen, die nicht oder nicht ausschließlich auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet sind. Dazu kommt die Anbindung an das lokale und regionale Radroutennetz (Kapitel 8.4),
- **regulative, verkehrslenkende Maßnahmen, die notwendig sein können.** Am wirksamsten sind das Pkw-Stellplatzangebot und ein aktives Parkraummanagement (Kapitel 8.7). Für größere Vorhaben (Wohnhausanlagen, Betriebe) mit erheblicher Verkehrserzeugung sind Mobilitätskonzepte zweckmäßig, die mithelfen, den Kfz-Verkehr zu reduzieren, beispielsweise das betriebliche Mobilitätsmanagement oder spezielle Maßnahmen im Wohnbau (hochwertige Radabstellplätze, Car Sharing, Stellplatzschlüssel für Pkw-Stellplätze, Situierung der Stellplätze, …).

Merkmale einer guten Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung sind in Mobilitätskonzepten zu berücksichtigen, wie

- eine Siedlungsentwicklung in gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gemeindeteilen (vgl. Kapitel 8.8),
- ein Fokus auf eine Siedlungsentwicklung, die ein effizientes und flächenschonendes Verkehrssystem fördert – im Wesentlichen also den Fuß- und Radverkehr (Kapitel 8.4),
- die Ausrichtung der Verkehrsnetze an der räumlichen Entwicklung, mit dem Ziel, möglichst viele Wege mit Bus und Bahn, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen, oder die Ausrichtung der räumlichen Entwicklung an den bestehenden Verkehrsnetzen und Angeboten,
- eine Innenverdichtung sowie eine Durchmischung von Nutzungen mit geringen Erschließungs- und Infrastrukturkosten und mit einem geringen Flächenverbrauch,
- die Beachtung von Wechselwirkungen (z. B. durch Ortsumfahrungen, Verkehrserreger, …),
- keine ausschließliche Beseitigung von Engpässen der Kfz-Verkehrsinfrastruktur und
- keine ausschließliche Betrachtung von Fahrzeitreduktionen durch Infrastrukturausbau.

8.2 KLIMASCHUTZ

Die Gemeinden sind wie der Bund und das Bundesland Handlungsträger beim Klimaschutz. Österreich hat das Ziel, die CO_2-Emissionen bis 2030 um 36 % zu reduzieren, Basis ist das Jahr 2005. Bis 2050 müssen die Treibhausgasemissionen um 80 bis 95 % reduziert werden, um die durchschnittliche Erderwärmung auf 2 °C zu beschränken; darauf hat sich die Staatengemeinschaft im Rahmen des Pariser Klimavertrages geeinigt. In der Personenmobilität geht es dabei um die Verlagerung von Wegen von motorisierten Verkehrsmitteln auf andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad, Bus und Bahn und auf das Zu-Fuß-Gehen. Die Gemeinden tragen dazu einerseits mit raumplanerischen Maßnahmen bei (vgl. Kapitel 8.1), andererseits mit der Umsetzung von Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen – mit dem Ziel, mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dazu kommt, dass sich das Fahrzeugkollektiv im nächsten Jahrzehnt voraussichtlich verändern wird, hin zu CO_2-freien bzw. CO_2-armen Antrieben. Die Technologie leistet damit einen ergänzenden Beitrag, den Klimazielen näher zu kommen. Städte und Gemeinden können diesen technologischen Wandel fördern, durch Anschaffung gemeindeeigener Fahrzeuge, CO_2-freier Car-Sharing-Fahrzeuge, aber auch durch Zufahrtsbeschränkungen für gewisse Fahrzeuge, etwa im Lieferverkehr.

Beiträge zum Klimaschutz im Rahmen von Mobilitätskonzepten	gering	hoch
Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Bus, Bahn)		
Ausbau von Fuß- und Radwegenetz		
Stellplatzschlüssel und Parkraumbewirtschaftung		
Umrüstung von Busflotten		
Förderungen von E-Bikes in der Gemeinde		
Förderungen für E-Car-Sharing in der Gemeinde		
Tempo 30 im Gemeindestraßennetz		
Geschwindigkeitsreduktionen auf Landesstraßen		
Innenentwicklung und Siedlungserweiterungen in gut mit ÖV erschlossenen Gebieten		
Mobilitätskonzepte für große Verkehrserreger (Arbeitgeber, Schulen, größere Wohnsiedlungen)		
Zufahrtsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeuge		
Schaffung von multifunktionalen und multimodalen Mobility Points (gesicherte Radabstellanlagen, Sharing-Angebote, Verleihsysteme, ÖV-Haltestellen, Paketboxen etc.) als Beitrag zu einer wahlfreieren Mobilitätsgestaltung		

Jeder Weg, der vom Pkw und vom Lkw auf ein anderes Verkehrsmittel oder einen CO_2-freien Antrieb verlagert werden kann, trägt zum Klimaschutz bei. Entsprechende Maßnahmen müssen prioritär in den Mobilitätskonzepten verankert werden.

8.3 KLIMAWANDELANPASSUNG

Trockenheit und Missernten, Schädlingsbefall und lokale Starkniederschläge sowie Hitzetage nehmen zu und verursachen Schäden und Kosten. Ergänzend zum Klimaschutz (Kapitel 8.2), der bei der täglichen Mobilität der BewohnerInnen und EinpendlerInnen ansetzt, sind lokale Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels erforderlich. Neben den Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs und öffentlichen Verkehrs müssen in Mobilitätskonzepten daher Maßnahmen zur Klimawandelanpassung Niederschlag finden.

Klimawandelanpassungsmaßnahmen in Mobilitätskonzepten sind

- die Begrünung von Straßenzügen, Parkplätzen und anderen Oberflächen zur Verstärkung der Verdunstungskühlung – in Siedlungs- und auch in Betriebsgebieten,
- die Berücksichtigung von Wasserflächen bei der Planung, wie zum Beispiel Brunnen, insbesondere in dichter bebauten Siedlungsgebieten,
- die Verwendung von wasserdurchlässigen Belägen und Vorsorge für Starkregenereignisse,
- die Verwendung von hellen Farben und Oberflächen mit hohem Reflexionsvermögen, zum Beispiel bei der Neugestaltung von Ortszentren und neuen Siedlungsgebieten,
- Maßnahmen zur Beschattung im öffentlichen Raum, also Baumreihen und Alleen, die Errichtung von Vordächern und überdachten Passagen zur Reduktion von Hitzeinseln und Oberflächentemperaturen.

8.4 AKTIVE MOBILITÄT

Aktive Mobilität ist ein Sammelbegriff für den Fußverkehr und den Radverkehr – gemeint ist die physische Bewegung, die zur Fitness, Gesundheit und zum Klimaschutz maßgeblich beiträgt.

8.4.1 Grundlagen zum Fußverkehr

Jeder Weg beginnt oder endet zu Fuß, und auch das Wechseln von Verkehrsmitteln bedingt Fußwege. Der Fußverkehr wird in Mobilitätserhebungen systematisch unterschätzt; und er hat keine starke Lobby, die Standards umzusetzen hilft. Schon deshalb muss der Fußverkehr in der Planung stärker beachtet werden. Es geht um

- Standards für Gehbereiche (Gehsteigbreiten, Querungshilfen, Rast- und Schattenplätze, Aufenthaltsbereiche vor sensiblen und publikumsintensiven Nutzungen wie Schulen und öffentlichen Gebäuden, Ortszentren usw.),
- Barrierefreiheit (Gebäudezugang, Rampenneigungen bei Unter- oder Überführungen, Liftanlagen etc.),
- Grundsätze für den Mischverkehr mit dem Radverkehr bzw. mit dem Kfz-Verkehr in Wohn- und Anliegerstraßen.

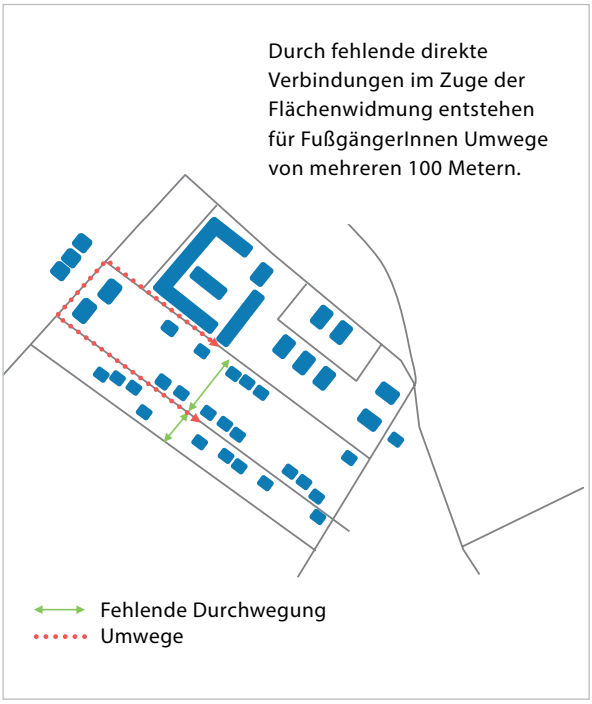
Grundsätzlich ist der Fußverkehr Teil aller Straßenplanungen. Bei der Dimensionierung von Querschnitten – insbesondere in den Ortszentren – hat der Fußverkehr Priorität, allenfalls müssen Fahrbahnbreiten reduziert, muss auf Parkstreifen verzichtet werden. Ausführliche Hinweise finden sich in den RVS-Richtlinien 03.04.12 (Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen), 03.02.12 (Fußverkehr) und 03.02.13 (Radverkehr). In den Richtlinien sind Richtwerte und Mindeststandards dargestellt, Qualitäten für den FußgängerInnenverkehr und den Radverkehr entstehen vor allem dann, wenn die Mindestbreiten überschritten werden und/oder gestalterische Aspekte Beachtung finden.

Planungsgrundsätze des Fußverkehrs

- Mindeststandards für Gehsteige
  - in Ortszentren: 2,0 m
  - ansonsten: 1,5 m
- Barrierefreiheit
  - rollstuhltaugliche Gebäudezugänge
  - Rampenneigung ≤ 4 %
- Mischverkehr Fußverkehr – Radverkehr
  - Mindestbreite: 2,5 m
  - Standardbreite: 3,5 m
- Mischverkehr Fußverkehr – Kfz-Verkehr
  - in Anliegerstraßen (Tempo 30) mit ≤ 500 Kfz/Tag
  - in Wohnstraßen

8.4.2 Häufige Themen beim Fußverkehr

- **Durchwegung und kurze Wege:** Im Zuge der raumplanerischen Aufgaben (Örtliche Entwicklungsplanung, Flächenwidmungsplanung) ist auf kurze Wege und eine Durchwegung von Siedlungsgebieten zu achten. Vielerorts entstehen auch heute noch autoorientierte Siedlungen, die Umwege für FußgängerInnen erzeugen. Sogar sehr kurze Wege werden dann mit dem Auto gefahren.



Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH

- **Tempo 30 oder Tempo 40?** In vielen Städten und Gemeinden gibt es die Diskussion, welches Tempo, 30 oder 40, im untergeordneten Straßennetz zweckmäßig sei. Vielfach wird auch vom „ehrlichen 40er" gesprochen. Fest steht: Bei 30 km/h Kollisionsgeschwindigkeit beträgt die Wahrscheinlichkeit für FußgängerInnen getötet oder schwer verletzt zu werden unter 50 %, bei Kollisionen mit 40 km/h schon etwa 65 %. Untersuchungen (Quellen: z. B. Universität für Bodenkultur, 2007) haben gezeigt, dass die Verordnung von Tempo 30 auf Tempo-50-Straßen eine Unfall- und Verletzungsreduktion von 20 % bis 30 % erwarten lässt.

- **Fuß- und Radverkehr mischen:** Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs auf einer Fläche kann dann eine gute Lösung sein, wenn entsprechend breite Flächen zur Verfügung stehen oder wenn sehr wenige FußgängerInnen und RadfahrerInnen unterwegs sein werden. Sind viele VerkehrsteilnehmerInnen unterwegs, empfiehlt sich eine Trennung. Denn: RadfahrerInnen sind schneller unterwegs als FußgängerInnen, das erzeugt Konflikte, die durch entsprechende Trennung oder Breiten vermieden werden können.

- **FußgängerInnen und Kreisverkehre:** Kreisverkehre gelten im Allgemeinen als leistungsfähiger und für Kfz sicherer als andere Kreuzungen. Größere Kreisverkehre haben den Nachteil, dass sie für FußgängerInnen oftmals längere Wege erzeugen.

8.4.3 Schwachstellen im Fußverkehr

Zahlreiche **Schwachstellen im Fußverkehr** lassen sich durch einfache, kostengünstige Maßnahmen rasch beheben. Schwachstellen sind beispielsweise

- fehlende direkte Verbindungen oder ungenügend gesicherte Querungsmöglichkeiten, lange Rotphasen für FußgängerInnen, die zu regelwidrigem Verhalten führen,
- falsch parkende Pkw (auf dem Gehsteig),
- fehlende oder zu schmale Gehsteige, im Längsverkehr von Kfz befahrene Gehsteige,
- verwinkelte, dunkle Wege, Unterführungen,
- fehlende Orientierung,
- mangelhafter Anschluss von Bus- und Bahnhaltestellen an das Fußwegenetz,
- zu schmale Warteflächen bei Bushaltestellen,
- fehlende Sitzgelegenheiten, Beleuchtungen, Fahrgastinformation, behindertengerechte Ausstattung, fehlender Witterungsschutz,
- fehlende Querungsmöglichkeiten von Eisenbahnlinien, größeren Flächen/Arealen, Gewässern oder stark befahrenen Straßen,
- Engstellen, fehlende Gehsteigabsenkungen, fehlende Rampen,
- Konfliktpotenzial Fuß-/Radverkehr,
- schlechte Einsehbarkeit, z. B. durch mangelhaften Grünschnitt,

- Hindernisse auf den Gehsteigen, wie Poller, Postkästen etc.,
- schlechte Oberflächen durch fehlenden Winterdienst oder Schotter oder auch andere Unebenheiten.

© Rosinak & Partner ZT GmbH

© Rosinak & Partner ZT GmbH

Ein- und Ausfahrt mit eingeschränkter Sicht durch Hecken und Zäune.

8.4.4 Grundlagen zum Radverkehr

- **Radfahren trägt zum Klimaschutz bei:** Etwa die Hälfte aller Autofahrten in Niederösterreich ist kürzer als fünf Kilometer, das Fahrrad ist daher eine gute, aber noch nicht ausgeschöpfte Alternative zum Pkw. Da der Verkehrssektor für mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist, ist die Förderung des Radverkehrs einer der wichtigsten Beiträge zum Klimaschutz.
- **Radwegeplanung und Radverkehrsnetze:** RadfahrerInnen brauchen ein flächendeckendes Netz. Welche Netzelemente – getrennt vom Kfz-Verkehr oder gemeinsam mit diesem benutzbar – zweckmäßig sind, ist von den Gesamtverkehrsverhältnissen abhängig. Dabei sind besondere Anforderungen für E-Bikes aufgrund ihrer höheren Geschwindigkeiten zu berücksichtigen (Radien, Sichtweiten, etc.):
  - Hauptstraßen und Sammelstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ≥ 50 km/h und mit höheren Verkehrsstärken (Richtwert: ≥ 6.000 Kfz/Tag) erfordern getrennte Radwege bzw. Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau (max. Tempo 50).
  - In Anliegerstraßen (Tempo 30) kann eine gemeinsame Nutzung der Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr zweckmäßig sein – in Abhängigkeit von der Kfz-Verkehrsstärke.
  - Besondere Regeln gelten für Fahrradstraßen, in denen RadfahrerInnen Vorrang genießen und nebeneinander fahren dürfen. Bei Fahrradstraßen haben sich große Piktogramme, die die Routen kennzeichnen und auf ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen hinweisen, bewährt.
  - Einbahnen können für RadfahrerInnen gegen die Fahrtrichtung geöffnet werden. Dabei spielen Breite der Fahrbahn, Geschwindigkeiten, Sichtweiten, Verkehrsstärken und die Stellplatzordnung eine Rolle.
  - Auf Hauptrouten des Radverkehrs sind die Anlageverhältnisse einheitlich auszugestalten, etwa in Form ausreichend breiter, vom Kfz-Verkehr getrennter Radwege.

Welche Anlageart bei welchen Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten zweckmäßig ist, ist in der RVS 03.02.13 (Radverkehr) beschrieben. Die Richtlinie enthält auch Angaben, ab welchen Verkehrsstärken getrennte Radverkehrsanlagen errichtet werden müssen.

- **Verkehrssicherheit:** Oftmals wird vermutet, dass Radfahren unsicher sei. Allerdings wird das Radfahren sicherer, je mehr Menschen das Rad benutzen und je alltäglicher das Fahrrad im Straßenbild wird. Untersuchungen haben gezeigt, dass sich hochgerechnet auf die Lebenszeit die Lebensdauer von RadfahrerInnen um ein bis zwei Wochen aufgrund von Unfällen verkürzt. Demgegenüber steht allerdings mehr als ein Jahr gewonnene Lebenszeit aufgrund gesundheitlicher Effekte des Radfahrens.

8.4.5 Schwachstellen im Radverkehr

Im Straßenraum treten unterschiedliche Schwachstellen im Radverkehr auf, wie

- fehlende oder ungenügend gesicherte Querungen, lange Rotphasen für RadfahrerInnen,
- parkende Pkw neben Mehrzweckstreifen (Gefahr des „Doorings"),
- Lücken im Radwegenetz,
- zu schmale Radverkehrsanlagen oder keine Radverkehrsanlagen, die zum Fahren auf dem Gehsteig verleiten;
- Geh- und Radwege bei Grundstücksausfahrten,
- Ein- und Ausfahrten,
- scharfe Kurven,
- fehlende oder nicht diebstahlsichere Abstellanlagen,
- fehlende Orientierung,
- mangelhafter Anschluss von Bahn- und Bushaltestellen an das Radnetz,
- fehlende Querungsmöglichkeiten von Eisenbahnlinien, größeren Flächen/Arealen, Gewässern oder stark befahrenen Straßen,
- Engstellen,
- Fahrbahnschäden,
- Konfliktpotenzial Fuß-/Radverkehr,
- schlechte Einsehbarkeit, z. B. durch mangelhaften Grünschnitt,
- unzureichende Beleuchtung.

Wenn der Radverkehr künftig stark zunimmt und mehrspurige Lastenfahrräder in der Lieferlogistik Einzug halten, sind schmale Radwege ungeeignet. Dann wird der Radverkehr in Anlieger- und Sammelstraßen mit niedrigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Fahrbahn zu führen sein.

© Rosinak & Partner ZT GmbH

Zu schmaler Gehsteig und Radweg (mit Dooring-Gefahr)

© Rosinak & Partner ZT GmbH

Ungeeignete, nicht diebstahlsichere Radabstellanlage

8.4.6 Radabstellanlagen

RadfahrerInnen sind sehr umwegsensibel, sie stellen ihr Fahrzeug möglichst nahe beim Ziel ab. Abstellplätze sollen daher immer nahe bei den Eingängen bzw. nahe an den Zugängen zu Bahn- und Bushaltestellen liegen. Wichtig ist auch, dass die Fahrradabstellplätze zur „sozialen Kontrolle" an gut einsehbaren Stellen situiert sind, sodass Diebstahl hintangehalten werden kann. Für das Fahrradparken gelten generell folgende Grundregeln:

- Standfestigkeit, Stabilität (auch beim Be- und Entladen),
- bequem und einfach benutzbar,
- Überdachung,
- Abschließen des Rahmens sowie Vorder- und Hinterrad mit kurzem Schloss, Diebstahlsicherheit,
- geeignet für verschieden große Fahrräder und Lenkerformen, Reifengrößen und Reifenbreiten (Mountainbikes, Rennräder, Kinderfahrräder),
- keine Beschädigungen des eigenen Fahrrades oder anderer Räder,
- Erscheinungsbild und Design.

© Ziegler Metall

© Ziegler Metall

Qualitativ hochwertige Fahrradbügel

8.5 STRASSEN UND IHRE BEDEUTUNG

8.5.1 Funktionelle Gliederung von Straßen

Die funktionelle Gliederung in Hochleistungsstraßen, Hauptstraßen, Sammelstraßen und Anliegerstraßen ergibt sich aus der räumlichen Funktion und unterscheidet Durchleiten, Verbinden, Sammeln und Erschließen – alles Funktionen des fließenden Kfz-Verkehrs. Die Planung von Straßen mit unterschiedlicher Verkehrsbedeutung ist in den RVS 03.01.12 (Rahmenrichtlinie für Verkehrserschließung) und RVS 03.01.13 (Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen) geregelt. Diese Regelwerke prägten den Straßenausbau für lange Zeit und führten dazu, dass die Ansprüche des Umweltverbundes (ÖV, Radverkehr, Fußverkehr) und des Aufenthalts im öffentlichen Raum zu wenig beachtet wurden. Neuere Typologien von Straßen berücksichtigen verstärkt den Aufenthalt im öffentlichen Raum.

8.5.2 Sich bewegen – sich aufhalten

Mit dem Healthy-Streets™-Konzept aus England liegt eine Grundlage für ein neues Planungsinstrument vor, das sich den beiden zentralen Funktionen im Straßenraum – sich bewegen, sich aufhalten – grundsätzlicher und umfassender nähert und auch auf die Klimakrise Bezug nimmt. In einer vielfältigen und bildhaften Typologie wird auf die differenzierten Ansprüche an öffentliche Räume eingegangen. Dabei wird auch besonderes Augenmerk auf **innerörtliche Achsen mit hohem Gestaltungsanspruch** gelegt – also vor allem auch auf Landesstraßen und andere Hauptverkehrsachsen, die durch Ortszentren führen.

© Stadt St. Pölten, OLN, Rosinak & Partner

Die zentralen Funktionen von Straßen: sich fortbewegen – sich aufhalten

In den Ortszentren überlagern sich Verkehrsfunktionen und andere Ansprüche, insbesondere zur Beruhigung und Reduktion des Kfz-Verkehrs und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. In den Gemeinden besteht daher oftmals der Wunsch nach Geschwindigkeitsreduktionen; naheliegend ist jedenfalls, dass in den Zentren den FußgängerInnen und den RadfahrerInnen Priorität eingeräumt wird. Oft sind die am stärksten belasteten Straßen in den Gemeinden Landesstraßen, die überregionale oder regionale Verbindungsfunktion haben und bei denen die Straßenverkehrsordnung und deren Rechtsprechung kaum Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsreduktion eröffnen. Grundsätzlich ist aber das gesamte Spektrum von Maßnahmen auch auf Landesstraßen systematisch zu prüfen. Denn: Wo FußgängerInnen unterwegs sind und hohe Aufenthaltsqualitäten vorhanden sind, sind Orte belebt.

Überregionale Verbindungsstraße	Regionale oder städtische Hauptstraße/ Verbindungsstraße	Multimodaler Verkehrsknoten
Sammelstraße	Innerstädtische Achse mit hohem Gestaltungs-anspruch	Begegnungszone
Erschließungs-straße, lokale Quartiersstraße	FußgängerInnen-zone	Urbaner Platz

sich fortbewegen

sich aufhalten

Quelle: eigene Bearbeitung in Anlehnung an Healthy Streets™

Das Sichtbarmachen der Nutzungsvielfalt von Straßenräumen in den Gemeinden fördert attraktive Wohnorte und funktionierende Ortskerne. Insbesondere bei Straßensanierungen, bei neuen Siedlungs- und Gewerbegebieten und bei der Neugestaltung von Zentren sollen in den Mobilitätskonzepten interdisziplinäre Planungsgrundsätze für den öffentlichen Straßenraum berücksichtigt werden.

Die zentralen Funktionen im Straßenraum – sich fortbewegen, sich aufhalten – spiegeln sich im Design und den Ausstattungsmerkmalen von Straßenräumen wider. Nicht immer ist daher eine Neugestaltung des gesamten Straßenraumes erforderlich. Oftmals genügen auch einfache Maßnahmen an einzelnen Stellen, um auf Hauptverkehrsstraßen innerorts Verbesserungen für VerkehrsteilnehmerInnen zu schaffen. Häufig werden Straßen mit hohem Gestaltungsanspruch, die durch Ortszentren führen, auch als Begegnungszonen verordnet. Dafür sind gewisse Merkmale erforderlich (Kapitel 8.6).

8.5.3 Kriterien für innerörtliche Achsen mit hohem Gestaltungsanspruch

Auf den innerörtlichen Achsen mit hohem Gestaltungsanspruch ist zusätzlich zu den bekannten verkehrsplanerischen Kriterien (Kfz-Verkehrsstärken, Schwerverkehrsanteile, Querschnittsbetrachtung) besonderes Augenmerk auf folgende Kriterien zu legen:

Kriterien für die Gestaltung innerörtlicher Hauptverkehrsachsen

- Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
- Querungsmöglichkeiten entlang von FußgängerInnenwunschlinien
- Breite von Gehsteigen, effektiver Platz für den Radverkehr
- Qualität und Materialwahl der Fahrbahn, der Gehsteige und Radfahranlagen
- Bäume, Art und Qualität der Begrünung
- Gehdistanzen zwischen Bänken oder Rastmöglichkeiten
- Umsteigequalität, Ausstattung multimodaler Knoten
- Aufenthaltsqualität für Menschen jeden Alters und Geschlechts
- Vorhandensein von Witterungsschutz, Gehdistanzen zu geschützten Unterständen
- Bushaltestellenausstattung, Barrierefreiheit zwischen den Haltestellen (Zugänge)

Zwei unterschiedlich gestaltete innerörtliche Hauptverkehrsachsen mit ähnlichem Verkehrsaufkommen – beides Gemeindestraßen

© Rosinak & Partner ZT GmbH

Klassischer Straßenquerschnitt einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße, Zentrum Böheimkirchen.
DTV ca. 9.000

© Rosinak & Partner ZT GmbH

In der Begegnungszone im Leobersdorfer Ortszentrum ist Rücksicht aufeinander angesagt.
DTV ca. 7.000

8.5.4 Ortsumfahrungen

Im Zuge von Mobilitätskonzepten werden immer wieder Ortsumfahrungen thematisiert; das erfordert einen systematischen Diskurs über Vor- und Nachteile. Umfahrungen erzeugen nur dann positive Wirkungen, wenn ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr auf eine Umfahrungsstraße verlagert werden kann und im Ortsgebiet dadurch neue Qualitäten entstehen können. Bei der Beurteilung, ob eine Ortsumfah-

rung sinnvoll ist, sind mit Hinweis auf das Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Wirkungsanalysen notwendig, die jedenfalls nachfolgende Beurteilungskriterien enthalten müssen:

Beurteilungskriterien für Ortsumfahrungen

- Verkehrsverlagerungen und Verkehrsentlastung (vor allem in sensiblen Bereichen und Zentren)
- strukturelle Impulse zur Raumentwicklung
- Auswirkungen auf Lärm und die Luftqualität
- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit
- Verkehrsleistungsbilanz
- Beitrag zum Klimaschutz (CO_2-Bilanzen)

Ortsumfahrungen müssen ein Maßnahmenpaket für die entlasteten Straßen enthalten, das die beabsichtigten verkehrlichen Wirkungen auch sicherstellt (Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Straßengestaltung, Begrünung, Klimawandelanpassungsmaßnahmen etc.). So wurde beispielsweise in Wieselburg der Bau der Ortsumfahrung zum Anlass genommen, in einem Stadtentwicklungsprozess neue Perspektiven für das Ortzentrum zu entwickeln. Der Kfz-Verkehr im Zentrum kann mit der Umfahrung von 17.700 auf 12.000 Kfz/Tag reduziert werden. Die Gemeinde Ober-Grafendorf beispielsweise setzt im Zuge ihres Mobilitätskonzeptes nicht auf eine Umfahrungslösung, sondern auf Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Innenentwicklung und eine qualitative Zentrumsentwicklung.

Bei der Befassung mit Ortsumfahrungen sind auch Wechselwirkungen, nicht nur mit der Verkehrsentwicklung, sondern auch mit der Siedlungsentwicklung, zu betrachten und in den Örtlichen Entwicklungskonzepten entsprechende Maßnahmen zu setzen.

8.6 BEGEGNUNGSZONE UND VERKEHRSBERUHIGUNG

8.6.1 Begegnungszone und Begegnungszonen-Check

Seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2013 ist die Verordnung von Begegnungszonen möglich. Zu-Fuß-Gehende, Personen, die mit dem Rad, Pkw, Bus oder Lkw unterwegs sind, sind in der Begegnungszone gleichberechtigt. Als Geschwindigkeit gilt Tempo 20; Tempo 30 ist möglich, allerdings nur unter gewissen Voraussetzungen.

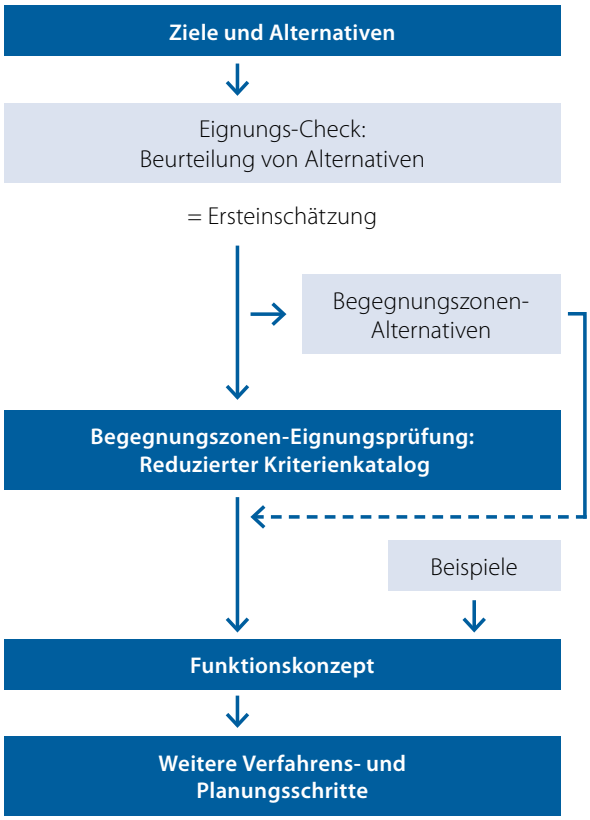
© Rosinak & Partner ZT GmbH

Ober-Grafendorf: vitales Ortszentrum mit Platz für FußgängerInnen

Wie der Name „Begegnungszone" andeutet, sollten in dieser auch Begegnungen von VerkehrsteilnehmerInnen stattfinden. Ein gewisses FußgängerInnen-Aufkommen sollte vorhanden sein. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn es Geschäfte, Cafés und andere Nutzungen gibt und FußgängerInnen den Straßenraum an mehreren Stellen queren. Begegnungszonen sind, neben Tempo-30-Zonen, Fußgängerzonen und Wohnstraßen, eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung. Der öffentliche Raum wird vielfältiger nutzbar und damit auch lebenswerter, die Dominanz des Kfz-Verkehrs wird verringert. Das Land Niederösterreich hat einen Leitfaden für Begegnungszonen erarbeitet, der den Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden Rechnung trägt (Schriftenreihe zum NÖ Landesmobilitätskonzept, Heft 36 „Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument Begegnungszone – ein Leitfaden").

© Stadtgemeinde Wolkersdorf

Begegnungszone Wolkersdorf, Platz der Generationen



Vorgangsweise bei der Prüfung der Eignung von Begegnungszonen

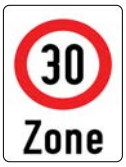
8.6.2 Gestaltung der Begegnungszonen

Begegnungszonen werden mit einem Verkehrszeichen verordnet, viel wichtiger als das Verkehrszeichen aber ist die Gestaltung des Straßenraumes: Wahl der Farbe und der Struktur des Oberflächenmaterials, Bepflanzung und Beschattung, Sitzmöglichkeiten, reduzierte und ausgewiesene Stellplätze und vor allem keine Schutzwege und keine bauliche Trennung zwischen Gehsteig und Fahrbahn. Viele Gemeinden in Niederösterreich haben seit 2013 erfolgreich Begegnungszonen geplant oder eingeführt, wie zum Beispiel Pöchlarn, Wolkersdorf, Tulln, St. Pölten oder Mödling.

8.6.3 Alternativen zur Begegnungszone

Nicht immer aber ist die Begegnungszone die geeignete Art der Verkehrsberuhigung. Begegnungszonen regeln die Benutzung des öffentlichen Raumes, der allerdings auch unabhängig von diesem rechtlichen Rahmen aufgewertet werden kann. Ergibt etwa eine funktionelle Analyse des öffentlichen Raumes konzentrierte Querungen von FußgängerInnen, die einen Schutzweg erfordern, ist die Begegnungszone, die flächenhaftes Queren ermöglichen soll, nicht zweckmäßig. Gestaltungsmaßnahmen erfordern jedenfalls grundsätzlich keine Begegnungszone und sind auch in anderen verkehrsberuhigten Bereichen möglich.

Die folgende Tabelle zeigt, welche Vorschriften bei unterschiedlichen Typologien verkehrsberuhigter Straßen vorhanden sind, sie soll die Wahl des passenden Straßentyps erleichtern.

					
	FUSSGÄNGERZONE	**WOHNSTRASSE**	**TEMPO-30-ZONE**	**TEMPO-50-STRASSE**	**BEGEGNUNGS-ZONE**
Tempolimit für Fahrzeuge	Schritt-geschwindigkeit	Schritt-geschwindigkeit	30 km/h	50 km/h	20 (30) km/h
Kfz dürfen durchfahren	✗	✗	✓	✓	✓
Radfahren erlaubt	✗ / ✓ 1)	✓ 2)	✓	✓	✓
Fahrzeuge haben Nachrang beim Verlassen	✓	✓	✗	✗	✗
Kfz dürfen RadfahrerInnen weder behindern noch gefährden	✗	✓	✗	✗	✓
Fahrzeuge dürfen FußgängerInnen weder behindern noch gefährden	✓	✓	✗	✗	✓
FußgängerInnen dürfen die Fahrbahn benützen	✓	✓	✗ 3)	✗ 3)	✓

1) Nur bei entsprechender Verordnung durch die Behörde.
2) Gemäß StVO ist in Wohnstraßen das Radfahren gegen die Einbahn generell erlaubt.
3) Nur wenn Gehsteige, Gehwege und Bankett fehlen, dürfen FußgängerInnen den äußersten Fahrbahnrand benützen.

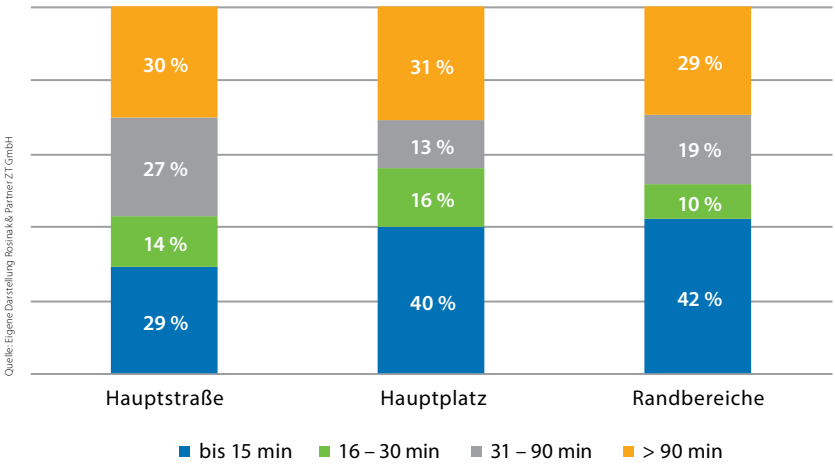
8.7 STELLPLATZKONZEPTE

8.7.1 Stellplätze im öffentlichen Raum

Veränderungen der Stellplatzsituation bei der Neugestaltung von Straßenräumen lösen immer wieder Konflikte aus, die Frage „Wo soll ich dann mein Auto parken?" dominiert den Diskurs über Vor- und Nachteile von Maßnahmen. Auch die Wirtschaft betont die Bedeutung von Stellplätzen für den Einkaufsverkehr. Deshalb brauchen derartige Veränderungen ein gutes Argumentarium, das nicht nur theoretische Erkenntnisse, sondern auch gute Beispiele aus anderen Städten und Gemeinden enthalten sollte. Zu beachten ist, dass bei diesem Thema nicht nur Fakten, sondern auch subjektive Einschätzungen Bedeutung haben.

Eine Stellplatzerhebung und eine Erhebung des Parkverhaltens (Auslastung, Parkdauer, Regelungen, Ladezonen etc.) sind erforderlich, um nachweisen zu können, dass die geplante Änderung die Nachfrage nach Stellplätzen abdeckt. Dabei ist auch zu überlegen, ob anderswo Stellplätze untergebracht werden können (z. B. in einer Tiefgarage im Zuge eines Zentrumsentwicklungsprojektes) und wo neue und differenzierte Angebote für Kurz- und Langzeitparken entstehen können.

Stellplatzerhebungen können ein Über- oder Unterangebot von Stellplätzen aufzeigen. Häufig stellt sich auch heraus, dass statt KurzzeitparkerInnen (EinkäuferInnen, KundInnen, Gästen, …) LangzeitparkerInnen einen Großteil der Stellplätze im öffentlichen Raum nutzen. Stellplatzerhebungen dienen also als wertvolle Entscheidungshilfe zum Beispiel für die Einführung einer bewirtschafteten Kurzparkzone.



Quelle: Eigene Darstellung Rosinak & Partner ZT GmbH

Anteil der parkenden Fahrzeuge nach Parkdauer (8 – 12 Uhr)

Stellplätze	Hauptstraße	Hauptplatz	Randbereiche	Summe
Anzahl Stellplätze	87	155	190	ca. 430
davon frei	36	20	127	ca. 180
maximale Belegung	59 %	87 %	33 %	–
Belegung ø	50 %	73 %	24 %	58 %

Beispiel für eine Stellplatzerhebung im öffentlichen Straßenraum

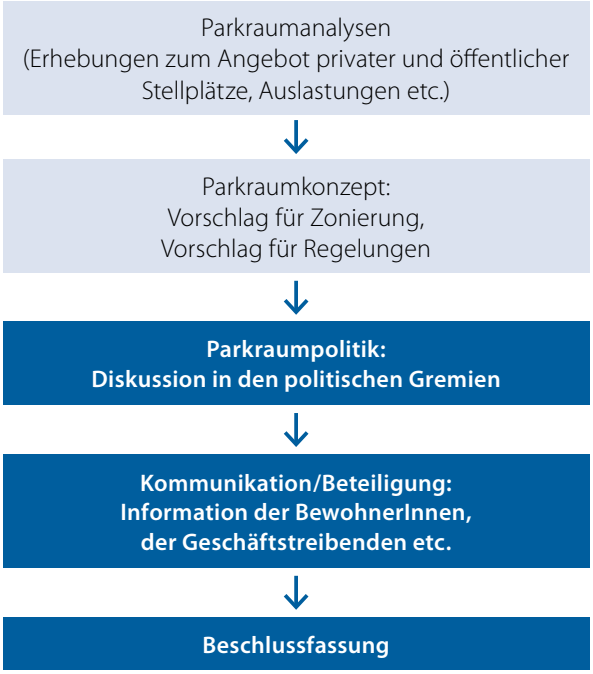
8.7.2 Parkraum bewirtschaften

Die Frage, ob der öffentliche Parkraum bewirtschaftet werden soll, ist eine häufig gestellte Frage bei geplanten Maßnahmen in Stadt- und Ortszentren. Durch die Anzahl von Stellplätzen kann auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen werden. Im öffentlichen Raum wird unterschieden zwischen

- Beschränkung des Parkzwecks (z. B. Parken nur erlaubt für berechtigte Fahrzeuge)
- Beschränkung der Parkdauer (z. B. Kurzparken)
- Parkgebühren für Kurzparken und Dauerparken
- Parken für AnwohnerInnen

Voraussetzung für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist ein Parkraumkonzept, das die Beweggründe darlegt und Bewirtschaftungsgebiete (ganze Gemeinde, einzelne Gemeindeteile) sowie die Bewirtschaftungstypen und -zeiten festlegt.

Will man den Zielverkehr für Beschäftigte und BesucherInnen steuern, herrscht Parkdruck, und gibt es mehrere NutzerInnengruppen, kann eine Parkraumbewirtschaftung sinnvoll sein. Die räumliche Abgrenzung muss auch raumplanerische und strukturelle Aspekte berücksichtigen (z. B. funktionell zusammenhängende Gebiete). Die BewohnerInnen müssen jedenfalls informiert und in den Planungsprozess eingebunden werden.



Schematischer Ablauf der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung

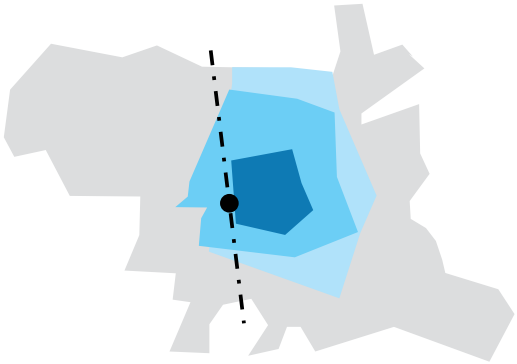
Werden Parkgebühren eingeführt, obliegt die Höhe der Gebühren der Gemeinde selbst. Bei der Planung sind auch Ladetätigkeiten, Ladezonen und besondere Nutzungen zu berücksichtigen. Eine Parkraumbewirtschaftung ist nur dann wirksam, wenn ihre Einhaltung auch kontrolliert wird.

8.7.3 Stellplatzbedarf in Siedlungsgebieten

Die Niederösterreichische Bauordnung regelt die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze nach dem voraussichtlichen Bedarf. Ergänzend dazu ist in der Niederösterreichischen Bautechnikverordnung (§ 11) eine Mindestzahl je nach Verwendungszweck des Gebäudes festgelegt, für Wohnen mindestens 1 Pkw-Stellplatz je Wohnung. Der Gemeinderat kann allerdings auch davon begründet abweichen – einheitliche Kriterien dazu gibt es nicht.

Da der Autobesitz durch andere Angebote (Car-Sharing, E-Bikes, öffentlicher Verkehr etc.) zurückgeht, werden weniger Pkw-Stellplätze in neuen Wohngebieten benötigt. Die derzeitigen Mindestzahlen-Regelungen stehen dieser Entwicklung allerdings noch entgegen. In den Gemeinden sollen daher abhängig von der Erschließung im öffentlichen Verkehr differenzierte Regelungen in Form von Stellplatzobergrenzen angewendet werden, etwa ein geringeres Stellplatzangebot im Umfeld von Bahnhöfen und in mit dem Bus- und Radverkehr gut erschlossenen Gebieten. Bei größeren Wohnhausanlagen sollten zudem Angebote vorgesehen werden, die Multimodalität unterstützen – attraktive Radabstellanlagen, Sharing-Fahrzeuge, Infrastruktur für die Elektromobilität etc. Solche Angebote sind im Wohnbau oft nur bei höheren Dichten sinnvoll, außerdem muss ein entsprechendes Betreiberkonzept überlegt werden.

Mit der Einführung der ÖV-Güteklassen (Kapitel 8.8) können gut und weniger gut mit Bus und Bahn erschlossene Gebiete, Bauflächen und Baulandreserven identifiziert werden. In gut erschlossenen Gebieten kann die Zahl der Mindeststellplätze reduziert werden, z. B. in Bahnhofsnähe oder Zentrumszonen nach § 14 NÖ Raumordnungsgesetz. In St. Pölten wurde 2019 eine solche Zonierung des Stadtgebietes mit unterschiedlichen Stellplatzschlüsseln beschlossen. Betroffen sind großvolumige Wohnbauten.



Quelle: Eigene Darstellung, Rosinak & Partner ZT GmbH

Zone	Stellplatzschlüssel (Anzahl Stellplätze) Pkw	Fahrrad
1	1	3
2	1,2	2
3	1,3	2
4	1,5	1

Beispiel für unterschiedliche Stellplatzschlüssel in einer Gemeinde

8.8 ÖFFENTLICHER VERKEHR

8.8.1 Öffentlicher Verkehr als Aufgabe des Bundes und des Landes

Grundsätzlich bekennt sich die Politik auf allen Ebenen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Abgesehen von Stadtverkehren und dem Mikro-ÖV ist der öffentliche Verkehr Bundes- und Landessache: Angebote im Busverkehr werden vor allem durch Leistungsbestellungen des Landes geschaffen. Grundsätzlich unterliegt das gesamte ÖV-Angebot dem Grundsatz der Zweckmäßigkeit – verbunden mit der Frage, welches Verkehrsmittel (Schiene, Linienbus, Mikro-ÖV etc.) für welche Nachfrage am wirtschaftlichsten ist.

8.8.2 Öffentlicher Verkehr: Aufgaben der Gemeinden

Der öffentliche Verkehr bildet die Grundversorgung der Mobilität und ist für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich. Großes Potenzial liegt in der Kombination von Verkehrsmitteln, also zum Beispiel dem Radverkehr und der Bahn. Für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist nicht nur eine hohe Qualität entscheidend, sondern auch ein unkomplizierter Zugang zu den Mobilitätsangeboten. Gerade im Zusammenhang mit Bahnhofs- und Haltestellenattraktivierungen ist auf die optimale Ausgestaltung und Anbindung dieser multimodalen Knotenpunkte besonders Bedacht zu nehmen. Das Land Niederösterreich (Abteilung RU7) arbeitet in diesem Zusammenhang an einer standardisierten Umfeldanalyse, die eine objektive Beurteilung von Stationsumfeldern erlaubt. Ein Grundprinzip ist daher, die Siedlungsentwicklung am ÖV-Angebot zu orientieren, etwa durch eine dichte Bebauung im Umfeld von Knotenbahnhöfen und anderen Haltestellen (Kapitel 8.1). Bahnhöfe sollen darüber hinaus als multimodale Servicezentren ausgebaut werden, mit vielfältigen Angeboten unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen. Ergänzend zu diesen Angeboten wird der Zugang zum öffentlichen Verkehr aber durch die Informations- und Kommunikationstechnologien der Verkehrsverbünde und der Verkehrsunternehmen mit einem hohen Servicegedanken unterstützt. Für infrastrukturelle und raumplanerische Maßnahmen sind die Gemeinden zuständig, denn das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen und der ArbeitspendlerInnen hängt auch vom Siedlungsstrukturtyp ab. Der Anteil der Pkw-Wege nimmt zu, je höher der Anteil an Personen ist, die außerhalb von Siedlungskernen wohnen und je geringer die Siedlungsdichte ist.

Maßnahmen in der Zuständigkeit der Gemeinden

- Die Situierung von Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Schulen und Kindergärten in gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Lagen,
- attraktive Fuß- und Radwege zu den Bahnhaltestellen und Busknoten (Beschattung, ausreichende Breiten, verkehrssicher, Querungsmöglichkeiten, …), hierzu ist eine standardisierte Umfeldanalyse in Ausarbeitung (Abteilung RU7),
- die bauliche Verdichtung von mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebieten durch z. B. Bahnhofsentwicklungen,
- die Ausstattung von Bushaltestellen mit Überdachungen, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten und diebstahlsicheren Radabstellplätzen, Anzeigen mit Echtzeitinformation,
- die Ausstattung von Bahnhaltestellen mit überdachten und diebstahlsicheren Radabstellanlagen – gemeinsam mit dem Land und dem Verkehrsunternehmen.

© NÖ.Regional, Karin Schildberger

8.8.3 **Flexible, flächenhafte Mobilitätsangebote**

Ergänzend zu den Linienverkehren gibt es kleinräumige Angebote im öffentlichen Verkehr. Das sind beispielsweise Anrufsammeltaxis oder Gemeindebusse. Sie werden ergänzend zum Linienverkehr eingesetzt. Das Land Niederösterreich fördert derartige bedarfsorientierte Verkehrssysteme unter gewissen Rahmenbedingungen. Die Gemeinden wirken bei der Planung mit und finanzieren diese Angebote mit Unterstützung des Landes. Eine Sonderform stellen die Gemeindebusse dar. Sie sind noch flexibler als Anrufsammeltaxis und werden meist von einem Verein mit freiwilligen FahrerInnen ohne Fahrplan betrieben.

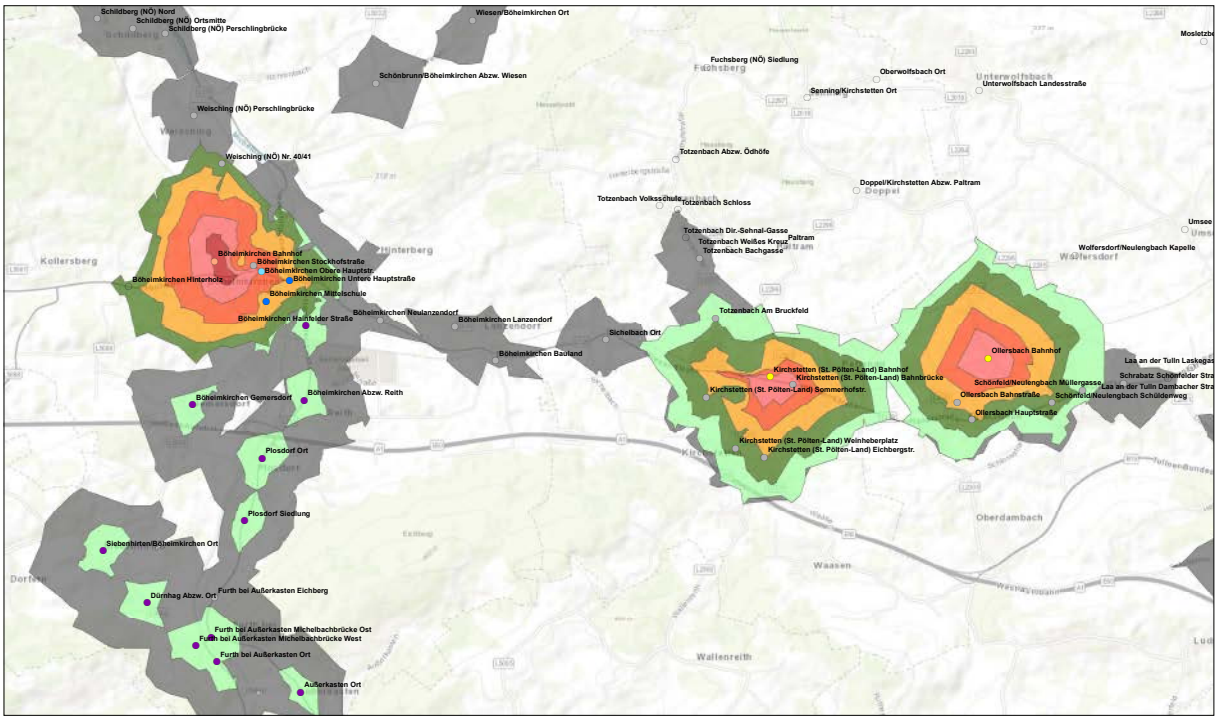
Allgemeine Überlegungen zur Zweckmäßigkeit von kleinräumigen Mobilitätsangeboten können im Zuge von Mobilitätskonzepten erfolgen, die konkreten Planungen sollten in ein eigenes Projekt – in Zusammenarbeit mit den MobilitätsmanagerInnen und dem Land Niederösterreich – einfließen.

8.8.4 **Güteklassen im öffentlichen Verkehr**

Zur Beurteilung der Angebotsqualität in den Gemeinden steht ein österreichweit eingesetztes ÖV-Güteklassenmodell zur Verfügung, das Angebotsstandards für unterschiedliche Siedlungskategorien enthält: Je dichter ein Siedlungsgebiet, desto besser soll die ÖV-Erschließung sein. So ist etwa für Siedlungseinheiten unter 250 EinwohnerInnen kein öffentlicher Linienverkehr vorgesehen.

Die Nutzung des Instruments der ÖV-Güteklassen im Zuge eines Mobilitätskonzeptes in einer Gemeinde ist zweckmäßig, um

- ÖV-Erschließungsqualitäten im Kontext von räumlicher Struktur auf einen Blick darzustellen,
- gewidmetes, bebautes Bauland sowie Baulandreserven nach ihren ÖV-Güteklassen sowie Gebiete mit Nutzungsreserven abzubilden,
- Gebiete mit hoher potenzieller ÖV-Nachfrage bei niedriger ÖV-Erschließungsqualität darzustellen und deren ÖV-Qualitäten zu verbessern,
- Stellplatzschlüssel über das Gemeindegebiet vorzuschlagen (Kapitel 8.7.3),
- die ÖV-Güteklassen mit Maßnahmen zur verstärkten Baulandmobilisierung zu koppeln,
- die Eignung von Gebieten für bestimmte Nutzungen, Bebauungsdichten und Bauweisen (Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung) zu prüfen.



Haltestellen-kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301–500 m	501–750 m	751–1.000 m	1.001–1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Quelle: ÖROK

ÖV-Güteklassen, beispielhafte Darstellung

Die Güteklassen A und B bezeichnen höchst- und hochrangige Erschließungsqualitäten, wie sie in größeren Städten angestrebt werden. Die Güteklassen C und D mit sehr guter und guter Erschließungsqualität werden an Verkehrsachsen und bei ÖV-Knoten anzustreben sein. Die Güteklassen E und F bezeichnen eine Basiserschließung im ländlichen Raum.
Die ÖV-Güteklassen sollen von den OrtsplanerInnen bei der Bearbeitung eines Örtlichen Entwicklungskonzeptes verwendet werden.

8.8.5 Öffentlicher Verkehr in einem Mobilitätskonzept

Auch wenn die Gemeinden nur teilweise für den öffentlichen Verkehr zuständig sind, sollten in einem Mobilitätskonzept zum Thema öffentlicher Verkehr folgende Punkte enthalten sein:

- Darstellung der Netzdichte und allenfalls Vorschläge zur Verbesserung der Netzdichte – auch in Zusammenhang mit raumplanerischen Maßnahmen,

- Aussagen zu Bebauungsdichten an ÖV-Infrastrukturen,
- Aussagen zur bedarfsgerechten Versorgung in dünner besiedelten Siedlungsteilen, z. B. Anrufsammeltaxis, Mikro-ÖV,
- Haltestellenausstattung und Vorschläge zur Verbesserung/ Attraktivierung dieser, insbesondere Erarbeitung von Vorschlägen zur Etablierung von multimodalen Knoten,
- Maßnahmen zum Haltestellenumfeld (Verkehrssicherheit, Erschließung, Attraktivität),
- Bevorrangungsmaßnahmen des öffentlichen Verkehrs,
- Aussagen zum Stellplatzangebot in gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten (Stellplatzschlüssel).

8.9 BETRIEBSGEBIETE

Die Mobilität in Betriebsgebieten wurde lange Zeit kaum behandelt, sie ist deshalb auch – angesichts einer oftmals fehlenden Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr und ohne gute ÖV-Erschließung – überwiegend am Pkw-Verkehr orientiert. Besonders jene Betriebsgebiete, die in den letzten 30 Jahren entstanden sind, weisen häufig eine unzureichende Infrastruktur im Rad- und Fußverkehr sowie im öffentlichen Verkehr auf. Soll nun die tägliche Wegewahl insgesamt beeinflusst werden, muss auch der ArbeitspendlerInnenverkehr zu und von den Betriebsgebieten und innerhalb der Betriebsgebiete stärker beachtet werden.

8.9.1 Standortwahl für neue Betriebsgebiete

Bei der Standortwahl für neue Betriebsgebiete ist die verkehrliche Erschließung wesentlich. Im Zuge der Flächenwidmung sind daher jene Standorte für arbeitsplatzintensive Nutzungen zu bevorzugen, die besonders gut im öffentlichen Verkehr erschlossen sind (z. B. ÖV-Güteklassen A–C). Für güterverkehrsintensive und arbeitsplatzextensive Nutzungen sind Standorte in Nahelage zu Knoten von Autobahnen und Schnellstraßen oder höherrangigen Landesstraßen respektive mit Gleisanschluss zu präferieren. Schwerverkehre sollten möglichst schnell ins hochrangige Straßennetz eingebunden und damit Siedlungsgebiete vor Lärm- und Luftschadstoffemissionen bewahrt werden.

8.9.2 Straßen für den Fuß- und Radverkehr

Die Wege vom Stadt- und Ortszentrum ins Betriebsgebiet, von ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen müssen für Fuß- und Radverkehr attraktiv sein – die Infrastruktur ist Voraussetzung für weitere Angebote. Dies betrifft in gleichem Maße bestehende als auch neu zu widmende Betriebsgebiete. Aber nicht nur eine gute Anbindung von Betriebsgebieten im Fuß- und Radverkehr ist relevant, sondern auch attraktive Wege (Wegebreiten, Beschattung, …) innerhalb von Betriebsgebieten – zumal diese Gebiete meist sehr weitläufig sind. Da es sich bei der Erschließung von Betriebsgebieten zumeist um Gemeindestraßen handelt, ist die Planung der Infrastruktur nicht nur im Zuge der Flächenwidmung relevant, sondern auch bei der „Nachrüstung" bestehender Betriebsgebiete. Mobilitätslösungen müssen zudem besonders auf die spezifischen Anforderungen des Straßengüterverkehrs Bedacht nehmen – das betrifft Straßenbreiten, aber vor allem verkehrssichere Lösungen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen im Zusammenhang mit dem Lkw-Verkehr.

8.9.3 Öffentlicher Verkehr

Die ÖV-Erschließung von Betriebsgebieten ist besonders herausfordernd aufgrund der oftmals sehr unterschiedlichen Arbeitszeitmodelle, als auch der Weitläufigkeit der Gebiete und damit Überlegungen zur Haltestellensituierung. Shuttlebussysteme können eine Maßnahme sein, zu den Hauptverkehrszeiten ein gutes Angebot zu schaffen. Gelingt das nicht, können flexible Angebote (Mikro-ÖV) zweckmäßig sein (auch in den Nebenverkehrszeiten), die in Kooperation von Gemeinden und Betrieben organisiert und finanziert werden. Bei größeren Betrieben sind Werksverkehre im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements überlegenswert.

8.9.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebe verfügen zumeist über ausreichende Parkplätze für Beschäftigte und BesucherInnen – ein Anreiz, den Pkw zu benutzen. Im Zuge einer Optimierung von Betriebsflächen und bei Betriebserweiterungen werden zunehmend Pkw-Parkflächen eingeschränkt und gleichzeitig Angebote im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) von den Betrieben selbst geschaffen. Vielfältige, mit der Beleg-

© Rosinak & Partner ZT GmbH

Schulvorplatz beim Bundesschulzentrum St. Pölten HTL

schaft abgestimmte Angebote sind geeignet, die Mobilität umweltverträglicher zu gestalten, wie

- Radverkehrssysteme (z. B. Radverleihsysteme, „Bahnhofsrad", Fahrradboxen, Jobrad u. Ä.),
- Unterstützung von Fahrgemeinschaften,
- Mitfinanzierung von ÖV-Angeboten,
- Angebot des Jobtickets,
- Maßnahmen wie Kinderbetreuung (auch überbetrieblich),
- Belohnungssysteme für den Verzicht auf Pkw-Fahrten etc.

Bei allen Konzepten sind nutzerInnenspezifische Maßnahmen zu erarbeiten, also Maßnahmen für MitarbeiterInnen sowie Maßnahmen für den Güterverkehr und den KundInnenverkehr . Ein derartiges betriebliches Mobilitätsmanagement sollte von den Städten und Gemeinden bei Betrieben, die spürbar Verkehr erzeugen, angeregt werden, Gemeinden können aber auch selbst Maßnahmen in den Betriebsgebieten setzen.

8.9.5 **E-Mobilität**

Zur nachhaltigen Entwicklung von Betriebsgebieten gehört auch die Infrastruktur für E-Mobilität, wie z. B. E-Tankstellen für Pkw und Fahrräder. Neue Betriebsgebiete sollen jedenfalls nur dort gewidmet werden, wo die ÖV-Erschließung gut ist und wo mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen möglich und erfolgversprechend sind und z. B. im Zuge eines eigenen Mobilitätskonzeptes erarbeitet werden. Besonders herausfordernd ist die „Nachrüstung" bestehender Betriebsgebiete in Richtung einer umweltschonenden Mobilität. Nicht zuletzt kann die Gemeinde mit den Instrumenten der örtlichen Raumplanung eine ökologische und an den Klimawandel angepasste Betriebsgebietsentwicklung forcieren.

8.9.6 **Mobilitätskonzepte für Betriebsgebiete**

Bei der Neuansiedlung von Betriebsgebieten sollte jedenfalls ein Mobilitätskonzept vorgelegt werden, das Maßnahmen zu hier beschriebenen Themen beinhaltet. Dies ist vor allem dann relevant, wenn gemeindegrenzenüberschreitende Wirkungen zu erwarten sind. In niederösterreichischen Gemeinden gibt es bereits Beispiele (Brunn am Gebirge und Perchtoldsdorf) für gemeindeübergreifende Mobilitätskonzepte.

In neuen Betriebsgebieten könnten auch Vorgaben zur Ausstattung (E-Tankstellen, Haltestellen mit Überdachung, Bike & Ride-Stationen, Radverleihsysteme, klimaresistente Parkplatzgestaltung, Photovoltaik, …) gemacht werden. Bei der Weiterentwicklung bestehender Betriebsgebiete sollten auch Aufwertungsmaßnahmen entwickelt werden, zum Beispiel die Verkehrsführung, Beschilderungen, Veränderungen von Straßenbreiten, ökologische Verkehrsflächengestaltung, Pflanzung von Baumreihen oder Radweginfrastruktur.

8.10 SCHULVERKEHR UND SCHULUMFELDER

Den Kindern sollte ein stressfreier Schulweg ermöglicht werden, mit Schulvorplätzen als Aufenthalts- und Begegnungsraum. Schulumfelder verdienen in den Gemeinden besondere Beachtung. Ein besonderes Problem ist der Hol- und Bringverkehr, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Vor den Schulen entsteht am Morgen eine unübersichtliche Situation, die den Kindern zur Gefahr werden kann. In den meisten Gemeinden spielt daher die Gestaltung oder eine neue Verkehrsorganisation der Schulvorplätze eine besondere Rolle.

Maßnahmen wie

- Schulstraßen (Sperre der Straße für Kfz vor Schulbeginn)
- Schulvorfelder und verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempo-20-/30-Zonen
- Park-/Halteverbote
- Elternhaltestellen in 100–200 m Entfernung von der Schule

können die Situation verbessern. Das erfordert eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit der Schule und auch Kommunikation mit den Eltern bzw. dem Elternverein.

Für Kinder ist die Bewegungsfreiheit besonders wichtig. Sind Kinder möglichst oft zu Fuß unterwegs, können sie lernen, sich im Straßenraum richtig zu verhalten, wie das im Projekt „SchulGehBus“ der Fall ist.

Beim „SchulGehBus“ holt ein Erwachsener („BuslenkerIn“) die Schulkinder an definierten „Haltestellen“ ab und legt mit ihnen gemeinsam den Schulweg zu Fuß zurück. Die Kinder werden zu fix vereinbarten Zeiten an ausgeschilderten „SchulGehBus-Haltestellen“ abgeholt. Nach dem Unterrichtsende wird die Route in entgegengesetzter Richtung begangen. Es sollten nicht mehr als zehn Kinder einen „SchulGehBus“ bilden, damit die Begleitperson die Kontrolle über die Gruppe bewahren kann.

Planungen im Umfeld von Schulen behandeln konkrete Fragen systematisch. Zu beachten sind:

- das Verkehrsverhalten der SchülerInnen, Eltern und LehrerInnen,
- die Verkehrsmittelwahl zur Schule,
- das Alter der Kinder,
- die Erschließung des Schulumfeldes und der benachbarten Siedlungsgebiete und vor allem
- die Gestaltung des Straßenraumes sowie
- eine begleitende Einbindung der Schuldirektion und des Elternvereins.

Für Schulumfelder gibt es eine eigene Broschüre des Landes Niederösterreich im Rahmen der Schriftenreihe zum NÖ Landesmobilitätskonzept. Die VerkehrsberaterInnen des NÖ Mobilitätsmanagements unterstützen die Gemeinden bei der Gestaltung von Schulumfeldern.

9 Inhalte eines Mobilitätskonzeptes – exemplarisches Leistungsverzeichnis

Die Leistungen in einem Mobilitätskonzept sind der jeweiligen Aufgabenstellung anzupassen und daher sehr individuell und unterschiedlich. Wesentlich ist daher, möglichst früh ein Leitbild zu entwickeln mit breitem Konsens von Politik und Bevölkerung. Dieses Leitbild determiniert auch grundlegend die weiteren Arbeiten. Das exemplarisch angeführte Leistungsverzeichnis für die Erstellung und Ausschreibung eines Mobilitätskonzeptes ist nach Arbeitspaketen gegliedert, die eine nachvollziehbare Abschätzung des vorgesehenen Aufwandes ermöglichen. Je nach Typ des Mobilitätskonzeptes – also Gesamtkonzept, Schwerpunktkonzept oder Detailkonzept – werden die einzelnen Arbeitspakete unterschiedlich zu gewichten und in ihren Inhalten entsprechend den Aufgabenstellungen und Zielen anzupassen sein.

9.1 ARBEITSPAKETE UND DEREN INHALTE

9.1.1 Bestandsanalyse, Handlungsschwerpunkte

AP 1 – Auswertung und Aufbereitung vorhandener Unterlagen und Daten:

- Bestandserhebung, strukturierte Zusammenführung und Darstellung der Unterlagen

AP 2 – Ergänzende Analysen und Erhebungen
Zusätzliche Verkehrserhebungen und -befragungen:

- Querschnittszählungen an xx Standorten (24 h Querschnittszählung)
- Fußgängerzählungen an xx Standorten (3 x 2 h)
- Radfahrerhebungen an xx Standorten (24 h Querschnittszählung)
- Parkraumerhebung
- Durchführung einer Haushaltsbefragung:
  Definition und Formulierung der Fragen (Layoutierung, Vervielfältigung und Versand erfolgt durch Auftraggeber), Auswertung, Bericht

AP 3 – Herausforderungen und Trends:

- Raumordnung
- Klimaschutz
- Klimawandelanpassung

AP 4 – Ziele und Strategie sowie Handlungsschwerpunkte:

- Erste Diskussionsphase mit Stakeholdern
  Workshops, Befragungen, Begehungen, Befahrungen mit Rad u. a.
- Strategieentwicklung

9.1.2 Abstimmung Maßnahmenkatalog, BürgerInnenbeteiligung

AP 5 – Ausarbeitung Konzeptentwurf mit einem Ziel- und Maßnahmenkatalog

Ausarbeitung von Maßnahmen, Plandarstellungen und technischen Kurzbeschreibungen zu folgenden Themenbereichen:

- Attraktive Fußwege im städtischen Bereich
  - Direkte, ausreichend breite Verbindungen
  - Trennprinzip (möglichst keine gemischten Rad- und Fußwege)
  - Sichere Querungen (z. B. ausreichend lange und abgesicherte Grünphasen für FG)
  - Abbau von Barrieren

- Radverkehr
  - Anbindung an regionale Hauptrouten
  - Schaffung städtischer Hauptrouten
  - Verkehrssicherheit
  - Abstellanlagen an den Hautzielen des Radverkehrs (Zentrum, Schulen, ÖV-Stationen)
  - Grundsätzliche Darstellungen eines Leitsystems (schematische Hierachie und Verortung der maßgebenden Knotenpunkte)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
  - Funktionelle Gliederung der Straßen: Bündelung auf Achsen, Entlastung der Wohngebiete
  - Verkehrsberuhigte Zonen/Begegnungszonen
  - Darstellung kritischer Knotenpunkte/Achsen (insb. aus Sicht der Leistungsfähigkeit/Verkehrssicherheit) samt Maßnahmenvorschlag
  - Stellplatzkonzept/Stellplatzbewirtschaftung: Kurzparkzonen, Grüne Zonen etc.; Leitsystem
  - Potenzielle Standorte für Parkraum/Parkdeck/Carsharing mit E-Mobilitätsoption
- Öffentlicher Verkehr (Verortung der Maßnahmen, keine Fahrplan- bzw. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen)
  - Stadtbus: Linienkonzept, Anbindung aller Stadtteile
  - Multimodale Vernetzung der Verkehrsträger,
  - Anbindung Wien/St. Pölten/Bezirkshauptstadt
  - Schaffung Park+Ride/Drive Anlagen
  - Busparkplatz für Reisebusse
  - Mikro-ÖV
- Güterverkehr
  - Lage der Betriebsgebiete im Verkehrsnetz: An- und Abfahrtsrouten LKW-Verkehr, Anschlussbahnen, Erreichbarkeit für Beschäftigte
  - Versorgung von Handelsbetrieben, An- und Abfahrtsrouten des Zustellverkehrs, Ladezonensituierung und -management
- Schulumfeld: Verkehrssicherheit und -beruhigung
- Zweite Diskussionsphase mit Stakeholdern: Erläuterung, Abstimmung, Präzisierung des Konzeptentwurfes

AP 6 Maßnahmenkatalog, Prioritätenreihung, Grobkostenschätzung

- Präzisierung des Konzeptentwurfes
  - Grobkostenschätzung
  - Prioritätenreihung
  - Systemskizzen und Übersichtsplänen
  - Detailskizzen relevanter Gestaltungsbereiche

AP 7 – Erstellung des Endberichtes

- Textteil, Pläne
- Präsentation im Gemeinderat samt Vor- und Nachbereitung
- Öffentliche Präsentation (Bürgerinfo) samt Vor- und Nachbereitung

10 Begriffe

10.1 MOBILITÄTS- UND VERKEHRSKENNZAHLEN

Termini	Mobilität	(Personen-)Verkehr
Allgemeiner Sprachgebrauch	Das Potenzial/ein Bedürfnis der Ortsveränderung von Personen	Eine reale, konkrete Ortsveränderung von Personen auf einer bestimmten Infrastruktur, also der Weg von A nach B
Verkehrsplanerische Dimension	Personenbezogen	Infrastrukturbezogen, auf ein Gebiet bezogen
Begriffe	**Mobilitätsrate** (Wegehäufigkeit) = Anzahl der Wege außer Haus je Person und Tag **Mobilitätsstreckenbudget** = zurückgelegte Wegestrecke pro Person und Tag **Mobilitätszeitbudget** (Unterwegszeit) = für Ortsveränderungen aufgewendete Zeit je Person und Tag **Modal Split** (Verkehrsmittelwahl) = %-Anteil der Wege der Wohnbevölkerung (meist ab 6 Jahre alt) nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln	**Verkehrsaufkommen** = Anzahl der Personenwege je Zeiteinheit in einem Verkehrswegequerschnitt oder in einem definierten Gebiet **Fahrzeugaufkommen** = Anzahl der Fahrzeugfahrten je Zeiteinheit in einem Verkehrswegequerschnitt oder in einem definierten Gebiet, auch oft bezeichnet als Verkehrsmenge oder Verkehrsstärke **DTV** = durchschnittlicher täglicher Verkehr **Verkehrsleistung** = Personen-Kilometer je Zeiteinheit in einem Verkehrswegeabschnitt oder in einem definierten Gebiet **Fahrleistung** = Fahrzeugkilometer je Zeiteinheit in einem Verkehrswegeabschnitt oder einem definierten Gebiet

10.2 MOBILITÄTSVERHALTEN UND MODAL SPLIT

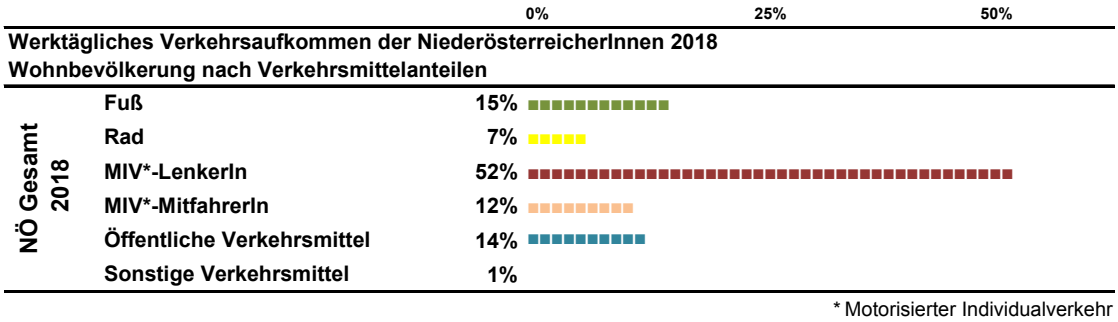
Mobilitätsverhalten

- beschreibt die Art, Dauer, den Zweck und die benutzten Verkehrsmittel von Personen an einem Stichtag
- ist personenbezogen
- wird in einer Gemeinde, einem Bundesland, einer Region
- alle fünf bis zehn Jahre erhoben.

Modal Split

- ist das wesentlichste Ergebnis einer Mobilitätserhebung nach eigenem Design, wie z. B. standardisierten Formen gemäß KONTIV (= Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) oder KOMOD (Konzeptstudie Mobilitätsdaten Österreichs)
- beschreibt das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der befragten BewohnerInnen (in der Regel der BewohnerInnen einer Gemeinde)

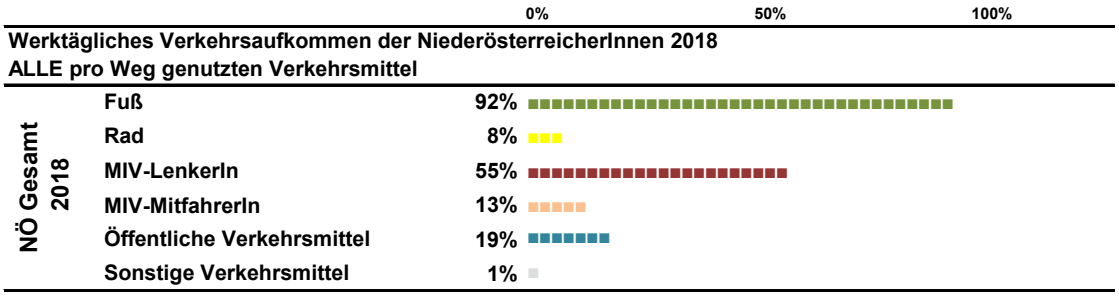
Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018



* Motorisierter Individualverkehr

Verkehrsaufkommen der Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen an Werktagen in [%]

Quelle: HERRY Consult GmbH, NÖ Mobilitätsbefragung 2018



Alle pro Weg genutzten Verkehrsmittel der Wohnbevölkerung an Werktagen in [%]

Zahlen und Fakten

- Personen legen etwa 3 bis 4 Wege pro Tag zurück.
- Sie sind dabei etwa 1 bis 2 Stunden außer Haus unterwegs.
- Etwa die Hälfte aller Pkw-Wege ist kürzer als 5 km.
- Die Zahl der Fußwege bei allen Teilwegen – im ÖV und im MIV – ist hoch.

10.3 VERKEHRSAUFKOMMEN

Das Verkehrsaufkommen wird im Allgemeinen als durchschnittlicher täglicher Verkehr angegeben. Der DTV gibt dem/der VerkehrsplanerIn Informationen über Verkehrsmengen auf einem Straßenabschnitt. Die Bandbreiten reichen dabei von mehr als 100.000 DTV (Stadtautobahn) bis weniger als 500 DTV in Wohngebieten.

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

- Der durchschnittliche tägliche Verkehr beschreibt die Verkehrsstärke in einem gesamten Straßenquerschnitt in Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden (Kfz/24 h).
- Der DTV kann auch nur für Werktage angegeben werden (DTVw), meist ist der DTVw höher als der DTV.

11 Literatur/Quellenverzeichnis

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2015):
Landesmobilitätskonzept Niederösterreich 2030+

Arbeiterkammer Niederösterreich: Mobilität im Erwerbspendelverkehr am Beispiel ausgewählter Industrie- und Gewerbegebiete in Niederösterreich

Healthy Streets: www.healthystreets.com, abgerufen am 3. 3. 2019

NÖ.Regional (2018): Regionales Mobilitätsmanagement (Folder)

NÖ.Regional (2018): Verkehrsberatung (Folder)

ÖROK (2017): ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr".
Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen.
Abschlussbericht vom 12. 4. 2017

Richtlinie RVS 03.01.12: Rahmenrichtlinie für Verkehrserschließung

Richtlinie RVS 03.01.13: Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen

Richtlinie RVS 03.02.12: Fußverkehr

Richtlinie RVS 03.02.13: Radverkehr

Richtlinie RVS 03.04.12: Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen

Rosinak & Partner (2014): Generalverkehrskonzept St. Pölten

Rosinak & Partner (2016): Einsatzkriterien für Begegnungszonen in Niederösterreich.
Leitfaden

Rosinak & Partner (2017): Verkehrskonzept Böheimkirchen

TU Wien, Hermann Knoflacher (2018):
Ober-Grafendorf Verkehrskonzept Bericht Teil 3 Maßnahmen

Universität für Bodenkultur, Institut für Verkehrswesen (2007):
Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts.

Verracon GmbH: ERRAM: Grenzüberschreitende Raster-Raumanalyse, Modelle für Niederösterreich und angrenzende Regionen in der Slowakei, in Tschechien und in Ungarn (ETZ, AT-CZ/AT-SK/AT-HU Programme)

12 Schriftenreihe

Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept

Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)
Heft 2: Park & Ride (September 1990)
Heft 2: Park & Ride, Neuauflage (Oktober 2002)
Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)
Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)
Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)
Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)
Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)
Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)
Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)
Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)
Heft 10: Güterverkehr (April 1994)
Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)
Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)
Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)
Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)
Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998) – 10 Jahre Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)
Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)
Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)
Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)
Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)
Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)
Heft 21: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)
Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)
Heft 23: Mobilitätshilfen (Jänner 2007)
Heft 24: Radfahren im Alltag in Niederösterreich (April 2007)
Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit in Niederösterreich – Rückblick und Ausblick (April 2007)
Heft 26: Mobilität in Niederösterreich – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 (Oktober 2009)
Heft 27: „Hast du einen Plan?" – Der Schulwegplan und Regeln für den Schulweg (Februar 2011)
Heft 28: Verkehrsberuhigung 2011 – Bewährtes und Neues (März 2011)
Heft 29: Kleinräumige Mobilitätsangebote – Empfehlungen für die praktische Umsetzung (Oktober 2012)
Heft 30: Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich (Oktober 2012)
Heft 31: Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich 2013–2023 (August 2013)
Heft 32: Güterverkehr in Niederösterreich Prognose von Angebot und Nachfrage (Juni 2014)
Heft 33: Bushaltestellen – Leitfaden für Gemeinden (September 2014)
Heft 34: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern (September 2015)
Heft 35: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2013/2014
Heft 36: Verkehrsberuhigung 2017 – Das Instrument „Begegnungszone" – ein Leitfaden
Heft 37: Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden – Wegweiser (Jänner 2021)
Heft 38: Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2018
Heft 39: Verkehrssichere Gestaltung des Schulumfeldes – ein Leitfaden (August 2020)

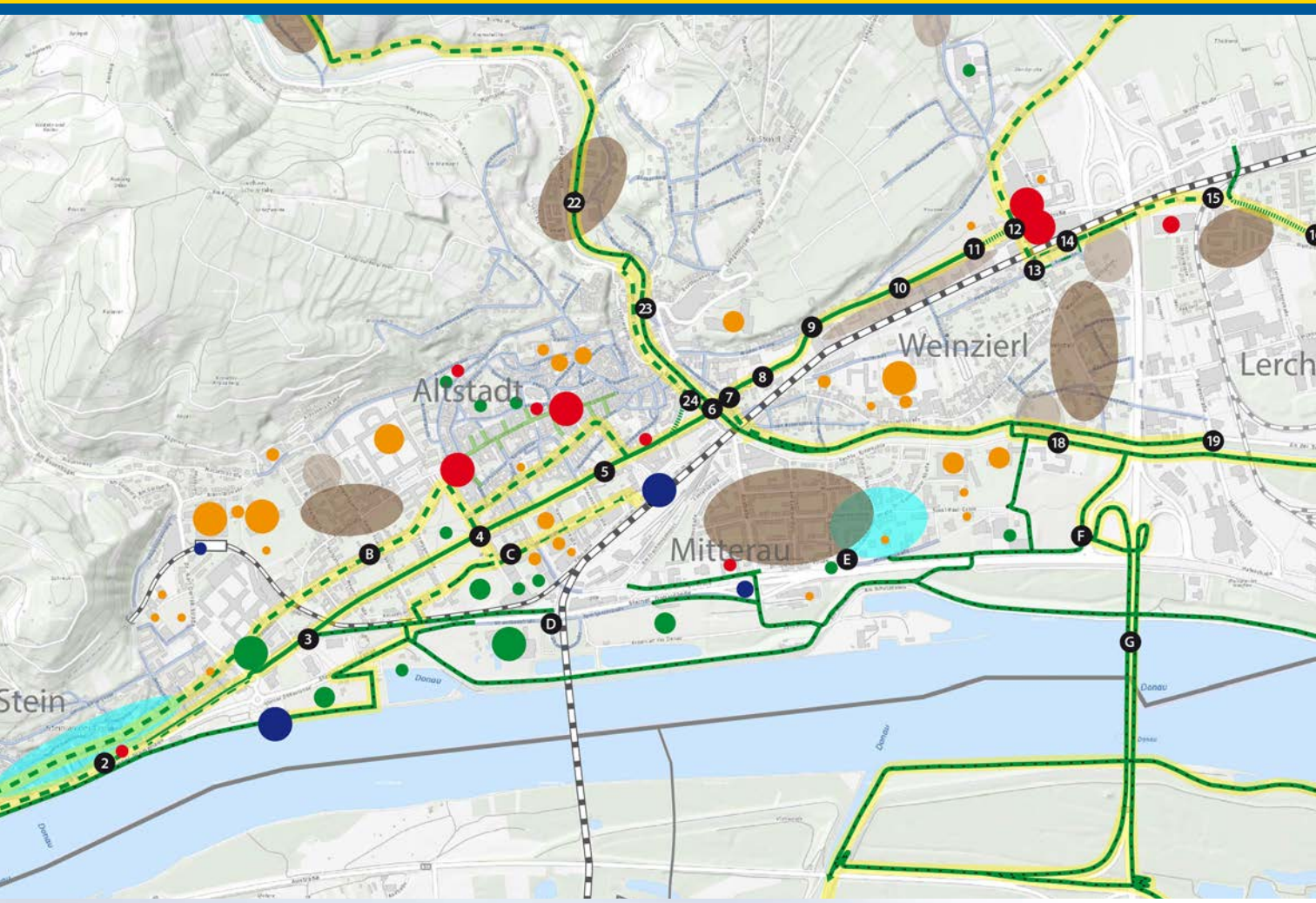
Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7, Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005 14971 oder herunterladbar auf www.noe.gv.at/publikationen-verkehr

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Adresse: 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Telefon: +43 (0)2742 9005-149 71
E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Internet: www.noe.gv.at

Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden

Kurzfassung zum Wegweiser



Auszug Mobilitätskonzept Stadt Krems (2020)

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

Wozu ein Wegweiser?

Bereits mehrere Städte haben ihre Verkehrskonzepte aktualisiert und dabei auf die Unterstützung des Landes Niederösterreich zurückgegriffen. Auch das NÖ Raumordnungsgesetz sieht im Zuge der örtlichen Entwicklungsplanung ein Verkehrskonzept als Grundlage für raumordnungspolitische Entscheidungen in den Gemeinden vor.
Für größere Städte sind derartige Konzepte eine wichtige Grundlage der Verkehrspolitik. Für kleinere Gemeinden stellt sich häufig die Frage, welche Planungs- und Beratungsleistungen angesichts besonderer lokaler Probleme zweckmäßig bzw. notwendig sind. Daher hat das Land Niederösterreich in Zusammenarbeit mit den VerkehrsberaterInnen der NÖ.Regional diesen Wegweiser erstellt.
Zielgruppe sind BürgermeisterInnen, GemeinderätInnen und Mobilitätsbeauftragte in den Gemeinden und Städten, die Antworten auf Mobilitätsfragen und Lösungen für konkrete Verkehrsprobleme suchen sowie eine Erstellung eines Mobilitätskonzeptes als Entscheidungsgrundlage für die zukünftige örtliche Entwicklung wünschen.

MASSGESCHNEIDERTE KONZEPTE

Mobilität ist das Bedürfnis nach einer Ortsveränderung von Menschen. Verkehr ist ihre physische Abwicklung von Ort A nach Ort B mit den im Verkehrsnetz zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Pkw & Lkw, Rad- und Fußverkehr). Da die Rahmenbedingungen für Mobilität und Verkehrsnetz in jeder Gemeinde in Abhängigkeit von Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur unterschiedlich sind, muss das jeweilige Konzept für die spezifische Situation und ihre Anforderungen maßgeschneidert sein.
Gemeinsam ist jedoch allen Konzepten, dass sie sich auf einen klar definierten Wirkungsbereich beziehen, der folgendermaßen abgegrenzt ist:

- **Strategisches Leitbild**
  Mit dem Mobilitätskonzept legt die Gemeinde ihre Ziele, Leitlinien und Strategien für die Verkehrsplanung fest.

- **Zeitliche Abgrenzung**
  Mobilitätskonzepte werden in der Regel für einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren festgelegt. Es ist also eine Handlungsanleitung für die konkrete Verkehrspolitik und Verkehrsplanung, wie sie in einem längeren Zeitraum wirksam werden soll.

- **Inhaltliche Abgrenzung**
  Ein Mobilitätskonzept zeigt zudem Zusammenhänge mit der räumlichen Entwicklung auf. Es beschreibt die Ausgangslage und geht auf Zukunftstrends in der Mobilität ein. Mobilitätskonzepte enthalten Aussagen zu allen Verkehrsarten, also den Fuß- und Radverkehr, den öffentlich zugänglichen Verkehr (Bahn-, Busverkehr einschließlich flexibler Formen und Sharing-Angeboten), den motorisierten Individualverkehr (Pkw-, Motorradverkehr) und den Güterverkehr. Mobilitätskonzepte beinhalten nicht nur Infrastrukturprojekte, sondern auch vielfältige Maßnahmen zur Verhaltensänderung (als „Soft Policies“ bezeichnet) und eine zugehörige Öffentlichkeitsarbeit.

- **Räumliche Abgrenzung**
  Die Konzepte umfassen entweder die gesamte Gemeinde oder können auch nur Teilräume – zum Beispiel das Ortszentrum im Zuge einer Straßenraumgestaltung oder im Zuge eines größeren Bauprojektes – umfassen.

Nicht immer ist ein umfassendes Mobilitätskonzept in einer Gemeinde zweckmäßig. Oft geht es nur darum, für kleinräumige oder eindimensionale Probleme entsprechende Lösungen anzubieten. Die frühzeitige Klärung der Ziele bestimmt die weitere Vorgangsweise, erleichtert die Umsetzung von Maßnahmen, verhindert einen unnötigen Zeit- sowie Geldaufwand und ermöglicht weiters auch eine zielgerichtete Unterstützung durch das Land Niederösterreich.
Beispielsweise bietet die NÖ Verkehrsberatung, ein kostenloses Service des Landes für alle Gemeinden Niederösterreichs, die Möglichkeit, eine erste Expertise zu ganz konkreten Problemstellungen einzuholen. Speziell geschulte VerkehrsberaterInnen der NÖ.Regional widmen sich vor Ort dem aufgezeigten Thema, wie bespielsweise einer Verkehrsberuhigungsmaßnahme, der Neugestaltung des Schulumfeldes, Problemen des ruhenden Verkehrs etc. Bei Bedarf werden auch andere Fachabteilungen und zuständige Behörden einbezogen. Ergebnis der Beratungsleistung ist eine schriftliche Empfehlung als Entscheidungsgrundlage zur Problemlösung. Auf Basis dessen kann die Gemeinde Detailplanungen beauftragen und weitere Maßnahmen planen und umsetzen.

DER WEG ZUM MOBILITÄTSKONZEPT

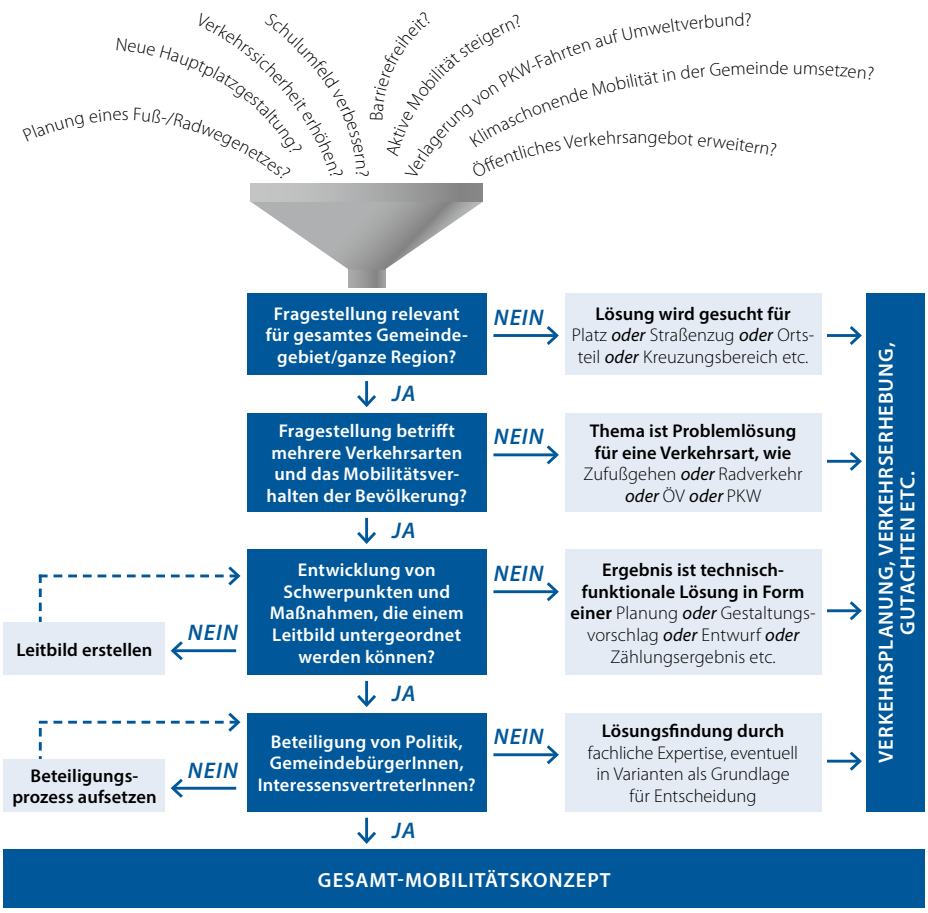
Eine gut überlegte Startphase entscheidet über den Erfolg eines Mobilitätskonzeptes. Am Beginn fällt die wichtigste Entscheidung: Gibt es gute Gründe für ein umfassendes Mobilitätskonzept oder sind konkrete Lösungen für spezifische Probleme gefragt? Fällt die Entscheidung für ein Mobilitätskonzept, sind die ersten Schritte die Erstellung eines Leitbildes und die Klärung der Ziele des Konzeptes. Je größer der Konsens ist, der hier auf politischer Ebene als auch mit der Bevölkerung erzielt werden kann, desto besser wird die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes gelingen.

HANDLUNGSFELDER IN DEN GEMEINDEN

Im Wegweiser finden sich zu folgenden Themen konkrete Hinweise und zahlreiche Beispiele. Die Beispiele geben nicht nur Aufschluss über die Inhalte eines Mobilitätskonzeptes, sondern behandeln auch Probleme, Trends und Zukunftsperspektiven in den einzelnen Handlungsfeldern:

- Raumordnung und Verkehr
- Klimaschutz und Klimawandelanpassung
- Fuß- und Radverkehr (Aktive Mobilität)
- Straßennetz und -gestaltung
- Ortsumfahrung
- Begegnungszone
- Schulumfeld
- Stellplatzkonzept
- Öffentlicher Verkehr

Entscheidungsfindung



LEISTUNGSVERZEICHNIS

Die Leistungen in einem Mobilitätskonzept sind – je nach Aufgabenstellung und erforderlichen Erhebungen – sehr unterschiedlich. Das beispielhaft angeführte Leistungsverzeichnis für die Ausschreibung eines Mobilitätskonzeptes ist nach Arbeitspaketen gegliedert, die eine nachvollziehbare Abschätzung des vorgesehenen Aufwandes ermöglichen.

Leitbild: Festlegung von (übergeordneten) Zielen und Strategien
Aufgabenbeschreibung: kurze, prägnante Beschreibung der Situation und Problemlage in der Gemeinde
Abgrenzung des Planungsgebietes: gesamtes Gemeindegebiet, Ortszentrum, angrenzende Katastralgemeinden, …
Grundlagen: Zusammenstellung / Auflistung bereits vorhandener Unterlagen
Beschreibung der Vorgangsweise / Arbeitsweise: Anlass – Problemsituation in der Gemeinde, Erstellung eines Örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK), etc.; Einbindung von Stakeholdern – VertreterInnen politischer Parteien, ExpertInnen Gemeinde, STERN-Arbeitsgruppen, NÖ Mobilitätsmanagement u.a.
Inhalte: Konzept soll Aussagen zu allen Verkehrsarten, d. h. zur aktiven Mobilität, zum öffentlichen Verkehr, zum Pkw-Verkehr sowie zum Güterverkehr enthalten; es sollen nicht nur Infrastrukturmaßnahmen entwickelt werden, sondern auch Maßnahmen zur Verhaltensänderung („Soft Policies"), eine zugehörige Öffentlichkeitsarbeit sowie Maßnahmen zur Klimawandelanpassung und zum Klimawandel

Arbeitspakete (Vorschlag)	Beschreibung
AP 1 Auswertung und Aufbereitung vorhandener Unterlagen und Daten	Bestandserhebung, Unfalldatenbank, strukturierte Zusammenführung der Unterlagen, …
AP 2 Ergänzende Analysen und Erhebungen	Zusätzlich erforderliche Verkehrserhebungen, -befragungen, …
AP 3 Herausforderungen und Trends	Raumordnung, Klimaschutz, Klimawandelanpassung, Verkehrssicherheit,…
AP 4 Leitbild, Ziele und Strategien	**Erste Diskussionsphase mit Stakeholdern:** z. B. Workshops, Befragungen, Begehungen zu Fuß, Befahrungen mit Rad, u.a.
AP 5 Ausarbeitung Konzeptentwurf mit einem Ziel- und Maßnahmenkatalog	Zu den Bereichen: ■ Aktive Mobilität: Rad- und Fußverkehr ■ Straßengestaltung und ihre Bedeutung, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit ■ Stellplatzkonzept ■ Öffentlicher Verkehr / Mikro-ÖV ■ Betriebsgebiete ■ Schulumfelder und Schulverkehr **Zweite Diskussionsphase mit Stakeholdern:** Erläuterung, Abstimmung, Präzisierung des Konzeptentwurfes (Ziele, Maßnahmen, Prioritäten)
AP 6 Maßnahmenkatalog, Prioritätenreihung, Grobkostenschätzung	**Präzisierung des Konzeptentwurfes:** Grobkostenschätzung, Prioritätenreihung
AP 7 Erstellung des Endberichtes	■ Textteil, Pläne ■ Präsentation im Gemeinderat ■ Öffentliche Präsentation (BürgerInneninfo)

Zusätzliche Inhalte

Referenzen: Angabe vergleichbarer Mobilitätskonzepte.

Die Angebotsdarstellung sollte nach den oben erwähnten Arbeitsschritten (optimalerweise mit einer vorbereiteten Excelliste) erfolgen sowie unter Angabe von kalkulatorischen Stunden- und Tagsätzen.

Impressum:

Für den Inhalt verantwortlich: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

Bearbeitung: Rosinak & Partner ZT GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien
Titelbild: © Magistrat Stadt Krems

Gestaltung: gugler* brand & digital, 3100 St. Pölten
Druck: gugler* pure print, 3390 Melk/Donau

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationsblätter sind zu beziehen bei der Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7, Landhausplatz 1, Haus 16, A-3109 St. Pölten, Telefon: +43 2742 9005 14971 oder herunterladbar auf www.noe.gv.at/publikationen-verkehr