

# Exkursion

## Grundlagen der Verkehrsplanung

8. Juni 2004



Lehrveranstaltungsnummer: 231.935

Sommersemester 2004

Leitung: Dipl.-Ing. Dr. Robert KÖLBL

Themen:

- Donauhafen in Krems
- Stadtplanung in Sankt Pölten
- Niederösterreichische Regionalplanung
- Wieselbussystem in Niederösterreich



## **0. Einleitung**

### **Ziel der Lehrveranstaltung**

Veranschaulichung der Raumeffekte des Verkehrswesens im Inland und Ausland mit Schwerpunkt auf den Wechselbeziehungen Verkehrssystem - Raumstruktur.

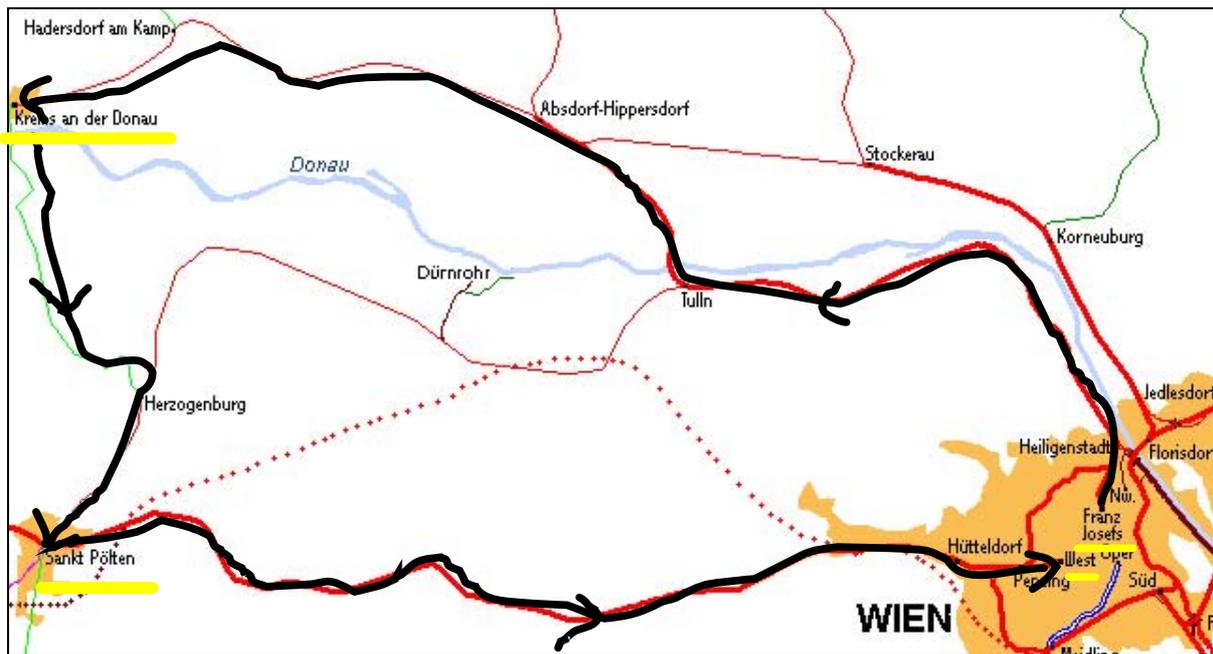
### **Inhalt der Lehrveranstaltung**

Besichtigung von raumwirksamen Verkehrsanlagen. Diskussion mit einschlägigen Fachleuten.

### **Teilnehmer und Themen**

<b>Nr</b>	<b>Thema</b>	<b>Teilnehmer</b>
<b>0</b>	Erstellung des Endberichts	Klaus Kern (9625160)
<b>1</b>	Hafen Krems	Philipp Retter (9725315) Veronica Marhold (9925512) Christian Pummer (9431280)
<b>2</b>	Stadtplanung St. Pölten	Andrea Zauner (0325120) Christian Hinteregger (0125880) Norbert Kutschera (0126240) Harald Frey (9625211) Oliver Wurz (9925246)
<b>3</b>	Regionalplanung NÖ	Anton Zuser (0225951) Markus Grünwald (0225590) Thomas Baumgartner (0225545) Raimund Schuster (0225030) Ulrich Kral (0225854)
<b>4</b>	Wieselbussystem	Christian Cervenka (0125067) Uwe Sattler (0125755)

## Kartenübersicht zur Exkursion



## Ablauf der Exkursion mit Fotodokumentation

6:30

Treffpunkt:  
Franz-  
Josefsbahnhof  
Wien



**6:52**      Zugfahrt R 7104  
**bis**        von Wien nach  
**8:11**        Krems



**8:20**      Fahrt mit  
**bis**        Stadtbus Krems  
**8:28**      vom  
              Hauptbahnhof  
              zum Hafen Krems



**8:30**      Besichtigung des  
**bis**        Hafens Krems  
**10:15**    geführt von eine  
              Mitarbeiterin des  
              Hafens



**10:32**  
**bis**  
**10:47** Fahrt mit  
Stadtbus Krems  
vom Hafen zum  
Hauptbahnhof



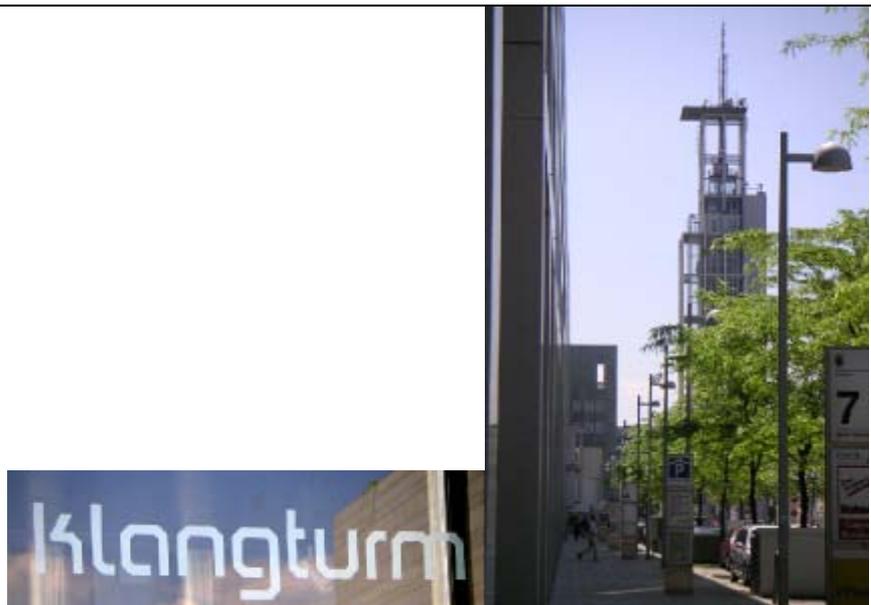
**11:08**  
**bis**  
**11:56** Zugfahrt R 6034  
von Krems nach  
Sankt Pölten



**12:00** Fussmarsch zum  
Landhausbezirk



**12:30** Treffpunkt beim  
Klangturm



**12:30  
bis  
13:30** Mittagessen in  
der  
Abgeordnetenkan-  
tine



**13:30  
bis  
14:00** Führung durch  
den  
Landhausbezirk  
und dessen  
Gebäude



**14:00**  
**bis**  
**15:00** Vortrag zum  
Thema  
„Stadtplanung in  
St. Pölten“



**15:00**  
**bis**  
**16:00** Vortrag zum  
Thema  
„Niederösterreichische  
Regionalplanung“



**16:00**  
**bis**  
**16:15** Kaffeepause



**16:15** Vortrag zum  
**bis** Thema  
**17:00** „Wieselbussystem  
“



---

**17:43** Zufahrt IC 941  
„Sigmund Freud-  
Museum“ von St.  
Pölten nach Wien

---

**18:30** Ankunft Wien  
Westbahnhof

---

# 1. Donauhafen Krems

*Philipp Retter (9725315)*

*Veronica Marhold (9925512)*

*Christian Pummer (9431280)*

## Gestern – heute – morgen

Ende der 30er Jahre - einer Zeit in der Österreich noch von Getreideimporten abhängig war- begab sich Karl Mierka, Vater des heutigen Geschäftsführers Hubert Mierka auf die Suche nach einem geeigneten Standort für eine Getreideumschlagsanlage.

Als er von Plänen der Stadt Krems erfuhr, in einen Hafen zu investieren, kam es zu einer Zusammenarbeit mit der Stadt Krems und somit zur Gründung des Donauhafens und der ´Karl Mierka´ Lagerei und Umschlagsbetriebe und zum Bau des Getreidesilos. Später kam noch die HIB – Kremser Hafen- u. Industriebahn GmbH, eine 100% Eigentum der Stadt Krems, dazu.

Bis in die 50er Jahre war die Entwicklung des Hafens hauptsächlich von Getreide- und Nahrungsmittelimporten geprägt, erst mit dem Wiederaufbau der Schmidhütte in Krems nahmen auch Stahltransporte zu. In den folgenden Jahrzehnten gelang es nach und nach, das Spektrum der umgeschlagenen Produkte zu erweitern – aus einem Umschlagplatz für Agrar- und Stahlprodukte entwickelte sich ein leistungsstarker Hafenstandort mit einem sehr großen Portfolio.

Durch Kreativität und Flexibilität der Firmen und des ausgezeichneten Standortes, Krems liegt exakt in der Mitte des Rhein-Main-Donaukanals, kam es in den letzten 15 Jahren zu einem nahezu explosionsartigen Aufstieg des Kremser Hafens, was sich deutlich in der finanziellen Bilanz, der Umschlagentwicklung, der Flächenexpansion und der vielen baulichen Projekte widerspiegelt.

- Kaimauerverlängerung Nordufer 1998
- Kranbahnverlängerung Nordufer 1998
- Lager- und Produktionshalle Exterstahl GmbH 2001-2004
- Schüttgutlagerhalle Nordufer 2000
- Schüttgutlagerhalle Südufer 1991
- Um- und Zubau Bürogebäude 1994
- Portalkräne 1997, 200
- Errichtung einer Wartungshalle 1999
- Befestigung von Lager- und Umschlagsflächen am Nord-undSüdufer
- Errichtung und Sanierung von Matten- und Schwellengleisanlagen
- Lagerhalle 6 Südufer
- Diverse Sanierungs- und Adaptierungsarbeiten an bestehenden Objekten



Aufgrund der obengenannten Entwicklungen, des Flächenmangels und des Hochwassers im August 2002 wurden folgende Bauobjekte bereits geplant, ausgeschrieben und teilweise schon errichtet:

- Kaimauerverlängerung Südufer
- Ausbau im Bereich des Südufers
- Schaffung einer Ostzufahrt inkl. Adaptierung einer Brücke
- Errichtung einer Hochwasserschutzanlage inkl. eines beweglichen Verschlussorgans im Bereich der Hafeneinfahrt



## Umschlagsentwicklung

Auf dem österreichischen Teil der Donau (350 km) werden jährlich Millionen Tonnen an Waren mit in- und ausländischen Schiffen transportiert. Die Transportleistung erhöht sich laufend. Der Hauptteil der gesamten Transportmenge entfällt auf ‚Erze und Mineralabfälle‘, ‚Erdöl‘, ‚Mineralölerzeugnisse‘ und ‚andere Nahrungs- und Futtermittel‘. Im Inlandverkehr konnte man Zunahmen bei den Transporten von ‚Düngemitteln‘ und ‚Steine; Erde und Baustoffe‘ registrieren.

Güterverkehr auf der österreichischen Donau in Mio. Tonnen

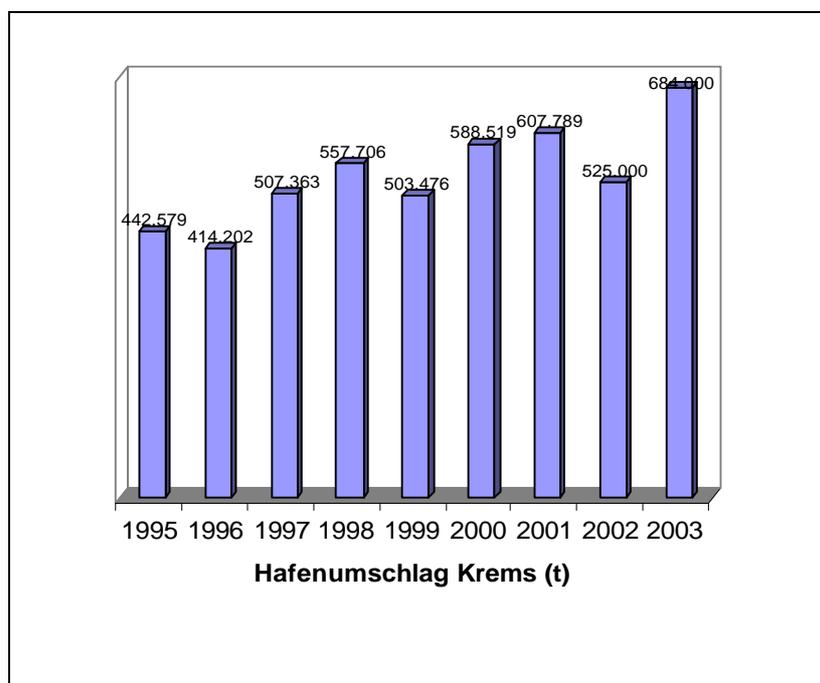
Jahr	West		Ost		Inland	Transit	Gesamt
	Import	Export	Import	Export			
1995 <sup>1)</sup>	1.15	0.68	3.45	0.11	0.52	2.88	8.79
1996 <sup>2)</sup>	1.17	0.60	4.12	0.22	0.54	2.65	9.30
1997	1.18	0.54	3.89	0.24	0.70	2.65	9.20

1) Kanaleröffnung am 29.09.1992, Jugoslawienkrise 1992-1995

2) Ende der Jugoslawienkrise

Äußerst erfreulich war das Geschäftsjahr 2003 für Mirka Donau Hafen Krems trotz Niederwassers im zweiten Halbjahr verzeichnete die Betreibergesellschaft der Niederösterreichischen Güterdrehscheibe mit einem Aufkommen von 1,47 Mio Tonnen (+ 7,9 Prozent) einen neuen Umschlagsrekord.

Insbesondere im Bereich der abgefertigten Schiffe und LKW konnten beträchtliche Zuwächse erzielt werden. Die Erweiterung der Lagerkapazitäten ( im Jahre 2003) hat sich bestens bewährt, sodass man eine befriedigende Lagerauslastung erreichen konnte. Die Nachfrage nach den Dienstleistungen des Mierka Teams im Bereich des Container-Stuffing/- Stripping war ebenfalls beträchtlich. Zeitgleich wird ein Zuwachs an Containerimporten aus Fernost verzeichnet- immer mehr ‚Consumer Products‘ aus Übersee werden im niederösterreichischen Donauhafen aus ihren Transportbehältnissen entladen und anschließend von der Organisation distribuiert.



Weitere Investitionspläne:

- Erweiterung der Kapazitäten der Ladesilos im Pulkbereich
- Investitionen im Logistikbereich (Barcode und IT)
- Weiterer Ausbau der Lagerkapazitäten

**Die Verkehrszahlen (Aufteilung der Verkehrsträger) im einzelnen:**

	2001	2002	2003	VERÄNDG. 03/02
<b>SCHIFFE</b>				
ANZAHL MIERKA	638	529	552	
ANZAHL SCHOTTER	221	164	998	
SCHIFFE GESAMT	859	693	1.550	
TONNEN MIERKA	465.000	450.000	446.000	<b>-0,89%</b>
TONNEN SCHOTTER	135.000	75.000	238.000	<b>217,33%</b>
TONNEN GESAMT	<b>600.000</b>	<b>525.000</b>	<b>684.000</b>	<b>30,29%</b>
<b>WAGGON</b>				
ANZAHL	12.162	14.108	14.080	
TONNEN	<b>373.000</b>	<b>452.000</b>	<b>450.000</b>	<b>-0,44%</b>
<b>LKW</b>				
ANZAHL	31.836	34.066	36.879	
TONNEN	<b>414.000</b>	<b>461.000</b>	<b>574.000</b>	<b>24,51%</b>
<b>GESAMT HAFEN</b>	<b>1.387.000</b>	<b>1.438.000</b>	<b>1.708.000</b>	<b>18,78%</b>
<b>GESAMT MIERKA</b>	<b>1.252.000</b>	<b>1.363.000</b>	<b>1.470.000</b>	<b>7,85%</b>

**Charakteristika des Standortes**

Die Lage des Kremser Hafens ist besonders günstig, da dieser, bei einer Gesamtlänge des Rhein- Main- Donaukanals von über 3500 km, genau bei km 2000 und somit im Zentrum der Wasserstraße liegt.

Die bereits bestehenden verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen ermöglichen eine Kombination von Wasser- Schiene- Straße. Mit Hilfe der Gleisanlagen der HIB gelingt eine optimale Erreichbarkeit sowohl der Kremser Industriebetriebe als auch der Franz- Josefs- Bahn.

Weiters ist sowohl durch die S5 als auch die S33 und B37/ B38 eine optimale Nord-Süd bzw. West-Ost Verbindung auf dem hochrangigen Straßennetz gegeben.

Die Attraktivität des Standortes wird auch dadurch unterstrichen, dass Krems infolge des Hochwassers 2002 als erster Donauhafen bis Ende 2004 einen Hochwasserschutz erhält, der derartige Katastrophen in Zukunft verhindern wird.

## Vergleich Binnenschifffahrt und landgebundene Verkehrsträger

### 1. Auswirkungen auf die Umwelt

Gegenüber den Landesverkehrsträgern hat die Binnenschifffahrt eine Reihe von Vorteilen. Zu erwähnen wären hier vor allem die deutlich geringeren Lärm- und Abgasemissionen, sowie die kaum vorhandene Boden- und Gewässerverschmutzung.

Die Binnenschifffahrt benützt eigene (vorhandene) Verkehrswege, somit ist eine Trennung der Verkehre gegeben und ein zusätzlicher Flächenbedarf wesentlich eingeschränkt.

Statistiken zufolge entstehen auf dem Wasser weniger Unfälle (Verkehrstote) – das bedeutet im Detail weniger Unfallkosten.

	Straße	Schiene	Schiff
Luftverschmutzung und CO <sub>2</sub> (g/t km)	217.5	43.2	43.0

### 2. Wirtschaftliche Aspekte

An der Wasserstraße von der Nordsee bis ins Schwarze Meer leben 230 Mio. Menschen, die ein Transportvolumen von 400 Mio. Tonnen/ Jahr benötigen.

Die theoretische Transportkapazität der Donau beträgt rund 62 Mio. Tonnen/ Jahr. Davon sind rund 35 Mio. Tonnen/ Jahr flussaufwärts und rund 45 Mio. Tonnen/ Jahr flussabwärts nicht genutzt.

Im Folgenden wird zu den einzelwirtschaftlichen Aspekten Stellung genommen.

Die Binnenschifffahrt ist hinsichtlich der Kosten eindeutig im Vorteil. Aufgrund des geringeren Personal-, Investitionsbedarfs, Energieeinsatzes und der geringeren spezifischen Frachtkosten geht die Binnenschifffahrt gegenüber der Straße und Schiene als Sieger hervor.

Die sich in den Flüssen laufend ändernde Wasserführung macht das Einhalten von Transportzeiten jedoch schwierig.

	Binnenschifffahrt	Schiene	Straße
Personalbedarf	1 <sup>*)</sup>	6	20
Investitionsbedarf	1	6	8
Energieeinsatz	1	2,1	5,2
Spez. Frachtkosten	1	3,7	7

\*) Vergleich in Einheiten

Bei den gesamtwirtschaftlichen Aspekten kommt die Mehrfachnutzung des Verkehrsweges – Nutzung der Wasserkraft zur Stromerzeugung und Nutzung als Wasserstraße usw. – zum Tragen.

Bei der Wasserkraftnutzung zur Stromerzeugung enthalten die 350 km Donau in Österreich aufgrund des Gefälles 50% des Energiepotentials von 1900 km Donaustrecke unterhalb der Marchmündung.

Die streckenspezifische Auslastung kann auf das 10-fache gesteigert werden. Die Voraussetzung hier für sind die ganzjährige Verfügbarkeit der Wasserstraße und die garantierte Fahrwassertiefe und verminderte Strömungsgeschwindigkeit durch lückenlosen Ausbau der Stauhaltungen.

Durch geschlossen Ketten von Stauhaltungen kann der Hochwasserschutz verbessert werden. Auch die Landwirtschaft profitiert vom Hochwasserschutz und der Möglichkeit einer Bewässerung aus der Stauhaltung.

Weitere Vorteile entstehen auch für Erholung und Tourismus durch die Errichtung von Uferpromenaden, Radwege und Jachthäfen.

	Binnenschifffahrt	Schiene	Straße
Externe Kosten <sup>*)</sup>	0,02	0,06	0,03
Nicht gedeckte Wegekosten <sup>**)</sup>	-----	0,29	0,08
Verursachte volkwirt. Kosten	0,02	0,35	0,38

\*) Unfälle, Flächenverbrauch

\*\*\*) Wegekosten, die Einnahmen übersteigen

### Einsatzbeschränkung der Binnenschifffahrt

Ein großer Nachteil der Binnenschifffahrt ist die Tatsache, dass ein Haus-zu-Haus Verkehr kaum möglich ist. Auch die geringe Transportgeschwindigkeit von ca. 15 km/h steht in keinem Verhältnis zu den Geschwindigkeiten landgebundener Transportmittel. Die Transportdauer ist durch die Umwegrelationen gegenüber Landverkehrsträgern relativ lang.

Eine Möglichkeit diese Nachteile auszugleichen, ist die Schaffung eines laut Literatur rund 300 km breiten „Wasserstraßenkorridors“, und somit verkehrsübergreifender Organisation (Kombiverkehr).

In diesem Zusammenhang bietet der Roll on/ Roll off Verkehr – auch ‚Schwimmende Landstraße‘ genannt - für lange Strecken über 1500 km, besonders für sperrige Güter und Schwerlasten eine erwähnenswerte Alternative.

Bei Transportdistanzen ab 500 km hat der Containerverkehr attraktive Potentiale.

	West		Ost		Inland	Transit	Gesamt
	Import	Export	Import	Export			
1995 1)	1.15	0.68	3.45	0.11	0.52	2.88	8.79
1996 2)	1.17	0.60	4.12	0.22	0.54	2.65	9.30
1997	1.18	0.54	3.89	0.24	0.70	2.65	9.20

1) Kanaleröffnung am 29.09.1992 (Jugoslawienkrise)

2) Ende der Jugoslawienkrise

	Anzahl der Fahrten	LKW- Gleichwert in 1000 LKW <sup>1)</sup>	Transportleistung In Moi. km	Auslastung In %
Inlandsverkehr	661	35	Nicht bekannt	68
Grenzüber- Schreitender Güterempfang	4.950	253	5.816	70.5
Grenzüber- Schreitender Güterversand	1.130	39	693	
Transitverkehr	3.805	133	2.354	44.1
Summe	10.546	460	8.853	60.3

1) 20t Ladung pro LKW

## Verkehrsplanerische Fakten

Nach Verkehrsträgern aufgeschlüsselt gab es 2003 die größten Zuwächse beim **Schiffumschlag**, der gleich um 30 Prozent auf 684.000 Tonnen zulegen konnte. Der **Lkw-Umschlag** kletterte um 24 Prozent auf 573.000 Tonnen. Lediglich der **Bahnumschlag** blieb mit 450.000 Tonnen annähernd gleich.

Sehr gut entwickelt sich vor allem das **Fernost-Containergeschäft** mit China. Die Container fahren per Hochseeschiff von Shanghai nach Rotterdam. Dort werden sie auf ein Binnenschiff umgeladen und kommen über den Rhein-Main-Donau-Kanal nach Krems, wo schließlich das Ausladen und die Verteilung der Waren erfolgen.

Rund zwei Drittel dieses Geschäfts wickelt der Donauhafen Krems im Westverkehr Richtung Deutschland und Holland, ein Drittel im Ostverkehr Richtung Schwarzes Meer ab.

Zusätzliche Chancen für den Donauhafen Krems sind einerseits in der EU-Erweiterung andererseits im neuen **Lkw-Road Pricing**, das die Frächter zu schärferer Kostenkalkulation zwingt - damit wird die billige Wasserstraße eine echte Alternative.

Der Ausbau des Donauhafens Krems hat neben der Steigerung der Verladekapazität auch den Nutzen, die Flächen im östlichen und südlichen Bereich für Betriebsansiedlung zu verwenden.

Der weitere Ausbau sollte langfristig auch zur Entlastung des Güterverkehrs auf der Straße führen, dies entspricht dem Niederösterreichischen Verkehrskonzept aber eben durch diesen Ausbau kommt es zu einer Zunahme des Schwerverkehrs speziell im hochrangigen Straßennetz, was das Land mit veranlasste, den Ausbau der S33 und S5 zu forcieren.

Obwohl diese Maßnahmen für den Ausbau eingeführt werden bzw. wurden und der Schiffsverkehr bei nichtverderblichen Gütern kostengünstiger ist, kommt es trotz Einführung der LKW-Maut zu einer Zunahme der landgebundenen Verkehrsträger.

Ein weiteres Problem ist das Niedrigwasser der Donau, welches dazu führt, dass diverse Güter nicht JUST-IN-TIME geliefert werden. Der Versuch des Wiener Hafens solch ein JUST-IN-TIME Projekt von Wien nach Rotterdam durchzuführen, scheiterte aufgrund der Nichteinhaltbarkeit der Termine. Folge war, dass die Güter erst recht mit dem LKW befördert wurden, die Preise aber schiffsverkehrsbezogen kalkuliert wurden. Somit ist ein Verlustgeschäft für den Hafen entstanden.

Ein weiteres Problem des Donauhafens Krems ist, dass, obwohl der Schienenverkehr finanziell dem Schiffsverkehrsverkehr beinahe gleichzustellen und dem LKW-Verkehr bei weitem überlegen ist, diese Möglichkeiten nicht ausgeschöpft werden.

Fazit: Letztendlich bleibt zu befürchten, dass sich auf Grund der kaum einholbaren Überlegenheit des LKWs, trotz Enthusiasmus und Einsatz seitens der Betreiber des Kremser Hafens, an der Situation nichts ändern wird, falls nicht durch eklatante Eingriffe wie EU- Osterweiterung, Klimakatastrophen etc. ein geistiger Umschwung erfolgt!



#### **DER PARTNER STADT KREMS:**

Seit über 65 Jahren gibt es das Private Public Partnership Modell Donauhafen Krems.

Die jahrzehntelange bewährte Zusammenarbeit Stadt Krems, Kremser Hafen- und Industriebahn GmbH und Mierka Donauhafen Krems bietet den Kunden des Donauhafen Krems die Vorteile einer öffentlichen Einrichtung verbunden mit einem privatwirtschaftlichen Service. Die Stadt Krems ist:

- Eigner der öffentlichen Hafenanlagen
- Besitzer des überwiegenden Teils der Hafengrundstücke
- investiert in die Infrastruktur
- führt den öffentlichen Donauhafen und
- fördert Betriebsansiedelungen mit Hilfe ihrer Infrastrukturgesellschaft
- Kremser Hafen- und Industriebahn GmbH

Die Kremser Hafen- und Industriebahn GmbH – HIB (Gesellschafter 100% Stadt Krems) investiert in die Krananlagen, Gleisanlagen und teilweise in die Flächenbefestigungen im Donauhafen Krems.

#### **BETRIEBSANSIEDLUNG:**

Die Expansionsflächen im Donauhafen Krems bieten optimale Möglichkeiten für Unternehmensansiedelungen. Dieser hervorragende trimodale Standort ermöglicht verkehrsoptimale Logistik-Lösungen für unsere Kunden.

Quelle: [www.mierka.com](http://www.mierka.com)

## Grundsätze – Mierka Donauhafen Krems

### WAS WIR SIND

Mierka Donauhafen Krems ist ein **multifunktionaler** Dienstleister, der durch **Umschlag,- Lager- und Logistik-Service** seinen Kunden Nutzen bringt.

### WAS WIR WOLLEN

Mierka Donauhafen Krems will als Hafentreiber eine **führende Rolle** im RMD-Markt in Bezug auf **Qualität, Flexibilität und Kundenservice** einnehmen. Durch **logistische Verknüpfung** von **Binnenschiff, Bahn und LKW** wollen wir **kompetente Lösungen** für unsere Kunden bieten. Am **Standort Krems** wollen wir **expandieren** und das **Produkt- und Dienstleistungsportfolio** erweitern. Wir wollen **weitere Donau-Standorte** für unsere Dienstleistung entwickeln.  
Mierka Donauhafen Krems steht für **Verlässlichkeit, Seriosität, Professionalität und Prosperität**.

### UNSERE ZIELE

Kundenzufriedenheit

Profitabilität

Entwicklung  
Unternehmenswert

Zufriedene, motivierte  
Mitarbeiter

### UNSERE WERTE UND MASSSTÄBE

- Kundenorientierung
- Qualität
- Professionalität
- Verlässlichkeit, Seriosität
- Offenheit
- Teamwork
- Schnelligkeit
- Förderung eines guten, motivierenden Betriebsklimas

Quelle: [www.mierka.com](http://www.mierka.com)

## 2. Stadtplanung Sankt Pölten

*Andrea Zauner (0325120)*

*Christian Hinteregger (0125880)*

*Norbert Kutschera (0126240)*

*Harald Frey (9625211)*

*Oliver Wurz (9925246)*

### Sankt Pölten - Einleitung

Das Stadtgebiet erstreckt sich entlang der Traisen in Nord-Süd Richtung 17km und in Ost-West Richtung 13km.

#### Strukturdaten:

- Fläche: 108,52 km<sup>2</sup>
- Einwohner: ca. 50.000
- Arbeitsplätze: 37.000
- Seehöhe: 267 m
- Entfernungen: Wien 66 km, Linz 123 km, Salzburg 243 km, Graz 191 km
- Landeshauptstadt / Regierungs- und Verwaltungszentrum Niederösterreichs
- Verkehrsknotenpunkt
- bedeutendste Schulstadt Niederösterreichs (über 50 Bildungseinrichtungen, unter anderem HTL, HAK, Fachhochschule)
- medizinisches Zentrum (Schwerpunkt Krankenhaus mit 22 Fachabteilungen)
- bedeutendster Handelsstandort im NÖ. Zentralraum
  - über 222.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche
  - im Haupteinzugsbereich wohnen ca. 200.000 Einwohner,
  - geschätztes jährliches Kaufkraftpotential von ca. 275 Mio. €, geschätztes Umsatzpotential St. Pöltens 2003 - ca. 580 Mio. €

#### Geschichtliche Eckdaten:

- Das Gebiet von St. Pölten ist bereits seit 8000 Jahren besiedelt.
- 100n.Chr. war im Bereich der Altstadt das römische Älium Cäsium
- 1159 wurde St. Pölten erstmals urkundlich erwähnt und ist somit die älteste Stadt Österreichs.
- 1490 wurde St. Pölten zur Landesfürstlichen Stadt erhoben.
- 1856 wurde mit dem Bau der Eisenbahn eine deutliche Ost-West Achse geschaffen.
- 1886 fand mit 7000 Einwohnern eine starke Nord- Süd Entwicklung statt. Wagram, der Stadtteil im Osten, hauptsächlich mit Einfamilienhäusern bebaut, wurde am Anfang des 20. Jahrhunderts stark verdichtet.
- 1900 zählt St. Pölten bereits 15.000 Einwohner
- 1920 sogar 30.000 Einwohner. In St. Pölten- Wörth haben sich die ÖBB-Eisenbahnwerke angesiedelt, auch die Maschinenfabrik Voith hat hier ihren Firmensitz.
- 1922 Erhebung zur Statutarstadt

- 1986 Landeshauptstadtwerdung ( Erste Überlegungen, die niederösterreichische Landesregierung von Wien nach St. Pölten zu verlegen waren schon in den 20er und den 70er Jahren zu verzeichnen. Als auch in den 80er Jahren diese Gedanken ausgesprochen wurden kam es im Jahr 1986 zur Volksabstimmung die St. Pölten zur niederösterreichischen Landeshauptstadt machte)
- 1987 NÖPlan: NÖ- Landeshauptstadtsplanung, Beginn des Wettbewerbs um den Landhausbezirk.
- 1990: Baubeginn am Gelände der ehemaligen Trabrennbahn
- 1992: städtisches Entwicklungskonzept neu überarbeitet. Schaffung von Subzentren im Süden und im Norden um Verkaufs-, Freizeit- und Dienstleistungsflächen gleichmäßig auf das Stadtgebiet zu verteilen (jeweils ca. 60.000m<sup>2</sup>)
- 1996: Beginn der Übersiedelungen in das neue Regierungsviertel
- 1997 Übersiedelungen Abgeschlossen
- 2001: Volkszählung: 50.000 Einwohner

Anmerkung:

Zwischen 1860 bis 1920 konnte St.Pölten durch die Entwicklung zu einer „Industriestadt“ ihre Bevölkerung mehr als **vervierfachen**, basierend auf Fußgänger-, bzw. Radfahrgeschwindigkeiten des Einzelnen und Rohstofftransporte der Industrie durch die Eisenbahn.

## Landhausbezirk

Der Landhausbezirk mit dem Klangturm als sein Wahrzeichen, mit den Büros und Räumen der niederösterreichischen Landesregierung und dem angrenzenden Kulturbezirk sowie dem ORF, der niederösterreichischen Landesbibliothek und dem Landesmuseum ist auf dem Gelände der in den 80er Jahren abgebrannten Trabrennbahn errichtet worden. Eine riesige Tiefgarage bietet Platz für etwa 1500 PKW . Die ca. 18ha große Fläche wird umschlossen vom sogenannten „Niederösterreichring“, der B1a, der Umfahrungsstraße des Landhausviertels.

Beim Bau wurde darauf geachtet, dass der angrenzende Verkehr so wenig als möglich durch den Baubetrieb gestört wurde. Deshalb wurde als erstes die neue Bogenbrücke, die den Landhausbezirk mit der Autobahnabfahrt verbindet, gebaut. Aushubmaterial wurde dann über die Traisen auf das andere Ufer geschafft und dort Aufbereitet und im Betonwerk gleich weiterverarbeitet.

Das Regierungsviertel ist vor Allem mit Geh- und Radwegen aufgeschlossen. Das Prinzip der horizontalen Linien durchzieht das gesamte Viertel sowohl an der Fassade als auch bei der Innengestaltung.

Auf Grund der Nähe zur Traisen und der Lage im Überschwemmungsbereich wurden die Kellerfenster in wasser- und druckfestem Sicherheitsglas ausgeführt.



## Städtisches Entwicklungskonzept NEU

Auf Grund der großen Nord- Süd Erstreckung der Stadt wurden zwei Subzentren geschaffen. Jedes bietet auf ca. 60.000m<sup>2</sup> Platz für Verkaufsflächen, Dienstleister und Freizeitbetriebe. Bezweckt werden sollte damit die gleichmäßige Verteilung von dieser Flächen und die damit verbundene gleichmäßige Versorgung der Bürger. Mit der Innenstadt als 3. Subzentrum dürfte das recht gut gelungen sein. Siedlungsgrenzen wurden festgelegt um eine weitere Zersiedelung zu verhindern und die innere Entwicklung, d.h. das Schließen von Baulücken in bereits bestehenden Siedlungen, zu forcieren. Da aber ein Bevölkerungswachstum ausbleibt (stagnierende Einwohnerzahl von rund 50.000) muss auch dieses Entwicklungskonzept neu überarbeitet werden.

Die Volkszählung 2001 ergab, dass St. Pölten Heimat von knapp 50.000 Menschen, Arbeitsplatz von knapp 40.000 Personen ist, davon sind alleine 3000 Beschäftigte im Landhausviertel zu verzeichnen.

Die Hauptverkehrsachse in Ost- West Richtung ist die Autobahn A1, in Nord- Süd Richtung die B20.



## Generalverkehrskonzept der LH St. Pölten 1989 / 2001

- Erstellung des GVK 1989 im Zuge der Landeshauptstadtwerdung
- umfangreiche Maßnahmenvorschläge, inzwischen umgesetzt
  - ruhender Verkehr (Parkraumkonzept Innenstadt / Parkhäuser, Tiefgaragen, Kurzparkzonen, ...)
  - Radwegekonzeption (Aufbau eines zusammenhängenden Radwegenetzes)
  - Attraktivierung des städtischen ÖPNV (u.a. Einführung eines AST-Systems, zusätzliche Bushaltestellen, ...)
  - Attraktivierung des schienengebundenen ÖPNV (neue Bahnhaltstellen, P+R / B+R-Anlagen, Verknüpfung Bahn / Bus, ...)
  - MIV - u.a. Überwindung der Trennwirkung der Traisen (neue Querungen), Sicherung der Wohnqualität (Tempo 30-Zonen), ...
- Überprüfung der Verkehrswirksamkeit noch offener Verkehrsmaßnahmen 2001 / 2002 v.a. im höherrangigen Straßennetz (S 34 / B 334 in Richtung Süden, Westumfahrung St. Pölten, zusätzliche Traisenquerungen, Erschließung gewerblicher Reserveflächen, ...)

Dies ist eine Kurzzusammenfassung des GVK 1989/2001, zusammengestellt vom St. Pöltener Stadtplaner DI Jens de Buck.

Es sei zu beachten, dass in dieser Aufstellung sowohl dem motorisierten Individualverkehr (MIV), als auch dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) große, dem Radverkehr geringere, dem Fußgängerverkehr gar keine Bedeutung beigemessen wird. Gerade der Mensch, der Fußgänger als siedlungs- und städtebildendes Element sollte in solchen Verkehrskonzepten eigentlich das Maß vorgeben.

## Fußgängerverkehr

In der Stadtplanung St. Pöltens selbst hat der Fußgänger, wenn auch hauptsächlich auf den Kern der Innenstadt beschränkt, sehr wohl eine Rolle gespielt. Die Fußgängerzonen im Altstadtbereich sind ein Beispiel für verantwortungsbewusste Verkehrsplanung, die sich am Menschen orientiert. Die in solchen Bereichen zu verzeichnenden Wirtschaftsdaten weisen auf die Nachhaltigkeit solcher Strukturen hin.

Intakte Siedlungen erkennt man am schnellsten daran, dass Menschen auf der Straße sind (siehe Abb. 1 und 2).



Abb. 1



Abb. 2

## Ruhender Verkehr

Bezüglich des ruhenden Verkehrs sieht die derzeitige Situation im St. Pöltener Stadtzentrum so aus, dass mit einem Parkgaragenvolumen von rund 3900 Stellplätzen (siehe [www.st-poelten.gv.at](http://www.st-poelten.gv.at)) im Innenstadtbereich bereits ein mächtiger Stock an Parkraum vorhanden ist. Die Fußgängerzone ausgenommen, bestehen weiters zahlreiche Stellplätze in den Straßen und Gassen, wie auch auf Plätzen. Der Domplatz, der bei einem kurzen Stadtrundgang bereits exemplarisch ins Auge sticht (siehe Abb. 3), könnte wohl an normalen Wochentagen auch als Dom-Parkplatz bezeichnet werden. Die gebündelte Zu- und Abfahrt zu bzw. von diesem Platz wird in komplizierter Weise über die Wiener Straße mittels Ampelregelung durch eine einspurige Gasse (siehe Abb. 4) geleitet.

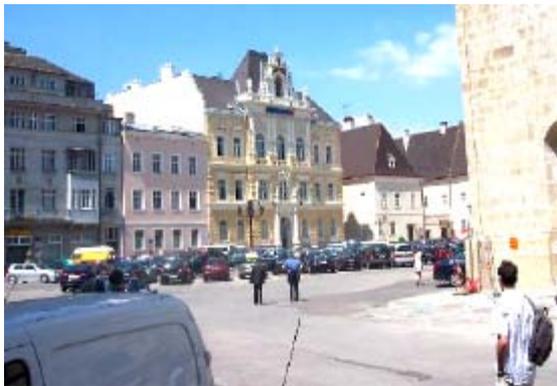


Abb. 3

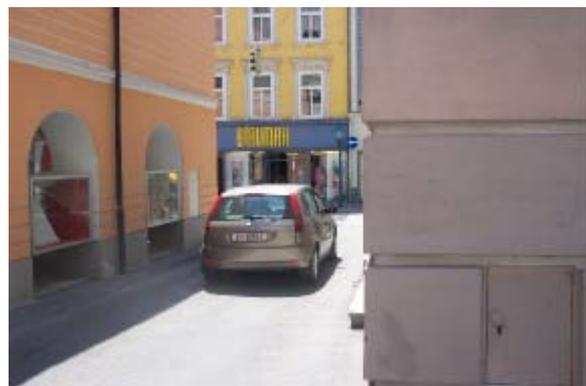


Abb. 4



Abb. 5

In Anbetracht der ohnehin bereits hohen Stellplatzanzahl durch die Parkgaragen im Innenstadtbereich wäre ernstlich zu prüfen, ob dieser historische, vom heutigen Bistumsgebäude, dem ursprünglich romanischen, später barockisierten Dom und dem gründerzeitlichen Sparkassengebäude umgrenzte Platz nicht für eine höhere gesellschaftliche Funktion herangezogen werden könnte, und nicht als bloße Kfz-Abstellfläche missbraucht werden muss. Zeitweilig übernimmt der Domplatz bereits eine solche gesellschaftliche Funktion. Beispielsweise findet dort jeden Donnerstag und Samstag vormittags der so genannte Wochenmarkt statt. Abb. 5 soll Abb. 3 als Beispiel von Potential, das durch diesen Platz genutzt werden kann gegenüberstellen. In weiterer Folge wären die wirtschaftlichen Auswirkungen der Nutzung an Donnerstagen und Samstagen denen an den übrigen Wochentagen gegenüberzustellen. Auch während der

sommerlichen Festspiele St. Pölten dient der Domplatz als Austragungsort. In Anbetracht dieser Aspekte kann wohl kaum von einer Parkplatznot im Innenstadtbereich ausgegangen werden.

Die generelle Schließung des Domplatzes für den motorisierten Individualverkehr würde natürlich ebenso die Zu- und Abfahrt, sowie die in ihrer verkehrlichen Funktion sehr eingeschränkte Lichtsignalanlage am Beginn der Fußgängerzone Wiener Straße überflüssig machen.

Es wäre zu prüfen, ob eine Verlängerung der Fußgängerzone Wiener Straße um den derzeit verkehrlich höchst unterentwickelten Abschnitt bis zu der als Kreisverkehr ausgebildeten Kreuzung Eybnerstraße Sinn mache.

Besagter Abschnitt sieht zwar eine Niveaugleichheit zwischen Fahrbahn und Gehsteig vor, die damit bezweckte Gleichstellung von Kfz-Lenkern und Fußgängern wurde aber nicht erreicht. Ganz im Gegenteil, wurde die Niveaugleichheit dazu genutzt, um Kfz-Stellflächen beidseitig einer zweispurigen Fahrbahn zu schaffen. Der „Rest“ des Straßenquerschnitts, der wiederum als Gehsteig den Fußgängern zur Verfügung steht, ist an vielen Stellen auf weniger als einen Meter beschränkt (siehe Abb. 6 und 7).



Abb. 6



Abb. 7

Eine Weiterführung dieser Planungsvorschläge müsste auch eine fußgängerfreundliche Umgestaltung des Kreisverkehrs sowie eine Umorganisation des Fußgängerübergangs über den vierspurigen Kfz-Hauptverkehrsweg Schulring in Richtung Landhausviertel vorsehen. Am besagten Kreisverkehr werden derzeit Fußgänger durch Kettenabsperungen zu unnötigen Umwegen gezwungen. Eine Verkürzung der Kfz-Aufstellfläche unmittelbar bei der Einfahrt in den Kreisverkehr auf eine PKW-Länge, sowie die Verbreiterung des Schutzweges, sodass auch ein (sehr viel seltener einfahrender) Autobus die Fußgänger nicht am Übersetzen hindert, wäre hier eine anzudenkende, noch zu untersuchende Variante.

Der lichtsignalgeregelte Schutzweg über den Schulring bedarf einer genaueren Untersuchung, da die maximale Phasenumlaufzeit von 90 Sekunden hier jedenfalls erreicht, wenn nicht überschritten wird.

Eine in diesem Sinne durchgeführte Umplanung eines Straßenzuges birgt das Potential, das durch den Kfz-Hauptverkehrsweg Schulring vom Stadtkern abgetrennte Landhausviertel für Fußgänger und Radfahrer wesentlich attraktiver anzubinden. Auf das gestalterische wie wirtschaftliche Potential von Fußgängerzonen sei hier noch mal nur am Rande hingewiesen.

## **Radverkehr**

Das in der Zusammenstellung aufgeführte Radwegekonzept sei in seiner Durchführung als zusammenhängendes Radwegenetz dahingehend zu prüfen, ob die Ausgestaltung der Radwege wirklich zu einer Attraktivierung des Radverkehrs beiträgt und somit die Investition rechtfertigt. Die Homepage der Stadt weist den Radverkehr lediglich als regionales Netz in der Unterrubrik „Sport“ aus, und nicht als Alternative in der Unterrubrik „Verkehr“.

Es sei zu beachten, dass die bloße Befahrbarkeit von Straßenzügen durch den Radverkehr noch kein Radwegenetz ausmacht. Vielmehr ist auf eine Gestaltung der Wege Rücksicht zu nehmen, die das Radfahren angenehm und vor allem sicher macht. Eine Mischung des Radverkehrs mit einem Kfz-Verkehr mit ca. 20-30 km/h Durchschnittsgeschwindigkeitsunterschied kann diese Anforderungen nicht erfüllen. Entweder ist dahingehend eine flächenintensive Trennung der Verkehre, oder eine Herabsetzung der Kfz-Geschwindigkeiten vorzunehmen.

Auch in Hinblick auf die angeführten Tempo-30-Zonen muss darauf hingewiesen werden, dass das Aufstellen von Gebotsschildern allein praktisch nie zweckmäßig ist. Ein viel größerer Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit von Kfz ist durch eine den Erfordernissen angemessene Straßenraumgestaltung zu erzielen.

## **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Grundsätzlich ist zu erwarten, dass die Attraktivierung vor allem des städtischen ÖPNV, aber in ähnlicher Weise auch des schienengebundenen regionalen ÖPNV (der Begriff „Nahverkehr“ wird hier durch eine maximale Reisezeit von 45 Minuten definiert) nur in beschränktem Maß ihre Ziele erreichen kann. Grund dafür ist der in der NÖ Bauordnung für jedes Grundstück vorgeschriebene Kfz-Stellplatz in einer Entfernung, die jene zu Haltestellen des ÖPNV in den weitaus meisten Fällen um vieles unterschreitet. Zusätzlich ist auch (siehe Ruhender Verkehr) der Kfz-Parkplatz oftmals erheblich näher am Zielort als eine ÖV-Haltestelle. Weiters wird die Wartezeit, neben ihrer objektiven Dauer, subjektiv besonders in Kfz-dominierten Straßenräumen als sehr hoch eingeschätzt.

Diese erheblichen Nachteile können durch die im Vergleich zu den Kosten eines privaten Kfzs niedrigen Preise des City-Bus-Systems (€1,50 Einzelfahrt, €3,00 Tageskarte, €7,90 Wochenkarte, €261 Jahreskarte), das auf elf Linien im Takt verkehrt, nicht wettmachen. Eher noch das eingeführte Anruf-Sammel-Taxi (AST) kann außerhalb der Betriebszeiten des City-Busses mit Einzelpreisen von €1,50 bis €2,20 Teilnehmer am St. Pöltener Nachtleben vom Gebrauch des Privat-Kfzs überzeugen. Das bewirkt jedoch weniger eine Veränderung des Modal-Split, als eine Verhütung von Unfällen durch alkoholisierte Lenker.

Das Generalverkehrskonzept der LH St. Pölten 1989 / 2001 und deren politische Umsetzung in den letzten zwölf Jahren, sind Grundlage für zwiespältige Handlungen, wie sie bis heute in österreichischen Städten oft üblich sind. St.Pölten lässt sich diesbezüglich hervorragend als Beispiel nennen, wie eine Stadt mit aller Gewalt versucht, großflächig ihr Bezirksgebiet bis zu den politischen Grenzen zu nutzen, um damit längerfristig demographische und finanzielle Problematiken zu lösen glaubt.

Vorraussetzung für die Lösung von Aufgaben im Verkehrswesen ist jedoch die geistige Bewältigung der Probleme! Da es sich bei Verkehrsplanung um Systemplanung handelt, sind Systemkenntnisse von fundamentaler Vorraussetzung. Dies bedeutet, dass die Lösung der Verkehrsaufgaben nur aus der Gesamtsicht möglich ist, und deshalb niemals aus der engeren Betrachtung des Verkehrssystems selbst erfolgen kann. Oberziele, an denen sich die Lösungen zu orientieren haben sind zu formulieren, diese fehlen jedoch im Generalverkehrskonzept von St. Pölten vor allem aus quantitativer Sicht.

Wären diese in ausreichenden Maße formuliert, und würden diese durch Rückkopplung (im Sinne eines Regelkreises) auch periodisch überprüft, könnte man heute exakt erklären, ob durch gesetzte Maßnahmen, die entsprechenden Ziele erreicht werden konnten.



Abb1.: Frey,Wurz, 2004

Ziel eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes wäre eine signifikante Verminderung des Autoverkehrs und den daraus resultierenden Umweltproblemen, sowie eine geordnete Siedlungsentwicklung. Gleichzeitig sollen neben der Lebensqualität auch die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt gefördert werden. Dies passiert heute nicht;

Es herrscht eine völlig falsche Wertehaltung vor; nämlich die Sicherung des Lebensraumes für die Produkte der Automobilisierung!

Also:

Man schafft Autostrukturen, und die Gemeinschaft muss die Folgekosten tragen!



(Knoflacher, 99)

## Motorisierter Verkehr

Eine Reduktion oder zumindest eine Stagnation des MIV-Anteil im Modal-Split wäre aufgrund der hohen Verkehrsleistung in Niederösterreich durch den MIV wünschenswert, kann aber bei Betrachtung der geplanten Ausbaumaßnahmen für den motorisierten Verkehr als illusorisch bezeichnet werden.

Diese Maßnahmen, die die Attraktivität für den motorisierten Verkehr weiter erhöhen werden, werden als „Netzergänzungsmaßnahmen“ von den politischen Akteuren als notwendig erachtend dargestellt.

### Planung:

- **Kernagenda Nord (Barrierewirkung Traisen)**
- **S 34**
- **Umfahrung**

### Zeitraum ab:

**2005**  
**2010**  
**2015**

### ***zusätzliche Traisenquerungen:***

Zur Zeit „schützt“ die Traisen die Stadt aufgrund ihrer Barrierewirkung. Problematisch für die Wirtschaft der Innenstadt sind die relativ leistungsfähigen Querungen „Wiener Straße“ und „Niederösterreichring“ im Süden bzw. die nördliche Traisenquerung, da die Stadt so nicht in der Lage sein kann ihre Bevölkerung und damit Kaufkraft zu halten und rasch ans Umland verliert. Selbst wenn diese noch innerhalb der politischen Grenzen des Bezirkes St.Pölten ihren Hauptwohnsitz haben, entstehen durch die Zersiedelung und ein Mehr an zurückgelegten Kilometern eine Reihe an negativen Auswirkungen.

Vor allem die Nähe zur S33 und die Möglichkeit rasch zu dieser zu gelangen, wirken sich kontraproduktiv auf die innerstädtische Wirtschaft aus.

### ***Planung S 34:***

Durch die Möglichkeit der Realisierung der S34 Richtung Lilienfeld wird die ungeordnete Siedlungsentwicklung entlang der S33 im Nordosten Richtung Süden fortgesetzt. Schon

jetzt werden in diesem Bereich zahlreiche Industriegebiete geplant. (Süd1-Hart, Süd2-Spratzern; insgesamt. 120.000m<sup>2</sup>)



...die entsprechenden Entwicklungen lassen sich entlang der S33 ablesen:



### **Umfahrung:**

Während man in anderen Gemeinden NÖ (z.B. Tulln) bereits verstanden hat, dass die gewünschten Wirkungen der realisierten Umfahrungen (Umfahrung Tulln + 2.Donauquerung) oft zum Nachteil der wirtschaftlichen Situation der ganzen Stadt sein können, glaubt man in kurzsichtiger Planungsmanier der Innenstadt St.Pölten damit Gutes zu tun. In Wirklichkeit versetzt man ihr den Todesstoß, da Zersiedelung, Kaufkraftabfluss

aus der Altstadt und Einkaufsverhalten im Shopping Center, eine Vielzahl an negativen Auswirkungen nach sich ziehen, deren Kosten keineswegs durch die Ansiedelung großer Betriebe oder gar ausländischer Konzerne subsummiert werden kann.

Um dem Trend gegenzusteuern werden Gegenmaßnahmen vorgeschlagen, die nachhaltig zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl beitragen sollen.

### **Maßnahmen (baulich)**

- **Erhöhung der Widerstände für den motorisierten Verkehr auf den Ausfallstrassen:**
  - Reduktion der Fahrflächen und Parkflächen zugunsten des Radverkehrs
  - Baumpflanzungen
  - Keine Busbuchten
  - Gestaltung der Kreuzungsbereiche, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen
    - o Wiener Straße
    - o Mariazeller Straße
    - o Linzer Straße
    - o Praterstraße
- **Ausdehnung der Fußgängerzonen:** Um die Stadt wieder zu beleben und wirtschaftlich zu stärken, muss ein **Netzwerk** geschaffen werden
- Reduktion der Stellplätze, bzw. Überprüfung der Auslastungsgrade
- Subzentren, die sich am Fußgeher orientieren (siehe Subzentrenbildung)

### **Maßnahmen (Planung)**

- **Ziele formulieren:** Was völlig vergessen wird: die Folgen: *Zersiedelung, Abgase, Lärm, Flächen-verbrauch, usw...*
- Konsequenz und Entschlossenheit in der Umsetzung (Gesamtrendenz im System ist zur Zeit negativ)

### **Subzentrenbildung:**

Die erwähnte Subzentrenbildung ist ein Versuch der Stadtplanung den Auswüchsen der ziellosen Verkehrsplanung der Stadt entgegenzusteuern. Entscheidend ist aber, dass es sich hierbei nicht um einer ähnlich der Innenstadt klein strukturierten Bebauung, sondern vielmehr um die großflächige Anordnung zahlreicher Geschäfte mit hoher Stellplatzanzahl handelt. Die Nachhaltigkeit dieser Einkaufsstruktur kann in keinsten Weise mit der der Innenstadt verglichen werden! (vgl. Modal Split) und verdient daher nicht wirklich die Benennung als Zentrum.

Vor allem der hohe Motorisierungsgrad des Landes NÖ im allgemeinen, verschlechtert die Situation zusätzlich, und zeigt Fehler in der Verkehrspolitik der Vergangenheit auf, lasst aber gewünschte Lenkungseffekte für verbesserte Trendszenarien vermissen.

Da von Seiten der Verkehrsplanung des Landes NÖ und ihren politischen Vertretern keine nachhaltige Verkehrspolitik betrieben wird, wäre die Stadt St.Pölten mehr als je zuvor

gefordert, dem negativen Trend der steigenden Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr (MIV) gegenzusteuern.

Sowohl – Als – auch Strategien, die versuchen, sowohl den MIV, als auch den ÖV bzw. nicht motorisierten Verkehr gleichermaßen zu fördern (nicht monetär gleichberechtigt), sind parteipolitisch motiviert und dienen nicht der Verbesserung der Gesamtsituation, da die Ausgangslagen für die entsprechenden Verkehrsarten völlig unterschiedlich sind.

Da in den letzten Jahrzehnten auch in St.Pölten massiv in den Ausbau des MIV investiert wurde, wurden Rahmenbedingungen geschaffen, denen nur durch entsprechend „scharfe“ Gegenmaßnahmen begegnet werden kann, falls wirtschaftliche, soziale und umweltpolitische Ziele erreicht werden wollen.

Die oben angeführten Maßnahmen beziehen sich auf den status quo 2004. Wichtig zu erwähnen ist, dass sich diese an wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Zielsetzungen orientieren und verhelfen sollen, diese zu erreichen.

Gleichzeitig wird der Druck durch Shopping Center am Stadtrand und entlang der S33 (bzw. der geplanten S34 und der Umfahrungsstraße) weiter steigen, dass bedeutet, dass im selben Maße die Stärke der Maßnahmen zu gelten hat, die von Seiten der Stadt dieser Entwicklung gegensteuern.

Dies kann nicht durch Einzelmaßnahmen erfolgen, sondern muss durch zahlreiche Maßnahmen im Verkehrsbereich, im Organisationsbereich, in der Stadtentwicklung und in der Bebauung enthalten sein, die in einem Gesamtkonzept aufeinander abgestimmt sind. Passiert dies nicht in einem kurz- bis mittelfristigen Zeitraum, müssen entsprechende Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt formuliert werden, die drastischere Einschränkungen des Autoverkehrs vorsehen müssen, als die beschriebenen.

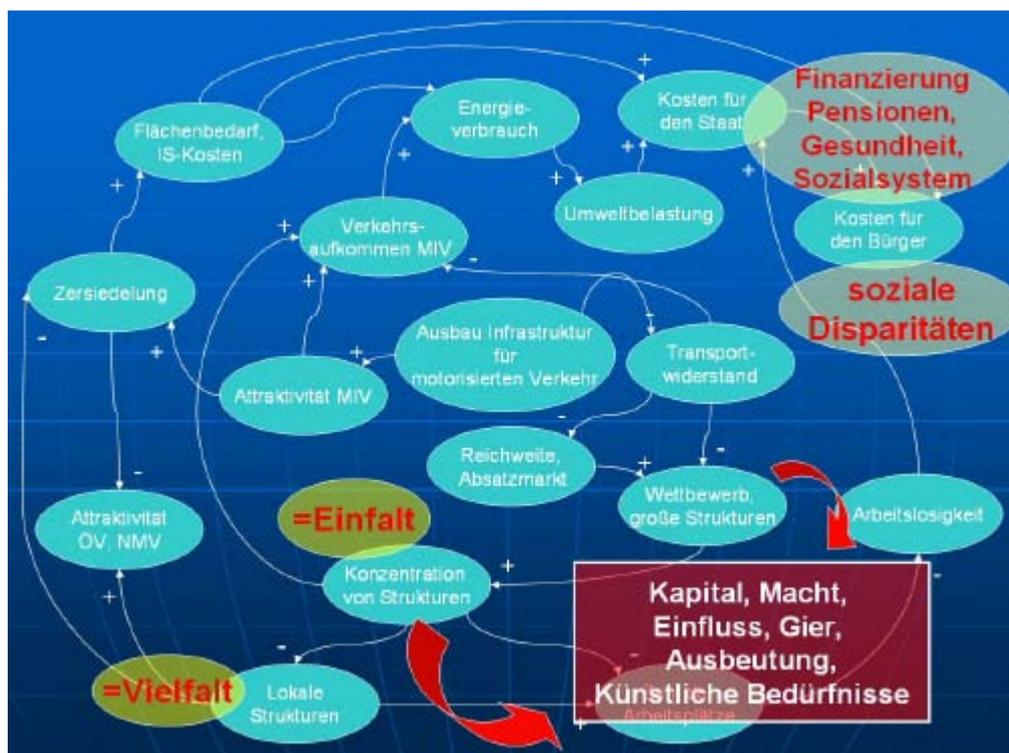


Abb2: Frey, Wurz; 2004

## **Zusammenfassung:**

- Stärke der Maßnahmen muss größer sein als das Problem
- Die Maßnahmen müssen schneller wirken als das Problem sich entwickelt
- Ziele definieren und Rückkopplung

### **3. Regionalplanung Niederösterreich**

*Anton Zuser (0225951)*

*Markus Grünwald (0225590)*

*Thomas Baumgartner (0225545)*

*Raimund Schuster (0225030)*

*Ulrich Kral (0225854)*

#### **Einleitung**

Im Rahmen der Exkursion durch das Institut für Verkehrsplanung wurde in der Niederösterreichischen Landesregierung das Konzept der Regionalplanung von einem Vertreter der Planungsabteilung vorgestellt.

Im Rahmen des Vortrages wurde zunächst auf die jetzige Situation bezüglich des Verkehrsaufkommens in Niederösterreich eingegangen: Des weiteren wurde kurz das NÖ-Landesentwicklungskonzept 1997 vorgestellt und die daraus resultierenden Maßnahmen zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens.

Die Projekte beziehen sich in erster Linie auf Prognosen für das Jahr 2015.

Bei der Analyse der jetzigen Belastung Niederösterreichs Strassen stellte man fest, dass 95% des Aufkommens auf den MIV und nur 5% auf den Güterverkehr zurückzuführen ist. Diese Zahlen sprechen bereits gegen die einhellige Meinung dass der Großteil des Verkehrs auf Güterverkehr zurückzuführen ist. Beachtlich ist des weiteren noch dass der MIV fast ausschließlich Binnenverkehr (Quelle und Ziel befinden sich in NÖ) ist.

Die Problematik des Transitverkehrs (reiner Durchzugsverkehr) konnte nicht bestätigt werden da dieser wiederum nur ein Bruchteil vom Güterverkehr darstellt. Auch hier zeigten die Zahlen, dass eingefahrene Paradigmen, ausländische Kennzeichen bedeuten Transitverkehr, in keinsten Weise bestätigt werden konnten.

Aufgrund dieser Daten ging man heran und gestaltete das Niederösterreichische Landesverkehrskonzept 1991. Es wurden drei möglich Leitbilder entwickelt:

1. keinen Meter Straße Mehr
2. Netzschluss/ Vollausbau Straße
3. Schiene vor Straße

Jedoch kam es nach einer Beurteilung dieser Ziele zu einem Umschwung da man der Meinung war, dass durch die Bevorzugung eines Verkehrsträgers auf Kosten des anderen das Ziel einer umweltorientierten Abwicklung des Gesamtverkehrs nicht zu erreichen ist.

Stattdessen formulierte man neue Ziele die mit den Schlagwörtern:

- Vermeiden
- Verlagern
- Verbessern
- Fördern

Anklang fanden.

Inhaltlich steht dahinter:

- Vermeiden bedeutet keineswegs Verkehr im eigentlichen Sinn zu vermeiden sondern die Entwicklung des Aufkommens zu verlangsamen..
- Verlagern heißt in der NÖ Landesregierung jene Verkehrsträger heranzuziehen die die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen hervorrufen.
- Verbessern wird so verstanden, dass aller nicht verlagerbarer Verkehr möglichst umweltfreundlich und verkehrssicher abgewickelt werden soll.
- Fördern ist so anzusehen, dass die in einer Gesamtbetrachtung als „sinnvoll“ anzusehende Mobilität unter Beachtung von Nutzen-Kosten-Überlegungen systemübergreifend gefördert werden sollen.

Diese Leitbilder galt es für alle Bereiche die eine Region wie NÖ betreffen umzusetzen und diese in Einklang zu bringen.

Für den Verkehr bedeutete dies die Entwicklung mehrere Projekte die den zukünftigen Anforderungen gerecht werden sollen. Die Größten seien hier kurz angeführt:

### **A 5, Nord-Autobahn,**

Sie stellt die notwendige Verbindung des Wirtschaftsraumes Ostregion mit dem nördlichen Weinviertel und den nordöstlichen Nachbarstaaten Österreichs dar. Im Rahmen des österreichischen Generalverkehrsplanes wurde der Nord-Autobahn höchste Priorität zugewiesen.

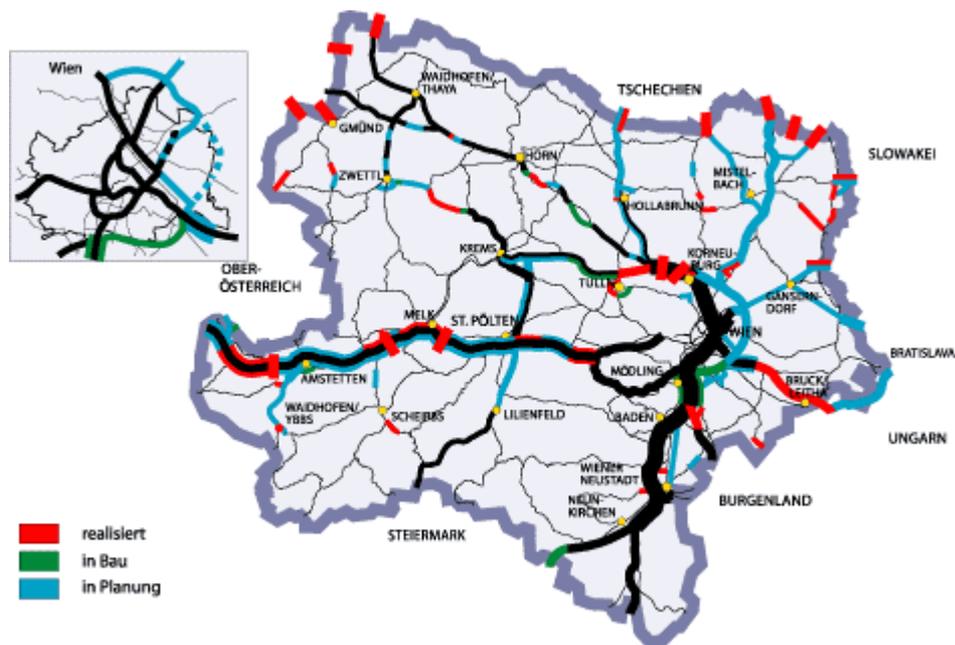
### **A 1, West-Autobahn**

Im Jahr 2003 werden in drei Abschnitten insgesamt 25 Kilometer 3-spurig ausgebaut.

### **Donaubrücke Traismauer**

Nach Aufnahme in das Bundesstraßengesetz haben die Planungen für eine neue Donaubrücke im Raum Traismauer begonnen, die auf einer entsprechenden Machbarkeitsstudie aufbauen. Die neue Brücke ist Kernstück einer vierspurigen Straßenverbindung zwischen der Kremser Schnellstraße (S 33) und der Stockerauer Schnellstraße (S 5).

## Übersichtskarte Straße



Auch auf der Schiene wurden Maßnahmen gesetzt:

### Neue Westbahn

Der durchgehende 4-gleisige Ausbau der Westbahn in Niederösterreich ist deshalb notwendig, da die bestehende Westbahn ausgelastet ist und eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine Verlagerung von Gütern auf die Bahn nur durch eine Kapazitätsausweitung möglich ist.

### Schnellbahnausbau Flughafen

Zur Attraktivierung des niederösterreichischen Schienenverkehrs wird der S 7 (Flughafenschnellbahn Wien-Flughafen Schwechat) Ausbau vorangetrieben.

### Schnellbahnausbau Mistelbach Laa

Zur Attraktivierung des niederösterreichischen Schienenverkehrs wird der selektive 2-gleisige Ausbau und durchgehende Elektrifizierung der Schnellbahnlinie S 2 (Wien - Wolkersdorf - Mistelbach - Laa/Thaya) vorangetrieben. Ein entsprechender Ausbauevertrag wurde mit der Republik Österreich abgeschlossen. Die Fertigstellung ist im Jahr 2005 zu erwarten

Im Zuge der Präsentation und der anschließenden Diskussion wurde vor allem die A5 Nord-Autobahn behandelt.

Seitens der Landesregierung wurde folgenderweise Argumentiert:

- Durch den Bau der A5 ist eine zukünftige Sicherung des Wirtschaftsstandortes östliches Niederösterreich gewährleistet, was angesichts der Tatsache dass sich vor allem im slowakischen Raum mehrere Größere Automobilkonzerne mit Produktionsstätten ansiedeln von Bedeutung ist.
- In Folge des Baues werden sich mehrere Wirtschaftsparks entlang dieser ansiedeln, die ihrerseits wieder Arbeitsplätze schaffen.
- Des weiteren soll es den Pendlern möglich sein die Wegstrecken aus dem Weinviertel in die Bundeshauptstadt schneller zurücklegen zu können.

Argumente unsererseits, dass mit der Schaffung dieser Autobahn:

- bereits vorhandene Strukturen zerstört werden
- der Problematik des anwachsenden MIV, in keiner Weise auch nur irgendwie entgegengewirkt, Rechnung getragen wird
- die Lebensqualität in dieser Region in keiner Weise steigt weil solch Hochrangige Verkehrssysteme nur mehr Verkehr und somit größere Wegstrecken hervorrufen was in logischer Folge mehr Menschen zum Pendeln zwingt und nicht wie die Landesregierung annimmt weniger
- und mit Wissen der Tatsache dass die Hauptproblematik im Binnenverkehr liegt eigentlich aus dieser Sicht diese Autobahn in die Kategorie „Schwachsinn“ fällt
- und wieder mehr Verkehrstote produziert

wurden angehört, aber mit allen Mitteln widerlegt, ob Kompetent oder nicht.

Auf das Argument, dass durch einen Ausbau der Straße auch der Verkehr gefördert wird und nicht entgegenwirkt wurde geantwortet, dass das Erfordernis dafür da wäre und eine Beeinflussung dieses Verkehrs nur in kleinen Regionen möglich ist.

Die Behauptung unsererseits, dass durch den Ausbau der A5 der Transitverkehr erhöht wird und somit in keinster Weise die heimische Wirtschaft gestärkt wird wurde belächelt und mit der Begründung abgelehnt, dass der Transitverkehr nur einen Bruchteil des Gesamtverkehrs ausmache und weiters die A5 die heimische Wirtschaft fördert, da neue Wirtschaftsparks entlang dieser realisiert werden können. Somit soll auch der Verkehr verringert werden, da der Arbeiter z.B. nicht mehr bis nach Wien fahren muss, sondern nur in den nahe gelegenen Wirtschaftspark.

Zum Thema Verkehrstote wurde seitens des Vortragenden äußerst positiv betont, dass NÖ sich mit den am relativ geringsten Anteil an Verkehrstoten auszeichnet. Dabei ging offensichtlich in den Köpfen derer verloren, dass relative Zahlen in absoluten Zahlen gesehen dennoch mehr Tote bedeuten.

Vorschläge zusätzlich zum Ausbau der S2 Kleinstrukturen im ÖV zu fördern, das heißt den Ausbau der Zubringersysteme zur Bahn zu forcieren, wurden belächelt und ignoriert.

Zitat: „Wenn sie glauben mit dieser Methode Erfolg zu haben, wünsche ich Ihnen viel Spaß dabei“

Im Zuge der Diskussionen, die an diesem Nachmittag entstanden, wurden die Positionen der Landesregierung deutlich:

- Straßenbau genießt oberste Priorität
- Bahn (und anderer ÖV) wird auch ausgebaut, und dass nicht zu einem unbedeutenden Teil, jedoch kommt dieser Ausbau nur den Großstrukturen zugute und hat unserer Meinung nach keinen positiven Effekt zur Reduzierung des MIV
- An dem, was einmal projektiert wurde, wird um jeden Preis festgehalten

Fragen bezüglich Gesundheit, Kyoto-Ziele wurden dadurch abgehandelt, dass die lokale Luftverschmutzung durch die neue Straße geringer wird, als bei Stau auf der alten überlasteten Straße. Bezüglich der Gesamt-ökologischen Auswirkung wurde auf eine 100-seitige Abhandlung hingewiesen, welche aufzeigt, wie die Umweltbelastung reduziert werden kann.

## 4. Wieselbussystem

*Christian Cervenka (0125067)*

*Uwe Sattler (0125755)*



### Entwicklung des Wieselbussystems

Die Erhebung St.Pöltns zur Landeshauptstadt von Niederösterreich und die damit verbundene Umsiedlung der Landesregierung von Wien (Herrengasse) in den neuen Landhausbezirk machte es notwendig, neue ÖV-Systeme zu etablieren.

Da die Pendlerrouen radial auf Wien ausgerichtet waren, änderte sich durch diese Umsiedlung der Modal Split grundlegend und es kam zur Entstehung neuer, teils tangential verlaufender Linien.

Es waren daher neue Lösungsansätze nötig, um die neuen Verkehrsströme zu bewältigen. Da die ÖBB nicht in der Lage waren höhere Zugfrequenzen zu gewährleisten, wurde ein Schnellbussystem - das so genannte Wieselbussystem – konzipiert, um das Feld nicht dem MIV überlassen zu müssen.

Folgende Merkmale kennzeichnen den Wieselbus:

- Straffe Fahrpläne
- Wenige Haltestellen
- Qualitativ hochwertige Ausstattung

Aufgrund der wenigen Halte ist der Wieselbus durchaus fahrzeitmäßig in der Lage, eine attraktive öffentliche Alternative zum MIV darzustellen.

Somit sollen möglichst viele Menschen dazu bewegt werden ihr Auto stehen zu lassen und auf den ÖV umzusteigen.

Dafür wirbt auch der Slogan des Wieselbussystems - „Flink, Direkt, Bequem. Lass dein Auto stehen!“

**Zielgruppe** des Wieselbussystems sind zu ungefähr 80% Pendler und in letzter Zeit auch zunehmend Schüler in Richtung St.Pölten. Dies zeigt, dass der Fahrplan speziell auf Berufstätige ausgelegt ist.

Die Anzahl der Benutzer ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen und beläuft sich derzeit auf 650.000 Fahrgäste pro Jahr. Aufgrund dieser hohen Fahrgastzahlen kam es zur Einführung von Stock- und Verstärkerbussen.

Zum Zeitpunkt der Konzeption des Wieselbussystems (1994/95) war es nicht unbedingt populär, größere Distanzen mittels Bus zurückzulegen, doch der NÖVOG ist es gelungen, innerhalb der letzten 7 Jahre das Wieselbussystem zu einem festen Bestandteil des ÖPNV in Niederösterreich zu machen.

Einer der Gründe hierfür mag sein, dass sich die NÖVOG von Anfang an aus der Sicht der Kunden den Aufgaben genähert hat.

Durch diese kundenorientierten Zielsetzungen und dem hohen Maß an Qualität und Service kam es zu einer raschen Etablierung des Wieselbussystems.

Wegen des großen Erfolges ermächtigte Landeshauptmann Dr. Pröll die NÖVOG die Voraussetzungen zu schaffen, damit der Wieselbusverkehr für weitere 4 Jahre beauftragt werden konnte. Dies war im Jahr 2002 mit einer umfangreichen Adaptierung der Betreiberverträge und mit einigen Änderungen verbunden.

## **Organisation des Wieselbussystems:**

Das Wieselbussystem ist partnerschaftlich organisiert.

**Die Organisation** dieses Systems obliegt der niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. – kurz NÖVOG, die auf allen Linien Konzessionärin mit der Auflage des Gemeinschaftsbetriebes, ist. Das heißt, die NÖVOG betreibt das Wieselbussystem nicht selbst, sondern hat alles mittels Betreiberverträge vergeben, trägt aber auch die wirtschaftliche Verantwortung und das Erlösrisiko. Sie ist somit auch für die Fahrplangestaltung, Linienführung und Qualitätsmanagement sowie für Fahrgastwünsche und Beschwerden verantwortlich. Weiters ist die NÖVOG bemüht, den Ansprüchen der Fahrgäste bezüglich Pünktlichkeit, Komfort, Kompetenz, Information und Freundlichkeit gerecht zu werden und daher kommt es zu regelmäßigen Besprechungen und Schulungen der Lenker.

**Der Betrieb** der Wieselbusse erfolgt durch 10 verschiedene Verkehrsunternehmen (keine Konzessionäre mehr gemäß KflGes 2002), aber unter einheitlicher Marke und Regie der

NÖVOG. Die Fahrzeuge in einheitlichem Standard und das Personal werden somit von den Unternehmen gestellt. Diese haben auch die technische Verantwortung für die Fahrzeuge und das Kostenrisiko zu tragen. Die Anschaffungskosten der Busse werden aber meist durch zinslose Darlehen des Landes aufgebracht.

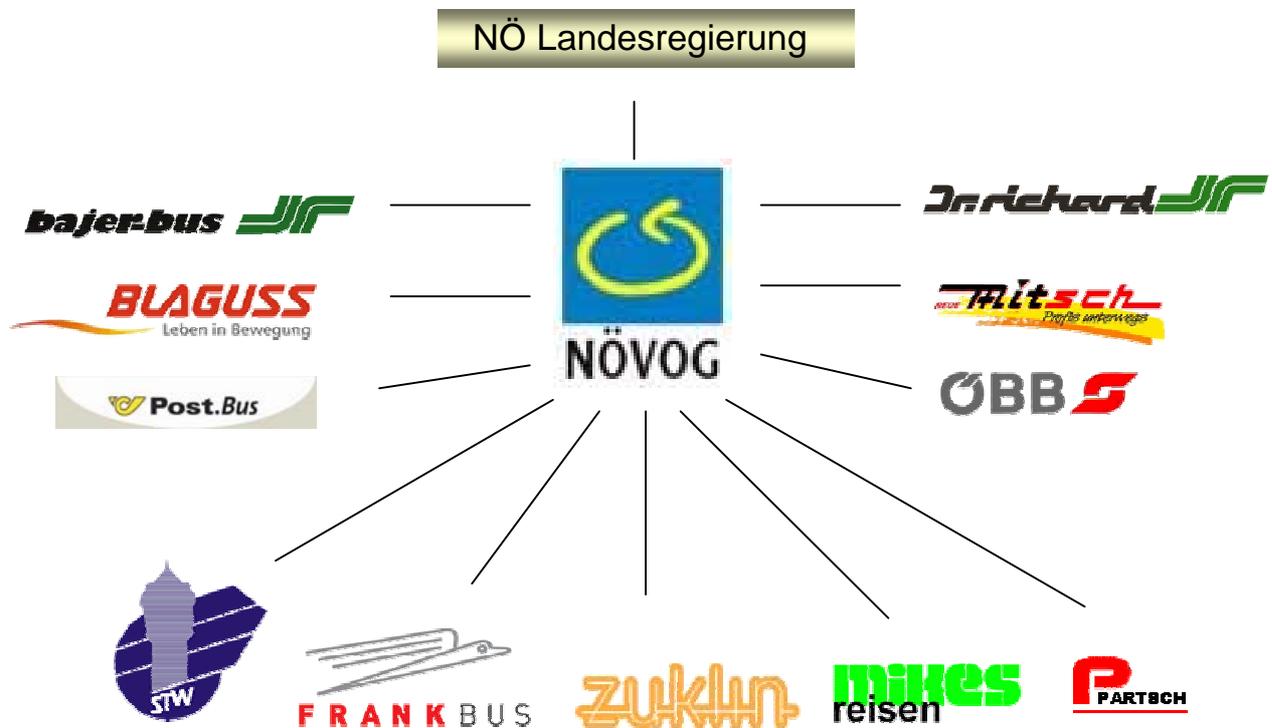


Abb. 1: Organisation des Wieselbussystems

## Liniennetz

Seit der Einführung des Wiesel – Schnellbus – Systems verbinden 10 Linien das Wein-, Wald- und Industrieviertel mit St. Pölten. Dieses Eilkurs-Konzept nach skandinavischen Vorbild ist bis heute österreichweit einzigartig.

Aus dem unten angeführten Netzplan ist ersichtlich, dass sich das Wieselbussystem nicht über den Westen Niederösterreichs erstreckt, da sich dort die Westbahn mit einigen Seitenstrecken befindet. Auch hier kam es zur Initialisierung neuer Angebote durch moderne Doppelstockzüge und neuer Schnellverbindungen (Marchfeldwiesel oder Ötscherwiesel).

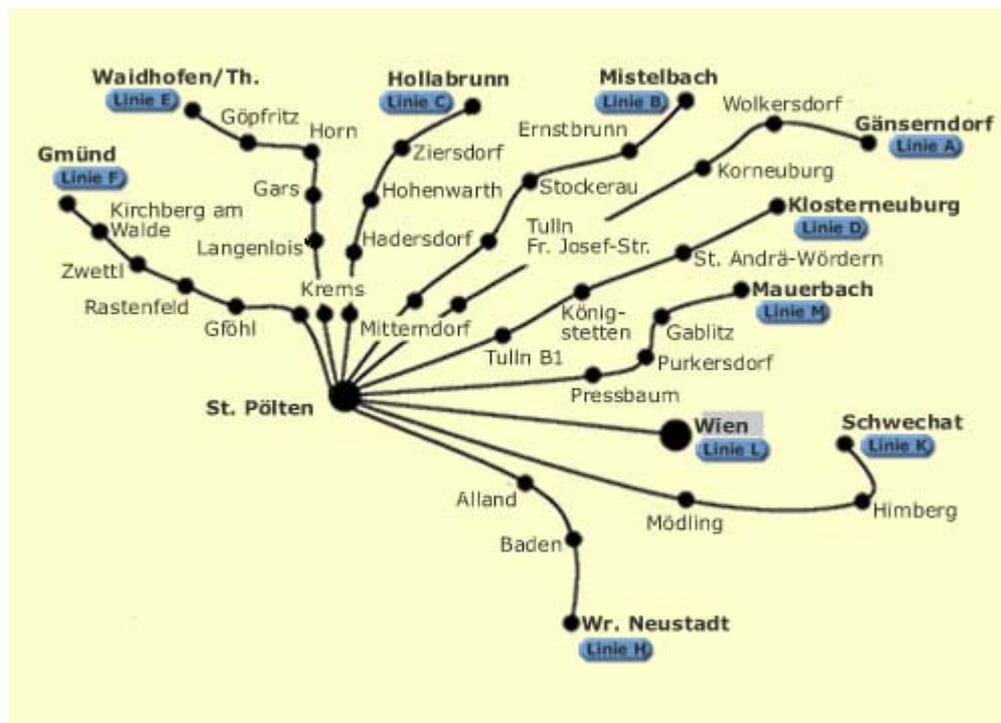


Abb. 2: Netzplan des Wieselbussystems

In vielen Haltestellen kommt es auch zur Verknüpfung des Busses mit der Bahn. Aufgrund der wenigen Halte und der straffen Fahrpläne der Buslinien ist der Wiesel durchaus in der Lage, mit dem MIV zu konkurrieren – wie nachfolgendes Beispiel zeigt.

Linie	Reisezeitvergleich			
	Kilometer	Bahn	Wieselbus	PKW
Hollabrunn - St. Pölten	76	2 h 17 min	1 h 16 min	1 h 02 min
Gmünd - St. Pölten	105	3 h 05 min	1 h 43 min	1h 22 min

Die Wieselbuslinien verkehren für alle im Verbundtarif (VVNB), Anerkennungsabkommen mit VOR.

## Die Wieselbusse

Mit dem Beschluss der neuen Wieselbusverträge im Herbst 2001 kam es zur Anschaffung einer neuen Busflotte nach dem modernsten Stand der Technik.

Erstmals kam es zum Einsatz verschiedener Größen von Wieselbussen (Ein- und Doppeldeckerbusse), um sich der Anzahl der Fahrgäste optimal anzupassen und somit Verstärkerbusse zu reduzieren.

Aufgrund dieses effizienten Buseinsatzes und der von der NÖVOG neu verhandelten Verträge mit den Unternehmen spart sich das Land Niederösterreich pro Jahr ungefähr 310.000€ bei den laufenden Betriebskosten.

Die neuen Busse sind ausgestattet mit:

- erhöhten Sitzkomfort
- 8 – Kanal – Audio – Anlage
- Klimaanlage
- Notebookanschlüssen für alle Sitze
- Haltewunsch Tasten bei jeder Sitzreihe
- Fahrzielanzeigen
- Zeitungen und Zeitschriften
- Motoren, die dem neuesten Umweltstandard Euro III entsprechen

Weiters kam es auch zu einer Überarbeitung des Designs.

Durch diese konsequente Qualitätssicherung kam es zu einer guten Partnerschaft zwischen der NÖVOG und den beauftragten Linienunternehmen, die auch für Qualitätsmängel Pönalezahlungen leisten müssen.

Zusammenhang mit den WIESEL-City-Shuttles der ÖBB:

Diese Doppelstockwaggons werden mit finanzieller Unterstützung der NÖVOG angeschafft und haben ebenfalls das WIESEL-Logo aufgedruckt. Sie kommen vorwiegend als Eil- und Regionalzüge zum Einsatz. Natürlich sind die Fahrpläne dieser Züge auch auf die Busse abgestimmt. Ein direkter Zusammenhang besteht darüber hinaus aber nicht.

## **Fahrgast-Information**

Auf eine ausführliche und umfangreiche Fahrgastinformation wird großer Wert gelegt.

Es werden übersichtliche Fahrplan-Folder kostenlos aufgelegt. An den Haltestellen wird auf einheitliches Design geachtet. Sie sind weiters bequem (Sitzmöglichkeit, Wetterschutz) gestaltet. Neben einer Übersicht über das WIESELBUS-Liniennetz findet der Fahrgast die gültigen Fahrpläne sämtlicher WIESELBUS-Linien, sowie aktuelle WIESELBUS-Infos. Elektronische Ankunftsanzeigen gibt es derzeit nicht.

Auch während der Fahrt genießt der Fahrgast durch Radio sowie Zeitungen ein reichhaltiges Informationsangebot über den Wieselbus hinaus um die Fahrt so angenehm wie nur möglich zu gestalten.

Weiters werden die Fahrgäste auch über die ständig aktuell gehaltene Internet-Seite der NÖVOG über kurzfristige Änderungen informiert.



Abb. 3 u. 4: Haltestelleninformation

Mit der Einführung des Wieselbus-Systems hat das Land NÖ gezeigt, dass es in kurzer Zeit mit dem Einsatz von entsprechenden Mitteln möglich ist, Öffentliche Verkehrsmittel attraktiv und leistbar zu gestalten und somit jährlich steigende Fahrgastzahlen zu erhalten. Die Auszeichnung dieses Projektes mit dem Mobilitätspreis 2003 des Verkehrsclub Österreich (VCO) unterstreicht den Erfolg des Wieselbusses.