MOBILITÄTSKONZEPT KORNEUBURG baut auf

STADTGEMEINDE KORNEUBURG

Stadtgemeinde Korneuburg

Mobilitätskonzept

Endbericht

Wien, 28. September 2017

TRAFFIX®

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
Wien - Salzburg
Büro Wien: A - 1060 Wien, Gumpendorfer Str. 21/6A
T: 01-586 41 81, F: 01-586 41 81-10
M: terminal@traffix.co.at, W: www.traffix.co.at

Stadtgemeinde Korneuburg
Bauamt

Stadtgemeinde Korneuburg
Mobilitätskonzept

Endbericht

Auftraggeber: Stadtgemeinde Korneuburg
Bauamt
vertreten durch: Ing. Wolfgang Schenk
2100 Korneuburg, Hauptplatz 39

Auftragnehmer: TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
1060 Wien, Gumpendorfer Str. 21/6A
Tel.: +43 1 586 41 81, Fax: +43 1 586 41 81-10
E-Mail: terminal@traffix.co.at

Bearbeitungsteam: Bernhard Fürst, Mag. (Projektleitung)
Roland Fersterer, MSc.
Patrick Schnötzlinger, BSc.
David Wurz-Hermann, Dipl.-Ing.
Andreas Käfer, Dipl.-Ing. (Projektcontrolling)

Wien, 28. September 2017 GZ: 1109 KO Bericht H2 170928.doc

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG....5
1.1 Ausgangslage....5
1.2 Aufgabenstellung....5

2 UNTERSUCHUNGSAUFBAU UND METHODE....6
2.1 Untersuchungsaufbau und methodischer Ansatz....6
2.2 Systematik des Mobilitätskonzepts....8

3 LEITBILD UND ZIELE....10
3.1 Leitbild....10
3.2 Ziele....12

4 HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN....14
4.1 Prozess der Maßnahmen-Erarbeitung....14
4.2 Handlungsfelder....15
4.3 Struktur der standardisierten Maßnahmenbeschreibung....16
4.4 Planfall-Definition....17
4.5 Maßnahmenbündel....18
4.5.1 Rahmenbedingungen, Governance und Kooperation....20
4.5.2 Verkehrsinfrastruktur....26
4.5.3 Abbau von Barrieren....44
4.5.4 Verkehrsorganisation....53
4.5.5 ÖV-Angebot....62
4.5.6 Multimodalität und alternative Mobilitätsformen....66
4.5.7 Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement....72

5 AUSGEWÄHLTE KURZFRISTIG UMZUSETZENDE MASSNAHMEN....78

6 MODELLRECHNUNGEN....82
6.1 Modellaufbau und Methodik....82

6.2 Ergebnisse Bestand 2015 86
6.3 Planfall-Definition 89
6.3.1 Strukturdaten....90
6.3.2 Netzwirksame Maßnahmen im MIV-Modell 94
6.4 Ergebnisse Planfälle 2036....96
6.5 Abschätzung Leistungsfähigkeit....104

7 MONITORING UND EVALUIERUNG 107

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN 118

QUELLENVERZEICHNIS....119

ABBILDUNGSVERZEICHNIS 120

TABELLENVERZEICHNIS 123

1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

1.1 Ausgangslage

Die Stadtgemeinde Korneuburg benötigt zur zeitgemäßen Bewältigung ihrer Aufgaben im Bereich der Mobilitätsinfrastruktur und zur Erreichung bereits festgelegter Ziele ein Mobilitätskonzept als Rahmen für künftige Maßnahmen in den Bereichen:

- Nichtmotorisierter Verkehr (FußgängerInnen, RadfahrerInnen)
- Öffentlicher Verkehr (Bus & Bahn)
- Motorisierter Individualverkehr

1.2 Aufgabenstellung

Die Konzepterstellung umfasste die Erarbeitung einer fachlichen Grundlage für politische Richtungsentscheidungen und die Ausarbeitung konkreter Umsetzungsmaßnahmen sowie eines Monitoringkonzeptes. Im Wesentlichen wurden die folgenden Leistungen bzw. Arbeitsschritte erbracht:

- Entwicklung von Verkehrspolitischen Perspektiven 2036 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mobilitätserhebungen 2015
- Entwicklung von Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele/Perspektiven (inkl. Maßnahmenbündelung, Priorisierung, Zeitleiste und Grobkostenschätzung)
- Modellberechnungen und Darstellung der unterschiedlichen Auswirkungen auf Kosten und Zielerreichung für 3 Planfälle, jeweils mit und ohne Errichtung einer weiteren Autobahnabfahrt, Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungszuwächse
- Vorbereitung Entscheidung Gemeinderat
- Erstellung Detailkonzept
- Erstellung Monitoringkonzept

2 UNTERSUCHUNGSAUFBAU UND METHODE

2.1 Untersuchungsaufbau und methodischer Ansatz

Das gegenständliche Mobilitätskonzept für die Stadtgemeinde Korneuburg wurde insbesondere unter Verwendung der in Abbildung 2-1 angeführten, seitens des Auftraggebers zur Verfügung gestellten Grundlagen erarbeitet.

Abbildung 2-1: Überblick verwendete Grundlagen

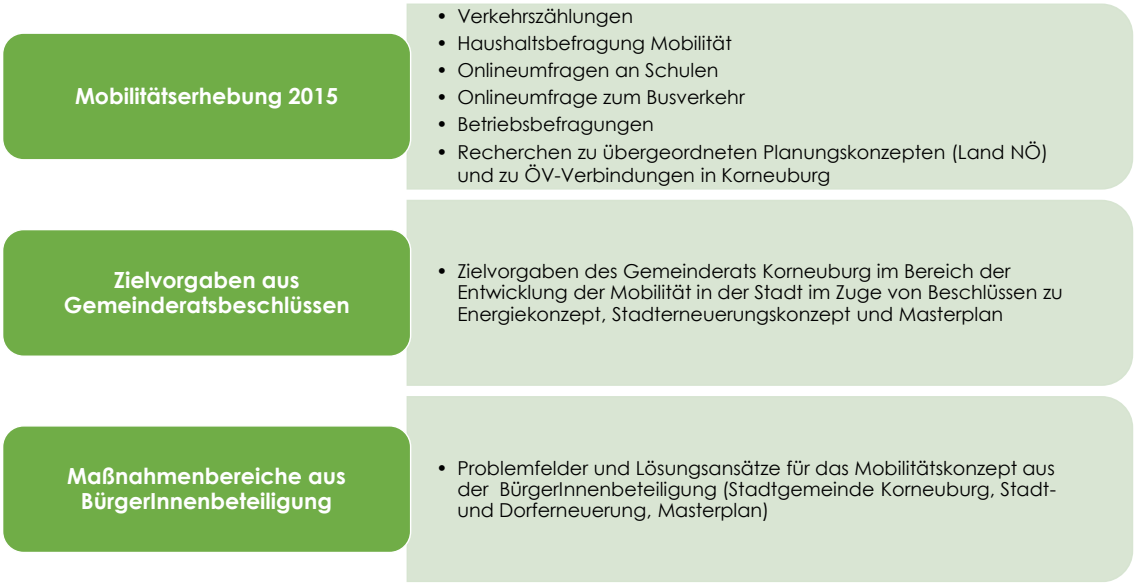
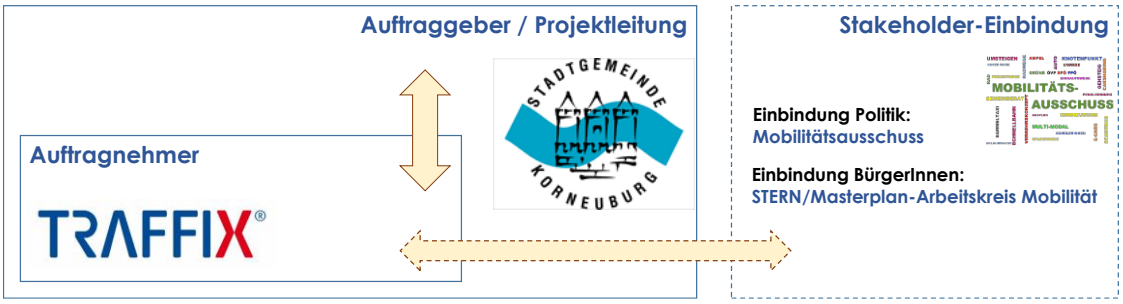


Abbildung 2-2 zeigt eine schematische Darstellung der Arbeitsorganisation. Die Bearbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit und laufender Abstimmung mit dem Auftraggeber, der die Projektsteuerung übernahm, sowie unter laufender Einbeziehung der BürgerInnen und der Politik.

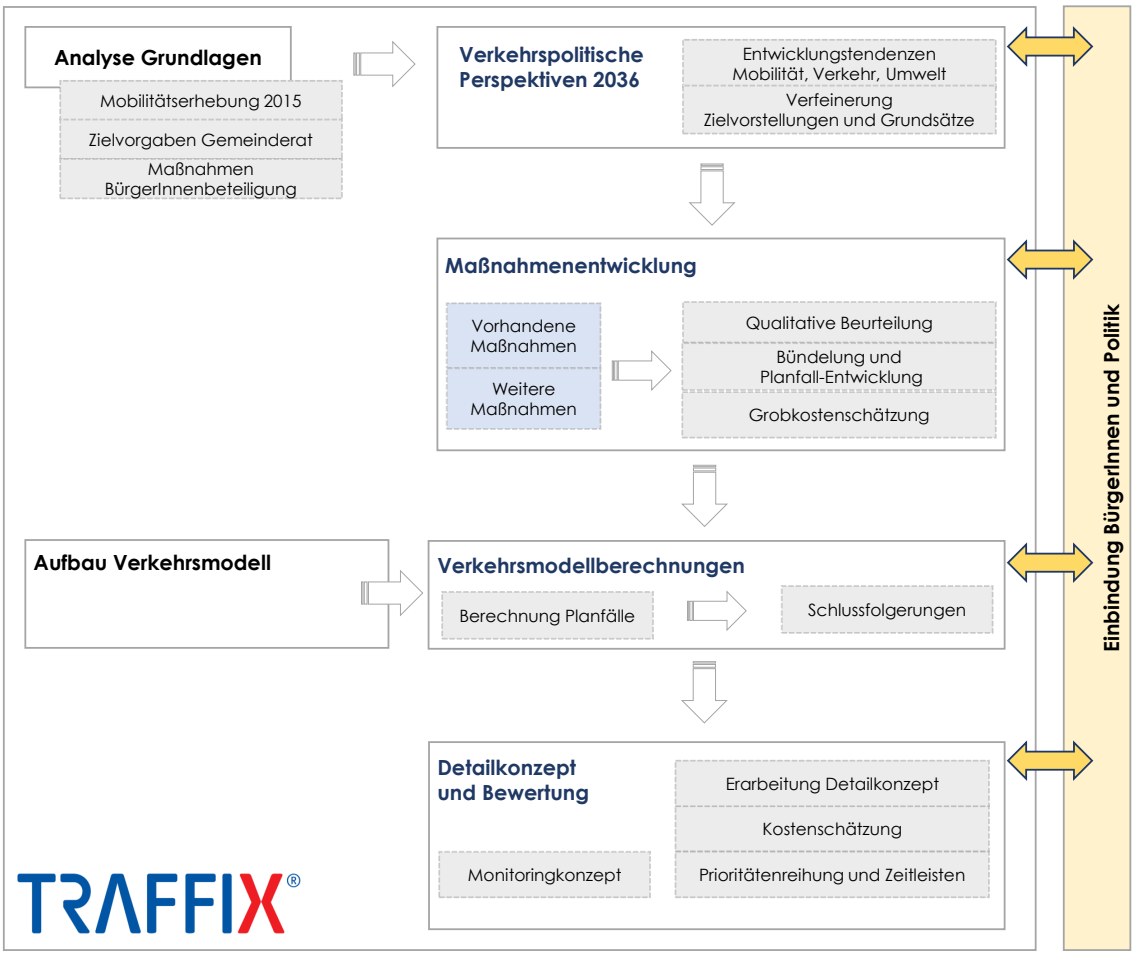
Abbildung 2-2: Arbeitsorganisation



Ein besonderer Fokus im Rahmen der Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde auf eine umfassende BürgerInnenbeteiligung gelegt. Interessierte BürgerInnen hatten in mehreren Stufen die Gelegenheit, sich aktiv einzubringen. Zunächst wurden bereits im Rahmen der vorgelagerten Verkehrs- und Mobilitätserhebung konkrete Maßnahmenvorschläge aufgenommen. Im Zuge der eigentlichen Konzepterstellung fand einerseits eine Online-Konsultation über die Homepage der Stadtgemeinde statt, andererseits hatten BürgerInnen die Möglichkeit, im Rahmen der Zieldefinition sowie der Maßnahmenausarbeitung konkrete Vorschläge einzubringen und/oder zu diskutieren. Eine detaillierte Prozessbeschreibung ist Kapitel 4.1 zu entnehmen.

Die nachstehende Abbildung 2-3 zeigt eine schematische Darstellung des inhaltlichen Untersuchungsaufbaus.

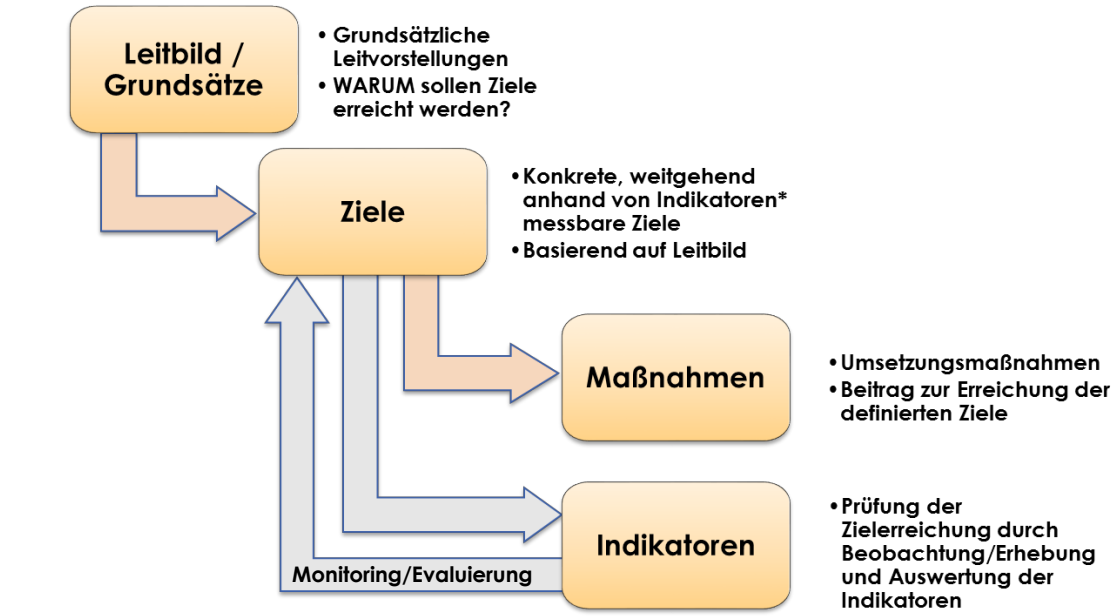
Abbildung 2-3: Untersuchungsaufbau



2.2 Systematik des Mobilitätskonzepts

Die folgende Abbildung 2-4 stellt die Systematik dar, die dem Mobilitätskonzept zugrunde liegt und beschreibt die einzelnen Ebenen und deren Zusammenhänge. Als Basis wurden Leitbilder/Grundsätze definiert, welche den grundsätzlichen Leitvorstellungen entsprechen und begründen, warum definierte Ziele erreicht werden sollen. Daraus abgeleitet wurden messbare Ziele ausgearbeitet, die durch konkrete Umsetzungsmaßnahmen erreicht werden sollen. Die Überprüfung der Zielerreichung erfolgt dabei durch Beobachtung und Auswertung ausgewählter Indikatoren.

Abbildung 2-4: Systematik: Leitbild, Ziele, Maßnahmen, Indikatoren



* Aufbauend auf der Mobilitätserhebung 2015

3 LEITBILD UND ZIELE

Die Entwicklung der verkehrspolitischer Perspektiven 2036 erfolgte in enger Abstimmung mit Politik und Bürgerinnen. Dabei wurden die definierten Zielvorstellungen und Grundsätze aus Gemeinderatsbeschlüssen und BürgerInnenbeteiligung verfeinert und nachfolgend zusammengefasst bzw. zusammengeführt. Nach erneuter Abstimmung mit Politik und BürgerInnen wurden die verkehrspolitischen Perspektiven festgelegt.

3.1 Leitbild

Das Mobilitätskonzept basiert auf einem Leitbild, welches den Grundstein für die darauf aufbauende Definition und Festlegung von Zielen und Maßnahmen bildet. Dieses Leitbild legt die grundsätzliche Zielrichtung fest und besteht aus den 6 Leitlinien „kompakt und attraktiv, „effizient vernetzt", „fair", „sicher", „umweltschonend" und „gesund" (sh. Abbildung 3-1).

Abbildung 3-1: Leitbild des Mobilitätskonzepts

Im Folgenden werden die zentralen inhaltlichen Aspekte der einzelnen Leitlinien überblicksartig zusammengefasst:

Leitlinie 1: Kompakt und attraktiv

- „Stadt der kurzen Wege“: Kurze und attraktive Wege, vor allem für Fuß- und Radverkehr
- Zusammenwachsen der Stadt, gute Anbindung der Randgebiete an das Stadtzentrum
- Minimierung von Infrastrukturkosten (Straße, Kanal, Strom etc.) durch Verdichtung statt Neubau „auf der grünen Wiese“
- Strukturelle Durchmischung von Funktionen wie Wohnen, Arbeit, Schule, Einkauf, Freizeit
- Belebtes Stadtzentrum
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Akzeptanz und Attraktivität von Fuß- und Radverkehr

Leitlinie 2: Effizient vernetzt

- Räumliche Verknüpfung und effiziente Vernetzung der Gemeinden in der Region („Mobilität endet nicht an den Gemeindegrenzen“)
- Gemeinsame Mobilitätsangebote, abgestimmte ÖV-Planung
- Ganzheitliche Planungsprozesse in Abstimmung mit anderen Fachgebieten (Energie, Raumplanung etc.)
- Effiziente Kooperation: Geteilter Aufwand bei voller Wirkung
- Erreichbarkeit (auch für Wirtschaftsverkehr) sicherstellen
- Multimodalität: Verfügbarkeit effizienter und flexibel nutzbarer multimodaler Mobilitätsangebote

Leitlinie 3: Fair

- Faires Miteinander im öffentlichen Straßenraum, Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen
- Chancengleichheit der Verkehrsmittel
- Sozial gerechte und leistbare Mobilität
- Sicherung von Mobilität auch ohne Pkw-Besitz
- Abwägung unterschiedlicher Interessen, gemeinsam Lösungen finden

Leitlinie 4: Sicher
▪ Sensibilisierung und Rücksichtnahme auf schwächere VerkehrsteilnehmerInnen (Fuß, Rad); Schlagwort „Stress vermeiden, miteinander reden statt streiten“
▪ Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden (der derzeit bereits hohe Verkehrssicherheitsstandard in Korneuburg soll gehalten bzw. ggf. weiter verbessert werden)
▪ Sichere Schulwege
▪ Attraktive und sichere Gestaltung der Mobilität auch für „geringe Geschwindigkeiten“

Leitlinie 5: Umweltschonend
▪ Umweltschonende Mobilität: Reduktion von verkehrsbedingten Schadstoff- und CO_2-Emissionen
▪ Ressourcenschonende Mobilität: Reduktion des verkehrsbedingten Energieverbrauchs, Beitrag zur langfristigen Energieautonomie und Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen

Leitlinie 6: Gesund
▪ Mehr aktive Mobilität (mehr Fuß- und Radverkehr) zur Förderung der Gesundheit der Bevölkerung
▪ Reduktion von durch Bewegungsmangel (mit-)verursachten Krankheiten (Übergewicht, Herz-Kreislauf-Erkrankungen etc.)
▪ Reduktion von gesundheitsschädlichen Emissionen (Luftschadstoffe und Lärm)

3.2 Ziele

Auf Basis des definierten Leitbildes erfolgte im nächsten Schritt die Festlegung von konkreten Zielen, wobei jedes Ziel einer oder mehreren Leitlinien zugewiesen werden kann. Um dies grafisch zu verdeutlichen, sind in der nachstehenden Tabelle 3-1 den genannten Zielen Punkte in den Farben der jeweils relevanten Leitlinien (vgl. Kapitel 3.1) zugeordnet. Aufgrund einer Vielzahl an unterschiedlich starken Einflüssen und Zusammenhängen ist eine eindeutige und vollständige Zuordnung aller relevanten Aspekte praktisch nicht möglich, es sind daher nur die wesentlichsten Einflüsse abgebildet. Bei der Definition der konkreten Ziele wurde darauf Wert gelegt, dass deren Erreichung/Erfüllung nach Möglichkeit quantitativ messbar ist.

Tabelle 3-1: Ziele und Indikatoren

Konnex zu Leitlinien	Ziel	Indikator und angestrebte Zielrichtung*
	Stadt der kurzen Wege (Sicherstellung Nahversorgung, Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit)	▪ Fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Versorgungseinrichtungen soll verbesserts werden
	Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	▪ Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (insbesondere im Zentrum) soll gesteigert werden ▪ Fuß- und Radverkehr soll attraktiver werden
	Mehr Fuß- und Radverkehr, mehr ÖV	▪ Umweltverbund-Anteil (Fuß, Rad, ÖV) am Modal Split soll steigen ▪ MIV-Anteil am Modal Split soll sinken ▪ Anteil der BahnpendlerInnen soll steigen
	Verkehrsmittelverfügbarkeit, Nutzung alternativer und neuer Mobilitätsangebote	▪ Zahl der ÖV-Zeitkartenbesitzer soll steigen ▪ Fahrrad-Verfügbarkeit soll steigen ▪ Pkw-Besitz pro Haushalt soll sinken ▪ Bekanntheit u. Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (ISTmobil, Sharing-Angebote) soll steigen
	Reduktion von Energieverbrauch und Emissionen im MIV	▪ Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades ▪ Erhöhung der Anzahl der in Korneuburg zugelassenen Pkw mit Alternativ-Antrieb (Elektromobilität)
	Relative Reduktion des Kfz-Verkehrs (unter Berücksichtigung des Wachstums in Stadt und Region)	▪ Relative Reduktion des Kfz-Verkehrs (JDTV an einzelnen Straßenquerschnitten, insbesondere im Stadtzentrum) unter Berücksichtigung des Wachstums in Stadt und Region
	Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs	▪ Erhaltung der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs
	Vermeidung von Verkehrsunfällen	▪ Verkehrsunfälle mit Personenschaden sollen auf bereits niedrigem Niveau gehalten werden
	Höhere Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot	▪ Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Verkehrsangebot soll gesteigert werden (betreffend alle Verkehrsmittel: Fuß, Rad, ÖV, MIV)
	Optimierte Rahmenbedingungen	▪ Praktisches Funktionieren der Abstimmung und Kooperation mit BürgerInnen, Abteilungen und Nachbargemeinden

* Detaillierte Ausführungen zu den quantitativ messbaren Indikatoren sowie zur jeweils angestrebten Entwicklung bzw. Zielrichtung sind Kapitel 7 (Monitoring und Evaluierung) zu entnehmen.

Diese Zielvorstellungen bilden eine zentrale Basis für die Ableitung und Erarbeitung der Handlungsfelder und Maßnahmen (vgl. Kapitel 4). Eine detailliertere Darstellung der konkreten Zielvorgaben je Planfall, insbesondere für jene Indikatoren, die quantitativ messbar sind, ist in Kapitel 7 (Monitoring und Evaluierung) dargestellt.

4 HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

4.1 Prozess der Maßnahmen-Erarbeitung

Aufbauend auf den definierten Leitlinien und Zielen (vgl. Kapitel 3) erfolgte die Ausarbeitung, Strukturierung und Bewertung eines umfassenden Maßnahmenprogramms, das aus thematisch gegliederten Handlungsfeldern und darin eingeordnete Maßnahmenbündel besteht. Bei der Erarbeitung der Maßnahmen wurde einerseits auf bereits vorliegenden Maßnahmenvorschlägen (z.B. Arbeitskreis Mobilität, Masterplan Korneuburg) aufgebaut, andererseits erfolgte im Rahmen der Konzepterstellung eine umfassende BürgerInnenbeteiligung, bei der Vorschläge und Anregungen interessierter BürgerInnen ebenso aufgenommen wurden wie Einschätzungen und Bewertungen zu verschiedenen Aspekten. Die wesentlichen Arbeitsschritte bzw. Stufen im Rahmen der Maßnahmen-Erarbeitung waren:

- Übernahme bereits vorliegender Maßnahmenvorschläge (Arbeitskreis Mobilität, Masterplan Korneuburg, Verkehrs- und Mobilitätserhebung)
- **Online-Konsultation** über die Website der Stadtgemeinde
- **Beteiligungsworkshops** (Bewertung der Maßnahmen und Einbringen konkreter Vorschläge inkl. räumlicher Verortung)
- **Strukturierte Auswertung, Aufarbeitung und Bündelung** von insgesamt **mehr als 1.000 Einzelnennungen** (aus Online-Konsultation und Beteiligungsworkshops)
- Definition von **30 Maßnahmenbündeln** (mit entsprechenden Unterpunkten) **in 7 Handlungsfeldern**
- Ausarbeitung und **Formulierung Detailkonzept**
- Laufende **Abstimmung mit Verwaltung und Politik**

Abbildung 4-1: Workshop BürgerInnenbeteiligung in Korneuburg

Fotos: TRAFFIX

4.2 Handlungsfelder

Als Grundstruktur für die Einordnung der definierten Maßnahmenbündel wurden 7 sogenannte Handlungsfelder festgelegt, die auf eine inhaltlich-strategische Gliederung abzielen. Dieser Ansatz stellt eine bewusste Abkehr von einer streng nach Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, ÖV, MIV) gegliederten Maßnahmen-Definition dar und versucht stattdessen, einen integrativen Ansatz und eine multimodale, verkehrsmittelübergreifende Sichtweise zu stärken. Tabelle 4-1 zeigt die 7 Handlungsfelder im Überblick.

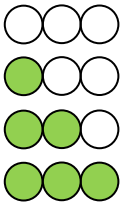
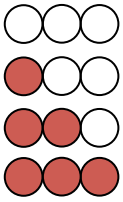
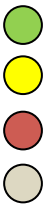
Tabelle 4-1: Handlungsfelder

	Handlungsfeld	**Kurzbeschreibung**
A	Rahmenbedingungen, Governance und Kooperation	▪ Optimierung von Rahmenbedingungen und Prozessabläufen ▪ Stärkung der Kooperation auf vertikaler und horizontaler Ebene (interdisziplinäre und regionale/interkommunale Kooperation)
B	Verkehrsinfrastruktur	▪ Infrastrukturelle bzw. bauliche Maßnahmen
C	Abbau von Barrieren	▪ Abbau von großräumigen Barrierewirkungen insbesondere von Autobahn und Bahntrasse, „Zusammenwachsen" der Stadt durch verbesserte Verbindung Stadtzentrum – Donau ▪ Abbau von kleinräumigen Barrierewirkungen (Straßenquerungsmöglichkeiten, Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr)
D	Verkehrsorganisation	▪ Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
E	ÖV-Angebot	▪ Ausbau und Attraktivierung des ÖV-Angebots (Bahn und Bus), Maßnahmen zur Erhöhung des ÖV-Anteils
F	Multimodalität und alternative Mobilitätsformen	▪ Ausbau und Attraktivierung multimodaler bzw. alternativer Mobilitätsangebote, Sicherstellung von Mobilität auch ohne Pkw-Besitz (Park&Ride, Bike&Ride, Mobilitätsknoten, Sharing-Angebote, E-Mobilität etc.)
G	Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement	▪ „Weiche", bewusstseinsbildende Maßnahmen, schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement

4.3 Struktur der standardisierten Maßnahmenbeschreibung

Zusätzlich zur textlich-inhaltlichen Erläuterung (ggf. inkl. ergänzender grafischer Darstellungen und Kartendarstellungen) wird in Kapitel 4.5 für jedes Maßnahmenbündel eine standardisierte Beschreibung bzw. Bewertung dargestellt, die aus den in der folgenden Tabelle zusammengefassten Parametern besteht. Die Bewertung der Wirksamkeit einer Maßnahme basiert auf einer qualitativen Analyse, im Rahmen derer der potenzielle Beitrag der Maßnahme zu den einzelnen definierten Zielen eingeschätzt und in weiterer Folge eine zusammenfassende Wertung auf einer 4-stufigen Skala vorgenommen wurde. In Bezug auf die potenziellen Kosten erfolgt lediglich eine grobe qualitative Einordnung, wobei das relative Verhältnis der verschiedenen Maßnahmen untereinander (keine, geringe, mittlere oder hohe Kosten) abgebildet werden soll. Eine zahlenmäßig quantifizierte Kostenabschätzung hängt stark von der konkreten Umsetzungsintensität bzw. Ausgestaltung einzelner Maßnahmen ab und wird daher seitens der Gemeinde sukzessive erstellt und in weiterer Folge als gesondertes Anhang-Dokument zum Mobilitätskonzept vorgehalten bzw. bei Bedarf aktualisiert. Zu berücksichtigen sind dabei sowohl einmalige Investitionen als auch laufende Kosten.

Tabelle 4-2: Struktur standardisierte Maßnahmenbeschreibung und -bewertung

Kategorie	Definition/Beschreibung
Handlungsfeld	Zuordnung zu einem der 7 thematischen Handlungsfelder
Räumlicher Bezug	Räumliche Bezug bzw. potenzieller räumlicher Wirkungsbereich
Akteure	Für Maßnahmenumsetzung relevante Akteure (federführend und/oder unterstützend)
Verkehrsarten	Verkehrsarten, die von der Maßnahme prioritär betroffen sind
Wirkung	Wirksamkeit der Maßnahme in Bezug auf die definierten Ziele des Mobilitätskonzepts (qualitative Bewertung):  keine Wirkung geringe Wirkung mäßige Wirkung hohe Wirkung
Kosten	Grobe Kostenabschätzung (Größenordnung)  keine bzw. vernachlässigbare Kosten geringe Kosten mittlere Kosten hohe Kosten
Umsetzbarkeit/ Fristigkeit	Realistischer Zeitrahmen für die Umsetzung einer Maßnahme:  kurzfristig mittelfristig langfristig kontinuierlich

4.4 Planfall-Definition

Grundsätzlich werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts die in Tabelle 4-3 dargestellten Planfälle unterschieden. Der Planfall 0 („Business as usual“) geht davon aus, dass keinerlei Maßnahmen umgesetzt werden und dient als Vergleichs- bzw. Referenzplanfall. Die Planfälle 1 und 2 gehen von einer Realisierung der im Konzept definierten Maßnahmenbündel (vgl. Kapitel 4.5) aus, wobei PF1 eine von allen Beteiligten unterstützte

Konsens-Variante darstellt, während PF2 eine ambitioniertere Variante mit zusätzlichen Elementen beschreibt. In der detaillierten Maßnahmenbeschreibung in Kapitel 4.5 wird für jede Maßnahme dargestellt, inwieweit Unterschiede zwischen den Planfälle gegeben sind. Jene Maßnahmen, bei denen keine Unterscheidung angeführt wird, sind vollumfänglich in beiden Planfällen enthalten.

Im Rahmen der durchgeführten Modellberechnungen (vgl. Kapitel 6) wurden in allen drei Planfällen jeweils Untervarianten mit bzw. ohne Realisierung einer potenziellen neuen Autobahnabfahrt (ASt Donau) untersucht.

Tabelle 4-3: Planfall-Definition

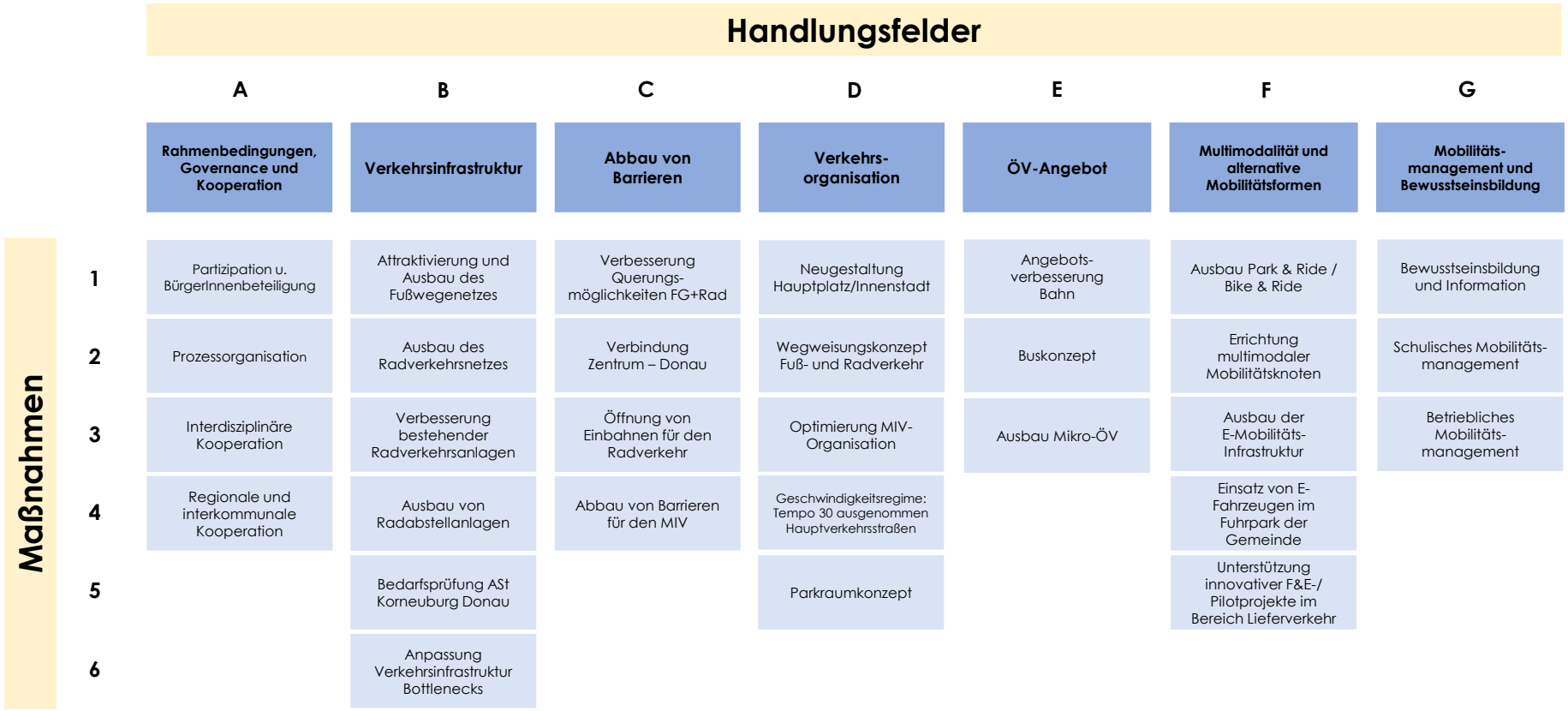
Planfall	**Planfall-Beschreibung**	**Variante ASt Donau***	
Planfall 0	Business as usual	Planfall 0a	ohne
2036	(keine Maßnahmen)	Planfall 0b	mit
Planfall 1	Umsetzung Maßnahmenpaket	Planfall 1a	ohne
2036	Variante „Konsens“	Planfall 1b	mit
Planfall 2	Umsetzung Maßnahmenpaket	Planfall 2a	ohne
2036	Variante „Ambitioniert“	Planfall 2b	mit

* Zusätzlich: Variantenunterscheidung bezüglich zusätzlicher Autobahnabfahrt (ASt Donau, vgl. Maßnahme B5): In Modellrechnungen (Kapitel 6) Berechnung der Planfälle jeweils mit und ohne ASt Donau

4.5 Maßnahmenbündel

In den folgenden Kapiteln 4.5.1 bis 4.5.7 werden die einzelnen (in Summe 30) Maßnahmenbündel, gegliedert nach den 7 Handlungsfeldern, beschrieben. Neben einer umfassenden textlichen Beschreibung (ggf. inkl. ergänzender grafischer Darstellungen bzw. Kartendarstellungen) erfolgt für jede Maßnahme die Erläuterung von eventuellen Unterschieden in der angenommenen Umsetzungsintensität zwischen Planfall 1 und Planfall 2 sowie die Angabe der in Kapitel 4.3 erläuterten standardisierten Bewertungskriterien (Wirkung, Kosten, Umsetzbarkeit/Fristigkeit). Abbildung 4-2 zeigt eine zusammenfassende Übersicht der nach den Handlungsfeldern A bis G gegliederten Maßnahmenbündel, wobei die Nummerierung der Maßnahmenbündel jeweils in der Form A1 bis A4, B1 bis B6 etc. erfolgt.

Abbildung 4-2: Übersicht Maßnahmenbündel nach Handlungsfeldern



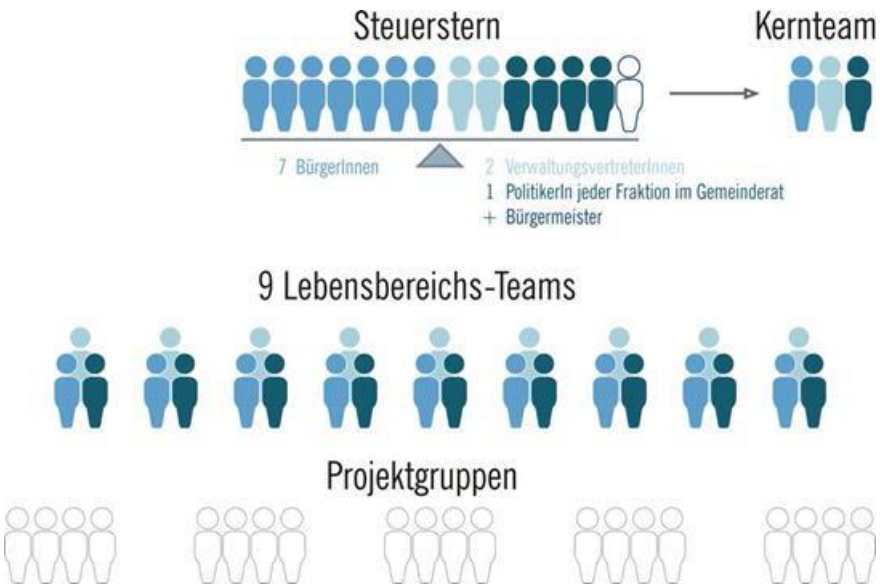
4.5.1 Rahmenbedingungen, Governance und Kooperation

A1 Partizipation und BürgerInnenbeteiligung

A1.1: Aktive BürgerInnenbeteiligung

Korneuburg bekennt sich grundsätzlich zu einer umfassenden BürgerInnenbeteiligung und Partizipation. Der hohe Standard, der diesbezüglich bereits etabliert ist, soll künftig gefestigt und weiter ausgebaut werden. Im **Masterplan Korneuburg 2036** (S. 25-36) ist eine umfassende **Charta für BürgerInnenbeteiligung in Korneuburg** definiert, welche in Zukunft vor allem auch im Bereich der Mobilität gelebt werden soll. Zentrale Elemente der Beteiligungskultur sind der Steuerstern, der sich aus BürgerInnen sowie VertreterInnen aus Verwaltung und Politik zusammensetzt, sowie 9 Lebensbereichs-Teams, wovon sich eines dem Lebensbereich Mobilität widmet.

Abbildung 4-3: Gremien der BürgerInnenbeteiligung in Korneuburg



Quelle: Masterplan Korneuburg 2036

Für die einzelne Bürgerin bzw. den einzelnen Bürger gibt es verschiedene Wege, sich im Bereich der Mobilität in Korneuburg zu engagieren. Der Lebensbereich Mobilität ist die geeignete Anlaufstelle für BürgerInnen, um sich laufend mit Vorschlägen, Anregungen und Ideen im Themenfeld Mobilität einzubringen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, bei spezifischen Projekten und Umsetzungsvorhaben mitzuwirken.

Mehrstufige BürgerInnenbeteiligung im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts

Ein konkretes Beispiel für diese Form der projektbezogenen Partizipation stellt das vorliegende Mobilitätskonzept dar, im Rahmen dessen Ausarbeitung eine mehrstufige BürgerInnenbeteiligung umgesetzt wurde.

- Verkehrs- und Mobilitätserhebung (bestehend aus Verkehrszählungen, Haushaltsbefragung, SchülerInnenbefragung und Betriebsbefragung) im Vorfeld der Erstellung des Mobilitätskonzepts: Neben quantitativen statistischen Erhebungen zum Mobilitätsverhalten wurden die KorneuburgerInnen insbesondere auch gefragt nach:
  - Zufriedenheit
  - positive und negative Einschätzungen
  - Veränderungspotenziale hinsichtlich Verkehrsmittelwahl
  - Konkrete Vorschläge und Anregungen für das Mobilitätskonzept
- Bus-Umfrage durch Mobilitätsausschuss: Parallel dazu führte der Mobilitätsausschuss eine spezifische Befragung zum Thema Busverkehr durch, deren Ergebnisse als Grundlage ebenfalls in die Erstellung des Mobilitätskonzepts eingeflossen sind.
- Online-Befragung zur Verortung von konkreten Maßnahmen: Im Zuge der detaillierten Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde seitens der Stadtgemeinde eine umfangreiche Online-Umfrage durchgeführt, im Rahmen derer BürgerInnen konkrete Verortungs-Vorschläge für verschiedene Maßnahmen im Stadtgebiet einbringen konnten.
- Verortungs-Workshop: Nach Abschluss der Online-Befragung fand zusätzlich ein Workshop im Rathaus statt, bei dem BürgerInnen eingeladen waren, sich direkt mit den zuständigen ExpertInnen auszutauschen und entsprechende Maßnahmen-Vorschläge einzubringen.

Abbildung 4-4: Workshop BürgerInnenbeteiligung in Korneuburg

Fotos: TRAFFIX

Insgesamt wurden aus allen Stufen der Beteiligung **Vorschläge und Anregungen in Form von mehr als 1.000 Einzelnennungen** aufgenommen. Daraus wurde eine umfassende Liste erstellt, die systematisch kategorisiert, von den bearbeitenden ExpertInnen detailliert abgearbeitet, bewertet und ergänzt sowie in weiterer Folge vom Mobilitätsausschuss diskutiert und in den politischen Gremien abgestimmt und auf Umsetzbarkeit bewertet wurde. Das Ergebnis daraus bildete in weiterer Folge eine wesentliche Grundlage für die Erstellung des vorliegenden Maßnahmen-Konzepts.

BürgerInnenbeteiligung im Rahmen der Evaluierung des Mobilitätskonzepts

- Mobilitätserhebungen/Befragungen im Rahmen der geplanten Evaluierung des Mobilitätskonzepts → vgl. Kapitel 7 Monitoring und Evaluierung

A1.2: Passive BürgerInnenbeteiligung – Anregungen an Verwaltung und Politik

Hinsichtlich einer verbesserten Kommunikation von verkehrsrelevanten neuralgischen Punkten (Gefahrenstellen, Engstellen, Hindernisse, „Stolpersteine" etc.) an die Stadtverwaltung wird für BürgerInnen die Möglichkeit geschaffen, Anregungen und Vorschläge in strukturierter Form zu übermitteln. Das bereits bestehende System zum Einpflegen von via Bürgerservice eingegangenen Anregungen (IQ Soft) wird hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten evaluiert. Insbesondere wird im Detail abgeklärt, wer in welcher Form Zugriff auf die entsprechenden Informationen hat (Verwaltung, Politik) und in welcher Form diese transparent und nachvollziehbar behandelt werden (vgl. *Maßnahmen B1.5 sowie B3.3*)

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region	**Verkehrsarten:** Fuß, Rad, ÖV, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, BürgerInnen

Planfall 1	Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung: ●○○	**Kosten:** ○○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ◐
Planfall 2	Umsetzung mit hoher Ambition		
	Wirkung: ●●○	**Kosten:** ●○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ◐

A2 Prozessorganisation

Ein wesentliches Ziel für die nächsten Jahre ist die Verankerung einer ganzheitlichen Perspektive von Mobilität, welche die Interessen aller VerkehrsteilnehmerInnen integrativ berücksichtigt. Zu diesem Zweck soll unter Einbindung aller beteiligten Akteure in der Stadtgemeinde eine Prozessorganisation etabliert werden, mithilfe derer eine dauerhafte Verankerung dieser ganzheitlichen Perspektive ermöglicht bzw. sichergestellt wird. Diese Maßnahme steht in engem Konnex zu den Maßnahmen *A1 BürgerInnenbeteiligung und Partizipation und A3 Interdisziplinäre Kooperation*. Insbesondere gilt es in diesem Zusammenhang laufend zu evaluieren, in welcher Form bestehende Prozesse und Organisationsstrukturen ggf. optimiert werden können, um eine optimale Abstimmung zwischen verschiedenen Akteuren, Fachabteilungen, Gremien etc. sowie eine größtmögliche Effizienz zu gewährleisten. Weiters eng mit der Prozessorganisation verknüpft ist das Thema Monitoring und Evaluierung des Mobilitätskonzepts an sich (vgl. Kapitel 7).

Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:** Stadtgemeinde
Stadtgebiet	Fuß, Rad, ÖV, MIV	

Planfall 1	Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung: ●○○	**Kosten:** ○○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ○
Planfall 2	Umsetzung mit hoher Ambition		
	Wirkung: ●●○	**Kosten:** ●○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ○

A3 Interdisziplinäre Kooperation

Maßnahmen und Projekte im Bereich Mobilität sind häufig so komplex und vernetzt, dass die Planung und Durchführung nicht durch lediglich einen Fachbereich abgedeckt werden kann, sondern dass es vielmehr einer interdisziplinären Betrachtung und Bearbeitung der Thematik bedarf. Die betroffenen/relevanten Abteilungen, allen voran Raumplanung und Umwelt, müssen daher rechtzeitig informiert und eingebunden werden, um die sachgemäße Umsetzung der Maßnahme/des Projekts zu gewährleisten. Je nach konkretem Fall kann die Zusammenarbeit mit ExpertInnen aus den Bereichen Energie, Architektur, Bauwesen, Soziologie, Recht etc. notwendig werden.

Vor diesem Hintergrund wird eine nachhaltige Etablierung und Verankerung einer verstärkten interdisziplinären Kooperation der relevanten Fachabteilungen in der Stadtgemeinde angestrebt, womit ggf. auch die Optimierung von Kompetenzen und Zuständigkeitsbereichen sowie der Arbeits- und Prozessorganisation verbunden sein kann (vgl. *Maßnahme A2 Prozessorganisation*).

Relevante Fachgebiete/Themenfelder (beispielhaft):

- Raumplanung/Stadtplanung, z.B.:
  - effiziente, integrative und zukunftsorientierte Planung
  - sinnvolle/maßvolle Verdichtung insbesondere im Zentrumsbereich (Flächenwidmungs- und Bebauungsplan)
- Wohnbau, z.B.:
  - maßvolle Verdichtung
  - Berücksichtigung der Interessen aller Bevölkerungsgruppen
  - Verankerung der Schaffung von Radabstellanlagen und E-Ladestationen in Wohngebäuden (vgl. *Maßnahmen B4.1* und *F3*)
- Energie/Umwelt, z.B.:
  - E-Mobilität
  - Solarenergie
  - Lärmschutz (längerfristige Planungen bezügl. Lärmschutz entlang von Autobahn und Bahntrasse)
- Straßenbau/Einbauten, z.B.:
  - Koordination der verschiedenen Einbautenträger soll, ausgehend von einem bereits hohen Niveau, weiter optimiert werden (inkl. Verbesserung der Kommunikation)
- Wirtschaft/Nahversorgung, z.B.:
  - Nahversorgung in Stadtrandgebieten, insbesondere auch im donauseitigen Stadtteil
  - Ausweitung Wochenmarkt (auch samstags) für bessere Nutzbarkeit auch für Berufstätige
  - Zusätzliche Belebung des Hauptplatzes durch Veranstaltungen

Schwerpunkt Stadtentwicklung Werft-Gelände

Ein besonderer Stellenwert im Bereich der interdisziplinären Kooperation kommt dem Thema Stadtentwicklung, v.a. im Werft-Gelände, zu. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass eine frühzeitige Berücksichtigung mobilitätsrelevanter Aspekte im Zuge der Stadtentwicklungsplanung einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Mobilitätskonzepts bis 2036 leisten kann. Eine konsequent verkehrsberuhigte Planung des Entwicklungsgebiets, die auf zentrale Sammelgaragen und eine weitgehend autofreie Erschließung setzt, könnte in Verbindung mit alternativen Mobilitätsangeboten und einer adäquaten ÖV-Anbindung nachhaltig zu einer Reduktion des MIV-Aufkommens beitragen.

Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:** Stadtgemeinde, Land NÖ
Stadtgebiet, Schwerpunkt Stadtentwicklungsgebiete	Fuß, Rad, ÖV, MIV	

Planfall 1	▪ Umsetzung mit mäßiger Ambition ▪ „Herkömmliche" Erschließung neuer Siedlungsgebiete (insbesondere Werft)		
	Wirkung: ●○○	**Kosten:** ○○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ○
Planfall 2	▪ Umsetzung mit hoher Ambition ▪ Weitgehend verkehrsberuhigte bzw. autoreduzierte Erschließung neuer Siedlungsgebiete (insbesondere Werft) mit Fokus auf alternativen Mobilitätsangeboten und ÖV (Sammelgaragen, Reduktion öffentlicher „Gratis-Stellplätze")		
	Wirkung: ●●○	**Kosten:** ●○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ○

A4 Regionale und interkommunale Kooperation

Aufgrund der Tatsache, dass Mobilität nicht an den Stadtgrenzen endet, ist eine effiziente Planung und Abwicklung von Projekten auf übergeordneter Ebene, die auf die eine oder andere Weise die gesamte Region betreffen, nur in Kooperation mit der Region sowie mit relevanten Institutionen (Nachbargemeinden, Kleinregion, Land NÖ, VOR, ÖBB, ASFIANG) möglich. Durch die Abstimmung von Interessen und die gemeinsame Durchführung von Projekten sollen Synergieeffekte genutzt und Doppelgleisigkeiten vermieden werden.

Als konkrete Themengebiete, bei denen eine regionale Kooperation für die erfolgreiche Planung und Umsetzung von Projekten unerlässlich ist, sind z.B. zu nennen:

- Angebotsverbesserung Bahn (vgl. *Maßnahme E1*)
- Angebotsverbesserung Bus (vgl. *Maßnahme E2*)
- Thema VOR-Tarifgestaltung (z.B. Preise für Außenzonen im Vergleich zu Kernzone Wien): Keine direkte Einflussmöglichkeit der Gemeinde, Diskussion der Thematik kann jedoch ggf. durch die Gemeinde forciert werden
- Ausbau des Radverkehrsnetzes (vgl. *Maßnahme B2*), insbesondere Radl-Grundnetz: Das Land NÖ unterstützt Gemeinden bei der Entwicklung eines regional abgestimmten Grundnetzes an Radwegen und der Durchsetzung bestimmter Qualitätskriterien für kommunale/regionale Radnetze. V.a. auch im Hinblick auf die Potenziale der Stadtgemeine Korneuburg im Radtourismus wird mittelfristig ein überregional ausgebautes Radnetz (in enger Abstimmung mit den Nachbargemeinden) forciert.

- MIV-Verkehrsorganisation auf regionaler Ebene (vgl. *Maßnahme D3*)
- Errichtung Mobilitätsknoten und regionale Mitfahrbörse „VORMA“ (vgl. *Maßnahme F3*)
- Thema A22 (Lärm, Feinstaub): Auslotung der Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A22 (Tempo 100) in Abstimmung mit den angrenzenden Gemeinden und der Landesregierung; Als langfristige Vision Überplattung der A22 im Bereich Korneuburg?

Räumlicher Bezug: Region	**Verkehrsarten:** Rad, ÖV, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, Nachbargemeinden, Kleinregion, Land NÖ, VOR, ÖBB, ASFINAG

Planfall 1	Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung: ●○○	**Kosten:** ○○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ○
Planfall 2	Umsetzung mit hoher Ambition		
	Wirkung: ●●○	**Kosten:** ○○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ○

4.5.2 Verkehrsinfrastruktur

B1 Attraktivierung und Ausbau des Fußwegenetzes

Um das Zufußgehen als wichtige Form der aktiven und umweltfreundlichen Mobilität zu fördern, soll das bestehende Wegenetz für FußgängerInnen attraktiviert werden.

B1.1: Neue Verbindungen schaffen

Ergänzend zum bestehenden Fußwegenetz sollen neue Verbindungen geschaffen werden:

- Durchgang Generationenweg – Laaer Straße / Bezirkshauptmannschaft (hinter bestehender Halle)
- Fußwegeverbindung hinter Friedhof (attraktiver Weg abseits der Stockerauer Straße)
- Asphaltieren der unbefestigten Verbindung Leopold-Loibl-Straße zwischen EKZ Laaer Straße und Maulpertschstraße
- Fußweg-Verbindung Siedlung Laimergrube → Mc-Donalds-Straße

Abbildung 4-5: Standort geplanter Durchgang Generationenweg

Fotos: TRAFFIX

B1.2: Attraktive Gestaltung explizit ausgewiesener wichtiger Fußwegeverbindungen

Es soll ein Netz besonders wichtiger Fußwegeverbindungen definiert und explizit als solches ausgewiesen werden, wobei die entsprechenden Routen in weiterer Folge hohe Priorität für eine umfassende Attraktivierung (z.B. ausreichend breite Gehwege, optisch ansprechende Gestaltung, qualitativ hochwertige Oberflächengestaltung, hohe Aufenthaltsqualität Sitz-/Rastmöglichkeiten, Beleuchtung, einheitliche Beschilderung etc.) einnehmen. Beim Thema Beleuchtung wird im Zuge von Neuerrichtungen bzw. Umgestaltungen sowie beim Ersatz von Leuchten künftig besonders berücksichtigt, dass neben der Fahrbahn insbesondere auch Geh- und Radwege adäquat ausgeleuchtet werden.

Konkrete Routen:

- Bankmannring Bereich Augustinerheim – BH – Schulen/Sporthallen
- Hauptplatz – Kirchengasse – Bankmannring
- Windmühlgasse[1]
- Kreuzensteiner Straße (als hochwertige Geh- und Radverkehrsverbindung)
- Eisenbahngasse/Gutmanndurchgang (Verbindung Zentrum – Bahnhof)
- Schubertstraße – Kaiserallee – Gustl-Schmidt-Allee (Verbindung Zentrum – Florian-Berndl-Bad)
- Am Neubau, Am Neubau hinter Parkdeck (Verbindung zum Bahnhof: Geh-/Radweg)
- Hovengasse (Verbindung zum Bahnhof)

[1] Eine zunächst diskutierte mögliche Öffnung der Windmühlgasse (Zufahrt Stettnerweg) für den Kfz-Verkehr wurde sowohl von den bearbeitenden Verkehrsexperten als auch von der Gemeindeverwaltung aus kontraproduktiv eingeschätzt und wäre darüber hinaus auch aus technischen Gründen (Kreuzungsbereich) kaum genehmigungsfähig.

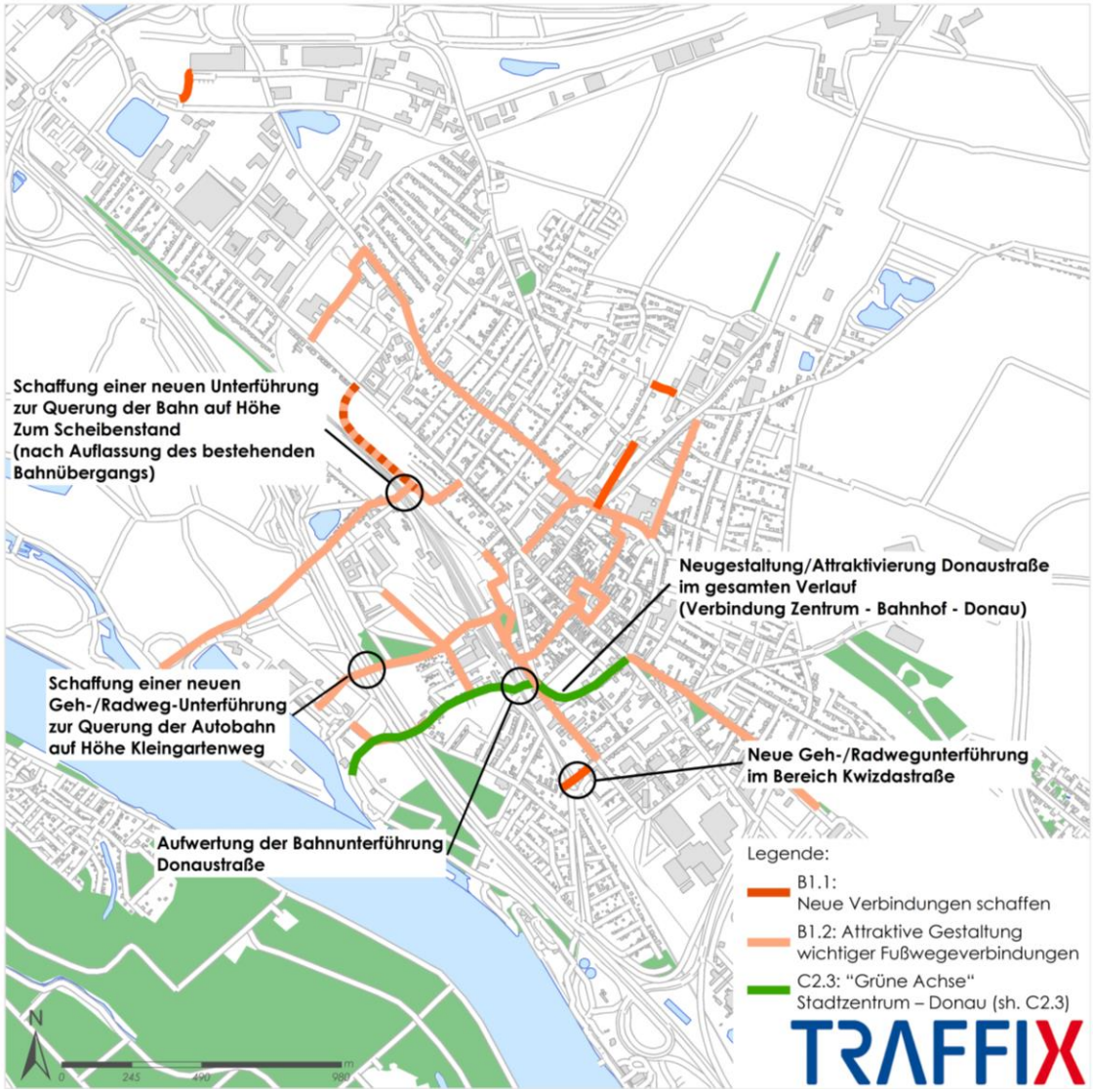
- Werftbahnstraße/Brückenstraße
  (Verbindung Bahnhof – Justizzentrum, ehemaliges Schleppgleis)
- Hrabakpark: Einbeziehung des Hrabakparks in Fußwegverbindung zum Bahnhof
- Neue Fußwegeverbindung hinter Friedhof
  (attraktiver Weg abseits der Stockerauer Straße)

Ein besonderer Fokus liegt auf der Verbindungen Zentrum – Bahnhof – Donau: Zu diesem Schwerpunkt wird im Rahmen eines eigenen Leader-Projektes ein entsprechendes Detailkonzept erarbeitet. (→ vgl. auch *Maßnahme C2 Verbindung Zentrum – Donau*)

- Schaffung einer neuen Geh-/Radweg-Unterführung zur Querung der Autobahn auf Höhe Kleingartenweg
- Schaffung einer neuen Unterführung zur Querung der Bahn auf Höhe Zum Scheibenstand (nach Auflassung des bestehenden Bahnübergangs)
- Aufwertung der Bahnunterführung Donaustraße

Dieses definierte Netz explizit ausgewiesener wichtiger bzw. attraktiver Fußwegeverbindungen bildet die Basis für die Einrichtung eines einheitlichen Leitsystems sowie für die Erarbeitung einer eigenen Fußwegekarte (→ vgl. *Maßnahme D2 Wegweisungskonzept Fuß- und Radverkehr*).

Abbildung 4-6: Kartendarstellung Attraktivierung und Ausbau des Fußwegenetzes



B1.3: Gestaltung und Qualität von Gehsteigen

Im Zuge von Neuerrichtungen und anstehenden Sanierungen wird (im Rahmen der baulichen Möglichkeiten bzw. in Abhängigkeit der Platzverfügbarkeit) grundsätzlich auf eine ausreichend breite (Mindestbreite 2 m), attraktive und barrierefreie Ausführung von Gehsteigen geachtet.

B1.4: Errichtung von Gehsteigen in Neubaugebieten

In Neubaugebieten werden im Einklang mit dem Bebauungsfortschritt sukzessive Gehsteige hergestellt (soweit aufgrund von Rahmenbedingungen wie z.B. Eigentumsverhältnissen möglich). Als grundsätzliche Richtlinie wird die Errichtung von Gehsteigen ab

einem Bebauungsfortschritt von ca. 50 % angestrebt.

- Beispiel Maulpertschstraße: Bebauung derzeit noch nicht abgeschlossen
- Beispiel Brückenstraße: Bebauung noch nicht abgeschlossen, aufgrund der derzeitigen Widmung (Kleingärten) bleibt der Gehsteig bis auf Weiters einseitig.

B1.5: Entschärfung neuralgischer Punkte/Gefahrenstellen

Bezüglich bestehender neuralgischer Punkte (Unfallhäufungsstellen, Problem-/Engstellen, Hindernisse, „Stolpersteine" etc.) bzw. punktueller Gefahrenstellen werden konkrete Lösungsmöglichkeiten im Detail verkehrstechnisch geprüft und ggf. mit der BH abgestimmt. Dabei sollen geeignete Lösungen identifiziert werden, die in weiterer Folge einer raschen Umsetzung zugeführt werden können. Weiters werden im Rahmen anstehender Sanierungen oder Umgestaltungen neuralgische Punkte sukzessive entschärft (verkehrstechnische Detailprüfung im Vorfeld).

Beispiele:

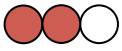
- Brückenstraße im Bereich Bushaltestelle: Zusätzliche Markierung und Aufdopplung
  → *bereits in Umsetzung*
- Kreuzung Bisamberger Straße # Wiener Ring (Entschärfung Unfallhäufungsstelle): Deutliche Markierung der Vorrangregelung (Stoppschilder und Bodenmarkierung), Markierung Radweg-Überfahrt am Ring (Hinweis für vom Hauptplatz kommende Kfz auf kreuzende Radfahrer von links), Verbesserung Sichtbereich durch Wegfall jeweils 1 Parkplatz Ecke Wr. Städtische → *in Planung*
- Albrechtsgasse: Stromkasten am Gehsteig
  → *Abstimmung mit EVN bezügl. Ausräumung läuft bereits*

Abbildung 4-7: Stromkasten am Gehsteig (Albrechtsgasse)

Foto: TRAFFIX

Hinsichtlich einer verbesserten Kommunikation bestehender Problemstellen an die Stadtverwaltung wird für BürgerInnen die Möglichkeit geschaffen, Anregungen und Vorschläge in strukturierter Form zu übermitteln. Das bereits bestehende System zum Einpflegen von via Bürgerservice eingegangenen Anregungen (IQ Soft) wird hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten evaluiert. Insbesondere wird im Detail abgeklärt, wer in welcher Form Zugriff auf die entsprechenden Informationen hat (Verwaltung, Politik) und in welcher Form diese transparent und nachvollziehbar behandelt werden. (→ vgl. auch *Maßnahmen A1 Partizipation und BürgerInnenbeteiligung* bzw. *A2 Prozessorganisation*)

Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:** Stadtgemeinde, BH, ÖBB, ASFINAG, EVN
Stadtgebiet	Fuß	

Planfall 1	▪ Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung:	**Kosten*:**	**Fristigkeit:** Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend
Planfall 2	▪ Umsetzung mit hoher Ambition (über die konkret angeführten Projekte hinausgehend) ▪ Zusätzlich gegenüber PF1: Stockerauer Straße ab AHS: Herstellung eines derzeit fehlenden Gehsteigs (Problem im Bereich der bestehenden Eisenbahnkreuzung: Diese müsste, obwohl auf der Strecke kaum Betrieb, voll signalisiert werden, was mit hohen Kosten verbunden ist.)		
	Wirkung:	**Kosten*:** 	**Fristigkeit:** Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend

* Kosten exkl. Unterführungen (diese sind in *Maßnahme C2* enthalten)

B2 Ausbau des Radverkehrsnetzes

Neben einer qualitativen Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen (vgl. *Maßnahme B3*) soll das Radverkehrsnetz in Korneuburg weiter ausgebaut werden. Dies kann je nach konkreter Situation durch baulich getrennte Radwege, durch Mischverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen oder auch durch die Schaffung neuer Verbindungen mittels Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr (→ sh. *Maßnahme C3 Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr*) erfolgen.

Im Fokus steht insbesondere die Schließung von wichtigen Lücken im Bestandsnetz, um möglichst direkte, attraktive und sichere Verbindungen für RadfahrerInnen zu schaffen und Umwege zu reduzieren. Weiters wird eine adäquate Anbindung von neuen Siedlungs- und Entwicklungsgebieten sowie, eine optimale Verknüpfung mit dem regionalen Radwegenetz angestrebt (vgl. auch *Maßnahme A4 Regionale und interkommunale Kooperation*).

Grundsätzliche Strategie: Mischverkehr in Tempo 30 Zonen, bauliche getrennte Radwege auf Hauptverkehrsstraßen

- In Tempo 30 Zonen bzw. verkehrsberuhigten Bereichen: Vorrangig Radfahren im Mischverkehr („einfacher", höhere Verkehrssicherheit, verbesserte Wahrnehmung der RadfahrerInnen als reguläre/gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen), optische Unterstützung (Sichtbarmachung/Bewusstseinsbildung) durch Sharrows (vgl. auch *Maßnahme D4 Geschwindigkeitsregime*)
- Auf Hauptverkehrsstraßen (bei Tempo 50):
  Sukzessive Erweiterung baulich getrennter Radwege
- In manchen Bereichen, in denen diese generelle Strategie aus technischen Gründen nicht umsetzbar ist (z.B. Hauptplatz / B3), sind im Einzelfall Alternativlösungen zur Optimierung der Situation zu prüfen.

B2.1: Neue Radwege:

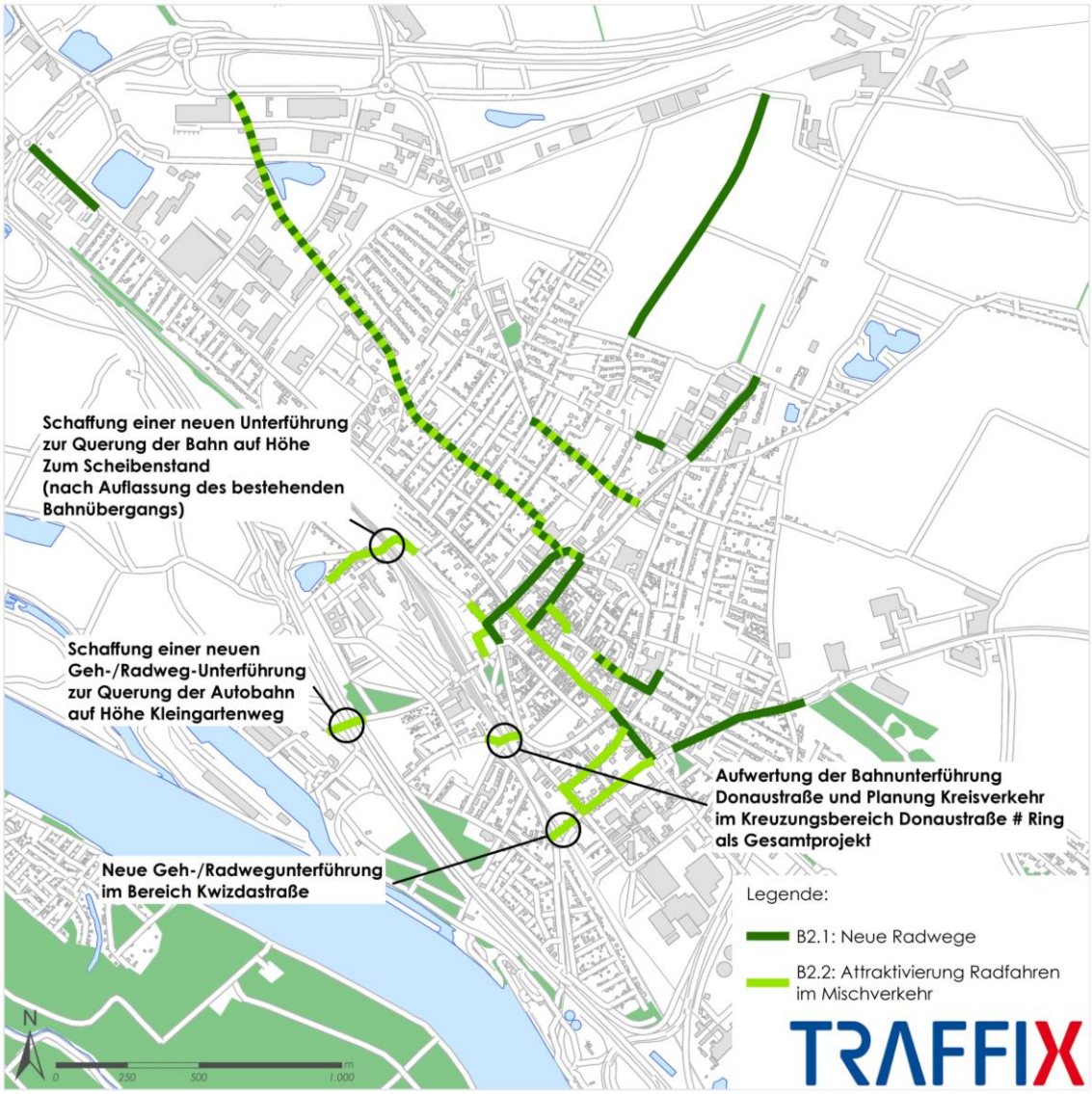
- Radweg Klein-Engersdorfer Straße bis zur Schubertstraße (Weiterführung ins Zentrum über Schubertstraße)
- Verlängerung Radweg Laaer Straße innerhalb des Rings (+ Attraktivierung der Kreuzungsbereiche Laaer Straße # Stockerauer Straße sowie Stockerauer Straße # Mathias-Corvinus-Straße)
- Mechtlerstraße: Bevorzugt Verkehrsberuhigung (Tempo 30) und Radfahren im Mischverkehr *(vgl. Maßnahme B2.2)*→ Abklärung Land NÖ erforderlich (alternativ Errichtung Radweg)
- Bankmannring/Liebleitner-Ring: Weiterführung des Radwegs zwischen HAK und Stockerauer Straße (Parkplätze könnten großteils in die Grünfläche zwischen die Bäume verlegt werden → grundsätzlich machbar, Platzverhältnisse sind im Detail zu prüfen)
- Lückenschluss Radweg Hrabakpark (hinter Parkdeck zum Bahnhof)
- Errichtung von Radwegen in der Jochingergasse zwischen Feldgasse und Bisamberger Straße sowie in der Bisamberger Straße zwischen Jochingergasse und Wiener Ring (als Lückenschluss Richtung Zentrum)
- Radweg Wiener Straße ab Ring durchgängig (bis Penny Markt) sowie Bestandsverbesserung (vgl. *Maßnahme B3.1*): Lösung im Bereich Musikfreundesaal erforderlich (Detailprüfung bezüglich Entfall von Parkplätzen)
- Radweg Stockerauer Straße Verlängerung ab McDonald's Richtung Leobendorf (tw. außerhalb Gemeindegebiet → Konnex zu *Maßnahme A4 Regionale und interkommunale Kooperation*)
- Radweg Laaer Straße beidseitig von EKZ Laaer Straße bis Sportgelände Marathon: Im Abschnitt Leopold-Loibl-Straße bis Im Jägerfeld Platzverhältnisse und Thema Ausfahrten im Detail zu untersuchen, im Abschnitt Im Jägerfeld – Sportgelände Marathon mittelfristig Verbreiterung des Geh-/Radwegs

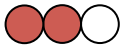
- Errichtung eines befestigten Geh-/Radwegs entlang der derzeit unbefestigten Verbindung Leopold-Loibl-Straße zwischen EKZ Laaer Straße und Maulpertschstraße (in Verbindung mit Gehwegverbindung, vgl. *Maßnahme B1*)
- Nutzung des Güterwegs zwischen Wasweg und Baumarkt Fetter als Radweg (*Umsetzung läuft bereits*)

B2.2: Attraktivierung Radfahren im Mischverkehr durch Verkehrsberuhigung (z.B. Tempo 30, Verkehrsberuhigung durch Gestaltungsmaßnahmen, optional Sharrows)

- B3 innerhalb des Rings (Abklärung Land NÖ erforderlich)
- Mechtlerstraße (Abklärung Land NÖ erforderlich, alternativ Errichtung Radweg, vgl. *Maßnahme 2.1*)
- Bisamberger Straße (im ersten Schritt im Abschnitt Hauptplatz bis Wiener Ring)
  → Damit auch Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Bisamberger Straße / Ring
- Lebzeltergasse
- Kreuzensteinerstraße (Schaffung einer hochwertigen Geh- und Radverkehrsverbindung, *vgl. Maßnahme B1.2*)
- Am Neubau (derzeit zu schmaler Radstreifen)
- Hovengasse/Gärtnergasse u. Kwizdastraße als attraktive „Radumfahrung" der Kreuzung Wiener Straße # Wiener Ring

Abbildung 4-8: Kartendarstellung Ausbau des Radverkehrsnetzes



Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:**
Stadtgebiet	Rad	Stadtgemeinde, BH, Land NÖ, ÖBB, ASFINAG
Wirkung:	**Kosten*:**	**Fristigkeit:**
		Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend

* Kosten exkl. Unterführungen (diese sind in *Maßnahme C2* enthalten)

B3 Verbesserung bestehender Radverkehrsanlagen

Neben einem Ausbau des Radwegenetzes (vgl. *Maßnahme B1*) soll eine qualitative Verbesserung des Bestandsnetzes erfolgen, wobei punktuelle Verbesserungen an neuralgischen Abschnitten sowie die Beseitigung von Eng- oder Gefahrenstellen im Vordergrund stehen. Darüber hinaus soll durch geeignete Aufwertungsmaßnahmen an relevanten Stellen der Komfort für RadfahrerInnen insgesamt erhöht werden.

B3.1: Aufwertung und Attraktivierung bestehender Anlagen

- Attraktivierung konkreter Problemstellen:
  - Aufwertung der Bahnunterführung Donaustraße (derzeit problematische Engstelle für RadfahrerInnen)→ vgl. auch *Maßnahme C2 Verbindung Zentrum – Donau*

Abbildung 4-9: Bahnunterführung Donaustraße

Foto: TRAFFIX

  - Signalanlage beim Bahnübergang Stockerauer Straße: Am Radweg-Bahnübergang Stockerauer Straße, der bislang mit Bügeln zur Entschleunigung der RadfahrerInnen ausgestattet war, wird eine Signalanlage errichtet. Die Bügel werden entfernt, um eine ungehinderte und gerade Überfahrt des Bahnübergangs zu ermöglichen.
    → *Bereits umgesetzt*

Abbildung 4-10: Radweg Bahnübergang Stockerauer Straße

Foto: Stadtgemeinde Korneuburg

- Verbreiterung Radweg Stockerauer Straße ab Ring (in Teilbereichen erforderlich, z.B. Bereich Rennerhof, Verbreiterung zulasten der Grünfläche möglich)
- Bestandsverbesserung Radweg Wiener Straße sowie durchgängiger Ausbau zwischen Ring und Penny Markt, vgl. *Maßnahme B2.1*)

- <u>Einrichtung vorgezogener Haltelinien an geeigneten Kreuzungen:</u>
  Eine Verbesserung der Verkehrsqualität für den Radverkehr kann mit radfahrspezifischen Lösungen an lichtsignalgeregelten Kreuzungen erzielt werden. Vor der eigentlichen Haltelinie für den MIV wird in einem Abstand von 3 m bis 5 m eine Haltelinie verbunden mit einem Mehrzweckstreifen oder Radfahrstreifen für den Radverkehr markiert. In diesem Stauraum für den Radverkehr werden Fahrradpiktogramme und ggf. Richtungspfeile auf die Verkehrsfläche aufgebracht. Derartige vorgezogene Haltelinien sind ein leicht zu setzendes Signal für die Förderung des Radverkehrs – Es bedarf keiner baulichen Maßnahmen, sondern es genügen Bodenmarkierungen. Durch diese Haltelinien werden RadfahrerInnen im Kreuzungsbereich sichtbarer und das Abbiegen (insbesondere auch das Rechtsabbiegen für Kfz) wird sicherer.

Abbildung 4-11: Vorgezogene Haltelinien (Beispiele)

Quelle:
https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/ausstellungen/fahrradinwien/pdf/fahrradinwien-142.pdf

Potenziell geeignete Kreuzungen:

- Stockerauer Straße / Laaer Straße
- Stockerauer Straße / Ring
- Laaer Straße / Ring

- Generell: Verbesserter Winterdienst auf Radwegen (Schneeräumung und v.a. Streuung)

B3.2: Entschärfung neuralgischer Punkte/Gefahrenstellen:

Neuralgische Punkte (Problem-/Engstellen, Hindernisse etc.) bzw. punktuelle Gefahrenstellen: Konkrete Lösungsmöglichkeiten sind im Detail verkehrstechnisch zu prüfen und ggf. mit BH abzustimmen. Dabei sollen geeignete Lösungen identifiziert werden, die in weiterer Folge einer raschen Umsetzung zugeführt werden können. Weiters werden im Rahmen anstehender Sanierungen oder Umgestaltungen neuralgische Punkte sukzessive entschärft (verkehrstechnische Detailprüfung im Vorfeld).

Konkrete Beispiele:

- Rad-Durchfahrt des Hauptplatzes entlang der B3: Sofortmaßnahme Bügel/Sperren zur Vermeidung von auf Sperrflächen parkenden Autos (darüber hinaus Attraktivierung der Alternativrouten Bisamberger Straße und Lebzeltergasse für den Radverkehr und/oder Verkehrsberuhigung und Radfahren im Mischverkehr (+ Sharrows) auf B3 innerhalb des Rings → vgl. *Maßnahme B2.2*)
- Ausfahrt Probst-Bernhard-Straße / Bankmannring (ggf. Entschärfung möglich in Verbindung mit eventuellem Umdrehen der Einbahn Probst-Bernhard-Straße, vgl. *Maßnahme D3.3*)
- Kreuzung Laaer Straße # Bankmannring: Problematisches Linksabbiegen von Laaer Straße stadteinwärts auf Bankmannring:

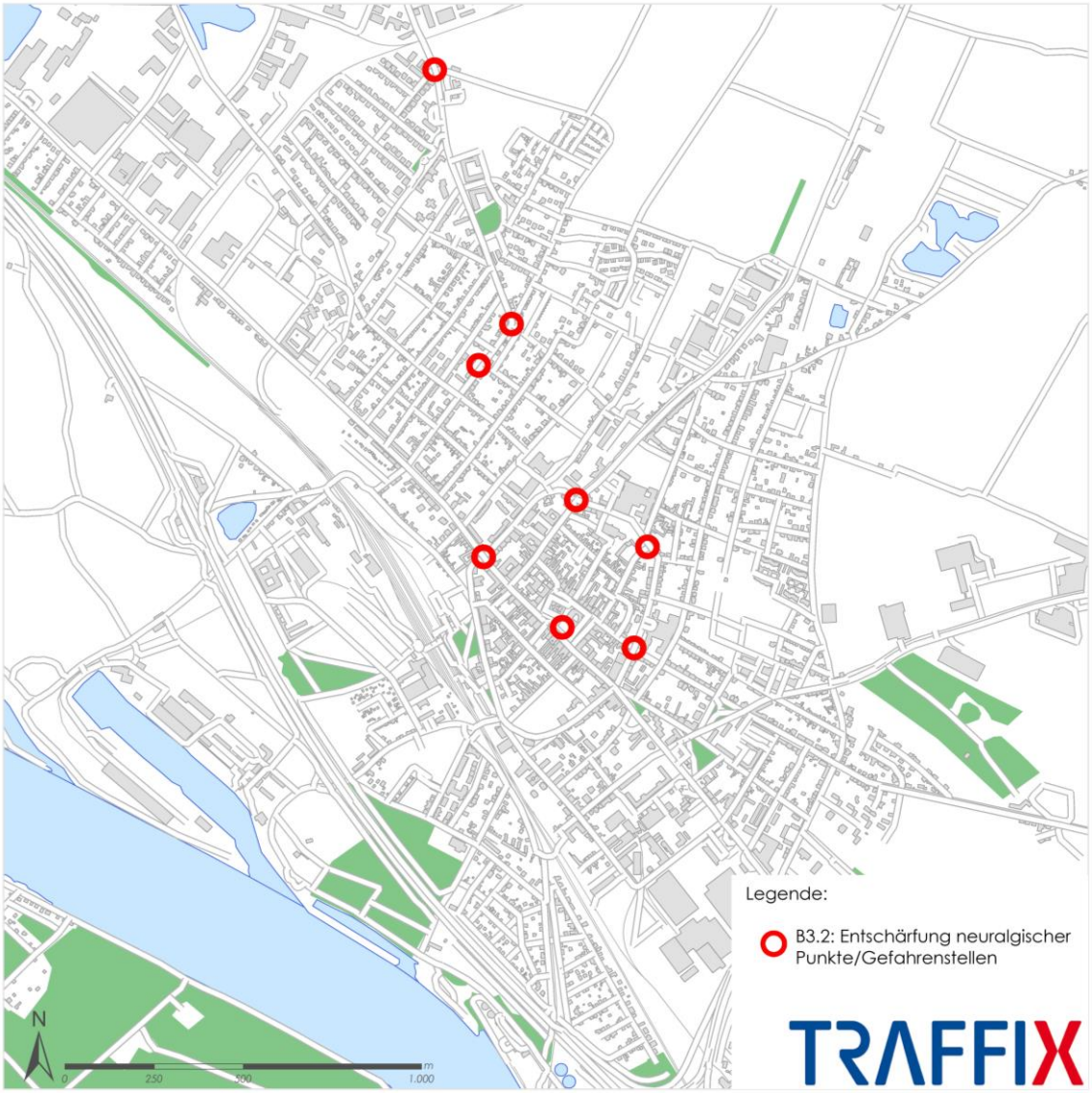
- Prüfung einer „Umfahrung“ der Kreuzung (im Detail v.a. bezügl. Platzverhältnisse): Radverkehrsführung von Laaer Straße entlang des Gehwegs beim Parkplatz Guggenbergerhalle über Durchgang neben Volksschule zum Ring
- Prüfung weiterer/alternativer Lösungsmöglichkeiten (z.B. vorgezogene Haltelinien, Optimierung der Beschilderung)

Abbildung 4-12: Parkplatz Guggenbergerhalle und Durchgang Bankmannring

Fotos: TRAFFIX

- Kreuzung Stockerauer Straße / Ring (derzeit müsste zum Linksabbiegen zweimal die Kreuzung gequert werden): Mögliche Lösung: Rote Markierung an Radwegverlauf anpassen, linksabbiegende Räder rechtzeitig auf die Fahrbahn überleiten, Einrichtung einer vorgezogenen Haltelinie, vgl. *Maßnahme B3.1* → Gesamtevaluierung der Situation auch in Verbindung mit Lückenschluss Radweg Hrabakpark, vgl. *Maßnahme B2.1*
- Kreuzung Bisamberger Straße # Wiener Ring (Entschärfung Unfallhäufungsstelle): Deutliche Markierung der Vorrangregelung (Stoppschilder und Bodenmarkierung), Markierung Radweg-Überfahrt am Ring (Hinweis für vom Hauptplatz kommende Kfz auf kreuzende Radfahrer von links), Verbesserung Sichtbereich → in Planung
- Entschärfung der Kreuzung Leobendorfer Straße / Mechtlerstraße durch Querungshilfen Fuß/Rad über die Leobendorfer Straße im jeweiligen Einsichtbereich (im Detail zu prüfen)
- Kreuzung Leobendorfer Straße / Karl-Bodingbauer-Straße: Radweg verhindert Einsicht in den Fließverkehr auf Leobendorfer Straße. Man muss daher länger auf dem Radweg stehen, was zu Konflikten mit Radfahrern führt.
  → Lösung Verkehrsspiegel
- Ausfahrt Parkplatz SPAR Leobendorfer Straße für Autos extrem unübersichtlich und für Radfahrer gefährlich, da Fahrzeuge „blind“ den Zweirichtungsradweg queren müssen (Sicht durch parkende Autos eingeschränkt) → evtl. Verkehrsspiegel/Stopptafel (im Detail zu begutachten und mit BH abzustimmen)

Abbildung 4-13: Kartendarstellung neuralgische Punkte/Gefahrenstellen



B3.3: Trennung gemischter Geh-/Radwege

Bestehende gemischte Geh-/Radwege sollen hinsichtlich einer möglichen Trennung zur Vermeidung von Konflikten zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen (Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts) untersucht werden (in Abhängigkeit von Platzverfügbarkeit, Frequenzen, Geschwindigkeiten etc.). Nach Detailüberprüfung der baulichen Möglichkeiten (Platzbedarf) werden geeignete Abschnitte sukzessive realisiert.

Konkrete Beispiele:

- Bankmannring im Bereich zwischen BH und HAK (im Detail zu prüfen, in Verbindung mit Weiterführung des Radwegs am Ring, *vgl. Maßnahme B2.1*)
- Wiener Straße zwischen Gärtnerstraße und Kwizdastraße
- Stockerauer Straße: Großteils bereits getrennt → Im Detail prüfen, in welchen Abschnitten eine Trennung aufgrund der Platzverhältnisse noch machbar ist
- Donauradweg bei Rollfähre: Detailüberprüfung/Analyse der Möglichkeit einer Aufhebung der Radwegbenützungspflicht

Hinsichtlich einer verbesserten Kommunikation bestehender Problemstellen an die Stadtverwaltung wird für BürgerInnen die Möglichkeit geschaffen, Anregungen und Vorschläge in strukturierter Form zu übermitteln. Das bereits bestehende System zum Einpflegen von via Bürgerservice eingegangenen Anregungen (IQ Soft) wird hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten evaluiert. (→ vgl. auch *Maßnahmen A1 Partizipation und BürgerInnenbeteiligung* bzw. *A2 Prozessorganisation*)

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet		**Verkehrsarten:** Rad, Fuß	**Akteure:** Stadtgemeinde, BH, Land NÖ, ÖBB, ASFINAG
Planfall 1	Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung: ●○○	**Kosten:** ●○○	**Fristigkeit:** Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend ●●
Planfall 2	Umsetzung mit hoher Ambition (über die konkret angeführten Projekte hinausgehend)		
	Wirkung: ●●○	**Kosten:** ●●○	**Fristigkeit:** Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend ●●

B4 Ausbau von Radabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen stellen einen wesentlichen Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur dar. Zur Förderung des Radverkehrs soll ein Ausbau der Abstellanlagen in Korneuburg vorgenommen werden. In einem ersten Schritt liegt der Schwerpunkt auf „Hot-Spots" innerhalb des Stadtgebiets. Darüber hinaus wird künftig eine flächendeckende, mit der angestrebten Steigerung des Radverkehrs einhergehende Ausweitung der Kapazität im Sinne der Schaffung eines dichten und attraktiven Netzes an Abstellanlagen erfolgen. Hinsichtlich der Ausstattung werden hohe Qualitätsstandards (Sichtbarkeit/Auffindbarkeit, Diebstahlschutz, Witterungsschutz, Beleuchtung, ggf. versperrbare Radboxen zum sicheren Abstellen hochwertiger Fahrräder und E-Bikes) eingehalten.

Schaffung neuer sowie Aufwertung und Erweiterung bestehender Radabstellanlagen

- Laufender Ausbau und sukzessive Verbesserung von Radabstellanlagen an relevanten Standorten und Points of Interest
- Generell werden im gesamten Stadtgebiet qualitativ hochwertige Abstellanlagen angestrebt (z.B. Überdachung, Beleuchtung Diebstahlschutz, Ersetzen von „Felgenkillern" durch benutzerfreundlichere Radbügel).
- Konkrete Standort-Beispiele:
  - Hauptplatz bzw. Zentrum (insbesondere vor Geschäften)
  - Schulen (Konnex zu *Maßnahme G2 Schulisches Mobilitätsmanagement*)
  - Florian-Berndl-Bad (Überdachung)
  - Einkaufszentren und Supermärkte (z.B. EKZ Laaer Straße, EKZ Stockerauer Straße)
  - Mehrfamilienwohnhäuser
  - Betriebe
- Im öffentlichen Bereich erfolgt die Anschaffung von Abstellanlagen durch die Gemeinde selbst. Darüber hinaus werden zur Unterstützung relevanter Akteure (Mieter- und Eigentümergemeinschaften, Betriebsinhaber) entsprechende Beratungs- und ggf. auch Förderungsmaßnahmen (evtl. auch die Möglichkeit von Gemeinschaftsanschaffungen zur Erzielung günstigerer Preise) angeboten. →Konnex zu *Maßnahmen A3 (Interdisziplinäre Kooperation), G1 (Bewusstseinsbildung und Information) sowie G3 (Betriebliches Mobilitätsmanagement)*

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet		**Verkehrsarten:** Rad	**Akteure:** Stadtgemeinde, Bauträger, Betriebe, Land NÖ
Planfall 1	▪ Weiterhin sukzessiver Ausbau der Radabstellanlagen nach sichtbarem Bedarf		
	Wirkung: ●○○	**Kosten:** ●○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ●
Planfall 2	▪ Ergänzende Regelung Radabstellanlagen lt. Bauordnung (analog Pkw-Stellplatzverpflichtung, z.B. 2 Abstellplätze pro Wohneinheit)		
	Wirkung: ●●○	**Kosten:** ●○○	**Fristigkeit:** mittelfristig ●

B5 Bedarfsprüfung ASt Korneuburg Donau

Prüfung des Bedarfs einer zusätzlichen Autobahn Anschlussstelle (Korneuburg Donau):

In Abstimmung mit ASFINAG und Land NÖ, durch welche die weitere Vorgehensweise und Projektierung in erster Linie bestimmt wird, soll eine detaillierte, umfassende Bedarfsprüfung und Machbarkeitsstudie einer zusätzlichen Anschlussstelle (ASt Korneuburg Donau) erfolgen. Bei den im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts

durchgeführten Modellberechnungen wurde jeweils zwischen Planfällen mit und ohne ASt Donau unterschieden (vgl. Modellrechnungen Kapitel 6). Zusammengefasst zeigt sich, dass die ASt Donau (insbesondere in Kombination mit den in PF1 realisierten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) eine wesentliche Entlastung der B3 im Stadtgebiet bewirkt. So ergibt sich auf der B3 im Bereich zwischen der neuen ASt und dem Ring eine Abnahme der Verkehrsstärke zwischen -3.000 und -6.000 Kfz/24h. Zwischen Ring und der ASt Korneuburg Ost liegt die Reduktion bei Werten zwischen – 9.000 und -12.000 Kfz/24h. Die Verbindungsspange zur neuen ASt Donau, die gleichzeitig auch der Erschließung des Werftareals dient und somit den Straßenzug Zum Scheibenstand entlastet, weist in PF1 eine Verkehrsstärke von knapp 11.000 Kfz/24h auf.

Gemäß den Modellrechnungen verhindert die potenzielle Realisierung einer ASt Donau einen ansonsten entstehenden Kapazitätsengpass im Bereich B3 # ASt Korneuburg Ost. Ohne ASt Donau müssen für diesen Bottleneck alternative Lösungsansätze verfolgt werden – diese sind unter *Maßnahme B6* sowie in Kapitel 6.5 erläutert.

Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:** Stadtgemeinde, ASFINAG, Land NÖ
Potenzielle ASt Donau	MIV	
Wirkung:	**Kosten*:**	**Fristigkeit:**
Sh. Erläuterung oben		kurzfristig

* Kosten bezogen auf Bedarfsprüfung

B6 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur zur Entschärfung von Bottlenecks

Um bestehende, bereits im Rahmen der Verkehrs- und Mobilitätserhebung festgestellte bzw. künftig absehbare Problembereiche für den MIV (Engpässe, Bottlenecks) im Verkehrsnetz zu beheben bzw. zu entschärfen, werden entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen geprüft und umgesetzt. Insbesondere sind diesbezüglich von Bedeutung:

- Errichtung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Ring # Donaustraße (als Gesamtprojekt in Verbindung mit Aufwertung der Bahnunterführung Donaustraße, vgl. auch *Maßnahme C2.1*)
- Errichtung einer Bahnunterführung anstelle des Bahnschrankens im Bereich Am Scheibenstand (vgl. auch *Maßnahme C2.1*)
- Kreuzung Wiener Ring # Wiener Straße:
  - Errichtung einer Abbiegespur Richtung Wien
  - Verlagerung der FußgängerInnen in eine Arkade des Musikfreundesaals
  - Verlagerung des Radverkehrs auf attraktivere Verbindungen (Donaustraße Richtung Zentrum bzw. Hovengasse/Gärtnergasse Richtung Wien)

Bottleneck Kapazität/Leistungsfähigkeit B3 im Bereich ASt Korneuburg Ost

Die durchgeführten Modellrechnungen (vgl. Kapitel 6) zeigen, dass bis 2036 je nach Planfall mit einem deutlichen Anstieg der Verkehrsstärken im Bereich B3 # ASt Korneuburg Ost zu rechnen ist. Für eine detaillierte Bewertung der Situation wären verkehrstechnische Leistungsfähigkeitsberechnungen erforderlich, eine näherungsweise Abschätzung auf Basis der Modellrechnungen legt jedoch nahe, dass ohne die Errichtung einer zusätzlichen Autobahn-Anschlussstelle das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Bereich B3 # ASt Korneuburg Ost die vorhandene Kapazität übersteigen wird. Zu dieser Thematik können aus den Erkenntnissen der Modellrechnungen grundsätzlich 3 mögliche Lösungsansätze abgeleitet werden:

➔ **Lösungsansatz 1: Kapazitätserweiterung B3 # ASt Korneuburg Ost**

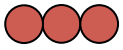
Für diesen Fall wäre eine detaillierte Verkehrsuntersuchung erforderlich, um potenziell geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität bzw. zum Erhalt der Leistungsfähigkeit identifizieren und bewerten zu können. Derartige Ertüchtigungsmaßnahmen stünden jedoch grundsätzlich im Widerspruch zur im Mobilitätskonzept vorgesehenen Verkehrsberuhigung der B3 im Bereich des Zentrums.

➔ **Lösungsansatz 2: Errichtung zusätzliche ASt (Korneuburg Donau)**

Jedenfalls gelöst würde das Kapazitätsproblem durch die Errichtung einer zusätzlichen ASt (Korneuburg Donau) und die daraus resultierende Verkehrsverlagerung mit deutlicher Entlastung des Bereichs B3 # ASt Korneuburg Ost.

➔ **Lösungsansatz 3: Deutliche MIV-Reduktion durch sehr ambitionierte Umsetzung der Maßnahmenbündel des Mobilitätskonzepts**

Als Alternative zu 1 und 2 bleibt die äußerst ambitionierte Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Nachdem die Modellrechnungen zeigen, dass weder in Planfall 1 („Variante Konsens“) noch in Planfall 2 („Variante Ambitioniert“) die Reduktion des MIV-Aufkommens ausreichend stark ist, müssten dafür die Zielvorgaben gemäß Planfall 2 „übererfüllt“ werden. Näherungsweise bedeutet dies, dass der MIV-Lenker-Anteil am Modal Split bis 2036 auf unter 30 % gesenkt werden müsste. Inwieweit dies in der Praxis erreichbar ist, wäre im Zuge des Monitorings bzw. der regelmäßigen Evaluierung des Konzepts (vgl. Kapitel 7) in den nächsten Jahren zu beobachten.

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet	**Verkehrsarten:** MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, BH, Land NÖ, ASFIANG
Wirkung: 	**Kosten*:** 	**Fristigkeit:** mittelfristig

* Kosten exkl. Unterführungen (diese sind in *Maßnahme C2* enthalten)

4.5.3 Abbau von Barrieren

C1	**Verbesserung der Straßenquerungsmöglichkeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen**

In Verbindung mit der Attraktivierung des Fußwegenetzes (sh. *Maßnahme B1*) sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Schaffung direkter und schneller Verbindungen (Vermeidung von Umwegen und Verkürzung von Wartezeiten) für FußgängerInnen an relevanten, stark frequentierten Stellen die Straßenquerungsmöglichkeiten verbessert werden.

C1.1: Querungshilfen und Beseitigung von Engstellen

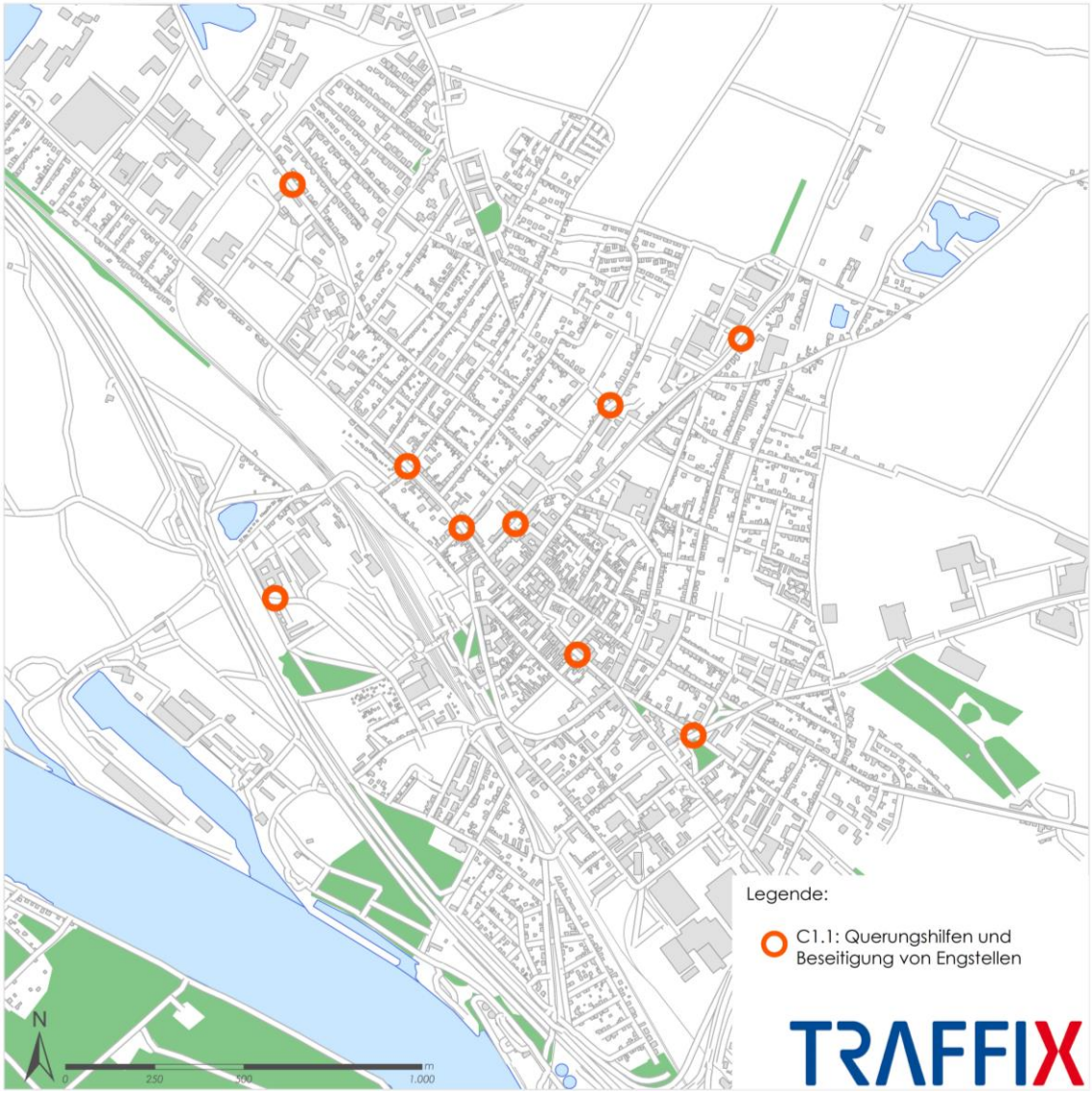
Insbesondere in folgenden Bereichen wird eine Verbesserung der Straßenquerungsmöglichkeiten angestrebt. Je nach konkreter Situation und den örtlichen Gegebenheiten können Schutzwege oder Querungshilfen wie Aufdopplungen/Niveauanhebungen und Schutzinseln eingerichtet werden. Vor allem Aufdopplungen führen insofern zu einer Erhöhung des Komforts und der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen, als die Straße niveaugleich überquert werden kann und gleichzeitig eine „Temposchwelle" für den MIV entsteht. Die Ausführung von Aufdopplungen erfolgt normgerecht, „unnötig" hohe Schwellen werden vermieden (vgl. auch *Maßnahme C4*)

- Leobendorfer Straße # Stockerauer Straße # Hofaustraße:
  - Kurzfristig Entfernung der Grüninsel und Markierung eines Streifens zum Einordnen für RadfahrerInnen
  - Mittelfristig Detailprüfung einer Verbesserung der Überfahrtssituation im Kreuzungsbereich (Rad- und Fußübergänge), inkl. Prüfung von Breiten und Einbindungslängen (in Abstimmung mit BH)
    → Prüfung auch in Verbindung mit Errichtung der neuen Bahnunterführung im Bereich Zum Scheibenstand (vgl. *Maßnahme C2.1*)

Abbildung 4-14: Skizze Kreuzungsbereich Leobendorfer Straße # Stockerauer Straße

- Verbesserung Straßenquerungsmöglichkeiten im Bereich Kreuzung Donaustraße # Ring: Gesamtlösung im Zusammenhang mit Aufwertung Bahnunterführung Donaustraße und Planung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Donaustraße # Ring (vgl. *Maßnahme C2.1*)
- Laaer Straße / Am Mauthaus (Eurospar): Schutzweg/Radüberfahrt und Aufdopplung (Detailüberprüfung bezügl. bester Option, künftige Evaluierung der Frequenzentwicklung hinsichtlich Möglichkeit einer Ampel)
- Stockerauer Straße # Scherzgasse: Verbesserung Markierung Radüberfahrt bzw. und/oder Querungshilfe/Aufdopplung (im Detail hinsichtlich Machbarkeit zu prüfen)
- Brückenstraße (Bereich Bushaltestelle) → Querungshilfe/Aufdopplung (bereits in Umsetzung)
- Bestehender Schutzweg Mechtlerstraße (Höhe Augustinergarten): Aufdopplung + deutlichere Markierung (→ Abklärung mit Land NÖ erforderlich) → Geplant im Zuge der Sanierung Mechtlerstraße 2018/19
- Klein-Engersdorfer Straße # Schubertstraße: Detailprüfung von Alternativen zur besseren Sichtbarmachung querender FußgängerInnen (z.B. Aufdopplung des Kreuzungsplateaus)
- Ring: Querungsmöglichkeit im Bereich Post
- Kreuzensteiner Straße im Bereich Bushaltestelle AHS/SPZ: Errichtung eines Schutzwegs im Bereich der bereits bestehenden Aufdopplung, sofern aufgrund der Frequenzen machbar (Prüfung im Detail)

Abbildung 4-15: Kartendarstellung Querungshilfen und Beseitigung von Engstellen



C1.2: Taktiles Leitsystem bei Fußgängerübergängen

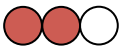
Mit Priorität auf Bereiche im Umfeld öffentlicher Gebäude wird sukzessive ein taktiles Leitsystem zur barrierefreien/behindertengerechten Gestaltung von Fußgängerübergängen realisiert.

C1.3: Fußgängerfreundliche Optimierung von Ampelschaltungen

Wo möglich und sinnvoll wird eine fußgängerfreundliche VLSA-Optimierung angestrebt. Das konkrete Optimierungspotenzial ist im Rahmen von verkehrstechnischen Detailprüfungen zu ermitteln. Ggf. erfolgt eine Priorisierung und sukzessive Umsetzung.

Potenzielle Standorte (verkehrstechnische Prüfung im Detail erforderlich):

- Bereich Altes Gericht
- Besondere Priorität auf Schulwegen

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet		**Verkehrsarten:** Fuß, Rad	**Akteure:** Stadtgemeinde, BH, Land NÖ
Planfall 1	Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend
Planfall 2	Umsetzung mit hoher Ambition (über die konkret angeführten Projekte hinausgehend)		
	Wirkung:	**Kosten:** 	**Fristigkeit:** Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend

C2 Verbindung Zentrum – Donau

Aufgrund der (verkehrs-)geographischen Gegebenheiten bestehen in Korneuburg durch die Bahntrasse und die Donauuferautobahn Barrierewirkungen, die es im Sinne einer kompakten, attraktiven und lebenswerten Stadtstruktur bestmöglich zu reduzieren gilt. Vor dem Hintergrund der geplanten städtebaulichen Entwicklung im Bereich des Werftgeländes gewinnt diese Thematik zusätzlich an Bedeutung. Maßnahmen zur Reduktion dieser Barrierewirkung zielen sowohl auf die Attraktivierung bzw. Aufwertung bestehender als auch auf die Schaffung neuer Verbindungen ab. Wenngleich alle Verkehrsarten von dieser Thematik betroffen sind, steht vor dem Hintergrund der angestrebten Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ vor allem der nichtmotorisierte Verkehr im Fokus.

C2.1: Querung Bahntrasse

Verbesserung Querungsmöglichkeiten Bahntrasse:

- Aufwertung der Bahnunterführung Donaustraße und Planung Kreisverkehr im Kreuzungsbereich Donaustraße # Ring als Gesamtprojekt (vgl. auch *Maßnahme B6*)
- Bahnquerung im Bereich Zum Scheibenstand: Auflassung des Bahnschrankens, Ersatz durch neue Unterführung → Ausarbeitung Detaillösung in Abstimmung mit ÖBB
- Neue Geh-/Radwegunterführung im Bereich Kwizdastraße

Abbildung 4-16: Standort geplante Fuß-/Rad-Unterführung Kwizdastraße

Foto: TRAFFIX

Abbildung 4-17: Bahnunterführung Donaustraße

Foto: TRAFFIX

C2.2: Querung Autobahn

- Neue Geh-/Radweg-Unterführung auf Höhe Kleingartenweg

C2.3: "Grüne Achse" Stadtzentrum – Donau

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Schaffung einer sogenannten „Grünen Achse" als attraktive Fußwege- und Radverkehrsverbindung zwischen Donau/Werftgelände, Bahnhof und Zentrum (→ vgl. auch *Maßnahmen B1.1, B1.2, B2.1, B2.2*). In diesem Zusammenhang wird parallel zum Mobilitätskonzept im Rahmen eines

eigenen Leader-Projekts ein Detailkonzept erarbeitet.

- Neugestaltung/Attraktivierung Donaustraße im gesamten Verlauf (Verbindung Zentrum – Bahnhof – Donau)

Abbildung 4-18: Kartendarstellung Verbindung Zentrum – Donau

Räumlicher Bezug: Verbindung Zentrum – Donau	**Verkehrsarten:** Fuß, Rad, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, ÖBB, ASFINAG, Leader Region
Wirkung: ●●●	**Kosten:** ●●●	**Fristigkeit:** teilweise kurzfristig, teilweise langfristig ●●

C3 Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr

Eine kostengünstige Förderung des Radverkehrs kann durch die Öffnung von Einbahnen erreicht werden, wobei direkte und attraktive Verbindungen geschaffen und Umwege reduziert werden. Die Öffnung von Einbahnen für RadfahrerInnen kann ein zentrales Element zur Schließung von Lücken im Radwegenetz darstellen. Die sinnvolle/adäquate Einrichtung ist von verschiedenen Faktoren wie Geschwindigkeit, Verkehrsstärken und Querschnittsbreite abhängig und erfordert jedenfalls eine Detailüberprüfung im Einzelfall. Als Erweiterung zu den derzeit bereits für den Radverkehr geöffneten Einbahnen (z.B. Feldgasse, Jochingergasse zwischen Schubertstraße und Bisamberger Straße) sollen weitere geeignete Abschnitte identifiziert und als Pilotprojekte umgesetzt werden. In weiterer Folge wird eine sukzessive Umsetzung von Einbahnöffnungen, begleitet durch eine laufende Evaluierung, angestrebt. Im Rahmen dieser laufenden Evaluierung werden einerseits Unfallstatistiken und andererseits Statistiken hinsichtlich eingegangener Rückmeldungen von BürgerInnen (vgl. *Maßnahme A1.2*) ausgewertet und berücksichtigt. Weiters wird die Thematik (wie auch alle anderen Maßnahmen) im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung des Mobilitätskonzepts (sh. Kapitel 7) regelmäßig analysiert.

Abbildung 4-19: Beispiel: Bestehendes Radfahren gegen die Einbahn (Jochingergasse)

Foto: TRAFFIX

Konkrete Vorschläge / Prioritätenliste:

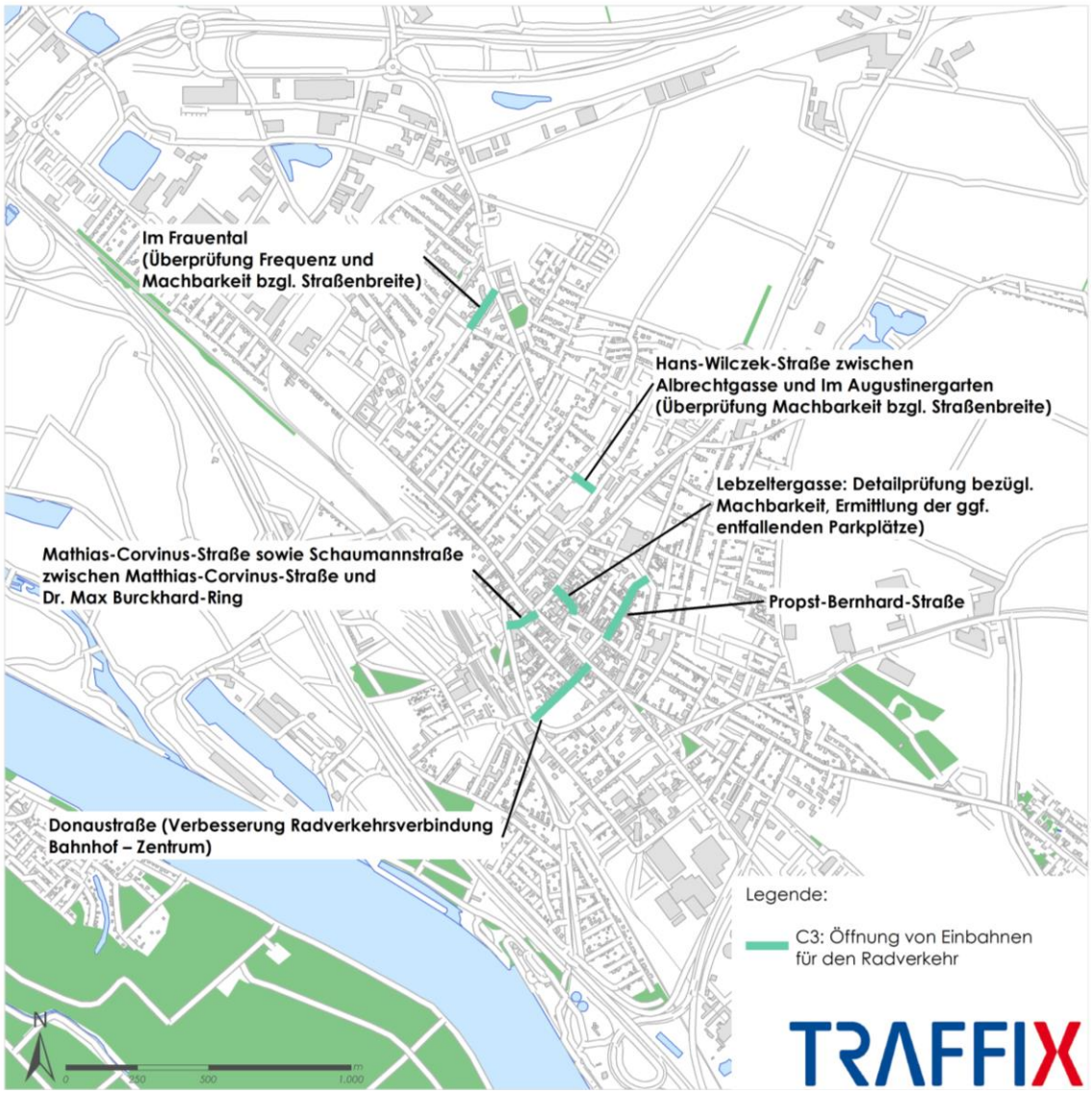
- Donaustraße (Verbesserung Radverkehrsverbindung Bahnhof – Zentrum, vgl. auch *Maßnahme C2*) (Entlastung der Kreuzung Wiener Ring # Wiener Straße)
- Mathias-Corvinus-Straße sowie Schaumannstraße zwischen Matthias-Corvinus-Straße und Dr. Max Burckhard-Ring (Verbesserung Radverkehrsverbindung Bahnhof – Zentrum, vgl. auch *Maßnahme C2*)

Abbildung 4-20: Matthias-Corvinus-Straße

Foto: TRAFFIX

- Lebzeltergasse: Detailprüfung bezügl. Machbarkeit (inkl. Ermittlung der ggf. entfallenden Parkplätze)
- Propst-Bernhard-Straße
- Hans-Wilczek-Straße zwischen Albrechtgasse und Im Augustinergarten (Überprüfung Machbarkeit bezügl. Straßenbreite)
- Im Frauental (Überprüfung Frequenz und Machbarkeit bezügl. Straßenbreite)

Abbildung 4-21: Kartendarstellung Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr



Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:** Stadtgemeinde, BH
Stadtgebiet, Schwerpunkt Zentrum	Rad	

Planfall 1	▪ Öffnung ausgewählter Einbahnen nach Machbarkeitsprüfung		
	Wirkung: ●○○	**Kosten:** ●○○	**Fristigkeit:** kurzfristig ●
Planfall 2	▪ Weitgehende Öffnung von Einbahnen (über die konkret angeführten Straßenzüge hinausgehend)		
	Wirkung: ●●○	**Kosten:** ●●○	**Fristigkeit:** mittelfristig ●

C4 Abbau von Barrieren für den MIV

Hinsichtlich einer Optimierung der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs wird insbesondere auch bei der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen darauf geachtet, dass ihr Sinn ersichtlich ist und sie nicht als „unnötige Schikanen" für den Kfz-Verkehr empfunden werden. Insbesondere die folgenden Aspekte stehen im Fokus:

- Regelmäßige Überprüfung der generellen Möglichkeiten, VLSA-Koordinierung zu optimieren (verkehrstechnische Detailuntersuchungen erforderlich) (vgl. auch *Maßnahme C1.3*)
- Normgerechte Ausführung von Aufdopplungen, die als Querungshilfen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen errichtet werden (Schwellen nicht „unnötig" hoch)
- Evaluierung der Möglichkeit, gewisse Ampeln nachts auf „Blinken" zu schalten (Abklärung mit BH erforderlich, Genehmigung unwahrscheinlich), alternativ Prüfung der Einrichtung verkehrsabhängiger Anlagen

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet	**Verkehrsarten:** MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, BH
Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend

4.5.4 Verkehrsorganisation

D1 Neugestaltung/Attraktivierung Hauptplatz bzw. Innenstadt

Als kulturelles und wirtschaftliches Zentrum der Stadt zeichnet sich der Hauptplatz durch hohe Frequenzen, aber auch durch eine Vielzahl teilweise konkurrierender Nutzungsansprüche (z.B. Verkehrsflächen, Parkplätze, Grün- und Freiflächen, Wirtschaft, Gastronomie etc.) aus. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird eine Neugestaltung bzw. Attraktivierung des Hauptplatzes bzw. der umliegenden Innenstadtbereiche angestrebt. Unter Einbeziehung von BürgerInnen und lokalen Betrieben, unter adäquater Berücksichtigung der diversen Nutzungsansprüche sowie in Kombination mit einem geeigneten Parkraumkonzept für den Zentrumsbereich (vgl. *Maßnahme D5*) sollen konkrete Vorschläge bzw. Konzepte für eine mögliche Neugestaltung und/oder Neuorganisation erarbeitet und realisiert werden.

D1.1:Verkehrsberuhigung im Bereich Hauptplatz

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (fußgänger- u. radfahrerfreundlichere Gestaltung, Tempo 30 (B3 innerhalb des Rings mit BH + Land NÖ abzustimmen) → Beitrag zu vermehrter Benützung der ASt Korneuburg West und Reduzierung Durchzugsverkehr B3 (vgl. auch *Maßnahme D3*)
  - B3 im Bereich Hauptplatz
  - Bisamberger Straße und Lebzeltergasse (beide Richtungen mit Rad befahrbar)

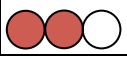
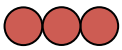
D1.2: Einrichtung Begegnungszonen / Shared Space

- Prüfung der Einrichtung von Begegnungszonen / Shared Space Bereichen
  - Hauptplatz und/oder
  - Bisamberger Straße innerhalb Ring und/oder
  - Lebzeltergasse

Als Vision (nicht in Modellrechnungen berücksichtigt):

- *Unterführung der B3 und Tiefgarage am Hauptplatz*

Räumlicher Bezug: Zentrum	**Verkehrsarten:** Fuß, Rad, ÖV, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, BürgerInnen, örtliche Betriebe, BH, Land NÖ

Planfall 1	▪ Verkehrsberuhigung im Bereich Hauptplatz ▪ Keine Begegnungszone		
	Wirkung:	**Kosten:** 	**Fristigkeit:** mittelfristig
Planfall 2	▪ Begegnungszone B3 im Bereich Hauptplatz (ggf. mit BH + Land NÖ abzustimmen), alternativ Bisamberger Straße und/oder Lebzeltergasse)*		
	Wirkung:	**Kosten:** 	**Fristigkeit:** mittelfristig

* Für die Modellrechnungen (vgl. Kapitel 5) wurde in Planfall 2 die Realisierung einer Begegnungszone in der B3 im Bereich Hauptplatz angenommen.

D2 Wegweisungskonzept Fuß- und Radverkehr

Durch die Einrichtung eines einheitlichen Wegweisungskonzepts für den nichtmotorisierten Verkehr (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) sollen prioritäre Routen (besonders wichtige und/oder attraktive, direkte sichere und barrierefreie Verbindungen) in der Stadt aufgezeigt und deutlich gekennzeichnet werden. Eine wesentliche Basis für das Wegweisungskonzept bilden die gemäß *Maßnahme B1.2* prioritären Fußwegeverbindungen sowie das sukzessive zu erweiternde Radverkehrsnetz. Darauf aufbauend erfolgt einerseits die Implementierung eines einheitlichen Leitsystems in Form von Fußgänger- und Radfahrer-spezifischen Wegweisern im Straßenraum. Andererseits können

zusätzlich eigene Fußwegekarten und Radkarten herausgegeben werden, die einen wertvollen Beitrag zur Bewusstseinsbildung im Zusammenhang mit der Förderung des Fuß- und Radverkehrs leisten können.

D2.1: Fußgänger- und Fahrrad-spezifische Wegweiser im Straßenraum

- Einheitliches Leitsystem basierend auf ausgewiesenen prioritären bzw. attraktiven Fuß-/Radverbindungen (vgl. auch *Maßnahme B1.2*)
- Beschilderung zu relevanten Zielen / Points of Interest, insbesondere z.B. zu Schulen, zur Donau etc.
- Beitrag zu Corporate Identity + Bewusstseinsbildung

D2.2: Fußwegekarte und Radkarte

- Herausgabe von eigenen thematischen Stadtplänen (Korneuburg + Umgebung)
  - Fußwegekarte (prioritäre Fußwegeverbindungen eingezeichnet, Konnex zu *Maßnahme B1.2*; ggf. auch zum bewussten Vermeiden „ungünstiger Straßen")
  - Radkarte (alle Radwege, 30iger Zonen/Sharrows, bevorzugte bzw. besonders attraktive Radverbindungen, bzw. ggf. auch zum bewussten Vermeiden „ungünstiger Straßen")
  - Jeweils als gedruckte Faltpläne sowie auch online (Beispiel Wien)
  - Gleichzeitig Beitrag zu Information, Marketing und Bewusstseinsbildung (Konnex zu *Maßnahme G1, G2, G3*)

Abbildung 4-22: Fußwegekarte und Radkarte Wien (Beispiel)

Quelle: Stadt Wien

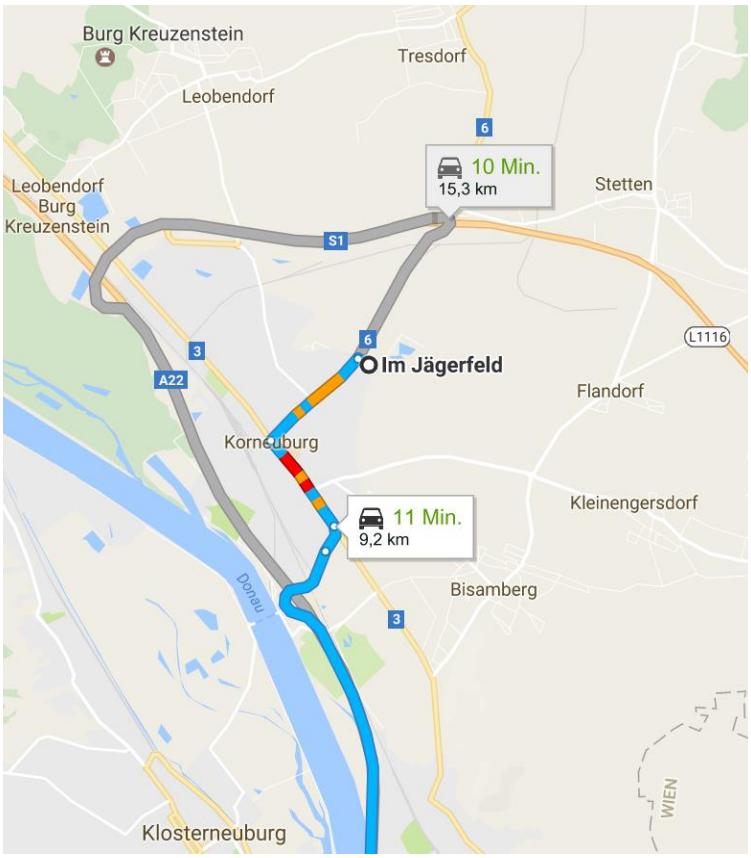
Räumlicher Bezug: Stadtgebiet	**Verkehrsarten:** Fuß, Rad	**Akteure:** Stadtgemeinde, Nachbargemeinden, Kleinregion
Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** kurzfristig

D3 Optimierung MIV-Organisation

D3.1: Entlastung Durchzugsverkehr B3, vermehrte Nutzung ASt West und Nord

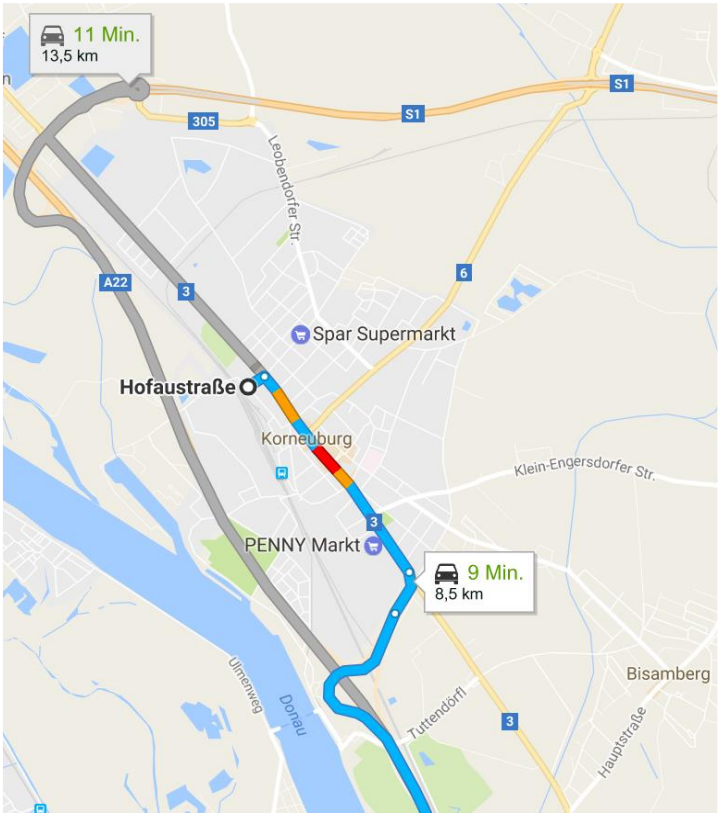
Um den Durchzugsverkehr entlang der B3 durch das Ortsgebiet (aus dem Norden bzw. Westen der Stadt zur ASt Korneuburg Ost) zu verringern, wird grundsätzlich eine verstärkte Nutzung der ASt Korneuburg West und Nord angestrebt. Zu diesem Zweck erfolgt die Überprüfung, Identifikation und ggf. Umsetzung geeigneter verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Reduktion des Durchzugsverkehrs (z.B. Beschilderung, Geschwindigkeitsanpassungen/Verkehrsberuhigung, Einbahnen, Fahrverbote, VLSA-Regelungen). In diesem Zusammenhang ist jedoch zu bedenken, dass ein überwiegender Anteil der Verkehrsströme in Richtung Wien ausgerichtet ist und aufgrund der verkehrsgeographischen Gegebenheiten die Handlungsspielräume relativ gering sind. Die folgenden Abbildungen zeigen anhand exemplarischer Beispiele, dass für AutofahrerInnen in Richtung Wien die Nutzung der ASt Korneuburg West oder Nord bei annähernd gleicher Fahrzeit gegenüber der ASt Korneuburg Ost mit einer deutlich längeren Fahrtstrecke (ca. + 5 km) verbunden ist. Nennenswerte Verlagerungseffekte sind deshalb nur durch Maßnahmen, welche die Benützung der Ortsdurchfahrt in Richtung ASt Korneuburg Ost unattraktiver machen, zu erreichen, beispielsweise durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der B3 im Bereich Hauptplatz bzw. innerhalb des Rings (vgl. *Maßnahme D1.1*).

Abbildung 4-23: Beispiel Relation Korneuburg / Bereich Im Jägerfeld Richtung Wien – ASt. Nord vs. ASt. Ost



Quelle: Google Maps

Abbildung 4-24: Beispiel Relation Korneuburg / Bereich Hofaustraße Richtung Wien - ASt. West vs. ASt. Ost



Quelle: Google Maps

D3.2: Entlastung Durchzugsverkehr Wohngebiete

- Im Bereich der Siedlungsgebiete im Osten von Korneuburg (Bereich Klein-Engersdorfer Straße, Bisamberger Straße, Kaiserallee) wird eine Entlastung vom Durchzugsverkehr angestrebt. Konkrete Lösungsmöglichkeiten sollen in Abstimmung insbesondere mit der Nachbargemeinde Bisamberg erörtert werden (vgl. auch *Maßnahme A4 Regionale und interkommunale Kooperation*).

D3.3: Entlastung Schulumfeld

- Maßnahmen zur Verkehrsentlastung im Umfeld der Schulstandorte (Reduktion „Elterntaxis", insbesondere „Kreisfahrten" im Bereich Bankmannring – Laaer Straße – Salzstraße – Probst-Bernhard-Straße):
  1. Generell wird eine Reduktion der „Elterntaxis" angestrebt (vgl. *Maßnahme G1 Bewusstseinsbildung* bzw. *G2 Schulisches Mobilitätsmanagement*)
  2. Einrichtung Kiss+Ride Stellplätze Im Schulumfeld: Verbleibende „Elterntaxis" sollen bevorzugt Kiss+Ride Stellplätze nutzen, wobei als Standort der Parkplatz Guggenbergerhalle und/oder der Bereich bei der BH in Frage kommen (vgl. auch *Maßnahme 5.1 Parkraumkonzept Zentrum)*. Da die Zu- und Abfahrt über die Laaer Straße erfolgt, wird dadurch eine Entlastung im Schulumfeld innerhalb des Rings erreicht.

D3.4: Zufahrt Bahnhof

- Diskussion bezügl. Möglicher Aufhebung der Einbahn im Bereich Bahnhofsvorplatz bzw. der Abbiegepflicht Ri. K+R: Aufhebung würde zu verstärktem Durchzugsverkehr im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sowie zu Problematik der Nutzung der Busbucht als „K+R“ führen, daher keine Änderung geplant.

Abbildung 4-25: Zufahrt Bahnhof

Foto: TRAFFIX

Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:** Stadtgemeinde, Nachbargemeinden, BH, Schulen
Durchzugsrouten, Wohngebiete, Schulumfeld	MIV	

Planfall 1

Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
●○○	●○○	sukzessive/laufend ○

Planfall 2

Zusätzlich gegenüber PF1:

- Um das Problem „kreisender Elterntaxis“ im Bereich der Schulen (Bankmannring, Salzstraße, Probst-Bernhard-Straße) zu entschärfen, ist ggf. eine Adaptierung der Einbahn-Organisation denkbar.
  - Variante 1: Geteilte Einbahn Probst-Bernhard-Straße (ab Salzstraße Ri. Norden und Ri. Süden) sowie umgedrehte Einbahn Salzstraße
  - Variante 2: Umgedrehte Einbahn Probst-Bernhard-Straße
- Diesbezüglich ist im Detail zu untersuchen, inwieweit bzw. in welchem Ausmaß die „Elterntaxi“-Thematik tatsächlich ein Problem darstellt.

Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
●○○	●○○	sukzessive/laufend ○

D4 Geschwindigkeitsregime: Tempo 30 ausgenommen Hauptverkehrsstraßen

Über die bereits bestehenden Tempo-30 Zonen hinausgehend kann durch die Umsetzung eines Geschwindigkeitsregimes, bei dem (ausgenommen in definierten Hauptverkehrsstraßen) grundsätzlich Tempo 30 gilt, ein substanzieller Beitrag zur Verkehrsberuhigung und damit zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (insbesondere des Radverkehrs) sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden. Weiters steigt dadurch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Durch ergänzende bauliche und/oder gestalterische Maßnahmen (z.B. Belagswechsel, farbliche Markierungen, Fahrbahnverengungen etc.) kann die Akzeptanz sowie die Einhaltung der Geschwindigkeit verbessert werden. Da Nebenverkehrsstraßen bereits derzeit weitgehend Tempo-30 Zonen sind, würde eine generelle Umstellung des Geschwindigkeitsregimes (also generell Tempo 30 und Ausweisung explizit definierter Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50) eine Vereinfachung für alle VerkehrsteilnehmerInnen bedeuten.

- Geschwindigkeitsregime: Grundsätzlich Tempo 30 (ausgenommen ausgewiesene, zu definierende Hauptverkehrsstraßen), besondere Priorität auf Wohngebiete sowie das Umfeld von Schulen, Spielplätzen etc. Konkrete Vorschläge:
  - Generell 30iger Zone überall innerhalb des Rings (inkl. B3)
  - 30iger Zone Bisamberger Straße
  - 30iger Zone Mechtlerstraße (Landesstraße, Abklärung Land NÖ erforderlich)
  - 30iger Zone Laaer Straße (Abklärung mit BH bezügl. Bus-Durchfahrt erforderlich)
  - 30iger Zone Ring an Abschnitten ohne Radweg (zwischen Donaustraße und Wiener Straße)
  - 50iger Zone Laaer Straße von Stadtgrenze bis Stadion (Abklärung BH)

Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:**
Stadtgebiet	Rad, ÖV, MIV	Stadtgemeinde, BH, Land NÖ
Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
		mittelfristig

D5 Parkraumkonzept

D5.1 Parkraumkonzept Zentrum

Erarbeitung eines Parkraumkonzepts für den Zentrumsbereich unter Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Entlastung Parksituation Straßenraum / Verlagerung von Dauerparkern in Garagen:
  - Errichtung einer Parkgarage in der Nähe des Hauptplatzes (Standortüberlegungen laufen) und Verlagerung von Stellplätzen aus dem Straßenraum
  - Ausweitung Kurzparkzonen innerhalb Ring
  - Kostengünstiges Dauerparken: Prinzipiell Einhebung von geringen Gebühren auf zentrumsnahen Dauerparkplätzen
- Entlastung Parksituation (Bring-/Holverkehr) im Schulumfeld:
  - „Elterntaxis" sollen bevorzugt Kiss+Ride Stellplätze nutzen, wobei als Standort der Parkplatz Guggenbergerhalle und/oder der Bereich bei der BH in Frage kommen. Da die Zu- und Abfahrt über die Laaer Straße erfolgt, wird dadurch eine Entlastung im Schulumfeld innerhalb des Rings erreicht (vgl. *Maßnahme D3.3*).
- Sicherstellung einer ausreichenden Anzahl an Behindertenstellplätzen
  - Verstärkte Kontrolle
  - Informations-Offensive: Mit Behindertenausweis darf auch in Kurparkzone gratis geparkt werden
  - Bedarfsprüfung bezügl. Erfordernis zusätzlicher Behindertenstellplätze

D5.2 Parkraumkonzept Wohn-/Siedlungsgebiete

- Zur Entlastung der Parksituation im Straßenraum bzw. Verlagerung von Dauerparkern in Garagen: Prüfung einer möglichen Einrichtung von Kurzparkzonen und/oder zeitlich befristeten Anrainerparkplätzen in Wohngebieten (Detailprüfung, ggf. inkl. AnrainerInnenbefragung), z.B.:
  - Grätzl Jochingergasse / Feldgasse (hinter Krankenhaus)
  - Grätzl Brückenstraße
- Reduktion der Stellplatzverpflichtung im Neubau in Verbindung mit multimodalen Mobilitätsangeboten, Car-Sharing etc. (vgl. *Maßnahme F2*): Untersuchung von fairen, ausgewogenen Lösungen

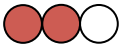
D5.3 Einheitliches Parkleitsystem

Zur Erhöhung der Effizienz des MIV im Allgemeinen und der Parkplatzsuche im Speziellen wird die Einführung eines einheitlichen Parkleitsystems angestrebt.

- Installation eines einheitlichen Parkleitsystems mit statischen Informationstafeln (für dynamisches Parkleitsystem kein Bedarf)
- Erarbeitung eines entsprechenden Wegweisungskonzepts zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs (Optimierung der Beschilderung, Lenkung des MIV Zielverkehrs zu geeigneten Parkmöglichkeiten, z.B. geplante Parkgarage Nähe Zentrum, vgl. *Maßnahme D5.1*)

Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:** Stadtgemeinde, BH
Zentrum, Wohn-/ Siedlungsgebiete	MIV	

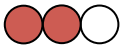
Planfall 1

Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
		teilweise kurzfristig, teilweise mittelfristig

Planfall 2

Zusätzlich gegenüber PF1:

- Kostengünstiges Dauerparken sowie eigens ausgewiesener Kiss & Ride Stellplätze am Parkplatz Guggenbergerhalle (zur Entlastung der Parksituation im Schulumfeld)
- Zusätzlicher Anreiz zur Verlagerung von Dauerparkern in Garagen: BewohnerInnen im Zentrum sollen bei Miete eines Garagenplatzes (Dauerparkplatz) im Straßenraum zum Be- und Entladen kostenfrei kurzparken dürfen (z.B. 30 Minuten) → Rechtliche Prüfung sowie Prüfung der organisatorischen Machbarkeit erforderlich

Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
		mittelfristig

4.5.5 ÖV-Angebot

E1 Angebotsverbesserung Bahn

Korneuburg verfügt über einen sehr guten Anschluss an das überörtliche Schienennetz, welches von S-Bahnzügen (S3, S4) und Regionalzügen bedient wird. Die S-Bahn-Verbindung zwischen Korneuburg und Wien (Linie S3) wurde mit Fahrplanwechsel Dezember 2016 von einem 30-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Nach wie vor Handlungsbedarf besteht v.a. bezüglich der Bahnverbindungen zwischen Korneuburg und St. Pölten, Krems sowie dem Waldviertel. Auf diesen Relationen sind derzeit im Vergleich zum Pkw unattraktive Reisezeiten gegeben, die großteils auf lange Umsteige-/Wartezeiten in Absdorf-Hippersdorf bzw. Stockerau zurückzuführen sind.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Stadtgemeinde keinen unmittelbaren Einfluss auf das Bahnangebot hat, sich jedoch im Rahmen der regionalen Kooperation (vgl. *Maßnahme A4*) für die sukzessive Realisierungen weiterer Verbesserungen einsetzen kann.

E1.1 Angebotsverbesserung S3

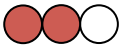
- 15-Minuten-Takt (→ *zu Hauptverkehrszeiten bereits umgesetzt*)
- Dichtere Intervalle auch abends (ab ca. 21 Uhr) sowie insbesondere am Wochenende
- Kapazität zu Stoßzeiten: Keine Kurzzüge zu Stoßzeiten (hohe Priorität) und Einsatz von Doppelstockgarnituren
- Angebot Morgenspitze: Mehr Schnellverbindungen (Regionalzüge) bis Wien Floridsdorf

E1.2 Ausbau/Attraktivierung weiterer Verbindungen *(→ nur Planfall 2)*

- Verbesserung der Anbindung Richtung St. Pölten und Tullnerfeld:
  Korneuburg verfügt mit der S4 u.a. über eine Anbindung an die Westbahn, wobei derzeit werktags 3 Zugspaare zwischen Stockerau und Tullnerfeld verkehren (in Richtung Tullnerfeld 1 Zug ab Wien Meidling und ein Zug ab Wien Floridsdorf). Ziel ist einerseits die Optimierung der Anschlüsse in Stockerau in Richtung Korneuburg (und weiter nach Wien), da hier Wartezeiten von bis zu 19 Minuten entstehen, andererseits der Ausbau dieser Verbindung bzw. die Schaffung vermehrter Verbindungen nach Tullnerfeld bzw. umsteigefreier Verbindungen ab Korneuburg.
- Verbesserung der Anbindung Richtung Krems, insbesondere deutliche Verkürzung der Reisezeit (v.a. durch Reduktion der langen Umsteige-/Wartezeiten in Absdorf-Hippersdorf)

- *Vision[2]: Reaktivierung Personenverkehr auf der Strecke Floridsdorf – Korneuburg – Ernstbrunn („Regiobahn Leiser Berge") Die Entscheidung bezüglich einer Wiedereröffnung dieser Verbindung ist zwar von der Stadtgemeinde Korneuburg nicht direkt beeinflussbar, Korneuburg würde jedoch davon profitieren (Entlastung Kfz-Verkehr im Stadtgebiet) und wird sich im Falle konkreter werdender Diskussionen beim Land NÖ für eine Realisierung des Projekts einsetzen. Die Errichtung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen obliegt ggf. dem Projekt.*

Räumlicher Bezug: Region	**Verkehrsarten:** ÖV	**Akteure:** ÖBB, VOR, Land NÖ, Stadtgemeinde

Planfall 1	▪ Angebotsverbesserung S3 (vgl. *E1.1*)		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** teilweise kurzfristig, teilweise mittelfristig
Planfall 2	Zusätzlich gegenüber PF1: ▪ Ausbau/Attraktivierung weiterer Verbindungen (vgl. *E1.2*)		
	Wirkung:	**Kosten:** 	**Fristigkeit:** mittel- bis langfristig

E2 Buskonzept

In Ergänzung zum Bahnangebot (vgl. *Maßnahme E1*) soll der Busverkehr in Korneuburg und Umgebung attraktiviert werden. Das bestehende Angebot zeichnet sich zwar durch ein dichtes Haltestellennetz im Stadtgebiet aus, die Bedienungshäufigkeiten und Intervalle sind jedoch nur mäßig attraktiv. Der Taktverkehr beschränkt sich meist auf die Hauptverkehrszeiten, wobei selbst dann teilweise lediglich 60-Minuten Takte angeboten werden. In den Zwischenlagen wird nur ein ausgedünnter Taktverkehr angeboten. An Werktagen nach 18:00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen verringert sich die Frequenz beträchtlich und manche Linien werden überhaupt nicht bedient.

Diesbezüglich soll in Abstimmung mit dem VOR und der Region ein detailliertes Buskonzept für den Stadt- und Regionalverkehr erarbeitet und nach Maßgabe der vorhandenen Mittel umgesetzt werden, welches insbesondere die folgenden Eckpunkte berücksichtigt (vgl. auch *Maßnahme A4 Regionale und interkommunale Kooperation*):

- Taktverdichtung (kürzere Intervalle)
- Ausweitung der Betriebszeiten
- Optimierung der Linienführung (Anpassung Siedlungsschwerpunkte)
- Erweiterung des Liniennetzes (insbesondere z.B. Anbindung Entwicklungsgebiet Werftgelände → Stundentakt?, Neue Bushaltestellen im Bereich Au-Radfahrbrücke sowie beim Fußballstadion, Anbindung neuer Betriebsgebiete)
- Optimierte Abstimmung Bus/Bahn, Priorität auf Zubringerverkehr zum/vom Bahnhof

2 Nicht in Planfällen berücksichtigt

- Verbessertes Informationsangebot (z.B. besser lesbare Busfahrpläne → entsprechende Entwürfe werden im derzeit laufenden Pilotprojekt *Way2Smart* erarbeitet)
- Optimierung der Infrastruktur (Bushaltestellen), insbesondere auch in Verbindung mit der Errichtung multimodaler Mobilitätsknoten (vgl. *Maßnahme F2*)

Neuordnung Regionalbusverkehr im westlichen Weinviertel ab Juli 2017

Einen ersten Schritt stellt die zwischenzeitlich seitens VOR bereits implementierte Neuordnung des Regionalbusverkehrs im westlichen Weinviertel dar (Start mit Juli 2017), im Rahmen derer neue Fahrpläne im Gebiet Korneuburg, Hollabrunn und Horn zur Anwendung kommen. Die wesentlichen Verbesserungen in der Region Korneuburg betreffen die folgenden Punkte:

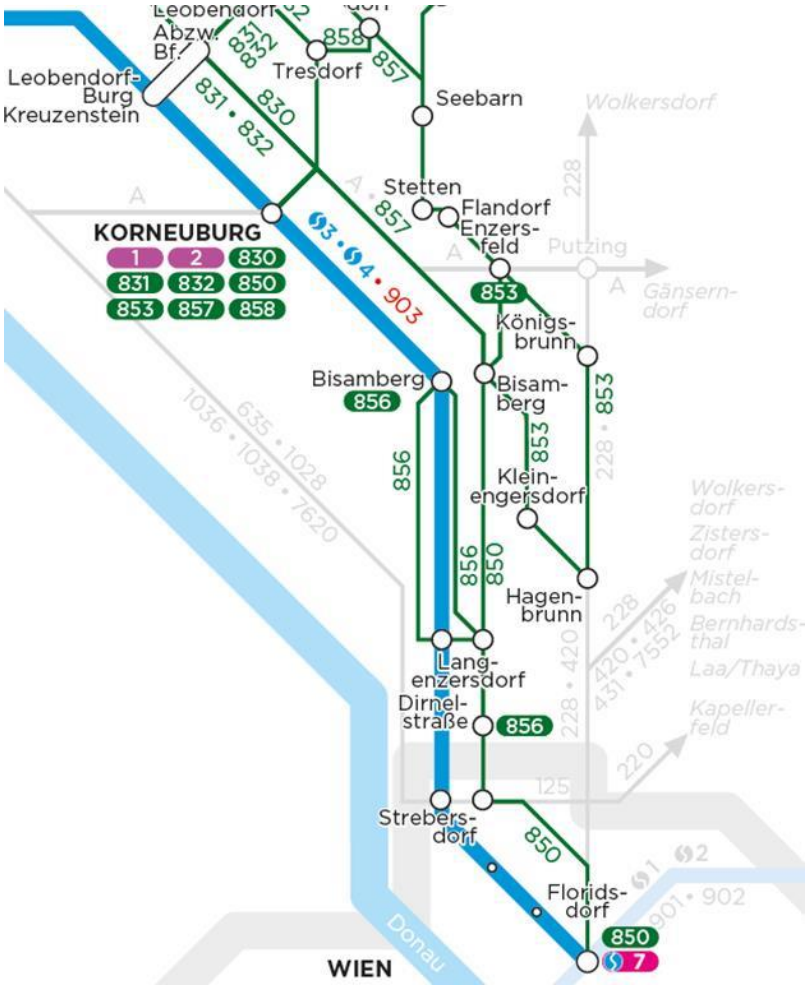
- Optimierung des Taktgefüges zwischen Korneuburg und Stockerau
- Ausdehnung der Bedienzeiten der Linie 850 von Korneuburg über Langenzersdorf nach Wien Floridsdorf (MO-SA bis 23:00 Uhr sowie an Wochenend- und Feiertagen)
- Ab Schulbeginn bessere Anbindung durch zusätzliche Verbindungen zwischen Korneuburg und Stockerau sowie von Langenzersdorf, Bisamberg, Hagenbrunn, Enzesfeld und Königsbrunn nach Korneuburg
- Neue Haltestellen in den Industriezentren rund um Korneuburg (Gemeinden Leobendorf und Stetten)
- Verbesserte Anbindung der Ortschaft Unterrohrbach
- Neukonzipierung des Ortsverkehrs in Langenzersdorf

Generell sollen einheitliche Linienführungen mit neuen, logischen Liniennummern (im Westlichen Weinviertel beginnend mit 8xx) sowie moderne Fahrgastinformationssysteme wie Außenanzeigen an und Monitore in den Bussen für einen sichtbaren und vor allem verständlicheren Öffentlichen Verkehr sorgen. Der Einsatz einer modernen, umweltfreundlichen und barrierefreien Busflotte im neuen einheitlichen VOR-Design rundet die Erkennbarkeit und Sicherheit der Öffis in der Region zusätzlich ab. Auch die Stadtverkehre in Korneuburg, Stockerau und Hollabrunn wurden neu konzeptioniert, wobei die Liniennummern der Stadtbusse 1 und 2 lauten, um sie besser von den Regionalbussen abzugrenzen.

→ *Details:*

https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Pressemeldungen/2017/2017_PA_Busneuordnung_im_Westlichen_Weinviertel.pdf

Abbildung 4-26: Neuordnung Regionalbusverkehr ab Juli 2017



Quelle: VOR

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region	**Verkehrsarten:** ÖV	**Akteure:** VOR, Stadtgemeinde, Kleinregion

Planfall 1

- Umsetzung mit mäßiger Ambition
- Zuzahlung Gemeinde für notwendige Zusatzverbindungen in etwa auf derzeitigem Niveau (Anpassung in Größenordnung Bevölkerungszuwachs und Inflation)

Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
●○○	●○○	sukzessive/laufend ○

Planfall 2

- Umsetzung mit hoher Ambition
- Zusätzliche Zuzahlung Gemeinde für flächendeckende Taktverbindungen (mindestens Stundentakt, Bedienung auch am Wochenende)

Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
●●○	●●○	sukzessive/laufend ○

E3	**Ausbau Mikro-ÖV**	
Als sinnvolle Ergänzung zum „regulären" ÖV-Angebot wird die Mikro-ÖV-Lösung IST-mobil mit dem Ziel einer Erhöhung der Fahrgastzahlen weitergeführt und ausgebaut bzw. optimiert.		
Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region	**Verkehrsarten:** ÖV	**Akteure:** Stadtgemeinde, Kleinregion, VOR, Land NÖ
Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend

4.5.6 Multimodalität und alternative Mobilitätsformen

F1	**Ausbau Park & Ride**

Ausbau der Park & Ride Anlage am Bahnhof

- Erweiterung des Parkdecks zur Erhöhung der Stellplatzkapazität im Einklang mit der Entwicklung der ÖV-Fahrgastzahlen
- Belegung von P+R Stellplätzen durch Dauerparker vermeiden (Überwachung + Kontrolle)

Ausbau der Bike & Ride Stellplätze am Bahnhof

- Erweiterung der Stellplatzkapazität im Einklang mit der Bedarfsentwicklung
- Einhaltung von Mindestqualitätsstandards
- Verbesserung Diebstahlsicherheit (Videoüberwachung)
- Errichtung von versperrbaren Radboxen (Bedarfserhebung)
- Errichtung von E-Bike-Ladestationen

Abbildung 4-27: Bike & Ride Anlage Bahnhof Korneuburg

Foto: TRAFFIX

Räumlicher Bezug:	**Verkehrsarten:**	**Akteure:** Stadtgemeinde, ÖBB, Land NÖ
Stadtgebiet	ÖV, MIV, Rad	
Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
●○○	●○○	sukzessive/laufend ○

F2 Errichtung multimodaler Mobilitätsknoten: Verknüpfung ÖV, Radabstellanlagen, Bike-Sharing und (E-)Car-Sharing

Multimodalität beschreibt eine Form der Mobilität, bei welcher die Wege flexibel und bedarfsgerecht mithilfe unterschiedlicher Verkehrsmittel zurückgelegt werden.

Errichtung multimodaler Mobilitätsknoten

Die Errichtung sogenannter multimodaler Mobilitätsknoten dient der Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote an einem Standort. Im Wesentlichen kann ein Mobilitätsknoten aus folgenden Einrichtungen bestehen: ÖV-Haltestelle, Leihrad-Station, Rad-Abstellanlagen, E-Car-Sharing-Standplatz, Mitfahrbörse, Ladestation für Elektroautos, Taxistandplatz etc. Am Standort sollten möglichst auch öffentliche Parkplätze verfügbar sein. Multimodale Mobilitätsknoten stehen im Zeichen der Wahlfreiheit, bei der das für den jeweiligen Zweck jeweils das am besten geeignete Verkehrsmittel gewählt werden kann, ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein. Auf lange Sicht sollen damit die Attraktivität und die Akzeptanz des Umweltverbunds (ÖV, Rad, Fuß) erhöht werden. Mittelfristig ist auch eine digitale Verknüpfung des multimodalen Mobilitätsangebots in Korneuburg in Form einer Plattform bzw. App, über die auf sämtliche Angebote zugegriffen werden kann, geplant.

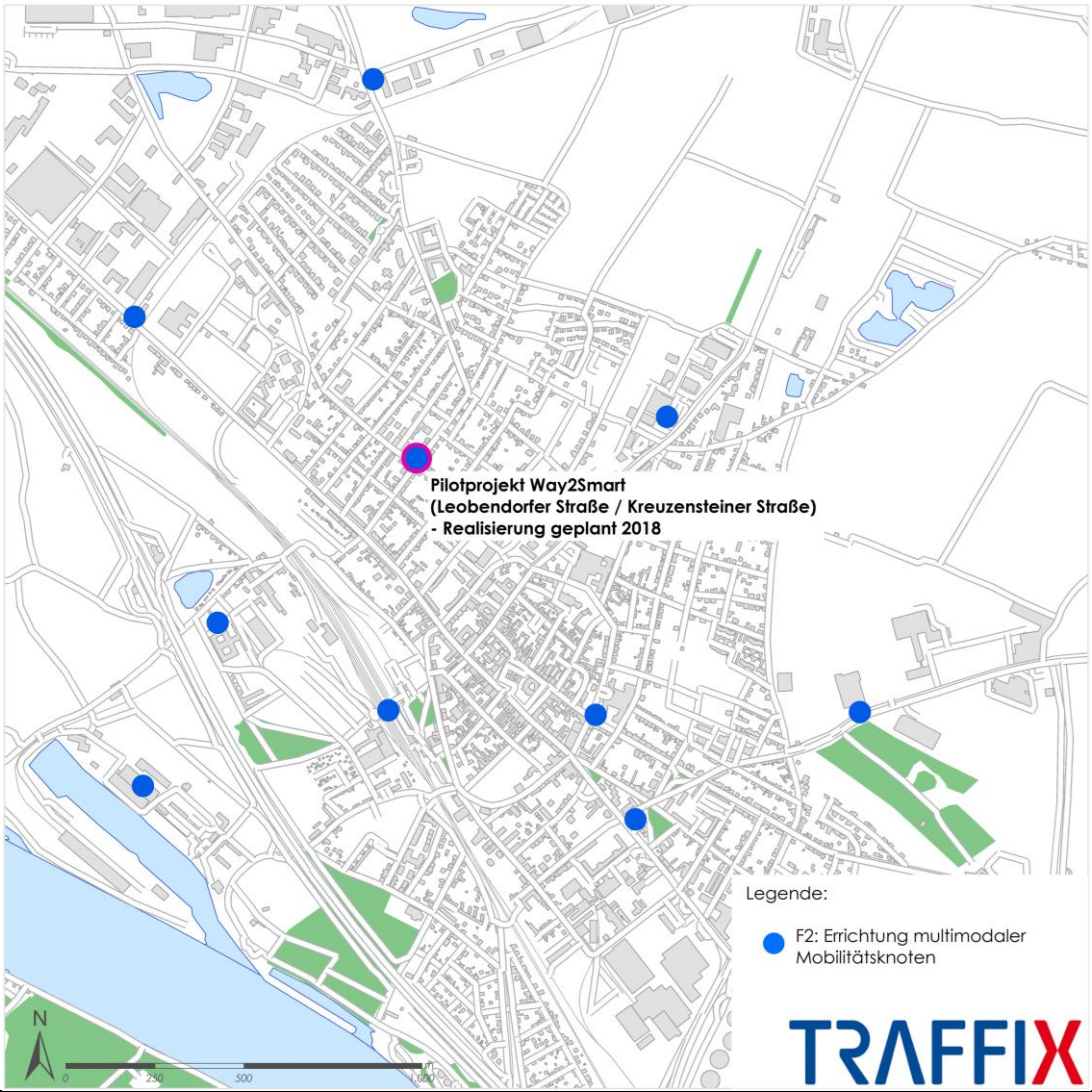
Abbildung 4-28: Konzeption Mobilitätsknoten Pilotprojekt Way2Smart

Quelle: TRAFFIX (Pilotprojekt Way2Smart, way2smart.at)

Mögliche Standorte (vorwiegend an wichtigen Points of Interest bzw. im Bereich „höherrangiger“ Stadteinfahrten):

- Pilotprojekt Way2Smart (Leobendorfer Straße / Kreuzensteiner Straße)
  → *Realisierung geplant 2018*
- Bahnhof
- Justizzentrum
- Wiener Straße
- Stockerauer Straße / Industriegebiet
- Entwicklungsgebiet Werft-Gelände
- Klein-Engersdorfer Straße
- Bisamberger Straße

Abbildung 4-29: Kartendarstellung potenzielle Standorte für multimodale Mobilitätsknoten



Einrichtung Mitfahrbörse „VORMA“

Als sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsangebots insbesondere für Personen, die über keinen eigenen Pkw verfügen oder freiwillig darauf verzichten, soll unter der Bezeichnung „*VORMA*“ eine lokale/regionale Mitfahrbörse implementiert werden, welche die flexible Bildung von Fahrgemeinschaften bzw. Nutzung von Mitfahrgelegenheiten bietet und dadurch den Pkw-Besetzungsgrad (= Insassenzahl) und damit die Effizienz des MIV erhöht. Die Mitfahrbörse VORMA soll sich aus einem Netzwerk von Stationen zusammensetzen, die insbesondere (aber nicht ausschließlich) an Standorten von multimodalen Mobilitätsknoten geplant werden. Bei Eingabe des gewünschten Fahrtziels scheint dieses Fahrtziel auf einer digitalen Anzeige auf und vorbeifahrenden Autofahrer mit ähnlichen Zielen können bei Interesse wartenden Personen mitnehmen. Mittelfristig wird eine Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet bzw. in Kooperation mit Nachbargemeinden auch auf die gesamte Region (vgl. *Maßnahme A4 Regionale und interkommunale Kooperation*) angestrebt.

Abbildung 4-30: Internationale Beispiele Mitfahrbörsen

Quellen: shz.de, www.igp-magazin.de, www.mitfahrbank.com, www.taxito.com

Nextbike Ausbau und Systemverbesserung

Das Nextbike System verzeichnete in den ersten Jahren ab Installation zwar Zuwächse in der Nutzung, der dennoch relativ niedrige Bekanntheitsgrad soll durch gezielte Aktionen und regelmäßige Berichterstattung gesteigert werden. Ein Ausbau des bestehenden Stationsnetzes, auch in Stadtrandgebieten (z.B. Industriegebiet Nord, Werftgelände, Rattenfängerstadion), ist geplant. An geeigneten Standorten wird eine Ergänzung des Angebots durch Lastenräder und E-Bikes angestrebt.

Ausweitung Car-Sharing Angebot

Carsharing-Angebote stellen eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und (insbesondere für „Gelegenheitsfahrer“) auch eine kostengünstige Alternative zum eigenen Pkw dar. Über das in Korneuburg bereits bestehende Angebot hinaus soll das Car-Sharing Angebot erweitert werden, insbesondere durch Standorte an multimodalen Mobilitätsknoten. Das langfristige Ziel ist, dass künftig im gesamten Stadtgebiet in fußläufiger Entfernung Car-Sharing Fahrzeuge verfügbar sind, die im Bedarfsfall flexibel nutzbar sind. Idealerweise stehen dabei verschiedene Modelle (E-Fahrzeug, Kleinwagen, Kombi/Van) zur Auswahl. Bei Neubauvorhaben sollen Car-Sharing-Angebote berücksichtigt und die Zahl der benötigten privaten Pkw-Stellplätze dementsprechend reduziert werden (vgl. *Maßnahme D5.2* bzw. auch Pilotprojekt *Way2Smart)*.

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region	**Verkehrsarten:** Fuß, Rad, ÖV, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, Nachbargemeinden, Kleinregion, VOR, Bauträger, E-Mobility-Provider

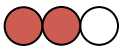
Planfall 1

- Umsetzung mit mäßiger Ambition
- Schrittweise Realisierung multimodaler Angebote an wichtigen Points of Interest
- Sukzessiver Car-Sharing Ausbau entsprechend der Nachfrage (kostenneutral)

Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
		Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend

Planfall 2

- Umsetzung mit hoher Ambition
- Flächendeckender Ausbau multimodaler Angebote in Gemeinde und Region
- Finanzielle Förderung Car-Sharing (z.B. Kostenübernahme für Infrastruktur wie Bordcomputer, Schließsystem etc.)

Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:**
		mittelfristig

F3 Ausbau der E-Mobilitäts-Infrastruktur

Zur Förderung der Elektromobilität soll im Gemeindegebiet die Errichtung von (Schnell-)Ladestationen forciert werden, wobei im ersten Schritt eine Basisversorgung mit zentralen Ladepunkten (z.B. Bahnhof) geplant ist. In weiterer Folge soll ein flächendeckendes Ladenetz entstehen, das sowohl Standorte im (halb-)öffentlichen Raum (z.B. Nahversorger, Supermärkte, Einkaufszentren etc.) als auch auf Privatgrund (Garagen, Parkplätze) umfasst. Im Rahmen von relevanten Neubauvorhaben werden E-Tankstellen bereits in der Planung mitberücksichtigt, z.B. im laufenden Pilotprojekt Way2Smart (vgl. auch *Maßnahme A3 Interdisziplinäre Kooperation*). Die Stadtgemeinde fördert die Elektromobilität in Korneuburg durch die gezielte Unterstützung des Ausbaus des E-Ladestationsnetzes sowie die Schaffung von Anreizen für Wohnbauträger zur Umsetzung entsprechender Maßnahmen.

Konkrete Standorte sollen insbesondere auch (aber nicht ausschließlich) an Mobilitätsknoten-Standorten (vgl. *Maßnahme F2*) entstehen. Die Realisierung und der Betrieb werden organisatorisch voraussichtlich über die Kleinregion/KEM (Schwerpunkt: Nutzbarkeit für alle) erfolgen.

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet	**Verkehrsarten:** Rad, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, E-Mobility-Provider, Bauträger, Betriebe, Land NÖ, Bund

Planfall 1	▪ Umsetzung mit mäßiger Ambition ▪ Ausbau durch EVU / E-Mobility Provider (keine Kostenbeteiligung seitens Gemeinde)		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend
Planfall 2	▪ Umsetzung mit hoher Ambition ▪ Forcierter Ausbau durch Förderung privater/gewerblicher Initiative durch Gemeinde		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend

F4 Einsatz von E-Fahrzeugen im Fuhrpark der Gemeinde

Um mit gutem Beispiel voran zu gehen, strebt die Stadtgemeinde an, den Anteil an E-Fahrzeugen im gemeindeeigenen Fuhrpark erhöhen. Einerseits reduzieren sich damit die laufenden Betriebskosten, andererseits wird ein direkter Beitrag zu einer umweltfreundlicheren Mobilität geleistet. Dies erhöht zusätzlich die Akzeptanz der Einwohner gegenüber E-Fahrzeugen, da durch den bewussten Einsatz von Elektrofahrzeugen und die entsprechende Kommunikation eine Sensibilisierung der EinwohnerInnen unterstützt wird.

Soweit in Abstimmung mit VOR realisierbar, wird mittelfristig ggf. die Implementierung eines Pilotprojekts zum Einsatz von Elektrobussen im Stadtverkehr angestrebt.

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region	**Verkehrsarten:** Rad, ÖV, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, VOR

Planfall 1	▪ Umsetzung mit mäßiger Ambition ▪ Beschränkt auf Fuhrpark der Gemeinde		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend
Planfall 2	▪ Umsetzung mit hoher Ambition ▪ Finanzielle Unterstützung anderer Akteure (z.B. Umstellung des Stadtbusses auf Elektrobusse in Kooperation mit VOR)		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend

F5	**Unterstützung innovativer F&E-/Pilotprojekte im Bereich Lieferverkehr**

Die Stadtgemeinde Korneuburg strebt an, die Entwicklung innovativer Lösungen im Bereich des Lieferverkehrs zu unterstützen und sich diesbezüglich bei passenden Gelegenheiten an geeigneten F&E-Projekten bzw. Pilotprojekten (z.B. Forschungsförderungsprojekte in Kooperation mit Universitäten und Unternehmen) zu beteiligen.

Bevorzugte relevante Themen:

- Innovative City-Logistik Konzepte
- Einsatz von E-Fahrzeugen im Lieferverkehr
- Einsatz von Lastenfahrrädern im Last-Mile Lieferverkehr

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region	**Verkehrsarten:** Rad, MIV	**Akteure:** Betriebe, Stadtgemeinde, Universitäten, Forschungseinrichtungen, Land NÖ, Bund
Wirkung: ●○○	**Kosten:** ○○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend ○

4.5.7 Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement

G1	**Bewusstseinsbildung und Information**

Ein wesentlicher Schritt zu einer fairen und gleichberechtigten Mobilität unter Berücksichtigung der Interessen aller VerkehrsteilnehmerInnen ist die Sensibilisierung der KorneuburgerInnen für das Thema sowie die umfassende Information darüber. Diese Maßnahme beschränkt sich allerdings nicht auf bewusstseinsbildende Projekte in der Bevölkerung, sondern schließt auch die umfassende Information der Verantwortlichen aufseiten der Stadtgemeinde (Politik und Verwaltung) ein. Ziel ist es, die Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen und aller Verkehrsmittel auf vielfältige Weise zu promoten und so in den öffentlichen Fokus zu rücken. Sogenannte „weiche" und bewusstseinsbildende Maßnahmen erweisen sich in diesem Zusammenhang häufig als erfolgreiches Mittel, um eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu bewirken und die BürgerInnen zum Radfahren und Zufußgehen bzw. zum Umstieg vom Pkw auf öffentliche und/oder alternative Mobilitätsangebote im Sinne der Multimodalität zu motivieren.

Das Maßnahmenpaket Bewusstseinsbildung und Information umfasst im Wesentlichen die folgenden Aktivitäten:

- Vorbereitung, Durchführung und Evaluierung von (Informations-)Veranstaltungen und Kampagnen (z.B. „autofreier Tag") sowie von Schulungs- und Kursangeboten zu relevanten Themen für diverse Zielgruppen (z.B. insbesondere auch umfassende Information zu bestehenden Förderungsmöglichkeiten für E-Mobilität)

- „Verkehrsengel"-Aktionen: Bewusstseinsbildung zur positiven Beeinflussung des Verhaltens im Straßenverkehr (z.B. Anhalten vor Schutzwegen, Einhalten von Tempolimits, kein Radfahren am Gehsteig, Vermeiden von Ablenkung durch Smartphones v.a. auch bei FußgängerInnen etc.)
- Aktionen zum Thema „freundlicher Umgang miteinander im Straßenverkehr" (Stressbekämpfung, Austausch und Hervorheben positiver Erfahrungen)
- Mobilitätsbeauftragte/r für die Stadtgemeinde: Mit der Schaffung eines Postens einer/eines kommunalen Mobilitätsbeauftragten kann ein wichtiger Beitrag zur Institutionalisierung des Themenschwerpunkts „Gerechte Mobilität" in Korneuburg geleistet werden. Die Stadtgemeinde bzw. die Bevölkerung bekommt dadurch eine kompetente Ansprechperson für Verkehrsfragen. Zu deren Aufgaben zählen u.a. die Begleitung der Maßnahmenumsetzung und das Monitoring der Entwicklung in Bezug auf die Ziele gemäß Masterplan und Mobilitätskonzept.
- Unterstützung und Initiierung von Aktivitäten im Bereich schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement durch die Stadtgemeinde, ggf. im Zuständigkeitsbereich der/des Mobilitätsbeauftragten (Konnex zu *Maßnahmen G2 und G3*)
- Einrichtung eines Fahrrad-Übungsplatzes (z.B. in einem Park)
- Verstärkte Überwachung der Geschwindigkeitseinhaltung insbesondere in Tempo 30 Zonen (Besondere Priorität im Bereich von Schulen sowie in Wohngebieten, inkl. laufende Evaluierung und Dokumentation)
- Verstärkte Überwachung Schutzwege (mehr stichprobenhafte Kontrollen)

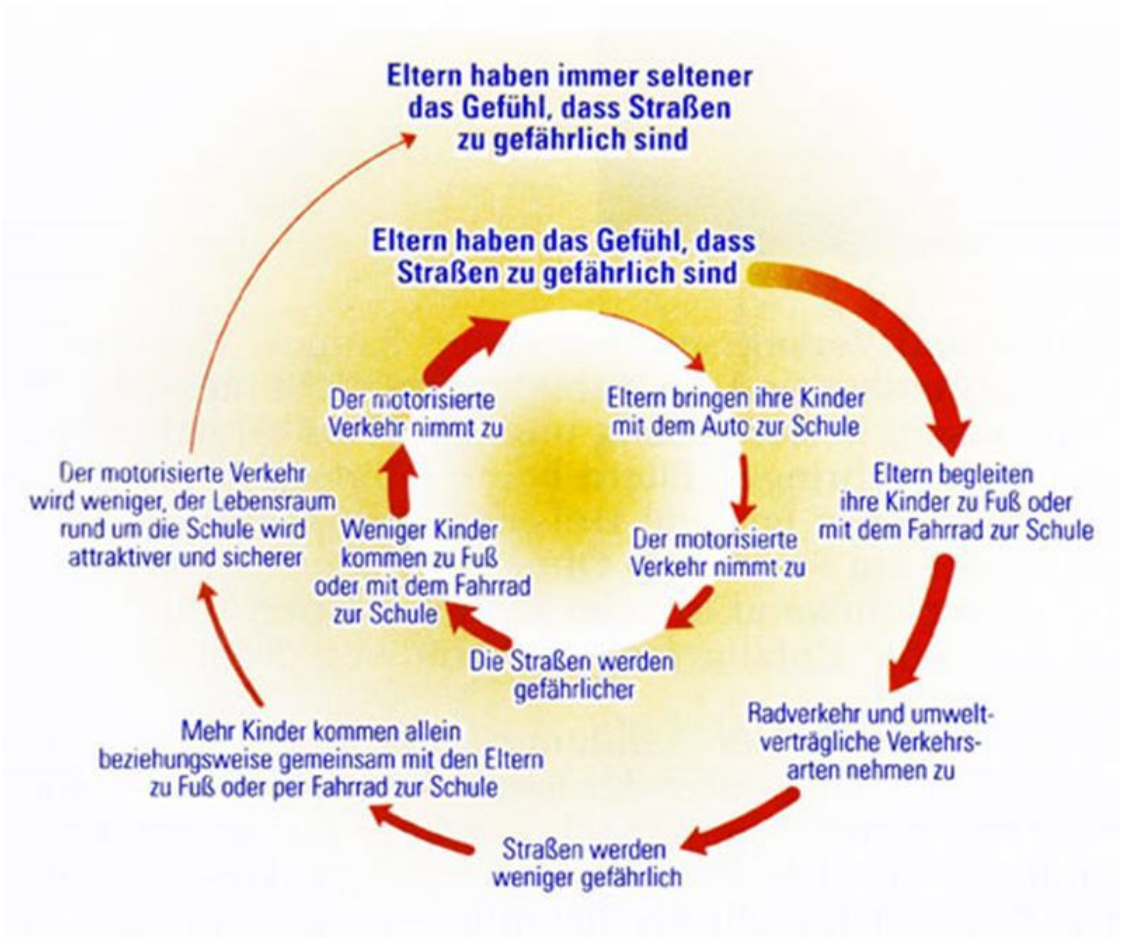
Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region		**Verkehrsarten:** Fuß, Rad, ÖV, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, Schulen, Betriebe
Planfall 1	▪ Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend
Planfall 2	▪ Umsetzung mit hoher Ambition		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** Start kurzfristig, dann sukzessive/laufend

G2 Schulisches Mobilitätsmanagement

Traditionell stand im Themenbereich „Mobilität von Kindern und Jugendlichen" in erster Linie die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt. Doch die Bedeutung dieser Thematik geht weit über Sicherheitsaspekte hinaus: Die Art und Weise, wie Kinder unterwegs sind, hat unmittelbar Einfluss auf die motorische und kognitive Entwicklung, auf die Gesundheit und die Entwicklung des Sozialverhaltens. Mittel- und langfristig bestimmen die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen bereits heute, wie die Erwachsenen der Zukunft mobil sein werden.

Derzeit ist der Trend zu beobachten, dass immer mehr Kinder durch sogenannte „Elterntaxis“ mit dem Auto zur Schule gebracht und wieder abgeholt werden. Das dadurch bedingte steigende Verkehrsaufkommen im Umfeld von Schulstandorten führt dazu, dass die Verkehrssicherheit für diejenigen, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren, sinkt. Daraus entsteht insofern ein „Teufelskreis“, als diese als mangelhaft empfundene Verkehrssicherheit wiederum weitere Eltern dazu animiert, ihre Kinder mit dem Auto zu chauffieren. Demgegenüber kann eine Reduktion der „Elterntaxis“ bei gleichzeitiger Erhöhung des Fußgänger- und RadfahrerInnenanteils das allgemeine Verkehrssicherheitsgefühl erhöhen und einen entsprechend positiven Kreislauf in Gang setzen (sh. nachstehende Abbildung).

Abbildung 4-31: Wirkungskreislauf „Elterntaxis“



Quelle: www.mobilitaetsmanagement.nrw.de

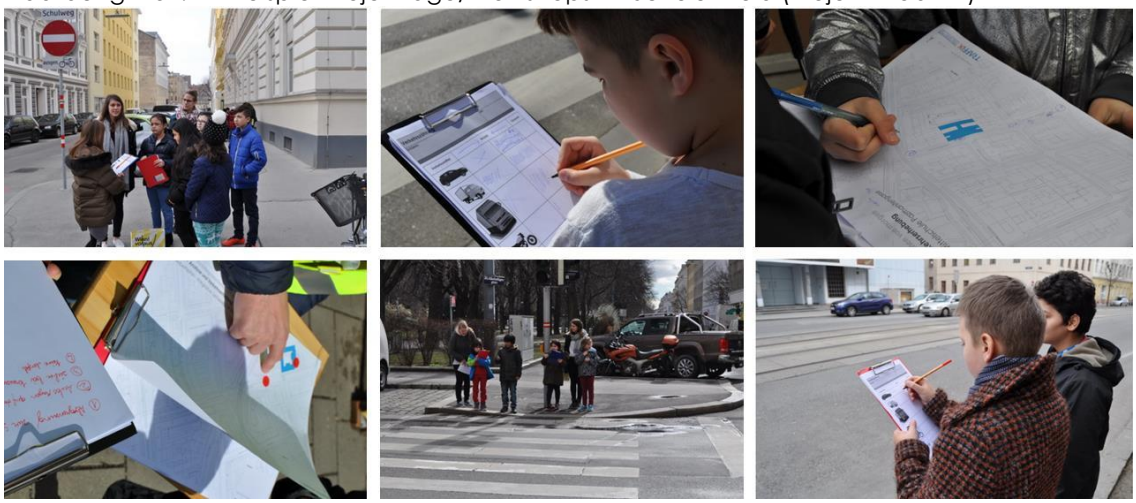
Schulisches Mobilitätsmanagement setzt bereits bei der Entstehung des Verkehrs an und versucht vor allem auf Basis sogenannter „weicher“ Maßnahmen, die Motivation zu einer nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu erhöhen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Aspekte Information, Beratung, Bewusstseinsbildung und

Kommunikation. Konkret ergibt sich in diesem Bereich eine große Bandbreite an Ansätzen in unterschiedlichen Handlungsfeldern, die je nach Schultyp und konkretem Standort im Detail zu konzipieren und umzusetzen sind. Wesentlich dabei sind insbesondere auch die Einbindung und Vernetzung verschiedener inner- und außerschulischer Akteure (z.B. Schulen, Eltern, Stadtgemeinde, externe ExpertInnen, Mobilitätsvereine, AUVA, Polizei).

Die Stadtgemeinde strebt an, Aktivitäten und Projekte im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements aktiv und unterstützen und ggf. zu initiieren, wobei insbesondere der Funktion der/des Mobilitätsbeauftragten der Stadtgemeinde eine zentrale Rolle zukommt (vgl. *Maßnahme G1 Bewusstseinsbildung*). Konkrete Projekte im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements können beispielsweise umfassen:

- Laufende Mobilitäts- und Verkehrserziehung
- Implementierung von Beratungs- und Informationsangeboten in den Schulen (in Kooperation mit externen ExpertInnen, Elternvereinen etc.)
- Durchführung von Informationskampagnen
- Veranstaltung von schwerpunktbezogenen Aktionstagen (z.B. Fahrradausbildung, autofreier Tag etc.)
- Außerschulische Lernangebote
- Pilotprojekt „Pedibus“ (sh. nachstehende Detailbeschreibung)
- Projekttage, Workshops und Stationenbetriebe zur praxisbezogenen Erarbeitung mobilitätsrelevanter Themen im Schulumfeld in Kooperation mit externen ExpertInnen (vgl. z.B. das von BMVIT und FFG geförderte Projekt *mobil++*: www.mobil-plus.at)

Abbildung 4-32: Beispiel Projekttage/Workshops im Schulumfeld (Projekt mobil++)



Quelle: TRAFFIX (Projekt mobil++, www.mobil-plus.at)

Pilotprojekt „Pedibus“

Eine konkrete, schnell umzusetzende Maßnahme zur Erhöhung des FußgängerInnenanteils stellt die Einführung eines Pedibus-Systems für SchülerInnen und Kindergartenkinder dar. Der sogenannte „Pedibus“ lässt sich am besten als eine Art „Schulbus zu Fuß“ mit vorgegebener Route beschreiben. Das durch eine erwachsene Begleitperson geführte Zufußgehen am Schulweg erhöht die Sicherheit der Kinder nicht nur durch die Begleitperson an sich, sondern auch durch eine bessere Sichtbarkeit der Kinder im Straßenraum. In weiterer Folge kommt es durch die sinkende Zahl der „Elterntaxis“ zu einer Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens im Umfeld von Schulstandorten und Kinderbetreuungseinrichtungen. Weitere positive Effekte sind die Bewegung im Freien und mehr Sicherheit der Kinder in ihrem Verkehrsverhalten, das auch mit einer besseren Orientierung in der eigenen Stadt einhergeht.

Neben den „weichen“ Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement erfordert ein umfassendes Schulwegkonzept auch konkrete infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z.B. Entschärfung neuralgischer Punkte und Gefahrenstellen, sichere Querungshilfen, Verkehrsberuhigung, Lückenschlüsse im Radwegenetz etc.). Hinsichtlich dieser Maßnahmen wird auf die einzelnen Kapitel des entsprechenden Mobilitätskonzepts verwiesen.

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region		**Verkehrsarten:** Fuß, Rad, ÖV, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, Schulen, Bund
Planfall 1	▪ Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung: ●●○	**Kosten:** ○○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend
Planfall 2	▪ Umsetzung mit hoher Ambition		
	Wirkung: ●●●	**Kosten:** ●○○	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend

G3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, Mobilitätsprozesse im Umfeld von Betrieben zu optimieren und zu ökologisieren, wobei je nach Betrieb sowohl die Bereiche An- und Abreise der MitarbeiterInnen, innerbetriebliche Mobilität, Wirtschaftsverkehr (Dienstreisen etc.) und Transportlogistik eine Rolle spielen können. Im Mittelpunkt stehen dabei „weiche“ Maßnahmen, die insbesondere Aspekte wie Information, Beratung, Bewusstseinsbildung und Kommunikation umfassen (vgl. auch Konnex zu Maßnahme *G1 Bewusstseinsbildung und Information*). Für die erfolgreiche Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement wird jedoch vorausgesetzt, dass alle Ebene und Beteiligten hintern dem Konzept steht. Zusätzlich ist eine Zusammenarbeit mit der Gemeinde/Behörde und u.U. den ÖV-Betreibern notwendig.

Die Stadtgemeinde strebt an, Aktivitäten und Projekte im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements aktiv und unterstützen und ggf. zu initiieren, wobei insbesondere der Funktion der/des Mobilitätsbeauftragten der Stadtgemeinde eine zentrale Rolle zukommt (vgl. *Maßnahme G1 Bewusstseinsbildung*). Diesbezügliche Aktivitäten können ggf. auch in Kooperation mit dem regionalen Mobilitätsmanagement Weinviertel durchgeführt werden (vgl. *Maßnahme A4 Regionale und interkommunale Kooperation*). Konkrete Projekte im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements können beispielsweise umfassen:

- „Job-Ticket" (Mitfinanzierung von ÖV-Tickets der MitarbeiterInnen durch den Betrieb mit entsprechender steuerlicher Begünstigung)
- Errichtung/Ausbau von attraktiven Radabstellanlagen am Betriebsgelände (vgl. *Maßnahme B4*)
- Ausbau der Infrastruktur für RadfahrerInnen (z.B. Duschen, Umkleiden, Spinde)
- Errichtung von E-Bike-Ladestationen am Betriebsgelände
- Errichtung von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge am Betriebsgelände (vgl. *Maßnahme F4*)
- Anschaffung von Dienstfahrrädern
- Einbindung in Radverleihkonzepte (inkl. E-Bike und Lastenrad)
- Einbindung in Car-Sharing Konzepte
- Optimierung betrieblicher Logistikkonzepte, Tourenoptimierung etc.
- Optimierung im Bereich Dienstreisen (Effizienz)
- Fuhrpark-Optimierung (inkl. Einsatz geeigneter alternativer Fahrzeugkonzepte)
- Durchführung von Informationskampagnen (z.B. über Flyer, Plakate, Intranet etc.)
- MitarbeiterInnen-Motivation
- Durchführung von Informations- und Beratungsveranstaltungen
- Beratung durch externe ExpertInnen, Durchführung von Basis-Checks
- Unterstützung bei Einreichung zur klima:aktiv Förderung des Lebensministeriums

Räumlicher Bezug: Stadtgebiet/Region	**Verkehrsarten:** Fuß, Rad, ÖV, MIV	**Akteure:** Stadtgemeinde, Betriebe, Bund	
Planfall 1	▪ Umsetzung mit mäßiger Ambition		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend
Planfall 2	▪ Umsetzung mit hoher Ambition		
	Wirkung:	**Kosten:**	**Fristigkeit:** sukzessive/laufend

5 AUSGEWÄHLTE KURZFRISTIG UMZUSETZENDE MASSNAHMEN

Auf Basis des gesamten Maßnahmenprogramms (vgl. Maßnahmenbündel, Kapitel 4.5) wurde seitens des Mobilitätsausschusses eine Auswahl von ersten konkreten (Teil-)Maßnahmen vorgenommen, die als erste „Startpunkte" im Zuge der Realisierung des Mobilitätskonzepts kurzfristig bzw. vorrangig umgesetzt werden sollen. Tabelle 5-1 fasst diese Auswahl zusammen und verweist dabei jeweils auf die dazugehörigen übergeordneten Maßnahmen gemäß Maßnahmenprogramm.

Tabelle 5-1: Ausgewählte kurzfristig umzusetzende Maßnahmen

Ausgewählte (Teil-)Maßnahme	Beschreibung	Verweis auf betreffende Maßnahme gemäß Maßnahmenprogramm (vgl. Kapitel 4.5)
Bedarfsprüfung Autobahn ASt Donau	In Abstimmung mit ASFINAG und Land NÖ, durch welche die weitere Vorgehensweise und Projektierung in erster Linie bestimmt wird, soll eine detaillierte, umfassende Bedarfsprüfung und Machbarkeitsstudie einer potenziellen zusätzlichen Anschlussstelle (ASt Korneuburg Donau) erfolgen.	**B5 Bedarfsprüfung ASt Korneuburg Donau**
Neugestaltung/Attraktivierung Donaustraße im gesamten Verlauf (Leader-Projekt)	Schaffung einer sogenannten „Grünen Achse" als attraktive Verkehrsverbindung zwischen Donau/Werftgelände, Bahnhof und Zentrum (insbesondere auch für Fuß- und Radverkehr → vgl. auch *Maßnahmen B1.1, B1.2, B2.1, B2.2*). In diesem Zusammenhang wird parallel zum Mobilitätskonzept im Rahmen eines eigenen Leader-Projekts ein Detailkonzept erarbeitet.	**C2.3 „Grüne Achse" Stadtzentrum – Donau**
Verbesserung Verkehrssituation Jochingergasse	▪ Verstärkte Überwachung der Geschwindigkeitseinhaltung inkl. laufender Evaluierung und Dokumentation ▪ Bewusstseinsbildung zur positiven Beeinflussung des Verhaltens im Straßenverkehr (insbesondere Einhalten von Tempolimits)	**G1 Bewusstseinsbildung und Information**

Parkplatzregelungen für Zentrumsbereich sowie rund um Hotspots (z.B. Hauptplatz, Schulen, Krankenhaus)	Erarbeitung eines Parkraumkonzepts für den Zentrumsbereich unter Berücksichtigung folgender Aspekte: ▪ Entlastung Parksituation Straßenraum / Verlagerung von Dauerparkern in Garagen: o Errichtung einer Parkgarage in der Nähe des Hauptplatzes (Standortüberlegungen laufen) und Verlagerung von Stellplätzen aus dem Straßenraum o Ausweitung Kurzparkzonen innerhalb Ring o Kostengünstiges Dauerparken: Prinzipiell Einhebung von geringen Gebühren auf zentrumsnahen Dauerparkplätzen ▪ Entlastung Parksituation (Bring-/Holverkehr) im Schulumfeld: o „Elterntaxis" sollen bevorzugt Kiss+Ride Stellplätze nutzen, wobei als Standort der Parkplatz Guggenbergerhalle und/oder der Bereich bei der BH in Frage kommen. Da die Zu- und Abfahrt über die Laaer Straße erfolgt, wird dadurch eine Entlastung im Schulumfeld innerhalb des Rings erreicht (vgl. *Maßnahme D3.3*).	**D5.1 Parkraumkonzept Zentrum**
	▪ Zur Entlastung der Parksituation im Straßenraum bzw. Verlagerung von Dauerparkern in Garagen: Prüfung einer möglichen Einrichtung von Kurzparkzonen und/oder zeitlich befristeten Anrainerparkplätzen in Wohngebieten (Detailprüfung, ggf. inkl. AnrainerInnenbefragung), insbesondere: o Grätzl Jochingergasse / Feldgasse (hinter Krankenhaus)	**D5.2 Parkraumkonzept Wohn-/Siedlungsgebiete**
„Stufenplan"/Evaluierung Radfahren gegen die Einbahn	Als Erweiterung zu den derzeit bereits für den Radverkehr geöffneten Einbahnen sollen weitere geeignete Abschnitte identifiziert und gegebenenfalls (nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten) als Pilotprojekte umgesetzt werden. Im Zuge einer laufenden Evaluierung dieser Projekte werden einerseits Unfallstatistiken und andererseits Statistiken hinsichtlich eingegangener Rückmeldungen von BürgerInnen (vgl. *Maßnahme A1.2*) ausgewertet und berücksichtigt.	**C3 Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr**

	Konkrete Vorschläge / Prioritätenliste für Detailprüfung: ▪ Donaustraße (Verbesserung Radverkehrsverbindung Bahnhof – Zentrum, vgl. auch *Maßnahme C2*) (Entlastung der Kreuzung Wiener Ring # Wiener Straße) ▪ Mathias-Corvinus-Straße sowie Schaumannstraße zwischen Matthias-Corvinus-Straße und Dr. Max Burckhard-Ring (Verbesserung Radverkehrs-verbindung Bahnhof – Zentrum, vgl. auch *Maßnahme C2*) ▪ Lebzeltergasse: Detailprüfung bezügl. Machbarkeit (inkl. Ermittlung der ggf. entfallenden Parkplätze) ▪ Propst-Bernhard-Straße ▪ Hans-Wilczek-Straße zwischen Albrechtgasse und Im Augustinergarten (Überprüfung Machbarkeit bezügl. Straßenbreite) ▪ Im Frauental (Überprüfung Frequenz u. Machbarkeit bezügl. Straßenbreite)	
Entschärfung Unfallhäufungs-stelle Bisamberger Straße # Wiener Ring	▪ Deutliche Markierung der Vorrangregelung (Stoppschilder und Bodenmarkie-rung), Markierung Radweg-Überfahrt am Ring (Hinweis für vom Hauptplatz kommende Kfz auf kreuzende Radfahrer von links), Verbesserung Sichtbereich durch Wegfall jeweils 1 Parkplatz Ecke Wr. Städtische	**B1.5 Entschärfung neural-gischer Punkte/ Gefahren-stellen**
Radwegverbindung HAK – Bahnhof	▪ Bankmannring/Liebleitner-Ring: Weiterführung des Radwegs zwischen HAK und Stockerauer Straße (Parkplätze könnten großteils in die Grünfläche zwischen die Bäume verlegt werden → grundsätzlich machbar, Platzverhältnisse sind im Detail zu prüfen) ▪ Lückenschluss Radweg Hrabakpark (hinter Parkdeck zum Bahnhof)	**B2.1 Neue Radwege**
Verlängerung Radweg Stockerauer Straße Richtung Leobendorf	▪ Verlängerung Radweg Stockerauer Straße ab McDonald's Richtung Leoben-dorf (tw. außerhalb Gemeindegebiet → Konnex zu *Maßnahme A4 Regionale und interkommunale Kooperation)*	**B2.1 Neue Radwege**

Radweg Güterweg zwischen Wasweg und Baumarkt Fetter	▪ Nutzung Güterweg zwischen Wasweg und Baumarkt Fetter als Radweg *(Umsetzung läuft bereits)*	**B2.1 Neue Radwege**
Entschärfung Kreuzungen Laaer Straße # B3 # Mathias-Corvinus-Straße	▪ Attraktivierung der Kreuzungsbereiche Laaer Straße # Stockerauer Straße sowie Stockerauer Straße # Mathias-Corvinus-Straße im Zuge der Verlängerung des Radwegs Laaer Straße	**B2.1 Neue Radwege**
Verbesserung Straßenquerung (Rad/Fuß) Kreuzungsbereich Leobendorfer Straße # Stockerauer Straße # Hofaustraße	▪ Kurzfristig: Entfernung der Grüninsel, Markierung eines Streifens zum Einordnen für RadfahrerInnen ▪ Mittelfristig: Detailprüfung einer Verbesserung der Überfahrtssituation im Kreuzungsbereich (Rad- und Fußübergänge), inkl. Prüfung von Breiten und Einbindungslängen (in Abstimmung mit BH)	**C1.1 Querungshilfen und Beseitigung von Engstellen**
Verbesserung Schutzweg Mechtlerstraße	▪ Bestehender Schutzweg Mechtlerstraße (Höhe Augustinergarten): Aufdopplung + deutlichere Markierung (→ Abklärung mit Land NÖ erforderlich) → Geplant im Zuge der Sanierung Mechtlerstraße 2018/19	**C1.1 Querungshilfen und Beseitigung von Engstellen**

6 MODELLRECHNUNGEN

Zur Beurteilung der in den einzelnen Planfällen zu erwartenden künftigen Mobilitäts- und Verkehrssituation sowie zur Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmenpakete wurden vereinfachte Modellberechnungen für die definierten Planfälle (Zeithorizont 2036) erstellt. Zusätzlich wurde mithilfe des Modells für jeden Planfall eine jeweils eine getrennte Untersuchung der Auswirkungen einer möglichen Errichtung einer weiteren Autobahnabfahrt (ASt Donau) durchgeführt.

Nach einer Beschreibung des generellen methodischen Modellaufbaus in Kapitel 6.1 stellt Kapitel 6.2 zunächst die Ergebnisse für die Bestandssituation 2015 dar. Im Anschluss widmet sich Kapitel 6.3 der genauen Planfall-Definition und erläutert, welche Eingangsdaten für die Prognose im Modell berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse der Modellrechnungen für die einzelnen Prognoseplanfälle sind in Kapitel 6.4 zusammengefasst. Kapitel 6.5 zeigt schließlich eine näherungsweise Betrachtung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes hinsichtlich zu erwartender Engpässe bzw. „Bottlenecks".

6.1 Modellaufbau und Methodik

Das verwendete Verkehrsmodell wurde auftragsgemäß als MIV-Modell konzipiert, welches eine Betrachtung des Kfz-Verkehrs am Straßennetz ermöglicht, wobei die Berücksichtigung der weiteren Verkehrsarten (Fuß, Rad, ÖV) im Rahmen der Modellrechnungen mittels ergänzender Abschätzungen hinsichtlich Modal Split Wirkungen (Verlagerungen der Verkehrsmittelwahl) erfolgte.[3] Der Modellaufbau basiert auf einem regionalen TRAFFIX MIV-Modell, welches u.a. übergeordnete Verkehrs- und Prognosedaten aus der Verkehrsprognose Österreich 2025+[4] enthält. Darauf aufbauend erfolgte eine aufgabenspezifische Aktualisierung und räumliche Verfeinerung der lokalen bzw. regionalen Verkehrszellenstruktur sowie der Nachfragematrizen und des Netzgraphen. Das Bestandsmodell wurde anhand der Ergebnisse der Verkehrs- und Mobilitätserhebung Korneuburg 2015[5] sowie anhand ergänzender Verkehrsdaten (ASFINAG-Zählstellen) kalibriert.

---

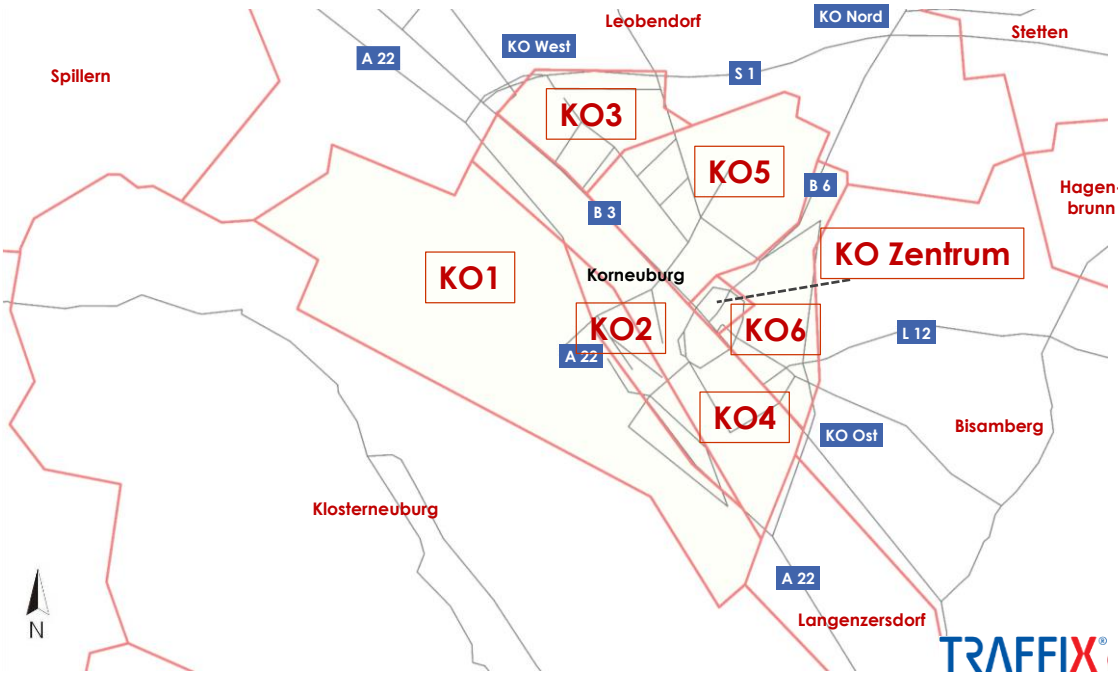
[3] Die Erstellung bzw. Verwendung eines vollumfänglichen multimodalen Verkehrsnachfragemodells (mit integriertem Verkehrsmittelwahlmodell) war nicht Auftragsgegenstand.

[4] Käfer A. / TRAFFIX et al. 2009

[5] Rosinak & Partner 2015

Die folgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt der Zellenstruktur des Verkehrsmodells. Das Stadtgebiet von Korneuburg ist in 7 Zonen (KO Zentrum sowie KO 1 bis 6) unterteilt, während die umliegende Region weitgehend auf Gemeindeebene abgebildet ist.

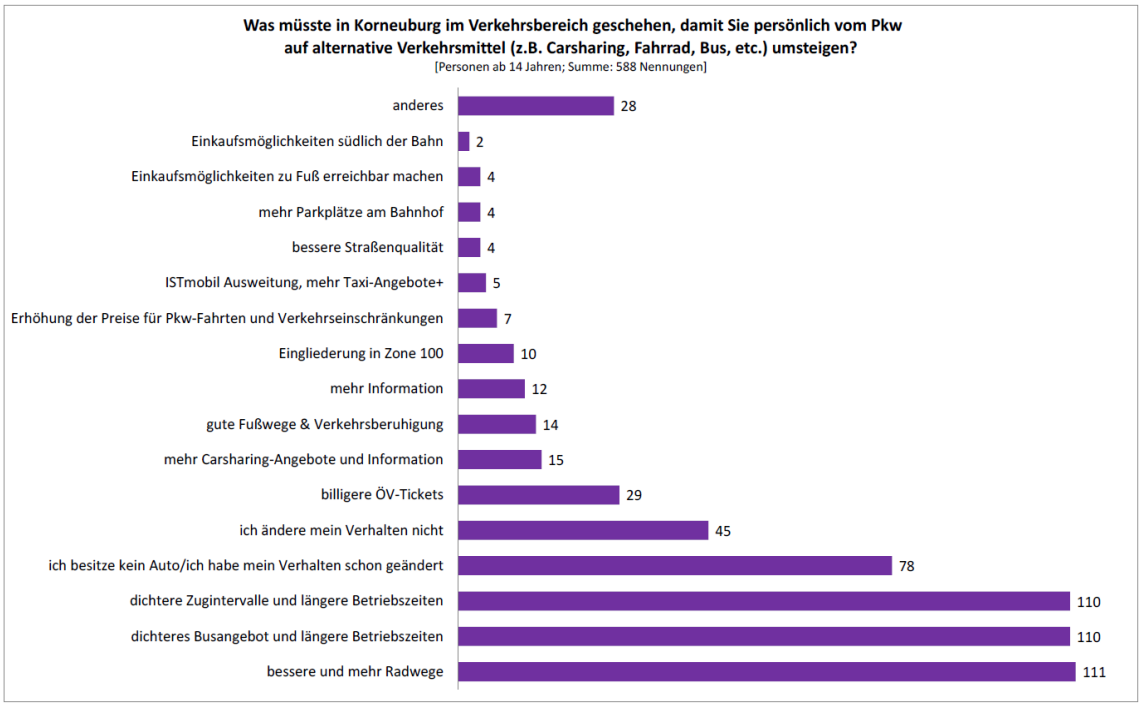
Abbildung 6-1: Verkehrszellenstruktur



Die Basis für die Berechnung der Maßnahmenplanfälle 1 und 2 bildet zunächst die Erstellung des Planfalls 0 (keine Maßnahmen-Umsetzung) für den Prognosehorizont 2036. Im Rahmen dieses Prognoseplanfalls werden die zu erwartende Entwicklung von EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen (= Strukturdaten) und die daraus resultierende Verkehrsentwicklung berücksichtigt. Für das Gemeindegebiet von Korneuburg selbst erfolgte dies mittels einer detaillierten Strukturdatenprognose auf Basis bekannter Entwicklungspotenziale an konkreten Standorten/Projekten (vgl. Kapitel 6.3) sowie unter Einbeziehung des generellen Prognosetrends von ca. 18.000 EinwohnerInnen im Jahr 2036 gemäß Masterplan. Die entsprechenden Daten wurden in aggregierter Form räumlich den einzelnen Verkehrszellen (vgl. Abbildung 6-1) zugewiesen. Die Berücksichtigung der Entwicklungen im regionalen Umfeld erfolgt durch Integration vorliegender Prognosedaten in die regionalen Verkehrsnachfragematrizen. Zusammenfassend wurden unter Einbeziehung der beschriebenen lokalen und regionalen Entwicklungen sowie von generellen Entwicklungstrends auf Basis übergeordneter Prognosen (Verkehrsprognose Österreich 2025+) konsistente Verkehrsnachfragematrizen für den Prognosehorizont 2036 hochgerechnet.

Die Berechnung der Maßnahmenplanfälle 1 und 2 basiert auf den gleichen Strukturgrößen bzw. Entwicklungsprognosen wie der Planfall 0, unterscheidet sich von diesem jedoch durch die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmenbündel. Zu diesem Zweck wurden wesentliche, im MIV-Netzmodell wirksame Maßnahmen (z.B. Autobahnabfahrt, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Geschwindigkeitsregime) im Modell implementiert. Die Effekte der weiteren Maßnahmenbündel wurden mittels ergänzender fachlicher Abschätzungen von Modal Split Wirkungen in den Modellrechnungen berücksichtigt. In diese Abschätzung der Modal Split Effekte fließen u.a. auch die Ergebnisse der Mobilitätserhebung Korneuburg 2015 hinsichtlich potenzieller Veränderungen der Verkehrsmittelwahl (vgl. Abbildung 6-2) ein.

Abbildung 6-2: Befragungsergebnisse bezüglich potenzieller Veränderungen der Verkehrsmittelwahl der KorneuburgerInnen



Quelle: Rosinak & Partner (2015): Verkehrs- und Mobilitätserhebung Korneuburg 2015, Teil 2: Mobilitätserhebung – Eckdaten der Befragung, Einstellung und Meinungen, i.A. der Stadtgemeinde Korneuburg, Dezember 2015

Die nachstehende Abbildung 6-3 fasst die beschriebene Konzeption des Modellaufbaus bzw. die Durchführungsschritte der Modellrechnungen sowie die dabei berücksichtigten Dateninputs im Überblick zusammen.

Abbildung 6-3: Konzeption Modellaufbau und Modellrechnungen

Modellaufbau

Grundkonzeption:
- MIV-Modell
- Ergänzende Abschätzung von Modal Split Wirkungen (Fuß, Rad, ÖV)

Räumliche Verfeinerung des regionalen Basis-Modells
- Verkehrszellenstruktur
- Nachfragematrizen
- Straßennetzgraph

Kalibrierung und Validierung Bestand 2015

Kalibrierung und Validierung des Bestandsmodells
- Mobilitätserhebung Korneuburg 2015 (Wegehäufigkeit, Verkehrsmittelwahl)
- Verkehrserhebung Korneuburg 2015 (Querschnittszählungen am Gemeindegebiet)
- Weitere Zähldaten (ASFINAG)

Prognoseplanfall 2036 (Planfall 0)

Strukturdaten-Prognose Korneuburg
- Prognose der Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze) für die Gemeinde Korneuburg
- Basierend auf Angaben zu erwarteten Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen an konkreten Standorten/Projekten
- Ergänzung um allgemeinen Entwicklungstrend (18.000 EW gemäß Masterplan Korneuburg 2036)
- Aggregierung der Prognosedaten je Verkehrszelle (7 Verkehrszellen im Stadtgebiet)

Prognose Region
- Berücksichtigung der regionalen Strukturdaten- und Verkehrsentwicklung im Umfeld von Korneuburg auf Basis vorliegender Prognosedaten (Nachfragematrizen)

Hochrechnung Nachfragematrizen
- Berücksichtigung genereller Entwicklungstrends (z.B. Modal Split Entwicklung) gemäß übergeordneten Prognosen (VPÖ2025+)
- Hochrechnung der Nachfragematrizen für Prognosehorizont 2036

Maßnahmen-planfälle 2036

Berechnung Maßnahmenplanfälle
- Berechnung der Maßnahmenplanfälle für Prognosehorizont 2036
- Planfälle 1 und 2
- Jeweils Variante ohne/mit zusätzlicher Autobahnabfahrt (ASt Donau)

Als Output liefern die durchgeführten Modellrechnungen im Wesentlichen die folgenden Ergebnisse bzw. Kennzahlen:

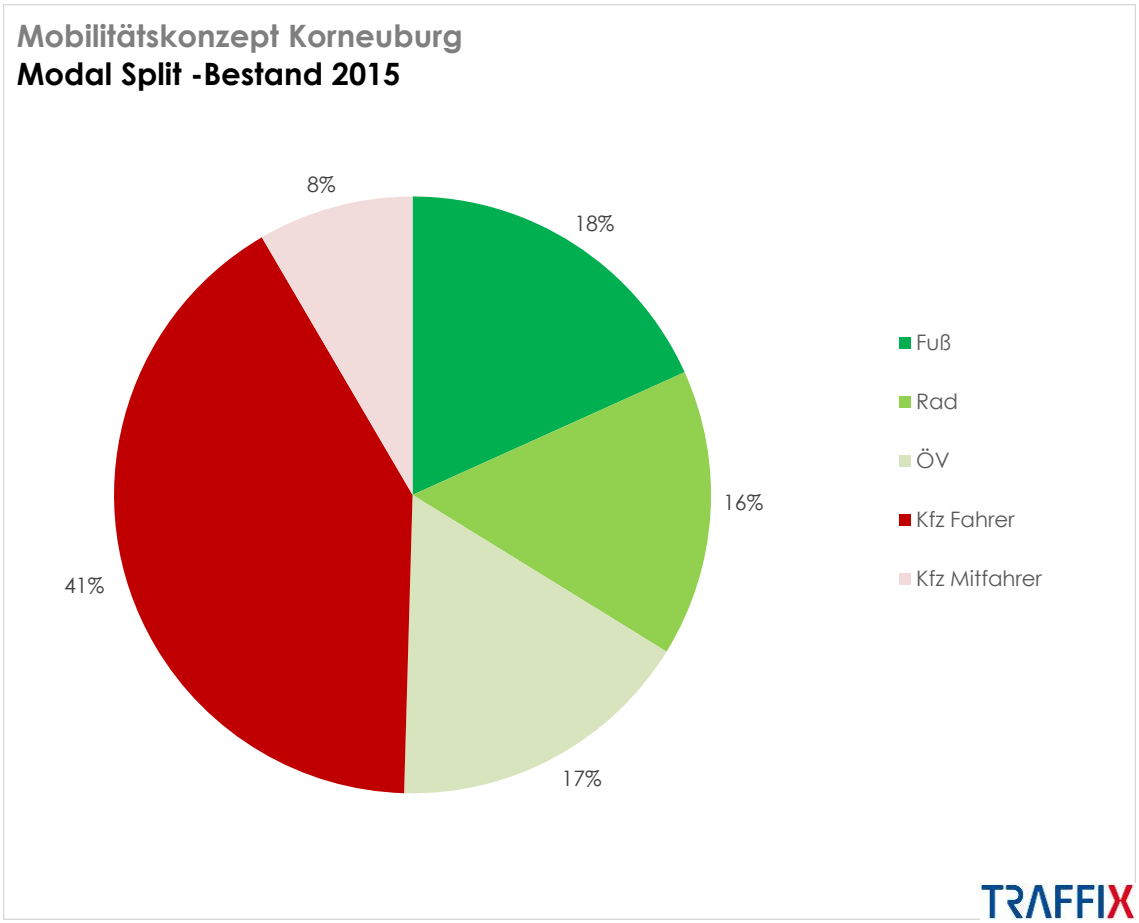
Output Modellrechnungen:

- **Modal Split** [%-Anteile der zurückgelegten Wege je Verkehrsmittel)
- **Pkw-Fahrleistung** (KorneuburgerInnen bzw. Gemeindegebiet) aus MIV-Modell
- **MIV-Umlegung**: MIV-Verkehrsströme, Querschnittswerte der Kfz-Verkehrsstärken (DTVw) [Kfz/24h]
- **Näherungsweise Betrachtung von Bottlenecks**
  (Grobe Abschätzung Leistungsfähigkeit) (im Detail sind ggf. gesonderte verkehrstechnische Leistungsfähigkeitsberechnungen erforderlich)

6.2 Ergebnisse Bestand 2015

Die folgenden Abbildungen zeigen die Situation in Bezug auf Modal Split, Pkw-Fahrleistungen und Querschnittswerte der Kfz-Verkehrsstärken für den Bestand 2015. Gemäß Mobilitätserhebung liegt der MIV-Anteil bei insgesamt 49 % (41 % Kfz Fahrer und 8 % Mitfahrer), während der sogenannte Umweltverbund (bestehend aus 18 % Fuß, 16 % Rad und 17 % ÖV) einen Anteil von 51 % erreicht.

Abbildung 6-4: Modal Split – Bestand 2015



Datenquelle: Mobilitätserhebung Korneuburg 2015

Hinsichtlich der Pkw-Fahrleistung ist zwischen einer flächenbezogenen und einer einwohnerbezogenen Perspektive zu unterscheiden. Die flächenbezogene Sichtweise bezieht sich auf die gesamte im Gemeindegebiet von Korneuburg zurückgelegte Fahrleistung und liegt im Bezugsjahr 2015 bei knapp 319.000 Pkw-km pro Werktag. Dabei entfallen mehr als 60 % auf die im Gemeindegebiet verlaufenden Abschnitte der A22 bzw. der S1. Abzüglich dieser Streckenabschnitte verbleiben ca. 120.000 Pkw-km, wovon wiederum knapp 50.000 Pkw-km auf KorneuburgerInnen entfallen. Die einwohnerbezogene Perspektive zeigt, dass die Korneuburger Bevölkerung insgesamt ca. 273.000 Pkw-km zurücklegt, wobei mit 48.000 nur knapp 18 % auf innerhalb des Gemeindegebiets entfallen (vgl. Abbildung 6-5).

Abbildung 6-5: Pkw-Fahrleistung Bestand 2015

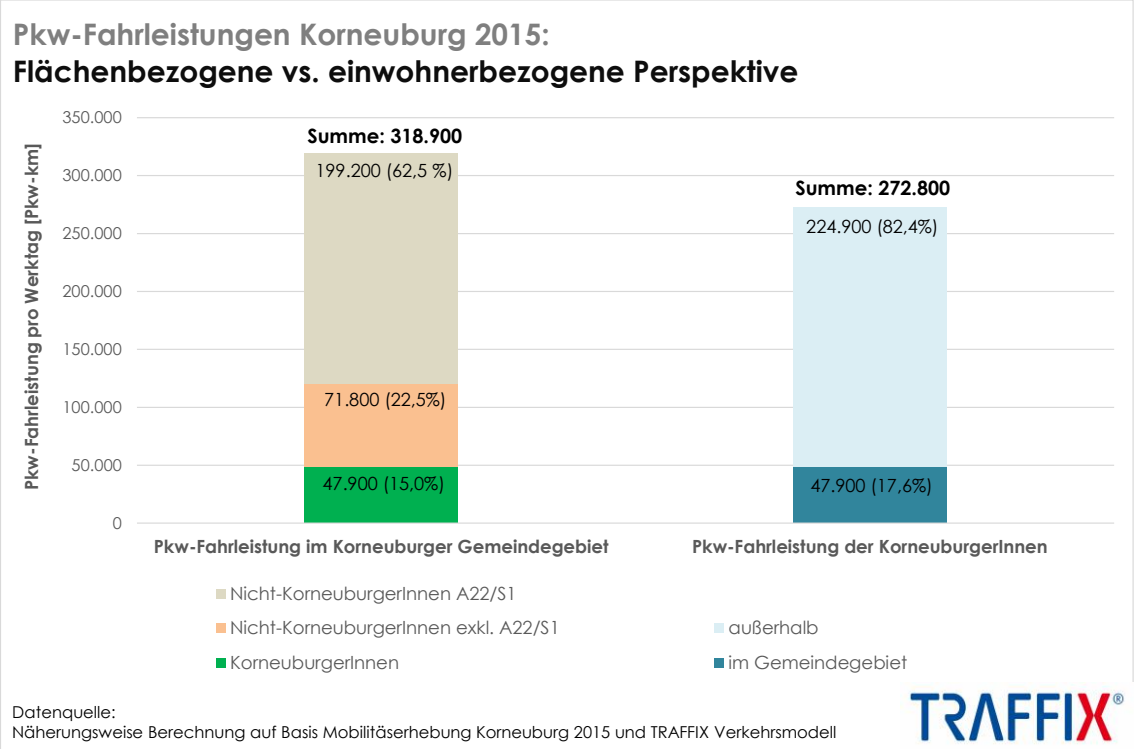
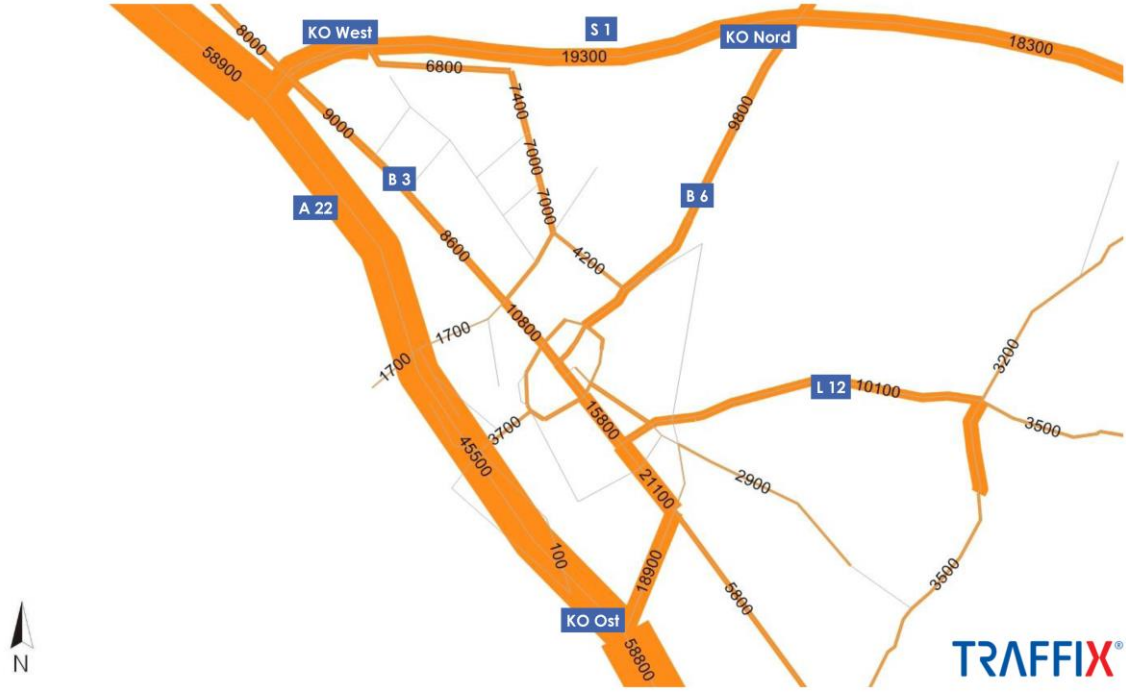


Abbildung 6-6 zeigt das Ergebnis der MIV-Umlegung auf das Straßennetz für den Bestand 2015. Dargestellt wird jeweils die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h.

Abbildung 6-6: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Bestand 2015



6.3 Planfall-Definition

Abbildung 6-7 fasst die Eckpunkte der definierten Planfälle im Überblick zusammen. Planfall 0 stellt den „Business as usual" Fall (ohne Umsetzung von Maßnahmen) für den Prognosehorizont 2036 dar, während Planfall 1 und Planfall 2 von der Umsetzung der jeweils zutreffenden Maßnahmenbündel (vgl. Kapitel 4.5) ausgehen. Zusätzlich erfolgt für jeden Planfall die Unterscheidung einer Variante ohne bzw. mit Errichtung einer zusätzlichen Autobahnabfahrt (ASt Korneuburg Donau).

Abbildung 6-7: Planfall-Definition

Planfall		Variante Anschlussstelle Donau	
Planfall 0	Nullfall (Business as usual)	Planfall 0a	ohne ASt Donau
		Planfall 0b	mit ASt Donau
Planfall 1	Umsetzung Maßnahmenpaket Variante „Konsens“	Planfall 1a	ohne ASt Donau
		Planfall 1b	mit ASt Donau
Planfall 2	Umsetzung Maßnahmenpaket Variante „Ambitioniert“	Planfall 2a	ohne ASt Donau
		Planfall 2b	mit ASt Donau

6.3.1 Strukturdaten

Im Folgenden werden die für den Prognosefall 2036 (jeweils Planfall 0, 1 und 2) berücksichtigten Strukturdaten-Entwicklungen (EinwohnerInnen und Arbeitsplätze) im Detail beschreiben. Tabelle 6-1 zeigt die voraussichtliche Entwicklungen der Einwohner- und Arbeitsplatzzahl an konkreten Standorten (Abschätzung basierend auf Angaben der Stadtgemeinde Korneuburg) im Überblick. In Tabelle 6-2 werden die entsprechenden Werte je Verkehrszelle aggregiert dargestellt.

Tabelle 6-1: Prognose Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung an konkreten Standorten

	Strukturdatenprognose			
Standort	**Zusätzliche Einwohner-Innen**	**Zusätzliche Arbeitsplätze**	**Zeithorizont**	**Zuordnung Verkehrszelle**
Werftareal	1.500	300*	10 Jahre	KO 1
„Zwischenstromland“ (Exerzierplatz)	1.000	100	10-15 Jahre	KO 2
Gewerbegebiet Zwischenstromland (Erschließung über Hofaustraße oder ASt Donau)	-	500	10-20 Jahre	KO 2
Tuttenhoferbreite	400	600	5 Jahre	KO 4
Zentrum Schaumannstraße / Ring	300	-	1 Jahr	KO 4
Zentrum (Altes Gericht)	250	50	1 Jahr	KO Zentrum
„Gardena-Gründe“	250	-	3 Jahre	KO 6
Feldgasse Umgebung	400	-	10-20 Jahre	KO 6
Gewerbegebiet Laaer Straße	-	50	> 10-15 Jahre	KO 5
Stiftsweg-Siedlung	200	-	> 10-15 Jahre	KO 5
Dabsch-Siedlung	300	-	> 10-15 Jahre	KO 3
Stockerauer Straße / Kreuzensteiner Straße (Generationencampus + Bäuerliche Fachschule)	400	200	> 10-15 Jahre	KO 5
S1-Businesspark (Kaserne, S1)	-	400	> 10-15 Jahre	KO 3
Summe	**5.000**	**2.200**		

* sowie 300 Schulplätze
Datenquelle: Angaben Stadtgemeinde Korneuburg

Tabelle 6-2: Prognose Summe EW/AP an konkreten Standorten nach Verkehrszellen

	Strukturdatenprognose nach Verkehrszellen	
Verkehrszelle	**Zusätzliche EinwohnerInnen**	**Zusätzliche Arbeitsplätze**
KO Zentrum	250	50
KO 1	1.500	300*
KO 2	1.000	600
KO 3	300	400
KO 4	700	600
KO 5	600	250
KO 6	650	-
Summe	**5.000**	**2.200**

* sowie 300 Schulplätze

Tabelle 6-3 zeigt die zusammenfassende Einwohner-Prognose, die den Modellberechnungen für das Jahr 2036 zugrunde liegt. Die entsprechenden Werte beinhalten einerseits die bekannten bzw. abgeschätzten Zuwächse an konkreten Standorten sowie andererseits einen geringen prozentuellen Zuschlag je Verkehrszelle, sodass in Summe die gemäß Masterplan Korneuburg 2036 prognostizierte Zahl von 18.000 EinwohnerInnen erreicht wird. Insgesamt entspricht dies einem Zuwachs von 40 % gegenüber dem Jahr 2015. Nach dem gleichen Prinzip erfolgte die in Tabelle 6-4 dargestellte Gesamtprognose der Arbeitsplätze. Hier ergibt sich in Summe eine Zahl von 9.500 Arbeitsplätzen im Jahr 2036, was einem Plus von 33 % gegenüber 2015 entspricht.

Tabelle 6-3: EW-Prognose 2036 nach Verkehrszellen

Verkehrs-zelle	EW 2015	Zuwachs an konkreten Standorten*	Summe	Weiterer Zuwachs allgemein + ca. 1%**	EW Prognose 2036	Steigerung 2015-2036 [%]
KO Zentrum	560	250	810	5	815	+46%
KO 1	870	1.500	2.370	20	2.390	+175%
KO 2	1.300	1.000	2.300	15	2.315	+78%
KO 3	250	300	550	5	555	+122%
KO 4	4.530	700	5.230	40	5.270	+16%
KO 5	2.910	600	3.510	30	3.540	+22%
KO 6	2.440	650	3.090	25	3.115	+28%
Summe	**12.860**	**5.000**	**17.860**	**140**	**18.000**	**+40%**

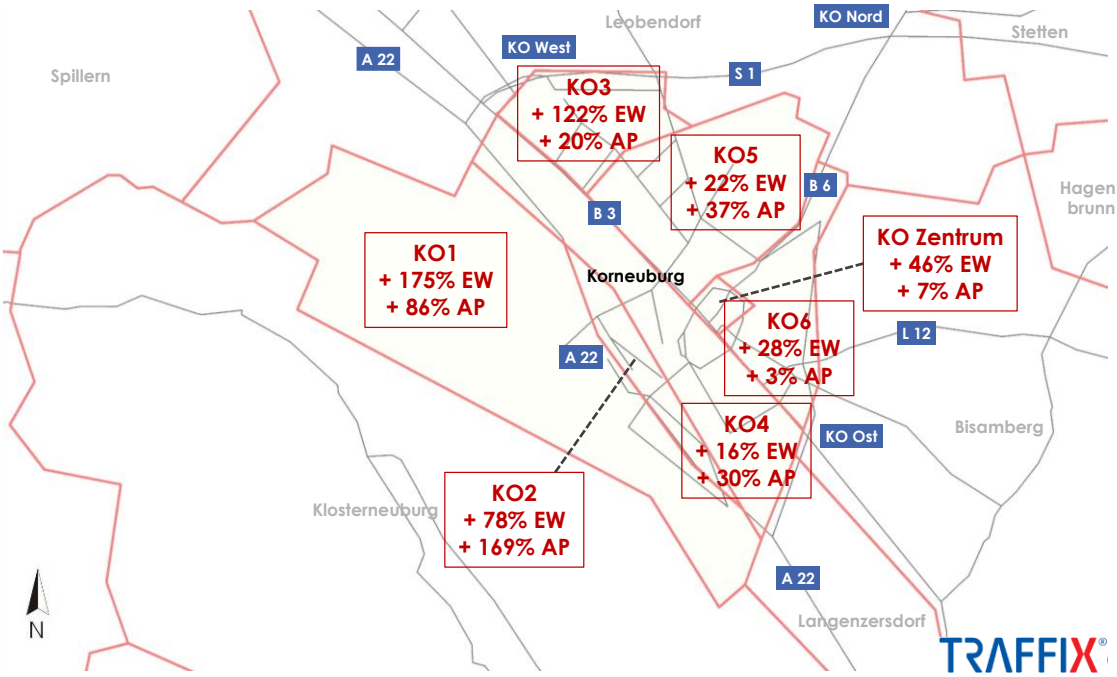
* gemäß Angaben Stadtgemeinde Korneuburg zu konkreten Standorten, vgl. Tabelle 6-1
** Abschätzung anteilige Steigerung bei Erreichen der EW-Zahl von 18.000 gemäß Masterplan

Tabelle 6-4: Arbeitsplatz-Prognose 2036 nach Verkehrszellen

Verkehrs-zelle	AP 2015*	Zuwachs an konkreten Standorten**	Summe	Weiterer Zu-wachs all-gemein + ca. 1,5%***	AP Prognose 2036	Steigerung 2015-2036 [%]
KO Zentrum	1.070	50	1.120	20	1.140	+7%
KO 1	360	300	660	10	670	+86%
KO 2	360	600	960	10	970	+169%
KO 3	2.150	400	2.550	35	2.585	+20%
KO 4	2.150	600	2.750	40	2.790	+30%
KO 5	710	250	960	15	975	+37%
KO 6	360	-	360	10	370	+3%
Summe	**7.160**	**2.200**	**9.360**	**140**	**9.500**	**+33%**

* Abschätzung auf Basis von Statistik Austria Daten 2011
** gemäß Angaben Stadtgemeinde Korneuburg zu konkreten Standorten, vgl. Tabelle 6-1
*** Abschätzung anteilige Steigerung bei Erreichen von ca. 9.500 AP

Abbildung 6-8: Entwicklung Einwohner und Arbeitsplätze 2015-2036 nach Verkehrszellen



6.3.2 Netzwirksame Maßnahmen im MIV-Modell

In der folgenden Tabelle 6-5 sind jene Maßnahmen zusammengefasst, die im Verkehrsnetz im Verkehrsmodell implementiert werden können und somit bei den durchgeführten Umlegungen netzwirksam sind. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Geschwindigkeitsbeschränkungen und Kapazitätserweiterungen für den MIV.

Tabelle 6-5: Netzwirksame Maßnahmen im MIV-Modell

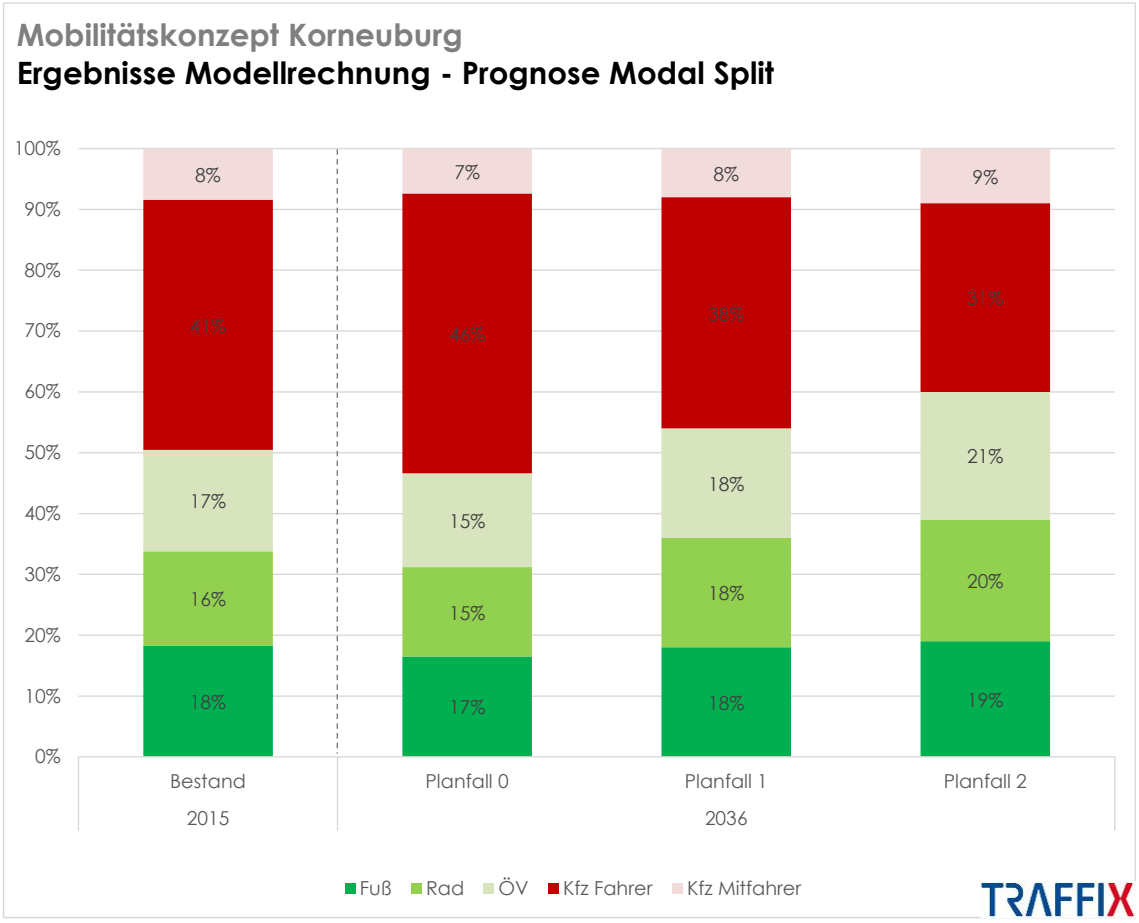
Maßnahmenbeschreibung	**PF 0**		**PF 1**		**PF 2**	
	ohne ASt Donau	**mit ASt Donau**	**ohne ASt Donau**	**mit ASt Donau**	**ohne ASt Donau**	**mit ASt Donau**
Autobahn ASt Donau *(vgl. B5)*		☑		☑		☑
Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeitsregime (Tempo 30) *(vgl. D1.1 bzw. D4)* ▪ Generell Tempo 30 überall innerhalb des Rings (inkl. B3) ▪ Tempo 30 am Ring an Abschnitten ohne Radweg (zwischen Donaustraße u. Wiener Straße) ▪ Bisamberger Straße ▪ Mechtlerstraße ▪ Laaer Straße bis Stadtgrenze ▪ Kreuzensteiner Straße ▪ Am Neubau ▪ Hovengasse/Gärtnergasse u. Kwizdastraße			☑	☑	☑	☑
Tempo 50 Laaer Straße von Stadtgrenze bis Stadion *(vgl. D4)*			☑	☑	☑	☑
Errichtung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Ring # Donaustraße (als Gesamtprojekt in Verbindung mit Aufwertung der Bahnunterführung Donaustraße) *(vgl. B6 bzw. C2.1)*			☑	☑	☑	☑
Errichtung einer Bahnunterführung anstelle des Bahnschrankens im Bereich Am Scheibenstand *(vgl. B6 bzw. C2.1)*			☑	☑	☑	☑
Kreuzung Wiener Ring # Wiener Straße: Errichtung einer Abbiegespur Richtung Wien *(vgl. B6)*			☑	☑	☑	☑
Einrichtung Begegnungszone / Shared Space auf B3 im Bereich Hauptplatz *(vgl. D1.2)*					☑	☑

* gemäß Systematik Kapitel 4.5

6.4 Ergebnisse Planfälle 2036

Die Modellrechnungen ergeben für den Nullfall 2036 (ohne Umsetzung von Maßnahmen) einen Anstieg des MIV-Anteils von derzeit 49 auf 53 %, was dem generellen Entwicklungstrend übergeordneter Prognosen[6] entspricht. Im Falle der Maßnahmen-Umsetzung gemäß Planfall 1 (Variante „Konsens“) kann der Anteil auf ca. 46 % gesenkt werden, in Planfall 2 (Variante „Ambitioniert“) auf bis zu 40 %. Diese MIV-Anteile beinhalten jeweils die Summe aus Kfz-Fahrer und Mitfahrer. Der Mitfahrer-Anteil kann in den Planfällen 1 und 2 gegenüber dem Nullfall geringfügig von 7 auf 8 oder 9 % gesteigert werden, was aus einer entsprechenden Erhöhung des durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrades resultiert. Komplementär zur prognostizierten MIV-Reduktion steigen in den Planfällen 1 und 2 die Anteile von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und ÖV, wobei das größere Zuwachspotenzial bei Radverkehr und ÖV liegt (Details sh. Abbildung 6-9).

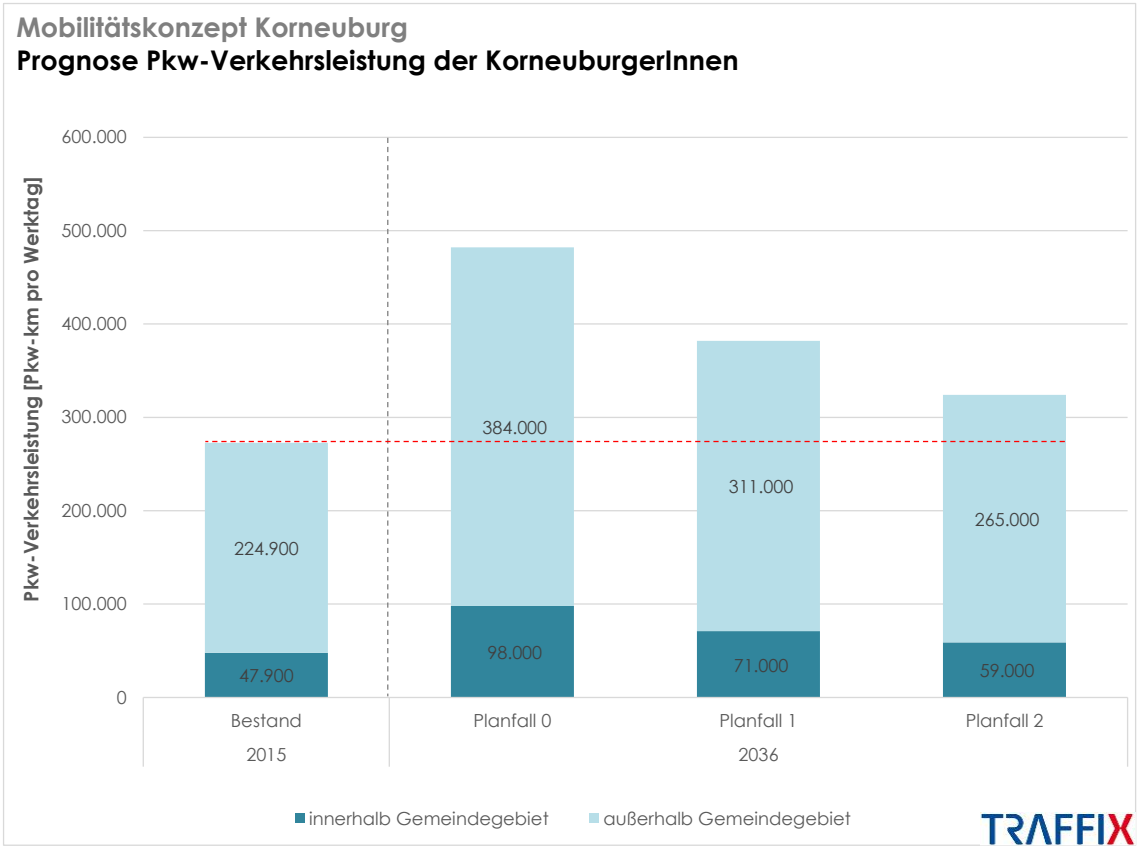
Abbildung 6-9: Ergebnis Modellrechnung – Modal Split nach Planfall 2015-2036



6 vgl. Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Käfer A. / TRAFFIX et al. 2009)

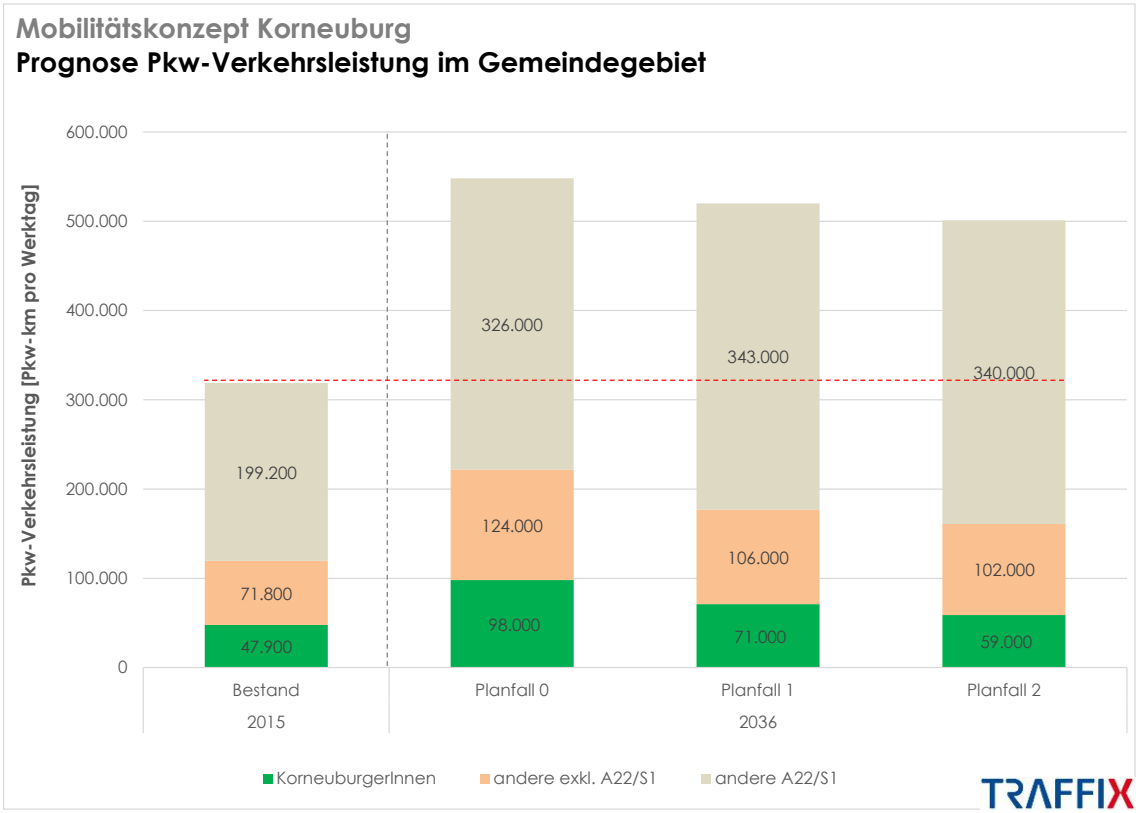
Aufgrund des prognostizierten Zuwachses an EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen sowohl in der Gemeinde als auch in der Region (und verstärkt durch den ohne Maßnahmen-Umsetzung weiter steigenden MIV-Anteil) kommt es im Nullfall 2036 zu einem massiven Anstieg der an einem Werktag durchschnittlich zurückgelegten Pkw-Fahrleistungen. In den Planfällen 1 und 2 kann analog zur Reduktion des MIV-Anteils eine deutliche Eindämmung dieses Zuwachses gelingen, dennoch liegen aufgrund des generellen Bevölkerungswachstums die absoluten Werte jedenfalls über dem Niveau von 2015. Abbildung 6-10 und Abbildung 6-11 zeigen die Prognosewerte je Planfall. Eine relativ gesehen stärkere Beeinflussbarkeit ist bei der Fahrleistung der KorneuburgerInnen gegeben, während die Fahrleistung im Gemeindegebiet (aufgrund des hohen Autobahn-Anteils mit Dominanz des Durchzugsverkehrs) durch das Mobilitätskonzept entsprechend weniger beeinflusst wird.

Abbildung 6-10: Ergebnis Modellrechnung – Pkw-Fahrleistung der KorneuburgerInnen 2015-2036



Datenquelle: Modellrechnung

Abbildung 6-11: Ergebnis Modellrechnung – Pkw-Fahrleistung im Gemeindegebiet 2015-2036



Datenquelle: Modellrechnung

Als letzter Schritt im Rahmen der Modellrechnungen wurde die je Planfall prognostizierte MIV-Verkehrsnachfrage auf das Straßennetz umgelegt, wobei die jeweils netzwirksamen Maßnahmen im Netzmodell implementiert wurden. Als Konsequenz der in den vorhergehenden Abschnitten beschriebenen Steigerungsraten der Verkehrsmengen kommt es im Planfall 0 (ohne Maßnahmen) zu deutlichen Zuwächsen bei den Querschnittsbelastungen im Straßennetz, welche durch die Umsetzung des Mobilitätskonzepts in Planfall 1 und 2 entsprechend reduziert werden können.

Abbildung 6-12, Abbildung 6-15 und Abbildung 6-18 zeigen die Umlegungsergebnisse für die Planfälle 0a, 1a und 2a (jeweils ohne zusätzliche Autobahn-Anschlussstelle). Beispielsweise ergeben sich für die B3 im Bereich der ASt Korneuburg Ost Querschnittswerte von ca. 27.000 in PF0, 25.000 in PF1 und 23.000 Kfz/24h in PF2 (gegenüber 21.000 im Jahr 2015). Auf der B3 zwischen Ring und Leobendorfer Straße liegen die DTVw-Werte bei näherungsweise 22.000 (PF0), 19.000 (PF1) und 15.000 Kfz/24h (PF2), gegenüber 11.000 in 2015.

Die Planfälle 0b, 1b und 2b wurden jeweils unter Annahme der Realisierung einer zusätzlichen Autobahn-Anschlussstelle (ASt Korneuburg Donau) berechnet. Die entsprechenden verkehrlichen Effekte bzw. deren Auswirkungen auf die Querschnittsbelastungen im Straßennetz sind Abbildung 6-13, Abbildung 6-16 und Abbildung 6-19 dargestellt. Um einen unmittelbaren Vergleich der Planfälle mit/ohne ASt Donau zu ermöglichen, wurden Differenzdarstellungen der Querschnittsbelastungen angefertigt, diese sind den Abbildungen Abbildung 6-14, Abbildung 6-17Abbildung 6-20 zu entnehmen. Die Umlegungsergebnisse zeigen erwartungsgemäß je nach Planfall Unterschiede in den absoluten Verkehrsmengen, die grundsätzlichen Wirkungsrichtungen der Errichtung einer ASt Donau sind jedoch in jedem der Planfälle 0, 1 und 2 erkennbar. Ausgeführt am Beispiel von Planfall 1 (Variante „Konsens") zeigt die Differenzdarstellung PF1b – PF1a (sh. Abbildung 6-17), dass die ASt Donau (in Kombination mit den in PF1 realisierten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) eine wesentliche Entlastung der B3 im Stadtgebiet bewirkt. So ergibt sich auf der B3 im Bereich zwischen der neuen ASt und dem Ring eine Abnahme der Verkehrsstärke zwischen -3.000 und -6.000 Kfz/24h. Zwischen Ring und der ASt Korneuburg Ost liegt die Reduktion bei Werten zwischen – 9.000 und -12.000 Kfz/24h. Die Verbindungsspange zur neuen ASt Donau, die gleichzeitig auch der Erschließung des Werftareals dient und somit den Straßenzug Zum Scheibenstand entlastet, weist in PF1 eine Verkehrsstärke von knapp 11.000 Kfz/24h auf. An dieser Stelle ist anzumerken, dass im Rahmen der Modellrechnungen kein potenzieller induzierter Verkehr (MIV „Mehrverkehr") durch die Errichtung einer ASt Donau angenommen wurde. Dies ist dadurch begründet, dass dieser Effekt als in seiner Größenordnung vernachlässigbar eingestuft wird, weil insbesondere während der Hauptverkehrszeiten auf der dominierenden Relation von/nach Wien nur geringe Reisezeitgewinne gegeben sind.

Abbildung 6-12: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 0a 2036

Abbildung 6-13: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 0b 2036

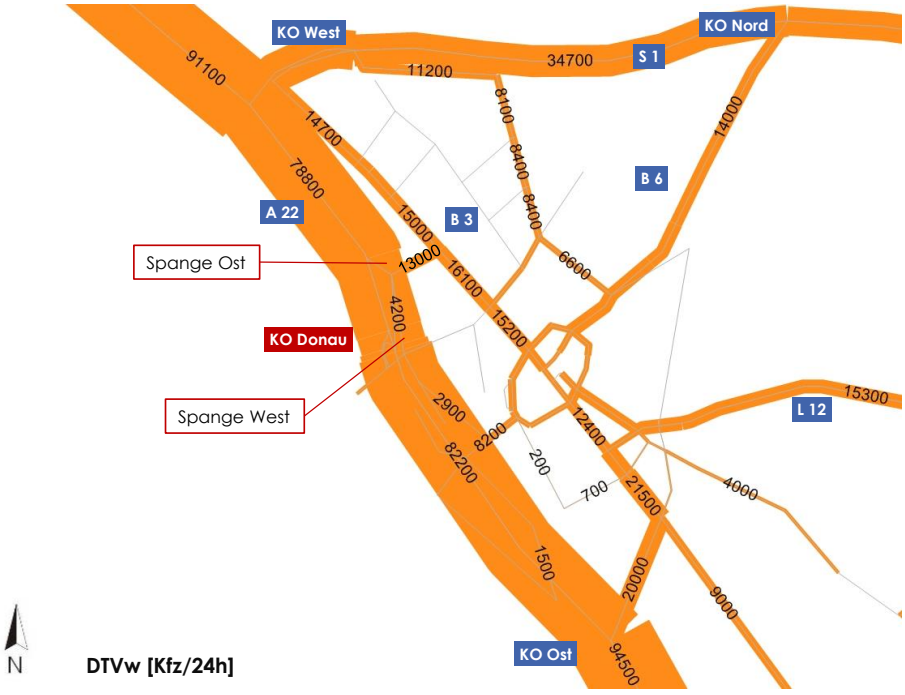


Abbildung 6-14: Differenzdarstellung MIV-Verkehrsstärke (DTVw) [Kfz/24h] Planfall 0b-0a

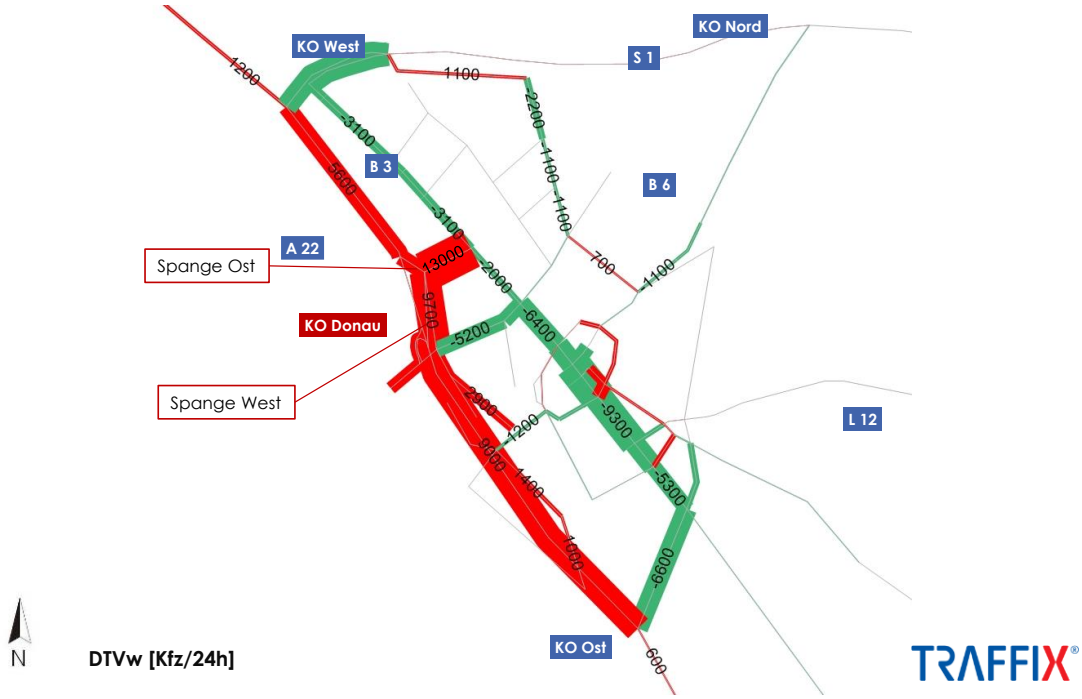


Abbildung 6-15: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 1a 2036

Abbildung 6-16: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 1b 2036

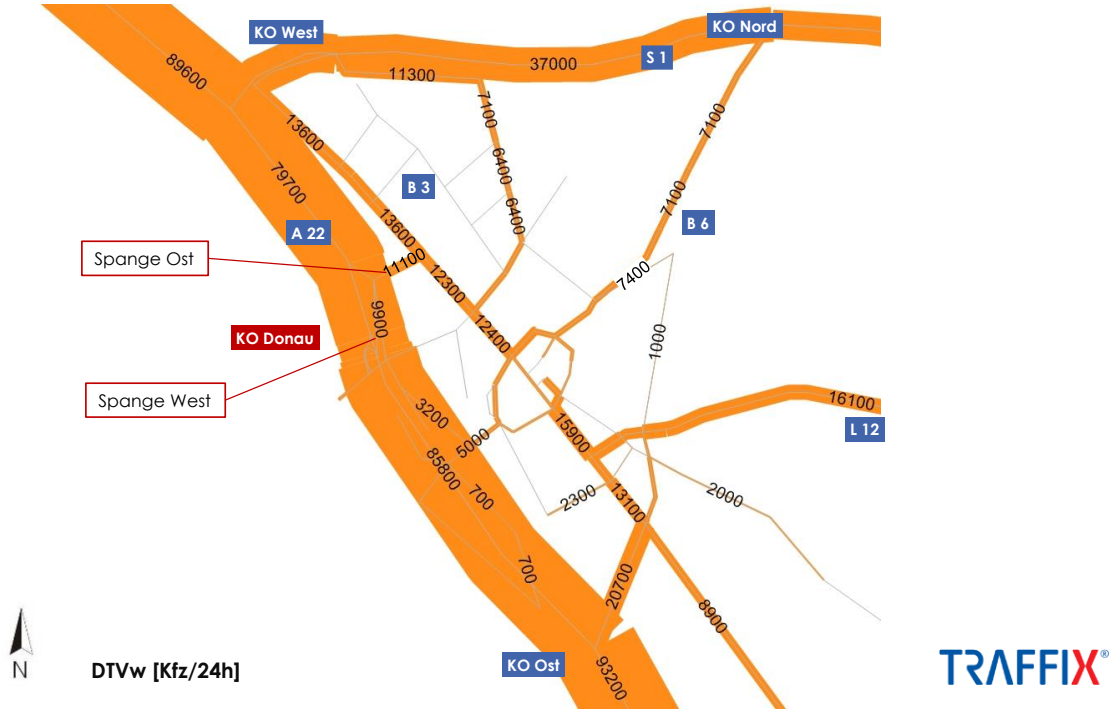


Abbildung 6-17: Differenzdarstellung MIV-Verkehrsstärke (DTVw) [Kfz/24h) Planfall 1b-1a

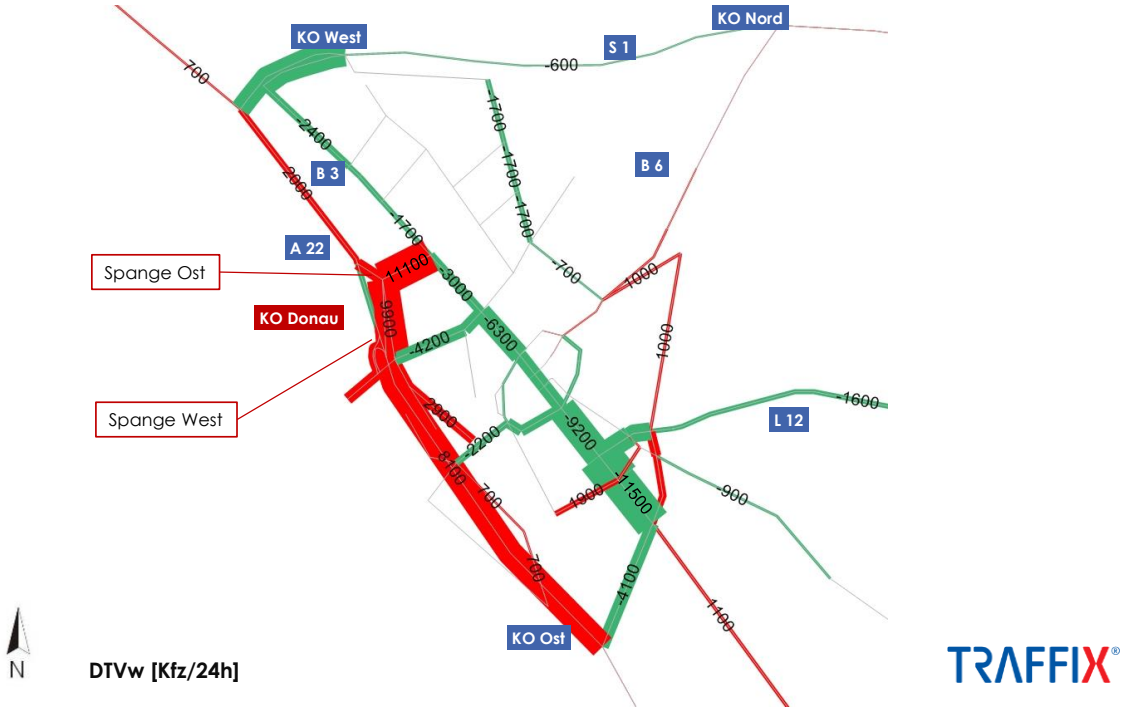
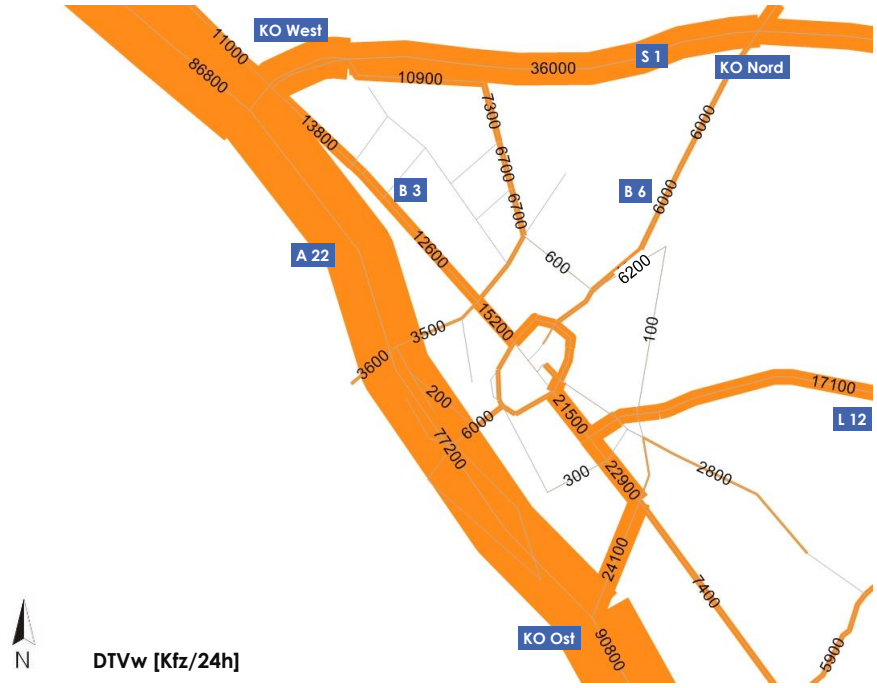
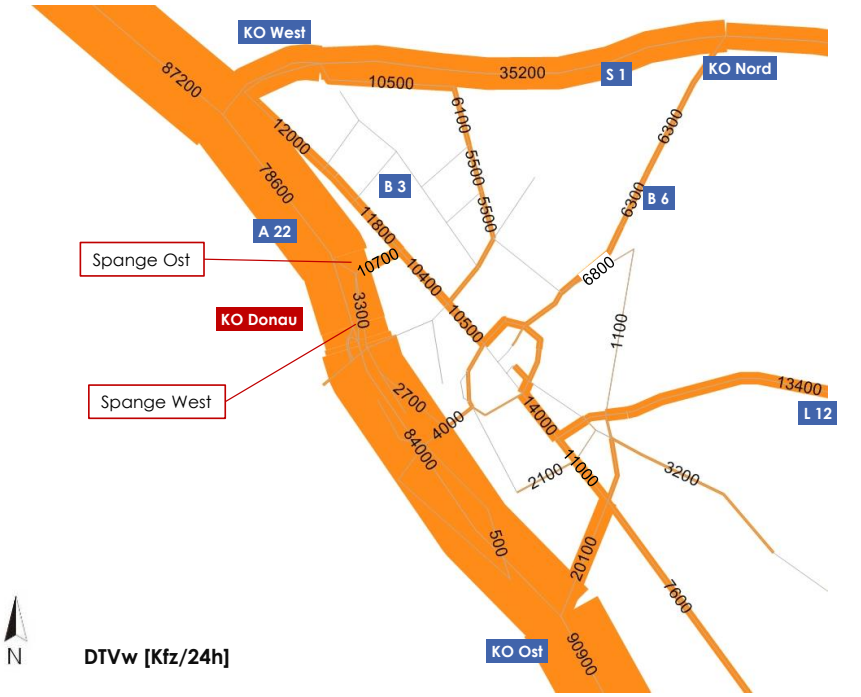


Abbildung 6-18: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 2a 2036



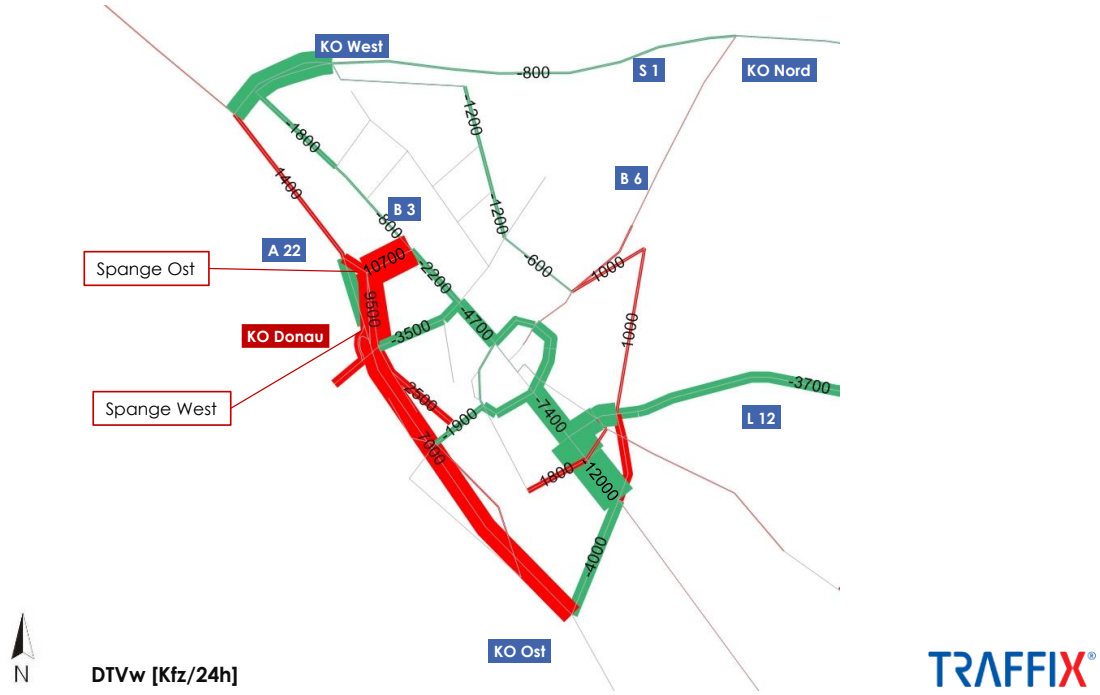
TRAFFIX

Abbildung 6-19: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 2b 2036



TRAFFIX

Abbildung 6-20: Differenzdarstellung MIV-Verkehrsstärke (DTVw) [Kfz/24h] Planfall 2b-2a



6.5 Abschätzung Leistungsfähigkeit

Anhand der Ergebnisse der Modellberechnungen wurde eine näherungsweise Betrachtung ausgewählter Querschnitte bzw. Kreuzungen hinsichtlich Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit vorgenommen. Dabei wurden allgemeine Richtwerte für den Spitzenstundenfaktor sowie für die verkehrstechnischen Anlageverhältnisse der betreffenden Abschnitte angewendet. Dieser näherungsweise Ansatz ermöglicht eine tendenzielle Einschätzung der Situation, ersetzt jedoch nicht ggf. erforderliche detaillierte verkehrstechnische Leistungsfähigkeitsberechnungen. In der folgenden Abbildung 6-21 sind die Ergebnisse für ausgewählte Abschnitte je Planfall zusammengefasst. Grüne Zahlen zum Sättigungsgrad weisen auf keinerlei Leistungsfähigkeitseinschränkungen hin, während rote Zahlen einen kritischen Bereich angeben. Zahlen > 1,00 beschreiben eine rechnerische Überlastung des Abschnitts, welche sich i.d.R. in anwachsendem Rückstau manifestiert.

Als hinsichtlich der Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit kritischer Abschnitt kristallisiert sich die B3 im Bereich der ASt Korneuburg Ost heraus. Die Darstellung zeigt, dass in Fahrtrichtung stadteinwärts in der Spitzenstunde bereits im Bestand 2015 eine rechnerische Über-

lastung (Sättigungsgrad 1,04) gegeben ist. Diese Überlastung steigert sich in den Planfällen 2036 ohne zusätzliche ASt auf Sättigungsgrade zwischen 1,12 und 1,31 (PF2 bzw. PF0). Auch die Fahrtrichtung stadtauswärts bewegt sich im kritischen Bereich.

Als mögliche Lösungsansätze für diesen Bottleneck-Bereich sind grundsätzlich 3 Optionen denkbar (vgl. auch *Maßnahme B6 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur zur Entschärfung von Bottlenecks*):

➔ **Lösungsansatz 1: Kapazitätserweiterung B3 # ASt Korneuburg Ost**

Für diesen Fall wäre eine detaillierte Verkehrsuntersuchung erforderlich, um potenziell geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität bzw. zum Erhalt der Leistungsfähigkeit identifizieren und bewerten zu können. Derartige Ertüchtigungsmaßnahmen stünden jedoch grundsätzlich im Widerspruch zur im Mobilitätskonzept vorgesehenen Verkehrsberuhigung der B3 im Bereich des Zentrums.

➔ **Lösungsansatz 2: Errichtung zusätzliche ASt (Korneuburg Donau)**

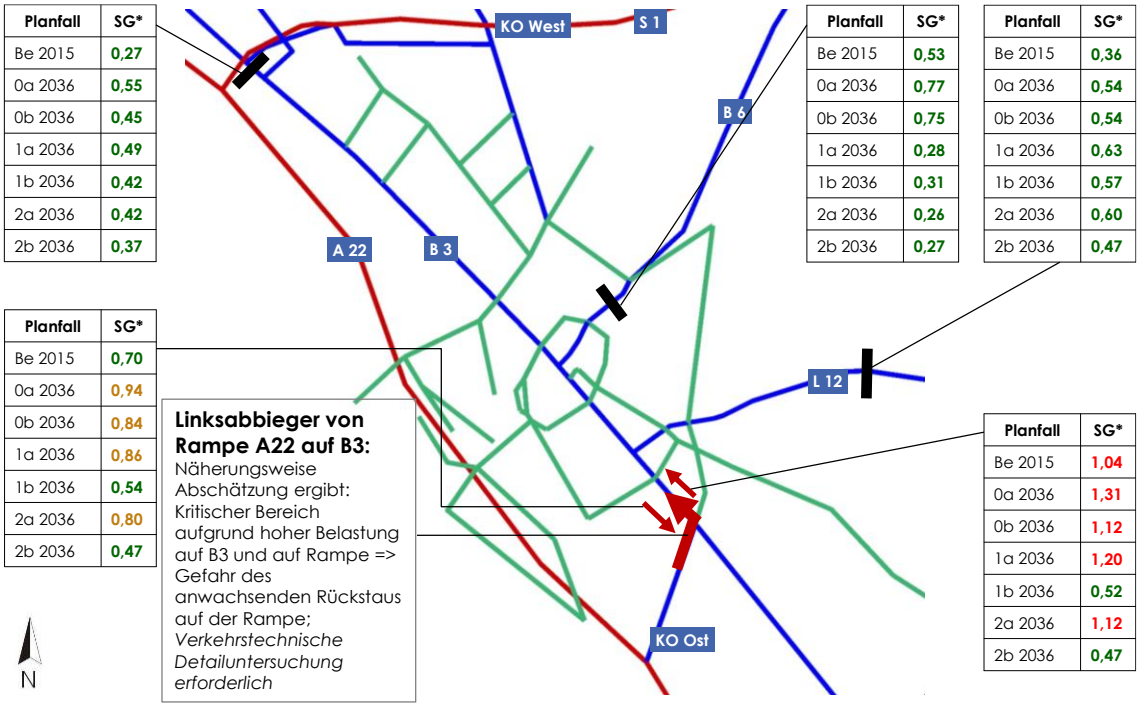
Jedenfalls gelöst würde das Kapazitätsproblem durch die Errichtung einer zusätzlichen ASt (Korneuburg Donau) und die daraus resultierende Verkehrsverlagerung mit deutlicher Entlastung des Bereichs B3 # ASt Korneuburg Ost.[7]

➔ **Lösungsansatz 3: Deutliche MIV-Reduktion durch sehr ambitionierte Umsetzung der Maßnahmenbündel des Mobilitätskonzepts**

Als Alternative zu 1 und 2 bleibt die äußerst ambitionierte Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Nachdem die Modellrechnungen zeigen, dass weder in Planfall 1 („Variante Konsens") noch in Planfall 2 („Variante Ambitioniert") die Reduktion des MIV-Aufkommens ausreichend stark ist, müssten dafür die Zielvorgaben gemäß Planfall 2 „übererfüllt" werden. Näherungsweise bedeutet dies, dass der MIV-Lenker-Anteil am Modal Split bis 2036 auf unter 30 % gesenkt werden müsste. Inwieweit dies in der Praxis erreichbar ist, wäre im Zuge des Monitorings bzw. der regelmäßigen Evaluierung des Konzepts (vgl. Kapitel 7) in den nächsten Jahren zu beobachten.

[7] An dieser Stelle ist anzumerken, dass im Rahmen der Modellrechnungen kein potenzieller induzierter Verkehr (MIV „Mehrverkehr") durch die Errichtung einer ASt Donau angenommen wurde. Dies ist dadurch begründet, dass dieser Effekt als in seiner Größenordnung vernachlässigbar eingestuft wird, weil insbesondere während der Hauptverkehrszeiten auf der dominierenden Relation von/nach Wien nur geringe Reisezeitgewinne gegeben sind. Im Falle einer näherungsweisen Berücksichtigung eines induzierten Verkehrs im MIV würden sich die prognostizierten Verkehrsstärken im Bereich der neuen ASt ggf. geringfügig steigern, wobei dies nichts an den dargestellten Größenordnungen und Wirkungsrichtungen ändern würde.

Abbildung 6-21: Sättigungsgrade ausgewählter Querschnitte in der Spitzenstunde



Planfall	SG*
Be 2015	0,27
0a 2036	0,55
0b 2036	0,45
1a 2036	0,49
1b 2036	0,42
2a 2036	0,42
2b 2036	0,37

Planfall	SG*
Be 2015	0,53
0a 2036	0,77
0b 2036	0,75
1a 2036	0,28
1b 2036	0,31
2a 2036	0,26
2b 2036	0,27

Planfall	SG*
Be 2015	0,36
0a 2036	0,54
0b 2036	0,54
1a 2036	0,63
1b 2036	0,57
2a 2036	0,60
2b 2036	0,47

Planfall	SG*
Be 2015	0,70
0a 2036	0,94
0b 2036	0,84
1a 2036	0,86
1b 2036	0,54
2a 2036	0,80
2b 2036	0,47

Planfall	SG*
Be 2015	1,04
0a 2036	1,31
0b 2036	1,12
1a 2036	1,20
1b 2036	0,52
2a 2036	1,12
2b 2036	0,47

* SG = Sättigungsgrad (Näherungsweise Berechnung anhand von Abschätzung von Spitzenstundenfaktor und Sättigungsmenge)

7 MONITORING UND EVALUIERUNG

Um eine zielgerichtete Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu gewährleisten, sind ein laufendes Monitoring, eine regelmäßige Evaluierung der Zielerreichung sowie gegebenenfalls die Durchführung von Anpassungen des Konzeptes erforderlich. Im Mittelpunkt des Monitoring- und Evaluierungskonzepts stehen dabei die folgenden Kernelemente:

Kernelemente Monitoring und Evaluierung:

- Umsetzungsgrad der Maßnahmen
- Zielerreichungsgrad

Die Begriffe Monitoring und Evaluierung werden in diesem Zusammenhang folgendermaßen definiert:

- **Laufendes Monitoring:** Laufende Beobachtung der Entwicklungen anhand sämtlicher verfügbarer Informationen und Datengrundlagen (Monitoring der Maßnahmenumsetzung, Monitoring der Zielerreichung)
- **Periodische Evaluierung**: Analyse und Interpretation der beobachteten Entwicklungen, Ableitung von Schlussfolgerungen und ggf. Anpassung des Konzeptes

Während das Monitoring bzw. die Evaluierung der Maßnahmenumsetzung unmittelbar anhand der Dokumentation umgesetzter Maßnahmen erfolgen kann, ist für die Analyse der Zielerreichung die Definition geeigneter Kennzahlen bzw. Indikatoren erforderlich. Diese Indikatoren sollen einerseits möglichst aussagekräftig und andererseits mit überschaubarem Aufwand regelmäßig zu erheben sein. In Bezug auf die definierten Indikatoren wird jeweils ausgehend von der IST-Situation (Datenbasis 2015) eine Zielvorgabe hinsichtlich der erwarteten Entwicklung festgelegt.

Tabelle 7-1 bietet eine zusammenfassende Übersicht jener Indikatoren, die quantitativ messbar sind und demnach eine zentrale Basis für Monitoring und Evaluierung des Mobilitätskonzepts darstellen. Die angegebenen Werte stammen entweder aus den

durchgeführten Modellrechnungen (vgl. Kapitel 6) oder stellen entsprechende Abschätzungen dar. Bei der Interpretation dieser Werte ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei nicht um exakte Prognoseberechnungen handelt, sondern um eine fachlich plausible Abschätzung der Größenordnungen, welche bei Umsetzung des Mobilitätskonzepts sowie unter Berücksichtigung genereller Entwicklungstrends erreichbar scheinen. Abbildung 7-1 bis Abbildung 7-7 zeigen für einige der in Tabelle 7-1 angeführten Indikatoren zusätzlich grafische Darstellungen der angestrebten Entwicklungen bzw. Zielwerte je Planfall.

Tabelle 7-1: Quantitativ messbare Indikatoren und Zielwerte für Monitoring und Evaluierung

Kennzahl/Indikator		**IST-Wert 2015**	**Datenquelle IST-Wert**	**Zielrichtung**	**Zielwert 2036**	**Quelle Zielwert**
Modal Split	Anteil Fuß	18 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	18 – 19 %	Modellrechnung
	Anteil Rad	16%	Mobilitätserhebung 2015	↗	18 – 20 %	Modellrechnung
	Anteil ÖV	17 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	18 – 21 %	Modellrechnung
	Anteil MIV-Lenker	41 %	Mobilitätserhebung 2015	↘	31 – 37 %	Modellrechnung
	Anteil MIV-Mitfahrer	8 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	8 – 9 %	Modellrechnung
	Summe Umwelt-verbund (Fuß, Rad, ÖV)	51 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	55 – 60 %	Modellrechnung
	Summe MIV (Lenker + Mitfahrer)	49 %	Mobilitätserhebung 2015	↘	40 – 45 %	Modellrechnung
Pkw-Besetzungsgrad [Personen pro Pkw]		1,2	Mobilitätserhebung 2015	↗	1,3	Abschätzung
Anteil BahnpendlerInnen (Hauptverkehrsmittel Bahn bei Wegezweck Arbeit)		28 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	30 – 40 %	Abschätzung

Pkw-Fahrleistung [Pkw-km/Werktag]	EinwohnerInnen Korneuburg	272.800	Modellrechnung	↗[1]	382.000 – 324.000	Modellrechnung
	Gemeindegebiet Korneuburg	318.900	Modellrechnung	↗[1]	520.000 – 501.000	Modellrechnung
Durchschnittliche Wegelängen [km]	Fuß	1,4	Mobilitätserhebung 2015	↗	1,5 – 1,7	Abschätzung
	Rad	3,1	Mobilitätserhebung 2015	↗	3,5 – 4,0	Abschätzung
	ÖV	19,8	Mobilitätserhebung 2015	→[2]	19,5 – 20,0	Abschätzung
	MIV	14,3	Mobilitätserhebung 2015	↗[3]	14,5 – 16,0	Abschätzung
Fußläufige Erreichbarkeit[4]	Nächste Bushaltestelle (< 5 min)	68 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	70 – 80 %	Abschätzung
	Nächstes Lebensmittelgeschäft (< 10 min)	81 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	80 – 90 %	Abschätzung
	Nächster Arzt (< 15 min)	79 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	80 – 90 %	Abschätzung
	Nächste Pflichtschule (< 15 min)	55 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	60 – 70 %	Abschätzung
Fahrradverfügbarkeit (jederzeit oder gelegentlich)		86 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	95 - 100 %	Abschätzung
Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer		28 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	35 - 40 %	Abschätzung
Bekanntheit/Nutzung alternativer/multimodaler	Bekanntheit	21 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	70 – 90 %	Abschätzung

Verkehrsangebote (IST-mobil, Sharing-Angebote, VORMA etc.)	Nutzung	1 %	Mobilitätserhebung 2015	↗	10 – 20 %	Abschätzung
Pkw-Besitz pro Haushalt [Pkw/Haushalt]		1,3	Mobilitätserhebung 2015	↘	1,1 – 1,2	Abschätzung
Haushalte mit alternativ angetriebenem Pkw (Elektro- oder Hybrid)[5]		0,9 %	Mobilitätserhebung 2015	↗		Abschätzung
Kfz-Verkehrsaufkommen (DTVw) an ausgewählten Querschnitten [Kfz/24h]	B3 zw. ASt Korneuburg Ost u. Klein-Engersdorfer Straße	21.100	Modellrechnung	↘/→/↗[6]	11.000 – 24.600	Modellrechnung
	B3 zw. Klein-Engersdorfer Straße u. Wiener Ring	15.800	Modellrechnung	↘/→/↗[6]	14.000 – 25.100	Modellrechnung
	B3 zw. Liebleitner-Ring u. Leobendorfer Straße	10.800	Modellrechnung	→/↗[6]	10.500 – 18.600	Modellrechnung
	B6 zw. Mechtlerstraße u. Stadtgrenze	9.800	Modellrechnung	↘[6]	6.000 – 7.100	Modellrechnung
	L12 Klein-Engersdorfer Straße (Stadtgrenze)	10.100	Modellrechnung	↗[6]	13.400 – 17.700	Modellrechnung
	Leobendorfer Straße zw. Karl-Bodingbauer-Gasse u. Hans-Gruber-Gasse	7.000	Modellrechnung	↘/→/↗[6]	5.500 – 8.100	Modellrechnung
Verkehrsunfälle mit Personenschaden		55	Statistik Austria 2015	→/↘[7]	40 – 70	Abschätzung
Zufriedenheit mit Verkehrsangebot (betreffend alle Verkehrsmittel)		Detailwerte sh. Mobilitäts-erhebung 2015	Mobilitätserhebung 2015	↗		Abschätzung

[1] Aufgrund des prognostizierten Wachstums in Stadt und Region (Einwohner, Arbeitsplätze) ist mit einem Anstieg der Pkw-Verkehrsleistung zu rechnen, diese soll jedoch durch das Mobilitätskonzept begrenzt werden und die angegebenen Zielwerte nicht übersteigen.

[2] Hinsichtlich der durchschnittlichen Wegelänge im ÖV ist aufgrund der Dominanz der Verkehrsströme von/nach Wien von einer relativ konstanten Entwicklung ohne signifikante Änderungen auszugehen.

[3] Die durchschnittliche Wegelänge im MIV wird bei Erreichen der Ziele des Mobilitätskonzepts geringfügig steigen, weil in diesem Fall insbesondere sehr kurze Pkw-Fahrten durch Fuß oder Rad ersetzt werden.

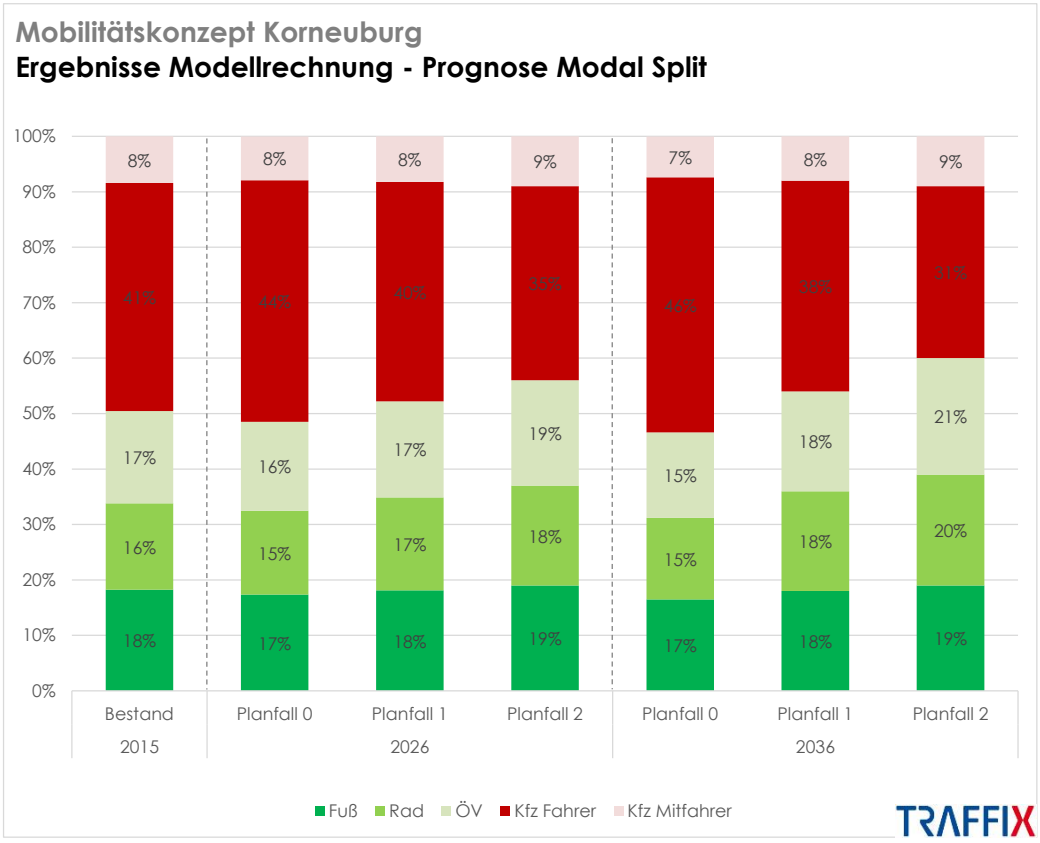
[4] Die Entwicklung der fußläufigen Erreichbarkeit ist nur teilweise von der Mobilitätspolitik beeinflussbar und in hohem Maße auch von der Stadtentwicklung abhängig (vgl. *Maßnahme A3 Interdisziplinäre Kooperation*)

[5] Lt. Mobilitätserhebung 2015 liegt eine Datengrundlage zur Anzahl der Haushalte mit alternativ angetriebenem Pkw (0,9 %) vor. Tendenziell wird bis 2036 jedenfalls ein deutlicher Anstieg dieses Kennwerts angestrebt. Aufgrund der schwer vorhersehbaren Marktentwicklung einerseits sowie der diesbezüglich begrenzten Einflussmöglichkeiten der Gemeinde andererseits wird an dieser Stelle auf die Angabe eines konkreten Zielwerts verzichtet. Zu berücksichtigen ist weiters, dass die Kennzahl implizit auch durch die generelle Motorisierungsrate beeinflusst wird, die lt. Zielsetzung sinken soll. Ein besserer Indikator wäre der Anteil der zugelassenen Fahrzeuge mit Alternativantrieb, dazu liegen jedoch keine Daten auf Gemeindeebene vor.

[6] Zielwerte unter Berücksichtigung des prognostizierten Wachstums in Stadt und Region, je nach Planfall (PF 1a, 1b, 2a, 2b) bzw. in Abhängigkeit der potenziellen Errichtung einer zusätzlichen Autobahn-Anschlussstelle (ASt Korneuburg Donau)

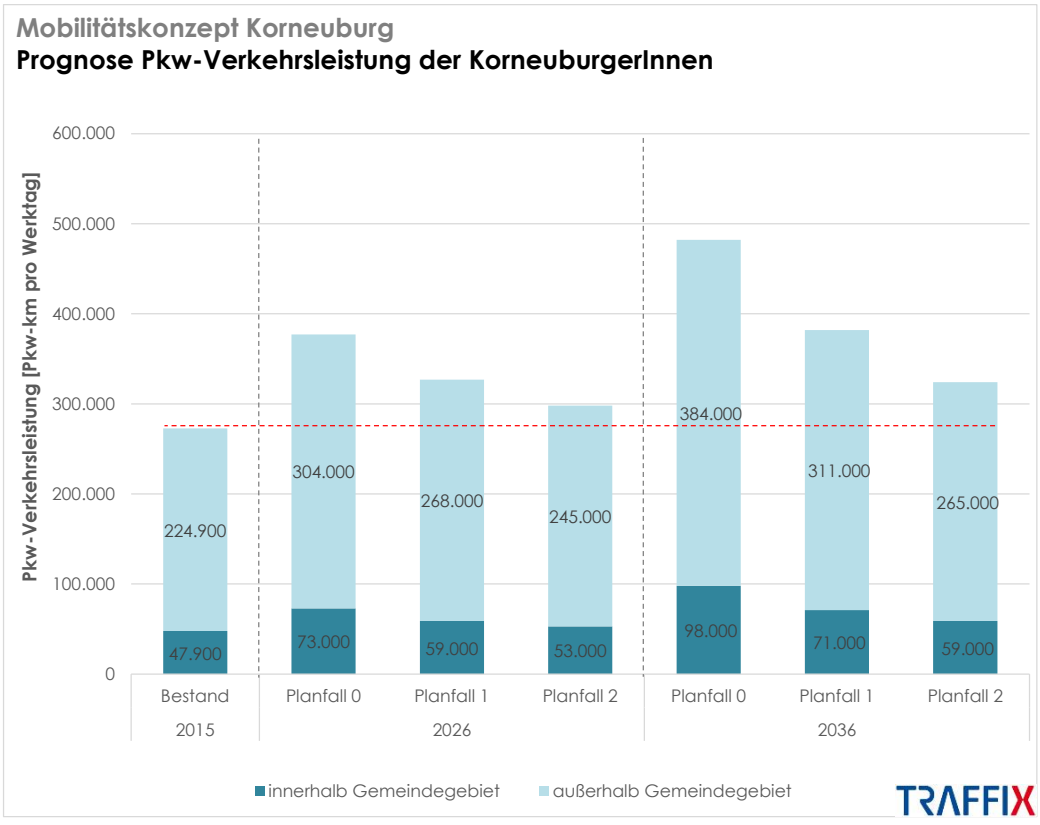
[7] Unter Berücksichtigung des Wachstums in Stadt und Region

Abbildung 7-1: Modal Split: Zielwerte je Planfall 2015-2036



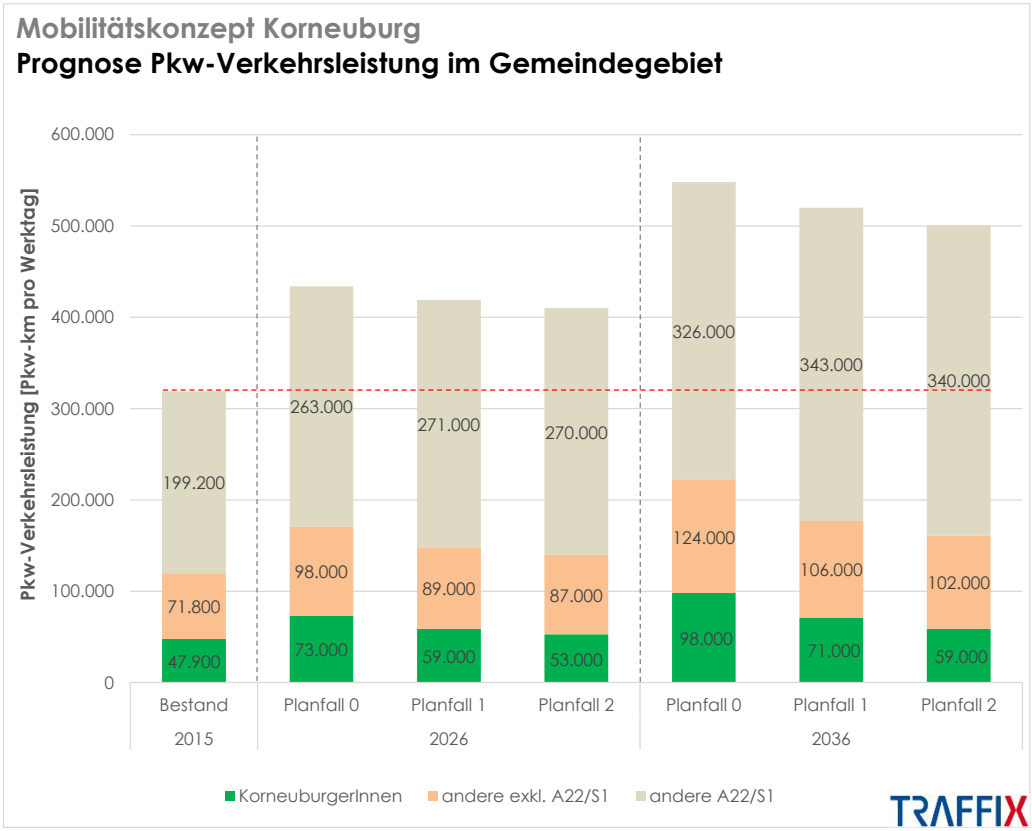
Datenquelle: Modellrechnung (2026 interpoliert)

Abbildung 7-2: Pkw-Fahrleistung der KorneuburgerInnen: Prognose je Planfall 2015-2036



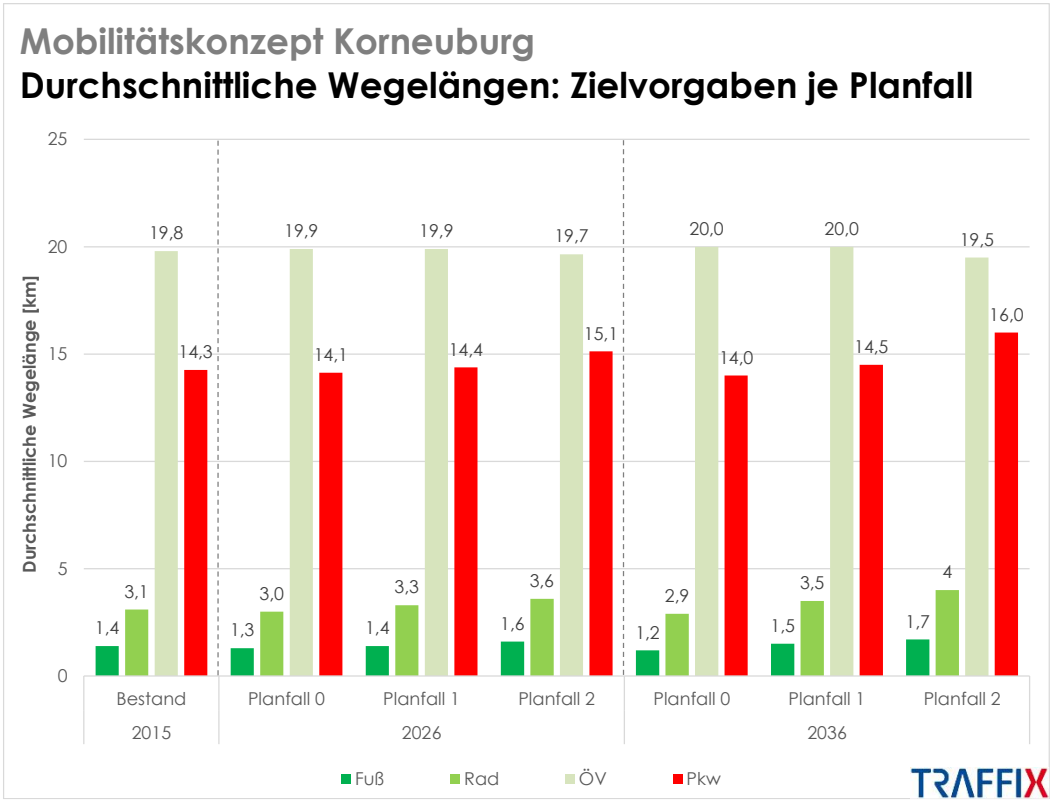
Datenquelle: Modellrechnung (2026 interpoliert)

Abbildung 7-3: Pkw-Fahrleistung im Gemeindegebiet: Prognose je Planfall 2015-2036



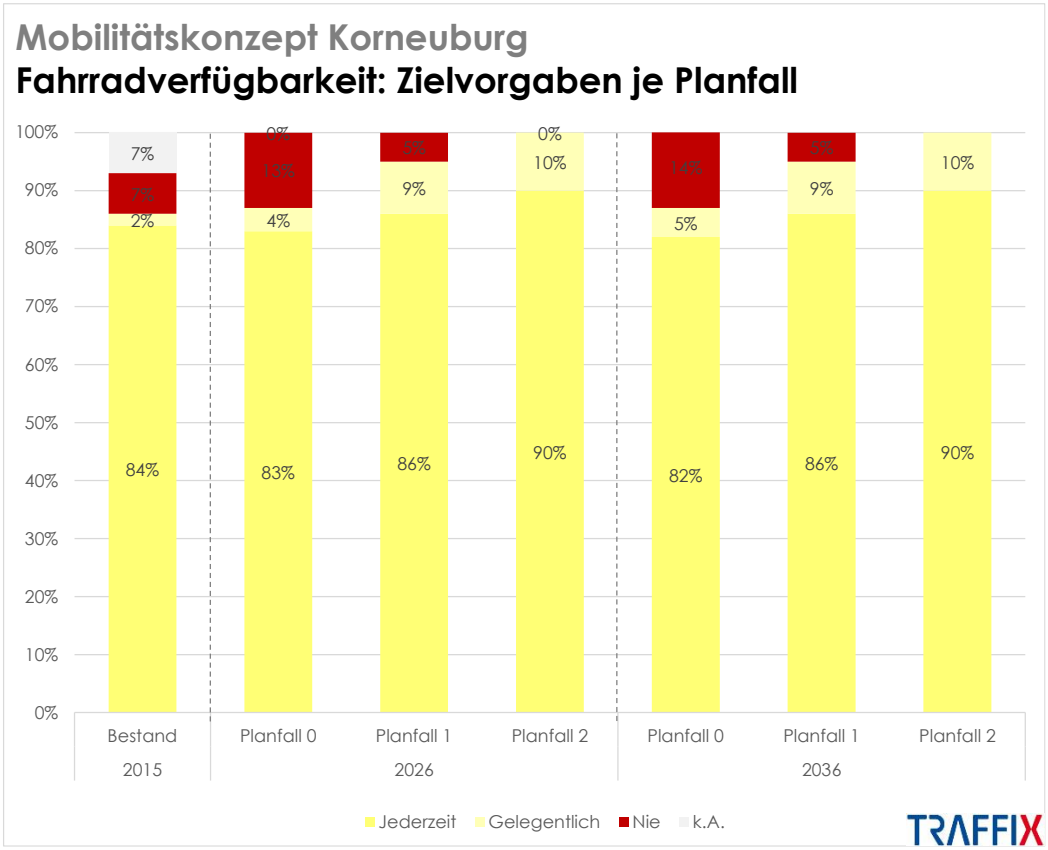
Datenquelle: Modellrechnung (2026 interpoliert)

Abbildung 7-4: Durchschnittliche Wegelängen: Zielwerte je Planfall 2015-2036



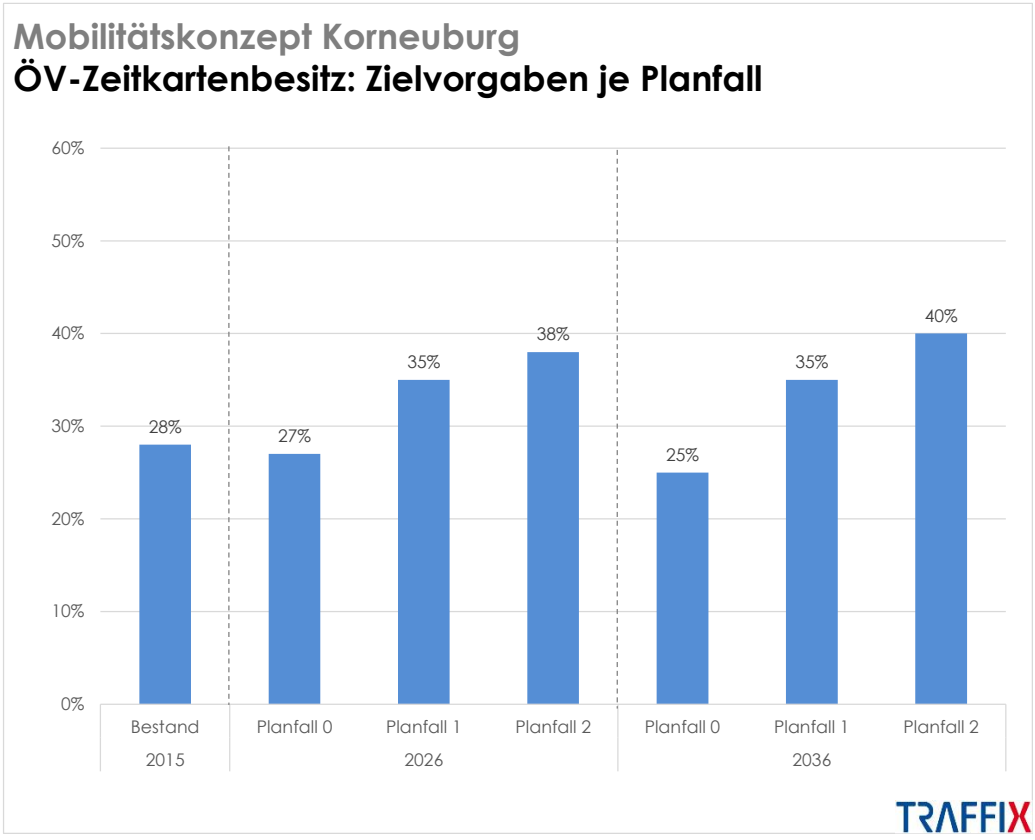
Datenquelle: Abschätzung / Festlegung Zielvorgaben

Abbildung 7-5: Fahrradverfügbarkeit: Zielwerte je Planfall 2015-2036



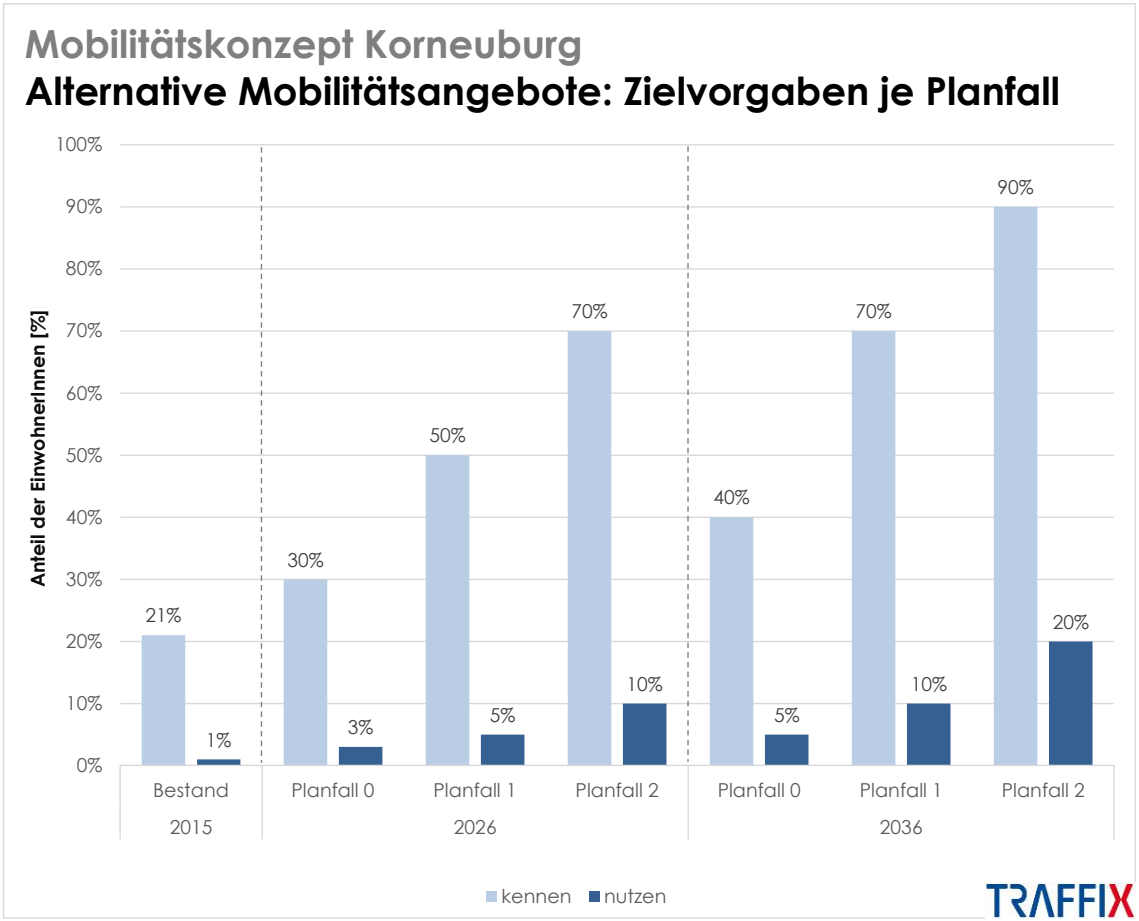
Datenquelle: Abschätzung / Festlegung Zielvorgaben

Abbildung 7-6: ÖV-Zeitkartenbesitz: Zielwerte je Planfall 2015-2036



Datenquelle: Abschätzung / Festlegung Zielvorgaben

Abbildung 7-7: Alternative Mobilitätsangebote: Zielwerte je Planfall 2015-2036



Datenquelle: Abschätzung / Festlegung Zielvorgaben

Tabelle 7-2 bietet eine Übersicht der einzelnen Maßnahmen, die im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung kontinuierlich und/oder in periodischen Abständen durchzuführen sind.

Tabelle 7-2: Monitoring und Evaluierung nach Zeitabständen

Maßnahme		Zeitabstand
Monitoring	▪ Kontinuierlicher/systematischer Einsatz des gemeindeeigenen Tempomess- und Verkehrszählgerätes ▪ Jährliche Auswertung der Ergebnisse	kontinuierlich bzw. jährlich
	▪ Jährliche Auswertung der BürgerInnen-Anregungen (vgl. Maßnahme A1.2)	kontinuierlich bzw. jährlich
	▪ Jährliche Auswertung und Evaluierung vorhandener spezifischer Daten (ISTmobil, Nextbike, EKO, Bus- und Bahnfrequenzzählungen soweit erhältlich, Verkehrsunfallstatistik, Way2Smart Energieautonomieplattform[8] etc.)	kontinuierlich bzw. jährlich
„Kleine" Evaluierung	▪ Evaluierung von Maßnahmenumsetzung und Zielerreichung vor dem Hintergrund der definierten Kennzahlen/Indikatoren (soweit aktuelle Daten verfügbar) ▪ Inkl. Durchführung von Verkehrszählungen	5-jährlich*
„Große" Evaluierung	▪ Umfassende Evaluierung von Maßnahmenumsetzung und Zielerreichung vor dem Hintergrund der definierten Kennzahlen/Indikatoren ▪ Inkl. Durchführung von Verkehrszählungen und Mobilitätserhebung (Haushaltsbefragung)	10-jährlich*

* jeweils zu Beginn einer Gemeinderatsperiode

Sämtliche Ergebnisse des laufenden Monitorings werden den zuständigen Gremien des Gemeinderates (dzt. Mobilitätsausschuss/Bauausschuss) zur Kenntnis gebracht und auf der Homepage der Stadtgemeinde veröffentlicht. Die Ergebnisse der 5- bis 10-jährlichen Evaluierungen („kleine" Evaluierung inkl. Verkehrszählungen, „große" Evaluierung inkl. Mobilitätserhebung) werden dem Gemeinderat in Berichtsform übermittelt. Darauf aufbauend werden gegebenenfalls notwendige Anpassungen/Adaptierungen des Mobilitätskonzepts beraten, abgestimmt und beschlossen.

8 www.way2smart.at

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

#	Kreuzung
ASt	Anschlussstelle
bezügl.	bezüglich
BH	Bezirkshauptmannschaft
bzw.	beziehungsweise
DTVw	Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke, werktags
EKZ	Einkaufszentrum
etc.	et cetera
EVU	Energieversorgungsunternehmen
ggf.	gegebenenfalls
h	Stunde(n)
IV	Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
km	Kilometer
KO	Korneuburg
m	Meter
max.	maximal
min	Minute(n)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NÖ	Niederösterreich
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PF	Planfall
Pkw	Personenkraftwagen
Ri.	Richtung
SG	Sättigungsgrad
sh.	siehe
u.	und
u.a.	unter anderem
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
Wr.	Wiener
z.B.	zum Beispiel
zw.	zwischen

QUELLENVERZEICHNIS

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung, Stand: März 2014, Berlin

Energie- und Umweltagentur NÖ (o.J.): Förderungen für Elektrofahrzeuge: http://www.enu.at/foerderungen-fuer-elektrofahrzeuge, Abfrage 12.10.2016

Käfer A., Steininger K., Axhausen K., Burian E., Clees L., Fritz O., Fürst B., Gebetsroither B., Grubits C., Huber P., Kurzmann R., Molitor R., Ortis G., Palme G., Peherstorfer H., Pfeiler D., Schönfelder S., Siller K., Streicher G., Thaller O., Wiederin S., Zakarias G. (2009): Verkehrsprognose Österreich 2025+, Studie i.A. von BMVIT, ASFINAG, ÖBB, SCHIG, Endbericht, Wien

Mobilitätsagentur Wien GmbH (2014): Fahrrad Report Wien 2014: https://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/sites/2/2016/06/Fahrrad_Report_2014.pdf, Abfrage 12.10.2016

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (FSV), RVS 02.02.11 (Jänner 1984); RVS 03.02.13 (Februar 2014)

Rosinak & Partner ZT GmbH, Stadtpsychologie Cornelia Ehmayer (2015): Verkehrs- und Mobilitätserhebung Korneuburg 2015, Studie i.A. der Stadtgemeinde Korneuburg, Stand: 2.12.2015, Wien

Stadtgemeinde Korneuburg (2015): Masterplan 1.0 Kurzfassung, Stand: September 2015, Korneuburg (unveröffentlicht)

Stadtgemeinde Korneuburg (2015): Masterplan Korneuburg, Vorabzug vom 27.7.2015, Korneuburg (unveröffentlicht)

Stadtgemeinde Korneuburg (2015): LEBEN IM ZUSAMENN:FLUSS – Leitbild der Stadt Korneuburg, Korneuburg

Stadtgemeinde Korneuburg (2015): Korneuburger Stadtzeitung 6/2015: www.korneuburg.gv.at/system/web/GetDocument.ashx?fileid=1007865, Abfrage 12.10.2016

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Seite

Abbildung 2-1: Überblick verwendete Grundlagen 6
Abbildung 2-2: Arbeitsorganisation 7
Abbildung 2-3: Untersuchungsaufbau 8
Abbildung 2-4: Systematik: Leitbild, Ziele, Maßnahmen, Indikatoren 9
Abbildung 3-1: Leitbild des Mobilitätskonzepts 10
Abbildung 4-1: Workshop BürgerInnenbeteiligung in Korneuburg 14
Abbildung 4-2: Übersicht Maßnahmenbündel nach Handlungsfeldern 19
Abbildung 4-3: Gremien der BürgerInnenbeteiligung in Korneuburg 20
Abbildung 4-4: Workshop BürgerInnenbeteiligung in Korneuburg 21
Abbildung 4-5: Standort geplanter Durchgang Generationenweg 27
Abbildung 4-6: Kartendarstellung Attraktivierung und Ausbau des Fußwegenetzes 29
Abbildung 4-7: Stromkasten am Gehsteig (Albrechtsgasse) 30
Abbildung 4-8: Kartendarstellung Ausbau des Radverkehrsnetzes 34
Abbildung 4-9: Bahnunterführung Donaustraße 35
Abbildung 4-10: Radweg Bahnübergang Stockerauer Straße 36
Abbildung 4-11: Vorgezogene Haltelinien (Beispiele) 37
Abbildung 4-12: Parkplatz Guggenbergerhalle und Durchgang Bankmannring 38
Abbildung 4-13: Kartendarstellung neuralgische Punkte/Gefahrenstellen 39
Abbildung 4-14: Skizze Kreuzungsbereich Leobendorfer Straße # Stockerauer Straße 44
Abbildung 4-15: Kartendarstellung Querungshilfen und Beseitigung von Engstellen 46
Abbildung 4-16: Bahnunterführung Donaustraße 48
Abbildung 4-17: Standort geplante Fuß-/Rad-Unterführung Kwizdastraße 48
Abbildung 4-18: Kartendarstellung Verbindung Zentrum – Donau 49
Abbildung 4-19: Beispiel: Bestehendes Radfahren gegen die Einbahn (Jochingergasse) 50
Abbildung 4-20: Matthias-Corvinus-Straße 51
Abbildung 4-21: Kartendarstellung Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr 52
Abbildung 4-22: Fußwegekarte und Radkarte Wien (Beispiel) 55

Abbildung 4-23: Beispiel Relation Korneuburg / Bereich Im Jägerfeld Richtung Wien – ASt. Nord vs. ASt. Ost 56
Abbildung 4-24: Beispiel Relation Korneuburg / Bereich Hofaustraße Richtung Wien - ASt. West vs. ASt. Ost 57
Abbildung 4-25: Zufahrt Bahnhof 58
Abbildung 4-26: Neuordnung Regionalbusverkehr ab Juli 2017 65
Abbildung 4-27: Bike & Ride Anlage Bahnhof Korneuburg 66
Abbildung 4-28: Konzeption Mobilitätsknoten Pilotprojekt Way2Smart 67
Abbildung 4-29: Kartendarstellung potenzielle Standorte für multimodale Mobilitätsknoten 68
Abbildung 4-30: Internationale Beispiele Mitfahrbörsen 69
Abbildung 4-31: Wirkungskreislauf „Elterntaxis“ 74
Abbildung 4-32: Beispiel Projekttage/Workshops im Schulumfeld (Projekt mobil++) 75
Abbildung 6-1: Verkehrszellenstruktur 83
Abbildung 6-2: Befragungsergebnisse bezüglich potenzieller Veränderungen der Verkehrsmittelwahl der KorneuburgerInnen 84
Abbildung 6-3: Konzeption Modellaufbau und Modellrechnungen 85
Abbildung 6-4: Modal Split – Bestand 2015 87
Abbildung 6-5: Pkw-Fahrleistung Bestand 2015 88
Abbildung 6-6: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Bestand 2015 89
Abbildung 6-7: Planfall-Definition 90
Abbildung 6-8: Entwicklung Einwohner und Arbeitsplätze 2015-2036 nach Verkehrszellen 94
Abbildung 6-9: Ergebnis Modellrechnung – Modal Split nach Planfall 2015-2036 96
Abbildung 6-10: Ergebnis Modellrechnung – Pkw-Fahrleistung der KorneuburgerInnen 2015-2036 97
Abbildung 6-11: Ergebnis Modellrechnung – Pkw-Fahrleistung im Gemeindegebiet 2015-2036 98
Abbildung 6-12: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 0a 2036 100
Abbildung 6-13: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 0b 2036 100
Abbildung 6-14: Differenzdarstellung MIV-Verkehrsstärke (DTVw) [Kfz/24h) Planfall 0b-0a 101
Abbildung 6-15: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 1a 2036 101

Abbildung 6-16: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 1b 2036 102
Abbildung 6-17: Differenzdarstellung MIV-Verkehrsstärke (DTVw) [Kfz/24h] Planfall 1b-1a 102
Abbildung 6-18: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 2a 2036 103
Abbildung 6-19: MIV-Verkehrsstärke (DTVw am Querschnitt) [Kfz/24h] Planfall 2b 2036 103
Abbildung 6-20: Differenzdarstellung MIV-Verkehrsstärke (DTVw) [Kfz/24h] Planfall 2b-2a 104
Abbildung 6-21: Sättigungsgrade ausgewählter Querschnitte in der Spitzenstunde 106
Abbildung 7-1: Modal Split: Zielwerte je Planfall 2015-2036 113
Abbildung 7-2: Pkw-Fahrleistung der KorneuburgerInnen: Prognose je Planfall 2015-2036 113
Abbildung 7-3: Pkw-Fahrleistung im Gemeindegebiet: Prognose je Planfall 2015-2036 114
Abbildung 7-4: Durchschnittliche Wegelängen: Zielwerte je Planfall 2015-2036 114
Abbildung 7-5: Fahrradverfügbarkeit: Zielwerte je Planfall 2015-2036 115
Abbildung 7-6: ÖV-Zeitkartenbesitz: Zielwerte je Planfall 2015-2036 115
Abbildung 7-7: Alternative Mobilitätsangebote: Zielwerte je Planfall 2015-2036 116

TABELLENVERZEICHNIS

Seite

Tabelle 3-1: Ziele und Indikatoren 13

Tabelle 4-1: Handlungsfelder 15

Tabelle 4-2: Struktur standardisierte Maßnahmenbeschreibung und -bewertung 17

Tabelle 4-3: Planfall-Definition 18

Tabelle 5-1: Ausgewählte kurzfristig umzusetzende Maßnahmen 78

Tabelle 6-1: Prognose Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung an konkreten Standorten 91

Tabelle 6-2: Prognose Summe EW/AP an konkreten Standorten nach Verkehrszellen 92

Tabelle 6-3: EW-Prognose 2036 nach Verkehrszellen 93

Tabelle 6-4: Arbeitsplatz-Prognose 2036 nach Verkehrszellen 93

Tabelle 6-5: Netzwirksame Maßnahmen im MIV-Modell 95

Tabelle 7-1: Quantitativ messbare Indikatoren und Zielwerte für Monitoring und Evaluierung 109

Tabelle 7-2: Monitoring und Evaluierung nach Zeitabständen 117