

## Bezug des Handlungsfelds Zukunftsfähige Mobilität zu den STEP-Leitzielen

- Klimaschutz forcieren
- Mobilität zukunftsfähig gestalten, mehr Wege im Umweltverbund
- öffentliche Räume aufwerten
- regionale Kooperationen fördern

wiener  
neu  
stadt



# Zukunftsfähige Mobilität



Abb. 77: Bahnhof Wiener Neustadt

## D.5 Zukunftsfähige Mobilität

Die Mobilität befindet sich im Wandel. Insbesondere in Städten ist in Europa ein Trend zum Radfahren und zum öffentlichen Verkehr festzustellen, gleichzeitig schreitet die technologische Entwicklung rasch voran: Immer mehr Menschen – insbesondere Jüngere – sind multimodal unterwegs: Verkehrsmittel werden situativ genutzt, die Wahl des Pkw als einziges Hauptverkehrsmittel geht zurück. Der generelle Trend geht in Richtung Nutzung von Mobilitätservices, deren Nutzung durch neue Technologien immer einfacher wird. Dazu kommt, dass viele jüngere Menschen sich einen eigenen Pkw nicht mehr leisten können oder wollen. Auch das Fahrrad wird als wichtiger Baustein der Mobilitätskette von der Bevölkerung immer mehr genutzt und spielt als schnelles, gesundes Verkehrsmittel eine wichtige Rolle.

Angesichts der Vorgaben aus dem Klimaschutz und nationaler Gesetze und EU-Richtlinien bei Lärm und Luftschadstoffen sind künftig verbindliche Aktionspläne erforderlich, die auch das erhebliche Energieeinsparungspotenzial im Verkehr nutzen. Die Anpassung an den Klimawandel wird als kontinuierliche und längerfristige Aufgabe besondere Anstrengungen und Ressourcen erfordern, etwa um Straßen „klimafit“ zu machen.

Trends bei der Straßenraumgestaltung, die neue Prioritäten im Straßenverkehr schaffen, sind mittlerweile auch im Gesetz verankert, z. B. durch die Schaffung von Begegnungszonen. Damit wird es möglich, den Straßenraum ausgewogen zu verteilen und der Aufenthaltsfunktion höhere Aufmerksamkeit zu schenken. Besonders wichtig wird dies, da sich der Handel durch Effekte von außen (Online-Einkauf, Konzentration an der Peripherie) weiter aus den Städten zurückzieht (→ Kapitel D.2 „Lebendige Innenstadt“).

Schließlich kann erwartet werden, dass durch die Corona-Pandemie auch Veränderungen bei der täglichen Mobilität stattfinden – etwa durch eine starke Zunahme im Radverkehr und aufgrund von vermehrtem Home Office.

Durch die Umgestaltung des Hauptplatzes, die Sanierung der Fußgängerzonen, ein neues Fußgängerleitsystem, die Neuorientierung bei den Kulturstätten und durch den Standort der Fachhochschule im Zentrum, wurden in Wiener Neustadt bereits zukunftsweisende Impulse für die Mobilität von morgen gesetzt. Mit dem **STEP WN 2030+** hat sich die Stadt das Ziel gesetzt, den Anteil der Wege im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) weiter auszubauen (\*). Insgesamt soll jedenfalls der Anteil des Umweltverbundes mittelfristig auf mindestens 50 % erhöht werden.

Dabei soll der Radverkehrsanteil an den Wegen der Wiener Neustädterinnen und Wiener Neustädter von derzeit 14 % bis 2030+ deutlich erhöht werden. Die Stadtstruktur, die Topografie und die insgesamt guten Voraussetzungen sollten Radverkehrsanteile bis zu 20 % und Anteile im öffentlichen Verkehr von über 15 % ermöglichen. Eine besondere Aufgabe ist, dem Fußverkehr entgegen den bisherigen Trends auf seinem derzeitigen Niveau zu halten. Details zu diesen Zielwerten sowie zu den nachfolgenden Maßnahmen sind dem Mobilitätskonzept zum Stadtentwicklungsplan zu entnehmen (→ Verkehrskonzept, Stadtentwicklungsplan Wiener Neustadt, Mai 2021, Rosinak & Partner ZT GbmH).

### \* Modal Split und Umweltverbund

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Aufteilung der täglichen Wege auf verschiedene Verkehrsmittel. Unterschieden wird hierbei in motorisierten Individualverkehr (private Kraftfahrzeuge), Öffentlicher Verkehr, RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Die drei letztgenannten werden in Summe als Umweltverbund bezeichnet und sind als nachhaltige Mobilitätsform besonders zu fördern. Der Modal Split kann ein gutes Instrument sein, um die Zusammensetzung des Verkehrs zu beschreiben und Veränderungen des Mobilitätsverhaltens über die Zeit zu erkennen (→ Zukunft Mobilität, Quellenverzeichnis Q17).

## D.5.1 Maßnahmen zum Handlungsfeld

### D.5.1.1 Radmobilität fördern und attraktivieren

Zur Erhöhung des Radanteils auf bis zu 20 % setzt der **STEP WN 2030+** auf eine umfangreiche **Radverkehrs-offensive (M43)**, die aus drei Schwerpunkten besteht:

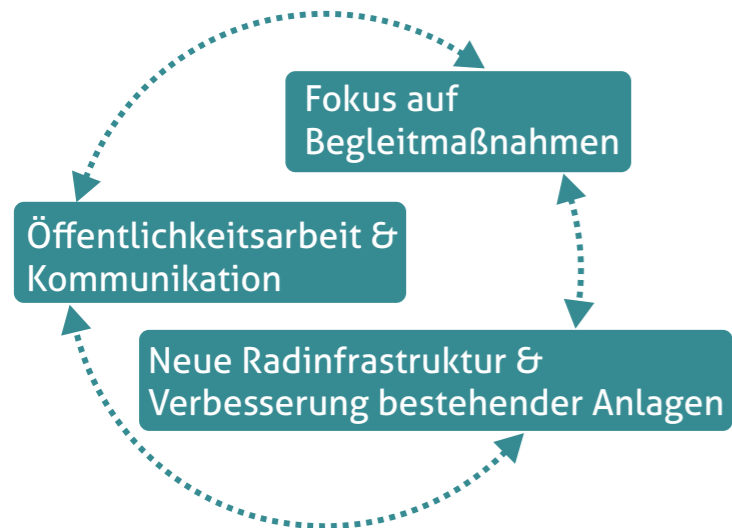


Abb. 68: Schwerpunkte der Radverkehrsförderung (Quelle: Rosinak und Partner ZT GmbH)

Für die Förderung des Radverkehrs ist ein direktes, sicheres und komfortables Hauptradwegenetz eine wesentliche Voraussetzung. Dieses soll stufenweise ausgebaut werden. Die Hauptradrouten sind im Verkehrskonzept textlich und planlich umfassend dargestellt.

Ebenso wichtig ist die Anbindung der Nachbargemeinden, da Wiener Neustadt eine Einpendelstadt ist (→ Kapitel B „Potenziale und Herausforderungen einer wachsenden Stadt“ - Mobilität). Die umliegenden Gemeinden sind 5 bis 7 km vom Stadtkern entfernt – eine Distanz, die z. B. mit E-Fahrrädern leicht im Alltagsverkehr bewältigt werden kann. Eine Attraktivierung der Verbindungen zu den Nachbarorten mit alltagstauglichen Verbindungen ist daher wesentlich: das betrifft Routen nach Neudörfel, Theresienfeld, Bad Fischau, Weikersdorf, Lanzenkirchen, Lichtenwörth und Eggendorf.

Die Radabstellanlagen im öffentlichen Raum in Wiener Neustadt sollen kontinuierlich erweitert werden. Im Stadtzentrum, am Bahnhof, bei Schulen und wichtigen Zielorten, werden Abstellanlagen dem Bedarf entsprechend erweitert.

Das vorhandene Leihsystem für den Alltagsradverkehr ist nunmehr ganzjährig verfügbar und soll schrittweise und nachfrageorientiert mit neuen Standorten erweitert werden.

Abb. 69: Mit dem Rad durch die Stadt



Die Machbarkeit weiterer infrastruktureller und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen wird geprüft – etwa das Öffnen von Einbahnen und Sackgassen, vorgezogene Haltelinien an Kreuzungen oder die Rechts-vor-Links-Regelung in Siedlungsgebieten.

Die Förderung des Radverkehrs bedingt eine kontinuierliche motivierende Öffentlichkeitsarbeit mit vielfältigen Aktionen. Das positive Image des Fahrrads als schnelles, umweltfreundliches und gesundes Verkehrsmittel soll verstärkt aufgezeigt werden. Zudem sollen betriebliche und schulische Mobilitätsmanagements Unterstützung finden.

### D.5.1.2 Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Im Zuge der Maßnahme „**Öffentlicher Verkehr – laufende Optimierung des Angebots**“ (M44) werden unterschiedliche Handlungsansätze zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs aufgezeigt, die etwa mit dem neuen Liniennetz der Stadtbusse zum Teil bereits umgesetzt wurden, zum Teil sind es Maßnahmen, die bei der Weiterentwicklung der Stadt kontinuierlich Berücksichtigung finden sollen.

Im Jahr 2015 hat die österreichische Landesverkehrsreferenten-Konferenz eine österreichweite Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung angeregt (→ ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“, Quellenverzeichnis 7). Daraufhin wurden sogenannte ÖV-Güteklassen entwickelt, die als Analyse-, Planungs-, und Evaluierungsinstrument für die Raumordnung und die ÖV-Planung dienen sollen. Die Güteklassen können unter anderem für die Information über ÖV-Erschließungsqualitäten in den Gemeinden, zur Optimierung von Wegenetzen, für die Feststellung von Nutzungsreserven zur Erhöhung der Nachfrage im ÖV, zur Verknüpfung der Güteklassen mit der Höhe von Infrastrukturabgaben zur Baulandmobilisierung oder zur Anpassung der Stellplatzverpflichtungen an die ÖV-Erschließungsqualität eingesetzt werden. Die Analyse der Güteklassen zeigt, dass in Wiener Neustadt etwa drei Viertel aller BewohnerInnen in den ÖV-Güteklassen A bis D leben, durch die Neuorientierung des Buslinienetzes konnten die gut versorgten Gebiete tendenziell erhöht werden. Besonders gut im öffentlichen Verkehr versorgt sind das Stadtzentrum und die Gebiete bis etwa zur Schulgartengasse, Corvinusring, Kammanngasse und zur Fischea.

Abb. 70: Attraktivierung des Busverkehrs



Mit dem Fahrplan 2020 wurde das Liniennetz des Wiener Neustädter Stadtbussystems nicht nur umbenannt, sondern auch verdichtet. Ziel war, Siedlungs- und Betriebsgebiete besser an den Bus anzubinden, Verspätungen zu minimieren und die Anschlüsse von Bus auf Bahn zu garantieren.

Der Busverkehr dient immer noch überwiegend dem Schülerpendlerverkehr sowie als Zubringer zum Bahnhof. Im Straßenverkehr kommt es durch den Kfz-Verkehr abschnittsweise auch weiterhin zu Kapazitätseinschränkungen und Verspätungen beim Bus, womit die Anschlusssicherung am Bahnhof bei einzelnen Kursen gefährdet ist.

Die Stadtstruktur, die Ringstraße und die Orientierung des Busverkehrs am Bahnhof erzeugt generell ein Überangebot am Ring bzw. im Zentrum, was allerdings das Stadtzentrum als Wohnstandort stärkt. Mittelfristig sind jedoch auch Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs im Bereich der innerstädtischen Buslinien anzustreben bzw. Busbevorzugungsmaßnahmen zu setzen, will man die Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit und die Attraktivität des Busverkehrs in einer wachsenden Stadt verbessern. Als Perspektiven für den Busverkehr 2030+ werden daher folgende Punkte als notwendig erachtet:

- ÖV-Erschließung von Entwicklungszonen: Die künftigen Stadterweiterungsgebiete (Entwicklungszonen Wohnbauland – EzW 1 bis 5 (M7–M11)) liegen im Bereich der Brunner Straße, das langfristige Siedlungserweiterungsgebiet (Entwicklungszone Leben im Brunnenfeld + – EzW+) im Süden (Brunnenfeld) – allesamt Gebiete, die derzeit noch nicht vom Busverkehr in einer entsprechenden Qualität erschlossen sind. Vor allem die südlichen Stadtteile sind aber durch eine Neuorientierung der Linienführung mittelfristig gut zu erschließen. Wichtig wird sein, dass die Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr gleichzeitig mit der Besiedelung erfolgt.
- ÖV-Erschließung von Betriebsgebieten: Betriebsgebiete sind meist weniger gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Bei der Weiterentwicklung von Betriebsgebieten ist insbesondere auf eine gute ÖV-Versorgung zu achten.
- Programm zur Busbeschleunigung und Busbevorzugung: Beeinflussungen von Lichtsignalanlagen, Ausnahmegenehmigungen bei Abbiegeverboten (Besondere Verkehrsregelungen für Busse, z. B. Zulassen von Geradeausverkehren für Busse auf Rechtsabbiegespuren) und Busschleusen (Busbevorzugung mittels Lichtsignal am Staupunkt) sind denkbar. Eine Pfortnerung (Verlagerung von Kapazitätsüberlastungen auf jene Strecken, wo Busspuren vom Platzbedarf her möglich sind.) an den Einfahrten in die Stadt (Grazer Straße) aus dem Norden und Süden soll untersucht werden. Sie unterstützt gemeinsam mit Busspuren und Schleusen den Zulaufverkehr des Busverkehrs zur Grazer Straße und hilft damit, die Verspätungsanfälligkeit insbesondere in den Spitzenzeiten zu verringern.

Abb. 71: Attraktivierung des Bahnverkehrs



- Verlagerungen von Kfz-Verkehr: Im Zuge der Ostumfahrung sollten übergeordnete Kfz-Ströme, die in der Grazer Straße verkehren, auf die Ostumfahrung verlagert werden, sodass die Entlastungspotenziale auch im Sinne des öffentlichen Verkehrs ausgeschöpft werden können.
- Abstimmung mit dem Bahnangebot: Durch den Ausbau der Pottendorferlinie werden in den nächsten Jahren ein verbessertes Bahnangebot und mehr Beförderungskapazitäten zwischen Wiener Neustadt und Wien ermöglicht. Eine Anpassung des Busverkehrs an dieses attraktivere Bahnangebot ist jedenfalls sinnvoll und bei anhaltendem Bevölkerungswachstum im Sinne der Modal Split-Ziele der Stadt auch zweckmäßig. Langfristig rückt zudem – bei einem viergleisigen Ausbau der Südbahn zwischen Meidling und Mödling – Wiener Neustadt noch näher an die Bundeshauptstadt. Eine dynamische Entwicklung Wiener Neustadts ist daher absehbar – die entsprechenden Zubringerverkehre zu den Bahnhöfen können im Bus- aber am besten im Radverkehr abgewickelt werden. Langfristig bedeutet dies, Taktverdichtungen auch im Busverkehr auf einen 15- oder 20-Minuten-Takt – verbunden mit einem Beschleunigungs- und Bevorzugungskonzept.
- Auch eine Optimierung des Bahnangebots ist ein zentraler Ansatzpunkt zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Für das Bahnhofsviertel wird im **STEP WN 2030+** das Ziel festgeschrieben, dieses zu einem multimodalen Bahnknotenpunkt auszubauen und damit die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu fördern (→ Kapitel E.2.2.2).

Die Weiterentwicklung der Gutensteinerbahn und der Puchbergerbahn ist für die Pendlerinnen und Pendler des südlichen Industrieviertels und für die Wiener Neustädter Bevölkerung wesentlich. Für die Gutensteinerbahn und die Puchbergerbahn wurde deshalb vom Land Niederösterreich eine Potenzialuntersuchung beim Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) in Auftrag gegeben, mit der Frage, unter welchen Rahmenbedingungen – dem Einsatz neuer und moderner, schnell kuppelbarer Züge, von Infrastrukturverbesserungen, einer Modernisierung der Verkehrsstationen mit barrierefreien Zugängen und Bahnsteigen, neuen Kreuzungsstationen, einer Neuorganisation der Busverkehre – eine Attraktivierung der Angebote ermöglicht werden kann.

### D.5.1.3 Neugestaltung der Grazer Straße

Die Grazer Straße ist nicht nur eine Barriere im Zentrum der Stadt, sie ist auch zum Zu-Fuß-Gehen und zum Radfahren unattraktiv. Neue Nutzungen in ihrem Umfeld lassen jedenfalls einen höheren Anteil an Fuß- und Radverkehr erwarten. Die bestehenden, wenigen Querungen ins Zentrum bei der Ungargasse und beim Neuklosterplatz sind für den Fuß- und Radverkehr unzureichend, etwa mit kurzen Grünphasen. Mit der Inbetriebnahme der Ostumfahrung und Übernahme der Straße als Gemeindestraße soll es daher zur **Neugestaltung Grazer Straße (M45)** kommen. Der Abschnitt vom Wasserturm bis zum Eyspergring soll mittelfristig neu gestaltet und mehr Platz für den Radverkehr und das Zu-Fuß-Gehen zur Verfügung stehen.

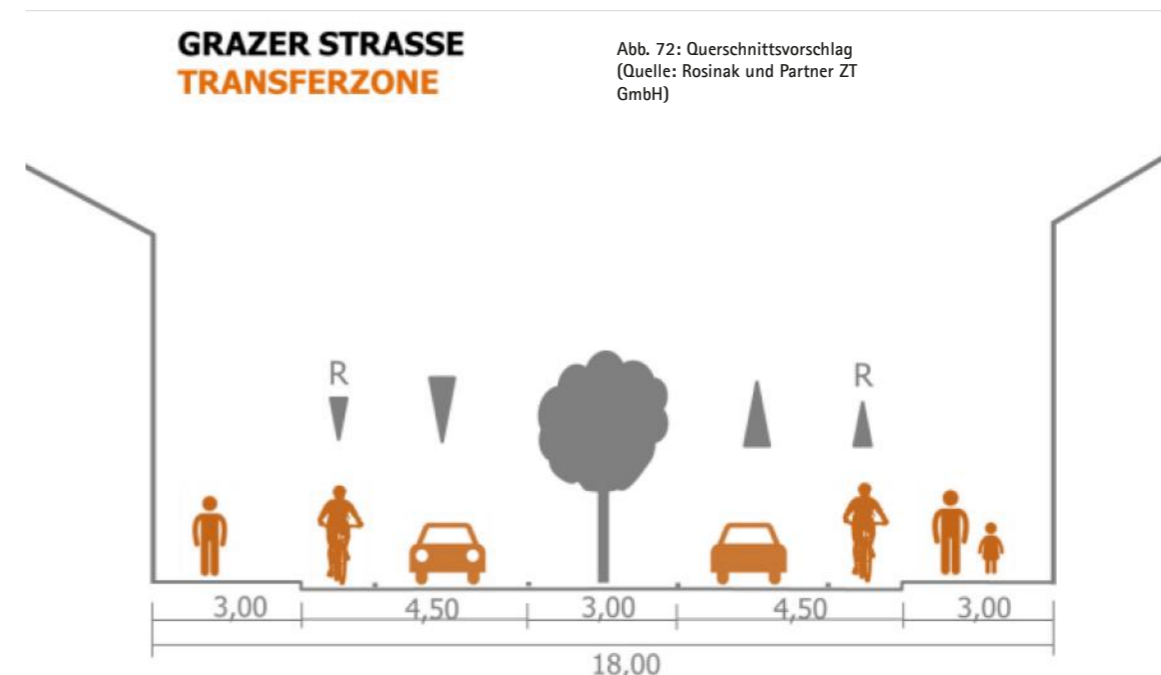


Abb. 72: Querschnittsvorschlag (Quelle: Rosinak und Partner ZT GmbH)

### D.5.1.4 Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich von Schulen

Wiener Neustadt ist nicht nur ein wichtiger Schulstandort für die gesamte Region, sondern hat auch einige Volksschulen für die Wiener Neustädter Kinder. Im Umfeld der Schulen hat die Verkehrssicherheit oberste Priorität. Verkehrsberuhigende Maßnahmen wie z. B. eine Temporeduktion werden bereits derzeit gesetzt. Besonders problematisch ist das sogenannte „Elterntaxi“: Vor der Schule kommen zu Fuß gehende Kinder und autofahrende Eltern auf engstem Raum zusammen. In mehreren Städten wurden sogenannte Schulstraßen umgesetzt: Weniger Eltern bringen ihre Kinder dadurch mit dem Auto in die Schule, die Straße vor der Schule wird vor Schulbeginn für Autofahrerinnen und Autofahrer gesperrt.

Bereits heute gibt es in Wiener Neustadt an fünf Schulen sogenannte „Elternhaltestellen“, also Bereiche im Straßenraum, wo Eltern die Kinder aus dem Pkw aussteigen lassen können. Im Rahmen der Maßnahme **Sicheres Schulumfeld (M46)** sollen in Abstimmung mit den Schulen und Elternvertretungen ergänzende Maßnahmen wie Gestaltungsmaßnahmen, verkehrsberuhigte Bereiche vor Schulen, Schulstraßen und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit für die Schulstandorte Wiener Neustadts geprüft werden.

### D.5.1.5 Parkraumbewirtschaftung für mehr Platz zum Leben

Das Angebot an Stellplätzen bestimmt den Zielverkehr in die Stadt: wenn Beschäftigte einen kostengünstigen oder kostenfreien Parkplatz nahe des Arbeitsplatzes

oder am Arbeitsort selbst haben, wird der tägliche Weg zur Arbeit überwiegend mit dem Auto zurückgelegt. Durch eine Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumbereiches sind eine Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens und eine ausgewogene Auslastung der vorhandenen Stellplätze möglich.

Die **Parkraumbewirtschaftung (M47)** ist eines der wirkungsvollsten Instrumente, den Pkw-Verkehr auf andere Verkehrsmittel wie Bahn und Bus, das Fahrrad oder auch auf das Zu-Fuß-Gehen zu verlagern – das gilt gleichermaßen für Einpendlerinnen und Einpendler wie für Wiener Neustädterinnen und Wiener Neustädter. Damit können positive Umwelteffekte erzielt und die gesamte Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung verbessert werden.

Die Organisation des Parkraumes ist zudem ein wichtiger Ansatzpunkt für die Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum.

Die Zielsetzungen der Neuorganisation der Parkraumbewirtschaftung lauten:

- Entlastung für Bewohner in belasteten Gebieten
- weniger Zielverkehr in das bewirtschaftete Gebiet
- weniger Kfz-Einpendlerverkehr
- Spielräume für Qualitäten im öffentlichen Raum

In mehreren Parkraumuntersuchungen von Seiten der Stadt wurden Vorschläge zur Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung entwickelt und konkretisiert. Wesentlichste Zielrichtung war, die Parkraumauslastung in den bewirtschafteten Gebieten unter 85 % zu halten und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sicherzustellen.

Abb. 73: Parken am Domplatz



Folgende Zonierung soll umgesetzt werden (siehe Abb. 75 auf Seite 103):

- Die (Blaue) Kurzparkzone dient vor allem den im Stadtzentrum Wohnenden, die über keinen eigenen Stellplatz verfügen und den im Zentrum Einkaufenden.
- Eine neue Grüne Zone dient als „Ventil“ für Berufspendlerinnen und Berufspendler. In ihr ist Dauerparken kostenpflichtig erlaubt.

Die neu vorgeschlagene Parkraumorganisation weist nur mehr zwei unterschiedliche Zonen auf: eine blaue Kurzparkzone und eine Grüne Parkzone. Mit dieser klaren Gliederung sind eine flexiblere Tarifgestaltung und Verbesserungen beim Parksuchverkehr für Anrainerinnen und Anrainer im Stadtzentrum zu erwarten. Die Neuorganisation hat das Ziel, Pkw-Fahrten innerhalb der Stadt zu reduzieren bzw. auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Sie hebt die kleinräumige Zonierung im Zentrum auf und vereinfacht die Zonen insgesamt.

Grüne Zonen (auch Bewohner-Parkzonen genannt) sind Zonen, in denen das Dauerparken gebührenpflichtig erlaubt ist. Im Unterschied zur blauen Kurzparkzone mit einer maximalen Parkdauer von drei Stunden kann in der Grünen Zone ohne zeitliche Einschränkung geparkt werden. Sie dient der Entlastung der Anrainerinnen und Anrainer in stark frequentierten Bereichen, wie dies im Bereich der Gröhrmühlgasse/Raugasse der Fall ist. In diesem Bereich wurde im Herbst 2020 eine erste Grüne Zone als Pilotprojekt realisiert. Aufgrund der guten Erfahrungen sind bereits zwei weitere Bereiche mit hohem Parkdruck umgesetzt (Wiener Straße/Giltschwertgasse) bzw. befinden sich in Vorbereitung der Umsetzung.

(Bereich östlich der Grazer Straße zwischen Franz Reimspiess-Weg, Giltschwertgasse, Kaiserbrunn- bzw. Zemoroder Gasse sowie Grünbeckgasse bzw. Hubsteingasse).

Für Bewohnerinnen und Bewohner gibt es Jahres- und Zwei-Jahres-Parkkarten, für Gewerbetreibende sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer werden Jahrestickets sowie Tages- oder Halbstundentickets zur Verfügung gestellt.

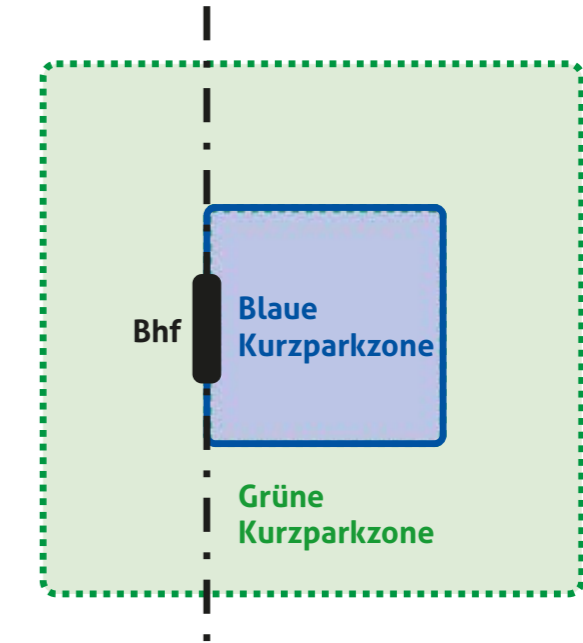


Abb. 74: Prinzip der Parkraumbewirtschaftung neu: Blaue und Grüne Zone (Quelle: Rosinak und Partner ZT GmbH)

Abb. 75: Hauptplatz-Garage



### D.5.1.6 Straßenraumtypologien verankern

Da die Ansprüche, insbesondere was die Aufenthaltsqualität von Straßen und öffentlichen Räumen betrifft, steigen und sich die Mobilität stark verändert, ist eine neue Herangehensweise bei der Festlegung von Straßennetzkategorien zweckmäßig. Öffentliche Räume und Straßen haben im Wesentlichen zwei Grundfunktionen für den Menschen:

- sich fortbewegen (von A nach B, Fußgänger oder Fahrzeuge, insbesondere in Längsrichtung)
- sich aufhalten (stehen, sitzen, schauen, einkaufen, verkaufen, kommunizieren, öffentliche Veranstaltungen besuchen).

Aus diesen Grundfunktionen können verschiedene Ansprüche und Kriterien sowie in Folge adaptierte Straßentypen abgeleitet werden (siehe Abb. 77). Diese Kategorisierung ergibt Ausbaustandards und Planungskriterien, unter anderem die Verkehrsgeschwindigkeit, Fahrstreifenanzahl sowie Ausbauelemente für den Fuß- und Radverkehr. Die **Straßennetzkategorisierung (M48)** dient als Argumentationshilfe für Planungen im Straßennetz und hilft bei der konsequenten Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum.



Abb. 76: Funktionale Straßennetzkategorien (Quelle: Rosinak & Partner nach Saunders, adaptiert)

### D.5.1.7 Elektromobilität unterstützen

Die E-Mobilität ist eine gute Alternative, um die Abhängigkeit des Verkehrs von fossiler Energie zu verringern. Beim Radverkehr hat sich die E-Mobilität längst durchgesetzt. Beim Kfz-Verkehr ist dies noch nicht der Fall. Für den Klimaschutz ist die Umstellung von fossiler Mobilität auf E-Mobilität jedenfalls notwendig – andere Verkehrsprobleme wie Staus, Kapazitätsengpässe oder Lärm werden dadurch aber nicht gelöst.

Wiener Neustadt hat bereits einen Testbetrieb eines städtischen E-Busses abgeschlossen; während der Niederösterreichischen Landesausstellung verkehrte ein E-City-Liner in der Innenstadt. In der Hauptplatzgarage und der Theatergarage gibt es mehrere E-Ladestellen. Im Rahmen der **E-Mobilitätsoffensive (M49)** sollen weitere Garagen mit E-Ladestellen ausgestattet werden, auch der Bahnhof und die neuen Park & Ride-Anlagen sollen mit E-Ladestellen für Pkw und Fahrräder ausgerüstet werden. Am Johannes von Nepomuk-Platz und in der Bahngasse wurden E-Schnellladestellen errichtet, weitere sollen an zentralen Stellen folgen. Schließlich soll der kommunale Fuhrpark nach Möglichkeit auf E-Fahrzeuge langfristig umgerüstet werden.



Abb. 78: e-carsharing in der Innenstadt

## D.5.2 Zusammenfassung Ziele und Maßnahmen des Handlungsfelds

### Ziele des Handlungsfelds

- mehr Wege im Umweltverbund – Erhöhung auf mindestens 50 %
- Erhöhung des Wege-Anteils im Radverkehr auf bis zu 20 %
- laufende Optimierung des ÖV-Angebots – Erhöhung des öffentlichen Verkehrsanteils auf über 15 %
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich von Schulen
- neue Qualitäten im öffentlichen Raum durch Parkraumbewirtschaftung
- Forcierung von E-Mobilität

### Maßnahmen

- Radverkehrsoffensive – Infrastrukturelle Maßnahmen, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zur Steigerung des Radanteils (M43)
- öffentlicher Verkehr – laufende Optimierung des Angebots (M44)
- Neugestaltung Grazer Straße – Wandel der Grazer Straße zu einer attraktiven Stadtstraße (M45)
- Sicheres Schulumfeld – Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Bewusstseinsbildung im Bereich von Schulen (M46)
- Neue Zonen zur Parkraumbewirtschaftung – Neuorganisation des Parkens in der Innenstadt (M47)
- Straßennetzkategorisierung – Funktionale Straßennetzkategorien zur Festlegung von Ausbaustandards und Planungskriterien (M48)
- E-Ladestellen und langfristige Umrüstung der kommunalen Fuhrparkflotte (M49)

Abb. 79: Moderne Businfrastruktur

